

ÅRSREDOVISNING

2014





Anna Erman, Båtman

Innehåll

Sjöfartsverket gör skillnad	4
Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse	8
Koncernbolagen	8
Sjöfartsmarknaden	9
Transportpolitiska mål och verksamheter	13
Riksdagens generationsmål	13
Uppgift, mål och måluppfyllelse	14
Strategiska mål och måluppfyllelseter	16
Verksamhetsredovisning	17
Farleder	18
Isbrytning	20
Sjögeografisk information	22
Sjötrafikinformation	26
Lotsning	28
Sjö- och flygräddning	30
Myndighetsuppgifter	34
Gemensamma funktioner	38
Personalredovisning	42
Attrahera	42
Rekrytera	42
Introducera	42
Utveckla	42
Avsluta	44
Ekonomi	45
Årets ekonomiska händelser	45
Finansiella risker	55
Uppfyllelse av de ekonomiska målen	57
Farladsprojekt	58
Tvister	58
Redovisningsprinciper	62
Noter	67
Utdelning och skattemotsvarighet	81
Styrelse, Revisorer och Ledning	82

Sjöfartsverket gör skillnad

När vi nu lägger 2014 till handlingarna, kan vi konstatera att vår service till kunderna fungerade väl under hela året. Det mesta vi gör handlar om att skapa hållbara sjövägar och värna liv och miljö, vilket visar sig på många olika sätt. En uppgift som jag vill lyfta fram är hur många olyckor och incidenter som våra sjötrafikinformationscentraler faktiskt har avvärijt genom sina proaktiva insatser.

Totalt rapporterades 95 ingripanden för våra VTS-centraler i Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. Det är det svensk-danska samarbetet på Sound VTS i Malmö som står för största delen ingripanden, där det bland annat handlar om att uppmärksamma fartyg när de är på väg att gå på grund.

En annan del av vårt säkerhetshöjande arbete är sjömätningen. Att kartlägga våra havsbottnar är en förutsättning för en säker sjöfart, både för att undvika grundstötningar och göra farlederna effektiva. Under 2014 sjömätte vi 5500 kvadratkilometer, vilket överträffade målet. Det innebär att vi nu har sjömått 48 procent av Sveriges vatten med moderna metoder.

Inom lotsningen har vi ett antal båtmän, lotsar och andra funktioner, som arbetar året och dygnet runt för att ge våra kunder en bra nautisk service. Att det uppskattas av våra kunder blev också tydligt i den senaste kundmätningen, som visade ett något ökat NKI (nöjd-kund-index) jämfört med den tidigare mätningen 2012, som redan den låg på en relativt hög nivå. Det gläder mig mycket, inte minst att vi får mycket goda omdömen när det gäller bemötande och förtroende.

De senaste åren har vi sett en nedgång i antalet lotsningar, vilket beror både på strukturella förändringar och på lågkonjunktur. De

strukturella förändringarna beror bland annat på större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlöp. Minskningen av antalet lotsningar fortsatte under de första månaderna 2014, medan vi har sett en liten uppgång i antalet under andra halvåret. Antalet lotsningar för 2014 stannade på drygt 32 500, vilket var en liten ökning jämfört med året tidigare.

Resultatet för året landade mer positivt än budget, vilket innebär att vi kunde lägga tillbaka mer än 300 miljoner i vår resultatutjämningsfond. Förutom anslagshöjningen och det egna effektiviseringsarbetet, var det en lindrig isvinter, lägre sociala avgifter samt en viss återhämtning av de avgiftspliktiga volymerna som bidrog till det positiva resultatet. Det innebär inte att vi har nått en ekonomi i balans, men det är ett steg i rätt riktning.

Våra lotsar har en spetskompetens som vi även försöker använda i andra delar av verksamheten också. Vi fortsätter arbetet med att tillsätta kombilotsar, som arbetar ombord på våra isbrytare under delar av året och använder även lotsar när vi tar fram nya farleder och arbetar med infrastrukturprojekt. Inom infrastrukturverksamheten är ett antal stora projekt igång, bland annat i Mälaren och förberedelserna för Malmporten i Luleå.

Vi har fortsatt arbetet med att effektivisera och förbättra vår verksamhet under året, bland annat genom att införa integrerade servicecentraler, där ett exempel är hur Kanalcentralen i Trollhättan numera öppnar broar på andra håll i landet. På teknik- och fastighetssidan har vi en bra avverkningsgrad, dels när det gäller att avveckla det vi inte behöver, dels att ta fram ny och effektiv teknik som påverkar verksamheten positivt.

Slutet av året kom justitiekanslern på besök för att utöva tillsyn på hur vi fattar beslut och handlägger våra skadeståndsärenden. Allt var i god ordning, vilket kändes tryggt att få ett kvitto på. Inom våra staber fortsätter arbetet med att förbättra verksamheten, bland annat inom kommunikations- och HR-området. En av våra stora utmaningar framåt handlar om att kunna rekrytera rätt kompetens, inte minst på nautiker- och ingenjörssidan. Vi ser stora framgångar för sjöfarten kopplade till forsknings- och innovationsverksamheten. Det känns bra att statens medel kommer till god nytta för en hållbar utveckling av sjöfarten. Läs gärna vår hållbarhetsredovisning också, som sammanfattar vårt hållbarhetsarbete på ett enkelt och bra sätt.

Inom sjö- och flygräddningsverksamheten har vi stora utmaningar, men implementeringen av det nya helikoptersystemet pågår för fullt med goda resultat. Att den här typen av verksamhet också engagerar externt får vi ofta kvitto på. Ett exempel under 2014 var SVT:s barnprogramserie ”Extrema ögonblick”, som i avsnittet ”13 grader” berättade om den lilla flickan som letade efter tomten och hittades med hjälp av våra medarbetare. Flickan kunde räddas till livet trots en extremt låg kroppstemperatur efter lång tid i vattnet. Det är sådana dagar som vi känner oss extra stolta att arbeta på Sjöfartsverket!

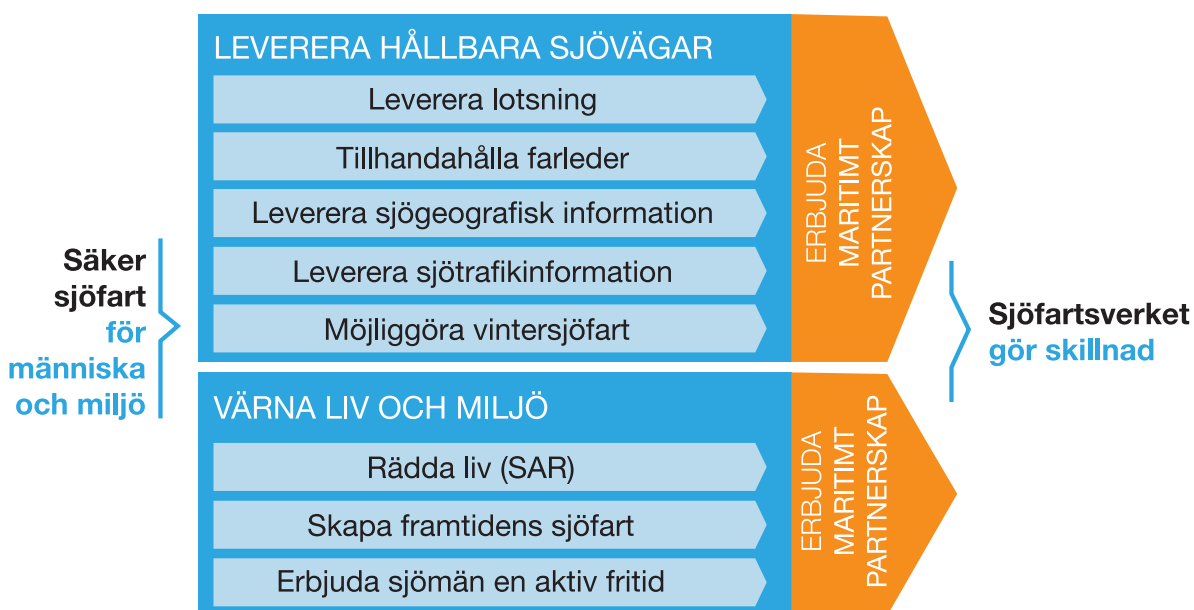


Sjöfartsverkets uppdrag och styrmodell

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Uppdraget är att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, att lotsa fartyg till och från hamn, att se till att det finns väl fungerande system för att navigera rätt och undvika olyckor, att hålla hamnarna vinteröppna i hela landet och att bistå den som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det är en utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet, och grunden för hur Sjöfartsverket prioriterar bland önskemål och behov när uppdrag planeras inom verksamheten.

I slutet av 2013 sjösatte Sjöfartsverket ett ledningssystem i syfte att skapa en mer modern och ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i huvudprocesserna som illustreras nedan ska fokus ligga på hur vi arbetar och att vi arbetar med rätt saker. Denna modell ger oss en välgrundad bild av helheten och ett ökat fokus på utveckling och förändring utifrån kärnuppdragen.



Sjöfartsverkets styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är perspektiv av strategisk vikt för verksamheten som följs upp löpande. Såväl verksamhetsstyrningen som det operativa arbetet genomsyras av ett tydligt håll-

barhetsperspektiv – det handlar om att ta ansvar för samhället idag och för vad vi lämnar vidare till kommande generationer. Under 2014 utvecklades och fastställdes en hållbarhetsstrategi för Sjöfartsverket, där följande strategiska mål styr arbetet:




Social hållbarhet

Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande och utveckling genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på sund värdegrund.

Vi arbetar för en säkrare och mer tillgänglig sjöfart.

Vi har kompetenta, friska och motiverade medarbetare samt en god och säker arbetsmiljö.

Vi har ett tydligt ledarskap som sker med omtanke.




Ekologisk hållbarhet

Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.

Vi minskar resursförbrukningen genom effektiv resursanvändning.

Vi arbetar effektivt för att minska utsläppen från vår egen verksamhet.

Vi strävar efter en minskad miljöbelastning från sjöfarten.



Ekonomisk hållbarhet

Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.

Vi fokuserar på våra kunders behov.

Vi har en ekonomi i balans.

Vi har en effektiv verksamhet.

Sjöfartsverkets ledning och styrelse

Sjöfartsverkets styrelse utses av regeringen och är ansvarig för verksamheten. 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 och utvecklingen av verksamheten.

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

Arbetet i styrelsen har under året bedrivits enligt den fastställda arbetsordningen, som reglerar ansvarsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit nio ordinarie möten och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, hållbarhetsredovisning, treårsplan och budget samt fastställt den övergripande verksamhetspolicyn. 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 under benämningen "målbild 2020". Sjö- och flygräddningsverksamheten, avgiftssystemet, den strategiska fartygsförsörjningen och hållbarhetsarbetet har varit i särskilt fokus. Under hösten genomfördes det årliga strategiseminarier där inriktningen för treårsplanen 2016-2018 fastställdes.

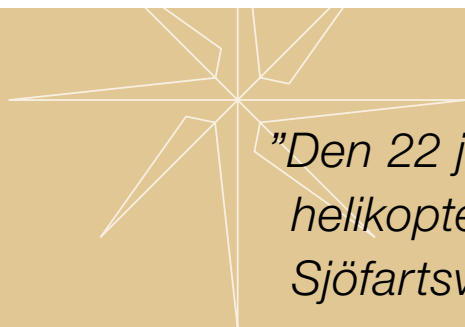
Koncernbolagen

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 svarade tidigare för den helikopterburna sjö- och flygräddningen. Den 22 januari 2014 införlivades helikopterverksamheten direkt i Sjöfartsverket som statsluftfart under flygsäkerhetsmässiga villkor. Per den 1 mars 2014 har SMA Helicopter Rescue AB inte längre någon anställd personal och bolaget är under avveckling.

Under 2013 beslutade Sjöfartsverkets styrelse att underhållsverksamheten i dåvarande SMA Helicopter Rescue AB skulle överföras till systerbolaget SMA Maintenance AB. Övergången till SMA Maintenance AB slutfördes den 1 mars 2014 efter att tillstånd (Part 145) att bedriva verksamheten erhållits från Transportstyrelsen. Främsta fokus för SMA Maintenance AB är att säkerställa sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs i huvudsak från Säve flygplats, Göteborg City Airport. Rörelseresultatet för perioden mars-december uppgår till 2,7 mkr, vilket motsvarar en vinstmarginal på drygt 8 procent. Likviditeten i bolaget är stabil.

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.



"Den 22 januari 2014 införlivades helikopterverksamheten direkt i Sjöfartsverket"

Sjöfartsmarknaden

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Den globala utvecklingen och förskjutningar i handelsstrukturen påverkar svensk industri och transporter till och från Sverige.

Ytterligare en faktor som kan inverka på framtida handelsströmmar är handelsförhandlingar på såväl global som regional nivå. EU:s lagstiftning är också viktigt att beakta, såväl EU-internt som mot tredje land. En stor förändring är till exempel svaveldirektivet i kontrollområdena i Nordeuropa, som riskerar att minska sjötransporterna till och från Sverige. Sjöfartsverket genomför regelbundet omvärldsanalyser och under senare delen av 2014 gjordes två av varandra oberoende rapporter med syfte att kartlägga de strukturella förändringar som påverkar efterfrågan och utbudet av sjötransporter och därmed också på lite längre sikt har inverkan på Sjöfartsverkets kärnverksamheter.

Den tidigare positiva utvecklingen av sjöfartsvygifternas med kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008 bröts under 2009 då godsvolymer sjönk med 24 miljoner ton eller 13 procent jämfört med året innan. Under hösten 2009 stabiliserades volymerna och ökade därefter under 2010 med närmare 16 miljoner ton eller 10 procent – en ökningstakt som var betydligt snabbare än vad som tidigare antagits. Utvecklingen under 2011 var 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

godsvolymer med ytterligare 1 procent och 2013 var minskningen än större då godsvolymer minskade med 11 miljoner ton eller drygt 6 procent jämfört med 2012.

Under 2014 omsattes i de svenska hamnarna totalt cirka 160 (152) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymer har ökat med 5 procent jämfört med föregående år. Både gods transporterat med lastfartyg och gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat. Ökningen avser samtliga godsslag, men den största skillnaden jämfört med 2013 är att oljeprodukterna ökade. Trots den ökade godsvolymer under 2014, med tyngdpunkt under andra halvåret, är den framtida utvecklingen svårbedömd. Återhämtningen är utdragen på grund av fortsatt dämpad utveckling i omvärlden. Dessutom motverkas återhämtningen av strukturella förändringar som dels består av större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlöp, dels av en överflyttning av gods från sjöfart till andra transportslag.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 76 procent eller 121 miljoner ton med lastfartyg och 24 procent eller 39 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 150 miljoner ton 2014. Det inrikes transporterade godset uppgick till 10 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt 6 procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har andelen varit relativt stabil på 6-7 procent.

Ökningen för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 5,3 procent vilket i volym motsvarar 6,1 miljoner ton. Den importerade godsvolymer transporterad med lastfartyg har ökat med drygt 4 miljoner ton avgiftspliktigt gods och den ekspor-

terade godsvolymer med lastfartyg har ökat med drygt 2 miljoner ton. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymer ökat med 4,2 procent eller 1,5 miljoner ton.

Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,7 miljoner vilket är en minskning med 1,8 miljoner jämfört med 2013.

Vad gäller godstyper är det framför allt oljeprodukter som ökat. Oljeprodukter som minskade 2013 har återigen ökat men volymerna är fortfarande lägre än 2012 års nivå. Ökningen

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2014	2013	2012	2011	2010
Lastfartyg					
Utrikes gods	112 211	105 823	116 121	116 304	121 716
Därav lastat gods	50 546	48 465	53 283	51 798	55 068
Därav lossat gods	61 665	57 358	62 838	64 506	66 648
Inrikes lastat gods	9 078	9 405	9 817	10 278	11 190
Summa lastfartyg	121 289	115 228	125 938	126 582	132 906
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor					
Utrikes gods	37 981	36 502	36 225	37 033	36 048
Därav lastat gods	18 888	18 170	18 040	18 352	18 081
Därav lossat gods	19 093	18 332	18 185	18 681	17 967
Inrikes lastat gods	696	633	637	637	629
Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor	38 677	37 135	36 862	37 670	36 677
Summa utrikes gods	150 192	142 325	152 346	153 337	157 764
Summa inrikes lastat gods	9 774	10 038	10 454	10 915	11 819
Gods, totalt	159 966	152 363	162 800	164 252	169 583
ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK					
Lastfartyg	21 913	22 125	24 003	24 895	25 250
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	77 009	77 059	79 474	84 374	84 561
Summa anlop	98 922	99 184	103 477	109 269	109 811

uppgår till 8 procent, vilket i volym motsvarar 3,6 miljoner ton jämfört med 2013. Övrigt ej lågvärdigt gods, som står för hälften av den totala godsvolymen, ökade med 4,8 procent eller 3,7 miljoner ton. Samtliga godstyper har ökat jämfört med föregående år.

Under 2014 minskade antalet anlöp återigen.

Antal anlöp har minskat, mer eller mindre, varje

år sedan 2007. Under 2014 minskade dock antal anlöp bara med 262 vilket motsvarar 0,3 procent jämfört med 2013. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2014 för 78 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet var detsamma under 2013.

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Oljeprodukter	16 148	15 241	30 313	27 424	3 217	3 457	49 678	46 122
Skogsprodukter	7 758	7 634	5 882	5 956	681	593	14 321	14 183
Övrigt ej lågvärdigt gods	35 957	34 277	41 213	39 098	3 389	3 470	80 559	76 845
Lågvärdigt gods	7 438	7 417	1 194	1 126	2 409	2 446	11 041	10 989
Bilar och husvagnar	2 133	2 067	2 156	2 084	79	73	4 368	4 224
Summa	69 434	66 636	80 758	75 688	9 775	10 039	159 967	152 363

Antal anlöp per lotsområde

	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Luleå	2 196	2 151	389	383	2 585	2 534
Gävle	2 182	2 161	-	-	2 182	2 161
Stockholm	2 300	2 587	7 146	7 304	9 446	9 891
Södertälje	1 410	1 445	450	405	1 860	1 850
Kalmar	3 548	3 507	4 012	3 937	7 560	7 444
Malmö	3 549	3 561	60 974	61 306	64 523	64 867
Göteborg	3 779	4 009	2 278	2 386	6 057	6 395
Marstrand	2 202	1 941	1 760	1 338	3 962	3 279
Vänern	747	763	-	-	747	763
Summa	21 913	22 125	77 009	77 059	98 922	99 184



Malmö lotsområde, som bl.a. 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 endast marginellt jämfört med föregående år.

Det transporterade godset har ökat med 7,5 miljoner ton jämfört med 2013, vilket motsvarar

5 procent. Den kraftigaste ökningen, både procentuellt och i ton, noteras inom Marstrands lotsområde där volymerna ökat med nästan 30 procent. Ökningen i Marstrand beror till stor del på ett lågt utfall under 2013 till följd av ett planerat underhållsstopp hos en större kund. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 43 procent.

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

	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Luleå	7 143	7 677	5 717	5 327	1 919	1 803	14 779	14 807
Gävle	3 668	3 635	5 528	5 215	327	382	9 523	9 232
Stockholm	6 819	6 137	7 991	7 521	731	803	15 541	14 461
Södertälje	1 507	1 371	4 200	4 179	389	457	6 096	6 007
Kalmar	7 092	6 734	6 151	5 289	2 960	3 119	16 203	15 142
Malmö	15 240	14 915	16 690	16 517	271	305	32 201	31 737
Göteborg	15 366	16 417	17 913	17 964	1 501	1 521	34 780	35 902
Marstrand	9 663	6 922	13 425	10 544	1 547	1 522	24 635	18 988
Vänern	803	762	986	1 048	51	54	1 840	1 864
Summa	67 301	64 570	78 601	73 604	9 696	9 966	155 598	148 140

Transportpolitiska mål och verksamheter

Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med prioriterade områden.

