

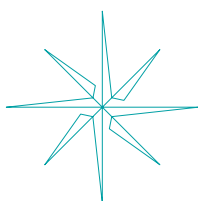
TREÅRSPLAN FÖR SJÖFARTSVERKET

2017–2019



SJÖFARTSVERKET

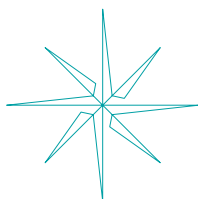
Foto: Jörgen Språng, fototävling för sjöfolk 2015.



Innehåll

Generaldirektören har ordet.....	4
Uppdrag och styrmodell	6
Sjöfartsverkets strategiska mål	8
Målbild 2020	8
Strategier i fokus	16
Sjöfartsverkets huvudprocesser	18
Leverera lotsning.....	18
Tillhandahålla farleder	21
Leverera sjögeografisk information	25
Leverera sjötrafikinformation.....	28
Möjliggöra vintersjöfart	31
Rädda liv	35
Skapa framtidens sjöfart	39
Erbjuda sjömän en aktiv fritid	41
Strategiskt Verksamhetsstöd	43
Sjöfartsverkets rederi	43
Kommunikation.....	44
Kompetensförsörjning, säkerhet och hälsofrämjande arbete	45
Internationellt arbete	47
Ekonomiska Villkor	49
Finansiella rapporter.....	52
Anslagsframställan	60
Bilaga 1: Nulägesanalys av sjöfartens förutsättningar, framtida utmaningar och möjligheter	66

Treårsplanen 2017-2019 finns tillgänglig på
Sjöfartsverkets webbplats
www.sjofartsverket.se
Redaktör: Maria Fyrby
Utgivningsdatum: 2016 – 02
Omslagsfoto: Patrik Nilsson
© Sjöfartsverket



Generaldirektören har ordet

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

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

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

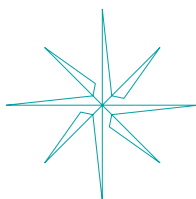
Vi fortsätter också vår interna effektiviseringsresa, och här ligger fokus på handlingsplanen ”En ekonomi i balans 2017”, som innehåller förbättringsarbete genom i synnerhet ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder.

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

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

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

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



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

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

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

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

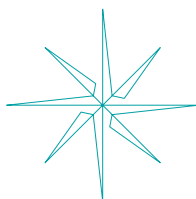
våra räddningshelikoptrar; ett initiativ av SVT:s Uppdrag Granskning som ledde till utredningar hos både Konkurrensverket och Åklagarmyndigheten. För många inom organisationen har det varit en tid av hög arbetsbelastning och många frågor. Från ledningen kommer vi att fortsätta att diskutera och bemöta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

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

Ann-Catrine Zetterdahl
Generaldirektör



Foto: Ida Ling Flanagan



Uppdrag och styrmodell

Sjöfartsverket vill sätta sjöfarten på kartan genom att erbjuda effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling. Vår affärsidé är att vara en modern serviceorganisation med en unik sjöfartskompetens. 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. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. Genom våra kärnverksamheter tillhandahåller vi farleder och sjögeografisk information, lotsar fartyg till och från hamn, säkerställer system för att navigera rätt och undvika olyckor, håller hamnarna vinteröppna i hela landet och bistår dem som hamnar i nöd, både till sjöss och i luften.

Myndigheten bidrar till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen på sjöfartsområdet kan uppfyllas. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under detta mål har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål som ska uppfyllas genom fokus på tillgänglighet, säkerhet, och hälsa, samt generationsmål för

miljö och miljö kvalitet. Generationsmålet vägleder Sjöfartsverket och implementeras genom våra fastställda strategiska mål medan miljö kvalitetsmålen implementeras genom våra taktiska och operativa mål.

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

Vår styrmodell är baserad på balanserade styrkort; en mål- och resultatorienterad inriktning där utgångspunkten är att perspektiv av strategisk vikt för verksamheten följs upp löpande och vägleder oss att sätta prioriterade och mätbara mål. Genom att precisera målen i styrkort knyts vision och övergripande strategier till verksamhetens uppdrag, operativa mål och förbättringsaktiviteter. ▲

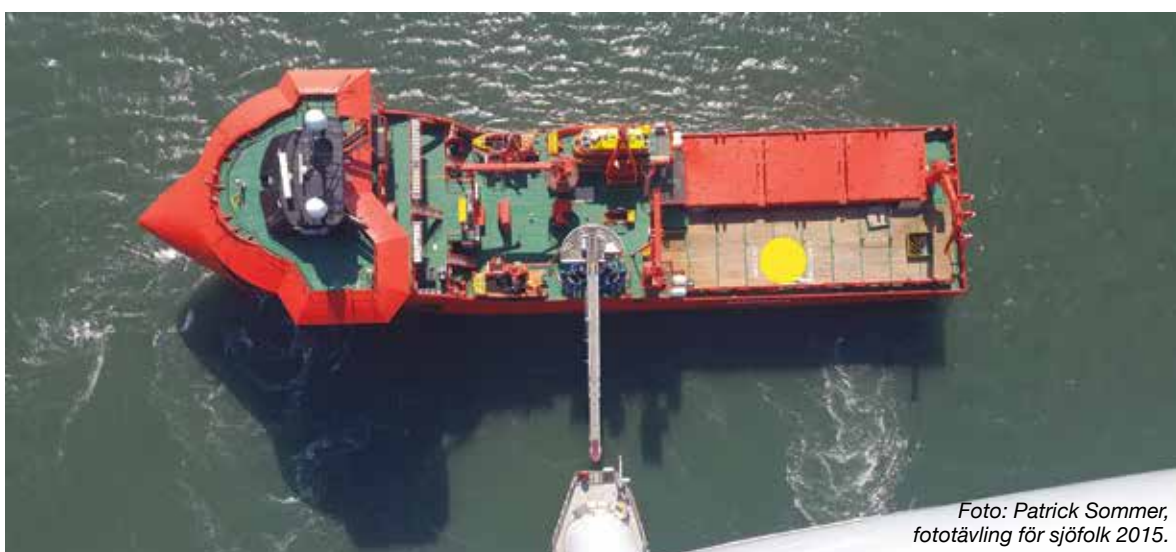
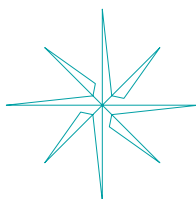
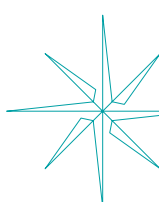
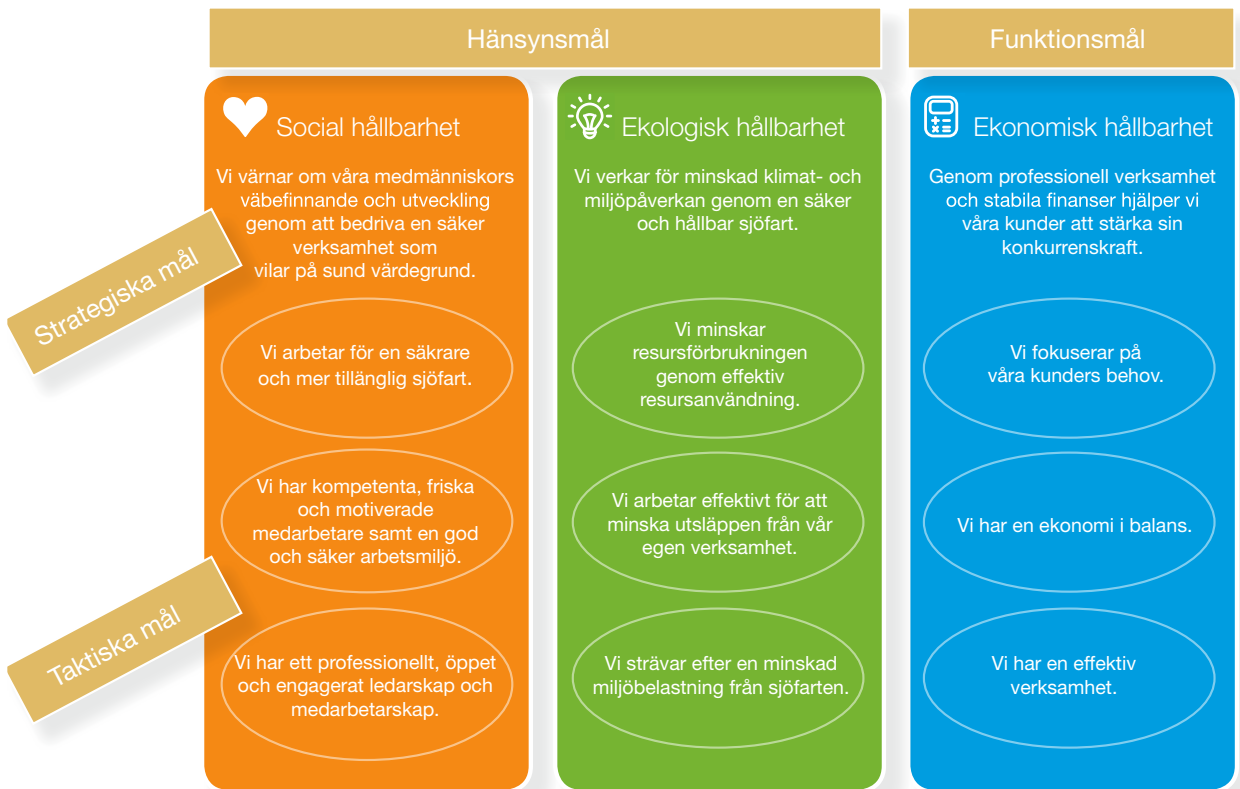


Foto: Patrick Sommer, fototävling för sjöfolk 2015.





Sjöfartsverkets strategiska mål

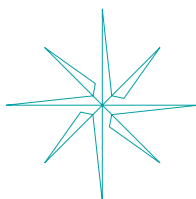
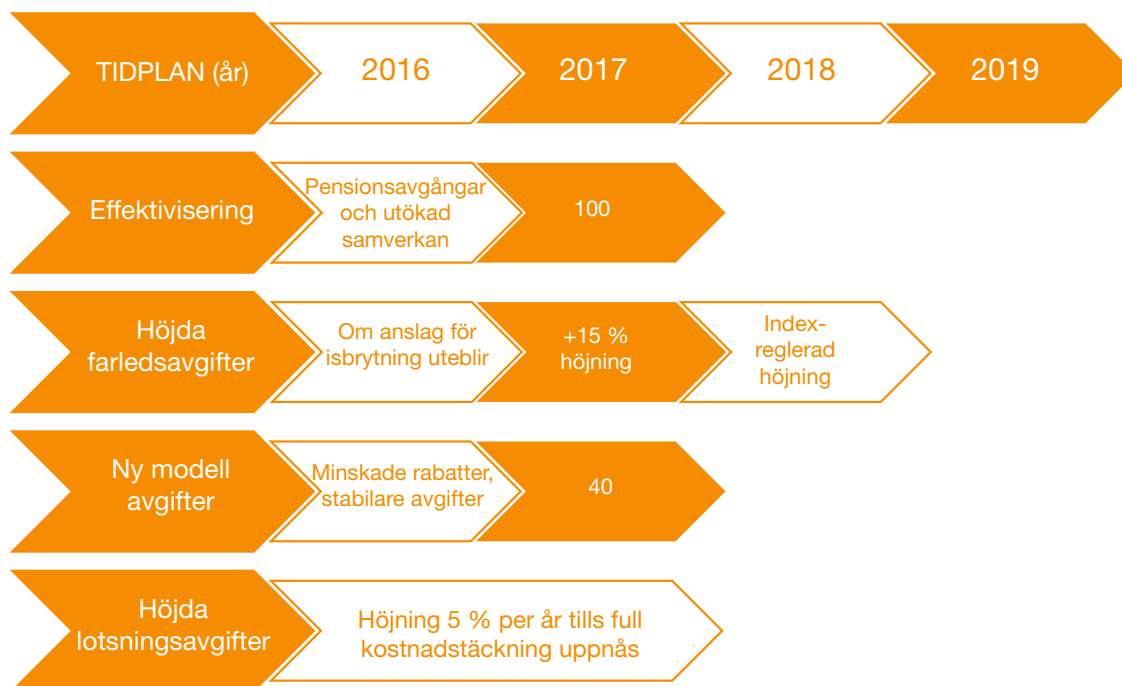
Målbild 2020

Sjöfartsverkets finansiella ställning har påverkats starkt av effekten av sjunkande realränta, som bland annat inneburit ökade kostnader för myndighetens pensionsskuld. Dessutom har minskat antal lotsningar och svåra isvintrar påverkat resultatet negativt under senare år. Sjöfartsverket erhöll ökade anslag med 300 Mkr per år för perioden 2014-2016 och en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 Mkr per år. Syftet var att stärka den

ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och minska behovet av avgiftsökningar samt stärka basindustrins konkurrenskraft.

I syfte att möta de strukturella förändringarna i vår omvärld (läs mer i bilaga 1, Nulägesanalys av sjöfartens förutsättningar, framtida utmaningar och möjligheter), sjösatte Sjöfartsverket under 2015 en målbild för 2020 med en samlad handlingsplan för att få en ekonomi i balans under

Alternativ 1



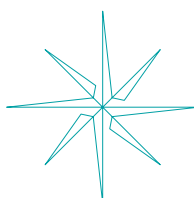
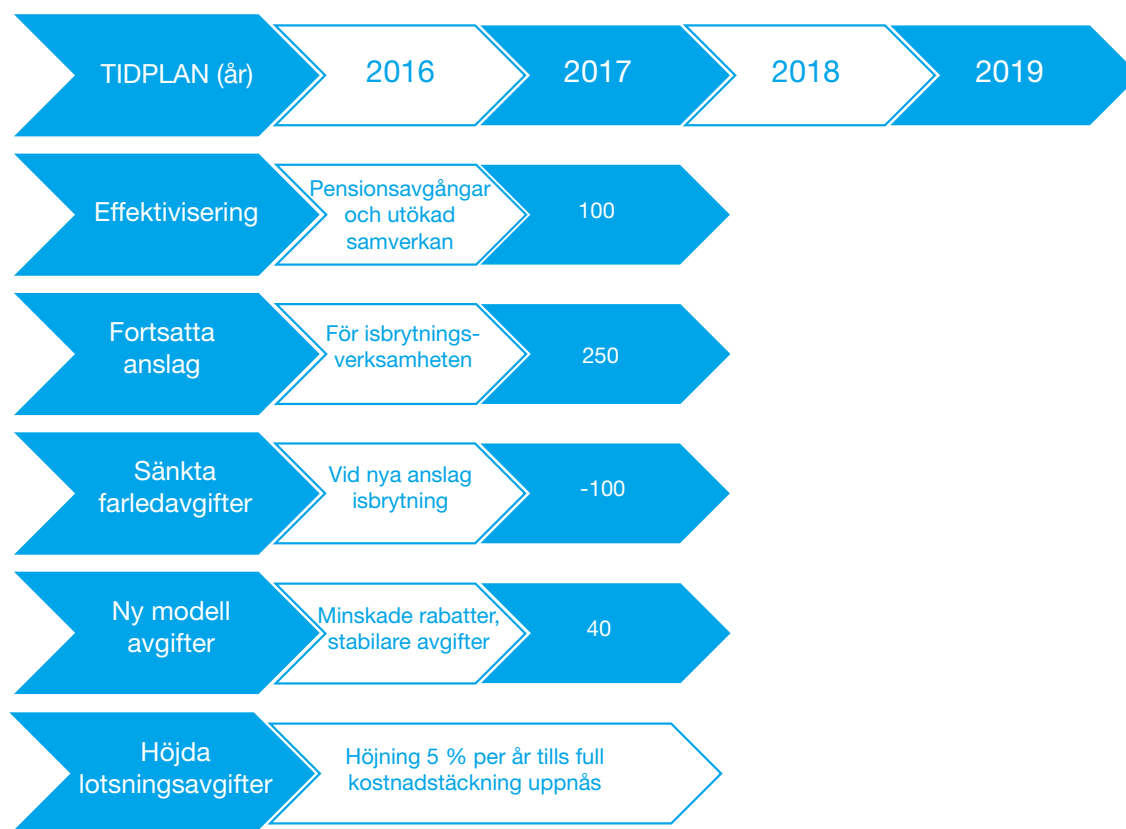
2017. Såväl kärnverksamheter som stödjande funktioner behöver ständigt utvecklas mot ett starkare nettoresultat, och när vi går in i 2018 ska handlingsplanen ha uppnått full effekt.

Handlingsplanen utgår från två scenarier. Huvudscenariot, alternativ 1, är att de tillfälliga anslagen för isbrytning och farledsverksamhet på 300 Mkr upphör 2017, vilket innebär att Sjöfartsverket behöver höja farledsavgifterna.

Det andra scenariot, alternativ två, innebär fortsatt anslagsfinansiering av isbrytningsverksamheten, och skapar förutsättningar för en sänkning av farledsavgifterna.

Oberoende av vilket scenario som blir verklighet genomförs handlingsplanen med en rad olika åtgärder under de närmaste åren.

