



SJÖFARTSVERKETS

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN OCH TREÅRSPLAN

2020-2022



Foto: Ove Nordström



SJÖFARTSVERKET

INNEHÅLL

GD FÖRORD	2
ANSLAGSFRAMSTÄLLAN	3
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur	7
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	8
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	12
Förslag till nya anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter ..	13
EKONOMISKA VILLKOR	20
Ekonomiska mål	21
Ekonomisk översikt	22
Finansiella rapporter	26
SJÖFARTSVERKETS UTGÅNGSPUNKTER OCH KUNDFÖRVÄNTNINGAR	35
Politiskt fastställda mål och strategier	35
Generella drivkrafter inom sjöfarten	36
Behov och önskemål på Sjöfartsverket	37
SJÖFARTSVERKETS VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING	39
Sjöfartsverkets framtidsprogram	39
Målområden	40
Investeringsplan med utblick mot 2040	45
Övergripande investeringsprognos	46
UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSOMRÅDEN	47
Lotsning	47
Farleder	49
Sjögeografisk information	52
Sjötrafikservice	55
Isbrytning	57
Sjö- och flygräddning (SAR)	58
Sjömansservice	60
Myndighetsuppgifter	62
Gemensamma funktioner	64

GD FÖRORD

Utifrån samhällets och kundernas behov erbjuder och utvecklar Sjöfartsverket tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur som bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart. Vi eftersträvar att vara en expert- och servicemyndighet som genomför uppdrag och affärer på ett öppet, engagerat och professionellt sätt. På många områden är Sjöfartsverket den enda aktören i branschen som på ett samhällsekonomiskt sätt kan säkra långsiktighet och kontinuitet för verksamhetsområden där det saknas marknadsmässiga förutsättningar och som ofta är styrda av internationella konventioner och regelverk.

Kunder, medborgare och ägare är nöjda med vår leverans idag, men det räcker inte. Verket har en svag ekonomi och har under många år inte levt upp till regeringens ekonomiska mål. Sjöfartsnäringen har genomgått en omstrukturering till större fartyg, vilket medfört nya kostnader för anpassning av Sjöfartsverkets ansvarsområden. Väsentliga effektiviseringar och ytterligare statliga medel för verksamhet som inte ska belasta handelssjöfarten behövs för att uppnå regeringens ekonomiska mål i framtiden. Verksamheten behöver också anpassas till utvecklingen mot digitalisering, automatisering och högre krav på hållbarhet för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och effektivitet i transportsystemet. Sjöfartsverket behöver främja utvecklingen mot fossilfria fartyg, digitala anlöp, dynamiska farledsytor, navigationsstöd från land och nästa generations sjö- och flygräddning. Samtidigt ska vi utveckla verksamheten för att också återspegla den rådande säkerhetspolitiska situationen.

Vi är medvetna att såväl vår service som nivån på våra avgifter är avgörande för våra kunders konkurrenskraft. Vi avser att så fort ekonomiska förutsättningar finns höja miljöincitamentet och kommer se över modellens index under 2019. Samtidigt kommer avgiftsmodellen att utvärderas samhällsekonomiskt för att lägga grunden för framtida utveckling. Vi har lovat att effektivisera verksamheten med minst en mdkr ackumulerat till 2027. En nära dialog med regeringen förs också angående finansiella förutsättningar för att klara framtida investeringar i isbrytare samt omvandling av våra tjänster. En växande del av verksamheten finansieras genom avgifter från handelssjöfarten, därför föreslås att det sätts tydliga principer för vad som ska anslags- och avgiftsfinansieras. Akademi, politik och transportbranschen är överens om att driva utvecklingen mot en överflyttning mellan transportslagen främst till sjöfart och järnväg. Regeringens godstransportstrategi och den nationella transportplanen 2018 – 2029 lägger den strategiska inriktningen för detta. Sjöfartsverket ser fram emot att med stort engagemang och stark kompetens bidra till ett bättre samhälle och ett konkurrenskraftigt näringsliv. I denna treårsplan kan ni läsa mer om hur vi tänker bidra.

ANSLAGSFRAMSTÄLLAN

Sjöfartsverket bedriver en verksamhet som kontinuerligt genomgår utveckling och effektivisering. Kostnadsbesparingar såväl som tjänsteutveckling för att bredda intäktbasen är integrerade delar av Sjöfartsverkets verksamhetsplanering. För närvarande genomför Sjöfartsverket ett program, Framtidsprogrammet, som genomförs brett inom verkets alla verksamheter. Den bärande tanken är att säkerställa en förmåga att leverera även i framtiden med kostnadseffektiva lösningar och tjänster. Alla verksamhetsområden ingår i detta arbete som ytterst syftar till att stärka sjöfartens roll i samhällsutvecklingen.

Att utveckla med framtidsfokus innebär att satsningar måste göras - teknikutveckling, digitalisering, kompetensutveckling och omfattande investeringar i verkets anläggningar och fartyg kräver en ekonomisk långsiktig förmåga. En sådan ekonomisk förmåga har Sjöfartsverket inte idag utan såväl avkastning som soliditet visar i stället på en låg ekonomisk förmåga.

Sjöfartsverket har anpassat avgifterna utifrån de ekonomiska förutsättningarna som gäller för verket. Under 2018 ökade verkets avgifter med närmare 180 mnkr och farledsavgiften har därmed nått det tak som regeringens ramar medger (KPI – KS).

Effektivisering av verksamheten kommer att även fortsättningsvis vara en hörnsten för Sjöfartsverket men inte ens Framtidsprogrammet (en mdkr i effektiviseringar) löser de ekonomiska utmaningarna. I dagsläget är det t.ex. inte möjligt att öka intäkterna i tillräcklig utsträckning utan att bryta mot myndighetens instruktion eller konkurrenslagstiftningen. Dock ser verket att det kan finnas en rad samordningsfördelar att ta vara på inom offentlig sektor t.ex. inom helikoptertjänster, farledstjänster och rederitjänster. En del samordning har redan påbörjats medan andra delar kräver politiska ställningstaganden.

Av anslagsframställan i tabell 1 nedan framgår att Sjöfartsverket föreslår ökade anslag:

- cirka 190 mnkr för att återställa befintliga anslag vilket är en förutsättning för att klara verksamheten enligt regeringens mål och internationella regelverk. Att anslag tilldelas är en förutsättning för att verksamheten ska kunna genomföras,
- cirka 130 mnkr nya anslag för verksamhet som förväntas ge samhällsnytta men inte gagnar handelssjöfarten.

Sjöfartsverkets avgifter som tas ut av handelssjöfarten står idag för knappt 200 mnkr eller 40-60 procent av den verksamhet som ursprungligen finansierades med anslag eller avgifter från flyget. Det är idag handelssjöfarten som därmed i varierande utsträckning betalar för fritidsbåtssektorns, luftfartssektorns behov men även för det behov som regering och riksdag tidigare beslutat ska anslagsfinansieras.

Sjöfartsverket har under respektive anslag nedan tydliggjort vilka finansieringsprinciper som verket anser bör gälla inom respektive verksamhet. Dessa principer är

Sjöfartsverkets tolkning av tidigare fattade politiska beslut om vad staten respektive handelssjöfarten ska finansiera. Sjöfartsverket vill betona vikten av en tydlig, transparent och förutsägbar princip för finansiering mellan handelssjöfarten, staten och övriga sektorer. Minskade anslag (till följd av utebliven indexering), temporära anslag (exempelvis för isbrytning åren 2014-2016) samt ökande korssubventionering gör det svårt för verket och handelssjöfarten att långsiktigt planera för en effektiv verksamhet samt bidrar till en bristande konkurrensneutralitet mellan transportslagen. För att säkerställa att anslagen på sikt omfattar även de kostnadsökningar som sker inom de uppdrag som ålagts Sjöfartsverket förespråkar verket att anslagen räknas upp med två procent per år (KPI-KS).

Mot bakgrund av Sjöfartsverkets ekonomiska situation med ett mycket svagt eget kapital och låg soliditet hemställer Sjöfartsverket också om utebliven utdelning.

Med en ökad transparens och att korssubventioneringen mellan avgiftsfinansierad och annan verksamhet tas bort kan en tydligare dialog föras med branschen om hur Sjöfartsverket tjänster ska prissättas, utvecklas och differentieras för att tillgodose olika behov i olika delar av branschen. Eftersom Sjöfartsverkets avgiftsuttag i hög utsträckning bygger på antal anlöp och godsvolym finns starka incitament till effektivisering och utveckling av tjänster som gynnar sjöfarten.

Sammanfattningsvis gäller att det ekonomiska läget nu är så pass allvarligt att förstärkt finansiering enligt denna anslagsframställan krävs för att klara Sjöfartsverkets långsiktiga förmåga att leverera enligt statsmakternas uppdrag. Utan en förstärkning eller en kraftig avgiftshöjning är det inte möjligt att utveckla och vidmakthålla anläggningar och fartyg för att kunna leverera moderna tjänster i linje med regeringens mål och internationella regelverk.

För att säkerställa att beslutsunderlag finns kommer Sjöfartsverket under 2019 gå vidare med att utveckla den nya isbrytarflottans design till en kostnad om cirka 30 mnkr i enlighet med vad som tidigare meddelats regeringen och fastslagits av riksdagen. En förnyelse av isbrytarflottan finns även inkluderad i bifogad investeringsplan för planperioden 2020 – 2022. För att gå vidare till upphandling krävs dock ett ställningstagande av regering och riksdag om att den slutliga finansieringen kommer att tillskjutas. För verksamhetsåret 2020 behöver verket förutom detta inga ytterligare medel eller låneramar för denna förnyelse, 2021 – 2022 krävs utökad låneram och först 2023 krävs anslag för ränta och amorteringar.

Sammanfattningsvis hemställer Sjöfartsverket:

- att anslagen för anslagen 1:1, 1:4: och 1:5 för verksamhetsåret 2020 fastställs enligt tabell 1,
- att nya anslag för verksamhetsåret 2020 fastställs enligt tabell 1,
- att regeringen uppdrar åt Kustbevakningen och Tullverket att delfinansiera Maritime Single Window,
- att finansieringsanalysen och investeringsplanen för planperioden 2020 – 2022 fastställs enligt tabell 6 och tabell 8,
- att Sjöfartsverket inom en total ram om 100 mnkr kronor får uppta lång- och kortfristiga lån,
- att ingen utdelning görs under 2020 (baserat på 2019 års resultat) samt även framledes till dess soliditetsmålet uppnås,
- att regeringen fastställer tydliga principer för statens finansiering av verkets verksamhet.

Tabell 1, Anslag för verksamhetsåret 2020

Specifikation av finansieringsbehov (mkr)	Anslag 2019	Behov 2020	Föreslagen ökning
1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur			
Krisberedskap och totalförvarsplanering	9	9	0
Delsumma	9	9	0
1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål			
Sjö- och flygräddning	155,2	221,6	66,4
Drift och underhåll av SSA	33,1	54,2	21,1
Delsumma	188,3	275,8	87,5
1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur			
Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62,3	166	103,7
Delsumma	62,3	166	103,7
Förslag till nya anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter			
Skydd av geografisk information	0	2,8	2,8
Avgiftsfria geodata	0	40	40
Sjögeografi – Havsgrenser	0	2,8	2,8
Kustzonskarteringsprogram	0	86,1	86,1
Delsumma	0	131,7	131,7
TOTALSUMMA	259,6	582,5	322,9

1:1 - Utveckling av statens transportinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att 1:1 anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur uppgår till nio mnkr för 2020.

Krisberedskap och totalförvarsplanering

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar ska uppgå till nio mnkr.

Förordning (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap och Förordning (2015:1053) om totalförvar och höjd beredskap syftar till att statliga myndigheter genom sin verksamhet ska minska sårbarheten i samhället och utveckla en god förmåga att hantera sina uppgifter under fredstida krissituationer och höjd beredskap. Sjöfartsverket ska vidta de åtgärder som behövs för att hantera konsekvenserna av en krissituation som berör verkets ansvarsområden samt samverka med och stödja andra myndigheter vid en sådan krissituation.

Enligt regleringsbrevet 2019 ska Sjöfartsverket redovisa användningen av de medel om nio mnkr som tillförts verket under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. 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. Stödet till Försvarmakten är prioriterat. Verket ska redovisa hur planeringsarbetet fortskrider och vilka resultat som uppnåtts årligen vid samma tidpunkt som årsredovisningen. För planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar beräknar Sjöfartsverket kostnaden för 2020 till nio mnkr. Det bör dock poängteras att dessa nio mnkr endast omfattar planering och inte genomförande av de totalförvarshöjande åtgärder som behövs. Sjöfartsverket arbetar för närvarande med att klarlägga detta behov. En första indikering visar på ett omfattande behov som på sikt kan innebära tillskott om 200-300 mnkr.

1:4 - Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ska uppgå till totalt 276 mnkr, fördelat på Sjö- och flygräddning, 222 mnkr, samt Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar, 54 mnkr.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för sjö- och flygräddning ska uppgå till 222 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att respektive samhällssektor som erhåller nyttan av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst finansierar sin proportionerliga del enligt nedan:

- *Farledsavgifter finansierar den del av verksamheten som bedrivs för handelssjöfarten*
- *Undervägsavgifter finansierar, via Eurocontrol, de delar av verksamheten som bedrivs för den civila luftfarten*
- *Skattefinansierade anslag finansierar den verksamhet som bedrivs för fritidsbåtssektorn eller annan samhällssektor*
- *Ersättning från Försvarmakten finansierar den verksamhet som bedrivs för dess behov*

Kostnaderna för sjö- och flygräddning uppgår totalt till cirka 450 mnkr per år. En av de större kostnadsposterna för sjö- och flygräddningen är helikopterverksamheten. Kostnaderna för helikopterverksamheten ökade mellan 2012 till 2015 men har sedan dess reducerats årligen. Ökningen berodde på regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal, där ökningen har begränsats genom omförhandling 2017-2018. Det andra kostnadsområdet är sjö- och flygräddningscentralen där kostnaderna också har ökat på grund av regelutveckling, förbättrad redundans samt nytt beslutsstöds-system. Regelutvecklingen är huvudsakligen en följd av de rekommendationer som Statens Haverikommission lämnat i samband med haveriutredningar med syfte att förbättra sjö- och flygsäkerheten. Verksamheten följer även den europeiska flygsäkerhetsorganisationen EASAs utvecklade regelverk i tillämpbara delar.

Finansieringen av sjö- och flygräddningen sker via farledsavgifter, civila luftfartens gemensamma europeiska avgiftssystem Eurocontrol, anslag direkt till Sjöfartsverket samt ersättning från Försvarmakten.

Då stora delar av verksamhetens kostnader avser beredskap krävs en fördelningsmodell vilket Sjöfartsverket utarbetade inom ramen för ett regeringsuppdrag (Regeringsbeslut II 3, N2010/617/TE) som genomfördes under 2010. En sammanfattning av denna kostnadsfördelningsmodell framgår i tabell 2 nedan.

Under 2018 har en ny överenskommelse med Försvarsmakten tecknats som tydliggör förväntningar mellan verksamheterna och hur dessa ska finansieras inom ramen för befintliga helikopterresurser och bemanning. Överenskommelsen kan med nuvarande finansiering inte fullt ut tillgodose Försvarsmaktens behov av yttäckning och tillgänglighet. En utökning av uppdraget mot Försvarsmakten kräver investeringar i nya helikoptrar och ökad bemanning.

Sjöfartsverket har i regeringsuppdrag ”Uppdrag att utreda förutsättningarna för att använda Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningshelikoptrar som en brandresurs”, vilket redovisades den 2 januari 2019, konstaterat att en förstärkning av Sjöfartsverkets förmåga både kan tillgodose Försvarsmaktens behov och även ge synergier för flera andra delar av räddningssektorn. I samma utredning konstaterade Sjöfartsverket att verket lever upp till det leveranskrav (för 90 procent av insatserna nå räddningsplatsen inom 60 minuter på svenskt vatten och inom 90 minuter på internationellt vatten) men att förväntningar hos allmänhet och beslutsfattare är en tillgänglighet dygnet runt under hela året på samtliga fem baser. Även Statens Haverikommission konstaterar i sin rapport¹ (RO 2019:1 Temautredning: Räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar) i januari 2019 att Sjöfartsverket klarar sitt regeringsuppdrag men inte når upp till Försvarsmaktens behov och samhällets förväntningar. Under 2019 ska, enligt överenskommelsen ovan, Försvarsmakten och Sjöfartsverket göra en gemensam analys av hur det ökade behovet kan tillgodoses och finansieras. Dessutom har en dialog inletts för ett samarbete i syfte att undersöka möjligheten att effektivisera det statliga helikopterunderhållet.

Enligt finansieringsprincipen ovan är fördelningen mellan sektorerna följande.

Tabell 2, Finansiering av verksamheterna

Finansieringsform	Finansieringsmodellens beräknade andel (procent)	Andel 2018 (procent)
Försvarsmakten	14	12
Undervägsavgifter	16	12
Skattefinansierade anslag	47	33
Övrigt (EU, MSB, etc.)	-	2
Farledsavgifter	23	41
Totalt	100	100

Den civila luftfartens andel, som fastställs av Transportstyrelsen och som utbetalas via Eurocontrol, är underfinansierad för 2019 och förväntas bli än mer underfinansierad i den s.k. referensperiod 3 som inleds 2020. Anledningen är att det finns en

¹ https://www.havkom.se/assets/reports/RO2019_01-Slutrapport.pdf

effektiviseringsparameter kopplad till ersättningen från Eurocontrol. Detta krav har sitt ursprung i ett antagande om att effektivare flygrutter kommer att minska behovet av de rörliga tjänster som myndigheterna erbjuder. Då sjö- och flygräddningsverksamheten till största del är av beredskapsnatur påverkas den totala kostnadsmassan endast i mycket liten grad om flygrutterna effektiviseras. Av föreslagen anslagsökning föreslås fem mnkr täcka underfinansieringen som uppstår till följd av detta effektiviseringskrav.

Enligt fördelningsmodellen är det statliga anslaget andel på 47 procent fördelat enligt följande: privat sjöfart (24 procent), privat luftfart (17 procent) och övriga brukare (6 procent). I dagsläget motsvarar anslaget 33 procent av sjö- och flygräddningsverksamhetens totala kostnader.

Den privata sjö- och luftfarten består framförallt av svenska medborgare som på sin fritid kör båt eller sportplan. Denna verksamhet medför ett behov som Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet måste hantera. Bedömningen är att det inte finns något sätt att avgiftsbelägga den privata sjöfarten utan verkets verksamhet får anses vara en samhällsnytta som Sjöfartsverket tillhandahåller. I sammanhanget kan noteras att de undervägsavgifter som den kommersiella luftfarten betalar inte får användas för att bekosta den privata luftfarten.

