



Årsredovisning

2022

Innehåll

Nyckeltal 2022	3	Hållbar utveckling för ökad konkurrenskraft	16	Verksamhetsredovisning	
Året som gått	4	Utveckling och förvaltning av infrastruktur	17	Farleder	35
Generaldirektören har ordet	6	Forskning och innovation	19	Isbrytning	37
Förvaltningsberättelse		Nästa generations isbrytare	20	Sjögeografisk information	39
Uppdrag och erbjudande	8	Säkerhetsarbete och totalförsvaret	21	Lotsning	42
Sjöfartsverkets uppdrag	8	Vårt miljöarbete	22	Sjö- och flygräddning	44
Tre huvuderbjudanden	9	En attraktiv arbetsgivare	25	Sjömansservice	47
Bred kundbas	9	Så styrs Sjöfartsverket	27	Sjötrafikinformation	49
Sjöfarten och omvärlden	10	Styrelse och ledning	27	Ekonomi	
Sjöfarten i Sverige	10	Styrelse – Affärsverket	28	Årets ekonomiska händelser	52
Omvärldens påverkan	11	Ledning – Affärsverket	29	Resultaträkning	53
Mål och måluppfyllelse	12	Organisation	30	Balansräkning	55
De transportpolitiska målen	12	Styrmodell	30	Finansieringsanalys	57
Servicelöften	12	Intern styrning och kontroll	31	Investeringsutfall	58
Ekonomiska mål	13			Flerårsöversikt Koncernen	60
Utvecklingsmål mot 2027	14			Flerårsöversikt Affärsverket	61
				Redovisningsprinciper	62
				Noter	65

Foto framsida: André Haglund

Nyckeltal 2022

* Avser de fartyg som Rederiet förvaltar



1 393 st

Antal medarbetare



4 st*

Antal sjömätningarfartyg



7 st

Antal räddningshelikoptrar



8 st*

Antal utbildningsfartyg



5 st

Antal isbrytare



ca 71 st*

Antal lotsbåtar



13 st*

Antal arbetsfartyg



ca 1 100 st

Fyrar

- Lotsstation
- SAR-bas
- Övrigt



Året som gått

Billigare sjötransporter till och från Sverige

Regeringen beslutade under året att för 2023 och 2024 tillföra sjöfarten 300 miljoner kronor årligen. Sjöfartsverket har utifrån detta föreslagit att medlen används till en generell sänkning av farledsavgiften om 21 procent, samt att miljöincitamentet förstärks under kommande två år. Regeringens ambition med detta är att främja en överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Införandet av S-100 påverkar framtidens sjökort

IMO beslutade under året att införa den nya sjökortsstandard S-100. Beslutet är en viktig milstolpe för en moderniserad navigation och digitalisering av framtidens sjöfart. Den nya generationens sjökort i S-100 kommer innebära mer flexibla sjökort som bland annat kan anpassas utifrån ett specifikt fartygs djupgående och prognosticerat eller rådande vattenstånd.

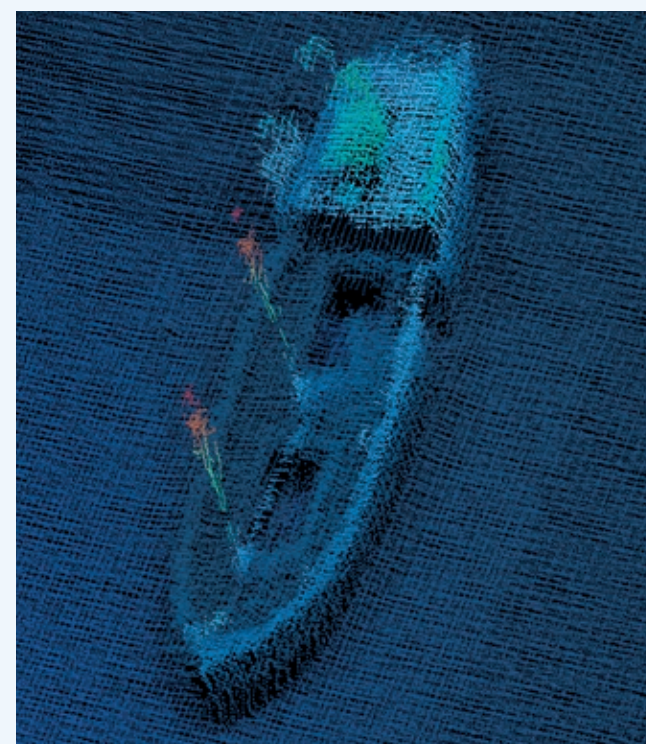


Foto: Sjöfartsverket

Redo för ökad social hållbarhet

I juni började Redoprojektet att jobba praktiskt med besättningen ombord på fartyg och först ut var Stena Nautica. Projektet arbetar med att skapa insikter och ökad förståelse kring vad som främjar social hållbarhet till sjöss. Syftet är att erbjuda konkreta verktyg och metoder som kan användas ombord för att skapa en bra arbetsmiljö.

Foto: Emil Fjällvide



Räddningsövning i Lapplandsfjällen blev skarpt läge

Under en fjällflygövning i Kiruna fick helikopterbesättningen ett larm om en skidåkare som fallit över ett stup och skadat sig. Plötsligt blev besättningens träning av oländig terräng skarpt läge. Övningen avbröts och tillsammans med bland annat Alpina fjällräddningsgruppen, specialiserade på svår och otillgänglig terräng, begav sig besättningen mot Riksgränsen där skidåkaren befann sig på en brant sluttning. Insatsen slutade lyckligt och besättningen fick med sig många värdefulla erfarenheter.

Räddningsinsats på Stena Scandica

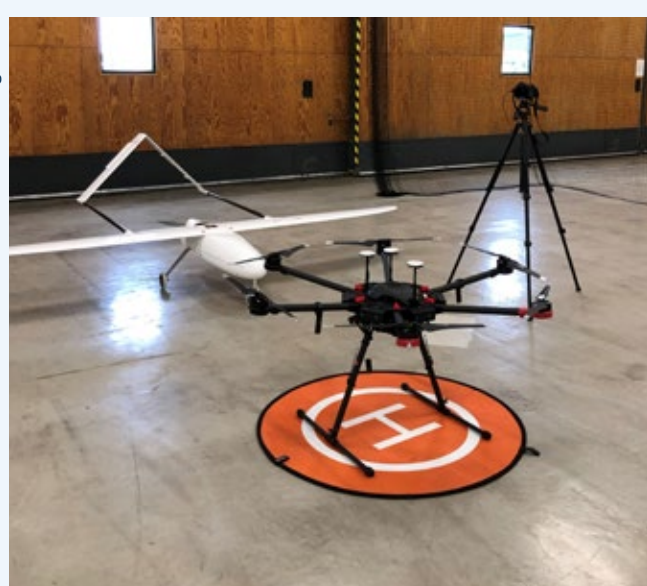


Foto: Kristoffer Wähte

I augusti började en kylcontainer ombord på färjan Stena Scandica brinna. Ombord fanns 299 personer. Personal på färjan lyckades själva släcka branden, men läget var under en tid kritiskt då fartyget blev strömlöst och drev mot Gotlands kust. Sjöfartsverket ledde räddningsinsatsen och hade både helikoptrar och båtar på plats. Allt slutade dock gott och fartyget kunde ta sig till hamn för egen maskin.

Sjöfartsverket ökar i jämställdhetsindex

I årets mätning av jämställdhetsindex ökade Sjöfartsverket från 113 till 140, vilket är över branschmedianen för statliga myndigheter. Mätningen visar hur jämställda arbetsvillkor, arbetsmiljö och anställningsvillkor är i organisationen. Redan under förra året nådde Sjöfartsverket målet om 30 procent kvinnor i ledande roller och 2022 ökades därför ambitionsnivån till 40 procent kvinnor i ledande position till 2027. Målsättningen är också att andelen kvinnor i kärnverksamhet ska fortsätta att öka.



Isbrytarbesättning först i Sverige att examineras i avancerad drönarflygning

Under våren utbildades fyra personer ur isbrytaren Atles besättning i avancerad drönarflygning vid Trafikflyghögskolan i Ljungbyhed. I juni examinerades de i den första kullen som genomfört denna typ av utbildning. Utbildningen var en del av innovationsprojektet Klimatsmart Isrekognosering med Drönare (KID). Syftet är att bidra till minskad klimatpåverkan från isrekognosering genom att nyttja drönare som opereras från isbrytaren för att avgöra isläget på olika platser.

Modernisering av fyra längs ostkusten

Under sommaren har ett tjugotal fyror på ostkusten mellan Norrköping och Kramfors moderniserats. Det har gjorts för att öka drift- och sjösäkerheten och den tekniska livslängden på fyarna. Arbetet har bland annat inneburit att man bytt till modernare fyrlys med nya LED-lampor, och flera av fyarna har fått solceller installerade.



Designen klar för Sveriges nya isbrytare

Efter drygt ett års arbete blev designen på nästa generations isbrytare klar i april. De nya isbrytarna kan bryta en upp till 32 meter bred ränna och är anpassade för framtidens fossilfria bränslen som minskar utsläppen med minst 70 procent från första dagen. Isbrytarna är efterlängtdade och innebär att Norrlands hamnar får kapacitet att ta emot nya och större lastfartyg i framtiden.



Bild: Aker Arctic Technology

Ett första steg mot framtidens hållbara flygflotta

I mars testades för första gången i Sverige biobränsle i en räddningshelikopter. Det är första steget för Sjöfartsverket i omställningsprocessen till en fossilfri flygflotta. Genom att blanda in fossilfritt biobränsle i tankarna kan de totala CO₂-utsläppen minska kraftigt inom helikopterflottan. Testet var en del av projektet Fossilfri flygräddning 2045, en förstudie som syftar till att påbörja omställningen till en fossilfri flygflotta för räddningstjänstaktörer. Sjöfartsverket ingår i projektet tillsammans med en rad andra myndigheter. Målsättningen är att genom samordning och samarbete öka möjligheterna att ha en helt fossilfri flotta inom svensk 112-verksamhet.

Lägre fart har minskat bränsleförbrukningen

Inom programmet för fossilfri fartygsflotta infördes i juni nya rutiner inom lotsningsverksamheten. Rutinerna innebär att eftersträva icke-planande fart, ökad transport av flera lotsar samtidigt och en generell hastighetsbegränsning till 18 knop. Tillsammans med övriga åtgärder inom lotstransportområdet har detta lett till en minskning av bränsleförbrukningen med 12 procent.

Sjöfartsverket tar tempen på Europas ledande muddringsföretag

I juni deltog sex europeiska muddringsföretag med sammanlagt 18 representanter på en marknadsdialog om muddring i Norrköping. Det var första gången Sjöfartsverket anordnade en dialog inom muddring. Syftet var att få en samlad bild av branschens resurser och tillgänglighet för de planerade muddringarna. De tre största muddringsprojekten i Sjöfartsverkets regi är Malmporten i Luleå, Skandiaporten i Göteborg och Landsortsfarleden, mellan Landsort och Södertälje.



Foto: Agne Hörneström

Generaldirektören har ordet

Vi lägger ännu ett annorlunda och utmanande år bakom oss. Knappt hade samhället börjat öppna upp efter Covid-19-pandemin innan kriget i Ukraina var ett faktum. Som ett led i att stärka landets försvarsförmåga har Sjöfartsverket definierats som en beredskapsmyndighet, och deltar inom civilsektorerna Transporter samt Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Vi fortsätter förstärka vår IT-säkerhet och våra interna beredskapsfunktioner.

Sjöfartsverket är som bäst när det gäller. Under året har vi hanterat ovanligt många större incidenter med gott resultat. Tragiska händelser i sig, men vi och våra många samarbetspartners kan vara stolta över vår förmåga att bistå samhället, sjöfarten och flyget när det krävs.

Godsvolymerna för sjöfart till och från Sverige ligger fortsatt stabilt. Antalet resande med färjor och kryssningsfartyg återhämtade sig under året även om nivåerna fortsatt är lägre än innan pandemin.

Tack vare regeringens tillfälliga finansiella tillskott har Sjöfartsverkets ekonomi stärkts. Vi strävar mot full kostnadstäckning för våra tjänster samtidigt som vi fortsätter att effektivisera. Under en tioårsperiod fram till 2027 är målet effektiviseringar för drygt 1,5 miljarder kronor. Den nya regeringsinstruktionen gör det också enklare att utveckla fler kommersiella tjänster. I kommande års statsbudget ingår investeringen av två nya isbrytare. Det är ett mycket välkommet besked då stora delar av den växande norrländska industrin är beroende av väl fungerande sjöfart året runt.

Arbetet för fossilfrihet går vidare. Under året har försök gjorts med inblandning av fossilfritt bränsle i våra helikoptrar och vi har under normala förhållanden sänkt högsta tillåtna hastighet till 18 knop för våra lotsbåtar, vilket sparar både miljö och pengar. Av samma anledning har vi börjat använda drönare för

uppgifter som att kontrollera isläget, utmärkningar i farlederna och sjömätning på grunda vatten.

Större områden på båtsportkorten har beroende på landhöjningen markerats som grunda, vilket båtlivsorganisationer framfört kritik på. Trots det hade vi en hög försäljning av sjökort även i år. Efterfrågan på digitala sjökort för handelssjöfarten har även den varit stor.

Sverige ligger sedan länge långt fram med nya digitala lösningar för sjöfarten. Programmet Smarta anlöp utvecklar anlöpsprocessen genom digitalisering för mer hållbara anlöp och internt visualiserar systemet SARA tillgängligheten för våra helikoptrar. International Maritime Organization's (IMO) beslut att införa S-100-standarden innebär till exempel att sjökorten kan anpassas utifrån fartygens djupgående. Det ger möjlighet att lasta tyngre, köra säkrare och mer miljövänligt tack vare högre precision i de digitala sjökorten.

Något som glädde mig extra under året var att vi fick höga poäng i arbetsgivarindex och jämställdhetsindex. Det betyder att vi har goda förutsättningar för att kunna vara den attraktiva arbetsgivare som vi vill. Jag kan samtidigt konstatera att personalomsättning och sjukfrånvaro fortsätter att ligga på låga nivåer.

I och med regeringens klimatkompensation som beslutades under året, kommer vi 2023 och 2024 att kunna sänka farledsavgifterna med sammanlagt 600 miljoner kronor. Det är ett led i att göra sjöfarten mer attraktiv och kan bidra till att flytta gods till den mer energieffektiva sjöfarten. På så vis stärker vi Sverige.

Katarina Norén
Generaldirektör



» Sjöfartsverket är som bäst när det gäller. «

Förvaltningsberättelse

Uppdrag och erbjudande

Samhällsnytta och affärsnytta – båda ryms i Sjöfartsverkets erbjudande. Sjöfarten är vår största kund och för att säkerställa en säker och effektiv sjötrafik till och från Sveriges hamnar erbjuds tjänster som motsvarar tidens krav på säkerhet, effektivitet och miljöhänsyn.

Sjöfartsverkets uppdrag

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn och hör till Infrastrukturdepartementet. Myndigheten ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitik i linje med riksdagens och regeringens beslut, samt följer hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd inom dess unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Uppdraget beskrivs i regeringens instruktion och årliga regleringsbrev.

Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Ansvar för sjövägarna löper fram till hamnområdena, där kommunen

eller hamnbolaget tar över stafettpipen. Därutöver bidrar vi också till att uppnå övriga politiska ambitioner avseende exempelvis de transportpolitiska målen, regeringens godstransportstrategi och Agenda 2030.

Verksamheten finansieras till största del genom avgifter från handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter. Anslagen, det vill säga skattemedlen, utgör endast en mindre del av vår finansiering. Resterande del av verksamheten finansieras via andra intäktskällor såsom avgifter från civil luftfart, bidrag från andra myndigheter för uppdragsverksamhet samt försäljning av tjänster och varor.

Vision

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Säkra sjövägar i hållbar framtid genom maritimt partnerskap

Leverera lotsning	Utveckla och tillhandhålla farleder	Leverera sjögeografisk information	Leverera sjötrafikinformation	Möjliggöra vintersjöfart	Rädda liv	Skapa framtidens sjöfart	Erbjuda sjömän en aktiv fritid
Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlop till hamn.	Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.	Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.	Vi förser sjöfarten och samhället med information och assistans för att säkra transportflöden och förhindra olyckor.	Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.	Räddningstjänst för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.	Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.	Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.



Tre huvuderbjudanden

Produkter och tjänster: Sjöfartsverket tillhandahåller en rad olika tjänster för sjöfarten: lotsning, farledshållning, isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk verksamhet, sjömansservice samt sjö- och flygräddning.

Utvecklingspartner: Sjöfartsverkets arbete och samverkan bidrar till utveckling och innovation inom sjöfartssektorn och lägger bland annat grunden för framtidens hållbara och effektiva transportsystem.

Expertkunskap: Sjöfartsverket stöttar regering, riksdag, allmänheten samt övriga intressenter i sjöfartsrelaterade frågor. Detta innebär bland annat behandling av remisser, diverse utredningar, analyser, statistikunderlag samt deltagande i olika nationella och internationella organ och samarbeten.

Bred kundbas

Kunderna inom handelssjöfarten utgörs huvudsakligen av rederier och fartyg, som i sin tur ofta företräds av ombud som beställer tjänster av Sjöfartsverket. Kommunala hamnar och industrihamnar har eget ansvar för sina sjövägar, men många köper Sjöfartsverkets tjänster då vi bidrar till säkerhet och resursoptimering med hög kvalitet. Försvarsmakten och fritidsbåtlivet räknas också till sjöfartskunderna i och med att de trafikerar farleder och tar del av vissa tjänster. Den civila luftfarten är vår kund eftersom vi har räddningstjänstansvaret för flygräddning.



Sjöfarten och omvärlden

Sjöfarten i Sverige

Sverige är beroende av sjöfarten för import och export av varor och gods. Hela 90 procent av alla varor och råvaror går någon gång i transportkedjan via sjövägen till och från Sverige. Sjöfarten är en central del av transport-systemet och klarar stora volymer på ett effektivt och hållbart sätt.

Sverige har en av de längsta kuststräckorna i Europa med cirka 240 mil kust. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. För vissa typer av varor, såsom exempelvis oljeprodukter i stora volymer, är sjötransporten ofta det bästa transportslaget. Totalt sett finns ett 100-tal hamnar i Sverige, varav cirka 50 är så kallade allmänna hamnar som är öppna för all slags trafik. Därutöver finns ungefär lika många industrihamnar som i regel endast tar emot ägarens hamntransporter. De allmänna hamnarna står för merparten av all trafik när det gäller fraktat gods och passagerare över de svenska hamnarna.

Sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlop till svensk hamn och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna utgörs av farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord. Avgiften rabatteras för fartyg som anlöper med viss frekvens. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift, samt en rörlig taxa

utifrån hur lång tid lotsningen tar. Sjöfartsverkets ekonomi är i hög grad beroende av trafikvolym, mängden gods och passagerare som transporteras, samt hur många lotsningsuppdrag som utförs.

Godsvolymer och anlop

Under 2022 ökade antalet deklarerade anlop med 5 procent jämfört med 2021 och uppgick till 75 083 stycken. Sett ur ett längre perspektiv är antalet anlop fortfarande lägre än innan pandemin, där deklarerade antalet anlop översteg 79 000 stycken för både åren 2018 och 2019. Rysslands invasion av Ukraina samt en nedgång i den globala ekonomin, bedöms vara bidragande faktorer till att återhämtningen från pandemin tar längre tid än väntat.

Fartygens anlopsstatistik delas in i kategorierna lastfartyg och passagerarfartyg. Under 2022 står passagerarfartyg för mer än dubbelt så många anlop som lastfartygen. Sammantaget ökade antalet deklarerade anlop för passagerarfartyg med 10 procent jämfört med 2021 och uppgick till 50 387 stycken. Deklarerade anlop från lastfartyg minskade med 3 procent och uppgick till 24 696 stycken. Sett ur ett längre perspektiv är antalet anlop med passagerar-

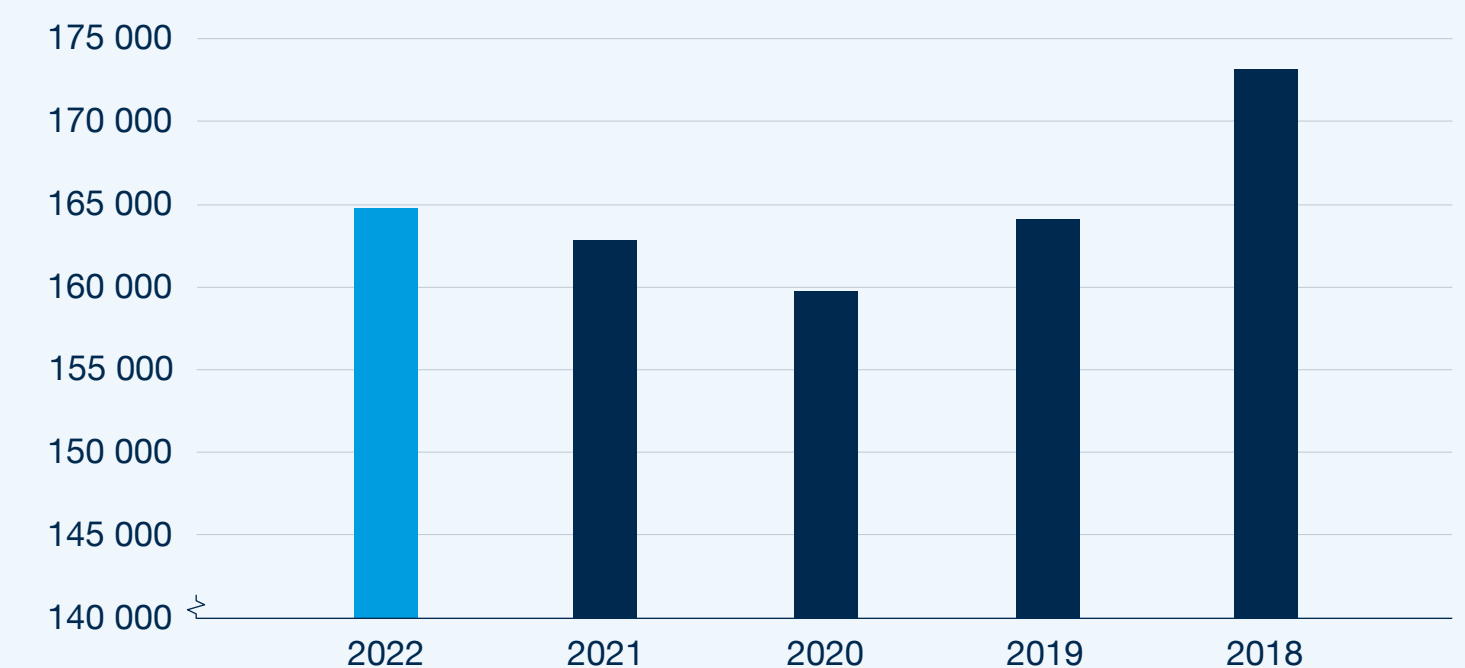
Totalt antal anlop*	2022	2021	2020	2019	2018
Lastfartyg	24 696	25 512	23 403	25 167	25 042
Passagerarfartyg	50 387	45 752	43 670	54 509	54 560
Totalsumma	75 083	71 264	67 073	79 676	79 602

* Anlopsstatistiken är uppdaterad med sent inrapporterade anlop för 2021, vilket innebär en justering av antalet anlop jämfört med avgiven årsredovisning för 2021.

fartyg fortfarande lägre än innan pandemin, där nivåerna översteg 54 000 deklarerade anlop för åren 2018 och 2019. Passagerarfartygen drabbades särskilt hårt av restriktionerna under pandemin och flera rederier lade ned trafik på vissa linjer.

Den sammanlagda godsmängd fartygen förde med sig under 2022 uppgick till 164 780 ton, en marginell ökning jämfört med 2021. Inom de olika fartygskategorierna stod lastfartygen för en liten ökning, medan godsmängderna hos passagerarfartygen minskade något. En viss variation finns självklart mellan åren, men generellt är godsmängderna inte konjunkturkänsliga i samma utsträckning som passagerarvolymerna.

Avgiftspliktiga godsvolymer (tusen ton)



Godsmängden inkluderar även bilar och husvagnar (fordon för personligt bruk).

21 208 152 st

Totalt antal passagerare (exkl. avgående inrikes)
(13 090 222 exkl. avgående inrikes 2021)



Foto: Agne Hörneströg

Malmö lotsområde, vilket inkluderar Halmstad, Helsingborg, Malmö och Trelleborg stod för 51 procent av det totala antalet anlöp i Sverige 2022. Efter Malmö var Kalmar (10 procent) och Stockholm (9,8 procent) de lotsområden med störst andel av de totala anlöpen.

Totalt antal anlöp per lotsområde

Lotsområde	2022	2021	2020	2019	2018
Luleå	2 806	2 785	2 736	2 736	2 671
Gävle	2 042	2 188	2 291	2 499	2 465
Stockholm	7 380	6 729	5 507	8 164	8 143
Södertälje	4 945	6 272	4 138	3 843	2 967
Kalmar	7 527	6 977	6 712	7 697	8 755
Malmö	38 542	35 797	35 523	41 614	41 270
Göteborg	5 751	5 232	5 227	6 369	6 352
Marstrand	3 808	3 007	2 517	4 172	4 562
Vänern/kanalen	833	727	806	759	734
Oxelösund	1 449	1 548	1 616	1 823	1 683
Övriga		2			
Totalsumma	75 083	71 264	67 073	79 676	79 602

Omvärldens påverkan

Covid-19-pandemin har haft en påtaglig påverkan på den internationella sjöfartsbranschen. Sett ur ett svenskt perspektiv medförde de nationella restriktionerna och reseförbudet stora konsekvenser för passagerartrafiken och under 2020 sjönk trafiken kraftigt. Passagerartrafiken återhämtade sig något 2021 och samma utveckling fortsatte 2022. Återhämtningen har dock ännu inte nått de passagerarvolymerna som rådde innan pandemin och motsvarar 2022 knappt 79 procent av det antal som uppmättes 2019.