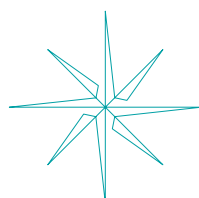
Alternativ 2



Alternativ 1

Exklusive åskade anslag

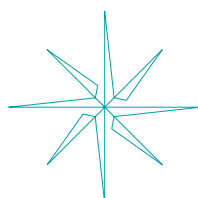
Resultaträkning, i löpande priser, milj kr						
	2015 utfall	2016 budget	2017 Prognos	2018 Prognos	2019 Prognos	2020 Prognos
Intäkter						
Farledsavgifter	914,5	910,0	1 046,5	1 077,9	1 110,2	1 132,4
Lotsavgifter	489,8	512,8	561,0	587,5	599,2	599,2
Anslag	476,8	550,6	250,6	250,6	250,6	250,6
Övriga intäkter	519,7	387,6	361,8	375,3	372,8	380,0
Summa intäkter	2 400,8	2 361,0	2 219,9	2 291,3	2 332,8	2 362,2
Kostnader						
Personalkostnader	-1 102,4	-1 080,1	-1 094,7	-1 105,1	-1 131,9	-1 160,2
Övriga kostnader	-967,2	-929,6	-894,0	-896,2	-895,4	-900,0
Avskrivningar	-180,2	-193,0	-187,5	-199,1	-212,0	-215,0
Summa kostnader	-2 249,8	-2 202,7	-2 176,2	-2 200,4	-2 239,3	-2 275,2
Rörelseresultat	151,0	158,3	43,7	90,9	93,5	87,0
Resultat från finansiella investeringar						
Finansiella intäkter	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag						
Finansiella kostnader	-12,2	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0	-19,1
Finansnetto	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	-11,0	-18,1
Resultat efter finansiella poster	139,6	147,3	32,7	79,9	82,5	68,9
Bokslutsdispositioner						
Förändring av resultat- utjäm. fond	-139,6	-147,3	-8,0	-53,0	-52,0	-35,0
Resultat före skatt	0,0	0,0	24,7	26,9	30,5	33,9
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-5,4	-5,9	-6,7	-7,5
Årets resultat	0,0	0,0	19,3	21,0	23,8	26,4



Alternativ 2

Inklusive äskade anslag

Resultaträkning, i löpande priser, milj kr						
	2015 utfall	2016 budget	2017 Prognos	2018 Prognos	2019 Prognos	2020 Prognos
Intäkter						
Farledsavgifter	914,5	910,0	796,5	827,9	860,2	882,4
Lotsavgifter	489,8	512,8	561,0	587,5	599,2	599,2
Anslag	476,8	550,6	500,6	500,6	500,6	500,6
Övriga intäkter	519,7	387,6	361,8	375,3	372,8	380,0
Summa intäkter	2 400,8	2 361,0	2 219,9	2 291,3	2 332,8	2 362,2
Kostnader						
Personalkostnader	-1 102,4	-1 080,1	-1 094,7	-1 105,1	-1 131,9	-1 160,2
Övriga kostnader	-967,2	-929,6	-894,0	-896,2	-895,4	-900,0
Avskrivningar	-180,2	-193,0	-187,5	-199,1	-212,0	-215,0
Summa kostnader	-2 249,8	-2 202,7	-2 176,2	-2 200,4	-2 239,3	-2 275,2
Rörelseresultat	151,0	158,3	43,7	90,9	93,5	87,0
Resultat från finansiella investeringar						
Finansiella intäkter	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag						
Finansiella kostnader	-12,2	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0	-19,1
Finansnetto	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	-11,0	-18,1
Resultat efter finansiella poster	139,6	147,3	32,7	79,9	82,5	68,9
Bokslutsdispositioner						
Förändring av resultat- utjämn. fond	-139,6	-147,3	-8,0	-53,0	-52,0	-35,0
Resultat före skatt	0,0	0,0	24,7	26,9	30,5	33,9
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-5,4	-5,9	-6,7	-7,5
Årets resultat	0,0	0,0	19,3	21,0	23,8	26,4



En långsiktigt hållbar avgiftsmodell

Sjöfartsverkets verksamhet och finansiella ställning påverkas starkt av hur ekonomin i Sverige och omvärlden utvecklas. Sjöfartsverket ser en tydlig strukturell förändring mot större fartyg men färre fartygsanlöp, vilket innebär förändrade behov av och krav på Sjöfartsverkets tjänster. Den utdragna lågkonjunkturen har i kombination med den strukturella förändringen lett till en nedgång i antal fartygsanlöp, godsvolymer och lotsningar, vilket innebär att Sjöfartsverket behöver vidta åtgärder för att säkerställa sin ekonomi långsiktigt. Sjöfartsverket har därför valt att ta fram en ny avgiftsmodell, som ska träda i kraft 2017.

Med den nya modellen beräknas Sjöfartsverket uppnå följande effektmål:

- Stabilare intäkter för Sjöfartsverket
- Ökade intäkter för Sjöfartsverket
- Bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv
- Ökad förståelse för Sjöfartsverkets avgiftsmodell hos kunderna
- Minskad miljöpåverkan.

I syfte att skapa stabilare intäkter för Sjöfartsverket är den föreslagna modellen för farledsavgift konstruerad med ett minskat avgiftsuttag på gods och ett ökat avgiftsuttag på fartygsanlöp.

Den föreslagna avgiftsmodellen bidrar till en bibehållen konkurrenskraft för svenskt näringsliv genom att den istället för bruttodräktighet baseras på nettodräktighet. Detta storleksmått på fartyg har en tydligare koppling till redarnas intjänandeförmåga än bruttodräktigheten. I syfte att likställa hanteringen av last- och passagerarfartyg införs en passageraravgift. Metoden för att kategorisera det lågvärdiga godset har setts över och tydliga kriterier satts upp.

För att skapa en mer transparent modell som är lättare att förstå för Sjöfartsverkets kunder förenklas avgiftsmodellen. Detta sker genom

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

Istället för att ta ut en avgift direkt proportionerlig mot fartygets bruttodräktighet delas fartygen in i dräktighetsklasser baserade på nettodräktighet. Dräktighetsklassen är sedan bas för både anlöps-, beredskaps- och lotsavgiften. På så sätt genomförs en harmonisering av storleksindelingen mellan farledsavgift och lotsavgift.

Farledsavgifterna

Farledsavgiften baseras på en gods-, en passagerar- och en anlöpsdel. För att minska konjunkturkänsligheten ökas anlöpsdelen jämfört med i dagens modell. En avgift per passagerare införs för att knyta avgifterna till även passagerarrederiernas intjänandeförmåga. Godsdelen är fortsatt uppdelad i hög- respektive lågvärdigt gods. För att skapa transparens, enkelhet och enhetlighet införs en systematisk metod för att kategorisera varor som lågvärdigt gods vilket bland annat innebär att även skogsråvara föreslås tillhöra kategorin lågvärdigt gods.

Anlöpsdelen baseras på antal anlöp gjorda under en månad och fartygets nettodräktighet. För återkommande fartyg finns en avtrappning av den nettobaserade farledsavgiften av hur stor del av avgiften som debiteras beroende på hur många anlöp som gjorts under innevarande månad. Avgift och antal debiterade anlöp per månad är oberoende av fartygstyp och differentieras således enbart på dräktighets- och miljöklass. Miljöklassen baseras på fartygets klassificering enligt ett miljöindex, vars bedömning bygger på fartygets totala miljöpåverkan.

Lotsavgifterna

Idag finansieras lotsningsverksamheten delvis genom farledsavgifternas och denna korssubventionering synliggörs nu genom införandet av en beredskapsavgift inom ramen för farledsavgifterna. Beredskapsavgiften differentieras och

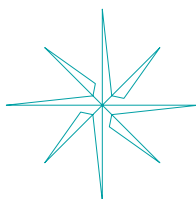




Foto: Nicklas Liljegren

debiteras på samma sätt som farledsavgiftens anlöpsdel förutom att beredskapsavgiften inte miljödifferteras.

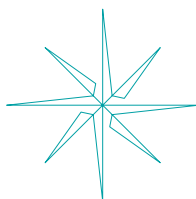
Lotsavgifterna är relativt oförändrade gentemot dagens avgiftsmodell utöver att en startavgift, differentierad på fartygets nettodräktighetsklass, ersätter den idag obligatoriska första debiterade timmen. Dräktighetsindelningen harmoniseras med farledsavgiftens anlöpsdel genom att samma dräktighetsklasser används. Tydliggörandet av en startavgift klargör sambandet mellan användandet av lots och de kostnader som Sjöfartsverket har för att tillhandahålla denna tjänst.

Den rörliga lotsningsavgiften debiteras, precis som idag, per påbörjad halvtimme. Rabatten för leder i Väner/Trollhätte kanal och Mälaren föreslås sänkas till en nivå som motsvarar de initiala beräkningarna av hur ledernas lägre lotsningshastighet genom förekomsten av slus-

sar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden.

Miljödiffertering

För att minska den totala miljöpåverkan från fartyg som anlöper svenska hamnar föreslås en förändring i det nuvarande miljöstyrmedlet. Till skillnad från nu gällande miljödiffertering, som enbart utgår från fartygens kväveoxidutsläpp, kommer hänsyn nu att tas till fartygets totala miljöpåverkan. Detta uppnås genom att fartygen klassificeras enligt ett miljöindex. Den klassificering ett fartyg får i miljöindexet bör baseras på ett brett spektrum av ämnen där bland annat koldioxid, partiklar och kväveoxider ingår. Därutöver är det önskvärt att indexet är internationellt känt och med ett stort antal fartyg anslutna. Genom att mäta fartygets miljöpåverkan med hjälp av ett bredare index antas fler fartyg ansluta sig till indexet för att erhålla en lägre farledsavgift. Detta bidrar till minskad miljöpåverkan från fartyg som anlöper svenska hamnar.



Under 2014 fick 37 fartyg avgiftsreduktioner till följd av att de har minskat sina utsläpp av kväveoxider. Rabatten för de fartyg som har gjort miljöförbättrande åtgärder kommer i den föreslagna avgiftsmodellen att minska till följd av att fler fartyg får rabatt. En analys, baserad på tillverkningsår, tidigare miljöklassificering och antal anlop per år, visar att det troliga antalet fartyg som kommer att hamna i en s.k. miljöklass med reducerad avgift är ett hundratal. Detta innebär att vissa fartyg kommer att få avsevärt lägre avgiftsreduktion jämfört med dagens nivåer, men samtidigt att fler fartyg får incitament att vidta fler och i vissa fall enklare och billigare miljöförbättrande åtgärder, vilket gör miljön till vinnare. Fartyg som blir av med stora miljöreduktioner har dessutom ofta haft dessa under en lång tid, vilket innebär att Sjöfartsverkets reduktioner i de flesta fall redan har täckt den initiala investeringen.

Effektivisering och samverkan

Att identifiera effektiviseringsområden pågår löpande inom samtliga verksamheter, och detta sker parallellt med ett förbättringsarbete genom i synnerhet ny teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder. Genom naturliga pensionsavgångar och utökad samverkan med våra samarbetsparter i operativa verksamheter kommer Sjöfartsverket under planperioden att nå en effektiviseringsgrad som motsvarar cirka 100 Mkr.

Sjöfartsverket har redan väl utvecklade samarbeten med myndigheter som Trafikverket, Transportstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning

(SGU) och Havs- och Vattenmyndigheten, likväl som med myndigheter i våra nordiska grannländer. Tillsammans med Kustbevakningen och Försvarmakten pågår ett arbete i syfte att hitta effektiviseringar genom samarbeten inom såväl lokaliteter och infrastruktur som rederifunktioner och andra operativa verksamheter.

Maritime Single Window för sjöfarten är ytterligare ett samarbetsområde med grund i ett EU-direktiv, där Sjöfartsverket är nationellt ansvarig för att skapa och förvalta den portal som samordnar all rapportering från sjöfartsnäringsringen till Kustbevakningen, Tullverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Nyttan med en rapporteringspunkt kommer att tillfalla såväl sjöfartsnäringsringen som myndigheterna, i form av minskad administrativ börda och bättre kvalitet.

Riskhantering och omvärldsanalys

Inom alla verksamheter och processer genomförs ett sammanhållet arbete med omvärldsanalys och riskhantering. Att vara medveten om hur vår omvärld påverkar oss och de risker som hotar vår verksamhet är en förutsättning för att kunna fatta rätt beslut om åtgärder och kunna ta höjd för dessa i verksamhetsplanering och budgetarbete. En viktig del i detta är att följa upp beslutade åtgärder för att säkerställa att önskat resultat uppnås.

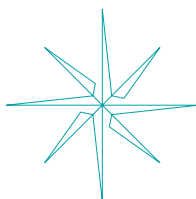
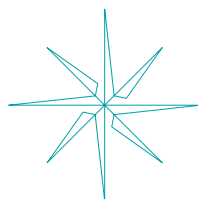




Foto: Kustbevakningen



Strategier i fokus

Hållbarhet

Sjöfartsverkets strategi för hållbarhet utgör den grund som våra verksamheter ska bygga på, och ska också tydliggöra hur vi på bästa sätt når generationsmålet. För att nå dit har Sjöfartsverket fastställt ett antal övergripande strategiska inriktningar:

Med vägledning av dessa inriktningar kan våra verksamheter bidra till den sammantagna

samhällsnyttan som vi i dialog med våra kunder vill uppnå. Ett led i detta är att genomföra väsentlighetsanalyser tillsammans med våra kunder och intressenter, för att identifiera vilka hållbarhetsaspekter våra kunder önskar att vi redovisar. Analyserna bidrar dessutom till att justera myndighetens såväl kort- som långsiktiga mål, som genomgående baseras på de tre hållbarhetsperspektiven.



Vi verkar för att vår vision genomsyrar och engagerar alla våra verksamheter, affärer och rekryteringar.



Vi är modiga och öppna i vårt hållbarhetsarbete och vågar redovisa våra brister och hur vi arbetar med förbättringar.



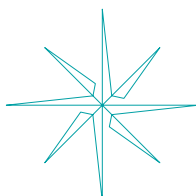
Vi samverkar, utvecklar och anpassar vår verksamhet så att vi kan använda våra resurser på ett hållbart sätt över årets variationer.



Vi stödjer hållbara innovationer och förvaltar våra Fol-resurser med kunskap och erfarenhet för att göra skillnad.



Vi ställer hållbarhetskrav på våra leverantörer i samband med upphandling och inköp.



Social hållbarhet handlar för oss om bra ledarskap, medarbetaransvar, god arbetsmiljö och att på andra sätt värna människan. Bland annat gäller nolltolerans för mobbning och kränkande särbehandling.

Ekologisk hållbarhet har som fokus att minska miljö- och klimatpåverkan. Vi har fastställt två tydliga miljömål: Att minska elförbrukningen med 25 procent samt minska utsläppen av koldioxid med 10 procent från 2012 till 2023 mätt som medelvärdet av utfallen för de föregående fem åren.

Ekonomisk hållbarhet innebär att vi strävar efter ett sunt resursutnyttjande. Vi arbetar proaktivt och effektiviserar våra verksamheter genom ständiga förbättringar för att få utrymme för hållbara investeringar.

Genom vår årliga hållbarhetsredovisning redovisar vi på ett enhetligt och transparent sätt hur Sjöfartsverket bidrar till samhällsnyttan och påverkan på människorna, miljön och ekonomin i och runt vår organisation. Den knyter samman strategins mål och inriktning med de vägval vi gjort och bidrar till att vi arbetar åt samma håll.

Teknik

Sjöfartsverkets kunder ställer höga krav på att servicen till sjöfarten fungerar, både idag och imorgon. Därför behöver vi ha en teknisk strategi om sjöfartens framtida utveckling genom effektiva, säkra och hållbara tekniska system.

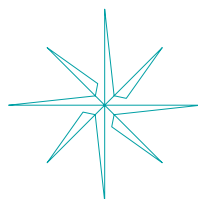
I många fall är teknikutveckling nyckeln till minskad miljöpåverkan och ökad sjösäkerhet. Förändringarna i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Det ställer också krav på prioriteringar och att tekniken används, förvaltas och utvecklas på rätt sätt.

Historiskt har Sjöfartsverket haft en betydande roll för sjöfartens utveckling, både nationellt och internationellt, i synnerhet vad gäller innovativ teknik. Detta har på senare år synliggjorts

bland annat i projekt MONALISA 2.0 som nu tar nästa steg i och med projekt STM Validation, där Sjöfartsverket ska utveckla och inom ramen för projektet införa trafikledning på sjöfartsområdet.

Strategin är ett verktyg för ökad samsyn och samordning på teknikområdet när omvärlden presenterar olika alternativ inom drift och underhåll, utveckling och investeringar. Ett tekniskråd med brett deltagande från berörda verksamhetsområden har inrättats för att bereda teknikval och riktning för såväl förvaltning som utvecklings- och innovationsprojekt. Då Sjöfartsverket är en liten aktör på arenan, som varken kan eller bör driva utvecklingen inom ett alltför stort område, har vi valt ut fyra fokusområden som vi ser som särskilt viktiga för servicen till sjöfarten under planperioden:

- **Informationsdelning.** Vi skapar möjligheter för att koppla ihop de system som Sjöfartsverket och andra aktörer inom sjöfarten använder, och de informationsmängder som finns tillgängliga, detta för att effektivisera och förenkla. System som används ombord och på land måste kunna kommunicera med varandra, varför utveckling av digital kommunikation är en central del.
- **Säker positionering.** Vi vill möjliggöra ökad sjösäkerhet, optimerade transportvolymerna och rationalisera drift och underhåll av farledsnätet. Det gör vi genom ett väl förankrat samarbete med andra myndigheter och aktörer såväl nationellt som internationellt.
- **Farledsteknik.** Med en tydlig inriktning mot innovation driver vi på utvecklingen av ny teknik för både fysiska och virtuella hjälpmedel för sjösäkerhet och navigation. Gammal teknik, som kräver större arbetsinsatser vid underhåll och ofta ger större miljöpåverkan, ersätts med smartare och mer effektiva lösningar i framtiden.
- **Teknik för energieffektivisering.** Vi minskar vår energianvändning och ökar andelen förnybar energi vilket leder till minskade utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung. Vi tänker innovativt och använder energieffektiva etablerade tekniker. ▲



Sjöfartsverkets huvudprocesser

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 2017-2019

- 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. Såväl en ökad fyllnadsgrad som en stegvis övergång till större fartyg påverkar antalen anlop och därmed efterfrågan på lots.

