

# **SJÖFARTSVERKETS**

# **TREÅRSPLAN**

## **2016 – 2018**

© Sjöfartsverket  
Samhällsavdelningen

Rapporten finns tillgänglig på Sjöfartsverkets webbplats [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)

Dnr/Beteckning 0303-14-02783

Månad År Februari 2015

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Innehåll

<b>FÖRORD – MED SIKTE PÅ 2020 .....</b>	<b>3</b>
<b>1. VISION, UPPDRAG OCH STYRMODELL .....</b>	<b>6</b>
<b>2. MÅLBILD 2020 .....</b>	<b>8</b>
2.1 Finansiella förutsättningar.....	8
2.2 Handlingsplan för en ekonomi i balans 2017.....	11
<b>3. SJÖFARTSVERKETS HUVUDPROCESSER .....</b>	<b>18</b>
3.1 Tillhandahålla farleder .....	18
3.2 Leverera lotsning .....	21
3.3 Möjliggöra vintersjöfart.....	24
3.4 Leverera sjötrafikinformation .....	27
3.5 Leverera sjögeografisk information .....	30
3.6 Rädda liv .....	33
3.7 Skapa framtidens sjöfart .....	37
3.7.1 Utredningstjänster .....	37
3.7.2 Forskning och Innovation (Fol).....	38
3.8 Erbjuder sjömän en aktiv fritid.....	40
<b>4. STRATEGISKT VERKSAMHETSSTÖD .....</b>	<b>42</b>
4.1 Rederi .....	42
4.2 Varumärke och kommunikation .....	42
4.3 Kompetensförsörjning och god arbetsmiljö .....	44
4.4 Teknisk utveckling .....	45
4.5 Internationellt arbete .....	46
<b>5. EKONOMISKA VILLKOR.....</b>	<b>48</b>
5.1 FINANSIELLA RAPPORTER .....	52
<b>6. ANSLAGSFRAMSTÄLLAN .....</b>	<b>58</b>
Bilaga Omvärldsanalys .....	59

## Förord – Med sikte på 2020

Under året som gått har Sjöfartsverkets styrelse och ledning fokuserat på hur den verksamhet som Sjöfartsverket bedriver ska se ut 2020. Vilken service vill våra kunder ha? Vad tror vi om utvecklingen inom industrin och transportsystemet? Och hur ska vi se till att säkra en långsiktigt hållbar verksamhet?

Vår verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin utvecklas, både nationellt och globalt. En stor del handlar om den pågående strukturförändringen mot större men färre anlöpande fartyg och centraliseringen av ett antal hamnar. Därför lägger vi numera extra mycket kraft på en omvärldsanalys kopplad till just sjöfartens och sjöfartsberoende branschers utveckling för att skapa en bättre bild av hur vår omvärld kommer att utvecklas på sikt.

Under det senaste decenniet har den totala storleken på världshandelsflottan ökat kraftigt, vilket kan leda till prispress och överkapacitet. Globaliseringstrenden talar för en fortsatt tillväxt, samtidigt som godsmängderna som hanteras över kaj i svenska hamnar sjunker, totalt sett. Även fartygsstorlekarna ökar, vilket innebär färre fartygsanlöp i förhållande till transporterade godsvolymer. Generellt har sjöfarten tappat marknadsandelar sedan återhämtningen i ekonomin 2010, vilket är en indikation på att marknaden har valt alternativa transportupplägg. Möjligen kan sjöfarten hämta upp en del av detta på grund av kapacitetsbristen på landsidan, som försvårar överflyttningen till andra transportslag.

Sjöfartsverket påverkas också i allra högsta grad av politiska beslut. 2017 upphör de extra anslagsmedlen på 300 miljoner kronor under tre år, som Sjöfartsverket har blivit tilldelade av regeringen.

Allt detta sammantaget innebär att Sjöfartsverket inte lugnt kan vänta in att konjunkturen återhämtar sig och därmed också volymerna. Vi måste sätta igång ett antal åtgärder redan nu för att möta en förändrad framtid med en annan struktur än vad vi vant oss vid hittills. Åtgärderna har vi samlat i en handlingsplan för en ekonomi i balans 2017. En av de viktigaste åtgärderna är att arbeta långsiktigt och strukturerat med vår egen effektivitet. Genom att utöka vår samverkan med andra aktörer, arbeta med ständiga förbättringar och dessutom agera klokt vid kommande stora pensionsavgångar, kan vi sannolikt förbättra vårt resultat med minst 5 procent under den kommande treårsperioden.

Vår handlingsplan utgår från två tänkbara scenarier: antingen ska isbrytningsverksamheten fortsätta att finansieras genom farledsavgifter, vilket är vårt huvudscenario, eller så ska den istället finansieras genom statliga anslagsmedel. I det förstnämnda scenariot innebär det höjning av farledsavgifterna. I det sistnämnda scenariot innebär det istället att vi kan sänka farledsavgifterna. Samtidigt utreder vi en

ny modell för våra farledsavgifter som ska träda i kraft 2017 och en fortsatt höjning av lotsavgifterna med 5 procent per år.

Vi värnar liv och miljö samt kommer att fortsätta arbetet med att bidra till att generationsmålen inom miljöområdet nås. Likaså fortsätter vi vår kulturreisa från traditionell myndighet mot en modern serviceorganisation i framkant.

Operativt kommer vi som infrastrukturhållare utveckla verksamheten rent tekniskt och samtidigt se till att vi har en fortsatt efterfrågad och tillgänglig service till våra kunder. Enligt de mätningar vi har är kunderna nöjda med servicen de får, men vi behöver givetvis ständigt förbättra våra tjänster i nära dialog med kunder och intressenter. En stor del i detta handlar om att erbjuda moderna tjänster och säker navigering, vilket bland annat innebär arbete i virtuella miljöer, snabb informationsdelning och nya trafikcentraler. Dessutom arbetar vi för att farlederna ska få en modern utformning och att sjömätningen ska bli nationellt samordnad. Inom lotsningen tittar vi över möjligheterna att utöka samarbetet i Öresund och att använda lotsarnas kompetens inom fler områden.

Isbrytningen ska utföras efter behov, vilket bland annat innebär utökad finsk-svensk samverkan, ökat Östersjöfokus och att fortsätta dialogen om att låta isbrytningen finansieras av anslag. Vi verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen, och därför driver vi frågan om att isbrytning till sjöss ska likställas med vinterväghållning i land.

Under de kommande 15-20 åren väntar stora, nödvändiga investeringar i Sjöfartsverkets verksamhet. Vi har en åldersstigen fartygsflotta och kommer att behöva bygga ett antal nya fartyg, inte minst isbrytare. Vi ser staten som en koncern och vill därför samverka med andra, bland annat inom det här området.

Inom sjö- och flygräddningen är det långsiktiga målet att Sverige ska ha ett sammanhållet system för räddning av nödställda över land och hav, där vi använder samhällets samlade resurser på ett effektivt sätt. Ett led i detta är att fortsätta integrationsarbete inom sjö- och flygräddningen, både inom vår egen verksamhet och tillsammans med andra. Målet på kort sikt är att vi har en utökad samverkan både nationellt och med grannländerna, en effektiv organisation och successiv utveckling av SAR-förmågan. Snart har vi tagit klivet helt och fullt över till ett nytt helikoptersystem och en helikopterverksamhet fullt ut integrerad i Sjöfartsverket, vilket är ett viktigt steg på den vägen.

Avslutningsvis vill jag lyfta fram de framgångar som sjöfarten har rönt inom forsknings- och innovationsområdet. Till exempel har MONALISA-programmet visat på nyttorna med Sea Traffic Management såväl för Sjöfartsverkets egen verksamhet inom exempelvis isbrytning, sjötrafikledning och lotsplanering som för sjöfartssektorn som helhet. Det är verkligen spännande att se att vi med relativt små statliga medel kan göra

skillnad och få så stor utväxling inom sjöfartsprojekt både nationellt och internationellt. Det är ett arbete vi kommer att fortsätta driva tillsammans med våra samarbetsparter inom både akademien, näringslivet och myndighetsfären.

## 1. Vision, uppdrag och styrmodell

*Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.* Sjöfartsverkets vision är formulerad för att samla och engagera alla medarbetare. Tillsammans ska vi sätta sjöfarten på kartan hos både beslutsfattare och kunder. Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling. Vi följer upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Vår verksamhet fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Vårt uppdrag handlar om att tillhandahålla farleder och sjögeografisk information, att lotsa fartyg in till hamn, att se till att det finns väl fungerande system av hjälp för att navigera rätt och undvika olyckor samt att hålla hamnarna vinteröppna även uppe i norr. Och inte minst handlar vårt uppdrag om att bistå den som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

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

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



Sjöfartsverkets styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är perspektiv av strategisk vikt för verksamheten som följs upp löpande. Såväl verksamhetsstyrning som operativt arbete inom myndigheten genomsyras av ett tydligt hållbarhetsperspektiv – det handlar om att ta ansvar för samhället idag och för vad vi lämnar vidare till kommande generationer. Under 2014 utvecklades och fastställdes en hållbarhetsstrategi för Sjöfartsverket, där följande strategiska mål styr arbetet:



Med konkreta mål för social, ekologisk samt ekonomisk hållbarhet, i kombination med övergripande strategier som spänner över alla verksamhetsområden, tydliggör vi ambitionsnivån och skapar en inriktning för samtliga verksamheter som på lång sikt ska prägla Sjöfartsverket och dess utveckling. Kedjan avslutas med den årliga hållbarhetsredovisningen som redovisar hur vi påverkar människorna, miljön och ekonomin i och runt vår organisation.



## 2. Målbild 2020

Sjöfartsverket kommer i sin treårsplan för 2016-18 att prioritera åtgärder som säkrar myndighetens ekonomi när de extra anslagsmedlen upphör 2017 och detta i form av en samlad handlingsplan. Därtill kommer vi att presentera en mer övergripande målbild för våra verksamheter inför 2020.

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas men även av politiska beslut. Utöver politiska faktorer påverkas sjöfarten och Sjöfartsverket av den pågående strukturförändringen mot större men färre anlöpande fartyg och centraliseringen av ett antal hamnar.

Under det senaste decenniet har den totala storleken på världshandelsflottan ökat kraftigt. Den starka tillväxten kan på kort sikt leda till prispress och risk för överkapacitet. Globaliseringen talar för en fortsatt tillväxt. Samtidigt sjunker godsmängderna som hanteras över kaj i de svenska hamnarna. Det är bara övre och mellersta Norrland och norra Mellansverige som ökar sina volymer vilket korrelerar med en ökad export av råvaror. Det segment som ökar är container och trailer medan torrbulk minskar.

Förutom en ökning av världshandelsflottans storlek ökar även fartygsstorlekarna. En fortsatt ökning av fartygsstorlekar innebär att antalet fartygsanlöp inte kommer att öka i samma takt som transporterade godsvolymer. I likhet med den ökade containeriseringen drivs denna utveckling av en strävan efter stordriftsfördelar. Dessa förändringar kan vara en förklaring till att sjöfarten på svenska hamnar minskat trots att de totala godsmängderna ökar.

Sjöfarten har tappat marknadsandelar sedan återhämtningen i ekonomin 2010 och detta är en indikation på att marknaden valt alternativa transportupplägg, antingen i form av alternativa trafikslag eller via alternativa hamnar utanför Sverige. Sjöfartens räddning kan vara de kapacitetsbrister som finns på landsidan och som under de närmsta åren försvårar en överflyttning till andra transportslag.

Ökade krav på service i kombination med ovan nämnda nedgång i antal fartygsanlöp och godsvolymer kräver att Sjöfartsverket vidtar åtgärder för att säkerställa sin ekonomi.

### 2.1 Finansiella förutsättningar

I syfte att möta de strukturella förändringarna i vår omvärld, kommer Sjöfartsverket att genomföra en särskild handlingsplan för att nå en ekonomi i balans till 2017 då de av regeringen särskilt tilldelade anslagsmedlen på 300 Mkr/år upphör. Sjöfartsverkets

finansiering utgjordes till och med 2013 till cirka 70 procent av avgifter från handelssjöfarten. För åren 2014-2016 har den extra anslagstilldelningen medfört att sjöfartsavgifterna uppgår till cirka 60 procent av omsättningen. Flera av Sjöfartsverkets verksamheter har svag koppling till antalet anlöp och godsvolymer eller har en stor andel fasta kostnader. Det innebär att kostnaderna i hög grad kvarstår även när volymerna går ned, åtminstone på kort eller medellång sikt.

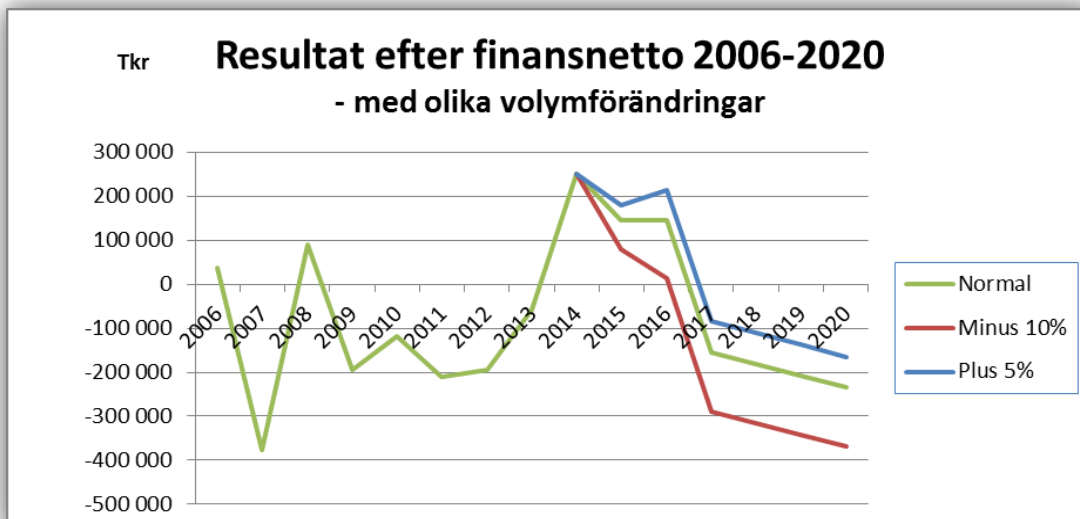
Sjöfartsverkets finansiella ställning har påverkats starkt av effekten av sjunkande realränta, som har inneburit ökade kostnader för pensionsskulden i storleksordningen 800 Mkr från 2007 till 2012. Under senare år har dessutom sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar påverkat resultatet negativt med 400-500 Mkr.

Med anledning av den urholkade finansiella ställningen erhöll Sjöfartsverket inför 2014 ökade anslag med 300 Mkr per år för perioden 2014-2016 samt en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 Mkr per år. Syftet med den ökade anslagstilldelningen var att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar och stärka basindustrins konkurrenskraft.

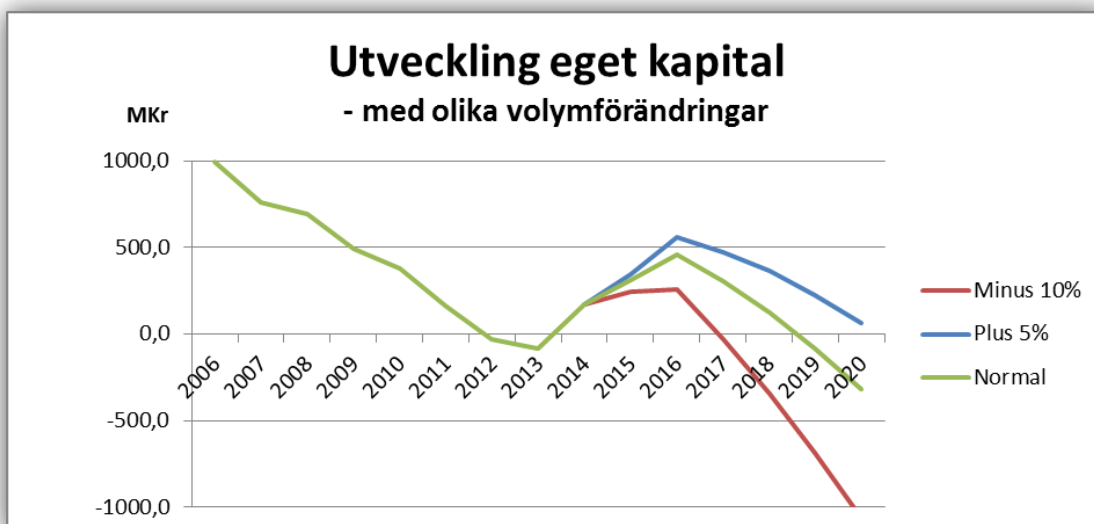
Sjöfartsverket har under de senaste åren bedrivit ett framgångsrikt effektiviseringsarbete; under perioden 2010-2014 motsvarande ca 100 Mkr. Inräknat anslagshöjningen och effektiviseringsarbetet, tillsammans med en lindrig isvinter, lägre sociala avgifter samt en viss återhämtning av de avgiftspliktiga volymerna, uppvisar Sjöfartsverket för 2014 ett positivt resultat efter finansiella poster på 337 Mkr.

För åren 2016-2020 prognosticerar Sjöfartsverket en volymökning om 1,5 procent per år i form av intäkter från farledsavgifter. Vad gäller lotsavgifter genomfördes den senaste höjningen den 1 januari 2015. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt 5 procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Bedömningen är att kontinuerliga lotsavgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under planperioden kommer att behövas för att successivt öka kostnadstäckningen.

I en scenarioanalys med tre alternativa ekonomiska resultat, baserat på såväl antal anlöp som antal ton gods transporterat sjöledes samt antal lotsningar, kan Sjöfartsverket konstatera att även om det skulle bli en positiv utveckling av volymerna med fem procent, kommer resultatet för Sjöfartsverket med minskade anslag att vara negativt redan 2017. I det mest negativa scenariot är utfallet redan 2016 väldigt nära ett nollresultat.



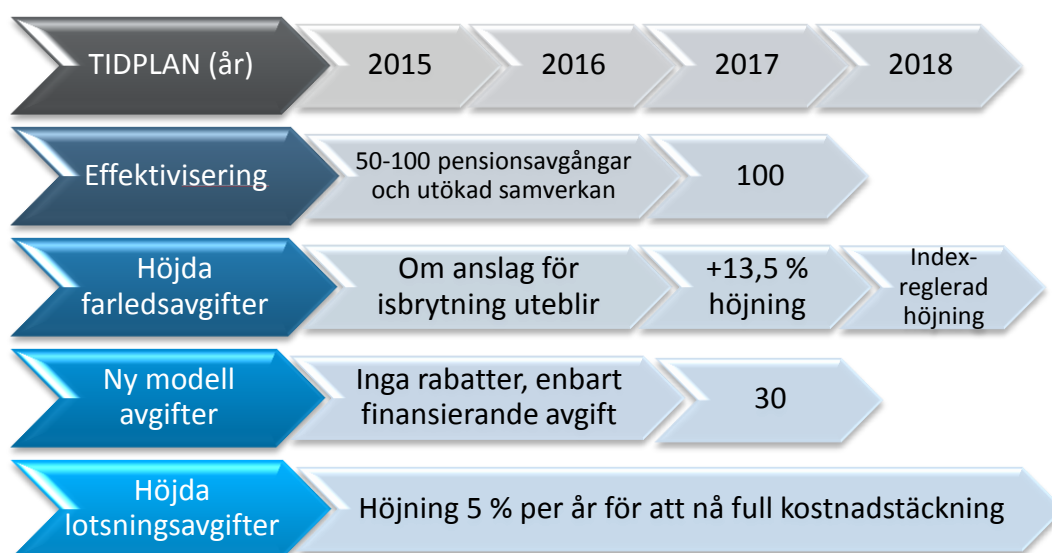
I nedan diagram framgår utvecklingen av det egna kapitalet under perioden 2006-2020 uppdelat på de olika scenarierna för volymutvecklingen. Det egna kapitalet kommer enligt det mest negativa scenariot att vara negativt redan vid utgången av 2017, medan en positiv utveckling på fem procent innebär att kapitalet kommer att vara positivt även vid 2020 års utgång.



## 2.2 Handlingsplan för en ekonomi i balans 2017

Sjöfartsverkets handlingsplan utgår från två tänkbara scenarier: antingen anslagsfinansiering av vår isbrytningsverksamhet, eller fortsatt finansiering av denna genom avgifter. Beroende på vilket scenario som realiseras, omfattar handlingsplanen en rad olika åtgärder som beskrivs närmare nedan. Såväl kärnverksamheter som stödjande funktioner behöver ständigt utvecklas mot ett starkare nettoresultat, och när vi går in i 2018 ska handlingsplanen ha uppnått full effekt.