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar är en viktig samhällsresurs för samhället i stort, bl.a. ges stöd till kommunala räddningstjänster i samband med räddningstjänst vilket görs utan krav på ekonomisk kompensation. Det visade sig inte minst vid sommarens bränder där Sjöfartsverkets räddningscentral svarade för koordinering av alla flygplan och helikoptrar som bidrog i släckningsarbetet. Antalet insatser med räddningshelikoptrarna för kommunala räddningstjänsters räkning har de senaste åren ökat. Sjöfartsverket bedömer att detta stöd sammantaget är positivt ur såväl effektivitetssynpunkt för samhället som för verkets personal som därigenom ges ökad mängd flygtid i verkliga uppdrag. Ett villkor är naturligtvis att insatserna går att kombinera med verkets sjö- och flygräddningsuppdrag.

Verkets sjö- och flygräddningsverksamhet är regelstyrd vilket innebär att det finns mycket små möjligheter att dra ned på service och ambitionsnivå eller skapa ytterligare intäkter inom området. Dock sker en löpande effektivisering inom administration, avtal och lokalförsörjning m.m. En utebliven förstärkt finansiering kommer därmed innebära att Sjöfartsverket i huvudsak gör nedprioriteringar av service i annan mindre regelstyrd verksamhet samt begränsar utveckling av sjö- och flygräddningen.

Drift och underhåll av vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA)

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för vissa sjösäkerhetsanordningar (SSA) ska uppgå till 54 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att handelssjöfarten finansierar SSA som krävs för handelssjöfarten. För SSA som nyttjas av såväl handelssjöfarten som andra samhällssektorer ska en fördelning ske av kostnaderna, ett förslag redovisas nedan.

Sjösäkerhetsanordningar (SSA) i och kring farlederna består av fyrar, bojar, prickar, fasta märken, dykdalber, Raconer, DGPS, strömmätare och VIVA.

I kostnaderna för SSA ingår drift och underhåll som innefattar periodiskt återkommande service, besiktningar, felavhjälpning och större underhållsinsatser och utrustningsbyte. Kostnaderna för detta beräknas utifrån Sjöfartsverkets genomsnittliga årliga kostnadsschablon för respektive typ av anordning och uppgår totalt till 88 mnkr.

I och med att SSA befinner sig utmed farlederna har Sjöfartsverket kunnat analysera vilka SSA som är placerade i de farleder som handelssjöfarten trafikerar. Med utgångspunkt från denna analys har Sjöfartsverket preciserat vilka kostnader som är hänförliga till andra trafikantgrupper än handelssjöfarten och därmed inte ska belasta handelssjöfarten. Kostnaden för SSA i farleder som inte nyttjas av handelssjöfarten och där debitering av farledsavgifter saknas uppgår till 34 mnkr. Kostnaden för farleder där någon har betalat farledsavgift och som därför har hänförts till handelssjöfarten uppgår till 54 mnkr. De farleder som enligt ovanstående beskrivning har hänförts till handelssjöfarten används även av andra trafikantgrupper och kostnaden för dessa bör därmed rimligen delas mellan de olika grupperna. Övriga trafikantgruppers del av handelssjöfartens kostnad för gemensamma farleder har även i år schablonmässigt beräknats till 20 procent av 54 mnkr, vilket är 11 mnkr.

En ytterligare kostnad som bör tillfalla andra trafikantgrupper än handelssjöfarten är den administration som tillkommer som schablonmässigt beräknats till 20 procent av den sammanlagda kostnaden om 45 mnkr (34 mnkr+11 mnkr), vilket är nio mnkr. Den totala kostnaden som bör betalas av andra trafikantgrupper uppgår således till 54 mnkr.

Genom otillräcklig anslagsnivå finansierar handelssjöfarten idag till stor del (40 procent) även sådan verksamhet som verket utför och som riktar sig till annan samhällssektor än handelssjöfarten. Sjöfartsverket anser att staten bör ta ett ansvar för verksamhet som drivs för samhällets behov för de tjänster verket bedriver inom SSA.

En utebliven förstärkt finansiering innebär, att nedprioritering av servicen på någon del av verksamheten kommer att behöva göras. Sjöfartsverket kommer återkomma med en konsekvensanalys för vilka tjänster och vilka farleder som och i vilken ordning nedprioritering kan ske.

1:5 - Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Sjöfartsverket föreslår att anslaget under 1:5 Ersättning för kanal- och slussinfrastruktur uppgår till 166 mnkr.

Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för ersättning för viss kanaltrafik m.m. ska uppgå till 166 mnkr.

Sjöfartsverkets förslag till finansieringsprincip är att staten ansvarar för de kostnader som ingår i denna verksamhet.

Anslaget avser bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte kanal, byggnadsminnesmärken, mindre kanaler m.m. Det totala behovet uppgår till nästan 166 mnkr, vilket fördelar sig på Trollhätte kanal (103 mnkr), sju mindre kanaler (12 mnkr), byggnadsminnesmärken (24 mnkr) samt administration (27 mnkr).

För att bedriva handelssjöfart på Väneren under hela året krävs insatser som innebär stora kostnader för Sjöfartsverket. Verkets avgifter för denna handelssjöfart måste beakta regionens tillgänglighet på transporter. Det finns t.ex. en omfattande industriell verksamhet i Vänerregionen som är beroende av sjöfart. Vänersjöfarten medför också att vägarna avlastas från tunga transporter. Därtill är Göta älv och Trollhätte kanal viktiga för fritidsbåtssektorn.

Sjöfartsverket förvaltar Falsterbo-, Säffle-, Soten-, Väddö-, Strömma-, Kolströmskanal och Baggensstaket som inte används av handelssjöfarten men som är mycket trafikerade. I mindre utsträckning förekommer passagerartrafik i form av reguljär lokaltrafik och yrkesfisketrafik men till största del är det fritidsbåtar som trafikerar kanalerna vilka inte betalar några avgifter till Sjöfartsverket. På grund av landhöjningen och det ringa farledsdjup som finns i vissa kanaler kommer muddringsinsatser, med samma kostnader som tidigare år, krävas för att behålla trafik med nuvarande förutsättningar. Driftskostnaderna för dessa mindre kanaler uppgår till cirka 12 mnkr per år.

Sjöfartsverket förvaltar ett stort antal före detta bemannade fyrar och fyrplatser som är förklarade som statliga byggnadsminnesmärken med krav på omvårdnad. Antalet fyrar som har förklarats som byggnadsminnesmärke har ökat från 30 till 38 och ytterligare förslag från Riksantikvarieämbetet föreligger.

För detta område har en utebliven indexering av anslaget inneburit att handelssjöfarten till cirka 60 procent subventionerar i förhållande till det som anslaget ursprungligen var

avsett att finansiera. De omfattande effektiviseringar verket bedrivit i exempelvis kanalverksamheten har inte kunnat kompensera för bortfallet av statliga medel.

År 2018 minskade den s.k. lotsrabatten i Vänern och Trollhätte kanal från 65 procent till 30 procent mot bakgrund av att Sjöfartsverket enligt EUs regelverk inte har rätt att subventionera viss del av trafiken. Avgiften motsvarar idag huvudsakligen kostnaden för de långa lotsningar som krävs till följd av slussningar, broöppningar och hastighetsbegränsningar.

Redan i dagsläget har den ovan beskrivna situationen lett till en försämrad konkurrenssituation för sjöfarten på inre vattenvägar, vilket inte är i linje med den politiska inriktningen att överföra gods till sjöfart. Verket kan även notera att utvecklingen av volymerna på Trollhätte kanal och Mälaren sedan en tid har haft en svag utveckling, trots en varaktig högkonjunktur.

En utebliven anslagstilldelning enligt verkets förslag kommer leda till att verksamheten inte kan bedrivas på ett långsiktigt säkert och effektivt sätt. En utebliven förstärkt finansiering innebär, att en nedprioritering av servicen på någon del av verksamheten kommer att behöva göras. Sjöfartsverket kommer återkomma med en konsekvensanalys för vilka tjänster och vilka farleder som och i vilken ordning nedprioritering kan ske.

Förslag till nya anslag för kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter

Sjöfartsverket föreslår att verkets anslag utökas med 132 mnkr för att täcka verksamheter som inte bör finansieras av handelssjöfarten. Förslaget är totalt 132 mnkr och består av tre mnkr för skydd av geografisk information, 40 mnkr för avgiftsfria geodata, tre mnkr för arbetet med havsgränser och 86 mnkr för kustkartering.

Skydd för geografisk information

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för tillståndsprövning avseende spridning av geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium ska uppgå till 2,8 mnkr.

Lag (2016:319) om skydd för geografisk information och förordning (2016:320) om skydd för geografisk information talar bl.a. om att djupdatainformation är hemlig och pekar ut Sjöfartsverket som den myndighet som ska pröva frågor om tillstånd till spridning av geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium. Det är många aktörer som använder djupdata och söker spridningstillstånd; privata aktörer för olika byggprojekt runt våra kuster, Länsstyrelser, kommuner, akademi m.fl. Geografisk information som avser Sveriges sjöterritorium är av Försvarmakten klassad som sekretess med hänvisning till 15 kap 2§ Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400),

dvs. försvarssekretess. Arbetet omgärdas av säkerhetsskydd enligt Säkerhetsskyddslag (1996:627) och säkerhetsskyddsförordning (1993:633). För att upprätthålla korrekt skydd och hantering enligt nämnda lagar beräknar Sjöfartsverket kostnaden till 2,8 mnkr för 2020.

Skydd för geografisk information är en myndighetsuppgift som i korthet omfattar granskning av djupdata inför ett eventuellt utlämnande. Ansökningarna om utlämning av data kommer från privata aktörer, myndigheter eller kommuner och kommer inte handelssjöfarten till gagn. Sjöfartsverket har inte möjlighet att söka ersättning från dessa aktörer för utförda tjänster och kostnaderna bör inte betalas av handelssjöfarten genom farledsavgiften utan täckas av statliga medel.

Om verket inte erhåller detta anslag önskar verket i enlighet med vad som angivits ovan ett förtydligande om principer från regeringen över vilket betalningsansvar handelssjöfarten har för uppgifter som snarare har ett samhällsbehov än är till gagn för handelssjöfarten.

Sjögeografi – avgiftsfria geodata

Sjöfartsverket föreslår ett anslag för att avgiftsfritt kunna tillhandahålla geodata på 40 mnkr.

”Blå tillväxt” är namnet på EUs långsiktiga strategi som ska stödja hållbar tillväxt i havs- och sjöfartssektorerna. Haven bedöms vara en drivkraft för den europeiska ekonomin med stor innovations- och tillväxtpotential och ”Blå tillväxt” är den integrerade havspolitikens bidrag till Europa 2020-strategin för smart och hållbar tillväxt. Utvecklingen inom EU innebär ökade krav på att geografiska data tillgängliggörs och tillhandahålls kostnadsfritt från myndigheter. Även den nationella Geodatastrategin som tagits fram av Lantmäteriet i samverkan med nationella myndigheter, länsstyrelser, kommuner och landsting återspeglar denna utveckling.

I EUs Havsplanerings- och Havsmiljödirektiv fastställs ett ansvar att använda havets resurser på ett hållbart och samhällseffektivt sätt. För att realisera detta måste kunskap och information inom området stärkas. En kritisk komponent för att tillmötesgå detta är att Sjöfartsverkets geodata tillgängliggörs. Genom ökad tillgänglighet kan samhällsnyttor skapas inom miljökartering, klimatanpassning och en bättre resursanvändning av havet. Ett exempel på samhällsnytta skapas när en kustkommun kan basera sin planering på tillförlitligt underlag om havet. Ett annat exempel är när andra myndigheter kan använda geodata för att säkerställa biologisk mångfald och därmed en hållbar maritim miljö i Östersjön.

Motivet till att fritt tillhandahålla geodata, vilka idag är avgiftsbelagda till skillnad från väg- och järnvägsdata, är därmed att bidra till ökad tillgänglighet och användning av data förvaltd av myndigheter och därmed bidra till lösningar på ett antal viktiga samhällsutmaningar, bl.a. digitaliseringen och effektiviseringen av

samhällsbyggnadsprocessen men även inom en rad andra områden. Då Sjöfartsverket idag tar ut avgifter för dessa geodata, samt att nyttan med avgiftsfria geodata inte direkt tillfaller sjöfartsnäringen, måste såväl avgiftsbortfall samt ökad administration finansieras genom statliga medel.

I dagsläget finns en utmaning i betalningsförmåga hos de som efterfrågar dessa data vilket resulterar i att tillgänglig data inte alltid används och att beslut kan fattas på bristfälliga kunskapsunderlag med uteblivna samhällsnyttor som effekt. Det finns därtill en potential för ökad användning av geodata hos befintliga aktörer.

För att möjliggöra en ökad samverkan, samhällsnytta och innovation föreslår Sjöfartsverket att verket erhåller ett årligt anslag om 40 mnkr för att tillhandahålla avgiftsfri sjögeografisk data. Sjöfartsverket kommer noga analysera under vilka villkor tjänsten kan tillhandahållas, exempelvis mot bakgrund av såväl sekretess som sjösäkerhet. Vidare kommer verket inte medge att tjänsten används för navigering. Om Sjöfartsverket inte erhåller detta anslag kommer verket inte kunna tillhandahålla avgiftsfri data och därmed möjliggörs inte de samhällsnyttor som nämnts ovan.

Sjögeografi – Havsgränser

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för arbete med havsgränser enligt regeringens instruktion för Sjöfartsverket ska uppgå till 2,8 mnkr.

Sjöfartsverket har i sin instruktion ett utpekat ansvar att hantera Sveriges havsgränser. Sjöfartsverket anser att Sveriges havsgränser är en fråga som framförallt berör Sverige som nation och inte specifikt handelssjöfarten. Som angivits ovan anser Sjöfartsverket att det är viktigt att regeringen fastställer vilka principer som gäller för statens finansiering av verkets verksamhet och vad verket ska finansiera genom avgifter. Det torde vara rimligt att kostnaderna för att hantera Sveriges havsgränser i enlighet med verkets instruktion bekostas av staten genom anslag.

För arbetet med havsgränsförhandlingar bedömer Sjöfartsverket att ett årligt anslag bör uppgå till 2,8 mnkr. Om Sjöfartsverket inte får detta anslag kan verket komma att behöva senarelägga arbetsuppgiften med anledning av verkets begränsade resurser.

Sjögeografi – kustzonskarteringsprogram

Sjöfartsverket föreslår att anslaget för att planera och genomföra ett nationellt kust- och strandzonskarteringsprogram ska uppgå till 86,1 mnkr.

Idag är endast fyra procent av de svenska vattenområden som är grundare än 10 meter mätta med moderna metoder och en stor del är kartlagda på 1800-talet med enkel teknik. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör Sjöfartsverkets djupmodeller ett viktigt underlag för att bidra med lösningar inom flera av de samhällsutmaningar som identifierats inom den nationella Geodatastrategin.

Högupplösta geodata för havsbotten är väsentliga vid utveckling av kust- och strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, t.ex. stigande havsnivåer och erosion. Högupplösta djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv kust- och havsplanering och miljökartering för myndigheter och kustkommuner. På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en ny nationell höjdmodell på land bör en modern högupplöst djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmodell. Ett sådant arbete omfattar flygburen laserskanning av djup- och bottenförhållanden med kompletterande fartygsmätningar av de grunda vattenområdena längs våra havskuster och de fyra största insjöarna.

Behovet av att utreda behov, nyttor och utformningen för ett kustzonskarteringsprogram lyftes fram som en högt prioriterad aktivitet i handlingsplanen 2017 till den Nationella Geodatastrategin. Aktiviteten har slutförts under 2017 och redovisats för Geodatarådet. Av resultatet framgår att ett sådant program bedöms utgöra ett mycket stort värde för ett stort antal intressenter verksamma i kustområden och i vissa fall direkt avgörande inom kommunal och statlig verksamhet för att svara upp mot flera olika miljödirektiv. Ett förslag på hur ett nationellt kustzonskarteringsprogram bör genomföras har tagits fram och kostnaderna har beräknats för de första sex åren i ett långsiktigt program. Kostnader för de första sex åren redovisas i nedan tabell.

Tabell 3, Förslag finansiering av nationellt kustzonskarteringsprogram

År	Lidar (mnr)	Båtmätning (mnr)	Geologisk provtagning (mnr)	Tillhandahållande (mnr)	Totalt (mnr)
År 1	64,9	11,7	5	4,5	86,1
År 2	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 3	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 4	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 5	70,2	23,5	10	4,5	108,2
År 6	5,3	46,8	10	4,5	66,6
Totalt	351	152,5	55	27	585,5

Mot bakgrund av detta föreslår Sjöfartsverket att verket ges ett anslagsfinansierat uppdrag att, i samverkan med Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), Lantmäteriet och övriga berörda intressenter, planera och genomföra ett nationellt kust- och strandzonskarteringsprogram. Programmet föreslås sträcka sig över sex år med kontinuerlig utvärdering och analys av resultat. Mot bakgrund av att resultaten av djupmätning med LIDAR kan komma att variera mellan olika geografiska områden p.g.a. vattnets kvalitet, är omfattningen av de kompletterande båtmätningarna svåra att förutse. Därför bör en särskild utvärdering göras efter fjärde året för att bedöma behovet och den fortsatta omfattningen av de kompletterande båtmätningaktiviteterna fr.o.m. år sju och framåt.

Sjöfartsverket har samordnat arbetet i nära samverkan med framför allt SGU och Lantmäteriet och dessa myndigheter kommer i sina respektive anslagsframställningar till regeringen hänvisa till de medel Sjöfartsverket äskar för programmets genomförande. Samverkan och förankring har också skett med Havs- och Vattenmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen och övriga berörda intressenter. En slutrapport av detta arbete finns framtagna och är publicerad på www.geodata.se under Dokumentsamling/Styrning och uppföljning.

Om Sjöfartsverket inte erhåller de anslag kommer detta att resultera i att verket inte genomför mätningarna mot bakgrund av att verkets huvuduppdrag är att sjömäta i de farleder som trafikeras av handelssjöfarten. Konsekvensen blir neutral för Sjöfartsverket och för sjöfarten men kommer ha negativa effekter för flera samhällsaktörer som inte får tillgång till dessa data och därigenom försvåras utvecklingen inom viktiga områden såsom beredskap och samhällsplanering men även inom miljö- och klimatområdet.

