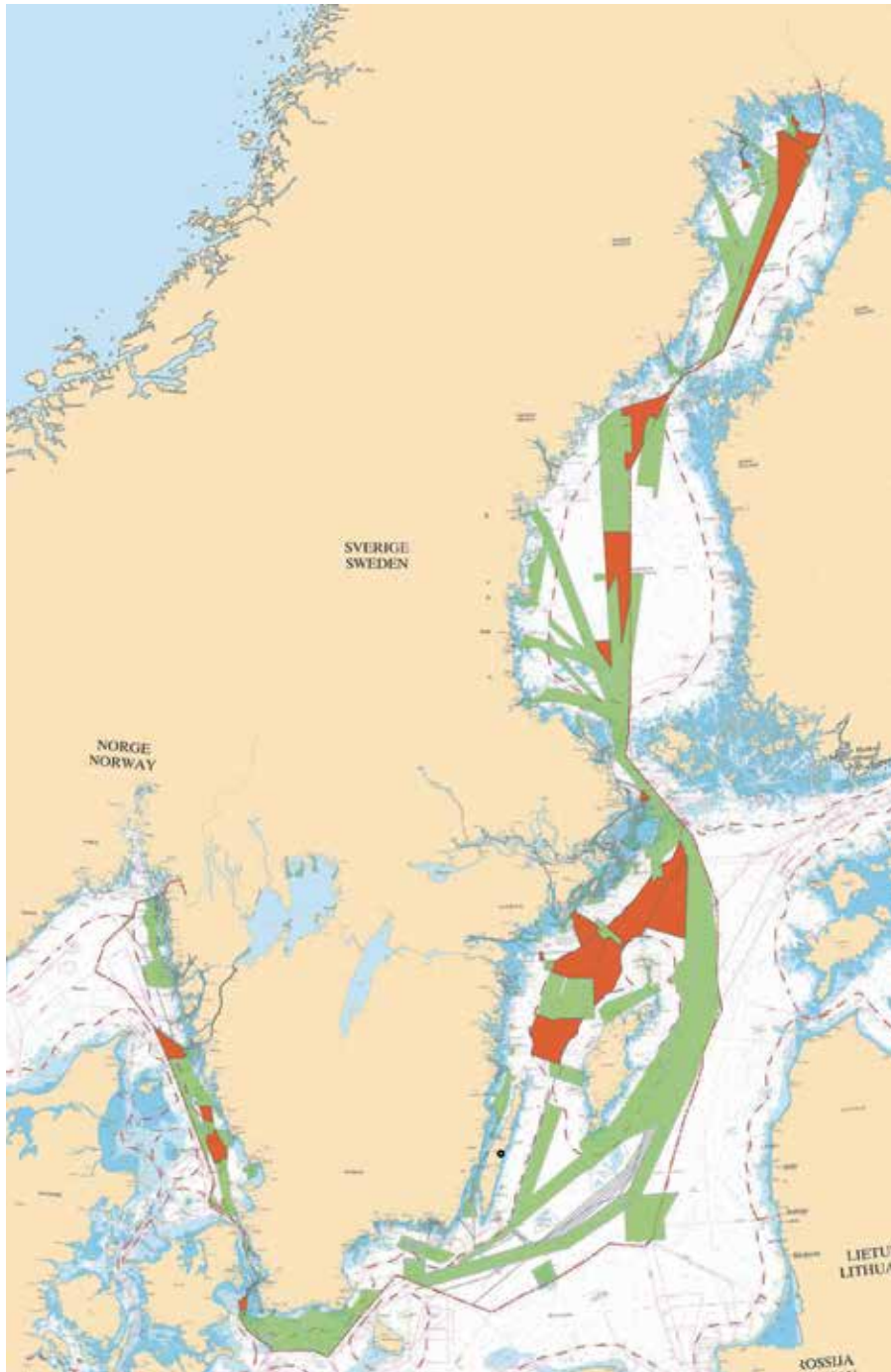


# ÅRSREDOVISNING 2013



SJÖFARTSVERKET



Under 2013 har det totalt sjömätts 15 764 km<sup>2</sup> och 2012 års sjömättningsrekord på 10 209 km<sup>2</sup> passeras därmed med råge.

Omslag: SAR Force I kommer till Sverige. Nu vidtar implementeringen av ett helt nytt helikoptersystem.

GD HAR ORDET	4
SJÖFARTSVERKETS ORGANISATION OCH HUVUDUPPGIFTER	6
SJÖFARTSMARKNADEN	8
TRANSPORTPOLITISKA MÅL OCH VERKSAMHETER Uppgift, mål och måluppfyllelse	12
STRATEGISKA MÅL OCH MÅLUPPFYLLELSE	14
VERKSAMHETSREDOVISNING Farleder Isbrytning Sjögeografisk information Sjötrafikinformation Lotsning Sjö- och flygräddning Myndighetsuppgifter Gemensamma funktioner	16
PERSONALREDOVISNING	41
ÅRETS EKONOMISKA HÄNDELSER Årets ekonomiska händelser Finansiella risker Uppfyllelse av de ekonomiska målen Tvister Redovisningsprinciper Noter	45
STYRELSE, REVISORER OCH LEDNING	80

## GD HAR ORDET

Under 2013 fungerade Sjöfartsverkets service till sjöfarten väl över hela landet. Vi möts ofta av positiva kommentarer från kunder och intressenter när det gäller hur vår service fungerar, vilket är mycket glädjande. Självklart nöjer vi oss inte med detta, utan fortsätter vårt arbete för att förbättra servicen och effektiviteten ytterligare. Vi har också genererat nya intäkter genom en rad olika avtal, framför allt med andra myndigheter.

Satsningen på forskning och innovation fortsätter. Det sker framför allt genom att Sjöfartsverket fördelar statliga medel till olika utvecklingsprojekt som bidrar till en hållbar och säker sjöfart. Medlen fördelas i nära samråd med akademien och näringslivet. Extra positivt är att 50 miljoner kronor finns avsatta i regeringens nationella transportplan varje år fram till 2023, vilket ger en möjlighet till långsiktighet i satsningarna. Dessutom fick Sjöfartsverket del av EU-medel till en rad utvecklings-

projekt under 2013. Sjöfartsverkets projekt MONALISA 2.0, WINMOS och AnNa fick alla en betydande EU-finansiering.

Under 2013 fortsatte nedgången i volymer för sjöfarten på Sverige. Nedgången har pågått sedan 2009 och beror framför allt på konjunkturunedgången. Det finns dock tecken på att det också kan ha skett en del strukturella förändringar, som innebär färre anlöp med större fartyg eller lika stora fartyg med högre fyllnadsgrad. För Sjöfartsverket innebär det att sjöfartsavgifterna, som är den största och viktigaste inkomstkällan för affärsverket, minskade med ungefär 105 miljoner kronor jämfört med budget. Antalet lotsningar fortsatte att gå ned under 2013 och landade på 32 389, vilket är det lägsta antalet i modern tid.

Tillsammans med en utdragen och relativt kostsam isvinter innebär de låga intäkterna att Sjöfartsverket redovisade ett resultat för 2013 på -58,4 miljoner kronor. Trots detta finns det ett antal ljusglimtar och hopp inför framtiden. Den kanske allra viktigaste var beslutet att öka anslaget till Sjöfartsverket, både genom tillfälliga och permanenta anslag. Beslutet om att skjuta till 300 miljoner kronor extra i tre års tid från och med 2014 ger oss förutsättningar att fortsätta leverera



Lägre intäkter tillsammans med en utdragen och kostsam isvinter innebär att Sjöfartsverket redovisar ett resultat för 2013 på -58,4 miljoner kronor. Trots detta finns ett antal ljusglimtar och hopp inför framtiden. Beslutet om att tillföra anslag från och med 2014 ger oss förutsättningarna att fortsätta leverera våra tjänster utan att i nuläget behöva höja avgifterna.

Ann-Catrine Zetterdahl, GD

våra sjöfartstjänster utan att i nuläget behöva höja avgifterna. Dessutom innebär det permanenta anslaget om 45 miljoner per år till sjö- och flygräddningen att det finns en balans mellan vilka som använder tjänsten och hur den bekostas. Tidigare subventionerade handelssjöfarten genom farledsavgifterna de delar som användes av allmänheten, men nu bekostas den delen via skattsedeln istället.

Under 2013 påbörjades arbetet med att se över Sjöfartsverkets avgifter till handelsjöfarten, med syfte att skapa ett mer transparent och hållbart avgiftssystem. Det arbetet fortsätter under 2014 med målsättningen att det nya systemet ska träda i kraft den 1 januari 2015. Dessutom levererades de första räddningshelikoptrarna AW139 från Agusta Westland för att börja implementeras i sjö- och flygräddningstjänstens helikopter- verksamhet.

Arbetet med att ta fram långsiktiga och framåtriktade strategier för verksamheten har nu skapat en tydlig röd tråd mellan vårt hållbarhetsarbete, strategier, processer och resultat, vilket är mycket glädjande. Från 2014 och framåt låter Sjöfartsverket generationsmålet och miljökvalitetsmålen styra verksamheten genom att de vägs in i vårt styrsystem, vilket också är ett led i vårt arbete med att fokusera

tydligare på hållbarhetsarbetet. I samma riktning leder vårt nya ledningssystem verksamheten med fokus på både kvalitets- och miljöaspekter. I Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning för 2013, som är ett separat dokument, finns vårt hållbarhetsarbete sammanfattat och beskrivet.

Allt detta sammantaget kommer förhoppningsvis att leda oss i riktning mot vår vision – att leverera säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.



## ORGANISATION OCH HUVUDUPPGIFTER

Vår affärsidé är att vara en modern serviceorganisation med en unik sjöfartskompetens.

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritima partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling.

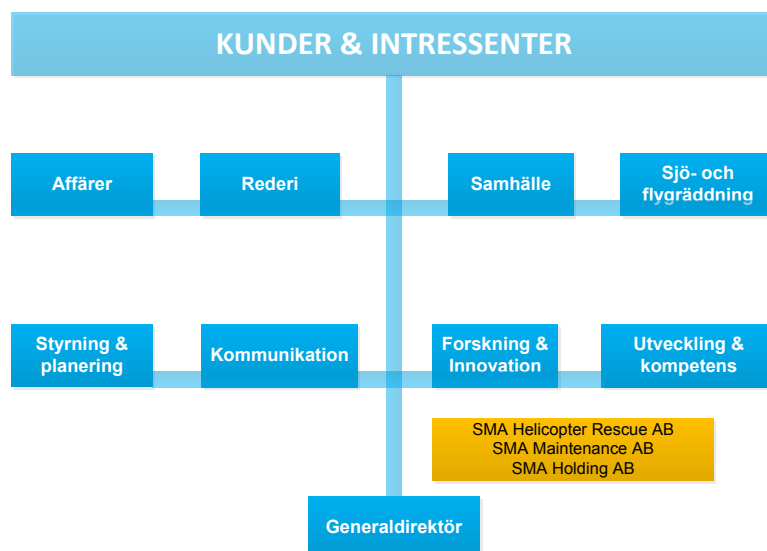
Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som levererar hållbara sjövägar och värnar liv och miljö. Verksamheten bedrivs med huvudsaklig inriktning på handelsjöfarten, men hänsyn tas även till fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen inom sjöfartsområdet uppfylls på ett kostnadseffektivt sätt. Vår affärsidé är att vara en modern serviceorganisation med unik sjöfartskompetens. Finansieringen utgörs i huvudsak av avgifter som betalas av handelssjöfarten, intäkter för uppdrag och försäljning samt anslag.

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, Kommunikation samt Forskning och innovation och avdelningarna Sjö- och flygräddning och Rederi.

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 sjötransportssystem.



### **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 Sjöfartsverket 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 tio ordinarie möten under 2013 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 och möjligheterna till utveckling av verksamheten. Sjö- och flygräddningsverksamheten, pensionsskulden och Sjöfartsverkets avgiftssystem har varit i särskilt fokus. Under hösten genomfördes det årliga seminariet där inriktningen treårsplanen 2015-2017 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 Maintenance 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.

Från och med den 22 januari 2014 bedrivs helikopterverksamheten direkt i Sjöfartsverkets regi och SMA Helicopter Rescue AB kommer att avvecklas.

I SMA Maintenance AB bedrivs för närvarande inte någon verksamhet. Från och med 1 mars 2014 kommer bolaget att leverera tekniska underhållstjänster till Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

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

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 godsvolymerna 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 däremot 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 minskade godsvolymerna med ytterligare 1 procent och uppgick till 163 miljoner ton, med den skillnaden att oljeprodukterna återigen ökade.

Under 2013 omsattes i de svenska hamnarna totalt cirka 152 (163) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymer har minskat med drygt 6 procent jämfört med föregående år. Minskningen är i sin helhet hänförlig till gods transporterat med lastfartyg då godsvolymer transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor ökat marginellt. Minskningen avser samtliga godslag men den största skillnaden jämfört med 2012 är att oljeprodukterna återigen minskade. Nedgången för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 8,5 procent vilket i volym motsvarar 10,7 miljoner ton.

För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymerna ökat med 0,7 procent eller 0,3 miljoner ton. Den importerade godsvolymer transporterad med lastfartyg har minskat med drygt 5 miljoner ton avgiftspliktigt gods och den exporterade godsvolymer med lastfartyg har minskat med knappt 5 miljoner ton.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 76 procent eller 115 miljoner ton med lastfartyg och 24 procent eller 37 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 142 miljoner ton 2013. Det inrikes transporterade godset uppgick till 10 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till knappt 7 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 14,5 miljoner vilket är en ökning med 1,6 miljoner jämfört med 2012.

Vad gäller godstyper är det framför allt oljeprodukter som minskat. Oljeprodukter som ökade 2012 har återigen minskat till en volym som är lägre än 2011 års nivå. Nedgången uppgår till 12 procent, vilket i volym motsvarar 6,3 miljoner ton jämfört med 2012. Övrigt ej lågvärdigt gods, som står för hälften av den totala godsvolymer, minskade med 2,8 procent eller 2,2 miljoner ton. Samtliga godstyper har minskat jämfört med föregående år.

Under 2013 minskade antalet anlöp med drygt 4 000 vilket motsvarar fyra procent. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2013 för 78 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet var detsamma under 2012.





# SJÖFARTSMARKNADEN

## Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton

	2013	2012	2011	2010	2009
Utrikes gods	105 823	116 121	116 304	121 716	111 036
därav lastat gods	48 465	53 283	51 798	55 068	52 210
därav lossat gods	57 358	62 838	64 506	66 648	58 826
Inrikes lastat gods	9 405	9 817	10 278	11 190	8 436
<b>Summa lastfartyg</b>	<b>115 228</b>	<b>125 938</b>	<b>126 582</b>	<b>132 906</b>	<b>119 472</b>
<b>Passagerarfärjor och järnvägsfärjor</b>					
Utrikes gods	36 502	36 225	37 033	36 048	33 444
därav lastat gods	18 170	18 040	18 352	18 081	16 577
därav lossat gods	18 332	18 185	18 681	17 967	16 867
Inrikes lastat gods	633	637	637	629	841
<b>Summa passagerarfärjor och järnvägsfärjor</b>	<b>37 135</b>	<b>36 862</b>	<b>37 670</b>	<b>36 677</b>	<b>34 285</b>
Summa utrikes gods	142 325	152 346	153 337	157 764	144 480
Summa inrikes lastat gods	10 038	10 454	10 915	11 819	9 277
<b>Gods, totalt</b>	<b>152 363</b>	<b>162 800</b>	<b>164 252</b>	<b>169 583</b>	<b>153 757</b>
<b>Anlöp, utrikes och inrikes trafik</b>					
Lastfartyg	22 125	24 003	24 895	25 250	23 650
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	77 059	79 474	84 374	84 561	94 410
<b>Summa anlöp</b>	<b>99 184</b>	<b>103 477</b>	<b>109 269</b>	<b>109 811</b>	<b>118 060</b>

## Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Oljeprodukter	15 241	17 913	27 424	30 851	3 457	3 637	46 122	52 401
Skogsprodukter	7 634	8 105	5 956	6 445	593	655	14 183	15 205
Övrigt ej lågvärdigt gods	34 277	35 135	39 098	40 375	3 470	3 546	76 845	79 056
Lågvärdigt gods	7 417	8 069	1 126	1 235	2 446	2 541	10 989	11 845
Bilar och husvagnar	2 067	2 101	2 084	2 118	73	74	4 224	4 293
<b>Summa</b>	<b>66 636</b>	<b>71 323</b>	<b>75 688</b>	<b>81 024</b>	<b>10 039</b>	<b>10 453</b>	<b>152 363</b>	<b>162 800</b>

### Antal anlöp per lotsområde

	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Luleå	2 151	2 321	383	344	2 534	2 665
Gävle	2 161	2 306	-	-	2 161	2 306
Stockholm	2 587	2 176	7 304	7 724	9 891	9 900
Södertälje	1 445	1 621	405	537	1 850	2 158
Kalmar	3 507	3 954	3 937	3 890	7 444	7 844
Malmö	3 561	4 166	61 306	63 076	64 867	67 242
Göteborg	4 009	4 462	2 386	2 503	6 395	6 965
Marstrand	1 941	2 169	1 338	1 400	3 279	3 569
Vänern	763	828	-	-	763	828
<b>Summa</b>	<b>22 125</b>	<b>24 003</b>	<b>77 059</b>	<b>79 474</b>	<b>99 184</b>	<b>103 477</b>

Inom samtliga lotsområden minskade antal anlöp jämfört med föregående år. 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 vilket beror på en frekvent trafik med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Antal anlöp inom Malmö lotsområde minskade med 3,5 procent eller 2 375 anlöp.

Det transporterade godset har minskat med 10,4 miljoner ton jämfört med 2012, vilket motsvarar knappt 7 procent. Den kraftigaste minskningen, både procentuellt och i ton, noteras inom Marstrands lotsområde där volymerna minskat med nästan 23 procent. Minskningen i Marstrand beror till stor del på ett planerat underhållsstopp. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans nästan 46 procent.