Förändrade förutsättningar

Moderna fartyg trafikerar farleder med modern utmärkning och sjömätning utan att förutsättningarna för lotsplikten har följt med i utvecklingen. Vi behöver 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, el och luftburna utsläpp. För att motverka detta krävs ett långsiktigt innovativt arbete, genom bland annat konceptet klimatneutral lotstransport. Genom effektiv planering av lotsnings-

uppdragen 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 minskat användande av fossila bränslen, utveckling av alternativa energikällor och minskning av energiåtgång vid kaj.

Strategier 2017-2019

Behovsanpassad lotsning

Efterfrågan på våra lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Vi anpassar lotsarnas kompetens 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 kun-

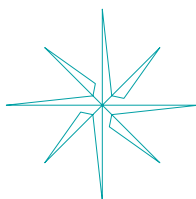


Foto: Anders Innala



skap, där fokus är att upprätthålla en hög säkerhet i de svenska farvattnen. Vi utökar också samarbetet med andra berörda myndigheter gällande användandet av befintlig och framtida infrastruktur, som till exempel lokaler och drift och underhåll.

Samutnyttjande av interna resurser och samverkan i Öresund

Med ett nytt arbetssätt och gemensam insats med VTS-funktionen effektiviserar vi lotsplaneringsverksamheten i trafikcentralerna. Resursbehovet för operatörer säkerställs efter att vi har sett över såväl trafikbild och risknivå som ändrade transportmönster. Vi utökar och formaliserar vårt samarbete med Danmark för lotsningsverksamheten i Öresundsregionen 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. Med syfte att nå våra miljömål moderniserar vi vår lotsbåtflotta. Åtgärden 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.

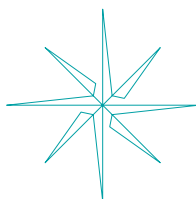
Vi visar hänsyn i erosionskänsliga farledsavsnitt, bland annat genom anpassad fart. Vi arbetar också för att möjliggöra framtida miljölotsningar i syfte att leda sjöfarten bästa väg för att minska miljöbelastningen.

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 2017-2019 beräknas investeringsbehovet uppgå till 100,2 Mkr varav 98,9 Mkr avser investeringar i nya lotsbåtar och resterande del



investeringar i lotsstationerna. De nya lotsbåtarna skiljer sig från Sjöfartsverkets befintliga lotsbåtar genom bl.a. en lägre bränsleförbrukning, vilket beror på vikten och till viss del skrovformen samt val av propeller.

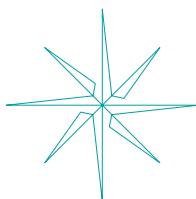
Resultatprognos

Sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till drygt 32 000. Orsaken är bland annat att fartygen har blivit större och därmed färre, högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Under de senaste åren har nedgången stannat av och förväntas stabiliseras till en nivå

om ca 32 000 lotsningar per år. Totalt uppgick antalet lotsningar under 2015 till 32 398 (32 661) vilket motsvarar en minskning med knappt en procent jämfört med föregående år. Bedömningen är att kontinuerliga avgiftshöjningar i storleksordningen 5 procent per år under planperioden kommer att behöva genomföras för att successivt öka kostnadstäckningen. I den nya avgiftsmodellen, som ska träda i kraft 2017, föreslås rabatten för leder i Väner/Trollhätte kanal och Mälaren att sänkas till en nivå som motsvarar de initiala beräkningarna av hur ledernas lägre lotsningshastighet genom förekomsten av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden. Det får till följd att intäkterna beräknas öka med cirka 20 Mkr. ▲

Lotsning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Lotsstationer	502	10 300	800	200	300
Lotsbåtar	14 051	30 064	29 840	33 800	35 300
Summa lotsning	14 553	40 364	30 640	34 000	35 600

Resultaträkning Lotsning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	489 834	512 765	560 988	587 550	599 152
Övriga externa intäkter	13 167	10 016	9 640	10 290	10 140
Summa rörelseintäkter	503 001	522 781	570 628	597 840	609 292
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-421 255	-425 305	-433 840	-444 711	-454 829
Övriga externa kostnader	-86 036	-86 797	-81 507	-81 307	-81 107
Avskrivningar	-27 102	-25 435	-22 274	-26 382	-32 429
Summa rörelsekostnader	-534 393	-537 537	-537 621	-552 400	-568 365
Rörelseresultat	-31 392	-14 756	33 007	45 439	40 927



Tillhandahålla farleder

Sjöfartsverket ska med utgångspunkt från de transportpolitiska målen anpassa farledssystemet efter nya trafikmönster, nautiska behov och den tekniska utvecklingen för att möta behoven hos näringslivet samt övriga aktörer i samhället.

Mål 2017-2019

Kapacitetshöjande åtgärder i farledsnätet tillgodoser sjöfartens ändrade trafikmönster och nautiska behov. Där behov finns har farlederna anpassats så att avlastning av landinfrastrukturen kunnat ske genom överflyttning av gods till sjötransport.

- Utmärkningen av farleder är anpassad fullt ut till de behov som finns hos morgondagens trafik.
- Arbetet med nybyggnation av slussanläggningarna i Södertälje kanal, planering av livstidsförlängning av Falsterbokanalerna och renovering av Trollhätte kanal pågår.
- Alla stödsystem för positionering och kommunikation är förnyade och framtidssäkrade.

Analys

Stordrift och större fartyg

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.

Den ökade globaliseringen innebär att mer gods transporteras lång väg, vilket i sin tur ställer krav på att kunna anlöpa med stora fartyg för att genom skalfördelar hålla nere miljöpåverkan och transportkostnad. Fartygsstorleken ökar främst inom segmentet mellanstorlek på feederfartyg som container, ro-ro och produkttanker. De oceangående containerfartygens växande storlek verkar däremot ha bromsats upp. En orsak till detta är att ett flertal hamnar som anlöps av transoceaniska fartyg närmar sig ett tak där investeringskostnaden för att kunna ta in större fartyg börjar passera vad som är samhällsekonomiskt lönsamt.

De låga världsmarknadspriserna på fartygsbränsle har inneburit att de nya gränsvärdena för svavel i marint bränsle inte fått de konsekvenser för svensk basindustri som befarats. Det återstår att se vilka konsekvenser de nya reglerna får för svensk basindustris konkurrensvillkor när bränslepriserna åter stiger. Att skapa möjligheter att ta in större fartyg till svenska hamnar är därför en åtgärd för att lindra effekterna.

Investeringsåtgärder

Var infrastrukturåtgärder behöver vidtas beror på hur industrin och handeln utvecklas. Trafikverkets Kapacitetsutredning visade att järnvägsförbindelser till hamnar i södra och västra Sverige är kraftigt överbelastade, vilket ger incitament för att avlasta landinfrastrukturen med sjöfartslösningar. Investeringar i hamnar i bland annat Mälarenregionen, med möjlighet att ta in större fartyg, skulle påverka logistikkedjan för godstransporter.

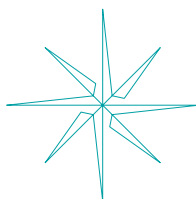


Foto: Anders Innala



Havsplaneringsförordningen trädde i kraft den 15 juli 2015. Havs- och vattenmyndigheten ansvarar för implementeringen av förordningen, och ska i samråd med myndigheter, bland annat Sjöfartsverket, ta fram havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Resultatet av implementeringen kan få konsekvenser för fartygsstråken. Krav på flytt av fartygsstråk på grund av miljöskäl kan inte uteslutas, liksom krav på nya områden för sjömätning.

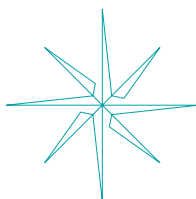
Inre vattenvägar

En faktor som påverkar åtgärdsbehovet i farledsnätet är att Sverige har infört regelverket för

inre vattenvägar. Regelverket omfattar främst Vänern- och Mälarsjöfarten. De nya möjligheterna att använda enklare tonnage kan medföra ökade och ändrade krav på sjömätning samt utmärkning och modernisering av vissa delar av farledsnätet. Sjöfartsverkets bedömning är dock att det under planperioden inte kommer medföra några större förändringsåtgärder.

Renovering och underhåll

Ett antal av Sjöfartsverkets anläggningar närmar sig slutet på sin tekniska livslängd vilket särskilt gäller Trollhätte kanal. Omfattande investeringar krävs också för Södertälje sluss för



att säkerställa driften. Underhållsåtgärder krävs likaså i Falsterbokanalen och på många av våra utsjöfyrrar. Avvecklings- och saneringsåtgärder behöver genomföras på flera av våra anläggningar. Underhållsmuddring behöver genomföras i delar av Göta älv och (efter sjömätning) sannolikt även i Flintrännen.

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 ska styra moderniseringen av fartygen, i enlighet med myndighetens tekniska strategi.

Identifierade åtgärder

Regeringen har i den nationella planen för transportsystem 2014-2025 beslutat om att genomföra Mälarpjektet (Södertälje kanal/sluss samt Mälarfarterna). Projektet beräknas vara slutfört första halvåret 2019. Därutöver har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda ytterligare sjöfartsåtgärder i farlederna till Luleå, Hargshamn, Södertälje-Landsort, Horsstensleden, och Trollhätte kanal/Göta älv.

Strategier 2017-2019

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. Arbetet kommer att inledas i Väneren. Med modern djupdata skapas förutsättningar att fastställa farledsbredder med en dynamisk farledsytta.

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 kostnads-effektiv 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. Möjligheten att med hjälp av modernt djupunderlag och ekolod fastställa ett fartygs position utreds närmare.

Effektivisering

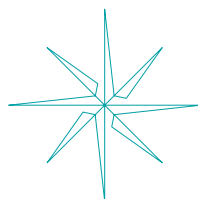
Genom att öka samarbetet med andra myndigheter inom farledshållning skapar vi stor-driftsfördelar och synergier. Vid planperiodens slut har militärledssystemet återskapats genom samverkan med Forsvarsmakten. Vår farleds-verksamhet blir en självklar samarbetspartner inom projektering, etablering samt underhåll och service av sjösäkerhetsanordningar.

Inre vattenvägar

Sjöfartsverket deltar i utvecklingen av sjöfart på inre vattenvägar i syfte att avlasta befintlig landinfrastruktur. I samarbete med berörda aktörer och inom ramen för prioriteringar på nationell såväl som på internationell nivå främjar vi intermodala transporter och hållbara logistiklösningar.

Investeringsbehov

Sjöfartsverket utvecklar farlederna i nära samarbete med Trafikverket, som finansierar farledsinvesteringar enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastrukturen. Pågående åtgärder är bland annat Södertälje sluss och Mälarfarterna. Under 2017 kommer Trafikverkets åtgärdsplanering att genomföras i syfte att ta fram en nationell plan och länsplaner för perioden 2018-2029. Dessa planer fastställs under våren 2018. Sjöfartsverket medverkar i åtgärdsplaneringen tillsammans med Trafikverket och kommer att föreslå ett antal projekt som bör prioriteras för genomförande av utredningar och åtgärder under kommande planperiod. I den



föregående nationella planen föreslogs åtgärder i farleden till Luleå hamn, Södertälje-Landsort, Hargshamn, Horsstensleden och Trollhätte kanal/Göta älv. Då genomförandet av dessa projekt förutsätter att de ingår i en nationella planen och därmed anslagsfinansieras ingår de inte i Sjöfartsverkets investeringsplan.

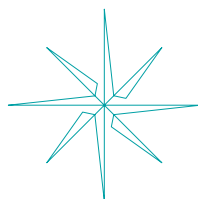
Resultatprognos

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 2017-2019. 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. Under planperioden ingår ett par större muddringar. Muddringsinsatserna är ofta svåra att kostnadsberäkna innan sjömätning är utförd och kostnadsprognosen baseras till stor del på tidigare erfarenheter. Intäkterna och kostnaderna förväntas i övrigt kvarstå på en relativt oförändrad nivå under hela perioden. ▲

Farleder, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Södertälje kanal	0	1 299	130 500	92 100	100
Trollhätte kanal	1 816	4 250	2 450	4 800	3 300
Farledsförbättringar och mindre kanaler	56 591	0	0	5 000	2 000
Farledsstationer	0	0	1 000	0	0
Fast utmärkning	3 088	9 102	6 000	6 000	6 000
Flytande utmärkning	-392	2 150	3 000	3 000	3 000
Arbetsfartyg	10 454	11 400	15 000	0	0
Övrigt	16 592	6 915	3 500	3 000	3 000
Summa	94 496	35 116	161 450	113 900	17 400

Resultaträkning Farleder, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag	103 446	177 203	77 203	77 203	77 203
Övriga externa intäkter	53 303	39 741	40 243	42 843	40 943
Summa rörelseintäkter	156 749	216 944	117 446	120 046	118 146
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-115 038	-120 297	-123 301	-126 382	-129 539
Övriga externa kostnader	-105 963	-94 219	-74 823	-78 367	-71 412
Avskrivningar	-60 726	-65 736	-64 272	-65 108	-70 160
Summa rörelsekostnader	-281 727	-280 252	-262 396	-269 857	-271 110
Rörelseresultat	-124 978	-63 308	-144 950	-149 811	-152 964



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 2017-2019

- Samtliga prioriterade svenska farvatten som används av kommersiell sjöfart sjömätts i enlighet med Östersjöländernas överenskommelse inom ramen för HELCOM, vilket för svensk del innebär ett färdigställande 2020.
- Sjökortprodukterna inom ramen för projektet Sjökortsliftet har moderniserats.
- Våra geodatatjänster är utvecklade och vår nautiska tilläggsinformation finns i ett standardiserat format.
- Sjöfartsverket är nationell samordnare för sjömätning.

Analys

Ökad efterfrågan

Efterfrågan på sjögeografisk information ökar alltmer i samhället 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 km²) av de totala farvattnen. Användning av elektronisk navigationsutrustning har ökat kraftigt. 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.

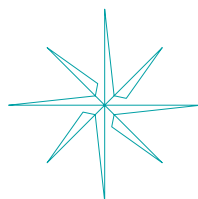
Geodata för alla

En trend som till stor del 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 som är riktade till allmänheten, eftersom dessa tjänster inte gynnar handelssjöfarten utan samhället i stort.

Strategier 2017-2019

Ökad sjömätning

Modern sjömätning med högupplöst djupdata skapar förutsättningar för en säker sjöfart, bland annat genom ruttoptimering, vilket i sin tur skapar förutsättningar för minskad bränsleförbrukning och emissioner. Sjöfartsverket har inom projektet FAMOS, genom EU-kommissionens finansieringsinstrument CEF (Connecting Europe Facility), fått extern delfinansiering och kommer under planperioden att fortsatt aktivt söka extern delfinansiering för att sjömäta de farleder som används av kommersiell sjöfart



och som lyfts fram inom HELCOM-samarbetet. Inom ramen för projektet ”Sjökortslyftet” (ingår i FAMOS) moderniseras djupinformation i sjökortsprodukter längst hela svenska kusten och en ny referensnivå införs.

Bredare geografisk täckning

Sjöfartsverket tillhandahåller sjökort både till den professionella användaren och till allmänheten för att dessa ska kunna navigera säkert i våra farvatten. Med anledning av detta krävs åtgärder som innebär sjömätning även inom kritiska områden utanför farlederna. Ett exempel på en sådan åtgärd är genom maritimt partnerskap med Stockholms läns landsting och Ålands landskapsregering, där Sjöfartsverket och nämnda aktörer fått EU-finansiering via Interreg Central Baltic programmet för att sjömäta och förbättra sjökortsprodukterna i delar av Stockholms skärgård. Projektet som benämns ADAPT ska vara slutfört 2019.

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 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. Projektet ingår också i FAMOS och får delfinansiering från EU:s CEF-program.

Nautisk tilläggsinformation

All information som behövs 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

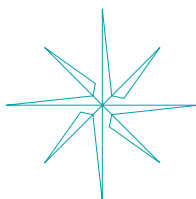
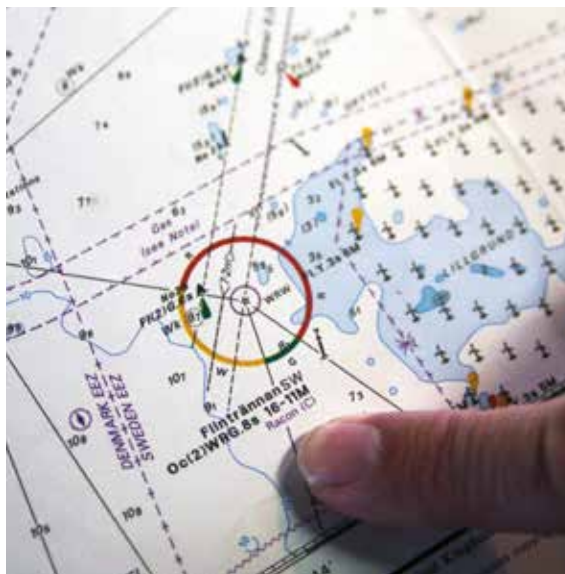
Genom att utveckla smarta och efterfrågade geodatatjänster förenklar vi hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten. Vi avser dessutom öka våra intäkter genom att ta betalt för geodatatjänster.

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 översvämningsmodeller. 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 kvalitets-säkring 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 2017-2019 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 16 Mkr, varav cirka 11 Mkr avser IT-system i form av ett nytt sjökortsproduktionssystem.

