

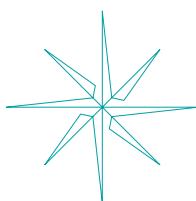
# ÅRSREDOVISNING 2015

## FÖR SJÖFARTSVERKET





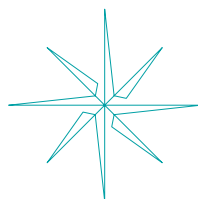
Besättningen på Atle.  
Isbrytarnas dag Luleå 2015  
Foto: Sara Loftås



# Innehåll

Generaldirektören har ordet.....	4
Förvaltningsberättelse .....	6
Uppdrag och styrmodell .....	6
Sjöfartsverkets ledning och styrelse .....	7
Koncernbolagen .....	8
Sjöfartsmarknaden .....	9
Transportpolitiska mål och verksamheter .....	12
Riksdagens generationsmål .....	13
Uppgift, mål och måluppfyllelse .....	13
Strategiska mål och måluppfyllelse .....	16
Verksamhetsredovisning .....	17
Farleder.....	18
Isbrytning .....	20
Sjögeografisk information.....	22
Sjötrafikinformation .....	24
Lotsning .....	26
Sjö- och flygräddning.....	29
Myndighetsuppgifter .....	33
Gemensamma funktioner .....	39
Personalredovisning .....	43
Attrahera .....	43
Rekrytera .....	44
Introducera.....	44
Utveckla.....	44
Avsluta .....	45
Ekonomi .....	46
Årets ekonomiska händelser .....	46
Finansiella risker .....	55
Uppfyllelse av de ekonomiska målen.....	58
Farledsprojekt .....	59
Tvister och utredningar .....	59
Flerårsöversikt och nyckeltal .....	60
Redovisningsprinciper .....	63
Noter.....	68
Utdelning och skattemotsvarighet .....	81
Styrelse, ledning och revisorer .....	82

Årsredovisning 2015 finns tillgänglig på  
Sjöfartsverkets webbplats [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)  
Redaktör: Maria Andersson  
Utgivningsdatum: 2016 – 02  
Omslagsfoto: Stig Hellstrand  
© Sjöfartsverket





# Generaldirektören har ordet

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap – så lyder vår vision. Det är en inriktning som finns med i varje del av vårt arbete på Sjöfartsverket. Vår dagliga utmaning handlar om att upprätthålla sjövägarna för en säker och tillgänglig sjöfart. Det ska bidra till näringslivets konkurrenskraft samtidigt som vi värnar om liv och verkar för minskad klimat- och miljöpåverkan inom vårt verksamhetsområde.

Vår omvärlds- och riskanalys är central i både vår långsiktiga planering och vårt dagliga arbete. Genom att vi tidigt granskar vilka scenarier som vi tror kommer att inträffa i vår omvärld, kan vi anpassa våra arbetssätt och agera med hast när det behövs. Att vara medveten om vilka risker som hotar vår verksamhet är också en förutsättning för att kunna fatta rätt beslut om åtgärder och ta höjd för dessa i verksamhetsplanering och budgetarbete.

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas. Den utdragna lågkonjunkturen har i kombination med strukturella förändringar lett till en nedgång i antal fartygsanlöp, godsvolymer och lotsningar, vilket innebär att Sjöfartsverket behöver vidta åtgärder för att säkerställa sin ekonomi långsiktigt. Vi har därför föreslagit en ny avgiftsmodell som ska, om den antas av styrelsen i juni, träda i kraft 2017. Ledorden under arbetet har varit transparens, enkelhet och enhetlighet. De effektmål som vi vill uppnå är framför allt ökade och stabilare intäkter för myndigheten, men också en bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv. Förslaget innehåller även en ny miljöstyrning, där vi vill ta hänsyn till fartygens totala miljöpåverkan och inte enbart utgå från utsläpp av kväveoxid som hittills. Klassificering enligt ett miljöindex kommer att införas. Vår förhoppning är att denna förändring bidrar till minskad miljöpåverkan från fartyg som anlöper svenska hamnar.

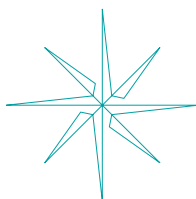
Vi fortsätter också vår interna effektiviseringsresa, och här ligger fokus på handlingsplanen ”En ekonomi i balans 2017”, som innehåller förbättringsarbete genom i synnerhet ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder.

Här finns också idéer för hur vi ska rekrytera långsiktigt för att säkra vår kompetens i samband med de stora pensionsavgångar som vi står inför och att utöka samverkan med våra samarbetspartners i operativa verksamheter.

Våra verksamheter fortsätter att utvecklas och anpassas för att tillgodose de trafikmönster och nautiska behov som råder. Nya trender kring maritim infrastruktur och informatik knacker på dörren, något som berör samtliga verksamhetsområden. Vårt fokus är att identifiera en samlad inriktning för myndigheten, så att vi gör samma vägval i såväl operativa som innovativa funktioner. Här är vår tekniska strategi ett viktigt verktyg för att samordna oss på teknikområdet, och se till att vi bidrar på bästa sätt till ökad sjösäkerhet samt minskad miljöpåverkan från sjöfarten.

Något som är gemensamt för alla kärnverksamheters mål och strategier under de kommande tre åren är utökat samarbete med många olika intressenter som till exempel myndigheter och industrin, både nationellt och internationellt. Isbrytningen som länge varit en finsk-svensk verksamhet utökar samverkan med framförallt Estland, men även övriga Östersjöstater. Inom lotsningen arbetar vi nära Transportstyrelsen för att skapa en mer riskbaserad lotsplikt. Vi arbetar även med att utöka antalet transferlotsningar genom Öresund.

För att möta det gemensamma behovet av en säker och väl fungerande vintersjöfart i Östersjön behöver vi på sikt inleda en successiv återanskaffning av nuvarande ålderstigna ordinarie isbrytarflotta. En belysning av konsekvenserna visar att det är det enda alternativet för Sjöfartsverket i dess fortsatta ansvar för isbrytningen.



En designstudie har inletts för att senare kunna beställa en första ersättande stor isbrytare för leverans i början av 2020-talet.

För att försäkra oss om framtida infrastruktursatsningar på farledsområdet fortgår ett nära samarbete med Trafikverket, men även med Lantmäteriet för att möta utvecklingen kring säker positionering på navigationsområdet. Inom sjömätningen pågår nära samverkan med länderna runt Östersjön, och även berörda myndigheter i Sverige. Ett nytt maritimt partnerskap påbörjas med Stockholms läns landsting och Ålands landskapsregering för ett EU-finansierat projekt som ska förbättra sjökorten i delar av Stockholms skärgård. Inom området sjötrafikinformation utökas samarbetet med hamnar för att effektivisera anlöp och möjliggöra en bredare användning av GotApp, och bredare samarbete initieras med myndigheter som hanterar sjöövervakning för att hitta synergier.

Vår sjö- och flygräddning siktar mot ett sammanhållet räddningssystem som använder samhällets samlade resurser och utvecklar samverkan på bred front med såväl grannländer som myndigheter och organisationer, inte minst Sjöräddningssällskapet i syfte att bli ännu bättre på att snabbt och effektivt rädda liv.

Under 2015 var Sjöfartsverket föremål för en omfattande granskning rörande upphandlingen av

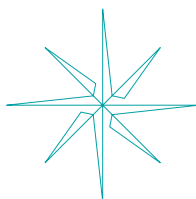
våra räddningshelikoptrar; ett initiativ av SVT:s Uppdrag Granskning som ledde till utredningar hos både Konkurrensverket och Åklagarmyndigheten. För många inom organisationen har det varit en tid av hög arbetsbelastning och många frågor. Från ledningen kommer vi att fortsätta att diskutera och bemöta alla frågor som uppstår för att återfå fullt förtroende från våra medarbetare, kunder och övriga intressenter. Genom att växla mellan det proaktiva och det reaktiva ska vi skapa en långsiktigt hållbar kommunikation som starkt bidrar till att stärka vår trovärdighet och vårt varumärke.

Som avslutning vill jag uppmärksamma hur Sjöfartsverket faktiskt gör skillnad. Ett av de mest spännande projekten på sjöfartsområdet just nu drivs av Stab Forskning och Innovation. Med 21 miljoner euro i projektstöd från EU-kommissionen ska STM Validation Project under tre år och med hjälp av 300 fartyg och 13 hamnar testa och utvärdera ett informationsdelningssystem för fartyg. Resultatet – förutom höjd säkerhet till sjöss också miljöförbättringar i form av minskade utsläpp och besparingar för sjöfartsnäringen tack vare lägre bränsleförbrukning – förväntas implementeras på bred front inom handelssjöfarten. Att revolutionera förutsättningarna för sjöfart världen över tycker jag är att göra skillnad!

Ann-Catrine Zetterdahl  
Generaldirektör



Foto: Ida Ling Flanagan



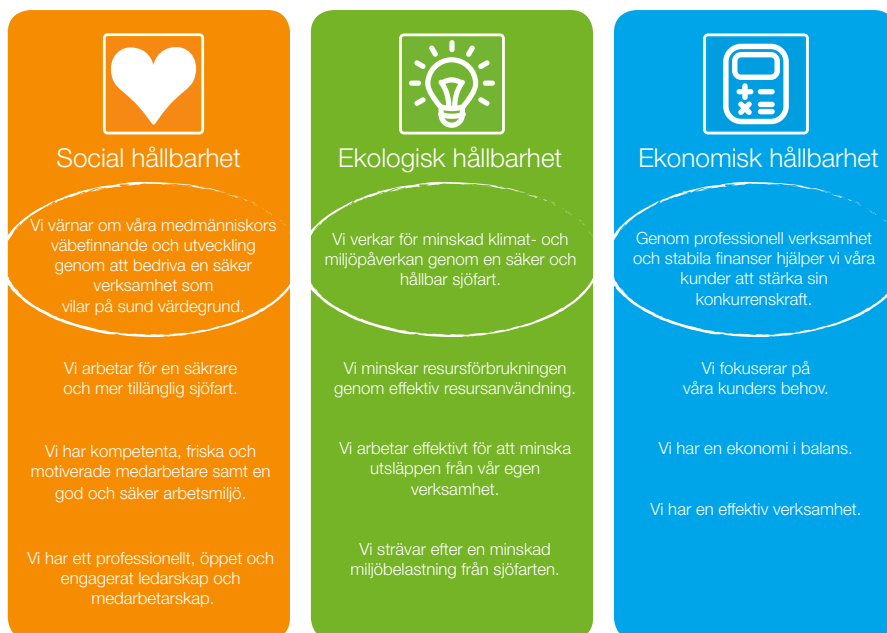
## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Uppdrag och styrmodell

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn som lyder under Näringsdepartementet. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom sina kärnverksamheter bidrar myndigheten till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Sjöfartsverkets kärnverksamheter är att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, lotsa fartyg till och från hamn, säkerställa system för att navigera rätt och undvika olyckor, hålla hamnarna vinteröppna i hela landet, erbjuda sjömän en meningsfull fritid samt att bistå dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Utöver det övergripande målet har regeringen satt upp delmål i form av funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet och hälsa, samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet. Generations-

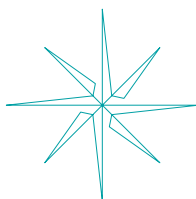
målet vägleder Sjöfartsverket och implementeras genom våra fastställda strategiska mål medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom våra taktiska och operativa mål. Sjöfartsverket arbetar i enlighet med hållbarhetskonceptet.



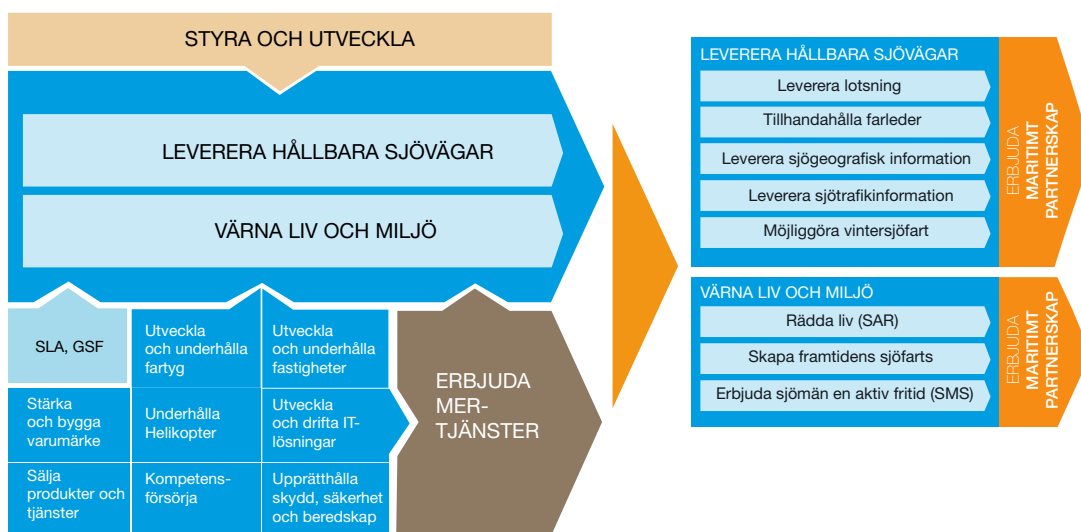
Sjöfartsverket arbetar i en matrisorganisation med ett kvalitets- och miljöledningssystem som skapar en mer modern och ändamålsenlig styrning av verksamheten. Med utgångspunkt i huvudprocesserna ska fokus ligga på hur

myndigheten arbetar och att det arbetas med rätt saker.

Sjöfartsverkets styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad



inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder myndigheten att sätta prioriterade och mätbara mål. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, operativa mål och förbättringsaktiviteter.



## 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.

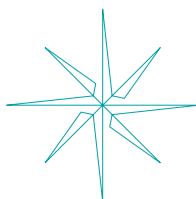
GD utgör tillsammans med cheferna för de olika staberna och avdelningarna Sjöfartsverkets ledning. Ledningsgruppen bistår GD i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

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

Arbetet i styrelsen har under året bedrivits enligt den fastställda arbetsordningen, som

reglerar ansvarsfördelningen mellan styrelse och GD. Styrelsen har hållit sex ordinarie möten och har vid dessa beslutat om års- och delårsbokslut, hållbarhetsredovisning, treårsplan och budget samt fastställt den övergripande verksamhetspolicy. Vid varje ordinarie sammanträde har GD:s verksamhetsuppföljning till styrelsen föredragits och diskuterats. Ett extrainsatt styrelsemöte ägde rum om processen kring anskaffning av räddningshelikoptrar.

Ekonomi och den finansiella ställningen har varit en central fråga under året. Styrelsen har aktivt deltagit i arbetet med ny avgiftsmodell. I övrigt har sjö- och flygräddningsverksamheten, den strategiska fartygsförsörjningen och riskanalysarbetet varit i särskilt fokus. Under hösten genomfördes det årliga strategiseminarier där inriktningen för treårsplanen 2017-2019 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).

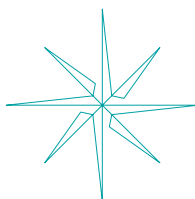
SMA Maintenance AB bedriver sedan den 1 mars 2014 teknisk underhållsverksamhet av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Bolaget är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 och innehar därmed tillståndsnummer SE.145.0136. Bolaget har idag kapacitet inom ramen för detta tillstånd att bedriva helikopterunderhåll på typerna AgustaWestland AW139 samt Sikorsky S76. Bolaget har som främsta fokus att säkerställa sjö- och flygräddningssystemet

genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Verksamheten bedrivs från fyra orter: Göteborg, Umeå, Norrtälje och Ronneby. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat på Säve flygplats utanför Göteborg. Rörelseresultatet för 2015 uppgår till knappt 3,7 mkr, vilket motsvarar en vinstmarginal på drygt nio procent. Likviditeten i bolaget är stabil.

I Sjöfartsverket Holding AB och SMA Helicopter Rescue AB bedrivs ingen verksamhet. SMA Helicopter Rescue AB är under avveckling. 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.



Räddningshelikopter AW139.  
Foto: Patrik Nilsson



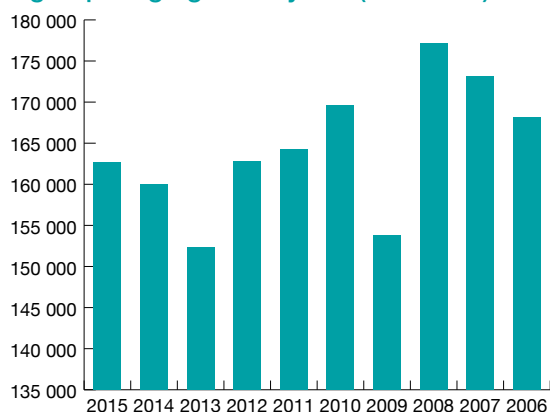


# Sjöfartsmarknaden

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.

Bilden nedan visar utvecklingen gällande avgiftspliktiga godsvolymer över en 10 års period.

Avgiftspliktiga godsvolymer (1 000 ton)



Under 2015 omsattes i de svenska hamnarna knappt 163 (160) miljoner ton avgiftspliktigt gods, vilket innebär att godsvolymen har ökat med 1,7 procent jämfört med föregående år. Både gods transporterat med lastfartyg och gods transporterat med passagerarfartyg och järnvägsfärjor har ökat. Ökningen är främst hänförlig till oljeprodukter, men även övrigt ej lågvärdigt gods har ökat något. Volymerna avseende skogsprodukter och lågvärdigt gods har däremot minskat medan transporterna av bilar och husvagnar är i paritet med föregående år. Trots den ökade godsvolymen under de senaste

två åren är den framtida utvecklingen svårbedömd. Återhämtningen är utdragen på grund av fortsatt dämpad utveckling i omvärlden.

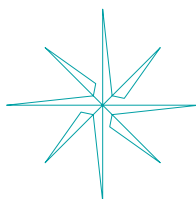
Dessutom motverkas återhämtningen av strukturella förändringar som dels består av större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlöp, dels av en överflyttning av gods från sjöfart till andra transportslag.

Av den totala avgiftspliktiga godsmängden transporterades 76 procent eller 123 miljoner ton med lastfartyg och 24 procent eller 40 miljoner ton med passagerarfartyg och järnvägsfärjor. Förhållandet har varit i stort sett detsamma under de senaste åren. Den sjöledes transporterade godsvolymen, avgiftspliktigt gods, i utrikes trafik uppgick till knappt 153 miljoner ton 2015. Det inrikes transporterade godset uppgick till 10 miljoner ton. Andelen inrikes gods uppgår till drygt sex procent vilket är i nivå med föregående år. Sett över en femårsperiod har den andelen varit relativt stabil.

Ökningen för med lastfartyg transporterat gods uppgår till 1,3 procent vilket i volym motsvarar 1,6 miljoner ton. Den importerade godsvolymen transporterad med lastfartyg är i det närmaste oförändrad (+0,2 miljoner ton) medan den exporterade godsvolymen med lastfartyg har ökat med knappt en miljon ton. Det inrikes transporterade godset med lastfartyg har ökat med knappt fem procent, vilket motsvarar 0,4 miljoner ton. För passagerarfartyg och järnvägsfärjor har godsvolymerna ökat med 2,8 procent eller 1,1 miljoner ton.

Antalet passagerare till Sverige uppgick under året till 12,9 miljoner vilket är en ökning med drygt 0,1 miljoner jämfört med 2014.

Vad gäller godstyper är det framför allt oljeprodukter som ökat. Ökningen uppgår, för andra året i rad, till åtta procent, vilket i volym motsvarar 4,2 miljoner ton jämfört med 2014. Övrigt ej lågvärdigt gods, som står för närmare hälften av den totala godsvolymen, ökade med 0,4 procent eller 0,4 miljoner ton. Skogsprodukter och lågvärdigt gods minskade med nio respektive sex procent, vilket motsvarar 1,3 respektive 0,6 miljoner ton.

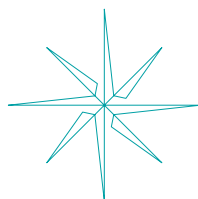


Under 2015 minskade antalet anlöp återigen. Antal anlöp har minskat, mer eller mindre, varje år sedan 2007. Under 2015 minskade antal anlöp med 1 081 vilket motsvarar 1,1 procent jämfört med 2014. Minskningen avser såväl lastfartyg som passagerarfartyg och järnvägsfärjor men

är procentuellt störst vad gäller lastfartyg. Passagerarfartyg och järnvägsfärjor utgör den dominerande fartygstypen av antal anlöp och svarade under 2015 för 78 procent av totala antalet anlöp. Förhållandet har varit detsamma de senaste åren.

Avgiftspliktiga godsvolymer, 1 000 ton					
	2015	2014	2013	2012	2011
<b>Lastfartyg</b>					
Utrikes gods	113 359	112 211	105 823	116 121	116 304
Därav lastat gods	50 780	50 546	48 465	53 283	51 798
Därav lossat gods	62 580	61 665	57 358	62 838	64 506
Inrikes lastat gods	9 491	9 078	9 405	9 817	10 278
<b>Summa lastfartyg</b>	<b>122 851</b>	<b>121 289</b>	<b>115 228</b>	<b>125 938</b>	<b>126 582</b>
<b>Passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>					
Utrikes gods	39 079	37 981	36 502	36 225	37 033
Därav lastat gods	19 370	18 888	18 170	18 040	18 352
Därav lossat gods	19 710	19 093	18 332	18 185	18 681
Inrikes lastat gods	698	696	633	637	637
<b>Summa passagerarfartyg och järnvägsfärjor</b>	<b>39 777</b>	<b>38 677</b>	<b>37 135</b>	<b>36 862</b>	<b>37 670</b>
Summa utrikes gods	152 438	150 192	142 325	152 346	153 337
Summa inrikes lastat gods	10 189	9 774	10 038	10 454	10 915
<b>Gods, totalt</b>	<b>162 627</b>	<b>159 966</b>	<b>152 363</b>	<b>162 800</b>	<b>164 252</b>
<b>ANLÖP, UTRIKES OCH INRIKES TRAFIK</b>					
Lastfartyg	21 415	21 913	22 125	24 003	24 895
Passagerarfartyg och järnvägsfärjor	76 426	77 009	77 059	79 474	84 374
<b>Summa anlöp</b>	<b>97 841</b>	<b>98 922</b>	<b>99 184</b>	<b>103 477</b>	<b>109 269</b>

Avgiftspliktiga godsvolymer fördelade på godstyp, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Oljeprodukter	17 874	16 148	32 958	30 313	3 029	3 217	53 861	49 678
Skogsprodukter	7 620	7 758	4 877	5 882	559	681	13 056	14 321
Övrigt ej lågvärdigt gods	36 121	35 957	41 158	41 213	3 636	3 389	80 915	80 559
Lågvärdigt gods	6 401	7 438	1 127	1 194	2 888	2 409	10 416	11 041
Bilar och husvagnar	2 132	2 133	2 170	2 156	77	79	4 379	4 368
<b>Summa</b>	<b>70 148</b>	<b>69 434</b>	<b>82 290</b>	<b>80 758</b>	<b>10 189</b>	<b>9 775</b>	<b>162 627</b>	<b>159 967</b>

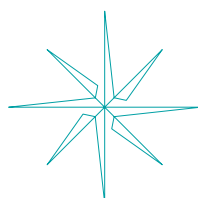


Antal anlöp per lotsområde						
	Lastfartyg		Passagerarfartyg och järnvägsfärjor		Totalt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Luleå	2 159	2 196	405	389	2 564	2 585
Gävle	2 001	2 182	-	-	2 001	2 182
Stockholm	2 113	2 300	6 607	7 146	8 720	9 446
Södertälje	1 410	1 410	558	450	1 968	1 860
Kalmar	3 304	3 548	4 062	4 012	7 366	7 560
Malmö	3 651	3 549	60 780	60 974	64 431	64 523
Göteborg	3 881	3 779	2 312	2 278	6 193	6 057
Marstrand	2 204	2 202	1 702	1 760	3 906	3 962
Vänern	692	747	-	-	692	747
<b>Summa</b>	<b>21 415</b>	<b>21 913</b>	<b>76 426</b>	<b>77 009</b>	<b>97 841</b>	<b>98 922</b>

Malmö lotsområde, som bl.a. omfattar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg, är det område där flest antal anlöp sker totalt sett. Lotsområdet står för drygt 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. Den största minskningen av antalet anlöp har skett inom Stockholms lotsområde.