Maritime Single Window (MSW)

Sjöfartsverket föreslår att regeringen uppdrar åt Kustbevakningen och Tullverket att medfinansiera MSW genom ett anslag på vardera två mnkr.

Sedan september 2016 är den myndighetsgemensamma fartygsrapporteringsportalen MSW i drift i enlighet med EU-direktivet. De myndigheter som idag ingår i samarbetet kring MSW är Sjöfartsverket, Tullverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen.

Idag finansierar Sjöfartsverket hela kostnaden för drift, förvaltning och användarsupport. Kustbevakningen och Tullverket har i likalydande skrivelser meddelat Sjöfartsverket ståndpunkten att de anser att det ska vara Sjöfartsverket som bär kostnader kopplade till förvaltning av systemet. I huvudsak är det emellertid alla tre myndigheter som drar nytta av MSW - Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullverket. Sjöfartsverket anser inte att det är rimligt att handelssjöfarten finansierar hela MSW som inte enbart syftar till att underlätta för sjöfarten. Sjöfartsverket har tidigare föreslagit en likafördelning av kostnaderna på sex mnkr mellan myndigheterna, vilket inte stöds av Kustbevakningen och Tullverket. Sjöfartsverket föreslår därför att regeringen tillser att medel som motsvarar Tullverkets och Kustbevakningens andel enligt ovan tillfaller Sjöfartsverket genom att regeringen uppdrar ett betalningsansvar för Kustbevakningen och Tullverket på vardera två mnkr.

Sjöfartsverket kan konstatera att nyttjarna av MSW är mycket nöjda och att en medfinansiering enligt ovan säkerställer att Sjöfartsverket kan prioritera MSW och utvecklingen av densamma gentemot andra behov.

Tydliga principer för Sjöfartsverkets anslagsfinansiering

Sjöfartsverket föreslår att regeringen fastställer vilka principer som gäller för statens finansiering av verkets verksamhet.

Sjöfartsverket är idag finansierat av flera olika finansieringskällor; offentligrättsliga avgifter, flygavgifter, uppdragsverksamhet och via anslag. Över tid har andelen av verkets verksamhet som finansieras via anslag minskat. Det är för verket inte tydligt vilka principer regeringen använder vid finansieringen av verkets verksamhet. Minskande anslag (p.g.a. att ingen indexering gjorts), temporära anslag (exempelvis för isbrytningskostnader åren 2014-2016) och utebliven anslagstilldelning för verksamhet som Sjöfartsverket bedömt borde ligga under statens ansvar skapar problem för Sjöfartsverket och handelssjöfarten att långsiktigt planera för en effektiv verksamhet. För att skapa långsiktigt hållbara förutsättningar för Sjöfartsverket behöver sådana principer förtydligas.

Sjöfartsverket hemställer därför till regeringen om att de principer som beskrivs ovan under respektive anslag läggs fast så att fortsättningsvis ingen korssubventionering kan ske.

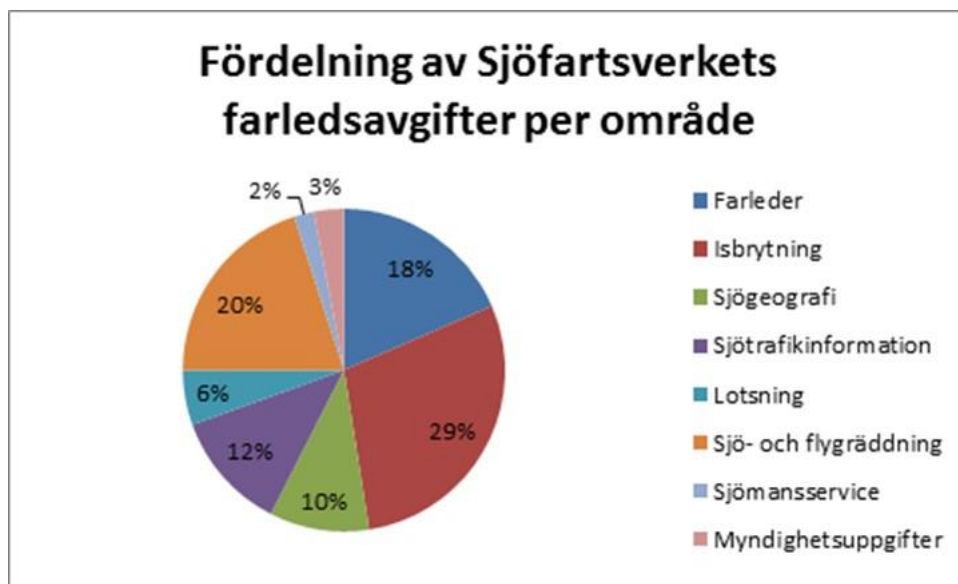
Isbrytning finansieras idag via handelssjöfarten genom farledsavgifter. Denna princip har emellertid inte alltid gällt och under åren 2014-2016 erhöll verket ett anslag om 200 mnkr per år för isbrytningsverksamheten.

Sjöfartsverkets isbrytning utförs i svenska kustfarvatten, på farleder samt i Vänern. Sjöfartsverket kan även besluta om isbrytning av svårare is i Göta älv, Trollhätte kanal, Södertälje kanal, Mälaren och Ångermanälven. Möjlighet finns också för verket att utfärda trafikrestriktioner, antingen till en eller flera hamnar eller för vissa fartyg.

Antalet assisterade fartyg varierar med vinterns svårighetsgrad men uppgår i genomsnitt till cirka 1 400 fartyg under en normal isvinter. En lindrig respektive svår vinter påverkar emellertid antalet assisterade fartyg påtagligt och kan variera mellan drygt 500 till drygt 2 600 fartyg. Isbrytningsverksamheten sköts med hjälp av fem egna isbrytare, varav en huvudsakligen opererar i Vänern, samt därtill vid behov även med inhyrda resurser. Med anledning av ovan påverkas verkets totala ekonomi i mycket hög grad av isbrytningens varierande omfattning som följer av väder och vind. Kostnaderna ligger årligen i spannet 250 – 350 mnkr beroende på vinterns svårighetsgrad.

Mot bakgrund av statens nuvarande ansvar för väghållning och järnvägsunderhåll gör Sjöfartsverket bedömningen att även isbrytning torde vara statligt finansierad för att säkra framkomliga sjövägar för såväl handelssjöfarten som övrig sjötrafik i hela landet. Mot bakgrund av detta föreslår Sjöfartsverket dessutom att Regeringen tydliggör principen för finansiering av drift och investering av isbrytare.

Grafen nedan specificerar procentuellt vilka områden farledsavgifterna fördelas på under 2019.



Graf 1 – Fördelning av Sjöfartsverkets farledsavgifter

EKONOMISKA VILLKOR

Sjöfartsverkets verksamhet finansieras huvudsakligen genom avgifter mot sjöfartsbranschen, försäljning av produkter och tjänster samt i en mindre uträkning via skattefinansierade anslag. Tjänster som vänder sig till sjöfarten finansieras främst via avgifter mot handelssjöfarten i form av farleds- och lotsavgifter, cirka 1,5 mdkr. Därutöver sker även en betydande merförsäljning vilket genererar uppdrags- och försäljningsintäkter i storleksordningen 300-400 mnkr per år. Den verksamhet som riktar sig mot allmänheten i stort, båtlivet och till skydd för samhället finansieras genom anslag över statsbudgeten (cirka 260 mnkr). Eftersom anslagen inte räknats upp i takt med inflation samt att nya krav på verksamheten tillkommit har statens andel av verkets finansiering minskat över tid.

Sjöfartsverket har sedan ett antal år tillbaka en svag finansiell ställning. Förutom den successiva urholkningen av anslagen, enligt ovan, har även verket påverkats negativt av ränteläget. Den sjunkande realräntan har inneburit ökade kostnader till följd av beräkningsgrunden för Sjöfartsverkets pensionsskuld. Sammantaget har pensionsskulden under de senaste tio åren ökat med över en mdkr enbart till följd av ändrade beräkningsgrunder. Under 2018 ökade pensionsskulden med ytterligare 61 mnkr. Vidare har Sjöfartsverkets resultat påverkats negativt av sjunkande godsvolymer, minskat antal lotsningar samt svårare isvintrar. En mängd nya obligatoriska kostnadsdrivande regler, krav och restriktioner i affärsmöjligheter, p.g.a. exempelvis konkurrensregler, har också inneburit negativ resultatpåverkan. För att avhjälpa detta fick Sjöfartsverket under perioden 2014-2016 tillfälliga anslag om totalt 826 mnkr i syfte att stärka den finansiella ställningen och skapa en situation där verket inte behövde höja sina avgifter. För att klara ekonomin höjde Sjöfartsverket farleds- och lotsavgifterna 2017, 2018 och 2019. Anslagsnivån har sedan ursprunglig tilldelning urholkats med cirka 200 mnkr per år genom att ingen indexuppräkning gjorts samt nya krav tillkommit.

En grundläggande analys av vilka åtgärder som krävs för att uppnå en långsiktigt hållbar ekonomi har genomförts. Sjöfartsverket instämmer i tidigare slutsatser från bl.a. Statskontoret att en soliditet på 25 procent är rimlig om verket långsiktigt ska kunna tillhandahålla en väl fungerande verksamhet i enlighet med statens uppdrag till verket och i linje med sjöfartens behov. Soliditetsmålet innebär att verkets samlade långsiktiga intäkter måste öka över en period fram till 2027. Detta utöver Sjöfartsverkets pågående effektiviseringsprogram (Framtidsprogrammet) som förväntas generera cirka en mdkr över samma tidsperiod. Sjöfartens avgifter har ökat i enlighet med gällande index (konsumentprisindex – konstant skatt) och inget utrymme finns till ytterligare höjningar.

Nettoräntan förväntas successivt att öka under den närmaste tioårsperioden, vilket kommer innebära en positiv effekt på Sjöfartsverkets egna kapital i takt med att pensionsskulden då minskar.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets övergripande ekonomiska mål fastställs av regeringen. I Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2019 har följande ekonomiska mål angivits:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel
- Det långsiktiga målet för soliditeten är att den ska uppgå till lägst 25 procent
- Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka maximalt enligt KPI-KS
- De lång- och kortfristiga lånen får, inklusive tidigare upplåning, uppgå till högst 100 mkr

Den allmänna riktlinjen för utdelning från affärsdrivande verksamheter inom staten är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelningen för Sjöfartsverket beslutas av regeringen i samband med fastställande av verkets resultat- och balansräkning för respektive år. Sjöfartsverket har fr.o.m. 2019 föreslagit att utdelningen ska utebli intill dess att soliditetsmålet är återställt. Regeringen har ännu inte tagit ställning till förslaget. Sjöfartsverket ska, utöver utdelning, inleverera ett belopp motsvarande bolagsskatt, vilket för närvarande är 22 procent på resultatet före skattemotsvarighet. Fr.o.m. 2018 tillämpar Sjöfartsverket i likhet med bolag förlustavdrag. Verket har cirka 600 mkr i förlustavdrag att utnyttja under 2020-talet.

Sjöfartsverket utgår från att de befintliga ekonomiska målen kommer att vara konstanta under hela perioden som treårsplanen avser. Soliditetsmålet beror i stor utsträckning på utvecklingen av Sjöfartsverkets pensionsskuld som i sin tur i hög grad påverkas av det aktuella ränteläget. Det är inte realistiskt att uppnå det långsiktiga soliditetsmålet under de närmaste åren men givet de principer och förslag som framförs i denna framställan är bedömningen att soliditetsmålet kan nås framåt 2026. Regeringen har tidigare kommenterat att avvikelserna mot soliditetsmålet är avsevärd men vidhåller att målet trots det är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket. Verket bör därför på lång sikt uppnå detta mål.

Sjöfartsverkets verksamhet är huvudsakligen styrd av obligatoriska internationella och svenska regler och krav vilket innebär att resultatförbättrande åtgärder behöver vara hållbara över tiden. I strävan att uppnå soliditetsmålet på 25 procent vill verket betona nödvändigheten att målet nås utan negativa konsekvenser på den ovan beskrivna verksamheten.

Det har beslutats att Sjöfartsverkets erhållna anslagsmedel och bidrag för investeringar från Nationell plan för transportsystemet ska bruttoredovisas. Detta innebär att balansomslutningen ökar tills dess att de löses upp genom avskrivningar som då ger upphov till motsvarande resultatpåverkan. Den ökade balansomslutningen leder till en påtaglig negativ effekt på soliditeten. För att skapa en mer rättvisande bild av soliditeten har Sjöfartsverket därför valt att redovisa ytterligare ett soliditetsmått som är exklusive oförbrukade medel.

Ekonomisk översikt

Intäktsprognos

Sjöfartsverkets finansiering utgörs för 2019 (2018) till cirka 74 (73) procent av avgifter på handelssjöfarten. Resterande del av omsättningen utgörs av andra externa intäkter och anslag. För perioden 2020-2022 har det antagits att det sker en årlig indexreglering av farledsavgifterna, medan lotsavgifterna först höjs med fem procent per år tills dess att de uppnått kostnadstäckning för att sedan höjas enligt index.

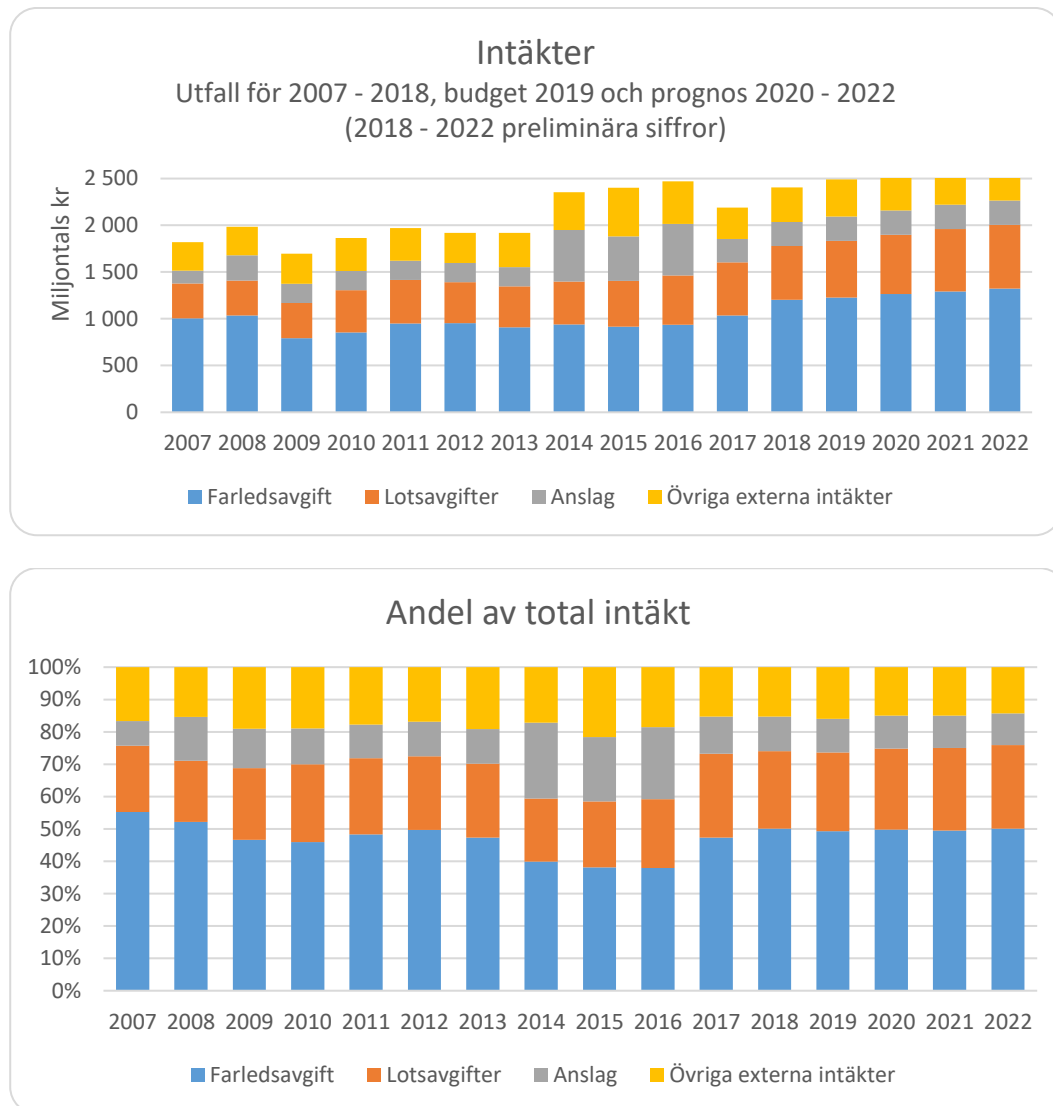
Intäkterna från lotsning är i hög grad volymlberoende. Efter att ha minskat under flera år har antalet lotsningar stabiliserats på en nivå om cirka 33 000-34 000 lotsningar. Det är långt under den tidigare normala nivån om cirka 38 000 lotsningar. Den senaste höjningen av lotsavgifterna genomfördes den 1 januari 2019. Avgiftshöjningen uppgick till i genomsnitt fem procent och genomfördes i syfte att uppnå en ökad kostnadstäckning för tjänsten.

Erfarenheter från den hårda vintern 2009 har begränsat Sjöfartsverkets möjligheter att hyra ut isbrytare för Polarexpeditioner vintertid. Detta tillsammans med en stramare konkurrenslagstiftning har minskat Sjöfartsverkets intäkter ytterligare.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de s.k. undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för luftfarten (Eurocontrol). Utgångspunkten är att ersättningen ska motsvara den del av verksamheten som är hänförlig mot den civila luftfarten. Transportstyrelsen är den nationella tillsynsmyndighet som fastställer Sjöfartsverkets medgivna och fastställda ersättning i reella termer (2012 års bas). Under 2018 uppgick ersättningen till cirka 65 mnkr och förväntas minska till cirka 63 mnkr under 2020. Som en konsekvens av bl.a. regelutveckling, åtgärder för ökad flygsäkerhet samt förändrade arbetstidsavtal har Sjöfartsverkets kostnader ökat de senaste åren. Ersättningen har dock inte stigit i samma takt varpå handelssjöfarten genom farledsavgiften enligt rådande principer betalar kostnader som avser luftfarten.

Ersättning via statsbudgeten avser 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 underskott för drift av kanaler och slussar. I ersättningen ska även kostnaderna för vissa andra åtaganden som inte riktar sig till handelssjöfarten ingå.

Graferna på nästa sida ger en bild av finansiering och intäktsfördelning sedan 2007.