Enligt regleringsbrevet ska Sjöfartsverkets resultatredovisning delas in i verksamhetsområden. Av redovisningen ska det så långt möjligt framgå vad myndighetens prestationer bidragit till i form av leveransskvaliteter och uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Särskild vikt ska läggas vid den del av redovisningen som gäller miljökvalitetsmålen för klimat, luftkvalitet, försurning, giftfri miljö samt biologisk mångfald. Av redovisningen ska det även framgå hur Sjöfartsverket utformar verksamhet och processer för att på ett ändamålsenligt sätt bidra till uppfyllelse av generationsmålet och miljökvalitetsmålen.

Sjöfartsverkets kärnverksamheter är farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, sjötrafikinformation, lotsning, sjö- och flygräddning samt specifika myndighetsuppgifter som bl.a. 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.

Riksdagens generationsmål

Riksdagens generationsmål vägleder Sjöfartsverket och är integrerat i de strategiska målen medan miljökvalitetsmålen integreras i de taktiska och operativa målen.

Generationsmålet är det övergripande målet för regeringens miljöpolitik. Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska bidra till att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det framför allt att sträva efter att öka andelen förnybar energi och att effektivisera energianvändningen med minimal påverkan på miljön inom sjöfarten och inom egen verksamhet samt att egen konsumtion av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem innebär att myndigheten arbetar systematiskt med målstyrning, uppföljning och ständiga förbättringar för att engagera verksamheterna i strävan efter att kunna bidra till generationsmålet. Särskilt viktigt är hur upphandlingsprocessen har utformats för att inkludera miljöanpassad upphandling och uppföljning av ställda krav.

De sexton nationella miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön 2020. Sjöfartsverkets verksamhet bidrar i synnerhet till att fem av målen nås, men påverkar i någon mån samtliga mål.

De nationella etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. Samtliga mål är relevanta när Sjöfartsverket identifierar vilka miljöaspekter som är viktigast för hållbarhetsarbetet. Sjöfartsverket



bidrar särskilt till etappmålet om att sjöfarten ska minska utsläppen till luft genom våra miljö-differentierade farledsavgifter.

Sex betydande direkta miljöaspekter har identifierats i Sjöfartsverkets verksamhet; utsläpp av koldioxid, förbrukning av drivmedel/oljor, markförorening, elanvändning, farligt avfall och vattenanvändning. Dessutom har beslutsfattande som rör sjösäkerhetsarbetet identifierats som en betydande indirekt miljöaspekt. Under året har arbetet fortsatt med att förbättra miljöeffekterna av de ovan nämnda aspekterna. Sjöfartsverkets övergripande miljömål är att från 2013 och fram till 2023 minska utsläppen av koldioxid med 10 procent och minska energianvändningen med 25 procent. Dessa mål har brutits ned till verksamhetsmål och medfört en rad insatser. Merparten av insatserna genomförs inom rederiet och farledsverksamheten och redogörs för mer utförligt i Sjöfartsverkets hållbarhetsredovisning.

Uppgift, mål och måluppfyllelse

Sjöfartsverkets uppgift är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utveckla och avväga verksamheten på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt. Verksamheten styrs mot det övergripande målet, delmålen samt regeringens preciseringar av dem.

Sjöfartsverket redovisar de verksamhetsmål som bäst beskriver respektive verksamhet på en övergripande nivå. Dessa är föremål för ständig utveckling i syfte att förtydliga och förbättra de uppföljningsbara verksamhetsmålen. 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.



Verksamheter	Nyckeltal och mål 2011	Måluppfyllelse	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
Farleder	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Tillgänglighet ViVa = 95 % Planerade fyrbesiktningar = 218 st Vårutprickning (enligt plan)	99,8 % 94,1% 198 st Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 163,6 Sjukfrånvaro = 2,98 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål=100 %	1 tim 25 min 100 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 2,3 ¹ Sjukfrånvaro = 0%
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning= 6 016 km ² Införande av djupdata i DIS ² expressärende (inom 3 månader)=95% Införande av djupdata i SJKBAS ³ expressärende (inom 3 månader)=95% Leverera ENC ⁴ (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)=95% Antal externa ENC-användare =2 7006	5 241 km ² 93 % 95 % 100 % 2 793	Funktionsmål / Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 97,4 Sjukfrånvaro = 2,73 %
Sjötrafik-information	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	4 st ⁵ 95 st loggade fall	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 34,2 Sjukfrånvaro = 1,88 %
Lotsning	Inga olyckor pga brister i vår verksamhet = 0 st Leverans av lots inom 5 timmar =95 % Antal webbaserade lotsbeställningar =90%	0 st 99,1 % 90,9%	Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 374,3 Sjukfrånvaro = 1,71 %
Sjö- och flygräddning	Undsättning till nödställda i 90 % av fallen inom: 60 minuter på nationellt vatten 90 minuter på internationellt vatten 90 minuter med fungerande ELT 24 timmar utan fungerande ELT	95,0 % 92 % 100 % För litet mätvärde	Hänsynsmål Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 93,1 Sjukfrånvaro = 0,51 %
Myndighets-uppgifter	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 43,7 Sjukfrånvaro = 1,64 %
Gemensamma funktioner	Administrativa kostnader i procent av rörelsekostnader = 14 % Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda =19 %	11,6 % 15,1 %	Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 143,8 Sjukfrånvaro = 3,68 %

¹ Isbrytarna bemannas via externt företag.

² Databassystem för lagring av djupdata.

³ Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.

⁴ Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

⁵ Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.

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 ekonomiavsnittet.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket för 2014 fastställt mål inom de olika hållbarhetsperspektiven. Dessa mål och måluppfyllelsen 2014 framgår av nedanstående tabell.

Perspektiv	Strategiskt mål	KPI	Mål	Utfall
Social hållbarhet	Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande och utveckling genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på en sund värdegrund.	Värde enligt medarbetarundersökning	4,0	3,7 (2012) ¹
		MMI (Motiverad medarbetar index)	67	61 (2012) ¹
		Sjukfrånvaro	3%	2,21%
Ekologisk hållbarhet	Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.	Andelen miljöbränsle för miljöbilar	90%	92%
		Minskad bränsleförbrukning per lotstransport		2,7%
Ekonomisk hållbarhet	Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.	Medieindex		807,5
		Räntabilitet på eget kapital	3,5%	Negativ
		Soliditet	25%	7,6%
		Omsättning per årsarbetare (belopp i tkr)		2 472

¹Ingen mätning genomförd under 2014

Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2014. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under Gemensamma funktioner. De administrativa posterna har därefter via schabloner fördelats ut på de olika verksamheterna som indirekta poster.

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 det totala antalet 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.

Farleder	18-19
Isbrytning	20-21
Sjögeografisk information	22-25
Sjötrafikinformation	26-27
Lotsning	28-29
Sjö- och flygräddning	30-33
Myndighetsuppgifter	34-37
Gemensamma funktioner	38-41

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 med kontroller av farledsnätet och påföljande åtgärder för att bibehålla farledernas dimensionering.

På uppdrag av Trafikverket svarar Sjöfartsverket för genomförandet av de farledsprojekt som ingår i den av riksdagen beslutade nationella planen för transportsystemet och som finansieras via anslag till Trafikverket. Under 2014 har farledsarbetena i inseglingen till Gävle Hamn slutförts, vilket har förbättrat kapaciteten och säkerheten i farleden. Under året har även farledsåtgärder genomförts i inseglingen till Kalix med hjälp av anslagsfinansiering via Trafikverket.

Förberedelserna för Mälarpjektet, som syftar till att anpassa Södertälje sluss och kanal till modernt tonnage och att förbättra framkomligheten i Mälaren, har pågått under hela året. Under våren 2014 lämnades tillståndsansökan med miljökonsekvensbeskrivning till Mark- och miljödomstolen och domstolsförhandlingarna beräknas ske under våren 2015. Provborrhningar har skett på 200 platser i kanalområdet för att få fram ett beslutsunderlag avseende vilka metoder som är lämpligast för det kommande arbetet i kanalen, med utgångspunkt att begränsa störande buller och samtidigt kunna utföra arbetet effektivt. Genomförandet planeras ske under åren 2016-2018.

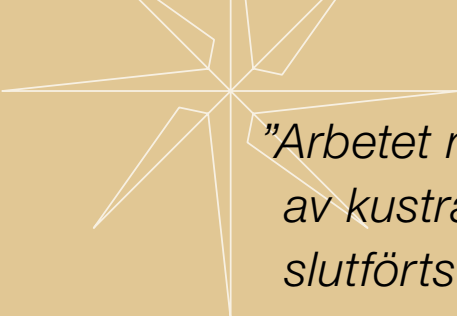
Förstudiearbetet för Projekt Malmporten - farleden till Luleå - har pågått med en åtgärdsvalsstudie, simuleringar, bottenundersökningar, sjömätningar och kostnadsbedömningar. Till-

ståndsansökan med miljökonsekvensutredning bedöms kunna lämnas in till Mark- och miljödomstolen under andra hälften av 2015.

Ett kontinuerligt arbete pågår för att på olika sätt utveckla och effektivisera farledstekniken. Tester har genomförts med kombinerad sol- och vindkraftförsörjning på mer energikrävande fyrar där enbart solenergi inte räcker till. En ny typ av enklare reflekterande och fluorescerande fast farledsutmärkning har prövats i farleden in till Söderköping. Farledsbelysningen i Trollhätte kanal och Göta älv byts successivt ut till LED-teknik. I Trollhättan används ett syntetiskt miljövänligt dieseldrivmedel i arbetsmaskiner och båtar som ett alternativ till vanlig dieselolja.

Dammsäkerhetshöjande åtgärder har genomförts under året. I Säffle kanal har utbyte av luckor skett och injekteringsåtgärder har genomförts för ett antal slussar i Trollhätte kanal.

Arbetet med modernisering av kustradiosystemet har slutförts under året. Det nya systemet som bygger på IP-transmission syftar till att säkra driften och förbättra övervakningen av det samhällsviktiga kommunikationssystemet som bl.a. möjliggör nödkommunikation över VHF-radio mellan fartyg och sjö- och flygräddningscentralen (JRCC).



”Arbetet med modernisering av kustradiosystemet har slutförts under året”

Informationen om statusen i farlederna har förbättrats genom att information från underhållssystemet speglas ut på Sjöfartsverkets hemsida. Det har även skett en modernisering av Viva-appen, den applikation som visar information om vindstyrka, vindriktning, vattenström, sikt och vattennivå från Sjöfartsverkets över 90 väderstationer.

Samarbetet med andra myndigheter fortsätter att utvecklas. Sjöfartsverkets åtagande att under-

hålla militärledssystemet har utökats under 2014 och diskussioner förs om ett långsiktigt avtal. Sjöfartsverkets trafikcentral i Trollhättan har övertagit manövreringen av Trafikverkets bro i Falsterbokanalerna. Ytterligare samarbetsmöjligheter utreds inom ramen för regeringsuppdraget om Maritim infrastruktursamverkan mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Försvarmakten.

Resultaträkning farleder, tkr

	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	77 203	177 203	177 203
Övriga externa intäkter	36 679	43 473	43 296
Summa rörelseintäkter	113 882	220 676	220 499
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-108 147	-112 607	-117 150
Övriga externa kostnader	-87 632	-93 029	-95 304
Avskrivningar	-60 003	-58 837	-64 952
Summa direkta rörelsekostnader	-255 782	-264 473	-277 406
Resultat före indirekta rörelseposter	-141 900	-43 797	-56 907
Indirekta rörelseintäkter	6 667	6 236	6 417
Indirekta rörelsekostnader	-55 694	-49 500	-35 737
Rörelseresultat	-190 927	-87 061	-86 227

I syfte att stärka den finansiella ställningen erhåller Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014-2016. 100 mkr av dessa är hänförliga till farledsverksamheten och avser främst kanalverksamhet. De ökade externa intäkterna under 2014 och 2015 beror främst på det utökade avtalet med Försvarmakten om att underhålla militärledssystemet.



Isbrytning

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

Sjöfartsverket äger fem isbrytare och dessutom disponeras vid behov under perioden januari till mars ytterligare två isbrytande fartyg genom ett kontrakt med Viking Supply Ships A/S. Fr.o.m. 2015 planeras en av dessa resurser att ersättas av ett av Kustbevakningens större kombinationsfartyg.

Vintern 2013-2014 var en mycket lindrig isvinter. Isutbredningen var som störst i början av februari, då is fanns längs kusterna från Örnsköldsvik och norrut, varav norra delen av Bottenviken var den enda del som var helt istäckt. Isbrytnings-säsongen började den 10 december 2013 med att Ale som första isbrytare fick ansvar för trafiken i hela norra Bottenviken, både på svensk och på finsk sida.

Efter en mild inledning på vintern skedde ett väderomslag runt den 10 januari 2014 och inom en vecka var både Atle och Ymer aktiva i verksamheten. Kylan fortsatte och i början av februari kallades även Frej in. I slutet av månaden började dock rejäla mildluftsattacker uppträda i södra Sverige och redan i mitten av mars kunde slutet ses på säsongen. Den svenska isbrytningsverksamheten avslutades i och med att Frej förtöjde i Luleå den 30 april.

Under säsongen assisterade isbrytarna 423 handelsfartyg och 11 bogseringar genomfördes. 204 fartygsanlöp till svenska hamnar krävde isbrytarassistans. Det kan jämföras med säsongen innan, då 1 680 fartyg assisterades och 57 bogseringar utfördes. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 1 timme och 25 minuter vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 1 timme och 48 minuter. Av säsongens assisterade fartyg har knappt 8 procent varit svenskregistrerade, vilket är en liten uppgång efter många år med en vikande trend.

Isbrytaren Oden genomförde under sommaren forskningsexpeditionen SWERUS-C3 - en internationell forskningsexpedition i Arktiska oceanen där ett 80-tal forskare bland annat studerade klimatförändringar och hur Arktis bildades. Expeditionen, som var ett svenskt-ryskt-amerikanskt samarbete, pågick i närmare 100 dagar. Den inleddes den 6 juli i Tromsø i Norge och gick vidare längs med den ryska ishavskusten till Barrow i Alaska där byte av forskare och besättning genomfördes och expeditionens andra etapp påbörjades. Rutten tillbaka till Skandinavien gick över Lomonosovryggen, en



”Vintern 2013-2014 var en mycket lindrig isvinter”

undervattensbergskedja i närheten av Nordpolen, och expeditionen var åter i Tromsø den 4 oktober. Det övergripande forskningsområdet var sambandet mellan klimat, kryosfär och kol. Forskarna har bl.a. studerat utsläppen av metan som ligger lagrat i permafrosten på havsbotten och kolets transportvägar i havet och isen. Forskarna kom bl.a. från Stockholms och Göteborgs universitet samt från Russian Academy of Sciences (RAS), International Arctic Research Center (IARC) och Rice University.



Resultaträkning isbrytning, tkr			
	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	200 000	200 000
Övriga externa intäkter	89 247	96 180	98 628
Summa rörelseintäkter	89 247	296 180	298 628
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-3 572	-5 035	-10 043
Övriga externa kostnader	-308 906	-278 779	-326 617
Avskrivningar	-30 280	-32 327	-33 223
Summa direkta rörelsekostnader	-342 758	-316 141	-369 883
Resultat före indirekta rörelseposter	-253 511	-19 961	-71 255
Indirekta rörelseintäkter	152	142	146
Indirekta rörelsekostnader	-1 266	-1 125	-812
Rörelseresultat	-254 625	-20 944	-71 921

I syfte att stärka den finansiella ställningen erhåller Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014-2016. 200 mkr av dessa är hänförliga till isbrytningsverksamheten. De lägre kostnaderna under 2014 förklaras av den mycket lindriga isvintern.



Sjögeografisk information

Den främsta uppgiften inom verksamhetsområdet Sjögeografisk information är att beskriva farlederna i sjöfartssystemet, men hänsyn tas också till fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom utgivning av sjökort, båtsportskort 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. Sjömätning i svenska farvatten ska ske i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationell standard.

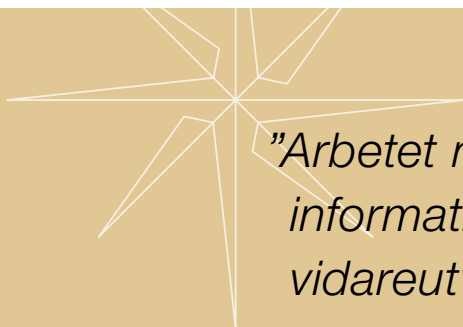
Samarbete och utbyte av data sker inte bara på ett nationellt plan, med t.ex. Kustbevakningen, Lantmäteriet, Sveriges Geologiska Undersökning och Havs- och vattenmyndigheten, utan även inom EU med de nordiska grannländerna och Östersjöregionen.

Inom sjögeografisk information bedrivs 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 genomförs 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 sjökortsprodukter, vilket inkluderar navigationsvarningar och Ufs (underrättelser för sjöfarande). Uppdaterade sjökort produceras, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten och navigationsvarningar sänds ut på Navtex (Navigational Text Messages) och VHF.

Den årliga externplanen över kommande sjö-mätningar har varit på remiss hos kunder och intressenter och besök hos ett antal Länsstyrelser har gjorts för att sprida information och väcka intresse.

Under året har den statligt finansierade och styrda Havsgränsutredningen fortsatt sitt arbete. Sjöfartsverket har bistått med en expert samt handläggare som bl.a. har hanterat korrekturläsning av data, urval och inmätning av tänkbara baslinjekandidater samt beräkning av gränser, vilket har gett Sjöfartsverket en central roll i arbetet.

Från Miljödepartement har Sjöfartsverket uppdraget att genomföra de insatser avseende systemlösningar och förädling av sjögeografisk information som behövs för att uppfylla EU-direktivet INSPIRE. Direktivet syftar till att göra geografisk data tillgänglig för främst miljöändamål och i linje med detta har sök- och visningstjänster på geodataportalen etablerats under året och datamängder och metadata har skapats till dessa geodatatjänster. Bl.a. har tjäns-



”Arbetet med att leverera sjögeografisk information innebär en ständig vidareutveckling av produktionsflödet”

ten "Sjövägar" publicerats och finns tillgänglig på Geodataportalen.

Deltagande på båtmässorna i Göteborg och Stockholm har under 2014 skett med fokus på vikten av uppdaterade sjökort, bland annat genom visade exempel på vad NSL-uppdatering (Nationell Strandlinje) innebär mer konkret. På GIT (kartdagarna) har deltagande skett genom en utställning där Sjöfartsverkets film "Under ytan" visades i den mobila dombiografen. Filmen "Under ytan" visades även under politikerveckan i Almedalen, Gotland i samband med ett av Sjöfartsverket anordnat seminarium om havsmiljöfrågor.