En påtaglig effekt av pandemin har varit en obalans i handelsflöden, vilket skapat rekordhöga fraktpriser för bland annat containers, framförallt mellan Asien och Europa. Obalanserna grundar sig i pandemirelaterade störningar i containrarnas normala flöden, överbelastade hamnar, minskat antal operativa fartyg samt förändrade godsflöden till följd av ändrade konsumtionsmönster. Den minskade spridningen av coronaviruset har påverkat dessa faktorer och det globala containerpriset har reducerats från de toppnoteringar som uppmättes under 2021. Priserna ligger fortfarande över den nivå som uppmättes innan pandemin, vilket indikerar vissa fortsatta störningar som påverkar den globala sjöfarten.

Rysslands invasion av Ukraina har påverkat sjöfarten på många sätt, inte minst genom kraftigt ökade drivmedelspriser. Kryssningstrafiken har drabbats av vikande passagerarvolymerna då Östersjön nu ses som ett mer osäkert resmål. Passagerarantalet för kryssningstrafiken under 2022 motsvarar knappt 62 procent av det passagerarantal som uppmättes 2019.

Sjöfartens utveckling och fortsatta återhämtning är beroende av den globala ekonomiska utvecklingen och handelsvolymerna. Det sistnämnda påverkas i sin tur av det fortsatta säkerhetspolitiska läget samt företagens lagerhållning, leveranskedjor och lokalisering av produktion.

Mål och måluppfyllelse

De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Sjöfartsverket skall verka för att leva upp till funktionsmålet om tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, och till hänsynsmålen om säkerhet och hälsa samt generationsmålen för miljö och miljö kvalitet.

Sjöfartsverket verkar för att de transportpolitiska målen uppnås genom att utveckla och avväga verksamheten och leveranserna. Genom vår strategiska och operativa målstyrning samt genom servicelöftena mot kunderna följer vi upp vårt bidrag inom såväl funktionsmålet (tillgänglighet) som hänsynsmålen (säkerhet, miljö och hälsa).

”Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.”

Transportpolitikens övergripande mål

Servicelöften

I tabellen redovisas Sjöfartsverkets servicelöften för 2022 och i vilken grad dessa har uppfyllts under året. Servicelöftena stadgar Sjöfartsverkets bidrag till de transportpolitiska målen likväl som leveranslöftet till våra kunder. I avsnittet verksamhetsredovisning beskrivs närmare vad som har åstadkommits under året för att nå målen.

Servicelöften 2022

Verksamhet	Mått	Mål	Utfall
Farleder	Tillgänglighet för farledsutmärkning	98,6 %	99,5 %
	Tillgänglighet system	98,9 %	99,0 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Högst 4 tim	2 tim 54 min
	Tillgänglighet (öppna hamnar)	100 %	99,9 %
	Tillgänglighet (handelsfartyg som erhållit assistans utan väntetid)	90 %	98,4 %
Sjögeografisk information	Genomförande av egen sjömätning, sjömått yta antal km ²	2 400 km ²	2 673 km ²
	Införande av djupdata i DIS expressärende (inom 1 månad)	90 %	38,7 %
	Införande av djupdata i SJKBAS expressärende (inom 3 månader)	90 %	100 %
	Leverera ENC (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)	95 %	99,3 %
Lotsning	Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	95 %	99,4 %
Sjö- och flygräddning	Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	90 %	97,7 %
	Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	90 %	95,6 %
	Flygräddningstjänst, 90 minuter med fungerande nödsändare	90 %	100 %
	Flygräddningstjänst, 24 timmar utan fungerande nödsändare	90 %	100 %
Sjömannsservice	Antal fartygsbesök	6 800 st	7 177 st
Sjötrafikinformation	Grundstötningar/kollisioner i VTS område	0 st	4 st

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten stadgas i regleringsbrevet, och har historiskt varit uttryckt i ett soliditetsmål och ett räntabilitetsmål. Därtill finns begränsningarna för höjning av farledsavgifterna kopplat till konsumentprisindex. Under perioden 2021-2024 ställer inte regeringen några krav på varken räntabilitet eller soliditet, eftersom myndighetens ledning bedöms behöva alla tillgängliga möjligheter att möta de negativa ekonomiska effekterna till följd av pandemin.

Sjöfartsverket har under året höjt farledsavgifterna med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) samt med medel som används till miljöincitament.

Ekonomiska mål

	Utfall
Räntabilitet Resultatet efter skattemotsvarighet i procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel Mål 2020: 3,5 %	Räntabilitet 2022: 3,5 % Räntabilitet 2021: 0 % Räntabilitet 2020: 3,5 %
Soliditet Eget kapital i procent av balansomslutningen Mål 2020: 25 % i ett långsiktigt perspektiv	Soliditet 2022: 9,9 % Soliditet 2021: 5,8 % Soliditet 2020: 4,7 %
Ökning av farledsavgifter Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS). Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.	Ökning av avgiftstariffer 2022: 1,1 %* Ökning av avgiftstariffer 2021: 0 %* Ökning av avgiftstariffer 2020: 2 %*

* Utfallet avser höjning exklusive medel som används för miljöincitament. Under 2022 höjdes avgiftstariffen med ytterligare 8 % avseende medel till miljöincitament (0 % för 2021 och 2020).



Utvecklingsmål mot 2027


Sjöfartsverkets långsiktiga målstyrning utgår från instruktion och regleringsbrev, som sätter grunden för den strategiska inriktningen på verksamheten. Sjöfartsverkets strategiska mål, även kallade utvecklingsmål, tar sikte på år 2027 och fastställs årligen av styrelsen. Genom utvecklingsmålen vill vi uppnå säkrad kvalitet, goda affärer samt vara en attraktiv arbetsplats. Utvecklingsmålen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten och bryts ned till årliga operativa delmål som anger vad som behöver uppnås för att nå de långsiktiga målen.

Framtidsprogrammet och Miljarden

Framtidsprogrammet är ett program för att stärka Sjöfartsverkets strategiska inriktning för att möjliggöra de transportpolitiska målen inom främst sjöfart. Programmet ska också vara drivande för initiativ som syftar till att stärka Sjöfartsverkets ekonomiska förmåga, både vad avser att säkra intäkter som att effektivisera verksamheten. Långsiktigt hållbar ekonomi, Miljarden, är en av hörnstenarna i Framtidsprogrammet och beskriver målbilden till 2027: att uppnå 1,5 miljarder i effektiviseringar jämfört med 2017. Framtidsprogrammet ska även stärka en kulturförflyttning och få en samlad värdegrund i en geografiskt spridd organisation. Framtidsprogrammet avslutas som enskilt program och är från och med 2023 inarbetat i de årliga delmålen.

Strategiska mål och delmål 2022

Kund


Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2022	Resultat 2022
 Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet	Nöjda kunder NKI >75	Leverans enligt servicelöften	Delmålet har i all väsenlighet uppnåtts under året. På sidorna 34-50 beskrivs våra leveranser i förhållande till servicelöften mer ingående.
	Genom samarbete och tjänstutveckling möjliggjort en väsentlig effektivisering av anlöpet	Servicemålen är kvalitetssäkrade och förankrade med kunderna	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Förslag på nya servicelöften till kund har tagits fram under året. Förankringsarbetet med kunder och branschen kommer att genomföras under 2023
	Skapat förutsättningar för väsentligen ökad inlands- och kustsjöfart	Medel i nationell plan inkluderar isbrytning och digitalisering	Delmålet har uppnåtts under året. På sidan 16 och 20 redogörs för satsningar inom nationell plan och finansiering av isbrytare
	Säker sjöfart	Sjöfartsverket bidrar aktivt till ökad inlands- och kustsjöfart	Delmålet har uppnåtts under året. På sidorna 17-18 redogörs för några av de projekt som Sjöfartsverket driver för att öka inlands- och kustsjöfarten
		Inga allvarliga olyckor till sjöss som Sjöfartsverket hade kunnat förebygga	Delmålet har uppnåtts under året. Under 2022 har inga allvarliga olyckor skett till sjöss som Sjöfartsverket hade kunna förebygga

Process


Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2022	Resultat 2022
 Kvalitetssäker, värdeskapande, informationssäker och kostnads-effektiv verksamhet som – inom ramen för vårt uppdrag – möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning	Minskade ackumulerade kostnader med minst 925 mnkr jämfört med 2017	Minskade ackumulerade kostnader med minst 175 mnkr jämfört med 2017	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Delmålet följs upp genom hur mycket minskade kostnader som initiativ inom Miljarden (Framtidsprogrammet) bidragit till. Det ackumulerade värdet inom Miljarden uppgår till 150 mnkr i minskade kostnader jämfört med 2017
		Rutin för livscykelplanering finns för farleder, fartyg och IT-komponenter	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Livscykelrutiner finns för IT, farleder, men behov av konsoliderad livscykelhantering för fartygen för att uppnå fossilfri flotta kvarstår
	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 550 mnkr jämfört med 2017	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 250 mnkr jämfört med 2017	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Delmålet följs upp genom hur mycket ökade intäkter som initiativ inom Miljarden (Framtidsprogrammet) bidragit till. Det ackumulerade värdet inom Miljarden uppgår till 236 mnkr i ökade kundintäkter
	Kvalitetssäkrade och värdeskapande processer	SLA/erbjudande för stödprocesser är klara	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Några stödprocesser saknar dock fortfarande SLA/erbjudanden
		Inga allvarliga anmärkningar vid tredjepartsrevision	Delmålet har uppnåtts under året. Inga allvarliga anmärkningar har noterats vid de tredjepartsrevisioner som genomförts under året

forts. Strategiska mål och delmål 2022


Affärsutveckling

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2022	Resultat 2022
 Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling	Merförsäljning av nya tjänster uppgår till 50 mnkr jämfört 2017	Potential för merförsäljning om minst 50 mnkr identifierad	Delmålet har uppfyllts under året. Potential för merförsäljning om minst 50 mnkr har identifierats.
	Mer än 10 nya efterfrågade tjänster inom Sjöfartsverkets uppdrag	Minst fyra lönsamma businesscase för nya/förbättrade tjänster framtagna	Delmålet har delvis uppnåtts under året. Två lönsamma businesscase har tagits fram under året och ett antal ytterligare analyser pågår

Medarbetare

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2022	Resultat 2022	
 Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap	Attraktiv arbetsgivare: Arbetsgivarvarumärke > 75, OSA > 75 och inte lägre än 60 i någon del	OSA > 65 för hela Sjöfartsverket men inte lägre än 50 för någon enhet	Delmålet har uppnåtts under året. På sidan 26 beskrivs årets OSA-undersökning närmare.	
	Hållbart arbetsliv: Inga allvarliga arbetsplatsolyckor och inga konstaterade fall av kränkande särbehandling	Inga fall av kränkande särbehandling	Inga fall av kränkande särbehandling har konstaterats under året, dock pågår fortsatt utredning av några fall under 2023.	
		Inga allvarliga arbetsplatsolyckor	Delmålet har inte uppfyllts under året, se vidare på sidan 26 om antalet arbetsplatsolyckor som rapporterats till arbetsmiljöverket under året.	
	Effektiv kompetensförsörjning: Sjöfartsverket attraherar och utvecklar den kompetens som affären kräver genom strategisk kompetensutveckling och inkluderande synsätt	Sjöfartsverket har en samlad modell för att utveckla säkerhetskulturen	Sjöfartsverket har en jämlik rekryteringsprocess	Delmålet har uppnåtts under året, se vidare på sidorna 25-26
		Inkluderande arbetsplats: > 25 % kvinnor i kärnverksamheten och > 40 % kvinnor i ledande befattning		På sidan 26 redogörs för 2022 års utfall

Miljö

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2022	Resultat 2022
 Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten	Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 35 % jämfört med 2010	Minst 13 % lägre CO ₂ -utsläpp från egen verksamhet jämfört med 2010	Delmålet har uppnåtts under året. Co ₂ utsläppen från Sjöfartsverkets verksamhet har minskat med 46 % jämfört med 2010.
	Minska energiförbrukningen för byggnader med 15 % jämfört med 2010	Minst 12 % lägre energiförbrukning i byggnader jämfört med 2010	Beräkning av utfall saknas för 2022
	Minska koldioxidutsläpp från tjänsteresor med 20 % jämfört med 2017	Minst 7 % lägre CO ₂ -utsläpp från tjänsteresor jämfört med 2017	Delmålet har inte uppnåtts under året. Se sidan 23 för 2022 års utfall i jämfört med 2010.
	Specifika miljökrav i minst 50 % av alla relevanta upphandlingar/produktavtal	Specifika miljökrav i 15 % av upphandlingar av produkter	Delmålet har uppnåtts under året. Under 2022 ställdes miljökrav i 21 % av upphandlingar avseende varor/produkter
	Andelen fartyg som innehar miljöincitament i A-, B- eller C klass uppgår till 10 % av det totala antalet fartyg som gör anlop till Sverige		Under 2022 uppgick antalet fartyg som innehar miljöincitament i A-, B- eller C-klass till 4,4 % av det totala antalet fartyg som gjort anlop till Sverige

Hållbar utveckling för ökad konkurrenskraft

Sjöfarten är en viktig del i det globala systemet för produktion och handel. Regeringen fastställde under året den nationella infrastrukturplanen inklusive den största satsningen någonsin på sjöfarten. Beskedet ger en tydlig kvittens på att Sjöfartsverket ska fortsätta det viktiga arbetet med att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Planen fullföljer den pågående satsningen på svenska farleder och slussar och omfattar för första gången även projekt inom digitalisering av sjöfarten.

Genom att utveckla verksamheten med utgångspunkt i ett hållbart synsätt på människa, miljö och affärsmässighet bidrar Sjöfartsverket till hela sjöfartsnärings utveckling och dess framtida konkurrenskraft och tillväxt i ett hållbart samhälle.



Foto: Agne Hörnestig

Foto: Agne Hörnestig

Utveckling och förvaltning av infrastruktur

Sjöfartsverket driver tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och anpassa farlederna för att möta sjöfartens behov. Några av de stora utvecklingsprojekten är Skandiaporten i Göteborg, Göta älv och Malmporten i Luleå. Satsningar på utveckling av infrastruktur i farleder ger ökad konkurrenskraft för näringslivet och större samhällsnytta.

Utveckling av farleder för ökad inlands- och kustsjöfart Skandiaporten

Projekt Skandiaporten är ett muddringsprojekt i farleden in till Göteborgs hamn och syftar ytterst till att framtidssäkra den strategiska funktion som transocean direktsjöfart utgör. För detta krävs dels åtgärder som ska resultera i ökad kapacitet och säkerhet i farleden, dels förstärkning och fördjupning inom hamnområdet. Projektet planeras och genomförs i samverkan mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB. Sjöfartsverket ansvarar för muddring och utmärkning i farleden.

Under 2022 meddelades en miljödöm som gav projektet grönt ljus att fortsätta, dock med några förbehåll, som i huvudsak avser hantering av muddermassor så att de omhändertas på ett sätt som minimerar miljöpåverkan. Flera alternativ till att omhänderta de cirka 280 000 m³ förorenade muddermassorna kommer utredas.

Göta älv

Att bygga nya slussar i Göta älv mellan Göteborg och Väneren syftar till att säkra Vänersjöfartens framtid och göra det möjligt att utveckla den över tid. Dagens slussar beräknas vara uttjänta 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att i framtiden frakta mer gods sjövägen, vilket avlastar järnvägen och ger färre lastbiltransporter. Projektet är ett samarbete mellan Trafikverket och Sjöfartsverket.

Under året har flera utredningar presenterats, bland annat en lokaliseringstudie, som utreder om det går att bygga i befintlig sträckning och en utredning av hur en stängning av kanalen i tre till fem år skulle påverka industrin och sjöfarten runt Väneren. Utredningen avseende risker och byggbarhet visar att det är tekniskt möjligt att bygga en ny slussled i befintlig sträckning, men att detta alternativ medför långa stängningsperioder, påverkar kulturmiljön i dagens slussområde och inte ger några kostnadsvinster jämfört med att bygga i ny sträckning.

Utredningen avseende konsekvenser för Vänersjöfarten under ombyggnadstiden visade att vid en stängning av kanalen kommer det att påverka företag, hamnar, redare och turistnäring negativt på flera sätt – till exempel genom att företag måste flytta eller lägga ner, eller får stora omställningskostnader då de måste lägga om sina transporter. De stora konsekvenserna för Vänersjöfarten gör att det ser ut att bli svårt att uppnå syftet med nya slussar om byggnation sker i befintlig sträckning. Utredningens resultat kommer att tas med som underlag i ett nytt avgränsningssamråd under första halvåret 2023.

Malmporten

Cirka 90 procent av EU:s egen järnmalmproduktion kommer från malmfälten i Norrbotten. Luleå hamn behöver få möjlighet att ta emot större fartyg för att ge näringen bättre konkurrensvillkor för transporter. När Malmporten, ett projekt som drivs av Luleå Hamn, Luleå kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket, blir verklighet får hamnen ökad kapacitet och de allra största fartygen kan anlöpa hamnen dygnet runt, året om. Större fartyg är också till nytta för miljön genom lägre bränsleförbrukning och utsläpp per transporterat ton gods. Planerade åtgärder i farleden innebär också ökad sjösäkerhet eftersom sjövägarna till Luleå uppgraderas. I ljuset av den så kallade gröna omställningen i norr och de industrisatsningar som görs får projektet en allt större betydelse för samhället.

Under året har fortsatt projekteringsarbete gjorts, inte minst för att identifiera risker med ökade mängder sten i muddermassorna vilket kan påverka kostnaden. Projektorganisationen har stärkts med expertkompetens och ett större utredningsarbete huruvida projektet är föremål för prövning enligt EU:s regler för statsstöd har också genomförts. Tidpunkten för att starta upphandling av muddringsentreprenad närmar sig och är planerad till 2023. Under 2022 har Sjöfartsverket arrangerat en marknadsdialog med inbjudna internationella muddringsbolag för att ytterligare bygga på den djupa kunskap som redan finns i myndigheten.

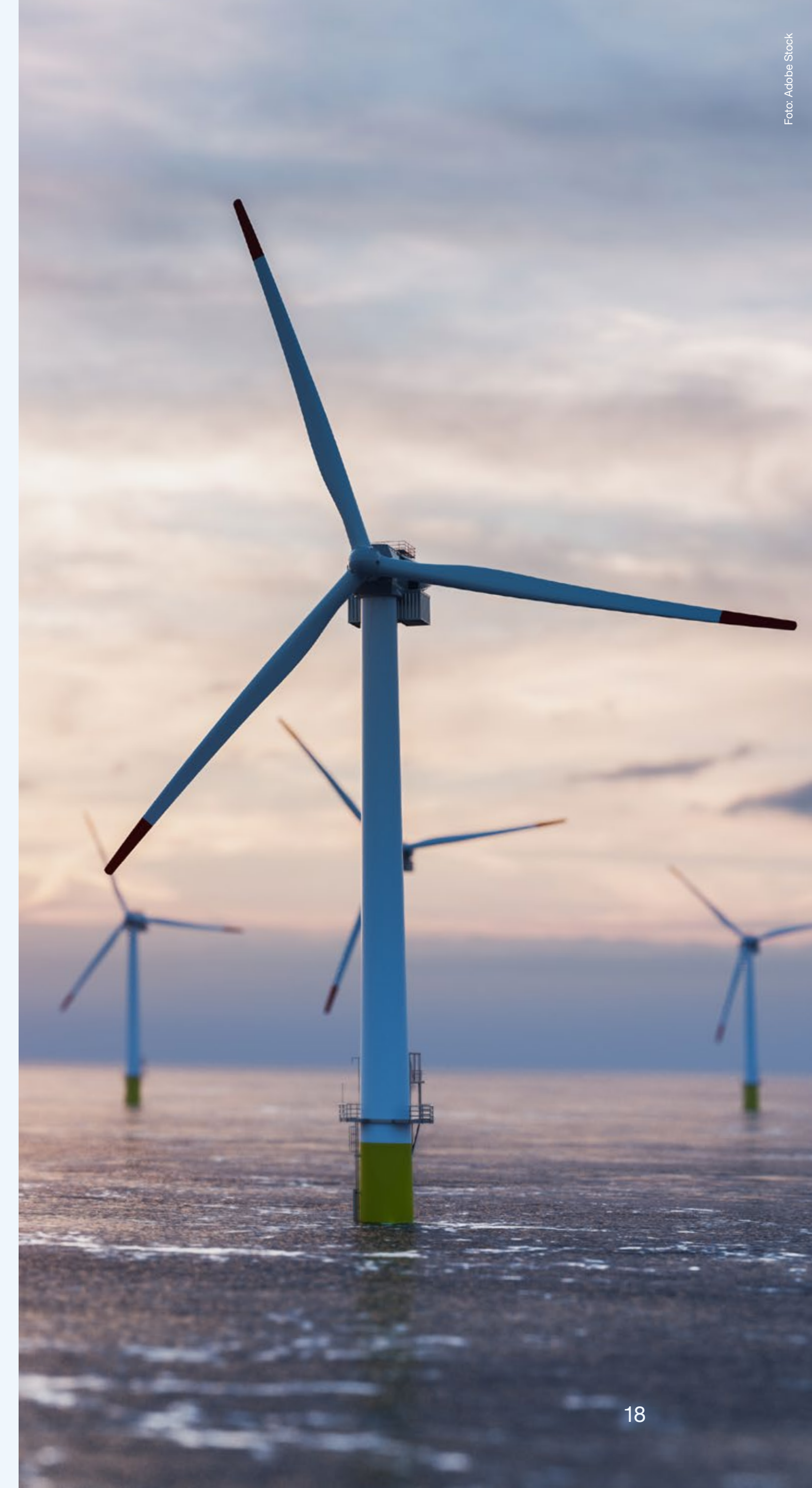
Mälarprojektet

Mälarprojektet innebär att Södertälje sluss och kanal anpassas för säkrare och bättre framkomlighet till hamnarna i Västerås och Köping. Det sker genom att ny spont och krönbalk placeras utanför de befintliga samt att kanalen muddras, slussen byggs om och förlängs och att farlederna i Mälaren muddras. Trafikverket färdigställer byggnationen i Södertälje i samarbete med Sjöfartsverket som bidrar med nautisk kompetens och kravställning. Under 2022 har flera entreprenörer etablerat sig och påbörjat arbeten, varav delar av spontningen redan är klar. Entreprenaden för sluss, bro och krönbalk är upphandlad och påbörjad. Projektet har god framdrift och beräknas överlämnas till Sjöfartsverket 2026. Mälarfarlederna som är ett fristående projekt drivs av Sjöfartsverket och färdigställs under slutet av 2024 när de sista sjösäkerhetsanordningarna är på plats.

Den havsbaserade vindkraftens påverkan

De senaste åren har antalet ansökningar kopplade till etablering av havsbaserade vindkraftsparker vid Sveriges kust ökat. Det är viktigt att den havsbaserade vindkraften byggs på ett sätt som är anpassat för sjöfart, annars finns risk för negativa konsekvenser för svenskt näringsliv, bland annat genom minskad tillgänglighet till hamnarna. Flera av de områden där vindkraftsparker till havs har ansökt om etablering riskerar att ge märkbar påverkan för sjöfartens tillgänglighet, samt i vissa fall även sjösäkerheten då de ligger i eller i nära anslutning till hårt trafikerade sjötrafikstråk. Vindkraftsparkerna kan även påverka förmågan till vintersjöfart och sjöräddning.

Sjöfartsverket samverkar med flera andra myndigheter i frågan och har även utvärderat hur andra länders sjöfartsmyndigheter bemöter liknande ärenden. Tillståndsprocessen bevakas i form av yttranden i samrådsprocessen och Sjöfartsverket deltar vid behov vid domstolsförhandlingar. Vidare ska riktlinjer/regelverk ur sjöfartssynpunkt för havsbaserad vindkraft tas fram inom myndigheten.





Forskning och innovation

Hållbara tjänster för sjöfart och konkurrenskraft

För att möta framtidens utmaningar och följa med i utvecklingen arbetar Sjöfartsverket aktivt med forskning och innovation (FoI) – inte minst inom digitalisering, för att kunna uppnå effektivare processer. Genom nära dialog med kunder och bransch utvecklas efterfrågade tjänster. Sjöfartsverket har en FoI-portfölj bestående av ett tjugotal projekt som berör stora delar av den operativa verksamheten.

Navigationstöd från land

Sjöfartsverket behöver ständigt utvecklas för att än mer effektivt kunna bedriva verksamheten i enlighet med instruktionen och bidra till de transportpolitiska målen. Ett omfattande arbete pågår med att utveckla och demonstrera navigationstöd från land som ett komplement till den traditionella lotsningen. Att kunna fjärrlotsa fartyg kan innebära nya möjligheter för sjöfarten och transportsystemet totalt sett. Det kan gälla tillgänglighet, ekonomi, arbetsmiljö och hållbarhet. Projektet Navigationstöd från land fas 2, är en fortsättning på forskningsprojektet Navigationstöd från land (2019-2020) och beviljades sommaren 2022 finansiering från Trafikverket

för nästa fas i utvecklingen och omfattande systemdemonstrationer. Projektet som har en budget på cirka 38 mnkr kommer att pågå fram till halvårsskiftet 2025.

Smarta anlöp

Inom ramen för programmet Smarta anlöp utvecklas digitala stödsystem, informationsbyte i realtid samt nya digitala kundpassade sjögeografiska produkter. Resultatet förväntas bli effektivare fartygsanlöp, minskad miljö- och klimatpåverkan, minskad drivmedelsförbrukning för fartygen och bättre förutsättningar för de aktörer som ingår i anlöpsprocessen. Ambitionen är att detta leder till ökad konkurrenskraft för sjötransporterna. Under året har tekniska lösningar för säkert och effektivt informationsutbyte mellan aktörerna i anlöpsprocessen fortsatt att utvecklas. Informationsdelningsplattformar och tillvägagångssätt för effektivare anlöp utvecklas i hamnarna, och Sjöfartsverket bygger upp en förmåga att digitalt dela anlöpsinformation med dessa för att uppnå en effektivare anlöpsprocess.

Drönare i sjöfartens tjänst

Inom Sjöfartsverket utvecklas ett system för UAS (drönare). Ett internt UAS-råd har under året skapats för att bättre kunna dela information och erfarenheter samt utreda och samordna användningen av verksamheten.

Bedömningen är att det finns betydande nyttor med att kunna använda drönare i olika verksamheter, exempelvis inom sjö- och flygräddning, isbrytning och för inmätning av sjösäkerhetsanordningar. Ett exempel på utvecklingsprojekt inom UAS-området i Sjöfartsverket är det Vinnova-finansierade projektet Klimatsmart Isrekognosering med Drönare (KID), ett samverkansprojekt tillsammans med Viking Supply Ships som bemannar isbrytarna, Polarforskningssektariatet och Lunds Universitet. Syftet är att med hjälp av drönare avgöra isens utbredning och status utan att behöva använda sig av en isbrytare. På så sätt minskar drivmedelsförbrukningen, vilket ger stora positiva miljöeffekter.