Graf 2 – Utveckling av Sjöfartsverkets intäkter

Kostnadsprognos

Sjöfartsverkets kostnader utgörs endast till mindre del av rörliga kostnader som följer utvecklingen av antalet anlöp, godsvolymer eller antalet lotsningar. Det innebär att kopplingen mellan volymutvecklingen av anlöp och kostnadsutvecklingen är svag, varför kostnaderna åtminstone på kort och medellång sikt kvarstår när volymerna minskar. Även om Sjöfartsverkets kostnader till stor del är fasta arbetar verket kontinuerligt med effektiviseringar för att minska de totala kostnaderna.

De flesta av Sjöfartsverkets tjänster kommer på sikt att förändras genom digitalisering, automatisering och justerade regelverk. Omställningen kräver en medveten och uthållig satsning som kräver instegskostnader både genom kompetensutveckling och resursförstärkning i form av tillfälliga projekt tillsammans med branschen och andra offentliga aktörer, t.ex. hamnarna. Sjöfartsverket har startat detta arbete genom det s.k. Framtidsprogrammet men även sedan flera år tillbaka genom att driva forskningsprogrammet Sea Traffic Management (STM).

Kostnader som Sjöfartsverket även i stor utsträckning påverkas av är vädret och de isförhållanden som är aktuella, aktuellt kalenderår. En svår issäsong kan medföra kostnadsökningar på cirka 100 mkr jämfört med en mild vinter.

I likhet med de föregående åren gäller en fortsatt kostnadskontroll och samtliga delar av verksamheten har fått preciserade krav på resultatförbättrande åtgärder. Lönerna beräknas öka med drygt två procent per år under åren hela perioden.

Pensionskostnaderna har ökat markant under de senaste åren, vilket innebär att schablonpålägget för pensionskostnader höjdes från 2018. Syftet med höjningen av schablonen är att på ett mer rättvisande sätt fördela pensionskostnader på respektive verksamhet. De sociala kostnader som har tagits upp för perioden 2020-2022 utgår från 2019 års schablon och är baserade på en genomsnittlig nivå om 63 procent pålägg på skattepliktiga löner.

Övriga externa kostnader varierar i hög grad över åren främst beroende på vinterns isutbredning, andelen externt upphandlad sjömätning, större underhållsinsatser på verkets fartygsflotta samt genomförda projekt och arbeten i övrigt.

Någon allmän uppräknings av övriga kostnader har inte genomförts utan de generella kostnadsökningarna bedöms rymmas inom de effektiviseringar som genomförs.

Investeringsplan

Sedan ett antal år tillbaka anslagsfinansieras farledsprojekt som ingår i Nationell plan för transportsystemet. Medlen tilldelas Trafikverket som i samverkan med Sjöfartsverket ska genomföra de projekt som anvisas i den nationella planen.

Ekonomistyrningsverket har fastslagit att farlederna ska utgöra en anläggningstillgång i staten. Då Sjöfartsverket är den myndighet som är infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning har det fastställts att Sjöfartsverket ska redovisa farledsprojekten som en anläggningstillgång.

Planerade investeringar under perioden 2020-2022 uppgår totalt till knappt sex mdkr varav 2,8 mdkr bekostas via Trafikverket.

Investeringar i farledsprojekt under perioden 2020-2022 förväntas uppgå till 2,8 mdkr. Den stora volymen i olika projekt under perioden återfinns framförallt i Mälarprojektet men även i farledsprojekt avseende Göteborg, Luleå (Malmporten), Trollhätte kanal samt Landsort.

Investering i nya isbrytare under perioden 2020-2022 förväntas uppgå till 2,4 mdkr. Perioden innehåller investering av en isbrytare samt delbetalning för ytterligare en och kontraktsskrivning för en tredje.

Vidare innehåller periodens investeringsplan byte av styrsystem och kameror i Trollhätte kanal, en större upprustning av Falsterbokanal, ett nytt underhållssystem, uppgraderingar av Kustradion, investeringar i lotsbåtar, arbets- och sjömätningarfartyg samt sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar samt IT-system.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras, förutom Nationell plan för transportsystemet, främst genom verkets egna medel. Sjöfartsverket har bemyndigande att ta upp lån både genom Riksgäldskontoret eller genom annat låneinstitut. Låneramen har för 2019 sänkts från 300 mnkr till 100 mnkr. För närvarande finns inga lån upptagna efter att ett tidigare lån avseende delfinansiering av nya helikoptrar betalats till fullo i september 2018. Sjöfartsverket bedömer att nuvarande nivå om 100 mnkr i låneram kan ligga fast för år 2020. I sammanhanget kan nämnas att förnyelsen av isbrytarflottan kommer att innebära behov av en kraftigt ökad låneram.

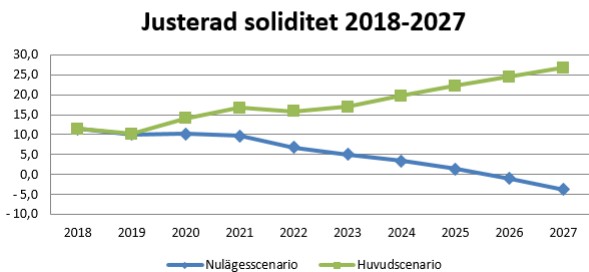
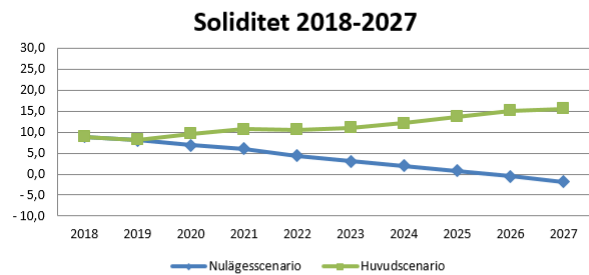
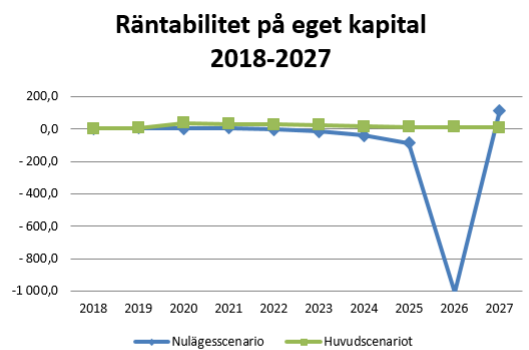
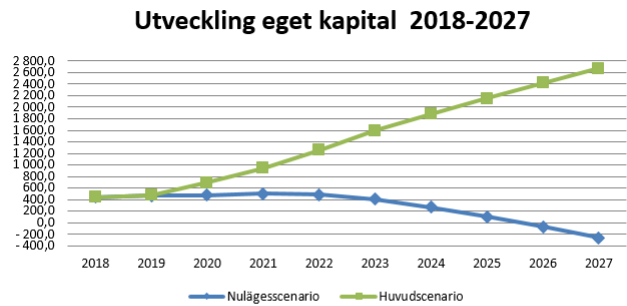
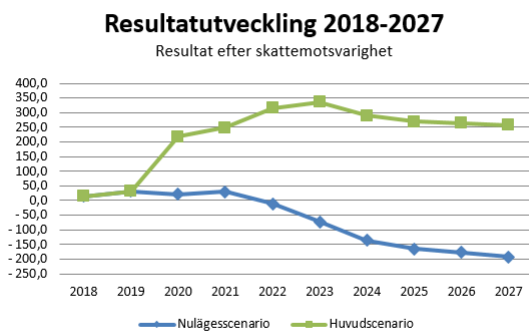
[Två scenarion som beskriver Sjöfartsverkets långsiktiga finansiella utveckling](#)

Som framgår i presenterad Anslagsframställan anser Sjöfartsverket att det finns kostnader som inte bör finansieras via sjöfartsavgifter, dvs. att de istället ska finansieras via anslag. För att påvisa vilka effekter avsaknad av ytterligare anslag får för Sjöfartsverkets långsiktiga ekonomiska ställning, beskrivs här först ett nulägesscenario.

Nuläges scenariot bygger på antagandet att Sjöfartsverket inte erhåller de begärda anslagen för kostnader som inte bör finansieras av sjöfartsavgifter, vilka enligt beräkning i Anslagsframställan uppgår till 191,2 mnkr som består av utökning av befintliga anslag. Dessutom ingår i scenariot att isbrytarna anskaffas med egna medel. Effekten blir i detta fall att räntabilitetsmålet, som är satt till 3,5 procent, uppnås under 2019-2021 men att trenden efterföljande år går åt fel håll. Soliditetsmålet kan enligt nuläges scenariot inte uppnås alls fram till 2027.

Det alternativa scenariot som Sjöfartsverket anser nödvändigt för att inom rimlig tid nå uppsatta mål, benämns här huvudscenario. Det innebär att Sjöfartsverket beviljas de begärda årliga anslagen, att anslagen räknas upp med två procent (KPI-KS), erhåller anslag för amortering och ränta för isbrytarinvesteringen samt att ingen utdelning görs under perioden fram till 2027 då soliditetsmålet uppnås. Effekten blir då i stället att målet avseende räntabilitet uppnås under alla åren fram till och med 2027. I detta scenario finns möjlighet att diskutera varianter där anslagstilldelningen omfördelas så att den kan mötas av en avgiftssänkning eller höjning av miljöincitament som sker successivt under perioden istället för i sin helhet 2027 när målen nåtts. Avgörande är att det är förutsägbart för sjöfartsbranschen som utgår från kostnadsbelastningen från offentlig verksamhet i sina långsiktiga investeringsplaner på minst 20 år.

Med hänsyn tagen till beskrivna effekter ovan vill Sjöfartsverket lyfta fram och påvisa att om det ska vara möjligt för verket att till 2027 kunna uppnå det av regeringen uppsatta soliditetsmålet behöver Sjöfartsverket generera goda ekonomiska resultat, med föreslagen slopad utdelning, för att bygga upp det egna kapitalet. Detta framgår enligt graf på nästkommande sida.



* Nulägsscenariots utveckling år 2026 -2027 medför stora svängningar i och med att den ekonomiska utvecklingen leder till negativt eget kapital år 2026. Att räntabiliteten blir positiv år 2027 förklaras av att ett negativt tal divideras med ett negativt tal

Graf 3 – Redovisning av resultatutveckling, eget kapital samt nyckeltal

Finansiella rapporter

Den ekonomiska översikten för planperioden 2020-2022, med 2018 (utfall) och 2019 (budget) som referensperioder, sammanfattas i följande resultaträkning, balansräkning, finansieringsanalys, nyckeltal och investeringsplan inklusive uppdelning på vidmakthållande och nyinvestering. Översikten utgår från nulägsscenario (se avsnitt ovan) vilket inte ger en långsiktigt hållbar ekonomi för Sjöfartsverket men utgår från förutsättningar som gäller för Sjöfartsverket idag.

Tabell 4, Resultaträkning

RESULTATRÄKNING, I LÖPANDE PRISER, MNKR					
	2018	2019	2020	2021	2022
Intäkter	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farledsavgifter	1 204,8	1 227,7	1 262,3	1 292,5	1 323,4
Lotsavgifter	574,9	605,7	636,0	667,8	681,1
Anslag	257,3	259,6	259,6	259,6	259,6
Övriga intäkter	367,2	398,2	379,5	391,4	377,3
Summa intäkter	2 404,2	2 491,2	2 537,4	2 611,3	2 641,4
Kostnader					
Personalkostnader	-1 218,8	-1 293,1	-1 338,2	-1 361,2	-1 387,1
Övriga kostnader	-905,2	-969,2	-975,1	-987,0	-937,8
Avskrivningar	-207,4	-190,0	-195,2	-217,9	-259,8
Summa kostnader	-2 331,4	-2 452,3	-2 508,5	-2 566,1	-2 584,7
Rörelseresultat	72,8	38,9	28,9	45,2	56,7
Resultat från finansiella investeringar					
Finansiella intäkter	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Nedskrivning av aktier i dotterbolag					
Finansiella kostnader	-25,5	-7,6	-7,6	-15,1	-68,6
Finansnetto	-25,1	-7,2	-7,2	-14,7	-68,2
Resultat efter finansiella poster	47,7	31,7	21,7	30,5	-11,5
Bokslutsdispositioner					
Förändring av resultatutjämningsfond	-33,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultat före skatt	14,7	31,7	21,7	30,5	-11,5
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets resultat	14,7	31,7	21,7	30,5	-11,5

Tabell 5, Balansräkning

BALANSRÄKNING, MNKR					
	2018	2019	2020	2021	2022
TILLGÅNGAR	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Anläggningstillgångar					
Anläggningstillgångar	3 394,8	4 444,8	5 575,9	6 993,9	9 732,3
Andelar i dotterbolag	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
Övriga långfristiga fordringar	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1
Summa anläggningstillgångar	3 413,6	4 463,6	5 594,7	7 012,7	9 751,1
Omsättningstillgångar					
Varulager	88,5	81,5	81,5	81,5	81,5
Förskott till leverantör	11,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Kundfordringar	201,6	200,0	210,0	220,0	230,0
Övriga fordringar	95,7	75,0	75,0	75,0	75,0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	123,0	100,0	100,0	110,0	130,0
Tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	576,8	300,0	300,0	290,0	250,0
Kassa, postgiro och bank	477,1	567,4	564,4	567,4	570,0
Summa omsättningstillgångar	1 574,2	1 332,4	1 339,4	1 352,4	1 345,0
SUMMA TILLGÅNGAR	4 987,8	5 796,0	6 934,1	8 365,1	11 096,1
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	519,6	519,6	519,6	519,6	519,6
Balanserat resultat	-538,0	-528,2	-507,1	-492,6	-472,3
ÅRETS RESULTAT	14,7	31,7	21,7	30,5	-11,5
Summa fritt eget kapital	-3,7	23,1	34,2	57,5	35,8
Summa eget kapital	442,4	469,2	480,3	503,6	481,9
Avsättningar					
Avsatt till pensioner	2 907,7	2 947,7	2 987,7	3 027,7	3 067,7
Övriga avsättningar	13,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa avsättningar	2 921,2	2 947,7	2 987,7	3 027,7	3 067,7
Långfristiga skulder					
Långfristig skuld till kreditinstitut	0,0	0,0	0,0	393,7	2 342,4
Långfristiga skulder till dotterbolag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa räntebärande långfristiga skulder	0,0	0,0	0,0	393,7	2 342,4
Kortfristiga icke räntebärande skulder					

Leverantörsskulder	161,9	180,0	190,0	200,0	210,0
Skatteskulder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulder till koncernföretag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övriga skulder	46,9	45,0	45,0	45,0	45,0
Upplupna kostnader, förutbetalda intäkter och oförbrukade bidrag	1 415,4	2 154,1	3 231,1	4 195,1	4 949,1
Summa icke räntebärande kortfristiga skulder	1 624,2	2 379,1	3 466,1	4 440,1	5 204,1
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	4 987,8	5 796,0	6 934,1	8 365,1	11 096,1

Tabell 6, Finansieringsanalys

FINANSIERINGSANALYS, MNKR					
	2018	2019	2020	2021	2022
RÖRELSEN	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Årets resultat före avskrivningar	280,2	228,9	224,1	263,1	316,5
Realisationsvinster	-0,2	-25,0	-	-	-
Realisationsförluster	0,4	-	-	-	-
Finansiella poster	-25,1	-7,2	-7,2	-14,7	-68,2
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kassaflöde före förändring i rörelsekapital och investeringar	255,3	196,7	216,9	248,4	248,3
Förändring av varulager	0,3	10,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av kortfrist fordringar	-73,6	45,3	-10,0	-20,0	-30,0
Förändring av kortfrist skulder	629,5	754,9	1 087,1	974,0	764,0
Kassaflöde före investeringar	811,5	1 006,9	1 294,0	1 202,4	982,3
INVESTERINGAR					
Investeringar i anläggningstillgångar	-705,7	-1 240,0	-1 326,3	-1 635,9	-2 998,2
Investeringar i koncernbolag	-	-	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	0,2	25,0	-	-	-
Nettoinvesteringar i rörelsen	-705,5	-1 215,0	-1 326,3	-1 635,9	-2 998,2
Kassaflöde efter investeringar	106,0	-208,1	-32,3	-433,5	-2 015,9
FINANSIERING					
Förändring av långfristiga fordringar	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Förändring av långfristiga skulder	-240,0	0,0	-0,1	393,7	1 948,7
Förändring av pensionsskuld	60,1	40,0	40,0	40,0	40,0
Förändring av övriga avsättningar	1,5	-13,5	0,0	0,0	0,0
Årets utdelning till staten	0,0	-4,9	-10,6	-7,2	-10,2
ÅRETS INBETALNINGSOVERSKOTT	-71,6	-186,5	-3,0	-7,0	-37,4
LIKVIDITETSFÖRÄNDRING					
Likvida medel vid årets början	1 125,5	1 053,9	867,4	864,4	857,4

Likvida medel vid årets slut	1 053,9	867,4	864,4	857,4	820,0
FÖRÄNDRING I LIKVIDA MEDEL	-71,6	-186,5	-3,0	-7,0	-37,4

Tabell 7, Nyckeltal

NYCKELTAL					
ANALYS	2018	2019	2020	2021	2022
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Kassalikviditet, %	90,8	52,6	36,3	28,6	24,3
Balanslikviditet, %	96,9	56,0	38,6	30,5	25,8
Sysselsatt kapital	3 431,4	3 390,3	3 442,4	3 696,5	4 908,5
Soliditet, % *	8,9	8,1	6,9	6,0	4,3
Soliditet, % **	11,8	10,1	10,2	8,0	5,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	2,1	1,2	0,9	1,2	1,2
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet, %	3,5	7,0	4,6	6,2	Negativt
Räntetäckningsgrad	3,0	5,2	3,9	3,0	0,8
Inleverans till staten, mnkr					
Skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utdelning till staten	0,0	4,9	10,6	7,2	10,2
Total inleverans till staten	0,0	4,9	10,6	7,2	10,2

* 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.