Arbetet med att leverera sjögeografisk information innebär en ständig vidareutveckling av produktionsflödet. Processen bidrar med expertstöd och leveranser av hydrografiska underlag till såväl interna som externa kunder i samband med farledsprojekt, farledsutmärkning, lotstillämpningar och andra ändamål. Förbättring kring hantering av källdatamaterial samt korrekturläsning av djupinformation är andra områden som det arbetats med under året. 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 (di-

Resultaträkning sjögeografi, tkr			
	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	70 450	45 615	51 849
Summa rörelseintäkter	70 450	45 615	51 849
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-74 522	-72 896	-74 875
Övriga externa kostnader	-72 204	-28 313	-45 615
Avskrivningar	-7 950	-6 899	-7 056
Summa direkta rörelsekostnader	-154 676	-108 108	-127 546
Resultat före indirekta rörelseposter	-84 226	-62 493	-75 697
Indirekta rörelseintäkter	3 939	3 685	3 792
Indirekta rörelsekostnader	-32 910	-29 250	-21 117
Rörelseresultat	-113 197	-88 058	-93 022

De minskade intäkterna under 2014 förklaras av att EU-projektet MonaLisa avslutades 2013 samt minskade uppdragsintäkter för bl.a. Djupdatamodellen och Havsgränsutredningen. De externa kostnaderna har minskat främst p.g.a. att det inte genomförts någon extern sjömätning under 2014.



gitalisering av tidigare insamlad data) ska kunna bli klar under 2015.

Verksamheten har under året påbörjat en förstudie avseende ett nytt sjökortsproduktionssystem med målet att ett nytt system ska upphandlas under 2015. Detta ingår som en del i en kommande EU-ansökan 2015 benämnd FAMOS (Finalizing Surveys for the Baltic Motorways of the Sea). Om ansökan beviljas kommer den ge Sverige och övriga projektpartners en medfinansiering som bidrar till HELCOM-målet att samtliga farvatten som trafikeras av kommersiell sjöfart ska vara sjömätta med moderna metoder och IHO-standard till år 2020. Partners från samtliga EU-länder runt Östersjön förutom Polen deltar i FAMOS där Sjöfartsverket är projektledare.

Sjömätning har under året genomförts i planerad omfattning. Mätningar på grundare vatten och ett nio dagars långt fartygshaveri har dock gett en något lägre sjömätt yta än förväntat. Totalt har 5 241 km² sjömätts, vilket betyder att 48 procent av svenskt vatten nu är mätt med moderna metoder enligt internationell standard. Under året har regeringsuppdraget ”Miljörisker sjunkna vrak” genomförts vilket har innefattat metodutveckling, lokalisering, sjömätning och undersökning av ett antal utpekade vrak med potentiella miljörisker. Arbetet har skett i nära samarbete med Chalmers, Kustbevakningen och Statens Maritima Museer och slutredovisades till Näringsdepartementet i november. Sjömätning har också utförts i MSB-projektet ”Mätning på grunda vatten” samt i sju stycken andra externa uppdrag. Under året har det vidare utförts sjömätningssuppdrag i farledsprojekten Malmporten Luleå, i Marstrand-Uddevalla leden och Södertäljeleden. Ett antal mätplaner från externa sjömätningssaktörer har under året granskats i

samarbete med Transportstyrelsen. I projektet Marieholmsförbindelsen har sjömättningsfrågor hanterats och personal deltagit som kontrollant vid ramningsarbete. Geodetisk fältinmätning har utförts med totalt 236 inmätta objekt. En ny ramningsfarkost har börjat byggas på Dockstavavret med planerad driftsättning 2015.

Östersjödatabasen har under 2014 gått in i en förvaltningsfas. Arbetet med NSL, som syftar till kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinje, fortsätter i samverkan med Lantmäteriet och under året har bl.a. Bottenviken hanterats. Som ett resultat av detta arbete blir sjökortsprodukterna uppdaterade vilket är viktigt då användningen av elektroniska sjökort tillsammans med GPS ökar väsentligt. Projekt Gävle och Furusund är två områden som avslutats respektive påbörjats under året där sjökortsdatabasen fylls på med ny information.

Försäljningen av ENC och intäkterna för bilaterala royalties har under året varit högre än förväntat. Under året har en översyn av sjökortstryckningen, där möjligheter och kostnadseffektivitet undersökts för en så kallad Print on Demand-teknik, genomförts. Det nya prenumerationssystemet ”Pay As You Sail”, där fartyg inte behöver köpa hem en väl tilltagen portfölj med celler utan bara betalar för de ENC man faktiskt använt, har mottagits positivt.

Fototävlingen för sjöfolk 2014
Fotograf: Claus Jakobsen



Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del för att tillgodose kraven på hög sjötrafik-säkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Sjötrafik-information 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 sjöolyckor och skador på människa, miljö eller egendom. Centralerna är lokaliserade i Södertälje, Malmö, Göteborg och i Marstrand finns en s.k. kombicentral som även hanterar lotsbeställningar. I Södertälje finns funktionen Sweden Traffic, som erbjuder nationell nautisk service.

Under året har utvecklingsarbetet och arbetet med frågor i ett brett 24/7-perspektiv i olika samarbetsformer fortsatt. Prioriterade mål har varit utveckling av ett nationellt regelverk, nya tekniska stödsystem, en strukturerad anlöpsprocess, tydliga kompetens- och utbildningskrav samt att drift-sätta funktioner som ålagts Sjöfartsverket i EU:s övervakningsdirektiv. Samtidigt har mätningar av sjötrafikinformationsprocessens effektivitet och robusthet fortgått under året och svaga punkter i processen har identifierats och åtgärdats.

Tillsammans med Transportstyrelsen har arbetet med att utveckla ett nationellt regelverk med tydlig fördelning av myndighetsansvar inom området sjötrafikinformation fortsatt. En gemensam hemställan om en VTS-förordning beräknas lämnas till regeringen under 2015.

Ett inledande arbete inför upphandling av nytt VTS-system för Sound VTS har startats i samarbete med vår danska partner Søværnets

Operative Kommando (SOK). Samarbetet med sjöfartshögskolorna i Kalmar och Göteborg fortsätter och ett arbete har inletts som på sikt syftar till att en internationellt ackrediterad utbildning för VTS-operatörer ska vara tillgänglig i de nautiska programmen. Simulatormiljöer för VTS byggs upp på båda platserna för såväl träning som utbildning och som testplattformar i utvecklingsprojekt. IALA modellkurser för operatörer på nivåerna ”basic” och ”refresh” har färdigställts och planering för utbildning av ”on-the-job-training” har inletts.

Tillsammans med Göteborgs Hamn AB har utvecklingsarbetet i den gemensamma funktionen GotApp (Gothenburg Approach) fortsatt. Ett arbete med uppbyggnad av processtyrning av hamnanlöp med stöd av EU-projektet Mona Lisa 2.0 har inletts och ett nytt koncept som kallas Port CDM (Port Collaborative Decision Making) för planering och genomförande av anlöp ska arbetas fram inom ramen för Sea Traffic Management. Modellen är hämtad från flygsektorn och arbetet leds av Victoria Sweden ICT med Göteborgs Hamn som pilotstudie.

Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS och det obligatoriska fartygs-rapporteringssystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Tester av nya funktioner för digitalt ruttutbyte mellan land och sjö har inletts i samarbete med EU-projektet Mona Lisa 2.0 och Sea Traffic Management.



”Tillsammans med Göteborgs Hamn AB har utvecklingsarbetet i den gemensamma funktionen GotApp (Gothenburg Approach) fortsatt”

Loggförda ingripanden, VTS	2013	2014
Grundstötning	5	6
Kollision	0	4
Brand ombord	0	0
Inte under befäl	7	12
Nära miss	9	5
Närmar sig grunt vatten	25	17
Överträdelse av rapporteringskrav	2	5
Överträdelse av trafikseparering	5	2
Överträdelse för regelverk för lotsning	6	3
Fartyget större än tillåtet i farled	5	3
Draggning	6	14
Förorening	0	1
Övrigt	19	23
Totalt	89	95

I trafikcentralen i Södertälje har uppbyggnaden av den nationella nautiska tjänsten Sweden Traffic fortgått. Funktionerna för incidentrapportering i Safe Sea Net, TSS-övervakning, MSI/navigationsevarningar och nautisk felrapportering av sjösäkerhetsanordningar har driftsatts och inrättande av en kundsupport för Single Window har påbörjats. Sweden Traffic kommer att bli en multifunktion och ett projekt har därför inletts för anskaffning av ett nytt administrativt stödverktyg.

Den stora infrastruktursatsningen i Göteborg med nya Götaälv-förbindelser har pågått under året. Trafikverket är i full gång enligt avtal i Marieholmsområdet. Göteborgs Stad, som ska ersätta Göta-Älvbron, har ännu inte färdigställt sina planer men ett avtal har slutits om Sjöfartsverkets insatser i det kommande arbetet.

Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	-		
Övriga externa intäkter	1 995	1 855	2 281
Summa rörelseintäkter	1 995	1 855	2 281
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-26 443	-28 418	-32 424
Övriga externa kostnader	-7 567	-7 600	-7 254
Avskrivningar	-4 346	-4 652	-4 407
Summa direkta rörelsekostnader	-38 356	-40 670	-44 085
Resultat före indirekta rörelseposter	-36 361	-38 815	-41 804
Indirekta rörelseintäkter	1 515	1 417	1 459
Indirekta rörelsekostnader	-12 658	-11 250	-8 122
Rörelseresultat	-53 850	-48 648	-48 467

Personalkostnaderna ökar kontinuerligt under perioden till följd av tillkommande arbetsuppgifter, vilka under 2015 kommer uppnå sin fulla omfattning.



Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning, som ska öka sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handels-sjöfarten.

För att uppfylla satta säkerhets- och servicemålen finns en lotsningsorganisation som är uppdelad i tre huvudfunktioner:

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

Befälhavare på fartyg som är över 70 meter långa eller 14 meter breda, eller i vissa fall med mer än 4,5 meter djupgående, är i de flesta farleder lotspliktiga. Fartygsbefäl som ofta trafikerar viss farled kan efter prövning av Transportstyrelsen, för specifikt fartyg, erhålla ett farledstillstånd, som innebär ett medgivande att framföra fartyget utan att behöva anlita lots. Sjöfartsverket tillhandahåller även lots utanför svenskt inre vatten, så kallad öppensjölotsning. För att en 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.

Antalet lotsningar har minskat sedan 2010 som en följd av strukturella förändringar och lågkonjunktur. Mellan åren 2010 och 2013 sjönk antalet lotsningar med drygt 15 procent. Under inledningen av 2014 har minskningen fortsatt för att sedan stabiliseras på en låg nivå under andra kvartalet. Under andra halvåret har lotsningarna ökat något. Totalt uppgick antalet lotsningar under året till 32 581 (32 389) vilket motsvarar en ökning med knappt en procent jämfört med föregående år. Störst har ökningen varit inom

Marstrands lotsområde, vilket beror på ett lågt utfall under 2013 till följd av ett planerat underhållsstopp hos en större kund. I Göteborg har antalet lotsningar minskat för tredje året i följd och sedan 2011 har antalet lotsningar minskat med 19 procent eller 1 130 lotsningar.

Utöver lotsning utför verksamheten bl.a. sjötransporter och simuleringstjänster. Under året har flera fartygssimuleringar och skräddarsydda utbildningar i säkerhet och bordningsteknik genomförts.

Lotsavgiften höjdes med 5 procent i genomsnitt den 1 april 2014 som ett led i att nå full kostnadstäckning för lotsningsverksamheten, anpassad efter kundernas efterfrågan både vad avser geografisk lokalisering och service. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 88 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till drygt 75 procent.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Sjöfartsverkets e-tjänster. De flesta beställningar, ca 90 procent under 2014, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via vår webbtjänst.

Under året har arbetet med att minska bränsleförbrukningen i samband med lotsbåtstransporter fortsatt. Målsättningen är att minska bränsleförbrukningen per lotsning med 10 procent. Under 2014 har bränsleförbrukningen minskat med



nästan 8 procent jämfört med referensperioden mars 2012 till februari 2013.

Under året har den sjätte och sista nya lotsbåten levererats som Sjöfartsverket beställt från Finland. De nya lotsbåtarna skiljer sig från Sjöfartsverkets befintliga lotsbåtar genom bl.a. en lägre bränsleförbrukning, vilket beror på vikten och till viss del skrovformen samt val av propeller. Sjöfartsverket har även börjat använda hydrokopter, Arctic Ant, för lotsutsättning med minskad miljöpåverkan som följd. Den andra hydrokoptern levererades i början av 2014.

Lotsarna har en väl inarbetad grundutbildning SGFL (Svensk Grundutbildning För Lotsar) i enlighet med de rekommendationer som ställs

i IMO:s (International Maritime Organization) resolution A 960. Under året har en grundutbildning genomförts med fem deltagare. I lotsarnas utbildning ingår förutom grundutbildning även lokal utbildning, repetitionsutbildning och vidareutbildning, bland annat har två tillfällen med Advanced shiphandling genomförts i Polen där totalt 16 lotsar deltagit. I övrigt hålls löpande simulatorövningar för lotsarna från de olika lotsområdena samt för Red card lotsar. Under 2014 har 150 lotsar deltagit i övningar genomförda i Sjöfartsverkets simulator som är belägen vid Chalmers i Göteborg. Verkets lotsoperatörer och båtmän har också standardiserade grundutbildningar. Målsättning är att skapa ett mer enhetligt arbetssätt för de delar där det är möjligt.

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	437 865	459 692	482 900
Övriga externa intäkter	9 449	9 975	8 368
Summa rörelseintäkter	447 314	469 667	491 268
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-388 534	-420 743	-412 649
Övriga externa kostnader	-91 214	-87 616	-89 656
Avskrivningar	-24 804	-25 358	-21 927
Summa direkta rörelsekostnader	-504 552	-533 717	-524 232
Resultat före indirekta rörelseposter	-57 238	-64 050	-32 964
Indirekta rörelseintäkter	14 394	13 465	13 856
Indirekta rörelsekostnader	-120 248	-106 875	-77 160
Rörelseresultat	-163 092	-157 460	-96 268

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 april 2014. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 88 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till drygt 75 procent.

Antal lotsningar per lotsområde

	2014	2013	2012
Luleå	2 772	2 624	2 965
Gävle	3 009	3 190	3 273
Stockholm	3 916	4 239	3 853
Södertälje	3 167	3 133	3 366
Kalmar	4 890	4 687	4 759
Malmö	4 459	4 293	4 604
Göteborg	4 813	5 289	5 825
Marstrand	4 248	3 626	4 321
Vänern	1 307	1 308	1 411
Totalt	32 581	32 389	34 377

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor ansvarar för sjöräddningstjänsten och flygräddningstjänsten i Sverige. Verksamheten regleras även av internationella åtaganden som styrs utifrån FN-organen ICAO och IMO, samt de internationella konventioner som har antagits av Sverige. Sjö- och flygräddningen är ett civilt samhällsnyttigt samverkanssystem som bistår nödställda eller hjälpbehövande ur ett humanitärt perspektiv och utan ekonomiska incitament vid insatsen.

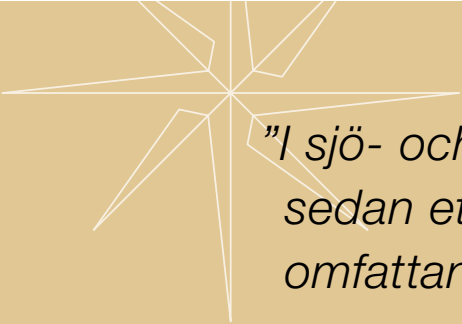
För den operativa ledningen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen driver Sjöfartsverket sjö- och flygräddningscentralen, JRCC (Joint Rescue Co-ordination Center), som ligger i Göteborg. Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddningen. Helikoptrarna, som har en insatstid på 15 minuter dygnet runt, året runt, är stationerade i Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby och Säve i Göteborg. I räddningsinsatser deltar även sjögående enheter från Sjöfartsverket.

Målsättningen för sjö- och flygräddningsverksamheten delas in i två delar, en för sjöräddningstjänst och en för flygräddningstjänst. Målsättningen för sjöräddningstjänsten 2014 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 95 procent på nationellt vatten och 92 procent på internationellt vatten. För flygräddningstjänsten var målsättningen under 2014

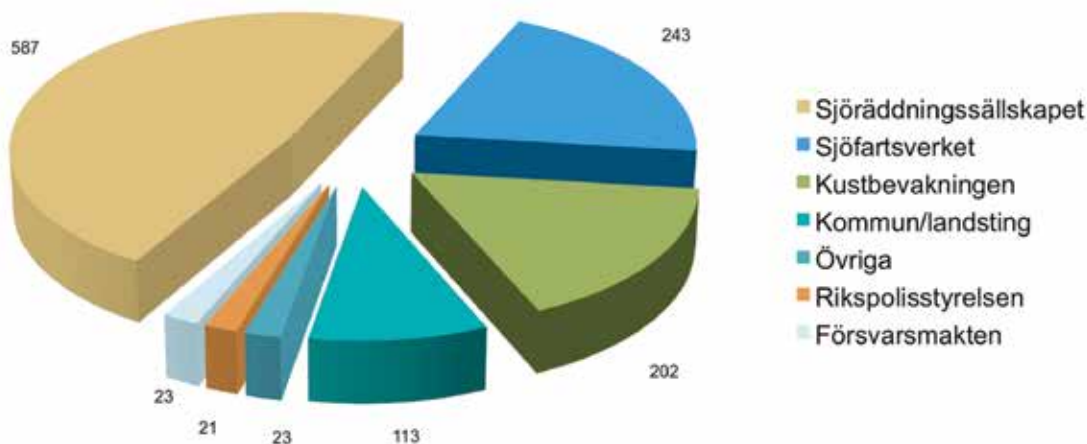
att lokalisera den nödställda inom 90 minuter med fungerande nödsändare och 24 timmar utan fungerande nödsändare i 90 procent av alla fall. Utfallet 2014 var 100 procent med fungerande nödsändare. Inget mätvärde finns för lokalisering av nödställda luftfartyg utan fungerande nödsändare p.g.a. för få insatser.

JRCC har under året genomfört 885 sjöräddningsinsatser varav 748 insatser har inneburit att räddningsenheter har engagerats. Av dessa var 13 på internationellt vatten. Antalet loggförda flygräddningsärenden uppgår till 626, varav 429 civila och 197 militära. Av de loggförda flygräddningsärendena ledde 38 stycken till efterforskningsinsats. Antal sjöräddningsuppdrag med engagerade enheter har därmed minskat med 27 eller ca 3,5 procent i jämförelse med 2013 medan antalet flygräddningsärenden har ökat med 84 eller drygt 15 procent.

Tabellen till höger visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2014 med sjögående och flygande enheter:



"I sjö- och flygräddningen pågår sedan ett antal år tillbaka flera omfattande förändringsprocesser"



I sjö- och flygräddningen pågår sedan ett antal år tillbaka flera omfattande förändringsprocesser. År 2014 har framför allt präglats av införlivandet av helikopterverksamheten direkt i Sjöfartsverket från dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB, vilket är ett led i det pågående arbetet med att säkerställa en långsiktigt hållbar sjö- och flygräddning. En ny gemensam organisation med förstärkt flygsäkerhetsfokus har samtidigt implementerats och helikopterverksamheten har under året införlivats i Sjöfartsverkets kvalitets- och miljöledningssystem. Dessutom har en ny underhållsorganisation med Part 145-tillstånd från Transportstyrelsen etablerats i det helägda dotterbolaget SMA Maintenance AB, vars uppdrag är att säkerställa god tillgänglighet i sjö- och flygräddningssystemet genom väl fungerande underhåll av räddningshelikoptrarna.

Övergången till ett nytt helikoptersystem anskaffat från den italiensk-engliska helikoptertillverkaren Agusta Westland har fortsatt med endast mindre tidsförskjutning jämfört med den ursprungliga planen. AW139 är en väl

beprövad räddningshelikopter som är certifierad enligt europeiska luftfartsmyndighetens (EASA) krav och optimal för svenska förhållanden. Fem helikoptrar av totalt sju har levererats och under året gått i operativ tjänst på baserna i Umeå och Ronneby efter att besättningarna har genomgått utbildning på det nya systemet. I samband med utbildningen har särskilt fokus lagts på utveckling av fjällflygningsförmågan för besättningarna vid Umeåbasen. Under senare delen av 2015 beräknas samtliga besättningar vara utbildade på AW139 och samtliga fem baser operativa. Med de nya räddningshelikoptrarna uppnås en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten.