Det transporterade godset har ökat med 2,7 miljoner ton jämfört med 2014, vilket motsvarar 1,7 procent. De största ökningarna noteras på väst- och sydkusten, inom Göteborgs, Marstrands och Malmös lotsområden medan de största minskningarna finns på ostkusten, då främst inom Stockholms och Kalmars lotsområden. Göteborg och Malmö är de lotsområden som står för den största delen av det transporterade avgiftspliktiga godset, tillsammans cirka 44 procent.

Avgiftspliktiga godsvolymer exkl. bilar och husvagnar fördelade på lotsområde, 1 000 ton								
	Lastat utrikes gods		Lossat utrikes gods		Lastat inrikes gods		Totalt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Luleå	7 034	7 143	5 373	5 717	2 387	1 919	14 794	14 779
Gävle	3 711	3 668	6 239	5 528	317	327	10 267	9 523
Stockholm	5 692	6 819	8 244	7 991	653	731	14 589	15 541
Södertälje	1 759	1 507	4 090	4 200	429	389	6 278	6 096
Kalmar	6 793	7 092	5 529	6 151	3 105	2 960	15 427	16 203
Malmö	15 709	15 240	16 944	16 690	375	271	33 028	32 201
Göteborg	16 530	15 366	18 765	17 913	1 422	1 501	36 717	34 780
Marstrand	10 025	9 663	14 008	13 425	1 382	1 547	25 414	24 635
Vänern	764	803	927	986	44	51	1 735	1 840
<b>Summa</b>	<b>68 017</b>	<b>67 301</b>	<b>80 119</b>	<b>78 601</b>	<b>10 113</b>	<b>9 696</b>	<b>158 249</b>	<b>155 598</b>



# Transportpolitiska mål och verksamheter

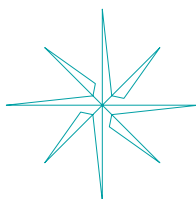
Sjöfartsverket ska bidra till att de av riksdagen beslutade transport- och näringspolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under detta mål har riksdagen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet och hälsa, samt generationsmål för miljö och miljö kvalitet.

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 leveranskvaliteter och uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Särskild vikt ska läggas vid den del av redovisningen som gäller miljö kvalitetsmålen för klimat, luftkvalitet, förorening, 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 miljö kvalitetsmålen.

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

VISION: SÄKRA SJÖVÄGAR I EN HÅLLBAR FRAMTID GENOM MARITIMT PARTNERSKAP							
<p><b>LEVERERA LOTSNING</b></p> <p>Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlop till hamn.</p>	<p><b>TILLHANDAHÅLLA FARLEDER</b></p> <p>Vi förvaktar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.</p>	<p><b>LEVERERA SJÖGEOGRAFISK INFORMATION</b></p> <p>Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.</p>	<p><b>LEVERERA SJÖTRAFIK-INFORMATION</b></p> <p>Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.</p>	<p><b>MÖJLIGGÖRA VINTERSJÖFART</b></p> <p>Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.</p>	<p><b>RÄDDA LIV</b></p> <p>Search and Rescue (SAR) för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.</p>	<p><b>SKAPA FRAMTIDENS SJÖFART</b></p> <p>Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.</p>	<p><b>ERBJUDA SJÖMÅN EN AKTIV FRITID</b></p> <p>Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.</p>
<p><b>Nyckelfrågor i värdekedjan</b></p>							
<p>Säker sjöfart.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning.</p>	<p>Teknisk strategi.</p> <p>Prioriterade sjöfartsprojekt.</p> <p>Säkra farleder förebygger olyckor och bidrar till hållbar miljö.</p>	<p>Utveckling av geodatatjänster för både affärsintresse och samhällets behov.</p> <p>Samordningsansvar för sjömätning.</p>	<p>Effektiv rapportering och kundsupport i MSW och i SSNS.</p> <p>Kortare ledtider för informationsspridning.</p> <p>Enklare anlöpsprocess.</p> <p>Utökade operativa samarbeten.</p>	<p>Emissioner.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning.</p> <p>Nära samarbete med Finland.</p>	<p>Helikopterverksamhet i egen regi.</p> <p>Utvecklad samverkan för ett effektivt och tillförlitligt räddningssystem.</p>	<p>Nytt miljödifferierat avgiftssystem och omvärldsanalys.</p> <p>Fol med fokus på säkra och effektiva sjövägar.</p>	<p>Utveckla nya och befintliga samarbeten.</p> <p>Kundenkäter utvecklar verksamhet.</p> <p>Service på fler orter.</p> <p>Minskad el- och bränsleförbrukning.</p>
<p><b>Leverera hållbara sjövägar</b></p>				<p><b>Värna om liv och miljö</b></p>			





## Riksdagens generationsmål

Sjöfartsverket ska verka för att generationsmålet nås och myndigheten ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

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. Generationsmålet implementeras genom de fastställda strategiska målen medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom de taktiska och operativa målen.

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 miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd som ska råda i den svenska miljön 2020. Sjöfartsverkets verksamhet bidrar i synnerhet till att fem av miljö kvalitetsmålen nås (Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning och Giftfri miljö), men påverkar i någon mån samtliga mål såsom Hav i balans samt Levande kust och skärgård liksom Ett rikt växt-och djurliv som bland annat pekar på etappmålen om biologisk mångfald.

De nationella etappmålen anger steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål. Ett av de 24 nationella etappmålen pekar specifikt på att utsläppen av luft från sjöfart ska minska. Sjöfartsverket bidrar till att uppnå etappmålet genom verkets miljödifferentierade farledsavgifter, men arbetet för att minska våra egna utsläpp till luft bidrar också till att målen nås.

Sex betydande direkta miljöaspekter har identifierats i Sjöfartsverkets verksamhet; utsläpp av koldioxid, förbrukning av drivmedel/oljor, elanvändning, markförorening, farligt avfall och vattenanvändning. Dessutom har beslutsfattande som rör sjösäkerhetsarbetet identifierats som en betydande indirekt miljöaspekt.

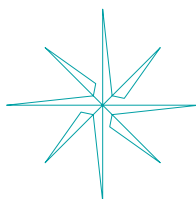
Under året har arbetet fortsatt med att förbättra miljöeffekterna av de ovan nämnda aspekterna. Sjöfartsverket har två tydliga miljömål för verksamheten; att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 – mätt som medelvärde av utfallen för de fem föregående åren. Det är en stor utmaning att leva upp till ovanstående mål som har brutits ned till operativa mål. Merparten av insatserna genomförs inom rederiet, farledsverksamheten och lotsningstjänsterna 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 preciseringsringar 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.



Verksamhet	Nyckeltal och mål 2015	Måluppfyllelse	Funktions- eller hänsynsmål	Personal
<b>Farleder</b>	Tillgänglighet DGPS = 99,80 % Tillgänglighet ViVa = 95 % Planerade fyrbesiktningar = 191 st Vårutprickning (enligt plan)	99,9 % 92,6% 202 st Ja	Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 167,3 Sjukfrånvaro = 2,11 %
<b>Isbrytning</b>	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans = Högst 4 tim Tillgänglighet mål=100 %	3 tim 28 min  100 %	Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 3,1 <sup>1</sup> Sjukfrånvaro = 0%
<b>Sjögeografisk information</b>	Genomförande av egen sjömätning= 5 500 km <sup>2</sup>  Införande av djupdata i DIS <sup>2</sup> expressärende (inom 3 månader)=95%  Införande av djupdata i SJKBAS <sup>3</sup> expressärende (inom 3 månader)=95%  Leverera ENC <sup>4</sup> (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)=95%  Antal externa ENC-användare =2 900	4 627 km <sup>2</sup>  100 %  100 %  99 %  3 275	Funktionsmål / Hänsynsmål  Funktionsmål  Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 89,9 Sjukfrånvaro = 3,13 %
<b>Sjötrafik-information</b>	Grundstötningar/kollisioner i VTS område = 0 st  Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.	4 st <sup>5</sup>  136 st loggade fall	Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 36,2 Sjukfrånvaro = 2,94 %
<b>Lotsning</b>	Inga olyckor pga brister i vår verksamhet = 0 st Leverans av lots inom 5 timmar =95 % Antal webbaserade lotsbeställningar =90%	0 st 99,1 % 92,2%	Hänsynsmål Funktionsmål Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 367,8 Sjukfrånvaro = 1,47 %
<b>Sjö- och flygräddning</b>	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 % För litet mätvärde  100 % För litet mätvärde	Hänsynsmål  Hänsynsmål	Årsarbetskrafter = 141,6 Sjukfrånvaro = 0,5 %
<b>Myndighets-uppgifter</b>	Rapportering i enlighet med riktlinjer och beslut	Ja	Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 49,7 Sjukfrånvaro = 2,29 %
<b>Gemensamma funktioner</b>	Administrativa kostnader i procent av rörelsekostnader = 14 %  Antal årsanställda i procent av totalt antal årsanställda =19 %	11,3 %  15,1 %	Funktionsmål  Funktionsmål	Årsarbetskrafter = 151,8 Sjukfrånvaro = 3,88 %

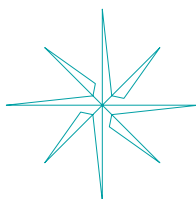
<sup>1</sup> Isbrytarna bemannas via externt företag.

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

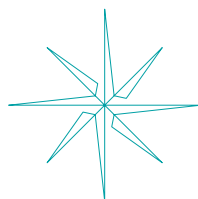
<sup>3</sup> Sjökortsdatabasen, ett datasystem för förvaltning av sjökortsinformation och produktframställning.

<sup>4</sup> Digitalt sjökort med standardiserad struktur och format.

<sup>5</sup> Utan hänsyn tagen till ansvaret för olyckan.



Farledsbåten Arkö.  
Foto: Linda Holmqvist





# 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 500 mkr. Farledsavgifterna, som tas ut av fartyg som lastar/lossar gods eller hämtar/lämnar passagerare i svensk hamn, får öka med

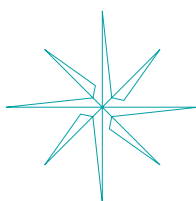
högst nettoprisindex räknat från och med 2004. Uppfyllelsen av de ekonomiska målen framgår mer detaljerat i ekonomiavsnittet.

Utöver de ekonomiska målen har Sjöfartsverket för 2015 fastställt mål inom de olika hållbarhetsperspektiven. Dessa mål och måluppfyllelsen 2015 framgår av nedanstående tabell.

Perspektiv	Strategiskt mål	KPI	Mål	Utfall
<b>Social hållbarhet</b>	Vi värnar om våra medmänniskors välbefinnande och utveckling genom att bedriva en säker verksamhet som vilar på en sund värdegrund.	Värde enligt medarbetarundersökning – ledarindex	4,0	3,6
		– medarbetarindex	4,0	3,8
		MMI (Motiverad medarbetarindex)	80	72
		Sjukfrånvaro	3%	2,1%
<b>Ekologisk hållbarhet</b>	Vi verkar för minskad miljö- och klimatpåverkan genom en säker och hållbar sjöfart.	Minskad bränsleförbrukning per lotstransport	10%	0,4%
<b>Ekonomisk hållbarhet</b>	Genom professionell verksamhet och stabila finanser hjälper vi våra kunder att stärka sin konkurrenskraft.	Medieindex		321,7
		Räntabilitet på eget kapital	3,5%	0%
		Soliditet	25%	10,6%
		Omsättning per årsarbetare (belopp i tkr)	2 100	2 383



Arbetsfartyget Scandica på besök i Norrköpings hamn.  
Foto: Nina Brundin





# Verksamhetsredovisning

I följande avsnitt redovisas hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2015. För varje verksamhet har resultaträkningar sammanställts. Samtliga poster som avser administration har brutits ut och lagts under Gemensamma funktioner. De administrativa posterna har inte fördelats ut på de olika verksamheterna, vilket innebär att tabellerna visar det direkta rörelse-resultatet för respektive verksamhet.

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



## Farleder

sidan 18-19



## Lotsning

sidan 26-28



## Isbrytning

sidan 20-21



## Sjö- och flygräddning

sidan 29-32



## Sjögeografisk information

sidan 22-23



## Myndighetsuppgifter

sidan 33-38



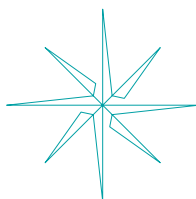
## Sjötrafikinformation

sidan 24-25



## Gemensamma funktioner

sidan 39-42





## 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 efterföljande åtgärder för att bibehålla farledernas dimensionering.

### Övergripande målsättning för farledsverksamheten

- Vi säkerställer att de kapacitetshöjande åtgärderna i farledsnätet tillgodoser sjöfartens ändrade trafikmönster och nautiska behov.
- Vi ser till att utmärkningen av farleder är anpassad fullt ut till de behov som finns hos morgondagens trafik.
- Vi har en tillgänglighet på DGPS och ViVa som är minst 99,8 respektive 95 procent.

### Måluppfyllelse/Farleder i Sverige

	Mål 2015	Utfall 2015
Tillgänglighet DGPS	99,8 %	99,9 %
Tillgänglighet ViVa	95 %	92,6 %

### Måluppfyllelse 2015

För att tillförsäkra ett väl fungerande farledsnät i framtiden har Sjöfartsverket under året arbetat vidare med de projekt som är beslutade i den Nationell trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014 – 2025.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sjöfartsverket utvecklar farlederna i nära samarbete med Trafikverket, som finansierar farledsinvesteringar enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastrukturen.

Mälarprojektet har prövats i Mark- och miljödomstolen och samtliga föreslagna villkor godkändes i miljödomen. Upphandling av

entreprenadarbeten i Södertälje kanal och sluss har genomförts och vissa rivningsarbeten gjordes under hösten. Projektet beräknas vara fullt genomfört under 2019.

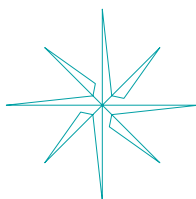
EU delfinansierar en förstudie avseende farleden till Luleå. Förstudien innefattar bland annat simuleringar, bottenundersökningar, sjömätningar och kostnadsbedömningar. Projektet har levererat en färdig farleds- och hamndesign samt tillståndsansökningar till Mark- och miljödomstolen.

En utredning har tillsatts om möjligheten att öka kapaciteten och säkerheten för farleden mellan Södertälje och Landsort. Huvudalternativet innebär en förändrad farledssträckning vilket medför ett förfarande med regeringsprövning för inrättande av ny farled. Tidsplanen är ännu inte fastställd.

Trafikverket och Sjöfartsverket har bildat en styrgrupp för att genom en åtgärdsvalsstudie ta fram ett långsiktigt strategiskt underlag för Vänersjöfartens framtid. En slutrapport förväntas vara klar i juni 2016.

Under 2015 har underhållsåtgärder genomförts i form av förnyade erosionsskydd i Göta älv och injekteringar i Ströms sluss. Ett utbytesprogram för övergång till LED-belysta farledsmarkeringar har påbörjats. En förstudie har genomförts inför kommande underhållsmuddringar.

Utvecklingen av farledstekniken - ett av fokusområdena i Sjöfartsverkets tekniska strategi - har fortsatt i form av tester av metoder för att tända fyrar direkt från fartygen liksom prov av fjärrövervakning av utrustning i bojar och fyrar. Ytterligare fältprov av plastbojar har genomförts. Inledande diskussioner har förts



med Transportstyrelsen om möjligheterna att införa ett förenklat utmärkningssystem för fritidsbåtstrafiken.

Under året har Sjöfartsverket fokuserat på att minska miljöavtrycken från farledsverksamheten. Bortforsling av uttjänt miljöfarligt material har genomförts från ett flertal fyrar och vid Nya Varvet i Göteborg har saneringsåtgärderna slutförts efter avslutad verksamhet. Det har genomförts energieffektiviserande åtgärder i egna byggnader och kravställning inför nybyggnationer sker enligt certifieringssystemet ”Miljöbyggnad”.

Arbetet med utveckling av Falsterbokanalen har fortsatt med förhandlingar med kommunen, kompletterande markundersökningar, bullerutredningar och radonmätningar.

Samarbetet med Försvarsmakten gällande underhåll av militärledssystemet har fortsatt. Ett stort antal objekt har renoverats och markavtal har träffats med fastighetsägare. Under året har en ny överenskommelse om myndighets-samverkan träffats som sträcker sig till utgången av år 2019.

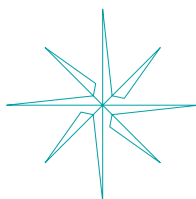
#### Resultaträkning Farleder, tkr

	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	103 446	177 203	77 203
Övriga externa intäkter	53 303	43 473	36 679
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>156 749</b>	<b>220 676</b>	<b>113 882</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-115 038	-112 607	-108 147
Övriga externa kostnader	-105 963	-93 029	-87 632
Avskrivningar	-60 726	-58 837	-60 003
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-281 727</b>	<b>-264 473</b>	<b>-255 782</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-124 978</b>	<b>-43 797</b>	<b>-141 900</b>

I syfte att stärka den finansiella ställningen erhåller Sjöfartsverket en ökad anslagstilldelning med 300 mkr per år under åren 2014-2016 varav 100 mkr avser farledsverksamhet. För år 2015 har Sjöfartsverket återbetalat anslagsmedel om knappt 74 mkr då det råder stor osäkerhet kring tolkningen av hur dessa anslagsmedel får användas.



Arbetsfartyget Candela  
på väg in i Dragets kanal.  
Foto: Ulf Smith





## Isbrytning

Svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt. Sjöfartverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå.

Isbrytningsverksamheten leds från Sjöfarts-verkets isbrytarledning som fördelar isbrytar-resurser, utfärdar trafikrestriktioner, följer upp det operativa läget samt informerar sjöfartsintressenterna om is- och trafiksituationen. Sjöfartsverket äger fem isbrytare. Under januari till mars disponeras vid behov ytterligare isbrytande fartyg genom avtal. Under året har provverksamhet genomförts med ett av Kustbevakningens större kombinationsfartyg i isbrytningsverksamheten.

### Övergripande målsättning för isbrytningsverksamheten

- Fartyg lämpade för vintersjöfart ska oavsett vintrarnas svårighetsgrad erbjudas isbrytarassistans utanför skyddade farvatten.
- Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans ska vara högst fyra timmar.

### Måluppfyllelse 2015

Den gångna säsongen har isbrytarna assisterat 144 handelsfartyg och genomfört 11 bogseringar. Detta kan jämföras med föregående vinter då 423 fartyg assisterades och 11 bogseringar utfördes.

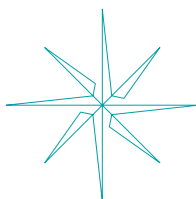
Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans har varit 3 timmar och 28 minuter vilket kan jämföras med föregående vinter då väntetiden var 1 timme och 25 minuter. Påpekas bör att det endast var sex fartyg som överhuvudtaget behövde vänta på isbrytarassistans under denna vinter. Av säsongens assisterade fartyg har 6,9 procent varit svenskregistrerade.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Vintern 2014-2015 blev en mycket lindrig isvinter, troligtvis den lindrigaste någonsin. När isutbredningen var som störst i början av februari fanns det is endast längs kusterna i Bottenviken. Årets isbrytningssäsong, för svensk del, började den 13 januari med att Atle avgick och fick ansvar för trafiken på de nordligaste svenska hamnarna i Bottenviken. Den finska isbrytaren Kontio hade kommit till Bottenviken i slutet på december och ansvarat för de nordligaste hamnarna i Bottenviken, både på svensk och på finsk sida. December inleddes med sakta sjunkande ytvattentemperaturer och en långsam start på isläggningen, isläget var oförändrat lindrigt i norr men omkring den 20 december skedde ett omslag till kallare väder.

Kylan fortsatte under inledningen av januari och i rask takt togs, förutom Atle, även Ymer och Ale in i verksamheten. Frej var under två månaders tid engagerad i den finska isbrytningsverksamheten. Efter den kalla inledningen på januari skedde ett rejält väderomslag och runt den 10 februari började isutbredningen att minska. Under inledningen av mars kom den första vårvärmen vilket innebar att det blev lindrigare isförhållande på den svenska sidan. Den svenska isbrytningsverksamheten avslutades i och med att Ymer förtöjde i Luleå den siste april.

Under augusti var isbrytaren Oden utchartrad till svenska Polarforskningssekreteriatet för att delta i forskningsexpeditionen Petermann 2015. Ombord fanns ett femtiotal internationella forskare, i ett svensk-amerikanskt samarbete, arbetande med forskningsprojekt inom bland annat oceanografi, maringeologi och zoökologi.



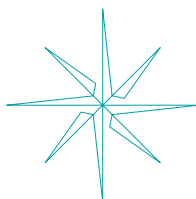


Med hjälp av bland annat seismiska undersökningar, kartläggning med flerstråligt ekolod och provtagning med kolvlod samlade forskarna in data om havsbottens form och de översta sedimentlagrens egenskaper längs kontinentalsockeln väster om Grönland. Syftet var att öka kunskapen om möjliga förbindelser för varmare havsvatten att strömma in till Grönlands många utlöparglaciärer.

Under september deltog isbrytarna Oden och Frej i en norsk-svensk forskningsexpedition till Framsundet. Ombord på isbrytarna undersöktes bland annat havsisens och isbergens fysikaliska och mekaniska egenskaper, dessutom studerades isbrytarna Oden och Frejs prestanda och framkomlighet under skiftande isförhållanden.