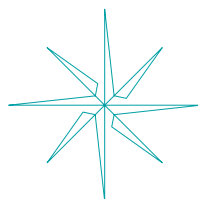
Sjögeografi, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Sjömätningsskiffar	8 260	750	5 000	0	0
Utrustning för sjömätning	789	3 600	0	0	0
IT-system m.m.	3 236	9 900	4 500	2 100	4 400
Summa	12 285	14 250	9 500	2 100	4 400

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 in-

formation ökar alltmer, i synnerhet för de grunda kustzonområdena. Ökad sjömätning, framför allt inom HELCOM-samarbetet, innebär något ökade kostnader under perioden. ▲

Resultaträkning sjögeografi, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag					
Övriga externa intäkter	61 704	60 815	57 315	63 515	64 515
Summa rörelseintäkter	61 704	60 815	57 315	63 515	64 515
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-72 968	-79 521	-73 843	-71 827	-73 623
Övriga externa kostnader	-42 615	-48 539	-51 951	-67 517	-59 836
Avskrivningar	-5 447	-7 414	-7 020	-7 277	-8 093
Summa rörelsekostnader	-121 030	-135 474	-132 814	-146 621	-141 552
Rörelseresultat	-59 326	-74 659	-75 499	-83 106	-77 037



Leverera sjötrafikinformation

Sjötrafikinformation är en viktig del i uppdraget att tillgodose kraven på hög sjösäkerhet, ökat miljöskydd och effektivitet i sjötransportsystemet. Sjötrafikservice bedrivs i fyra trafikcentraler och täcker nio fastställda VTS-områden samt hela sjöterritoriet inom ramen för Sweden Traffic. VTS och Sweden Traffic har som främsta syfte att genom informationsutbyte med sjötrafiken minska risken för grundstötningar och kollisioner, och därmed förhindra sjöolyckor och miljöutsläpp. Ett annat syfte är att tillföra relevant sjötrafikinformation till en gemensam sjölägesbild för svenska myndigheter inom den nationella sjöövervakningsfunktionen.

Mål 2017-2019

- Vi erbjuder en internationellt auktoriserad VTS-utbildning för framtida trafikoperatörer och sjöbefäl i Kalmar och Göteborg.
- Våra trafikcentraler effektiviseras genom hög kompetens och servicegrad, uppdaterade IT-tjänster och behovsstyrd bemanning.
- Anlöpsprocessen vidareutvecklas i samarbete med sjöfartsnärings och berörda myndigheter.
- En integrerad funktion för sjöövervakning har utvecklats i samarbete med berörda myndigheter och vidareutvecklas genom bilateral samverkan runt Östersjön.
- Anmälningssportalen Maritime Single Window bidrar till minskade ledtider och ökad kundnytta i en effektivare anlöpsprocess.

Analys

Sjötrafikflödet

Den ovissa tillväxten i ekonomin kommer sannolikt inte att öka antalet anlop till Sverige i det korta perspektivet. Noggrannare transportplanering och en förbättrad informationsmiljö kommer att minska behovet av täta anlop vilket håller trenden med större men färre fartyg vid liv. Den trenden ställer nya krav på den maritima infrastrukturen med fördjupade farleder, utökad trafikledningsförmåga och effektivare hamnsystem.

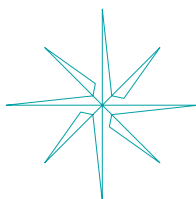
Utvecklingen rusar

Forskning och utveckling av nya maritima informationstjänster växer såväl inom Europa som

runtom i världen. Ett antal större internationella projekt löper parallellt utan teknisk samordning på övergripande nivå. Det medför en massiv utveckling av tjänster och standarder för informationsdelning som är svår att överblicka och som inte är önskvärd i det starka konkurrensläget som råder på transportområdet i allmänhet, och i sjöfartssektorn i synnerhet.

Teknikkrav och matchande regelverk

Högre krav på snabb åtkomst, redundans och spårbarhet av all slags sjöfartsinformation 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 dagens digitaliserade samhälle.



En revidering av internationella regelverk och standarder kommer att behöva genomföras av de internationella organisationerna IALA, IHO och IMO.

Rättslig tyngd

I takt med ny teknik och ett ökat informations-tempo behöver operativ personal kompetensutvecklas för att vara väl rustade inför framtiden. Ett sätt att effektivt styra kompetensen till rätt nivå är att auktorisera utbildningar och certifiera operatörer med stöd av nationell lagstiftning som idag saknas.

Strategier 2017-2019

GotApp en testplattform

Det nära samarbetet med Göteborgs Hamn AB vidareutvecklas. GotApp ges en koordinerande roll för att trafikflödet i hamnen förbättras och kvalitetssäkras, och utgör en plattform för liknande samarbeten med Stockholms Hamnar och andra hamnar under planperioden.

Vi investerar i nya tekniska system

Ett nytt VTS-system och nya kommunikationslösningar för Sweden Traffic banar väg för effektiv informationsdelning av navigationsvarningar, incidentrapporter och nautiska fel. Med centraliserad teknik ökar vi 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

Ett nytt arbetssätt införs där nuvarande dygnetrunktioner fokuserar fullt ut på effektiva anlop. Resursbehovet för operatörer anpassas efter en översyn som täcker in såväl trafikbild, riskanalyser, nya samarbetsformer och ändrade transportmönster.

Förenklad administration för sjöfarten

Trafikcentralen i Södertälje är med sin användarstödfunktion Sweden Traffic nationell kon-

taktpunkt för portalen Maritime Single Window, dit ett fartygs uppgifter inför en ankomst till eller avgång från en hamn lämnas. Här skapas förutsättningar för en optimerad anlöpsprocess där hamnssystem, övervakningssystem, affärs-system och verktyg för processtyrning kan verka tillsammans genom effektiv informationsdelning.

Internationellt fokus

En tydlig inriktning finns i det internationella arbetet med fokus på att påverka utvecklingen i standarder, rekommendationer och riktlinjer som beslutas inom VTS-området globalt. Vi ska representera Sverige i aktuella kommittéer och arbetsgrupper i det som avser operativt arbete, utbildning och teknik.

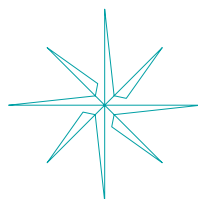


Söker lagstöd

Vi vill få lagstöd för att VTS-verksamheten är en viktig strategisk funktion. Lagrummet ska reglera ansvar och krav för utförande och tillsyn av VTS-tjänsten; en omfattande tjänst som har utvecklats snabbt de senaste åren med allt högre krav på utförande, kvalitet och effektivitet.

Gemensam infrastruktur

Ett nationellt tekniskt samarbete i sjöövervakningsfrågor har inletts med berörda myndigheter. Vi identifierar synergier och resursbehov i syfte att effektivisera och skapa förutsättningar för en hållbar nationell sjöövervakning med en gemensam sjölägesbild för såväl militära, rättsliga och säkerhetsmässiga som kommersiella syften.



Investeringsbehov

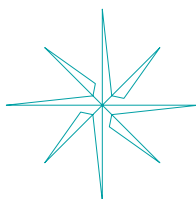
För åren 2017-2019 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 67 Mkr som i huvudsak avser investeringar i nya komponenter för sjöövervakning inkluderat VTS-system, kommunikationslösningar för Sweden Traffic och ny radarteknik.

Sjötrafikinformation, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
VTS-system	2 650	14 119	32 481	25 000	10 000
Summa	2 650	14 119	32 481	25 000	10 000

Resultatprognos

Resultatet för åren 2017-2019 förväntas kvarstå på en relativt konstant nivå. Intäkterna utgörs i huvudsak av utbildningar, 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 hamnnära tjänster, tillfälliga övervakningsuppdrag och ett ökat utbildningsbehov i Östersjöområdet. Verksamheten är relativt statisk i volym och påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen. ▲

Resultaträkning sjötrafikinformation, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag					
Övriga externa intäkter	3 241	3 325	4 400	5 100	6 600
Summa rörelseintäkter	3 241	3 325	4 400	5 100	6 600
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-31 580	-35 135	-36 107	-37 009	-37 935
Övriga externa kostnader	-7 936	-8 490	-8 511	-8 211	-9 111
Avskrivningar	-3 876	-4 077	-3 772	-4 428	-6 259
Summa rörelsekostnader	-43 392	-47 702	-48 390	-49 648	-53 305
Rörelseresultat	-40 151	-44 377	-43 990	-44 548	-46 705



Möjliggöra vintersjöfart

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. Fartyg lämpade för vintersjöfart ska oavsett vintrarnas svårighetsgrad erbjudas assistans utanför skyddade farvatten.

Mål 2017-2019

- Vi har ett formaliserat samarbete för isbrytningsverksamheten i Östersjön som möjliggör effektivitet och anpassad servicenivå.
- Ersättning av den ålderstigna isbrytarflottan har påbörjats.
- Isbrytningsverksamheten anslagsfinansieras fullt ut.

Analys

Sjövägarna till Luleå rustas för framtidens transportbehov

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder för större fartyg via Luleå hamn har inletts i och med projekt Malmporten, och isbrytarkapaciteten behöver anpassas efter behov. Generellt sker en övergång till större handelsfartyg; med större fartyg effektiviseras transporterna och konkurrensvillkoren förbättras. Detta leder också till nya krav på isbrytarresurserna.

Nya miljöregler

De internationella reglerna om energieffektivitet på nytt tonnage 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.

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.

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 hamnarna i dessa områden och till inloppen i Östersjön.

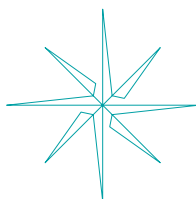
Strategier 2017-2019

Effektivisera efter behov

Med anledning av förändringen av handelssjöfartens mönster såsom större fartyg och anpassning till nya miljöregler fortsätter planeringen för ersättning av ålderstigna isbrytningsresurser under planperioden. Detta sker i nära samverkan med Finland och Estland samt övriga Östersjöstater. Under perioden påbörjas projektering av en ny stor isbrytare som ska vara i drift från år 2021.

Samverkan

Sjöfartsverket verkar för ett samutnyttjande av lämpliga isbrytande resurser inom staten.



Exempelvis kan Kustbevakningens större fartyg utnyttjas som resurser i Östersjön och på Västkusten. Ett samförståndsavtal mellan Sverige, Finland och Estland bidrar till att lösa problemet med avsaknaden av större isbrytningsresurser i södra Östersjön, och skapar även förutsättningar för att ytterligare utveckla samarbetet internationellt.

Anslagsfinansiering

Sjöfartsverket verkar för full konkurrensneutralitet mellan transportslagen och driver frågan att isbrytningsverksamhet likställs 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.

Extern verksamhet

Kostnaden för vintersjöfarten till de svenska hamnarna blir lägre om isbrytarna hyrs ut då

de inte används i isbrytningsverksamheten. Isbrytarnas roll som unika resurser för forskning i arktiska farvatten är väl befäst.

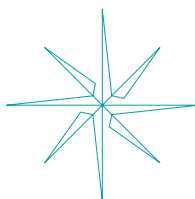
Investeringsbehov

Strategiskt sett så har behoven av isbrytarservice totalt sett inte minskat och Sjöfartsverket behöver därför på sikt ersätta ålderstiget tonnage. Strukturella förändringar bland annat i form av en generell övergång till större fartyg, internationella regler om energieffektivitet på nybyggda fartyg liksom ett effektivare internationellt samarbete gör att isbrytarkapaciteten behöver anpassas efter kommande behov. Inledningsvis behöver Sjöfartsverket ersätta en av de äldre isbrytarna i början av 2020-talet. En designstudie har påbörjats där avsikten är att ta fram ett färdigt koncept på en ny stor isbrytare och om möjligt hitta lösningar som öppnar för alternativ sysselsättning och medfinansiering. Det totala investeringsbehovet för en ny isbrytare uppgår till cirka 1 250 Mkr.

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Fartyg	11 886	59 050	42 250	315 000	410 500
Summa	11 886	59 050	42 250	315 000	410 500



Foto: Kustbevakningen



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 vintervåghållning 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 på isbrytarfartygen till olika uppdrag har ökat under senare år och 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 kraftigt med isutbredningen. Prognoserna utgår från den nivå som är den vanligast förekommande. ▲

Resultaträkning isbrytning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag	200 000	200 000			
Övriga externa intäkter	111 875	74 179	48 451	49 451	44 451
Summa rörelseintäkter	311 875	274 179	48 451	49 451	44 451
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-9 843	-11 160	-11 438	-6 209	-6 369
Övriga externa kostnader	-294 252	-310 075	-312 275	-308 675	-321 325
Avskrivningar	-31 563	-31 307	-32 610	-37 542	-37 326
Summa rörelsekostnader	-335 658	-352 542	-356 323	-352 426	-365 020
Rörelseresultat	-23 783	-78 363	-307 872	-302 975	-320 569

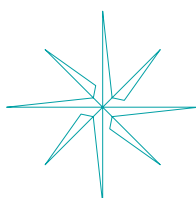
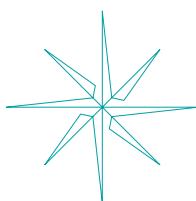




Foto: Fredrik Schlyter, sjöräddningsövning Arkösund 2015.



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 2017-2019

- 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

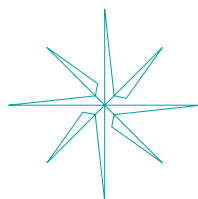
Stora händelser har under senare år inneburit stor påfrestning på det globala samhällets krisberedskap, bland annat flygplanskatastrofer och förlista fartyg. Parallellt med det ser vi ett nytt säkerhetspolitiskt läge, främst internationellt men också i vårt närområde med ökad militär aktivitet i Östersjön. Därtill befinner sig många människor på flykt i världen, en utveckling som även påverkar Sverige. Den tekniska utvecklingen har ökat kraftigt, vilket påverkar räddningsinsatser i allt från larmhantering till operativa resurser. Förekomsten av obemannade flygfarkoster, Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), också benämnda drönare, har ökat och dessa går idag att anskaffa till låg kostnad. Utvecklingen går mycket fort och användningen av drönare bromsas idag endast av att ännu inte är tillåtet att uppträda med RPAS och bemannade flygplan och helikoptrar i samma luftrum. Studier för framtagning av teknik och regelverk kring detta pågår och inom en snar framtid bedöms RPAS och helikoptrar kunna komma att uppträda tillsammans vid exempelvis efterforskning.

Utökat uppdrag

Klimatförändringar innebär att förekomsten av extrema väderförhållanden förväntas öka i framtiden, vilket antas ge upphov till ett ökat antal räddningsinsatser. Dessutom trafikerar sjöfarten i ökande utsträckning områden som tidigare har haft mycket begränsad framkomlighet. Sverige har undertecknat ett avtal om sjö- och flygräddningssamarbete i Arktis, 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. Ansvaret är idag fördelat på flera olika myndigheter och kommunala räddningstjänster. Det innebär att många olika aktörer 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 och ett nyare samarbete med Svenska Brukshundklubben kring utvecklingen av sjöräddningshundar.

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 produktionsprocessen, 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 användning av militär överkapacitet till ett fullt utvecklat civilt helikoptersystem har inneburit att kostnader

har överförts från skattebetalarna till handelsjöfarten och den 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 2017-2019

Samverka för samhällsnyttan

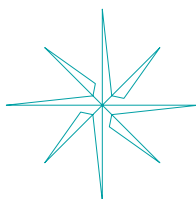
En utveckling mot ett scenario med en gränsöverskridande struktur för sjö- och flygräddningsinsatser är vad Sjöfartsverket eftersträvar. Med ett sammanhållet räddningstjänstansvar breddas fokus till att kapacitetssäkra och organisera resurser för insatser på land såväl som till havs. Gränsöverskridande legala verktyg, liksom en tydlig finansieringsmodell, kan anpassas i samråd med berörda aktörer. För att nå målet om ett sammanhållet räddningssystem med effektiv användning av samhällets samlade resurser utvecklar vi samverkan med såväl våra grannländer som myndigheter och de organisationer som frekvent deltar i sjö- och flygräddningsinsatser, i synnerhet Sjöräddningssällskapet. Utöver insats-samverkan utvecklas samarbetet kring utbildning, underhåll, resursdelning och övningar.

Resursförstärkning

Våra resurser ska kunna användas som förstärkningsresurs för kommunal räddningstjänst, fjällräddningstjänst, miljöräddningstjänst och landsting. På motsvarande sätt utgör Försvarmakten en förstärkningsresurs när våra egna resurser inte räcker till. Vi formaliserar detta genom avtal med Försvarmakten, 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 som våra nya räddningshe-



likoptrar 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.

Utökad 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 Försvarmaktens och Trafikverkets räkning kan på sikt kompletteras med ett utökad 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 säkerställt. Vi satsar nu på systemförbättringar för 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. Vi kommer också att genomföra en analys för att studera om RPAS (drönare) är ändamålsenliga för användning inom sjö- och flygräddningsverksamheten. Arbetet genomförs tillsammans med bland annat Sjöräddningssällskapet och SAAB, samt i dialog med andra myndigheter.

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

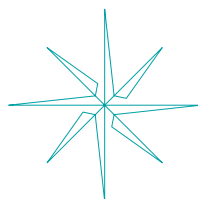
Vi genomför en organisationsöversyn i syfte att stärka den regionala samverkan med kommunala räddningstjänster samt stärka och förtydliga det regionala uppdraget för flygräddningstjänsten. I syfte att uppnå en mer dynamisk resursplanering införs systematisk produktionsstyrning; en planering som spänner 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 utvärderas i samverkan med personalorganisationerna, och arbetsgivarens utgångspunkt är att anpassningar kommer att aktualiseras under planperioden i syfte att uppnå avtal som harmoniserar med uppdraget samt främjar flygsäkerhet och dynamisk förmågeutveckling.

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 resursbildningen prövas och utvärderas den kontinuerligt i förhållande till målsättning och riskbild.



Investeringsbehov

För åren 2017-2019 beräknas investeringsbehovet uppgå till 47 Mkr som i huvudsak avser modifieringar och utrustning till de nya räddningshelikoptrar som varit i operativ drift i verksamheten sedan 2014.