** Soliditet exklusive oförbrukade bidrag.

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
Justerad soliditet	Eget kapital plus kapitalandelen av obeskattade reserver plus bedömt övervärde i fastigheter minskat med uppskjuten skatt i förhållande till balansomslutning justerad för övervärdet
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

Tabell 8, Investeringsplan per affärsområde

Investeringsplan, 2020-2022, tkr					
	2018	2019	2020	2021	2022
	Utfall	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Farleder					
Södertälje kanal	0	460	0	0	0
Trollhätte kanal	1 000	2 500	0	8 000	0
Farledsförbättringar och mindre kanaler	603 037	1 013 135	1 077 500	979 000	784 000
Fast utmärkning	9 765	6 929	4 550	6 500	7 000
Flytande utmärkning	372	1 307	1 500	2 000	2 000
Arbetsfartyg	11 462	14 730	27 650	50 150	36 150
Övrigt	5 479	4 933	13 100	20 600	11 600
Summa farleder	631 115	1 043 994	1 124 300	1 066 250	840 750
Isbrytning					
Fartyg	20 614	6 893	36 000	406 000	2 005 000
Summa isbrytning	20 614	6 893	36 000	406 000	2 005 000
Sjötrafikservice (VTS)					
Sjöfartsnära tjänster	0	0	10 000	7 000	8 115
VTS-centraler	9 437	68 353	17 175	13 275	11 075
Summa sjötrafikservice	9 437	68 353	27 175	20 275	19 190
Sjögeografisk information					
Sjömätningfartyg	3 040	0	5 500	36 000	15 000
Utrustning för sjömätning	0	4 200	6 600	6 600	8 100
IT-system m.m.	0	960	1 600	11 100	4 600
Summa sjögeografisk information	3 040	5 160	13 700	53 700	27 700
Lotsning					
Lotsstationer	662	20 972	20 400	2 400	12 400
Lotsbåtar	18 628	22 600	28 600	25 800	19 800
Summa lotsning	19 290	43 572	49 000	28 200	32 200
Sjö- och flygräddning					
IT-system	2 070	8 956	8 956	8 956	8 956
Helikopterbaser	6 625	5 850	5 850	5 850	5 850
Räddningshelikoptrar	2 003	7 100	37 100	37 100	47 100
Övrigt	165	0	300	300	300
Summa sjö- och flygräddning	10 863	21 906	52 206	52 206	62 206
Gemensamma funktioner					
IT-system, fastigheter, bilar, Arkö m.m.	11 312	50 160	23 870	9 300	11 200
Summa gemensamma funktioner	11 312	50 160	23 870	9 300	11 200

Totala investeringar	705 671	1 240 038	1 326 251	1 635 931	2 998 246
varav anslagsfinansiering via Trafikverket	-602 739	-738 290	-1 077 000	-979 000	-784 000

Tabell 9, Förslag till investeringsplan indelat i vidmakthållande och nyinvestering

Förslag till investeringsplan 2020-2022, tkr					
Nyanskaffningar	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Farleder	609 833	1 027 854	1 114 900	1 061 000	828 000
Isbrytning	1 031	2 503	30 000	400 000	2 000 000
Sjötrafikservice	7 550	8 340	18 775	11 875	10 790
Sjögeografisk information	1 520	0	5 800	44 800	24 800
Lotsning	14 468	33 415	42 500	25 500	19 500
Sjö- och flygräddning	5 432	8 956	30 000	30 000	40 000
Gemensamma funktioner	5 654	39 630	13 770	350	2 000
Summa utgifter av nyanskaffningar	645 488	1 120 698	1 255 745	1 573 525	2 925 090
Varav maskiner och inventarier	42 749	91 338	160 745	594 525	2 141 090
Varav fastigheter och markanläggningar	602 739	1 029 360	1 095 000	979 000	784 000
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	400 000	2 000 000
Anslag (via Trafikverket)	602 739	738 290	1 077 000	979 000	784 000
Egna medel	42 749	382 408	178 745	194 525	141 090
Summa finansiering nyanskaffningar	645 488	1 120 698	1 255 745	1 573 525	2 925 090
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Vidmakthållande					
Farleder	21 282	16 140	9 400	5 250	12 750
Isbrytning	19 583	4 390	6 000	6 000	5 000
Sjötrafikservice	1 887	60 013	8 400	8 400	8 400
Sjögeografisk information	1 520	5 160	7 900	8 900	2 900
Lotsning	4 823	10 157	6 500	2 700	12 700
Sjö- och flygräddning	5 432	12 950	22 206	22 206	22 206
Gemensamma funktioner	5 654	10 530	10 100	8 950	9 200
Summa utgifter för vidmakthållande	60 183	119 340	70 506	62 406	73 156
Varav maskiner och inventarier	48 146	98 633	53 356	45 756	45 506
Varav fastigheter och markanläggningar	12 037	20 707	17 150	16 650	27 650
Finansiering					
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Egna medel	60 183	119 340	70 506	62 406	73 156
Summa finansiering vidmakthållande	60 183	119 340	70 506	62 406	73 156

Tabell 10, Övrig kreditram och räntor för investeringar

Övrig kreditram och räntor för investeringar, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
IB lån i Riksgäldskontoret	240 000	0	0	0	393 700
Nyupplåning	0	0	0	400 000	2 000 000
Amorteringar	240 000	0	0	6 300	51 300
UB lån i Riksgäldskontoret	0	0	0	393 700	2 342 400
Beslutad/föreslagen låneram	300 000	100 000	100 000	400 000	2 400 000
Ränteutgifter	3 492	0	0	7 500	61 000
Finansiering av räntor och amorteringar					
Utgiftsområde 22 anslag 1:4	-	-	-	-	-
Utgiftsområde 22 anslag 1:5	-	-	-	-	-
Övrig finansiering	243 492	0	-	13 800	112 300

SJÖFARTSVERKET'S UTGÅNGSPUNKTER OCH KUNDFÖRVÄNTNINGAR

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk inom transportsektorn. Verksamheten fastställs i regeringens förordning (2007:1161)² med instruktion för Sjöfartsverket. Genom våra kärnverksamheter tillhandahåller verket 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. I avsnittet redogörs för Sjöfartsverkets politiskt fastställda mål och strategier, de generella drivkrafterna inom sjöfarten samt behov och önskemål på Sjöfartsverkets verksamhet med utgångspunkt från kundundersökningar som genomförts.

Politiskt fastställda mål och strategier

Sjöfartsverkets uppdrag och verksamhet bedrivs enligt de anvisningar som anges av regeringen i verkets instruktion och årliga regleringsbrev. Utöver detta finns också ett antal av regeringen fastställda mål och strategier som ligger till grund för Sjöfartsverkets verksamhet. Nedan redovisas de viktigaste målen och strategierna som har bäring på Sjöfartsverkets verksamhet.

Transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet³. Därutöver finns tillgänglighetsmål och hänsynsmål, där hänsynsmålen avser säkerhet samt miljö och hälsa. Tillgänglighetsmålen och hänsynsmålen värderas likvärdigt. Enligt miljömålen ska myndigheter även bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmål nås. För varje mål ges ett antal preciseringar som tydliggör målens syfte. Sjöfartsverket har för de transportpolitiska målen inget specifikt utpekat ansvarsområde. Målen är densamma för samtliga infrastrukturhållande myndigheter.

Agenda 2030 och svenska miljömål

Agenda 2030 är en gruppering av samhällsövergripande målformuleringar med syfte att förändra dagens samhälle till ett hållbart samhälle. Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan. Genomförandet innebär en successiv omställning av Sverige till en modern och hållbar välfärdsstat, på hemmaplan och som del av det globala systemet. I den handlingsplan som regeringen tagit fram har Sjöfartsverket i uppdrag att bidra till de av riksdagen beslutade miljömålen, vilka är generationsmålet, miljö kvalitetsmålen samt etappmålen. Vid behov ska Sjöfartsverket också föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. I januari 2018 trädde Sveriges klimatpolitiska

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071161-med-instruktion-for_sfs-2007-1161

³ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

ramverk ikraft. Sveriges klimatmål är att senast 2045 ha noll nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären, med etappmål 2030, 2040 och 2045. Ytterligare ett mål finns definierat i det svenska klimatramverket för transportsektorn där de fossila utsläppen från inrikes transporter, inklusive sjöfart, ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer.

Regeringens godsstrategi

Regeringens godsstrategi tar sikte på framtidens moderna godstransportsystem där transporterna är effektiva och smarta, utnyttjar järnvägens fulla potential samt använder en större del av sjöfartens kapacitet⁴. För att möta de utmaningar som framtidens godstransporter står inför bedömer regeringen att alla trafikslag måste utvecklas i ett samlat transportsystem. De insatser som redovisas i strategin och det fortsatta arbetet ska fokusera på att åstadkomma konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter, omställning till fossilfria transporter samt innovation, kompetens och kunskap. I godsstrategin finns också en uttalad ambition om att flytta fler godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Generella drivkrafter inom sjöfarten

Sjöfartsverkets inriktning och verksamhet utgår i stor utsträckning från sjöfartens behov och krav. Ett nära samarbete och god dialog med Sjöfartsverkets kunder inom ramen för Sjöfartsverkets uppdrag från regeringen är avgörande i syfte att utveckla och leverera tjänster som bidrar till att utveckla sjöfartens konkurrenskraft. Genom en fortlöpande dialog och arbete eftersträvar Sjöfartsverket att säkerställa att verkets tjänster inom ramen för nationella och internationella krav så långt möjligt är anpassade till efterfrågad servicenivå. De kundundersökningar som verket genomfört visar att kunderna generellt är nöjda med Sjöfartsverket⁵ och att verket levererar enligt fastställda serviceavtal. Dock önskar kunderna större möjlighet att påverka tjänsternas omfattning och innehåll, för att bättre anpassas till kundbehoven och framförallt önskas möjlighet att påverka avgiftsnivån. Kundbehoven skiljer sig emellertid starkt mellan olika kundgrupper och intressenter. För att få bättre förståelse för kundernas behov genomfördes under våren 2018 djupintervjuer med ett flertal kunder, aktörer och intressenter inom handelssjöfarten. Även flera myndighetsföreträdare har intervjuats.

Resultatet av Sjöfartsverkets djupintervjuer och kunddialoger visar att det finns fyra generella drivkrafter inom transportsektorn som behöver omhändertas inom sjöfarten:

1. Ökade miljö- och hållbarhetskrav för hela transportsystemet med syfte att minska klimatpåverkan, vilket kräver ett mer effektivt resurs- och energiutnyttjande

⁴ <https://www.regeringen.se/artiklar/2018/06/en-strategi-som-kan--mota-framtidens-moderna-godstransportsystem/>

⁵ NKI mätning 2017 gav ett värde om 69, där intervallet 55-74 betecknar att kunderna är nöjda

2. Politisk målsättning att flytta över en större del av godstrafiken till sjöfart för att skapa ett mer hållbart transportsystem
3. Ökad ekonomisk effektivitet i form av högre godskapacitet till lägre kostnad i syfte att öka konkurrenskraften för sjöfart
4. Ny teknik, digitalisering och innovation inom sjöfarten för att möta ökade miljörelaterade och ekonomiska krav

Utifrån dessa fyra drivkrafter identifierar Sjöfartsverkets kunder och intressenter en rad behov och önskemål för att sjöfarten ska klara en omställning till ett mer hållbart och effektivt transportsystem. Sjöfartsverket har en central roll i flertalet av dessa.

Behov och önskemål på Sjöfartsverket

Ökad hållbar utveckling

Skärpta regelverk med ökade miljö- och hållbarhetskrav skapar ett behov av mer miljövänliga energikällor, drivmedel och material tillsammans med miljövänligare motorer. Det kräver ett närmare samarbete och deltagande i forsknings- och utvecklingsprojekt för en mer hållbar utveckling av sjöfarten. Vidare krävs det nya krav på utrustning och utbildning för att hantera nya miljökrav och klimatförändringar.

Möta klimatförändringar

Klimatförändringar med mer problematiska väderförhållanden ställer krav på fokuserad utveckling av system, teknik och fartyg. Det skapar också ett behov av en utökad maritim infrastruktur och anpassade hamnar för att säkra fortsatt framtida tillgång till den infrastruktur som behövs. Det finns också ett generellt behov av att utöka kunskapen och kännedomen om vilka krav klimatförändringarna ställer på sjöfarten.

Satsning på digitalisering och innovation

Behov finns av digitaliserade farleder, ökad informationsdelning och lotsning närmare land när teknik, säkerhet och möjlighet finns. På sikt kommer den maritima infrastrukturen att behöva anpassas för att kunna hantera automatiserade och autonoma fartyg.

Anpassade regelverk

För en lyckad implementering av godsstrategin finns behov att harmonisera skärpta regelverk kring miljö, hållbarhet och arbetsmiljö. Detta så att det inte skapar en ojämlig situation mellan svensk och internationell sjöfart samt mellan sjöfarten och andra transportslag. Vidare krävs att befintliga regelverk uppdateras proaktivt och i takt med branschens utveckling. Behov och efterfrågan har också framförts avseende anpassade avgifter som främjar hållbar utveckling och teknisk innovation.

Effektivare transportflöden

För effektivare transportflöden har flera intressenter påtalat behov av optimering av hela transport- och logistikflöden, oavsett transportslag eller del i kedjan. Mycket kan uppnås genom bl.a. förbättrad informationsdelning, kommunikationssystem och integration av flöden mellan olika aktörer. Godsägare har ett behov av bättre

information om var gods befinner sig inom logistikkedjan, mer exakt information om när fartyg ankommer/avlastar för optimerad bränsleförbrukning samt möjligheter för en utökad kustsjöfart och användning av inre vattenvägar.

Tillhandahålla nischade tjänster och expertkompetens

Sjöfartsverkets kunder och intressenter har ofta önskat, en för sjöfarten, gemensam kompetensbas där näringen kan få ett expertstöd i olika frågor istället för att aktörerna bygger upp kompetens var för sig. För mindre aktörer är detta sällan möjligt. Exempel på tjänster som kommer att efterfrågas av sjöfarten är ruttplanering och administrativa tjänster som kompletterar lastning i hamn och samhällsinformation/datatjänster (t.ex. djuphavsdata).

SJÖFARTSVERKETS VISION OCH STRATEGISK INRIKTNING

För att möta de transportpolitiska målen och andra av regeringen fastställda mål och strategier samt för att möta kundernas behov och önskemål, har Sjöfartsverket tagit fram en vision och en verksamhets-/affärsidé samt en strategisk inriktning.

Sjöfartsverkets vision är:

”Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt Partnerskap”

Sjöfartsverkets verksamhets-/affärsidé är:

”Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling”

Utifrån Sjöfartsverkets vision och verksamhets-/affärsidé har verket utarbetat en strategi som lyder:

- *Utifrån samhällets och kundernas behov erbjuder och utvecklar vi tjänster inom sjöfart, sjö- och flygräddning och maritim infrastruktur. Det bidrar till långsiktig hållbarhet, konkurrenskraft samt en säker och innovativ sjöfart*
- *Vi är en expert- och servicemyndighet som genomför våra uppdrag och affärer på ett öppet, engagerat och professionellt sätt, själva eller med hjälp av andra*
- *Vi är flexibla, arbetar gränsöverskridande och delar med oss av vår kunskap. I nära samverkan med andra utvecklar vi vår verksamhet för att tillsammans kunna möta framtiden*

För att följa upp att verksamheten bedrivs enligt fastställd vision och strategi använder Sjöfartsverket fem olika målområden. Dessa målområden är Kund, Process, Affärsutveckling, Medarbetare och Miljö. Varje målområde innehåller ett övergripande mål som omsätts i ett antal mätbara delmål. Utarbetandet av målen har skett inom ramen för Sjöfartsverkets framtidsprogram som syftar till att samla det arbete som krävs för att Sjöfartsverkets tjänster ska vara relevanta för samhället och sjöfartens konkurrenskraft 2027 med utblick mot 2040.

Sjöfartsverkets framtidsprogram

För att Sjöfartens konkurrenskraft är det avgörande att verkets tjänster till sjöfartsbranschen fungerar och anpassas till kundernas behov, både idag och imorgon. Samtidigt som förändringar i omvärlden kräver ständiga anpassningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Under 2018 har många av Sjöfartsverkets medarbetare arbetat intensivt med verkets strategiska inriktning mot 2027 med utblick mot 2040. I november 2017 inleddes arbetet med *Framtidsprogrammet*. På tio års sikt ska Sjöfartsverket ha rätt förutsättningar att leverera efterfrågad kund- och samhällsnytta och samtidigt kunna nå både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Programmets övergripande målbild lyder:

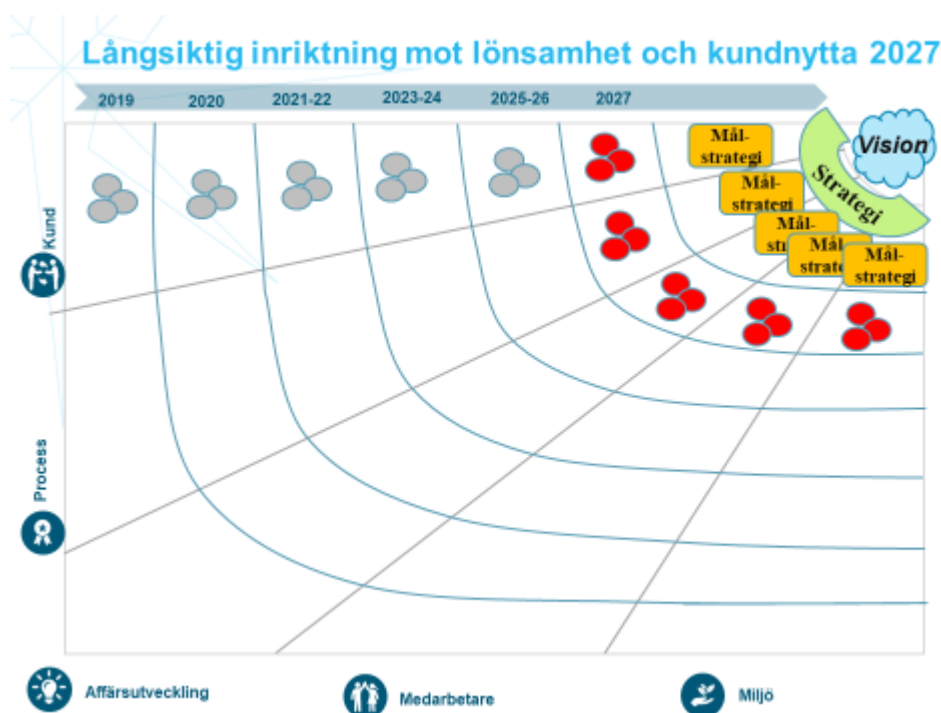
”Sjöfartsverket har en tydlig strategisk inriktning, en hög intern effektivitet och en långsiktigt hållbar ekonomi. Vår verksamhet vilar på den statliga värdegrunden och vi har rätt förutsättningar för att leverera efterfrågad kund- och samhällsnytta.”