Resultaträkning Isbrytning, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	200 000	200 000	-
Övriga externa intäkter	111 875	96 180	89 247
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>311 875</b>	<b>296 180</b>	<b>89 247</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-9 843	-5 035	-3 572
Övriga externa kostnader	-294 252	-278 779	-308 906
Avskrivningar	-31 563	-32 327	-30 280
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-335 658</b>	<b>-316 141</b>	<b>-342 758</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-23 783</b>	<b>-19 961</b>	<b>-253 511</b>

*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 senaste två åren har isvintrarna varit mycket lindriga. Både intäkter och kostnader är högre 2015 till följd av mer omfattande forskningsexpeditioner.*





## Sjögeografisk information

Den främsta uppgiften inom området Sjögeografisk information är att beskriva farlederna i sjöfartssystemet, men hänsyn tas också till fritidsbåtstrafikens behov. Det sker genom utgivning av sjökort, 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, Försvarsmakten, Sveriges Geologiska Undersökning och Havs- och vattenmyndigheten, utan även inom EU.

Inom sjögeografisk information utövas en basverksamhet som bidrar till några av Sveriges viktiga åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Det innebär att åtgärder 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 de viktiga sjökortsprodukterna vilket inkluderar navigationsvarningar och Ufs. Uppdaterade sjökort produceras, elektroniska sjökort (ENC) och uppdateringar till dessa levereras dagligen till sjöfarten, navigationsvarningar sänds ut på Navtex och VHF.

### Övergripande målsättning för sjögeografisk information

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används för kommersiell sjöfart ska sjömätas i enlighet med överenskommelsen inom HELCOM.
- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.

### Måluppfyllelse 2015

Sjömätningen har opererat enligt plan, trots några veckors väderbortfall och maskinhaveri under året.

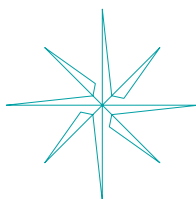
Under året har det totalt sjömts 4 627 km<sup>2</sup> och med det resultatet är nu 51 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard.

Arbetet med Nationell Strandlinje (NSL), som syftar till kvalitetshöjning av lägesriktighet och detaljeringsgrad av strandlinjen, fortsätter i samverkan med Lantmäteriet. Under året har bl.a. kuststräckan Skellefteå-Gävle bearbetats. Som ett resultat av detta blir sjökortsprodukterna uppdaterade vilket är viktigt då användningen av elektroniska sjökort tillsammans med GPS ökar väsentligt.

	Utfall 2015	Mål 2015
Införande av djupdata i DIS Expressärende (inom 3 månader)	100 %	95 %
Införande av djupdata i SJKBAS Expressärende (inom 3 månader)	100 %	95 %
Leverera ENC (EN/ER) till Primär Expressärende (inom 7 dagar)	99 %	95 %
Antal externa ENC-användare	3 275	2 900
Genomförande av interna sjömätningar, km <sup>2</sup>	4 627	5 500

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Den årliga externplanen över kommande sjömätningar har varit på remiss hos kunder och intressenter. Besök hos ett antal Länsstyrelser



har gjorts för att sprida information och väcka intresse.

Representanter från Sjöfartsverket har under året deltagit på båtmässorna i Göteborg, Älvsjö och Allt för sjön. Fokus detta år har varit på vikten av uppdaterade sjökort och det har i det syftet även visats exempel på vad NSL-uppdatering (Nationell Strandlinje) innebär mer konkret. Sjöfartsverket har haft en monter med ett nytt monterutseende som visar mer på den teknik som finns och vad myndigheten kan leverera i form av olika produkter. Det har även funnits visualiseringsbord för att visa upp verksamheten.

Regeringsuppdraget att genomföra de insatser avseende systemlösningar och förädling av sjögeografisk information som behövs för att uppfylla EU-direktivet INSPIRE, som syftar till att tillgängliggöra geografisk data för främst miljööndamål, har fortsatt under året. Sök- och visningstjänster på geodataportalen har under året etablerats och arbete har lagts ned på att skapa datamängder och metadata till dessa geodatatjänster, bl.a. har tjänsten "Sjövägar" publicerats.

Arbetet med att leverera sjögeografisk information innebär en ständig vidareutveckling av produktionsflödet. Processen bidrar med expertstöd och

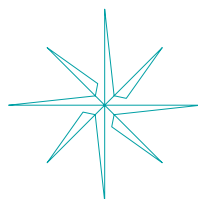
leveranser av hydrografiska underlag till interna och externa kunder. Inom Sjöfartsverket gäller det framför allt farledsprojekt, farledsutmärkning och lotstillämpningar medan de externa kunderna och ändamålen varierar. Förbättrad hantering av källdatamaterial och korrekturläsning av djupinformation är andra områden som har arbetats med under året. Upphandling av ett nytt sjökortproduktionssystem, som kommer att driftsättas under hösten 2016, har slutförts.

Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande djupdatabas har fortsatt och hela kuststräckan har nu slutförts. De stora insjöarna återstår att behandla. Projekt Sjökortsliftet, som hanterar byte av referensnivå i sjökortsdatabasen, har påbörjats. Först ut är områden i Bottenviken. Projektet förväntas pågå till 2020. Projekt Furusundsleden är ett område som avslutats under året där sjökortsdatabasen fyllts på med ny information.

Under året har det påbörjats en implementering av Print on Demand-teknik vid tryckning av olika produkter, vilken förväntas medföra besparingar på upp till 20 procent i förhållande till nuvarande arbetssätt. Under året har det även tittats på en ny lösning för lagerhantering och distribution av allmänna sjökort och båtsportkort.

Resultaträkning sjögeografisk information, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	61 704	45 615	70 450
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>61 704</b>	<b>45 615</b>	<b>70 450</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-72 968	-72 896	-74 522
Övriga externa kostnader	-42 615	-28 313	-72 204
Avskrivningar	-5 447	-6 899	-7 950
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-121 030</b>	<b>-108 108</b>	<b>-154 676</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-59 326</b>	<b>-62 493</b>	<b>-84 226</b>

Variationen i intäkter de senaste åren är hänförlig till omfattningen av olika EU-projekt där Sjöfartsverket erhållit bidrag i olika grad. Detta påverkar även de externa kostnaderna genom bl.a. omfattningen av sjömätning med såväl interna som externa resurser.





## Sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del i uppdraget att tillgodose kraven på hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Fartygstrafikservice (VTS) finns i utpekade kustnära områden och är en funktion som bedrivs i särskilda trafikcentraler. VTS har som främsta syfte att genom informationsutbyte med sjötrafiken minska risken för grundstötningar och kollisioner och därmed förhindra sjöolyckor och miljöutsläpp.

Större sjötrafikcentraler är lokaliserade i Södertälje, Malmö och Göteborg. I Marstrand finns en kombicentral som även hanterar lotsbeställningar. I Södertälje finns multifunktionen Sweden Traffic, som erbjuder nationell nautisk service i form av navigationsvarningar och felrapportering i farledssystemet. De utför också incidentrapportering och sjöövervakning enligt EU:s övervakningsdirektiv.

### Övergripande målsättning för sjötrafikinformation

- Anlöpsprocessen sker enligt konceptet "Det goda anlöpet".
- Inga incidenter i form av grundstötningar/kollisioner i VTS område.
- Ingripa vid misstanke om felnavigering eller i förebyggande syfte.

### Måluppfyllelse 2015

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 fortgått. En demonstrator har byggts för det nya konceptet Port CDM (Port Collaborative Decision Making) inom ramen för Sea Traffic Management. Maritime Single Window och nya hamnsystem kommer tillsammans med Port CDM utgöra den tekniska plattformen för att utveckla anlöpsprocessen, GotApp-modellen.

Under året har fyra stycken incidenter inträffat inom VTS-område. Olyckorna kunde inte påverkas av VTS. Avvaktar resultat från haverikommissionen.

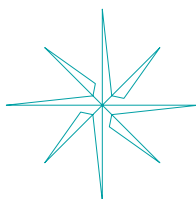
Totalt sett har det under året skett 136 st loggade fall, jämfört med år 2014 då det var 95 st.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Verksamheten sjötrafikinformation är i en utvecklingsfas. Etablering av ett nytt nationellt regelverk, utökade operativa samarbetsformer och förbättrat teknikstöd har fortsatt under 2015. Tillsammans med Transportstyrelsen pågår framtagning av en gemensam hemställan till regeringen angående en ny VTS-lag och förordning. En konsekvens av det är att kompetensutvecklande åtgärder som ska resultera i IALA-godkända VTS-utbildningar och certifierade VTS-operatörer har påbörjats. Nya mätetal och nyckeltal för processen har tagits fram.

Två anskaffningsprojekt har inletts, varav ett är ett nytt verksamhetsstöd för Sweden Traffic som planeras driftsättas till sommaren 2016. En kravspecifikation har färdigställts och utvecklingsarbetet har påbörjats. Det andra avser ett nytt awareness-verktyg som under perioden 2016-2018 kommer att ersätta det gamla VTS-systemet. Förprojektering, marknadsanalys och specifikationsarbete har pågått hela året. Resultatet ska användas i det huvudprojekt som kommer att startas under första kvartalet 2016. Inriktningen är att genomföra systemanskaffningen i samarbete med Försvarmakten och även inkludera andra tekniska samarbeten inom radarteknik och marin kommunikation.

Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS och det obligatoriska fartygsrapporteringssystemet Soundrep SRS i Öresund fortlöper och utvecklas. Tester av nya funktioner för digital miljörapportering (e-reports) och rutt-

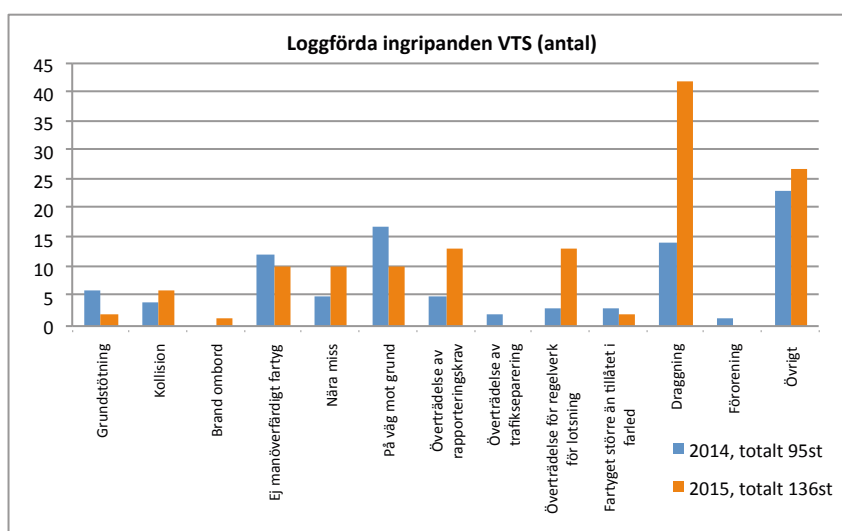




byten mellan land och sjö sker i samarbete med EU-projekten Mona Lisa 2.0 och EfficienSea 2.

I trafikcentralen i Södertälje har etablering av den nationella nautiska tjänsten Sweden Traffic fortgått enligt plan. Funktionerna för incidentrapportering i Safe Sea Net, TSS-övervakning, MSI/navigation varningar och nautisk felrapportering av sjösäkerhetsanordningar har trimmats in och driftstart av kundsupport för Single Window har skett.

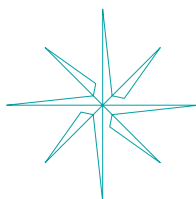
Trafikverkets stora infrastruktursatsning i Göteborg med nya Götaälv-förbindelser vid Marieholm är i full gång. Tunnelarbeten har inletts och brodelen är nästan färdig. Göteborgs Stad, som ska ersätta Göta-Älvbron, har ännu inte färdigställt sina planer och några egentliga arbeten har inte påbörjats. I samtliga tre Göta Älv-projekt finns avtal tecknade gällande Sjöfartsverkets insatser.



#### Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr

	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	3 241	1 855	1 995
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>3 241</b>	<b>1 855</b>	<b>1 955</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-31 580	-28 418	-26 443
Övriga externa kostnader	-7 936	-7 600	-7 567
Avskrivningar	-3 876	-4 652	-4 346
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-43 392</b>	<b>-40 670</b>	<b>-38 356</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-40 151</b>	<b>-38 815</b>	<b>-36 361</b>

Intäkterna ökar 2015 främst genom samarbetet med Trafikverket gällande Göta älv. Personalkostnaderna ökar kontinuerligt under perioden till följd av tillkommande arbetsuppgifter, vilka under 2015 har uppnått sin fulla omfattning.





## Lotsning

Sjöfartsverket ska tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad lotsning som ska öka sjösäkerheten, miljösäkerheten och tillgängligheten för handelssjöfarten. För att uppfylla 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

### Övergripande målsättning för lotsningsverksamheten

- Vi har en högkvalitativ lotsningsverksamhet som möter kundens och samhällets behov av en säker och hållbar sjöfart.
- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, som till exempel öppensjölotsning och simulators-tjänst.
- Andelen fartyg som får lots inom överenskommen tid (fem timmar) ska överstiga 95 procent.
- Andelen lotsbeställningar som görs via Sjöfartsverkets e-tjänster ska överstiga 90 procent.
- Bränsleförbrukningen per lotsning ska minska med tio procent.

### Måluppfyllelse 2015

Servicegraden, d.v.s. hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och medelvärdet för alla lotsområden var under perioden 99,1 procent. Inget område ligger under målvärdet.

Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Sjöfartsverkets e-tjänster. De flesta beställningar, cirka 92 procent under 2015, görs på detta sätt och arbetet pågår för att ytterligare öka andelen beställningar via vår webbtjänst.

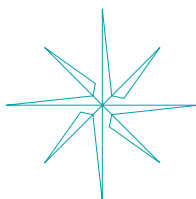
Marknadsföringsinsatserna för öppensjö- och sundslotsningar fortsätter genom besök hos större rederier. Öppensjö- och sundslotsningar har ökat med drygt 25 procent eller 166 uppdrag jämfört med 2014.

Arbetet med att minska bränsleförbrukningen fortsätter i form av åtgärder som ska leda till bättre planering av lotsbåtskörning i syfte att minska körsträckan och antalet körningar, val av lotsbåtstyp, ecodriving m.m. Målsättningen är att minska bränsleförbrukningen per lotsning med 10 procent. Under 2015 har den genomsnittliga bränsleförbrukningen minskat med 0,4 procent jämfört med referensperioden mars 2012 till februari 2013.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

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 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.

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till drygt 32 000. Orsaken är



Esther Karlsson,  
lots i Trollhätte kanal.  
Foto: Dragan Mitrovic

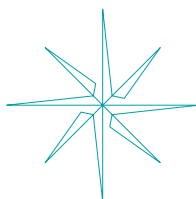


bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Under de senaste åren har nedgången stannat av och förväntas stabiliseras till en nivå om ca 33 000 lotsningar per år. Totalt uppgick antalet lotsningar under året till 32 398 (32 661) vilket motsvarar en minskning med knappt en procent jämfört med föregående år. Inom Göteborgs lotsområde har lotsningarna ökat med 875 lotsningar eller 18 procent, vilket innebär en återhämtning efter flera år av minskade lotsningar. På ostkusten har antalet utförda lotsuppdrag minskat inom samtliga lotsområden. Störst har minskningen varit i Stockholm, 407 lotsningar eller drygt tio procent. Tack vare

en ökning av antalet öppensjölotsningar överstiger lotsintäkterna totalt sett den förväntade nivån.

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

Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2015 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



97 procent medan kostnadstäckningen inklusive andel av indirekta kostnader uppgick till drygt 74 procent.

Under året har arbetet med att minska den totala energianvändningen fortsatt. Det görs bland annat genom effektivare uppvärmning av lotsstationerna och lotsbåtarna då de ligger till kaj samt fortsatt övergång till bränslesnåla bilar. På västkusten har tre elbilar anskaffats som används för lotstransporter.

Som en del i det kontinuerliga arbetet med att säkerställa att Sjöfartsverkets verksamhet bedrivs så effektivt som möjligt och för att möta den negativa trenden i antalet lotsningar pågår flera arbeten. Det gäller bland annat anpassad bemanning, dubbla styrsedlar för lotsar och genomlysning av lotsplaneringsfunktionen. I Gävle skedde en övergång till enmansbetjäning dygnet runt på lotsplaneringen i slutet av första kvartalet. Vidare har samarbetet med Rederiet utökats och under vintermånaderna har fem stycken lotsar varit utlånade till isbrytningsverksamheten.

Lotsarna har en väl inarbetad grundutbildning (SGFL, Svensk Grundutbildning För Lotsar) i

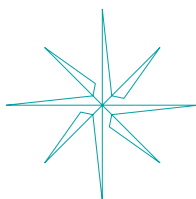
enlighet med de rekommendationer som ställs i IMO:s resolution A 960. I lotsarnas utbildning ingår förutom grundutbildning även lokal utbildning, repetitionsutbildning och vidareutbildning. I övrigt hålls löpande simulatorövningar för lotsarna från de olika lotsområdena samt för Red card lotsar. Under 2015 har cirka 140 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 där det är möjligt.

Antal lotsningar per lotsområde			
Lotsområde	2015	2014	2013
Luleå	2 554	2 773	2 631
Gävle	2 645	3 011	3 192
Stockholm	3 514	3 921	4 252
Södertälje	3 100	3 168	3 136
Kalmar	4 536	4 900	4 693
Malmö	4 955	4 507	4 326
Göteborg	5 696	4 821	5 300
Marstrand	4 135	4 253	3 628
Vänern	1 263	1 307	1 310
<b>Totalt</b>	<b>32 398</b>	<b>32 661</b>	<b>32 468</b>

Jämförelsetalen 2013 och 2014 har justerats med hänsyn till manuellt registrerade lotsningar som tidigare saknats.

Resultaträkning lotsning, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	489 834	459 692	437 865
Övriga externa intäkter	13 167	9 975	9 449
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>503 001</b>	<b>469 667</b>	<b>447 314</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-421 255	-420 743	-388 534
Övriga externa kostnader	-86 036	-87 616	-91 214
Avskrivningar	-27 102	-25 358	-24 804
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-534 393</b>	<b>-533 717</b>	<b>-504 552</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-31 392</b>	<b>-64 050</b>	<b>-57 238</b>

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets brutto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent den 1 januari 2015. Den direkta kostnadstäckningen uppgick till 94 procent, medan den totala kostnadstäckningen uppgick till drygt 74 procent.







## Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket är den myndighet som ansvarar för sjö- och flygräddningen i Sverige enligt Förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor. Verksamheten regleras även av internationella åtaganden som styrs utifrån de internationella konventioner och rekommendationer som har tagits fram inom ICAO och IMO och som Sverige har antagit.

För den operativa ledningen och koordineringen av sjö- och flygräddningsinsatser inom den svenska sjö- och flygräddningsregionen driver Sjöfartsverket den nationella integrerade sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint Rescue Coordination Centre) som är samlokaliserad med Kustbevakningens och Försvarsmaktens ledningscentraler i Göteborg. Sjö- och flygräddningscentralen har förmåga att leda och koordinera sjö- och flygräddningsinsatser 24 timmar om dygnet.

Sjöfartsverket upprätthåller även en helikopterberedskap för sjö- och flygräddningen med helikoptrar som är stationerade i Umeå, Norrtälje, Visby, Ronneby och Säve i Göteborg,

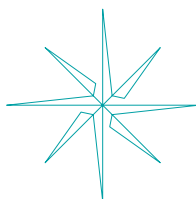
samtliga med en insatstid om 15 minuter dygnet runt. Dessutom deltar Sjöfartsverkets sjögående enheter frekvent i räddningsinsatser, med varierande insatstid mellan 15 minuter och 2 timmar. Svensk sjö- och flygräddning bygger på samverkan, vilket innebär att aktörer såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarsmakten, Polisen samt vissa andra organisationer frekvent deltar i insatser.

### Övergripande målsättning för sjö- och flygräddningsverksamheten

Enligt lagen om skydd mot olyckor ska Sjöfartsverket tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad sjö- och flygräddningstjänst. Följande övergripande mål är fastställda för sjö- och flygräddningstjänsten:

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

Räddningshelikopter AW139.  
Foto: Patrik Nilsson



## Måluppfyllelse 2015

Utfallet för sjöräddningstjänsten under 2015 har varit 95 procent på svenskt territorialvatten, medan mätvärdet avseende internationellt vatten varit för litet för att kunna ta fram statistiskt säkerställda uppgifter över måluppfyllelsen. Medeltiden för när en första räddningsenhet var på plats var 30 minuter på svenskt territorialvatten.

Utfallet för flygräddningstjänsten under 2015 var 100 procent avseende luftfartyg med fungerande nödsändare. Inget statistiskt säkerställt mätvärde finns att redovisa för lokalisering av nödställda luftfartyg utan fungerande nödsändare p.g.a. för få insatser under 2015.

Sjöfartsverkets bedömning är att en mer effektiv användning av samhällets samlade resurser har uppnåtts under 2015 genom att Sjöfartsverkets förutsättningar för att kunna bistå kommunala räddningstjänster och landsting/regioner har fastställts.

## Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Under de senaste åren har omfattande strukturella förändringar genomförts inom sjö- och flygräddningstjänsten. Under år 2015 har övergången till ett nytt helikoptersystem, AW139, från den engelsk/italienska helikoptertillverkaren Agusta Westland slutförts. AW139 är en väl beprövad räddningshelikopter som är optimal för svenska förhållanden och som är certifierad enligt europeiska luftfartsmyndighetens (EASA) krav. Totalt har ca 80 personer utbildats på AW 139 med en total flygtid för utbildning av cirka 750 flygtimmar. Med de nya räddningshelikopterna uppnås en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten.

Regeringen har tidigare gett Sjöfartsverket i uppdrag att ”ta initiativ till ett utvecklat sjö- och flygräddningssamarbete i Östersjö-, Skagerack- och Kattegattområdet i syfte att utveckla förmågan att genomföra sjö- och flygräddningsinsatser”. Som ett led i strävan att

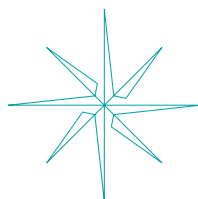
### Statistik över uppdrag och insatser

	2015	2014	Förändring	Förändring %
Antal sjöräddningsärenden	936	885	51	6
Antal flygräddningsärenden	638	626	12	2
Antal sjöräddningsinsatser med insatta enheter	770	748	22	3
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal	264	157	107	68
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal	25	9	16	178
Stöd till landsting och regioner, antal	543	598	-55	-9
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal	67	81	-14	-17
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	423	374	49	13
Varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	316	179	137	76
Varav antal larmtillfällen för annans ansvar	107	195	-88	-45
Antal undsatta med SAR-helikopter	111	Ingen mätning	-	-
Förmedling av telemedical maritime assistance services	530	536	-6	-1

Med sjöräddningsinsatser respektive flygräddningsinsatser avses insatser inom det statliga ansvarsområdet, så som det är definierat i Lagen om skydd mot olyckor.

### Övrig statistik

	2015	2014
Antal personer som har genomgått grundläggande SAR-utbildning	146	106
Antal genomförda regionala samverkansövningar	35	30



Sjöräddningshund på uppdrag.  
Foto: Christian Björnes

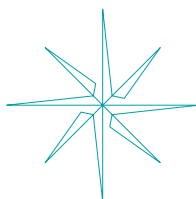


utveckla samarbetet med grannländerna har Sjöfartsverket genomfört möten med Finland och Estland för att identifiera möjligheter att förbättra och utveckla det internationella sjöräddningssamarbetet i regionen.