På JRCC har en ny gemensam processplattform och drifthandbok för ledning och koordinering av räddningsinsatser tagits i bruk under året. Utvecklingen av ett nytt ärendehanteringssystem för ledning av räddningsinsatser har pågått under hela året och systemet kommer att tas i drift under 2015.



Utbildningar och regionala övningar har genomförts enligt plan. Totalt har 106 personer från samverkansorganisationer genomgått grundläggande SAR-utbildning i Sjöfartsverkets regi under 2014. Den regionala organisationen har genomfört kompetensaktiviteter i syfte att vidmakthålla sjö- och flygräddningsförmågan och samverka med de resurser som deltar i räddningsinsatser från bl.a. SSRS (Sjöräddnings-sällskapet), Kustbevakningen, Polisen och Försvarmakten samt Sjöfartsverkets egna resurser. Under året har ett 30-tal samverkansövningar genomförts i Sjöfartsverkets regi tillsammans med samverkansparterna.

Under året har Sjöfartsverket tecknat förlängda avtal med räddningstjänsterna i Storstockholm, Storgöteborg och Östra Blekinge om att tillhandahålla MIRG-kapacitet (Maritime Incident Response Group). Avtalen är likartade som för de tidigare RITS-avtalen (räddningsinsatser till sjöss) och gäller till utgången av 2016. I MIRG-styrkorna finns specialtränade brandmän som

ska kunna göra räddningsinsatser vid större fartygsolyckor. De är bl.a. tränade för att via helikopter ta sig ombord på fartyg för att göra räddningsinsatser och släcka bränder. Under hösten 2014 genomfördes en insats inom danskt sjöräddningsområde där MIRG-styrkan från Östra Blekinge deltog.

Regeringen har tidigare gett Sjöfartsverket i uppdrag att ”ta initiativ till ett utvecklat sjö- och flygräddningssamarbete i Östersjö-, Skagerrak- och Kattegattområdet i syfte att utveckla förmågan att genomföra sjö- och flygräddningsinsatser”. Som ett led i strävan att utveckla samarbetet med grannländerna har Sjöfartsverket deltagit i projektet Baltic Sea Maritime Incident Response survey (BSMIR) tillsammans med Östersjöländernas sjöräddningsmyndigheter. Projektets uppgift var att inventera Östersjöländernas nationella beredskapsplaner för stora olyckor till havs samt identifiera möjligheter att förbättra och utveckla det internationella sjöräddningssamarbetet i regionen. Sverige, Finland och Estland



har tillsammans fortsatt arbetet med gemensam planering av stora räddningsinsatser, s.k. MRO (mass rescue operations). Deltagande har även skett i IMO/ICAO Joint Working group samt Cospas-SARSAT, som är ett samverkansforum för det internationella satellitsystem som förmedlar positionsberäknade nödsignaler till berörda räddningscentraler.

Sjöfartsverket organiserade det svenska deltagandet i SAREX 2014, som genomfördes under maj månad på Bornholm. SAREX är ett räddningsövningskoncept som utvecklar metodiken för efterspaning och undsättning enligt de internationella manualerna IAMSAR. Vid övningen genomfördes fullskaliga koordineringsövningar

där räddningspersonalen tränades. För att engagera fler kuststater runt Östersjön i planeringen, har en internationalisering av SAREX-modellen påbörjats av Danmark tillsammans med Sverige och Tyskland. Målet med internationaliseringen är att kunna möta såväl vardagshändelser som sällanhändelser med en gemensam taktik. Sverige kommer att vara värdland för 2015 års internationella SAREX-konferens.

I slutet av november arrangerades det tredje officiella provet för sjöräddningshundar, där ytterligare två ekipage kunde godkännas. Under året har sjöräddningshundarna deltagit vid övningar och använts vid skarpa räddningsinsatser.

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr

	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	110 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	108 477	115 911	110 915
Summa rörelseintäkter	218 666	271 100	266 104
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-39 509	-173 073	-190 838
Övriga externa kostnader	-278 193	-201 904	-183 364
Avskrivningar	-1 486	-19 711	-43 662
Summa direkta rörelsekostnader	-319 188	-394 688	-417 864
Resultat före indirekta rörelseposter	-98 922	-123 588	-151 760
Indirekta rörelseintäkter	1 333	1 276	1 313
Indirekta rörelsekostnader	-11 392	-10 125	-7 310
Rörelseresultat	-110 581	-132 437	-157 757

Kostnaderna ökade 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. Införlivandet av helikopterverksamheten i Sjöfartsverket innebär att personalkostnaderna ökade medan övriga externa kostnader minskade jämfört med år 2013.



Myndighetsuppgifter

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

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

Säkerhet och beredskap

Under året har Sjöfartsverket fastställt en stödprocess för myndighetens skydd, säkerhet och beredskapsverksamhet. Processen består av delprocesserna riskhantering, upprätthålla säkerhetsskydd, upprätthålla krisberedskap och höjd beredskap, upprätthålla brandskydd, upprätthålla informationssäkerhet, kontinuitetsplanering samt hantera tillstånd för landskapsinformation. En viktig del i arbetet har varit att säkerställa en riskhanteringsprocess som verksamheten sedan använt vid årets övergripande riskanalys.

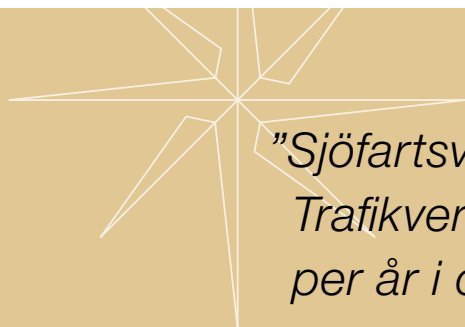
Krisberedskapsarbetet har även utvecklats vidare under året. En övning med den centrala krisledningsgruppen har genomförts där en ny metod för att fatta beslut i pressade situationer testades. Som ett resultat av bl.a. den övningen

har nya rutiner och instruktioner för krisstabsarbete tagits fram.

Transport- och näringspolitik

Sjöfartsverket har under året bistått andra myndigheter med uppgifter om sjöfartssektorn och även bidragit med kunskap och kompetens till regeringens arbete med framtagandet av en Nationell Maritim Strategi.

I enlighet med EU-direktiv 2010/65/EG ska medlemsstaterna införa elektroniska Single Window-system senast den 1 juni 2015. Syftet är att förenkla och samordna de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom en allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. I Sverige arbetar Sjöfartsverket tillsammans med Kustbevakningen, Tullverket och Transportstyrelsen för att införa ett myndighetsgemensamt system i nära dialog med sjöfartsnäringsen. Sjöfartsverket samordnar och driver det nationella arbetet. På internationell nivå deltar Sverige, genom Sjöfartsverket, i det av EU delfinansierade projektet AnNa MSW (Maritime Single Window). AnNa MSW är ett konsortium av 14 aktiva EU-länder, samt 10 observatörländer



”Sjöfartsverket hanterar i samverkan med Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga Fol-medel till sjöfarten”

och intresseorganisationer. Arbetet bedrivs i nära samarbete med Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) för att harmonisera Single Window medlemsländer emellan. Projektet har under året gått från utvecklingsfas till testfas där Sjöfartsverkets kunder får pröva systemet och bidra med synpunkter om vad som behöver utvecklas vidare.

Under året sammanställde Sjöfartsverket för tredje gången en hållbarhetsredovisning med utgångspunkt i det internationella ramverket Global Reporting Initiative (GRI). Sjöfartsverket fortsätter därmed att som en av få statliga myndigheter att på ett transparent sätt kommunicera sin påverkan på människorna, miljön och ekonomin i och runt den egna organisationen samt hur verket ständigt förbättrar verksamheten med avseende på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Sjöfartsverket har under 2014 arbetat med att ta fram en ny avgiftsstruktur mot bakgrund av att strängare regler för svavelinnehållet i fartygsbränslet införs från den 1 januari 2015 och Sjöfartsverket inte längre kan ge en svavelrabatt i farledsavgiftssystemet för något som då blir lagkrav. Arbetet utmynnade i ett förslag som innebär en sänkning av den fartygsbaserade farledsavgiften med sammanlagt 45 mkr från och med 2015, fördelat på en generell sänkning med 24 mkr och en höjning av det ekonomiska incitamentet för att vidta kväveoxidreducerande åtgärder med 21 mkr.

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

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 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.

Sjöfartsverket hanterar i samverkan med Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga FoI-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella transportplanen och i tidsperspektivet fram till 2025. Sjöfarten har därmed säkerställts en långsiktighet i medelstillelningen för sjöfartens FoI. En extern inriktningsgrupp är etablerad med företrädare för sjöfartssektorn, transportköparna och andra transportmyndigheter och forskningsfinansiärer för att få ett brett samråd för användningen av de offentliga FoI-medlen och processen för hantering av de offentliga FoI-medlen som ingår i Sjöfartsverkets certifierade ledningssystem.

Sjöfartsverkets simulatoranläggning i Göteborg uppgraderades under 2014 och fortsätter utvecklas för att fungera som effektiv utbildningsplattform för Sjöfartsverkets affärsbehov inom exempelvis lotsning, VTS och sjöräddning, men också som en testbänk i försöken kring Sea Traffic Management som tros kunna bidra med stora miljövinster och ekonomisk nytta för sjöfartsnäringen genom optimerad sjötrafik. Ett väl fungerande samarbete med akademien har etablerats och utvecklas kontinuerligt. Simulatorn är också ett naturligt verktyg för Sjöfartsverkets



utbildnings- och kompetensutvecklingsverksamhet samt som instrument vid olika farledsprojekt.

Det arbete som initierats i syfte att lyfta fram och främja utveckling och innovation inom Sjöfartsverket har resulterat i ett antal förslag och idéer. För att göra verklighet och säkerställa en fortsatt idékreation inom Sjöfartsverket för utveckling och innovation har verket initierat ett koncept om hur utvecklingsidéer inom Sjöfartsverket kan bli verklighet kallat "Drivbänk för Innovation". Sjöfartsverket initierar, driver och medverkar i en rad forsknings- och innovationsprojekt vilka levererar enligt plan, exempel på dessa är MONALISA 2.0, WINMOS, MICE, ACCSEAS och GOTRIS. Projekten genomförs i nära samverkan med privat näringsliv, akademien och andra myndigheter såväl nationellt i Sverige som i en internationell miljö. FoI-projekten bidrar till en förnyelse av sjöfarten, men de ger också spinn-off effekter där resultatet av projekten kan appliceras på Sjöfartsverkets verksamhetsområden och bidra till såväl förnyelse som effektivisering. EU:s nya forskningsprogram HORIZON 2020 öppnades i slutet av 2014 och bedöms innebära nya internationella FoI-uppdrag för Sjöfartsverket. Ett förberedelsearbete har satts igång för att säkerställa kontinuiteten i MONALISA-programmet för utveckling av Sea Traffic Management och för att säkra effekthemtagning.

Genom Sjöfartsverkets FoI-verksamhet har betydande medfinansiering från framförallt EU:s olika stödprogram erhållits och därmed bidragit till att minska bördan för avgiftskollektivet inom sjöfartssektorn. MONALISA 2.0 är ett projekt med 39 europeiska partners från tio länder med en budget på 24 miljoner euro. Projektet levererar enligt plan och syftar bl.a. till att definiera Sea

Traffic Management, ett koncept med inspiration från flygets SESAR-program för trafikledning och som bidrar till förbättrad miljöprestanda, ökad säkerhet och ökad effektivitet inom sjöfarten.

Ett nätverk av sammankopplade simulatorcenters i Sverige, Finland, Tyskland, Nederländerna, Spanien och Italien har etablerats där Sea Traffic Management kan testas, valideras och demonstreras. Simulatoretnätverket invigdes officiellt vid MONALISA 2.0 Midterm Conference i Barcelona i november. Det finns stora möjligheter att utnyttja simulatoretnätverket för andra applikationer och tester, exempelvis för gränsöverskridande sjöräddningsövningar i simulatormiljö. Projektet har bidragit till att ta fram ett gemensamt format mellan tillverkarna av navigations-utrustning så att en interoperabilitet kan säkerställas i informationsutbytet mellan fartyg och mellan fartyg och land. Detta har aldrig tidigare gjorts och resultatet ligger för slutligt fastställande hos internationella standardiseringsorgan.

Sjömansservice

Under år 2013 genomförde Sjöfartsverket en genomlysning av Sjömansservice verksamhet, vilken redovisades i inledningen av 2014. I samband med genomlysningen utfärdades en enkät till de aktiva sjömännen i syfte att få mer

Sjömansservice			
	2014	2013	2012
Antal fartygsbesök	8 068	7 508	7 457
Antal besök (stationer)	61 374	65 619	66 479
Antal transporterade sjömän	16 509	15 893	17 362

kunskap om vilka tjänster som kärnkunderna har störst behov av. Ett resultat som framkom var den höga kvaliteten som besökarna upplever genom Sjömansservice tjänster. Genomlysningen identifierade möjligheter att minska kostnaderna för verksamheten, vilket för 2014 har inneburit minskade bokinköp till Sjömansbiblioteket, färre motionsaktiviteter och ett avslutat samarbete i Port Said – vilket nu drivs vidare av de norska och danska välfärdsorganisationerna. Arbetet med att se över leverantörsavtal har fortlöpt och genererat ytterligare kostnadsminskningar.

Resultatet från genomlysningen blev en ny strategi för Sjömansservice. Strategin innebär dels

att Sjömansservice ska upprätta service till fler sjömän, i fler svenska hamnar, dels ska det framtida behovet av stationen i Antwerpen utredas. Under 2014 har arbetet inletts genom kontakter med och kartläggning av hamnarna i Oxelösund och Landskrona. Under hösten har servicen bredats genom effektiva samarbeten i de nämnda städerna och information på Sjömansservice webbplats seatime.se. En risk- och konsekvensanalys gällande en nedläggning av Antwerpenstationen har genomförts och Sjöfartsverket fortsätter arbetet med moderna logistiklösningar i avvaktan på utvecklingen av det svenskflaggade tonnage.

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Rörelsens intäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	38 796	81 077	59 717
Summa rörelseintäkter	38 796	81 077	59 717
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-37 928	-42 211	-40 329
Övriga externa kostnader	-41 956	-82 852	-62 947
Avskrivningar	-2 731	-441	-469
Summa direkta rörelsekostnader	-82 615	-125 504	-103 745
Resultat före indirekta rörelseposter	-43 819	-44 427	-44 028
Indirekta rörelseintäkter	2 273	2 126	2 188
Indirekta rörelsekostnader	-18 987	-16 875	-12 183
Rörelseresultat	-60 533	-59 176	-54 023

Ökningen av intäkter år 2014 om ca 42 mkr är främst ett resultat av ökade erhållna EU-bidrag samt ersättning för sjöfartsorienterat forsknings- och innovationsarbete från Trafikverket. Övriga externa kostnader ökar med ca 41 mkr under året och avser främst kostnader för forskningsuppdrag inom Fol-verksamheten samt utvecklingen av Single Window.

*Fototävlingen för sjöfolk
Fotograf: M Söderholm*



Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner på kontoret i Norrköping. Delar 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 internservice.

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 kunna redovisa rättvisande resultat för de olika kärnverksamheterna har kostnaderna och intäkterna för de gemensamma funktionerna fördelats ut via schabloner, som indirekta intäkter respektive kostnader, på dessa verksamheter.

Rederiet

Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet på ingående enheter utnyttjas för extern verksamhet

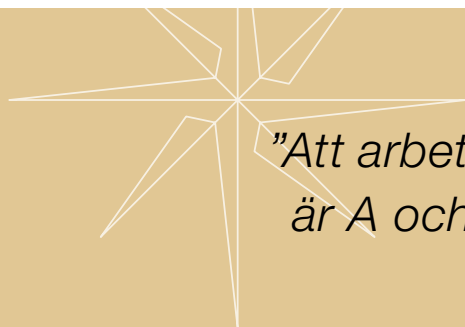
när så är möjligt. Rederiet eftersträvar en utökad extern uthyrning vilket möjliggör att egna resurser för den säsongsbundna verksamheten kan behållas, samtidigt som kostnaderna för den egna verksamheten minskar.

Kombinationsfartyget Baltica har under året huvudsakligen utfört sjömätningssupdrag inom ramen för Monalisa-projektet. Fyrbyggaren har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum.

De tre snabbgående lotsbåtar som levererades föregående år har visat sig vara ett framgångskoncept, vilket innebär att ytterligare tre båtar har kunnat anskaffas och driftsättas under 2014 genom den option som fanns i avtalet. En livstidsförlängning av en stor isgående lotsbåt har utförts och ett flertal lotsbåtar har fått nya motorer.

Scandica påbörjade under slutet av året en uppgradering av brygg- och maskinkontrollsystem och under året har även byggandet av en ny ramningsfarkost påbörjats.

På isbrytaren Ale har nya kontroll-, regler- och övervakningssystem installerats och tagits i drift. På Oden har, tillsammans med tillverkare, en ny typ av biologanläggning för att uppfylla kommande miljökrav utvecklats och installerats. Även



”Att arbeta med ständiga förbättringar är A och O för att driva utveckling”

biologanläggningen på Frej har modifierats för att uppfylla dessa krav. Installationerna har varit mycket framgångsrika och fartygen uppfyller med råge miljökraven. På Oden har även ett småskaligt test av en scrubberanläggning gjorts.

Sjöfartsverket har tillsammans med finska Trafikverket erhållit EU-bidrag för att genomföra ett antal aktiviteter i projektet WINMOS (Winter Motorways of the Sea). Dessa medel bekostar en del av livstidsförlängningen av isbrytarflottan, som pågått sedan några år tillbaka. På Ymer genomförs ett Common rail-projekt som syftar till att minska bränsleförbrukning och emissioner. Vidare genomförs projekt för att utreda det framtida isbrytarbehovet och hur framtidens isbrytare ska vara konstruerade.

Sjöfartsverkets fartygsflotta är relativt ålderstigen vilket har gett upphov till ett antal akuta insatser för att kunna säkerställa en fortsatt drift. Exempelvis har Baltica haft omfattande maskinproblem och Fyrbjörn har dockats p.g.a. problem med en bottenventil.

Kvalitets- och miljöledning

Arbetet med Kvalitets- och miljöledning har som utgångspunkt att förbättra, förenkla och förtydliga Sjöfartsverkets verksamhet. Målet för år 2014 var att certifiera hela Sjöfartsverkets verksamhet i både ISO 9001 och ISO 14001, vilket Sjöfartsverket fick besked om att det uppnått i januari 2015.

För att uppnå målet har ett gediget arbete genomförts inom Sjöfartsverket under året. Med utgångspunkt från den förreversion som genomfördes i slutet av år 2013 av revisionsorganet SP (Sveriges Tekniska Forskningsinstitut) ägnades våren åt att arbeta igenom de avvikelser som

framkom. Avvikelserna fanns framförallt inom området för ISO 14001, vilket är nytt för hela Sjöfartsverket. I princip alla internrevisorer har varit aktiva i arbetet att internrevidera samtliga orter och verksamheter, vilket är ett krav från SP innan en certifiering eller övertagande av befintlig certifierad verksamhet kan ske.

I september genomförde SP en revision på tio dagar som omfattade stora delar av Sjöfartsverkets verksamhet. Resultatet blev mycket bra och inga större avvikelser kom fram. Några mindre avvikelser framfördes och åtgärdades innan årsskiftet. Förbättringsförslagen som lades fram i den slutgiltiga rapporten utgör grund för vidareutveckling under 2015.