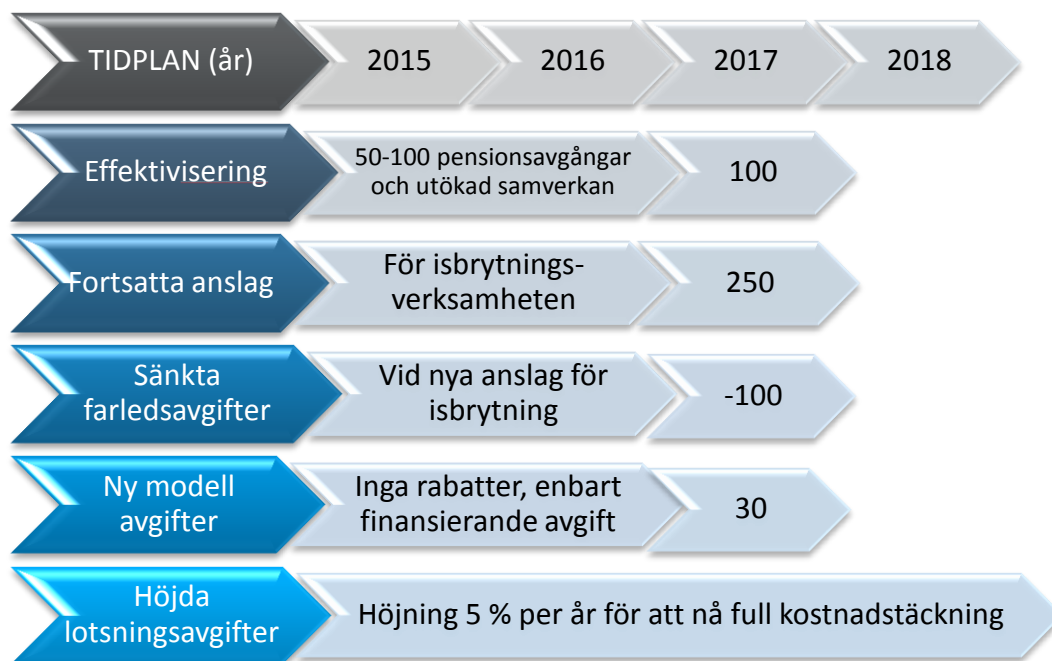
Vårt huvudscenario innebär att de särskilda anslagen för isbrytning och farledsverksamhet under 2014-2016 upphör 2017, vilket innebär att Sjöfartsverket måste vidta en kombination av olika åtgärder för att uppnå en ekonomi i balans, bland annat en maximal höjning av farledsavgifterna inom ramen för ekonomiska mål och restriktioner:



**Exklusive äskade anslag:**

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MILJ KR							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
<b>Intäkter</b>							
Farledsavgifter	939,8	895,0	895,0	1 045,0	1 057,0	1 069,1	1 081,4
Lotsavgifter	459,7	482,9	507,0	550,5	577,9	592,9	592,9
Anslag	550,6	550,6	550,6	250,6	250,6	250,6	250,6
Övriga intäkter	404,2	386,0	384,8	349,5	348,7	350,0	350,0
<b>Summa intäkter</b>	<b>2 354,3</b>	<b>2 314,5</b>	<b>2 337,4</b>	<b>2 195,6</b>	<b>2 234,2</b>	<b>2 262,6</b>	<b>2 274,9</b>
<b>Kostnader</b>							
Personalkostnader	-961,2	-866,1	-1 021,1	-1 008,6	-1 035,8	-1 061,7	-1 088,2
Övriga kostnader	-884,9	-975,2	-942,0	-880,2	-896,7	-896,7	-896,7
Avskrivningar	-162,2	-185,9	-199,4	-211,3	-216,6	-220,0	-223,0
<b>Summa kostnader</b>	<b>-2 008,3</b>	<b>-2 027,2</b>	<b>-2 162,5</b>	<b>-2 100,1</b>	<b>-2 149,1</b>	<b>-2 178,4</b>	<b>-2 207,9</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>346,0</b>	<b>287,3</b>	<b>174,9</b>	<b>95,5</b>	<b>85,1</b>	<b>84,2</b>	<b>67,0</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>							
Finansiella intäkter	2,2	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Nedskrivning av aktier i dotterbolag							
Finansiella kostnader	-11,0	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7
<b>Finansnetto</b>	<b>-8,8</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>337,2</b>	<b>255,1</b>	<b>142,7</b>	<b>63,3</b>	<b>52,9</b>	<b>52,0</b>	<b>34,8</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>							
Förändring av resultatutjämn.fond	-337,2	-255,1	-142,7	-32,4	-19,2	-14,6	0,0
<b>Resultat före skatt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>30,9</b>	<b>33,7</b>	<b>37,4</b>	<b>34,8</b>
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-6,8	-7,4	-8,2	-7,6
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24,1</b>	<b>26,3</b>	<b>29,2</b>	<b>27,1</b>

I ett alternativt scenario erhåller Sjöfartsverket äskade anslag för isbrytning och har därmed möjlighet att sänka farledsavgifterna. Följande bild och efterföljande tabell visar planerade åtgärder och prognosticerade resultat vid ett sådant scenario, och åtgärderna precisera närmare nedan:



**Inklusive äskade anslag:**

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MILJ KR							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
<b>Intäkter</b>							
Farledsavgifter	939,8	895,0	895,0	795,0	807,0	819,1	831,4
Lotsavgifter	459,7	482,9	507,0	550,5	577,9	592,9	592,9
Anslag	550,6	550,6	550,6	500,6	500,6	500,6	500,6
Övriga intäkter	404,2	386,0	384,8	349,5	348,7	350,0	350,0
<b>Summa intäkter</b>	<b>2 354,3</b>	<b>2 314,5</b>	<b>2 337,4</b>	<b>2 195,6</b>	<b>2 234,2</b>	<b>2 262,6</b>	<b>2 274,9</b>
<b>Kostnader</b>							
Personalkostnader	-961,2	-866,1	-1 021,1	-1 008,6	-1 035,8	-1 061,7	-1 088,2
Övriga kostnader	-884,9	-975,2	-942,0	-880,2	-896,7	-896,7	-896,7
Avskrivningar	-162,2	-185,9	-199,4	-211,3	-216,6	-220,0	-223,0
<b>Summa kostnader</b>	<b>-2 008,3</b>	<b>-2 027,2</b>	<b>-2 162,5</b>	<b>-2 100,1</b>	<b>-2 149,1</b>	<b>-2 178,4</b>	<b>-2 207,9</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>346,0</b>	<b>287,3</b>	<b>174,9</b>	<b>95,5</b>	<b>85,1</b>	<b>84,2</b>	<b>67,0</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>							
Finansiella intäkter	2,2	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Nedskrivning av aktier i dotterbolag							
Finansiella kostnader	-11,0	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7
<b>Finansnetto</b>	<b>-8,8</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>337,2</b>	<b>255,1</b>	<b>142,7</b>	<b>63,3</b>	<b>52,9</b>	<b>52,0</b>	<b>34,8</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>							
Förändring av resultatutjämn.fond	-337,2	-255,1	-142,7	-32,4	-19,2	-14,6	0,0
<b>Resultat före skatt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>30,9</b>	<b>33,7</b>	<b>37,4</b>	<b>34,8</b>
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-6,8	-7,4	-8,2	-7,6
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24,1</b>	<b>26,3</b>	<b>29,2</b>	<b>27,1</b>

➤ **Effektivisering**

- Under perioden 2010-2014 har myndigheten genomfört en effektivisering motsvarande ca 100 Mkr. Under åren 2016-2018 kommer stort fokus att ligga på att identifiera ytterligare effektiviseringspotential i samtliga verksamheter, och driva ett förbättringsarbete i synnerhet genom ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder
- Sjöfartsverket har redan väl utvecklade samarbeten med andra myndigheter som t.ex. Trafikverket och Försvarsmakten likväl som med myndigheter i Finland och Danmark. För närvarande pågår en översyn tillsammans med Kustbevakningen och Försvarsmakten i syfte att hitta effektiviseringar genom samarbeten inom lokaler och infrastruktur samt rederifunktionerna. Sjöfartsverket har dessutom identifierat en stor potential i samarbeten mellan myndigheternas operativa verksamheter.
- Genom naturliga pensionsavgångar och utökad samverkan med våra samarbetsparter i operativa verksamheter (bl.a. isbrytning med Kustbevakningen, "det goda anlöpet", sjöövervakning, partnerskap och kombitjänster) kommer Sjöfartsverket under planperioden att nå en effektiviseringsgrad som motsvarar 100 Mkr.

➤ **Anslagsfinansiering för isbrytningsverksamheten**

- Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver frågan om att isbrytning till sjöss ska likställas med vinterväghållning i land. Sett till strategisk samhällsnytta är Sjöfartsverkets mål att isbrytning från och med 2017 fullt ut finansieras med anslagsmedel, ett belopp motsvarande 250 Mkr per år. Det innebär i sin tur att Sjöfartsverket får ett ekonomiskt utrymme att sänka farledsavgifterna med motsvarande 100 Mkr.

➤ **En långsiktigt hållbar avgiftsmodell**

- Sjöfartsverket vill stödja en utveckling mot hållbar sjöfart och stärka konkurrenskraften för svensk industri och sjöfartsnäring samtidigt som vi säkrar vår egen grundfinansiering. Sjöfartsverket kommer därför den 1 januari 2017 att införa en ny avgiftsmodell som ska vara anpassad till förändrade krav samt nationella och regionala strukturförändringar. Inriktningen är bland annat att minska antalet rabatter och befrielser i syfte att skapa en enkel och mer rättvis modell, något som skulle öka intäkterna med över 30 Mkr. Vidare kommer myndigheten inom ramen för detta arbete att utreda vilka möjligheter som finns att genom



ekonomiska styrmedel minska sjöfartens miljöpåverkan. Nya styrmedel får dock inte utformas så att intäkterna från farledsavgifterna minskar.

- En årlig indexreglering av farledsavgifterna baserad på max av nettoprisindex (NPI) 2004 kommer att övervägas.
- Lotsningsavgifterna kommer att fortsatt höjas med 5 procent årligen i syfte att öka graden av kostnadstäckning för verksamheten.

Övriga åtgärder som Sjöfartsverket kommer att prioritera i målbilden 2020 är följande:

➤ **Utveckling av lokala kollektivavtal**

- Sjöfartsverket säkerställer genom en långsiktig kompetensförsörjningsstrategi den kompetens som krävs för att vi även i framtiden ska klara vårt uppdrag. Ett led i detta arbete är att se över verksamheternas arbetstidsavtal. Trots en hög grad av flexibilitet i dagens avtal finns det möjlighet för oss att förenkla och anpassa dessa ytterligare. Vi ska sikta mot att tillvarata våra kompetenser inom flera områden och skapa en arbetsmiljö som värnar vår kärnkompetens på lång sikt.

➤ **Behovsanalys av omfattande investeringar**

- En strategisk fartygsplan har tagits fram som preciserar investeringsbehov fram till 2035; under perioden fram till 2020 beräknar Sjöfartsverket att det krävs 120 Mkr för nybyggnation av fartyg.
- Planeringen för att ersätta de befintliga isbrytarna med en ny isbrytarflotta under åren 2021-2030 har påbörjats. Tillsammans med Finland utreds möjligheten för ett gemensamt ägande av isbrytare genom ett samförståndsavtal mellan våra båda länder.
- I övrigt finns ett behov av stora investeringar i våra tekniska system; plattformbyten och förnyring av den tekniska infrastrukturen, åtgärder för att livstidsförlänga Trollhätte kanal, samt utbyte av slussportarna i Södertälje som en del i utbyggnaden av Södertälje sluss och Mälarfarterna.
- Totalt uppgår planerade investeringar under perioden 2015-2018 till 998 Mkr.

➤ **Forsknings- och Innovationsinsatser**

- Sjöfartsverket ökar genom sin stab för forskning och innovation fokus på insatser inom forskning, utveckling, innovationer och demonstration som bidrar till en effektivare, säkrare och miljömässigt mer hållbar sjöfart.

- Genom FoI-verksamheten har Sjöfartsverket varit framgångsrikt i att tillsammans med berörda aktörer initiera insatser till nytta för såväl industri som samhället i stort, något som illustreras i nedanstående matris. Under perioden 2012-2015 har Sjöfartsverket erhållit cirka 81 Mkr i EU-finansiering. Detta är ett arbete som kommer att fortsätta under planperioden med inriktningen att vår kärnverksamhet aktivt tar del av och utvecklas med hjälp av extern finansiering.

<b>Projektnamn</b>	<b>Utfall intäkter 2012, 2013</b>	<b>Beräknade intäkter 2014</b>	<b>Beräknade intäkter 2015</b>	<b>Kommentar</b>
<b>NILS</b> (Nytt ledningssystem för SAR)		6 192 450,00	5 529 650,00	EU TEN-T
<b>WINMOS</b> (Winter Motorways of the Seas)		7 121 850,00	27 242 000,00	EU TEN-T
<b>MONALISA 1</b> <b>Sjömätning</b>	34 918 456			EU TEN-T
<b>Summa</b>	<b>34 918 456,00</b>	<b>13 314 300,00</b>	<b>32 771 650,00</b>	

## 3. Sjöfartsverkets huvudprocesser

### 3.1 Tillhandahålla farleder

Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen anpassa farledssystemet efter nya trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen, i första hand för att möta basindustrins, utrikeshandelns och övriga samhällets behov, men även andra sjöfarares.

#### **MÅL 2016-2018**

- Kapacitetshöjande åtgärder i farledsnätet tillgodoser sjöfartens ändrade trafikmönster och nautiska behov
- Utmärkningen av farleder är anpassad fullt ut till de behov som finns hos morgondagens trafik
- Ny teknik har skapat förutsättningar för behovsanpassning av restriktioner i farlederna
- Alla stödsystem för positionering och kommunikation är förnyade och framtidssäkrade

#### **ANALYS**

**Större fartyg och investeringar i farleder.** För farledernas utformning, utmärkning och underhållskostnader spelar förändringar på fartygsstorlekar och ändrade trafikmönster större roll än antal anlöp. Nybeställningar av fartyg drivs av kraven på ökad energieffektivitet och ändrade regler för både svavelinnehåll i fartygsbränsle och utsläpp av kväveoxider. Vi kan redan idag se att fartygsstorlekarna växer; en utveckling som ställer krav på kapacitetshöjande åtgärder i farledsnätet.

Införandet av de nya svavelreglerna innebär att konkurrensmöjligheten för svensk basindustri påverkas genom höjda transportkostnader för det fartygsburna godset. Att skapa möjligheter att ta in större fartyg till svenska hamnar lindrar de negativa effekterna av dessa regler. För sjöfarten är stordrift en förutsättning för lönsamhet och god energihushållning, vilket sannolikt kommer att bidra till ökade fartygsstorlekar och därmed kapacitetsbrister i våra nuvarande farleder.

Var åtgärder behöver vidtas beror på hur industrin och handeln utvecklas. Även investeringar i landinfrastruktur som exempelvis hamnar och en ny fast förbindelse över Fehmarn-Bält kan komma att påverka vissa trafikmönster i Skandinavien. Ett annat exempel är Förbifart Stockholm som påverkar åtgärdsbehovet i farlederna temporärt eftersom vägnätet ska avlastas och bergmassorna från projektet ska tas ut från Stockholm sjövägen.

**Inre vattenvägar.** En faktor som bedöms kunna påverka åtgärdsbehovet i farledsnätet är Sveriges införande av regelverket för inre vattenvägar. Regelverket är färdigt och omfattar främst Vänern- och Mälarsjöfarten och det är i dagsläget osäkert vilket genomslag bestämmelserna får. De nya möjligheterna att använda enklare tonnage kan komma att medföra ökade och ändrade krav på sjömätning samt utmärkning och modernisering av vissa delar av farledsnätet, men bedömningen är att det initialt inte kommer medföra några större förändringsåtgärder i närtid.

**Renovering och underhåll.** Ett antal av Sjöfartsverkets anläggningar närmar sig slutet på sin tekniska livslängd. Omfattande investeringar krävs i Trollhätte kanal för att säkerställa driften efter 2030. Underhållsåtgärder krävs likaså i Falsterbokanalerna och på många av våra utsjöfyror.

**Teknikutveckling och modernisering.** Flera av de arbetsfartyg som används för underhåll av farledsnätet närmar sig slutet på sin tekniska livslängd. Den teknik som krävs i farlederna måste styra moderniseringen av fartygen, och den utvecklingen ska vara tydligt formulerad i myndighetens tekniska strategi.

**Identifierade åtgärder.** Regeringen har i den nationella planen för transportsystem 2014-2025 beslutat om ett genomförande av farledsåtgärder i Gävle (slutförda sommaren 2014) och Södertälje kanal/sluss samt Mälarfarterna (beräknas vara slutförda år 2018). Därutöver har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att – inför kommande planrevidering – utreda ytterligare sjöfartsåtgärder i farlederna till Luleå, Hargshamn, Södertälje-Landsort, Horsstensleden, och Trollhätte kanal/Göta älv.

## ***STRATEGIER 2016-2018***

**Översyn strategiska farleder.** Vi fokuserar på att dels fortsätta minska kostnaderna för utmärkning av farleder som inte används av den betalande sjöfarten, dels se över vilka farleder som inte behövs. Med modern djupdata skapas förutsättningar att fastställa farledsbredder med en dynamisk farledsyta. Arbetet kommer att inledas i Vänern.

**Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.** Vi anpassar oss till strukturella förändringar och de behov som uppmärksammas inom sjöfarten. Vi arbetar för att nödvändiga infrastrukturprojekt för sjöfarten finns med i kommande nationella planer för infrastruktur och genomför redan beslutade farledsåtgärder finansierade genom Trafikverket i enlighet med den nationella planen.

**Teknikutveckling.** Vi vidareutvecklar och säkerställer en kostnadseffektiv och modern teknikplattform som bygger på modulära lösningar och virtuella IT-miljöer med hög tillgänglighet och stor flexibilitet. De system som behövs för säker positionering utvecklas i enlighet med Sjöfartsverkets tekniska strategi och bygger på samarbete med lantmäteriet och nya metoder för landbaserad radionavigering.

**Effektivisering.** Genom att öka samarbetet med framför allt andra offentliga aktörer inom farledshållning skapar vi stordriftsfördelar och synergier. Vår farledsverksamhet blir en självklar samarbetspartner inom projektering, etablering samt underhåll och service av sjösäkerhetsanordningar.

**Inre vattenvägar.** Sjöfartsverket stödjer utvecklingen av sjöfart på inre vattenvägar som ett femte trafikslag i syfte att avlasta befintlig landinfrastruktur. I samarbete med berörda aktörer och inom ramen för prioriteringar på nationell såväl som på internationell nivå främjar Sjöfartsverket arbetet med intermodala transporter i ett led att underlätta utvecklingen av hållbara logistiklösningar.

### **INVESTERINGSBEHOV**

Från 2010 kan omfattande och strategiska farledsprojekt ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur och därmed bli föremål för finansiering via Trafikverkets anslag. Pågående åtgärder är bland annat Södertälje sluss och Mälarfalleden. Dessutom föreslår Sjöfartsverket ett antal projekt till åtgärdsplaneringen för nationella planen för åren 2014-2025. Det gäller bland annat säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i falleden till Luleå Hamn, Hargshamn, Södertälje-Landsort, Horsstensleden och Trollhätte kanal/Göta älv. Då genomförandet av dessa projekt förutsätter att de ingår i den nationella planen och därmed anslagsfinansieras ingår de inte i Sjöfartsverkets investeringsplan.

Det totala investeringsbehov som belastar Sjöfartsverkets investeringsbudget beräknas under åren 2016-2018 uppgå till knappt 300 Mkr, varav 200 Mkr avser nya slussportar i Södertälje. Planen omfattar även bland annat investeringar i arbetsfartyg, åtgärder för att modernisera DGPS-nätet, farledsutmärkningen och skyddsledverk i Trollhätte kanal.

<b>Farleder, tkr</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
Södertälje kanal	0	0	100	100 100	100 100
Trollhätte kanal	6 300	3 300	3 950	16 900	20 300
Farledsförbättringar och mindre kanaler	4 451	0	100	100	100
Farledsstationer	0	80	0	0	0
Fast utmärkning	4 494	7 216	5 500	5 000	5 500
Flytande utmärkning	4 837	3 045	2 500	2 500	3 000
Arbetsfartyg	16 554	18 500	19 000	700	0
Övrigt	41 573	8 303	5 100	5 100	3 000
<b>Summa farleder</b>	<b>78 209</b>	<b>40 444</b>	<b>36 250</b>	<b>130 400</b>	<b>132 000</b>

## RESULTATPROGNOS

Intäkterna i farledsverksamheten utgörs till övervägande del av uppdragsintäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg, samt uthyrning av fastigheter. Eventuella reavinster är inte prognostiserade för åren 2016-2018. I syfte att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket ökar anslagstilldelningen med 300 Mkr per år under åren 2014-2016 varav 100 Mkr har fördelats till farledsverksamhet. Intäkterna och kostnaderna förväntas kvarstå på en relativt oförändrad nivå under hela perioden.

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2016	Prognos 2017	Prognos 2018
Anslag	177 203	177 203	177 203	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	43 473	43 296	41 069	52 535	52 535
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>220 676</b>	<b>220 499</b>	<b>218 272</b>	<b>129 738</b>	<b>129 738</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-112 607	-117 150	-120 697	-123 715	-126 807
Övriga externa kostnader	-93 029	-95 304	-91 245	-83 827	-87 027
Avskrivningar	-58 837	-64 952	-64 156	-65 556	-64 823
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-264 473</b>	<b>-277 406</b>	<b>-276 098</b>	<b>-273 098</b>	<b>-278 657</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-43 797</b>	<b>-56 907</b>	<b>-57 826</b>	<b>-143 360</b>	<b>-148 919</b>
Indirekta rörelseintäkter	6 236	6 417	6 439	6 439	6 263
Indirekta rörelsekostnader	-49 500	-35 737	-65 430	-55 450	-56 455
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-87 061</b>	<b>-86 227</b>	<b>-116 817</b>	<b>-192 371</b>	<b>-199 111</b>

### 3.2 Leverera lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens med lokal kunskap och hög tillgänglighet. Vårt uppdrag är att planera och utföra lotsningar på effektivast möjliga sätt i syfte att öka sjösäkerheten och tillgängligheten för sjöfarten samtidigt som såväl vår egen som sjöfartens påverkan på den marina miljön minimeras.

#### MÅL 2016-2018

- Vi har välutvecklade och efterfrågade nautiska tjänster, inom bland annat öppensjölotsning och simuleringstjänst
- Med avancerad teknik och samarbete med Transportstyrelsen bidrar vi till ökad sjösäkerhet
- Samarbete i våra trafikcentraler bidrar till ökad kundnytta
- Vi har en modern lotsutbildning som med bibehållen kvalitet förkortar tiden till färdigutbildad lots

## ***ANALYS***

**Påverkan utifrån.** Efterfrågan på lotsning påverkas av förändringarna av trafikflöden och sammansättningen av flottan som anlöper svenska hamnar. Även en stegvis övergång till större fartyg påverkar antalen anlöp och därmed såväl efterfrågan på lots som lotsens utbildning.

**Förändrade förutsättningar.** Moderna fartyg med bland annat ny besättningskonstellation trafikerar farleder med modern utmärkning och sjömätning utan att förutsättningarna för lotsplikten har följt med i utvecklingen. Ytterst handlar lotsning om sjösäkerhet och att skydda våra hav och kuster eftersom fartygsolyckor skadar både människa och miljö. Behov finns att göra en genomgående analys och översyn av lotsplikten och de kriterier som styr denna.

**Miljöhänsyn.** Vår verksamhet påverkar miljön på många sätt, främst genom energiförbrukning i form av drivmedel och el samt luftburna utsläpp. I vår strävan att på längre sikt uppnå en klimatneutral sjöfart följer vi utvecklingen inom området. Långsiktiga investeringar krävs för att vi ska nå våra miljömål. Genom effektiv planering av lotsningsuppdragen kan antalet transporter både på land och till sjöss minska, vilket leder till minskade utsläpp. Vidare kan själva transportmedlet, dvs. lotsbåten eller bilen, effektiviseras ur miljöhänsyn. Detta sker genom t.ex. alternativa energikällor som miljövänligare bränsle eller minskning av energiåtgång vid kaj.