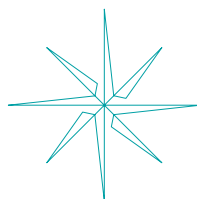
Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
IT-system	11 117	7 375	2 000	2 000	2 000
Helikopterbaser	543	11 670	6 000	1 000	1 000
Räddningshelikoptrar	186 872	3 776	10 000	10 000	10 000
Övrigt	0	2 400	1 000	1 000	1 000
Summa	198 532	25 221	19 000	14 000	14 000

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att handels-sjöfarten, kommersiell luftfart, Försvarmakten och anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Under år 2015 har övergången till ett nytt helikoptersystem, AW139, från helikoptertillverkaren Agusta West-

land slutförts. Kostnaderna ökade temporärt under implementeringen men beräknas minska och kvarstå på en relativt konstant nivå under planperioden 2017-2019.▲

Resultaträkning sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Övriga externa intäkter	197 332	115 644	117 159	119 454	121 795
Summa rörelseintäkter	352 521	270 833	272 348	274 643	276 984
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-195 525	-206 938	-212 036	-212 262	-217 493
Övriga externa kostnader	-235 528	-180 642	-177 370	-167 017	-167 017
Avskrivningar	-37 764	-48 977	-48 942	-49 422	-48 902
Summa rörelsekostnader	-468 817	-436 557	-438 348	-428 701	-433 412
Rörelseresultat	-116 296	-165 724	-165 999	-154 058	-156 428



Skapa framtidens sjöfart

I huvudprocessen ingår åtagandet enligt regeringens instruktion att svara för forskning och innovation (Fol) som motiveras av myndighetens uppgifter, samt följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet.

Mål 2017-2019

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

Analys

Maritima utmaningar

Utmaningarna för den svenska sjöfarten ligger i att utforma den maritima infrastrukturen samt utveckla effektiva trafikledningssystem och åtgärder för en effektiv, säker och miljöanpassad sjöfart som bidrar till att Sverige uppnår de transportpolitiska målen. 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 en tydlig utveckling av internationellt transportrelaterat Fol-samarbete inom EU, framdrivet av nya globala regler och regionala överenskommelser, inte minst inom miljöområdet. Fol-verksamheten syftar till att hjälpa sjöfartsnäringsen att på ett kostnadseffektivt sätt följa de nya 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. Sjöfartsverket hanterar dessa medel till sjöfarten i nära samverkan med Trafikverket och sjöfartsklustret samt övriga relevanta transportmyndigheter och forskningsfinansiärer, i syfte att hitta de projekt som bäst uppfyller målet om en hållbar sjöfart för stärkt konkurrenskraft.

Strategier 2017-2019

Fol-portföljer

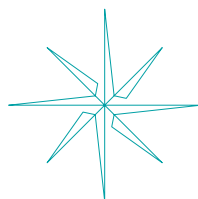
För att nå efterfrågade resultat av Fol-verksamheten lägger Sjöfartsverket fokus på ett begränsat antal strategiska områden, framtagna i dialog med sjöfartsklustret, som har direkt komparativa fördelar för svensk industri och sjöfartsnäring.

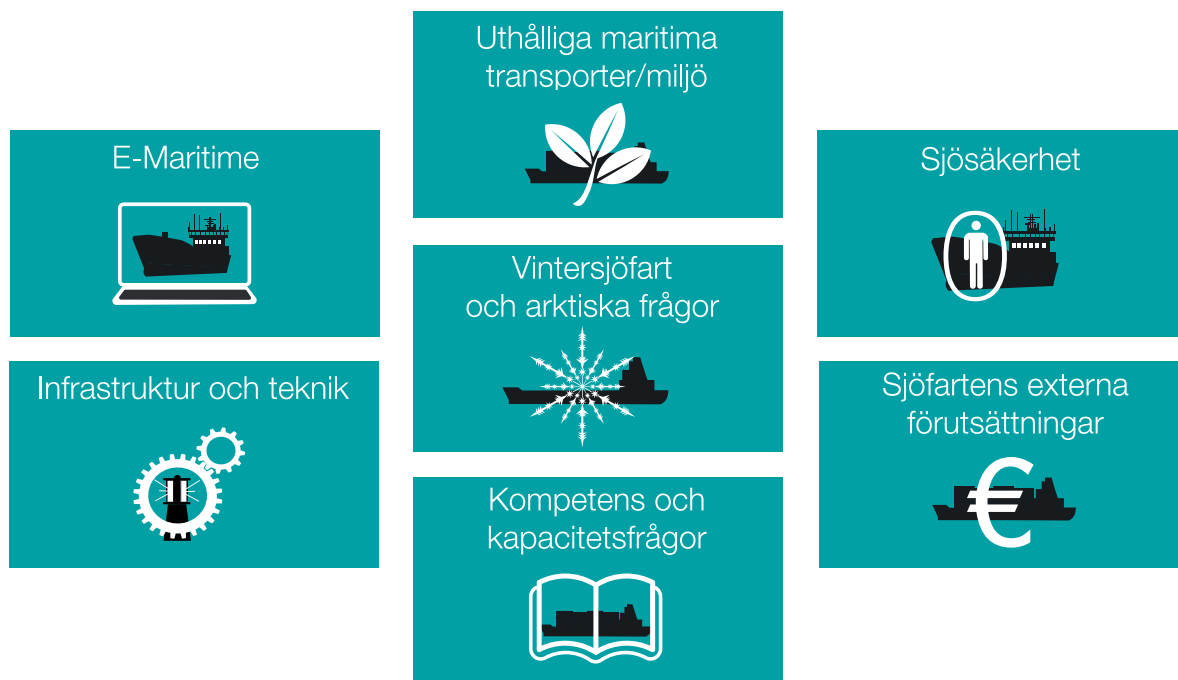
Innovationssatsning

Sjöfartsverket fortsätter sin satsning på demonstrationsplattformar och driver på utvecklingen av myndighetens simulatorcenter i Göteborg och av det etablerade europeiska simulatornätverket (EMSN). Vi stärker även nätverket med akademien genom att samverka med relevanta universitet i Sverige och internationellt. Vidare intensifierar vi vårt arbete i nationella och internationella forsknings- och innovationsprojekt.

Sea Traffic Management

Sjöfartsverket leder arbetet med att utveckla och införa trafikledning inom sjöfartsområdet för ökad sjösäkerhet, miljöprestanda och effektivitet





inom sjöfarten. Arbetet grundlades i projektet MONALISA 2.0, där en definitionsstudie av Sea Traffic Management-konceptet togs fram och går från definition till utveckling och genomförande i projektet STM Validation som pågår till och med 2018. 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 projektet samt för utveckling av trafikledningskonceptet som sådant.

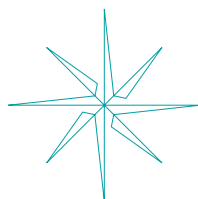
Förstärkt omvärldsbevakning och internationell förankring

Att veta vad som sker runt omkring oss är en nödvändig del i Sjöfartsverkets uppdrag att följa och redovisa FoI inom sjöfartsområdet. Vi stärker därför vår omvärldsbevakning och

ökar samverkan med andra myndigheter inom forskning och innovation. I syfte att delge våra resultat till en internationell plattform deltar vi med kompetens och resurser inom ramen för Sjöfartsverkets internationella arbete.

Utvidgad samverkan

Vi fördjupar samarbetet med andra myndigheter, näringsliv och akademien genom att aktivt medverka till att offentliga medel för FoI 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. Sjöfartsverket kommer under planperioden att verka för att ett strategiskt innovationsområde skapas för utveckling inom sjöfartsområdet. ▲



Erbjuda 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 2017-2019

- Vi erbjuder en modern och efterfrågad service till fartygsbesättningar.
- Vi utvecklar service till fartygsbesättningar på fler orter i Sverige.
- Vi arbetar aktivt med att stärka verksamhetens långsiktiga hållbarhet.

Analys

Tjänsteutbud

Besättningsmedlemmar på anlöpande fartyg är enligt det internationella regelverket kärnkunder för Sjöfartsverkets sjömansservice. På serviceanläggningarna får de möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier. Få besättningsmedlemmar har idag tillgång till internet ombord. Kundnöjdhetsmätningar genomförs löpande för att samla in förbättringsförslag i serviceutbudet och i utförandet av tjänster.

Strategier 2017–2019

Service på fler orter i Sverige

Sjöfartsverket fortsätter arbetet med att på ett kostnadseffektivt sätt utveckla servicen till sjöanställda i fler svenska hamnstäder. Genom att vi uppmuntrar och stödjer våra samarbetsparter kan servicen till besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige.

Sjömännens behov styr utbudet

Tjänsteutbudet och verksamhetens form grundar sig på besättningarnas efterfrågan. Genom att vara lyhörda, och aktivt samla in synpunkter och förbättringsförslag, kan vi anpassa servicen för att möta behoven.

Kommunikation

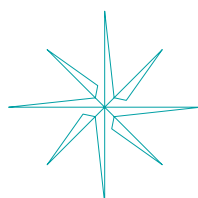
Vi utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Fokus ligger på e-tjänster där de själva kan interagera. Exempel är Motionscentralen, i vilken sjöfolket loggar sin träning, och e-böcker. Andra effektiviseringar är möjlighet till påfyllnad av telefonkort via surfplatta och en ny webbaserad plattform för kunddatabasen, som kan nås även under fartygsbesöken.

Hållbarhetstänk

Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar på fordon och fastigheter.



Foto: Glenn Hjelle

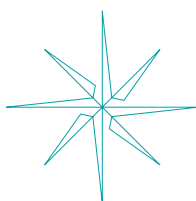


Resultatprognos

Myndighetsuppgifter inkluderar sjömannservice, 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. ▲

Resultaträkning myndighet, tkr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
Rörelsens intäkter					
Anslag					
Övriga externa intäkter	67 829	74 372	75 118	75 147	75 030
Summa rörelseintäkter	67 829	74 372	75 118	75 147	75 030
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	-49 032	-49 383	-50 500	-51 762	-53 057
Övriga externa kostnader	-74 126	-68 430	-68 312	-68 209	-68 421
Avskrivningar	-881	-228	-163	-119	-99
Summa rörelsekostnader	-124 039	-118 041	-118 976	-120 090	-121 577
Rörelseresultat	-56 210	-43 669	-43 858	-44 943	-46 547



Strategiskt verksamhetsstöd

Stödverksamheten omfattar såväl underhåll av fastigheter och drift av IT-system som att upprätthålla säkerhet och beredskap. Här finns även ekonomi- och löneadministration samt inköpsfunktioner som organisatoriskt delas med LFV. Nedan presenteras strategiskt viktiga stödfunktioner.

Sjöfartsverkets 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 fartygsflottan, 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 miljöperspektiv 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 samverkan med andra myndigheter och kan på så vis minska samhällskostnaderna och för den egna verksamheten.

Översyn av fartygsflottan

Sjöfartsverket har en ålderstigen flotta. En översyn har gjorts och en investeringsplan har tagits fram som sträcker sig fram till 2035. Under planperioden påbörjas projektering av en ny isbrytare som avses kunna vara i drift från 2021. Vad gäller investering i nytt tonnage eftersträvas samverkan med andra myndigheter i syfte att säkerställa en effektiv resursanvändning inom staten.

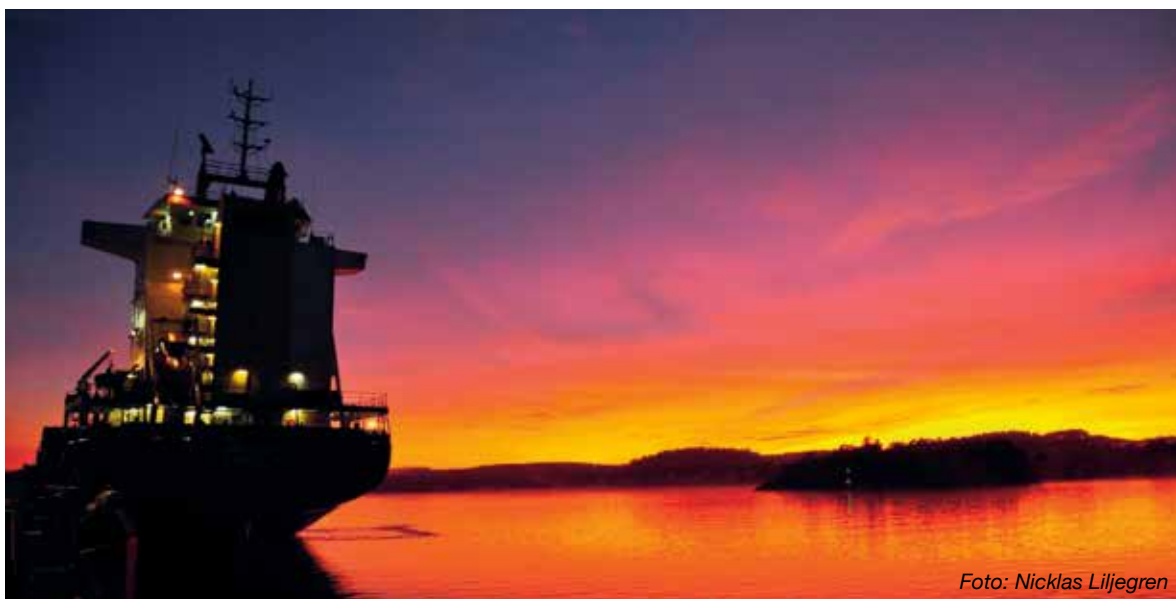
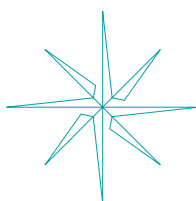


Foto: Nicklas Liljegren



Kommunikation

Sjöfartsverket arbetar löpande med att stärka kommunikationen internt och externt, i syfte att möta framtida utmaningar. Genom att växla mellan det proaktiva och reaktiva får vi en hållbar kommunikation som starkt bidrar till att stärka vår trovärdighet och vårt varumärke.

Kommunikationsstrategi

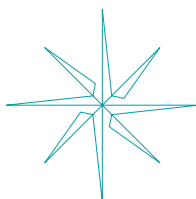
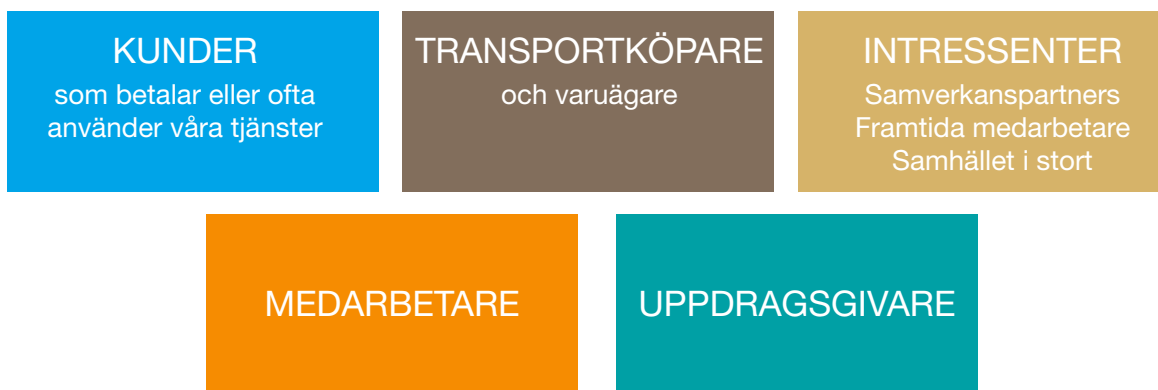
Fokusområden för kommunikationsstrategin är hållbarhet, ökad öppenhet, professionella kontaktytor, engagerade medarbetare, kommunikativa ledare och innovativa kanaler. Vi inriktar oss på att stötta genomförandet av de verksamhetsstrategier som tas fram inom ramen för Målbild 2020. Det handlar om att förankra dessa, att sätta sjöfartsfrågorna på agendan hos beslutsfattare och opinionsbildare, främja goda kundrelationer, och se till att vi har ett tydligt erbjudande. Kommunikationen bidrar också till ökat engagemang i organisationen.

Dialog och delaktighet

I vår externa kommunikation eftersträvas 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 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.

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:



Kompetensförsörjning, säkerhet och hälsofrämjande arbete

Kompetensförsörjning

Det finns flera utmaningar när det handlar om att säkerställa morgondagens kompetensförsörjning. Nautiker, ingenjörer och tekniker utgör stora delar av Sjöfartsverkets kärnkompetens. Den svenska handelsflottan minskar och det är svårt för nyutexaminerade sjöbefäl att få arbete och erfarenhet. En betydande del av de nautiker som Sjöfartsverket rekryterar har idag formella krav på erfarenhet. De kommande tre åren kommer cirka 30 lotsar att gå i pension och förmågan att hitta kompetens från en sviktande rekryteringsbas blir därför avgörande för vår framtida verksamhet. Situationen är densamma för yrkesgruppen båtmän. Här behöver nya rekryteringsvägar utvecklas och nya utbildningsvägar utredas. En möjlighet som vi ser är att skapa nya samarbetsformer med sjöbefälsskolorna i syfte att tillgodose vår framtida nautiska kompetens.

Sjöfartsverket är en teknikintensiv myndighet och väntar stora pensionsavgångar även bland ingenjörer och tekniker. Här blir kompetensöverföringen en utmaning som behöver övervinnas genom att vi attraherar ingenjörer och hittar nya rekryteringsvägar. För att klara kompetensöverföringen från dem som slutar till dem som vi rekryterar krävs ett utökat antal platser för praktik och examensarbete i framförallt kärnverksamheten. Målet under planperioden är att årligen ta emot minst 20 praktikanter eller studerande som gör examensarbeten.

Säkerhet i fokus

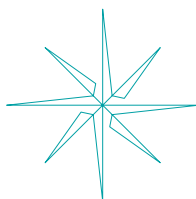
Vad gäller sjösäkerhet är Sjöfartsverket som statlig redare inte tillsynspliktigt. Rederiet har en kompetent och välutbildad personal, men har valt att som en ytterligare säkerhetsåtgärd stå under Transportstyrelsens tillsyn på sina fartyg. I fråga om bemanning och utrustning lever Sjöfartsverket upp 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 mänskliga faktorer och kommunikation enligt CRM-modellen 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 erhalla och behålla 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.