Implementeringen av ledningssystemet har fortsatt och fokus har legat på att ta fram utbildningsmaterial anpassat för verksamheten. Webbaserade utbildningar finns tillgängliga inom tre områden: introduktion till ledningssystemet, avfallshantering samt kemikaliehantering.

I januari 2014 införlivades helikopterverksamheten direkt i Sjöfartsverket. För att på ett bra sätt integrera verksamheten i ledningssystemet och säkerställa att kraven i ISO 9001 och ISO 14001 blev uppfyllda genomfördes en s.k. GAP-analys som utgjorde ett underlag för vidare arbete.

Att arbeta med ständiga förbättringar är A och O för att driva utveckling och ta till vara på lärdomar som gjorts. Under första halvåret genomfördes en förstudie för att utveckla hanteringen av förbättringar och avvikelser i Sjöfartsverkets förbättrings- och avvikelssystem. Resultatet blev en lista med förslag på förbättringar som succesivt har genomförts under andra halvåret.

Aktiviteter under året har även genomförts för att skapa en mer effektiv styrning av Sjöfarts-



verkets projektverksamhet. Det innefattar att ha god kontroll på status, kostnad och leverans från pågående projekt och program samt att skapa en möjlighet att mäta effektmålen, d.v.s. den effekt som projektens genomförande förväntas leda till.

De riktlinjer som finns rörande projektverksamhet, som baseras på projektstyrningsmodellen PPS, har integrerats med Sjöfartsverkets ledningssystem. Detta leder till en enhetlighet bland de olika typerna av riktlinjer, vilket kommer att ge förbättrat stöd för ett effektivt projektarbete. Under året har även nätverk och utbildningar arrangerats för att höja kunskapsnivån och förbättra förmågan att utveckla långsiktigt hållbara projekt.

Informationsteknik

IT-verksamheten på Sjöfartsverket, vars syfte är att genom en effektiv informationshantering möjliggöra Sjöfartsverkets fortsatta affärsutveckling, är mångfacetterad och omfattar allt mellan drift och utveckling av den tekniska infrastrukturen, användarstöd till förvaltning samt utveckling av verksamhetskritiska och även samhällsviktiga funktioner. Nyckelord i arbetet är effektivt resursutnyttjande, rationell informationshantering, samordning och integration, både internt och med externa parter.

Ur ett hållbarhetsperspektiv har arbete med konsolidering och virtualisering av Sjöfartsverkets serverpark fortsatt. En sänkning av elförbrukningen med sju procent jämfört med året innan har därigenom uppnåtts.

Arbetet med att formalisera Sjöfartsverkets IT-försörjningsstrategi har fortsatt. Syftet med IT-försörjningsstrategin är att säkerställa att fokus läggs på de IT-initiativ som ger maximal verksamhetsnytta samtidigt som en långsiktigt

kostnadseffektiv IT-leverans uppnås, med en optimal balans mellan internt och externt producerade IT-tjänster. Ett delresultat i arbetet är en förändrad intern IT-organisation som driftsattes i slutet av året. IT-försörjningsstrategin kommer att färdigställas under år 2015.

Ett omfattande arbete med att omarbete och realisera en ny IT-strategi har påbörjats med målet att ha en ny målarkitektur för Sjöfartsverkets IT-system klar under 2015. En av nyckelkomponenterna i den nya målarkitekturen är att etablera en funktion för effektiv informationsdelning, en s.k. Enterprise Service Bus.

Projektet att införa ett nytt ärendehanteringssystem för sjö- och flygräddningsledningen vid JRCC har fortsatt under år 2014. Projektet är nu inne i en intensiv leverans- och kvalitetssäkringsperiod och är beräknat att slutföras under hösten 2015.

Utvecklingen av BI-systemet (Business Intelligence) har varit fortsatt intensiv under 2014. Fokus har legat på statistikuppgifter för helikopter-verksamheten, fortsatt utveckling av beslutsstöd för chefer samt förbättrat informationsgränssnitt för HR-specialister.

Medieindex

Sjöfartsverket började under 2011 att mäta och följa upp genomslaget i media och medieindexet har tagits fram för samtliga år sedan dess. Medieindexet grundar sig på alla publicerade artiklar och inslag i tidningar, tidskrifter, radio och TV där sökordet Sjöfartsverket förekommer. Artiklarna räknas och bedöms utifrån om de är positiva, negativa eller neutrala, samt hur många mottagare de når. Medieindexet mäter alltså inte bara hur stort genomslag Sjöfartsverket har fått, utan framför allt om bilden har varit negativ eller positiv.

Indexet kan i praktiken endast användas för att jämföra olika perioder med varandra. Medieindexet för 2011 var 441,9. Året efter ökade det till 826,8. För 2013 ökade medieindexet ytterligare, till 1 120,5, för att sedan sjunka till 807,5 under 2014.

Antalet artiklar som nämnde Sjöfartsverket var under året 2 318, jämfört med 2 138 för år 2013. Att indexet sjunkit trots att volymen ökat har dels att göra med att Sjöfartsverket uppmärksammats i negativa sammanhang såsom ombyggnad av lokalerna i Norrköping, anställningsavtal samt 20-årsminnet av Estonias förlisning, dels att

antalet artiklar i rikspress minskat i jämförelse med 2013. Merparten av artiklarna som nämner Sjöfartsverket var dock neutrala eller positiva i tonen och berörde bland annat Göta älv-bron, renar som fastnat på en ö i Luleås skärgård, miljöfarliga vrak, Nossans grundstötning i Trollhätte kanal samt falska nödraketer. Antalet artiklar där Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddning nämns har fortsatt att öka under 2014, till viss del beroende på pressberedskapen som avlastar JRCC vid större insatser men även beroende på JRCC:s förmåga att kommunicera Sjöfartsverket som avsändare vid presskontakter i samband med mindre insatser.

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2013	Utfall 2014	Budget 2015
Intäkter			
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	12 103	10 147	10 970
Summa indirekta intäkter	30 303	28 347	29 170
Kostnader			
Personalkostnader	-134 623	-106 179	12 143
Övriga externa kostnader	-103 302	-104 867	-164 415
Avskrivningar	-15 229	-13 953	-10 170
Summa indirekta kostnader	-253 154	-224 999	-162 442
Rörelseresultat indirekta kostnader	-222 851	-196 652	-133 272

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden. I budgeten för 2015 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. Den förväntade minskningen av personalkostnaderna under 2015 beror uteslutande på ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden.



Personalredovisning

Sjöfartsverkets personal redovisas i grupper av anställda inom ledningskompetens, kärnkompetens och stödkompetens. I slutet av året arbetade sju procent inom ledningskompetens, 80 procent inom kärnkompetens och 13 procent inom stödkompetens. Sjöfartsverket har många olika yrkesgrupper representerade, bl.a. båtmän, lotsar, ingenjörer, piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Vid årets slut var antalet anställda 1 156 (1 104) vilket motsvarar 952 (899) årsarbetskrafter.

Nedan redovisas information utifrån Sjöfartsverkets kompetensförsörjningsprocess som innefattar attrahera, rekrytera, introducera, utveckla och avsluta.

Attrahera

Sjöfartsverket står inför stora pensionsavgångar och det är framför allt många båtmän, lotsar och ingenjörer som kommer att gå i pension. För att säkerställa det framtida kompetensbehovet har flera insatser gjorts under året, bl.a. har det gjorts en stor satsning på att attrahera och rekrytera genom sociala medier. Antalet som följer Sjöfartsverket både på Facebook och Instagram har ökat markant och vissa rekryteringar har skett via LinkedIn. I årets Karriärbarometer har Sjöfartsverket klättrat 16 platser i jämförelse med förra året och återfinns nu på plats 100 bland Sveriges mest attraktiva arbetsgivare för yrkesverksamma ingenjörer.

För att tillgodose det framtida kompetensbehovet har arbetet vad gäller praktikplatser och exjobb utvecklats. Numera erbjuder Sjöfartsverket praktikplatser inom ramen för Tekniksprånget, vars syfte är att få fler unga människor att välja teknikyrket. Sjöfartsverket är även med i Praktikantprogrammet som syftar till att erbjuda människor med funktionsnedsättning en praktik-

plats. Utöver detta har praktikplatser erbjudits på de egna fartygen via SUI (Sjöfartens utbildningsinstitut) som samarbetar med studenter från universitet och högskolor runt om i landet.

Rekrytera

Under året har 161 (40) personer rekryterats till Sjöfartsverket, varav 26 kvinnor och 135 män, cirka 100 av dessa rekryteringar berodde på verksamhetsövergångar från SMA Helikopter Rescue AB. Ett arbete har också påbörjats där syftet är att effektivisera och kvalitetssäkra alla rekryteringar.

Introducera

Ny kompetens har tillkommit genom att personal från dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB införlivades direkt i Sjöfartsverket i början av året. Bl.a. har stora satsningar genomförts för att ge introduktionsutbildningar till den nya personalen. Utöver detta har Sjöfartsverket under året anordnat två introduktionsutbildningar för nyanställda medarbetare.

Utveckla

Utveckla innefattar allt som har med utveckling av medarbetare, ledare och verksamheten att göra. Det kan t.ex. innefatta hälsofrämjande

arbete, kompetensutveckling, värdegrund och jämställdhet och mångfald.

Samverkan

Sjöfartsverket strävar efter att vara en hälsofrämjande organisation där fokus är att främja faktorer som bidrar till anställdas välmående. Det görs på många olika sätt, bl.a. genom att utveckla samverkan. Centrala samverkansgruppen har under året haft flera workshops i syfte att utveckla samverkansarbetet. En översyn har skett av samverkansavtalet och tillämpningen av det och full enighet råder om hur samverkan ska utvecklas framöver.

Värdegrund

Under året har Sjöfartsverkets medarbetare och ledare tillsammans tagit fram en gemensam värdegrund. 80 procent av de anställda har deltagit i en workshop kring våra kärnvärden, som är professionell, öppen och engagerad. Vidare har alla medarbetare fått möjlighet att delta i en workshop kring storytelling. Genom att fortsätta arbetet med värdegrund är förhoppningen att utveckla kulturen och arbetsmiljön, öka kundnöjdheten samt bli en mer attraktiv arbetsgivare.

Jämställdhet och mångfald

Sjöfartsverket har som målsättning att ha en organisation där alla behandlas på lika villkor och där ingen känner sig kränkt. Det innebär nolltolerans mot alla former av kränkningar. Jämställdhet och mångfald är en viktig del av värdegrunden och är något som ska beaktas i allt som görs, t.ex. marknadsföring, rekrytering och kompetensutveckling. Under året har Sjöfartsverket tillsammans med andra myndigheter arrangerat seminarier kring jämställdhet och mångfald. Syftet med seminarierna är att öka kunskapen kring dessa frågor inom myndigheterna.

I likhet med tidigare år har Sjöfartsverket cirka 20 procent kvinnor och 80 procent män anställda. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket år 2017 ska ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. För att lyckas med detta måste bl.a. marknadsföringen i sociala medier och skolor utvecklas ytterligare samt kompetensutvecklingen av chefer och medarbetare inom jämställdhets- och mångfaldsfrågor fortsätta.

Arbetsmiljö och hälsa

Under året har en särskild satsning på bygg- och arbetsmiljön gjorts. Nya rutiner har tagits fram vad gäller arbetsmiljöplan, byggarbetsmiljösamordnare samt riskbedömningar. Vidare har chefer och arbetsmiljöombud erbjudits utbildning i ett verktyg för uppföljning och revidering av arbetsmiljöarbetet. Det har även genomförts fem arbetsmiljöutredningar av den fysiska arbetsmiljön, tre arbetsmiljöombudsträffar samt en grundutbildning i arbetsmiljö.

Sjukfrånvaro

Sjöfartsverket har som målsättning att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 procent. Sjukfrånvaron för 2014 var 2,21 (2,57) procent, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens. Detta är ett stort problem i samhället och Sjöfartsverket har under året startat ett arbete med att undersöka hur detta ska hanteras inom organisationen. Chefer inom Sjöfartsverket har också fått utbildning i hur de ska hantera tidiga signaler på ohälsa, rehabilitering och riskbruk/skadligt bruk. På så sätt kan ohälsa upptäckas i ett tidigt skede och det finns möjlighet att förebygga eventuella sjukskrivningar.



Arbets-skador, tillbud och observationer

Under 2014 har 24 arbets-skador (innefattar arbetssjukdom och arbetsolyckor), 25 tillbud och 12 arbetsmiljöobservationer anmälts, vilket innebär att antalet arbets-skador har ökat medan tillbud och arbetsmiljöobservationer har minskat jämfört med föregående år. De flesta rapporterade skador, tillbud och observationer sker inom kärnverksamheten och är ofta kopplade till farledsarbeten och bordningar.

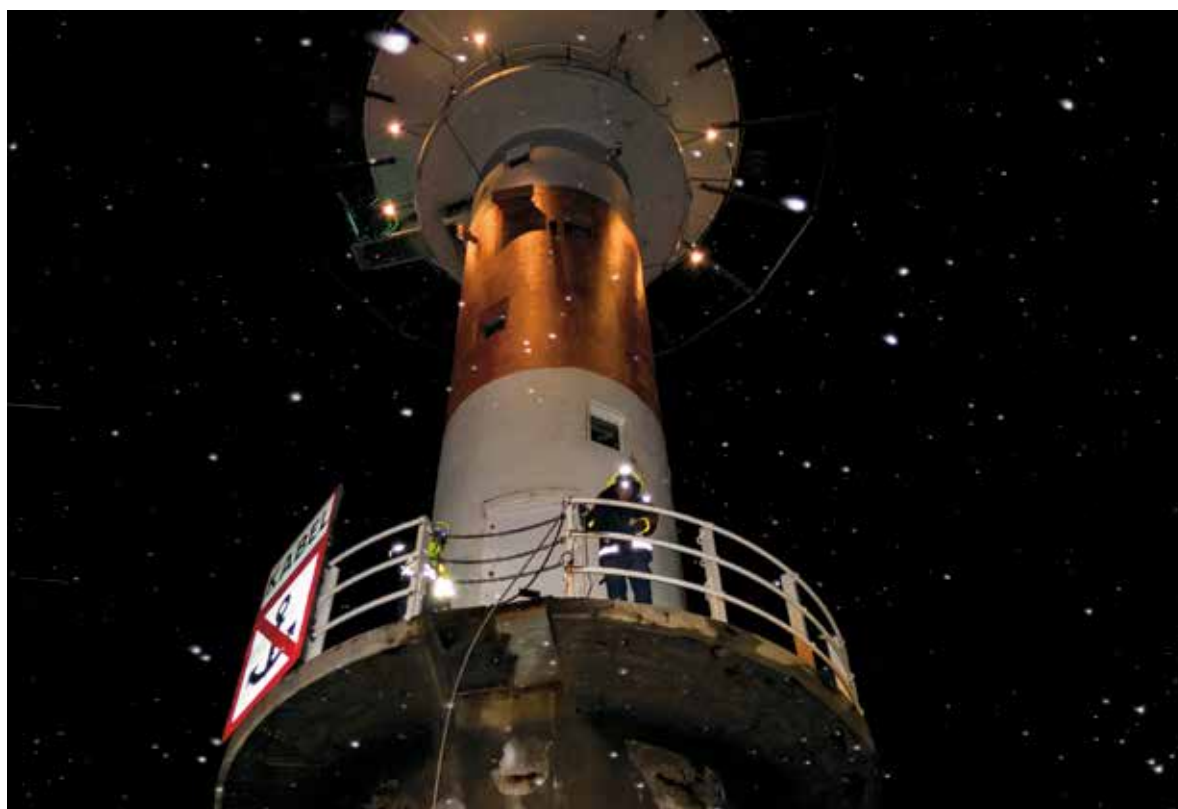
Kompetensutveckling

Alla tillsvidareanställda på Sjöfartsverket kan ansöka om bidrag från Trygghetsfonden. Kom-

petensutvecklingsinsatser via Trygghetsfonden breddar individens kompetens och bidrar till att personen blir mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Under året har Trygghetsfonden fått in 136 ansökningar, vilket är något färre än föregående år. Av dessa blev 115 ansökningar beviljade, vilket är något fler än föregående år.

Avsluta

Personalomsättningen under året uppgick till sju procent, vilket är samma nivå som föregående år. Många avslutade sin anställning p.g.a. pensionsavgångar och i övrigt är personalomsättning låg.



Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Kommentarer till

Affärsverkets resultaträkning

Rörelseresultatet för Affärsverket har förbättrats med 377 mkr jämfört med föregående år och uppgår till 346 mkr. Av resultatförbättringen beror 345 mkr på det tillfälliga extra anslag om 300 mkr per år under åren 2014-2016 som Sjöfartsverket har tilldelats i syfte att stärka den finansiella ställningen och därigenom undvika avgiftshöjningar, samt 45 mkr i permanent ökning av anslagen för sjö- och flygräddning.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 337 mkr, som i sin helhet har avsatts till resultatutjämningsfonden.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter, övriga intäkter samt anslag över statsbudgeten. 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 Mona-Lisa. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. Lotsavgifter tas ut vid anlåtande av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Rörelseintäkterna uppgick till 2 354 (1 920) mkr och har därmed ökat med 434 mkr. Sjöfartsavgifterna ökade med 52 mkr och uppgick till 1 399

(1 347) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 59 (70) procent.

Intäkterna från farledsavgifter ökade under året med 30 mkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen ökade med 19 mkr medan intäkten från den godsbaseade delen ökade med 11 mkr jämfört med föregående år. Volymmässigt ökade godset med drygt 7 miljoner ton (5 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 460 mkr och har därmed ökat med 22 mkr jämfört med föregående år. Den avgiftshöjning med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 april 2014, beräknas ha påverkat intäkten med cirka 18 mkr. I antal räknat ökade lotsningarna med 192 eller knappt 1 procent till 32 581. Det totala antalet anlöp minskade med 262 till 98 922.

Anslagen har ökat med 345 mkr jämfört med föregående år, varav 300 mkr avser de tillfälliga anslag som Sjöfartsverket har tilldelats under åren 2014-2016 i syfte att stärka den finansiella ställningen och därigenom undvika avgiftshöjningar. Resterande 45 mkr avser en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning.

Övriga intäkter har ökat med 37 mkr. Ökningen förklaras främst av fakturerade kostnader som ökat med 49 mkr, varav 32 mkr avser projekt som finansieras av de statliga anslagsmedel för sjöfartsforskning som Sjöfartsverket erhållit från Trafikverkets anslag och 8 mkr avser intäkter för underhållsarbete avseende Försvarmaktens militära sjöledsobjekt. Intäkter för försäljning inom verksamhetsområdet sjögeografi har ökat med 6 mkr medan uppdragsintäkterna inom samma verksamhetsområde har minskat i samma omfattning. Intäkter för vidareförsäljning har minskat med 11 mkr till följd av mins-

*Fototävlingen för sjöfolk
Fotograf: Per Karlsson*



kad vidareförsäljning av drivmedel i samband med uthyrning av isbrytaren Frej till Finska Trafikverket. Intäkterna för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg har däremot ökat med 7 mkr till följd av utökade externa uppdrag för isbrytaren Oden. Övriga bidrag har minskat med 14 mkr, vilket främst avser minskade EU-bidrag för projektet Mona-Lisa. Intäktskorrigeringar i form av valutakursvinster och återvunna kundförluster har ökat med 3 mkr, medan realisationsvinsterna har ökat med 1 mkr. Intäkter avseende skadestånd har ökat med 2 mkr, vilket främst avser ersättning för skador vid grundstötningar och påkörning av slussar.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med 57 mkr eller knappt 3 procent, och uppgick till 2 008 (1 951) mkr. Personalkostnaderna har ökat med 148 mkr. Kostnaden för löner och ersättningar har ökat med 95 mkr, varav 85 mkr avser personalhelikopterverksamheten, som införlivades direkt i Sjöfartsverket under första kvartalet genom övergång av verksamhet från dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB. Lönerrevisionen beräknas ha påverkat lönerna med 13 mkr. Kostnader för lönetillägg har ökat med 8 mkr. Intern tid avseende investeringsprojekt har ökat med 4 mkr och påverkar därmed kostnaden positivt. Förändring av upplupna löner har minskat kostnaden med 5 mkr medan kostnadsersättningarna har ökat med 2 mkr. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner har ökat med 50 mkr, varav ökningen av arbetsgivaravgifter uppgår till 33 mkr. Kostnaderna för förändringen i pensionsskulden har minskat med 2 mkr. Minskningen har dock påverkats av förändrat antagande om hur stor del av den antastbara delen i pensionsskulden som kommer att nyttjas, vilket har ökat kostnaden för pensionsskulden med 17 mkr. Övriga sociala kostnader har ökat med 19 mkr. Övriga personalkostnader har ökat med 4 mkr.