Under året har Sjöfartsverket deltagit i internationellt utvecklingsarbete inom IMO-Navigation and Communication Search and Rescue (NCSR), ICAO/IMO Joint Working group (JWG) med huvudsyfte att uppdatera den globala SAR-manualen IAMSAR, IMRF:s aktiviteter för global SAR-utveckling samt i European Regional Meeting. Sjöfartsverket deltar även aktivt i utvecklingen av andra generationens nödsändare inom Cospas-SARSAT. Under året har Sjöfartsverket tillsammans med Norge MCC/

JRCC-Bodö (Mission Control Centre/Joint Rescue Coordination Centre) tecknat en överenskommelse i syfte att på ett tydligare sätt säkerställa informationsdelning och rutiner kring detta.

Sjöfartsverket organiserade under året det svenska deltagandet i den internationella SAR-övningen Baltic Sarex 2015, som genomfördes under maj månad på Bornholm. Baltic Sarex är ett övningskoncept som utvecklar gemensam metodik för efterforskning och undsättning enligt IAMSAR. Vid övningen genomfördes fullskaliga koordineringsövningar där berörda funktioner tränades till den nödställdes förmån. En internationalisering av Baltic Sarex modellen har påbörjats av Danmark tillsammans med Sverige för att engagera fler kuststater i Östersjön i



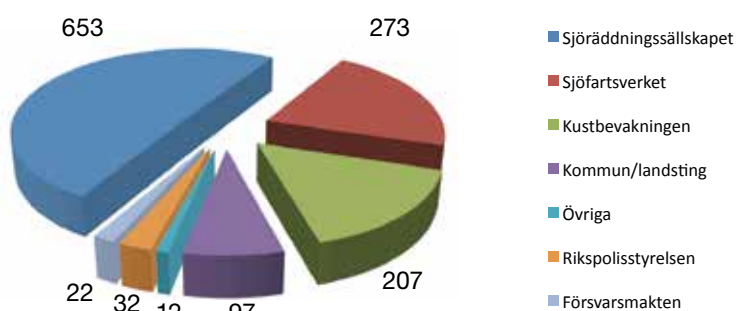
planeringen. Målet med internationaliseringen är att möta såväl vardagshändelser som sälanhändelser med en gemensam metodik.

Verksamheten med sjöräddningshundar har fortsatt utvecklas enligt plan med ytterligare ett godkänt ekippage under året. För att möjliggöra en ökad mobilitet för träning och insats för hundekipagen har de fått tillgång till en Rescue Runner med tillhörande båttrailer. Ekipageutbildning har genomförts på Arkö på en Rescue Runner avseende framförande, säkerhet och metodik. Två examensarbeten med fokus på sjö-

räddningshundarna har genomförts under året. Hundekipagen har med gott resultat deltagit vid skarpa räddningsinsatser under året.

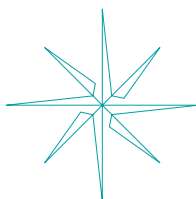
Sjöfartsverket har under året påbörjat ett internt förbättringsarbete som syftar till att uppnå en mer effektiv verksamhet med särskilt fokus på helikopterverksamheten, som införlivades i Sjöfartsverket under 2014. Viktiga fokusområden i förbättringsarbetet är utveckling av målsättning, kravbild och förmåga, produktionsstyrning, verksamhetsplanering samt utvärdering av arbetstidsavtal.

**Bilden nedan visar antalet sjöräddningsinsatser som de olika samverkansorganisationerna har medverkat i under 2015 med sjögående och flygande enheter:**



Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	155 189	155 189	110 189
Övriga externa intäkter	197 332	115 911	108 477
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>352 521</b>	<b>271 100</b>	<b>218 666</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-195 525	-173 073	-39 509
Övriga externa kostnader	-235 528	-201 904	-278 193
Avskrivningar	-37 764	-19 711	-1 486
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-468 817</b>	<b>-394 688</b>	<b>-319 188</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-116 296</b>	<b>-123 588</b>	<b>-98 922</b>

Både kostnaderna och intäkterna ökade under 2015 som en effekt av lösen av leasingkontrakt och försäljning av en helikopter från S-76 systemet. Det positiva nettot uppgick till knappt 38 Mkr. Avskrivningskostnaderna har ökat i takt med övergången till det nya helikoptersystemet AW139.







## Myndighetsuppgifter

Myndighetsuppgifterna ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Uppgifterna omfattar utredningstjänster i form av samordning, analys och utredning samt informations- och kunskapsspridning.

Sjöfartsverket följer den transportpolitiska utvecklingen och medverkar såväl i det nationella utvecklingsarbetet som i motsvarande arbete på EU-nivå. Hit hänförs även funktionerna forskning och innovation samt Sjömansservice.

Resultaträkning myndighetsuppgifter, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	67 829	81 077	38 796
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>67 829</b>	<b>81 077</b>	<b>38 796</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-49 032	-42 211	-37 928
Övriga externa kostnader	-74 126	-82 852	-41 956
Avskrivningar	-881	-441	-2 731
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-124 039</b>	<b>-125 504</b>	<b>-82 615</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-56 210</b>	<b>-44 427</b>	<b>-43 819</b>

Intäkterna för 2015 är 13,2 mkr lägre än år 2014 och främst ett resultat av lägre erhållna EU-bidrag för utvecklingen av Single Window. Kostnadssidan har istället minskat med drygt 1,5 mkr vilket totalt genererar ett försämrat resultat med ca 11,8 mkr jämfört med föregående år.

## Utredningstjänster

Sjöfartsverkets analys- och utredningstjänster styrs av de transportpolitiska målen och omfattar de uppgifter som pekats ut av regeringen i instruktionen för myndigheten.

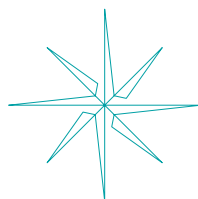
### Övergripande målsättning för utredningstjänster

- Vi har en hög beredskap inom vårt verksamhetsområde vid påfrestningar och kriser.
- Vi har skapat ett transparent och hållbart avgiftssystem.
- Vi är proaktiva och erbjuder full insyn i vårt hållbarhetsarbete.
- Vi har en fartygsrapporteringsportal - ett Single Window - som förenklar för sjöfarten.

## Måluppfyllelse 2015

Krisberedskap avser det särskilda ansvar för fredstida krishantering som Sjöfartsverket har tillsammans med andra myndigheter. Gällande egen förmåga att hantera allvarliga kriser har arbetet med rutiner och instruktioner fortsatt och implementerats i ledningssystemet.

Sveriges riksdag beslutade i juni 2015 om en ny försvarspolitisk inriktning. Med hänvisning till den säkerhetspolitiska situation som råder i vår omvärld behöver Sverige öka sin försvarsförmåga. Detta betyder att begreppet totalförsvar, som består av militärt försvar och civilt försvar, är tillbaka. Målet för det civila försvaret syftar till att skydda befolkningen i händelse av krig, att upprätthålla de viktigaste samhällsfunktionerna vid ett angrepp mot Sverige samt att lämna stöd till Försvarmakten. Sjöfartsverket som enligt förordning (2006:942) om krisbered-



skap och höjd beredskap har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap ska därmed, enligt regeringsbeslutet om planeringsanvisningar för det civila försvaret, återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Myndigheten ska senast den 10 juni 2016 redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts, därefter ska arbetet redovisas årligen vid samma tidpunkt som årsredovisningen.

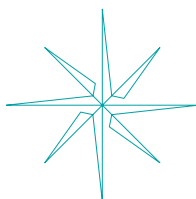
Sjöfartsverket har under året deltagit i samverkansområde transporter och samverkansområde skydd, undsättning och vård där dessa frågor har diskuterats och vidare planering kommer att bedrivas de kommande åren. Sjöfartsverket har också erhållit medel från anslag 2:4 krisberedskap för att genomföra ett projekt i syfte att under åren 2016-2018 starta upp beredskapsplaneringen. Under de år som har gått sedan någon egentlig civil och militär beredskapsplanering genomförts har samhällets strukturer och administrativa förutsättningar påtagligt förändrats. Sjöfartsverkets uppdrag har förändrats och nya transportmyndigheter har bildats, medan kunskap om ansvar, roller, behov och legala förutsättningar vid höjd beredskap identifierats som bristfälliga. Sjöfartsverket behöver höja den grundläggande kunskapsnivån hos sin egen personal och även hos samverkande aktörer, både myndigheter och privata, i fråga

om förutsättningar, kontaktytor, samverkans- och planeringsbehov, frivilligorganisationernas roll m.m. De grundläggande förutsättningarna behöver identifieras och analyseras för att därefter Sjöfartsverket kan höja förmågan att verka under höjd beredskap inom ramen för totalförsvaret.

Sjöfartsverket har under 2015 bl.a. deltagit i Försvarmaktens övning SWENEX gällande sjöfartsskydd och i samråd med den marintaktiska staben inlett en dialog om fortsatt kompetensutbyte. Myndigheten kommer även fortsättningsvis att delta i Försvarmaktens övningar och informationstillfällen där Sjöfartsverkets verksamhet berörs.

Sjöfartsverket har under året arbetat med att ta fram ett förslag till ny avgiftsmodell som ska träda i kraft den 1 januari 2017. Sjöfartsnäringsen är mitt uppe i en omfattande strukturomvandling vilken påverkar godsmängder, anløp och fartygens dräktigheter. För att möta strukturomvandlingen och för att öka förståelsen för Sjöfartsverkets prissättning har ett förslag på en ny avgiftsmodell tagits fram. Effektmålen med den nya modellen är att skapa stabilare och ökade intäkter för Sjöfartsverket, bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv, ökad förståelse av Sjöfartsverkets avgiftsmodell hos kunderna samt minskad miljöpåverkan. Detta

Foto: Tobias Fälth



sker genom att antalet undantag, specialregler, rabatter och befrielser reduceras, samt att alla fartygstyper debiteras på samma grunder och utan avgiftstak, vilket innebär att två lika stora fartyg får samma avgift och debiteras för lika många anlöp per månad oavsett fartygstyp.

Förslaget till ny avgiftsmodell består av farledsavgift, beredskapsavgift, startavgift för lotsning och en rörlig lotsavgift. Den enda förändringen i beräkningsgrunden är att istället för att ta ut en avgift direkt proportionerlig mot fartygets bruttodräktighet delas fartygen in i dräktighetsklasser baserade på nettodräktighet, vilken på ett bättre sätt speglar fartygens intjänandeförmåga. Dräktighetsklassen är sedan bas för både anlöps-, beredskaps- och lotsavgiften. På så sätt genomförs en harmonisering av storleksindelningen mellan farledsavgift och lotsavgift.

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, på ett transparent sätt kommunicera påverkan på människorna, miljön och ekonomin i och runt den egna organisationen samt hur myndigheten ständigt förbättrar verksamheten med avseende på social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Inom EU pågår ett intensivt arbete med att genomföra direktiv 2010/65/EG, något som samtliga medlemsstater kommer att fortsätta med under 2016. Enligt direktivet ska medlemsstaterna införa nationella kontaktpunkter för fartygsrapportering. 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. Den 1 oktober

2015 driftsattes den myndighetsgemensamma portalen Maritime Single Window och samtidigt integrerades Sjöfartsverkets system SafeSeaNet Sweden samt Göteborgs Hamns anmälnings-system. Arbetet pågår med att integrera system hos Kustbevakningen och Tullverket samt Sjöfartsverkets system för lotsdeklarationer och farledsdeklaration.

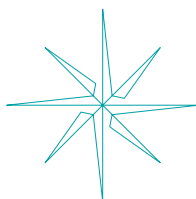
På internationell nivå har Sverige, genom Sjöfartsverket, deltagit i det av EU delfinansierade projektet AnNa MSW (Maritime Single Window). AnNa MSW är ett konsortium av 14 aktiva EU-länder, samt 10 observatörländer och intresseorganisationer. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) för att harmoniera Single Window medlemsländer emellan. Genom AnNa MSW ersätts delvis de deltagande ländernas kostnader för att genomföra direktivet. Projektet avslutades i december 2015.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

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.

Sjöfartsverket har tillsammans med övriga berörda myndigheter, kommuner och länsstyrelser deltagit i det nationella samverkansarbetet inom samverkansområdena ”Transporter” och ”Skydd, undsättning och vård”. Verket är också delaktigt i den under året startade samverkan mellan privata och offentliga aktörer inom transportsektorn – Transportsektorns samverkan inför samhällsstörningar (TP SAMS).

Riskhanteringsprocessen har utvecklats och kommer att användas vid Sjöfartsverkets riskanalys för 2016. Arbetet med informations-säkerhet fortsätter och kommer att integreras i verkets ledningssystem. Det systematiska brandskyddsarbetet uppdateras och ett webbaserat system har tagits i drift för att säkerställa kvalitet och likformighet samt underlätta uppföljning.



## Forskning och Innovation

Sjöfartsverket har i uppgift att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

### Övergripande målsättning för forskning och innovation

- Vi stärker sjöfartens konkurrenskraft genom forsknings- och innovationsinsatser för en hållbar, säker och effektiv sjöfart.

### Måluppfyllelse 2015

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.

Under året har Sjöfartsverket tagit fram såväl omvärldsbevakningar inom FoI-området som verksamhetsrapporter och bidragit med omfattande underlag till regeringskansliets arbete med FoI-relevanta propositioner och planeringsunderlag.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

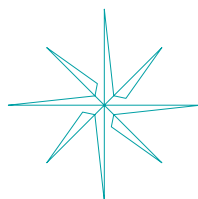
Sjöfartsverket hanterar i samverkan med Trafikverket sedan 2014 minst 50 mkr per år i offentliga FoI-medel till sjöfarten inom ramen för den nationella transportplanen och i tidsperspektivet fram till 2025. Därmed har en långsiktighet i medelstilleddningen för sjöfartens FoI säkerställts. En extern inriktningsgrupp är etablerad med företrädare för sjöfartssektorn, transportköparna och andra transportmyndigheter och forskningsfinansierare för att få ett brett samråd kring användningen av de offentliga FoI-medlen. Sjöfartsverkets strategi att växla upp

de begränsade offentliga medlen till FoI inom sjöfartsområdet genom nationell och internationell utväxling har resulterat i att avsatta medel 2013 och 2014 om 84 miljoner kronor enligt en försiktig beräkning resulterat i FoI för över 200 miljoner kronor.

Under året har Sjöfartsverket fortsatt arbeta med sin FoI-projektportfölj. FoI-projekten genomförs i nära samverkan med privat näringsliv, akademien och andra myndigheter såväl nationellt i Sverige som internationellt. 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 bidrar till såväl förnyelse som effektivisering.

Det omfattande MONALISA 2.0-projektet som Sjöfartsverket har lett avslutades under 2015. Slutkonferensen hölls i november i Göteborg och lockade över 250 deltagare. Inom ramen för MONALISA 2.0 har Sea Traffic Management definierats. Sea Traffic Management är ett koncept med inspiration från flygets SESAR-program för trafikledning som bidrar till förbättrad miljöprestanda, ökad säkerhet och ökad effektivitet inom sjöfarten. Genom MONALISA 2.0 är grunden lagd för den fortsatta valideringen, utvecklingen och genomförandet av Sea Traffic Management globalt.

Under 2015 beviljades STM Validation Project, som leds av Sjöfartsverket, EU-finansiering. Med STM Validation Project (2015-2018) tas Sea Traffic Management (STM) ett steg närmare införande, genom två stora testbeddar (Medelhavet och Norden), 300 fartyg och 13 hamnar där STM kommer demonstreras i verkligheten, men också genom det europeiska simulatornätverk som Sjöfartsverket initierat och som etablerats i MONALISA 2.0. Nyttorna för sjöfarten och för Sjöfartsverkets egen verksamhet kan inte underskattas. Projektet kommer att ytterligare sätta Sverige och Europa på kartan som ledaren av utvecklingen av Sea Traffic Management och e-Navigation och bidra till vårt arbete med hållbarhet i alla dess aspekter. Totalt är det

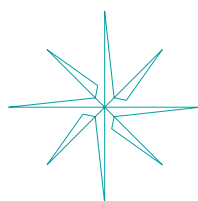




39 projektpartners samt ett antal övriga medverkande deltagare i egenskap av implementing bodies och affiliated entities från 13 länder som tillsammans levererar projektet. Projektbudgeten

ligger på cirka 400 miljoner kronor, varav Sjöfartsverkets budget uppgår till drygt 80 miljoner kronor.

"Blue Sky". Fototävling för Sjöfolk 2015.  
Foto: Tim Rutledge



## Sjömansservice

Sjöfartsverkets sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC), som hanteras av FN-organet ILO. Verksamheten är anpassad efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid, samt kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

### Övergripande målsättning för sjömansservice

- Vi erbjuder en modern och efterfrågad service till besättningarna som anlöper svenska hamnar.
- Vi fokuserar särskilt på de besättningar som har störst behov av kompensation för utebliven fritid.

### Måluppfyllelse 2015

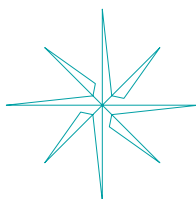
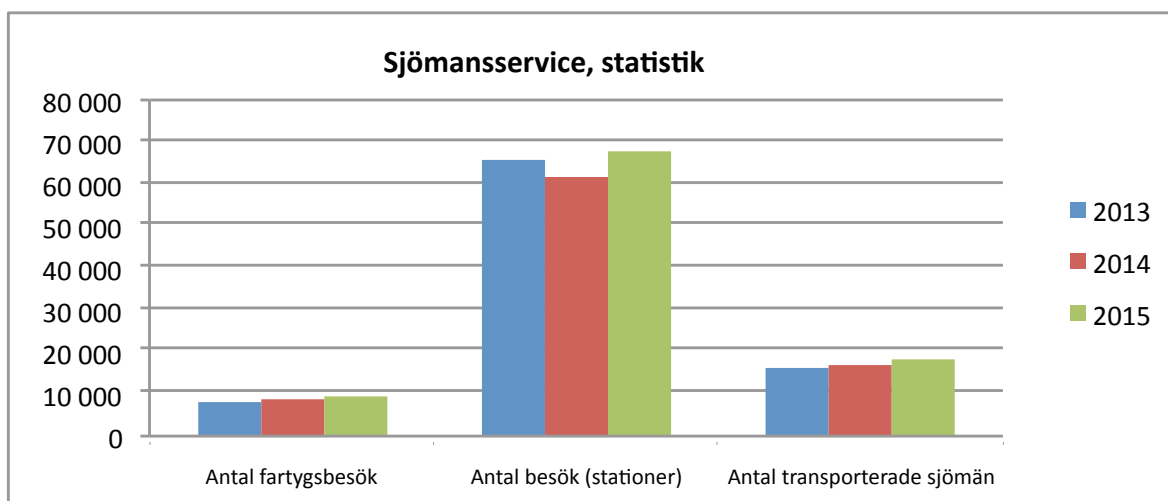
Sjömansservice påbörjade under 2014 ett arbete med att erbjuda service till fartygsbesättningar på fler orter. Inledningsvis rörde det sig om att kartlägga vilket utbud Oxelösund och Landskrona kunde erbjuda gästande sjöfolk. Utöver kartläggningen som slutfördes under 2015, har Sjömansservice under året ökat antalet fartygsbesök i hamnarna ovan.

Ett samarbete med Sjömanskyrkan i Halmstad inleddes under året för att utveckla servicen till sjöfolk i de tre Hallandshamnarna; Halmstad, Falkenberg och Varberg. I Luleå lät Sjömansservice stationera ett platsombud under en vecka för att identifiera behovet av service. Anlöpande fartyg besöktes och det visade att behovet av Sjömansservice tjänster är stort även där.

Under årets andra kvartal påbörjades kundnöjdhetsmätningar på sjömansklubbarna, i enkätform. Enkäten innehåller fyra frågor och finns på fyra språk. 50 enkäter samlas kvartalsvis in från varje anläggning och mätningen ska pågå under ett år för att få spridning över olika nationaliteter och fartygsbesättningar. Utfallet har hittills under året varit mycket bra då kunderna ger servicen högsta betyg.

### Verksamhetsutveckling och verksamhetsstatistik

Sedan 2013 har Sjömansservice genomfört ett bränslebesparingsprogram i syfte att effektivisera körningar och minska miljöpåverkan. Redan första året uppnåddes målet om en minskning av drivmedelsförbrukning på tio procent. Trenden tyder på att resultatet kan förbättras ytterligare. En liknande mätning gällande energibesparing i anläggningarna har påbörjats under året.





## 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 kontoret i Norrköping inom områdena ekonomi, HR, 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.

Resultaträkning gemensamma funktioner, tkr			
	Utfall 2015	Utfall 2014	Utfall 2013
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Anslag	18 200	18 200	18 200
Övriga externa intäkter	11 252	10 147	12 103
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>29 452</b>	<b>28 347</b>	<b>30 303</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Personalkostnader	-207 159	-106 179	-134 623
Övriga externa kostnader	-120 759	-104 867	-103 302
Avskrivningar	-12 811	-13 953	-15 229
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-340 729</b>	<b>-224 999</b>	<b>-253 154</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-311 277</b>	<b>-196 652</b>	<b>-222 851</b>

Den stora skillnaden i personalkostnader mellan åren beror nästan uteslutande på variationer i pensionsskulden. Kostnaderna för sociala avgifter och pensioner ökade under 2015 med 109 mkr, varav ökningen av pensionsskulden uppgick till 82 mkr.

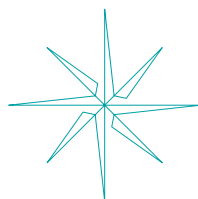
## Rederiet

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg och för en hög standard på säkerhet och utrustning ombord på dessa. Rederiet säkerställer också en effektiv förvaltning av fartygstonnaget, vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Rederiets fartygsflotta anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov och eventuell överkapacitet

på ingående enheter utnyttjas för extern verksamhet när så är möjligt. Rederiet eftersträvar en utökad extern uthyrning vilket möjliggör ett behållande av egna resurser för den mer säsongsbundna verksamheten och samtidigt minskade kostnader för den egna verksamheten.

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





Tom 11 år, vinnare av Sjöfartsverkets auktion till förmån för Musikhjälpen, besöker isbrytaren Frej. Foto: Linus Johansson

har under året varit utchartrad till Stockholms Marina Forskningscentrum. Scandica slutförde under början av året en uppgradering av brygg- och maskinkontrollsystemen.

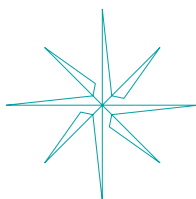
I juni levererades det nya ramningsfartyget Gustaf af Klint. Två lotsbåtar, 753 samt 754, har under året fått nya maskiner och förarmiljöer. Tre lotsbåtar och en räddningsbåt har avyttrats under året. En projektering för byggandet av en ny arbetsbåt avsedd för Trollhätte kanal har inletts. Vidare har projektering påbörjats för ett nytt lotsbåtskoncept för västkusten. På isbrytarna Atle och Frej har nya kontroll- och reglersystem för framdrivning installerats och tagits i drift.