SOLO – ökad krisberedskap inom SAR

Inom sjö- och flygräddningsområdet initierades under året projektet SOLO. Projektet som finansieras av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) syftar till att skapa en förbättring av krisberedskapen för samhällsviktig helikopterverksamhet genom en utbyggd infrastruktur för autonoma obemannade flygplatser. En sådan förbättringsprocess stärker även förmågan att skydda civilbefolkningen vid olika hot och olyckor, förbättra hälso- och sjukvård, samt bidra till höjd beredskap i händelse av försämrat säkerhetsläge. Projektet kommer att pågå även under 2023.

Nästa generations isbrytare

Sjöfartsverkets isbrytare och isbrytarverksamheten utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt. Moderna isbrytare är också en förutsättning för att de enorma satsningarna på industrin i Norrland ska nå full effekt.

Sjöfartsverket har idag fem isbrytare. Fyra av dessa är snart 50 år gamla och behöver bytas ut för att undvika större haverier. De isbrytare som i första hand behöver ersättas är våra assistansisbrytare i Bottenviken; Atle, Ymer och Frej.

Tillsammans med finska Trafikledsverket har vi mottagit en design från Aker Arctic av nästa generations isbrytare som kommer att vara designade för att klara av all förekommande is i Bottniska viken. För att kunna möta kraven från dagens och morgondagens isgående handelsfartyg är de nya isbrytarna kapabla att bryta en 32 meter bred ränna. Isbrytarna kommer att ha tekniska lösningar som innebär att kommande krav på fossilfria bränslealternativ (där designer för både biogas- och biometanollösningar tagits fram), energilagring och energiåtervinning samt övriga miljökrav omhändertas och möjliggörs.

Under våren 2022 togs finansiering av två nya isbrytare med i Nationell Plan. När riksdagen klubbade budgeten för 2023 fanns finansieringen med även där vilket nu innebär att upphandlingen kan genomföras under kommande år. Förberedelser inför upphandlingen har påbörjats under året.

Målsättningen är att kunna beställa två nya isbrytare under slutet av 2023 och att den första därmed kan vara i bruk 2027.



Säkerhetsarbete och totalförsvaret

Säkerhets- och totalförvarsfrågorna har under året fått ett större fokus där den försämrade omvärldsutvecklingen drivit på ansträngningarna. Förutom det långsiktiga arbetet med att höja Sjöfartsverkets förmåga inför höjd beredskap har även mer kortsiktiga förberedande åtgärder vidtagits för att här och nu höja vår krigsledningsförmåga. Under 2022 redovisade myndigheten sin centrala risk- och sårbarhetsanalys för MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) och regeringskansliet.

Sjöfartsverket har stärkt förmåga till säkerhetskydd i flera avseenden där myndigheten under året även fått stöd genom tillsyn av Säkerhetspolisen.

Inom myndigheten bedrivs ett flertal komplicerade projekt där säkerhetsarbetet är särskilt utmanande. Under året har ett omfattande stöd bland annat getts till projekten anskaffning av nya isbrytare, återtagande av isbrytarbemanning samt tre trafikcentraler.

Det centrala informationssäkerhetsarbetet har varit betydande och bidragit till minskad riskexponering. Stöd har lämnats så att myndigheten kunnat ersätta tidigare IT-backuplösning med en modern och säkrare sådan. Vidare har ett nytt internt metodstöd för informationssäkerhetsanalys implementerats. Det centrala informationssäkerhetsarbetet har dessutom inneburit stöd och kravställning inför upphandling av vissa särskilt skyddsvärda IT-miljöer.

Ett utökat anslag har möjliggjort att krigsorganisation samt beredskapsplaner har kunnat utvecklas. Under 2022 har arbetet med planering för höjd beredskap fortsatt samt redovisats enligt givna direktiv. Sjöfartsverket har som beredskapsmyndighet ingått i den nya sektorsindelningen i två beredskapssektorer, Transporter samt Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen.

Även om Sjöfartsverket gjort framsteg i förmågan inför höjd beredskap, kvarstår gemensamma utmaningar med övriga samverkanspartners, exempelvis säkra kommunikationer för samverkan mellan offentliga och privata aktörer. Sjöfartsverket har dock stärkt sin egen signalskyddsförmåga vilken numera är spridd till flera geografiska platser.

Vårt miljöarbete

Sjöfartsverket verkar för att de transportpolitiska målen uppnås. Det innebär att arbeta för att sjöfartens miljöpåverkan minimeras och att bidra till att Sveriges miljökvalitetsmål nås.

Sjöfartsverket verkar även för att uppnå generationsmålet som är fastställt av riksdagen. Det innebär att till nästa generation kunna överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverket innebär det bland annat att användningen av farliga ämnen samt utsläppen av växthusgaser ska minska, hushållningen med naturresurserna ska vara god samt att andelen förnybar energi ska öka och energianvändningen effektiviseras.

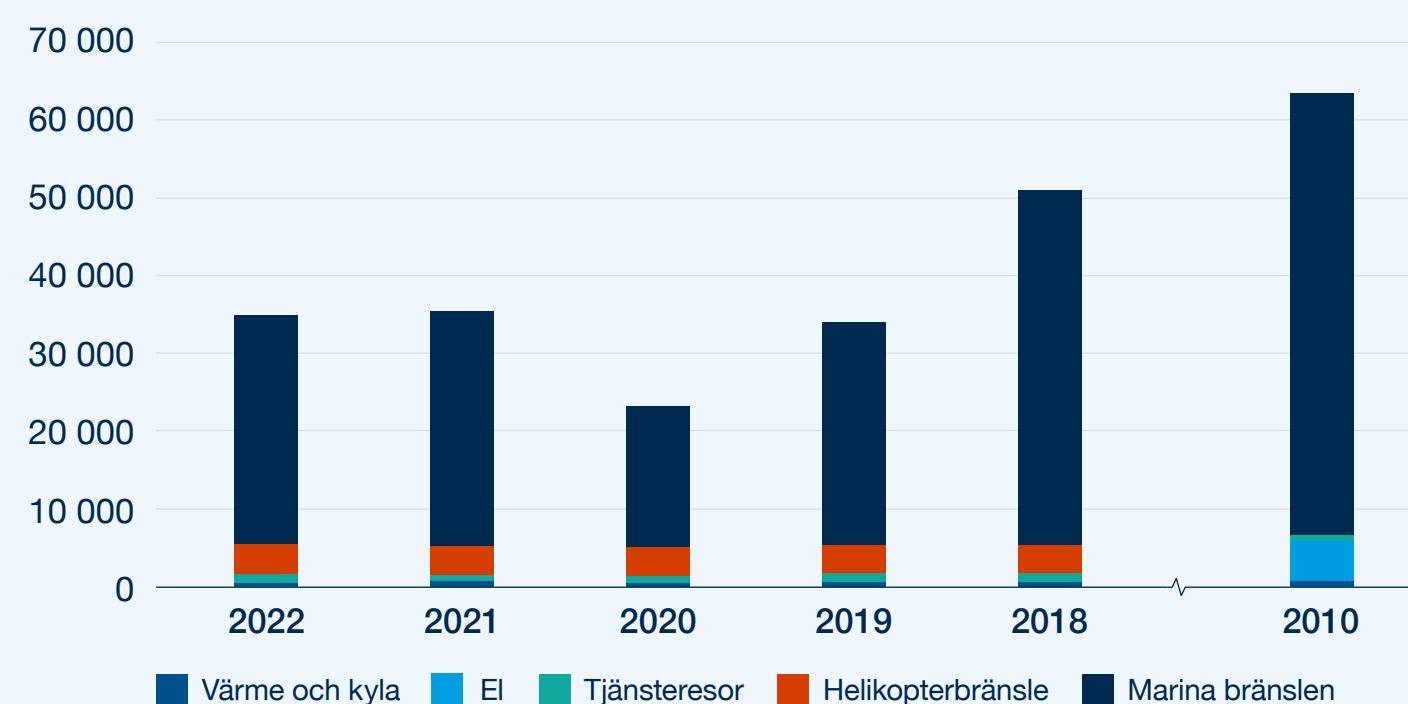
Den miljöutredning som genomförts under året påvisar vad Sjöfartsverket bör fokusera på för att uppnå störst miljöeffekt. Utredningen kommer att ligga till grund för de prioriteringar som görs internt inom miljöområdet framöver.

Koldioxidutsläpp i verksamheten

Drygt 85 procent av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp kommer från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer framförallt från uppvärmning och tjänsteresor. Under 2022 har arbetet med att minska koldioxidutsläppen från fartygsflottan intensifierats samtidigt som helikopterflottan använt en del bioinblandat bränsle. Åtgärderna inom fartygsflottan har främst handlat om fartbegränsningar och tekniska effektiviseringar och är början på ett långsiktigt arbete där effekten gradvis antas öka.

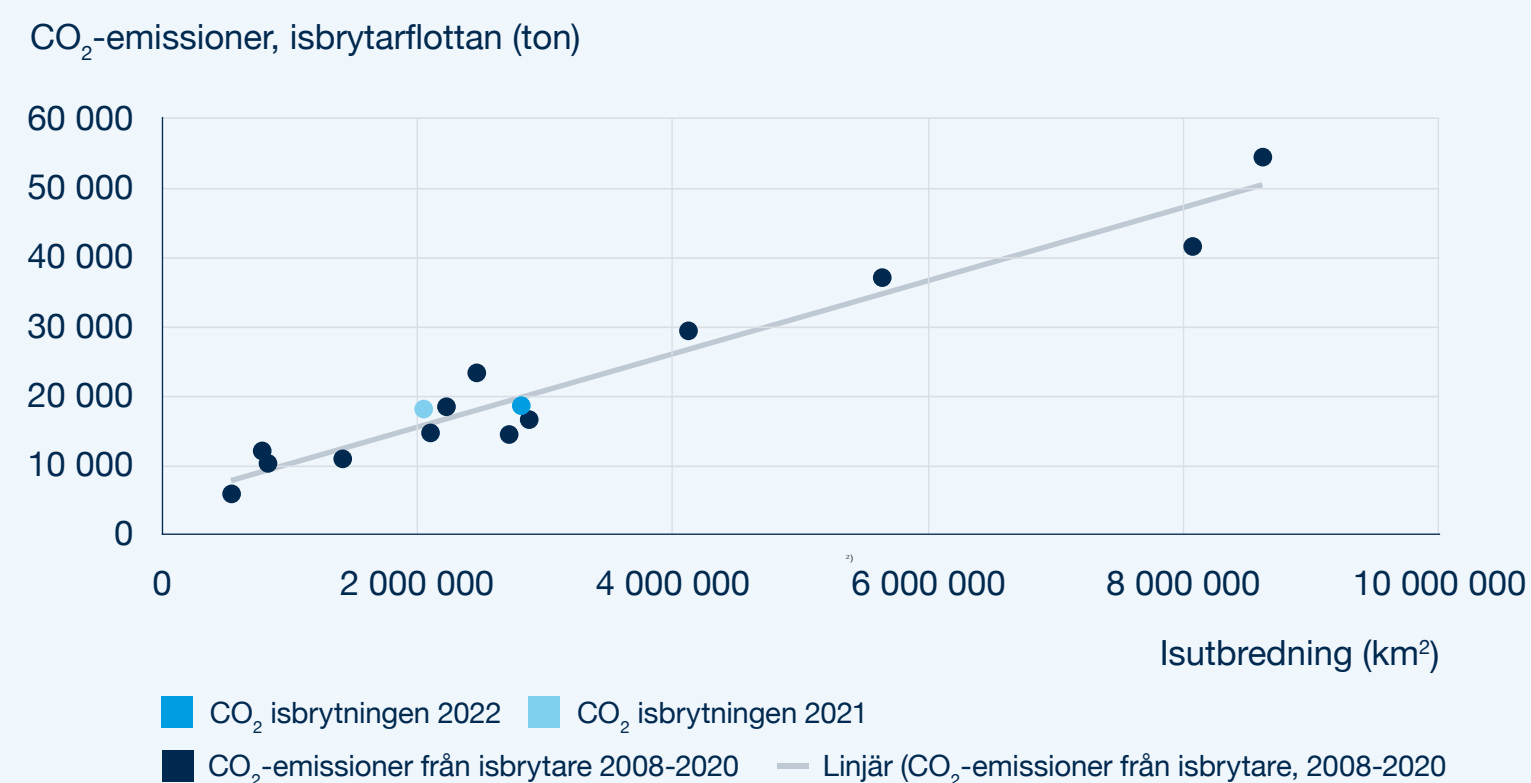
Koldioxidutsläppen från Sjöfartsverkets verksamhet har minskat med 46 procent 2022 jämfört med 2010, vilket ska jämföras med Sjöfartsverkets långsiktiga mål om 35 procents minskning till 2027. Utsläppsminskningen beror till allra största del på en mildare isvinter 2022 än 2010. När utsläppen normaliserats med hänsyn till isutbredning minskar utsläppen mellan 2010 och 2022 med fyra procent.

Figur 1: Koldioxidutsläpp, ton



Figur 1 visar Sjöfartsverkets faktiska utsläpp för ett urval av år under perioden 2010-2022.

Figur 2: Koldioxidutsläpp isbrytarflottan, ton



Figur 2 visar hur isens utbredning och koldioxidutsläppen korrelerar. Korrelationen tyder på att behovet av isbrytning förklarar den huvudsakliga förändringen i koldioxidutsläpp över åren och att insatser för att minska utsläppen inte haft betydande genomslag än.



Myndighetens tjänsteresor och miljökrav vid inköp

Ett långsiktigt miljömål är att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor med 20 procent jämfört med 2017. Under 2020 beslutades en handlingsplan för att minska koldioxidutsläppen från tjänsteresor, och under 2021 infördes nya interna riktlinjer för resor och möten. Efter ett minskat resande under pandemiåren ökar nu resandet igen. Under 2022 var utsläppen från Sjöfartsverkets tjänsteresor 1,8 procent högre jämfört med 2017. 2022 kan dock inte heller anses vara ett ”normalt” resår, då det dels funnits ett upp-dämt behov av att ses fysiskt, samtidigt som delar av året även inneburit restriktioner kopplade till pandemin. Prioriterat i arbetet är att fortsätta implementeringen av riktlinjen för resor och möten i verksamheten så att målen kan uppnås.

Sjöfartsverket har under 2022 medverkat i Riksrevisionens granskning av miljökrav i myndigheters upphandlingar. Det är tydligt att både Sjöfartsverket och andra myndigheter brottas med upphandlingsutmaningar att kravställa miljöaspekter på ett bra och effektivt sätt. Under 2022-2023 genomförs utbildning i miljövänliga inköp för de funktioner i verksamheten som främst berörs. Ett ökat internt samarbete mellan berörda funktioner kommer att vara avgörande för effektivt miljökravsarbete i kommande upphandlingar.

Miljöarbete och utmaningar i farledsprojekten

Sjöfartsverkets farledsprojekt är nödvändiga för att bibehålla säkra gods-transporter men projekten innebär alltid en påverkan på den omgivande miljön. Arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbedömningar (MKB:er), styrs av miljöbalken och är beroende av vattenverksamhetens omfattning. För att ta hänsyn till miljön i och runt den specifika farleden där arbetet ska ske föregås samtliga farledsprojekt av MKB:er och tillstånd från tillsynsmyndighet innan arbetet sätter igång. I dagsläget är det framförallt tre områden som har störst fokus i tillståndsprövningarna; hantering av muddermassor (som uppkommer vid breddning och fördjupning av farlederna), undervattensbuller samt målkonflikten mellan miljöhänsyn gentemot de ekonomiska aspekterna. Vid hanteringen av muddermassor finns många

parametrar att ta hänsyn till, bland annat eventuella föroreningar och hur dessa ska hanteras på bästa sätt för att minimera påverkan på miljö, natur, människa och samhälle.

Uppkomsten och spridningen av undervattensbuller i farlederna är en fråga som blir alltmer aktuell i farledsprojekten. Sjöfartsverket och IVL Svenska Miljöinstitutet arbetar tillsammans i projektet Buller från farleder (BuFF) som startats 2022. I projektet undersöks hur det genom bland annat smart farledsdesign och materialval går att minska bullernivåerna i de svenska farlederna och öka förståelsen för hur undervattensbuller påverkar olika kustmiljöer. Under året har projektet bland annat genomfört seminarier för kunskapsdelning och framtida samverkansmöjligheter ser goda ut.

Hållbar hantering av förorenade områden

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ligger det inom myndighetens ansvar att hantera dessa på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Under 2022 har Sjöfartsverket tagit fram en strategi för att strukturera arbetet med att hantera förorenade områden på ett systematiskt sätt. Genom ökad kunskap om de förorenade fastigheterna, dess miljörisker och bedömda kostnader erhålls ett bra underlag för kommande prioritering och planering.

Energieffektivisering i verksamheten

Som en effekt av energibristen i samhället har Sjöfartsverket, liksom flera andra myndigheter, fått i uppdrag att vidta åtgärder för att minska energi-åtgången. Sjöfartsverket arbetar med energieffektivisering sedan många år. Under 2022 har arbetet intensifierats med bland annat konvertering till värmepumpar från elvärme och olja, driftoptimering, byte till LED-belysning och att ersätta elvärme med vattenburen värme. Alla förbättrande åtgärder som sker rapporteras månadsvis tillsammans med elförbrukningen till Energimyndigheten.



Foto: Agne Hörneströg

Minskad bränsleanvändning tack vare energieffektiviseringar inom fartygsflottan motsvarande

594 ton CO₂

Så ska Sjöfartsverket bli fossilfritt

Sjöfartsverket ska vara helt fossilfritt 2045. Att minska koldioxidutsläppen är myndighetens direkta bidrag till Sveriges klimatmål om netto-nollutsläpp. Regeringsuppdraget Fossilfri fartygsflotta och projektet Fossilfritt samhällsviktigt flyg är två viktiga initiativ för att nå målet.

Sjöfartsverkets fartygsflotta står för den största delen av myndighetens koldioxidutsläpp. De totala årliga utsläppen varierar beroende på isutbredning och hur stort behovet av isbrytning är. Det är alltså inom fartygsflottan Sjöfartsverket kan göra störst skillnad för att minska utsläppen.

Sveriges klimatmål är ett netto-nollutsläpp till 2045. Sjöfartsverket har 2022-2024 tilldelats 45 mnkr per år för att påbörja omställningen mot en fossilfri fartygsflotta. Sjöfartsverket har inriktat åtgärderna mot i första hand tekniska och operationella förändringar som leder till ett minskat energibehov. Under året har både utredningar, tester och faktiska förändringar genomförts, bland annat genom fartbegränsningar inom lotsningen, tester med drönanvändning för isrekognosering och installation av en värmepump på arbetsfartyget Baltica. Flera tester som gjorts under året kan kommande år komma att skalas upp för att få större effekt. Till dessa hör

användning av RIB-båtar som komplement till ordinarie lotsbåtar och fortsatt utveckling av metanolanvändning inom lotsbåtsflottan. Sjöfartsverket har hittills beslutat om att genomföra cirka 30 åtgärder inom ramen för anslaget, varav tolv åtgärder genomförts och avslutats under 2022.

De åtgärder som genomförts under 2022 har lett till en besparing av bränsleanvändningen på 223 m³ bränsle, vilket motsvarar 594 ton CO₂. Effekten under 2023, då åtgärderna funnits implementerade hela året, beräknas till 494 m³, vilket motsvarar 1 314 ton CO₂. Helårseffekten av genomförda åtgärder leder därmed till utsläppsminskningar från fartygsflottan på 4,2 procent jämfört med utsläppen 2021. Sjöfartsverket har under 2022 upparbetat 15 mnkr kronor mot anslaget vilket är lågt jämfört med tilldelat belopp om 45 mnkr. Den låga upparbetningen förklaras av att 2022 är första året med förstärkta medel inom området. Flera av åtgärderna är i uppstartsfas och kommer att implementeras och skalas upp under 2023 och 2024.

Att ställa om Sjöfartsverkets myndighetsflotta till fossilfrihet kräver ett långsiktigt arbete såväl som långsiktig finansiering. En mer energieffektiv verksamhet medför ofta en initial kostnad men leder långsiktigt till besparingar i form av minskade bränslekostnader. Parallellt med energieffektiviseringar

kommer fossila dieselbränslen att behöva bytas ut mot fossilfria alternativ. För att lyckas behöver tillgången till dessa bränslen öka och finansiering säkras för den merkostnad som uppkommer.

Fossilfritt samhällsviktigt flyg är ett projekt som genomförts tillsammans med myndigheter och operatörer med flygverksamhet inom räddningstjänst-, sjukvårds-, polis- och försvarsändamål, med finansiering från Energi-myndigheten. Även forskningsinstitut och industrin har medverkat.

Under ett halvårs tid har en av Sjöfartsverkets helikoptrar flugit på bioinblandat flygbränsle. Under projektet har många frågor förknippade med omställningen utvärderats, bland annat de nya bränslenas hållbarhet, men även bedömning av förväntad framtida tillgång vid olika scenarier. Projektet har också utvärderat infrastruktur och lagring av bränslet.

Motiveringen att prioritera hållbart bränsle inom denna gren av flyget finns i de svenska miljömålen där offentlig verksamhet förväntas vara föregångare. Ett annat viktigt perspektiv är den svenska beredskapen där en inhemsk produktion av bränsle till den här typen av verksamhet innebär en trygghet vid händelse av ett oroligt säkerhetspolitiskt läge.

En attraktiv arbetsgivare

Hållbart arbetsliv

Sjöfartsverket strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare och genom ett inkluderande synsätt identifiera, attrahera, bibehålla och utveckla den kompetens som uppdraget kräver – nu och i framtiden.

Synen på ledarskap och medarbetarskap utgår från en övertygelse om alla människors vilja och förmåga att prestera, leverera och driva sin egen och verksamhetens utveckling mot ett gemensamt resultat. Sjöfartsverket arbetar med ett tillitsbaserat förhållningssätt och skapar förutsättningar för medarbetarna med värdegrunden som utgångspunkt. Arbetet med organisationskulturen, där alla har samma möjligheter och rättigheter, är en viktig del mot målet att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare.

Antal anställda i Sjöfartsverket 2022

	Antal	Procent
Kärnverksamhet	962 st	
varav kvinnor	126 st	13,1 %
varav män	836 st	86,9 %
Ledning	98 st	
varav kvinnor	31 st	31,6 %
varav män	67 st	68,4 %
Stödverksamhet	333 st	
varav kvinnor	175 st	52,6 %
varav män	158 st	47,4 %
Totalt	1 393 st	
varav kvinnor	332 st	23,8 %
varav män	1 061 st	76,2 %

Covid-19-pandemins påverkan

Pandemin fortsatte att sätta sin prägel på året. Förmåga till anpassning och följsamhet efter förändrade rekommendationer och riktlinjer i samhället har varit en förutsättning för att anpassa verksamheten och arbetet. Att samla in och förmedla rätt information inom och till verksamheten har varit viktigt för att kunna genomföra anpassningar. Samverkan mellan personalorganisationer och arbetsgivarorganisation samt kontinuerliga risk- och konsekvensbedömningar på såväl central som lokal nivå har varit en framgångsfaktor.

Sjöfartsverket har sedan pandemin anpassat sig till nya krav på ökad flexibilitet i arbetslivet och erbjuder sedan hösten 2021 de medarbetare som har möjlighet att delvis arbeta på distans. Under 2022 har antalet överenskommelser om distansarbete ökat. En intern utvärdering har genomförts som bland annat visar att distansarbete gett positiva effekter på medarbetares välbefinnande, balans mellan arbete och fritid samt minskade stressnivåer. Utvärderingen visar en fortsatt hög arbetsprestation hos de som har överenskommelse om distansarbete.

Kompetensförsörjning

Sjöfartsverkets medarbetare har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för förmågan att leverera det viktiga samhällsuppdrag myndigheten har. Sjöfartsverket arbetar aktivt med att attrahera, utveckla och behålla kompetens. Genom omvärldsbevakning säkerställs proaktivitet i aktiviteter som möjliggör utveckling av den kompetens som behövs för att nå målen. Ökande grad av automatisering och digitalisering, samt brist på kompetens inom sjöfartsbranschen i kombination med stora pensionsavgångar gör kompetensförsörjning till en strategiskt viktig fråga. Alternativa rekryteringsvägar och förutsättningar för att arbeta med aspirantprogram för vissa yrkesgrupper är aktuella frågor som just nu utreds. Sjöfartsverket strävar också efter att ha ett aktivt och proaktivt samarbete med utbildningsordnare för utbildare inom IT och den maritima sektorn, två områden som är kritiska vad gäller kompetensförsörjning.

2 281 st

Personer som sökt anställning vid Sjöfartsverket (2 324 st 2021)



37 %

Varav kvinnor (35 % 2021)



63 %

Varav män (65 % 2021)

131 st

Nya tillsvidareanställda personer vid Sjöfartsverket (167 st 2021)



52 st

Varav kvinnor (57 st 2021)



79 st

Varav män (110 st 2021)

Fyra chefer har påbörjat anställning i Sjöfartsverket under 2022. Av dessa utgör 25 % män och 75 % kvinnor. Under året har 110 personer lämnat organisationen. Av dessa har 32 % gått i pension medan 68 % lämnat av annan orsak. Personalomsättningen under 2022 var 8,3 % (8,4 % 2021).

Jämställdhet och inkludering

På Sjöfartsverket ska alla ha rätt till en god arbetsmiljö, ha balans mellan arbetsliv och privatliv, lika förutsättningar ska råda vid rekrytering och kompetensutveckling och osakliga löneskillnader ska inte förekomma. Det förutsätter ett systematiskt arbete vad gäller organisatorisk och social arbetsmiljö och att chefer får anpassat stöd. Sjöfartsverket bedriver ett långsiktigt arbete för att skapa en inkluderande arbetsplatskultur och erbjuder chefer och medarbetare arbetsmaterial och diskussionsunderlag för att föra dialog om dessa viktiga frågor på exempelvis arbetsplatsträffar. Sjöfartsverket mäter Jämställdhetsindex via Nyckeltalsinstitutet och har ökat från 113 till 140 sedan första mätningen 2021. Därmed ligger Sjöfartsverket över branschmedianen för statliga myndigheter. Förbättringen beror till stor del på ett systematiskt arbete med aktiva åtgärder och handlingsplaner. Även resultat gällande långtidsfrånvaro, uttag av föräldradagar och sysselsättningsgrad har förbättrats.