Årsarbetskraften under 2014 uppgick till 952,4 (899,4) varav 176,5 (163,0) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 632 (525) mkr.

Övriga externa kostnader minskade med 106 mkr, vilket motsvarar 11 procent. Drivmedelskostnaderna har minskat med 26 mkr till följd av lägre förbrukning då isvintern var mild. Kostnaderna för externa sjömätningstjänster har minskat med 27 mkr. Kostnaderna för reparation och underhåll har ökat med 25 mkr vilket främst beror på tillkommande underhåll av räddningshelikoptrarna. Kostnader för köpta helikoptertjänster har minskat med 129 mkr, till följd av att verksamheten införlivades i Sjöfartsverket under första kvartalet och kostnaderna därefter redovisas i det kostnadsslag där de har uppstått. Kostnaderna för köpta tjänster har ökat med 38 mkr, varav 45 mkr avser ökade kostnader för forskningsverksamhet, som finansieras via anslag från Trafikverket, medan köpta tjänster avseende muddring har minskat med 9 mkr. Kostnader för IT-utrustning och IT-konsulter har ökat med 10 mkr. Resekostnaderna har ökat med 10 mkr, främst som en följd av införlivande av helikopterverksamheten medan övriga kostnader har minskat med 7 mkr.

Avskrivningskostnaden har ökat med 15 mkr jämfört med föregående år, vilket främst avser de nya räddningshelikoptrarna som har tagits i operativ drift under året.

Finansiella intäkter och kostnader

De finansiella intäkterna avser främst ränta på tillgodohavande på Riksgälden och plusgirokonton samt valutakursvinst till följd av omvärdering av deposition i USD till balansdagens kurs. Årets utfall innebär en minskning med 0,5 mkr beroende på låga räntesatser och ett lägre tillgodohavande hos Riksgälden till följd av stora investeringsutgifter i verksamheten.

De finansiella kostnaderna har minskat med 19 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 64 (202) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

Rörelsens intäkter

Tillkommande intäkter i koncernen avser försäljning av drivmedel, reservdelar samt tekniker-tjänster för underhåll av helikopter.

Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 8 mkr lägre än affärsverkets, vilket beror på eliminering av den försäljning som har skett inom koncernen.

Resultaträkning, 1000 kr

	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2014-01-01- 2014-12-31	2013-01-01- 2013-12-31	2014-01-01- 2014-12-31	2013-01-01- 2013-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	520 403	501 361	520 403	501 361
Farledsavgifter, gods	1	419 357	407 967	419 357	407 967
Lotsavgifter	2	459 692	437 865	459 692	437 865
Anslag		550 592	205 592	550 592	205 592
Övriga externa intäkter	3	404 235	367 199	399 297	366 376
Summa rörelseintäkter		2 354 279	1 919 984	2 349 341	1 919 161
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4	-961 166	-813 271	-996 839	-948 253
Övriga externa kostnader	5	-884 956	-990 983	-841 382	-854 187
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-162 180	-146 830	-162 321	-147 294
Summa rörelsekostnader		-2 008 302	-1 951 084	-2 000 542	-1 949 734
Rörelseresultat	7	345 977	-31 100	348 799	-30 573
Transfereringar					
Anslagsintäkter		25 085	25 085	25 085	25 085
Externa kostnader		-25 085	-25 085	-25 085	-25 085
Summa transfereringar		0	0	0	0
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	8	2 199	2 658	2 203	2 697
Finansiella kostnader	9	-10 985	-29 992	-10 922	-29 581
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		337 191	-58 434	340 080	-57 457
Bokslutsdispositioner	10	-337 191	-	-337 191	-
Resultat före skatt		0	-58 434	2 889	-57 457
Skattemotsvarighet	11	-	-	504	-
ÅRETS RESULTAT		0	-58 434	3 393	-57 457



Kommentarer till affärsverkets balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 3 453 mkr, vilket är en ökning med 330 mkr.

Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 398 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i nya räddningshelikoptrar, nytt kustradionät och nya lotsbåtar.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 321 mkr, vilket är en minskning med 47 mkr jämfört med föregående år.

Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 517 (2 518) 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 pensionskulden som kan uppstå när den är till fullo aktualiserad. Avsättningen är oförändrad jämfört med föregående år.

För pensioner enligt övergångsbestämmelser har nyttjandegraden justerats från 30 procent till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013. Förändringen har ökat pensionsskulden inklusive löneskatt med 17 mkr.

Pensionsskulden är i enlighet med försiktighetsprincipen beräknad enligt 2014 års beräkningsgrund. Om 2015 års beräkningsgrund hade använts hade personalkostnaderna reducerats med 136 mkr.

Resultatutjämningsfonden

Den resultatutjämningsfond som uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 var konstant fram till 2003 då det klargjordes att fonden kunde klassas som fritt eget kapital. Styrelsen har beslutat att under vissa förutsättningar använda fonden som den från början var avsedd, det vill säga att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Under 2003 gjordes en upplösning av fonden på 41 mkr baserat på de ökade kostnader som den kraftigare isutbredningen förorsakade. Under 2004 gjordes en avsättning på 41 mkr till fonden eftersom pensionsskulden minskade på grund av att skulden varit för högt räknad året innan, med en positiv resultat effekt 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 engångskaraktär. Under 2007 löstes 376 mkr av fonden upp för att täcka det underskott som uppstod till följd av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden, beslutade av SPV:s styrelse. Under 2008 gjordes en avsättning om 58 mkr, varefter fonden uppgick till 82 mkr. Under 2009 löstes 75 mkr av fonden upp för att delvis täcka årets underskott. Under åren 2010-2013 gjordes inga avsättningar till

eller upplösningar från resultatutjämningsfonden. Hela resultatet per 2014-12-31 vilket uppgår till 337 mkr, avsätts till resultatutjämningsfonden i syfte att återställa det egna kapitalet.

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 2014 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet före skatt är noll.

Kommentar till koncernens balansräkning

Koncernens balansomslutning uppgår till 3 457 mkr, vilket är 4 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

På skuldsidan tillkommer framförallt kortfristiga skulder varav merparten är personalrelaterade.



Balansräkning, 1 000 kr

TILLGÅNGAR	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	12				
Licenser och köpta programvaror		8 846	10 548	8 846	10 548
Egenutvecklade datasystem		7 539	10 683	7 539	10 683
Pågående nyanläggningar		17 530	5 900	17 530	5 900
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		33 915	27 131	33 915	27 131
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	13				
Skepp		530 522	541 380	530 522	541 380
Helikoptrar		517 999	-	517 999	-
Inventarier, verktyg och installationer		84 597	100 206	85 082	101 702
Byggnader, mark och annan fast egendom		1 028 936	1 058 880	1 029 128	1 058 880
Pågående nyanläggningar		356 974	597 412	356 974	597 412
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		2 519 028	2 297 878	2 519 705	2 299 374
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i koncernföretag	14	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	15	30 312	18 025	31 626	56 663
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		35 012	22 725	31 626	56 663
Summa anläggningstillgångar		2 587 955	2 347 734	2 585 246	2 383 168
Omsättningstillgångar					
<i>Varulager m.m.</i>					
Varulager	16	100 582	76 740	100 582	86 921
<i>Summa varulager m.m.</i>		100 582	76 740	100 582	86 921
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	17	286 547	181 221	287 071	182 004
Övriga fordringar	18	55 378	29 729	57 142	33 174
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	101 808	119 218	101 603	120 046
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		443 733	330 168	445 816	335 224
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	20	201 713	266 094	201 713	266 094
Kassa och bank	21	119 100	101 971	123 469	107 456
<i>Summa kassa och bank</i>		320 813	368 065	325 182	373 550
Summa omsättningstillgångar		865 128	774 973	871 580	795 695
SUMMA TILLGÅNGAR		3 453 083	3 122 707	3 456 826	3 178 863

Balansräkning, 1 000 kr

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Affärsverket		Koncernen	
		2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
<i>Bundet eget kapital</i>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
Summa bundet eget kapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Fritt eget kapital</i>					
Resultatutjämningsfond		344 105	6 914	344 105	6 914
Balanserat resultat		-538 003	-479 570	-534 934	-477 477
ÅRETS RESULTAT		0	-58 434	3 393	-57 457
Summa fritt eget kapital		-193 898	-531 090	-187 436	-528 020
Summa eget kapital	22	252 214	-84 978	258 676	-81 908
<i>Avsättningar, räntebärande</i>					
Avsatt till pensioner	23	2 517 067	2 518 297	2 517 890	2 522 683
Summa räntebärande avsättningar		2 517 067	2 518 297	2 517 890	2 522 683
<i>Avsättningar, övriga</i>					
Övriga avsättningar	24	56 012	6 871	56 012	41 979
Summa övriga avsättningar		56 012	6 871	56 012	41 979
<i>Långfristiga skulder</i>					
Skulder till Riksgälden	25	240 000	240 000	240 000	240 000
Summa långfristiga skulder		240 000	240 000	240 000	240 000
<i>Kortfristiga icke räntebärande skulder</i>					
Leverantörsskulder		106 640	171 891	105 147	171 355
Skulder till koncernföretag	26	3 946	4 349	-	-
Skatteskulder	27	-	-	-	-
Övriga skulder	28	22 308	13 865	23 501	17 134
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	254 896	252 412	255 600	267 620
Summa kortfristiga icke räntebärande skulder		387 790	442 517	384 248	456 109
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 453 083	3 122 707	3 456 826	3 178 863
Poster inom linjen	30				
Antastbara pensionsförpliktelser		56 052	80 253	56 052	80 253
Ansvarsförbindelser		175 784	175 784	175 784	175 784
Ställda säkerheter		Inga	Inga	823	3 530



Anslagsredovisning				
Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	0	388 308	-388 308	0
22 01 005	0	162 284	-162 284	0
22 01 008	0	25 085	-25 085	0
Totalt utgiftsområde 22	0	575 677	-575 677	0

Anslag 22 01 004

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

Villkor

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

Anslag 22 01 005

Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för verksamheten i Trollhätte kanal och Säffle kanaler m. m.

Villkor

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

Anslag 22 01 008

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

Villkor

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.

Finansieringsanalys 1 000 kr

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
RÖRELSEN				
Årets resultat före avskrivningar	508 157	115 730	511 120	116 721
Realisationsvinster	-4 111	-2 813	-4 111	-2 813
Realisationsförluster	7 218	1 678	7 218	1 683
Finansiella intäkter	2 199	2 658	2 203	2 697
Finansiella kostnader	-10 985	-29 992	-10 922	-29 582
Betald inkomstskatt	-	-	504	-
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	502 478	87 261	506 012	88 707
Förändring av varulager	-23 842	5 110	-13 661	4 580
Förändring av kortfristiga fordringar	-113 565	27 625	-110 592	16 154
Förändring av kortfristiga skulder	-54 727	85 371	-71 861	63 761
Kassaflöde före investeringar	310 344	205 367	309 898	173 202
Investeringar				
Investeringar i anläggningstillgångar	-397 771	-387 081	-397 094	-387 107
Försäljning av anläggningstillgångar	4 551	2 980	4 551	2 980
Nettoinvesteringar i rörelsen	-393 220	-384 101	-392 543	-384 127
Kassaflöde efter investeringar	-82 876	-178 734	-82 645	-210 925
Finansiering				
Förändring av långfristiga fordringar	-12 287	6 701	25 037	489
Förändring av långfristiga skulder	-	216 092	-	240 000
Förändring av pensionsskuld	-1 230	20 665	-4 793	22 280
Förändring av övriga avsättningar	49 141	1 882	14 033	6 794
Periodens inbetalningsöverskott	-47 252	66 606	-48 368	58 638
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	368 067	301 461	373 550	314 912
Likvida medel vid periodens slut	320 815	368 067	325 182	373 550
Förändring i likvida medel	-47 252	66 606	-48 368	58 638



Investeringsutfall, 1000 kr

Verksamhet/Tillgångstyp	Affärsverket		Koncernen	
	2014-01-01- 2014-12-31	2013-01-01- 2013-12-31	2014-01-01- 2014-12-31	2013-01-01- 2013-12-31
Farleder				
Trollhätte kanal	6 300	13 873	6 300	13 873
Farledsförbättringar	4 451	2 334	4 451	2 334
Fast utmärkning	4 494	1 119	4 494	1 119
Flytande utmärkning	4 837	2 781	4 837	2 781
Arbetsfartyg	16 554	4 766	16 554	4 766
Kustradionätet	39 789	6 489	39 789	6 489
Övrigt	1 784	1 723	1 784	1 723
Summa	78 209	33 085	78 209	33 085
Isbrytning				
Livstidsförlängning Ale	7 806	6 708	7 806	6 708
Livstidsförlängning Frej	554	1 940	554	1 940
Livstidsförlängning Atle	347	3 715	347	3 715
Livstidsförlängning Ymer	265	7 690	265	7 690
Miljöanpassning huvudmaskin Ymer	905	3 890	905	3 890
Rening avloppsvatten Oden	1 099	1 200	1 099	1 200
Summa	10 976	25 143	10 976	25 143
Sjögeografisk information				
Utrustning till sjömätningfartyg	12 673	5 144	12 673	5 144
Utrustning för sjömätning	1 691	1 463	1 691	1 463
IT-system m.m.	831	1 257	831	1 257
Summa	15 195	7 864	15 195	7 864
Sjötrafikinformation				
Informationscentraler	1 793	61	1 793	61
Summa	1 793	61	1 793	61
Lotsning				
Lotsstationer	943	1 183	943	1 183
Lotsbåtar	38 090	27 216	38 090	27 216
Summa	39 033	28 399	39 033	28 399
Sjö- och flygräddning				
Räddningshelikoptrar och utrustning	213 286	272 290	213 286	272 316
IT-system m.m.	22 638	8 804	21 961	8 804
Summa	235 924	281 094	235 247	281 094
Gemensamma funktioner				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	16 641	11 435	16 641	11 435
Summa	16 641	11 435	16 641	11 435
Totala investeringar	397 771	387 081	397 094	387 107

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 som

infaller 2015-06-30. 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 2014.

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 resultateffekt i form av kursförlust.

Sjöfartsverkets avgifter faktureras alltid i SEK, varför inbetalningar i annan valuta är begränsade. Det förekommer dock att försäljnings- och uppdragsintäkter faktureras i annan valuta och

Sjöfartsverket erhåller dessutom regelbundet inbetalningar i EUR från olika EU-projekt. Dessa inbetalningar kan uppgå till relativt betydande belopp. Även utbetalningar i annan valuta förekommer regelbundet, vilket företrädesvis avser leverantörsbetalningar och vidarebefordran av EU-medel. Förekommande valutor är i huvudsak EUR och USD. Även leasingavtal och lån kan vara baserade på annan valuta. Detta innebär att Sjöfartsverket är exponerat för förändringar i valutakurser och att åtgärder för att begränsa exponeringen måste vidtas. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i valutakurser för att därigenom minimera risken för att kostnader till följd av valutakursförändringar uppstår. För att minimera såväl risk som kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Sjöfartsverket har valutakonton avseende EUR i Nordea och SEB samt USD i SEB.

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för år 2014 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 juni 2015. 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 2014 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 därför 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 negativa resultaten under perioden 2011-2013, vilka till sin helhet beror på faktorer utanför Sjöfartsverkets kontroll, ledde fram till en besvärlig finansiell situation som innebar en påtaglig risk för verksamheten. Sjöfartsverkets resultatutjämningsfond, vars syfte är att balansera resultat effekter, reducerades kraftigt 2007 till följd av den stora ökningen av verkets pensionsskuld som gjorde att 376 mkr av fonden löstes upp. De negativa resultaten under åren 2009-2012 resulterade i att resultatutjämningsfonden nästan tömdes och att den därmed förlorade sin funktion.

Vid utgången av år 2012 och 2013 var det egna kapitalet negativt och den tidigare starka finansiella ställningen såg ut att bli svår att återställa inom de närmaste åren även om resultaten under kommande år förväntades bli svagt positiva.

I syfte att förbättra den finansiella ställningen tilldelades Sjöfartsverket 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. Under 2014 utvecklades processen för riskhantering och en verksövergripande riskanalys genomfördes. Riskanalys genomförs årligen av alla verksamheter, som en del i planeringsprocessen och ska tillsammans med andra parametrar ligga till grund för verksamheternas planeringsarbeten.

Uppfyllelse av de ekonomiska målen

Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2014 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

- Resultatet efter skattemotsvarighet ska medge en räntabilitet på 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturykel.
- 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 negativ för 2014 och soliditeten uppgick till 7,6 procent.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 835 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Inga nya lån



har upptagits under 2014 och skulden uppgår per 2014-12-31 till 240 mkr.

Nettoprisindex har ökat med drygt 11 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 2004-2014. Från den 1 januari 2015 sänks farledsavgiften avseende bruttodelen med ca 45 mkr, vilket motsvarar den ökade anslagstilldelningen för sjö- och flygräddning.

Farledsprojekt

Sedan 2010 finansieras farledsprojekt som ingår i den nationella planen med anslagsmedel. Medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket ska genomföra de projekt som anvisas i planen. Det har från både Trafikverkets och Sjöfartsverket sida funnits en önskan om att samla hela den ekonomiska redovisningen avseende projekten i en och samma organisation för att underlätta den ekonomiska uppföljningen. Den ekonomiska redovisningen har således samlats hos Sjöfartsverket som har använt samma princip för dessa projekt som använts vid tidigare delfinansierade projekt. Kostnaderna för projekten redovisas på ett balanskonto och balanseras sedan av intäkterna från Trafikverket, s k nettoredovisning. Under 2013 och 2014 har diskussioner angående dessa projekt pågått mellan Sjöfartsverket och Trafikverket om huruvida ersättningen för dessa projekt utgör en skattepliktig omsättning för mervärdesskatt eller inte. Sjöfartsverket har uppfattningen att det föreligger ett uppdragsförhållande och att ersättningen

därmed är en skattepliktig omsättning, medan Trafikverket anser att det är fråga om ett lämnat bidrag. Frågan angående mervärdesskatt är lyft till Skatteverket som ännu inte har kommit med sin bedömning. I samband med denna fråga har ytterligare frågor väckts angående redovisningen av projekten, dels frågan om farledsarbetena utgör anläggningstillgång i Sjöfartsverket eller inte och dels huruvida den tillämpade redovisningsprincipen ger en rättvisande bild eller inte. Sjöfartsverket anser att endast de arbeten som sker i Sjöfartsverkets egna anläggningar ska redovisas som anläggningstillgång. Vad gäller den tillämpade nettoredovisningen av kostnader och intäkter har ESV uppmanat Sjöfartsverket att redovisa effekterna i årsredovisningens tilläggsupplysningar för 2014 i avvaktan på ovanstående utredningar.