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

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Luleå	7 677	8 319	5 327	5 320	1 803	1 579	14 807	15 218
Gävle	3 635	3 320	5 215	5 467	382	308	9 232	9 095
Stockholm	6 137	5 658	7 521	7 164	803	400	14 461	13 222
Södertälje	1 371	1 488	4 179	4 259	457	468	6 007	6 215
Kalmar	6 734	7 480	5 289	5 877	3 119	3 310	15 142	16 667
Malmö	14 915	15 558	16 517	17 033	305	799	31 737	33 390
Göteborg	16 417	17 386	17 964	18 896	1 521	1 783	35 902	38 065
Marstrand	6 922	9 215	10 544	13 723	1 522	1 696	18 988	24 634
Vänern	762	797	1 048	1 166	54	38	1 864	2 001
<b>Summa</b>	<b>64 570</b>	<b>69 221</b>	<b>73 604</b>	<b>78 905</b>	<b>9 966</b>	<b>10 381</b>	<b>148 140</b>	<b>158 507</b>



# TRANSPORTPOLITISKA MÅL OCH VERKSAMHETER



## Notkommentarer

<sup>1</sup> Isbrytarna bemannas via externt företag.

<sup>2</sup> Databassystem för lagring av djupdata.

<sup>3</sup> I de fall mål saknas redovisas föregående års utfall inom parentes.

<sup>4</sup> Sjökortsdatabasen, ett data-system för förvaltning av sjökorts-information och produktframställning.

<sup>5</sup> Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

<sup>6</sup> Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.

<sup>7</sup> Exkluderat de ökade kostnaderna till följd av ändrad beräkningsgrund för pensionskulden.

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. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med prioriterade områden.

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. Verksam-

heten 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. Målen har delats upp i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Under rubriken nyckeltal redovisas de verksamhetsmål som är relevanta för respektive verksamhet. Under rubriken personal anges antal årsarbetskrafter och statistik över sjukfrånvaro.

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

### Måluppfyllelse

Verksamhet	Nyckeltal och mål 2012	Måluppfyllelse	Personal
<b>Farleder</b>	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Vårutprickning (enligt plan)	99,91 % Ja	Årsarbetskrafter = 150,7 Sjukfrånvaro = 3,27 %
<b>Isbrytning</b>	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål=100 %	1 tim 48 min 100 %	Årsarbetskrafter = 2,1 <sup>1</sup> Sjukfrånvaro = 0 %
<b>Sjögeografisk information</b>	Genomförande av egen och extern sjömätning. Införande av djupdata i DIS <sup>2</sup> expressärende (inom 3 månader). Införande av djupdata i SJKBAS <sup>4</sup> expressärende (inom 3 månader). Leverera ENC <sup>5</sup> (EN/ER) till Primär express-ärende (inom 4 dagar). Antal externa ENC-användare	15 764 km <sup>2</sup> 90 % 75 % 100 % 2 451	Årsarbetskrafter = 100,1 Sjukfrånvaro = 2,81 %
<b>Sjötrafikinformation</b>	Tillhandahålla information som ökar sjösäkerheten. Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	Ingen olycka p.g.a. VTS enligt haveriutredningar. Ja, i 89 st loggade fall.	Årsarbetskrafter = 33,3 Sjukfrånvaro = 2,51 %
<b>Lotsning</b>	Antal olyckor med lots ombord = 0 Leverans av lots inom 5 timmar =95 % Antal webbaserade lotsbeställningar =90%	11 <sup>6</sup> 99,0 % 90,6%	Årsarbetskrafter = 368,7 Sjukfrånvaro = 1,51 %
<b>Sjö- och flygräddning</b>	Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom: 60 minuter på nationellt vatten och 90 minuter på internationellt vatten för flyg 90 minuter med fungerande ELT och 24 timmar utan fungerande ELT.	94,0 % 100 % 100 %  För litet mätvärde	Årsarbetskrafter = 41,0 Sjukfrånvaro = 0,87 %
<b>Myndighetsuppgifter</b>	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Årsarbetskrafter = 43,7 Sjukfrånvaro = 1,44 %
<b>Gemensamma funktioner</b>	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 %	13,1 % <sup>7</sup> 17,8 % 92 %	Årsarbetskrafter = 159,8 Sjukfrånvaro = 4,57 %



# 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 835 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 ekonomisnittet.

Utöver ovanstående mål har Sjöfartsverket fastställt mål inom ett antal strategiska fokusområden, vilka även varit utgångspunkt för

de balanserade styrkortet som varje avdelning styrts och följts upp mot under 2013. De strategiska målen och måluppfyllelsen 2013 framgår av nedanstående tabell.

Sjöfartsverket ska arbeta för hållbar utveckling enligt de vedertagna principerna som har sin grund i den så kallade Brundtlandrapporten. För 2014 kommer de tidigare strategiska fokusområdena inrymmas i hållbarhetskonceptet. De tidigare fokusområdena kommer således att kopplas till ekonomisk, social respektive ekologisk hållbarhet.

Fokusområde	Strategiska mål	KPI	Mål	Utfall
<b>Ekonomi</b>	Genom tillväxt, kostnadseffektivitet och kontinuerliga förbättringar har vi en ekonomi i balans.	Räntabilitet på eget kapital Omsättning per årsanställd Soliditet EA-värde	3,5 % 2 100 tkr 25 % AA	Negativ 2 133 tkr Negativ BA
<b>Kund</b>	Vi finns till för våra kunder. Vi är en effektiv samarbetspartner med högt förtroende.	NKI (Nöjd kund index)  Medieindex	70  -	Ej genomfört under år 2013. Resultat år 2012 var 75. 1 120,5
<b>Utveckling</b>	Vi ska arbeta innovativt med utveckling, bedriva och stödja tillämpad forskning, samt utveckla nya serviceformer.	Processmål för respektive verksamhet		
<b>Processer</b>	Vi har en effektiv kundorienterad verksamhet med fokus på prioriterade områden. Vi är en snabbfotad serviceorganisation med hög kompetens och förändringsvilja.	Värde enligt medarbetarundersökning	Se sammanställning under avsnitt 3.1	Se sammanställning under avsnitt 3.1
<b>Ledarskap</b>	Vi är en enad ledning som driver Sjöfartsverket mot gemensamma mål. Vi inspireras och inspireras av våra medarbetare. Ledarskapet är tydligt och sker med omtanke.	MMI (Motiverad medarbetar index)	4,0	Ej genomfört under år 2013. Resultat år 2012 var 3,7.
<b>Medarbetare</b>	Vi har en positiv servicekultur som skapar utveckling och arbetsglädje. Prestationer och ansvarstagande uppmuntras.		67	Ej genomfört under år 2013. Resultat år 2012 var 61.



# VERKSAMHETSREDOVISNING



I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2013. 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

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.

### Resultaträkning Farleder, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	77 203	77 203	177 203
Övriga externa intäkter	30 946	36 679	37 862
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>108 149</b>	<b>113 882</b>	<b>215 065</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-109 582	-108 147	-118 894
Övriga externa kostnader	-88 328	-87 632	-78 086
Avskrivningar	-58 656	-60 003	-66 893
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-256 566</b>	<b>-255 782</b>	<b>-263 873</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-148 417</b>	<b>-141 900</b>	<b>-48 808</b>
Indirekta rörelseintäkter	6 396	6 667	6 692
Indirekta rörelsekostnader	-113 153	-55 694	-69 940
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-255 174</b>	<b>-190 927</b>	<b>-112 056</b>

I syfte att stärka den ekonomiska ställningen erhåller Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014-2016. 100 mkr av dessa är hänförliga till farledsverksamheten.



Under 2013 har det farledsprojektet som syftar till att öka kapaciteten och säkerheten i farleden till Gävle Hamn fortsatt. Sjöfartsverket ansvarar för projektets genomförande. Projektet är det första farledsprojektet som finansierats med anslag via Trafikverket och Nationella planen för transportinfrastrukturen. Gävle kommun är medfinansierare. Sjöfartsverket är i enlighet med samverkansmodellen projektledare för projektet och levererar med egna resurser den nya farledsutmärkningen.

Under året har Sjöfartsverket även ansvarat för genomförandet av farledsprojektet inslagningen till Trelleborg, samt medverkat i och levererat farledsutmärkningen till ett farledsprojekt i Kalix, båda finansierade med medel från Trafikverket.

Mälarprojektet har fortsatt med undersökningar, simuleringar, upprättande miljökonsekvensbeskrivning och överenskommelse med Södertälje kommun angående arbetena i Södertälje kanal och sluss. Ansökan till Mark- och miljödomstolen beräknas att lämnas in i mitten av februari 2014.

Ansökan om EU-medel för förstudie avseende farledsprojekt i Luleå har beviljats. Bidraget är på 3,7 miljoner euro och omfattar 50 procent av den totala kostnaden för förstudien. Förstudien är uppdelad i flera aktiviteter, där Sjöfartsverket har huvudansvaret för utformning och dimensionering av farleder och vändytor, kompletterande sjömätning i Bottenviken samt framtagande av miljökonsekvens-

beskrivning och tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen. Sjöfartsverket ansvarar också såsom projektansvarig för samordning och koordinering mellan delprojekten samt avrapportering till EU.

Sjöfartsverket har medverkat i åtgärdsplaneringen inför den Nationella planen 2014-2025 och har yttrat sig över Trafikverkets förslag som lämnats till riksdagen för beslut 2014. Under året har en ny föreskrift om de allmänna farlederna utarbetats. Parallellt med detta arbete har en översyn av farledsklasserna genomförts, i första hand baserad på förändringar av trafikbilden sen tidigare översyn. I anslutning till Åtgärdsplaneringen har arbetet fortskridit med bl.a. en så kallad åtgärdsvalsstudie för farleden mellan Landsort och Södertälje samt medverkan i ett farledsprojekt till Klintehamn.

Arbetet med modernisering av kustradiosystemet som startade under 2012 har fortsatt under året med val av leverantörer och start av genomförande. Projektet som syftar till att säkra den framtida driften av systemet och som bygger på IP-transmission beräknas vara klart vid utgången av 2014. Projektet är kostnadsberäknat till drygt 50 mkr.

I Trollhätte kanal har dammsäkerhetshöjande åtgärder genomförts i Brinkebergskulle. Åtgärderna har vidtagits för att säkra anläggningen mot höga vattennivåer i Vänern.



Gävle hamn. Projektet är det första farledsprojektet som finansierats med anslag via Trafikverket och Nationella planen för transportinfrastrukturen. Gävle kommun är medfinansierare.



Underhållsarbeten i farledssystemet har pågått under året med successivt utbyte till modern teknik. Avvecklingen av anläggningar som inte behövs i Sjöfartsverkets verksamhet har fortsatt, bland annat har de byggnadsminnesförklarade fyrarna Ystad inre och Trelleborgs kassunfyr överlåtits till Ystads kommun respektive Trelleborg hamn. Avsiktsförklaring har tecknats med Vellinge kommun om den framtida utvecklingen av Falsterbokanalen med syfte att skapa ett attraktivt område vid kanalen och minska Sjöfartsverkets underhållskostnader. Tillsammans med Trafikverket har det vidare fattats beslut om att styra bro och sluss i Falsterbokanalen från kanalcentrallen i Trollhättan.

Sjöfartsverket har sålt ett flertal tjänster inom sitt kompetensområde, exempelvis har systemet för vind och vattenuppgifter (ViVa) sålts till kärnkraftshamnar och underhållsarbeten har utförts enligt en nytecknad överenskommelse med Fortifikationsverket om underhåll av militärledssystemet.

Måluppfyllelse /Farleder i Sverige	Mål 2013	Utfall 2013
Tillgänglighet DGPS	99,80 %	99,91 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	93,8 %
Planerade fyrbesiktningar	119 st	156 st

Fyren Gävle, insegling nr 4, i vardags-tal kallad Fyran, har återuppstått. Bergknallen där fyren tidigare stod är bortsprängd för att skapa möjlighet att ta in större fartyg till Gävle - men fyrkuren togs tillvara. Nu har kuren fått ett nytt liv på ett av de nya fyrfundamenten i Holmuddsrännan.



## 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 disponeras vid behov ytterligare två isbrytande fartyg genom ett långtidskontrakt med norska Trans Viking Ice-breaking & Offshore AS.

### Resultaträkning Isbrytning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	-	-	200 000
Övriga externa intäkter	85 244	89 247	103 673
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>85 244</b>	<b>89 247</b>	<b>303 673</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-2 416	-3 572	-7 373
Övriga externa kostnader	-261 685	-308 906	-326 805
Avskrivningar	-27 215	-30 280	-34 051
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-291 316</b>	<b>-342 758</b>	<b>-368 229</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-206 072</b>	<b>-253 511</b>	<b>-64 556</b>
Indirekta rörelseintäkter	128	152	152
Indirekta rörelsekostnader	-2 263	-1 266	-1 590
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-208 207</b>	<b>-254 625</b>	<b>-65 994</b>

Intäkterna har ökat med drygt 4 mkr gentemot 2012, lägre intäkt för Odens expedition under 2013 möts av högre intäkter p.g.a. vidarefakturering av kostnader till Finland. Kostnaderna har ökat med ca 51 mkr jämfört med år 2012 vilket är en följd av att 2013 blev en normal isvinter samt tillkommande kostnader för samarbetet med Finland som vidarefakturerats.



Vintern 2012-2013 blev en normal isvinter, trots att det under en vecka i februari fanns ishinder som påverkade sjöfarten utanför Göteborg vilket inte inträffat sedan de stränga vintrarna på 80-talet. I slutet av mars var isutbredningen som störst och då fanns det is i stora delar av Väneren, is längs kusterna från Kalmarsund och i stort sett istäckt från Ålands hav och norrut.

Årets isbrytningssäsong började den 6:e december 2012 med att Ale som första isbrytare fick ansvar för trafiken i hela norra Bottenviken, både på svensk och finsk sida. Vintern inleddes med en kall period i december och innan jul var fyra isbrytare verksamma i Bottenviken, kylan låg kvar en bit in i januari för att sedan avstanna lite och återkomma i början av februari. När kylan återkom blev det en snabb isläggning med både is på Västkusten och i Kalmarsund. I norr ökades antalet isbrytare och i slutet av månaden var alla verkets isbrytare verksamma i Bottenhavet och Bottenviken, samtidigt var de egna arbetsfartygen och inhyrda bogserbåtar verksamma, framförallt på Väneren och i Göta Älv.

Under den kalla period som följde fick isbrytarna arbeta dygnet runt, men eftersom samarbetet med Finland utvecklats positivt innebär det att all trafik klarades av med ordinarie resurser. I mitten av april kunde man skönja slutet på säsongen som avslutades för svensk del den 13:e maj.

Denna säsong har isbrytarna assisterat 1 680 handelsfartyg och genomfört 57 bogseringar, vilket kan jämföras med förra vintern då 627 fartyg assisterades och 44 bogseringar utfördes. 403 fartygsanlöp till svenska hamnar har krävt isbrytarassistans under den gångna vintern.

Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 1 timme och 48 minuter, vilket är en förbättring jämfört med föregående vinter då väntetiden var 2 timmar och 3 minuter.

Oden genomförde under sommaren forskningsexpeditionen Oden Arctic Technology Research Cruise (OATRC 2013) i Norra ishavet nordost om Grönland. Expeditionen var ett samarbete mellan Norges teknisk-naturvetenskapelige universitet i Trondheim (NTNU) och Polarforskningssekretariatet. OATRC 2013 var ett projekt inom SAMCoT (Sustainable Arctic Marine and Coastal Technology), som är ett center för forskningsbaserad innovation som inrättats av Norges forskningsråd med NTNU som värd. Expeditionen var en uppföljning av förra årets expedition i samma område.

Oden genomförde under sommaren forskningsexpeditionen Oden Arctic Technology Research Cruise (OATRC 2013) i Norra ishavet nordost om Grönland.



## Sjögeografisk information

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.

### Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	64 167	70 450	38 616
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>64 167</b>	<b>70 450</b>	<b>38 616</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-69 653	-74 522	-71 754
Övriga externa kostnader	-57 621	-72 204	-35 070
Avskrivningar	-7 412	-7 950	-7 331
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-134 686</b>	<b>-154 676</b>	<b>-114 155</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-70 519</b>	<b>-84 226</b>	<b>-75 539</b>
Indirekta rörelseintäkter	2 302	3 939	3 954
Indirekta rörelsekostnader	-40 735	-32 910	-41 328
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-108 952</b>	<b>-113 197</b>	<b>-112 913</b>

Ökade intäkter samt ökade kostnader 2013 förklaras av en ökad uppdragsverksamhet i EU-projektet MonaLisa samt Havsgränsutredningen. Budgeten för 2014 minskar i omfattning både på intäkt- och kostnadssidan då MonaLisa upphör 2013 samtidigt som aktiviteterna i Havsgränsutredningen minskar.

Sjöfartsverket bedriver en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som 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 Under rättelser för sjöfarande (Ufs). Uppdaterade sjökort produceras i tryckperioder, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten och navigationsvarningar sänds ut på Navtex och VHF.

Verksamheten har arbetat vidare med att hitta effektivare arbetsformer. Inom processen "leverera sjögeografisk information" har anpassning mot det nya ledningssystemet gjorts och här pågår en ständig

vidareutveckling av processflödet, bland annat har en avveckling av den tryckta varianten av Ufs genomförts något som frigör många arbetstimmar för kärnverksamheten. Vidare har hanteringen av källdatamaterial setts över vilket lett till att inmätta positioner för sjösäkerhetsanordningar inom system Poseidon har tillgängliggjorts i sjökortsdatabasen. Verksamheten har även börjat titta på ett nytt sjökortsproduktionssystem och under året har en omvärldsbevakning påbörjats med studiebesök hos några grannländers produktionsmiljöer.

Försäljningen har under året nått förväntad nivå tack vare en ökad försäljning av bl.a. ENC och sjökortsdata, vilket har kompenserat för en minskad försäljning av traditionella sjökort och båtsportkort.

Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande djupdatabas har fortsatt. En ny överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten möjliggör att hela kuststräckan för ScanDIS (digitalisering av tidigare insamlad data) ska kunna bli klar till 2015. I början av september lanserades en mycket

uppskattad webbplats för Östersjödatabasen (data.bshc.pro). Projektet Nationell Strandlinje, som syftar till kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinjen, fortsätter i samverkan med Lantmäteriet. Arbetet med att införa information av högre kvalitet i sjökortsdatabasen har påskyndats. Som ett resultat av detta blir sjökortsprodukterna uppdaterade, vilket är viktigt då användningen av elektroniska sjökort tillsammans med GPS ökar väsentligt. Nytt sjökort 743 (Projekt Östra Blekinge) har slutförts under året.

Under året har den statligt finansierade och styrda Havsgränsutredningen fortsatt där Sjöfartsverket bistår med en expert samt handläggare, vilket ger Sjöfartsverket en central roll i arbetet. I våras etablerades två fältteam och under senhösten slutfördes fältmätningen, även inläggningen av detta i sjökortdatabasen har avslutats.

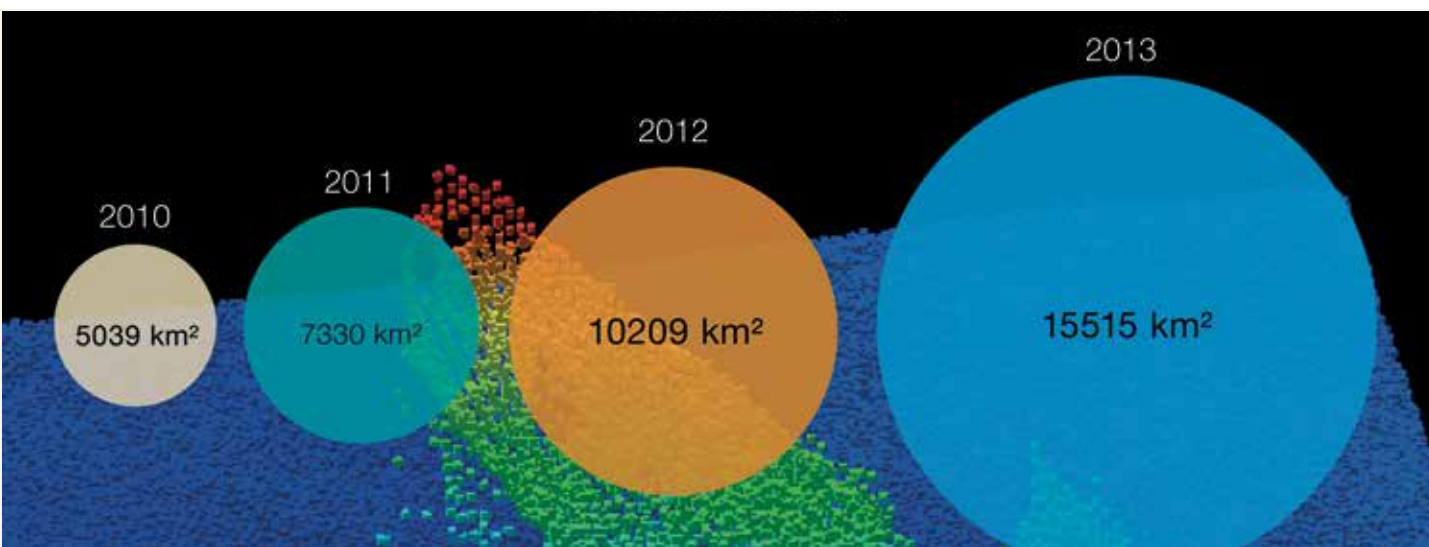
Sjömätningen har, efter en vinter präglad av mycket is, arbetat hårt med att nå upp till de uppsatta målen inom sjö- och fältmätning. Sjömätning inom EU-projektet MonaLisa har avslutats vilket lett till att det hanterats ett större inflöde av sjömätningar än normalt. Det har varit en utmaning för verksamheten som även arbetat med andra delar i MonaLisa som harmoniserad djupdatamodell för Östersjön samt en enhetlig redovisning av havsytans nivå för alla Östersjöländer.

Under 2013 har det totalt sjömätts 15 764 km<sup>2</sup> och 2012 års sjömättningsrekord på 10 209 km<sup>2</sup> passeras därmed med råge. Cirka en tredjedel av mätningarna genomfördes med

egna sjömätningssartyg och resten av externa aktörer. Investering i en ny ramningsfarkost är beslutad och med en byggtid beräknad till 15 månader kommer driftsättning kunna ske någon gång i maj 2015. En sammanställning över kommande års planer har varit på remiss hos kunder och intressenter. Remissvaren har sammanställts och kommer att hanteras i kommande verksamhetsplanering.

Totalt är nu cirka 45 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 trafikerar av handelsfartyg då kommer vara sjömätta. 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. Sjöfartsverket undersöker olika möjligheter till finansiering, vilket är en förutsättning för att planen ska kunna följas.

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). Sök- och visningstjänster på geodataportalen har brottats med vissa tekniska problem under året, men viss data ligger nu publicerad och kommer att fyllas på efterhand.





## Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del för att tillgodose kraven på hög sjötrafiksäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransport-systemet.

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, Göteborg och i Marstrand finns en s.k. kombicentral.

## Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	1 873	1 995	1 580
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 873</b>	<b>1 995</b>	<b>1 580</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-27 278	-26 443	-29 912
Övriga externa kostnader	-6 703	-7 567	-4 677
Avskrivningar	-4 661	-4 346	-4 461
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-38 642</b>	<b>-38 356</b>	<b>-39 050</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-36 769</b>	<b>-36 361</b>	<b>-37 470</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 023	1 515	1 521
Indirekta rörelsekostnader	-18 104	-12 658	-15 896
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-53 850</b>	<b>-47 504</b>	<b>-51 845</b>

Intäkterna ökar med ca 122 tkr år 2013 och avser främst ersättning från Søværnets Operative Kommando (SOK), som är Sjöfartsverkets motsvarighet i Danmark, för VTS-centralen i Malmö som drivs tillsammans med Danmark.

I Amerikaskjulet sitter Sjöfartsverket tillsammans med Göteborgs hamn och samarbetar med andra aktörer för att skapa "Det Goda Anlöpet", ett koncept som kommer att länkas samman med andra pågående projekt såsom Mona Lisa II och Single Window.

Under året har det arbetats med planering och förberedelser i ett framåtriktat perspektiv. Tongivande i det utförda arbetet har varit organisation och regler, nya tekniska stöd, en strukturerad anlöpsprocess, utbildningsfrågor och driftsättning av funktioner som ålagts Sjöfartsverket i EU:s övervakningsdirektiv. Samtidigt har även mätning av sjötrafikinformationsprocessens effektivitet och robusthet inletts under året. Med mätperspektiven systemstöd, management, kund och arbetsmiljö ska svaga punkter i processen kunna identifieras och åtgärdas.

Tillsammans med Transportstyrelsen har en arbetsgrupp bildats för att utveckla ett nationellt regelverk och en förnuftig myndighetsfördelning avseende ansvar för VTS och sjötrafikinformationstjänsten. Förslag förväntas kunna läggas i maj 2014.

I samarbete med sjöfartshögskolorna i Kalmar och Chalmers i Göteborg har ett utvecklingsarbete påbörjats för att lyfta in en internationellt ackrediterad utbildning för VTS-operatörer i de nautiska programmen som även ska kunna erbjudas till andra länder. För ändamålet har en särskild Training Officer tillsatts på 25 procent för att kvalitetssäkra kursplaner, instruktörsresurser och teknik.

Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS och det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Nytt avtal har slutits med Öresundskonsortiet om kommunikationsvägar och beslut i samband med broincidenter. En databasapplikation har utvecklats och installerats av Kongsberg i Sound VTS under året som effektiviserar miljörapportering av passerande fartyg. Sjöfartsverket och danska Søværnets Operative Kommando (SOK) har också tagit fram och fastställt en gemensam kvalitetsdeklaration.

I trafikcentralen i Södertälje har uppbyggnaden av en nationell tjänst för nautiskt stöd genomförts och driftsättning slutförts innan årsskiftet. En nationell rutin för incidentrapportering har framarbetats med Kustbevakningen och Transportstyrelsen. MSI/navigationssvarningar och nautisk felrapportering av sjösäkerhetsanordningar i verkets underhållssystem Poseidon genomförs dygnet runt i Södertälje. Övervakning av trafiksepareringsystem driftsätts i början av 2014.

Den nya centralen i samarbetet med Göteborgs Hamn AB, GotApp, har verkat i snart två år och den interna processuppbyggnaden har fortsatt under året. Under sista halvåret har samarbetsformer med externa anlöpsaktörer påbörjats i syfte att skapa "Det Goda Anlöpet", vilket kommer att länkas samman med andra pågående projekt såsom Mona Lisa II och Single Window. Arbete med en gemensam kvalitetsstrategi har också inletts som ska leda till en tydlig plattform att agera på för gemensamma kunder och övriga anlöpsintressenter.

De pågående stora infrastruktursatsningarna i Göteborg där Trafikverket och Göteborgs Stad projekterar nya Götaälv-förbindelser har fortgått och avtal har slutits med båda parterna om Sjöfartsverkets delar avseende påverkan av älvens framkomlighet och säkerhet. VTS-området i Göteborg har utökats och ny teknik installerats för att möta behoven av informationsutbyte under projekttiden.

## 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 en ledanknuten lotsdispens som innebär ett medgivande att framföra fartyget utan att behöva anlita lots. Sjöfartsverkets förordnade lotsar (lots utsedd av Transportstyrelsen) leder de teoretiska och praktiska proven. 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.

### Resultaträkning Lotsning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	436 885	437 865	465 000
Övriga externa intäkter	9 876	9 449	8 237
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>446 761</b>	<b>447 314</b>	<b>473 237</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-387 766	-388 534	-408 571
Övriga externa kostnader	-94 550	-91 214	-89 562
Avskrivningar	-25 195	-24 804	-24 750
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-507 511</b>	<b>-504 552</b>	<b>-522 883</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-60 750</b>	<b>-57 238</b>	<b>-49 646</b>
Indirekta rörelseintäkter	13 047	14 394	14 449
Indirekta rörelsekostnader	-230 832	-120 248	-151 008
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-278 535</b>	<b>-163 092</b>	<b>-186 205</b>

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 januari 2013. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 89 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till 74 procent.

Måluppfyllelse	Mål 2013	Utfall 2013
Andel fartyg som får lots på överenskommen tid (inom 5 h) ska överstiga 95 %.	95 %	99 %

Från halvårsskiftet 2011 skedde en minskning av antalet lotsningar, vilken har fortsatt under både 2012 och 2013. Antalet lotsningar uppgår för helåret 2013 till 32 389 (34 376), vilket är den lägsta nivån på en lång följd av år. Jämfört med år 2012 innebär det en minskning med nästan 6 procent. Störst har minskningen under 2013 varit inom Marstrand och Göteborgs lotsområden med 695 respektive 536 lotsningar. Minskningen i Marstrand beror till stor del på ett planerat underhållsstopp

hos en större kund. Antal öppensjölotsningar under 2013 uppgick till 87 stycken vilket är något färre jämfört med utfallet för 2012 då antalet öppensjölotsningar uppgick till 98. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 januari 2013. Öppensjölotsningar har en särskild distansbaserad taxa som varit oförändrad under 2013. Utöver lotsning erbjuder verksamheten bland annat sjötransporter och simuleringstjänster. Under året har flera fartygssimuleringar och skraddarsydda utbildningar i sjösäkerhet och bordningsteknik

genomförts. Den direkta kostnadstäckningen uppgår till 89 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgår till 74 procent. De flesta lotsbeställningar, ca 90 procent under 2013, görs via Sjöfartsverkets hemsida och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via webben.

Under 2013 har ett fokusområde inom lotsningsverksamheten varit att minska bränsleförbrukningen i samband med lotsbåtstransporter med 10 procent jämfört med 2012. Mätningen startade i mars och görs genom att ställa bunkerförbrukningen i relation till antalet lotsningar. Under perioden mars-december har bränsleförbrukningen minskat med 5,2 procent jämfört med samma period föregående år. Under hösten levererades två av totalt tre nya lotsbåtar som Sjöfartsverket beställt. Genom att upphandla ett redan färdigt lotsbåtkoncept har investeringskostnaden kunnat hållas nere. Det som skiljer dessa båtar från Sjöfartsverkets befintliga lotsbåtar är bland annat en lägre bränsleförbrukning, vilket bidrar till målet om en hållbar verksamhet. Anledningen till den låga bränsleförbruk-

ningen är vikten och till viss del skrovform samt val av propeller. Sjöfartsverket har även börjat använda en hydrokopter, Arctic Ant, för lotsutsättning med minskad miljöpåverkan som följd. Ytterligare en hydrokopter levereras i början av 2014.

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 har en grundutbildning tagits fram med målsättning att skapa ett mer enhetligt arbetssätt för de delar där det går. Vidareutbildning för både lotsar och lotsoperatörer finns och har hållits under året. Vidareutbildningen för lotsar har utvecklats under året med fokus på vad som sker vid händelse av olycka avseende rapportering, krishantering och medieträning.

I övrigt hålls löpande simulatorövningar för lotsarna från de olika lotsområdena samt för våra Redcard lotsar.

#### Antal lotsningar per lotsområde

Lotsområde	2013	2012	2011
Luleå	2 624	2 965	3 126
Gävle	3 190	3 273	3 551
Stockholm	4 239	3 853	4 929
Södertälje	3 133	3 366	3 802
Kalmar	4 687	4 759	5 920
Malmö	4 293	4 603	4 918
Göteborg	5 289	5 825	5 943
Marstrand	3 626	4 321	4 070
Vänern	1 308	1 411	1 523
<b>Totalt</b>	<b>32 389</b>	<b>34 376</b>	<b>37 782</b>



Under hösten levererades två av totalt tre nya lotsbåtar som Sjöfartsverket beställt. Med de nya båtarna kommer bränsleförbrukningen att minska, vilket bidrar till målet med en hållbar verksamhet.



## 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.

### Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	110 189	110 189	155 189
Övriga externa intäkter	110 550	108 477	110 001
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>220 739</b>	<b>218 666</b>	<b>265 190</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-37 812	-39 509	-155 406
Övriga externa kostnader	-280 127	-278 193	-189 357
Avskrivningar	-1 363	-1 486	-11 861
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-319 302</b>	<b>-319 188</b>	<b>-356 624</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-98 563</b>	<b>-98 922</b>	<b>-91 434</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 151	1 333	1 369
Indirekta rörelsekostnader	-20 367	-11 392	-14 306
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-117 779</b>	<b>-110 581</b>	<b>-104 371</b>

Kostnaderna ökar temporärt under 2014 som en konsekvens av implementeringen av nya räddningshelikoptrar, vilket innebär delvis överlappning av resurser till dess att den gamla flottan är helt utfasad. Därefter bedöms kostnadsnivån kvarstå på relativt konstant nivå. Införlivandet av helikopter verksamheten i Sjöfartsverket innebär att personalkostnaderna ökar medan övriga externa kostnader minskar med motsvarande belopp jämfört med år 2013.

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddningen med helikoptrar som under 2013 opererades 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.

I Sjö- och flygräddningen pågår sedan ett antal år tillbaka flera omfattande förändringsprocesser. År 2013 har framför allt präglats av förberedelserna för ett fullt införlivande av helikopter verksamheten från dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB direkt i Sjöfartsverket, vilket är ett led i det pågående arbetet med att säkerställa en långsiktigt hållbar sjö- och flygräddning. Ett nytt arbetstidsavtal för personal



Sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet har ett tätt samarbete. När larmet går är det oftast någon av SSRS 1 800 frivilliga sjöräddare som rycker ut.

i flygtjänst träffades under hösten och samtlig personal utom piloter och tekniker som ingår i underhållsorganisationen införlivades i Sjöfartsverket i samband med årsskiftet. En ny gemensam organisation med förstärkt flygsäkerhetsfokus, där all flygverksamhet ska bedrivas som statsluftfart under flygsäkerhetsmässiga villkor direkt i Sjöfartsverkets regi, har arbetats fram och beslutats. Beslut har också fattats om att etablera en ny underhållsorganisation för helikopterverksamheten. Den delen av verksamheten kommer även fortsättningsvis att bedrivas i bolagsform, men uppdraget är liksom tidigare att säkerställa god tillgänglighet i SAR-systemet genom väl fungerande underhåll.

Övergången till ett nytt helikoptersystem som har anskaffats från den italiensk-engelska helikoptertillverkaren Agusta Westland pågår. AW139 är en väl beprövad räddningshelikopter som är optimal för svenska förhållanden och som är certifierad enligt europeiska luftfartsmyndighetens (EASA) krav. Tre stycken helikoptrar av totalt sju har levererats under 2013 och den första helikoptern beräknas att vara i operativ drift under våren 2014. Med de nya räddningshelikoptrarna uppnås dessutom en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten. Målsättningen för sjö- och flygräddningsverksamheten delas in i två delar, en för sjöräddningstjänst och en för flygräddningstjänst. Målsättningen för sjöräddningstjänsten 2013 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. Utfallet var 94 procent på nationellt vatten och 100 procent på internationellt vatten.

Målsättningen för flygräddningstjänsten under 2013 var att lokalisera den nödställda inom 90 minuter med fungerande nödsändare och 24 timmar utan fungerande nödsändare i 90 procent av samtliga SAR-fall. Utfallet 2013 var över 90 procent.

JRCC har under året hanterat 775 sjöräddningsärenden och 542 loggförda flygräddningsärenden. Antal sjöräddningsuppdrag har därmed ökat med 124 eller ca 19 procent i jämförelse med 2012.

Utbildningar och regionala övningar har genomförts enligt plan. Totalt sett har knappt 100 personer från Sjöfartsverkets samverkansorganisationer genomgått grundläggande SAR-utbildning under 2013.