Sjöfartsverket har fått Regeringens uppdrag att vara manager för Statens lantbruksuniversitets nya forskningsfartyg. Sjöfartsverket medverkar även i projektering och byggandet av det nya fartyget.

Sjöfartsverket har, tillsammans med finska Trafikverket, erhållit EU-bidrag för att genomföra ett antal aktiviteter i projektet WINMOS (Winter Motorways of the Sea), bl.a. bekostar dessa medel en del av livstidsförlängningen av isbrytarflottan som pågått sedan några år tillbaka. På Ymer har ett Common rail-projekt som innebär lägre bränsleförbrukning och minskade emissioner genomförts. Vidare genomfördes olika projekt för att utreda det framtida isbrytarbehovet och hur framtidens isbrytare skall vara konstruerade.

## Kvalitets- och miljöledning

Att arbeta med förbättringar är en naturlig del av Sjöfartsverkets verksamhet – med andra ord att förbättra, förenkla och förtydliga. Sjöfartsverkets ledningssystem beskriver hur målen sätts, arbetet genomförs samt hur verksamheten följs upp. Detta sker i enlighet med de krav som ställs på verksamheten i form av lagstiftning,





ägarkrav, kundkrav m.m. Förbättringarna syftar till att möta dagens krav och morgondagens förväntningar.

Förbättringsdagar (internrevisioner) har genomförts enligt fastlagd plan för året. Utöver planen har extra förbättringsdagar genomförts på förändrade processer samt ”dokument och ärendehantering”. C2 är ett förbättringsverktyg som används för att delge och följa upp avvikelser på ett strukturerat sätt. En sammanfattande rapport görs efter avslutade förbättringsdagar där man analyserar samtliga avvikelser som uppkommit och förslår åtgärder på en övergripande nivå.

Under 2015 har två externa revisioner genomförts av SP, som är Sjöfartsverkets upphandlade certifieringsorgan. Vid dessa revisioner fick Sjöfartsverket 28 (mars) respektive 15 (september) mindre avvikelser som samtliga är hanterade och stängda. Åtgärdsaccepter har mottagits från SP för samtliga avvikelser.

Under året har Sjöfartsverket haft ett fortsatt fokus på att implementera och förbättra ledningssystemet för att det ska kunna fungera som det stöd det är tänkt för verksamheterna. Ett arbete har pågått under året att integrera det helägda bolaget SMA Maintenance AB i ledningssystemet, vilket har till syfte att certifiera även denna del under 2016 enligt ISO 9001 och 14001.

Sjöfartsverkets ledningssystem fungerar på ett integrerat sätt för både Kvalitets- och Miljöledning. För att ytterligare stärka ledningssystemets användbarhet påbörjades resan med att integrera både arbetsmiljö och informations-säkerhet på ett ändamålsenligt sätt.

Norrköping är myndighetstätt och samtliga myndigheter står inför liknande utmaningar när det gäller kvalitets- och miljöarbetet. Ett samarbete mellan olika myndigheter i Norrköping kring kvalitets- och miljöarbete har initierats. Syftet är att utbyta erfarenhet och kunskap för att utveckla de respektive verkens ledningssystem.

En tydlig effekt blir att förbättringar som genomförts i en myndighet kan spridas till andra och minska risken för dubbelarbete.

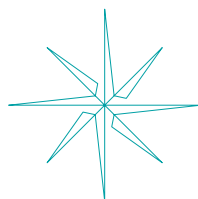
Under året har två nya uppdaterade versioner av ISO-standarderna 9001 och 14001 släppts. Sjöfartsverket har ett modernt ledningssystem som står väl rustat för de nya kraven i standarderna, vilket har konstaterats efter att ha genomfört en lättare GAP-analys utifrån externrevisorernas kommande krav. Under 2016 kommer en mer djuplodande GAP-analys att genomföras.

## 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, leverans av användarstöd, systemförvaltning samt utveckling av verksamhetskritiska och samhällsviktiga funktioner. Nyckelord i arbetet är effektivt resursutnyttjande, rationell informationshantering, integration och samordning, både internt och med externa parter.

Ur ett hållbarhetsperspektiv har arbetet med konsolidering och virtualisering av Sjöfartsverkets serverpark fortsatt. En sänkning av elförbrukningen i Sjöfartsverkets datorhall med ytterligare fem procent jämfört med året innan har därigenom uppnåtts. Planer på ytterligare minskad miljöpåverkan genom nyttjande av frikylla har studerats och planeras genomföras under 2016.

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 och ytterligare justeringar är planerade. För att där



så är lämpligt möjliggöra extern IT-produktion med bibehållen informationssäkerhet har en informationsklassning av Sjöfartsverkets informationsmängder genomförts.

En ny IT-strategi har fastställts under 2015. Fokus ligger på effektivt samutnyttjande av information både mellan Sjöfartsverkets olika verksamheter och mellan Sjöfartsverket och dess externa parter. Arbetet med en ny målarkitektur för Sjöfartsverket har påbörjats och beräknas slutföras under 2016. 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 slutförts under år 2015 och driftsättning planeras ske under februari 2016.

Utvecklingen av Sjöfartsverkets verktyg för beslutsstöd (Business Intelligence) har fortsatt under 2015. Fokus har legat på att ytterligare förenkla för chefer och projektledare.

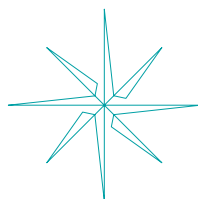
## Medieindex

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. Ett högt index visar en stor genomslagskraft samt att andelen artiklar i huvudsak varit positiva. Medieindexet för 2015 var 321,7. Året innan dess låg indexet på 807,5 och 2013 var det 1 120,5.

Trots att Sjöfartsverket försökt att nyansera den negativa publiciteten som följde av Uppdrag Granskning två reportage under året och de granskningar som följde efter det (Konkurrensverket, Åklagarmyndigheten, JK och JO), slutade indexet på hälften av resultatet för 2014. Eftersom det fortfarande saknas resultat från alla undersökningar, har verket haft svårt att nå ut med sin bild av händelsen.

Antalet artiklar som nämnde Sjöfartsverket under året var 2 100, jämfört med 2 318 för år 2014. Mängden artiklar ligger på en för Sjöfartsverkets del jämförelsevis hög nivå, delvis beroende på att Sjöfartsverkets ansvar för sjö- och flygräddning fortsatt har tydliggjorts i samband med flertalet räddningsinsatser. Spridningen av händelser och ämnesområden där Sjöfartsverket nämnts har varit förhållandevis bred under året. Förutom sjö- och flygräddningsinsatser har även isbrytning, fyrar, ny broförbindelse över Göta älv i Göteborg, inventeringen av miljöfarliga vrak samt falska nödraketer på nyår tagit plats i medierna.



# 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, bland annat båtmän, lotsar, ingenjörer, piloter, ytbärgare och vinschoperatörer. Vid årets slut var antalet anställda 1 167 (1 156) vilket motsvarar 1 007 (952) årsarbetskrafter.

Likt tidigare år har Sjöfartsverket cirka 20 procent kvinnor och 80 procent män. Kvinnorna är framförallt representerade inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket på tre års sikt ska ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. Det är en utmaning eftersom det är få kvinnor som söker

nautiska och tekniska tjänster. För att lyckas med målet arbetar verket utifrån fastlagda riktlinjer och handlingsplaner för jämställdhet och mångfald. Arbetet med att marknadsföra verket i syfte att utöka antalet sökande till olika tjänster fortsätter. Dessutom behöver kompetensutvecklingen av ledare och medarbetare inom jämställdhets- och mångfaldsfrågor fortgå.

Könsfördelning på Sjöfartsverket 2015

	Ledningskompetens	Kärnkompetens	Stödkompetens	Totalt
Kvinnor	18 (2 %)	109 (9 %)	91 (8 %)	221 (19 %)
Män	66 (6 %)	806 (70 %)	63 (5 %)	946 (81 %)
Totalt	84 (7 %)	915 (80 %)	154 (13 %)	1167 (100 %)

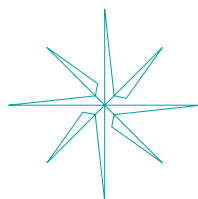
Nedan redovisas information utifrån Sjöfartsverkets *kompetensförsörjningsprocess* som innefattar *attrahera, rekrytera, introducera, utveckla* och *avsluta*.

## Attrahera

Det finns flera utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker, ingenjörer och tekniker utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens. Det är yrkesgrupper vars arbetsmarknadssituation medför en viss problematik när det gäller Sjöfartsverkets kompetensförsörjning på sikt.

De kommande tre åren kommer cirka 30 lotsar att gå i pension och förmågan att hitta kompetens från en sviktande rekryteringsbas blir därför avgörande. Samma siffra gäller även för yrkesgruppen båtmän.

I syfte att attrahera Sjöfartsverkets målgrupper marknadsförs verkets olika verksamheter på lärosäten och sociala medier. Verket har även utvecklat möjligheterna att erbjuda examensarbeten och praktikplatser. Sjöfartsverket har som mål att ta emot minst 20 examensarbeten, uppsatser eller praktikanter per år. Under 2015 har målet uppnåtts och därutöver har även 18 praktikplatser erbjudits på verkets isbrytarfartyg. Utmaningen framöver är att bli ännu bättre på att erbjuda praktikplatser inom ramen för Teknisksprånget och Praktikantprogrammet.



## Rekrytera

Rekrytering är en viktig process för att få rätt kompetens. Det har därför pågått ett arbete med att effektivisera och kvalitetssäkra rekryteringarna, bland annat har det utvecklats en ny metod för rekrytering av ledare som matchar med verkets ledarprofil och värdegrund.

Under året har 84 personer rekryterats till Sjöfartsverket, varav 24 av dessa är kvinnor och 60 är män. Vidare har Sjöfartsverket fått sex nya ledare, av dessa är två kvinnor.

## Introducera

En bra introduktion är en förutsättning för att nyanställda ska trivas och kunna bidra med sin kompetens. Under 2015 har två introduktionsutbildningar genomförts för nyanställda på Sjöfartsverket. Det har även skett en utveckling av introduktionen för nya chefer i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utöva ett bra ledarskap.

## Utveckla

För att utveckla medarbetarna arbetar verket med hälsofrämjande frågor, vilket bland annat innefattar ledarskap och medarbetarskap, kompetensutveckling, friskvård, arbetsmiljö och värdegrund.

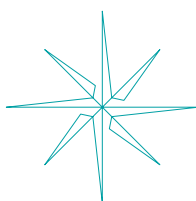
### Ledarskap och medarbetarskap

Genom att utveckla ett ledarskap och medarbetarskap som vilar på en sund värdegrund skapas en utvecklingsinriktad organisation med bättre service till kunderna. Under året har det därför tagits fram och implementerats en ny ledarskapsprocess som baseras på ett coachande och kommunikativt ledarskap. Det har även påbörjats ett arbete med att stärka medarbetarskapet, vilket är ett av verkets fokusområden under nästa år.

Alla medarbetare har fått möjlighet att genomföra två medarbetarmätningar i syfte att påverka sin arbetssituation och utveckla verksamheten. Sjöfartsverket har som mål att ha ett ledarindex och medarbetarindex på minst 4,0. Medarbetar-



Sjöfartsverket på arbetsmarknadsmässan LARM 2015 vid Linköpings universitet.  
Foto: Sara Loftås





undersökningen 2015 visade att ledarindex låg på 3,6 medan medarbetarindex var 3,8. Vidare har Sjöfartsverket som mål att ha ett MMI (motiverad medarbetarindex) på minst 80. I dagsläget ligger det på 72. För att uppnå målen kommer alla avdelningar att arbeta med handlingsplaner för att utveckla samspelet mellan ledarskap och medarbetarskap.

### Jämställdhet och mångfald är en del av vår värdegrund

Sjöfartsverket har som målsättning att ha en hälsofrämjande organisation där alla behandlas på lika villkor och där ingen känner sig kränkt. Det innebär att det råder nolltolerans mot alla former av kränkningar. Som en del av det pågående värdegrundsarbetet har det under hösten 2015 ägt rum ett jämställdhets- och mångfaldstema som syftade till att kompetensutveckla alla anställda inom dessa frågor. Inom ramen för det arbetet har det bland annat arrangerats ett seminarium och publicerats ett antal artiklar om temat på intranätet.

### Kompetensutveckling

Sjöfartsverket arrangerar egna utbildningar för att kompetensutveckla medarbetare inom flera olika områden. Ett arbete har påbörjats med att effektivisera och kvalitetssäkra utbildningsverksamheten. På så sätt säkerställs att alla utbildningar genererar rätt kompetens och ger bättre kvalitet för kunden.

Under året har ca 100 chefer och medarbetare fått kompetensutveckling inom krisstöd, vilket är en viktig del i det hälsofrämjande arbetet. Vidare har ca 100 medarbetare hittills fått utbildning inom ramen för Manila, som är en utbildning för att uppnå kraven som ställs internationellt på sjögående folk.

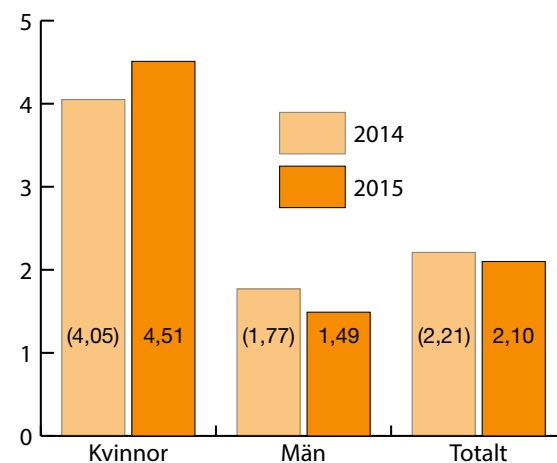
Alla tillsvidareanställda på Sjöfartsverket kan ansöka om bidrag från Trygghetsfonden. Kompetensutvecklingsinsatser via Trygghetsfonden breddar individens kompetens och bidrar till att personen blir mer anställningsbar på arbetsmarknaden. Under året har Trygghetsfonden fått in 145 ansökningar, vilket är något fler än

föregående år. Av dessa blev 122 ansökningar beviljade.

### Friskvård

Sjöfartsverket har som målsättning att sjukfrånvaron inte ska överstiga 3 procent. Sjukfrånvaron för 2015 var 2,10 procent, vilket kan betraktas som låg. Kvinnornas sjukfrånvaro är fortfarande högre än männens och det är något som utreds för att det ska kunna vidtas åtgärder. I syfte att främja god hälsa har det under året arrangerats ett antal friskvårdssatsningar, för att stärka såväl den fysiska som den psykiska hälsan.

### Sjukfrånvaro i procent fördelat på kön.

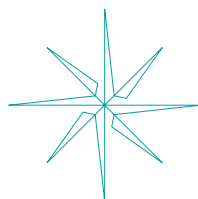


### Arbetsmiljö

På Sjöfartsverket råder nollvision för arbets-skador. För att förhindra att olyckor inträffar uppmanas medarbetare att rapportera tillbud och observationer. Under 2015 har 22 arbets-skador, 8 tillbud och 23 arbetsmiljöobservationer anmälts. De flesta rapporterade skador, tillbud och observationer sker inom kärnverksamheten och är ofta kopplade till farledsarbeten och bordningar.

### Avsluta

Personalomsättningen under 2015 var sju procent, vilket är i nivå med föregående år. Pensionsavgångar stod för 54 procent av den totala mängden medarbetare som avslutade sin anställning.



# Ekonomi

## Årets ekonomiska händelser

### Kommentarer till Affärsverkets resultaträkning

För helåret 2015 uppvisar Affärsverket ett positivt rörelseresultat med 151 mkr. Rörelseresultatet har därmed försämrats med 195 mkr jämfört med föregående år. Resultatförsämringen beror i huvudsak på ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden och minskade anslagsintäkter, men även ökade externa kostnader. Samtliga förändringar beskrivs under respektive rubrik nedan.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till 140 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. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. Lotsavgifter tas ut vid anlitan av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

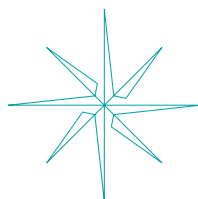
Rörelseintäkterna uppgick till 2 401 (2 354) mkr och har därmed ökat med 47 mkr. Sjöfartsavgifterna ökade med 5 mkr och uppgick till 1 404 (1 399) mkr. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 58 (59) procent.

Intäkterna från farledsavgifter minskade under året med 25 mkr. Intäkten från den fartygsbaserade delen minskade med 28 mkr medan intäkten från den godsbaseade delen ökade med 3 mkr jämfört med föregående år. Minskningen av den fartygsbaserade delen förklaras av den avgifts-sänkning som genomfördes den 1 januari 2015. Volymmässigt ökade godset med knappt 3 miljoner ton (2 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 490 mkr och har därmed ökat med 30 mkr jämfört med föregående år. De avgiftshöjningar med fem procent i genomsnitt som genomfördes från 1 april 2014 samt 1 januari 2015, beräknas ha påverkat intäkten med cirka 30 mkr. I antal räknat minskade lotsningarna med 182 eller knappt 1 procent till 32 398. Det totala antalet anlöp minskade med 1 081 till 97 841.

Anslagen har minskat med 74 mkr jämfört med föregående år vilket i sin helhet beror på en återbetalning av en del av ett av de tillfälliga anslag som Sjöfartsverket har tilldelats under åren 2014-2016 i syfte att stärka den finansiella ställningen och därigenom undvika avgiftshöjningar. Återbetalningen beror på att anslagsvillkoren i den berörda anslagsposten är så snävt formulerade att ytterligare kostnader inte har kunnat avräknats på anslaget.

Övriga intäkter har ökat med 115 mkr. Ökningen förklaras främst av försäljningen av räddningshelikoptern SE-JOB som inbringade 81 mkr och genererade en vinst på 38 mkr. Intäkterna för uthyrning av isbrytare har ökat med 19 mkr, medan intäkterna från uppdragsverksamhet har ökat med 15 mkr, vilket bland annat avser helikoptertjänster och externfinansierade projekt. Bidragsintäkterna har ökat med 14 mkr vilket till största delen består av ökade EU-bidrag till projektet FAMOS som syftar till att slutföra sjömätningen av HELCOM-farlederna i



Östersjön. Intäkterna för fakturerade kostnader har minskat med 10 mkr vilket främst avser fakturerade kostnader för sjöfartsforskning.

## Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med 242 mkr eller 12 procent, och uppgick till 2 250 (2 008) mkr. Personalkostnaderna har ökat med 141 mkr, varav 109 mkr avser ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner. Pensionskostnaderna har ökat med 82 mkr varav 78 mkr beror på ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden. Kostnaden för löner och ersättningar har ökat med 31 mkr, varav lönerrevisionerna 2014 och 2015 beräknas ha påverkat lönerna med 17 mkr.

Årsarbetskraften under 2015 uppgick till 1 007,4 (952,4) varav 183,7 (176,5) var kvinnor. Räkningsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 658 (632) mkr.

Övriga externa kostnader ökade med 82 mkr, vilket motsvarar 9 procent. Av ökningen avser 43 mkr lösen av räddningshelikoptern SE-JOB från leasingkontrakt inför försäljning, vilket ska sättas i relation till försäljningsintäkten om 81 mkr. Dessutom har en nedskrivning med totalt 38 mkr genomförts avseende de numera utfasade S76-helikoptrar för vilka köpare ännu inte har hittats samt lagerförda reservdelar för dessa helikoptrar. Samtidigt har hyreskostnaderna minskat med 45 mkr till följd av att räddningshelikoptrar inte längre leasas.

Kostnader för reparation och underhåll har ökat med 29 mkr varav underhållskostnader för helikoptrar står för 15 mkr. Kostnader för köpta underhållstjänster för helikoptrar har ökat med 6 mkr. Kostnaderna för extern bemanning av isbrytare har ökat med 12 mkr. Övriga externa kostnader ökade med 6 mkr vilket främst beror på att en upplösning av en reserv avseende Sveriges bidrag till ispatrullering i Nordatlanten

gjordes under 2014. Realisationsförlusterna minskade med 7 mkr.

Avskrivningskostnaden har ökat med 18 mkr jämfört med föregående år, vilket främst avser de nya räddningshelikoptrarna som har tagits i operativ drift under året.

## Finansiella intäkter och kostnader

Årets finansiella intäkter har minskat med 1,4 mkr beroende på att de låga räntesatserna gör att ingen ränta erhålls på tillgodohavanden i Riksgälden och andra banker. De finansiella intäkterna utgörs under 2015 av dröjsmålsräntor på kundfordringar samt valutakursvinster i samband med betalning av leasingavgifter i USD till säkrad valutakurs.

De finansiella kostnaderna har ökat med 1,2 mkr jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på att räntedelen av pensionskulden har ökat men även på att ränteläget gör att tillgodohavandet i Riksgälden påförs en kostnadsränta.

## Kommentar till koncernens resultaträkning

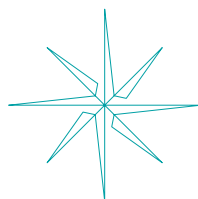
Försäljning inom koncernen under perioden uppgår till 42 (64) mkr vilket har eliminerats i koncernredovisningen.

### Rörelsens intäkter

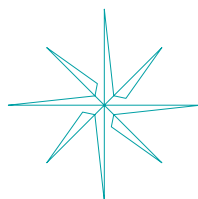
Tillkommande intäkter i koncernen avser främst teknikertjänster för underhåll av helikopter samt ersättning för administrativa tjänster.

### Rörelsens kostnader

Koncernens kostnader är 6 mkr lägre än affärsverkets, vilket beror på eliminering av den försäljning som har skett inom koncernen.



<b>Resultaträkning, 1000 kr</b>					
		<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>Not</b>	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Farledsavgifter, fartyg	1	492 106	520 403	492 106	520 403
Farledsavgifter, gods	1	422 298	419 357	422 298	419 357
Lotsavgifter	2	489 834	459 692	489 834	459 692
Anslag	3	476 835	550 592	476 835	550 592
Övriga externa intäkter	4	519 701	404 235	517 520	399 297
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>2 400 774</b>	<b>2 354 279</b>	<b>2 398 593</b>	<b>2 349 341</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>					
Personalkostnader	5	-1 102 400	-961 166	-1 128 302	-996 839
Övriga externa kostnader	6	-967 212	-884 956	-935 287	-841 382
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	7	-180 170	-162 180	-180 447	-162 321
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-2 249 782</b>	<b>-2 008 302</b>	<b>-2 244 036</b>	<b>-2 000 542</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>150 992</b>	<b>345 977</b>	<b>154 557</b>	<b>348 799</b>
<b>Transfereringar</b>					
Anslagsintäkter	3	-25 085	25 085	-25 085	25 085
Externa kostnader		25 085	-25 085	25 085	-25 085
<b>Summa transfereringar</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter	8	835	2 199	845	2 203
Finansiella kostnader	9	-12 221	-10 985	-12 098	-10 922
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>139 606</b>	<b>337 191</b>	<b>143 304</b>	<b>340 080</b>
Bokslutsdispositioner	10	-139 606	-337 191	-139 606	-337 191
<b>Resultat före skatt</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 698</b>	<b>2 889</b>
Skattemotsvarighet	11	-	-	-156	504
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 542</b>	<b>3 393</b>





## Kommentarer till affärsverkets balansräkning

### Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 3 697 mkr, vilket är en ökning med 262 mkr.