Twister

Sjöfartsverket har handlagt ett omfattande ärende avseende uteblivna betalningar för lots- och farledsavgifter förmedlade av en skeppsmäklare, European Cargo Carriers AB, som sedan gått i konkurs. Ägarna/redarna som anlitat skeppsmäklaren har enligt uppgift gjort rätt för sig, dock via ett franskt bolag, men då det föreligger ett solidariskt betalningsansvar har Sjöfartsverket begärt ersättning av ägarna/redarna trots detta. En förlikning har träffats med det franska bolaget, men avtalet är i skrivande stund ännu inte undertecknat. Sjöfartsverket har reserverat hela beloppet som en kundförlust.

Sjöfartsverket har i en entreprenadupphandling inom det pågående Mälarprojektet hävt det upphandlade avtalet då tvist om tolkningen av vilka arbeten som ingår i upphandlingen har uppkommit. Något krav föreligger för närvarande inte från det upphandlade bolaget.



Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
	Affärsverket				
Resultaträkning	2014	2013	2012	2011	2010
Sjöfartsavgifter	1 399,5	1 347,2	1 390,9	1 415,5	1 305,0
Övriga externa intäkter	954,8	572,8	529,1	554,4	558,7
Summa rörelseintäkter	2 354,3	1 920,0	1 920,0	1 969,9	1 863,7
Externa kostnader	-1 846,1	-1 804,3	-1 921,0	-1 899,3	-1 829,3
Avskrivningar	-162,2	-146,8	-145,1	-137,1	-140,2
Summa rörelsekostnader	-2 008,3	-1 951,1	-2 066,1	-2 036,4	-1 969,5
Rörelseresultat	346,0	-31,1	-146,1	-66,5	-105,8
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter och kostnader	-8,8	-27,3	-47,5	-144,1	-11,4
Rörelseresultat efter finansiella poster	337,2	-58,4	-193,7	-210,6	-117,2
Bokslutsdispositioner	-337,2	-	-	-	-
Resultat före skattemotsvarighet	0	-58,4	-193,7	-210,6	-117,2
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	0	-58,4	-193,7	-210,6	-117,2
Balansräkning i sammandrag	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar	2 588,0	2 347,7	2 116,0	1 952,6	1 881,9
Omsättningstillgångar	865,1	775,0	741,1	869,7	942,9
Summa tillgångar	3 453,1	3 122,7	2 857,1	2 822,3	2 824,8
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital	252,2	-85,0	-26,5	167,1	377,7
Avsättningar	2 573,1	2 525,2	2 502,6	2 272,3	2 144,1
Långfristiga skulder	240,0	240,0	23,9	34,2	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	387,8	442,5	357,1	348,7	303,0
Summa eget kapital och skulder	3 453,1	3 122,7	2 857,1	2 822,3	2 824,8
Nyckeltal	2014	2013	2012	2011	2010
Kassalikviditet	197,1	157,8	184,6	226,6	290,3
Balanslikviditet	223,1	175,1	207,5	249,4	311,2
Sysselsatt kapital	2 872,8	2 590,1	2 486,8	2 497,7	2 525,3
Soliditet	7,3	Negativt	Negativt	5,9	13,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	12,1	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	32	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
ÅRSARBETSKRAFT	2014	2013	2012	2011	2010
Män	775,9	736,4	751,1	732,6	792,9
Kvinnor	176,5	163,0	169,3	178,4	189,6
Total årsarbetskraft	952,4	899,4	920,4	911,0	982,5
Omsättning per anställd, tkr	2 471,9	2 134,8	2 086,0	2 162,4	1 897,0
Medelantal anställda	2014	2013	2012	2011	2010
Män	931	900	894	894	789
Kvinnor	216	215	221	228	196
	1 147	1 115	1 115	1 122	985

Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr				
	Koncernen			
Resultaträkning	2014	2013	2012	2011
Sjöfartsavgifter	1 399,5	1 347,2	1 390,9	1 415,5
Övriga externa intäkter	949,9	572,0	530,6	556,4
Summa rörelseintäkter	2 349,3	1 919,2	1 921,5	1 971,9
Externa kostnader	-1 838,2	-1 802,4	-1 918,9	-1 908,3
Avskrivningar	-162,3	-147,3	-146,3	-251,4
Summa rörelsekostnader	-2 000,5	-1 949,7	-2 065,2	-2 159,7
Rörelseresultat	348,8	-30,6	-143,7	-187,8
Resultat från finansiella investeringar				
Finansiella intäkter och kostnader	-8,7	-26,9	-47,8	-22,7
Rörelseresultat efter finansiella poster	340,1	-57,5	-191,6	-210,5
Bokslutsdispositioner	-337,2	-	-	-
Resultat före skattemotsvarighet	2,9	-57,5	-191,6	-210,5
Skattemotsvarighet	0,5	-	-	-
Årets resultat	3,4	-57,5	-191,6	-210,5
Balansräkning i sammandrag	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31
TILLGÅNGAR				
Anläggningstillgångar	2 585,2	2 383,2	2 145,7	1 983,7
Omsättningstillgångar	871,6	795,7	757,8	865,6
Summa tillgångar	3 456,8	3 178,9	2 903,5	2 849,3
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
Eget kapital	258,7	-81,9	-24,5	167,2
Avsättningar	2 573,9	2 564,7	2 535,6	2 314,0
Långfristiga skulder	240,0	240,0	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	25,8
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	384,2	456,1	392,4	342,3
Summa eget kapital och skulder	3 456,8	3 178,9	2 903,5	2 849,3
Nyckeltal	2014	2013	2012	2011
Kassalikviditet	200,7	184,6	169,8	226,9
Balanslikviditet	226,8	174,5	193,1	252,9
Sysselsatt kapital	3 197,8	2 921,2	2 863,5	-
Soliditet	0,1	0,0	0,0	5,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,1	Negativt	Negativt	-
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	Negativt	Negativt	Negativt	-
Räntetäckningsgrad	32,1	0,9	2,5	5,5
ÅRSARBETSKRAFT	2014	2013	2012	2011
Män	802,9	850,0	853,3	836,1
Kvinnor	178,5	172,7	177,9	185,2
Total årsarbetskraft	981,4	1 022,7	1 031,2	1 021,3
Omsättning per anställd, tkr	2 393,8	1 876,6	1 863,3	1 930,8
Medelantal anställda	2014	2013	2012	2011
Män	958	1 000	997	986
Kvinnor	218	225	230	235
	1 176	1 225	1 227	1 221

Definitioner och nyckeltalsberäkningar

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

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 sjöfartssavgifterna 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 godsvoly- merna återigen minskade med 3 procent vilket följdes av ytterligare minskning med 1 procent under 2012. Under 2013 minskade godsvolymer- na med ytterligare drygt 6 procent vilket medförde avsevärt minskade intäkter. Under 2014 ökade godsvolymer- na med 5 procent. 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 syftat till att öka kost- nadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

Antalet lotsningar har under 2014 ökat med 192 eller drygt 0,5 procent efter att under 2013 ha 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 segrege- rade barlasttankar, bort ur lotstaxan. Under 2013 höjdes avgifterna med 5 procent per den 1 januari och per 1 juli infördes en ny taxa för den andra lotsen, vid lotsningar där två lotsningar krävs. Under 2014 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 april.

Även den fartygsbaserade delen av farledsavgiften har under 2000-talet 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. Under 2014 införlivades större delen av helikopterverksamheten avseende sjö- och flygräddning som tidigare bedrevs i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB i Sjöfartsverket. 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 pensionsskultsberäkningen.

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 framförallt innebar lägre drivmedelskost-

nader för isbrytare, medan isvintern 2013 var att betrakta som en normal isvinter. 2014 var en mild 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, påverkade 2011 års resultat med 134 mkr varav 121 mkr belastade finansiella kostnader och resterande 13 mkr externa kostnader. Under 2014 har större delen av verksamheten i SMA Helicopter Rescue AB införlivats i Sjöfartsverket. Verksamheten avseende tekniskt underhåll av helikoptrar införlivades i dotterbolaget SMA Maintenance AB per den 1 mars 2014.

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 BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3) vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Tidigare tillämpades årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd förutom BFNAR 2008:1 (K2) och BFNAR 2012:1 (K3). Övergången

har gjorts i enlighet med föreskrifterna i K3s kapitel 35. Övergången har inte medfört några förändringar i redovisade poster eller belopp.

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 BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). 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.

Ändrade redovisningsprinciper

För materiella anläggningstillgångar som finansierats eller delfinansierats av externa parter har anskaffningsvärdet historiskt reducerats med belopp motsvarande finansieringen. Under 2014 har redovisningsprincipen för anläggningstillgångar som delvis finansieras av externa medel förändrats. Bidragen redovisas som oförbrukade bidrag och löses upp i takt med att anläggningstillgången skrivs av. Tidigare tillämpades nettoredovisning där erhållna bidrag reducerade anskaffningsvärdet.

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 BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3) när det i en anlägg-



ning ingår komponenter med olika livslängd, vilket innebär att komponenterna skrivs av över sina respektive beräknade ekonomiska livslängder. För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-5 år
Egenutvecklade datasystem	5 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	5-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	30 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år
Bolagen	
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	20 år

Värdering av pågående arbete

Affärsverket tillämpar successiv vinstavräkning av de projekt som utförs för annans räkning. Avräkningen innebär att uppdragsinkomsterna och uppdragsutgifterna redovisas i förhållande till uppdragets färdigställande. Metoden resulterar i att intäkter, kostnader och resultat hänförs till den period under vilket arbetet utförts.

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden. I de fall leasetagaren enligt avtal är skyldig att anvisa köpare till restvärdet vid avtalets utgång har åtagandet redovisats som ansvarsförbindelse under poster inom linjen.

I dessa fall är tillgångens restvärde baserat på "soft market value" enligt oberoende värderingsinstitut.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

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. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2014-12-31. Bränslelagret värderas enligt principen först in – först ut (FIFU).

Kundfordringar

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

Utländska valutor

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

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

Statskapital

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

läggningstillgångarnas 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 avsättningar har redovisats i enlighet med reglerna BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3) och avser avsättningar för framtida tekniskt underhåll av helikoptrar samt avsättning för kostnader avseende omstrukturering.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

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

Den 1 januari 2003 trädde ett nytt pensionsavtal, PA-03, i kraft för anställda födda 1943 eller senare. PA-03 innebär en partiell övergång från förmånsbestämda till avgiftsbestämda pensioner, där ålderspension på inkomster över 7,5 basbelopp samt delar av ålderspension enligt övergångsregler för anställda födda 1943–1972 är förmånsbestämda. Det innebär att merparten

av de tillkommande pensionskostnaderna inte skuldförs i egen balansräkning. Istället betalas en månadsvis premie för den individuella ålderspensionen, IÅP, till SPV. Premier avseende såväl Kåpan som IÅP kostnadsförs.

För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv.

Den pensionsskuld som redovisas beräknas av SPV enligt de försäkringstekniska grunder som Nämnden för statens avtalsförsäkringar (NSA) fastställt. Under 1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till från och med 2014 till 44 procent (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 enlighet med den försiktighetsprincip som Sjöfartsverket har använt sedan beräkningsgrunden för pensionsskulden förändrades 2007 så redovisas den pensionsskuld som är minst förmånlig, vilket för 2014 innebär att pensionsskulden redovisas enligt 2014 års beräkningsgrund. Om 2015 års beräkningsgrund hade använts hade personalkostnaderna reducerats med 136 mkr.

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

Mervärdesskatter

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

Redovisning av farledsprojekt

Den ekonomiska redovisningen för farledsprojekt som ingår i den nationella planen och finansieras via anslag redovisas enligt den princip som

använts vid tidigare delfinansierade projekt. Kostnaderna för projekten redovisas på ett balanskonto och balanseras sedan av intäkterna, se k nettoredovisning. Då utredning kring redovisningen av farledsprojekt finansierade via nationella planen pågår, har ESV uppmanat Sjöfartsverket att redovisa bruttoeffekterna i årsredovisningens tilläggsupplysningar för 2014, vilket görs i not 7 Effekt av nettoredovisning.

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 skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsboks slutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Antal anställda

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

Avrundning

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

Noter

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

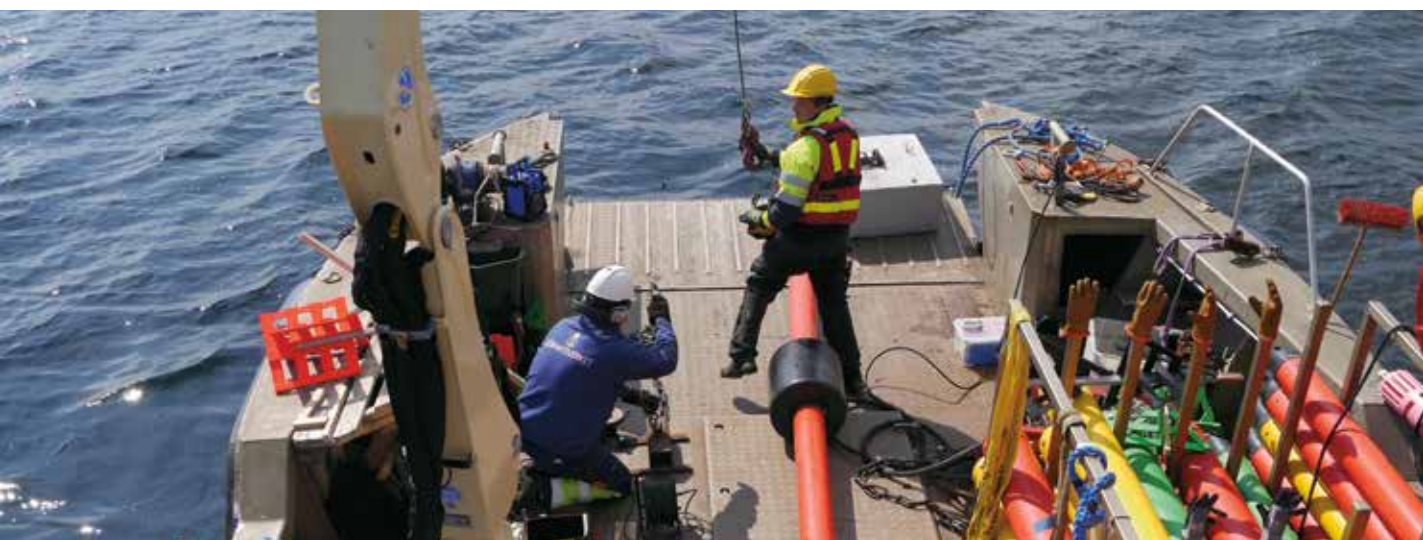
Not 1 Farledsavgifter

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

Farledsavgifter	2014	2013
Avgift på fartyg, lastfartyg	288 917	283 659
Avgift på fartyg, färjor	282 228	275 414
Reduktion för svavelintyg	-29 529	-30 316
Summa avgift på fartyg före rabatter	541 616	528 757
Rabatter på fartyg	-21 213	-27 396
Summa avgift på fartyg	520 403	501 361
Avgift på gods, lastfartyg	318 287	313 349
Avgift på gods, färjor	107 713	107 758
Summa avgift på gods före rabatter	426 000	421 107
Rabatter på gods	-6 643	-13 140
Summa avgift på gods	419 357	407 967
Summa farledsavgifter	939 760	909 328

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2014	2013	2014	2013
Luleå	25 130	24 181	32 566	32 977
Gävle	21 965	21 260	26 309	26 533
Stockholm	117 649	119 649	42 688	41 675
Södertälje	24 625	21 768	16 733	17 142
Kalmar	47 245	41 992	41 020	39 339
Malmö	138 837	145 050	95 545	97 840
Göteborg	105 002	103 971	97 513	104 826
Marstrand	58 851	48 563	68 619	55 549
Vänern/Trollhätte kanal	2 312	2 323	5 007	5 226
Summa	541 616	528 757	426 000	421 107



Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

	2014	2013
Luleå	34 351	31 586
Gävle	34 931	36 189
Stockholm	84 223	84 367
Södertälje	59 777	56 073
Kalmar	41 157	37 705
Malmö	49 391	46 738
Göteborg	75 520	77 882
Marstrand	66 385	54 385
Vänern/Trollhätte kanal	13 957	12 940
Summa	459 692	437 865

Not 3 Övriga externa intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Försäljning och royalty sjökort	31 944	25 759	31 944	25 759
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	6 217	15 004	6 217	15 004
Helikoptertjänster	50 147	47 310	50 147	47 310
Uthyrning	68 154	61 348	68 154	61 348
Bidrag	25 402	38 801	25 402	38 801
Fakturerade kostnader	83 679	34 820	83 679	34 820
Tjänster med fartyg	13 844	17 052	13 844	17 052
Ersättning för drift av broar	8 738	8 361	8 738	8 361
Realisationsvinster	4 111	2 813	4 111	2 813
Eurocontrolavgifter	54 175	51 799	54 175	51 799
Övriga rörelseintäkter	57 824	64 132	52 886	61 132
Intäkter från helikopterverksamhet	-	-	-	2 177
Summa övriga externa intäkter	404 235	367 199	399 297	366 376

Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör och styrelse

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Löner och ersättningar	598 249	505 648	618 424	583 611
Kostnadsersättningar	17 139	14 796	18 147	21 751
Årets pensionskostnader	117 313	100 790	120 266	115 989
Förändring av pensionsskulden	-3 838	15 692	-3 838	15 692
Löneskatt på pensionsskuld förändringen	-931	3 807	-931	3 807
Avgår finansiell del av pensionsskuld förändringen	-5 269	-27 669	-5 269	-27 669
Övriga sociala kostnader	221 232	187 452	228 185	217 349
Övriga personalkostnader	17 271	12 755	21 855	17 723
Summa personalkostnader	961 166	813 271	996 839	948 253

Sjukfrånvaro Affärsverket

	2014	2013
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,21%	2,57%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	42,78%	38,00%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	1,77%	1,88%
Kvinnor	4,05%	5,26%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	2,16%	1,96%
30-49 år	1,41%	1,76%
50 år eller äldre	3,10%	3,45%

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

Jan Sundling, styrelseordförande	57	Gert Nilson	28
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör	1 634	Marie Winslow Andersson	28
Eva Nypelius (t.o.m. 2014-06-30)	14	Erika Rosander	14
Eric Nilsson (t.o.m. 2014-06-30)	14	Erica Wass	28
Maria Jobenius	28	Lars-Erik Liljelund (fr.o.m. 2014-06-30)	14
Jan Törnqvist	28	Charlotte Svensson (2014-07-01 – 2014-09-30)	7

Personalrepresentanter

Tapani Hoffrén	389
Göte Karlsson	543
Patrik Wikand	867

Suppleanter för personalrepresentanter

Hans Fotmeijer	401
Lennart Johansson	327
Niklas Ohrmér	430
Lars Törnqvist (t.o.m. 2014-06-30)	442

Styrelseuppdrag i andra statliga myndigheter och aktiebolag

Jan Sundling	Aditro Logistics AB, SJ AB, Jan Sundling i Ytterkvarn AB, Corem Property Group AB
Maria Jobenius	Norsk Scania AS
Lars-Erik Liljelund	Forskningsrådet för miljö, areella näringar och Samhällsbyggande, Formas
Gert Nilson	Karlstads Universitets Holding AB, Bergsskolan Kompetensutveckling AB, Metallurgiska forskningsbolaget i Luleå MEFOR AB
Ann-Catrine Zetterdahl	Svenska Skeppshypotek, Svevia AB, Lighthouse, Sjöfartsverket Holding AB, Kustbevakningens Insynsråd

Not 5 Övriga externa kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Hyror	74 229	79 395	77 065	83 326
Drivmedel	91 056	116 922	91 056	125 786
Reparationer och underhåll	140 740	118 343	119 022	118 343
Helikoptertjänst	137	187 199	137	-
Extern bemanning	126 461	125 739	126 461	125 739
Extern sjömätning	-99	27 138	-99	27 138
Övriga köpta tjänster	217 684	121 525	188 171	115 292
IT-utrustning	19 733	14 471	19 733	14 471
Telekommunikation och post	19 452	21 571	19 452	21 571
Transportmedel	6 590	6 250	6 833	6 661
Resekostnader och transporter	46 926	36 350	49 675	44 520
Fastighetskostnader	28 775	26 899	28 775	26 899
Realisationsförluster	7 218	1 678	7 218	1 678
IT-konsulter	22 534	18 532	22 534	18 532
Övriga rörelsekostnader	35 500	41 973	37 329	46 312
Leasingkostnader helikoptrar	48 020	46 998	48 020	47 861
Övriga helikopteromkostnader	-	-	-	30 058
Summa övriga externa kostnader	884 956	990 983	841 382	854 187

Arvode till revisorer

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	901	734	901	734
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	269	336
- övriga uppdrag	134	-	134	-
Summa övriga externa kostnader	1 035	734	1 304	1 070

Not 6 Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Licenser och köpta programvaror	7 006	5 144	7 006	5 144
Egenutvecklade datasystem	3 878	3 980	3 878	3 980
Skepp	63 162	60 380	63 162	60 380
Helikoptrar	5 237	-	5 237	-
Inventarier, verktyg och installationer	33 357	26 318	33 494	26 782
Byggnader	17 183	18 325	17 187	18 325
Markanläggningar	32 357	32 683	32 357	32 683
Summa avskrivningar och nedskrivningar	162 180	146 830	162 321	147 294

Not 7 Effekt av nettoredovisning

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras via anslagsmedel och nettoredovisas i Sjöfartsverkets resultaträkning. Nedanstående uppgifter visar resultaträkningens utseende ifall bruttoredovisning hade skett, se avsnitt Farledsprojekt.