Den stora jämställdhetsutmaningen ligger i grundstrukturen, där kärnkompetenserna utgörs av traditionellt manliga yrkesgrupper. Sjöfartsverket når ambitionen med 30 procent kvinnor i ledande position 2022, och satsar fortsatt på ett jämställt ledarskap 2027 med 40 procent kvinnliga ledare. Andelen kvinnor i kärnverksamheten ligger kvar på oförändrade nivåer jämfört med föregående år, cirka 13 procent. För att stötta kvinnor i kärnverksamheten har ett nätverk startats under året, ett initiativ som fått mycket god respons.

Vågrätt är ett branschgemensamt initiativ som arbetar för en arbetsmiljö i världsklass med jämställdhet och likabehandling genom kultur, struktur, kunskap och kommunikation. Under 2022-2023 har Sjöfartsverket ordföranderollen. Viktiga frågor inom Vågrätt är att stödja chefer i att ta ansvar för organisatorisk och social arbetsmiljö ombord samt att säkerställa trygghet och inkludering för särskilt sårbara och utsatta grupper.

Hälsosamt arbetsliv

Inom Sjöfartsverket gäller ett gemensamt ansvar för att skapa en arbetsplats där alla kan känna sig säkra och delaktiga. Ingen ska skadas varken fysiskt eller psykiskt och det råder nolltolerans mot mobbning, trakasserier och kränkningar och Sjöfartsverket genomför alltid utredningar via Företagshälsovården vid misstanke om kränkning. I den organisatoriska och sociala arbetsmiljöundersökning (OSA) som genomfördes under året framgår att myndigheten ligger högre än målet på 65. Höga värden återfinns inom områdena arbetsorganisation, kunskap och utveckling, medan områden arbetsbelastning, krav och handlingsutrymme får lägre värden i mätningen 2022.

Under 2022 har Sjöfartsverket implementerat IA systemet som ett led att utveckla den myndighetsgemensamma säkerhetskulturen.

I enlighet med Sjöfartsverkets arbetsmiljöstrategi är nyckelfaktorer för en god arbetsmiljö bland annat proaktivitet och kunskap. I linje med detta har HR-avdelningen haft särskilt fokus på rehabiliteringsprocessen under 2022. Exempel på åtgärder är mer stöd till chefer i rehabiliteringsärenden som pågått under lång tid, för att säkerställa att medarbetare får det arbetslivsinriktade rehabiliteringsstöd som behövs för att återgå i arbete eller omställning. Extra satsningar på omvärldsanalys av rehabiliteringsområdet och utbildning i rehabilitering har gjorts.

Under 2022 skedde förändringar i Lagen om anställningsskydd (LAS). Dessa förändringar innebär att uppföljning av anställningsdagar inom Sjöfartsverket och annan statlig anställningstid blir än viktigare. Översyn av instruktioner och rutiner av anställningar sker löpande för en kvalitetssäkrad process.

Nya kollektivavtal

Sjöfartsverket utvärderar regelbundet att kollektivavtalen är verksamhetsanpassade och följer den statliga arbetsgivarpolitiken. Under året har bland annat ett nytt avtal för Sjömansservice Rosenhill skapat en mer verksamhetsanpassad arbetstidsförläggning. Sjöfartsverket har även pågående kollektivavtalsförhandlingar inom fler områden.



3,2%

Sjukfrånvaro för Sjöfartsverket (2,5 % 2021)



4,2%

Sjukfrånvaron för kvinnor (3,0 % 2021)



2,9%

Sjukfrånvaron för män (2,4 % 2021)



34 st*

Antal arbetsolyckor (33 st 2021)

* varav 3 st olyckor betraktas som allvarliga och har rapporterats till Arbetsmiljöverket



12 st

Allvarliga tillbud utan personskada (41 st 2021)



126 st

Antal arbetsmiljöobservationer (101 st 2021)

Så styrs Sjöfartsverket

Det är regeringen som beslutar om Sjöfartsverkets uppdrag samt utser styrelse och myndighetschef. Uppdraget från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt övriga mål och initiativ som berör verksamheten omsätts till styrning på kort och lång sikt.

Styrelse och ledning

Styrelsen är högsta beslutande organ och ansvarar inför regeringen att verksamheten drivs mot angivna mål och inom givna ekonomiska ramar. Styrelsen ansvarar även för att verksamheten bedrivs effektivt och betryggande i enlighet med gällande rätt. Styrelsen har ett uttalat ansvar att verka för att statens och allmänhetens intressen tas tillvara. Arbetet i styrelsen bedrivs enligt särskild arbetsordning som överenskommit mellan styrelsen och generaldirektören.

Styrelsen har under året haft nio protokollförda möten och har vid dessa bland annat beslutat om års- och delårsbokslut, treårsplan och budget samt fastställt strategi och den övergripande verksamhetspolicyn, finanspolicyn och policyn för intern styrning och kontroll.

Vid varje ordinarie sammanträde har generaldirektörens verksamhetsuppföljning inklusive riskanalys föredragits och diskuterats. Det omvärldsläge som uppstått med anledning av kriget i Ukraina, och dess påverkan på Sjöfartsverkets verksamhet, har varit en viktig fråga för ledning och styrelsen under året. Styrelsen har även arbetat aktivt med investering i nya isbrytare, hemtagning av bemanning och management av Sjöfartsverkets isbrytare samt flertalet säkerhetshöjande åtgärder.

Generaldirektören ansvarar för den löpande verksamheten enligt de riktlinjer och beslut som styrelsen fattar. Under generaldirektören finns tre chefsnivåer med verksamhets- och budgetansvar: avdelningsdirektör, affärsområdeschef och enhetschef. Generaldirektören tillsammans med avdelningsdirektörerna utgör Sjöfartsverkets ledningsgrupp. Ledningsgruppen bistår generaldirektören i ledningen och utvecklingen av verksamheten.

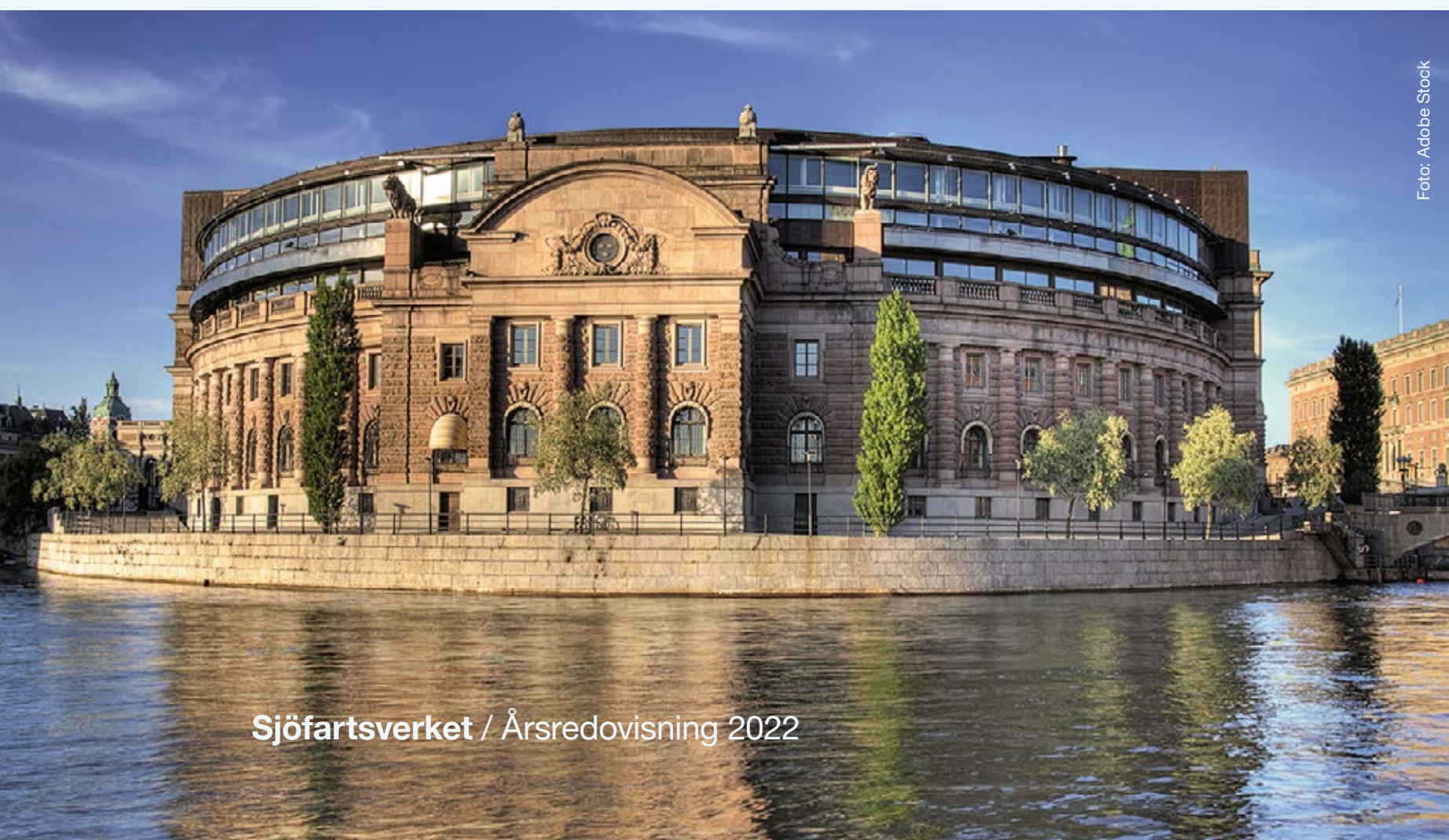


Foto: Adobe Stock



Foto: Sjöfartsverket

Styrelse – Affärsverket

Foto: Ulla Karin Ekblom



Olle Sundin
Ordförande
f.d. generaldirektör LfV

Andra uppdrag
Styrelseordförande i Lantmäteriet



Yvonne Gustafsson
Vice ordförande
f.d. generaldirektör Statskontoret

Andra uppdrag
Försvarets Materielverk, FMV
Nomineringsperson för Karolinska Institutets konsistorium



Katarina Norén
Generaldirektör Sjöfartsverket

Andra uppdrag
Ledamot i Kustbevakningens insynsråd



Tove Friberg
Divisionschef
Post- och telestyrelsen

Andra uppdrag
Statens Fastighetsverk



Ewa Skoog Haslum
Marinchef Försvarmakten

Andra uppdrag
Stefan Haslum Kontor AB
Maritimt Forum (förening)



Lars Johansson
Konsult

Andra uppdrag
Visit Sweden AB
Plegium AB



Tapani Hoffrén
Personalföreträdare ST



Bengt-Erik Johansson
Personalföreträdare SEKO



Peter Hellberg
Personalföreträdare SACO

Foto: Maria W. Kjellgren

Ledning – Affärsverket

Foto: Niclas Fasth



Katarina Norén
Generaldirektör



Joel Smith
Stf Generaldirektör och
Direktör Infrastruktur



Anna Norinder
Affärsdirektör



Magnus Stephansson
Direktör Styrning och planering



Niclas Härenstam
Kommunikationsdirektör



Mattias Hyllert
Direktör Sjö- och flygräddning



Fredrik Backman
Rederidirektör



Lisa Lewander
Chefsjurist



Helen Widin
Inköpsdirektör



Magnus Gustavsson
IT-direktör



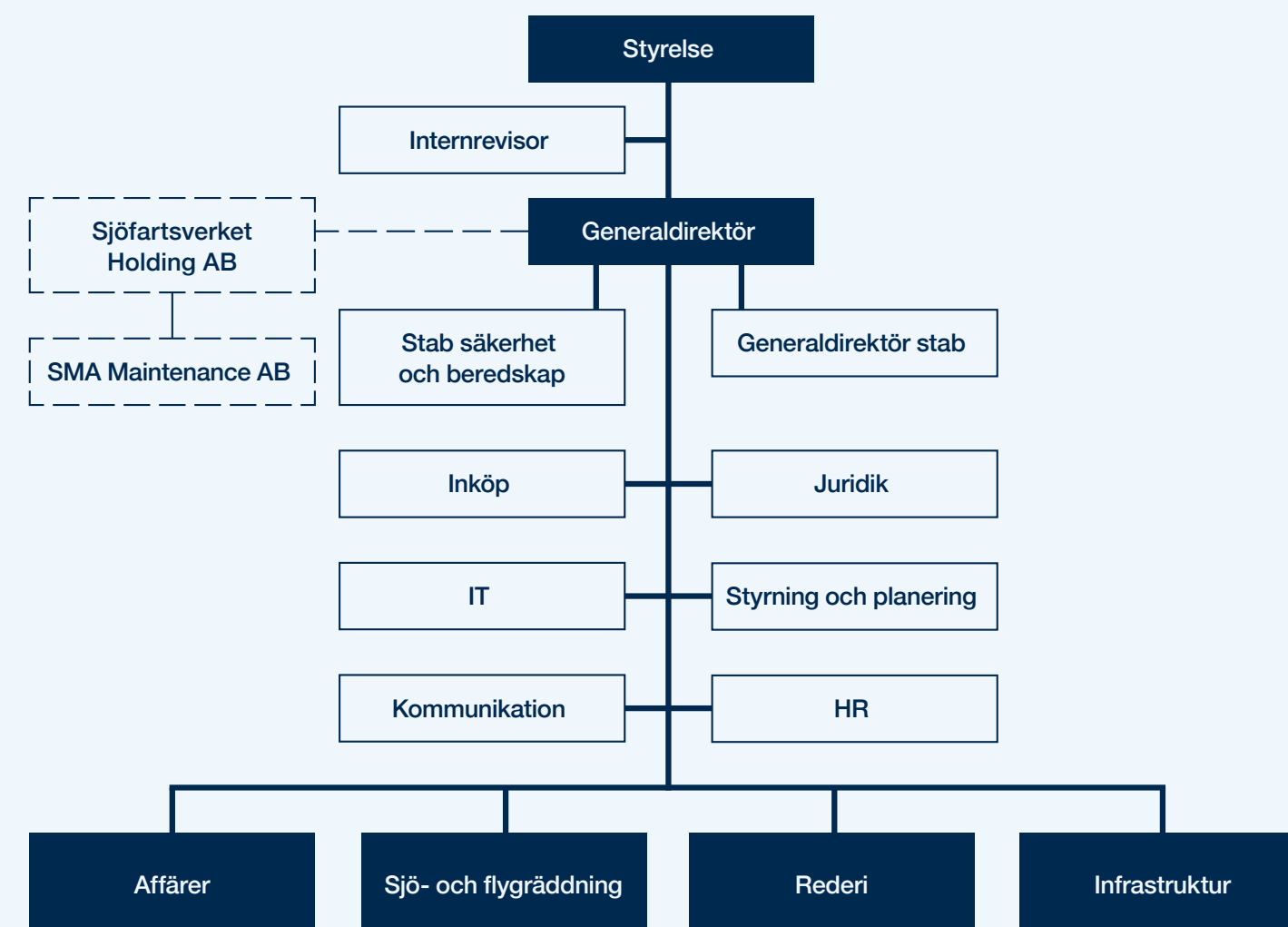
Per Ängmo
Direktör GD-stab



Therese Engström
HR-direktör



Linjeorganisation



Organisation

Sjöfartsverkskoncernen består av affärsverket Sjöfartsverket som förvaltar samtliga aktier i Sjöfartsverket Holding AB. Sjöfartsverket Holding AB äger i sin tur samtliga aktier i SMA Maintenance AB som bedriver underhåll av Sjöfartsverkets helikoptrar. Sjöfartsverkets generaldirektör är styrelseordförande i Sjöfartsverkskoncernen.

Sjöfartsverkets kärnverksamhet är indelad i sju olika verksamhetsområden som speglar uppdraget enligt instruktionen.

- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information
- Lotsning
- Sjö- och flygräddning
- Sjömansservice
- Sjötrafikinformation

Utifrån verksamhetsområdena arbetar Sjöfartsverket med processutveckling, fastställer servicemål och mäter leveranser. Processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO 14001.

I linjeorganisation är Sjöfartsverkets kärnverksamhet indelad i fyra avdelningar som tillsammans levererar tjänster inom verksamhetsområdena. Kärnverksamhetens avdelningar består av Affärer, Sjö- och flygräddning, Rederi samt Infrastruktur. Sjöfartsverket har organiserat verksamhetsstödet i sex separata stöдавdelningar som bistår verksamheten med expertkompetens. Stödverksamhetens avdelningar består av Inköp, IT, Kommunikation, Juridik, Styrning och planering samt HR. Därtill finns en stabsavdelning samt en stab för säkerhet och beredskap direkt underställd generaldirektören samt en internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen.

Styrmodell

Sjöfartsverket tillämpar en mål- och resultatorienterad styrmodell som utgår från instruktion och regleringsbrev samt från den långsiktiga inriktning och operativa styrning som beslutats av Sjöfartsverkets styrelse och ledning. De strategiska målen bryts ned till operativa mål i verksamhetsplaner/målkort för samtliga avdelningar. För att säkerställa att det sker ett systematiskt arbete i riktning mot målen identifieras aktiviteter på såväl lång som kort sikt. Aktiviteterna och måluppfyllelsen följs upp genom löpande resultatdialoger.

Intern styrning och kontroll

Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll utgår från de uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och andra författningar och regeringsbeslut.

Alla myndigheter är ålagda att ha en god intern styrning och kontroll för att säkerställa att de uppnår sina målsättningar avseende effektiv och ändamålsenlig verksamhet, regelefterlevnad och tillförlitlig rapportering. Sjöfartsverket omfattas inte av internrevisionsförordningen (2006:1228) och således inte heller av förordning (2007:603) om intern styrning och kontroll, men väljer att följa dessa förordningar i tillämpliga delar.

Kontrollmiljö

Basen i den interna styrningen och kontrollen utgörs av kontrollmiljön med organisation, arbetsordning, delegeringar, policyer och riktlinjer. Den säkerställs också genom processer för verksamhetsplanering och riskhantering. Med utgångspunkt i policy och instruktion avseende intern styrning och kontroll, integreras arbetet i verksamheten och beaktas i hela kedjan av beslut och aktiviteter. Styrande dokument, instruktioner, riktlinjer och övergripande processkartor finns samlade i ledningssystemet. Den interna styrningen och kontrollen säkerställs även genom månatlig risk- och avvikelserapportering samt resultatdialoger.

De strategiska målen ses årligen över av styrelsen utifrån förändringar i omvärlden och dess påverkan på uppdraget. De strategiska målen bryts ned i årliga mål för operativ styrning, mot vilka verksamheten kontinuerligt styrs och följs upp.

Risکاناليس

Risکاناليس utgör ett viktigt verktyg för att säkerställa identifiering och hantering av risker som kan påverka förmågan att nå uppsatta mål. Riskanalysen utgår ifrån strategiska mål och samhällsviktiga leveranser. Den sker i flera steg som omfattar att identifiera riskkällan, bedöma risken och fastställa åtgärder för att hantera risken. Respektive avdelning och stödfunktion hanterar verksamhets-, process- och projektrisken både i den årliga verksamhetsplaneringen såväl som löpande under året. Genom att integrera riskanalys som en del i verksamhetsplaneringen, säkerställs en systematisk uppföljning i samband med löpande dialoger med ledningen.



Foto: Fredrik Schlyter



Foto: Ulrika Kommes

Ledningen fokuserar på myndighetsövergripande risker vilka är de risker som bedöms ha högst påverkan på Sjöfartsverket och samhället i stort. Riskerna granskas och rapporteras månatligen till ledningen och till styrelsen i samband med varje ordinarie styrelsemöte.

Verksamhetsrelaterade risker

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter utgör kritiska funktioner ur både ett samhällsperspektiv och ur ett försvarplaneringsperspektiv, såsom exempelvis sjö- och flygräddning, farledshållning, lotsning och isbrytning. Myndigheten har också ett kritiskt beroende av informationstekniska system, elförsörjning och drivmedelsförsörjning. Den 1 oktober trädde en myndighetsreform för civilt försvar och krisberedskap i kraft. I den nya strukturen är Sjöfartsverket en av beredskapsmyndigheterna och deltar i två av beredskapssektorerna.

Finansiella risker

Även om riske exponeringen avseende finansiella risker totalt sett är begränsad, är verksamheten exponerad för både direkta och indirekta finansiella risker i form av finansieringsrisk, likviditetsrisk, valutarisk, ränterisk och kreditrisk. För att minimera de finansiella riskerna fastställer styrelsen årligen en finanspolicy. Policyn fastställer ramar för att reducera de finansiella riskerna, samt delegerar ansvar för löpande hantering inom organisationen. Policyn följs upp genom halvårsvis återrapportering till styrelsen.

Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter syftar till att systematiskt upptäcka och förebygga fel samt säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande regelverk. Kontrollaktiviteter genomförs regelbundet genom systematisk självkontroll. Kontrollaktiviteterna är fastställda i ledningssystemet och där framgår även hur eventuella avvikelser ska hanteras. Uppföljning sker löpande under året enligt fastställda instruktioner i processerna.

Uppföljning och bedömning

Ledningen har löpande resultatdialoger med verksamhetsansvariga, där verksamhetsspecifika förutsättningar och risker diskuteras. Övergripande analys mot såväl finansiella som verksamhetsrelaterade planer och mål rapporteras regelbundet till ledningen. Sjöfartsverket har även en visseblåsarfunktion där medarbetare kan anmäla misstänkta oegentligheter. Juridikavdelningen ansvarar för utredning och avrapportering av ärenden som inkommit via visseblåsarfunktionen. Uppföljning och bedömning av processen för intern styrning och kontroll sker årsvis i samband med att årsredovisningen lämnas. För bedömningen används tillämpliga delar av COSO:s (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ramverk för utvärderingen av den interna styrningen och kontrollen.

Intern och extern revision

Sjöfartsverket har en oberoende och objektiv internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen. Internrevisionen granskar hur verksamheten styrs och kontrolleras, och är ett stöd för myndigheten att nå verksamhetens mål. Internrevisionen rapporterar löpande iakttagelser och rekommendationer av genomförd granskning till styrelsen som beslutar om eventuella åtgärder med anledning av rekommendationerna. Generaldirektören ansvarar för att verksamheten genomför beslutade åtgärder. Riksrevisionen granskar årsredovisning samt delårsrapport för tredje kvartalet. Därtill sker andra externa granskningar och kvalitetsrevisioner av andra oberoende parter.

Resultat av processen under 2022

Även 2022 har varit ett år påverkat av kriser i omvärlden. Sjöfartsverket har under året hanterat betydande verksamhetsrelaterade och finansiella risker kopplade till bland annat säkerhetsskydd, smittspridning, minskade trafikvolymer, inflation i kostnader, kreditrisker, valutakursrisker och resurssäkring av vissa kritiska kompetenser. Sammantaget har riskhanteringen fungerat väl och inga större konsekvenser av identifierade risker har inträffat. Flera

av riskerna bedöms fortfarande kvarstå och kommer fortsätta att hanteras under 2023. Internrevisionen har under året granskat den interna styrningen och kontrollen av lagerhantering, kalkylmodell för beräkning av lotsavgifter, projektstyrning för hemtagning av isbrytardrift och rutiner för bisysslor. Granskningarna har resulterat i ett antal rekommendationer och förbättringsförslag som verksamheten kommer att fortsätta jobba med under kommande år.

Under året har ett IT-systemstöd för intern styrning och kontroll införts, vilket både på ett visuellt och transparent sätt stödjer det systematiska arbetssättet. Under 2023 kommer Sjöfartsverket fortsätta att genom systemet befästa det systematiska arbetssättet i verksamheten.

Verksamhetsredovisning



Följande avsnitt redovisar hur Sjöfartsverkets olika verksamheter inom kärnuppdraget har utvecklats under 2022. För varje verksamhet presenteras en resultaträkning med jämförelse mot föregående år.

Administrativa kostnader inom verket har fördelats ut på verksamhetsområdena genom indirekta påslag. Fördelningen av indirekta påslag utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som är direkt hänförlig till verksamheten. Därutöver fördelas den centrala administrationen, som inte är direkt hänförlig till någon specifik verksamhet, baserat på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbrytarfartygen, som idag är anställda av annat företag.

Av not 11 framgår hur Sjöfartsverkets totala resultaträkning fördelas på verksamheter, myndighetsuppgifter och gemensamma funktioner. Farledsavgifterna, som finansierar merparten av verksamheterna, har inte fördelats ut på verksamheterna utan redovisas i sin helhet under gemensamma funktioner. Sjöfartsverket avser att från och med 2023 redovisa farledsavgifterna fördelat på verksamhetsgrenar, i samband med att myndigheten byter ekonomimodell.

I verksamhetsredovisningen gör Sjöfartsverket avsteg från kraven på information enligt Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, avseende uppgift om sysselsatt kapital och antal anställda fördelat på rörelsegren. Avstegen beror på att data för att ta fram informationen på ett rimligt sätt saknas. Beträffande investeringar per verksamhetsgren hänvisas till investeringsutfallet på sidan 58.

Farleder

Sjöfartsverket utvecklar och håller farlederna tillgängliga, öppna och säkra. Det görs bland annat genom att drifta och underhålla sjösäkerhetsanordningar såsom bojar, prickar och fyror. Men det innebär också att underhållsmuddra farlederna för att säkra rätt djupgående för fartygen. Arbetet med farlederna innefattar även en rad tekniska system samt slussar och kanaler för handels-sjöfarten. Farlederna utvecklas kontinuerligt i syfte att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Året som gått

Utvecklingen av sjöfartsinfrastrukturen sker i samarbete med Trafikverket som är ansvarig planeringsmyndighet för samtliga transportslag. Tekniken utvecklas och omsätts enligt gällande planer.

Sjöfartsverket har arbetat vidare med de pågående farledsprojekten. Slussprojektet i Södertälje kanal pågår och bedrivs i samarbete med Trafikverket. Sjöfartsverket och Trafikverket samarbetar även inom projektet nya slussar i Trollhätte kanal och projekteringsarbetet kommer att intensifieras ytterligare under 2023. Inom projektet Mälarfarlederna har flytande farledsutmärkning färdigstälts under året. För ytterligare information om de större farledsprojekten hänvisas till avsnittet ”Utveckling och förvaltning av infrastruktur”.