Den regionala organisationen har genomfört kompetensaktiviteter i syfte att vidmakthålla SAR-förmågan och samverkan. Regional träning av räddningsresurser som sker i samverkan med andra organisationer arrangeras av Sjöfartsverkets 12 SAR-samordnare. De upprätthåller regionala kontakter med alla samverkande myndigheter och organisationer runt den svenska kusten samt i Vänern, Vättern och Mälaren. Under året har 25 samverkansövningar genomförts i Sjöfartsverkets regi.

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

Övergången till ett nytt helikoptersystem som har anskaffats från den italienska leverantören Agusta Westland pågår. Tre av sju helikoptrar har levererats under 2013.



flygräddningsinsatser”. Som ett led i strävan att utveckla samarbetet med våra grannländer deltar Sjöfartsverket i projektet Baltic Sea Maritime Incident Response survey (BSMIR). Projektet startades under året under ledning av den finska gränsbevakningen och inbjudna samarbetspartners var Östersjöländernas sjöräddningsmyndigheter. Projektets uppgift är att identifiera Östersjöländernas nationella beredskapsplaner för stora olyckor till havs samt även identifiera möjligheter att förbättra och utveckla det internationella sjöräddningssamarbetet i regionen. Vidare har även under året deltagande skett inom IMO/ICAO Joint Working group samt Cospas-SARSAT enligt plan. I februari 2013 träffades en överenskommelse med Finland och Estland angående gemensam planering av stora räddningsinsatser, MRO (mass rescue operations).

Sjöfartsverket organiserade det svenska deltagandet i SAREX 2013, som genomfördes under maj månad på Bornholm. SAREX är ett övningskoncept som utvecklar metodiken för efterspaning och undsättning enligt internationella manualerna IAMSAR. Vid övningen genomfördes fullskaliga koordineringsövningar där berörda funktioner tränades till den nödställdes förmån. Den danska Marinen har varit värdnation under alla år. En internationalisering av SAREX-modellen har påbörjats av Danmark tillsammans med Sverige för att engagera fler kuststater i Östersjön i planeringen. Målet med internationaliseringen är att möta såväl vardagshändelser som sällanhändelser med en gemensam taktik.

Sjöfartsverket har under 2013 tecknat avtal med räddningstjänsterna i Storstockholm, Storgöteborg och Östra Blekinge om att till-

handahålla MIRG kapacitet. Avtalen är i princip likartade som för tidigare RITS och gäller till utgången 2014.

I november 2013 arrangerades det andra officiella provet för sjöräddningshundar, där ytterligare ett ekipage kunde godkännas. En ny utbildning av sjöräddningshundar startade under hösten i Svenska Brukshundsklubbens regi, med beräknat slutprov under hösten 2014.



Sverige och Danmark har tillsammans påbörjat en internationalisering av SAREX-modellen för att engagera fler kuststater runt Östersjön i planeringen. Målet är att möta såväl vardagshändelser som sällanhändelser med en gemensam taktik.



## Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar insatser i form av samordning, informations- och kunskapspridning samt forskning och innovation (FoI). 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 Sjöfartsverket 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.

## Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	13 492	38 796	49 440
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>13 492</b>	<b>38 796</b>	<b>49 440</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>			
Personalkostnader	-34 275	-37 928	-37 429
Övriga externa kostnader	-26 452	-41 956	-72 683
Avskrivningar	-4 741	-2 731	-383
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-65 468</b>	<b>-82 615</b>	<b>-110 495</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-51 976</b>	<b>-43 819</b>	<b>-61 055</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 535	2 273	2 281
Indirekta rörelsekostnader	-27 157	-18 987	-23 843
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-77 598</b>	<b>-60 533</b>	<b>-82 617</b>

Övriga externa intäkter ökade 2013 jämfört med föregående år, främst till följd av ökade erhållna bidrag. Ökningen av övriga externa kostnader avser främst kostnader för lämnade bidrag i FoI-verksamheten samt utvecklingen av Single Window.

## Säkerhet och beredskap

För att öva kriskommunikation inom ett antal organisationer arrangerade Sjöfartsverket i oktober en samverkansövning tillsammans med Destination Gotland, Region Gotland, Länsstyrelsen Gotland, Polisen, Försvarsmakten, Visby Hamn och Ekmans skeppsmäkleri. Fokus för övningen låg på samordning och kommunikation mellan samhällets aktörer vid en allvarlig händelse. Som en del i förberedelserna ordnades ett kunskapsseminarium med fokus på olika myndigheters och aktörers krisplanering, samverkan samt ansvar vid en större fartygsolycka.

Sjöfartsverket har utvecklat sin signalskyddsorganisation för att uppnå större flexibilitet och uthållighet. Den nya organisationen har genomgått revision av Försvarsmakten utan anmärkning.

Sjöfartsverkets organisation för Tjänstemän i beredskap (TiB) har utökats i syfte att stärka myndighetens förmåga att upptäcka, larma och informera i samband med kriser och extraordinära händelser. Sjöfartsverkets ledningssystem för informationssäkerhet (LIS) har uppdaterats på den högsta nivån och en ny interaktiv informationssäkerhetsutbildning publicerats för samtliga anställda. Införandet av LIS kommer att slutföras under 2014.

## Transport- och näringspolitik

Sjöfartsverket har genomfört en analys av vilka konsekvenser de nya gränsvärdena för svavel i marint bränsle i norra Europa kommer att innebära. Analysen är en del i det regeringsuppdrag som Trafikanalys samordnar, se Trafikanalys slutrapport (2013:10).

Under året har Sjöfartsverket inlett en översyn av avgiftssystemet och de miljö-differentierade avgifterna. Vid översynen kommer hänsyn tas till de samhällsekonomiska kostnaderna för sjöfarten och förändrade regler inom miljöområdet, däribland de skärpta gränsvärdena för svavelhalten i bränsle som införs den 1 januari 2015.

Under året har cirka 550 fartyg haft något av Sjöfartsverkets certifikat, vilket intygar att de släpper ut lägre halter av svavel- eller kväveoxider. Med stöd av certifikaten erhåller fartygen en reducering av den farledsavgift som alla fartyg som anlöper svensk hamn är skyldiga att betala. Genom detta arbete bidrar Sjöfartsverket, tillsammans med fartygen, till att minska miljöpåverkan från sjöfarten.

2013 genomförde Sjöfartsverket för första gången en hållbarhetsredovisning i enlighet med det internationella ramverket Global Reporting Initiative (GRI). I och med det steget har Sjöfartsverket nu som en av de första statliga myndigheterna verktyg för att på ett transparent och tydligt sätt kommunicera hur vi genomför vårt arbete med att förbättra vår verksamhet med avseende på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Sjöfartsverket har i övrigt bistått andra myndigheter med uppgifter om sjöfartssektorn som de har behövt i sitt arbete.

Sjöfartsverket har också deltagit tillsammans med andra myndigheter och organisationer i det av Havs- och vattenmyndigheten ledda arbetet inom ramen för Båtlivsrådet som verkar för att minska fritidsbåtslivets miljöpåverkan.

Sjöfartsverket har under året tillsammans med Trafikverket och Transportstyrelsen deltagit i regeringens arbete med att genomföra strategin för funktionshinderpolitiken på sjöfartsområdet.

#### *Forskning och Innovation*

Sjöfartsverket har under året fortsatt sin kraftsamling inom forskning, utveckling, innovation och demonstration (FoI). Arbetet syftar till att bidra till sjöfartens förnyelse och till ökad effektivitet, sjösäkerhet samt miljömässigt mer hållbar sjöfart. I uppdraget ingår även att bidra till att stärka sjöfartens roll och möjligheter i transportsystemet som helhet och på så vis verka för en ökad svensk konkurrenskraft. För Sjöfartsverket, liksom för övriga transportmyndigheter, gäller nya likalydande instruktioner om FoI från den 1 maj 2013 där Sjöfartsverket ska svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Därutöver ska Sjöfartsverket enligt instruktionen också följa, dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Som en effekt av den nya instruktionen om omvärldsbevakning ökar Sjöfartsverket sin bevakning av utvecklingen inom nationell och internationell sjöfartsforskning, inte minst inom EU-samarbetet. Omvärldsbevakningen är



Sjöfartsverket har deltagit tillsammans med andra myndigheter och organisationer i det av Havs- och vattenmyndigheten ledda arbetet inom ramen för Båtlivsrådet som verkar för att minska fritidsbåtslivets miljöpåverkan.

även ett viktigt instrument för att skapa möjligheter till ökad medfinansiering från EU för angelägna FoI-satsningar och skapar även en grund för ökad samverkan mellan transportmyndigheterna och forskningsfinansiärer som VINNOVA och Energimyndigheten. En samlad rapportering av verkets omvärldsbevakningsuppdrag kommer att ske i början av 2014. Samarbetet mellan transportmyndigheterna har intensifierats genom det gemensamma regeringsuppdraget (N2013/121/TE) Utredning och samlad redovisning av transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet som redovisades i juni 2013. Sjöfartsverket stärker även sin samverkan med sjöfarts- och innovationsklustret och har under året planerat för ett mer tydligt nyttjande av den utåtriktade plattformen Swedish Maritime Day.

Sjöfartsverket har under året för första gången fått tillgång till offentlig finansiering för FoI inom sjöfartsområdet (upp till 35 mkr). De offentliga FoI-medlen har bland annat använts till att möjliggöra svenskt deltagande i EU-finansierade innovationsprojekt, till att främja ZeroVisonTool-plattformen och utvecklingen av det nationella kompetenscentret Lighthouse. Vidare har medlen använts till att främja forskningsmiljöer och kompetensförsörjningen i sjöfartssektorn genom ett nytt doktorandprogram där såväl KTH, Linnéuniversitetet i Kalmar som Chalmers ingår. I syfte att fördjupa samarbetet med näringsliv och andra transportmyndigheter har Sjöfartsverket tillsatt en extern referensgrupp för de offentliga FoI-medlen. I referensgruppen förs diskussioner

om inriktning och prioriteringar för framtida satsningar med de offentliga FoI-medel som tilldelas sjöfarten, och i gruppen ingår representanter för såväl branschorganisationer, transportmyndigheter inom sjöfartssektorn som transportköparna.

Inom ramen för MONALISA 2.0-projektet samverkar Sjöfartsverket med andra myndigheter, privat näringsliv samt akademien i en rad europeiska länder för att driva på arbetet med konkreta e-navigationslösningar och att utveckla konceptet med sjötrafikledning inom sjöfarten i syfte att öka säkerheten, miljöprestandan och effektiviteten inom sjöfartssektorn. Exempel på andra innovationsprojekt där Sjöfartsverket deltar är ACCSEAS (i samverkan med sjöfartsmyndigheterna i Nordsjöregionen), MICE (för ökad effektivitet i vintersjöfarten och i Arktis tillsammans med Chalmers) samt GotRIS (för effektivare trafikledning i Göta älv och Trollhätte kanal). Sverige deltog under året genom Sjöfartsverket i EU:s utlysning inom sjöfartsprogrammet MARTEC II med fem mkr per år under perioden 2014-2016 för svenska små- och medelstora företag. Sjöfartsverket har i sitt nätverk bidragit till att fokus sätts på svenskt deltagande i kommande större EU-utlysningar inom ramen för TEN-T och EU:s forskningsprogram Horizon 2020. Bland annat har planering för en större TEN-T-ansökan påbörjats med ZeroVisionTool som fokus och vidare inom Horizon 2020 förbereder sig svenska organisationer för att utnyttja möjligheterna som ges i Horizon 2020.

Inom ramen för MONALISA 2.0-projektet samverkar Sjöfartsverket med andra myndigheter, privat näringsliv samt akademien i en rad europeiska länder för att driva på arbetet med konkreta e-navigationslösningar.



Sjöfartsverket deltar aktivt i TRANSAM vilket ska bidra till att uppnå de transportpolitiska målen samt de forsknings- och näringspolitiska målen inom transportområdet. Den nationella samverkan inom transport-FoI genom TRANSAM och dess rådgivande roll är viktig för Sjöfartsverket speciellt avseende samordningen av myndigheternas FoI-insatser och prioriteringar i satsningsområdena. Sjöfartsverket har stärkt sin närvaro i den europeiska teknikplattformen WATERBORNE som är en viktig kanal för att påverka EU-kommissionen om inriktningen av exempelvis Horizon 2020, liksom för samordningen av konsortier som avser söka medel från EU. Sjöfartsverket samverkar med VINNOVA och regeringskansliet i syfte att rikta kommande utlysningar inom sjöfartsområdet mot områden som sammanfaller med svenska intressen. Det är utomordentligt betydelsefullt att Sverige fortsatt använder dessa möjligheter att påverka inriktningen av EU:s FoI-program för att skapa mer värde i finansieringen av FoI inom transportsektorn.

Sjöfartsverket deltar aktivt i Forum för Innovation och då speciellt inom området Trafikledning alla trafikslag. Här vill Sjöfartsverket koppla verksamheten till den trafiklagseigna utvecklingen av sjötrafikledning inom MONALISA 2.0 och fokusera på trafikslagsövergripande trafikledning och modern informationsdelning s.k. informationsfederationer inom och mellan trafikslagen. I arbetet där också LFV samverkar återanvänds bland annat investeringar i trafikledning som genomförts inom luftfarten. Forum för Innovation har även gett viktiga kontakter till sjöfartsforskningsaktörer i de nordiska länderna.

Som ett komplement till det av Vetenskapsrådet 2013 initierade nätverket för kvalitetssäkring för forskande och forskningsfinansierande myndigheter har Sjöfartsverket valt att också forma ett eget Externt Kvalitetssäkringsråd för FoI. Detta för att säkerställa stöd för kvalitetssäkring och kritisk granskning inom sjöfartsforskningsområdet specifikt. Sjöfartsverket planerar att till Rådet inbjuda

främst experter inom sjöfartsområdet från den nordiska länderkretsen och från EU som komplement till experter från VINNOVA och Energimyndigheten samt Vetenskapsrådet, FORMAS, MSB och HaV.

#### *Sjömansservice*

Sjöfartsverkets har under året gjort en genomlysning av sin verksamhet för sjömansservice. Arbetet har bedrivits inom ramen för projektet Framtidens sjömansservice och kommer att ligga till grund för ett kommande verksamhetsbeslut. Syftet är att skapa en modern, efterfrågad och kostnadseffektiv verksamhet. En hörnsten i genomlysningen har därför varit en kundundersökning för att få ökad kunskap om såväl svenska som utländska sjömäns behov av serviceutbud inom ramen för den konvention, ILO:s sjöarbetskonvention, som ligger till grund för denna verksamhet.

Sjöfartsverket har under 2013 fortsatt sitt förbättringsarbete. Tjänster inom Sjömansservice har inte ersatts i samband med pensionsavgångar och servicestationen i Rotterdam har stängts som en konsekvens av utflaggnings av fartyg från det svenska registret. Samtidigt har arbetet med att se över leverantörsavtalen fortlöpt och genererat minskade kostnader.

Tillsammans med Copenhagen Malmö Port (CMP) har Sjöfartsverket upprättat en internetlokal för gästande sjöfolk vid den nyetablerade kryssningsterminalen i Malmö. Projektet har varit framgångsrikt och under sommaren var lokalen en stor tillgång för personalen ombord på de gästande kryssningsfartygen.

Tidskriften Sjöfolksidrott har anpassats till Sjöfartsverkets grafiska profil och är idag en av verksamhetens viktigaste kommunikationskanaler ombord på fartygen.

Sjömansservice	2011	2012	2013
Antal fartygsbesök	7 531	7 457	7 508
Antal besök (stationer)	63 606	66 479	65 619
Antal transporterade sjömän	17 313	17 362	15 893



## 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 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.

### Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr

Rörelsens intäkter	Utfall 2012	Utfall 2013	Budget 2014
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	7 383	12 103	12 218
<b>Summa indirekta intäkter</b>	<b>25 583</b>	<b>30 303</b>	<b>30 418</b>
<b>Kostnader</b>			
Personalkostnader	-321 196	-134 623	-129 442
Övriga externa kostnader	-115 525	-103 302	-177 531
Avskrivningar	-15 890	-15 229	-10 938
<b>Summa indirekta kostnader</b>	<b>-452 611</b>	<b>-253 154</b>	<b>-317 911</b>
<b>Rörelseresultat indirekta poster</b>	<b>-427 028</b>	<b>-222 851</b>	<b>-287 493</b>

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden. I budgeten för 2014 finns i övriga externa kostnader en generell reserv för att täcka eventuella oförutsedda kostnader eller bortfall på intäktssidan, med anledning av oron på de finansiella marknaderna.

Patrik Granstam, rederiinspektör, är ansvarig för 22 av Sjöfartsverkets 110 båtar.



### 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 kostnader för den egna verksamheten.

Kombinationsfartyget Baltica har under året huvudsakligen utfört sjömätningssuppdrag inom ramen för MONALISA-projektet. Scandica var under vintern engagerad i isbrytningsverksamheten på Väneren vilket innebar att isbrytaren Ale aldrig behövde lämna Bottniska viken. Förutom Scandica har även Baltica och Fyrbyggaren under kortare perioder använts för isbrytning.

Fyrbyggaren har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum och har därutöver haft diverse mindre uppdrag för andra externa kunder, bl.a. dykeriföretag.

På Oden har, tillsammans med tillverkare, utvecklats och installerats en ny typ av biologanläggning för att uppfylla kommande miljökrav. Även biologanläggningen på Frej har modifierats för att uppfylla dessa krav.

Tre nya snabbgående lotsbåtar har upphandlats och den första levererades under året till Helsingborgs lotsstation. Därutöver har ett flertal lotsbåtar fått nya motorer. Ett kontrakt

har även tecknats med Dockstavarvet om byggandet av en ny ramningsfarkost.

Sjöfartsverkets fartygsflotta är relativt ålderstigen vilket lett till akuta insatser för att kunna säkerställa en fortsatt drift, exempelvis har det på Scandica gjorts omfattande reparation av propelleranläggningen och Baltica har haft omfattande maskinproblem. Baltica, Scandica och Fyrbyggaren har alla under året utrustats med nya kranar på akterdäck.