Värdegrund och likabehandling

En sund värdegrund och likabehandling av våra medarbetare är en förutsättning för att vi ska kunna vara en attraktiv arbetsgivare med förmåga att attrahera, utveckla och behålla medarbetare. Likt tidigare år består medarbetarna på Sjöfartsverket till 20 procent av kvinnor och 80 procent av män. Kvinnorna arbetar främst inom stödfunktionerna medan männen finns i kärnverksamheten och på ledande befattningar. Målet är att Sjöfartsverket inom tre år ska ha 30 procent kvinnor i ledande befattningar och 17 procent kvinnor i kärnverksamheten. Idag är den siffran 21 procent respektive 12 procent. För att



lyckas med detta kommer vi att fortsätta marknadsföra oss, utveckla rekryteringsprocessen samt kompetensutveckla chefer och medarbetare inom värdegrund och likabehandling.

Ledarskap och medarbetarskap

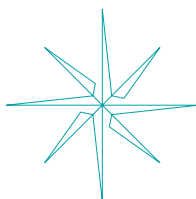
Vårt ledarskap och medarbetarskap ska vila på en sund värdegrund enligt ovan. Ledarskap och medarbetarskap är under omvandling i arbetslivet och Sjöfartsverket är inget undantag. Medarbetarna förväntas vara mer aktiva och självständiga samt ta ansvar för sin egen kompetensutveckling men också för verksamhetens

utveckling. Kontinuerlig verksamhetsutveckling kräver att chefer kan leda under förändring.

En hälsofrämjande arbetsplats

Sjöfartsverket strävar efter att vara en hälsofrämjande organisation som kan värna och utveckla medarbetares hälsa. Vi arbetar aktivt för att upptäcka risker och se tidiga signaler på ohälsa. För att uppnå en effektiv och långsiktigt hållbar verksamhet, framgår med stöd av vår verksamhetspolicy att hälso- och arbetsmiljöarbetet ska vara väl integrerat i verksamhetens dagliga arbete.

Sjöfartsverkets fokusområden för det hälsofrämjande arbetet är:



Internationellt arbete

Sjöfarten är en internationell näring och förutsätter ett internationellt engagemang på olika 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. Det gäller inte minst inom transportrelaterad forskning och innovation genom de omfattande innovationsprojekt som Sjöfartsverket driver i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Detta innebär att vi behöver öka vårt samarbete både på EU-nivå och globalt.

Vi kommer att ta fram en myndighetsgemensam strategi för vår internationella samverkan, något som bland annat kommer att innefatta en systematisk omvärldsbevakning och ett aktivt påverkansarbete där alla verksamhetsområden agerar på ett enhetligt sätt.

Sjöfartsverket uppdrag på den internationella arenan omfattar representation i kommittéer samt expert- och arbetsgrupper inom EU, därtill inom branschorganisationerna IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) och PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) samt den internationella hydrografiska organisationen IHO (International Hydrographic Organisation); varav Sjöfartsverket i den sistnämnda enligt instruktion biträder regeringen.

Sjöfartsverkets tekniska strategi belyser de fokusområden som myndigheten har identifierat som viktiga att utveckla och förstärka, något som också gäller det internationella arbetet. Dessa områden är även prioriterade i de projekt vi driver och i de dialoger och samarbeten vi utövar med andra myndigheter och stater. ▲



OMVÄRLDSBEVAKNING

Faktorer som påverkar sjöfarten och sjöfartens utveckling.



PÅVERKAN & SAMVERKAN

Expertgrupper, tekniska kommittéer och myndighetssamverkan.



EU-FINANSIERADE PROJEKT

STM Validation, FAMOS, ADAPT osv.

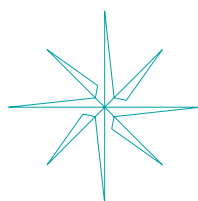
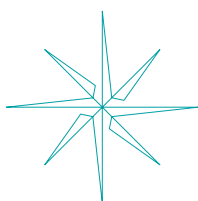




Foto: Johnny Jansson, fototävling för sjöfolk 2015.



Ekonomiska villkor

Sjöfartsverkets finansiella ställning har under flera års tid påverkats starkt av effekten av sjunkande realränta, som har inneburit ökade kostnader för pensionskulden. Det låga ränteläget innebär att pensionsskulden enbart under 2015 ökade med drygt 210 Mkr. Sammantaget har pensionsskulden under de senaste 10 åren därmed ökat med närmare en miljard till följd av ändrade beräkningsgrunder. 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.

Handlingsplanen för att få en ekonomi i balans pågår och ska ha uppnått full effekt när Sjöfartsverket påbörjar verksamhetsåret 2018.

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

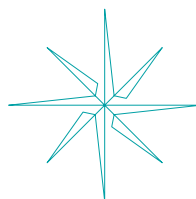
Flera av Sjöfartsverkets verksamheter har svag koppling till antalet anlop och godsvolymer eller har en stor andel fasta kostnader. Det innebär att kostnaderna i hög grad kvarstår även när volymerna går ned, åtminstone på kort eller medellång sikt. Även om det teoretiskt skulle vara möjligt att t.ex. 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 påverkar kostnadsnivån. En svår issäsong kan medföra kostnadsökningar på 100 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 2016 har följande ekonomiska mål angetts:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skatttemotsvarighet 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 500 Mkr.

Den allmänna riktlinjen för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skatttemotsvarighet. 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 skatttemotsvarighet.

Utgångspunkten är att samma mål fortsatt kommer att gälla under hela planperioden. Soliditetsmålet är mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden 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 2016 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.

Nettoprisindex håller på att fasa ut och Sjöfartsverket kommer därför att föreslå till regeringen att restriktionen för höjningar av farledsavgifter

ska baseras på annat index, vilket också är en förutsättning för att i framtiden kunna indexreglera farledsavgifterna.

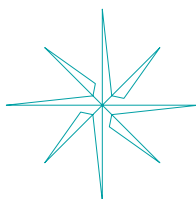
För att uppnå en ekonomi i balans 2017 genomför Sjöfartsverket en särskild handlingsplan. Denna presenteras närmare under avsnittet om verkets strategiska mål som beskriver prioriterade åtgärder inom ramen för målbild 2020 (sid 8).

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Återhämtningen av sjöfartsavgifterna är utdragen på grund av fortsatt svag utveckling i omvärlden. Dessutom motverkas återhämtningen av strukturella förändringar som dels består av större fartyg och en högre fyllnadsgrad, vilket innebär färre anlop, dels av en överflyttning av gods från sjöfart till andra transportslag. I beräkningarna har antagits att det inte kommer ske någon förändring av volymerna under inledningen av planperioden. För åren 2018-2020 har en volymökning om 1,0 procent per år antagits. Dessutom kommer sannolikt en årlig indexreglering av farledsavgifterna att genomföras. Under planperioden ingår en indexreglering med i genomsnitt 2,0 procent 2018 och 2019. Indexregleringen baseras på KPIF (KPI med fast ränta) enligt Konjunkturinstitutets bedömning per december 2015.

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. Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2016. 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. I den nya avgiftsmodell-



len, som ska träda i kraft 2017, föreslås rabatten för leder i Väner/Trollhätte kanal och Mälaren att sänkas till en nivå som motsvarar de initiala beräkningarna av hur ledernas lägre lotsningshastighet genom förekomsten av slussar, broöppningar och omfattande hastighetsbegränsningar missgynnar kunden.

Sjöfartsverket erhåller ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de så kallade en route-avgifterna, Eurocontrols avgiftssystem. Transportstyrelsen är den nationella tillsynsmyndighet som fastställer Sjöfartsverkets ersättning, vilken under de senaste åren uppgått till cirka 55 Mkr. Som en konsekvens av bland annat implementeringen av nya räddningshelikoptrar, regelutveckling och ökad flygsäkerhet har Sjöfartsverkets kostnader ökat de senaste åren. Ersättningen har dock inte stigit i samma takt varpå handelssjöfarten tvingas subventionera kostnader som avser luftfarten. Under planperioden beräknas ersättningen öka enligt den av Transportstyrelsen fastställda nivån.

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 sociala kostnader som har tagits upp för perioden är baserade på en genomsnittlig nivå om 55 procents pålägg på skattepliktiga löner. Realräntan förväntas kvarstå på låg nivå även under 2016-2018, för att därefter övergå i en period med stigande realränta under åren 2019 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.

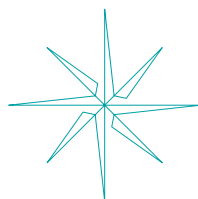
Någon allmän uppräknings av övriga kostnader har inte gjorts utan även detta beräknas kunna inrymmas inom de effektiviseringar som görs.

Investeringar

Sjöfartsverkets investeringar finansieras till övervägande del med egna medel. Bemyndigande finns att inom en ram om 500 Mkr ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 Mkr hittills har utnyttjats.

Planerade investeringar under perioden 2016 till 2020 uppgår till totalt 2 167 Mkr. Investeringar i ny isbrytare förväntas uppgå till cirka 1 235 Mkr och planeras till slutet av perioden. Investeringar i nya slussportar i Södertälje kanal uppgår till 222 Mkr. Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder för att säkra driften av kanalen, bland annat för att säkerställa dammsäkerheten. I slutet av perioden planeras större investeringar hänförliga till slussarna. I övrigt innehåller planen investeringar som avser lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och IT-system.

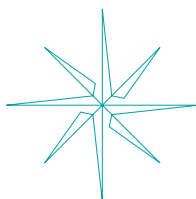
Den ekonomiska översikten för perioden 2015 till 2020 sammanfattas i efterföljande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan. ▲



Finansiella rapporter

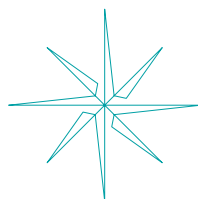
Resultaträkningarna nedan är desamma som i avsnitt 2. Först ett huvudscenario där Sjöfartsverket inte erhåller anslag och det krävs en maximal höjning av farledsavgifterna inom ramen för ekonomiska mål och restriktioner.

Resultaträkning, i löpande priser, milj kr					
	2015 utfall	2016 budget	2017 Prognos	2018 Prognos	2019 Prognos
Intäkter					
Farledsavgifter	914,5	910,0	1 046,5	1 077,9	1 110,2
Lotsavgifter	489,8	512,8	561,0	587,5	599,2
Anslag	476,8	550,6	250,6	250,6	250,6
Övriga intäkter	519,7	387,6	361,8	375,3	372,8
Summa intäkter	2 400,8	2 361,0	2 219,9	2 291,3	2 332,8
Kostnader					
Personalkostnader	-1 102,4	-1 080,1	-1 094,7	-1 105,1	-1 131,9
Övriga kostnader	-967,2	-929,6	-894,0	-896,2	-895,4
Avskrivningar	-180,2	-193,0	-187,5	-199,1	-212,0
Summa kostnader	-2 249,8	-2 202,7	-2 176,2	-2 200,4	-2 239,3
Rörelseresultat	151,0	158,3	43,7	90,9	93,5
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-12,2	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0
Finansnetto	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	-11,0
Resultat efter finansiella poster	139,6	147,3	32,7	79,9	82,5
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjämn. fond	-139,6	-147,3	-8,0	-53,0	-52,0
Resultat före skatt	0,0	0,0	24,7	26,9	30,5
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-5,4	-5,9	-6,7
Årets resultat	0,0	0,0	19,3	21,0	23,8



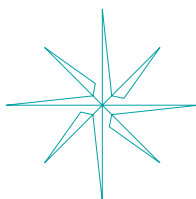
I det alternativa scenariot erhåller Sjöfartsverket äskade anslag för isbrytning och har därmed möjlighet att sänka farledsavgifterna.

Resultaträkning, i löpande priser, milj kr					
	2015 utfall	2016 budget	2017 Prognos	2018 Prognos	2019 Prognos
Intäkter					
Farledsavgifter	914,5	910,0	796,5	827,9	860,2
Lotsavgifter	489,8	512,8	561,0	587,5	599,2
Anslag	476,8	550,6	500,6	500,6	500,6
Övriga intäkter	519,7	387,6	361,8	375,3	372,8
Summa intäkter	2 400,8	2 361,0	2 219,9	2 291,3	2 332,8
Kostnader					
Personalkostnader	-1 102,4	-1 080,1	-1 094,7	-1 105,1	-1 131,9
Övriga kostnader	-967,2	-929,6	-894,0	-896,2	-895,4
Avskrivningar	-180,2	-193,0	-187,5	-199,1	-212,0
Summa kostnader	-2 249,8	-2 202,7	-2 176,2	-2 200,4	-2 239,3
Rörelseresultat	151,0	158,3	43,7	90,9	93,5
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-12,2	-12,0	-12,0	-12,0	-12,0
Finansnetto	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	-11,0
Resultat efter finansiella poster	139,6	147,3	32,7	79,9	82,5
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjäm. fond	-139,6	-147,3	-8,0	-53,0	-52,0
Resultat före skatt	0,0	0,0	24,7	26,9	30,5
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-5,4	-5,9	-6,7
Årets resultat	0,0	0,0	19,3	21,0	23,8

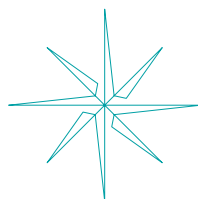


Följande tabeller innehållande balansräkning, finansieringsanalys och nyckeltal som förblir desamma oberoende av vilket scenario som tillämpas. Slutligen presenteras investeringsplanen samlat.

Balansräkning, milj kr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	2 718,5	2 725,6	2 853,9	3 165,2	3 451,8
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7
Summa anläggningstillgångar	2 738,9	2 746,0	2 874,3	3 185,6	3 472,2
Omsättningstillgångar					
Varulager	183,8	85,0	85,0	85,0	85,0
Kundfordringar	193,3	200,0	200,0	200,0	200,0
Övriga fordringar	87,5	30,0	30,0	30,0	30,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	122,5	120,0	120,0	120,0	120,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	246,4	562,3	466,7	236,3	73,2
Kassa, postgiro och bank	124,6	50,0	50,0	50,0	10,0
Summa omsättningstillgångar	958,1	1 047,3	951,7	721,3	518,2
SUMMA TILLGÅNGAR	3 697,0	3 793,3	3 826,0	3 906,9	3 990,4
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Summa bundet eget kapital	446,1	446,1	446,1	446,1	446,1
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond	483,7	631,0	639,0	692,0	744,0
Balanserat resultat	-538,0	-538,0	-538,0	-512,3	-484,4
ÅRETS RESULTAT	0,0	0,0	19,3	21,0	23,8
Summa fritt eget kapital	-54,3	93,0	120,3	200,6	283,4
Summa eget kapital	391,8	539,1	566,4	646,7	729,5
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	2 601,8	2 601,8	2 601,8	2 601,8	2 601,8
Övriga avsättningar	17,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	2 619,5	2 601,8	2 601,8	2 601,8	2 601,8
Långfristiga skulder					
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
Summa räntebärande långfristiga skulder	240,0	240,0	240,0	240,0	240,0
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder	134,7	120,0	120,0	120,0	120,0
Skatteskulder	0,0	0,0	5,4	5,9	6,7
Skulder till koncernföretag	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
Övriga skulder	37,8	37,8	37,8	37,8	37,8
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	268,6	250,0	250,0	250,0	250,0
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	445,7	412,4	417,8	418,3	419,1
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	3 697,0	3 793,3	3 826,0	3 906,9	3 990,4



Finansieringsanalys, milj kr					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
RÖRELSEN					
Årets resultat före avskrivningar	331,2	351,3	231,2	290,0	305,5
Realisationsvinster	-7,1	-	-	-	-
Realisationsförluster	0,1	-	-	-	-
Finansiella poster	-11,4	-11,0	-11,0	-11,0	-11,0
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	-5,4	-5,9	-6,7
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	312,8	340,3	214,8	273,1	287,8
Förändring av varulager	-83,2	98,8	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist fordringar	40,4	53,3	0,0	0,0	0,0
Föränd av kortfrist skulder	58,0	-33,3	5,4	0,5	0,7
Kassaflöde före investeringar	328,0	459,1	220,2	273,6	288,5
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-346,6	-200,1	-315,8	-510,4	-498,6
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	7,8	-	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-338,8	-200,1	-315,8	-510,4	-498,6
Kassaflöde efter investeringar	-10,8	259,0	-95,6	-236,8	-210,1
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	14,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av pensionsskuld	84,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av övriga avsättningar	-38,3	-17,7	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	6,4	7,0
Överföring av EK från HKF	-	-	-	-	-
ÅRETS INBETALNINGSÖVERSKOTT	50,2	241,3	-95,6	-230,4	-203,1
LIKVIDITETFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	320,8	371,0	612,3	516,7	286,3
Likvida medel vid årets slut	371,0	612,3	516,7	286,3	83,2
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	50,2	241,3	-95,6	-230,4	-203,1



Nyckeltal					
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019
ANALYS					
Kassalikviditet, %	173,7	233,3	207,4	152,1	103,4
Balanslikviditet, %	215,0	254,0	227,8	172,4	123,6
Sysselsatt kapital	3 158,3	3 316,1	3 394,5	3 448,4	3 529,9
Soliditet, %	10,6	14,2	14,8	16,6	18,3
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	4,8	4,8	1,3	2,7	2,7
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	0,0	0,0	3,5	3,5	3,5
Räntetäckningsgrad	12,4	13,3	3,7	7,7	7,9
Inleverans till staten, Mkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	5,4	5,9
Utdelning till staten	0,0	0,0	0,0	6,4	7,0
Total inleverans till staten	0,0	0,0	0,0	11,8	12,9

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

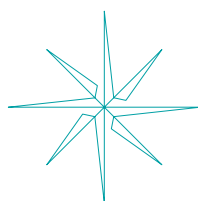
Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med sysselsatt kapital

Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet

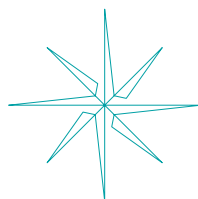
Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren

Räntetäckningsgrad

Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader

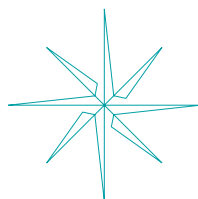


Investeringsplan 2015-2020						
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Farleder						
Södertälje kanal	0	1 299	130 500	92 100	100	100
Trollhätte kanal	1 816	4 250	2 450	4 800	3 300	55 800
Farledsförbättringar och mindre kanaler	62 938	0		5 000	2 000	2 000
Farledsstationer	0	0	1 000			
Fast utmärkning	3 088	9 102	6 000	6 000	6 000	6 000
Flytande utmärkning	-392	2 150	3 000	3 000	3 000	3 000
Arbetsfartyg	10 454	11 400	15 000			13 500
Övrigt	16 592	6 915	3 500	3 000	3 000	3 000
Summa farleder	94 496	35 116	161 450	113 900	17 400	83 400
Isbrytning						
Fartyg	11 886	59 050	42 250	315 000	410 500	510 000
Summa isbrytning	11 886	59 050	42 250	315 000	410 500	510 000
Sjötrafikinformation (VTS)						
VTS-centraler	2 650	14 119	32 481	25 000	10 000	10 000
Summa sjötrafikinformation	2 650	14 119	32 481	25 000	10 000	10 000
Sjögeografisk information						
Sjömätningfartyg	8 260	750	5 000			1 000
Utrustning för sjömätning	789	3 600				
IT-system m.m.	3 236	9 900	4 500	2 100	4 400	3 300
Summa sjögeografisk information	12 285	14 250	9 500	2 100	4 400	4 300
Lotsning						
Lotsstationer	502	10 300	800	200	300	300
Lotsbåtar	14 051	30 064	29 840	33 800	35 300	11 300
Summa lotsning	14 553	40 364	30 640	34 000	35 600	11 600
Sjö- och flygräddning						
IT-system	11 117	7 375	2 000	2 000	2 000	2 000
Helikopterbaser	543	11 670	6 000	1 000	1 000	1 000
Räddningshelikoptrar	186 872	3 776	10 000	10 000	10 000	10 000
Övrigt	0	2 400	1 000	1 000	1 000	1 000
Summa sjö- och flygräddning	198 532	25 221	19 000	14 000	14 000	14 000
Gemensamma funktioner						
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	12 201	11 975	20 485	6 420	6 670	9 070
Summa gemensamma funktioner	12 201	11 975	20 485	6 420	6 670	9 070
Totala investeringar	346 603	200 095	315 806	510 420	498 570	642 370



Förslag till investeringsplan 2015-2020, Tkr

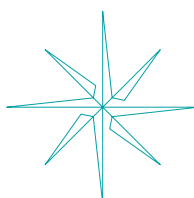
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Nyanskaffningar						
Farleder	9 450	8 779	117 450	73 680	1 740	16 680
Isbrytning	594	2 953	2 113	299 250	389 975	484 500
Sjötrafikinformation	133	11 295	25 985	20 000	8 000	8 000
Sjögeografisk information	1 229	7 125	950	105	220	215
Lotsning	728	30 273	22 980	25 500	26 700	2 900
Sjö- och flygräddning	188 605	12 611	9 500	10 500	10 500	10 500
Gemensamma funktioner	6 101	5 988	10 243	3 210	3 335	4 535
Summa utgifter av nyanskaffningar	206 838	79 023	189 220	432 245	440 470	527 330
Varav maskiner och inventarier	165 471	63 218	94 610	345 796	396 423	474 597
Varav fastigheter och markanläggningar	41 368	15 805	94 610	86 449	44 047	52 733
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0	350 000
Egna medel	206 838	79 023	189 220	432 245	440 470	177 330
Summa finansiering nyanskaffningar	206 838	79 023	189 220	432 245	440 470	527 330
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
Vidmakthållande						
Farleder	85 046	26 337	44 000	40 220	15 660	66 720
Isbrytning	11 292	56 098	40 138	15 750	20 525	25 500
Sjötrafikinformation	2 518	2 824	6 496	5 000	2 000	2 000
Sjögeografisk information	11 057	7 125	8 550	1 995	4 180	4 085
Lotsning	13 825	10 091	7 660	8 500	8 900	8 700
Sjö- och flygräddning	9 927	12 611	9 500	3 500	3 500	3 500
Gemensamma funktioner	6 101	5 988	10 243	3 210	3 335	4 535
Summa utgifter för vidmakthållande	139 765	121 072	126 586	78 175	58 100	115 040
Varav maskiner och inventarier	111 812	96 858	101 269	62 540	46 480	92 032
Varav fastigheter och markanläggningar	27 953	24 214	25 317	15 635	11 620	23 008
Finansiering						
Övrig kreditram (Lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0	0
Egna medel	139 765	121 072	126 586	78 175	58 100	115 040
Summa finansiering vidmakthållande	139 765	121 072	126 586	78 175	58 100	115 040



Övrig kreditram och räntor för investeringar, Tkr						
	Utfall 2015	Budget 2016	Prognos 2017	Prognos 2018	Prognos 2019	Prognos 2020
IB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	240 000	240 000	240 000	240 000
Nyupplåning	-	-	-	-	-	350 000
Amorteringar	-	-	-	-	-	-
UB lån i Riksgäldskontoret	240 000	240 000	240 000	240 000	240 000	590 000
Beslutad/föreslagen låneram	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	1 000 000
Ränteutgifter	4 891	4 891	4 891	4 891	4 891	12 024
Finansiering av räntor och avskrivningar						
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	4 891	4 891	4 891	4 891	4 891	12 024



Foto: Patrik Nilsson



Anslagsframställan

Sjöfartsverket föreslår att anslagstilldelningen för år 2017 avseende verksamhet som inte fullt ut ska finansieras via avgifter fastställs till 637 Mkr, vilket innebär en ökning med 87 Mkr jämfört med tilldelade anslag för år 2016.

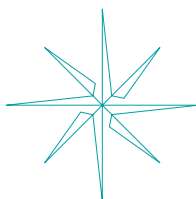
Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål är att uppnå regeringens avkastningskrav. Finansieringen av verksamheten sker i huvudsak genom avgifter på handelssjöfarten. Farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, lotsning, sjötrafikinformation, sjö- och flygräddning samt vissa andra myndighetsuppgifter 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 anslagstilldelningen 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 sänkte Sjöfartsverket det totala uttaget av farledsavgifter motsvarande den permanenta höjningen av anslaget för sjö- och flygräddningen. Förutsatt att Sjöfartsverket erhåller anslagsfinansiering av isbrytningsverksamheten från och med 2017 skulle det bidra till ytterligare en sänkning av farledsavgifterna.

Underfinansieringen avseende löpande kostnader för de verksamheter som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet beräknas långsiktigt från år 2017 och framåt uppgå till knappt 390 Mkr, vilket framgår av nedanstående tabell.

Specifikation av underfinansierade verksamheter

	Intäkt	Behov	Underskott
Isbrytning	0	250,0	-250,0
Sjö- och flygräddning	155,2	202,9	-47,7
Sjösäkerhetsanordningar	33,1	51,9	-18,8
Kanaltrafik m.m.	62,3	123,0	-60,7
Krisberedskap och säkerhetsskydd	0	9,5	-9,5
Summa	250,6	637,3	-386,7



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.

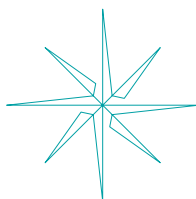
Antalet assistanser, inklusive från hjälpisbrytare, varierar med vinterns svårighetsgrad, men uppgår i genomsnitt för perioden 1990/91-2009/10 till cirka 1 400 fartyg under en normal isvinter. En lindrig respektive svår vinter är antalet assistanser för perioden i genomsnitt cirka 540 respektive 2 600 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. I december 2015 togs ytterligare ett steg genom att Sverige, Finland och Estland undertecknade ett samförståndsavtal om att ytterligare utreda och analysera möjligheter till utökat samarbete.



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 flygledningscentralen, räddningshelikoptrarna samt de operativa resurserna på lotsområdena 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 av personal från de organisationer som frekvent deltar i räddningsinsatser och räddningsövningar. Av den totala beräknade kostnaden för sjö- och flygräddning, som för 2017 förväntas uppgå till 438,3 Mkr, är 80 procent hänförlig till helikopterberedskapen. Kostnaderna för helikopterberedskap beräknas år 2017 uppgå till 352 Mkr. Kostnaderna för räddningshelikoptrarna har under senare år ökat kraftigt på grund av regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal. Även kostnaderna för sjö- och flygräddningscentralen ökar på grund av regelutveckling, förbättrad redundans samt nya IT-system.

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 Försvarmakten, dels via den så kallade undervägsavgiften, som är en del av den europeiska luftfartsorganisationen Eurocontrol:s avgiftssystem. Under år 2015 klargjordes att Sjöfartsverket ska tillhandahålla stöd till kommunala räddningstjänsterna i samband med räddningstjänst, utan krav på ekonomisk kompensation. Antalet insatser med räddningshelikoptrarna

för kommunala räddningstjänsternas räkning har därefter ökat med närmare 70 procent under 2015 jämfört med året innan. Stöd beviljas även till landsting och regioner, vilket Sjöfartsverket har rätt att ta betalt för.

Delfinansieringen från de intressenter som samutnyttjar räddningshelikoptrarna beräknas under 2017 uppgå till 133 Mkr vilket är en ökning med 127 Mkr sedan 2006. Bidraget härrör till största del från Försvarmakten (62 Mkr) och luftfartsavgifter (71 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 dock fastställt belopp för 2017 avseende luftfartsavgifter till cirka 60 Mkr vilket innebär att underfinansieringen från kommersiella luftfarten uppgår till 11 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 överklagade under 2014 beslutet till Förvaltningsrätten, som i oktober 2015 avslog överklagandet.

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

En jämförelse mellan nuvarande finansiering och finansiering enligt finansieringsmodellen, milj kr.

Avgifter	Aktuell nivå	Föreslagen nivå	Differens
Handelssjöfart (farledsavgifter)	160,9	102,2	58,7
Kommersiell luftfart (Eurocontrol)	60,0	71,0	-11,0
Summa avgifter	220,9	173,2	47,7
Anslag	Aktuell nivå	Föreslagen nivå	Differens
Försvarmakten	62,2	62,2	0,0
Övrig sjöfart	155,2	104,3	50,9
Övrig luftfart	0	72,3	-72,3
Andra statliga brukare	0	26,3	-26,3
Summa anslag	217,4	265,1	-47,7
Totalsumma	438,3	438,3	0,0

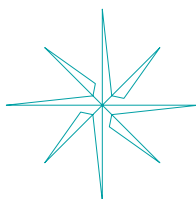




Foto: Anders Innala

Enligt sammanställningen ovan beräknas underfinansieringen år 2017 uppgå till 47,7 Mkr, vilket inkluderar underfinansieringen till följd av 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

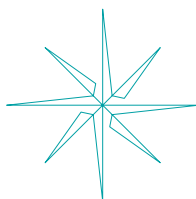
Sjöfartsverket har preciserat vilka sjösäkerhetsanordningar som uteslutande används av andra trafikantgrupper än handelssjöfarten. Vid avgörandet av vilken trafikantgrupp en farled ska hänföras till har utgångspunkten varit debiteringen av farledsavgifterna. Farleder där någon har betalat farledsavgift 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 anord-

ning. Enligt beräkningar uppgår det fastställda beloppet för handelssjöfarten till 55 Mkr och för andra trafikantgrupper till 32 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 11 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 123 Mkr. Enligt Riksrevisionen är villkoren i regleringsbrevet för snävt formulerade för att kunna täcka de kostnader Sjöfartsverket hänför till anslaget. Riksrevisionens tolkning innebär att Sjöfartsverket betalade tillbaka knappt 74 Mkr 2015 vilket avsåg del av extra anslagstilldelning 2014-2016, kostnader för byggnadsminnesmärken, mindre kanaler och ett administrativt påslag. Sjöfartsverket har därför föreslagit till regeringen att villkoren behöver ändras för att även täcka in kostnader för byggnadsminnesmärken, mindre kanaler m.m.



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 2017 är 76 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 2017 beräknas kostnaderna uppgå till 10 Mkr.

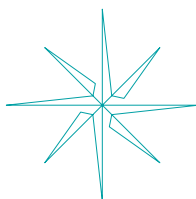
Administration

För att täcka de administrativa kostnaderna för de funktioner som ingår i Kanaltrafik m.m. har ett belopp på 21 Mkr tagits upp under anslaget.

Krisberedskap, säkerhetsskydd och landskapsinformation

Förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap syftar till att statliga myndigheter genom sin verksamhet skall minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under fredstida kris-situationer och höjd beredskap. Sjöfartsverket ska därmed ha en förmåga att genom utbildning, övning och andra åtgärder samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris förebygga, motstå och hantera krissituationer. Sjöfartsverket skall vidta de åtgärder som behövs för att hantera konsekvenserna av en krissituation som berör myndighetens ansvarsområden samt samverka med och stödja andra myndigheter vid en sådan krissituation. Planeringen för krisberedskap och höjd beredskap ska bedrivas inom samverkansområden.

Sjöfartsverket ska också, i syfte att stärka sin egen och samhällets krisberedskap, årligen analysera sårbarheter eller hot och risker inom



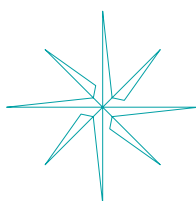
myndighetens ansvarsområde som synnerligen allvarligt kan försämra förmågan till verksamhet inom området. Sjöfartsverket har också enligt förordningen ett särskilt ansvar för att planera och vidta förberedelser för att skapa förmåga att hantera en kris och för att förebygga sårbarheter och motstå hot och risker. Sjöfartsverket ska vidare ha en tjänsteman i beredskap, kunna upprätta en ledningsfunktion, kunna ta emot och sända krypterade meddelanden, delta i den övningsverksamhet som berör myndighetens ansvarsområde samt hålla regeringen informerad.

Sjöfartsverket har även ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap. I december 2015 fattades ett regeringsbeslut om planeringsanvisningar för det civila försvaret. Beslutet innebär att Sjöfartsverket ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Verket ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts senast den 10 juni 2016, därefter ska arbetet redovisas årligen vid samma tidpunkt som årsredovis-

ningen. För kris- och beredskapsarbete beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2017 till 5,5 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. Arbeta 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 tillståndshandling, enligt Lag (1993:1742) om skydd för landskapsinformation, beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2017 till 4 Mkr. ▲



Bilaga 1

Nulägesanalys av sjöfartens förutsättningar, framtida utmaningar och möjligheter

Fakta

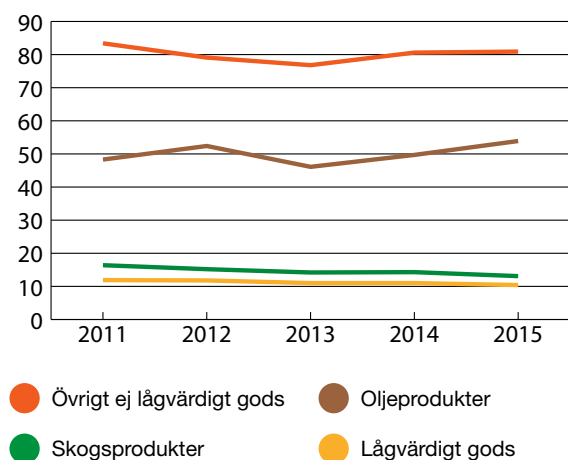
- År 2014 gjordes 77 637 fartygsanlöp inom handelssjöfarten, av dem skedde 73 procent med passagerarfartyg (Trafikanalys).
- År 2014 transporterades totalt 144 miljoner ton utrikes gods med fartyg till och från svenska hamnar, det motsvarar 83 procent av Sveriges totala import och export (egen bearbetning av data från Trafikanalys) och (SCB). Samma år transporterades 11 miljoner ton gods inom Sverige med fartyg. (Trafikanalys)
- År 2014 reste 26 miljoner passagerare med färjor som gick i utrikes trafik. Antalet passagerare som reste till och från Gotland uppgick till 1,6 miljoner. (Trafikanalys)

Sjöfartens roll i transportsystemet

Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i det svenska transportsystemet och mellan 80 och 90 procent av importen och exporten går någon gång med sjöfart. Utrikeshandeln dominerar volymmässigt av importerade energiråvaror

och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart. Av det nationella transportarbetet (mätt i tonkilometer) stod sjöfart 2014 för cirka 36 procent.