Utöver de större farledsprojekten har löpande underhåll utförts i Södertälje och Trollhätte kanal. Tillgängligheten för sjöfarten har i viss utsträckning varit påverkad på grund av de stora projekt som bedrivs både i Södertälje och i Göta älv.

Tekniken har alltid utvecklats för de olika typer av sjömärken som används i farlederna och det senaste decenniet har LED som ljuskälla introducerats i

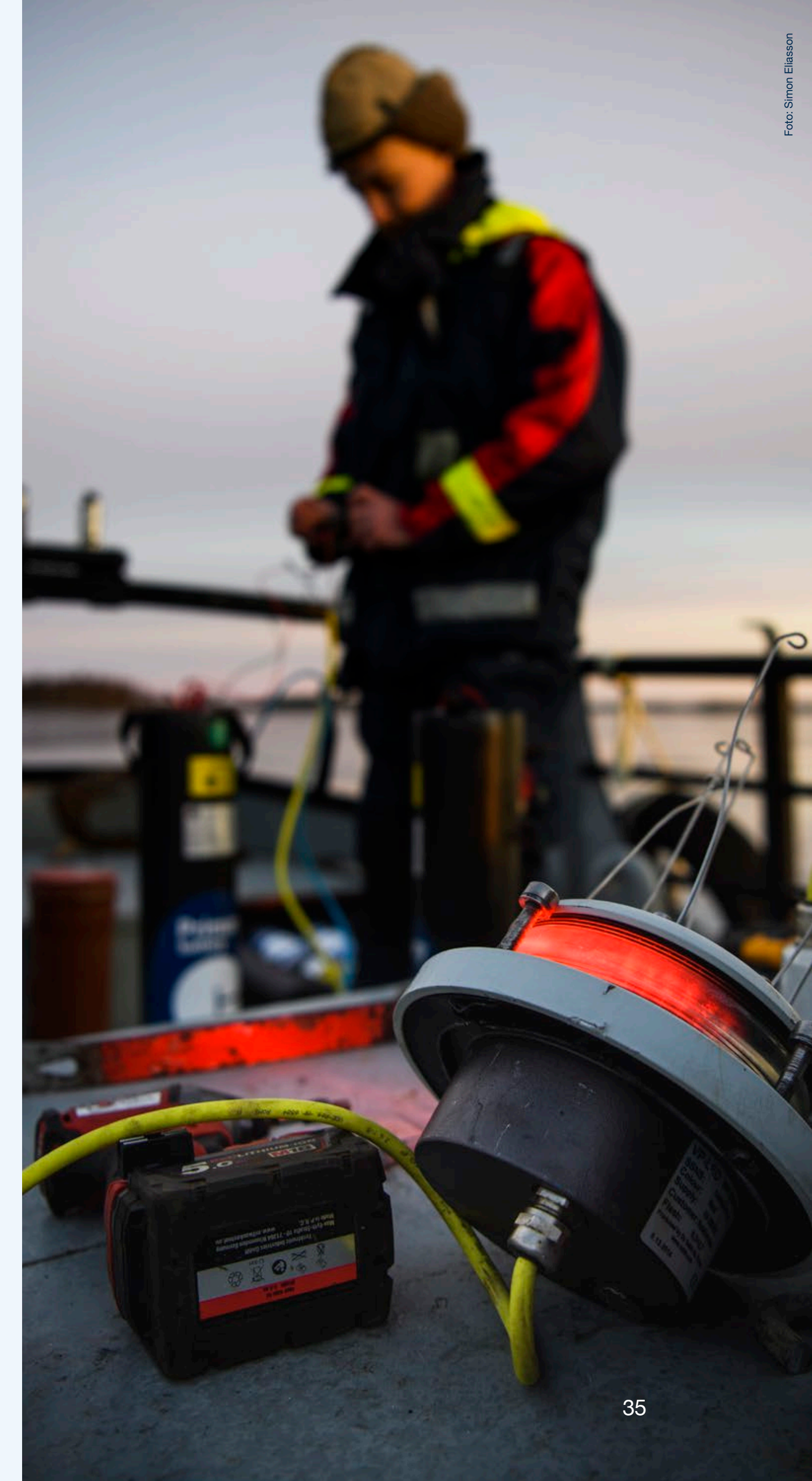
den upplysta utmärkningen. LED-teknikens fördelar är att det återkommande utbytet av ljuskällor minskas och genom bättre effektivitet ökas möjligheterna till så kallade off-grid lösningar, vilket innebär ett minskat beroende av elnät och sårbara sjökabelöverföringar. Takten på de årliga ombyggnationerna har intensifierats och i samband med teknikskiftet byts även fyrbyggnader och andra bärrastrukturer för att uppnå en säker arbetsmiljö och minimera framtida underhåll.

Under året har ett 40-tal fyror på ostkusten moderniserats genom att de gamla fyrkonstruktionerna har rivits och ersatts med nya.

Sjöfartsverket ansvarar för 260 fastigheter samt cirka 2 000 byggnadsverk som står på ofri grund. 38 platser och cirka 150 byggnader av dessa är statliga byggnadsminnen som Sjöfartsverkets ansvarar för att underhålla och vårda på rätt sätt. Många av de byggnader och fyror som är byggnadsminnen används fortfarande. Fastigheterna ska underhållas med respekt och långsiktighet för att vara hållbara över tid. Dagens största hot mot kulturmiljöerna är klimatförändringar, främst extremväder och havsnivåhöjning, men också brist på löpande underhåll.

Under 2022 har Sjöfartsverket restaurerat Måseskärs fyr, genomfört arbeten på Bjuröklubb fyr och Vinga båk samt påbörjat renoveringen av Bokö fyr. Vårdprogram har skapats för ön Måseskär, Kapelluddens fyr, Arholma båk samt Högbondens fyr. Utöver detta har det projekterats för renovering av fyren på Gotska Sandön vilket är ett komplext arbete med hänsyn till fyrens lokalisering. Projektet beräknas genomföras under 2023.

Under 2022 genomförde Riksantikvarieämbetet tillsyn av det byggnadsminnesskyddade Trollhätte sluss- och kanalområdet ”Gamle dal”. Brister



gällande förvaltningen ur ett kulturbevarande perspektiv upptäcktes och flera retroaktiva avvikelserapporter har lämnats in till Riksantikvarieämbetet under året och fler ska produceras fram till slutet på 2023. Sjöfartsverket har utrett nedtagning och återplantering av döda men skyddade träd i "Gamle dal" och har nu skapat en underhållsplan för alla grönytor i området.

Sammantaget har de övergripande målsättningarna för farledsverksamheten uppnåtts under 2022.

Servicelöften

Tillgänglighet för farledsutmärkning mäts med hjälp av antalet inrapporterade fel på sjösäkerhetsanordningar i förhållande till en helt felfri farled. Resultatet för året är en tillgänglighet på över 99,5 procent, vilket lever upp till målet på 98,6 procent. Det kan trots detta finnas enskilda sjömärken som på grund av olika omständigheter är felaktiga under en längre tid än målsättningen.

Farledssystemens tillgänglighet mäts genom systemens interna feldiagnostik och resultatet efter året är en sammansatt tillgänglighet på över 99,0 procent, vilket lever upp till målet på 98,9 procent. Inget av de ingående systemen har en tillgänglighet som understiger respektive systems målsättning.

Servicelöften Farleder

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Tillgänglighet för farledsutmärkning	98,6 %	99,5 %	99,5 %	-	⚙️
Tillgänglighet system	98,9 %	99,0 %	99,2 %	99,1 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Omvärldsfaktorer och inflation har medfört ökade kostnader samtidigt som verksamhetsområdet tvingats att skjuta på en del planerat underhåll på grund av vakanser och ett svårt rekryteringsläge. Parallellt med detta påbörjas en intensifiering i underhållstakten av Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar. Verksamhetsområdet har tilldelats utökade anslag med 97 mnkr för 2022. Sammantaget gör verksamhetsområdet ett resultat som är bättre än budgeterat resultat, dock kommer kostnaderna att öka under kommande år.

Resultaträkning Farleder, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	170	77	77
Övriga externa intäkter	63	45	55
Summa direkta rörelseintäkter	233	122	133
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-141	-137	-131
Övriga externa kostnader	-133	-138	-92
Avskrivningar	-64	-60	-59
Övriga rörelsekostnader	-9	-3	-
Summa direkta rörelsekostnader	-347	-338	-282
Resultat före indirekta rörelseposter	-114	-216	-149
Indirekta rörelseintäkter	5	-10	5
Indirekta rörelsekostnader	-48	-49	-52
Rörelseresultat	-157	-255	-196

Framåtblick

Intensiteten i arbetet med farledsprojekt kommer gradvis att öka under åren 2022-2025 då flera projekt går in i genomförandefas under perioden, bland annat Malmporten och Skandiaporten. I Trollhätte kanal planeras utökad underhåll för att vidmakthålla slussarnas funktion till dess att de ersätts i början av 2030-talet. Vidare fortsätter det löpande underhållsarbetet kring moderinsättning av sjösäkerhetsanordningar, där ambitionen är att på 10-15 års sikt ersätta all föråldrad och underhållskrävande teknik med ny modern.



Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet dygnet runt, året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera under vintertid. Isbrytarassistansen genomförs främst av egna isbrytare och vid behov hyrs även externa resurser in. Genom samarbeten såväl med Finland som internationellt säkerställs ett effektivt utnyttjande av isbrytarresurser.

Året som gått

Isutbredningen under säsongen 2021/2022 låg på en lindrig nivå vilket motsvarar något lägre isutbredning än vad betecknas som normalt. En längre och mer utdragen säsong i Bottenviken medförde dock att behovet av isbrytarassistans sammantaget ändå uppgick till nivåer som uppnås vid normal isutbredning.

Sommarens planerade forskningsresa med Oden ställdes in som ett resultat av det ändrade säkerhets- och omvärldsläget orsakat av Rysslands krig mot Ukraina. Oden blev därför hemma i Sverige under sommaren och togs in på varv där ny forskningsutrustning monterades, och ett flertal projekt för energieffektivisering av fartyget genomfördes.

Management för bemanning och teknisk drift av isbrytarna sker genom en externt upphandlad part. Sedan senaste upphandlingen har förändringar skett i verksamhetens krav på uppföljning, kontroll och säkerhetshantering kopplat till isbrytningsverksamhetens roll i totalförsvaret. Då tiden för nuvarande avtal av management går ut våren 2023, har en utredning genomförts i syfte att genomlysna olika alternativ för fortsatt drift och management av isbrytarna. I februari 2022 beslutade Sjöfartsverkets styrelse att bemanningen och

management av isbrytarna skall ske av Sjöfartsverket från och med 2024. I samband med detta har nuvarande managementavtal förlängts fram till sista juni 2024.

Under året har en översyn av IT-systemen ombord på isbrytarna genomförts i syfte att anpassa dessa mot Sjöfartsverkets IT-infrastruktur och möjliggöra en effektivare hantering och support. Samtidigt har IT-säkerheten genomgått en kvalitetshöjning för att matcha dagens krav. Under året har även IBNet systemet, som är det gemensamma ledningssystemet i Sverige och Finland för isbrytning, fortsatt att utvecklas.

Som ett led i arbetet med omsättning till en fossilfri fartygsflotta har åtgärder för att minska elförbrukningen ombord på isbrytarna, återinvestering i Odens spolsystem samt installation av webbkameror för att öka övervakningen av havsis i känsliga hamninlopp påbörjats.

Servicelöften

Alla tre servicelöften har uppnåtts med god måloppfyllelse under året. Den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans uppgick till 2 timmar och 54 minuter vilket var cirka 30 minuter mer än föregående år. Av fartyg som anlöpte under den tid då isklassrestriktioner var i kraft anlöpte 98,4 procent av fartygen utan väntetid för att erhålla isbrytningsassistans.

Servicelöften Isbrytning

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Högst 4 tim	2 timmar 54 min	2 tim 24 min	2 tim 36 min	⚙️
Tillgänglighet (öppna hamnar)	100 %	99,9 %	99,9 %	100 %	⚙️
Tillgänglighet (fartyg som erhållit assistans utan väntetid)	90 %	98,4 %	99 %	99,4 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Verksamhetsområdets kostnader påverkas kraftigt av isutbredningen och den kostnad för drivmedel som det medför. 2021 och 2022 var så kallade normalt milda isvintrar, medan 2020 var en extrem mild vinter vilket medförde lägre kostnader för detta år. 2022 års ökade drivmedelspriser har inte påverkat verksamhetsområdets kostnader nämnvärt tack vare lagerhållning av drivmedel till lägre inköpspriser. Prisökningen i drivmedel kommer dock att bli påtaglig under kommande års isbrytarsäsong. Eftersom bemanningen av isbrytarna sker genom externt upphandlat företag, återfinns bemanningskostnaderna i nedan tabell under övriga externa kostnader. Under 2022 har verksamhetsområdet tilldelats utökade anslag om 40 mnkr. Den årliga forskningsexpeditionen med Oden uteblev 2022 vilket medför att övriga intäkter minskat jämfört med 2021.

Resultaträkning Isbrytning, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	40	-	-
Övriga externa intäkter	66	85	58
Summa direkta rörelseintäkter	106	85	58
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-28	-25	-33
Övriga externa kostnader	-314	-319	-274
Avskrivningar	-21	-21	-17
Summa direkta rörelsekostnader	-363	-365	-324
Resultat före indirekta rörelseposter	-257	-280	-266
Indirekta rörelseintäkter	4	8	4
Indirekta rörelsekostnader	-34	-39	-42
Rörelseresultat	-287	-311	-304

Framåtblick

Isbrytningsverksamheten har stora utvecklingsprojekt framför sig och kommer under 2023 att intensifiera arbetet med upphandling och beställning av nya isbrytare, samt fortsätta arbetet med att rusta organisationen för hemtagning av management för bemanning och teknisk drift av befintliga isbrytare.

696 st

Antal assisterade fartyg (618 st 2021)

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Dessutom utförs även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och Sjöfartsverket sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar.

En viktig del i arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov.

Sjöfartsverket sjömäter främst inom ramen för HELCOM-överenskommelsen, det vill säga den överenskommelse mellan nio länder som syftar till att gemensamt bidra till att skydda Östersjöns marina miljö, och för att säkra upp befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig.

I de förändringar i samhället som drivs av ökad digitalisering av information förutsätts att Sjöfartsverket ska bidra till en positiv samhällsutveckling. En sjögeografisk strategi har tagits fram, några sammanfattande punkter är:

- Tillhandahålla produkter som stödjer navigering i framtidens digitaliserade farleder, bland annat genom efterfrågade tjänster som nya generationens ENC (S-101), djupdata i ECDIS (S-102), navigationsvarningar i ECDIS (S-124) samt produkter för ruttplanering (NTI). För att kunna ta fram framtidens sjökortsprodukter måste högupplöst djupdata finnas tillgänglig genom fortsatt sjömätning av svenska farvatten.
- Vara kostnadseffektiva genom ständiga förbättringar och ta tillvara möjligheter i teknisk utveckling, till exempel autonoma sjömätningfarkoster och metoder för datahantering på grunda vatten.

- Arbeta för en samverkan och samordning av sjögeografiska data för blå tillväxt och den marina miljön genom att verka för att Sjöfartsverkets data kommer till användning.
- Utveckla sjögeografiska produkter är en förutsättning för att bygga upp Sveriges totalförsvarsförmåga och samverkan med Försvarsmakten är prioriterad.

Året som gått

Inom verksamhetsområdet Sjögeografisk information bedrivs verksamhet som bidrar till Sveriges åtaganden i enlighet med FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Sjöfartsverket representerar Sverige inom IHO (International Hydrographic Organization) och har under året medverkat i över 30 olika internationella och nationella sammanhang. Utvecklingen i Ukraina och de sanktioner mot Ryssland som införts har påverkat det internationella arbetet inom Baltic Sea Hydrographic Commission (BSHC).

Arbetet har fortsatt med sjökartläggning, att höja kvaliteten på sjögeografisk data och att publicera de produkter som behövs för en säker sjöfart. Information samlas in, hanteras, värderas och resulterar i dagliga uppdateringar (elektroniska sjökort, ENC) till sjöfarten samt revideringar av våra viktiga sjökortsprodukter, vilket även inkluderar Ufs (Underrättelser för sjöfarande) och navigationsvarningar, som sänds som MSI (Maritime Safety Information). Under året genomförde IMO en revision av hur väl Sverige följer de internationella konventionerna. Sjöfartsverket granskades avseende att sjögeografiska produkter och navigationsvarningar levereras enligt kraven enligt SOLAS. Revisionen genomfördes utan anmärkning.

Sjöfartsverket har under de senaste åren genomfört ett omfattande förbättringsprojekt med sjökorten, Sjökortsliftet. Ett av de större projekten innebär att referensnivån (nollpunkt för vattenytan) för djup och höjd i sjökorten har förändrats. Vidare har strandlinjen uppdaterats samt tidigare okända bränningar och undervattensstenar lagts in utifrån uppgifter från Lantmäteriet. Media har rapporterat kring Sjökortsliftet där synpunkter på hur projektet påverkar sjökorten lyfts fram. Sjöfartsverket har prioriterat och främjat konstruktiv dialog med olika intressenter för att förklara metodik och förändringarnas karaktär. Totalt har Sjöfartsverket 117 officiella sjökort. På grund av förändringar i sjökortsbilden gjordes nytryck i 56 av dessa under året.

Under andra kvartalet lämnade Sjöfartsverket in en EU-ansökan avseende medfinansiering för implementering av S-100 i Östersjöregionen.

Under året har sjömätning utförts av ytor inom HELCOM Cat I och II, vilka beräknas vara klara 2023. Därtill har sjömätning utförts inom projektet MYSING för Försvarmaktens behov.

Sammantaget uppgår årets sjömätta yta till 2 673 km², vilket ligger i linje med planen för verksamhetsåret. All sjömätning under året är utförd med egna resurser. Fartyget Johan Månsson rustades för sjömätning i början av året efter att Baltica fått andra arbetsområden. Ett långdraget maskinhaveri på Gustaf af Klint åtgärdades i början av september, och fartyget kunde därefter användas för sjömätning igen. Idag är drygt 78 procent av svenskt vatten mätt med moderna metoder enligt internationell standard.

Det interna säkerhetsarbetet har under året haft fortsatt stort fokus. Sjöfartsverket utvecklar produktionsförmågan för att kunna öka stödet till bland annat Försvarmakten genom att tillhandahålla såväl civila som militära produkter. Sjöfartsverkets praktiska hantering av höstens Nord Stream-läckor fungerade mycket väl, bland annat till följd av gott samarbete och att en krishanteringsplan för Nord Stream fanns på plats sedan flera år tillbaka. I IMOs revisionsrapport uppmärksammas Sjöfartsverkets arbete med beredskap inför och under nödsituationer. IMO nämner särskilt arbetet under gasläckorna på

Nord Stream och lyfter bland annat upp vårt arbete med navigationsvarningar för sjöfarten. IMO berömmar också Sjöfartsverkets välstrukturerade arbete med sjömätning, sjögeografiska produkter och sjösäkerhetsanordningar.

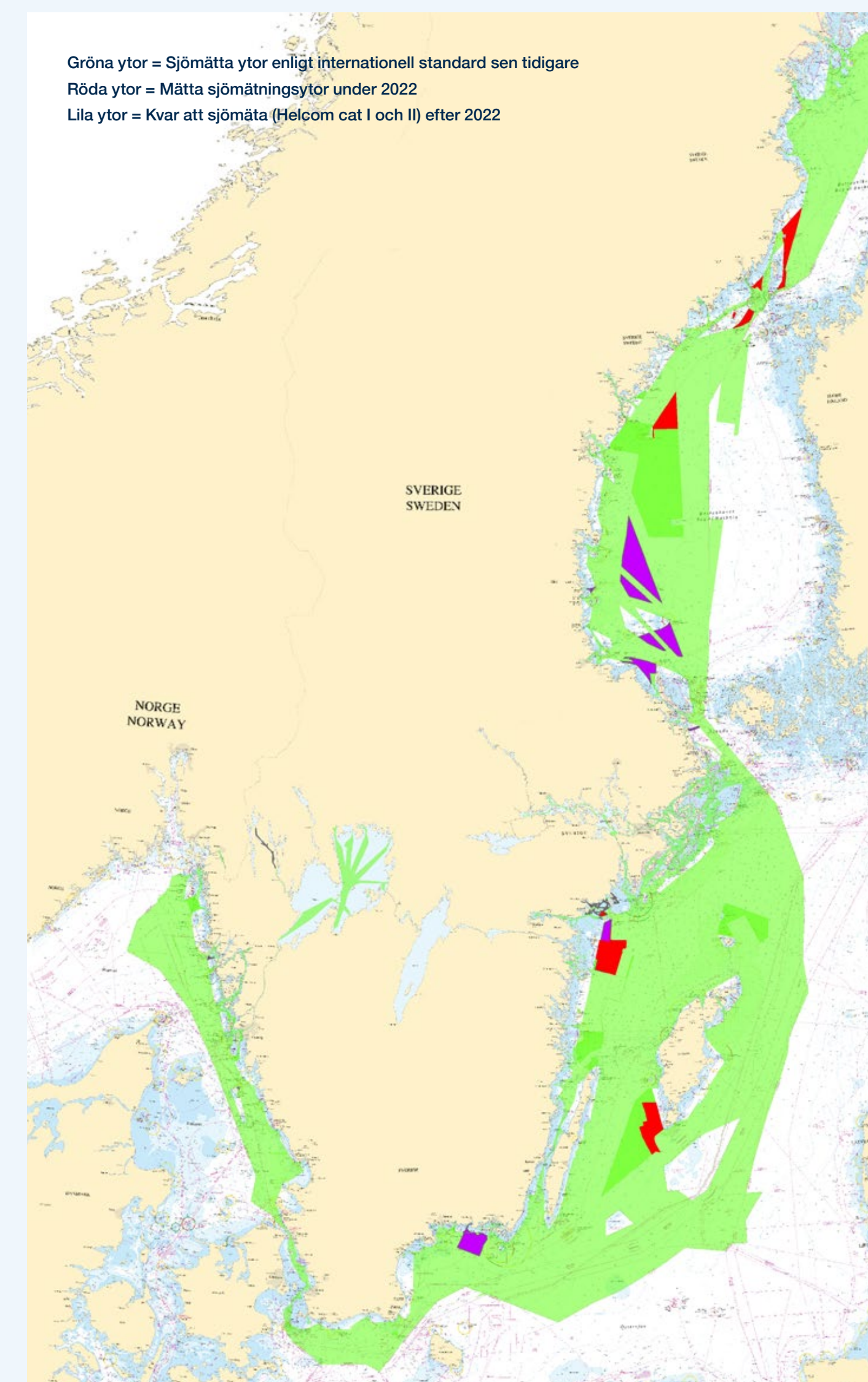
Servicelöften

På grund av resurs- och kompetensbrist uppnås inte alla servicelöften under året. Expressärenden som kan vara säkerhetspåverkande har dock alltid prioritet. Expressärenden gällande Utvärderad djupdata i DIS har fått nedprioriteras till förmån för ärenden inom uppdrag till Försvarmakten. Därav försämringen i servicegraden jämfört med tidigare år.

Servicelöften Sjögeografisk information

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Genomförande av egen sjömätning, sjömätt yta antal km ²	2 400 km ²	2 673 km ²	5 088 km ²	8 492 km ²	🔧❤️
Införande av djupdata i DIS expressärende (inom 1 månad)	90 %	38,7 %	58 %	75 %	🔧
Införande av djupdata i SJBAS expressärende (inom 3 månader)	90 %	100 %	51 %	62,5 %	🔧
Leverera ENC (EN/ER) till Primär expressärende (inom 7 dagar)	95 %	99,3 %	100 %	100 %	🔧

🔧 = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål



Ekonomi

Verksamhetsområdets intäkter har ökat jämfört med 2021. De ökade försäljningsintäkterna beror främst på intäkter för ENC. Personalkostnaderna ökar medan övriga externa kostnader minskar vilket förklarar en lägre nyttjandegrad av vissa fartygsresurser inom verksamhetsområdet.

Resultaträkning Sjögeografisk information, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	67	57	58
Summa direkta rörelseintäkter	67	57	58
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-100	-93	-92
Övriga externa kostnader	-35	-42	-49
Avskrivningar	-6	-7	-7
Summa direkta rörelsekostnader	-141	-142	-148
Resultat före indirekta rörelseposter	-74	-85	-91
Indirekta rörelseintäkter	3	5	3
Indirekta rörelsekostnader	-25	-23	-25
Rörelseresultat	-96	-104	-113

Framåtblick

Under kommande år behöver en omställning till nya standarder genomföras för att kunna producera och leverera de produkter som omfattas av de nya S-100 standarderna. Detta arbete är den långsiktigt viktigaste utvecklingen som verksamhetsområdet står inför, och även den mest komplexa att hantera. Den internationella utvecklingen på området och sjöfartens förväntan på dessa nya tjänster behöver beaktas och omhändertas, parallellt med fortsatt leverans av nuvarande produkter. Överenskommelser kommer att behöva träffas med andra myndigheter, främst SMHI, om hur ansvaret för dessa nya produkter ska fördelas.

Sjömätningen kommer att fortsätta i enlighet med långsiktig plan. Sjömätning av ytorna inom Cat III med prioritet High och Medium beräknas vara färdig 2036, vilken även ingår som en del inom HELCOMs Baltic Sea Action Plan och antogs på HELCOMs Miljöministermöte i oktober 2021.





Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap med hög tillgänglighet. Det möjliggör för fartygen att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela landet.

Året som gått

Året inleddes med fortsatt anpassning av verksamheten med anledning av pandemin, men under året har åtgärderna för att minimera smittspridningen långsamt kunnat reduceras. Fartyg med Covid-19 smitta har löpande hanterats under hela året, trots detta har inte förmågan i lotsningsuppdraget påverkats. De utbildningar och fysiska sammankomster som under pandemin fått pausas, har under året i viss utsträckning kunnat genomföras. Verksamheten fokuserar nu på att öka takten i utbildningar för att tillgodose det utbildningsbehov som byggts upp under pandemin.

Rysslands invasion av Ukraina och de sanktioner som följt på grund av det, har återigen medfört anpassning av verksamheten. Nya rutiner och kontaktvägar har etablerats för att kunna hantera anlöp och lotsningar som omfattats av dessa sanktioner.