Sjöfartsverket har erhållit beslut om EU-finansiering för att genomföra ett antal aktiviteter i projektet Winter Motorways of the Sea (WINMOS). Sjöfartsverket är initiativtagare till projektet vars syfte är garanterat en säker och effektiv sjöfart året runt och mildra effekterna som orsakas av havsisen på Östersjön. Erhållna medel kommer bekosta en del av livstidsförlängningen av isbrytarflottan som redan pågått sedan några år tillbaka. På Ymer genomförs ett Common rail-projekt som syftar till att minska bränsleförbrukning och emissioner. Vidare har det beslutats att ett projekt ska genomföras för att utreda det framtida isbrytarbehovet och hur framtidens isbrytare ska vara konstruerade.

Isbrytarna av Atle-typ genomförde, efter att de installerat nya bogserspel, ett s.k. bollard pull-prov som glädjande nog visade att fartygen har minst samma kraft som då de byggdes för närmare 40 år sedan. På isbrytaren Ale har det skett en genomgripande standardhöjning i form av nya hyttmoduler.



Kombinationsfartyget Baltica har under året huvudsakligen utfört sjömätningssuppdrag inom ramen för MONALISA-projektet.

### *Kvalitets- och miljöledning*

Under året har verksamheterna fokuserat på att skapa ett nytt effektivt, kundfokuserat och processororienterat ledningssystem för kvalitet och miljö, som omfattar all verksamhet inom Sjöfartsverket, samtidigt som verket upprättat hållit kvalitetscertifikatet för kärnverksamheten. Målet för det nya ledningssystemet har varit att Sjöfartsverkets ska arbeta på ett kvalitetssäkert och hållbart sätt, därför har samtliga verksamheter under första halvan av 2013 tagit fram sina processer och styrande dokument, eller förbättrat sina existerande processbeskrivningar. Sjöfartsverkets nya ledningssystem har nu förutsättningar att kvalitets- och miljöcertifieras enligt standarderna ISO 9001 och 14001.

Fokus har legat på att ta fram processer för stödverksamheterna. Inom de redan kvalitetscertifierade operativa verksamheterna lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning, farledsverksamhet, isbrytning och sjögeografi har man förbättrat, förenklat och förtydligat ledning och styrning av kvalitetsarbetet.

Miljö har varit ett annat fokusområde och den miljöutredning som genomförts under året har identifierat Sjöfartsverkets miljöpåverkan, och med utgångspunkt från den har samtliga verksamheter satt tydliga miljömål och inkluderat miljöaspekter i processarbetet.

De interna och externa revisioner som genomförts visar att det nya ledningssystemet har goda förutsättningar att implementeras och certifieras i samtliga verksamheter under 2014.

Sjöfartsverket har också lämnat sitt bidrag till det nationella klimatrappporteringsystemet samt rapporterat enligt miljöledningsförordningen om sitt miljöledningsarbete och sin miljöprestanda.

Förbättringsarbete är grunden för ett väl fungerande ledningssystem med god förankring i verksamheten och bland alla medarbetare.

Därför fortsätter verksamheterna att fokusera på detta område även under 2014, då också implementeringen 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 2013 har portföljstyrningen skiftat fokus till mer långsiktig planering samt uppföljning av projektens effekter i verksamheten. Nyttorealiseringsen i portföljprojekten kommer under 2014 att vara än mer tongivande, då nyttor från projekten som infört nytt ledningssystem och värdegrundsarbetet kommer att börja realiseras.

Uppföljningen av nyttorealiseringsen underlättas även av att Sjöfartsverket under 2013 implementerat PPS som vår projektstyrningsmodell, som med enhetlig och systematisk styrning av projekten och effektivare styrgrupper i de enskilda projekten möjliggör realisering av nyttor i rätt tid och till rätt kostnad.

Den inventering av projektkompetens som genomförts under året ligger till grund för planering av den strategiska kompetensutvecklingen, med ett tydliggörande av projektledarprofessionen, och för kapacitetsplaneringen på längre sikt.

### *Informationsteknik*

IT-verksamheten på Sjöfartsverket, vars syfte är att möjliggöra Sjöfartsverkets fortsatta affärsutveckling, 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.

Ur ett hållbarhetsperspektiv har arbete med konsolidering och virtualisering genomförts i Sjöfartsverkets primära datorhall. En sänkning av elförbrukningen med 10 procent jämfört med 2012 har uppnåtts. Arbetet kommer fortsätta under 2014.

Ett arbete med att formalisera Sjöfartsverkets IT-försörjningsstrategi har inletts. Syftet med IT-försörjningsstrategin är att säkerställa en långsiktigt kostnadseffektiv IT-leverans till Sjöfartsverket, med en optimal balans mellan internt och externt producerade IT-tjänster. IT-försörjningsstrategin kommer att färdigställas under 2014.

EU-direktiv 2010/65/EG kräver att medlemsstaterna 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 sjöfartsnäringen. Beslut om EU-finansiering av projektet fattades under året och projektet är nu inne i en utvecklingsfas.

Projektet att införa ett nytt ärendehanteringssystem för sjö- och flygräddningsledningen vid JRCC har fortsatt och under 2013 har leverantör för utveckling av systemet upphandlats. Projektet är nu inne i en intensiv utvecklingsperiod. Hela projektet beräknas vara klart under första delen av 2015.

Utvecklingen av BI-systemet (business intelligence) har intensifierats under året, vilket möjliggör en mer effektiv uppföljning av verksamheterna. Ny funktionalitet har utvecklats som innebär ett förbättrat stöd till cheferna i organisationen, vilket implementeras efter årsskiftet.

#### Medieindex

Sjöfartsverket började under 2011 att mäta och följa upp genomslaget i media. Ett medieindex har tagits fram för 2011, 2012 och 2013. Index 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.

Indexet kan i praktiken endast användas för att jämföra olika perioder med varandra. Medieindexet för 2011 var 441,9. Året efter ökade indexet till 826,8. För 2013 ökade det ytterligare, till 1120,5.

Den positiva utvecklingen kan framför allt förklaras med två saker; dels en kraftig ökning av antalet artiklar där Sjöfartsverket nämns, dels att en mycket större andel har varit positiva eller neutrala jämfört med 2011.

Exempel på aktiviteter och händelser som fått stort genomslag under 2013 är farledsprojektet i Trelleborg, isbrytarsäsongen med sen maximal isutbredning, den nya hydrokoptern för lotsutsättning i Bottenhavet, infrastrukturministerns deltagande i sjöräddningsövning, moderniseringen av kustradionätet samt leveransen av de nya räddningshelikoptrarna. Antalet artiklar där Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddning nämns har ökat markant jämfört med tidigare år.

*Det nya EU-direktivet, 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (FAL-direktivet), innebär att formaliteterna vid rapportering till myndigheter ska underlättas och harmoniseras genom elektronisk överföring.*





Maritime  
**Single**  
Window



PERSONALREDOVISNING

Genom att arbeta med kompetensförsörjning säkerställer vi att Sjöfartsverket har hållbar kompetens för att möta kunders behov och förväntningar idag och i framtiden. Med hållbar kompetens menas kompetenta, friska och motiverade medarbetare.

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade 8 procent inom ledningskompetens, 77 procent inom kärnkompetens och 15 procent inom stödkompetens. Sjöfartsverket har många olika yrkesgrupper representerade, bland annat nautiker, ingenjörer, tekniker och räddningsledare. Vid årets slut var antalet anställda 1 104 (1 118) vilket motsvarar 899 (920) årsarbetskrafter.

I det här avsnittet presenteras information utifrån Sjöfartsverkets kompetensförsörjningsprocess som består av attrahera, rekrytera, introducera, utveckla och avsluta.

### **Attrahera**

Sjöfartsverket står inför stora pensionsavgångar där cirka 200 personer kommer att pensioneras på fem års sikt och 400 personer på tio års sikt. Pensionsavgångarna är framförallt stora bland lotsar, båtmän och ingenjörer.

För att Sjöfartsverket i framtiden ska kunna attrahera viktiga yrkesgrupper fortsätter arbetet med att bli en mer attraktiv arbetsgivare. Som ett led i det arbetet har verket under året satsat på att marknadsföra konceptet Sveriges vackraste arbetsplats på sociala medier, t.ex. LinkedIn och Instagram. På så vis synliggörs Sjöfartsverket för allmänheten och intressanta målgrupper.

Sjöfartsverket fortsätter också att utveckla samarbetet med lärosäten i syfte att attrahera potentiella medarbetare. Under året har verket haft nio samarbeten med universitetsstudenter i form av exjobb, praktik och projektarbete. Genom att samarbeta med studenter knyter verket till sig akademisk kompetens som bidrar till verksamhetens utveckling samtidigt som studenter ges möjlighet att

komma ut i arbetslivet och bekanta sig med verksamheten. Utöver detta erbjuder verket också praktikplatser på de egna fartygen via SUI (Sjöfartens utbildningsinstitut).

Sjöfartsverket kommer på olika sätt att fokusera mer på teknik framöver och det kommer att finnas ett behov av kvalificerade ingenjörer. Under året deltog Sjöfartsverket i en undersökning om hur attraktiva företag och organisationer är bland ingenjörer. Vad gäller attraktiviteten ligger Sjöfartsverket på 116:e plats bland s.k. young professionals (akademiker med 1-8 års arbetslivserfarenhet) och på 67:e plats bland s.k. senior professionals (akademiker med mer än 8 års arbetslivserfarenhet). Detta tyder på att arbetet med marknadsföring måste fortsätta gentemot denna målgrupp i syfte att kunna tillgodose det framtida kompetensbehovet.

### **Rekrytera**

Under året har 40 personer med tillsvidareanställning rekryterats till Sjöfartsverket, varav 5 är kvinnor och 35 är män. Totalt har två nya chefer rekryterats externt. Utöver det har chefstjänster tillsatts internt. Ett nytt rekryteringssystem som effektiviserar rekryteringsprocessen har införts.

### **Introducera**

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2013 har en introduktionsutbildning genomförts för nyanställda på Sjöfartsverket. Även GSF (Gemensamma Servicefunktioner) har fått en introduktionsutbildning eftersom de arbetar på uppdrag av Sjöfartsverket. Under året har ett arbete pågått med att införliva helikopterverksamheten i Sjöfartsverket och introduktionsutbildning har genomförts för delar av personal. Ett introduktionsprogram för nya chefer som är mer anpassat efter individens behov och som bidrar till att personen snabbt introduceras in i ledarrollen har utarbetats.



## Utveckla

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

## Hälsofrämjande arbete

Sjöfartsverket bedriver ett kontinuerligt hälsofrämjande arbete för att bibehålla och utveckla medarbetarnas hälsa. Hälsofrämjande insatser innefattar allt från att erbjuda friskvårdsaktiviteter till att erbjuda kompetensutveckling, skapa delaktighet och utveckla ledarskapet.

Sjöfartsverkets mål är att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 %. Sjukfrånvaron för 2013 var 2,57 %, vilket i ett omvärldsperspektiv kan betraktas som en låg sjukfrånvaro. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens, vilket även är ett samhällsproblem. I syfte att förhindra sjukskrivningar har det under året tagits fram en ny process för rehabilitering där syftet är att upptäcka och åtgärda signaler på ohälsa i ett tidigt skede.

Under 2013 har 24 arbetsskador, 29 tillbud och 16 arbetsmiljöobservationer anmälts, vilket är fler än föregående år. Ökningen beror främst på att viljan att anmäla har ökat bland medarbetarna. De flesta rapporterade skador, tillbud och observationer sker inom kärnverksamheten och är ofta kopplade till farledsarbete och bordningar. I syfte att förhindra arbetsskador strävar Sjöfartsverket efter att öka

rapporteringen av tillbud och observationer. Under 2014 kommer det därför att införas en app för tillbudsrapportering där medarbetare enkelt kan rapportera tillbud och observationer. Sjöfartsverket kommer även att fortsätta bevara och utveckla säkerhetskulturen inom organisationen.

Under året genomfördes 32 arbetsmiljöutredningar, två arbetsmiljöombudsträffar samt en grundutbildning i arbetsmiljö. Utöver det har en säkerhetsutbildning genomförts för drygt 60 medarbetare som arbetar inom fyr- och farledsunderhåll.

## Kompetensutveckling

Ett bra ledarskap är en förutsättning för att medarbetarna ska må bra på arbetet och för att Sjöfartsverket ska vara en effektiv organisation. Under året har det därför tagits ett nytt grepp kring ledarskapsfrågor i organisationen och både nya och erfarna chefer har erbjudits ett utbildningsprogram i syfte att utveckla sitt ledarskap. En ny modell för hur arbetet med ledarskap och ledarutveckling ska bedrivas framgent har också tagits fram.

Alla tillsvidareanställda på Sjöfartsverket kan ansöka om bidrag från Trygghetsfonden som är en partsammansatt grupp. Varje månad avsätts 0,3 procent av den skattepliktiga lönesumman till fonden. Under året har Trygghetsfonden fått in 140 ansökningar, vilket är något fler än föregående år. Av dessa blev 106 stycken beviljade.



Under året har verket haft nio samarbeten med universitetsstudenter i form av exjobb, praktik och projektarbete. Genom att samarbeta med studenter knyter verket till sig akademisk kompetens som bidrar till verksamhetens utveckling.



### Värdegrund

Under året har samtliga medarbetare och chefer involverats i Sjöfartsverkets värdegrundsarbete. Alla arbetsgrupper inom Sjöfartsverket ska ha genomfört workshops under 2013-2014 där syftet är att diskutera vad de utvalda kärnvärdena professionell, öppen och engagerad betyder i praktiken.

Värdegrundsarbetet är ett steg i att utveckla ledarskapet och medarbetarskapet inom Sjöfartsverket. Det syftar till att alla ska bemöta varandra och omvärlden med hjärta och ansvar och att utgångspunkten i värdegrunden alltid ska vara hållbar utveckling.

### Jämställdhet och mångfald

Sjöfartsverkets övergripande mål med jämställdhets- och mångfaldsarbetet är att alla ska behandlas på lika villkor och ingen ska känna sig kränkt. Inom Sjöfartsverkets ledningsgrupp är könsfördelningen jämn. Andelen kvinnliga chefer har generellt sett ökat i Sjöfartsverket de senaste åren. Däremot är könsfördelningen i hela organisationen fortfarande 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna arbetar främst inom stödprocesserna medan männen finns inom huvudprocesserna. Det är en utmaning att rekrytera kvinnor till Sjöfartsverket eftersom det är få kvinnor som söker nautiska och tekniska tjänster. För att Sjöfartsverket ska få fler kvinnliga sökande har det under året satsats på att marknadsföra konceptet Sveriges vackraste arbetsplats. Studenter från Linköpings univer-

sitet har även gjort en utvärdering av huruvida konceptet är attraktivt för potentiella medarbetare. Undersökningen visade att både kvinnor och män attraheras av konceptet samt att konceptet är effektivt utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

### Avsluta

Personalomsättningen under 2013 var 7,07 %, vilket är en ökning jämfört med föregående år. De flesta avslutade sin anställning på grund av pensionsavgångar. Alla tillsvidareanställda som väljer att lämna Sjöfartsverket får möjlighet att fylla i en avslutningsenkät där de kan ge synpunkter på vad som har fungerat bra och mindre bra under anställningstiden. Resultatet från avslutningsenkäten analyseras årligen och används i syfte att förbättra verksamheten.

EKONOMI



## Årets ekonomiska händelser

### *Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning*

Rörelseresultatet för Affärsverket har förbättrats med 115 mkr jämfört med föregående år och uppgår därmed till ett underskott om 31 mkr. Rensat för effekten av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden, som belastade rörelseresultatet 2012 med -174 mkr, har rörelseresultatet försämrats med 59 mkr. Av denna försämring avser 44 mkr minskade intäkter från sjöfartsavgifterna.

Resultatet efter finansiella poster är negativt med 58 mkr.

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

Rörelseintäkterna är oförändrade jämfört med föregående år och uppgick därmed till 1 920 (1 920) mkr. Sjöfartsavgifterna minskade med 44 mkr och uppgick till 1 347 (1 391) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 70 (72) procent.

Intäkterna från farledsavgifter minskade under året med 45 mkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen minskade med 33 mkr

medan intäkten från den godsbaseade delen minskade med 12 mkr jämfört med föregående år. Den godsbaseade 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 10 mkr, vilket innebär att intäkten från den godsbaseade delen av avgifterna i själva verket har minskat 22 mkr. Volymmässigt minskade godset med drygt 10 miljoner ton (6 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 438 mkr och har därmed ökat med 1 mkr jämfört med föregående år. Rensat för effekten av genomförda avgiftsförändringar, som bland annat innefattar en avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt från 1 januari 2013, har intäkten i själva verket minskat med cirka 21 mkr på grund av minskat antal lotsningar. I antal räknat minskade lotsningarna med 1 987 eller 6 procent till 32 389. Det totala antalet anlöp minskade med 4 293 till 99 184.

Anslagen är oförändrade jämfört med föregående år.

Övriga intäkter har ökat med 44 mkr. Ökningen förklaras främst av ökningen av ersättningen från finska Trafikverket för drivmedelskostnader för isbrytaren Frej med 30 mkr och de statliga anslagsmedel om drygt 23 mkr för sjöfartsforskning som Sjöfartsverket erhållit från Trafikverkets anslag. Intäkterna för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg har däremot minskat med 26 mkr på grund av minskade externa uppdrag för Oden. Intäkterna för delfinansiering av sjö- och flygräddningshelikoptrarna har minskat med över

8 mkr, medan såväl uppdrag med arbetsfartyg som uppdrag inom verksamhetsområdet sjögeografi har ökat med 5 mkr vardera. Övriga bidrag har ökat med 7 mkr, vilket främst avser ökade EU-bidrag för projektet MONALISA. Intäktskorrigeringar i form av valutakursvinster och återvunna kundförluster har ökat med 6 mkr, medan realisationsvinsterna har ökat med 2 mkr.