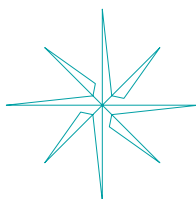
Avgiftspliktigt gods, milj ton jan-december

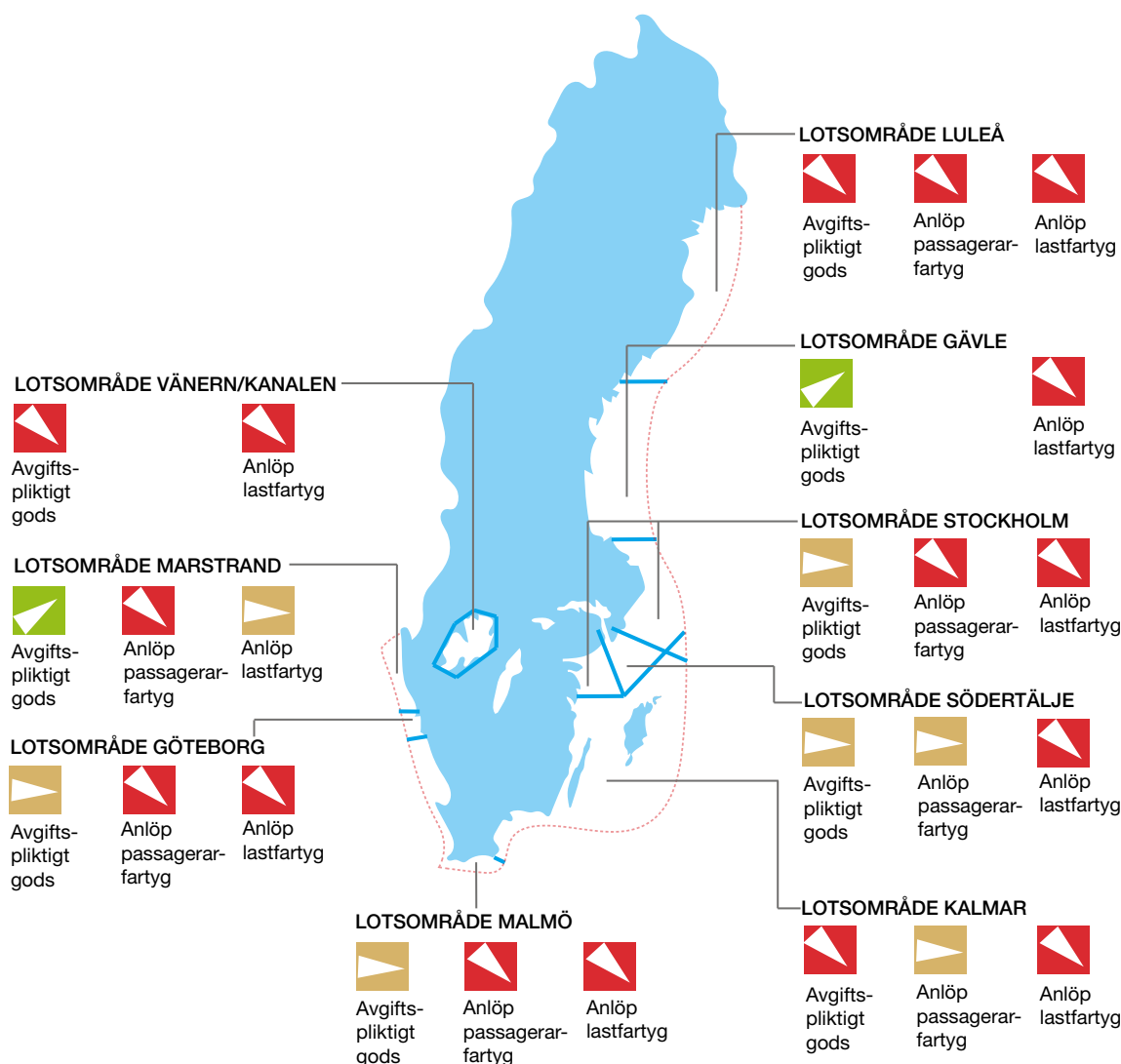


Utveckling av olika marknader och deras påverkan på sjöfarten regionalt

Att studera hur antalet anlöp och typ av gods varierar i Sjöfartsverkets statistik ger en indikation på hur olika branscher, segment och regioner utvecklats. I kartan till höger visas därför utvecklingen av anlöp för lastfartyg, passagerarfartyg och gods för de senaste fem åren indelat i lotsområden. En förändring av volymen med över fem procent indikeras med en röd eller grön pil.

Generellt kan sägas att anlöp med last- och passagerarfartyg har minskat med 14 respektive 9 procent över de senaste fem åren medan mängden gods endast har minskat med 1 procent. Efter flera år av lågkonjunktur ser Sjöfartsverket nu en återhämtning i transportererna av det ej





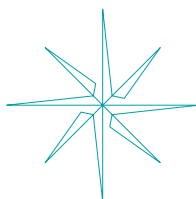
lågvärdiga godset och av oljeprodukter, vilket främst kan härledas till förbättringar i ekonomin och till prisfallet på olja.

Transporterna av oljeprodukter påverkar främst västkusten

Det senaste årets sjunkande oljepris har påverkat marknaden på flera sätt. Handeln med olja och oljeprodukter i Sverige påverkas av efterfrågan på oljeprodukter i konsumentledet och av handeln med olja baserat på spekulationer. Efterfrågan i konsumentledet påverkar främst de volymer som kommer in och går ut från Brofjorden och Göteborg då de raffinerar där samt de

transporter som sker inrikes i Sverige. Den spekulativa handeln påverkar in- och utlagringen av olja i olika lagringsutrymmen. Det sänkta priset har lett till en ökad efterfrågan på oljeprodukter men det största skälet till den senaste ökningen av oljetransporterna är ökad inlagring. Då lagren i princip är fulla är det sannolikt att oljetransporterna stabiliserar sig på en något lägre nivå 2016 än 2015 och att det som transporteras är oljeprodukter till konsumtion.

Majoriteten av råoljeimporten kommer främst från våra grannländer Ryssland och Norge, vilket har lett till att transporterna oftast genomförs



med fartyg under 200 000 dödviktston (dwt) och det är sällan fartyg större än så anlöper svensk hamn, vilket var vanligare tidigare då importen kom från andra regioner. En ökad diversifiering av produkter, krav på kortare ledtider och flexibla leveranser ställer också krav på en flexibel flotta vilket har gjort att storleken på oljetankers sammantaget minskat de senaste åren och att det minsta segmentet, på i genomsnitt 2 300 DWT, har behållit sin andel av anlöpen på cirka 75 procent. Den förändrade kravbilden och diversifieringen av produkter har även lett till att kemtankfartyg, som generellt sett är mindre än oljetankfartyg och också utrustade med fler tankar för olika produkter, sen 2008 är vanligare än oljetankfartyg.

Det låga oljepriset påverkar möjligheterna att få lönsamhet i alternativ energi- och bränsleproduktion, såsom skifferolja i USA och oljesand i Kanada samt bibränslen och fossilfri elproduktion.

Skogsindustrin är utspridd i hela landet och använder många olika transportkedjor

Skogsindustrin har genomgått stora förändringar över åren och har förändrat sitt utbud av produkter i takt med att efterfrågan i omvärlden har skiftat. Den strukturella förändringen har t.ex. lett till ett ökat fokus på förpackningar i stället för tidningspapper. Det finns även en ökad efterfrågan på biprodukter från massatillverkningen såsom tallolja som kan användas som drivmedel. Trävaror har gått relativt bra de senaste åren men påverkas starkt av konjunkturen i Kina och oroligheter i Nordafrika och Mellanöstern. Sammantaget förväntas en viss tillväxt i branschen de kommande åren men påverkan på transporterna beror på val av transportslag. En ökad containerisering av produkterna kan också väntas. Företagen inom skogsindustrin är utspridda över hela landet och använder över 60 hamnar och alla transportslag för sina transporter.

Prisras på järnmalm innebär att förväntade transporter på ostkusten uteblir

Ökat utbud och minskad efterfrågan har lett till att priset på järnmalm halverades under

2015. Framförallt är det ett ökat utbud från Kina och låga och i vissa fall subventionerade produktionskostnader i stora produktionsländer som just Kina men även Australien och Brasilien som påverkar. I kombination med att efterfrågan i Kina inte ökar i samma takt som tidigare förväntat tros priserna ligga kvar under flera år framöver. Prisrasen har lett till konkurser och att öppnandet av nya gruvor uteblir och därmed att förväntningarna om ökade volymer i t.ex. Hargshamn och Gävle sannolikt inte kommer att infrias.

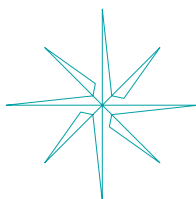
Svensk stålindustri påverkas också av de pressade priserna. Bäst klarar sig de företag som är starkt nischorienterade och inte konkurrerar med konventionellt stål, alltså många av de svenska stålföretagen. Detta gör att den förväntade transportefterfrågan får anses som relativt stabil även om en viss minskning i volymen kan väntas på grund av ökad specialisering. Övrigt lågvärdigt gods såsom sten, jord, grus och sand förväntas inte heller variera med några större volymförändringar.

Övrigt ej lågvärdigt gods förväntas öka tack vare uppgång i konjunkturen

Sverige är på väg in i en högkonjunktur med en stark inhemsk efterfrågan och en låg kronkurs vilket bör stödja både importen och exporten av varor. Konjunkturinstitutets bedömning är att exporten kommer att växa med drygt 4 procent per år 2015–2017. Detta är positivt för efterfrågan på transporter i såväl storstadsregionerna som för de industrier som ligger utspridda i landet. Tillsammans med en ökad containerisering och satsningar på landinfrastrukturen till Göteborgs hamn bör detta leda till ökade containertransporter till och från Göteborg både sjö- och landvägen. En uppgång i importen kommer generellt att gynna hamnarna i de tätbefolkade regionerna i mellersta och södra Sverige och de hamnar som är nav för import- och exportberoende industrier längs med hela kusten.

Passagerartrafiken minskar

Passagerartrafiken med färjor har minskat med i genomsnitt en procent per år de senaste åren.



Under 2014 uppgick antalet passagerare i utrikes färjetrafik till 26 miljoner och av dessa hade 40 procent rest till eller från danska hamnar, 33 procent till eller från finska hamnar och 8 procent till eller från tyska hamnar. Ytterligare 1,6 miljoner passagerare reste till och från Gotland. Stockholm och Helsingborg var de hamnar som hade flest fartygspassagerare med 8,5 respektive 7,7 miljoner. (Trafikanalys). Förutom passagerartrafik med färjor transporteras många människor med fartyg i lokal- och regionaltrafiken varje dag.

Även om Stockholm är den största passagerarhamnen i Sverige sker flest anlöp i södra Sverige. Det beror på den mycket frekventa trafiken med ropax-fartyg över Öresund där även en stor mängd gods passerar. Denna trafik konkurrerar med trafiken över Öresundsbron som har blivit en attraktiv väg till och från resten av Europa.

Kryssningstrafik

Antalet kryssningspassagerare har under den senaste tioårsperioden ökat från 235 000 till 567 000, vilket är en ökning med 141 procent. Antal kryssningsanlöp under samma tid har däremot endast ökat med 42 procent till 396 kryssnings-

anlöp. (Trafikanalys). För att möjliggöra denna utveckling har kryssningsfartygen blivit allt större och Stockholm, som är den vanligaste svenska kryssningsdestinationen, kan inte längre ta emot större fartyg än de som redan idag anlöper hamnen. Ett troligt scenario är därför att antalet anlöp kommer att öka förutsatt att Stockholm fortsätter att vara en attraktiv kryssningsdestination med ett ökat antal besökare i framtiden.

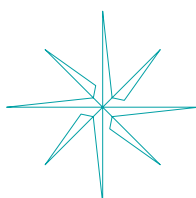
Trender, utmaningar och möjligheter för sjöfarten

Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav och erbjuder stora möjligheter för de maritima näringarna. För att användandet av havet ska vara långsiktigt hållbart ur såväl ekonomiska och ekologiska som sociala perspektiv står sjöfarten inför ett antal utmaningar.

Fokus på hållbarhet syns i synnerhet inom miljö- och ekonomiområdena med skärpta krav på energi- och miljöprestanda hos fartygen men även i ökade krav på säkerhet såväl ombord på fartygen som på farleder och infrastruktur.



Foto: Jörgen Språng, fototävling för sjöfolk 2015.

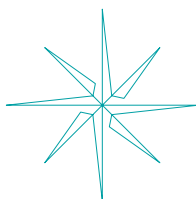


De första två leder till ett ökat tryck på större fordon som kan genomföra billigare och mer energieffektiva transporter per tonkilometer och på framtagandet av renare bränslen. Genom att transportera större mängder gods per fartyg uppnås stordriftsfördelar med lägre kostnad för bränsle, kapital och personal per transporterad enhet. Flera containerrederier har gått samman i allianser och fartygen har i genomsnitt kört på en lägre hastighet de senaste åren, så kallad "slow steaming", för att sänka bränsleförbrukningen. Trenden med "slow steaming" är dock på väg att brytas i flera segment då oljepriset är lågt och ekonomin i vissa fall förbättrats. De ekonomiska fördelarna med stora, fullastade och långsamtgående fartyg vägs dessutom mot snabba och flexibla transporter vilket det finns en ökad efterfrågan på, framförallt i produkt och konsumentledet.

Östersjön är ett särskilt känsligt hav, klassat som sådant enligt Internationella sjöfartsorganisationen IMO, och det finns en rad särregler i området. Exempel på detta är utpekandet av Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen som svavelkontrollområden (SECA). Inom områdena skärptes gränsen för tillåten svavelhalt i bränslet 2015 vilket har lett till kraftigt minskade utsläpp av svavel. Enligt Trafikanalys har det inte lett till några direkta förändringar i transportmönstret, främst tack vare det låga oljepriset då kostnadsökningen i faktiska kronor inte blev så hög som förväntat direkt vid införandet. Det kvarstår dock en skillnad i pris mellan olika drivmedelskvaliteter vilket har höjt den relativa kostnaden för transporter inom SECA jämfört med utanför vilket påverkar svensk industri med långa transporter inom SECA. Det låga priset på bränsle har även påverkat incitamenten för att investera i alternativa bränslen negativt. Andra frågor som diskuteras inom ramen för HELCOM och IMO är regler för utsläpp av avloppsvatten från fartyg och utpekandet av Östersjön som ett kvävekontrollområde.

Den tekniska utvecklingen går fort och ibland verkar trenderna mot varandra. En ökad digitalisering och automatisering ombord på fartygen och i kommunikationen med land möjliggör säkrare och effektivare sjöfart med lägre miljöpåverkan samt lägre bemanning och med lägre administrationskostnader, som gynnar framtida sjöfart. Takten i detta beror främst på krav och regleringar men även på hur stora investeringar som görs i forskning och innovation och vilka ekonomiska styrmedel som tillämpas. Samtidigt kan lokal produktion och nya transportmönster uppstå med en ökad robotisering och möjligheter att tredimensionellt skriva ut insatsdelar och produkter närmare konsumenterna vilket på lång sikt kan minska efterfrågan på långväga sjötransporter.

En växande befolkning i världen samt ökad globalisering ökar behovet av transporter. Ihop med urbaniseringen och investeringar på landsidan riktas många transporter till storstadsregionerna. Konsekvensen är ett ökat tryck på investeringar i infrastrukturen i såväl dessa hamnar som i landinfrastrukturen runtomkring. Urbaniseringen och förändrade sociala preferenser har även lett till att fler människor vill bo nära vattnet. I flera städer flyttas därför hamnverksamheten allt längre ut från stadskärnorna. För att uppnå en överflyttning av transporterna till sjötransporter inom städer krävs att stadsplaneringen tar höjd för framtida kajlägen även i bostadsnära områden för att möjliggöra effektiv citylogistik. En utökad näthandel får också konsekvenser för transportsystemet. Kunderna ställer krav på snabba, flexibla transporter, där det krävs att varorna kan samlastas och en lagerhållning som är anpassad för logistikupplägget. Om sjötransporter ska kunna konkurrera med flyg, tåg och lastbil krävs därför nya upplägg för inlands- och kustsjöfarten och snabb och effektiv hantering i alla led.



Förutom de ovanstående beskrivna trenderna finns externa händelser som kan påverka samhället och aktörerna i det marina klustret. Politiska beslut, det säkerhetspolitiska läget och andra svårförutsedda händelser kan givetvis förändra människors, företags och myndigheters förutsättningar och beteenden på både kort och lång sikt.

Överflyttning från land till sjö

Sjöfart är ett energieffektivt sätt att transportera gods på och själva transporten är i många fall billig. Det finns dock skäl till varför inte en större andel av godset transporteras med sjöfart. När hänsyn tas till hela distributionskostnaden räknas även andra kostnader än de fordonsspecifika in, såsom lastnings- och lossningskostnader, lagrings- och transporttid, skatter och avgifter och hänsyn tas till transportkedjans tillförlitlighet samt i vissa fall även miljöpåverkan. Ett ökat fokus på snabbare och flexibla transporter och mindre sändningsstorlekar enligt det ekonomiska tankesättet ”just in time” (JIT) där varor ska produceras och levereras i precis den mängd och vid den tidpunkt som de behövs, påverkar valet av transportslag till sjöfartens nackdel. För små laster upplevs det ofta som enklare att skicka varan med lastbil. Förutom den totala distributionskostnaden är beteenderelaterade fenomen mycket viktiga för valet av transport då majoriteten företag ogärna byter från ett fungerande transportupplägg utan att vara säkra på att det alternativa upplägget är mer effektivt. För att underlätta byten av logistikupplägg krävs därför tydliga spelregler och ekonomiska incitament.

För att en överflyttning från land till sjö ska komma till stånd krävs förändringar. Några av dessa skulle kunna vara:

- Effektivare hamnar så att nodkostnaderna för lastning, lossning och lagring sänks.
- Väl fungerande transportkedjor där infrastrukturen på land stöttar en effektiv användning av sjövägarna.
- Förbättrade farleder som kan ta emot större fartyg på ett säkert sätt där sådant behov finns.
- Ekonomiska styrmedel som gynnar sjöfartslösningar och långsiktig planering som är trafikslagsövergripande.
- Mer likställd finansiering av investeringar, drift och underhåll för alla trafikslag och jämförbar regelbörda.
- Rättvis prissättning av externa effekter såsom påverkan på miljö, klimat och trängsel på både kort och lång sikt.
- Att transportköparna (såväl privata som offentliga) ställer krav på att sjötransporter ska användas i högre grad när det är samhällsekonomiskt lönsamt.
- Inre vattenvägar kan avlasta landinfrastrukturen om en utveckling av regelverket och infrastrukturen såsom sjömätning, användbara kajer och utmärkning av farleder genomförs.
- Ökad flexibilitet och kvalitet t.ex. genom högre frekvens och effektivare ruttplanering.
- Ökade satsningar på forskning, innovation och utveckling inom sjöfartsområdet för minskad miljöpåverkan från fartygen, ökad säkerhet och bättre ekonomi.
- Pilotprojekt för att öka incitamenten och kunskapen om hur logistikupplägg med sjöfart kan fungera.
- Anpassning till nya förutsättningar vad gäller användandet av Östersjön och ökat fokus på havsplanering.