Lotsningsverksamhetens effektivitet är beroende av en optimal planering och resurssättning av enskilda lotsuppdrag. Under året har personalsituationen på lotsplaneringscentralerna bitvis varit ansträngd vilket har krävt redundans i system och god resursplanering.

Inom verksamhetsområdet pågår förändringsarbeten som syftar till att förbättra effektiviteten inom lotstransporten, vilket inkluderar både avtals- och organisationsfrågor. Under året har två av tre nya beställda lotsbåtar levererats vilket är ett välkommet tillskott till flottan. Utvecklingen mot en fossilfri flotta fortsätter och under året har flera framsteg gjorts. På ostkusten är en metanoldriven lotsbåt i drift och ett utvecklingsprojekt med en lätt snabbgående bränsleeffektiv lotsbåt är igång. Under sommaren infördes nya rutiner inom lotsningsverksamheten för att minska bränsleförbrukningen. Rutinerna innebär att eftersträva icke-planande fart, ökad transport av flera lotsar samtidigt och en generell hastighetsbegränsning till 18 knop. Tillsammans med övriga åtgärder inom lotstransportområdet har detta lett till en minskning av bränsleförbrukningen med 12 procent (167 m³ diesel motsvarande 444 ton CO₂) jämfört med samma period 2021, samtidigt som antalet bordningar och lotsbåtarnas gångtid inte nämnvärt förändrats.

Arbetet med att utveckla förmågan att fullgöra uppdraget under kris och krig fortsätter att vara i fokus. Flera samverkansmöten och övningar har genomförts med andra myndigheter och organisationer som gränsar till Sjöfartsverkets verksamhet.

Under året har fortsatt samråd med Transportstyrelsen rörande den kommande föreskriften om lotsning ägt rum och förberedelser och anpassningar av verksamhet och system är påbörjade.

Under 2022 har antalet lotsningar ökat jämfört med 2021 och uppgick till 31 649.

Antal lotsningar per lotsområde

	2022	2021	2020
Lotsområde			
Luleå	3 014	2 947	3 034
Gävle	2 737	2 592	2 537
Stockholm	1 643	1 172	1 067
Södertälje	3 617	3 600	3 166
Oxelösund	1 950	1 958	2 032
Kalmar	4 655	4 261	4 017
Malmö	4 532	5 118	5 263
Göteborg	4 644	4 465	4 162
Marstrand	3 441	3 811	3 530
Vänern	1 416	1 234	1 419
	31 649	31 158	30 228

Servicelöften

De övergripande målsättningarna för verksamheten har uppnåtts under 2022. Servicegraden, det vill säga hur stor andel av lotsbeställningarna där lots sätts ombord inom överenskommen tid, ligger klart över målet och medelvärdet för alla lotsområden var under perioden 99,4 procent.

Servicelöften Lotsning

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	95 %	99,4 %	99,4 %	99,5 %	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Lotsningens servicelöften beräknas utifrån om lotsningen startat inom fem timmar efter lagd lotsbeställning enligt överenskommen tid. Under 2021 etablerades en parallell beräkningsgrund som istället utgår från kundens första önskade tid. Dessa servicemått är exempel på viktiga verktyg i den

ständig pågående analys som görs för att anpassa verksamheten och förbättra lotsningsprocessen utifrån både kundens och verksamhetens perspektiv. Antalet lotsningar som utfördes inom kundens första önskemål uppgår för 2022 till 93,0 procent. Från och med 2023 kommer lotsning enligt önskad tid ingå som ett av Sjöfartsverkets servicelöften.

Ekonomi

Lotsavgiften höjdes under året med 10 procent. Trots avgiftshöjning når inte verksamheten full kostnadstäckning. Lotsningsverksamhetens kostnader utgörs primärt av personella resurser, samt underhålls- och driftkostnader för lotsbåtar. Under 2022 ökade driftkostnaderna på grund av kraftigt ökade drivmedelspriser. En åldrad fartygsflotta bidrar till att kostnaden för reparation, service och underhåll ligger kvar på samma höga nivå som 2021.

Resultaträkning Lotsning, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Lotsavgifter	671	588	565
Övriga externa intäkter	14	15	9
Summa direkta rörelseintäkter	685	603	574
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-563	-541	-526
Övriga externa kostnader	-124	-109	-97
Avskrivningar	-25	-23	-25
Summa direkta rörelsekostnader	-712	-673	-648
Resultat före indirekta rörelseposter	-27	-70	-74
Indirekta rörelseintäkter	10	22	11
Indirekta rörelsekostnader	-96	-103	-110
Rörelseresultat	-113	-151	-172

Framåtblick

Den framtida rekryteringen av sjögående personal står inför flertalet utmaningar kommande år, bland annat då antalet personer som påbörjar en sjöbefälsutbildning minskar. Verksamheten undersöker hur vägarna till lots- och båtmansyrket kan breddas och förändras. Utbildningen av lotsar och båtmän sker internt och insatser görs för att stärka den pedagogiska förmågan hos instruktörerna i syfte att effektivisera utbildningen.

Lotsningen deltar aktivt i olika projekt kring digitaliseringen i syfte att effektivisera anlöpet. Sjöfartsverket leder projektet Navigationsstöd från land, där lotskompetens kommer att vara viktigt i operativa tester. Parallellt fortgår projekt inom lotsruttsdistribuering, nautisk tilläggsinformation och etablering av gemensamma trafikcentraler för sjötrafikinformation och lotsplanering. Arbetet med att minska miljöpåverkan av lotstransporten fortsätter, där såväl ny teknik som operativa anpassningar står på agendan.

Sjöfartsverket upprätthåller helikopterberedskap för sjö- och flygräddning med helikoptrar som är baserade i Umeå, Norrtälje, Visby, Kristianstad och Säve i Göteborg, samtliga med beredskap dygnet runt.



Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion vilket inkluderar svenskt territorium med omgivande vatten samt Väner, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners (främst Svenska Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen) luftfartyg och båtar, men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser. Räddningshelikoptrarna är dessutom en unik resurs för hela samhället även vid andra typer av olyckor och kriser.

Året som gått

Antal sjö- och flygräddningsärenden som samverkansorganisationer har medverkat i *

Organisation	2022	2021	2020
Svenska sjöräddningssällskapet	718	909	994
Sjöfartsverket	432	494	505
Kustbevakningen	246	292	299
Kommun/region	224	262	278
Tillfällig**	49	79	49
Polis	48	44	46
Försvarsmakten	23	23	25
Utländska	11	6	6
Övriga	4	3	5
Totalt	1 755	2 112	2 207

* Ett enskilt ärende kan ha flera samverkande organisationer, som kan ha medverkat med en eller flera engagerade enheter.

** Medverkan från t.ex. handelsfartyg, fritidsbåt.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2022	2021	2020
Antal sjöräddningstjänstären	964	1 167	1 221
Antal flygräddningstjänstären	590	645	669
Antal sjöräddningstjänstären där minst en engagerad enhet har medverkat	935	1 103	1 161
Antal flygräddningstjänstären där minst en engagerad enhet har medverkat	102	123	118
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal ärenden	1 404	1 687	1 526
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal ärenden	78	69	80
Stöd till regioner, antal ärenden	410	550	620
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal ärenden	147	106	112
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	400	565	528
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddningstjänst	271	424	413
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	129	141	115
Förmedling av Telemedical Maritime Assistance Services (Läkarråd), antal ärenden	278	272	247

Sjöfartsverket har haft runt 10 procent färre räddningstjänstären under 2022 än genomsnittet den senaste femårsperioden, där 2020 och 2021 stack ut med högre olycksfrekvens. Den största insatsen räknat både i antal engagerade räddningsenheter och i antalet nödställda var när ro-ro färjan Stena Scandica, med 299 personer ombord, i hårt väder drev mot Gotlands norra kust. Helikopterevakuering av nödställda påbörjades, men avbröts när färjan för egen maskin kunde ta sig ur det utsatta läget. Räddningsinsatser som innebär evakuering av många personer i hårt väder kräver omfattande helikopterresurser och är tidskrävande. I insatsen kring Stena Scandica engagerades en finsk och fyra av de fem beredskapssatta svenska räddningshelikoptrarna.

Tillgängligheten på helikoptrar är, trots fulltalig helikopterflotta, fortfarande en av flaskhalsarna för att klara ambitionen om att upprätthålla beredskap vid fem baser. Den tekniska tillgängligheten har under året dock förbättrats

tack vare samarbete med leverantörer kring effektiviseringar av processer. En alltmer framträdande begränsning är nu bristen på helikopterpiloter. Personalomsättningen bland framför allt nyanställda helikopterpiloter har ökat, vilket medför att mer tid och resurser behöver engageras kring utbildning av nya piloter parallellt med att lösa den dagliga driften. Samtidigt ser vi en minskad grupp av sökande som uppfyller de högt ställda kraven. Under året har en kompetensförsörjningsutredning genomförts och åtgärder planeras för att attrahera fler till yrket. Pilotbristen har inneburit att endast fyra baser haft beredskap under delar av november och december.

Lokala chefer har rekryterats för att stärka ledarskapet på helikopterbaserna. Detta stärker bland annat förutsättningarna för att proaktivt kunna arbeta systematiskt med arbetsmiljön och vidta inkluderande åtgärder.

Det förändrade säkerhetsläget och uppdraget att stärka totalförsvaret har hanterats genom åtgärder för ökad robusthet. Exempelvis har skalskyddet förstärkts, säkerhetsklassningar genomförts och en metodik för att hantera insatser i hotmiljö har utvecklats. Sjö- och flygräddningsavdelningen representerar myndigheten inom den nybildade beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Forsvarsmaktens ökande behov har även avspeglats i geografiska prioriteringar av helikopterberedskap.

Arbetet med att finna en alternativ helikopterbas i Stockholmsområdet har fortsatt under året. Nuvarande bas i Norrtälje har brister gällande skalskydd, arbetsmiljö och systematiskt flygsäkerhetsarbete. Arbetet bedrivs i samverkan med Region Stockholm som har motsvarande behov för ambulanshelikoptrar. På Kristianstad flygplats flyttade verksamheten från tillfälliga till nybyggda ändamålsenliga lokaler i juni.

Sjöfartsverket leder ett flertal projekt för utveckling av sjö- och flygräddningstjänsten. Bland dessa återfinns projekt för nyttjande av obemannade luftfarkoster, utveckling av komplement till luftburen pejl av nödställda, omställning för det samhällsnyttiga flyget till fossilfritt bränsle och metoder för att starta och landa säkert i dålig sikt utan stöd från flygledning. Huvudsakligen finansieras dessa med externa medel.

Enligt Lagen om skydd mot olyckor (2003:778) ska Sjöfartsverket tillhandahålla en effektiv och behovsanpassad sjö- och flygräddningstjänst.

Följande övergripande mål är uppställda för sjö- och flygräddningstjänsten:

- 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.
- En flygräddningstjänst som ska lokalisera 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.
- Ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav med effektiv användning av samhällets samlade resurser.

Uppföljning visar att denna övergripande målsättning uppnåtts under 2022.

Det finns även en särskild målsättning för räddningshelikopterberedskap:

- Fem beredskapssatta helikoptrar 95 procent av tiden.
- Beredskapssatta helikoptrar på ordinarie basering 92 procent av tiden.

Denna målsättning nåddes inte för 2022. Orsaken till avvikelse mot målet var framförallt besättningsbrist.

Servicelöften

Servicelöften Sjö-och flygräddning

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	90 %	97,7 %	97,3 %	97,5 %	♥
Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	90 %	95,6 %	96,6 %	100 %	♥
Flygräddningstjänst, 90 minuter med fungerande nödsändare	90 %	100 %	100 %	100 %	♥
Flygräddningstjänst, 24 timmar utan fungerande nödsändare	90 %	100 %	100 %	100 %	♥

⚙️ = Funktionsmål ♥ = Hänsynsmål



Ekonomi

Sjö- och flygräddningsverksamheten har 2022 erhållit anslag i enlighet med finansieringsmodellen för sjö- och flygräddning. Tidigare år har den del av kostnaderna som ska täckas av anslag varit underfinansierad. Övriga externa intäkter samt övriga externa kostnader är påverkade av försäkringsersättning samt reparationskostnader för skada på helikopter under samtliga år, påverkan är störst under 2021. Under 2022 har verksamheten haft ett högre uttag av flygtimmar vilket innebär ökade kostnader för framförallt bränsle och underhållsavtal. Kostnaderna påverkas dessutom av den kraftiga prisökningen för bland annat flygbränsle samt valutakurser.

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	271	155	155
Övriga externa intäkter	175	205	192
Summa direkta rörelseintäkter	446	361	347
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-244	-232	-226
Övriga externa kostnader	-228	-217	-218
Avskrivningar	-63	-59	-62
Summa direkta rörelsekostnader	-535	-508	-506
Resultat före indirekta rörelseposter	-89	-147	-159
Indirekta rörelseintäkter	5	9	5
Indirekta rörelsekostnader	-42	-42	-45
Rörelseresultat	-126	-180	-199

Framåtblick

Sjö- och flygräddningssystemet når över åren de övergripande mål (se ovan) som har ställts upp. Det var dock länge sedan systemets totala kapacitet prövades fullt ut i en stor olycka. Incidenten med Stena Scandica visar tydligt att risken för ett värre scenario inte går att bortse från. Detta är något som inte har övats tillsammans med andra myndigheter under de senaste åren.

Till stor del är det samma resurser som krävs för att utveckla förmågan att hantera stora olyckor som för att stärka förmågan att hantera höjd beredskap och krigsplanering. En framgångsfaktor är därför att samordna satsningar så att effekter uppnås inom bägge dessa områden parallellt.



Sjömansservice

Sjömansservice arbetar för en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. På Sjöfartsverkets sjömansklubbar får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Sjömansservice utför även besök till fartyg som inte kan besöka Sjöfartsverkets anläggningar. Arbetet kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Året som gått

Sjömansservice erbjuder sjöfolket möjlighet till transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Att under en tid få möjlighet att lämna fartyget och hamnområdet är mycket uppskattat.

Sjömansservice erbjuder fartygsbesättningar service i fem olika hamnar. Inledningen av verksamhetsåret påverkades negativt av Covid-19-pandemin. Först under våren och sommaren började situationen att återgå till en mer normal nivå och de flesta fartygsbesättningar fick tillstånd att lämna fartygen.

Pandemin har även påverkat den psykosociala situationen för många ombordanställda över hela världen, och önskemålen om olika former av service från isolerade besättningar har varit omfattande. En del av kontakten med fartygsbesättningarna har under året skett via e-post och mobiltelefon vilket varit en nödvändig lösning för att minska risken för smittspridning, men det har inte varit en optimal lösning som har fungerat helt tillfredsställande i alla lägen. Det fysiska besöket ombord är viktigt, varvid bägge kontaktytorna har använts under året beroende på aktuell situation.

Under året har ett närmare samarbete med Sjömanskyrkan i Göteborg inletts. Dessutom har en del av anläggningen i Göteborg omvandlats till kontorsarbetsplatser för medarbetare inom myndigheten.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2022	2021	2020
Antal transporterade sjömän	8 006	3 554	3 659
Antal besök (stationer)	58 398	39 855	39 645

Servicelöften

Sjömansservice har uppnått servicelöftet och utfört 7 177 fartygsbesök under året. Antal besökare på anläggningarna har ökat markant från föregående år.

Servicelöften Sjömansservice

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Antal fartygsbesök	6 800	7 177	6 878	5 484	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Inom verksamhetsområdet Sjömansservice är intäkter och kostnader relativt konstanta över tid.

Resultaträkning Sjömansservice, mnkr

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	3	3	3
Summa direkta rörelseintäkter	3	3	3
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-13	-12	-13
Övriga externa kostnader	-8	-7	-7
Avskrivningar	-1	-1	-1
Summa direkta rörelsekostnader	-22	-20	-21
Resultat före indirekta rörelseposter	-19	-17	-18
Indirekta rörelseintäkter	0	1	0
Indirekta rörelsekostnader	-4	-4	-5
Rörelseresultat	-23	-21	-22

Framåtblick

Tjänstebudet och verksamheten utgår från besättningarnas efterfrågan. Genom regelbundet återkommande mätningar gällande kundnöjdhet samt genom att vara lyhörda och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan verksamheten anpassa servicen för att möta behoven.

Viktiga mål inför kommande år fokuserar främst på ökad tillgänglighet samt minskad klimatpåverkan. Målsättningen är att byta gammal apparatur som ventilations- och värmesystem för att effektivisera driften av fastigheterna. Ambitionen är även att ytterligare förbättra servicetillgången utmed kusterna och att kunna erbjuda förbättrad trådlös internetuppkoppling på fler platser.





Foto: Anna Waalgren

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla information om sjötrafik, så kallad Vessel Traffic Service (VTS), navigationsvarningstjänster samt att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv för trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Sjöfartsverkets trafikcentraler ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade och/eller miljö känsliga områden. Sjöfartsverket bistår även vid frågor relaterade till svenska anlöp samt tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg vilket sammantaget bidrar till säkra och effektiva fartygsanlöp.

Året som gått

Verksamhetsområdet Sjötrafikinformation omfattar funktionerna VTS, Sweden Traffic och anlöpsservice. VTS ges i nio fastställda kustområden och är en informationstjänst till sjöfarten med syftet att minska risken för kollisioner och att förhindra sjöolyckor eller skador på människa, miljö eller egendom. Sjöfartsverket har idag trafikcentraler i Gävle, Södertälje, Malmö, Göteborg och Marstrand. Inom projektet Tre Trafikcentraler pågår en översyn av organisation, målbild, mätetal och processtruktur, som ett led i Sjöfartsverkets effektiviseringsarbete.

IMO har under 2022 genomfört en revision av Sveriges förmåga att efterleva relevanta IMO-resolitioner. En av verksamheterna som granskades hos Sjöfartsverket var VTS och revisionen genomfördes utan anmärkningar.

Behovet av en ny VTS-lag, som tidigare år framställdes till regeringen av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen, har under året bevakats och följts upp.

Upphandlingen av ett nytt VTS-system som omfattar utökade krav på informationshantering och skydd av den digitala infrastrukturen har påbörjats. Samarbetet mellan svenska och danska staten i Sound VTS i fartygsrapporteringssystemet SoundRep SRS i Öresund fortlöper och danska staten är även partner i upphandlingen av det nya VTS-systemet. Under november skickades ett slutligt upphandlingsunderlag ut till tidigare prekvalificerade leverantörer.

Antal loggförda VTS-ärenden

	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Draggning	4	9	16
På väg mot grund	5	6	5
Kollision	3	4	1
Grundstötning	1	2	2
Nära miss	9	11	18
Ej manöverfärdigt fartyg	19	19	9
Överträdelse för regelverk för lotsning	4	7	8
Överträdelse av rapporteringskrav	5	18	13
Övrigt	77	71	49
Förening	0	0	2
Fartyget större än tillåtet i farled	0	0	1
Brand ombord	1	1	0
Totalsumma	128	148	124

VTS = Vessel Traffic Services

Inom projektet Digital Transformation av Sjöfartnära tjänster (DTS), har ny mjukvara utvecklats för en fortsatt effektivisering av att spåra och reglera felaktiga farledsdeklarationer och lotsningsavgifter. Projektets syfte är att automatisera och effektivisera arbetsflöden och stödverktyg inom processen sjöfartsnära tjänster. Även Sjöfartsverkets förmåga att följa upp pågående farledstillstånd och förutse digitala beställningar av tjänster ses över och effektiviseras. DTS-projektet genomförs tillsammans med branschen och är en viktig del i programmet Digitalt Anlöp, som syftar till att utveckla och modernisera anlöpsprocessen.

Under året har projektet för att implementera den nya EU-förordningen om ett gemensamt europeiskt inrapporteringsystem i ett Single Windowkoncept, EMSWe, fortsatt. Systemet och förordningen ska vara implementerat i augusti 2025 i alla medlemsländer.

Servicelöften

Servicelöften Sjötrafikinformation

	Mål	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020	Måltyp
Grundstötningar/kollisioner i VTS område	0 st	4 st	6 st	3 st	⚙️

⚙️ = Funktionsmål ❤️ = Hänsynsmål

Ekonomi

Övriga externa intäkter har ökat under 2022 vilket förklaras av att viss andel av kostnader från 2018 för nytt VTS-system har vidarefakturerats till danska Försvarsministeriet. I början av 2022 har kanalcentralerna i Trollhättan och Södertälje överförts till verksamhetsområdet vilket har inneburit ökade personalkostnader.

Resultaträkning Sjötrafikinformation, mnkr

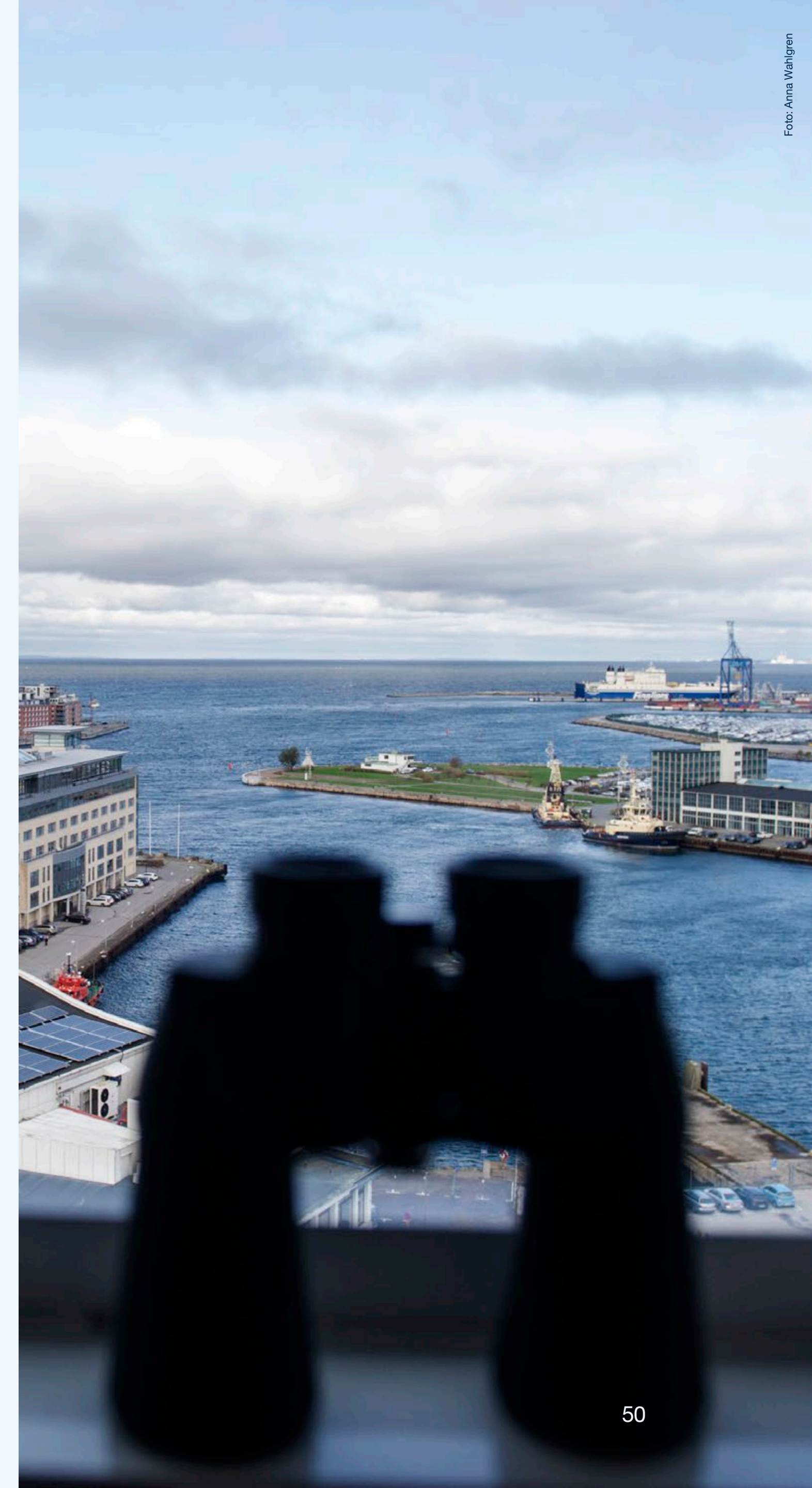
	Utfall 2022	Utfall 2021	Utfall 2020
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	-	-	-
Övriga externa intäkter	6	2	2
Summa direkta rörelseintäkter	6	2	2
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-80	-75	-53
Övriga externa kostnader	-12	-14	-12
Avskrivningar	-2	-2	-2
Summa direkta rörelsekostnader	-94	-91	-67
Resultat före indirekta rörelseposter	-88	-89	-65
Indirekta rörelseintäkter	2	4	2
Indirekta rörelsekostnader	-21	-18	-19
Rörelseresultat	-107	-103	-82

Framåtblick

Den stora utmaningen ligger i att förbättra service- och tjänsteutbudet i en allt mer digital omvärld och samtidigt försvåra och förhindra otillbörlig åtkomst av information i systemen. Digitalisering är en nödvändighet för processutvecklingen.

Ett nytt VTS-system ger oss nya möjligheter att effektivisera ett proaktivt sjösäkerhetsarbete och förmågan till säker informationsdelning. Sjöfartsverket har i uppdrag att tillsammans med andra myndigheter stärka totalförsvaret. Med stöd av förbättrad teknik och nya arbetsflöden kommer verksamheten att få en mer sjötrafikledande roll, främst i öppna farvatten där helt andra möjligheter till service och trafikövervakning sakta växer fram.

Målsättning för kommande år är att genom projektet Tre Trafikcentraler skapa färre och mer ändamålsenliga trafikcentraler med flexibilitet, mobilitet och redundans i en utvecklad arbetsmiljö där informationssäkerhet och robust tjänsteleverans är i fokus.





Ekonomi



Årets ekonomiska händelser

2022 summeras till ett år präglat av ett fortsatt ekonomiskt osäkert omvärldsläge. I jämförelse med 2021 så har prisökningar till följd av inflation drivit upp kostnadsmassan markant. Genom tillfälliga anslag och avgiftsökningar inom sjöfartsavgifter ökar Sjöfartsverkets intäkter i större utsträckning än årets kostnader, vilket medför att Sjöfartsverket redovisar ett ekonomiskt resultat som är bättre än på många år.