Sjöfartsbranschen står inför nya krav på digitalisering och automatisering av kostnads- och resurseffektivitetsskäl. Den tekniska utvecklingen fortgår där tester görs med autonoma fartyg, navigationsassistans från land och sjömätning med drönare samtidigt som traditionella tjänster till dagens fartygsflotta kommer finnas kvar i många årtionden. Allt detta gör att Sjöfartsverket behöver anpassa sig till utvecklingen och positionera sig inför framtiden. Framtidsprogrammet har fyra syften; tydlig och långsiktig inriktning, framtida tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft, långsiktigt hållbar ekonomi samt ett sjöfartsverk med samlad värdegrund.

Målområden

Mot bakgrund av Framtidsprogrammet har Sjöfartsverket satt upp en delvis ny styrmodell där utgångspunkten är verkets vision, verksamhetsidé och strategi. För att skapa långsiktighet omfattar styrmodellen fem målområden som innehåller mål på både kort och lång sikt. De långsiktiga målen är satta till 2027. Målen är ambitiösa och för varje område finns strategier som visar hur målen ska nås.

Bilden nedan visar översiktligt verkets styrmodell och strategiska områden.



Målområde Kund

Kundperspektivet handlar om att Sjöfartsverket ska kunna leverera tjänster till våra kunder som innebär stärkt konkurrenskraft, säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. Sjöfartsverkets övergripande mål för 2027 är att ha en:

”Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet”

Sjöfartsverket ska till 2027 bidra till att stärka sjöfartens konkurrenskraft där fokus är den svenska och internationella handelssjöfarten. Verket vill bidra till att sjötransporterna blir hållbara, enkla, pålitliga, prisvärda och säkra. Resultatet ska bli att godsägare och speditörer väljer att låta en allt större del av godset fraktas med sjöfart. Genom en digitalt integrerad transportkedja kan transporterna bli mer effektiva och sjöfartens fördelar kan bättre utnyttjas. Med digital informationsteknik underlättas även fartygs ruttplanering och monitorering. Verket behöver också arbeta med att förstärka kapaciteten i farleder längs kust och innanhav för att främja överflyttning av landbaserade godstransporter till sjöfart. För 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Nöjd kundindex (NKI) > 70
- 25 procent av tjänsterna är differentierade utifrån säkerhet, miljö, kundbehov och produktionskostnader
- Omloppstiden och kostnaden för ett generellt anlop har minskat med 15 procent
- Inga allvarliga olyckor inom sjöfarten på grund av brister inom Sjöfartsverket

Fokusområden

Långsiktiga kundbehov – inom ramen för vårt uppdrag

Sjöfartsverket fokuserar på kundernas långsiktiga behov och vad som stärker deras konkurrenskraft.

Prioritering av farleder med strategiskt viktiga godsflöden och samhällsekonomisk påverkan

Farleder ska utvecklas med ett helhetsperspektiv på hela transportsystemet nationellt och med ett tydligt livscykelperspektiv. Detsamma gäller farleder som är strategiskt viktiga ur ett samhällsekonomiskt perspektiv vilka möjliggör regeringens godsstrategi.

Digitala tjänster och lösningar

Framtida tjänster och lösningar bör i möjligaste mån vara digitaliserade. Vid sidan av optisk orientering ska fartyg även kunna framföras säkert i farleder genom digital data. Kommunikation och överenskommelser med kunder bör så långt som möjligt ske digitalt istället för papper och telefon. Befintliga tjänster och lösningar bör successivt ersättas med automatiserade eller digitala lösningar. Nya tjänster bör utgå från en digital lösning som även innefattar en redundans vid ett större teknikavbrott.

Ökad differentiering av erbjudanden

Att differentiera våra tjänster mot olika behov är ett prioriterat arbetsområde. Syftet är att öka kundnyttan och minska den samlade produktionskostnaden. Avgifterna ska spegla produktionskostnaden för olika servicenivåer. En ökad differentiering innebär större krav på samverkan med kund och tydlighet i fördelning av ansvar och kostnader.

Skapa incitament för kunder som bidrar till lägre produktionskostnad, minskad miljöpåverkan och högre säkerhet

Genom avgiftssättning och differentiering av tillgänglighet kan Sjöfartsverket skapa incitament hos sjöfarten som bidrar till att minska dess miljöpåverkan. På samma sätt kan incitament skapas för fartygen att bli säkrare och mer digitalt uppkopplade.

Målområde Process

Sjöfartsverket ska säkerställa processer för att leverera tjänster i enlighet med kundernas behov, lagkrav och internationella regler samt uppdragsgivarens krav. Processerna ska vara kostnadseffektiva, leveranssäkra och innebära säkra arbetsförhållanden. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att verket ska ha en:

”Kvalitetssäker, värdeskapande och kostnadseffektiv verksamhet som genom förenkling, digitalisering och samordning”.

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Aggregerat minskade processkostnader med minst 725 mnkr
- Inga allvarliga anmärkningar vid tredjepartsrevision

Fokusområden

Kostnadseffektivitet och smartare processer

För att kunna realisera verkets besparingsmål utan att försämra tjänsteleveranserna till kund krävs ett mer kostnadseffektivt arbetssätt i både kundprocesser och interna stödprocesser. Till stor del kan effektiviseringarna åstadkommas med digitalisering och samordning.

Anpassning av processer till större differentiering och tydliga leveranskrav

Tjänsterna anpassas alltmer till kundbehoven och därmed behöver tjänsterna bli mer differentierade, vilket påverkar processerna. Processerna behöver utformas så att de enkelt kan anpassas till mer differentierade tjänster.

Förbättrat IT-stöd

En förutsättning för att kunna effektivisera processer är att IT-stödet utökas. IT-stödet behöver även se till att det är robust, informations- och driftsäkert.

Omställningsbarhet och flexibilitet

Kravet på att processerna snabbt kan anpassas till nya förutsättningar blir allt viktigare framöver. För att hantera snabba omställningar är det en fördel om processerna är utformade så att de enkelt kan fasa in och ut underleverantörer och partners för olika

delleveranser. I takt med en allt större digitalisering behövs även partners för att säkra kompetens och leverans av mer färdiga tjänster.

Målområde Affärsutveckling

Målområdet sätter fokus på att Sjöfartsverket ska utveckla tjänster och produkter som är efterfrågade och/eller användbara för Sjöfartsverkets kunder, inom ramen för vårt uppdrag. Affärsutveckling kan också ske inom ramen för verkets egen produktion. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att verket ska ha en:

”Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart och en effektiv räddningsverksamhet genom ökad informationsdelning och samutnyttjande av havet”.

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- Mer än 10 nya efterfrågade tjänster (internt och externt)
- Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 325 mnkr

Fokusområden

Nya tjänster där tjänster saknas på marknaden

Utvecklingen av nya tjänster fokuserar på de områden där Sjöfartsverkets medverkan behövs och där verket har en unik kompetensbas att utgå från. Verkets tjänsteutveckling utgår från gällande uppdrag för Sjöfartsverket, nuvarande regelverk, identifierade kundbehov och de forskningsområden som verket driver.

Digitalisering av nya tjänster för kunder

Tjänsterna till kund kommer att präglas av automatisering, robotisering och självbetjäning. Då fartygens tekniska utrustning varierar blir det viktigt att kunna leverera enklare tjänster till fartyg byggda under flera tekniska epoker. Stora utvecklingsmöjligheter finns inom den maritima digitala infrastrukturen som idag byggs upp inom ramen för STM. Det gäller exempelvis tjänster för nautisk tilläggsinformation, navigationsvarningar etc. Behovet av tjänster som stärker sjöfartens konkurrenskraft är stor, tjänster som kopplar samman information om godsflöden i den intermodala logistikkedjan, både före och efter sjötransporten är några exempel.

Digitalisering av interna tjänster och administrativa processer

Digitalisering och automatisering kommer även att användas för att underlätta för interna processer. Med sensorteknik för farledsutmärkning kan delar av idag tidskrävande kontroller av utmärkningarnas position undvikas. Gällande digitalisering och automatisering av exempelvis lotsanmälan kan stora delar av nuvarande manuell hantering minimeras.

Utveckling av det internationella regelverket och internationella standarder

För att nya tjänster ska kunna användas behövs ofta ett regelstöd. Om det finns ett regelverk som stödjer en ny teknik blir det mycket lättare att få fler användare. Att utveckla internationella regler tar tid varför det tidigt behöver upparbetas en dialog med regelansvariga myndigheter.

Målområde Medarbetare

Målområdet syftar till att Sjöfartsverket ska vara en attraktiv arbetsgivare. Konkurrensen om arbetskraften har ökat och verket behöver attrahera, rekrytera, utveckla och behålla relevant nyckelkompetens. Verket ska vidare fokusera på att bedriva sin verksamhet i enlighet med den statliga värdegrunden och att medarbetarna är engagerade och tar ansvar för verkets uppdrag. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är:

”Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap”.

Till 2027 har Sjöfartsverket följande mätbara mål:

- MMI > 75 men inte lägre än 60 i någon del
- Efterfrågade experter inom nautisk och för Sjöfartsverket relevant teknisk kompetens
- Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor
- I mätning uppfattas Sjöfartsverket som en attraktiv arbetsgivare

Fokusområden

Gemensam värdegrund och rutiner, regler och modeller som gör det lätt att göra rätt
Sjöfartsverket är en verksamhet där arbetet i stor utsträckning sker lokalt på stationer, på båtar och i en verksamhet som ofta går dygnet runt. Betydelsen av att få överblick och se sin del i ett större sammanhang är stort, liksom att den statliga värdegrunden blir en självklarhet i arbetet.

Kompetensutveckling och attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket är starkt beroende av maritim expertkompetens inom många olika yrkesområden. Konkurrensen om kompetensen är ofta stor, därför behöver verket arbeta långsiktigt med att sörja för kompetensen inom vissa bristområden men även arbeta med vidareutveckling.

Ett aktivt ledarskap och medarbetarskap samt tillitsbaserat förhållningssätt

Sjöfartsverket har idag en modell för både chefer och medarbetare som främjar ansvar, tillit, helhetssyn och individuell utveckling. Detta skapar förutsättningar för ledare att främja innovation och utveckling genom tydliga processer och mål. Ledarskapet ska bygga på ett coachande förhållningssätt, tillit och helhetssyn. Chefer stärks i sin roll genom utbildning, samordnad styrning, stöd och samarbete.

Målområde Miljö

De svenska transportpolitiska målen är utgångspunkten för Sjöfartsverkets hållbarhetsarbete. Hänsynsmålet är inriktat mot säkerhet, miljö och hälsa. Verkets strategiska miljömål är att bidra till regeringens målsättning om en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur. Sjöfartsverkets övergripande mål till 2027 är att ha en:

”Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten”.

Sjöfartsverket har till 2027 följande mätbara mål:

- Effektivisera så att koldioxid från egen verksamhet minskar med 20 procent jämfört med 2012
- Effektivisera energiförbrukningen med 15 procent jämfört med 2012

Fokusområden

Utvidgade miljöincitament för sjöfarten

För att ge den svenska sjöfarten större incitament att påskynda utvecklingen mot minskad miljöpåverkan kommer modellen för premiering av fartyg som gör miljöanpassningar att utvecklas. Den sammanlagda avsättningen kommer att bli större, så långt som Sjöfartsverkets ekonomi tillåter.

Internt program för minskad miljöpåverkan

Sjöfartsverkets egen fartygsflotta kommer under de kommande åren att modifieras för att minska koldioxidutsläpp. Därutöver kan utsläppen begränsas genom att undvika onödiga transporter, lägre hastigheter och bättre planering.

Optimering av fartygsrutter genom digitalisering

En stor del av sjöfartens koldioxidutsläpp kan minskas genom bättre ruttplanering. Genom att få tidigare och bättre information om väder och vindförhållanden, lotsningstidpunkter och lossningstider för hamnar, kan i regel fartygens hastighet sänkas och därmed även utsläppen. Flera av de tjänster som verket utvecklar inom ramen för Sea Traffic Management (STM) väntas kunna ge dessa möjligheter.

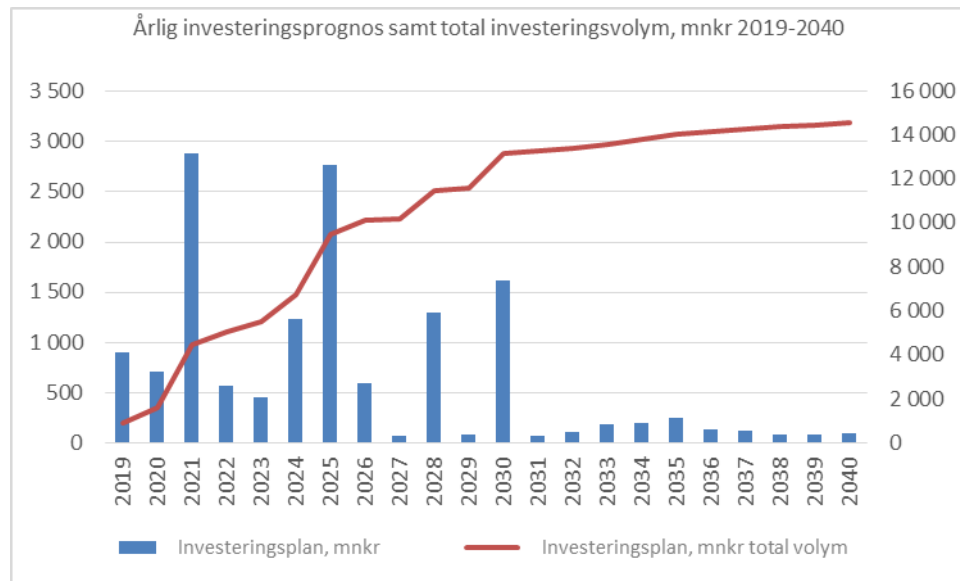
Investeringsplan med utblick mot 2040

Sjöfartsverket har en investeringstung verksamhet. Framförallt krävs omfattande investeringar för verkets alla fartyg; isbrytare, lotsbåtar, arbetsfartyg och sjömättningsfartyg. Därutöver krävs investeringar i farleder och kanaler. Framöver kommer även reinvestering i verkets räddningshelikoptrar att krävas. Nedan ges en övergripande bild, i form av en prognos, av hur investeringsbehovet ser ut fram till 2040 för att verket ska kunna leva upp till sitt uppdrag och mål. Prognosen har vissa osäkerheter, framförallt på längre sikt. Vikten av en långsiktig investeringsprognos ska inte underskattas då det ger en indikation på takten av kommande investeringar i verksamheten. Som exempel kan nämnas att helikoptrar av säkerhetsskäl måste anskaffas vid en viss tidsperiod samt att det förändrade säkerhetsläget ställer helt andra krav på IT infrastrukturen än vad som tidigare upplevts. Sjöfartsverkets fyra stora

isbrytare som byggdes med början 1974 har underhållits minutiöst och förbättrats löpande för att möta normal förslitning. Dock närmar sig nu en punkt då antingen en investering måste ske varav det första utbytet senast 2023 för att garantera dagens service även en hård vinter. Historiskt statistiskt har det inträffat i genomsnitt vart sjunde år, men nu senast 2009.

Övergripande investeringsprognos

Den långsiktiga investeringsprognosen omfattar perioden 2019-2040.



Graf 4 – Investeringstakt av sammanlagd investeringsprognos 2019-2040

Det totala prognostiserade investeringsbehovet under perioden 2019-2040 uppgår till 14,6 mdkr. Som ett affärsverk kan Sjöfartsverket finansiera verkets investeringar via anslag som anläggningstillgångar, anslag från Nationell transportplan eller via avgifter. Av de cirka 14,6 mdkr finansieras cirka 6,2 mdkr via anslag över statsbudgeten, framförallt via den tolvåriga Nationella planen 2018-2030. För denna del finns ingen planering efter 2030 varför inga medel speglas i grafen ovan för detta trots att högst 30 procent av nyinvesteringen i Trollhätte kanal finns med i planen. Ytterligare investeringar om 5,8 mdkr kommer att behöva genomföras under perioden framförallt rörande Sjöfartsverkets fartygsflotta. Då den större delen av detta är hänförligt till isbrytarflottan råder det dock viss otydlighet kring finansieringen av dessa investeringar. I dagsläget saknas dock riksdagsbeslut kring förnyelse av isbrytarflottan. Övriga investeringar om 3,3 mdkr finansieras normalt via egna medel.

UTVECKLINGSINSATSER INOM SJÖFARTSVERKETS VERKSAMHETSOMRÅDEN

Sjöfartsverket delar upp sin verksamhet i ett antal olika verksamhetsområden enligt regeringens instruktion och regleringsbrev. Dessa verksamhetsområden är:

- Lotsning
- Farleder
- Sjögeografisk information
- Sjötrafikservice
- Isbrytning
- Sjö- och flygräddning (SAR)
- Sjömansservice
- Myndighetsuppgifter
 - Forskning och innovation
 - Planering inom ramen för det civila försvaret
 - Expertstöd- och utredningstjänst
- Gemensamma funktioner
 - Sjöfartsverkets rederi
 - Kommunikation
 - Kompetensförsörjning

I avsnittet redogörs kortfattat för de utvecklingsinsatser som kommer att prioriteras inom de närmaste åren för varje verksamhetsområde. Utgångspunkten är Sjöfartsverkets övergripande strategiska inriktning och de långsiktiga målen för 2027 för verkets fem målområden. För varje verksamhetsområde redogörs även det ekonomiska resultatet och investeringsbehovet under perioden 2018-2022. För 2018 presenteras utfallet, för 2019 det budgeterade resultatet och för åren 2020-2022 presenteras en prognos.

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap och med hög tillgänglighet. Vår kompetens möjliggör för fartygen att anlöpa hamn säkert och miljövänligt. Lotsningsverksamheten tillhandahåller en likvärdig och hög tillgång på lotsning utmed hela landet.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Snabbare anpassning till förändrad efterfrågan av lotsningstjänster. Efterfrågan på lotsningstjänster avgör var vår organisation är placerad geografiskt. Trenden går mot större fartyg och mer specialiserade hamnar. Även om trafikvolymen är tämligen konstant kan trafikvolymen till enskilda hamnar variera kraftigt mellan åren. För Sjöfartsverket medför detta ett krav om att tillhandahålla en flexibel lotsningsorganisation och lotsar med en bredare kompetens för att snabbare klara av

en anpassning.

Digitalisering och effektivisering av lotsplaneringen. Samtliga lotsbeställningscentraler tar emot lotsbeställningar elektroniskt via Maritime Single Window Reportal (MSW). De flesta beställningar görs idag på detta sätt och målsättningen är att samtliga beställningar ska ske via MSW för att effektivisera lotsplaneringen. Lotsplaneringen är till stora delar en manuell administration. Med en digitaliserad och automatiserad process för fartygsanmälan och lotsbeställning kan både Sjöfartsverket och kunderna spara tid och minska de administrativa kostnaderna. Sjöfartsverket deltar därför i projekt som möjliggör övergång till mer digitaliserade och automatiserade tjänster, bl.a. Efficient Flow. Dessa projekt bidrar till en högre grad digitaliserad lotsplanering.