## ***STRATEGIER 2016-2018***

**Behovsanpassad lotsning.** Efterfrågan på våra lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Vi fortsätter att anpassa oss efter aktuella gods- och trafikflöden kombinerat med ett ökat samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Vidare fortsätter vi arbetet med att se över och utveckla tjänsteutbudet i syfte att skapa synergier inom hela verksamheten.

**Myndighetssamarbete.** Sjöfartsverket skapar tillsammans med Transportstyrelsen en mer riskbaserad lotsplikt i vilken vi tar hänsyn till fartygens utrustning, farledernas beskaffenhet och besättningens kunskap, där fokus är att upprätthålla en hög säkerhet i de svenska farvattnen.

**Samutnyttjande och samverkan över sundet.** Med ett nytt arbetsätt och gemensam insats med VTS-funktionen effektiviseras Trafikcentralerna. Resursbehovet för operatörer säkerställs efter en översyn som täcker in såväl trafikbild och risknivå som ändrade transportmönster och utökad samverkan med Danmark. Det samarbete med Danmark som redan etablerats för lotsning i Öresundsregionen utökas under planperioden.

**Investera för miljön.** Att planera den dagliga lotsningsverksamheten på effektivaste sätt ger en stor miljöbesparing. Lotsplaneringen ska ges rätt verktyg för att kunna utföra detta på bästa sätt. Vår lotsbåtflotta behöver moderniseras. Detta kommer att kräva både finansiering och mycket arbete, vilket förutsätter långsiktiga investeringar samt ett samarbete med experter och leverantörer inom området. För att underlätta detta söker vi extern delfinansiering.

Vi visar medvetet hänsyn i erosions-känsliga farledsavsnitt, bland annat genom anpassad fart. Vi arbetar också för att möjliggöra framtida miljölotsningar i syfte att leda sjöfarten bästa väg för att minska miljöbelastningen.

**Lotsning för framtiden.** Vi ansvarar för lotsutbildningen och ser ett behov av att korta tiden fram till styrsedel med bibehållen kvalitet. Ett utökat samarbete med utbildningsinstitutionerna eftersträvas, med aktivt deltagande tidigt i utbildningen samt utökad tid i simulator. Vi är i framkant inom den tekniska utvecklingen och har verktyg som möjliggör en säker och hållbar lotsningsverksamhet.

### **INVESTERINGSBEHOV**

För åren 2016-2018 beräknas investeringsbehovet uppgå till 128 Mkr varav 121 Mkr avser investeringar i nya lotsbåtar och resterande del investeringar i lotsstationerna.

<b>Lotsning, tkr</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
Lotsstationer	943	2 330	2 900	2 000	2 000
Lotsbåtar	38 090	24 210	54 100	25 300	41 300
<b>Summa lotsning</b>	<b>39 033</b>	<b>26 540</b>	<b>57 000</b>	<b>27 300</b>	<b>43 300</b>

### **RESULTATPROGNOS**

Mellan åren 2010 och 2013 sjönk antalet lotsningar med drygt 15 procent som en följd av strukturella förändringar och lågkonjunktur. Antalet lotsningar ökade dock under 2014 med knappt en procent jämfört med året innan och uppgick därmed till knappt 32 600 lotsningar. Prognosen för antal lotsningar under åren 2016-2018 beräknas uppgå till cirka 33 000 lotsningar årligen. I planen ingår en höjning av lotsavgifterna med i genomsnitt fem procent per år under perioden. I samband med ikraftträdande av en ny avgiftsmodell 1 januari 2017 är inriktningen bland annat att minska antalet avgiftsreduktioner och befrielser i syfte att skapa en enkel och mer rättvis modell, något som skulle öka lotsintäkterna med 15 Mkr under perioden. Därmed ökar den totala kostnadstäckningen från 75 procent 2014 till 91 procent 2018 medan full kostnadstäckning avseende direkta kostnader uppnås vid slutet av perioden.



<b>Resultaträkning Lotsning, tkr</b>					
<b>Rörelsens intäkter</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	459 692	482 900	507 000	550 500	577 900
Övriga externa intäkter	9 975	8 368	4 750	7 500	7 500
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>469 667</b>	<b>491 268</b>	<b>511 750</b>	<b>558 000</b>	<b>585 400</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-420 743	-412 649	-418 028	-407 619	-417 809
Övriga externa kostnader	-87 616	-89 656	-87 808	-83 957	-83 957
Avskrivningar	-25 358	-21 927	-26 227	-32 802	-36 032
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-533 717</b>	<b>-524 232</b>	<b>-532 063</b>	<b>-524 378</b>	<b>-537 798</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-64 050</b>	<b>-32 964</b>	<b>-20 314</b>	<b>33 622</b>	<b>47 602</b>
Indirekta rörelseintäkter	13 465	13 856	13 902	13 902	13 522
Indirekta rörelsekostnader	-106 875	-77 160	-141 269	-119 721	-121 892
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-157 460</b>	<b>-96 268</b>	<b>-147 681</b>	<b>-72 197</b>	<b>-60 768</b>

### 3.3 Möjliggöra vintersjöfart

Svensk industri och handel är beroende av att sjöfarten fungerar året runt.

Sjöfartsverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även vintertid och att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå.

#### **MÅL 2016-2018**

- Fartyg lämpade för vintersjöfart erbjuds oavsett vintrarnas svårighetsgrad isbrytarassistans utanför skyddade farvatten.
- Isbrytningsverksamheten anslagsfinansieras fullt ut
- Samarbetet med Finland och övriga Östersjöstater fortsätter att utvecklas och skapar tydliga effektivitetsvinster.
- Tillgång till nödvändiga isbrytarresurser har säkerställts genom samverkan såväl nationellt som internationellt.

#### **ANALYS**

**Ökad vintersjöfart på Bottniska viken.** Utskeppningen av järnmalm från Luleå förväntas att fördubblas till 2018 för att nå maximum 2020. Projektet med kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder för utökade malmtransporter via Luleå hamn har inletts och isbrytarkapaciteten behöver anpassas efter behov.

Transportbehovet i övrigt förväntas inte förändras signifikant. Men generellt förväntas en övergång till större tonnage vilket ställer andra krav på isbrytarresurserna.

**Vintersjöfart på inre vattenvägar.** Sjöfartsverket har i olika omfattning ansvar för vintersjöfarten på våra inre vattenvägar. Ett införande av regelverk för inre vattenvägar kan komma att ställa krav på fler isbrytningsresurser.

**Nya miljöregler.** De internationella reglerna om energieffektivitet på nytt tonnage och de ökande bränslekostnaderna innebär att den isgående förmågan hos handelstonnaget förväntas bli sämre på sikt eftersom fartygen inte kommer att kunna utrustas med tillräcklig maskinstyrka för gång i is. Detta innebär att kapaciteten på isbrytarresurserna behöver öka om nuvarande fartygsflöde genom isfarvatten ska upprätthållas.

**Samverkan i Östersjön.** Den svenska isbrytarflottan är idag anpassad för en gemensam finsk-svensk isbrytningsverksamhet där de totala resurserna ska täcka behovet för båda länderna under normala isvintrar. Under strängare vintrar är isbrytningen beroende av balanserande resurser. De ordinarie isbrytarna behöver då till viss del omfördelas till områden i södra Östersjön och på Västkusten för att assistera sjöfarten till de strategiska hamnarna i dessa områden och till inloppen i Östersjön. Avsaknaden av danska havsgående isbrytarresurser kan komma att påverka vintersjöfarten negativt i hela Östersjön under stränga isvintrar.

### ***STRATEGIER 2016-2018***

**Anslagsfinansiering.** Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver frågan att vinterväghållning till sjöss likställs med sådan i land. Sett till strategisk samhällsnytta är Sjöfartsverkets mål att isbrytning från och med 2017 fullt ut finansieras med anslagsmedel, ett belopp motsvarande 250 Mkr per år.

**Effektivisera efter behov.** Tillsammans med Finland samutnyttjar vi resurserna för att täcka näringsens behov av isbrytning. Med en förväntad förändring av handelssjöfartens mönster i Bottniska viken såsom förändrad storlek på handelstonnaget och nya miljöregler påbörjas planeringen för ersättning av ålderstigna isbrytningsresurser inom perioden. Denna planering genomförs tillsammans med Finland och innefattar en utredning kring möjligheten för ett gemensamt ägande av isbrytare genom ett samförståndsavtal mellan länderna.

**Samverkan.** Sjöfartsverket verkar för ett samnyttjande av lämpliga isbrytande resurser inom staten. Exempelvis genom att utnyttja Kustbevakningens större fartyg som balanserande resurser i Östersjön och på Västkusten. Ett utvecklat samarbetet med Östersjöstaterna bidrar till att lösa problemet med avsaknaden av större isbrytningsresurser i södra Östersjön.

**Extern verksamhet.** Kostnaden för vintersjöfarten till de svenska hamnarna blir lägre om isbrytarna hyrs ut då de inte behövs i det finsk-svenska vintersjöfartssystemet. Isbrytarnas roll som unika resurser för forskning i arktiska farvatten är t.ex. väl befast.

## INVESTERINGSBEHOV

För åren 2016-2018 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 57 Mkr som i huvudsak avser livstidsförlängning och tekniska lösningar för bränslebesparing för isbrytare.

Isbrytning, tkr	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2016	Prognos 2017	Prognos 2018
Fartyg	10 976	24 950	34 200	11 000	11 500
<b>Summa isbrytning</b>	<b>10 976</b>	<b>24 950</b>	<b>34 200</b>	<b>11 000</b>	<b>11 500</b>

## RESULTATPROGNOS

Isbrytningen finansieras till övervägande del via farledsavgifterna. I syfte att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket ökar anslagstilldelningen med 300 Mkr per år under åren 2014-2016 varav 200 Mkr har fördelats till isbrytningsverksamheten. Från och med 2017 verkar Sjöfartsverket för full konkurrensneutralitet mellan olika transportslag och driver frågan att vinterväghållning till sjöss fullt ut finansieras med anslagsmedel, ett belopp motsvarande 250 Mkr per år. Av de övriga externa intäkterna avser merparten uthyrning av isbrytare under tider då de inte används för isbrytning. Efterfrågan av isbrytarna till olika uppdrag har ökat under senare år och bedöms fortsätta öka. Möjligheten till ökade intäkter bedöms därmed som god. I resultatprognosen har dock inga ytterligare tillkommande intäkter räknats in. De minskade intäkterna 2017 beror på att ett samarbetsavtal med Finland löper ut. Kostnaderna varierar med isutbredningen. Prognoserna utgår från den nivå som är den vanligast förekommande.

Resultaträkning Isbrytning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2016	Prognos 2017	Prognos 2018
Anslag	200 000	200 000	200 000	250 000	250 000
Övriga externa intäkter	96 180	98 628	95 628	44 451	44 451
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>296 180</b>	<b>298 628</b>	<b>295 628</b>	<b>294 451</b>	<b>294 451</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-5 035	-10 043	-11 056	-6 069	-5 880
Övriga externa kostnader	-278 779	-326 617	-324 617	-325 417	-339 417
Avskrivningar	-32 327	-33 223	-31 557	-33 958	-36 353
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-316 141</b>	<b>-369 883</b>	<b>-367 230</b>	<b>-365 444</b>	<b>-381 650</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-19 961</b>	<b>-71 255</b>	<b>-71 602</b>	<b>-70 993</b>	<b>-87 199</b>
Indirekta rörelseintäkter	142	146	146	146	142
Indirekta rörelsekostnader	-1 125	-812	-1 487	-1 260	-1 283
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-20 944</b>	<b>-71 921</b>	<b>-72 943</b>	<b>-72 107</b>	<b>-88 340</b>

### 3.4 Leverera sjötrafikinformation

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

#### **MÅL 2016-2018**

- Vi har en öppen och internationellt ackrediterad VTS-utbildning för kommande trafikoperatörer och sjöbefäl i Kalmar och Göteborg.
- Våra trafikcentraler effektiviseras genom bemanning efter behov
- Modellen för "Det goda anlöpet" som utvecklats i Göteborg tillämpas i fler svenska hamnar
- Ett tekniskt samarbete i sjöövervakning har inletts med berörda myndigheter nationellt.
- Anmälningssportalen Maritime Single Window bidrar till minskade ledtider och ökad kundnytta i en effektivare anlöpsprocess

#### **ANALYS**

**Större fartyg.** Den svaga tillväxten i ekonomin kommer sannolikt inte att öka antalet anlöp till Sverige i det korta perspektivet. Trenden med större fartyg fortsätter dock genom hela transportkedjan. En sådan trend ställer nya krav på både farledssystem, trafikövervakning och hamninfrastruktur då riskfaktorer som beror på fartygens storlek kommer att öka samtidigt som riskfrekvensen minskar i någon grad.

**Utvecklingen rusar.** Det som driver utvecklingen idag är dels möjligheter som en ökad teknisk mobilitet ger med mer kontorsoberoende management av transporttjänster, dels de ständigt ökande kraven på snabbhet och relevans i informationsutbytet mellan land och sjöfunktioner. Stimulansåtgärder för mer intelligenta transportflöden kommer att bredda och skärpa kraven på nautiska nättjänster där tidsoptimering av anlöp ska vägas mot mer utvecklade regelverk för ökat miljöskydd. Informationsflödet kommer inte längre att vara koncentrerat till enskilda fartygsanlöp. Information om "hela fartygsresan" görs öppen och tillgänglig så att både kommersiella, miljöstyrda och säkerhetsmässiga intressen kan använda samma informationsmängd med urval för olika syften.

**Teknikkrav och matchande regelverk.** Högre krav på snabb åtkomst, redundans, spår- och repeterbarhet av all slags sjöfartsnära information ställer motsvarande systemkrav på den tekniska miljön. En centralisering av informationstekniska plattformar och utvecklade supportfunktioner är en förutsättning som måste uppfyllas för att kunna

möta den on-line-värld som nu är här. En matchning av regelverken, i den allt snabbare informationsmiljön och i det spektrum av tekniska möjligheter som öppnar sig, kommer att behöva genomföras av de internationella organisationerna IALA, IHO och IMO i samverkan.

**Rättslig tyngd.** VTS-begreppet, som numera etablerats och accepterats såväl globalt som nationellt, kan som funktion växa och bli ännu effektivare genom att IMO:s resolution A 857 om riktlinjer för sjötrafikinformation fullt ut implementeras i svensk lagstiftning genom en ny förordning och föreskrift.

### ***STRATEGIER 2016-2018***

**GotApp en testplattform.** Det nära samarbetet med Göteborgs Hamn AB vidareutvecklas. GotApp ges en koordinerande roll för att trafikflödet in och ut från hamnen förbättras och kvalitetssäkras. Processtyrningen utvecklas och GotApp utgör en plattform för ett liknande samarbete med Stockholms Hamnar under planperioden.

**Moderna system.** Vi investerar i nya tekniska system, bland annat för VTS-funktionen. Nytt VTS-system och nya kommunikationslösningar banar väg för effektiv informationsdelning av exempelvis navigationsvarningar och felrapporteringar. Med centraliserad teknik ökar tillgänglighet och redundans. Information kan delas säkert med aktörerna i den maritima sektorn via överenskomna datastrukturer och modeller samt med snabbast tillgängliga överföringskanaler.

**Affärsverksamhet med fokus på samnyttjande.** Med ett nytt arbetssätt där nuvarande dygnetruntfunktioner görs mer integrerade effektiviseras trafikcentralerna. Resursbehovet för operatörer säkerställs efter en översyn som täcker in såväl trafikbild och risknivå som ändrade transportmönster.

**Förenklad administration för sjöfarten.** Trafikcentralen i Södertälje blir med sin Sweden Traffic-funktion nationell kontaktpunkt för Maritime Singel Window, dit ett fartygs uppgifter inför en ankomst till eller avgång från en hamn ska lämnas. Här skapas återigen förutsättningar för en förbättrad anlöpsprocess där hamnssystem, övervakningssystem, affärssystem och verktyg för processtyrning kan verka tillsammans genom effektiv informationsdelning.

**Internationellt fokus.** En tydlig inriktning finns i det internationella arbetet med fokus på kommittéarbetet i den internationella branschorganisationen IALA, där vi kan påverka utvecklingen i rekommendationer och riktlinjer som produceras på VTS-området globalt. Vi ska säkra en kontinuitet av representation i VTS-kommittén och dess underliggande arbetsgrupper avseende operativt arbete, utbildning och teknik.

**Söker lagstöd.** Att söka få ett tydligt lagstöd i form av en förordning för VTS-verksamheten är en viktig strategisk inriktning. Den ska reglera ansvar och krav för

utförande och tillsyn av VTS och sjötrafikinformationstjänsten; en omfattande tjänst som utvecklats snabbt de senaste åren med allt högre krav på utförande.

**Gemensam infrastruktur.** Ett nationellt tekniskt samarbete i sjöövervakningsfrågor har inletts med berörda myndigheter. Synergier och resursbehov identifieras i syfte att effektivisera och skapa förutsättningar för en hållbar nationell sjöövervakning med en gemensam sjölägesbild för såväl militära, rättsliga, säkerhetsmässiga och kommersiella syften.

### **INVESTERINGSBEHOV**

För åren 2016-2018 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 65 Mkr som i huvudsak avser investeringar i ett nytt VTS-system och kommunikationslösningar samt radarsiter.

<b>Sjötrafikinformation, tkr</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
VTS-system	1 793	8 515	21 000	22 000	22 000
<b>Summa sjötrafikinformation</b>	<b>1 793</b>	<b>8 515</b>	<b>21 000</b>	<b>22 000</b>	<b>22 000</b>

### **RESULTATPROGNOS**

Resultatet för åren 2016-2018 förväntas kvarstå på en relativt konstant nivå. Intäkterna utgörs i huvudsak av lokalhyror från informationscentralen i Malmö som drivs i samarbete med Søværnets Operative Kommando i Danmark samt externa uppdrag. Framtida affärsutveckling inom verksamhetsområdet kan innebära att nya intäktsområden uppstår inom Port Operation-tjänster, tillfälliga övervakningsuppdrag och utbildning. Verksamheten är relativt statisk i volym och påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

<b>Resultaträkning Sjötrafikinformation, tkr</b>					
	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Anslag	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	1 855	2 281	2 200	3 900	3 900
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>1 855</b>	<b>2 281</b>	<b>2 200</b>	<b>3 900</b>	<b>3 900</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-28 418	-32 424	-33 663	-33 309	-34 143
Övriga externa kostnader	-7 600	-7 254	-7 346	-6 545	-6 545
Avskrivningar	-4 652	-4 407	-6 550	-6 571	-6 571
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-40 670</b>	<b>-44 085</b>	<b>-47 559</b>	<b>-46 425</b>	<b>-47 259</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-38 815</b>	<b>-41 804</b>	<b>-45 359</b>	<b>-42 525</b>	<b>-43 359</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 417	1 459	1 463	1 463	1 423
Indirekta rörelsekostnader	-11 250	-8 122	-14 870	-12 602	-12 831

Rörelseresultat	-48 648	-48 467	-58 766	-53 664	-54 767
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------

### 3.5 Leverera sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa beskrivningen av sjövägarna för kommersiell sjöfart och samtidigt beakta fiske- och fritidsbåttrafikens behov. Det sker genom att vi ger ut sjökort, båtsportskort och publikationer. Vår sjömätning sker i prioriterade farleder, inklusive anslutande farvatten, i enlighet med internationella standarder.

#### **MÅL 2016-2018**

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används av kommersiell sjöfart sjömätts i enlighet med Östersjöländernas överenskommelse inom ramen för HELCOM. En förutsättning är extern delfinansiering.
- Vi har en geografiskt heltäckande djupdatabas som möter samhällets behov och är harmoniserad med Lantmäteriets höjddatabas.
- Våra geodatatjänster är utvecklade och vår nautiska tilläggsinformation finns i ett standardiserat format.
- Sjöfartsverket är nationell samordnare av sjögeografisk information.

#### **ANALYS**

**Ökad efterfrågan.** Användningen och efterfrågan på sjögeografisk information ökar alltmer i samhället och används också i större omfattning för havsmiljöfrågor, havsplanering och för att hantera klimatförändringarna. Detta gäller framför allt för de grunda kustzonområdena där modern sjömätning ofta saknas. Vad gäller sjökort ökar antalet användare av elektroniska sjökort (ENC) till stor del på grund av IMO:s krav på införande av ECDIS (en standard för elektroniska sjökort) senast 2018.

**Höga kvalitetskrav.** Vi ser ett ökande behov av att sjömäta områden utanför farlederna som trafikeras av handelssjöfarten. Dessa områden motsvarar ca 25 procent (45 000 km<sup>2</sup>) av de totala farvattnen. Eftersom utvecklingen av navigationsutrustning har ökat kraftigt och därmed såväl yrkestrafiken som allmänhetens möjlighet att navigera med hög positionsnoggrannhet, även utanför farlederna, ökar kraven på att sjökortsinformationen ska hålla motsvarande kvalitet. Idag bygger sjökorten i stor utsträckning på äldre sjömätningar vilket inte motsvarar dagens krav på djupinformation.

**Geodata för alla.** En trend som bland annat drivs av EU är ökade krav på att geografiska data tillgängliggörs och tillhandahålls kostnadsfritt från statliga myndigheter. För Sjöfartsverkets del ser vi ett behov av kostnadstäckning genom anslag för att kunna

införa och förvalta geodatatjänster, eftersom dessa tjänster inte gynnar handelssjöfarten utan samhället i stort.

### **STRATEGIER 2016-2018**

**Ökad sjömätning.** Modern sjömätning med högupplöst djupdata skapar förutsättningar för en säker sjöfart, bland annat genom rutt-optimering, vilket i sin tur skapar förutsättningar för mindre bränsleförbrukning och emissioner. Sjöfartsverket kommer under planperioden att aktivt söka extern delfinansiering för att sjömäta de sjövägar som används av kommersiell sjöfart och som lyfts fram inom HELCOM-samarbetet. Inom ramen för projektet "Sjökortslyftet" moderniseras djupinformation i sjökortsprodukter längst hela svenska kusten och en ny referensnivå införs.

**Bredare geografisk täckning.** Sjöfartsverket producerar och tillhandahåller sjökort både till den professionella användaren och till allmänheten med syfte att erbjuda ett instrument för att kunna navigera säkert i våra farvatten. Med anledning av dessa behov krävs åtgärder som innebär sjömätning även inom kritiska områden utanför farlederna.

**Effektiva produktionslösningar.** Nuvarande produktionssystem för sjökortsprodukter är i en kritisk slutfas av sin livscykel och måste bytas under perioden. Ett framgångsrikt byte av system är helt nödvändigt för att säkerställa tillgången på uppdaterade sjökort och ENC över våra farvatten men även behålla intäkter av sjökortsförsäljning. Investering i ett nytt produktionssystem förväntas också ge bättre möjlighet att utveckla moderna produkter, korta ner produktionstider samt leverera produkter och data av en kvalitet som motsvarar både rättsliga krav och kundernas behov i framtiden.