### Investeringar, finansiering och likviditet

Investeringarna uppgick till 347 mkr. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i nya räddningshelikoptrar, farledsförbättringar samt lotsbåtar.

Likvida medel uppgick vid årets slut till 371 mkr, vilket är en ökning med 50 mkr jämfört med föregående år.

### Pensionsskulden

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 2 602 (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 pensionsskulden som kan uppstå när den är till fullo aktualiserad. Avsättningen är oförändrad jämfört med föregående år.

Nyttjandegraden för pensioner enligt övergångsbestämmelser beräknas till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013.

Pensionsskulden är i enlighet med försiktighetsprincipen beräknad enligt 2016 års beräkningsgrund. Om 2015 års beräkningsgrund hade använts hade personalkostnaderna reducerats med 206 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.

Hela resultatet per 2015-12-31, vilket uppgår till 140 mkr, avsätts till resultatutjämningsfonden i syfte att återställa det egna kapitalet.

#### Översikt över resultatutjämningsfondens utveckling, mkr

År	Förändringar i resultatutjämningsfonden	IB	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning		41
2004	Avsättning, positiv resultat effekt omräkning pensionsskuld		-41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär		-60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld		376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond		-58
2009	Upplösning, täckning av underskott		75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital		-337
2015	<b>Avsättning för återställande av eget kapital</b>		<b>-140</b>
<b>Resultatutjämningsfond per 2015-12-31</b>		<b>UB</b>	<b>-484</b>

### Utdelning och skattemotsvarighet

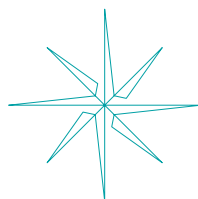
Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 22 procent av resultatet före skatt, samt utdelning till staten med en tredjedel av resultatet efter skatt. För 2015 beräknas ingen utdelning och skattemotsvarighet då resultatet före skatt är noll.

### Kommentar till koncernens balansräkning

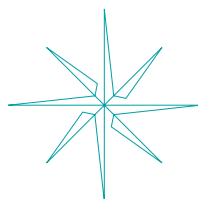
Koncernens balansomslutning uppgår till 3 705 mkr, vilket är 8 mkr mer än för affärsverket. Samtliga koncerninterna fordringar och skulder har eliminerats.

Förändringen på tillgångssidan består framförallt av tillkommande likvida medel.

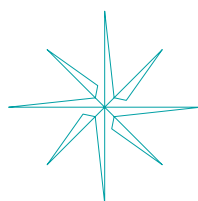
På skuldsidan tillkommer framförallt kortfristiga skulder varav merparten är personalrelaterade.



<b>Balansräkning, 1 000 kr</b>					
		<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
<b>TILLGÅNGAR</b>	<b>Not</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
<b>Anläggningstillgångar</b>					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
	12				
Licenser och köpta programvaror		5 764	8 846	5 764	8 846
Egenutvecklade datasystem		4 782	7 539	4 782	7 539
Pågående nyanläggningar		28 065	17 530	28 065	17 530
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		<b>38 611</b>	<b>33 915</b>	<b>38 611</b>	<b>33 915</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
	13				
Skepp		502 633	530 522	502 633	530 522
Helikoptrar		863 053	517 999	863 053	517 999
Inventarier, verktyg och installationer		144 704	84 597	146 808	85 082
Byggnader, mark och annan fast egendom		995 310	1 028 936	995 717	1 029 128
Pågående nyanläggningar		174 200	356 974	174 200	356 974
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		<b>2 679 900</b>	<b>2 519 028</b>	<b>2 682 410</b>	<b>2 519 705</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Aktier i helägda företag	14	4 700	4 700	-	-
Andra långfristiga fordringar	15	15 695	12 026	16 335	13 340
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		<b>20 395</b>	<b>16 726</b>	<b>16 335</b>	<b>13 340</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>2 738 906</b>	<b>2 569 669</b>	<b>2 737 357</b>	<b>2 566 960</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
<i>Varulager m.m.</i>					
Varulager	16	176 547	100 582	176 547	100 582
<i>Summa varulager m.m.</i>		<b>176 547</b>	<b>100 582</b>	<b>176 547</b>	<b>100 582</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar	17	193 279	286 547	193 777	287 071
Övriga fordringar	18	94 748	55 378	95 701	57 142
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	122 467	101 808	122 699	101 603
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		<b>410 494</b>	<b>443 733</b>	<b>412 177</b>	<b>445 816</b>
<i>Kassa och bank</i>					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	20	246 448	201 713	246 448	201 713
Kassa och bank	21	124 643	119 100	132 098	123 469
<i>Summa kassa och bank</i>		<b>371 091</b>	<b>320 813</b>	<b>378 546</b>	<b>325 182</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>958 132</b>	<b>865 128</b>	<b>967 270</b>	<b>871 580</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 697 038</b>	<b>3 434 797</b>	<b>3 704 627</b>	<b>3 438 540</b>



<b>Balansräkning, 1 000 kr</b>					
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>Not</b>	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
		<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
<i>Bundet eget kapital</i>					
Statskapital		446 112	446 112	446 112	446 112
<i>Summa bundet eget kapital</i>		<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>	<b>446 112</b>
<i>Fritt eget kapital</i>					
Resultatutjämningsfond		483 710	344 105	483 711	344 105
Balanserat resultat		-538 003	-538 003	-531 541	-534 934
ÅRETS RESULTAT		0	0	3 542	3 393
<i>Summa fritt eget kapital</i>		<b>-54 293</b>	<b>-193 898</b>	<b>-44 288</b>	<b>-187 436</b>
<b>Summa eget kapital</b>	22	<b>391 819</b>	<b>252 214</b>	<b>401 824</b>	<b>258 676</b>
<i>Avsättningar, räntebärande</i>					
Avsatt till pensioner	23	2 601 785	2 517 067	2 601 785	2 517 890
<i>Summa räntebärande avsättningar</i>		<b>2 601 785</b>	<b>2 517 067</b>	<b>2 601 785</b>	<b>2 517 890</b>
<i>Avsättningar, övriga</i>					
Övriga avsättningar	24	17 715	37 726	17 715	37 726
<i>Summa övriga avsättningar</i>		<b>17 715</b>	<b>37 726</b>	<b>17 715</b>	<b>37 726</b>
<i>Långfristiga skulder</i>					
Skulder till kreditinstitut	25	240 000	240 000	240 000	240 000
<i>Summa långfristiga skulder</i>		<b>240 000</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>
<i>Kortfristiga räntebärande skulder</i>					
Skulder till koncernföretag	26	4 614	3 946	-	-
<i>Summa kortfristiga räntebärande skulder</i>		<b>4 614</b>	<b>3 946</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Kortfristiga icke räntebärande skulder</i>					
Leverantörsskulder		134 740	106 640	132 702	105 147
Övriga skulder	27	37 775	22 308	38 760	23 501
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	268 590	254 896	271 841	255 600
<i>Summa kortfristiga icke räntebärande skulder</i>		<b>441 105</b>	<b>383 844</b>	<b>443 303</b>	<b>384 248</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 697 038</b>	<b>3 434 797</b>	<b>3 704 627</b>	<b>3 438 540</b>
<i>Poster inom linjen</i>					
Antastbara pensionsförpliktelser	29	50 073	56 052	50 073	56 052
Ansvarsförbindelser		Inga	175 784	Inga	175 784
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	823



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	-88 257	73 757
22 01 008	0	25 085	-25 085	0
<b>Totalt utgiftsområde 22</b>	<b>0</b>	<b>575 677</b>	<b>-501 920</b>	<b>73 757</b>

### Anslag 22 01 004

Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handels-sjöfartens 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 att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

#### 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.

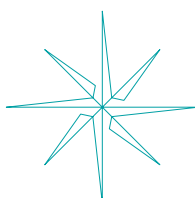
#### Villkor

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

### Transfereringar

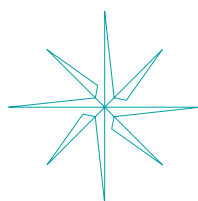
Sjöfartsverket har betalat 25 085 tkr avseende Sveriges bidrag till World Maritime University. Medlen förmedlas via Sjöfartsverket och redovisas som transferering i resultaträkningen.

Räddningshelikopter AW139 besöker Arkösundsdagen 2015.  
Foto: Linda Holmqvist

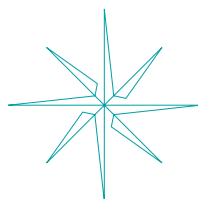




<b>Finansieringsanalys 1 000 kr</b>				
<b>RÖRELSEN</b>	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>
Årets resultat före avskrivningar	331 162	508 156	335 004	511 120
Realisationsvinster	-7 110	-4 111	-7 110	-4 111
Realisationsförluster	162	7 218	162	7 218
Finansiella intäkter	835	2 199	845	2 203
Finansiella kostnader	-12 221	-10 985	-12 098	-10 922
Betald inkomstskatt	-	-	-156	504
<b>Kassaflöde före förändringar i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>312 828</b>	<b>502 477</b>	<b>316 647</b>	<b>506 012</b>
Förändringar av varulager	-75 965	-23 842	-75 965	-13 661
Förändring av kortfristiga fordringar	33 240	-113 566	33 639	-110 592
Förändring av kortfristiga skulder	57 929	-54 727	59 055	-71 861
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>328 032</b>	<b>310 342</b>	<b>333 376</b>	<b>309 898</b>
<b>Investeringar</b>				
Investeringar i anläggningstillgångar	-346 603	-397 771	-348 713	-397 094
Försäljning av anläggningstillgångar	7 811	4 551	7 812	4 551
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-338 792</b>	<b>-393 220</b>	<b>-340 901</b>	<b>-392 543</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>-10 760</b>	<b>-82 878</b>	<b>-7 525</b>	<b>-82 645</b>
<b>Finansiering</b>				
Förändring av långfristiga fordringar	-3 669	5 999	-2 995	25 037
Förändring av pensionsskuld	84 718	-1 230	83 895	-4 793
Förändring av övriga avsättningar	-20 011	30 855	-20 011	14 033
<b>Periodens inbetalningsöverskott</b>	<b>50 278</b>	<b>-47 254</b>	<b>53 364</b>	<b>-48 368</b>
<b>Likviditetsförändring</b>				
Likvida medel vid periodens början	320 813	368 067	325 182	373 550
Likvida medel vid periodens slut	371 091	320 813	378 546	325 182
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>50 278</b>	<b>-47 254</b>	<b>53 364</b>	<b>-48 368</b>



<b>Investeringsutfall, 1000 kr</b>				
<b>Verksamhet/Tillgångstyp</b>	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>	<b>2015-01-01- 2015-12-31</b>	<b>2014-01-01- 2014-12-31</b>
<b>Farleder</b>				
Trollhätte kanal	1 816	6 300	1 816	6 300
Farledsförbättringar	62 938	4 451	62 938	4 451
Fast utmärkning	3 088	4 494	3 088	4 494
Flytande utmärkning	-392	4 837	-392	4 837
Arbetsfartyg	10 454	16 554	10 454	16 554
Kustradionätet	-	39 789	-	39 789
Övrigt	16 592	1 784	16 592	1 784
<b>Summa</b>	<b>94 496</b>	<b>78 209</b>	<b>94 496</b>	<b>78 209</b>
<b>Isbrytning</b>				
Framdrivnings- och däckmaskineri	9 495	-	9 495	-
Livstidsförlängning Ale	950	7 806	950	7 806
Livstidsförlängning Frej	151	554	151	554
Livstidsförlängning Atle	308	347	308	347
Livstidsförlängning Ymer	309	265	309	265
Miljöanpassning huvudmaskiner	135	905	135	905
Oden rening avloppsvatten	-	1 099	-	1 099
Övrigt	538	-	538	-
<b>Summa</b>	<b>11 886</b>	<b>10 976</b>	<b>11 886</b>	<b>10 976</b>
<b>Sjögeografisk information</b>				
Utrustning till sjömättningsfartyg	8 260	12 673	8 260	12 673
Utrustning för sjömätning	789	1 691	789	1 691
IT-system m.m.	3 236	831	3 236	831
<b>Summa</b>	<b>12 285</b>	<b>15 195</b>	<b>12 285</b>	<b>15 195</b>
<b>Sjötrafikinformation</b>				
Informationscentraler	2 650	1 793	2 650	1 793
<b>Summa</b>	<b>2 650</b>	<b>1 793</b>	<b>2 650</b>	<b>1 793</b>
<b>Lotsning</b>				
Lotsstationer	502	943	502	943
Lotsbåtar	14 051	38 090	14 051	38 090
<b>Summa</b>	<b>14 553</b>	<b>39 033</b>	<b>14 553</b>	<b>39 033</b>
<b>Sjö- och flygräddning</b>				
Räddningshelikoptrar och utrustning	186 872	213 286	186 872	213 286
IT-system m.m.	11 660	22 638	13 770	21 961
<b>Summa</b>	<b>198 532</b>	<b>235 924</b>	<b>200 642</b>	<b>235 247</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>				
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	12 201	16 641	12 201	16 641
<b>Summa</b>	<b>12 201</b>	<b>16 641</b>	<b>12 201</b>	<b>16 641</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>346 603</b>	<b>397 771</b>	<b>348 713</b>	<b>397 094</b>



## Finansiella risker

Även om riskexponeringen i Sjöfartsverket totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker som i vissa fall ställer krav på att åtgärder för säkring vidtas av Sjöfartsverket eller av leverantörerna. Det innebär att hänsyn alltid måste tas till behovet av riskhantering i syfte att minimera de finansiella risker som uppstår i verksamheten samt säkerställa att finansieringen av verksamheten sker till så låg kostnad som möjligt. Den finansverksamhet som bedrivs inom Sjöfartsverket ska medverka till en effektiv kapitalanskaffning och kapitalanvändning. Finansverksamheten omfattar hantering av likviditet, lån och leasingavtal, finansiella instrument avseende valuta- och räntesäkring samt garantiåtaganden. Finansverksamheten ska genomföras på ett operativt säkert och effektivt sätt och utan spekulativa inslag.

Följande finansiella risker har identifierats:

### Finansieringsrisk

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

Hittills har investeringar i anläggningstillgångar i huvudsak finansierats med egna medel. Undantaget var de räddningshelikoptrar av modell S76 som övertogs i samband med förvärvet av moderbolaget till f.d. Norrlandsflyg AB under år 2011. Dessa var finansierade via leasingavtal tecknade hos Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ.) (SEB) samt ERA Leasing LLC. I de leasingavtal som var tecknade hos SEB stod Sjöfartsverket restvärdesrisken vid leasingperiodens utgång, vilken inföll 2015-06-30, då Sjöfartsverket löste dessa helikoptrar i enlighet med avtalen. Sjöfartsverket har således helikoptrarna i egen ägo från den 1 juli 2015, vilket innebär en risk att helikoptrarna inte kan avyttras till bokfört värde. En nedskrivning av helikoptrarnas

värde har gjorts per 2015-12-31. För tidigare år redovisas restvärdesrisken, baserad på så kallad ”soft market value”, vilket innebär ett bedömt marknadsvärde i ett mindre gynnsamt marknadsläge, 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 2015. Sjöfartsverket behöver på sikt ersätta den ålderstigna isbrytarflottan. Den första isbrytaren behöver ersättas i början av 2020-talet och beräknas kosta 1 250 mkr. Ett arbete pågår för att hitta lösningar som öppnar för alternativ användning och medfinansiering.

### Likviditetsrisk

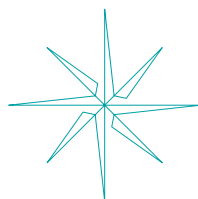
Likviditetsrisken definieras som risken att Sjöfartsverket till följd av brist på likvida medel inte kan fullgöra sina åtaganden eller att de endast kan fullgöras genom upplåning till hög kostnad.

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. Detta innebär att Sjöfartsverket är exponerat för förändringar i valutakurser och att åtgärder för att begränsa exponeringen måste vidtas. Målsättningen är att begränsa riskexponeringen avseende förändringar i valutakurser för att därigenom minimera risken för att kostnader till följd av valutakursförluster uppstår. För att minimera såväl risk som kostnader kopplade till betalningsflöden i valuta ska in- och utbetalningar i valuta i möjligaste mån matchas. Sjöfartsverket har valutakonton avseende EUR i Nordea och SEB samt USD i SEB.

Sjöfartsverket har i regleringsbrevet för år 2015 bemyndigande från regeringen att valutasäkra leasingavtal för räddningshelikoptrar tecknade i USD samt förvärsavtal avseende nya räddningshelikoptrar tecknade i EUR. Bemyndigandet gällde i båda fallen fram till utgången av juni 2015. Inga valutasäkringar finns efter 1 juli 2015.

### 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.

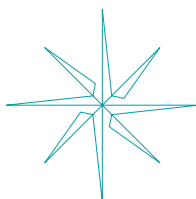
För att reducera känsligheten för förändringar i ränteläget och därigenom minimera risken för negativa effekter på finansnettot ska förfallostrukturen avseende lån och leasingavtal aktivt planeras och struktureras. Vid tecknande av avtal som medför exponering för ränterisker ska beslut om räntesäkring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

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

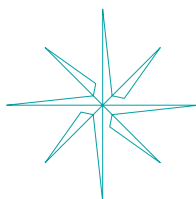
De negativa resultaten under perioden 2011-2013, vilka till sin helhet beror på faktorer utanför Sjöfartsverkets kontroll, ledde fram till en besvärlig finansiell situation som innebar en påtaglig risk för verksamheten. Sjöfartsverkets resultatutjämningsfond, vars syfte är att balansera resultat effekter, 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. Under 2015 har Riksrevisionen påtalat att anslagsvillkoret avseende anslaget som avser ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur är alltför snävt formulerat för att Sjöfartsverket ska kunna nyttja hela anslaget. Sjöfartsverket har därför betalat tillbaka nästan 74 mkr av utökningen på 100 mkr. Detta reducerar Sjöfartsverkets möjligheter att förbättra den finansiella ställningen, vilket var avsikten med de utökade anslaget.

Svartklubbens lotsplats, Grisslehamn.  
Foto: Linda Holmqvist



### Övrig riskhantering

Under de senaste åren har ett arbete med att successivt förbättra riskhanteringen påbörjats, vilket innebär att processen för riskhantering kommer att vara fullt integrerad i verksamhetsplaneringen från och med år 2016.

Sjöfartsverket genomförde under 2015 en risk- och sårbarhetsanalys i enlighet med MSB:s Föreskrift om statliga myndigheters risk- och sårbarhetsanalyser (MSBFS 2015:3). I samband med arbetet med risk- och sårbarhetsanalysen redovisades även en bedömning av informations-säkerheten samt vidtagna åtgärder inom områden i enlighet med uppdrag i verkets regleringsbrev.

Identifierade risker har generellt en låg risknivå, främst beroende på en låg sannolikhetsbedömning. Sjöfartsverket har dock identifierat några enskilda händelser som var och en kan få mycket allvarliga följder oavsett vad som orsakat händelserna.

Av de enskilda händelserna som identifierats bedöms dammhaveri i Trollhätte kanal, totalför-lust av fartyg eller helikopter och totalförlust av datorhall som allvarligast.

Andra områden som identifierats där var och en av dessa är sårbara och har brister är riskhantering, kontinuitetsplanering och informations-säkerhet.

Sjöfartsverkets ledning har tagit beslut om att genomföra tre projekt i syfte att förbättra riskhanteringen, kontinuitetsplaneringen och informationssäkerheten inom Sjöfartsverket.

Utöver att riskhanteringen kommer att integreras i verksamhetsplaneringen kommer ytterligare förbättringsarbete att genomföras under 2016, då en process för kontinuitetsplanering införs och ett införandeprojekt för att höja informationssäkerheten startas.

### Risker förknippade med förorenad mark

Sjöfartsverket innehar med sannolikhet mark som är förorenad och där det föreligger ett ansvar för eventuella saneringsåtgärder. Kostnader för sanering av förorenade områden är ofta förknippade med betydande kostnader som ska redovisas som skuld, avsättning eller ansvarsförbindelse. Sjöfartsverket har under senare delen av 2015 identifierat att det finns ett stort behov av att inventera den förorenade marken och arbetet kommer att påbörjas under 2016.

### Uppfyllelse av de ekonomiska målen

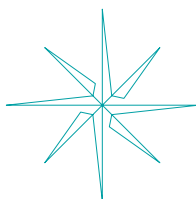
Regeringen fastslog i regleringsbrevet för 2015 följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket:

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

Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet var negativ för 2015 och soliditeten uppgick till 10,6 procent.

Sjöfartsverket får inom en total ram om 500 mkr uppta lång- och kortfristiga lån. Inga nya lån har upptagits under 2015 och skulden uppgår per 2015-12-31 till 240 mkr.

Nettoprisindex har ökat med drygt 10 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 sänktes farledsavgiften avseende bruttodelen med cirka 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. Det har funnits oklarheter kring redovisningen av dessa projekt, där Trafikverket och Sjöfartsverket har haft olika syn på vilket förhållande som råder mellan parterna, ett uppdragsförhållande eller ett bidragsförhållande. Utredningen av detta har lyfts till Skatteverket respektive Ekonomistyrningsverket (ESV) och har pågått sedan 2013. Under början av 2015 lämnade Skatteverket besked om att det förligger ett bidragsförhållande där Sjöfartsverket får bidrag för nedlagda kostnader i farledsprojekt. Detta skulle i så fall innebära att Sjöfartsverket inte har rätt att lyfta ingående moms på kostnader förknippade med farledsprojekten, vilket skulle få till konsekvens att farledsprojekten fördyrades med 25 procent. Under 2015 har därför ett intensivt arbete pågått för att utreda dessa konsekvenser, vilket slutligen resulterade i att regeringen beslutade om en ändring av Sjöfartsverkets regleringsbrev. Ändringen förtydligar Sjöfartsverkets ansvar för investeringar i farledsprojekt och fastslår att ingående mervärdesskatt ska hanteras i enlighet med regelverket för statliga myndigheters kompensation för ingående mervärdesskatt.

ESV har fastslagit att farlederna, trots att det finns vissa oklarheter kring vem som faktiskt

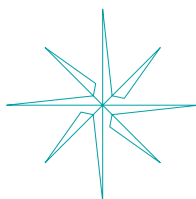
äger dessa, ska utgöra en anläggningstillgång i staten. Eftersom Sjöfartsverket är den myndighet som är infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning är det naturligt att Sjöfartsverket redovisar farledsprojekten som en anläggningstillgång. Inom staten ska anläggningstillgångar alltid redovisas brutto och bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Dessa klargörande har gjort att Sjöfartsverket anpassat sin redovisning av farledsprojekten till denna bruttoredovisning från och med 2015.