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	809	693	809	693
Farledsavgifter, gods	1	446	391	446	391
Lotsavgifter	2	671	588	671	588
Anslag	3	529	302	529	302
Övriga externa intäkter	4	434	435	433	434
Summa rörelseintäkter		2 889	2 409	2 888	2 408
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	5,6,7	-1 424	-1 396	-1 387	-1 360
Övriga externa kostnader	8,9	-959	-904	-998	-943
Avskrivningar	10	-196	-184	-195	-183
Övriga rörelsekostnader		-9	-4	-9	-4
Summa rörelsekostnader		-2 588	-2 488	-2 589	-2 490
Rörelseresultat	11	301	-79	299	-82
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	12	12	19	23	19
Finansiella kostnader	13	0	-1	0	-
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		313	-61	322	-63
Bokslutsdispositioner	14	-303	63	-303	63
Resultat före skatt		10	2	19	0
Skattemotsvarighet	15	0	0	-	-
Årets resultat		10	2	19	0

Kommentarer till koncernens resultaträkning

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till 301 (-79) mnkr vilket är en ökning med 380 mnkr jämfört med föregående år. Sjöfartsverkets anslagsfinansierade verksamhet har senaste åren varit underfinansierad. Regeringens höjning av anslagen 1:4 och 1:5 i kombination med ökade avgiftsnivåer och trafikvolym, medför att Sjöfartsverket redovisar ett kraftigt förbättrat rörelseresultat, trots de kostnadsökningar som omvärldsläget och den allmänna inflationen medfört.

Ränteläget och indexeringen av pensionsskulden ger ett positivt finansnetto för koncernen. Resultat efter finansiella intäkter och kostnader uppgår till 313 (-61 mnkr). Av resultatet har 303 (0) mnkr avsatts till resultatutjämningsfond. Redovisat resultat för koncernen uppgick till 10 (2) mnkr.

Rörelseintäkter

Koncernens rörelseintäkter uppgick till 2 889 (2 409) mnkr, en ökning med 480 mnkr jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter stod sjöfartsavgifter för 66,7 (69,4) procent vilket är något lägre än tidigare år, och förklaras av tillfälliga ökning i anslag.

Sjöfartsavgifter

Merparten av koncernens intäkter består av farledsavgifter och lotsavgifter, vilket sammantaget benämns som sjöfartsavgifter. Jämfört med föregående år har trafiken och därmed de avgiftsbelagda volymerna ökat. Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick till 1 926 (1 672) mnkr, vilket motsvarar en ökning med 254 mnkr (15,2 procent) jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 9,1 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2022.

Koncernens intäkter från farledsavgifter uppgick till 1 255 (1 084) mnkr vilket motsvarar en ökning med 171 mnkr (15,8 procent) jämfört med föregående år. Intäkten från den fartygsbaserade delen ökade med 116 mnkr och intäkten

75 083 st

Antal anlöp
(71 264 st 2021)

55,0 %

Andel personalkostnader
av totala kostnader
(56,1 % 2021)

från den godsbaseade delen ökade med 55 mnkr jämfört med föregående år. Av intäktsökningen i farledsavgifter står ökning i avgiftspliktiga volymer för 72 mnkr och höjning i avgiftsnivån för 99 mnkr. Intäkterna från lotsavgifterna uppgick till 671 (588) mnkr, vilket motsvarar en ökning om 83 mnkr (14,1 procent). Antalet utförda lotsningsuppdrag ökade under året med 491 jämfört med föregående år. Av intäktsökningen i lotsavgifter står ökning i avgiftspliktiga volymer för 27 mnkr och höjning i avgiftsnivån för 56 mnkr.

Anslag

Sjöfartsverket har under 2022 beviljats utökade anslag jämfört med föregående år inom samtliga anslagposter;

- 181 mnkr i ökat anslag för utgifter för flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.
- 84 mnkr i ökat anslag för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal, samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.
- 7 mnkr i ökat anslag för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Koncernens intäkter från anslag uppgick till 529 (302) mnkr, en ökning om 227 mnkr (75,1 procent) jämfört med föregående år. Utöver intäktsförda anslag har ytterligare 20 mnkr i investeringsutgifter anslagsavräknats över eget kapital. Utfallet 2021 omfattar tillfällig ersättning för intäktsbortfall kopplat till Coronapandemin om 37 mnkr. Någon motsvarande kompensation för intäktsbortfall har inte erhållits under 2022. En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av Not 3.

Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter, bland annat från uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt. Koncernens övriga externa intäkter uppgick till 434 (435) mnkr, en minskning med 1 mnkr (0,1 procent). Utebliven expedition till Antarktis för Oden resulterade i minskade intäkter om 20 mnkr jämfört med föregående år. Bidrag från Trafikverket avseende ersättning i farledsprojekt har ökat med 18 mnkr jämfört med föregående år.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 2 588 (2 488), en ökning med 100 mnkr (4,0 procent). Inflation och osäkerheten i världsekonomin i kombination med ökat uppdrag inom vissa anslagposter förklarar ökningen i kostnadsmassan jämfört med föregående år. Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som motsvarar 55,0 (56,1) procent av totala kostnader.

Personalkostnader

Personalkostnaderna i koncernen uppgick till 1 424 (1 396) mnkr, en ökning med 28 mnkr (2,0 procent) jämfört med föregående år. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 16 mnkr och sociala avgifter och pensioner för 4 mnkr. Ökningen förklaras främst av avtalsenliga löneökningar, något lägre pensionskostnader samt marginellt fler anställda. Övriga personalkostnader har ökat med 8 mnkr till följd av ökat resande och genomförda utbildningar efter att restriktionerna släppt. Antal årsarbetskrafter i koncernen uppgick till 1 254 (1 241) varav 286 (276) är kvinnor.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick till 959 (904) mnkr, en ökning med 55 mnkr (6,0 procent). Årets kostnadsmassa är kraftigt påverkat av ökade prisnivåer på drivmedel och material, samt ökade IT-kostnader med anledning av det säkerhetspolitiska läget. Enkom kostnader för drivmedel har ökat med 29 mnkr jämfört med föregående år. Kostnadsökningen är till största del driven av högre drivmedelspriser, även om en något hårdare isvinter och ökat antal flygtimmar för helikoptrar medfört viss ökad drivmedelsförbrukning.

Avskrivningar

Koncernens av- och nedskrivningar uppgick till 196 (184) mnkr.

Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader uppgick till -9 (-4) mnkr och avser utrangeringar av anläggningstillgångar.

Resultat från finansiella poster

Koncernens resultat från finansiella poster uppgick till 12 (18) mnkr, en minskning med 6 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av en högre indexering av Sjöfartsverkets pensionskulda vilket motverkat ränteintäkt från pensionskulden i större utsträckning än föregående år. Högre ränteintäkter från banktillgodohavande har i större utsträckning än föregående år bidragit till ett positivt finansnetto.

Affärsverket har under 2022 erhållit en utdelning från dotterkoncernen om 11 mnkr, vilket återspeglas i affärsverkets resultat men som har eliminerats i koncernens resultat.

9,9 %

Soliditet i affärsverket
(5,8 % 2021)

15,3 %

Justerad soliditet i affärsverket
(8,6 % 2021)

Balansräkning

Tillgångar, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Anläggningstillgångar					
Immateriella Anläggningstillgångar	16				
Licenser och köpta programvaror		17	20	17	20
Egenutvecklade datasystem		44	54	44	54
Pågående nyanläggningar och förskott avseende immateriella anläggningstillgångar		41	5	41	5
Summa immateriella anläggningstillgångar		102	79	102	79
Materiella anläggningstillgångar	17				
Byggnader, mark och annan fast egendom		777	690	776	689
Skepp		349	391	349	391
Helikoptrar		631	674	631	674
Beredskapstillgångar		32	13	32	13
Inventarier, verktyg och installationer		110	102	109	100
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		2 825	2 422	2 825	2 422
Summa materiella anläggningstillgångar		4 725	4 292	4 723	4 289
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	18	-	-	5	5
Andra långfristiga fordringar	19	115	112	115	112
Summa finansiella anläggningstillgångar		115	112	120	117
Summa anläggningstillgångar		4 942	4 483	4 945	4 485

forts. Tillgångar	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	20	73	59	73	59
Förskott till leverantörer	21	2	2	2	2
Summa varulager m.m.		75	61	75	61
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	22	220	339	220	339
Förutbetalda kostnader	23	41	40	40	40
Upplupna bidragsintäkter	24	136	46	136	46
Övriga upplupna intäkter	25	102	76	100	75
Övriga fordringar	26	83	95	82	94
Summa kortfristiga fordringar		582	596	578	594
Kassa och bank					
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret		574	569	574	569
Kassa och bank		1 083	662	1 077	645
Summa kassa och bank	27	1 657	1 231	1 651	1 214
Summa omsättningstillgångar		2 314	1 888	2 304	1 869
Summa tillgångar		7 256	6 371	7 249	6 354

forts. Balansräkning

Eget kapital och skulder, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Bundet eget kapital					
Statskapital		446	446	446	446
Summa bundet eget kapital		446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		921	618	921	618
Statskapital - anslag för investeringar		33	13	33	13
Balanserat resultat		-693	-701	-704	-710
Årets resultat		10	2	19	0
Summa fritt eget kapital		271	-68	269	-79
Summa eget kapital	28	717	378	715	367
Avsättningar					
Avsatt till pensioner, räntebärande	29	3 388	3 386	3 388	3 386
Övriga icke räntebärande avsättningar	30	2	2	2	2
Summa avsättningar		3 390	3 388	3 390	3 388
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		141	134	143	137
Övriga skulder	31	56	49	54	47
Upplupna kostnader	32	347	301	342	294
Oförbrukade bidrag	33	2 581	2 098	2 581	2 098
Övriga förutbetalda intäkter	34	24	23	24	23
Summa kortfristiga icke räntebärande skulder		3 149	2 605	3 144	2 599
Summa eget kapital och skulder		7 256	6 371	7 249	6 354
Poster inom linjen	35				
Ansvarsförbindelser		44	44	44	44
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Kommentarer till koncernens balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december till 7 256 (6 371) mnkr, vilket är en ökning med 885 mnkr (13,9 procent) jämfört med föregående år.

Investeringar

Koncernens investeringar uppgick till 665 (371) mnkr och består främst av investeringar i farledsförbättringar samt lotsbåtar. Investeringar i farledsförbättringar finansieras till stor del av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån EU-medel.

Varulager och kortfristiga fordringar

Varulager har ökat med 14 mnkr medan kortfristiga fordringar har minskat med 14 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen i varulager förklaras främst av höga bränslepriser medan minskningen av kortfristiga fordringar förklaras främst av lägre kundfordringar som minskat med 119 mnkr. Sjöfartsverket beslutade att återgå från 60 dagars till 30 dagars kundkredittid per den 1 oktober 2022. De upplupna bidragsintäkterna avseende farledsprojekt finansierade av Trafikverket, har ökat med 110 mnkr jämfört med föregående år.

Eget kapital och finansiell ställning

Eget kapital i koncernen uppgick vid årets slut till 717 (378) mnkr, en ökning med 339 mnkr jämfört med föregående år. Det bundna kapitalet är oförändrat jämfört med föregående år och uppgår till 446 mnkr. Det fria egna kapitalet har under året ökat med anslag redovisade över fritt eget kapital om 20 mnkr, försäkringsteknisk omräkning av pensions-skulden om 6 mnkr, avsättning till resultatutjämningsfonden om 303 mnkr samt av årets resultat om 10 mnkr. Koncernens fria egna kapital vid årets slut uppgår till 271 (-68) mnkr. Koncernens soliditet uppgick till 9,9 (5,9) procent. Soliditeten i affärsverket uppgick till 9,9 (5,8) procent. Koncernens justerade soliditet uppgick till 15,3 (8,8) procent och den justerade soliditeten för affärsverket uppgick till 15,3 (8,6) procent.

Pensionsskuld

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 388 (3 386) mnkr, och är beräknad enligt 2022 års beräkningsgrund. Pensionsskuldens nettoförändring hänförlig till in-/utbetalningar av pensioner uppgår till 19 mnkr. Diskonteringsräntan ändrades 2022 till -1,5 (-1,4) procent, den försäkringstekniska omvärderingen uppgick till -6 mnkr 2022. Indexering och ränta har påverkat pensionsskulden med -2 mnkr. För kapitalförsäkringarna har skulden minskat med -9 mnkr då ett antal försäkringar har återköpts. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 mot fritt eget kapital enligt nya regler i Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Nyttjandegraden för pensioner enligt övergångsbestämmelser beräknas till 44 procent i enlighet med SPV:s utredning från 2013.

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder har ökat med 544 mnkr jämfört med föregående år, främst förklarad av en ökning av erhållna bidrag från Trafikverket som kommer att lösas upp mot avsedd investerings framtida avskrivningskostnader.

Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2022-01-01-2022-12-31	2021-01-01-2021-12-31	2022-01-01-2022-12-31	2021-01-01-2021-12-31
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		313	-61	322	-63
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	36	210	101	208	102
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		523	40	530	39
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager		-14	9	-14	9
Förändring av kortfristiga fordringar		14	98	16	98
Förändring av kortfristiga skulder		544	219	545	217
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 067	366	1 077	363
Investeringsverksamheten					
Förändring av långfristiga fordringar		-3	-44	-3	-44
Investeringar i anläggningstillgångar		-665	-371	-664	-370
Försäljning av anläggningstillgångar		7	1	7	1
Kassaflöde från investeringar		-661	-414	-660	-413
Kassaflöde efter investeringar		406	-48	417	-50
Finansieringsverksamheten					
Kapitaltillskott		20	143	20	143
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		20	143	20	143
Årets kassaflöde		426	95	437	93
Likviditetsförändring					
Likvida medel vid periodens början		1 231	1 136	1 214	1 121
Likvida medel vid periodens slut		1 657	1 231	1 651	1 214
Förändring i likvida medel		426	95	437	93

Kommentar till koncernens finansieringsanalys

Finansieringsanalysen syftar till att beskriva koncernens förmåga att generera likvida medel och är ett komplement till resultat- och balansräkningarnas beskrivning av lönsamhet och finansiell ställning. Med likvida medel avses kassa och banktillgodohavanden, inklusive placering av likvida medel på Riksgälden.

Kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till 523 (40) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 067 (366) mnkr. Den kraftiga ökningen jämfört med föregående år förklaras främst av ett förbättrat rörelseresultat samt ökning av investeringar finansierade via nationell plan vilket ökar koncernens kortfristiga skulder genom upplupna bidragsintäkter.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -661 (-414) mnkr. Förändringen förklaras av en högre investeringstakt i framför allt farledsprojekt. Årets kassaflöde från finansieringsverksamheten består av anslag redovisade över eget kapital som finansierar investeringar om 20 mnkr. Föregående års erhållna kapitaltillskott om 130 mnkr förklarar minskningen i finansieringsverksamheten jämfört med föregående år.

Årets kassaflöde uppgick till 426 (95) mnkr och likvida medel vid årets utgång uppgick till 1 657 (1 231) mnkr).

Investeringsutfall

Verksamhet/tillgångstyp	Affärsverket				Budget 2022-01-01- 2022-12-31
	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31	Investeringsram 2022	
Farleder					
Södertälje kanal	0	0	0		-
Trollhätte kanal	0	0	0		-
Farledsförbättringar	489	235	251		569
Fast och flytande utmärkning	38	24	9		72
Farledsstationer	3	2	8		-
Arbetsfartyg	4	9	12		9
Övrigt	3	7	12		5
Summa	537	277	292	969	655
Isbrytning					
IB 2020	18	20	7		11
Övriga isbrytarfartyg	8	0	0		14
Summa	26	20	7	4	25
Sjögeografisk information					
Utrustning till sjömättningsfartyg	0	0	0		0
Utrustning för sjömätning	2	1	1		5
IT-system m.m.	1	4	1		3
Summa	3	5	3	25	8
Sjötrafikinformation					
Informationscentraler	0	0	0		41
Summa	0	0	0	64	41
Lotsning					
Lotsstationer	10	2	0		24
Lotsbåtar	21	35	10		29
Summa	31	37	10	13	53

forts. Investeringsutfall

Verksamhet/tillgångstyp	Affärsverket				Budget 2022-01-01- 2022-12-31
	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31	Investeringsram 2022	
Sjö- och flygräddning					
Räddningshelikoptrar och utrustning	3	12	5		4
IT-system m.m.	2	1	0		4
Summa	5	13	5	15	8
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, m.m.	62	18	12		90
Summa	62	18	12	28	90
Totala investeringar	664	370	328	1 118	880

Kommentar till investeringar i affärsverket

Sjöfartsverkets genomför löpande underhåll och uppgraderingar i såväl infrastruktur, egendom och i tekniska system. Årets investeringar uppgick till 664 (370) mnkr, en ökning med 294 mnkr jämfört med föregående år. Investeringsramen enligt regleringsbrevet uppgår till 1 118 mnkr. Investeringsramen enligt regleringsbrevet baseras på antaganden om investeringar som gjordes tidigt 2021 och flera investeringar har därefter blivit försenade på grund av förändrade förutsättningar i både omvärld och Sjöfartsverkets interna verksamhet. Därtill initieras många av Sjöfartsverkets investeringar av Trafikverket där långsiktiga prognoser är svåra att uppskatta. Sjöfartsverkets interna investeringsbudget för 2022 uppgick till 880 mnkr. Avvikelsen från budget förklaras generellt med att investeringsprojekt av olika anledningar har blivit framskjutna och/eller försenade. Nedan beskrivs de större avvikelserna jämfört med budget.

Projekten inom farledsverksamheten som avser farledsförbättringar är uteslutande projekt som finansieras av Trafikverket. Det absolut största projektet 2022 är Södertälje sluss och kanal och det är även det som främst avviker ekonomiskt då upphandlingen överklagats och att det även funnits vissa geotekniska förhinder. Andra större projekt under 2022 var Trollhättan, Mälaren farled, Luleå Malmporten, Göteborg och Strömstad. Verket har tvingats skjuta på en del egna större projekt inom farledsverksamheten på grund av resursbrist, exempelvis en stor renovering av fyren på Gotska Sandön. Inom sjötrafikinformation var det planerat att under 2022 starta projekten med nytt VTS-system och nya radarsiter. Dessa har skjutits på framåt i tiden främst till följd av det nya säkerhetsläget. Investeringar i nya lotsbåtar har dragit ut på tiden då leverantören haft problem med att få leveranser av olika komponenter. Inom gemensamma funktioner har de planerade investeringarna i olika IT-system och IT-säkerhetslösningar, främst nytt affärssystem, försenats något.

Tvister och osäkerhetsfaktorer

Tvister

Sjöfartsverket har under 2019 väckt talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om 6,6 mnkr. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagisering av Statens Vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi.

Sjöfartsverket har en utestående fordran gentemot Vänersborgs kommun om cirka 0,2 mnkr avseende åtgärder utförda på två av kommunens öppningsbara broar över Trollhätte Kanal. Parterna är oense om tolkningen av ingångna avtal kring vem som ska bära kostnaden efter att reglerna om statsbidrag till kommuner har ändrats. Broarna är också i behov av större reinvesteringar i närtid och parterna är även oense om vem som ska stå för dessa kostnader. Under 2020 har Vänersborgs kommun väckt talan mot Sjöfartsverket avseende kostnadsersättning för sådana reinvesteringar. Vänersborgs kommuns krav uppgår till cirka 4,3 mnkr och väntar på avgörande i domstol.

Sjöfartsverket har fastställt farledsavgifter för Ivar Lundh Sjöprojekt AB om cirka 2,5 mnkr avseende transporter av massor i anslutning till byggnationen av Södra länken. Sjöfartsverkets beslut överklagades till förvaltningsrätten som fastställde beslutet. Ivar Lundh Sjöprojekt AB har nu överklagat till Kammarrätten där handläggning pågår.

Sjöfartsverket har under året sagt upp avtalet med Stockholms Hamn AB som innebär att Sjöfartsverket ersätter Stockholms Hamn AB för uteblivet slussavgiftsuttag. Stockholms Hamn AB har stämt Sjöfartsverket för utebliven ersättning avseende 2022 och 2023 om totalt 7,8 mnkr. Sjöfartsverket har under året mottagit krav på ersättning om 13 mnkr avseende skador på en fastighet, som motparten påstår att Sjöfartsverket har orsakat i samband med arbeten i Södertälje kanal.

Sjöfartsverket gör bedömningen att utfallet på de under året uppkomna tvisterna är så pass osäkra att någon reservering eller avsättning inte är motiverad.

Andra osäkerhetsfaktorer

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten genom europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). I december beslutades den så kallade prestationsplanen för åren 2020-2024 och därmed Sjöfartsverkets ersättning för dessa år. Till följd av pandemins påverkan på luftfarten finns i nuläget stora utestående fordringar avseende Eurocontrolavgifter som skall betalas under sju års tid med början 2023. Med tanke på den långa kredittiden så finns givetvis en osäkerhet gällande den kommersiella luftfartens framtida betalningsförmåga.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter balansdagens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 december 2022.

Flerårsöversikt Koncernen

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2022	2021	2020	2019	2018
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 926	1 672	1 620	1 784	1 780
Övriga externa intäkter	963	737	938	672	625
Summa rörelseintäkter	2 889	2 409	2 558	2 456	2 405
Externa kostnader	-2 392	-2 304	-2 189	-2 243	-2 120
Avskrivningar	-196	-184	-183	-189	-208
Summa rörelsekostnader	-2 588	-2 488	-2 372	-2 432	-2 328
Rörelseresultat	301	-79	186	24	77
Finansiella intäkter och kostnader	12	18	-6	-32	-25
Rörelseresultat efter finansiella poster	313	-61	180	-8	52
Bokslutsdispositioner	-303	63	-161	-	-33
Resultat före skattemotsvarighet	10	2	19	-8	19
Skattemotsvarighet	0	0	-1	-	-2
Årets resultat	10	2	18	-8	17

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen

	2022	2021	2020	2019	2018
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	4 942	4 483	4 211	4 018	3 411
Omsättningstillgångar	2 314	1 888	1 900	1 829	1 596
Summa tillgångar	7 256	6 371	6 111	5 847	5 007
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	717	378	297	446	459
Avsättningar	3 390	3 388	3 428	3 114	2 921
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	3 149	2 605	2 386	2 287	1 627
Summa eget kapital och skulder	7 256	6 371	6 111	5 847	5 007
Nyckeltal					
Kassalikviditet	71,2	70,1	76,7	76,9	91,9
Balanslikviditet	73,5	72,5	79,6	80,0	98,1
Sysselsatt kapital	4 107	3 764	3 663	3 444	3 444
Soliditet	9,9	5,9	4,9	7,6	9,2
Justerad soliditet	15,3	8,8	7,0	10,6	12,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	8,0	negativt	5,1	0,7	2,2
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	1,8	0,6	4,8	negativt	4,0
Räntetäckningsgrad	1 584,0	negativt	28,8	0,8	3,1
Årsarbetskraft					
Män	968	966	954	922	904
Kvinnor	286	276	243	223	206
Total årsarbetskraft	1 254	1 241	1 196	1 145	1 110
Omsättning per anställd, tkr	2 304	1 941	2 138	2 145	2 167
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 095	1 088	1 083	1 045	1 016
Kvinnor	337	317	299	275	245
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 432	1 405	1 382	1 320	1 261

Flerårsöversikt Affärsverket

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2022	2021	2020	2019	2018
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 926	1 672	1 620	1 784	1 780
Övriga externa intäkter	962	736	938	673	624
Summa rörelseintäkter	2 888	2 408	2 558	2 457	2 404
Externa kostnader	-2 394	-2 307	-2 196	-2 242	-2 124
Avskrivningar	-195	-183	-182	-189	-207
Summa rörelsekostnader	-2 589	-2 490	-2 378	-2 431	-2 331
Rörelseresultat	299	-82	180	26	73
Finansiella intäkter och kostnader	23	19	-6	-22	-25
Rörelseresultat efter finansiella poster	322	-63	174	4	48
Bokslutsdispositioner	-303	63	-161	0	-33
Resultat före skattemotsvarighet	19	0	13	4	15
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets resultat	19	0	13	4	15

forts. Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket

	2022	2021	2020	2019	2018
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	4 945	4 485	4 214	4 020	3 414
Omsättningstillgångar	2 304	1 869	1 883	1 815	1 574
Summa tillgångar	7 249	6 354	6 097	5 835	4 988
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	715	367	287	441	442
Avsättningar	3 390	3 388	3 428	3 112	2 921
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	3 144	2 599	2 382	2 282	1 625
Summa eget kapital och skulder	7 249	6 354	6 097	5 835	4 988
Nyckeltal					
Kassalikviditet	70,9	69,6	76,1	76,5	90,8
Balanslikviditet	73,3	71,9	79,1	79,6	96,9
Sysselsatt kapital	4 105	3 753	3 653	3 851	3 559
Soliditet	9,9	5,8	4,7	7,6	8,9
Justerad soliditet	15,3	8,6	6,8	10,8	11,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	8,2	negativt	5,0	1,0	2,1
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	3,5	0,0	3,5	0,9	3,5
Räntetäckningsgrad	1 536,4	negativt	27,7	1,0	3,0
Årsarbetskraft					
Män	934	928	920	889	877
Kvinnor	281	272	238	220	203
Total årsarbetskraft	1 215	1 199	1 159	1 109	1 080
Omsättning per anställd, tkr	2 377	2 008	2 207	2 216	2 226
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 061	1 050	1 045	1 012	989
Kvinnor	332	313	294	272	242
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 393	1 363	1 339	1 284	1 231

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. 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 med mera. 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 upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. 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 affärsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år 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. När det finns indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

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. Komponentredovisning tillämpas för sammansatta anläggningstillgångar med betydande komponenter som förväntas förbrukas i annan takt än den totala tillgången. De anläggningstillgångar som främst omfattas av komponentredovisning är fartyg och byggnader. Sjöfartsverket tillämpar övergångsbestämmelse i 5 kap. 1§ FÅB och ingen ytterligare uppdelning av det bokförda värdet per 2015-12-31 på dessa tillgångar har gjorts. 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 redovisas oförbrukade bidrag som löses upp i takt med att anläggningstillgången skrivs av.

Beredskapstillgångar är varor och inventarier med mera som anskaffas för att försörja landet i ett krisläge. Satsningar görs med särskilda anslagsmedel rörande civilt försvar. Beredskapstillgångar delas in i beredskapsinventarier och beredskapsvaror (beredskapslager).