**Nautisk tilläggsinformation.** All information som den sjöfarande behöver för en säker och effektiv navigering går inte att redovisa i sjökort. IMO:s regelverk föreskriver därför att kuststaten tillhandahåller publikationer som komplement till sjökorten. Ett nytt koncept för att tillhandahålla sådan information (nautisk tilläggsinformation) tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

**Geodatatjänster.** Genom att utveckla smarta och efterfrågade geodatatjänster förenklar vi hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten. Vi avser dessutom öka våra intäkter genom att ta betalt för geodatatjänster.

**Strandnära djupdata.** Vi vidareutvecklar metoder för att sjömäta strandnära vattenområden och stödjer arbetet med naturolyckor och klimatanpassning genom att tillhandahålla ett modernt och högupplöst djupunderlag till bland annat översvämningsmodelleringar. Resultatet utgör också grund till ett nationellt kustzonskarteringsprogram. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör våra modeller ett viktigt underlag för att analysera klimatförändringseffekter, till exempel stigande havsnivåer och erosion.



**Myndighetssamverkan.** Sjöfartsverket vill ha uppdraget att samordna sjömätning och dess finansiering samt kvalitetssäkring nationellt. Förslag om detta har lyfts fram i regeringens arbete med en Nationell Maritim Strategi. För att uppnå en heltäckande djupdatabas verkar Sjöfartsverket också för samfinansiering av sjömätningen i områden utanför farlederna genom fördjupat samarbete med berörda myndigheter.

### **INVESTERINGSBEHOV**

För åren 2016-2018 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 30 Mkr, varav ca 12 Mkr avser IT-system i form av ett nytt sjökortsproduktionssystem.

<b>Sjögeografi, tkr</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
Sjömätningarfartyg	12 673	9 900	4 300	0	0
Utrustning för sjömätning	1 691	3 050	4 300	5 300	4 300
IT-system m.m.	831	7 450	5 500	3 500	2 500
<b>Summa Sjögeografi</b>	<b>15 195</b>	<b>20 400</b>	<b>14 100</b>	<b>8 800</b>	<b>6 800</b>

### **RESULTATPROGNOS**

Intäkterna inom sjögeografisk information avser dels försäljning av sjökort och royaltyintäkter för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller och dels extern finansiering av olika uppdrag. Efterfrågan på sjögeografisk information ökar alltmer, i synnerhet för de grunda kustzonområdena, vilket till stora delar förklarar den ökade prognosen för externa intäkter. Ökad sjömätning, framför allt inom HELCOM-samarbetet, innebär något ökade kostnader under perioden.

<b>Resultaträkning Sjögeografi, tkr</b>					
	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Anslag	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	45 615	51 849	58 649	58 649	58 649
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>45 615</b>	<b>51 849</b>	<b>58 649</b>	<b>58 649</b>	<b>58 649</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-72 896	-74 875	-76 747	-70 058	-74 269
Övriga externa kostnader	-28 313	-45 615	-51 029	-49 629	-50 829
Avskrivningar	-6 899	-7 056	-7 689	-8 624	-8 438
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-108 108</b>	<b>-127 546</b>	<b>-135 465</b>	<b>-128 311</b>	<b>-133 536</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-62 493</b>	<b>-75 697</b>	<b>-76 816</b>	<b>-69 662</b>	<b>-74 887</b>
Indirekta rörelseintäkter	3 685	3 792	3 805	3 805	3 701
Indirekta rörelsekostnader	-29 250	-21 117	-38 663	-32 766	-33 360
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-88 058</b>	<b>-93 022</b>	<b>-111 674</b>	<b>-98 623</b>	<b>-104 546</b>

### 3.6 Rädda liv

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning (SAR, Search and Rescue) är ett civilt samhällsnyttigt samverkanssystem som bistår nödställda eller hjälpbehövande med ett humanitärt perspektiv och utan ekonomiska incitament.

#### **MÅL 2016-2018**

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

#### **ANALYS**

**Höjd beredskap och ny teknik.** Stora händelser har under senare år inneburit stor påfrestning på det globala samhällets krisberedskap, bland annat flygplanskatastrofer och förlista fartyg. Utöver det har det säkerhetspolitiska läget förändrats, främst på den internationella arenan men också i vårt närområde med ökad militär aktivitet i Östersjön, i form av såväl flyg som sjögående enheter. Den tekniska utvecklingen har exploderat, vilket även påverkar räddningsinsatser i allt från larmhantering till operativa resurser. Förekomsten av obemannade flygfarkoster, så kallade drönare, har ökat och dessa går idag att anskaffa till låg kostnad. Idag är de främst en fara för flygsäkerheten då vem som helst kan skicka upp en drönare, men i framtiden kan de komma att bli ett användbart komplement vid efterforskning.

**Utökat uppdrag.** Klimatförändringar innebär att förekomsten av extrema väderförhållanden förväntas öka i framtiden, vilket antas ge upphov till ökat antal räddningsinsatser. Dessutom trafikerar sjöfarten i ökande utsträckning områden som tidigare har haft mycket begränsad framkomlighet. Sverige har undertecknat ett avtal om Arctic SAR, vilket kan komma att innebära en utökad roll för Sjöfartsverket som nationellt ansvarig myndighet för sjö- och flygräddningen.

**Gränsdragningsproblematik.** Statens skyldigheter inom räddningstjänst inkluderar förutom sjö- och flygräddning även fjällräddningstjänst, efterforskning av försvunna personer i andra fall, miljöräddningstjänst till havs samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen och sanering. Ansvar är idag fördelat på flera olika myndigheter och kommunala räddningstjänster. Det innebär att många olika aktörer med överlappande ansvarsområden kan vara involverade i en räddningsinsats, vilket skapar

ökad komplexitet och innebär olika ledningsförhållanden. Detta kan leda till gränsdragningsproblematik och försvåra en effektiv användning av resurser.

**Frivilligresurser.** Ett fenomen som har blivit tydligt de senaste åren är ökningen av frivilliga samhällsnyttiga organisationer, vilket innebär en betydligt större tillgång till engagerade människor i sökinsatser och därmed förbättrade möjligheter att snabbt lokalisera och nå fram till nödställda. Frivilligorganisationerna är en betydelsefull kraft med stark förankring i samhället och detta måste ansvariga myndigheter förhålla sig till och konstruktivt ta tillvara. Sjöfartsverket har ett långtgående samarbete med Sjöräddningssällskapet som är en frivilligorganisation, men i det avseendet unik i sin professionella struktur. Dess verksamhet är av yttersta vikt för svensk sjöräddning genom att de är den enda sjögående resursen som är i ständig beredskap för sjöräddning med 15 minuters inställelsetid och resurser och besättningar som är helt dedicerade och specifikt utrustade och tränade för sjöräddningsinsatser längs den svenska kusten. Dessutom finns väl etablerade samarbeten med t ex Frivilliga flygkåren.

**Intern omvandling.** Säkerställandet av sjö- och flygräddningen med införlivandet av helikopterverksamheten och implementeringen av nya räddningshelikoptrar har krävt en kraftsamling som organisationen i praktiken inte har varit fullt dimensionerad för. Verksamheten har i viss utsträckning präglats av särlösningar och snabba beslut som inte har kunnat arbetas igenom och förankras tillräckligt bra internt. Att utveckla interna samarbeten, interna kommunikationsvägar och interna beslutsprocesser är en kritisk framgångsfaktor.

**Kraftig kostnadsutveckling.** Kostnaderna för sjö- och flygräddning i Sjöfartsverket har ökat kraftigt under de senaste 15 åren. Övergången från utnyttjande av militär överkapacitet till ett fullt utvecklat civilt helikoptersystem har inneburit att kostnader har överförts från skattebetalarna till handelssjöfarten och kommersiella luftfarten. Regelutvecklingen och säkerställandet av den helikopterburna sjö- och flygräddningen har också inneburit ökade kostnader för verksamheten. Kostnader för sjö- och flygräddning finns även hos andra myndigheter, t ex Kustbevakningen, vilka finansieras av anslag.

## ***STRATEGIER 2016-2018***

**Samverka för samhällsnyttan.** En utveckling mot ett scenario med en gränsöverskridande struktur för sjö- och flygräddningsinsatser är vad Sjöfartsverket eftersträvar. Med ett sammanhållet räddningstjänstansvar breddas fokus till att kapacitetssäkra och organisera resurser för insatser på land såväl som till havs. Gränsöverskridande legala verktyg, liksom en tydlig finansieringsmodell, kan anpassas i samråd med berörda aktörer. I det scenario som råder idag utvecklar vi samverkan med såväl våra grannländer som myndigheter och de organisationer som frekvent deltar i

sjö- och flygräddningsinsatser, i synnerhet Sjöräddningssällskapet. Utöver insatssamverkan utvecklas samarbetet kring utbildning, underhåll och övningar.

**Resursförstärkning.** Våra resurser ska kunna användas som förstärkningsresurs för kommunal räddningstjänst, fjällräddningstjänst, miljöräddningstjänst och landsting. Därutöver utgör Försvarsmakten ytterligare en förstärkningsresurs. Vi formaliserar detta genom avtal med Försvarsmakten, Polisen, Kustbevakningen, Sveriges kommuner och landsting och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

**Förmågeutveckling.** Den pågående regelutvecklingen och analyser av genomförda räddningsinsatser i kombination med de möjligheter våra nya räddningshelikoptrar ger, medför krav på att kunna utföra räddningsinsatser under förhållanden som tidigare inte har kunnat prioriteras. Det gäller t ex räddningsinsatser i fjällmiljö såväl som i olika väderförhållanden, men även utveckling av förmågan till akut omhändertagande. Vi ser också ett behov av att utveckla en mer dynamisk anpassningsförmåga.

**Utökat ansvar.** Den integrerade verksamheten inom sjö- och flygräddningscentralen möjliggör tilläggsuppdrag inom räddningstjänst eller nära angränsande uppgiftsområden såväl som andra geografiska områden utöver de som ingår i den statliga sjö- och flygräddningstjänsten. De uppdrag som redan utförs för Försvarsmaktens och Trafikverkets räkning kan på sikt kompletteras med ett utökat ansvar inom ramen för statlig räddningstjänst.

**Teknikutveckling.** I linje med Sjöfartsverkets tekniska strategi och med investeringsprogram i form av nytt kustradionät, nytt lednings- och ärendehanteringssystem för sjö och flygräddningscentralen samt ny modern helikopterplattform har en stabil teknisk grund säkerställts. Vi satsar nu på systemförbättringar rörande en gemensam lägesbild och informationsdelning mellan aktörer, och för utlarmning av resurser. Utvecklingen bevakas på såväl nationell som internationell nivå när det gäller olika former av larmutrustning som marknadsförs med fokus på allmänheten och som kan leda till ett ökat antal larm.

**Ledningsförmåga i fokus.** Den sammantagna ledningsförmågan behöver utvecklas i flera dimensioner. Vi utvecklar en systemledning för att stödja insatsledningen vid sjö- och flygräddningscentralen, vars gränssnitt gentemot annan räddningstjänsts insatsledning samtidigt behöver genomlysas och definieras. Det kan i vissa fall också finnas ett behov av en mer framskjuten ledning lokalt än den som en OSC (on-scene coordinator) utgör, t ex vid genomsökning av ett fartyg eller vid ett masskadesscenario.

**Hållbar struktur.** Vi genomför en organisationsöversyn i syfte att stärka den regionala samverkan med kommunala räddningstjänster samt stärka och förtydliga det regionala uppdraget för flygräddningstjänsten. I syfte att uppnå en mer dynamisk resursplanering införs också systematisk produktionsstyrning; en planering som spänner över alla delar i processerna, från personal till underhåll.

**Effektiva avtal.** En förutsättning för att uppnå uppsatta mål är att arbetstidsavtalen anpassas för verksamheten. Till skillnad från sjö- och flygräddningscentralen är inte helikopterverksamhetens avtal ändamålsenliga då förmågan att upprätthålla verksamheten utan avbrott har prioriterats framför effektiva avtal. Avtalen tar inte heller höjd för alternativa karriärvägar för kabinpersonalen. Det nuvarande SAR-avtalet ska utvärderas i samverkan med personalorganisationerna och arbetsgivarens utgångspunkt är att anpassningar kommer att aktualiseras under planperioden.

**Säkerställer en balanserad ekonomi.** Finansiell stabilitet är en förutsättning för att inte verksamheten och den operativa förmågan ska påverkas negativt. Det finns flera osäkerhetsfaktorer som har stor bäring på såväl kostnader som intäkter i verksamheten, och i syfte att optimera resursbilden prövas och utvärderas den kontinuerligt i förhållande till målsättning och riskbild.

### **INVESTERINGSBEHOV**

För åren 2016-2018 beräknas investeringsbehovet uppgå till 34 Mkr som i huvudsak avser nytt underhållssystem samt modifieringar på de nya räddningshelikoptrar som sedan år 2012 varit under implementering i verksamheten.

<b>Sjö- och flygräddning, tkr</b>	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
IT-system	22 638	12 773	10 000	3 000	0
Helikopterbaser	0	4 800	4 000	1 000	1 000
Räddningshelikoptrar	213 286	197 345	5 000	3 000	3 000
Övrigt	0	8 630	2 000	1 000	1 000
<b>Summa Sjö- och flygräddning</b>	<b>235 924</b>	<b>223 548</b>	<b>21 000</b>	<b>8 000</b>	<b>5 000</b>

### **RESULTATPROGNOS**

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att handelssjöfarten, kommersiell luftfart, Försvarsmakten och anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Kostnaderna ökar temporärt under 2014 och 2015 som en konsekvens av implementeringen av nya räddningshelikoptrar, vilket innebär delvis överlappning av resurser till dess att den gamla flottan är helt avvecklad. Därefter bedöms kostnadsnivån kvarstå på relativt konstant nivå.

<b>Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr</b>					
	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	115 911	110 915	111 280	111 280	111 280
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>271 100</b>	<b>266 104</b>	<b>266 469</b>	<b>266 469</b>	<b>266 469</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					

Personalkostnader	-173 073	-190 838	-195 609	-200 499	-205 512
Övriga externa kostnader	-201 904	-183 634	-157 620	-156 278	-154 275
Avskrivningar	-19 711	-43 662	-51 298	-51 323	51 323
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-394 688</b>	<b>-417 864</b>	<b>-404 527</b>	<b>-408 100</b>	<b>411 110</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-123 588</b>	<b>-151 760</b>	<b>-138 058</b>	<b>-141 631</b>	<b>-144 641</b>
Indirekta rörelseintäkter	1 276	1 313	1 317	1 317	1 281
Indirekta rörelsekostnader	-10 125	-7 310	-13 383	-11 342	-11 548
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-132 437</b>	<b>-157 757</b>	<b>-150 124</b>	<b>-151 656</b>	<b>-154 908</b>

## 3.7 Skapa framtidens sjöfart

### 3.7.1 Utredningstjänster

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

#### **MÅL 2016-2018**

- Nya incitament för sjöfarten att minska sin miljöpåverkan har utvecklats
- Vi är proaktiva i miljöarbetet och bidrar genom vår kunskap till att uppfylla de nationella miljö kvalitetsmålen

#### **ANALYS**

**Minska sjöfartens miljöpåverkan.** Sjöfartsverket kan på olika sätt bidra till att sjöfarten minskar sin miljöpåverkan, bl.a. fortsatt satsning på FoU-portföljen *Uthålliga maritima transporter/miljö* (se 3.7.2), skapa incitament till miljöförbättrande åtgärder i form av ekonomiska styrmedel och ta fram statistik, indikatorer och analyser. Dessutom är våra kunskaper om sjöfartens utveckling och förutsättningar en tillgång i vårt samhällsuppdrag och i samarbetet med andra myndigheter.

#### **STRATEGIER 2016-2018**

**Bidra med kunskap och analys.** Vi fokuserar på att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare. Vi använder våra kunskaper om sjöfarten och dess miljöpåverkan till att beskriva den och sprida till andra myndigheter och organisationer i synnerhet när den efterfrågas. Ett exempel är den emissionsdatabas som vi tar fram i samarbete med SMHI för att få ökad kunskap om vilka emissioner olika fartyg släpper ut i närregionen, främst i Östersjön. Vidare kommer Sjöfartsverket att genomföra en utredning över hur samhällsekonomiskt effektiva olika ekonomiska styrmedel är för att minska sjöfartens miljöpåverkan. Vi bedriver också en strukturerad omvärldsbevakning

för att i ett tidigt skede se trender och händelser i samhället som kan påverka våra verksamheter och som därför kräver agerande från vår sida.

### 3.7.2 Forskning och Innovation (FoI)

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

#### **MÅL 2016-2018**

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

#### **ANALYS**

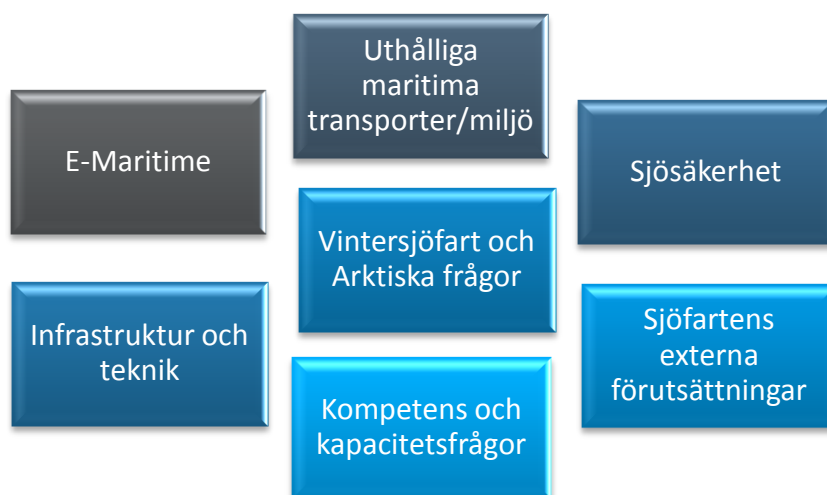
**Maritima utmaningar.** Utmaningarna för den svenska sjöfarten ligger bland annat i att utforma den maritima infrastrukturen samt utveckla effektiva trafikledningssystem och åtgärder för en miljöanpassad sjöfart som bidrar till att Sverige uppnår miljömålen och även ökar samhällets motståndskraft mot klimatförändringar. Parallellt med detta finns ett behov av att säkra och stärka kompetens och kapacitet inom sjöfartssektorn samt ge sjöfarten en tydlig roll i ett sammanhållet transportsystem.

**Regelförändringar påskyndar utvecklingsbehov.** Behoven av förnyelse, miljöanpassning och effektivisering av transportsystemet som helhet prioriteras såväl på EU-nivå som nationellt. Det pågår också en tydlig utveckling av internationellt transportrelaterat FoI-samarbete inom EU, framdrivet av nya globala regler och regionala överenskommelser, inte minst inom miljöområdet. Exempel på detta är kravet på lägre svavelhalter i fartygsbränsle för norra Europa. FoI-verksamheten syftar till att hjälpa sjöfartsnäringen att på ett kostnadseffektivt sätt följa de nya hårdare regelverken samtidigt som förutsättningar ges för sjöfarten att gå utöver de minimikrav som lagen och regelverken kräver.

**Offentliga medel för sjöfartsforskning.** Från 2015 till 2025 har regeringen genom den nationella transportplanen avsatt minst 50 Mkr årligen via Trafikverket till forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Den huvudsakliga hanteringen av dessa FoI-medel till sjöfarten sköts av Sjöfartsverket, i nära samverkan med Trafikverket. Fördelningen av medel till sjöfartsforskningen sker i nära samarbete med sjöfartsklustret och övriga relevanta transportmyndigheter och forskningsfinansiärer, för att hitta de projekt som bäst uppfyller målet om en hållbar sjöfart för stärkt konkurrenskraft.

## STRATEGIER 2016-2018

**Fol-portföljer.** För att nå efterfrågade resultat av Fol-verksamheten läggs fokus på ett begränsat antal strategiska områden, framtagna i dialog med sjöfartsklustret, som har direkt komparativa fördelar för svensk industri och sjöfartsnäring.



**Innovations-satsning.** Sjöfartsverket fortsätter innovationssatsningen i Göteborg, dvs. att utveckla vår simulator och fördjupa samarbetet med kompetenscentrumet Lighthouse. Vi stärker även nätverket med akademien genom att samverka med KTH och Linnéuniversitetet. Vidare intensifierar vi arbetet i nationella och internationella innovationsprojekt.

**Sea Traffic Management (STM).** Sjöfartsverket leder arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet inom sjöfarten. Arbetet påbörjades i MONALISA-projektet, vidgades i MONALISA 2.0, där en definitionsstudie av Sea Traffic Management-konceptet togs fram och går från definition till utveckling och genomförande i efterföljande projekt. Nyttor för såväl sjöfarten som Sjöfartsverket kommer kontinuerligt att tas omhand. Sjöfartsverkets inriktning är att under planperioden bilda en europeisk ekonomisk intressegruppering (EEIG) för koordinering och kommunikation av kommande STM-projekt samt för utveckling av trafikledningskonceptet som sådant.

**Förstärkt omvärldsbevakning och internationellt arbete.** Att veta vad som sker runt omkring oss är en nödvändig del i Sjöfartsverkets uppdrag att följa och redovisa Fol inom sjöfartsområdet. Vi stärker därför vår omvärldsbevakning och ökar samverkan med andra myndigheter inom forskning och innovation. I syfte att föra in resultat av vår Fol-verksamhet i de internationella processerna inom bl.a. IALA och IMO deltar vi med kompetens och resurser inom ramen för Sjöfartsverkets internationella strategi.



**Utvidgad samverkan.** Vi fördjupar samarbetet med andra myndigheter, näringsliv och akademien genom att aktivt medverka till att offentliga medel för Fof kommer sjöfarten tillgodo i syfte att möta sjötransporternas utmaningar och utvecklingsbehov. Genom strategisk samverkan kan de begränsade offentliga medlen till sjöfarten växlas upp och kompletteras med medel från EU, t ex HORIZON 2020 och CEF (f.d. TEN-T).

**Drivbänk och fortsatt satsning.** I syfte att stödja utveckling och innovation växlar vi upp vår interna satsning "Drivbänk för Innovation", där innovations- och utvecklingsidéer ges möjlighet till stöd med såväl finansiering som metodstöd. Sjöfartsverkets bedömning är att innovationsupphandling kommer att vara ett viktigt utvecklingsområde framöver för att hantera innovations- och utvecklingsbehov inom myndigheten.