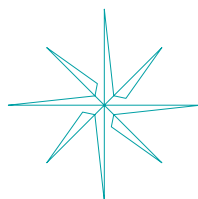
## Twister och utredningar

Under 2015 har en förlikning träffats med ägare/redare som anlitat skeppsmäklaren, European Cargo Carriers AB, som gick i konkurs under 2014. Resterande fordran bevakas enligt konkursförfarande. I övrigt finns inga kända tvister.

Upphandlingen av AW139 utreds för närvarande av Konkurrensverket efter ett inslag i SVT:s Uppdrag Granskning där misstankar om att upphandlingen inte gått rätt till lades fram. Sjöfartsverket har på eget initiativ beställt två oberoende utredningar, från advokatfirmorna Hannes Snellman respektive Lindahls. Båda dessa utredningar visar att inga fel har begåtts i upphandlingen. Som en direkt följd av Uppdrag Granskning inledde åklagarmyndigheten i slutet av juni en förundersökning angående trolöshet mot huvudman. Förundersökningen inriktar sig på ett händelseförlopp och avser inte någon person. Sjöfartsverket har därefter även anmälts till JO av en journalist vid Uppdrag Granskning. Sjöfartsverket välkomnar de pågående utredningarna och samarbetar med berörda myndigheter för att snabbt kunna leverera allt material som önskas.

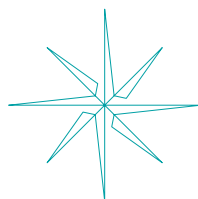


Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
Resultaträkning	Affärsverket				
	2015	2014	2013	2012	2011
Sjöfartsavgifter	1 404,2	1 399,5	1 347,3	1 390,9	1 415,5
Övriga externa intäkter	996,6	954,8	572,8	529,1	554,4
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>2 400,8</b>	<b>2 354,3</b>	<b>1 920,1</b>	<b>1 920,0</b>	<b>1 969,9</b>
Externa kostnader	-2 069,6	-1 846,1	-1 804,3	-1 921,0	-1 899,3
Avskrivningar	-180,2	-162,2	-146,8	-145,1	-137,1
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-2 249,8</b>	<b>-2 008,3</b>	<b>-1 951,1</b>	<b>-2 066,1</b>	<b>-2 036,4</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>151,0</b>	<b>346,0</b>	<b>-31,1</b>	<b>-146,1</b>	<b>-66,5</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-11,4	-8,8	-27,3	-47,5	-144,1
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>139,6</b>	<b>337,2</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>
Bokslutsdispositioner	-139,6	-337,2	-	-	-
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>
skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-58,4</b>	<b>-193,7</b>	<b>-210,6</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>					
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2013-12-31</b>	<b>2012-12-31</b>	<b>2011-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	2 738,9	2 569,7	2 347,7	2 116,0	1 952,6
Omsättningstillgångar	958,1	865,1	775,0	741,1	869,7
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 697,0</b>	<b>3 434,8</b>	<b>3 122,7</b>	<b>2 857,1</b>	<b>2 822,3</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	391,8	252,2	-85,0	-26,5	167,1
Avsättningar	2 619,5	2 554,8	2 525,2	2 502,6	2 272,3
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	23,9	34,2
Kortfristiga skulder, räntebärande	4,6	3,9	-	-	-
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	441,1	383,9	442,5	357,1	348,7
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 697,0</b>	<b>3 434,8</b>	<b>3 122,7</b>	<b>2 857,1</b>	<b>2 822,3</b>
<b>Nyckeltal</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kassalikviditet	173,7	197,1	157,8	184,6	226,6
Balanslikviditet	215,0	223,1	175,1	207,5	249,4
Sysselsatt kapital	3 149,2	2 863,6	2 590,1	2 486,8	2 497,7
Soliditet	10,6	7,3	Negativt	Negativt	5,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4,8	12,2	Negativt	Negativt	Negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	Negativt	Negativt	Negativt	Negativt
Räntetäckningsgrad	12,0	32,0	Negativt	Negativt	Negativt
<b>Årsarbetskraft</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Män	823,7	775,9	736,4	751,1	732,6
Kvinnor	183,7	176,5	163,0	169,3	178,4
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>1 007,4</b>	<b>952,4</b>	<b>899,4</b>	<b>920,4</b>	<b>911,0</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 383,0	2 471,9	2 134,8	2 086,0	2 162,4
<b>Medelantal anställda</b>					
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Män	946	931	900	894	894
Kvinnor	221	216	215	221	228
	<b>1 167</b>	<b>1 147</b>	<b>1 115</b>	<b>1 115</b>	<b>1 122</b>





Flerårsöversikt och nyckeltal, mkr					
	Koncernen				
Resultaträkning	2015	2014	2013	2012	2011
Sjöfartsavgifter	1 404,2	1 399,5	1 347,2	1 390,9	1 415,5
Övriga externa intäkter	994,4	949,9	572,0	530,6	556,4
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>2 398,6</b>	<b>2 349,3</b>	<b>1 919,2</b>	<b>1 921,5</b>	<b>1 971,9</b>
Externa kostnader	-2 063,6	-1 838,2	-1 802,4	-1 918,9	-1 908,3
Avskrivningar	-180,4	-162,3	-147,3	-146,3	-251,4
<b>Summa rörelsekostnader</b>	<b>-2 244,0</b>	<b>-2 000,5</b>	<b>-1 949,7</b>	<b>-2 065,2</b>	<b>-2 159,7</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>154,6</b>	<b>348,8</b>	<b>-30,6</b>	<b>-143,7</b>	<b>-187,8</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter och kostnader	-11,3	-8,7	-26,9	-47,8	-22,7
<b>Rörelseresultat efter finansiella poster</b>	<b>143,3</b>	<b>340,1</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
Bokslutsdispositioner	-139,6	-337,2	-	-	-
<b>Resultat före skattemotsvarighet</b>	<b>3,7</b>	<b>2,9</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
skattemotsvarighet	-0,2	0,5	-	-	-
<b>Årets resultat</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>-57,5</b>	<b>-191,6</b>	<b>-210,5</b>
<b>Balansräkning i sammandrag</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2013-12-31</b>	<b>2012-12-31</b>	<b>2011-12-31</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	2 737,4	2 567,0	2 383,2	2 145,7	1 983,7
Omsättningstillgångar	967,3	871,6	795,7	757,8	865,6
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 704,6</b>	<b>3 438,5</b>	<b>3 178,9</b>	<b>2 903,5</b>	<b>2 849,3</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
Eget kapital	401,8	258,7	-81,9	-24,5	167,2
Avsättningar	2 619,5	2 555,6	2 564,7	2 535,6	2 314,0
Långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	-	-
Kortfristiga skulder, räntebärande	-	-	-	-	25,8
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	443,3	384,2	456,1	392,4	342,3
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>3 704,6</b>	<b>3 438,5</b>	<b>3 178,9</b>	<b>2 903,5</b>	<b>2 849,3</b>
<b>Nyckeltal</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Kassalikviditet	176,7	200,7	184,6	169,8	226,9
Balanslikviditet	218,2	226,8	174,5	193,1	252,9
Sysselsatt kapital	3 157,8	2 799,5	2 921,2	2 863,5	-
Soliditet	10,8	0,1	0,0	0,1	5,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4,9	0,1	Negativt	Negativt	-
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,1	Negativt	Negativt	Negativt	-
Räntetäckningsgrad	13,0	32,1	0,9	2,5	2,5
<b>Årsarbetskraft</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Män	848,5	802,9	850,0	838,6	854,6
Kvinnor	187,5	178,5	172,7	171,6	176,1
<b>Total årsarbetskraft</b>	<b>1 036,0</b>	<b>981,4</b>	<b>1 022,7</b>	<b>1 010,2</b>	<b>1 030,7</b>
Omsättning per anställd, tkr	2 315,2	2 393,8	1 876,6	1 863,3	1 930,8
<b>Medelantal anställda</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Män	971	958	1 000	1 003	986
Kvinnor	225	218	225	224	235
	<b>1 196</b>	<b>1 176</b>	<b>1 225</b>	<b>1 227</b>	<b>1 221</b>



## Definitioner och nyckeltalsberäkningar

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

## Kommentarer till flerårsöversikten

## Affärsverket

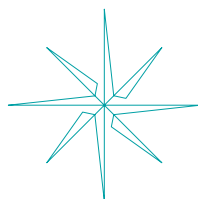
Sjöfartsverkets finansiella ställning påverkas av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men också av politiska beslut, stora svängningar i den av SPV beräknade pensionskulden samt omfattningen av vinterns isutbredning.

Den tidigare positiva utvecklingen av sjöfartsavgifterna med kontinuerliga volymökningar under åren 2002 till 2008 bröts under 2009 då godsvolymerna sjönk med 24 miljoner ton eller 13 procent jämfört med året innan. Under hösten 2009 stabiliserades volymerna och ökade därefter under 2010 med närmare 16 miljoner ton eller 10 procent – en ökningstakt som var betydligt snabbare än vad som tidigare antagits. Den positiva trenden bröts dock under 2011, när godsvolymerna återigen minskade med 3 procent vilket följdes av ytterligare minskning med 1 procent under 2012. Under 2013 minskade godsvolymerna med ytterligare drygt 6 procent vilket medförde ett avsevärt intäktsbortfall. Under 2014 ökade godsvolymerna med 5 procent och under 2015 ökade godsvolymerna med ytterligare knappt 2 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 kostnadstäckningen inom lotsningsverksamheten.

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. Det är nu möjligt att uppnå avgiftsfrihet för fartygsdelen, om maximala reningsåtgärder vidtas. Från den 1 januari 2015 genomfördes en sänkning av den fartygsbaserade delen av avgiften med 45 mkr, fördelat på 24 mkr i en allmän sänkning och 21 mkr i ökade medel för miljödifferentering. Med hänsyn till införandet av det s.k. svaveldirektivet tog Sjöfartsverket bort miljödifferentering för olika svavelinnehåll i bränslet från den 1 januari 2015.

Antalet lotsningar har under 2015 minskat med 182 eller drygt 0,5 procent efter att under 2014 ha ökat med knappt 191 eller 0,5 procent. Efter en period av årliga höjningar av lotsavgiften under 2002–2005 var avgiftsnivån oförändrad fram till och med 2008. Under 2009 och 2010 har avgifterna höjts med i genomsnitt 10 procent per år och under 2011 höjdes avgifterna med i genomsnitt 5 procent. Avgiftshöjningarna har skett per den 1 januari. Under 2012 togs det så kallade SBT-avdraget, d v s avdraget för segregerade barlasttankar, bort ur lotstaxan. Under 2013 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 och under 2015 höjdes lotsavgifterna med 5 procent per den 1 januari.



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 pensionskulden, som huvudsakligen förklaras av ändrade antaganden för pensionsskultsberäkningen.

Efter flera milda isvintrar med begränsad isutbredning innebar vintrarna 2010 och 2011 kraftigare isutbredning, vilket medförde 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 drivmedelskostnader för isbrytare, medan isvintern 2013 var att betrakta som en normal isvinter. 2014 och 2015 var bägge milda isvintrar.

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 införlivades större delen av verksamheten i SMA Helicopter Rescue AB 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 K3, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

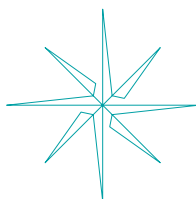
Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

### Transparenslagen

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

### Koncernredovisning

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



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

### Immateriella anläggningstillgångar

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

### Materiella anläggningstillgångar

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

För materiella anläggningstillgångar som finansierats eller delfinansierats av externa parter har anskaffningsvärdet reducerats med belopp motsvarande finansieringen enligt den princip som Sjöfartsverket använt historiskt. Under 2014 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.

Under 2015 har det fastslagits att farledsprojekt som finansieras via Trafikverkets anslagsmedel ska utgöra anläggningstillgång i Sjöfartsverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning. Det innebär att farledsprojekten från och med 2015 bruttoredovisas som anläggningstillgång och erhållna bidrag.

Jämförelsetalen för 2014 är inte omräknade till 2015 års redovisningsprincip.

### Avskrivningar

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

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

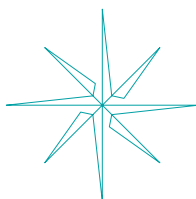
Anläggningstyp	Avskrivningstid
<b>Affärsverket</b>	
Licenser och köpta programvaror	3–5 år
Egenutvecklade datasystem	5 år
Byggnader och markanläggningar	5–40 år
Isbrytare	5–40 år
Övriga skepp och båtar	5–30 år
Bojar	5–30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5–20 år
Helikoptrar	30 år
Övrigt helikoptrar	5–10 år
<b>Bolagen</b>	
Maskiner och inventarier	5–10 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. Principen för redovisning av underhållsavtal avseende helikoptrarna AW139 har ändrats under 2015. Tidigare betraktades de som förskottsbetalningar för ett framtida underhåll av helikoptrarna och redovisades som en långfristig fordran. Efter genomlysning av avtalen har framkommit att de bör betraktas som kostnader för löpande underhåll varför ingen fordran bokas upp per 2015-12-31. Jämförelsetalen för 2014 har ändrats i enlighet med detta.

### Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. 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 AW139 har ingen inkuransnedskrivning gjorts per 2015-12-31 medan reservdelslagret för helikoptrar S76 har skrivits ned med 7,7 mkr efter individuell bedömning. Lagret av de från verksamheten utfasade S76-helikoptrarna, som innehåller i avvaktan på att köpare hittas, har värderats till nettoförsäljningsvärdet och har därmed skrivits ned med 30 mkr. 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

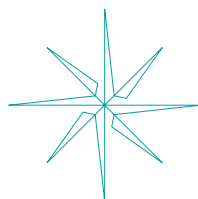
Det bokförda statskapitalet är fast och motsvaras av de före 1987-07-01 anslagsfinansierade anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde med avdrag för samtliga avskrivningar. Från 1994-01-01 ingår även Trollhätte kanalverks utgående statslån per 1993-12-31 och från 2007-01-01 ingår Handelsflottans Kultur-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

### Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för pensioner, framtida tekniskt underhåll av helikoptrar S76 samt kostnader för omstrukturering. Avsättning för framtida underhåll av AW139 görs inte från 2015 och jämförelsetalen för 2014 har ändrats.

### 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 betalar årligen 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 44 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 avkastnings-skatt i enlighet med de beräkningsgrunder som Finansinspektionen anger i FFFS 2007:31 och som tillämpas vid beräkning av affärsverkens pensionsskuld.

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

### Mervärdesskatter

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

### Skattemotsvarighet och utdelning

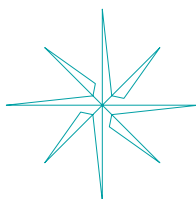
Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt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

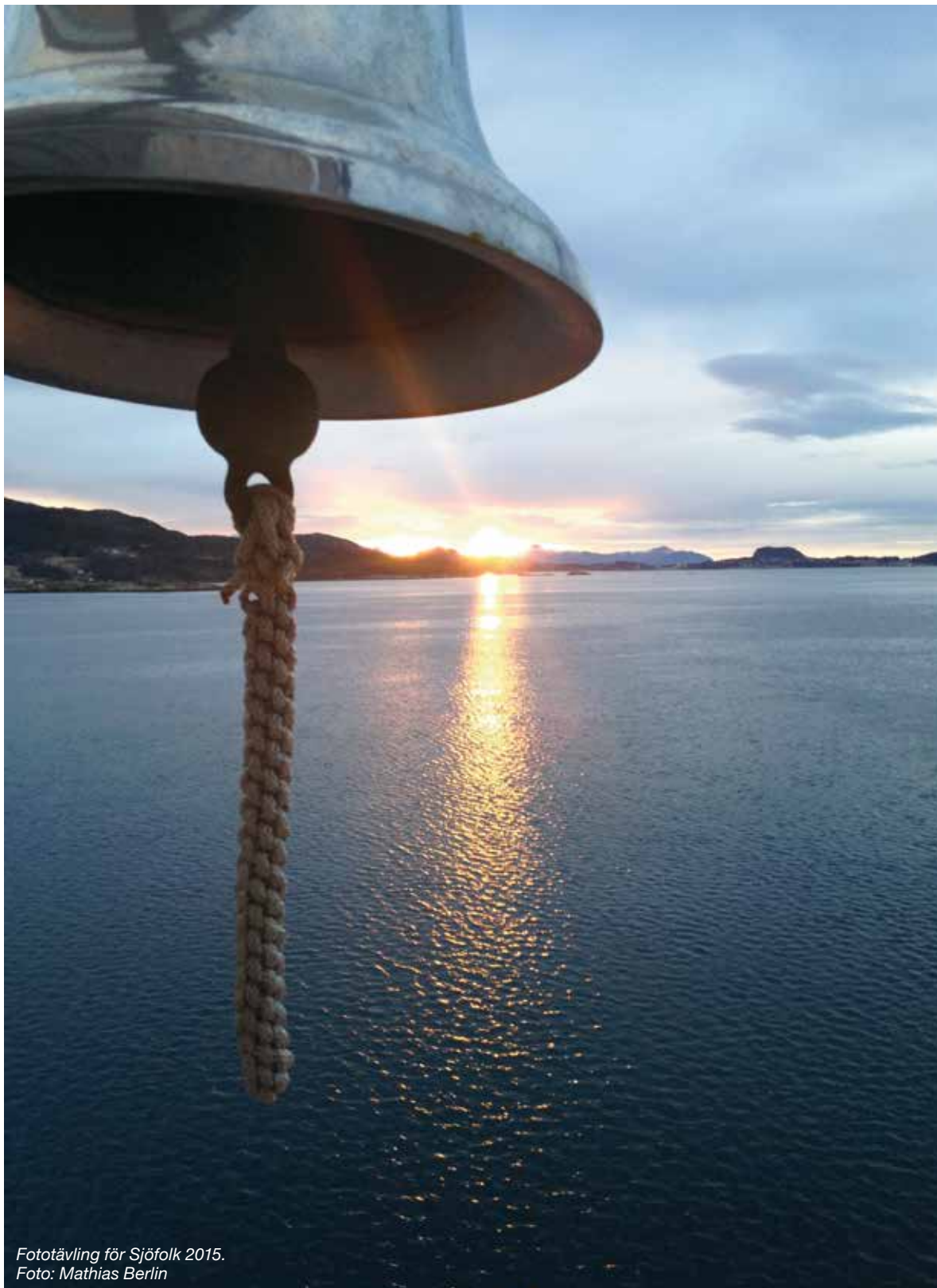
### Antal anställda

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.

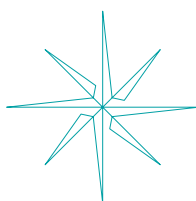
### Avrundning

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.





Fototävling för Sjöfolk 2015.  
Foto: Mathias Berlin

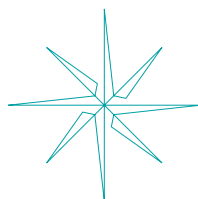


## Noter

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

<b>Not 1 Farledsavgifter</b>		
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 <sub>x</sub> och SO <sub>x</sub> .		
	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Avgift på fartyg, lastfartyg	272 332	288 917
Avgift på fartyg, färjor	236 460	282 228
Reduktion för svavelintyg	-	-29 529
<b>Summa avgift på fartyg före rabatter</b>	<b>508 792</b>	<b>541 616</b>
Rabatter på fartyg	-16 686	-21 213
<b>Summa avgift på fartyg</b>	<b>492 106</b>	<b>520 403</b>
Avgift på gods, lastfartyg	319 713	318 287
Avgift på gods, färjor	109 487	107 713
<b>Summa avgift på gods före rabatter</b>	<b>429 200</b>	<b>426 000</b>
Rabatter på gods	-6 902	-6 643
<b>Summa avgift på gods</b>	<b>422 298</b>	<b>419 357</b>
<b>Summa farledsavgifter</b>	<b>914 404</b>	<b>939 760</b>

<b>Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden</b>				
	<b>Farledsavgifter på fartyg</b>		<b>Farledsavgifter på gods</b>	
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Luleå	25 827	25 130	31 574	32 566
Gävle	21 300	21 965	28 022	26 309
Stockholm	114 018	117 649	40 694	42 688
Södertälje	25 464	24 625	17 239	16 733
Kalmar	43 068	47 245	38 844	41 020
Malmö	128 373	138 837	96 379	95 545
Göteborg	92 331	105 002	101 652	97 513
Marstrand	56 167	58 851	70 150	68 619
Vänern/Trollhätte kanal	2 244	2 312	4 646	5 007
<b>Summa</b>	<b>508 792</b>	<b>541 616</b>	<b>429 200</b>	<b>426 000</b>





**Not 2 Lotsavgifter**

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:

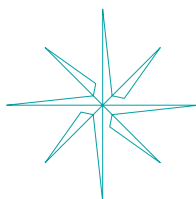
	2015	2014
Luleå	34 433	34 351
Gävle	34 126	34 931
Stockholm	82 184	84 223
Södertälje	61 366	59 777
Kalmar	40 081	41 157
Malmö	58 694	49 391
Göteborg	93 930	75 520
Marstrand	69 858	66 385
Vänern/Trollhätte kanal	15 162	13 957
<b>Summa</b>	<b>489 834</b>	<b>459 692</b>

**Not 3 Anslag**

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Tillförda medel	Indragningar	Omdisponeringar	Utfall	Utgående överföringsbelopp
22 01 004	0	388 308	-	-	-388 308	0
22 01 005	0	162 284	-	-	-88 527	73 757
22 01 008	0	25 085	-	-	-25 085	0
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>575 677</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-501 920</b>	<b>73 757</b>

**Not 4 Övriga externa intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Försäljning och royalty sjökort	30 700	31 944	30 700	31 944
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	12 875	6 217	12 875	6 217
Helikoptertjänster	55 675	50 147	55 675	50 147
Uthyrning	87 509	68 154	87 509	68 154
Bidrag	39 336	25 402	39 336	25 402
Fakturerade kostnader	74 170	83 679	74 170	83 679
Tjänster med fartyg	14 073	13 844	14 073	13 844
Ersättning för drift av broar	9 547	8 738	9 547	8 738
Realisationsvinster	7 110	4 111	7 110	4 111
Eurocontrolavgifter	55 519	54 175	55 519	54 175
Försäljning helikopter S76	81 104	-	81 104	-
Övriga rörelseintäkter	52 083	57 824	49 902	52 886
<b>Summa övriga externa intäkter</b>	<b>519 701</b>	<b>404 235</b>	<b>517 520</b>	<b>399 297</b>



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

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Löner och ersättningar	628 027	598 249	644 135	618 424
Kostnadsersättningar	18 340	17 139	18 977	18 147
Årets pensionskostnader	127 604	117 313	129 006	120 266
Förändring av pensionsskulden	62 806	-3 838	62 806	-3 838
Löneskatt på pensionsskuld förändringen	15 237	-931	15 237	-931
Avgår finansiell del av pensionsskuld förändringen	-6 444	-5 269	-6 444	-5 269
Övriga sociala kostnader	238 552	221 232	244 039	228 185
Övriga personalkostnader	18 278	17 271	20 546	21 855
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>1 102 400</b>	<b>961 166</b>	<b>1 128 302</b>	<b>996 839</b>

**Sjukfrånvaro Affärsverket**

	2015	2014
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,10%	2,21%
Andel av den totalt sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	37,28%	42,78%
<b>Sjukfrånvaro fördelad efter kön</b>		
Män	1,49%	1,77%
Kvinnor	4,51%	4,05%
<b>Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori</b>		
29 år eller yngre	2,97%	2,16%
30-49 år	1,33%	1,41%
50 år eller äldre	2,86%	3,10%

**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

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

Jan Sundling, styrelseordförande	28	Marie Winslow Andersson (t.o.m. 2015-06-30)	14
Ann-Catrine Zetterdahl, generaldirektör	1 652	Erika Rosander	14
Maria Jobenius	14	Erica Wass	14
Jan Törnqvist	14	Lars-Erik Liljelund	14
Gert Nilson	14		

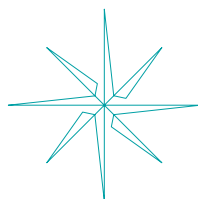
Arvodet till externa styrelseledamöter uppgår till 28 tkr per år och arvodet till styrelseordförande uppgår till 56 tkr per år.