Affärsverket				
	Utfall nettoredovisade projekt 2014	Utfall i resultaträkning om bruttoredovisning 2014	Utfall nettoredovisade projekt 2013	Utfall i resultaträkning om bruttoredovisning 2013
Rörelsens intäkter				
Farledsavgifter, brutto		520 403		501 361
Farledsavgifter, gods		419 357		407 967
Lotsavgifter		459 692		437 865
Anslag		550 592		205 592
Övriga externa intäkter	163 471	567 706	245 657	612 856
Summa rörelseintäkter	163 471	2 517 750	245 657	2 165 641
Rörelsens kostnader				
Personalkostnader	-6 012	-967 178	-3 494	-816 765
Övriga externa kostnader	-156 839	-1 042 415	-244 756	-1 233 146
Periodiseringspost	-620		2 593	
Avskrivningar		-162 180		-146 830
Summa rörelsekostnader	163 471	-2 171 773	245 657	-2 196 741
Rörelseresultat		345 977		-31 100

Affärsverket				
	Utfall nettoredovisade projekt 2014	Utfall i resultaträkning om bruttoredovisning 2014	Utfall nettoredovisade projekt 2013	Utfall i resultaträkning om bruttoredovisning 2013
Rörelsens intäkter				
Farledsavgifter, brutto		520 403		501 361
Farledsavgifter, gods		419 357		407 967
Lotsavgifter		459 692		437 865
Anslag		550 592		205 592
Övriga externa intäkter	163 471	562 768	245 657	612 033
Summa rörelseintäkter	163 471	2 512 812	245 657	2 164 818
Rörelsens kostnader				
Personalkostnader	-6 012	-1 002 851	-3 494	-951 747
Övriga externa kostnader	-156 839	-998 841	-244 756	-1 096 350
Periodiseringspost	-620		2 593	
Avskrivningar		-162 321		-147 294
Summa rörelsekostnader	163 471	-2 164 013	245 657	-2 195 391
Rörelseresultat		348 799		-30 573

Not 8 Finansiella intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Ränteintäkter från Riksgälden	539	1 562	539	1 562
Ränteintäkter från bank	1	26	5	65
Ränteintäkter plusgiro	315	379	315	379
Valutaeffekt omvärdering depositioner	778	-	778	-
Övrigt	566	691	566	691
Summa	2 199	2 658	2 203	2 697

Not 9 Finansiella kostnader

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Finansiell del av pensionsskuldökningen	5 269	27 669	5 269	27 669
Ränta lån i riksgälden	4 891	1 223	4 891	1 223
Räntekostnader valutasäkring	361	405	361	405
Räntekostnader koncernbolag	130	441	-	-
Övriga räntor	334	254	401	284
Summa finansiella kostnader	10 985	29 992	10 922	29 581

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. För 2014 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då vinsten i enlighet med regeringens intentioner kommer att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

Dotterbolagen ska betala bolagsskatt.

	Affärsverket		Koncernen	
	2014	2013	2014	2013
Aktuell skatt för året	-	-	-148	-
Uppskjuten skatt	-	-	652	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	0	0	504	0

Not 12 Immateriella anläggningstillgångar**Affärsverket****Akkumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	44 145	486	-769	2 634	46 496
Egenutvecklade datasystem	37 669	735	-	-	38 404
Pågående nyanläggningar	5 900	14 265	-1	-2 634	17 530
Summa	87 714	15 486	-770	0	102 430

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2014 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	33 597	4 822	-769	37 650
Egenutvecklade datasystem	26 986	3 879	-	30 865
Summa	60 583	8 701	-769	68 515

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	46 496	-37 650	8 846
Egenutvecklade datasystem	38 404	-30 865	7 539
Pågående anläggningsarbeten	17 530	-	17 530
Summa	102 430	-68 515	33 915

Koncernen**Akkumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	44 145	486	-769	2 634	46 496
Egenutvecklade datasystem	37 669	735	-	-	38 404
Pågående nyanläggningar	5 900	14 265	-1	-2 634	17 530
Summa	87 714	15 486	-770	0	102 430

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2014 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	33 597	4 822	-769	37 650
Egenutvecklade datasystem	26 986	3 879	-	30 865
Summa	60 583	8 701	-769	68 515

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	46 496	-37 650	8 846
Egenutvecklade datasystem	38 404	-30 865	7 539
Pågående anläggningsarbeten	17 530	-	17 530
Summa	102 430	-68 515	33 915

Not 13 Materiella anläggningstillgångar

Affärsverket

Akkumulerade anskaffningsvärden:

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 707 269	38 405	-14 006	19 792	1 751 460
Inventarier m.m.	405 411	10 507	-34 028	2 334	384 224
Byggnader	759 172	6 109	-6 455	1 682	760 508
Markanläggningar	1 324 272	2 502	-	12 283	1 339 057
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	-	23 469	-	511 201	534 670
Pågående anläggningsarbeten	597 412	301 292	5 562	-547 292	356 974
Summa	4 800 233	382 284	-48 927	0	5 133 590

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2014 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Akkumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Skepp	1 165 889	63 854	-8 805	1 220 938
Inventarier m.m.	305 205	24 069	-29 647	299 627
Byggnader	543 274	17 183	-3 475	556 982
Markanläggningar	487 988	32 356	-	520 344
Helikoptrar	-	16 671	-	16 671
Summa	2 502 356	154 133	-41 927	2 614 562

Bokfört värde:

Huvudgrupp	Akkumulerade anskaffningsvärden	Akkumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 751 460	-1 220 938	530 522
Inventarier m.m.	384 224	-299 627	84 597
Byggnader	760 508	-556 982	203 526
Markanläggningar	1 339 057	-520 344	818 713
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	534 670	-16 671	517 999
Pågående anläggningsarbeten	356 974	-	356 974
Summa	5 133 590	-2 614 562	2 519 028

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2014 till 33 598 tkr.

Koncernen					
Ackumulerade anskaffningsvärden:					
Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 707 269	38 405	-14 006	19 792	1 751 460
Inventarier m.m.	411 188	9 634	-34 028	2 334	389 127
Byggnader	759 172	6 305	-6 456	1 682	760 703
Markanläggningar	1 324 272	2 502	-	12 283	1 339 057
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	-	23 469	-	511 201	534 670
Pågående anläggningsarbeten	597 412	301 292	5 562	-547 292	356 974
Summa	4 806 010	381 607	-48 928	0	5 138 688

Kolumnen Överföringar avser invärderingar under 2014 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

Ackumulerade avskrivningar:				
Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försäljning m.m.	UB
Skepp	1 165 889	63 854	-8 805	1 220 938
Inventarier m.m.	309 486	24 206	-29 647	304 045
Byggnader	543 274	17 187	-3 475	556 986
Markanläggningar	487 988	32 356	-	520 344
Helikoptrar	-	16 671	-	16 671
Summa	2 506 637	154 274	-41 927	2 618 984

Bokfört värde:			
Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 751 460	-1 220 938	530 522
Inventarier m.m.	389 129	-304 045	85 082
Byggnader	760 703	-556 985	203 718
Markanläggningar	1 339 057	-520 344	818 713
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	534 670	-16 671	517 999
Pågående anläggningsarbeten	356 974	-	356 974
Summa	5 138 688	-2 618 983	2 519 705

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2014 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). Sjöfartsverket Holding AB förvaltar aktierna i dotterbolagen SMA Helicopter Rescue AB och SMA Maintenance AB.

SMA Helicopter Rescue AB svarade tidigare för den helikopterburna sjö- och flygräddningen. Den 22 januari 2014 införlivades verksamheten i Sjöfartsverket. Per den 1 mars har SMA Helicopter Rescue AB inte längre någon anställd personal och bolaget är under avveckling.

Underhållsverksamheten som tidigare bedrevs i SMA Helicopter Rescue AB överfördes per 1 mars 2014 till SMA Maintenance AB och bolagets främsta fokus är säkerställa sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

Koncernen				
	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
-SMA Helicopter Rescue AB	556079-5162	Norrköping	100%	100%
-SMA Maintenance AB (fd SMA Training AB)	556760-0126	Norrköping	100%	100%
Bokfört värde	4 700			

Not 15 Långfristiga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Förskottshyra	-	4 829	-	4 829
Kapitalförsäkring	12 026	9 287	12 688	12 817
Underhållsprogram motorer och växlar	18 286	-	18 286	35 108
Uppskjutna skattefordringar	-	-	652	-
Depositioner	-	3 909	-	3 909
Summa andra långfristiga fordringar	30 312	18 025	31 626	56 663

I posten kapitalförsäkringar ingår 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 kapitalförsäkringarna är att lotsarna ska få samma pensionsersättning när de går i pension vid 60 års ålder, som om de avgått vid 65 år. I posten ingår även kapitalförsäkringar för s.k. tiotaggare avseende personal som tidigare var anställda i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB.

Förskott avseende underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemen AW 139 respektive S 76 redovisas även som avsättning med motsvarande belopp. Förskottet avseende S 76 fanns tidigare i dotterbolaget SMA Helicopter Rescue AB.

Förskottshyran avser isbrytande offshorefartyg som Sjöfartsverket tecknat avtal om med Trans Viking Icebreaking and Off-shore A/S. Förskottet motsvarar den särskilda isbrytaranpassning som ingår i avtalet. Per 2014-12-31 återstår endast kortfristig del av förskottshyran.

Depositionerna avser de av ERA Leasing LLC leasade helikoptrarna SE-HEJ och SE-HOJ. Depositionen återbetalas vid avtalstidens utgång vilket beräknas bli under första halvåret 2015 och depositionen har därför omklassificerats till kortfristig fordran.

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

Investeringar i Sjöfartshotell

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

Not 16 Varulager

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Bränslelager	36 423	33 604	36 423	33 604
Sjökort	2 799	2 203	2 799	2 203
Centralförrådet	6 901	7 424	6 901	7 424
Reservdelar AW139	42 905	32 353	42 905	32 353
Reservdelar S76	10 097	-	10 097	10 181
Övrigt	1 457	1 156	1 457	1 156
Summa varulager	100 582	76 740	100 582	86 921

Not 17 Kundfordringar

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 107 (920) tkr. Ytterligare 8 353 tkr har reserverats som en befarad kundförlust, då ett förlikningsförfarande pågår och utfallet av detta är osäkert. Årets återvunna kundförluster uppgår till 866 (2 021) tkr.

Not 18 Övriga fordringar

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Mervärdesskattfordran	-	8 081	-	8 081
Skattefordringar	1 280	725	2 840	4 136
Eurocontrolavgifter	9 861	9 112	9 861	9 112
Förskott till leverantör	801	11 695	801	11 695
Deposition	4 687	-	4 687	-
Underhållsprogram motorer och växlar	36 726	-	36 726	-
Övriga fordringar	2 023	116	2 227	150
Summa övriga fordringar	55 378	29 729	57 142	33 174

Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Förutbetalda kostnader	33 311	48 000	33 056	49 472
Upplupna intäkter	68 497	71 218	68 547	70 574
Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	101 808	119 218	101 603	120 046

Not 20 Tillgodohavande hos Riksgälden

Avser avistainlåning.

Not 21 Kassa och bank

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Kassa	128	136	128	143
Bank	118 972	101 835	123 341	107 313
Summa kassa och bank	119 100	101 971	123 469	107 456

Not 22 Eget kapital

Affärsverket

	2014-12-31		2013-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-531 089	446 112	-472 655
Årets resultat		0		-58 434
Förändring av resultatutjämningsfond		337 191		-
Utdelning		-		-
Belopp vid årets utgång	446 112	-193 898	446 112	-531 089

Koncernen

	2014-12-31		2013-12-31	
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning för koncernen	446 112	-528 020	446 112	-470 563
Årets resultat		3 393		-57 457
Förändring av resultatutjämningsfond		337 191		-
Belopp vid årets utgång	446 112	-187 436	446 112	-528 020

Not 23 Avsatt till pensioner

	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Pensionsskuld för pensionärer	917 862	894 492	917 862	894 492
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 097 461	1 124 669	1 097 461	1 124 669
Löneskatt	488 917	489 849	488 917	489 849
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	8 724	9 287	8 724	9 287
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	4 103	-	4 926	4 386
Summa avsatt till pensioner	2 517 067	2 518 297	2 517 890	2 522 683

Affärsverket

Den antastbara delen av pensionsskulden avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder. Den skuldförs med 44 (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 2014-12-31 uppgår till 136 044 tkr inklusive löneskatt.

Koncernen

För koncernen tillkommer avsättning för fondförsäkring avseende s. k tiotaggare

Not 24 Övriga avsättningar

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Avsättning för omstrukturering	1 000	6 871	1 000	6 871
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	55 012	-	55 012	35 108
Summa skuld till koncernbolag	56 012	6 871	56 012	41 979

Affärsverket

Avsättning för omstrukturering avser pensionsersättningar och uppsägningslöner i samband med omstruktureringar inom GSF, Sjöfartsverkets och LfVs gemensamma servicefunktioner. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemen AW 139 respektive S 76. Underhållsprogrammet för S 76 fanns tidigare i SMA Helicopter Rescue AB, men har i samband med verksamhetens införlivande i Sjöfartsverket flyttats till Sjöfartsverket. Avsättningen för framtida tekniskt underhåll redovisas även som en långfristig fordran.

Not 25 Skulder till Riksgälden

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Lån i Riksgälden	240 000	240 000	240 000	240 000
Summa skuld till kreditinstitut	240 000	240 000	240 000	240 000

Beviljad låneram i Riksgälden uppgår till 835 mkr. Under året har inga nya lån upptagits och ingen amortering har skett. Lånet förfaller till betalning 2018-09-30.

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 0 (10) mkr.

Total för koncernen uppgår beviljade krediter till 101 (111) mkr.

Not 26 Skulder till koncernföretag

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

	Affärsverket	
	2014-12-31	2013-12-31
Kortfristig skuld till koncernbolag	3 946	4 349
Summa skuld till koncernbolag	3 946	4 349

Not 27 Skatteskulder

Beloppet avser skattemotsvarighet respektive bolagsskatt på årets resultat.

Not 28 Övriga skulder

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Avdragna personalskatter	18 001	13 645	18 490	16 258
Mervärdesskatt	796	-	796	522
Övriga skulder	3 511	220	4 215	354
Summa övriga skulder	22 308	13 865	23 501	17 134

Not 29 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Upplupna semesterlöner	50 399	42 208	51 713	52 217
Upplupna kompensationslöner	8 345	6 557	8 345	6 557
Upplupna retroaktiva löner	3 263	2 163	3 263	2 163
Övriga upplupna löner	8 037	5 189	8 127	6 224
Upplupna arbetsgivaravgifter	42 790	35 231	43 957	44 086
Upplupna elkostnader	1 520	1 512	1 520	1 512
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	9 322	13 038	9 322	13 038
Fartygsbemanning	15 105	4 058	15 105	4 058
Avsättning Trygghetsmedel	4 176	4 194	4 176	4 194
Ispatrullering i Nordatlanten	199	8 527	199	8 527
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	3 350	3 300	3 350	3 300
Helikopterkostnader	9 056	7 913	9 056	6 313
Sanering Nya Varvet	739	780	739	780
Övriga upplupna kostnader	29 385	14 575	27 519	11 484
Oförbrukade bidrag	21 944		21 944	
Förutbetalda intäkter	47 266	103 167	47 265	103 167
Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	254 896	252 412	255 600	267 620

Not 30 Poster inom linjen

	Affärsverket		Koncernen	
	2014-12-31	2013-12-31	2014-12-31	2013-12-31
Antastbara pensionsförpliktelser				
Antastbara pensionsförpliktelser	56 052	80 253	56 052	80 253
Ansvarsförbindelser				
Restvärden i räddningshelikoptrar	175 784	175 784	175 784	175 784
Ställda säkerheter				
Fondförsäkring	-	-	823	3 530

Posten antastbara pensionsförpliktelser avser 56 (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 pensionseskuld.

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.

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 2014 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet, då vinsten i enlighet med regeringens intentioner kommer att användas för att stärka Sjöfartsverkets egna kapital genom avsättning till resultatutjämningsfonden.

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

Norrköping den 19 februari 2015

Jan Sundling
Ordförande

Erica Wass
Vice ordförande

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör

Gert Nilson

Maria Jobenius

Jan Thörnqvist

Marie Winslow Andersson

Lars-Erik Liljelund

Erika Rosander

Patrik Wikand

Tapani Hoffrén

Göte Karlsson

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits den 28 februari 2015

Stefan Andersson

Camilla Lorefors

Styrelse, Revisorer och Ledning

Styrelse, affärsverket



Erica Wass
Biträdande rikskronofogde
Vice ordförande



Jan Sundling
Egen företagare
Ordförande



Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Gert Nilson
Forskningsdirektör



Erika Rosander
Projektledare



Lars-Erik Liljelund
F.d. generaldirektör

Foto: Anette Andersson



Maria Jobenius
Kommunikationsdirektör



Marie Winslow Andersson
Miljöchef



Jan Thörnqvist
Konteramiral



Patrik Wikand
SACO



Tapani Hoffrén
ST



Göte Karlsson
SEKO

Styrelser, koncernbolagen

Sjöfartsverket Holding AB

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
Ann-Catrine Zetterdahl

Ledning, affärsverket



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

Revisorer, koncernbolagen

Deloitte AB, Linköping
Johan Månsson, ansvarig revisor

Revisorer, affärsverket

Stefan Andersson. Ansvarig revisor, Riksrevisionen
Camilla Lorefors. Uppdragsledare, Riksrevisionen