### **RESULTATPROGNOS**

Myndighetsuppgifter inkluderar sjömansservice, utredningstjänster, forskning och innovation samt övriga uppgifter som har klassificerats som myndighetsuppgifter. Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant.

<b>Resultaträkning myndighet, tkr</b>					
	<b>Utfall 2014</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>	<b>Prognos 2017</b>	<b>Prognos 2018</b>
<b>Rörelsens intäkter</b>					
Anslag	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	81 077	59 717	60 155	60 155	60 155
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>81 077</b>	<b>59 717</b>	<b>60 155</b>	<b>60 155</b>	<b>60 155</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>					
Personalkostnader	-42 211	-40 329	-41 480	-42 373	-42 560
Övriga externa kostnader	-82 852	-62 947	-60 260	-59 660	-59 660
Avskrivningar	-441	-469	-366	-305	-272
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-125 504</b>	<b>-103 745</b>	<b>-102 106</b>	<b>-102 339</b>	<b>-102 493</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-44 427</b>	<b>-44 028</b>	<b>-41 951</b>	<b>-42 184</b>	<b>-42 338</b>
Indirekta rörelseintäkter	2 126	2 188	2 195	2 195	2 135
Indirekta rörelsekostnader	-16 875	-12 183	-22 306	-18 903	-19 246
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-59 176</b>	<b>-54 023</b>	<b>-62 062</b>	<b>-58 892</b>	<b>-59 449</b>

### **3.8 Erbjuder sjömän en aktiv fritid**

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

## **MÅL 2016-2018**

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

## **ANALYS**

**Tjänsterna.** Besättningsmedlemmar på anlöpande fartyg är enligt det internationella regelverket kärnkunder för Sjöfartsverkets sjömannsservice. På serviceanläggningarna får de möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier.

För att kunna utveckla verksamheten långsiktigt behöver vi anpassa aktivitetserbudandet och vår kommunikation efter besättningarnas behov.

## **STRATEGIER 2016-2018**

**Sjömännens behov styr utbudet.** Tjänsteutbudet och verksamhetens form ska baseras på besättningarnas efterfrågan. Vi ska särskilt värna om de besättningar som har störst behov av kompensation avseende tjänstgöringstidens längd och arbetsmiljön ombord.

**Kommunikation.** Vi utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med rätt information till de aktiva sjömännen. I samverkan med andra intressenter kommer vi att utveckla en portal som ger sjömän interaktiv hamnservice.

**Ny serviceinriktning.** Sjöfartsverket genomför en ny inriktning för sin service till sjömän i vilken vi på ett fortsatt kostnadseffektivt sätt lägger fokus på kundens behov i svenska hamnstäder. Genom att uppmuntra och stödja våra samarbetsparter har dessa utvecklat och breddat sin service till besökande sjömän på fler platser i Sverige. Sjöfartsverket fortsätter arbetet med moderna logistiklösningar i avvaktan på utvecklingen av det svenskflaggade tonnaget.

## 4. Strategiskt verksamhetsstöd

### 4.1 Rederi

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

**Minskad klimatpåverkan.** I linje med Sjöfartsverkets strategiska mål för ökad hållbarhet ska fartygens belastning på miljön minska, bland annat genom anpassning av motorer i befintliga fartyg och annan utrustning för att energieffektivisera fartygen och reducera utsläpp. Vid nybyggnation ska ett bredare hållbarhetsperspektiv beaktas, inte bara för framdrivningsmaskineri utan också vad gäller skrovform, färg, etc.

**Extern verksamhet.** Fartygsflottan anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra statliga och privata aktörer skapar vi möjlighet till merutnyttjande. Överkapacitet på isbrytarna under isfria delar av året används för extern verksamhet när detta är möjligt. Vi eftersträvar en utökad extern uthyrning och kan på så vis samtidigt minska kostnaderna för kunderna och den egna verksamheten.

**Översyn av fartygsflottan.** Sjöfartsverket har en ålderstigen flotta. En översyn har inletts och planerade investeringar kommer att äga rum under åren 2015-2035. I arbetet beaktas våra egna verksamheters behov med avseende på bl a teknikutveckling av farledsutmärkning, men också hållbarhetsaspekter samt våra kunders behov. Till och med 2018 omfattas två enheter (Wilhelm Hansen och Polhem) av investeringsplanen. För isbrytningstonnaget sker detta arbete delvis inom ramen för EU-projektet WINMOS, i nära samarbete med Finland och Estland. Sjöfartsverket medfinansierar den kartläggning som slutförs under 2015 och kommer att ligga till grund för beslutet om framtida resursbehov.

Vad gäller investering i nytt tonnage eftersträvas samverkan med andra myndigheter (närmast Kustbevakningen och Försvarsmakten) i syfte att säkerställa en effektiv resursanvändning inom staten. Logiken ligger i att tillgodose flera myndigheters behov i ett och samma fartyg.

### 4.2 Varumärke och kommunikation

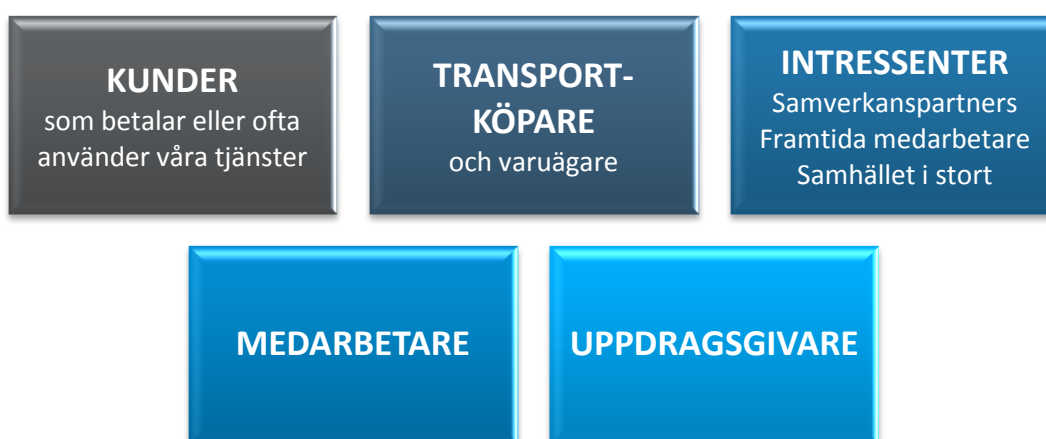
Sjöfartsverkets mål är att vara en kommunikativ och kundorienterad organisation, som står för trovärdighet och tillgänglighet. Sjöfartsverkets kommunikation externt och internt är ett gemensamt ansvar för alla medarbetare. Ju mer samstämmiga vi är i vår kommunikation desto tydligare blir andras bild av oss och därmed vårt varumärke.

Fokusområden för kommunikationsstrategin är hållbarhet, ökad öppenhet, professionella kontaktytor, engagerade medarbetare, kommunikativa ledare och innovativa kanaler.

Det övergripande målet för kommunikationen är att stödja Sjöfartsverkets strategier. Under de kommande åren blir arbetet med att stärka kommunikationen internt och externt särskilt viktig, eftersom Sjöfartsverket står inför ett antal utmaningar. Kommunikationsverksamheten kommer att inrikta sig på att stötta arbetet med att genomföra de strategier som tas fram inför målbild 2020. Det handlar framför allt om att förankra Sjöfartsverkets strategier hos medarbetare, kunder, transportköpare och intressenter. Vi sätter sjöfartsfrågorna på agendan hos beslutsfattare och opinionsbildare, främjar goda kundrelationer och ser till att vi har ett tydligt erbjudande. Kommunikationen bidrar också till ökat engagemang i organisationen.

**Dialog och delaktighet.** Den externa kommunikationen visar att vi eftersträvar dialog, öppenhet och tillgänglighet. Vi mäter och följer upp hur våra kunder och intressenter uppfattar oss och vi skapar närhet till mottagaren genom att se till att det vi skriver och säger är enkelt att ta till sig. Vi bjuder helt enkelt in till dialog genom vår kommunikation. Vi arbetar proaktivt med mediehantering, vilket innebär att vi är med och sätter bilden av oss i media. Den interna kommunikationen stödjer det dagliga arbetet, bidrar till ett utvecklande arbetsklimat och skapar delaktighet. Kommunikationen är integrerad med verksamheten, vilket innebär att det vi säger ska hänga ihop med det vi gör.

**Målgrupper.** Olika grupper har olika behov. För att säkerställa att vi når de vi behöver nå, delar vi in Sjöfartsverkets målgrupper för kommunikation i fem grupper:



### 4.3 Kompetensförsörjning och god arbetsmiljö

Det finns olika utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker och ingenjörer utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens. Det är yrkesgrupper vars arbetsmarknadssituation medför en viss problematik när det gäller Sjöfartsverkets kompetensförsörjning på sikt. Vi vet att den svenska handelsflottan minskar. Även om studenter på Sjöbefälsskolorna inte tycks minska i samma takt tyder mycket på att det är svårare för nytexaminerade sjöbefäl att få arbete och erfarenhet. En betydande del av de nautiker Sjöfartsverket rekryterar har idag formella krav på erfarenhet. Då pensionsavgångar i storleksordningen 20-25 procent av det totala antalet nautiker stundar under de fem närmaste åren, kommer förmågan att hitta kompetens från en sviktande rekryteringsbas därför bli avgörande. Här måste nya rekryteringsvägar byggas. Förändringar i krav och förändringar i utbildningsvägar är alternativ som måste utredas. En möjlighet som vi ser är att skapa nya samarbetsformer med Sjöbefälsskolorna i syfte att tillgodose framtidens nautiska kompetens.

**Jämställdhet och mångfald.** I dagsläget är cirka 5 procent av Sjöfartsverkets nautiker kvinnor. I Sjöbefälsskolorna är andelen kvinnor 17 procent. De formella krav på exempelvis lång sjötid som finns på många av våra tjänster idag kan vara en hindrande faktor för kvinnor att söka arbete på myndigheten. Genom fortsatt marknadsföring och pågående jämställdhets- och mångfaldsarbete är målet att vi 2017 har 30 procent kvinnor på ledande befattningar och 17 procent kvinnor inom kärnverksamheten.

**Kompetensöverföring prioriterat.** Sjöfartsverket är en teknikintensiv myndighet och väntar stora pensionsavgångar även bland ingenjörer och tekniker. Kompetensöverföringen blir en utmaning som måste övervinnas genom att skapa attraktivitet bland ingenjörer samt hitta nya rekryteringsvägar. För att hantera problematiken med kompetensöverföring krävs ett utökat antal platser för praktik och examensarbete i framförallt kärnverksamheten. Målet under planperioden är att ta emot minst 15 praktikanter/examensarbeten per år.

**Förbättringsåtgärder.** Arbetsmarknaden är i förändring och det ställs nya krav på ledarskap, medarbetarskap och likabehandling. Att ständigt utveckla dessa områden är en förutsättning för att skapa konkurrensfördelar i kampen om att attrahera framtidens arbetskraft men även för att behålla morgondagens medarbetare. Sjöfartsverkets interna processer måste därför ständigt förbättras och utvecklas i takt med samhällets utveckling och människors nya krav och föreställningar om arbetslivet. Redan idag har vi god potential att bli en attraktiv arbetsgivare bland många yrkesgrupper och det är ett arbete som måste fortsätta för att säkerställa den framtida kompetensförsörjningen.

**En hälsofrämjande arbetsplats.** Sjöfartsverket strävar efter att vara en hälsofrämjande organisation som kan bibehålla och utveckla medarbetares hälsa. För att uppnå en

effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet bör hälso- och arbetsmiljöarbetet vara väl integrerat i verksamhetens dagliga arbete. Vi ser hälsa i ett övergripande perspektiv samt förbättrar och utvecklar faktorer som bidrar till att öka denna. Vi skapar möjligheter till kompetensutveckling och stimulerande arbetsuppgifter samt bedriver ett uthålligt arbetsmiljöarbete i samverkan med engagerade och ansvarstagande medarbetare. Våra arbetsplatsträffar är forum för delaktighet och dialog. Genom att systematiskt arbeta för att förebygga ohälsa och verka aktivt för att bibehålla och utveckla god hälsa och välbefinnande hos våra medarbetare, lever vi upp till våra kunders och uppdragsgivares krav på en socialt hållbar verksamhet. Detta åstadkommer vi genom att sätta utmanande mål och att regelbundet följa upp, utvärdera och vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå dessa.

**Säkerhet i fokus.** Vad gäller sjösäkerhet är Sjöfartsverket som statlig redare inte tillsynspliktigt. Rederiet har en kompetent och välutbildad personal, men har valt att som en ytterligare säkerhetsåtgärd stå under Transportstyrelsens tillsyn på sina fartyg. I fråga om bemanning och utrustning lever Sjöfartsverket upp till de krav som ställs på motsvarande privatägda fartyg. Vi tillämpar även den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code), vars syfte är att förbättra säkerhetsorganisationen ombord och förhindra förorening av den marina miljön; detta för att vi vill visa att vi bedriver ett hållbarhetsarbete i framkant.

I flygverksamheten bedriver vi ett systematiskt flygsäkerhetsarbete och strävar efter en väl fungerande säkerhetskultur. Vi sätter alltid flygsäkerheten främst och ser Human Factors och Crew Resource Management (CRM) som vitala delar för att uppnå en säker och effektiv flygverksamhet. Alla som arbetar i eller i nära anslutning till flygverksamheten deltar därför i lämpliga utbildningsprogram i syfte att erhålla och bibehålla relevant kunskap, förmåga och säkerhetsattityd. Vi har fastställt mätbara flygsäkerhetskrav som möjliggör uppföljning av faktiskt utfall mot våra mål. Vi uppmuntrar alla anställda inom flygverksamheten att rapportera avvikelser från våra krav och procedurer i våra rapporteringssystem och att aktivt bidra till att förbättra flygsäkerheten. All flygning planeras och utförs i enlighet med etablerade rutiner som är baserade på myndighetskrav, tillverkarens instruktioner, Sjöfartsverkets krav samt en god flygsäkerhetskultur. All flygning utförs med luftvärdiga helikoptrar och all personal och utrustning ska verka i enlighet med tillämpliga myndighets- och verksamhetskrav.

#### 4.4 Teknisk utveckling

Sjöfartsverkets kunder ställer höga krav på att servicen till sjöfarten fungerar, både idag och imorgon. Därför måste vi ha en teknisk strategi som säkrar morgondagens trafik genom säkra och hållbara system för Sjöfartsverkets kärnverksamheter.

Teknik är en möjliggörare i verksamheten och den används i samtliga processer. Att den finns där är i många fall en självklarhet och något som bara förutsätts. En förvaltd teknik och en framåtriktad teknisk utveckling är en förutsättning för en utvecklade effektivitet i processerna. I många fall är teknikutveckling också nyckeln till minskad miljöpåverkan och ökad sjösäkerhet.

Blickar man framåt måste Sjöfartsverket säkra sin tekniska kompetens för att kunna upprätthålla och utveckla system som sjöfarten behöver. Samtidigt är Sjöfartsverket en liten aktör på arenan, och varken kan eller bör driva utvecklingen framåt inom ett alltför stort område. Därför har tre fokusområden valts ut som särskilt viktiga för servicen till sjöfarten under planperioden:

- **Informationsdelning.** System som används ombord och på land måste kunna kommunicera med varandra. Maritime Single Window och projekt MONALISA ligger i frontlinjen för denna utveckling.
- **Säker positionering.** En säker navigationsutveckling förutsätter ett väl förankrat samarbete med andra myndigheter samt i internationella fora.
- **Farledsteknik.** Med en tydlig innovationsinriktning ska vi agera för och driva på utvecklingen av ny teknik för både fysiska och virtuella hjälpmedel för sjösäkerhet och navigation.

Ett strategiskt vägval är också att låta miljömässiga hållbarhetsaspekter i större utsträckning styra hur tekniska beslut fattas. Det som bör tas i beaktande i större omfattning är hur livscykeln för ett tekniskt objekt påverkar miljön i form av anskaffning, drift och avveckling. En viktig aspekt för att minska det miljömässiga fotavtrycket är att samnyttjande på alla plan beaktas fullt ut.

## 4.5 Internationellt arbete

Sjöfarten är en internationell näring och förutsätter ett internationellt engagemang på flera plan. Morgondagens behov för en säker och hållbar sjöfart ska tryggas och Sjöfartsverkets ambition är att vara i framkant när det gäller innovation och teknikutveckling. Ett ökat samarbete både på EU-nivå och globalt inom transportrelaterad forskning och innovation märks inte minst genom de omfattande innovationsprojekt Sjöfartsverket driver i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

En myndighetsgemensam plattform för internationell samverkan kräver en systematisk omvärldsbevakning och ett aktivt påverkansarbete, med en tydlig röd tråd som genomsyrar arbetet i alla verksamhetsområden. Det är denna plattform som utgör grunden för den strategiska inriktning Sjöfartsverket valt att följa.



### OMVÄRLDSBEVAKNING

Faktorer som påverkar sjöfarten och Sjöfartsverkets utveckling.



### PÅVERKAN & SAMVERKAN

Expertgrupper, tekniska kommittéer och myndighetssamverkan



### INTERNATIONELLA PROJEKT

t ex MONALISA, FAMOS

Sjöfartsverkets engagemang på den internationella arenan handlar främst om insatser i kommittéer och arbetsgrupper inom EU, branschorganisationen IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities), PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses), och IHO (International Hydrographic Organisation); varav i den sistnämnda Sjöfartsverket enligt instruktion biträder regeringen.

Som en röd tråd i kommittéarbetet löper Sjöfartsverkets tekniska strategi som belyser de fokusområden myndigheten identifierat som viktiga att utveckla och förstärka. Dessa områden är även prioriterade i de projekt vi driver och i de dialoger och samarbeten vi utövar med andra myndigheter och stater.



## 5. Ekonomiska villkor

Sjöfartsverkets finansiella ställning har påverkats starkt av effekten av sjunkande realränta, som har inneburit ökade kostnader för pensionsskulden i storleksordningen 800 Mkr från år 2007 till 2012. Under senare år har dessutom sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar påverkat resultatet negativt med 400-500 Mkr.

Med anledning av den urholkade finansiella ställningen erhöll Sjöfartsverket inför 2014 ökade anslag med 300 Mkr per år under åren 2014-2016 samt en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 Mkr per år. Syftet med den ökade anslagstilldelningen var att stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar och stärka basindustrins konkurrenskraft.

### **INTÄKTER**

Sjöfartsverkets finansiering utgjordes till och med 2013 till cirka 70 procent av avgifter på handelssjöfarten, via sjöfartsavgifterna. För åren 2014-2016 har den extra anslagstilldelningen medfört att sjöfartsavgifterna uppgår till cirka 60 procent av omsättningen. Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag, som kan delas in i fem huvudområden:

- Sjöfartsavgifter
- Försäljnings- och uppdragsintäkter
- En route-avgifter
- Anslag på statsbudgeten
- Bidrag från EU och andra myndigheter för specifika ändamål

### **KOSTNADER**

Sjöfartsverkets kostnader kan delas in i följande huvudområden:

- Personalkostnader
- Drift- och underhållskostnader
- Köpta tjänster
- Avskrivningar
- Finansiella kostnader

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter har svag koppling till antalet anlöp och godsvolymer eller har en stor andel fasta kostnader. Det innebär att kostnaderna i hög grad kvarstår även när volymerna går ned, åtminstone på kort eller medellång sikt. Även om det teoretiskt skulle vara möjligt att t.ex. minska lotsnumerären i perioder av konjunkturrelaterade volymnedgångar skulle en sådan åtgärd resultera i lotsbrist och

stora svårigheter att uppfylla gällande målsättning vid efterföljande konjunkturuppgång.

Kostnaderna påverkas även i hög grad av väderlek genom att olika isförhållanden i hög grad påverkar kostnadsnivån. En svår issäsong kan medföra kostnadsökningar på 100–150 Mkr jämfört med en normal vinter.

Under senare år har det kontinuerliga effektiviserings- och förbättringsarbetet genererat årliga resultatförbättringar i storleksordningen 100 Mkr, varav merparten är hänförlig till kostnadssidan. Även under kommande år kommer Sjöfartsverkets fortsatta förbättrings- och effektiviseringsarbete att prioriteras med ytterligare resultatförbättringar som följd. Parallellt med effektiviseringsarbetet arbetar samtliga verksamheter för att öka sina externa intäkter genom nya uppdrag och aktiv affärsutveckling.

### ***EKONOMISKA MÅL***

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Kostnaderna för bl.a. fritidsbåtstrafiken finansieras över statsbudgeten.

I regleringsbrevet för 2015 har följande ekonomiska mål angetts:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel.
- Det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till lägst 25 procent.
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna högst får öka med förändringen i nettoprisindex räknat från och med år 2004.
- De lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 835 Mkr.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelningen för Sjöfartsverket fastställs av regeringen i samband med fastställande av verkets resultat- och balansräkning för respektive år. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet.

Utgångspunkten är att samma mål fortsatt kommer att gälla under hela planperioden. Soliditetsmålet är mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionskulden inte realistiskt att uppnå annat än på mycket lång sikt, eftersom det skulle kräva helt orealistiska resultatnivåer under kommande år. Regeringen har i budgetpropositionen för år 2015 noterat att avvikelserna mot soliditetsmålet är avsevärd, men att målet trots

det är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

För att uppnå en ekonomi i balans 2017 genomför Sjöfartsverket en särskild handlingsplan. Denna presenteras närmare i avsnitt 2 som beskriver prioriterade åtgärder inom ramen för målbild 2020.

## ***EKONOMISK ÖVERSIKT***

### *Intäktsprognos*

Återhämtningen av sjöfartsavgifterna är utdragen på grund av fortsatt dämpad utveckling i omvärlden. Dessutom motverkas återhämtningen av strukturella förändringar som dels består av större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlöp, dels av en överflyttning av gods från sjöfart till andra transportslag. Det råder även viss osäkerhet hur det från den 1 januari 2015 införda SECA-direktivet kommer att påverka framtida volymer. I beräkningarna har antagits att de olika förändringarna innebär att det inte kommer ske någon förändring av volymerna under inledningen av planperioden. För åren 2017-2020 har det antagits en volymökning om 1,5 procent per år. Beroende på utvecklingen av volymerna kan det även bli aktuellt med en årlig indexreglering av farledsavgifterna.

Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2015. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt 5 procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten. Bedömningen är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under planperioden kommer att behöva genomföras för att successivt öka kostnadstäckningen. Intäkten från lotsningen är i hög grad volymberoende. Efter att ha minskat under flera år verkar antalet lotsningar ha stabiliserats på en nivå om knappt 33 000 lotsningar. Det är långt under den tidigare normala nivån om ca 38 000 lotsningar.