**Personalrepresentanter**

Tapani Hoffrén	387
Göte Karlsson	541
Jimmy Eriksson (fr.o.m 2015-07-01)	497

**Suppleanter för personalrepresentanter**

Patrik Wikand	868
Lennart Johansson	336
Niklas Ohmér	475
Hans Fotmeijer (t.o.m 2015-06-30)	405



**Not 6 Övriga externa kostnader**

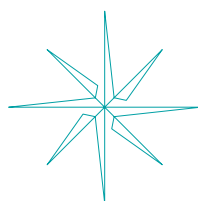
	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Hyror	71 707	74 229	75 327	77 065
Drivmedel	86 867	91 056	86 867	91 056
Reparationer och underhåll	205 304	140 877	169 367	119 159
Lösen av SE-JOB	43 478	-	43 478	-
Nedskrivning S76	37 553	-	37 553	-
Extern bemanning	138 083	126 461	138 083	126 461
Extern sjömätning	-	-99	-	-99
Övriga köpta tjänster	188 492	217 684	187 769	188 171
IT-utrustning	19 162	19 733	19 162	19 733
Telekommunikation och post	20 021	19 452	20 021	19 452
Transportmedel	7 364	6 590	7 897	6 833
Resekostnader och transporter	45 229	46 926	46 823	49 675
Fastighetskostnader	30 575	28 775	30 575	28 775
Realisationsförluster	162	7 218	162	7 218
IT-konsulter	27 318	22 534	27 318	22 534
Övriga rörelsekostnader	40 607	35 500	39 595	37 329
Leasingkostnader helikoptrar	5 290	48 020	5 290	48 020
Övriga helikopteromkostnader	-	-	-	-
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>967 212</b>	<b>884 956</b>	<b>935 287</b>	<b>841 382</b>

**Arvode till revisorer**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 760	901	1 760	901
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	-	-	150	269
- övriga uppdrag	118	134	-	134
<b>Summa övriga externa kostnader</b>	<b>1 878</b>	<b>1 035</b>	<b>1 910</b>	<b>1 304</b>

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

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Licenser och köpta programvaror	3 919	7 006	3 919	7 006
Egenutvecklade datasystem	3 855	3 878	3 855	3 878
Skepp	63 113	63 162	63 113	63 162
Helikoptrar	32 525	5 237	32 525	5 237
Inventarier, verktyg och installationer	25 134	33 357	25 397	33 494
Byggnader	17 303	17 183	17 317	17 187
Markanläggningar	34 321	32 357	34 321	32 357
<b>Summa avskrivningar</b>	<b>180 170</b>	<b>162 180</b>	<b>180 447</b>	<b>162 321</b>



**Not 8 Finansiella intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Ränteintäkter från Riksgälden	-	539	-	539
Ränteintäkter från bank	-	1	-	5
Ränteintäkter plusgiro	-	315	-	315
Valutaeffekt depositioner	425	778	425	778
Övrigt	410	566	420	566
	<b>835</b>	<b>2 199</b>	<b>845</b>	<b>2 203</b>

**Not 9 Finansiella kostnader**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015	2014	2015	2014
Finansiell del av pensionsskuldökningen	6 444	5 269	6 444	5 269
Ränta lån i Riksgälden	4 891	4 891	4 891	4 891
Räntekostnader valutasäkring	-	361	-	361
Ränta ej utbetalt aktieägartillskott	134	130	134	-
Övriga räntor	752	334	629	401
<b>Summa finansiella kostnader</b>	<b>12 221</b>	<b>10 985</b>	<b>12 098</b>	<b>10 922</b>

**Not 10 Bokslutsdispositioner**

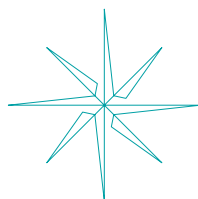
Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition.

**Not 11 Skattemotsvarighet och skatter**

Sjöfartsverket ska inleverera en motsvarighet till bolagsskatt, det vill säga 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. För 2015 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	
	2015	2014	2015	2014
Aktuell skatt för året	-	-	-145	-148
Uppskjuten skatt	-	-	-11	652
<b>Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-156</b>	<b>504</b>





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

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	46 496	-	-	837	47 333
Egenutvecklade datasystem	38 404	529	-	569	39 502
Pågående nyanläggningar	17 530	11 941	-	-1 406	28 065
<b>Summa</b>	<b>102 430</b>	<b>12 470</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>114 900</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2015 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

**Ackumulerade avskrivningar:**

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	37 650	3 919	-	41 569
Egenutvecklade datasystem	30 865	3 855	-	34 720
<b>Summa</b>	<b>68 515</b>	<b>7 774</b>	<b>-</b>	<b>76 289</b>

**Bokfört värde:**

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	47 333	-41 569	5 764
Egenutvecklade datasystem	39 502	-34 720	4 782
Pågående anläggningsarbeten	28 065	-	28 065
<b>Summa</b>	<b>114 900</b>	<b>-76 289</b>	<b>38 611</b>

**Koncernen****Ackumulerade anskaffningsvärden:**

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Licenser och köpta programvaror	46 496	-	-	837	47 333
Egenutvecklade datasystem	38 404	529	-	569	39 502
Pågående nyanläggningar	17 530	11 941	-	-1 406	28 065
<b>Summa</b>	<b>102 430</b>	<b>12 470</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>114 900</b>

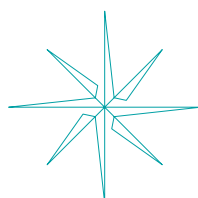
Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2015 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

**Ackumulerade avskrivningar:**

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Licenser och köpta programvaror	37 650	3 919	-	41 569
Egenutvecklade datasystem	30 865	3 855	-	34 720
<b>Summa</b>	<b>68 515</b>	<b>7 774</b>	<b>-</b>	<b>76 289</b>

**Bokfört värde:**

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Licenser och köpta programvaror	47 333	-41 569	5 764
Egenutvecklade datasystem	39 502	-34 720	4 782
Pågående anläggningsarbeten	28 065	-	28 065
<b>Summa</b>	<b>114 900</b>	<b>-76 289</b>	<b>38 611</b>



## Not 13 Materiella anläggningstillgångar

## Affärsverket

## Ackumulerade anskaffningsvärden:

Huvudgrupp	IB	Investeringar	Försälj. m.m.	Överföringar	UB
Skepp	1 751 460	8 359	-14 489	26 972	1 772 302
Inventarier m.m.	384 494	24 078	-23 649	61 920	446 843
Byggnader	760 508	2 882	-269	12 678	775 799
Markanläggningar	1 339 056	897	-	1 542	1 341 495
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	534 670	187 762	-	189 817	912 249
Pågående anläggningsarbeten	356 974	110 155	-	-292 929	174 200
<b>Summa</b>	<b>5 133 859</b>	<b>334 133</b>	<b>-38 407</b>	<b>0</b>	<b>5 429 585</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2015 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

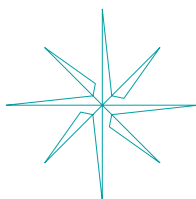
## Ackumulerade avskrivningar:

Huvudgrupp	IB	Avskrivningar	Försälj. m.m.	UB
Skepp	1 220 938	63 114	-14 383	1 269 669
Inventarier m.m.	299 897	25 134	-22 893	302 138
Byggnader	556 982	17 303	-269	574 016
Markanläggningar	520 344	34 321	-	554 665
Helikoptrar	16 672	32 525	-	49 197
<b>Summa</b>	<b>2 614 833</b>	<b>172 397</b>	<b>-37 545</b>	<b>2 749 685</b>

## Bokfört värde:

Huvudgrupp	Ackumulerade anskaffningsvärden	Ackumulerade avskrivningar	Bokfört värde
Skepp	1 772 302	-1 269 669	502 633
Inventarier m.m.	446 843	-302 138	144 705
Byggnader	775 799	-574 016	201 783
Markanläggningar	1 341 495	-554 665	786 830
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-49 197	863 052
Pågående anläggningsarbeten	174 200	-	174 200
<b>Summa</b>	<b>5 429 585</b>	<b>-2 749 685</b>	<b>2 679 900</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2015 till 40 037 tkr.



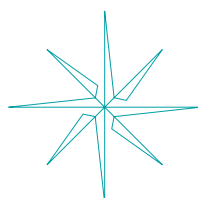
<b>Koncernen</b>					
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden:</b>					
<b>Huvudgrupp</b>	<b>IB</b>	<b>Investeringar</b>	<b>Försälj. m.m.</b>	<b>Överföringar</b>	<b>UB</b>
Skepp	1 751 460	8 359	-14 489	26 972	1 772 302
Inventarier m.m.	389 127	25 959	-23 649	61 920	453 357
Byggnader	760 703	3 111	-269	12 678	776 223
Markanläggningar	1 339 057	896	-	1 542	1 341 495
Mark	6 697	-	-	-	6 697
Helikoptrar	534 670	187 762	-	189 817	912 249
Pågående anläggningsarbeten	356 974	110 155	-	-292 929	174 200
<b>Summa</b>	<b>5 138 688</b>	<b>336 242</b>	<b>-38 407</b>	<b>0</b>	<b>5 436 523</b>

Kolumnen överföringar avser invärderingar under 2015 av tillgångar som vid årets början var redovisade som pågående nyanläggningar.

<b>Akkumulerade avskrivningar:</b>				
<b>Huvudgrupp</b>	<b>IB</b>	<b>Avskrivningar</b>	<b>Försälj. m.m.</b>	<b>UB</b>
Skepp	1 220 938	63 113	-14 383	1 269 668
Inventarier m.m.	304 045	25 398	-22 893	306 550
Byggnader	556 986	17 317	-269	574 034
Markanläggningar	520 344	34 321	-	554 665
Helikoptrar	16 671	32 525	-	49 196
<b>Summa</b>	<b>2 618 984</b>	<b>172 674</b>	<b>-37 545</b>	<b>2 754 113</b>

<b>Bokfört värde:</b>			
<b>Huvudgrupp</b>	<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>Akkumulerade avskrivningar</b>	<b>Bokfört värde</b>
Skepp	1 772 302	-1 269 668	502 634
Inventarier m.m.	453 357	-306 550	146 807
Byggnader	776 223	-574 034	202 189
Markanläggningar	1 341 495	-554 665	786 830
Mark	6 697	-	6 697
Helikoptrar	912 249	-49 196	863 053
Pågående anläggningsarbeten	174 200	-	174 200
<b>Summa</b>	<b>5 436 523</b>	<b>-2 754 113</b>	<b>2 682 410</b>

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2015 till 40 037 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. Verksamheten införlivades i Sjöfartsverket under 2014 och bolaget är under avveckling.

SMA Maintenance AB:s främsta fokus är att säkerställa sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

<b>Koncernen</b>				
	<b>Org.nr</b>	<b>Säte</b>	<b>Kapitalandel</b>	<b>Röstandel</b>
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%
<b>Bokfört värde</b>	<b>4 700</b>			

**Not 15 Långfristiga fordringar**

	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
Kapitalförsäkring	15 695	12 026	15 695	12 688
Uppskjutna skattefordringar	-	-	640	652
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>15 695</b>	<b>12 026</b>	<b>16 335</b>	<b>13 340</b>

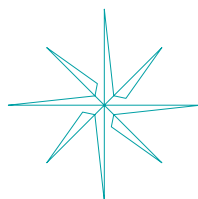
I posten kapitalförsäkringar ingår försäkringar tecknade hos SEB Trygg Liv för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för. Syftet med kapitalförsäkringen är att lotsarna ska få samma pensionsersättning 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.

Redovisningen av underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemen AW 139 har ändrats jämfört med föregående år. Tidigare hade avtalen tolkats som att de utgjorde ett förskott för framtida underhåll varför en långfristig fordran samt en avsättning med samma belopp bokades upp. Efter genomlysning av avtalen har tolkningen ändrats. Jämförelsetalen för 2014 har räknats om.

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**

	<b>Beslutsdatum</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
Göteborg	1971-05-27	3 500	3 500
Malmö	1953-04-23	700	700
Oskarshamn	1955-11-04	337	337
Stockholm	1961-12-22	3 600	3 600
		<b>8 137</b>	<b>8 137</b>





**Not 16 Varulager**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Bränslelager	27 215	36 423	27 215	36 423
Sjökort	2 241	2 799	2 241	2 799
Centralförrådet	6 957	6 932	6 957	6 901
Reservdelar AW 139	37 996	42 905	37 996	42 905
Reservdelar S76	2 542	10 097	2 542	10 097
Helikoptrar S76	98 493	-	98 493	-
Övrigt	1 103	1 426	1 103	1 457
<b>Summa varulager</b>	<b>176 547</b>	<b>100 582</b>	<b>176 547</b>	<b>100 582</b>

**Not 17 Kundfordringar**

För kundförluster och osäkra fordringar har nedskrivningar gjorts med 363 (8 460) tkr.

Årets återvunna kundförluster uppgår till 4 087 (866) tkr och avser nästan uteslutande en förlikning avseende European Cargo Carriers AB.

**Not 18 Övriga fordringar**

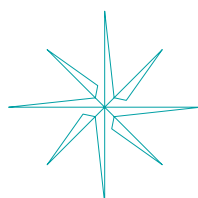
	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Mervärdesskattfordran	56 626	-	56 626	-
Skattefordringar	382	1 280	997	2 840
Eurocontrolavgifter	9 335	9 861	9 335	9 861
Förskott till leverantör	1 198	801	1 587	801
Deposition	-	4 687	-	4 687
Underhållsprogram motorer/växlar	17 715	36 726	17 715	36 726
Övriga fordringar	9 492	2 023	9 441	2 227
<b>Summa övriga fordringar</b>	<b>94 748</b>	<b>55 378</b>	<b>95 701</b>	<b>57 142</b>

**Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Förutbetalda kostnader	32 292	33 311	32 628	33 056
Upplupna intäkter	90 175	68 497	90 071	68 547
<b>Summa förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>	<b>122 467</b>	<b>101 808</b>	<b>122 699</b>	<b>101 603</b>

**Not 20 Tillgodohavande hos Riksgälden**

Avser avistainlåning



<b>Not 21 Kassa och bank</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
Kassa	123	128	123	128
Bank	124 520	118 972	131 975	123 341
<b>Summa kassa och bank</b>	<b>124 643</b>	<b>119 100</b>	<b>132 098</b>	<b>123 469</b>

<b>Not 22 Eget kapital</b>				
<b>Affärsverket</b>	<b>2015-12-31</b>		<b>2014-12-31</b>	
	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-193 898	446 112	-531 089
Årets resultat		0		0
Förändring av resultatutjämningsfond		139 605		337 191
Utdelning		-		-
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-54 293</b>	<b>446 112</b>	<b>-193 898</b>

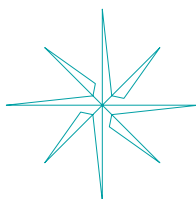
<b>Koncernen</b>	<b>2015-12-31</b>		<b>2014-12-31</b>	
	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>	<b>Bundet kapital</b>	<b>Fritt kapital</b>
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446 112	-187 436	446 112	-528 020
Årets resultat		3 542		3 393
Förändring av resultatutjämningsfond		139 606		337 191
<b>Belopp vid årets slut</b>	<b>446 112</b>	<b>-44 288</b>	<b>446 112</b>	<b>-187 436</b>

<b>Not 23 Avsatt till pensioner</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
Pensionsskuld för pensionärer	937 454	917 862	937 454	917 862
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 140 675	1 097 461	1 140 675	1 097 461
Löneskatt	504 154	488 917	504 154	488 917
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	12 145	8 724	12 145	8 724
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	7 357	4 103	7 357	4 926
<b>Summa avsatt till pensioner</b>	<b>2 601 785</b>	<b>2 517 067</b>	<b>2 601 785</b>	<b>2 517 890</b>

**Affärsverket**

Den antastbara delen av pensionsskulden avser anställda exklusive lotsar som har rätt att gå i pension före 65 års ålder. Den skuldförs med 44 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 2015-12-31 uppgår till 36 364 tkr inklusive löneskatt.

I årsredovisningen för staten används andra försäkringstekniska beräkningsgrunder för tjänstepensionsskulden. Det innebär att Sjöfartsverkets pensionsskuld i årsredovisningen för staten uppgår till 2 201 510 tkr.



**Not 24 Övriga avsättningar**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Avsättning för omstrukturering	-	1 000	-	1 000
Avsättning för framtida tekniskt underhåll	17 715	36 726	17 715	36 726
<b>Summa övriga avsättningar</b>	<b>17 715</b>	<b>37 726</b>	<b>17 715</b>	<b>37 726</b>

**Affärsverket**

Avsättning för omstrukturering avser pensionsersättningar och uppsägningslöner i samband med omstruktureringar inom GSF, Sjöfartsverkets och LFs gemensamma servicefunktioner. Avsättning för framtida tekniskt underhåll avser underhållsprogram för motorer och växlar för helikoptersystemet S76. Avsättningen för framtida tekniskt underhåll redovisas även som en långfristig fordran. Ingen avsättning avseende helikoptersystemet AW 139 har gjorts 2015 då redovisningsprincipen har ändrats och jämförelsetalen för 2014 har räknats om.

**Not 25 Skulder till Riksgälden**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Lån i Riksgälden	240 000	240 000	240 000	240 000
<b>Summa skuld till kreditinstitut</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>

Beviljad låneram i Riksgälden uppgår till 500 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.

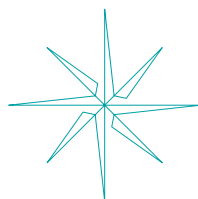
**Not 26 Skulder till koncernföretag**

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

	Affärsverket	
	2015-12-31	2014-12-31
Långfristig skuld till koncernbolag	-	-
Kortfristig skuld till koncernbolag	4 614	3 946
<b>Summa skuld till koncernbolag</b>	<b>4 614</b>	<b>3 946</b>

**Not 27 Övriga skulder**

	Affärsverket		Koncernen	
	2015-12-31	2014-12-31	2015-12-31	2014-12-31
Avdragna personalskatter	18 639	18 001	18 639	18 490
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	17 560	-	17 560	-
Mervärdesskatt	-	796	970	796
Övriga skulder	1 576	3 511	1 591	4 215
<b>Summa övriga skulder</b>	<b>37 775</b>	<b>22 308</b>	<b>38 760</b>	<b>23 501</b>



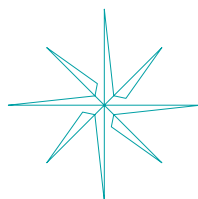
<b>Not 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
Upplupna semesterlöner	53 328	50 399	55 203	51 713
Upplupna kompensationslöner	9 642	8 345	9 642	8 345
Upplupna retroaktiva löner	2 822	3 263	2 822	3 263
Övriga upplupna löner	7 739	8 037	7 910	8 127
Upplupna arbetsgivaravgifter	30 174	42 790	31 144	43 957
Upplupna elkostnader	1 214	1 520	1 214	1 520
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	6 985	9 322	6 985	9 322
Fartygsbemanning	10 043	15 105	10 043	15 105
Avsättning Trygghetsmedel	4 158	4 176	4 158	4 176
Ispatrullering i Nordatlanten	637	199	637	199
Stockholms Hamn, ersättning för Hammarbyslussen	3 200	3 350	3 200	3 350
Helikopterkostnader	3 058	9 056	3 058	9 056
Sanering Nya Varvet	-	739	-	739
Övriga upplupna kostnader	24 502	29 385	24 737	27 519
Oförbrukade bidrag	93 373	21 944	93 373	21 944
Förutbetalda intäkter	17 715	47 266	17 715	47 265
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkter</b>	<b>268 590</b>	<b>254 896</b>	<b>271 841</b>	<b>255 600</b>

<b>Not 29 Poster inom linjen</b>				
	<b>Affärsverket</b>		<b>Koncernen</b>	
	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>	<b>2015-12-31</b>	<b>2014-12-31</b>
<b>Antastbara pensionsförpliktelser</b>				
Antastbara pensionsförpliktelser	50 073	56 052	50 073	56 052
<b>Ansvarsförbindelser</b>				
Restvärden i räddningshelikoptrar	Inga	175 784	Inga	175 784
<b>Ställda säkerheter</b>				
Fondförsäkring	Inga	Inga	Inga	823

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 pensionsskuld.

Ansvarsförbindelserna avser det avtal med Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ.) enligt vilket Sjöfartsverket har en skyldighet att anvisa köpare till räddningshelikoptrarna vid avtals-tidens 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 2015 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 17 februari 2016

**Jan Sundling**  
Ordförande

**Erica Wass**  
Vice ordförande

**Ann-Catrine Zetterdahl**  
Generaldirektör

**Gert Nilson**

**Maria Jobenius**

**Jan Thörnqvist**

**Lars-Erik Liljelund**

**Erika Rosander**

**Jimmy Eriksson**

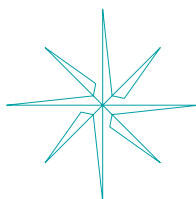
**Tapani Hoffrén**

**Göte Karlsson**

Riksrevisionens revisionsberättelse har avgivits i februari 2016

**Stefan Andersson**

**Camilla Lorefors**





# Styrelse, ledning och revisorer

## 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



**Maria Jobenius**  
Kommunikationsdirektör



**Jan Thörnqvist**  
Konteramiral



**Jimmy Eriksson**  
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 GD  
Direktör Styrning och planering



**Ove Eriksson**  
Direktör Affärer



**Peter Fyrby**  
Direktör Rederiet  
Direktör Forskning och Innovation



**Ulrika Ekström**  
Kommunikationsdirektör



**Ulrika Worge**  
Direktör  
Utveckling och Kompetens



**Jaak Meri**  
Direktör Samhälle



**Lisa Lewander**  
Chefsjurist



**Tomas Årnell**  
Isbrytardirektör

## Revisorer, affärsverket

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

## Revisorer, koncernbolagen

Deloitte AB, Linköping  
Johan Månsson, ansvarig revisor