#### *Rörelsekostnader*

Rörelsekostnaderna minskade med 115 mkr eller drygt 5 procent, och uppgick till 1 951 (2 066) mkr. Personalkostnaderna har minskat med 177 mkr. Kostnaden för löner och ersättningar har ökat med 10 mkr, där lönerrevisionen beräknas ha påverkat lönerna med 12 mkr. Kostnader för lönetillägg har minskat med 1 mkr beroende på minskade lotsningstillägg samt att övertidsersättningarna har minskat. Intern tid avseende investeringsprojekt har ökat med 2 mkr och påverkar därmed kostnaden positivt. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har minskat med 185 mkr, huvudsakligen till följd av den ändrade beräkningsgrunden för pensionsskulden som föregående år påverkade resultatet negativt med 174 mkr. Övriga personalkostnader har minskat med 1 mkr.

Årsarbetskraften under 2013 uppgick till 899,4 (920,4) varav 163,0 (169,3) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 525 (511) mkr.

Övriga externa kostnader ökade med 60 mkr, vilket motsvarar 3 procent. Drivmedelskostnaderna har ökat med 21 mkr till följd av högre förbrukning beroende på en strängare isvinter. Kostnaderna för reparation och underhåll har ökat med 16 mkr vilket beror på att flera hårda isvintrar har ökat slitaget på fartyg och båtar. Kostnaderna för externa sjömätningstjänster har ökat med 12 mkr. Kostnaderna för extern

bemanning av isbrytare och forskningsfartyg har ökat med 7 mkr och kostnaderna för telekommunikation och post har ökat med 7 mkr. Kostnaderna för leasing av räddningshelikoptrar och köpta tjänster avseende helikopterverksamheten har minskat med 11 mkr, vilket främst förklaras av att förra året belastades med extra kostnader avseende förtida lösen av leasingkontrakt för en räddningshelikopter. Övriga kostnader har ökat med 8 mkr som i sin helhet beror på lämnade bidrag för sjöfartsrelaterade forskningsprojekt, vilka finansieras via anslag från Trafikverket.

Avskrivningskostnaden har ökat med 2 mkr jämfört med föregående år.

#### *Finansiella intäkter och kostnader*

De finansiella intäkterna avser främst ränta på tillgodohavande på Riksgälden och plusgirokonton. Årets utfall innebär en minskning med närmare 5 mkr beroende på låga räntesatser och ett lägre tillgodohavande hos Riksgälden till följd av stora investeringsutgifter i verksamheten.

De finansiella kostnaderna har minskat med 25 mkr jämfört med föregående år. Minskningen är till sin helhet hänförlig till räntedelen av pensionsskulden.

#### *Kommentar till koncernens resultaträkning*

Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 202 (197) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

#### *Rörelsens intäkter*

Tillkommande intäkter i koncernen avser försäljning av reservdelar och drivmedel i helikopterverksamheten.

#### *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 tkr

	Not	AFFÄRSVERKET		KONCERNEN	
		2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31	2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Farledsavgifter, fartyg	1	501 361	533 919	501 361	533 919
Farledsavgifter, gods	1	407 967	420 082	407 967	420 082
Lotsavgifter	2	437 865	436 885	437 865	436 885
Anslag	3	205 592	205 592	205 592	205 592
Övriga externa intäkter	4	367 199	323 531	366 376	324 973
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>1 919 984</b>	<b>1 920 009</b>	<b>1 919 161</b>	<b>1 921 451</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>					
Personalkostnader		-813 271	-989 978	-948 253	-1 103 571
Övriga externa kostnader	5	-990 983	-930 991	-854 187	-815 319
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6				
		-146 830	-145 133	-147 294	-146 272
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-1 951 084</b>	<b>-2 066 102</b>	<b>-1 949 734</b>	<b>-2 065 162</b>
<b>Rörelseresultat</b>	7	<b>-31 100</b>	<b>-146 093</b>	<b>-30 573</b>	<b>-143 711</b>
<b>Transfereringar</b>					
Anslagsintäkter		25 085	25 085	25 085	25 085
Externa kostnader		-25 085	-25 085	-25 085	-25 085
<b>Summa transfereringar</b>	3	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter	8	2 658	7 164	2 697	7 352
Finansiella kostnader	9	-29 992	-54 739	-29 581	-55 256
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>-58 434</b>	<b>-193 668</b>	<b>-57 457</b>	<b>-191 615</b>
Bokslutsdispositioner		-	-	-	-
<b>Resultat före skatt</b>	10	<b>-58 434</b>	<b>-193 668</b>	<b>-57 457</b>	<b>-191 615</b>
Skattemotsvarighet		-	-	-	-
<b>ÅRETS RESULTAT</b>	11	<b>-58 434</b>	<b>-193 668</b>	<b>-57 457</b>	<b>-191 615</b>

Olof Johannesson är Sjöfartsverkets miljöingenjör och han arbetar på HR-enheten i Norrköping.



## *Kommentarer till affärsverkets balansräkning*

### Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 3 123 mkr, vilket är en ökning med 266 mkr.

### Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 387 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas pågående investering i nya räddningshelikoptrar samt livstidsförlängning av isbrytare.

Under året har ett lån om 240 mkr tagits i Riksgälden för att delfinansiera investeringen i nya räddningshelikoptrar.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 368 mkr, vilket är en ökning med 67 mkr jämfört med föregående år.

### Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 518 (2 498) 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.

Den av SPV:s styrelse beslutade ökningen av bruttoräntan i beräkningsgrunderna för pensionsskulden har balanserats med motsvarande ändring av procentsatsen för avkastningsskatt, vilket innebär att nettoeffekten på pensionsskulden är noll.

### 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 eftersom pensionsskulden minskade på grund av att skulden varit för högt räknad året innan, med en positiv resultatteffekt som följd. 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 engångskarakter. 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 2010-2013 har inga avsättningar till eller upplösningar av resultatutjämningsfonden gjorts.

### Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 22 procent av resultatet före skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2013 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet är en förlust.

### Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 3 179 mkr, vilket är 56 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 helikopterverksamheten, förutbetalda försäkringspremier avseende helikoptrar samt likvida medel.

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

## Balansräkning, 1 000 tkr

TILLGÅNGAR	Not	AFFÄRSVERKET		KONCERNEN	
		2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	12				
Licenser och köpta programvaror		10 548	14 728	10 548	14 728
Egenutvecklade datasystem		10 683	14 662	10 683	14 662
Pågående nyanläggningar		5 900	1 505	5 900	1 505
<b>Summa immateriella anläggningstillgångar</b>		<b>27 131</b>	<b>30 895</b>	<b>27 131</b>	<b>30 895</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	13				
Skepp		541 380	527 860	541 380	527 860
Inventarier, verktyg och installationer		100 206	114 647	101 702	116 587
Byggnader, mark och annan fast egendom		1 058 880	1 102 584	1 058 880	1 102 584
Pågående nyanläggningar		597 412	310 615	597 412	310 615
<b>Summa materiella anläggningstillgångar</b>		<b>2 297 878</b>	<b>2 055 706</b>	<b>2 299 374</b>	<b>2 057 646</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i koncernföretag	14	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	15	18 025	24 726	56 663	57 152
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>		<b>22 725</b>	<b>29 426</b>	<b>56 663</b>	<b>57 152</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>2 347 734</b>	<b>2 116 027</b>	<b>2 383 168</b>	<b>2 145 693</b>
<i>Omsättningstillgångar</i>					
Varulager m.m.					
Varulager	16	76 740	81 850	86 921	91 501
<b>Summa varulager m.m.</b>		<b>76 740</b>	<b>81 850</b>	<b>86 921</b>	<b>91 501</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	17	181 221	234 827	182 004	233 116
Övriga fordringar	18	29 729	21 907	33 174	24 414
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	119 218	101 060	120 046	93 848
<b>Summa kortfristiga fordringar</b>		<b>330 168</b>	<b>357 794</b>	<b>335 224</b>	<b>351 378</b>
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	20	266 094	214 785	266 094	214 785
Kassa och bank	21	101 971	86 676	107 456	100 127
<b>Summa kassa och bank</b>		<b>368 065</b>	<b>301 461</b>	<b>373 550</b>	<b>314 912</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>774 973</b>	<b>741 105</b>	<b>795 695</b>	<b>757 791</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 122 707</b>	<b>2 857 132</b>	<b>3 178 863</b>	<b>2 903 484</b>

## forts Balansräkning, 1 000 tkr

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	AFFÄRSVERKET		KONCERNEN	
		2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
<b>Bundet eget kapital</b>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>
<b>Fritt eget kapital</b>					
Resultatutjämningsfond		6 914	6 914	6 914	6 914
Balanserat resultat		-479 570	-285 902	-477 477	-285 862
ÅRETS RESULTAT		-58 434	-193 668	-57 457	-191 615
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>-531 090</b>	<b>-472 656</b>	<b>-528 020</b>	<b>-470 563</b>
<b>Summa eget kapital</b>	22	<b>-84 978</b>	<b>-26 544</b>	<b>-81 908</b>	<b>-24 451</b>
<b>Avsättningar, räntebärande</b>					
Avsatt till pensioner	23	2 518 297	2 497 632	2 522 683	2 500 403
<b>Summa räntebärande avsättningar</b>		<b>2 518 297</b>	<b>2 497 632</b>	<b>2 522 683</b>	<b>2 500 403</b>
<b>Avsättningar, övriga</b>					
Övriga avsättningar	24	6 871	4 989	41 979	35 185
<b>Summa övriga avsättningar</b>		<b>6 871</b>	<b>4 989</b>	<b>41 979</b>	<b>35 185</b>
<b>Långfristiga skulder</b>					
Skulder till Riksgälden	25	240 000	-	240 000	-
Skulder till koncernföretag	26	-	23 908	-	-
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>240 000</b>	<b>23 908</b>	<b>240 000</b>	<b>-</b>
<b>Kortfristiga icke räntebärande skulder</b>					
Leverantörsskulder		171 891	125 483	171 355	137 654
Skulder till koncernföretag	26	4 349	3 909	-	-
Skatteskulder	27	-	-	-	-
Övriga skulder	28	13 865	26 645	17 134	30 526
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	252 412	201 110	267 620	224 167
<b>Summa kortfristiga icke räntebärande skulder</b>		<b>442 517</b>	<b>357 147</b>	<b>456 109</b>	<b>392 347</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 122 707</b>	<b>2 857 132</b>	<b>3 178 863</b>	<b>2 903 484</b>
<b>Poster inom linjen</b>	30				
Antastbara pensionsförpliktelser		80 253	84 132	80 253	84 132
Ansvarsförbindelser		175 784	175 784	175 784	175 784
Ställda säkerheter		Inga	Inga	3 530	2 230



## Finansieringsanalys, 1 000 tkr

RÖRELSEN	AFFÄRSVERKET		KONCERNEN	
	2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31	2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31
Årets resultat före avskrivningar	115 730	-960	116 721	2 561
Realisationsvinster	-2 813	-781	-2 813	-781
Realisationsförluster	1 678	800	1 683	800
Finansiella intäkter	2 658	7 164	2 697	7 352
Finansiella kostnader	-29 992	-54 739	-29 582	-55 256
<b>Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>87 261</b>	<b>-48 516</b>	<b>88 707</b>	<b>-45 324</b>
Förändringar av varulager	5 110	-2 148	4 580	-2 643
Förändring av kortfristiga fordringar	27 625	-4 492	16 154	-19 828
Förändring av kortfristiga skulder	85 371	8 430	63 761	50 100
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>205 367</b>	<b>-46 726</b>	<b>173 202</b>	<b>-17 695</b>
<b>Investeringar</b>				
Investeringar i anläggningstillgångar	-387 081	-326 312	-387 107	-327 811
Försäljning av anläggningstillgångar	2 980	945	2 980	945
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-384 101</b>	<b>-325 367</b>	<b>-384 127</b>	<b>-326 866</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>-178 734</b>	<b>-372 093</b>	<b>-210 925</b>	<b>-344 561</b>
<b>Finansiering</b>				
Förändring av långfristiga fordringar	6 701	16 736	489	18 611
Förändring av långfristiga skulder	216 092	-10 257	240 000	-
Förändring av kortfristiga skulder till kreditinstitut	-	-	-	-25 835
Förändring av pensionsskuld	20 665	229 252	22 280	230 198
Förändring av övriga avsättningar	1 882	1 098	6 794	-8 637
Årets utdelning	-	-	-	-
<b>Periodens inbetalningsöverskott</b>	<b>66 606</b>	<b>-135 264</b>	<b>58 638</b>	<b>-130 224</b>
<b>Likviditetsförändring</b>				
Likvida medel vid periodens början	301 461	436 725	314 912	445 136
Likvida medel vid periodens slut	368 067	301 461	373 550	314 912
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>66 606</b>	<b>-135 264</b>	<b>58 638</b>	<b>-130 224</b>

## Investeringsutfall, 1 000 tkr

VERKSAMHET / TILLGÅNGSTYP	AFFÄRSVERKET		KONCERNEN	
	2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31	2013-01-01- 2013-12-31	2012-01-01- 2012-12-31
<b>Farleder</b>				
Södertälje kanal	-	1 027	-	1 027
Trollhätte kanal	13 873	9 853	13 873	9 853
Farledsförbättringar	2 334	-3 405	2 334	-3 405
Fast utmärkning	1 119	3 593	1 119	3 593
Flytande utmärkning	2 781	2 688	2 781	2 688
Arbetsfartyg	4 766	2 303	4 766	2 303
Övrigt	8 212	911	8 212	911
<b>Summa</b>	<b>33 085</b>	<b>16 970</b>	<b>33 085</b>	<b>16 970</b>
<b>Isbrytning</b>				
Livstidsförlängning Ale	6 708	-	6 708	-
Livstidsförlängning Frej	1 940	11 571	1 940	11 571
Livstidsförlängning Atle	3 715	13 703	3 715	13 703
Livstidsförlängning Ymer	7 690	11 400	7 690	11 400
Navigationssystem Oden	-	4 078	-	4 078
Miljöanpassning huvudmaskin Ymer	3 890	-	3 890	-
Rening avloppsvatten Oden	1 200	-	1 200	-
<b>Summa</b>	<b>25 143</b>	<b>40 752</b>	<b>25 143</b>	<b>40 752</b>
<b>Sjögeografisk information</b>				
Utrustning till sjömättningsfartyg	5 144	155	5 144	155
Utrustning för sjömätning	1 463	3 551	1 463	3 551
IT-system m.m.	1 257	700	1 257	700
<b>Summa</b>	<b>7 864</b>	<b>4 406</b>	<b>7 864</b>	<b>4 406</b>
<b>Sjötrafikinformation</b>				
Informationscentraler	61	288	61	288
<b>Summa</b>	<b>61</b>	<b>288</b>	<b>61</b>	<b>288</b>
<b>Lotsning</b>				
Lotsstationer	1 183	2 013	1 183	2 013
Lotsbåtar	27 216	2 863	27 216	2 863
<b>Summa</b>	<b>28 399</b>	<b>4 876</b>	<b>28 399</b>	<b>4 876</b>
<b>Sjö- och flygräddning</b>				
Räddningshelikoptrar och utrustning	272 290	240 855	272 316	242 354
<b>Summa</b>	<b>272 290</b>	<b>240 855</b>	<b>272 316</b>	<b>242 354</b>
<b>Myndighetsuppgifter</b>				
IT-system	8 804	1 233	8 804	1 233
<b>Summa</b>	<b>8 804</b>	<b>1 233</b>	<b>8 804</b>	<b>1 233</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	11 435	16 930	11 435	16 930
<b>Summa</b>	<b>11 435</b>	<b>16 930</b>	<b>11 435</b>	<b>16 930</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>387 081</b>	<b>326 310</b>	<b>387 107</b>	<b>327 809</b>

## 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 att 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. I samband med investeringar i nya räddningshelikoptrar, AW139, har ett lån upptagits i Riksgälden om 240 mkr. Lånet omfattas av låneramen enligt regleringsbrevet för 2013.

### *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 valutakursförluster uppstår. För att minimera såväl risk som

kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Sjöfartsverket har ett valutakonto avseende EUR i SEB.

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för år 2013 bemyndigande från regeringen att valutasäkra leasingavtal för räddningshelikoptrar tecknade i USD samt förvävsavtal 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 ökad omfattning 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 2013 bemyndigande från regeringen att räntesäkra leasingavtal avseende räddningshelikoptrar. Räntesäkring har skett genom tecknande av räntederivatkontrakt hos SEB. Sjöfartsverkets lån i Riksgälden,

som uppgår till 240 mkr, har en fast ränta under lånets löptid.

#### *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 och 2013 var det egna kapitalet negativt och det kommer att ta ansevärd tid innan den tidigare starka finansiella ställ-



ningen är återställd även om resultatet under kommande år förväntas bli svagt positivt.

Tidigare har Sjöfartsverket haft möjlighet att balansera resultateffekter genom den resultatutjämningsfond som har funnits. Till följd av den stora ökningen 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.

I syfte att förbättra den finansiella ställningen har Sjöfartsverket tilldelats ökade anslag med 300 mkr per år under åren 2014-2016, samt en permanent ökning om 45 mkr per år avseende anslaget för sjöräddning m.m. Därigenom reduceras risken med koppling till den finansiella ställningen påtagligt.

#### *Övrig riskhantering*

Under 2012 genomfördes en riskanalys av samtliga kärnprocesser där identifierade risker konsekvens- och sannolikhetsbedömdes. Samtidigt värderades kostnaderna för att åtgärda eller reducera de identifierade riskerna. Arbetet har därefter fortsatt, bland annat genom att ett nytt avtalssystem har implementerats, där avtalen klassificeras utifrån risknivå. Dessutom har ett arbete med framtagning av en krishanteringsstrategi inletts.

#### **Uppfyllelse av de ekonomiska målen**

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2013 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 2013 negativ och även soliditeten är negativ till följd av att det egna kapitalet är negativt.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 835 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Under 2013 har lån upptagits hos Riksgälden om 240 mkr.

Nettoprisindex har ökat med 11,2 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 90 mkr under perioden 2004-2013.

#### **Tvister**

En förlikning har träffats med Grontmij avseende muddringsarbeten i Vänern. Tvisten var anhängiggjord i Norrköpings tingsrätt, men förlikning träffades innan huvudförhandling. Uppgårelsen innebär en investeringskostnad om 2,3 mkr för Sjöfartsverket. Beloppet har reserverats i räkenskaperna 2013.