Behovsanpassade lotsningstjänster. Sjöfartsverket anpassar lotsarnas kompetens efter aktuella gods- och trafikflöden kombinerat med ett ökat samarbete med andra organisationer, myndigheter och länder. Vidare fortsätter verket arbetet med att se över och utveckla tjänsteutbudet i syfte att skapa synergier inom hela verksamheten.

Externt samarbete. Sjöfartsverket utökar samarbetet med andra berörda aktörer så som myndigheter, industri, hamnar, utbildningsinstitut m.fl. Verket ska aktivt delta i maritima projekt i syfte att digitalisera, automatisera och miljöanpassa verksamheten. Vidare ska Sjöfartsverket utöka det internationella samarbetet genom erfarenhetsutbyte inom lotsningsprocessen t.ex. gällande båtar, utbildningar och procedurer.

Lotsning för framtiden. Sjöfartsverket ansvarar för lotsutbildningen och ser ett behov av att korta tiden fram till godkänd lotsexamen med bibehållen kvalitet. Ett led i detta är att, tillsammans med utbildningsinstitutionerna, arbeta fram en framtida hållbar lotsutbildning. Med ett aktivt deltagande tidigt i utbildningen samt erbjuda utökad tid i simulator bidrar Sjöfartsverket till att nå målet. Genom den kontinuerliga utbildningen bibehålls och utvecklas vår gemensamma säkerhetskultur.

Investera för miljön. Verket ska vara i framkant inom den tekniska utvecklingen och ha verktyg som möjliggör en säker och hållbar lotsningsverksamhet där personalen aktivt deltar i implementeringen av våra miljömål.

Resultatprognos

Sedan 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 32 000. Orsaken är bl.a. 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 på en nivå om cirka 33 000 lotsningar per år men med nya regelverk och förväntad lågkonjunktur ökar osäkerheten. Totalt uppgick antalet lotsningar under 2018 till 33 555, jämfört med 33 481 under 2017, vilket motsvarar en ökning med drygt 0,2 procent.

Kostnaderna beräknas öka något under planperioden för att möta pensionsavgångar och ökade säkerhetskrav. Angående intäkterna antas dessa regleras årsvis med fem procent tills dess att självkostnad uppnås för verksamheten. Därefter förväntas en

indexuppräknig med mellan 1,5-2 procent per år. Utöver lotsning utför verksamheten bl.a. sjötransporter och simuleringstjänster vilket bidrar till att stärka rörelseintäkterna.

Tabell 11, Resultaträkning Lotsning

Resultaträkning Lotsning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	574 861	605 650	636 002	667 804	681 108
Övriga externa intäkter	13 806	7 089	7 536	7 936	8 336
Summa rörelseintäkter	588 667	612 739	643 538	675 740	689 444
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-495 601	-516 201	-533 427	-544 362	-555 522
Övriga externa kostnader	-103 594	-98 380	-96 871	-95 871	-95 371
Avskrivningar	-27 103	-24 422	-23 935	-24 544	-24 562
Summa direkta rörelsekostnader	-626 298	-639 003	-654 233	-664 777	-675 455
Resultat före indirekta rörelseposter	-37 631	-26 264	-10 695	10 963	13 989
Indirekta rörelseintäkter	12 075	9 436	9 628	9 643	9 657
Indirekta rörelsekostnader	-109 186	-134 735	-134 107	-138 241	-140 528
Rörelseresultat	-134 742	-151 563	-135 174	-117 635	-116 882

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till 109,4 mnkr varav 74,2 mnkr avser investeringar i lotsbåtar och resterande del i lotsstationer. Investeringarna i lotsbåtar avser dels återanskaffning (4,7 mnkr) i befintliga lotsbåtar dels nyanskaffning (69,5 mnkr) i ett antal helt nya båtar.

Tabell 12, Investeringsbehov Lotsning

Lotsning, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Lotsstationer	662	20 972	20 400	2 400	12 400
Lotsbåtar	18 628	22 600	28 600	25 800	19 800
Summa lotsning	19 290	43 572	49 000	28 200	32 200

Farleder

Sjöfartsverkets uppdrag är att upprätthålla och utveckla säkra och effektiva farleder. Farledssystemet utvecklas kontinuerligt i samarbete med Trafikverket i syfte att stärka Sjöfartsnäringens konkurrenskraft samt underlätta multimodala transporter. Dessutom eftersträvar Sjöfartsverket att utveckla farleder som underlättar överflyttning från land-till sjötransport.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Sjöfartsverket identifierar löpande önskade åtgärder i samråd med transportköpare, hamnar och andra intressenter. I takt med att fartygen blir allt bredare och större behöver farlederna anpassas därefter vad gäller sträckning, utprickning och fartygsrestriktioner. Flera farleder kommer under de närmaste åren att muddras för att öka djupgåendet. Sjöfartsverket har i uppdrag att under planperioden genomföra eller påbörja stora farledsprojekt som nu finns i den

nationella planen exempelvis Malmporten i Luleå, fördjupning av Göteborgs hamn, slussar i Trollhättan samt att slutföra slussarna i Södertälje. Under de närmaste åren kommer verket att arbeta för att få in fler samhällsekonomiskt lönsamma infrastrukturprojekt i den nationella transportplanen.

Digitalisering och standardisering. Ett standardiseringsarbete som inletts gällande hur farleden utformas med hjälp av teknisk utrustning fortskrider. Målet är att farlederna ska bli mer effektiva genom beprövade internationella standarder. Ny teknik ger potential för statusövervakning och informationsinhämtning rörande sjösäkerhetsanordningar för att förbättra sjösäkerheten och reducera underhållsinsatserna. Arbetet med att utveckla framtida tjänster för satellitberoende positioneringssignaler fortsätter i internationella partnerskap, där målet är att Sverige tillsammans med andra länder visar en demonstrator i södra Östersjön under planperioden. Ett kompletterande positioneringssystem som integreras med satellitpositionering och som kan ge en överbestämd position är tillsammans med geografiska data av hög kvalitet en möjliggörare för stora rationaliseringsvinster. Detta genom digitalisering och automatisering hos både Sjöfartsverket och sjötrafiken.

Inre vattenvägar och kustsjöfart. Ett arbete kommer att påbörjas med att identifiera och utveckla transportleder för inre vattenvägar och längs kusten för att underlätta överflyttning av gods från land- till sjötransporter i enlighet med regeringens godsstrategi. På så sätt kan belastningen på infrastrukturen på land minska vilket leder till en minskad klimatpåverkan då sjöfarten normalt ger upphov till mindre utsläpp av växthusgaser än vägtrafiken.

Genomförande med miljöhänsyn. Sjöfartsverket ska säkerställa att miljöaspekterna beaktas genom att involvera expertkompetens inom samtliga farledsprojekt.

Resultatprognos

Intäkterna i farledsverksamheten utgörs till övervägande del av uppdragsintäkter för öppning och stängning av väg- och järnvägsbroar, utförda tjänster med arbetsfartyg samt en andel av de skattemedel avseende *”fritidsbåtsverksamhet”* och *”kanaler och statliga byggnadsminnen”*.

Sjöfartsverket bedömer att det finns ett uppdämt behov av underhåll på befintliga sjösäkerhetsanläggningar uppgående till storleksordningen 400 mnkr fram till 2040. Under 2020-2022 identifieras kostnader på 15-30 mnkr per år för detta ändamål. Under perioden kommer en kanalrevision genomföras av Trollhätte kanal vilket beräknas öka kostnaderna temporärt under 2021 med 40 mnkr.

Tabell 13, Resultaträkning Farleder

Resultaträkning Farleder, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	77 203	77 203	77 203	77 203	77 203
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	49 929	71 375	48 801	49 907	51 024
Summa rörelseintäkter	127 132	148 578	126 004	127 110	128 227
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-127 745	-129 982	-133 042	-135 949	-138 736
Övriga externa kostnader	-81 667	-89 903	-103 975	-142 975	-118 475
Avskrivningar	-80 859	-72 253	-68 047	-72 597	-75 836
Summa direkta rörelsekostnader	-290 271	-292 138	-305 064	-351 521	-333 047
Resultat före indirekta rörelseposter	-163 139	-143 560	-179 060	-224 411	-204 820
Indirekta rörelseintäkter	5 714	4 466	4 556	4 563	4 570
Indirekta rörelsekostnader	-51 671	-63 762	-63 465	-65 421	-66 503
Rörelseresultat	-209 096	-202 856	-237 969	-285 269	-266 753

Investeringsbehov

För 2020-2022 beräknas investeringsbehovet för farleder uppgå till cirka tre mdkr. Den stora volymen förklaras av att farledsinvesteringar via Nationella planen sedan 2015 hanterats som anläggningar i Sjöfartsverkets balansräkning. Investeringarna i farledsprojekt under 2020-2022 uppgår till 2,8 mdkr och är bekostade via Trafikverket. Resterande del av investeringsbehovet under perioden utgörs främst av arbetsfartyg (114 mnkr), nytt underhållssystem, uppgradering Kustradiosystem samt fast och flytande utmärkning.

Tabell 14, Investeringsbehov Farleder

Farleder, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Södertälje Kanal		460			
Trollhätte kanal	1 000	2 500		8 000	
Farledsförbättringar och mindre kanaler*	603 037	1 013 135	1 077 500	979 000	784 000
Fast utmärkning	9 765	6 929	4 550	6 500	7 000
Flytande utmärkning	372	1 307	1 500	2 000	2 000
Arbetsfartyg	11 462	14 730	27 650	50 150	36 150
Övrigt	5 479	4 933	13 100	20 600	11 600
Summa	631 115	1 043 994	1 124 300	1 066 250	840 750
*Varav finansieras av Trafikverket	-602 739	-738 290	-1 077 000	-979 000	-784 000

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket ska säkerställa en korrekt beskrivning av sjövägarna för kommersiell sjöfart samtidigt som marinens, fiske- och fritidsbåtstrafikens behov beaktas. Beskrivningen av sjövägar sker genom att verket tillhandahåller sjökort. Dessa distribueras i form av elektroniska sjökort, papperssjökort, båtsportskort och publikationer. För att säkerställa att sjökorten är korrekta och för att ta fram sjökort för nya färdvägar genomför Sjöfartsverket sjömätning. Sjömätning sker i prioriterade farvatten i enlighet med internationella standarder.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Djupdata för sjöfartens ruttoptimering. Modern sjömätning ger högupplösta djupdata som skapar förutsättningar för fartygen att optimera sina rutter för minskad bränsleförbrukning och optimerat UKC (Under Keel Clearance). Djupdata kan även bidra till att underlätta positioneringen. 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 sjöfart och som lyfts fram inom HELCOM-samarbetet. HELCOM-planen innebär att Sverige till och med 2020 ska ha sjömått farlederna i Kategori I och II. Från 2021 och framåt kommer arbetet att inriktas i första hand mot farleder i Kategori III (high och medium) samt för områden som definieras i Sjöfartsverkets kontrollprogram för farleder med föränderlig botten.

Digitalisering. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 påvisas digitaliseringens möjligheter. Ett av utvecklingsmålen är uppkopplade och automatiserade fartyg vilket kräver standardiserade produkter från Sjöfartsverket. Även för ruttoptimeringar och bättre kontroll på hur mycket vatten ett fartyg har under kölen behövs standardiserade produkter tas fram för sjöfarten. Genom att utveckla smarta och efterfrågade digitala tjänster förenklar Sjöfartsverket hanteringen av produkter ut till kund och förbättrar tillgängligheten. Internationellt, inom bl.a. IHO (International Hydrographic Organisation), pågår ett arbete att skapa de nya standarderna för nästa generations navigationssystem (ECDIS) för sjöfarten. Detta kommer att vara mer intelligent och bygga på tjänstebaserat informationsutbyte som både kommer att förenkla och effektivisera det praktiska arbetet ombord. Övergången till nästa generations ECDIS kommer att innebära att nya sjögeografiska produkter behöver tas fram enligt de nya standarderna samtidigt som de befintliga produkterna behöver vidmakthållas i en övergångsperiod. Sjöfartsverket kommer under perioden att ta fram en strategi för att skapa förutsättning att producera sjögeografisk information enligt de nya s.k. S-100 standarderna.

Kustzonskartering för bättre samhällsplanering och riskbedömning av stigande vattennivåer. Idag är endast fyra procent av våra vattenområden, grundare än 10 meter, mätta med moderna metoder. Tillsammans med Lantmäteriets höjdmodell på land utgör våra djupmodeller ett viktigt underlag för att bidra med lösningar inom flera av de samhällsutmaningar som identifierats inom den nationella Geodatastrategin. Högupplösta geodata är av avgörande betydelse vid utveckling av kust- och

strandzonerna och vid analyser av miljö- och klimatförändringseffekter, t.ex. stigande havsnivåer och erosion. Djupdata i kustzonen är även ett viktigt underlag för en effektiv havsplanering för myndigheter och kustkommuner och för att möjliggöra en helt digital samhällsbyggnadsprocess.

På motsvarande sätt som Lantmäteriet getts i uppdrag att bygga upp en högupplöst nationell höjdmodell på land så bör därför en motsvarande djupmodell byggas upp för anslutning till Lantmäteriets höjdmodell. Ett sådant arbete behöver omfatta flygburen laserskanning av djup- och bottenförhållanden och kompletterande fartygsmätningar av grunda vattenområden motsvarande HELCOM Kategori III (low). Ett förslag på hur ett nationellt anslagsfinansierat karteringsprogram bör genomföras har tagits fram.

Framtida inriktning av sjömätning. Större delen av sjömätningen för handelssjöfartens ytor utomskärs kommer att slutföras 2020. Därefter kommer merparten av resurserna att läggas på sjömätning av skärgårdsnära områden. Samtidigt görs en analys av behovet av sjömätningsflotta och en investeringsplan fram till 2035. Förutom traditionella fartyg behöver analysen också innefatta användning av autonoma sjömätningarfartyg.

Effektivare process. En teknisk översyn av Sjögeografis primära produktionssystem för hantering av djupdata behöver göras under perioden och investeringar för uppgradering eller byte av systemet kan förväntas. Effektivisering av Sjöfartsverkets informationshantering, exempelvis skaloberoende lagring, kommer även att skapa förutsättningar för en effektivare produktion.

Nautiska produkter. Projektet "Sjökortslyftet" genomförs inom perioden där en ny referensnivå införs och kvalitetshöjande åtgärder ingår för sjökortsprodukter längs hela svenska kusten. 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. Nautisk tilläggsinformation ska tas fram för de mest prioriterade hamnarna och dess farleder.

Totalförsvaret. Sjöfartsverket ser ett ökat behov av sjögeografiska produkter för totalförsvaret vilket inbegriper ett fortsatt nära samarbete med Försvarmakten för att säkerställa deras behov. Verket genomför en analys av behov och nyttor, lösningsalternativ och tillhörande kostnader för produktion av sjökort/ENC (civila och militära) för att skapa förmåga för nationell distribution av ENC/sjögeografiska produkter vid kris och krig.

Kollektivtrafik. I syfte att förbättra möjligheten till sjögående kollektivtrafik har Sjöfartsverket genomfört sjömätningar. Farledsstråk för kollektivtrafik har förbättrats genom sjömätningar i Stockholms skärgård och Sjöfartsverket ser potential till ytterligare sjömätningar i detta syfte på andra platser i Sverige. Finansieringen för tidigare projekt har gjorts externt vilket även bedöms vara nödvändigt vid eventuella framtida projekt i närtid.

Resultatprognos

Intäkterna inom sjögeografisk information avser försäljning av sjökort, royalty för användning av data som Sjöfartsverket tillhandahåller samt extern finansiering av olika uppdrag. Efterfrågan av sjögeografisk information ökar alltmer. Takten på sjömätning har varit hög under flera år bl.a. genom EU-projektet FAMOS ODIN som upphör 2019. Ett uppföljande projekt är planerat för 2020 och framåt.

Tabell 15, Resultaträkning Sjögeografisk information

Resultaträkning Sjögeografisk information, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	77 908	54 361	66 361	58 361	53 361
Summa rörelseintäkter	77 908	54 361	66 361	58 361	53 361
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-92 446	-91 553	-92 230	-94 121	-94 050
Övriga externa kostnader	-69 184	-48 817	-69 817	-49 017	-34 017
Avskrivningar	-7 478	-6 940	-7 045	-7 136	-8 315
Summa direkta rörelsekostnader	-169 108	-147 310	-169 092	-150 274	-136 382
Resultat före indirekta rörelseposter	-91 200	-92 949	-102 731	-91 913	-83 021
Indirekta rörelseintäkter	2 755	2 153	2 197	2 200	2 203
Indirekta rörelsekostnader	-24 913	-30 742	-30 599	-31 542	-32 064
Rörelseresultat	-113 358	-121 538	-131 133	-121 255	-112 882

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 95,1 mnkr varav 30,5 mnkr avser livstidsförlängning av sjömätningarfartyget Jacob Hägg och 15 mnkr avser ett nytt sjömätningarfartyg för grunda vatten under 2021-2022. Vidare finns 11 mnkr för nya drivlinor för fartygen Johan Månsson och Anders Bure. Resterande investeringar för perioden avser 21,3 mnkr för utrustning för sjömätning samt 17,3 mnkr för IT-system.

Tabell 16, Investeringsbehov Sjögeografi

Sjögeografi, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Sjömätningarfartyg	3 040		5 500	36 000	15 000
Utrustning för sjömätning		4 200	6 600	6 600	8 100
IT-system m.m.		960	1 600	11 100	4 600
Summa	3 040	5 160	13 700	53 700	27 700

Sjötrafikservice

Sjötrafikservice har som primärt uppdrag att förse fartyg i svenska farvatten med tjänster som ökar sjösäkerheten, främjar miljöskyddet och stärker sjöfarten.

Verksamheten bedrivs inom två områden; sjötrafikinformation samt sjöfartsnära tjänster.