Ersättningen från staten avser uppgifter som Sjöfartsverket ska utföra, men som inte ska belasta handelssjöfarten. Ersättningen ska avse den kostnad för sjöräddning som i första hand upprätthålls för att tillgodose fritidsbåtssektorns, skärgårdstrafikens och fiskets behov av räddningsinsatser. Vidare lämnas av regionalpolitiska skäl ersättning för större delen av underskottet för drift av Trollhätte kanal. I ersättningen ska även kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten ingå. I beräkningarna har antagits att Sjöfartsverket erhåller det begärda anslaget för isbrytning om 250 Mkr i samband med att det temporära anslaget upphör år 2016.

### *Kostnadsprognos*

I likhet med de närmast föregående åren gäller en fortsatt restriktiv hållning när det gäller kostnaderna.

Lönerna beräknas öka med 2,5 procent per år under åren hela perioden.

De pensionskostnader som har tagits upp för perioden är baserade på en genomsnittlig nivå om 54 procents pålägg på skattepliktiga löner. Realräntan förväntas kvarstå på låg nivå även under 2015-2017, för att därefter övergå i en period med stigande realränta under åren 2018 och framåt, vilket innebär att pensionsskulden på sikt kommer att minska.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning, andelen externt upphandlad sjömätning, samt genomförda projekt och arbeten i övrigt. Kostnadsberäkningarna har baserats på den isutbredning som är vanligast förekommande.

Någon allmän uppräknig av övriga kostnader har inte gjorts utan även detta beräknas kunna inrymmas inom de effektiviseringsförbättringar som görs.

### Investeringar

Sjöfartsverkets investeringar finansieras till övervägande del med egna medel. Bemyndigande finns att inom en ram om 835 Mkr ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 Mkr hittills har utnyttjats.

Planerade investeringar under perioden 2015 till 2018 uppgår till totalt 998 Mkr. Investeringar i nya helikoptrar förväntas uppgå till cirka 200 Mkr och då uteslutande i början av perioden. Investeringar i nya slussportar i Södertälje kanal uppgår till 200 Mkr. Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder för att på lång sikt säkra driften av kanalen, bland annat för att säkerställa dammsäkerheten. I övrigt innehåller planen investeringar som avser lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och IT-system.

Den ekonomiska översikten för perioden 2014 till 2018 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan.

## 5.1 FINANSIELLA RAPPORTER

De efterföljande resultaträkningarna är desamma som i avsnitt 2. Först ett huvudscenario där verket inte erhåller anslag och det krävs en maximal höjning av farledsavgifterna inom ramen för ekonomiska mål och restriktioner.

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MILJ KR					
	2014	2015	2016	2017	2018
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
<b>Intäkter</b>					
Farledsavgifter	939,8	895,0	895,0	1 045,0	1 057,0
Lotsavgifter	459,7	482,9	507,0	550,5	577,9
Anslag	550,6	550,6	550,6	250,6	250,6
Övriga intäkter	404,2	386,0	384,8	349,5	348,7
<b>Summa intäkter</b>	<b>2 354,3</b>	<b>2 314,5</b>	<b>2 337,4</b>	<b>2 195,6</b>	<b>2 234,2</b>
<b>Kostnader</b>					
Personalkostnader	-961,2	-866,1	-1 021,1	-1 008,6	-1 035,8
Övriga kostnader	-884,9	-975,2	-942,0	-880,2	-896,7
Avskrivningar	-162,2	-185,9	-199,4	-211,3	-216,6
<b>Summa kostnader</b>	<b>-2 008,3</b>	<b>-2 027,2</b>	<b>-2 162,5</b>	<b>-2 100,1</b>	<b>-2 149,1</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>346,0</b>	<b>287,3</b>	<b>174,9</b>	<b>95,5</b>	<b>85,1</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter	2,2	1,5	1,5	1,5	1,5
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-11,0	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7
<b>Finansnetto</b>	<b>-8,8</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>337,2</b>	<b>255,1</b>	<b>142,7</b>	<b>63,3</b>	<b>52,9</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>					
Förändring av resultatutjämn.fond	-337,2	-255,1	-142,7	-32,4	-19,2
<b>Resultat före skatt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>30,9</b>	<b>33,7</b>
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-6,8	-7,4
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24,1</b>	<b>26,3</b>

I det alternativa scenariot erhåller Sjöfartsverket äskade anslag för isbrytning och därmed har möjlighet att sänka farledsavgifterna.

<b>RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MILJ KR</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>Intäkter</b>					
Farledsavgifter	939,8	895,0	895,0	795,0	807,0
Lotsavgifter	459,7	482,9	507,0	550,5	577,9
Anslag	550,6	550,6	550,6	500,6	500,6
Övriga intäkter	404,2	386,0	384,8	349,5	348,7
<b>Summa intäkter</b>	<b>2 354,3</b>	<b>2 314,5</b>	<b>2 337,4</b>	<b>2 195,6</b>	<b>2 234,2</b>
<b>Kostnader</b>					
Personalkostnader	-961,2	-866,1	-1 021,1	-1 008,6	-1 035,8
Övriga kostnader	-884,9	-975,2	-942,0	-880,2	-896,7
Avskrivningar	-162,2	-185,9	-199,4	-211,3	-216,6
<b>Summa kostnader</b>	<b>-2 008,3</b>	<b>-2 027,2</b>	<b>-2 162,5</b>	<b>-2 100,1</b>	<b>-2 149,1</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>346,0</b>	<b>287,3</b>	<b>174,9</b>	<b>95,5</b>	<b>85,1</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>					
Finansiella intäkter	2,2	1,5	1,5	1,5	1,5
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-11,0	-33,7	-33,7	-33,7	-33,7
<b>Finansnetto</b>	<b>-8,8</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>	<b>-32,2</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>337,2</b>	<b>255,1</b>	<b>142,7</b>	<b>63,3</b>	<b>52,9</b>
<b>Bokslutsdispositioner</b>					
Förändring av resultatutjämn.fond	-337,2	-255,1	-142,7	-32,4	-19,2
<b>Resultat före skatt</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>30,9</b>	<b>33,7</b>
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-6,8	-7,4
<b>Årets resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24,1</b>	<b>26,3</b>

Följande tabeller innehållande balansräkning, finansieringsanalys och nyckeltal förblir desamma oberoende av vilket scenario som tillämpas.

Slutligen presenteras investeringsplanen samlad.

<b>BALANSRÄKNING, MILJ KR</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Anläggningstillgångar	2 552,9	2 732,0	2 723,7	2 727,2	2 738,2
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	30,3	15,6	3,9	0,0	0,0
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>2 587,9</b>	<b>2 752,3</b>	<b>2 732,3</b>	<b>2 731,9</b>	<b>2 742,9</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Varulager	100,6	100,0	125,0	125,0	125,0
Kundfordringar	286,5	180,0	180,0	180,0	180,0
Övriga fordringar	55,4	30,0	30,0	30,0	30,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	101,8	120,0	120,0	120,0	120,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	201,8	505,9	633,5	630,8	625,4
Kassa, postgiro och bank	119,1	29,1	42,6	19,0	50,0
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>865,2</b>	<b>965,0</b>	<b>1 131,1</b>	<b>1 104,8</b>	<b>1 130,4</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>3 453,1</b>	<b>3 717,3</b>	<b>3 863,4</b>	<b>3 836,7</b>	<b>3 873,3</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
<b>Bundet eget kapital</b>					
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
<b>Summa bundet eget kapital</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>	<b>446,1</b>
<b>Fritt eget kapital</b>					
Resultatutjämningsfond	344,1	599,2	741,9	774,3	793,5
Balanserat resultat	-538,0	-538,0	-538,0	-538,0	-505,9
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	0,0	24,1	26,3
<b>Summa fritt eget kapital</b>	<b>-193,9</b>	<b>61,2</b>	<b>203,9</b>	<b>260,4</b>	<b>313,9</b>
<b>Summa eget kapital</b>	<b>252,2</b>	<b>507,3</b>	<b>650,0</b>	<b>706,5</b>	<b>760,0</b>
<b>Avsättningar</b>					
Avsatt till pensioner	2 517,1	2 493,4	2 496,8	2 406,8	2 389,3
Övriga avsättningar	56,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summa avsättningar</b>	<b>2 573,1</b>	<b>2 493,4</b>	<b>2 496,8</b>	<b>2 406,8</b>	<b>2 389,3</b>
<b>Långfristiga skulder</b>					
Långfristig skuld till kreditinstitut	240,0	240,0	240,0	240,0	240,0
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summa räntebärande långfristiga skulder</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>
<b>Kortfristiga icke räntebärande skulder</b>					
Leverantörsskulder	106,7	200,0	200,0	200,0	200,0
Skatteskulder	0,0	0,0	0,0	6,8	7,4
Skulder till koncernföretag	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga skulder	22,3	25,0	25,0	25,0	25,0
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	254,9	251,6	251,6	251,6	251,6
<b>Summa icke räntebärande kortfristiga skuld</b>	<b>387,8</b>	<b>476,6</b>	<b>476,6</b>	<b>483,4</b>	<b>484,0</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>3 453,1</b>	<b>3 717,3</b>	<b>3 863,4</b>	<b>3 836,7</b>	<b>3 873,3</b>

<b>FINANSIERINGSANALYS, MILJ KR</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>RÖRELSEN</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
Årets resultat före avskrivningar	508,2	473,2	374,3	306,8	301,7
Realisationsvinster	-4,1	-	-	-	-
Realisationsförluster	7,2	-	-	-	-
Finansiella poster	-8,8	-32,2	-32,2	-32,2	-32,2
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	-6,8	-7,4
<b>Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar</b>	<b>502,5</b>	<b>441,0</b>	<b>342,1</b>	<b>267,8</b>	<b>262,1</b>
Förändring av varulager	-23,8	0,6	-25,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist fordringar	-113,6	113,7	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist skulder	-54,7	88,8	0,0	6,8	0,6
<b>Kassaflöde före investeringar</b>	<b>310,4</b>	<b>644,1</b>	<b>317,1</b>	<b>274,6</b>	<b>262,7</b>
<b>INVESTERINGAR</b>					
Investeringar i anläggningstillgångar	-397,8	-365,0	-191,1	-214,8	-227,6
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	4,6	-	-	-	-
<b>Nettoinvesteringar i rörelsen</b>	<b>-393,2</b>	<b>-365,0</b>	<b>-191,1</b>	<b>-214,8</b>	<b>-227,6</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>-82,8</b>	<b>279,1</b>	<b>126,0</b>	<b>59,8</b>	<b>35,1</b>
<b>FINANSIERING</b>					
Förändring av långfristiga fordringar	-12,3	14,7	11,7	3,9	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av pensionsskuld	-1,2	-23,7	3,4	-90,0	-17,5
Förändring av övriga avsättningar	49,1	-56,0	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0
Överföring av EK från HKF					
<b>ÅRETS INBETALNINGSÖVERSKOTT</b>	<b>-47,2</b>	<b>214,1</b>	<b>141,1</b>	<b>-26,3</b>	<b>25,6</b>
<b>LIKVIDITETFÖRÄNDRING</b>					
Likvida medel vid årets början	368,1	320,9	535,0	676,1	649,8
Likvida medel vid årets slut	320,9	535,0	676,1	649,8	675,4
<b>FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL</b>	<b>-47,2</b>	<b>214,1</b>	<b>141,1</b>	<b>-26,3</b>	<b>25,6</b>



<b>NYCKELTAL</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>ANALYS</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
Kassalikviditet, %	197,2	181,5	211,1	202,7	207,7
Balanslikviditet, %	223,1	202,5	237,3	228,5	233,5
Sysselsatt kapital	2 872,8	3 153,0	3 313,8	3 370,1	3 371,3
Soliditet, %	7,3	13,6	16,8	18,4	19,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	12,1	9,2	5,3	2,9	2,6
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,0	0,0	0,0	3,6	3,6
Räntetäckningsgrad	31,7	8,6	5,2	2,9	2,6
<b>Inleverans till staten, Mkr</b>					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	6,8
Utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0
<b>Total inleverans till staten</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14,8</b>

## DEFINITIONER OCH NYCKELTALSBERÄKNINGAR

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

<b>Investeringsplan, Mkr</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Farleder</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>	<b>Prognos</b>
Södertälje kanal	0	0	100	100 100	100 100
Trollhätte kanal	6 300	3 300	3 950	16 900	20 300
Farledsförbättringar och mindre kanaler	4 451	0	100	100	100
Farledsstationer		80			
Fast utmärkning	4 494	7 216	5 500	5 000	5 500
Flytande utmärkning	4 837	3 045	2 500	2 500	3 000
Arbetsfartyg	16 554	18 500	19 000	700	0
Övrigt	41 573	8 303	5 100	5 100	3 000
<b>Summa farleder</b>	<b>78 209</b>	<b>40 444</b>	<b>36 250</b>	<b>130 400</b>	<b>132 000</b>
<b>Isbrytning</b>					
Fartyg	10 976	24 950	34 200	11 000	11 500
<b>Summa isbrytning</b>	<b>10 976</b>	<b>24 950</b>	<b>34 200</b>	<b>11 000</b>	<b>11 500</b>
<b>Sjötrafikinformation (VTS)</b>					
VTS-centraler	1 793	8 515	21 000	22 000	22 000
<b>Summa sjötrafikinformation</b>	<b>1 793</b>	<b>8 515</b>	<b>21 000</b>	<b>22 000</b>	<b>22 000</b>
<b>Sjögeografisk information</b>					
Sjömätningarfartyg	12 673	9 900	4 300	0	0
Utrustning för sjömätning	1 691	3 050	4 300	5 300	4 300
IT-system m.m.	831	7 450	5 500	3 500	2 500
<b>Summa sjögeografisk information</b>	<b>15 195</b>	<b>20 400</b>	<b>14 100</b>	<b>8 800</b>	<b>6 800</b>
<b>Lotsning</b>					
Lotsstationer	943	2 330	2 900	2 000	2 000
Lotsbåtar	38 090	24 210	54 100	25 300	41 300
<b>Summa lotsning</b>	<b>39 033</b>	<b>26 540</b>	<b>57 000</b>	<b>27 300</b>	<b>43 300</b>
<b>Sjö- och flygräddning</b>					
IT-system	22 638	12 773	10 000	3 000	0
Helikopterbaser		4 800	4 000	1 000	1 000
Räddningshelikoptrar	213 286	197 345	5 000	3 000	3 000
Övrigt		8 630	2 000	1 000	1 000
<b>Summa sjö- och flygräddning</b>	<b>235 924</b>	<b>223 548</b>	<b>21 000</b>	<b>8 000</b>	<b>5 000</b>
<b>Gemensamma funktioner</b>					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	16 641	20 590	7 500	7 300	7 000
<b>Summa gemensamma funktioner</b>	<b>16 641</b>	<b>20 590</b>	<b>7 500</b>	<b>7 300</b>	<b>7 000</b>
<b>Totala investeringar</b>	<b>397 771</b>	<b>364 987</b>	<b>191 050</b>	<b>214 800</b>	<b>227 600</b>

## 6. Anslagsframställan

**Sjöfartsverket föreslår att anslagstildelningen för år 2016 avseende verksamhet som inte fullt ut ska finansieras via avgifter fastställs till 551 Mkr, vilket motsvarar tilldelningen för år 2015.**

**För år 2017 och 2018 uppgår behovet av anslagstildelning till 630 Mkr.**

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning samt vissa andra myndighetsuppgifter representerar kärnverksamheter som helt eller delvis ska täckas med avgifter. De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet avser bland annat kostnader för fritidsbåtstrafiken, som finansieras via anslag över statsbudgeten. Fram till 2014 var obalansen mellan de anslag som tilldelades Sjöfartsverket och kostnaderna hänförliga till fritidsbåtar, skärgårdstrafik, fiske, allmänflyg, kulturvård, dammsäkerhet och andra tillkommande uppgifter påtaglig.

Den tillfälliga ökningen av anslagstildelningen med 300 Mkr per år under åren 2014-2016 samt den permanenta höjningen av anslagen för sjö- och flygräddningen med 45 Mkr per år från 2014 innebär att behovet av att höja sjöfartsavgifterna under åren 2014-2016 har eliminerats. Från och med den 1 januari 2015 sänker Sjöfartsverket det totala uttaget av farledsavgifter motsvarande den permanenta höjningen av anslaget för sjö- och flygräddningen. Den tillfälliga ökade anslagstildelningen 2014-2016 är ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft.

Underfinansieringen avseende löpande kostnader för de verksamheter som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet beräknas långsiktigt från år 2017 och framåt uppgå till cirka 380 Mkr, vilket framgår av nedanstående tabell.

<b>Specifikation av underfinansierade verksamheter</b>	<b>Intäkt</b>	<b>Behov</b>	<b>Underskott</b>
Isbrytning	0	250,0	-250,0
Sjö- och flygräddning	155,2	187,3	-32,1
Sjösäkerhetsanordningar	33,1	47,2	-14,1
Kanaltrafik m.m.	62,3	138,6	-76,3
Krisberedskap och säkerhetsskydd	0	4,9	-4,9
Maritime Single Window	0	1,5	-1,5
<b>Summa</b>	<b>250,6</b>	<b>629,5</b>	<b>-378,9</b>

### **ISBRYTNING**

Fram till år 2014 finansierades isbrytningen helt via farledsavgifterna. Under åren 2014-2016 ingår 200 Mkr för finansiering av isbrytning i det tillfälliga anslag som Sjöfartsverket erhållit. Sjöfartsverket föreslår nu att anslaget för isbrytning från och med år 2017 permanentas på en nivå som motsvarar kostnaderna för den mest förekommande isvintern.

Isbrytning är vinterväghållning till havs i våra farleder och bör därför helt jämföras med vinterväghållningen på väg och järnväg och finansieras på samma sätt. Statlig isbrytning utförs i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit samt i Väneren mellan öppet vatten till havs och de farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande hinder. Sjöfartsverket kan även besluta om statlig isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven. Behovet av isbrytning är helt beroende av isens tjocklek, vallbildningar, vindar och vindriktning (vinterns svårighetsgrad) samt fartygens status. Sjöfartsverket har möjlighet att utfärda trafikrestriktioner, antingen till en eller flera hamnar eller för vissa fartyg.

Antalet assistanser, inklusive från hjälpisbrytare, varierar med vinterns svårighetsgrad, men uppgår i genomsnitt för perioden 1990/91-2009/10 till cirka 1 400 fartyg under en normal isvinter. En lindrig respektive svår vinter är antalet assistanser för perioden i genomsnitt cirka 540 respektive 2 600 assistanser. Isbrytningsverksamheten sköts med hjälp av fem egna isbrytare, varav en huvudsakligen opererar i Väneren, samt vid behov med inhyrda resurser. Ett omfattande samarbete äger också rum med Finland vars isbrytare hjälper till på den svenska sidan vid svår isbildning och där Sjöfartsverkets isbrytare hjälper till på den finska sidan vid motsvarande behov.

Isbrytningsverksamheten finansieras solidariskt via farledsavgifterna utifrån den regionalpolitiska tanken att samtliga hamnar bör betala enhetliga farledsavgifter. Kostnaderna för isbrytningsverksamheten följer av vinterns svårighetsgrad och är således oförutsägbara och svåra att budgetera. Sjöfartsverkets totala ekonomi påverkas i hög grad av isbrytningens omfattning. En normal vinter uppgår kostnaderna för isbrytningsverksamheten till cirka 250 Mkr och för en lindrig respektive svår vinter till cirka 200 Mkr respektive cirka 300 Mkr. De fasta kostnaderna för verksamheten, dvs. kostnader för att hålla resurserna utan att några uppdrag genomförs, uppgår till cirka 140 Mkr.

### **SJÖ- OCH FLYGRÄDDNING**

Kostnaderna för sjö- och flygräddning avser räddningsledningen vid sjö- och flygräddningscentralen, räddningshelikoptrarna samt de operativa resurserna på sjötrafikområdena som ska täcka in de 15 svenska sjöräddningsregionerna. I verksamheten ingår kostnader för drift av radionät för talkommunikation som

består av sändare, mottagare och inplacering av antenner på cirka 60 platser i Sverige. I kostnaderna ingår även utbildning och räddningsövningar. Av den totala beräknade kostnaden för sjö- och flygräddning, som för 2016 förväntas uppgå till 404,5 Mkr, är 82 procent hänförlig till helikopterberedskapen. Kostnaderna för helikopterberedskap beräknas år 2016 uppgå till 333 Mkr.

Traditionellt har den andel av sjöräddningens kostnader som tillskrivits handelssjöfarten bekostats via sjöfartsavgifterna, medan den del som varit hänförlig till fritidsbåtstrafiken finansierats via anslag. Den del av kostnaderna som är hänförlig till flygräddning finansieras dels via Försvarsmakten, dels via den så kallade undervägsavgiften, som är en del av den europeiska luftfartsorganisationen Eurocontrol:s avgiftssystem. Samarbetsavtal med vissa landsting bidrar ytterligare till finansieringen.

De samarbetsavtal som har tecknats med andra intressenter om samutnyttjande av helikoptertjänsterna beräknas under 2016 ge ett bidrag på 123 Mkr vilket är en ökning med 117 Mkr sedan 2006. Bidraget härrör till största del från Försvarsmakten (57 Mkr) och luftfartsavgifter (66 Mkr), vars andelar av kostnaderna härrör från den finansieringsmodell som Sjöfartsverket tog fram på regeringens uppdrag under 2010 och som därefter har tillämpats. Transportstyrelsen har fastställt belopp för 2016 avseende luftfartsavgifter till 56 Mk vilket innebär att underfinansieringen från kommersiella luftfarten uppgår till 10 Mkr. Konsekvensen av den av Transportstyrelsen beslutade ersättningsnivån är att handelssjöfarten tvingas subventionera kostnader som avser luftfarten, vilket enligt Sjöfartsverkets uppfattning är helt orimligt. Sjöfartsverket har överklagat beslutet till Förvaltningsrätten, som ännu inte har avgjort frågan.

Tabellen nedan visar en jämförelse mellan nuvarande finansiering och finansiering enligt finansieringsmodellen. Samtliga belopp anges i Mkr.