Beredskapsinventarier är tillgångar som anskaffas för stadigvarande bruk eller innehav. Avsikten vid anskaffningen är att tillgången inte ska avyttras under sin nyttjandeperiod. Myndigheten ska skriva av tillgångarna enligt en avskrivningsplan på motsvarande sätt som andra materiella anläggningstillgångar.

Beredskapsvaror (beredskapslager) klassificeras som en anläggningstillgång trots att de omsätts löpande, eftersom syftet med innehavet är långsiktigt. Beredskapsvaror innehas inte tills de blivit inkuranta utan omsätts vid den tidpunkt det är mest fördelaktigt för staten, för att minimera kostnaderna. Det innebär att beredskapsvaror inte skrivs av enligt någon plan, eftersom de inte fortlöpande minskar i värde.

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.

För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

Affärsverket	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-10 år
Egenutvecklade datasystem	5-10 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	10-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	25 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år

Avskrivningstiden om 10 år för licenser och köpta programvaror avser CHAMPS vilket är ett system för sjökortsproduktion.

Avskrivningstiden om 10 år för egenutvecklade datasystem avser IB Next som är system för samordning av isbrytning som kommer att nyttjas minst under 10 år.

Bolagen	
Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättring annans fastighet	3 år

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

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

Värdering av varulager

Varulagren är värderade efter lägsta värdets princip, vilket innebär att lagren tas upp till det lägsta av anskaffningsvärdet och återanskaffningsvärdet/nettoförsäljningsvärdet. För sjökortslagret görs därefter avdrag för beräknade kassationer och retur. För lager avseende reservdelar för fartyg och farledsverksamhet görs en generell inkuransnedskrivning med 3 procent. För reservdelslager avseende helikoptrar AW139 görs inget inkuransavdrag. Bränslelagren 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 netto-redovisas 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.

Från och med 2021 redovisas anslag som erhållits för investeringar i beredskapstillgångar som statskapital inom fritt eget kapital. Kapitalet kommer att lösas upp i takt med avskrivningar på dessa tillgångar.

Resultatutjämningsfond

Resultatutjämningsfonden uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 och är avsedd för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid vinstgivande år kan Sjöfartsverket avsätta del av årets resultat som överstiger räntabilitetsmålet, till resultatutjämningsfonden. Vid år med förlust kan fonden lösas upp för förlusttäckning.

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 kostnader för sanering av förorenad mark.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

Sjöfartsverket betalar de av Statens tjänstepensionsverk (SPV) faktiskt utbetalade pensionerna för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som avgått före den 1 juli 1987

har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Från den 1 januari 2016 gäller ett nytt pensionsavtal för staten, PA 16, som består av två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar och motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03.

För de lotsar från Vänerns 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. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

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, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner.

Den pensionsskuld som redovisas beräknas av SPV enligt fastställda försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Under 1999

tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbets-tidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antast-bara 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 beräknings-grunderna för pensionsskulden, dels med en värdesäkring av pensions-förmåner. Procentsatser för såväl ränta som värdesäkring fastställs av SPV.

Den årliga förändringen av pensionsskulden beror dels på den normala variationen i pensionsskulden och dels variation till följd av den ränta som används i beräkningsgrunden för pensionsskulden och som fastställs årligen av SPV.

I den av SPV beräknade pensionsskulden ingår avkastningsskatt i enlighet med de beräkningsgrunder som Finansinspektionen anger i FFFS 2007:31 och som tillämpas vid beräkning av affärsverkens pensionsskuld.

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

Farledsprojekt

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farleds-projekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Mervärdesskatter

Sjöfartsverket är skattskyldig enligt lagen om mervärdesskatt för den del av verksamheten som inte utgör myndighetsutövning. För den del av verk-samheten som utgör myndighetsutövning har Sjöfartsverket enligt regerings-beslut 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 skatte-motsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redo-visning av inkomstskatter.

Årsarbetskraft

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

Avrundning

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

Noter

Belopp i mnkr där inte annat anges.

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift, där en del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Farledsavgifter				
Avgift på fartyg, lastfartyg	526	487	526	487
Avgift på fartyg, färjor	297	220	297	220
Summa avgift på fartyg före rabatter	823	707	823	707
Rabatter på fartyg	-14	-14	-14	-14
Summa avgift på fartyg	809	693	809	693
Avgift på gods, lastfartyg	289	261	289	261
Avgift på gods, färjor	159	132	159	132
Summa avgift på gods före rabatter	448	393	448	393
Rabatter på gods	-2	-2	-2	-2
Summa avgift på gods	446	391	446	391
Summa farledsavgifter	1 255	1 084	1 255	1 084

Farledsavgifterna (före rabatt) har uppburits på följande lotsningsområden.

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2022	2021	2022	2021
Luleå	57	50	29	27
Gävle	33	35	20	19
Stockholm	124	74	37	28
Södertälje	44	39	19	19
Oxelösund	27	24	15	15
Kalmar	91	74	38	32
Malmö	174	169	117	104

forts. Not 1

	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2022	2021	2022	2021
Göteborg	179	152	106	86
Marstrand	89	84	63	59
Vänern/Trollhätte kanal	5	6	4	4
Summa	823	707	448	393

Sjöfartsverket har 26,8 mnkr ytterligare att debitera i miljöincitament avseende redan utbetald rabatt.

Miljöincitament	2022	2021	Akkumulerat
Avgiftskompensation	99	0	99
Erhållen rabatt	-70	-56	-126
Summa	29	-56	-27

Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden.

	2022	2021
Luleå	54	47
Gävle	46	41
Stockholm	95	78
Södertälje	104	96
Oxelösund	13	-
Kalmar	64	50
Malmö	68	73
Göteborg	105	91
Marstrand	81	80
Vänern/ Trollhätte kanal	41	32
Summa	671	588

Not 3 Anslagsredovisning tkr

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Tillfört eget kapital	Utgående överföringsbelopp
22 01 001	102	34 022	-	34 124	-13 307	-19 885	932
22 01 004	-	369 108	-	369 108	-369 108	-	0
22 01 005	-	146 184	-	146 184	-146 184	-	0
Summa	102	549 314	-	549 416	-528 599	-19 885	932

Anslag 22 01 001

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

Villkor: Sjöfartsverket får disponera medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Anslag 22 01 004

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

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

Anslag 22 01 005

Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

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

Not 4 Övriga externa intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Försäljning och royalty sjökort	49	41	49	41
Övriga uppdrag inom verksamheten sjögeografisk information	2	1	2	1
Helikoptertjänster	83	84	83	84
Uthyrning	20	30	20	30
Bidrag	47	28	47	28
Fakturerade kostnader	47	37	47	37
Tjänster med fartyg	13	11	13	11
Ersättning för drift av broar	7	11	7	11
Realisationsvinster	5	1	5	1
Eurocontrolavgifter	90	93	90	93
Övriga rörelseintäkter	71	98	70	97
Summa övriga externa intäkter	434	435	433	434

Not 5 Personalkostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Löner och ersättningar	861	849	837	825
Kostnadsersättningar	19	15	19	15
Årets pensionskostnader	166	154	162	152
Normal förändring av pensionsskulden	16	28	16	28
Löneskatt på pensionsskulden	4	9	4	9
Övriga sociala kostnader	327	318	319	309
Övriga personalkostnader	31	23	30	23
Summa personalkostnader	1 424	1 396	1 387	1 360

Not 6 Sjukfrånvaro

	Affärsverket	
	2022	2021
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	3,22 %	2,52 %
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	34,16 %	30,20 %
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,88 %	2,36 %
Kvinnor	4,24 %	3,02 %
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	5,77 %	4,80 %
30-49 år	2,82 %	1,92 %
50 år eller äldre	3,51 %	3,03 %

Not 7 Ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare

	Lön/arvode
Styrelseledamöter	
Olle Sundin, styrelseordförande	78
Katarina Norén, generaldirektör	1 887
Björn Alvengrip	22
Tove Friberg	37
Lars Johansson	37
Ewa Skoog Haslum	37
Yvonne Gustafsson	37
Personalrepresentanter	
Tapani Hoffrén	532
Peter Hellberg (fr o m juli)	543
Bengt-Erik Johansson	558
Suppleanter för personalrepresentanter	
Sundberg Pierre Kåge (t o m juni)	260
Svensson Jesper (t o m juni)	360
Carl Cremonese	652
Patrik Wikand	1 159
Ulf Bäcklund (fr o m juli)	300

Not 8 Övriga externa kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Hyror	96	93	92	89
Drivmedel	125	96	125	96
Reparationer och underhåll	240	225	239	224
Extern bemanning	149	151	148	151
Övriga köpta tjänster	63	89	111	136
IT-utrustning	51	40	51	40
Telekommunikation och post	18	21	18	21
Transportmedel	11	7	11	7
Resekostnader och transporter	63	53	62	52
Fastighetskostnader	29	25	29	25
Realisationsförluster	-	1	-	1
IT-konsulter	22	18	22	18
Övriga helikoptertjänster	48	46	48	46
Övriga rörelsekostnader	44	39	43	37
Summa övriga externa kostnader	959	904	998	943

Not 9 Arvode till revisorer, tkr

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Riksrevisionen				
- revisionsuppdrag	1 500	1 500	1 500	1 500
KPMG AB				
- projektrevision	79	-	79	-
Deloitte AB				
- revisionsuppdrag	125	117	-	-
Summa övriga externa kostnader	1 704	1 617	1 579	1 500

Not 10 Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Licenser och köpta programvaror	6	3	6	3
Egenutvecklade datasystem	10	8	10	8
Skepp	51	49	51	49
Helikoptrar	48	46	48	46
Inventarier, verktyg och installationer	26	27	25	26
Byggnader	19	18	19	18
Markanläggningar	35	33	35	33
Beredskapstillgångar	1	0	1	0
Justeringseffekt	0	0	0	0
Summa avskrivningar	196	184	195	183

Not 12 Finansiella intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Ränta bank	10	-	10	-
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	-	-	11	-
Räntedel i årets förändring pensionsskuld	2	19	2	19
Ränteintäkter från kundfordringar	0	0	0	0
	12	19	23	19

Not 13 Finansiella kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Övriga räntor	0	-1	0	0
Summa finansiella kostnader	0	-1	0	0

Not 11 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafikinformation	Lotsning	Sjömansservice	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Gemensamt	Totalt
2022-01-01 – 2022-12-31										
Rörelsens intäkter										
Farledsavgifter, fartyg									809	809
Farledsavgifter, gods									446	446
Lotsavgifter					671					671
Anslag	170	40		0			271	27	21	529
Övriga externa intäkter	63	66	67	6	14	3	175	29	10	433
Summa rörelseintäkter	233	106	67	6	685	3	446	56	1 286	2 888
Direkta rörelsekostnader										
Personalkostnader	-141	-28	-100	-80	-563	-13	-244	-54	-164	-1 387
Övriga externa kostnader	-133	-314	-35	-12	-124	-8	-228	-33	-111	-998
Avskrivningar	-64	-21	-6	-2	-25	-1	-63	0	-13	-195
Övriga rörelsekostnader	-9									-9
Summa direkta rörelsekostnader	-347	-363	-141	-94	-712	-22	-535	-87	-288	-2 589
Rörelseresultat	-114	-257	-74	-88	-27	-19	-89	-31	998	299

2021-01-01 – 2021-12-31

Rörelsens intäkter										
Farledsavgifter, fartyg									693	693
Farledsavgifter, gods									391	391
Lotsavgifter					588					588
Anslag	77			0			156	14	55	302
Övriga externa intäkter	45	85	57	2	15	3	205	17	5	434
Summa rörelseintäkter	122	85	57	2	603	3	361	31	1 144	2 408
Direkta rörelsekostnader										
Personalkostnader	-137	-25	-93	-75	-541	-12	-232	-47	-198	-1 360
Övriga externa kostnader	-138	-319	-42	-14	-109	-7	-217	-17	-80	-943
Avskrivningar	-60	-21	-7	-2	-23	-1	-59	0	-10	-183
Övriga rörelsekostnader	-3		0						-1	-4
Summa direkta rörelsekostnader	-338	-365	-142	-91	-673	-20	-508	-64	-289	-2 490
Rörelseresultat	-216	-280	-85	-89	-70	-17	-147	-33	855	-82

Not 14 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.

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Avsättning till resultatutjämningsfond	-303	-	-303	-
Återföring från resultatutjämningsfond	-	63	-	63
Summa bokslutsdispositioner	-303	63	-303	63

Not 15 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera skattemotsvarighet på det skattepliktiga resultatet motsvarande bolagsskatt. Dotterbolagen betalar bolagsskatt om 20,6 procent.

	Koncernen		Affärsverket	
	2022	2021	2022	2021
Aktuell skatt för året	0	0	-	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	0	0	-	-

Not 16 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Licenser och köpta programvaror				
Ingående anskaffningsvärde	66	52	66	52
Årets anskaffningar	1	-	1	-
Omföringar från pågående investeringar	2	14	2	14
Försäljningar/utrangeringar	0	-	0	-
Omklassificeringar	0	-	0	-
Utgående anskaffningsvärde	69	66	69	66
Ingående av- och nedskrivningar	-46	-43	-46	-43
Årets av- och nedskrivningar	-6	-3	-6	-3
Omklassificeringar	0	-	0	-
Utgående av- och nedskrivningar	-52	-46	-52	-46
Utgående planenligt restvärde	17	20	17	20
Egenutvecklade datasystem				
Ingående anskaffningsvärde	127	74	127	74
Årets anskaffningar	0	-	0	-
Omföringar från pågående investeringar	0	53	0	53
Utgående anskaffningsvärde	127	127	127	127
Ingående av- och nedskrivningar	-73	-65	-73	-65
Årets av- och nedskrivningar	-10	-8	-10	-8
Utgående av- och nedskrivningar	-83	-73	-83	-73
Utgående planenligt restvärde	44	54	44	54
Pågående anskaffningar				
Ingående anskaffningsvärde	5	43	5	43
Årets anskaffningar	39	8	39	8
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-2	-67	-2	-67
Försäljningar/utrangeringar	0	-	0	-
Omklassificeringar	0	21	0	21
Utgående anskaffningsvärde	41	5	41	5
Utgående planenligt restvärde	41	5	41	5

Not 17 Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Byggnader				
Ingående anskaffningsvärde	795	782	794	781
Årets anskaffningar	21	31	20	31
Omföringar från pågående investeringar	20		20	
Försäljningar/utrangeringar	-5	-9	-5	-9
Omklassificeringar	0	-9	0	-9
Utgående anskaffningsvärde	830	795	828	794
Ingående av- och nedskrivningar	-640	-631	-640	-631
Årets av- och nedskrivningar	-19	-18	-19	-18
Försäljning/utrangering	5	9	5	9
Utgående av- och nedskrivningar	-653	-640	-653	-640
Utgående planenligt restvärde	176	155	175	154
Mark				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående planenligt restvärde	7	7	7	7
Markanläggningar				
Ingående anskaffningsvärde	1 350	1 350	1 350	1 350
Årets anskaffningar	3	-	3	-
Omföringar från pågående investeringar	106	-	106	-
Försäljningar/utrangeringar	-167	-	-167	-
Utgående anskaffningsvärde	1 291	1 350	1 291	1 350
Ingående av- och nedskrivningar	-822	-789	-822	-789
Årets av- och nedskrivningar	-35	-33	-35	-33
Försäljning/utrangering	160	0	160	0
Utgående av- och nedskrivningar	-697	-822	-697	-822
Utgående planenligt restvärde	594	528	594	528

forts. Not 17

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Skepp				
Ingående anskaffningsvärde	1 874	1 853	1 874	1 853
Årets anskaffningar	2	34	2	34
Omföringar från pågående investeringar	9	-	9	-
Försäljningar/utrangeringar	-13	-13	-13	-13
Utgående anskaffningsvärde	1 872	1 874	1 872	1 874
Ingående av- och nedskrivningar	-1 483	-1 447	-1 483	-1 447
Årets av- och nedskrivningar	-51	-49	-51	-49
Försäljning/utrangering	11	13	11	13
Utgående av- och nedskrivningar	-1 523	-1 483	-1 523	-1 483
Utgående planenligt restvärde	349	391	349	391
Helikoptrar				
Ingående anskaffningsvärde	967	919	967	919
Årets anskaffningar	3	2	3	2
Omföringar från pågående investeringar	2	-	2	-
Omklassificeringar	0	46	0	46
Försäljningar/utrangeringar	-1	-	-1	-
Utgående anskaffningsvärde	972	967	972	967
Ingående av- och nedskrivningar	-293	-247	-293	-247
Årets av- och nedskrivningar	-48	-46	-48	-46
Utgående av- och nedskrivningar	-342	-293	-342	-293
Utgående planenligt restvärde	631	674	631	674
Beredskapstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	13	-	13	-
Årets anskaffningar beredskapsvaror	0	9	0	9
Beredskapsinventarier under uppförande	16	4	16	4
Omklassificeringar	4	-	4	-
Utgående anskaffningsvärde	33	13	33	13

forts. Not 17

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Ingående av- och nedskrivningar				
Årets av- och nedskrivningar	-1	-	-1	-
Försäljning/utrangering				
Omklassificeringar	0		0	
Utgående av- och nedskrivningar	-1	-	-1	-
Utgående planenligt restvärde	32	13	32	13
Inventarier verktyg och installationer				
Ingående anskaffningsvärde	513	496	507	491
Årets anskaffningar	15	15	14	14
Omföring från pågående investeringar	26	0	26	0
Försäljningar/utrangeringar	-54	-7	-54	-7
Omklassificeringar	-8	9	-8	9
Utgående anskaffningsvärde	492	513	485	507
Ingående av- och nedskrivningar	-411	-390	-407	-386
Årets av- och nedskrivningar	-25	-27	-25	-26
Försäljning/utrangering	53	7	53	7
Omklassificeringar	1	-1	3	-2
Utgående av- och nedskrivningar	-382	-411	-376	-407
Utgående planenligt restvärde	110	102	109	100
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	2 422	2 179	2 422	2 179
Årets anskaffningar	566	269	566	269
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-163	-	-163	0
Försäljningar/utrangeringar	-	-5	-	-5
Omklassificeringar	1	-21	1	-21
Utgående anskaffningsvärde	2 825	2 422	2 825	2 422
Utgående planenligt restvärde	2 825	2 422	2 825	2 422

Taxeringsvärden på fastigheter och byggnader uppgår för 2022 till 65 634 tkr.

Not 18 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB äger samtliga aktier i dotterbolaget SMA Maintenance AB. SMA Maintenance AB säkerställer sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

	Org.nr	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100 %	100 %
SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100 %	100 %
Bokfört värde				5 mnkr

Not 19 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Kapitalförsäkring	8	17	8	17
Övriga långfristiga fordringar Eurocontrol	107	95	107	95
Summa andra långfristiga fordringar	115	112	115	112

I posten kapitalförsäkring ingår försäkringar för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt. Under året har en försäkring slutbetalats. I posten ingår även försäkringar för helikopter verksamheten. Under året har 15 av 18 försäkringar återköpts av Länsförsäkringar, vilket resulterat i att värdet av kapitalförsäkringarna har minskat med 7,2 mnkr.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de så kallade undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafik (Eurocontrol). På grund av pandemin har flygtrafiken kraftigt reducerats, vilket medfört att Sjöfartsverkets fordran på Eurocontrol ökat. Fordran skall regleras under en period om 7 år med början 2023.

År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten

forts. Not 19

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, tkr	Beslutsdatum	2022-12-31
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

Not 20 Varulager

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Bränslelager	46	34	46	34
Sjökort	1	1	1	1
Centralförrådet	11	10	11	10
Reservdelar AW 139	13	12	13	12
Övrigt	2	2	2	2
Summa varulager	73	59	73	59

Not 21 Förskott till leverantör

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Förskott till leverantör	2	2	2	2
Summa förskott till leverantörer	2	2	2	2

Not 22 Kundfordringar

Från och med 1 oktober 2022 har Sjöfartsverket återgått från 60 dagar till 30 dagar kredittid på kundfakturor.

Årets konstaterade kundförluster uppgår till 75 (245) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 6 (22) tkr. Per balansdagen uppgår reservering för osäkra kundfordringar till 952 (240) tkr.

Not 23 Förutbetalda kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Licenser	10	4	10	4
Hyror	0	12	0	3
Övriga förutbetalda kostnader	31	24	30	33
Summa förutbetalda kostnader	41	40	40	40

Not 24 Upplupna bidragsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna bidragsintäkter	136	46	136	46
Summa upplupna bidragsintäkter	136	46	136	46

Not 25 Övriga upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna farledsavgifter	36	28	36	28
Upplupna bidragsintäkter	41	24	41	24
Upplupna försäljningsintäkter sjögeografiska produkter	13	11	13	11
Övriga upplupna intäkter	12	13	10	12
Summa upplupna intäkter	102	76	100	75

Not 26 Övriga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Mervärdesskattfordran	25	27	25	27
Skattefordringar - för 2021	4	1	4	
Eurocontrolavgifter	28	10	28	10
Avräkning med statsverket	24	10	24	10
Övriga fordringar	2	47	1	47
Summa övriga fordringar	83	95	82	94

Not 27 Kassa och bank

Tillgodohavande hos Riksgälden avser avistainlåning.

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Kassa	0	0	0	0
Bank	1 657	1 231	1 651	1 214
Summa kassa och bank	1 657	1 231	1 651	1 214

Not 28 Förändring av eget kapital, mnkr

Koncernen	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	-68	446	-149
Omvärdering pensionsskuld	-	6	-	-
Kapitaltillskott	-	-	-	130
Statskapital - anslag för investeringar	-	20	-	13
Årets resultat	-	10	-	2
Förändring av resultatutjämningsfond	-	303	-	-63
Belopp vid årets slut	446	271	446	-68

Affärsverket	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	-79	446	-159
Omvärdering pensionsskuld	-	6	-	-
Kapitaltillskott	-	-	-	130
Statskapital - anslag för investeringar	-	20	-	13
Årets resultat	-	19	-	0
Förändring av resultatutjämningsfond	-	303	-	-63
Belopp vid årets slut	446	269	446	-79

forts. Not 28

Förändringar i resultatutjämningsfonden

År	Ingående balans 2003-01-01	-340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt 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	Avsättning för återställande av eget kapital	-140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	-123
2017	Upplösning, täckning av underskott	120
2018	Avsättning	-33
2020	Avsättning	-162
2021	Upplösning, täckning av underskott	63
2022	Avsättning	-303
	Resultatutjämningsfond per 2022-12-31	-921

Not 29 Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Avsättning vid årets början	3 386	3 366	3 386	3 366
Årets pensionsavsättning	149	169	149	167
Årets pensionsutbetalningar	-129	-127	-129	-126
Indexering och ränta	-2	-23	-2	-23
Försäkringsteknisk omräkning	-6	-	-6	-
Återköp kapitalförsäkring	-9	-	-9	-
Årets utbetalningar från kapitalförsäkring	-1	-1	-1	-1
Värdeförändring kapitalföräkring	0	2	0	3
Summa avsatt till pensioner	3 388	3 386	3 388	3 386
Pensionsskuld för pensionärer	1 176	1 204	1 176	1 204
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 542	1 504	1 542	1 504
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	6	9	6	9
Kapitalförsäkring helikopter verksamhet	2	12	2	12
Löneskatt	662	657	662	657
Summa avsatt till pensioner	3 388	3 386	3 388	3 386

Not 30 Övriga icke räntebärande avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Avsättning för förorenad mark	2	2	2	2
Summa övriga avsättningar	2	2	2	2

Not 31 Övriga skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Avdragna personalskatter	25	25	24	24
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	25	24	24	23
Avräkning Eurocontrol	3	-	3	-
Skatteskulder	0	0	-	-
Övriga skulder	3	0	3	0
Summa övriga skulder	56	49	54	47

Not 32 Upplupna kostnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna semesterlöner	64	62	61	59
Upplupna kompensationslöner	12	11	12	11
Upplupna retroaktiva löner	3	3	3	3
Övriga upplupna löner	11	11	11	11
Upplupna arbetsgivaravgifter	25	26	25	25
Upplupna pensionskostnader	1	1	1	1
Upplupna restitutioner för farledsavgifter	3	4	3	4
Upplupna kostnader isbrytare	0	0	0	0
Övriga upplupna kostnader	228	183	226	180
Summa upplupna kostnader	347	301	342	294

Not 33 Oförbrukade bidrag

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Oförbrukade bidrag investeringar	22	25	22	25
Upplupna oförbrukade bidrag farledsprojekt	135	46	135	46
Oförbrukade bidrag farledsprojekt	2 424	2 027	2 424	2 027
Summa oförbrukade bidrag	2 581	2 098	2 581	2 098

Not 34 Övriga förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Förutbetalda bidrag	22	23	22	23
Förutbetalda intäkter	2	-	2	-
Summa förutbetalda intäkter	24	23	24	23

Not 35 Poster inom linjen

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2021-12-31
Ansvarsförbindelser				
Avhjälpande av miljöskador	44	44	44	44

Not 36 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

	Koncernen		Affärsverket	
	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31	2022-01-01- 2022-12-31	2021-01-01- 2021-12-31
Av- och nedskrivningar	196	184	195	183
Omklassificering reservdelar helikopter	-	-46	-	-46
Förändring i pensionsavsättning	2	20	2	20
Pensionsavsättning i eget kapital	6	-	6	-
Förändring i övriga avsättningar	0	-60	0	-60
Övriga poster	6	3	5	5
Summa	210	101	208	102

Not 37 Definitioner av nyckeltal

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exkl. varulager dividerat med icke räntebärande skulder
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder
Sysselsatt kapital	Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt.
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

Utdelning och skattemotsvarighet

Riksdagens och regeringens allmänna riktlinje för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten anger att målet för utdelning är en tredjedel av årets vinst efter skattemotsvarighet. Skattemotsvarigheten ska utgå med 20,6 procent på årets resultat. På grund av tidigare års underskottsavdrag beräknas ingen skattemotsvarighet på årets resultat. Regeringen ställer inga krav på utdelning under perioden 2021-2024.

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

Stockholm den 17 februari 2023

Olle Sundin, Ordförande

Yvonne Gustafsson, Vice ordförande

Katarina Norén, Generaldirektör

Tove Friberg

Ewa Skoog-Haslum

Lars Johansson

Tapani Hoffrén

Bengt-Erik Johansson

Peter Hellberg

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