En privatperson har stämt Sjöfartsverket vid Södertälje tingsrätt för kostnader för reparationer på en av honom hyrd restaurang i Södertälje, vilken ingår i det avtal om försäljning av en fastighet som Sjöfartsverket har träffat med Södertälje kommun. Ingen reservering av beloppet, som uppgår till 520 tkr, har gjorts i räkenskaperna.

I övrigt har Sjöfartsverket förlikats i ett tvistemål vid Kalmar tingsrätt avseende underhållsavtal för sjösäkerhetsanordningar. Målet har inte belastat Sjöfartsverkets resultat.

## Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr, affärsverket

Resultaträkning	2013	2012	2011	2010	2009
Sjöfartsavgifter	1 347,2	1 390,9	1 415,5	1 305,0	1 167,8
Övriga externa intäkter	572,8	529,1	554,4	558,7	528,9
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 920,0</b>	<b>1 920,0</b>	<b>1 969,9</b>	<b>1 863,7</b>	<b>1 696,7</b>
Externa kostnader	-1 804,3	-1 921,0	-1 899,3	-1 829,3	-1 671,3
Avskrivningar	-146,8	-145,1	-137,1	-140,2	-141,5
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-1 951,1</b>	<b>-2 066,1</b>	<b>-2 036,4</b>	<b>-1 969,5</b>	<b>-1 812,8</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-31,1</b>	<b>-146,1</b>	<b>-66,5</b>	<b>-105,8</b>	<b>-116,1</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-27,3	-47,5	-144,1	-11,4	-77,9
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-194,0</b>
Bokslutsdispositioner	-	-	-	-	75,0
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-119,0</b>
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>	<b>-117,2</b>	<b>-119,0</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>	<b>2013-12-31</b>	<b>2012-12-31</b>	<b>2011-12-31</b>	<b>2010-12-31</b>	<b>2009-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	2 347,7	2 116,0	1 952,6	1 881,9	1 802,1
Omsättningstillgångar	775,0	741,1	869,7	942,9	1 029,1
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 122,7</b>	<b>2 857,1</b>	<b>2 822,3</b>	<b>2 824,8</b>	<b>2 832,0</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	-85,0	-26,5	167,1	377,7	494,9
Avsättningar	2 525,2	2 502,6	2 272,3	2 144,1	2 033,9
Långfristiga skulder	240,0	23,9	34,2	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande					
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	442,5	357,1	348,7	303,0	303,2
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 122,7</b>	<b>2 857,1</b>	<b>2 822,3</b>	<b>2 824,8</b>	<b>2 832,0</b>
<b>Nyckeltal</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Kassalikviditet	157,8	184,6	226,6	290,3	319,3
Balanslikviditet	175,1	207,5	249,4	311,2	339,6
Sysselsatt kapital	2 590,1	2 486,8	2 497,7	2 525,3	2 592,1
Soliditet	Negativt	Negativt	5,9	13,4	17,5
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
<b>Årsarbetskraft</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Män	736,4	751,1	732,6	792,9	794,9
Kvinnor	163,0	169,3	178,4	189,6	203,8
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>899,4</b>	<b>920,4</b>	<b>911,0</b>	<b>982,5</b>	<b>998,7</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 134,8	2 086,0	2 162,4	1 897,0	1 699,0
<b>Medelantal anställda</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Män	900	894	894	789	796
Kvinnor	215	221	228	196	204
<b>1 115</b>	<b>1 115</b>	<b>1 122</b>	<b>985</b>	<b>1 000</b>	

## Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr, koncernen

Resultaträkning	2013	2012	2011
Sjöfartsavgifter	1 347,2	1 390,9	1 415,5
Övriga externa intäkter	572,0	530,6	556,4
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 919,2</b>	<b>1 921,5</b>	<b>1 971,9</b>
Externa kostnader	-1 802,4	-1 918,9	-1 908,3
Avskrivningar	-147,3	-146,3	-251,4
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-1 949,7</b>	<b>-2 065,2</b>	<b>-2 159,7</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-30,6</b>	<b>-143,7</b>	<b>-187,8</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>			
Finansiella intäkter och kostnader	-26,9	-47,8	-22,7
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
Bokslutsdispositioner	-	-	-
<b>Resultat före skattmotsvarighet</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
Skattmotsvarighet	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
Balansräkning i sammandrag	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
Anläggningstillgångar	2 383,2	2 145,7	1 983,7
Omsättningstillgångar	795,7	757,8	865,6
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 178,9</b>	<b>2 903,5</b>	<b>2 849,3</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
Eget kapital	-81,9	-24,5	167,2
Avsättningar	2 564,7	2 535,6	2 314,0
Långfristiga skulder	240,0	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	25,8
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	456,1	392,4	342,3
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 178,9</b>	<b>2 903,5</b>	<b>2 849,3</b>
Nyckeltal	2013	2012	2011
Kassalikviditet	184,6	169,8	226,9
Balanslikviditet	174,5	193,1	252,9
Sysselsatt kapital	2 921,2	2 863,5	-
Soliditet	0,0	0,0	5,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Negativt	Negativt	-
Räntabilitet på EK efter skattmotsvarighet	Negativt	Negativt	-
Räntetäckningsgrad	0,9	2,5	5,5
Årsarbetskraft	2013	2012	2011
Män	850,0	853,3	836,1
Kvinnor	172,7	177,9	185,2
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>1 022,7</b>	<b>1 031,2</b>	<b>1 021,3</b>
Omsättning per anställd, tkr	1 876,6	1 863,3	1 930,8
Medelantal anställda	2013	2012	2011
Män	1 000	997	986
Kvinnor	225	230	235
<b>Totalt</b>	<b>1 225</b>	<b>1 227</b>	<b>1 221</b>

## Definitioner av nyckeltal

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

*Kommentarer till flerårsöversikten*

## Affärsverket

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

Efter att ha uppvisat en mycket positiv utveckling under en rad av år minskade intäkterna från sjöfartsavgifterna kraftigt till följd av konjunktur nedgång 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 vilket följdes av ytterligare minskning med 1 procent under 2012. Under 2013 har godsvolymerna minskat med ytterligare drygt 6 procent vilket har medfört avsevärt minskade intäkter. 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 2013 minskat med knappt 2 000 eller 6 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 barlasttankar, bort ur lotstaxan. Under 2013 har avgifterna höjts med 5 procent per den 1 januari. Per den 1 juli 2013 infördes en ny taxa för den andra lotsen, vid lotsningar där två lotsningar krävs.

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. Miljödifferenteringen 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. 2013 har pensionsskulsberäkningen inte påverkats av förändringar i ränteantaganden.

Efter flera milda isvintrar med begränsad isutbredning innebar 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 framför allt innebar lägre drivmedelskostnader för isbrytare. Isvintern 2013 var att betrakta som en normal isvinter.

Kostnaderna för sjö- och flygräddning har ökat på grund av förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB (Sjöfartsverket Holding AB) med dotterbolaget Norrlandsflyg AB (SMA Helicopter Rescue AB). Förvärvet som genomfördes den 1 november 2011 efter beslut i riksdagen, har totalt påverkat resultatet med 134 mkr varav 121 mkr har belastat finansiella kostnader och resterande 13 mkr externa kostnader.

## 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 Maintenance AB (fd 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*

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.

För materiella anläggningstillgångar som finansierats eller delfinansierats av externa parter har anskaffningsvärdet reducerats med belopp motsvarande finansieringen enligt den princip som Sjöfartsverket använt historiskt. Under 2014 kommer en utredning att göras för att säkerställa en rättvisande hantering av externt finansierade och delfinansierade anläggningsprojekt.

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

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Kontors- och verkstadsinventarier	5-10 år
Byggnadsinventarier	5 år
Utrustning till helikopter	12-15 år

### *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:

### *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 anlägg-

ningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

#### *Värdering av varulager*

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och returerna medan det för övriga lager exklusive bränslelager görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. Bränslelager 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 netto redovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

#### *Statskapital*

Det bokförda statskapitalet är fast och motsvaras av de före 1987-07-01 anslagsfinansie-

rade 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 pensions-skuld*

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 betalar årligen till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Michael Åkerlund, pilot och ansvarig för test och evaluering av Sjöfartsverkets nya helikoptrar.



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 personal-kategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 30 procent. Pensionskostnaderna redovisas fördelade dels på rörelsekostnader, dels på finansiella kostnader. Den finansiella delen beräknas dels med en ränta som ingår i beräkningsgrunderna för pensionsskulden, dels med en värdesäkring av pensionsförmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV. 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.



Martin Borgvall, lots i Vänerens lotsområde, tar fartygen genom Trollhätte kanal på ett säkert sätt med 25 års erfarenhet av sjöfart i området.



### *Mervärdesskatter*

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

### *Skattemotsvarighet och utdelning*

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemot-

svarighet 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.



Lotsen Håkan Björk är på väg att debarkera Bergen Trader II efter att ha lotsat henne genom Flintrännen.

# NOTER

Belopp i 1000-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 fartygets utsläpp av NO<sup>x</sup> och SO<sup>x</sup>.

### Farledsavgifter

	2013	2012
Avgifter på fartyg, lastfartyg	283 659	300 689
Avgift på fartyg, färjor	275 414	270 551
Reduktion för svavelintyg	-30 316	-29 925
<b>Summa avgift på fartyg före rabatter</b>	<b>528 757</b>	<b>541 315</b>
Rabatter på fartyg	-27 396	-7 396
<b>Summa avgift på fartyg</b>	<b>501 361</b>	<b>533 919</b>
Avgift på gods, lastfartyg	313 349	340 386
Avgift på gods, färjor	107 758	106 942
Avgår till Transportstyrelsen	-	-10 000
<b>Summa avgift på gods före rabatter</b>	<b>421 107</b>	<b>437 328</b>
Rabatter på gods	-13 140	-17 246
<b>Summa avgift på gods</b>	<b>407 967</b>	<b>420 082</b>
<b>Summa farledsavgifter</b>	<b>909 328</b>	<b>954 001</b>

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2013	2012	2013	2012
Luleå	24 181	23 161	32 977	32 905
Gävle	21 260	20 682	26 533	26 193
Stockholm	119 649	110 074	41 675	39 994
Södertälje	21 768	25 188	17 142	17 745
Kalmar	41 992	43 382	39 339	40 975
Malmö	145 050	144 019	97 840	101 079
Göteborg	103 971	115 484	104 826	110 995
Marstrand	48 563	56 876	55 549	71 810
Vänern/Trollhätte kanal	2 323	2 449	5 226	5 632
<b>Summa</b>	<b>528 757</b>	<b>541 315</b>	<b>421 107</b>	<b>447 328</b>

## Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsområden

	2013	2012
Luleå	31 586	33 974
Gävle	36 189	35 303
Stockholm	84 367	71 548
Södertälje	56 073	56 717
Kalmar	37 705	36 386
Malmö	46 738	47 783
Göteborg	77 882	81 395
Marstrand	54 385	60 269
Vänern/Trollhätte kanal	12 940	13 510
<b>Summa</b>	<b>437 865</b>	<b>436 885</b>

**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	0	25 085	-	-	-25 085	0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>230 677</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-230 677</b>	<b>0</b>

<b>Anslag 22 01 004</b> Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet. <b>Villkor.</b> Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.	<b>Anslag 22 01 005</b> Avser bidrag för verksamheten i Trollhätte kanal som från 1994 ingår i Sjöfartsverket. <b>Villkor.</b> Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal.	<b>Anslag 22 01 008</b> Anslaget avser ersättning för viss internationell verksamhet och ska svara för utbetalningen av det svenska bidraget till World Maritime University, WMU. <b>Villkor.</b> Sjöfartsverket rekviderar 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	
	2013	2012	2013	2012
Försäljning och royalty sjökort	25 759	25 144	25 759	25 144
Övriga uppdrag inom verksamheten				
sjögeografisk information	15 004	9 806	15 004	9 806
Internationella uppdrag	-	1 647	-	1 647
Helikoptertjänster	47 310	49 097	47 310	49 097
Uthyrning	61 348	87 273	61 348	87 273
Bidrag	38 801	32 166	38 801	32 166
Fakturerade kostnader	34 820	9 237	34 820	5 245
Tjänster med fartyg	17 052	12 419	17 052	12 419
Ersättning för drift av broar	8 361	7 828	8 361	7 828
Realisationsvinster	2 813	780	2 813	780
Eurocontrolavgifter	51 799	58 422	51 799	58 422
Övriga rörelseintäkter	64 132	29 712	61 132	29 712
Intäkter från helikopterverksamheten	-	-	2 177	5 434
<b>Summa övriga externa intäkter</b>	<b>367 199</b>	<b>323 531</b>	<b>366 376</b>	<b>324 973</b>

**Not 5 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Löner och ersättningar	505 648	495 150	583 611	562 217
Kostnadsersättningar	14 796	15 075	21 751	17 837
Årets pensionskostnader	100 790	102 625	115 989	112 946
Förändring av pensionsskulden	15 692	184 789	15 692	184 789
Löneskatt på pensionsskuld förändringen	3 807	44 830	3 807	44 830
Avgår finansiell del av pensionsskuld förändringen	-27 669	-52 179	-27 669	-52 179
Övriga sociala kostnader	187 452	185 298	217 349	211 010
Övriga personalkostnader	12 755	14 390	17 723	22 121
<b>Summa övriga externa intäkter</b>	<b>813 271</b>	<b>989 978</b>	<b>948 253</b>	<b>1 103 571</b>



Styrelseledamöter		
Årets utbetalda skattepliktiga ersättningar och andra förmåner till styrelseledamöter och befattningshavare som utsetts av regeringen:		
	Lön/arvode	
Jan Sundling, styrelseordförande		61
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör		1 710
Eva Nypelius		33
Eric Nilsson		28
Maria Jobenius		29
Jan Törnqvist (fr.o.m. 2013-07-01)		14
Gert Nilsson (fr.o.m. 2013-07-01)		14
Marie Winslow Andersson (fr.o.m. 2013-07-01)		14
Erica Wass (fr.o.m. 2013-07-01)		15
Guy Ehrling (t.o.m. 2013-06-30)		14
Margareta Lützhöft (t.o.m. 2013-06-30)		14
Elisabeth Nyström ( t.o.m. 2013-06-30)		25
Personalrepresentanter		
Tapani Hoffrén		397
Göte Karlsson		555
Hans Fotmeijer		408
Lennart Johansson, suppleant		316
Lars Törnqvist, suppleant		460
Patrik Wikand, suppleant		865
Sjukfrånvaro, Affärsverket		
	2013	2012
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,57%	2,17%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	38%	32,49%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	1,88%	1,75%
Kvinnor	5,26%	3,81%
Sjukfrånvaro fördelad på ålderskategori		
< 29 år	1,96%	2,47%
30-49 år	1,76%	1,49%
> 50 år	3,45%	2,83%

Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och i aktieföretag	
Jan Sundling	Aditro Logistics AB SJ AB Jan Sundling i Ytterkvarn AB Corem Property Group AB
Eric Nilsson	Logent Ports & Terminals AB Prové AB Lundby Containerservice AB Göteborg Truckservice AB
Eva Nypelius	Almi Företagspartner Gotland AB Gotlänningens Tryckeriaktieföretag Gotlands näringslivs- och etableringsservice AB Inspiration Gotland AB Wisby Strand Congress & Event Gotland AB Nyplings Gård AB
Marie Winslow Andersson	Trafikverket
Gert Nilsson	Karlstads Universitets Holding AB Bergsskolan Kompetensutveckling AB Metallurgiska forskningsbolaget i Luleå, MEFOR AB
Ann-Catrine Zetterdahl	Svenska Skeppshypotek Svevia AB Lighthouse Sjöfartsverket Holding AB SMA Maintenance AB (fd SMA Training AB)

**Not 6 Övriga externa kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Hyror	79 395	79 551	83 326	134 933
Drivmedel	116 922	95 877	125 786	105 087
Reparationer och underhåll	118 343	102 768	118 343	102 768
Helikoptertjänst	187 199	192 306	-	-
Extern bemanning	125 739	119 228	125 739	122 416
Extern sjömätning	27 138	14 639	27 138	14 639
Övriga köpta tjänster	121 525	121 402	115 292	124 088
IT-utrustning	14 471	15 788	14 471	15 788
Telekommunikation och post	21 571	14 748	21 571	14 748
Transportmedel	6 250	6 288	6 661	7 314
Resekostnader och transporter	36 350	35 175	44 520	39 116
Fastighetskostnader	26 899	29 326	26 899	29 326
Realisationsförluster	1 678	800	1 678	800
IT-konsulter	18 532	15 910	18 532	15 910
Övriga rörelsekostnader	41 973	34 505	46 312	38 191
Leasingkostnader helikoptrar	46 998	52 680	47 861	14 613
Övriga helikopteromkostnader	-	-	30 058	35 582
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>990 983</b>	<b>930 991</b>	<b>854 187</b>	<b>815 319</b>

Arvode till revisorer	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	734	807	734	807
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	336	330
- övriga uppdrag	-	485	-	-
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>734</b>	<b>1 292</b>	<b>1 070</b>	<b>1 137</b>

**Not 7 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Licenser och köpta programvaror	5 144	6 233	5 144	6 233
Egenutvecklade datasystem	3 980	4 111	3 980	4 111
Skepp	60 380	56 125	60 380	56 125
Inventarier, verktyg och installationer	26 318	29 285	26 782	30 424
Byggnader	18 325	18 509	18 325	18 509
Markanläggningar	32 683	30 870	32 683	30 870
<b>Summa avskrivningar</b>	<b>146 830</b>	<b>145 133</b>	<b>147 294</b>	<b>146 272</b>

**Not 8 Finansiella intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Ränteintäkter från Riksgälden	1 562	5 189	1 562	5 189
Ränteintäkter från bank	26	117	65	305
Ränteintäkter plusgiro	379	1 249	379	1 249
Övrigt	691	609	691	609
	<b>2 658</b>	<b>7 164</b>	<b>2 697</b>	<b>7 352</b>

**Not 9 Finansiella kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Finansiell del av pensionsskuldökningen	27 669	52 179	27 669	52 179
Ränta lån i riksgälden	1 223	-	1 223	-
Räntekostnader valutasäkring	405	2 346	405	2 346
Räntekostnader koncernbolag	441	-	-	-
Övriga räntor	254	214	284	731
<b>Summa finansiella kostnader</b>	<b>29 992</b>	<b>54 739</b>	<b>29 581</b>	<b>55 256</b>

**Not 10 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 11 Skattemotsvarighet och skatter**

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Affärsverket		Koncernen	
	2013	2012	2013	2012
Aktuell skatt för året	-	-	-	-
Aktuell skatt hänförlig till tidigare år	-	-	-	-
Skatt för året avseende koncernbidrag	-	-	-	-
<b>Summa skattemotsvarighet och skatter</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Uppskjuten skattefordran i koncernen Sjöfartsverket Holding AB uppgår till 4 517 tkr.