<b>Avgifter</b>	<b>Aktuell nivå</b>	<b>Föreslagen nivå</b>	<b>Differens</b>
Handelssjöfart (farledsavgifter)	126,3	94,2	32,1
Kommersiell luftfart (Eurocontrol)	65,5	65,5	0,0
<b>Summa avgifter</b>	<b>191,8</b>	<b>159,7</b>	<b>32,1</b>
<b>Anslag</b>			
Försvarsmakten	57,4	57,4	0,0
Övrig sjöfart	155,2	96,3	58,9
Övrig luftfart	0	66,7	-66,7
Andra statliga brukare	0	24,3	-24,3
<b>Summa anslag</b>	<b>212,6</b>	<b>244,7</b>	<b>-32,1</b>
<b>Totalsumma</b>	<b>404,4</b>	<b>404,4</b>	<b>0,0</b>

Enligt sammanställningen ovan beräknas underfinansieringen år 2016 uppgå till 32,2 Mkr utan hänsyn tagen till den av Transportstyrelsen beslutade ersättningen för luftfartsavgifter. Trots det ökade anslaget med 45 Mkr per år från och med 2014 uppstår en underfinansiering. Kostnadsökningen är bland annat en följd av regelutvecklingen på området samt genomförandet av de rekommendationer som Statens Haverikommission har lämnat.

### ***DRIFT OCH UNDERHÅLL AV SJÖSÄKERHETSANORDNINGAR***

Sjöfartsverket har preciserat vilka sjösäkerhetsanordningar som uteslutande används av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Vid avgörandet av vilken trafikantgrupp en farled ska hänföras till har utgångspunkten varit debiteringen av farledsavgifterna. Farleder där någon har betalat farledsavgift har således hänförts till handelssjöfarten. I kostnaderna för sjösäkerhetsanordningarna ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser. Kostnaderna beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning. Enligt beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 58 Mkr och för andra trafikantgrupper till 28 Mkr.

De farleder som enligt ovanstående beskrivning har hänförts till handelssjöfarten används även i stor utsträckning av andra trafikantgrupper. I beräkningen har detta användande schablonmässigt beräknats till 20 procent eller 12 Mkr.

### ***ERSÄTTNING FÖR VISS KANALTRAFIK M.M.***

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal, mindre kanaler m.m. Det totala behovet uppgår till 139 Mkr.

#### ***Trollhätte kanal***

Sjöfartsverket har under de senaste åren i flera olika sammanhang påtalat vikten av ett samlat inriktningsbeslut om Vänersjöfartens framtid. Frågan om Vänersjöfarten är komplex och innehåller flera dimensioner och frågeställningar av mycket stor finansiell betydelse för Sjöfartsverket.

Inledningsvis kan konstateras att engagemanget för Vänersjöfarten är stort. Det är väl känt att det finns industriell verksamhet i Vänerregionen som är beroende av sjöfart för sin befintliga lokalisering. Vänersjöfarten medför också den positiva effekten att vägarna avlastas från tunga transporter. Göta älv och Trollhätte kanal är dessutom en del av Sveriges blå band och viktig för båtturen. Sjöfartsverkets inriktning är att satsa på Vänersjöfarten på grund av dess positiva miljöeffekter och därutöver att vara delaktig i aktiviteter som bidrar till att skapa en helhet gällande näringen kring Vänern. Med näring avses såväl turism som industri och handelssjöfart.

För att bedriva handelssjöfart på Vänern året runt krävs dock insatser som innebär stora kostnader för Sjöfartsverket. Beräknad kostnad för Trollhätte kanal för år 2016 är 89 Mkr. I beloppet ingår periodiskt återkommande underhåll samt kompensation för det intäktsbortfall (cirka 2 Mkr) som uppstår då transporter mellan hamnar i Brofjorden/Göteborg och till Vänern inklusive mellanliggande hamnar av regionalpolitiska skäl undantagits från farledsavgifter.

### ***Byggnadsminnesmärken***

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärken med krav på omvårdnad. Sjöfartsverkets kostnader för dessa är beräknade till 16 Mkr per år. Antalet fyrar som har förklarats som byggnadsminnesmärke har ökat och ytterligare förslag från Riksantikvarieämbetet föreligger.

### ***Mindre kanaler***

Kostnaderna avser anslagsfinansiering för täckande av underskott i vissa mindre kanaler som inte används av handelssjöfarten. Några av dessa kanaler är de mest trafikerade farlederna i Sverige. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik. I övrigt är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna. Dessa trafikantkategorier betalar inga sjöfartsavgifter.

På grund av landhöjningen och med det ringa farledsdjup som finns i vissa kanaler i nuläget kommer muddringsinsatser att krävas för att behålla trafik med nuvarande förutsättningar. För år 2016 beräknas kostnaderna uppgå till 11 Mkr.

### ***Administration***

För att täcka de administrativa kostnaderna för de funktioner som ingår i Kanaltrafik m.m. har ett belopp på 23 Mkr tagits upp under anslaget.

### ***KRISBEREDSKAP SAMT SÄKERHETSSKYDD OCH LANDSKAPSINFORMATION***

Sjöfartsverket är en av de myndigheter som i förordning (1996:473) om krisberedskap och höjd beredskap pekas ut och därmed har ansvar för samverkan, särskilt ansvar för krisberedskap samt särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. Sjöfartsverket ska dessutom ha en tjänsteman i beredskap (TiB) samt ha säkra kryptografiska funktioner. För 2016 beräknas kostnaderna för detta arbete uppgå till 1 Mkr.

Lag (1993:1742) om skydd för landskapsinformation och förordning (1993:1745) om skydd för landskapsinformation pekar ut Sjöfartsverket som den myndighet som ska pröva frågor om tillstånd till spridning av sjökartor samt andra sammanställningar av landskapsinformation som avser Sveriges sjöterritorium. Landskapsinformation som avser Sveriges sjöterritorium är av Försvarsmakten klassad med hänvisning till 15 kap 2§ Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dvs. försvarssekretess. Arbete med landskapsinformation (sjögeografisk information, djupdata) omgärdas

då av säkerhetsskydd enligt Säkerhetsskyddslag (1996:627) och säkerhetsskyddsförordning (1993:633). För att upprätthålla säkerhetsskydd, enligt Säkerhetsskyddslag (1996:627), och tillståndshantering, enligt Lag (1993:1742) om skydd för landskapsinformation, beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2016 till 4 Mkr.

### ***MARITIME SINGLE WINDOW***

Fartygsrapportering av sjötrafik till och från Sverige sker idag till Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen. Samordning av uppgifter saknas, vilket medför att sjöfarten måste lämna samma eller snarlika uppgifter till olika myndigheter. Med anledning av EU-direktiv 2010/65/EU om krav om samordning av administrativa förfaranden etablerar Sjöfartsverket, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen nu en myndighetsgemensam internetbaserad anmälningportal för sjötrafiken; ett så kallat Single Window. Syftet är att effektivisera och förenkla för såväl näringsliv som myndigheter. Förvaltningen av MSW, som inte bara är till nytta för de betalande kunderna utan också har ett samhällsintresse, kostar Sjöfartsverket årligen cirka 2 Mkr varav 1,5 Mkr avser övriga myndigheters andelar.



### **Sammanfattning av strukturanalyser utförda av WSP och VTI**

Sjöfartsverket beställde under senare delen av 2014 två av varandra oberoende rapporter med syfte att klarlägga de strukturella förändringar som påverkar efterfrågan och utbudet av sjötransporter och därmed också på Sjöfartsverkets kärnverksamheter på lite längre sikt. Detta till skillnad från de konjunkturella förändringar som inträffar på grund av svängningar i ekonomin.

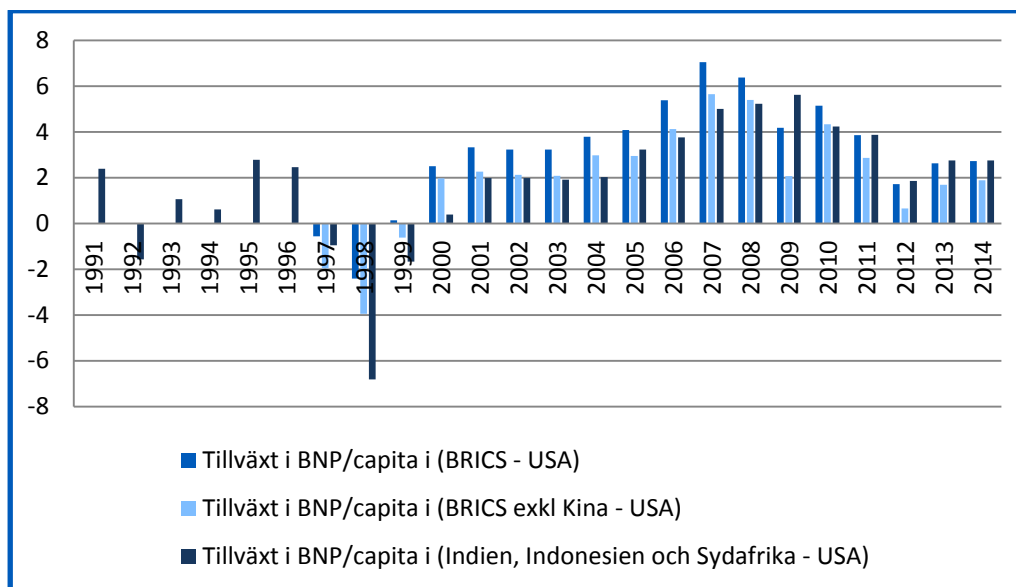
I denna PM ges en sammanfattning av resultatet av de två rapporterna. Tyngdpunkten har hämtats från WSP:s rapport, som vid behov eller där olikheter finns, har kompletterats med information från VTI:s rapport.

#### ***Utvecklingen av ekonomi och handel***

Strukturanalyserna vad avser ekonomi och handel har gjorts på en relativt övergripande nivå. Utgångspunkten har varit internationella trender, inklusive förändringar i handelsströmmar. Den globala utvecklingen och förskjutningar i handelsstrukturen påverkar svensk industri och transporter till och från Sverige. En ytterligare faktor som kan inverka på framtida handelsströmmar är handelsförhandlingar både på global och regional nivå. EU:s lagstiftning är också viktig att beakta, såväl EU-internt som mot tredje land. En stor förändring är t.ex. svaveldirektivet i kontrollområdena i Nordeuropa, som riskerar att minska sjötransporterna till och från Sverige.

Tillväxten i ekonomin minskade kraftigt på den globala arenan 2009 men återhämtade sig snabbt. Sett över en längre tid är det nästan en linjär ökning om några procent per år med vissa variationer mellan marknaderna. Framåt förväntas en årlig ökning på runt 5 procent i den globala världsekonomin, vilket kan tolkas som en väldigt positiv utveckling. Dock med stora variationer mellan olika delar av världen. Den globala handelssjöfarten uppvisar liknande trender och har ökat med i snitt 3 procent per år de senaste fyrtio åren, en tillväxttakt som väntas fortsätta. Under 2012 var tillväxten drygt 4 procent. År 2009 dök handelsvolymerna globalt även inom sjötransporterna, men återhämtade sig relativt snabbt.

Den största förändringen i världsekonomin sedan 1990-talet är tillväxten i framför allt Kina. Även de övriga utvecklingsländerna har vuxit fort. Såsom rapporterats av the Economist (2014), har dock tillväxten i många utvecklingsländer saktat ner, och skillnaden i BNP/capita mot den amerikanska nivån har även den minskat. Baserad på BNP/capita siffror från OECD visas i Figur 1 hur denna konvergens har utvecklats för de s.k. BRICS-länderna (Brasilien, Ryssland, Indien, Kina och Sydafrika), samt för de tre u-länder med en något längre tidsserie (Indien, Indonesien och Sydafrika).



Tillväxttakten och konvergenshastigheten mot den utvecklade världen i de fem största utvecklingsekonomierna var som högst i mitten av 2000-talet, men har sedan dess minskat, även om de sex ekonomier som inkluderas i figur 1 har fortsatt växa (jämfört med USA) även sedan finanskrisen. Om trenden håller i sig och tillväxttakten i dessa länder saktas ner bör detta få konsekvenser för den globala efterfrågan av framförallt råvaror – och således även för den svenska exporten.

Med utgångspunkt i dels Exportrådets prognoser (VTI), dels i International Monetary Fund och World Economic Outlook (WSP) kan konstateras att världshandelns struktur undergår en långsiktig förändring, där de traditionella handelsmönstren, med merparten av handeln mot Västeuropa och de nordiska länderna, sakta ändras mot en ökad handel med Asien, Östeuropa och norra Afrika. Exempelvis kommer enligt Exportrådet, Västeuropas och Nordens andel av den totala exporten att sjunka från drygt 65 procent under perioden 2006-2010 till knappt 50 procent år 2030, samtidigt som exporten till Asien ökar från cirka 10 procent till drygt 20 procent. En ökad handel med Afrika kan också förväntas i takt med att ökade inkomstnivåer ger utrymme för en ökad konsumtion. Slutsatsen är dock att fram till 2020 hinner inte några stora förskjutningar äga rum.

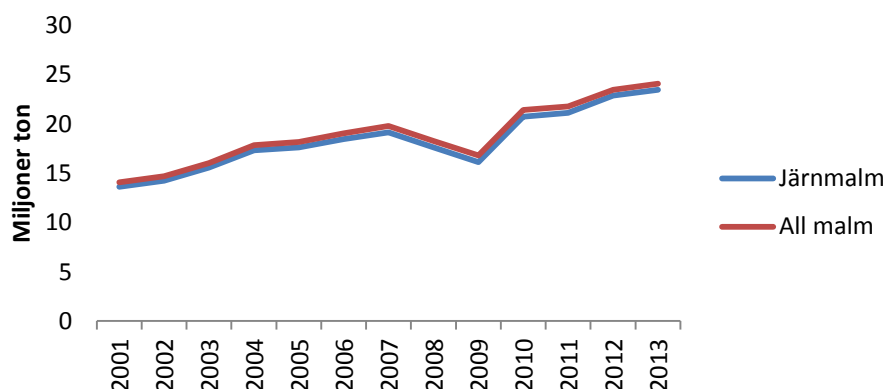
Sammanfattningsvis ser den längre utblicken för sjöfarten positiv ut då världens befolkning ökar och behov av råvaror samt konsumtions- och insatsvaror i tillväxtländer förväntas öka i takt med ökad BNP och inkomstutveckling. Sjöfarten kan antas att, som mest bränsleeffektiva och miljövänliga transportslag med avseende på koldioxidutsläpp, på längre sikt skulle kunna få en större marknadsandel av de totala godstransporterna. Det samlade intrycket av de intervjuer som VTI genomfört med transportköparna är dock att transportbehovet fram till 2020 kommer att vara relativt konstant.

### **Branshutveckling**

Vad gäller utvecklingen i de branscher som är av störst betydelse för sjöfarten har VTI och WSP delvis haft olika utgångspunkter där VTI har utgått från prisutvecklingen på världsmarknaden och ändringar i tillverkningsvolymerna genom studier av industriproduktionsindex (IPI). WSP har koncentrerat sig på exportutvecklingen på olika marknader relaterat till tillverkningsvolymerna. De slutsatser som dragits överensstämmer dock relativt väl.

### **Gruvnäringen**

Vad gäller gruvnäringen och då främst brytning av järnmalm, så är den uppgång som varit hänförlig till uppgången i världsmarknadspris, som beror på en ökad efterfrågan i främst Kina. Andra stora marknader för svensk järnmalmsexport är Tyskland, Finland och Nederländerna. De länder som uppvisar den största ökningen av import av svensk järnmalm under perioden 2000-2013 är främst Kina, Storbritannien, Turkiet, Qatar och Nederländerna. Störst minskning redovisas i exporten till Ungern, Norge, Polen, USA och Libyen. Ser man till utvecklingen av IPI så indikerar det att prisökningen på järnmalm också inneburit en ökning av produktionen. Enligt VTI har exporten av järnmalm samt export av järn- och stålskrot en positiv tidtrend, vilket skulle innebära att exporten kan förväntas fortsätta öka. Det är emellertid osannolikt att några större mängder tillfaller sjöfarten då merparten av ökningen kommer att transporteras på Malmbanan. Svaveldirektivet innebär att det tenderar att vara mer intressant att transportera på järnväg än med sjöfart. I nedanstående diagram redovisas den svenska exporten av järnmalm för år 2001-2013.



### **Järn- och stålindustrin**

Sveriges produktion av järn och stål i form av råstål och handelsfärdigt stål har sjunkit under perioden 2003-2013. Trenden indikerar en strukturell förändring där svensk import av råstål och standardkvaliteter har ökat, samtidigt som exporten skiftat karaktär till mer specialiserade kvaliteter och produkter. Förändringen har inneburit att importen nu är större än exporten.

De viktigaste marknaderna för svensk stålexport är Tyskland och USA men där tillväxtekonomier som Kina och Indien samt Turkiet fått en ökad betydelse. En trendframskrivning indikerar att dessa tillväxtländer kommer att öka i betydelse för svensk stålexport med ökade transportavstånd som följd, vilket torde gynna sjöfarten som transportmedel.

Jernkontoret ser två trender, dels en kraftig ökning av Kinas stålexport och en ökande användning av handelspolitiska skyddsinstrument samt en ökad konsolidering på utbudssidan. Totalt bedömer man att transportererna bör bli oförändrade eller eventuellt öka något. Även här ser man att svaveldirektivet kan påverka sjöfarten negativt till förmån för järnvägstransporter. Huruvida järnvägen kan ta över gods beror helt på om man lyckas lösa de kapacitetsproblem som finns.

### ***Skogsindustrin***

Exporten från Sveriges skogsindustri består huvudsakligen av tre varugrupper, pappersmassa, papper och sågvirke. Det har skett en tillväxt i den svenska skogen under ett flertal år och enligt tillgängliga prognoser kommer det även fortsatt ske en tillväxt då avverkningsstakten är lägre än tillväxten i den svenska skogen.

För alla de studerade segmenten inom skogsindustrin är trenden densamma – färre och större, dvs. ett alltmer minskat antal produktionsanläggningar i kombination med en ökad produktion per anläggning. Svensk export har ökat totalt i volym och det är framför allt papper och sågade trävaror som drivit den generella ökningen inom branschen. Exporten av pappersmassa har varit relativt konstant. Avseende marknaderna för exporten så sker den till stor del med våra huvudsakliga handelspartner i Europa, men den utomeuropeiska marknaden har växt och utgör en betydligt större andel nu än 1990 respektive 2000. 1990 utgjorde den drygt 10 procent, år 2000 knappt 20 procent till att 2013 utgöra nästan 40 procent. För pappersmassa är det framförallt tillväxtekonomierna i Asien, Kina, Indien och Indonesien tillsammans med Turkiet som uppvisar en tydlig ökning. För papper är det Kina, Indien, Saudiarabien och Turkiet som uppvisat en tydlig ökning och för sågade trävaror är det framförallt länderna i Nordafrika som utgör en växande andel av den svenska exporten. Med en bibehållen trend kommer dessa marknader att växa i betydelse för den totala svenska exporten från svensk skogsindustri, vilket ställer krav på effektiva långväga transportlösningar.

Sjötransporter utgör redan idag (2012) det främsta transportmedlet för skogsindustrin. Med en globalt växande marknad och ökad handel med tillväxtekonomierna i Asien och Nordafrika, så är bedömningen att sjöfart även framdeles kommer att utgöra en lika stor eller en större andel av transportererna för den svenska exporten från skogsindustrin.

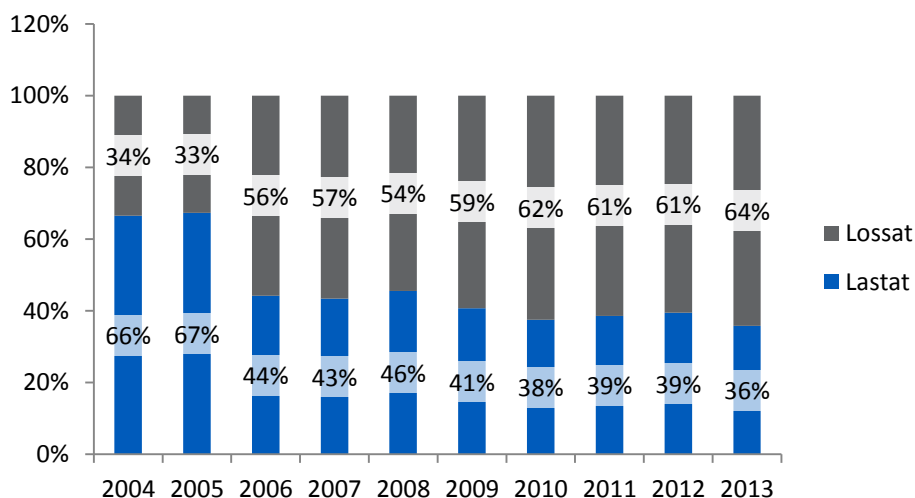
Enligt Sjöfartsverkets uppgifter sker cirka 2/3 av sjötransporterna av skogsindustriprodukter via de större hamnarna i Norrland och via Varberg. I och med

införandet av de strängare svavelreglerna i SECA kan en förskjutning komma att ske från norrlandshamnarna med tågtransporter till västkusthamnar och även direkt till Tyskland. Detta är naturligtvis beroende av om järnvägen kan hantera sina kapacitetsproblem.

I dag nyttjar branschen företrädesvis rorofartyg, men enligt VTI finns en tendens att öka andelen containerfartyg, som bedöms vara mer energieffektiva.

### **Bilbranschen**

Sveriges import av personbilar har (i varuvärde) sedan 2009 gått om Sveriges export. En viss förklaring är SAABs konkurs. En viss förklaring ligger också i den utlokalisering av produktionen som eskalerat under senaste decenniet, varvid exempelvis asiatiska bilproducenter i större utsträckning väljer att lokalisera produktion närmare sin avsättningsmarknad. Ytterligare en förklaring är att främst Malmö och Wallhamns hamnar fungerar som transithamnar för andra länder i Östersjön, vilket gör bilimporten känslig för ändrade villkor i dessa länder. Överflyttningen mot ökad import framgår tydligt av nedanstående figur där importen under den senaste tioårsperioden ökat från 34 procent till 64 procent av den totala handeln med fordon samtidigt som importen minskat från 66 procent till 36 procent.



USA har historiskt varit den i särklass största exportmarknaden för svensk export av personbilar men trenden är sedan 2002 fallande. Danmark utgör i dagsläget den näst största marknaden följt av Beneluxländerna. Den kinesiska marknaden är den starkast växande marknaden. Värt att notera är att Storbritannien, som tidigare varit den näst största marknaden, har fallit stort och är idag den åttonde största avsättningsmarknaden. Vad gäller importen är Tyskland följt av Belgien och Storbritannien störst mätt i varuvärde. Turkiet och Slovakien är här växande marknader. Belgien är en stor handelspartner på grund av omlastning av bilar från transoceana destinationer och trafiken liknar till sitt upplägg containersjöfarten. Enligt IPI är den generella trenden uppåtgående.