**Not 12 Immatriella anläggningstillgångar****Affärsverket**

## Ackumulerade anskaffningsvärden

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försäljning mm.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	43 227	491	-227	654	44 145
Egenutvecklade datasystem	45 872	-	-8 203	-	37 669
Pågående anläggningsarbeten	1 505	5 049	-	-654	5 900
	<b>90 604</b>	<b>5 540</b>	<b>-8 430</b>	<b>0</b>	<b>87 714</b>

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2013 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

## Ackumulerade avskrivningar

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning mm.	UB
Licenser och köpta programvaror	28 499	5 144	-46	33 597
Egenutvecklade datasystem	31 210	3 979	-8 203	26 986
	<b>59 709</b>	<b>9 123</b>	<b>-8 249</b>	<b>60 583</b>

## Bokfört värde

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	44 145	-33 597	10 548
Egenutvecklade datasystem	37 669	-26 986	10 683
Pågående anläggningsarbeten	5 900	-	5 900
	<b>87 714</b>	<b>-60 583</b>	<b>27 131</b>

**Koncernen**

## Ackumulerade anskaffningsvärden

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försäljning mm.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	43 227	491	-227	654	44 145
Egenutvecklade datasystem	45 872	-	-8 203	-	37 669
Pågående nyanläggningar	1 505	5 049	-	-654	5 900
<b>Summa</b>	<b>90 604</b>	<b>5 540</b>	<b>-8 430</b>	<b>0</b>	<b>87 714</b>

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2013 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

## Ackumulerade avskrivningar

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning mm.	UB
Licenser och köpta programvaror	28 499	5 144	-46	33 597
Egenutvecklade datasystem	31 210	3 979	-8 203	26 986
	<b>59 709</b>	<b>9 123</b>	<b>-8 249</b>	<b>60 583</b>

## Bokfört värde

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	44 145	-33 597	10 548
Egenutvecklade datasystem	37 669	-26 986	10 683
Pågående anläggningsarbeten	5 900	-	5 900
	<b>87 714</b>	<b>-60 583</b>	<b>27 131</b>



**Not 13 Matriella anläggningstillgångar****Affärsverket**

## Ackumulerade anskaffningsvärden

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försäljning mm.	Överföringar	UB
Skepp	1 634 368	29 763	-2 212	44 466	1 706 385
Inventarier m.m.	412 719	10 209	-19 360	1 843	405 411
Byggnader	754 131	1 599	-2 234	5 676	759 172
Markanläggningar	1 323 084	19	-4 235	5 404	1 324 272
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	310 615	339 951	4 235	-57 389	597 412
<b>Summa</b>	<b>4 441 614</b>	<b>381 541</b>	<b>-23 806</b>	<b>0</b>	<b>4 799 349</b>

Kolumnen Överföringar avser invärdingar under 2013 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

## Ackumulerade avskrivningar

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning mm.	UB
Skepp	1 106 508	60 380	-1 883	1 165 005
Inventarier m.m.	298 071	26 343	-19 209	305 205
Byggnader	526 024	18 300	-1 050	543 274
Markanläggningar	455 304	32 683	-	487 987
<b>Summa</b>	<b>2 385 907</b>	<b>137 706</b>	<b>-22 142</b>	<b>2 501 471</b>

## Bokfört värde

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 706 385	-1 165 005	541 380
Inventarier mm.	405 411	-305 205	100 206
Byggnader	759 172	-543 274	215 898
Markanläggningar	1 324 272	-487 987	836 285
Mark	6 697	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	597 412	-	597 412
<b>Summa</b>	<b>4 799 349</b>	<b>-2 501 471</b>	<b>2 297 878</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2013 till 33 598 tkr.

**Koncernen**

## Ackumulerade anskaffningsvärden

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försäljning mm.	Överföringar	UB
Skepp	1 634 368	29 763	-2 212	44 466	1 706 385
Inventarier mm.	418 476	10 235	-19 366	1 843	411 188
Byggnader	754 131	1 599	-2 234	5 676	759 172
Markanläggningar	1 323 084	19	-4 235	5 404	1 324 272
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	310 615	339 951	4 235	-57 389	597 412
<b>Summa</b>	<b>4 447 371</b>	<b>381 567</b>	<b>-23 812</b>	<b>0</b>	<b>4 805 126</b>

Kolumnen Överföringar avser invärdingar under 2013 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

## Ackumulerade avskrivningar

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning mm.	UB
Skepp	1 106 508	60 380	-1 883	1 165 005
Inventarier m.m.	301 888	26 808	-19 209	309 486
Byggnader	526 024	18 300	-1 050	543 274
Markanläggningar	455 304	32 683	-	487 987
<b>Summa</b>	<b>2 389 724</b>	<b>138 171</b>	<b>-22 142</b>	<b>2 505 752</b>

## Bokfört värde

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 706 385	-1 165 005	541 380
Inventarier	411 188	-309 486	101 702
Byggnader	759 172	-543 274	215 898
Markanläggningar	1 324 272	-487 987	836 285
Mark	6 697	-	6 697
Pågående anläggningsarbeten	597 412	-	597 412
<b>Summa</b>	<b>4 805 126</b>	<b>-2 505 752</b>	<b>2 299 374</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2013 till 33 598 tkr.

**Not 14 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 räkning, samt SMA Maintenance AB (fd SMA Training AB), som inte har bedrivit någon verksamhet under 2013 men som från och med 2014 ska bedriva teknisk underhållsverksamhet för Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB, vars uppdrag är att säkerställa helikopterverksamheten inom svensk sjö- och flygräddning. Från och med 22 januari 2014 bedrivs verksamheten direkt i Sjöfartsverket.

## Andelar i koncernföretag

Koncernen	Organisationsnummer	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	Norrköping	100%
-SMA Helicopter Rescue AB	556079-5162	Norrköping	Norrköping	100%
-SMA Maintenance AB (fd SMA Training AB)	556760-0126	Norrköping	Norrköping	100%
<b>Bokfört värde</b>	<b>4 700</b>			

**Not 15 Långfristiga fordringar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Förskottshyra	4 829	12 695	4 829	12 695
Kapitalförsäkring	9 287	8 122	12 817	10 352
Underhållsprogram motorer och växlar	-	-	35 108	30 196
Depositioner	3 909	3 909	3 909	3 909
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>18 025</b>	<b>24 726</b>	<b>56 663</b>	<b>57 152</b>

Förskottshyran avser isbrytande offshorefartyg som Sjöfartsverket tecknat avtal om med Trans Viking Ice-breaking and Offshore A/S. Förskottet motsvarar den särskilda isbrytaranpassning som ingår i avtalet. Under 2012 löstes avtalet avseende Vidar Viking 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 samt fordran avseende inbetalt förskott för underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptrar, vilken även redovisas som avsättning med motsvarande belopp.

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	2013-12-31	2012-12-31
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
<b>Summa</b>		<b>8 137</b>	<b>8 137</b>

**Not 16 Varulager**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Bränslelager	33 604	70 684	33 604	70 684
Sjökort	2 203	2 940	2 203	2 940
Centralförrådet	7 424	7 104	7 424	7 104
Reservdelar AW139	32 353	-	32 353	-
Komponenter, reservdelar och bränsle för helikopterverksamheten	-	-	10 181	9 651
Övrigt	1 156	1 122	1 156	1 122
<b>Summa varulager</b>	<b>76 740</b>	<b>81 850</b>	<b>86 921</b>	<b>91 501</b>

**Not 17 Kundfordringar**

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 920 (3 598) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 2 021 (904) tkr.

**Not 18 Övriga fordringar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Mervärdesskattfordran	8 081	11 766	8 081	11 766
Skattefordringar	725	545	4 136	2 512
Eurocontrolavgifter	9 112	9 475	9 112	9 475
Förskott till leverantör	11 695	-	11 695	-
Övriga fordringar	116	121	150	661
<b>Summa övriga fordringar</b>	<b>29 729</b>	<b>21 907</b>	<b>33 174</b>	<b>24 414</b>

**Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Förutbetalda kostnader	48 000	58 729	49 472	53 577
Upplupna intäkter	71 218	42 331	70 574	40 271
<b>Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>	<b>119 218</b>	<b>101 060</b>	<b>120 046</b>	<b>93 848</b>

**Not 20 Tillgodohavande hos Riksgälden**

Avser avistainlåning.

**Not 21 Kassa och bank**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Kassa	136	144	143	155
Bank	101 835	86 532	107 313	99 972
<b>Summa kassa och bank</b>	<b>101 971</b>	<b>86 676</b>	<b>107 456</b>	<b>100 127</b>



Det är helikopterövning och tre av Sjöfartsverkets kommunikatörer byter skrivbordet i Norrköping mot överlevnadsdräkt och flytväst för en dag.



**Not 22 Eget kapital**

Affärsverket

	2013-12-31		2012-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-472 656	446 112	-278 988
Årets resultat		-58 434		-193 668
Förändring av resultatutjämningsfond		-		-
Utdelning		-		-
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-531 090</b>	<b>446 112</b>	<b>-472 656</b>

Koncernen

	2013-12-31		2012-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	-470 563	446 112	-278 948
Årets resultat		-57 457		-191 615
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-528 020</b>	<b>446 112</b>	<b>-470 563</b>

**Not 23 Avsatt till pensioner**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Pensionsskuld för pensionärer	894 492	837 781	894 492	837 781
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 124 669	1 165 687	1 124 669	1 165 687
Löneskatt	489 849	486 042	489 849	486 042
Kapitalförsäkring Vänernlotsar	9 287	8 122	9 287	8 122
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	-	-	4 386	2 771
<b>Summa avsatt till pensioner</b>	<b>2 518 297</b>	<b>2 497 632</b>	<b>2 522 683</b>	<b>2 500 403</b>

**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 arbetstagare ingår en reserv om 5 mkr på grund av att en del av skulden inte är aktualiserad. I pensionsskulden ingår avkastningsskatt som per 2013-12-31 uppgår till 138 587 tkr.

**Koncernen**

För koncernen tillkommer avsättning för fondförsäkring avseende s.k. tiotaggare.

**Not 24 Övriga avsättningar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Avsättning för omstrukturering	6 871	4 989	6 871	4 989
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	-	-	35 108	30 196
<b>Summa skuld till koncernbolag</b>	<b>6 871</b>	<b>4 989</b>	<b>41 979</b>	<b>35 185</b>

**Affärsverket**

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

**Koncernen**

För koncernen tillkommer en avsättning för framtida tekniskt underhåll med 35 108 tkr, som även redovisas som en långfristig fordran avseende underhållsprogram för motorer och växlar.

**Not 25 Skulder till Riksgälden**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Lån i Riksgälden	240 000	-	240 000	-
<b>Summa skuld till kreditinstitut</b>	<b>240 000</b>	<b>-</b>	<b>240 000</b>	<b>-</b>

Beviljat belopp på kredit inom plusgirokonton uppgår till 100 (100) mkr och beviljad kredit på bankkonto i Nordea uppgår till 1 (1) mkr.

För dotterbolagen tillkommer en beviljad checkräkningskredit om 10 (10) mkr.

Total för koncernen uppgår beviljade krediter till 111 (111) mkr.

**Not 26 Skulder till koncernföretag**

Avser aktieägartillskott till Sjöfartsverket Holding AB som lämnades per 2011-12-31 men som ännu inte har utbetalats i sin helhet.

Affärsverket	2013-12-31	2012-12-31
Långfristig skuld till koncernbolag	-	23 908
Kortfristig skuld till koncernbolag	4 349	3 909
<b>Summa skuld till koncernbolag</b>	<b>4 349</b>	<b>27 817</b>



**Not 27 Skatteskulder**

Beloppet avser skattemotsvarighet respektive bolagsskatt på årets resultat.

**Not 28 Övriga skulder**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Avdragna personalskatter	13 645	12 919	16 258	15 257
Mervärdesskatt	-	-	522	1 543
Skuld till Scandinavian Helicopter Group avseende lösen av avtal för vinstdelning avseende helikoptrar	-	13 500	-	13 500
Övriga skulder	220	226	354	226
<b>Summa övriga skulder</b>	<b>13 865</b>	<b>26 645</b>	<b>17 134</b>	<b>30 526</b>

**Not 29 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Upplupna semesterlöner	42 208	40 965	52 217	49 785
Upplupna kompensationslöner	6 557	6 585	6 557	6 585
Upplupna retroaktiva löner	2 163	2 620	2 163	3 527
Övriga upplupna löner	5 189	5 504	6 224	6 703
Upplupna arbetsgivaravgifter	35 231	34 516	44 086	42 373
Upplupna elkostnader	1 512	2 065	1 512	2 065
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	13 038	12 222	13 038	12 222
Fartygsbemanning	4 058	4 193	4 058	4 193
Avsättning Trygghetsmedel	4 194	4 636	4 194	4 636
Ispatrullering i Nordatlanten	8 527	8 101	8 527	8 101
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	3 300	7 164	3 300	7 164
Helikopterkostnader	7 913	13	6 313	-
Sanering Nya Varvet	780	1 500	780	1 500
Slutreglering Norrköpingsfarleden	-	4 235	-	4 235
Övriga upplupna kostnader	14 575	15 038	11 484	19 325
Förutbetalda intäkter	103 167	51 753	103 167	51 753
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>	<b>252 412</b>	<b>201 110</b>	<b>267 620</b>	<b>224 167</b>

Mårten Södling på Marinteknik i Norrköping kom med kvartalets bästa och genomförda förbättringsförslag - att använda verkstadsbussarna som rullande skyltfönster och profilera Sjöfartsverkets verksamhet.



**Not 30 Poster inom linjen**

	Affärsverket		Koncernen	
	2013-12-31	2012-12-31	2013-12-31	2012-12-31
<i>Antastbara pensionsförpliktelser</i>				
Antastbara pensionsförpliktelser	80 253	84 132	80 253	84 132
<i>Ansvarsförbindelser</i>				
Restvärden i räddningshelikoptrar	175 784	175 784	175 784	175 784
<i>Ställda säkerheter</i>				
Fondförsäkring	-	-	3 530	2 230

Posten antastbara pensionsförpliktelser avser 70 procent av de antastbara pensionsförpliktelserna för affärsverkets personalkategorier (exklusive lotsar) som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder, som inte redovisas inom avsättningen för pensionsskuld.

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 erlagga mellanskillnaden mellan den köpeskilling SEB kan erhålla och restvärdet enligt avtalen. Ansvarsförbindelsen motsvarar de sammanlagda restvärdena i avtalen. Fondförsäkring avseende s. k tiotaggare i SMA Helicopter Rescue AB.



Roger Steen pluggade medieteknik i Norrköping innan han började på Sjöfartsverket. Kontakterna med campus och Visualiseringscenter C ledde till ett samarbetsprojekt där sjögeografiska data har visualiserats i dome-filmen Under ytan.



## 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 22 procent på årets resultat. För 2013 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 18 februari 2014*

Jan Sundling  
Ordförande

Erica Wass  
vice ordförande

Ann-Catrine Zetterdahl  
Generaldirektör

Gert Nilsson

Maria Jobenius

Marie Winslow Andersson

Eric Nilsson

Jan Thörnqvist

Eva Nypelius

Patrik Wikand

Göte Karlsson

Tapani Hoffrén

Revisorspåteckning

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits den 28 februari 2014

Leif Lundin

Arne Månberg

## AFFÄRSVERKET'S STYRELSE



Jan Sundling  
Egen företagare  
Ordförande



Erica Wass  
Biträdande rikskronofogde  
Vice ordförande



Ann-Catrine Zetterdahl  
Generaldirektör



Gert Nilsson  
Forskningsdirektör



Maria Jobenius  
Kommunikationsdirektör



Marie Winslow Andersson  
Miljöchef



Eva Nypelius  
Egen företagare



Eric Nilsson  
Seniorkonsult



Jan Thörnqvist  
Marininspektör



Patrik Wikand  
Personalrepresentant SACO



Tapani Hoffrén  
Personalrepresentant ST



Göte Karlsson  
Personalrepresentant SEKO

## AFFÄRSVERKETS LEDNING



Ann-Catrine Zetterdahl  
Generaldirektör



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



Ove Eriksson  
Direktör Affärer



Peter Fyrby  
Rederidirektör  
Direktör Forskning och Innovation



Maria Ottosson  
Kommunikationsdirektör



Ulrika Worge Carlsson  
Direktör Utveckling och Kompetens



Jaak Meri  
Direktör Samhälle



Tomas Årnell  
Direktör Isbrytning

## Styrelser koncernbolagen

## Sjöfartsverket Holding

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

## SMA Maintenance AB

Noomi Eriksson,  
ordförande  
Lars Widell  
Peter Fyrby

## SMA Helicopter Rescue AB

Noomi Eriksson,  
ordförande  
Lars Widell  
Håkan Neckman

## Revisorer koncernbolagen

Deloitte AB, Göteborg  
Kristian Stensjö, ansvarig  
revisor

## Arbetstagarrepresentanter

Peter Nordkvist, SPF  
Assar Eklund, SFF



Sveriges vackraste arbetsplats.





# HÄR FINNS SJÖFARTSVERKET