De svenska hamnar som hanterar import och export av bilar är främst Malmö, Göteborg och Wallhamn men även Halmstad, Södertälje och Stockholm. Detta transportmönster förväntas inte förändras fram till 2020. I nedanstående tabell jämförs volymerna av antal fordon för åren 2004 och 2013 per hamn.

Antal fordon 2004		Antal fordon 2013	
Göteborg	331 457	Malmö	360 823
Malmö	268 053	Göteborg	163 654
Södertälje	56 069	Wallhamn	137 025
Halmstad	44 668	Halmstad	63 701
Stockholm	29 422	Södertälje	52 655
Wallhamn	27 743	Stockholm	19 026

Avgörande för vilken hamn som anlöps för importen av bilar är en fråga om kostnaderna i respektive hamn och mervärdet av den service i form av anpassning av bilar till avsättningsmarknadens förhållanden och regler som utförs i hamnen. Exporten är hårdare knuten till den hamn som ligger närmast produktionsanläggningen, t.ex. Göteborgs export av Volvobilar.

### ***Oljebranschen***

Sverige importerar råolja och exporterar raffinerade oljeprodukter. Importen i ton har över tid minskat med ca 23 procent medan exporten ökat med cirka 15 procent. Förändringarna har varit jämna över tid. Inga större konjunktursvängningar kan ses, vilket tyder på strukturella förändringar mellan import och export. Sannolikt kommer enligt VTI efterfrågan på olja att minska i takt med införandet av alternativa bränslen, vilket leder till en minskad import. Emellertid kan den ersättas av en ökad import av andra bränslen.

De länder som är viktigast för importen av råolja är Ryssland (40 %), Norge (24 %) och Nigeria (12 %) som således svarar för cirka två tredjedelar av importen. Importen från Norge har under perioden 2000 till 2013 minskat med 55 procent medan Ryssland ökat med 13 procent. Export av raffinerade produkter, som ökat med 15 procent mellan 2000 och 2013 sker främst till Storbritannien med nära 20 procent och till USA, Norge, Nederländerna och Finland.

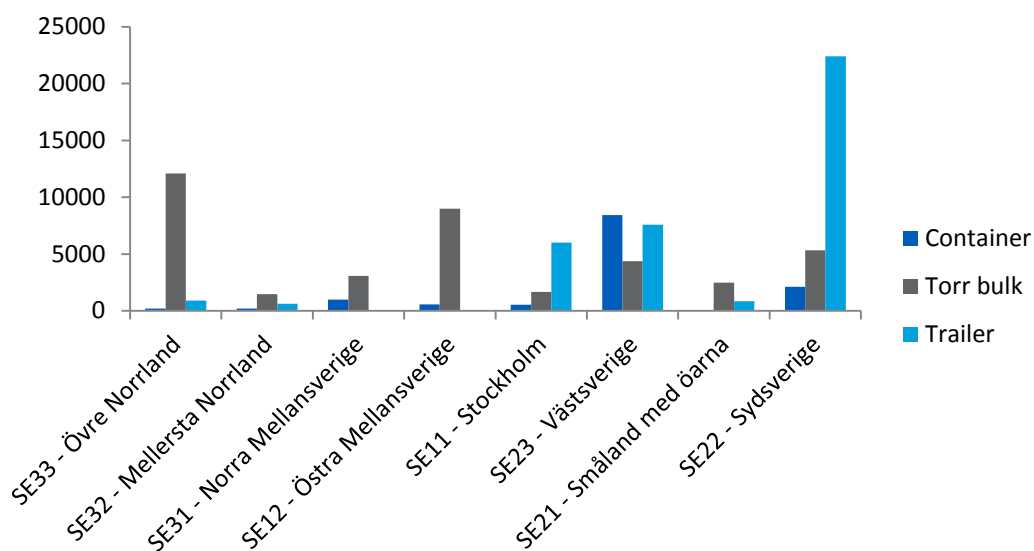
Mottagande och avsändande hamnar är helt avhängigt var raffinaderierna är belägna, dvs. i Sveriges fall främst Göteborg och Brofjorden. Det nationella behovet av produkter täcks in av distribution med lastbil på korta avstånd och med sjöfart på längre avstånd.

### ***Containerbranschen***

Branschen har utvecklats kraftigt de senaste åren där volymerna globalt under perioden 2000-2012 ökade med 150 procent. Ökningen är en följd av ökad handel globalt och en ökad containerisering och som en följd av detta ökade sjötransporter. Under perioden

2004-2013 ökade containervolymer i Sverige med 41 procent medan trailergodset ökade med 14 procent och bulkgodset minskade med 13 procent. Detta indikerar att det är trailergods och bulkgodset som containeriserats. Trenden är enligt VTI positiv för såväl import som export av containrar.

Den största mängden containeriserat gods hanteras i Västsverige där merparten hanteras i Göteborgs hamn. Störst mängd trailergods hanteras i Trelleborg och Helsingborg där godset transporteras på färjor. Merparten av torrbulk, som minskat i volym, hanteras i övre Norrland och östra och norra Mellansverige och kan relateras till skog och malm. De förändringar av hanterade volymer av container, torrbulk och trailergods, som ägt rum under den senaste tioårsperioden, framgår nedan.



Som framgår har containervolymer ökat mest i hamnar i Västsverige och Sydsverige där torr bulkgodset minskat mest, torr bulk har ökat mest i övre Norrland och Mellansverige samt vad avser trailergodset i Sydsverige. Vad gäller torrbulk är det främst östra Mellansverige som tappat störst volym. En stor del av de svenska hamnarna har större export än import via container, varför ett stort underskott av containrar föreligger i dessa hamnar. Detta gäller främst Göteborg men även Gävle tillhör dessa hamnar.

### **Passagerartrafik**

Den reguljära passagerartrafiken är främst koncentrerad till södra Sverige samt Stockholmsområdet. Tendensen för reguljärtrafiken totalt är negativ, främst med avseende på utrikestrafiken.

Andelen passagerare som reser via reguljära färjeförbindelser har mellan åren 2004-2013 minskat med omkring tre procent. Främsta minskningen har skett i hamnarna

Trelleborg och Helsingborg. Även Göteborgs hamn har tappat passagerare från 2,6 mn 2004 till 1,6 mn år 2013. De hamnar som redovisat störst tillväxt är Ystad och Karlshamn med trafik till Polen och Baltikum. Den inhemska trafiken är i princip lika med Gotlandstrafiken som redovisar en jämn volym utan några särskilda upp- eller nedgångar.

### ***Kryssningstrafik***

Kryssningstrafiken i Sverige är till största del knuten till Stockholmsregionen (Stockholm och Nynäshamn) som hade omkring 80 procent av antalet kryssningsbesökare år 2013. Efter Stockholm stod Göteborg och Gotland för flest besökare under året. Med en aktiv satsning på Sverige som turistland finns anledning att tro att utvecklingen fortsätter.

Vid en jämförelse av kryssningsfartygens storlek och antal kryssningsanlöp 2004-2013 framkommer att utvecklingen av fartygsstorleken har varit betydligt kraftigare än utvecklingen av antalet anlöp. Fartygsstorlekarna, mätt i bruttodräktighet, ökade med nästan 40 procent under perioden 2004-2013, medan antalet anlöp sedan 2005 varit på en relativt konstant nivå mellan 370 och 430 anlöp per år. Detta visar tydligt att kryssningsfartygen blivit allt större.

### ***Sammanfattning av branschutvecklingen***

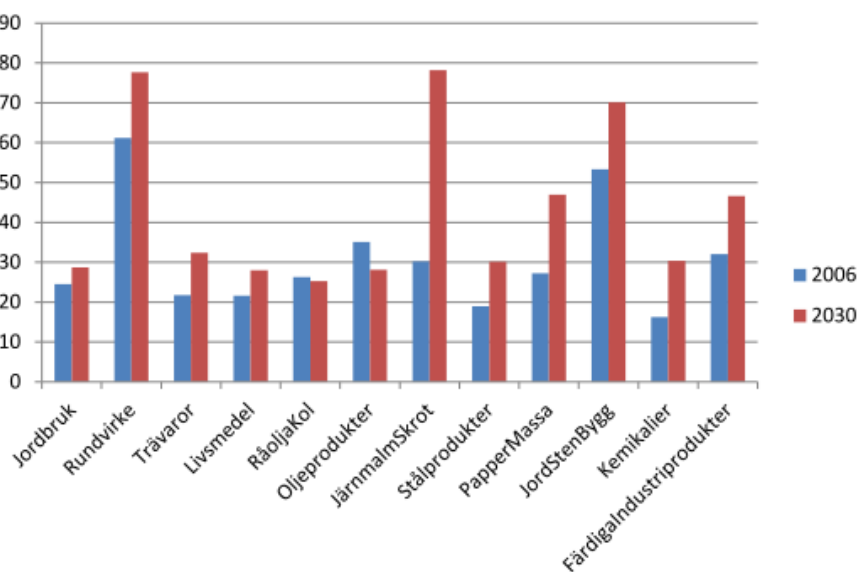
Analysen av de enskilda branscherna visar tydligt att marknaden för den svenska exporten har ökat och att nya marknader utanför Europa står för en stor del av tillväxten för svensk export inom respektive bransch. För att se den totala förändringen i exporten per land har en sammanslagning gjorts över malmexport, exporten från skogsindustrin (papper, massa och sågade trävaror), raffinerade petroleumprodukter samt järn och stål. Det sammanlagda resultatet förstärker bilden över att tillväxtekonomier som Kina, Indien och Turkiet utgör allt viktigare länder för Sveriges export. Detsamma gäller för Mellanöstern (Saudiarabien, Qatar och Förenade Arabemiraten) och Nordafrika (framför allt sågade trävaror till Egypten, Marocko och Algeriet). I Europa och inom de studerade branscherna så återfinns tillväxten under den studerade perioden framförallt i Storbritannien, Nederländerna och Finland. De nya marknaderna, inklusive Storbritannien, utgör alla sjöfartsdestinationer och därmed förväntas sjöfarten behålla eller stärka sin position kopplat till den svenska exporten. För järnmalm, som utgör en viktig export, finns däremot Narvik som alternativ och konkurrerande utskeppningshamn. Marknadspositionen (kostnadsläget) för Narvik respektive Luleå som utskeppningshamn för den svenska exporten av järnmalm i relation till de starkast växande exportmarknaderna bör studeras vidare, framförallt med tanke på införandet av SECA-direktivet.

### ***Trafikverkets prognos***

Trafikverket har i sin rapport *Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014 – 2025 – Godstransporternas utveckling fram till 2030* prognoser för branschernas utveckling fram till 2030 baserat på en bearbetning av huvudsakligen



långtidsutredningens (2008) prognoser. Denna visar på en generell uppgång för alla varugrupper förutom olja, kol och oljeprodukter. Störst tillväxt förväntas, enligt dessa prognoser, för kemikalier, järn, malm och skrot samt papper och massa. För de modellerade varugrupperna presenteras nedan prognosen för 2030 jämfört med utfallet 2006. Den i de svenska hamnarna hanterade godsmängderna väntas öka med i genomsnitt 1,9 procent per år fram till 2030. Den prognos som togs fram inom ramen för projektet Baltic Transport Outlook redovisar en ökning av sjöfartens volymer i svenska hamnar med 1,3 procent per år.



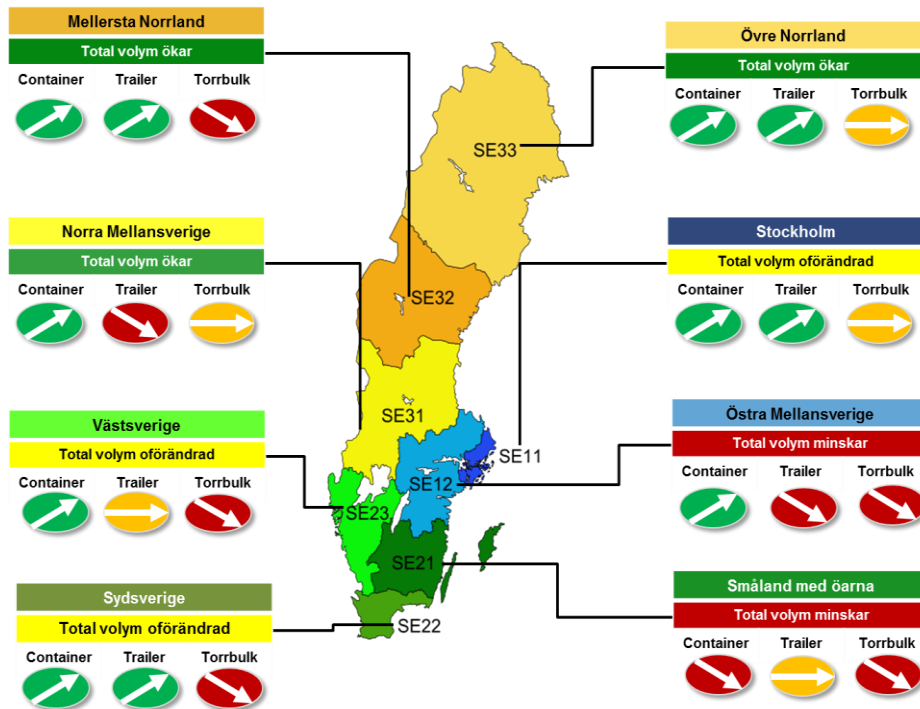
För exporten prognosticeras en uppgång för järn, malm, skrot, papper och massa. Den största ökningen av transportarbetet förväntas ske på väg, men där sjöfarten behåller sin andel, främst beroende på en ökad malmbrytning. Vad avser importen förutses större ökning för rundvirke, jord och sten samt byggnadsmaterial.

Det samlade transportarbetet prognosticeras till 1,7 procent per år för sjöfarten.

Ser man till geografiska hamnområden redovisas en generell ökning i alla områden utom Stenungsund-Strömstad. Sannolikt beror detta på en nedgång i hanteringen av oljeprodukter.

### **Utvecklingen i hamnarna**

För segmenten container, trailer och torrbulk har en tidserie för godsvolymerna mellan 2004 och 2013 i Sveriges Hamnars medlemshamnar tagits fram, vilket illustreras i nedanstående figur.

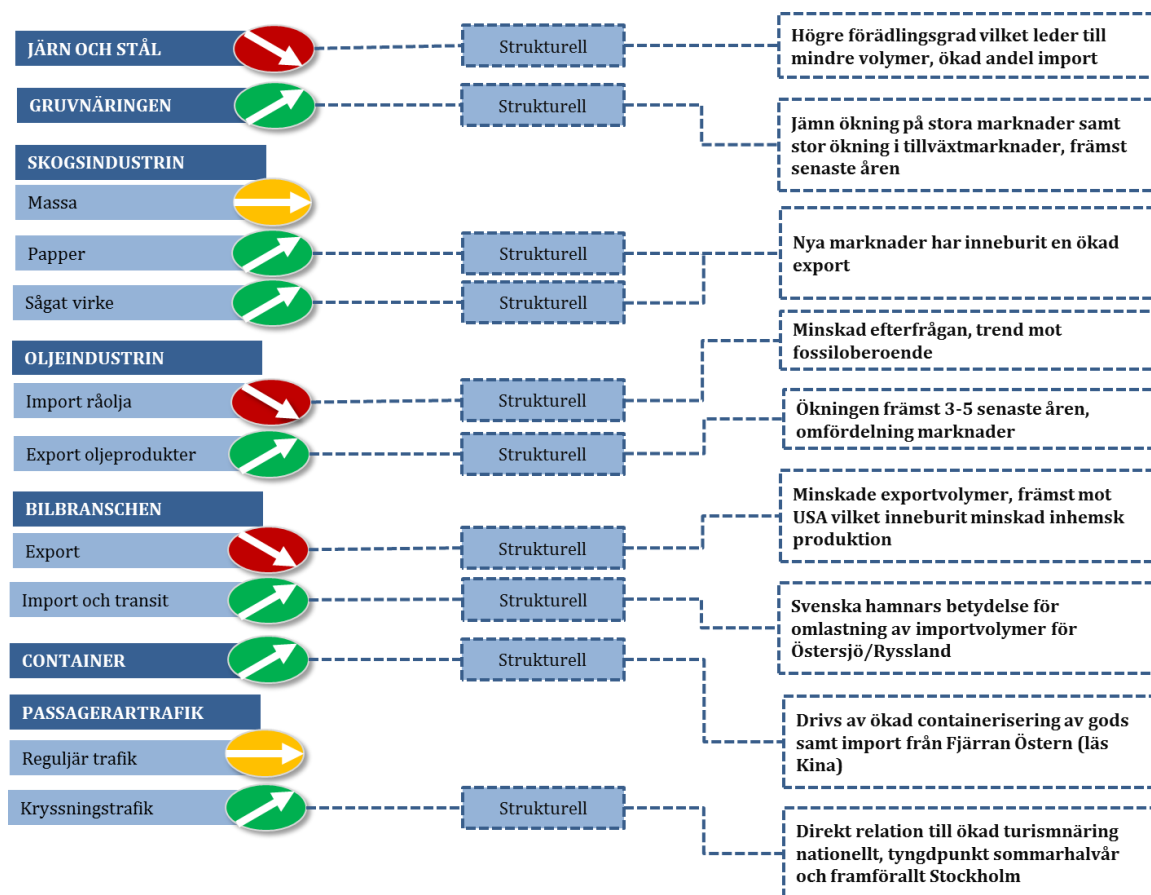


Här ses en generell uppgång för containervolymer i alla områden utom i Småland med öarna. Nedgången är främst beroende av det mycket ringa antal som hanterades 2004 och den obefintliga hantering som sker i dagsläget. Trailer hanteras främst i Sydsverige, Västsverige och Stockholmsområdet. Det är främst trafik över de sydsvenska hamnarna som har ökat medan Västsverige har en neutral utveckling och Stockholmsområdet en negativ utveckling. Utmed Norrlandskusten redovisas en svag volymökning som procentuellt är relativt stark. Torrbulksegmentet visar på en fortsatt minskning i volym, där endast Stockholm, Västsverige samt Övre Norrland ligger på likvärdiga nivåer 2004 och 2013.

Den ökade urbaniseringen, stordriftsfördelar med större hamnar och regeringens utpekande av viktiga hamnar kan enligt VTI leda till en ökad koncentration till de större hamnarna. Det finns därutöver flera företeelser som syftar till att utnyttja stordriftsfördelar, bl.a. samarbeten och fusioner mellan transportköpare i samma bransch och transportföretag som samarbetar, inte minst på sjöfartssidan där detta pågått en längre tid inom hamnsektorn. Dessa trender leder till en koncentration av transportflöden på ett fåtal stora stråk och noder.

### ***Sammanfattning av förändringar***

I nedanstående figur visas hur trenderna i samtliga större sjöfartssegment utvecklats och en bedömning av huruvida förändringen är strukturell eller inte.



## Slutsatser

Konjunktursvängningar påverkar den totala världsekonomin och kommer således att leda till generella nedgångar på alla marknader. Medan strukturella förändringar tenderar att påverka delar av marknaden genom upp- och nedgångar och/eller omfördelning mellan marknader.

I Trafikverkets prognoser för 2030 prognostiseras en stor ökning inom de i uppdraget studerade branscherna vilket till stor del understryks av de trender som identifierats. De flesta branscher som studerats har ökat sin godsmängd och förväntas också öka framöver. Undantaget är järn och stål som ökar i värde men inte i volym. Detta gäller även import av råolja och export av bilar. WSP ser inga konjunkturella faktorer som driver denna utveckling utan bedömningen är att förändringarna är strukturella. Man hävdar också att marknaderna förändras och att vissa branscher förändrar sitt innehåll mot mer förädlade varor.

Våra största handelspartner finns i Nordeuropa och flera av dem har ökat stadigt däribland Storbritannien och Nederländerna. Den stora tillväxten (procentuellt) har däremot varit i tillväxtmarknader som Kina, Indien och Turkiet samt Mellanöstern och Nordafrika. Detta är en tydlig trend och utifrån den förväntade tillväxttakten i dessa ekonomiers import är detta en trend som kommer att vara ihållande. Detta innebär

ökade transportavstånd där sjöfarten torde stå sig väl i konkurrensen gentemot övriga trafikslag. En osäkerhetsfaktor är dock vilka konsekvenser införandet av SECA-direktivet kommer att få i kombination med dels den nya fasta förbindelsen över Fehmarnbält, dels breddningen av Kielkanalen, vilket kan medföra omlastning via de stora nordeuropeiska hamnarna för vidare befordran via feedertrafik alternativt tågtransport. För detta samt malmtransporter från Norrland (via Narvik alternativt Luleå) föreslås en fördjupad studie där de ekonomiska implikationerna för respektive transportval undersöks djupare. VTI påpekar här att några rederier redan minskat sitt utbud för att spara kostnader från årsskiftet då de strängare svavelreglerna träder i kraft. Sjöfartens räddning kan vara de kapacitetsbrister som finns på landsidan och som försvårar en överflyttning till andra transportslag. Dock kan viss trafik ändra rutt och export ske via norska hamnar eller trafik från ostkusten föras över för export via västkusthamnar.

Godsmängderna som hanteras över kaj i de svenska hamnarna sjunker. Det är bara övre och mellersta Norrland och norra Mellansverige som ökar sina volymer vilket korrelerar med en ökad export av råvaror. Det segment som ökar är container och trailer medan torrbulk minskar.

Det senaste decenniet har den totala storleken på världshandelsflottan ökat kraftigt. Den starka tillväxten kan på kort sikt leda till prispress och risk för överkapacitet. Globaliseringen talar dock för en fortsatt tillväxt, främst med avseende på torr bulk samt enhetsberett gods.

Förutom ökning av världshandelsflottans storlek ökar även fartygsstorlekarna. En fortsatt ökning av fartygsstorlekar innebär att antalet fartygsanlöp inte kommer att öka i samma takt som transporterade godsvolymer. I likhet med den ökade containeriseringen drivs denna utveckling av en strävan efter stordriftsfördelar. Dessa förändringar kan vara en förklaring till att sjöfarten på svenska hamnar minskat trots att de totala godsmängderna ökar.

Sjöfarten har tappat marknadsandelar sen återhämtningen i ekonomin 2010 och detta är en indikation på att marknaden valt alternativa transportupplägg, antingen i form av alternativa trafikslag eller via alternativa hamnar utanför Sverige. VTI har här försökt att vidimera Sjöfartsverkets misstankar om att en övergång från sjöfart till lastbil verkligen sker, men inte funnit bevis för att så är fallet. Detta kan bero på att tidserien är något för kort (2004-2013), eftersom en eventuell övergång förstärkts under de två senaste åren.