Området Sjötrafikinformation omfattar funktionerna Vessel Traffic Service (VTS) och Sjösäkerhetstjänster (Sweden Traffic), genom vilka Sjöfartsverket tillhandahåller relevant säkerhetsinformation. Med sjötrafikinformationen reduceras riskerna för grundstötningar och kollisioner och därmed risken för olyckor och skador på miljön. Området Sjöfartsnära tjänster levererar effektivare anlöpsplanering, kundsupport, systemstöd och verkar i en alltmer digitaliserad miljö.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Utökat samarbete med hamnar för snabbare hamnanlöp. Genom att integrera och samordna Sjöfartsverkets VTS-tjänster med hamnarnas trafikledningstjänster kan fartygens anlop till och från hamn förenklas. I maj 2020 tas Norvik/Stockholms Hamn i drift. Sjöfartsverket planerar då att ha driftsatt en gemensam trafikcentral med Stockholms Hamn AB och Stockholm Approach (StApp) efter samma modell som Gothenburg Approach (GotApp) i Göteborg. Sjöfartsverket kommer att bearbeta aktörer i Öresundsregionen för att möjliggöra en liknande etablering före 2025. Samtidigt pågår ett arbete med att utveckla nya digitala tjänster som underlättar för att få ett mer tidsoptimerat anlop. Utvecklingsarbetet sker i nära samarbete med andra aktörer, kunder och relaterade innovationsprojekt inom exempelvis STM.

Utökad digitalisering och automatiserad process. EUs nya ramverk för MSW kommer att ge nya förutsättningar för effektivare fartygsanlop. Sjöfartsverket implementerar ett nytt VTS-system under perioden liksom uppgraderingar av allt IT-stöd för rationella fartygsanlop. Som ett första steg kommer processflöden att digitaliseras och ges innovativa lösningar. Fokus är större kundnytta, enklare regelverk och utökat systemstöd med nya digitala och automatiserade tjänster.

Förenklad administration för sjöfarten. Sweden Traffic blir en tydligare nationell kontaktpunkt för koordinering, kontroll och support för Sjöfartsverkets e-tjänster dygnet runt. De verkar tillsammans med övriga funktioner i en optimerad anlöpsprocess där hamnssystem, övervakningssystem, affärssystem och verktyg för processtyrning tillsammans skapar en långsiktigt hållbar digital miljö för anlöpande fartyg.

Lagstöd. Sjöfartsverket söker tillsammans med Transportstyrelsen lagstöd för att VTS-verksamheten ska hålla en hög internationell standard. Lagrummet ska reglera ansvar och krav för utförande samt tillsyn av VTS-tjänsten; en tjänst som snabbt utvecklats de senaste åren med allt högre digitaliserade krav på utförande, kvalitet och effektivitet.

Gemensam infrastruktur. Ett nationellt tekniskt samarbete i sjöövervakningsfrågor fortgår med berörda myndigheter liksom nya initiativ att involvera kundsektorn.

Samarbetet har en tydlig inriktning på att bidra till såväl totalförsvarsförmågan som en kommersiellt effektiv transportmiljö.

Resultatprognos

Resultatet för åren 2020-2022 kommer försämrats till följd av de avskrivningar som gjordes efter de relativt stora investeringarna under perioden 2019 och framåt. Intäkterna utgörs i huvudsak av utbildningar, lokalhyror från informationscentralen i Malmö vilken drivs i samarbete med Försvarsmakten 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. En stärkt intäktskontroll bidrar till ett förbättrat rörelseresultat totalt. Verksamheten påverkas i låg grad av svängningar i konjunkturen.

Tabell 17, Resultaträkning Sjötrafikservice

Resultaträkning Sjötrafikservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	2 802	1 998	2 138	2 138	2 138
Summa rörelseintäkter	2 802	1 998	2 138	2 138	2 138
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-37 150	-43 175	-44 060	-44 963	-45 885
Övriga externa kostnader	-8 508	-19 317	-20 287	-21 037	-20 037
Avskrivningar	-2 293	-2 871	-7 100	-7 832	-8 554
Summa direkta rörelsekostnader	-47 951	-65 363	-71 447	-73 832	-74 476
Resultat före indirekta rörelseposter	-45 149	-63 365	-69 309	-71 694	-72 338
Indirekta rörelseintäkter	2 075	1 621	1 654	1 657	1 659
Indirekta rörelsekostnader	-18 762	-23 152	-23 044	-23 754	-24 147
Rörelseresultat	-61 836	-84 896	-90 699	-93 791	-94 826

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 66,6 mnkr bestående av investeringar i ny systempark för sjöfartsnära tjänster, utveckling av anlöpsprocessen och Sweden Traffic samt återanskaffning och installation av VTS- och radarsiter.

Tabell 18, Investeringsbehov Sjötrafikservice

Sjötrafikservice, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Sjöfartsnära tjänster			10 000	7 000	8 115
VTS-centraler	9 437	68 353	17 175	13 275	11 075
Summa	9 437	68 353	27 175	20 275	19 190

Isbrytning

Sjöfartsverkets isbrytare och dess verksamhet utgör en viktig funktion för att sjötransporter till och från Sverige ska kunna utföras även under vintertid. Dessutom ska Sjöfartsverket möjliggöra att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Bedömning av det långsiktiga behovet. Servicenivån som Sjöfartsverket ska erbjuda avseende isbrytning ska styras av kunderna som är beroende av en fungerande vintersjöfart. Det ligger i uppdraget från staten att möjliggöra att svenska hamnar kan vara öppna året runt med hög servicenivå. Det är också i linje med den samförståndsöverenskommelse Sjöfartsverket har gemensamt med Finland och Estland där det bl.a. framkommer att servicenivån ska utvecklas gemensamt för att ge bästa service till industrin som påverkas av isförhållanden. Kraven på en fungerande isbrytningsverksamhet kommer inte förändras under inledningen av 2020-talet. Isbrytningen är avgörande för en konkurrenskraftig industri längs norrlandskusten.

Sjöfartsverkets nuvarande isbrytarflotta behöver förnyas. Skälen är att fartygen är gamla med risk för att isbrytare drabbas av haveri. Givet fartygens ålder tillverkas inte heller reservdelar längre. För att säkerställa att Sjöfartsverket kan uppfylla sitt uppdrag måste antingen nya isbrytare anskaffas eller det befintliga tonnaget livstidsförlängas.

De utredningar som Sjöfartsverket har gjort visar att utvecklingen går mot allt bredare fartyg. Den ränna som dagens isbrytare kan bryta är inte tillräckligt bred för det kommande behovet. Dessutom är dagens isbrytare dåligt anpassade till kommande miljökrav. Även om det på kort sikt kan vara billigare att livstidsförlänga nuvarande fartyg än att köpa nya, talar den verksamhetsmässiga kravbilderna för att en nyinvestering av isbrytare är att föredra. För att närmare bedöma kostnaderna för nyinvestering behöver en särskild studie göras, vilket bl.a. kräver att de nya fartygen designas. Sjöfartsverket avser att så snart som möjligt påbörja en sådan studie.

Bättre resursutnyttjande genom samverkan med Finland och Estland. Sverige har nyligen ingått en ömsesidig överenskommelse med Finland och Estland om ett utökat samarbete och samutnyttjande av ländernas isbrytare. Enligt samförståndsavtalet ges möjlighet att samverka och bedriva isbrytningen operativt med en gemensam flotta av isbrytare för Bottenviken, Finska viken och Östersjön. Resultatet av samarbetet bidrar till en effektivare verksamhet, genom att fördela isbrytarna strikt efter sin lämplighet vid skilda is- och vädersituationer utan beaktande av nationsgränser. På så sätt kan de gemensamma driftkostnaderna och investeringsbehovet på sikt minska samtidigt som isbrytjänsten i Östersjön blir effektivare. Det nya samarbetet börjar gälla från 2019.

Resultatprognos

Av de övriga externa intäkterna avser merparten uthyrning av isbrytare under tider då de inte används för isbrytning. I resultatprognosen tillkommer intäkter och kostnader för SLU:s (Statens lantbruks universitet) forskningsfartyg, där Sjöfartsverket kommer ta

ett rederiansvar från och med 2019. Kostnaderna varierar kraftigt med isutbredningen och prognoserna under planperioden utgår från en lindrig isvinter.

Tabell 19, Resultaträkning Isbrytning

Resultaträkning Isbrytning total, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	43 897	77 520	62 582	65 906	40 237
Summa rörelseintäkter	43 897	77 520	62 582	65 906	40 237
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-11 817	-22 333	-24 409	-18 596	-18 978
Övriga externa kostnader	-297 631	-324 051	-317 101	-307 869	-298 069
Avskrivningar	-26 754	-17 959	-16 777	-17 258	-40 118
Summa direkta rörelsekostnader	-336 202	-364 343	-358 287	-343 723	-357 165
Resultat före indirekta rörelseposter	-292 305	-286 823	-295 705	-277 817	-316 928
Indirekta rörelseintäkter	4 592	3 588	3 661	3 667	3 672
Indirekta rörelsekostnader	-41 521	-51 237	-50 998	-52 570	-53 440
Rörelseresultat	-329 234	-334 472	-343 042	-326 720	-366 696

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till drygt 2,4 mdkr främst för investeringar i ny isbrytare under 2021-2022.

Tabell 20, Investeringsbehov Isbrytning

Isbrytning, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Fartyg	20 614	6 893	36 000	406 000	2 005 000
Summa	20 614	6 893	36 000	406 000	2 005 000

Sjö- och flygräddning (SAR)

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning (SAR) är ett samverkanssystem som bistår nödställda eller hjälpbehövande utan vinstintresse eller kostnad för dessa. Verket leder och koordinerar samtliga insatser inom det statliga ansvarsområdet genom sjö- och flygräddningscentralen JRCC (Joint Rescue Coordination Center).

Sjö- och flygräddningen finansieras enligt en fastställd finansieringsmodell där respektive kravställare bekostar sin andel av systemet. De kravställare som bekostar verksamheten är handelssjöfarten genom farledsavgifterna, civila luftfarten genom det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol, Försvarsmakten samt anslag över statsbudgeten direkt till Sjöfartsverket, vilket främst avser fritidsbåtssektorn.

Statens haverikommission (SHK) har under 2018 granskat verksamhetens helikopterberedskap och publicerade sedan Slutrapport RO 2019:01⁶. Utredningen visar

⁶ https://www.havkom.se/assets/reports/RO2019_01-Slutrapport.pdf

att Sjöfartsverket uppfyller de övergripande krav som ställs på verket avseende sjö- och flygräddning samtidigt som den konstaterar att organisationen är underdimensionerad. Rapporten rekommenderar regeringen att genomföra en översyn av behovet av helikoptrar för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Översynen bör bl.a. avse antalet helikoptrar, det valda underhållskonceptets påverkan på helikoptrarnas tillgänglighet och bemanningsnivån. Resultatet av en sådan utredning kan innebära ökade kostnader som inte är upptagna i treårsplanen.

Utöver denna utredning har SHK i tidigare utredningar (bl.a. Slutrapport RL 2019:02⁷) konstaterat att Sjöfartsverkets egna helikoptrar borde vara utrustade med värmekameror. Detta är en förmågehöjning som i samband med anskaffandet av AW139 helikoptrarna uppskattades till en investering om cirka 70 mnkr. En förstudie av system med värmekameror ska genomföras under 2019 för att utgöra underlag för beslut om investering. I treårsplanen äskas ospecificerade medel för en successiv utökning av helikopterförmågan om 30 mnkr per år från och med 2020.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

Analysera behov för en långsiktig strategi. Under 2018 inleddes ett projekt med att utvärdera vilka krav och behov som den statliga sjö- och flygräddningen kan tänkas möta 2027 och på vilket sätt som de bäst ska beaktas. Målet med projektet är en plan för att utveckla nationell sjö- och flygräddning på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt vis fram till 2027. Projektet ska omfatta hela systemet för sjö- och flygräddningstjänst, och är inte begränsat till Sjöfartsverkets interna delar. Projektet avslutas i mars 2019 och väntas resultera i strategier för den kommande utvecklingen.

Kostnadseffektiviseringar. Under de kommande åren kommer möjligheterna till att göra helikopterverksamheten ännu mer kostnadseffektiv att ses över. Mer av samordnade inköp av materiel kan exempelvis bidra till minskade inköpskostnader. Det nya kollektivavtalet för helikopterbesättningen från 2018 har tydligt bidragit till ett högre resursutnyttjande och marknadsanpassade löner. Genom att med rekrytering minska behovet av övertid kommer kostnaderna reduceras ytterligare.

Resultatprognos

Sjö- och flygräddningen ska enligt den finansieringsmodell som tillämpas finansieras av brukarna av systemet. Det innebär att intäkter från handelssjöfart, kommersiell luftfart, Forsvarsmakten samt anslag direkt till Sjöfartsverket ska täcka kostnaderna för verksamheten. Efter införandet av det nya helikoptersystemet har kostnaderna stabiliserat sig och beräknas även under planperioden kvarstå på en relativt konstant nivå.

⁷ https://www.havkom.se/assets/reports/RL-2019_02-Slutrapport.pdf

Tabell 21, Resultaträkning Sjö- och flygräddning

Resultaträkning Sjö- och flygräddning, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	155 189	155 189	155 189	155 189	155 189
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	118 947	136 296	141 896	141 896	141 896
Summa rörelseintäkter	274 136	291 485	297 085	297 085	297 085
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-215 734	-217 323	-220 078	-221 890	-226 438
Övriga externa kostnader	-191 111	-191 228	-191 228	-194 228	-194 228
Avskrivningar	-53 046	-56 719	-59 517	-57 673	-56 673
Summa direkta rörelsekostnader	-459 891	-465 270	-470 823	-473 791	-477 339
Resultat före indirekta rörelseposter	-185 755	-173 785	-173 738	-176 706	-180 254
Indirekta rörelseintäkter	4 932	3 854	3 933	3 938	3 944
Indirekta rörelsekostnader	-44 597	-55 033	-54 776	-56 464	-57 399
Rörelseresultat	-225 420	-224 964	-224 581	-229 232	-233 709

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till 166,6 mnkr varav 121,3 mnkr avser investeringar i räddningshelikoptrar, 17,6 mnkr helikopterbaserna och 26,9 mnkr IT-system.

Tabell 22, Investeringsbehov Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
IT-system	2 070	8 956	8 956	8 956	8 956
Helikopterbaserna	6 625	5 850	5 850	5 850	5 850
Räddningshelikoptrar	2 003	7 100	37 100	37 100	47 100
Övrigt	165		300	300	300
Summa	10 863	21 906	52 206	52 206	62 206

Sjömansservice

Sjöfartsverkets Sjömansservice regleras genom den internationella sjöarbetskonventionen (MLC) som hanteras av FN-organet Internationella arbetsorganisationen (ILO). Verksamheten anpassas efter de sjöanställdas behov som kompensation för utebliven fritid samt kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. På serviceanläggningarna får besökarna möjlighet till social kontakt, rekreation och motion samt tillgång till internet och medier.

Utvecklingsinsatser 2020-2022

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 verket uppmuntrar och stödjer våra samarbetsparter kan servicen till

besökande sjömän erbjudas på fler platser i Sverige. En viktig fråga är tillgång till trådlös internetuppkoppling för gästande sjöfolk i svenska hamnar.

Kommunikation. Sjöfartsverket utvecklar effektiva kommunikationslösningar för att nå ut med aktuell information och serviceerbjudanden till de aktiva sjömännen. Idag använder många kunder mobila enheter för att nå verkets digitala informationskanaler. Fokus inriktas på att anpassa dessa kanaler efter dagens behov och teknik.

Ekologisk hållbarhet. Verksamheten ses löpande över beträffande bränsle- och energibesparingar i fordon och fastigheter. Under perioden har Sjöfartsverket som mål att köpa in verksamhetens första eldrivna fordon och arbetar för mer effektiva transporter.

Samordning för högre kostnadseffektivitet. Genom att förvalta och utveckla samarbeten, både internt och externt, kan Sjöfartsverket kostnadseffektivt utöka servicen så att fler kunder kan ta del av den. Exempelvis kan samlokalisering med Sjömanskyrkan Stockholm på Sjöfartsklubben Kaknäs, utökade bidragsansökningar från stiftelser samt ökad uthyrning nämnas.

Resultatprognos

Sjömansservice verksamhet är anpassad efter de sjoanställdas behov som kompensation för utebliven fritid och kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter. Både intäkter och kostnader är relativt konstanta över tid vilket även gäller den här planperioden.

Tabell 23, Resultaträkning Sjömansservice

Resultaträkning Sjömansservice, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	0	0	0	0	0
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	4 468	4 283	4 333	4 383	4 433
Summa rörelseintäkter	4 468	4 283	4 333	4 383	4 433
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-13 538	-12 539	-12 796	-13 058	-13 326
Övriga externa kostnader	-7 444	-6 634	-6 646	-6 596	-6 546
Avskrivningar	-927	-559	-600	-650	-650
Summa direkta rörelsekostnader	-21 909	-19 732	-20 042	-20 304	-20 522
Resultat före indirekta rörelseposter	-17 441	-15 449	-15 709	-15 921	-16 089
Indirekta rörelseintäkter	510	399	407	407	408
Indirekta rörelsekostnader	-4 613	-5 693	-5 666	-5 841	-5 938
Rörelseresultat	-21 544	-20 743	-20 968	-21 355	-21 619

Investeringsbehov

För åren 2020-2022 beräknas investeringsbehovet uppgå till cirka 1,9 mnkr avseende medel främst för investeringar i nya fordon.

Tabell 24, Investeringsbehov Sjömansservice

Sjömansservice, tkr					
	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Nya fordon	449	1 100	600	650	650
Summa	449	1 100	600	650	650

Myndighetsuppgifter

Sjöfartsverkets myndighetsuppgifter omfattar forskning och innovation, planering inom ramen för det civila försvaret samt kunskaps- och utredningstjänst.

Myndighetsuppgifterna styrs av de transportpolitiska målen och omfattar de uppdrag som pekats ut av regeringen i instruktionen samt enskilda utredningsuppdrag som ges Sjöfartsverket.

Forskning och innovation

Sjöfartsverket fokuserar sin FoU-verksamhet på de områden där det finns en utvecklingspotential för förnyelse, rationalisering och effektivisering – inom såväl Sjöfartsverkets egen verksamhet som inom sjöfarten som helhet. FoU-verksamheten riktas också in på områden där Sjöfartsverket genom kompetens och kunskap har mest att bidra med samt inom vissa fokusområden. Dessa är:

- Digitalisering
- Automatisering
- Informationsdelning
- Robust och precis positionering
- Sea Traffic Management (STM)

Digitaliseringen, de standarder samt den digitala infrastruktur som tagits fram inom ramen för Sea Traffic Management-programmet bidrar till att skapa förutsättningar för såväl nya tjänster som för affärsutveckling. Exempel på satsningsområden som Sjöfartsverket utvecklar med hjälp av forskning och innovation är:

- Det digitala anslöpet
- Digitala och uppkopplade farleder
- Sea Traffic Management (STM)
- Simulatortjänster
- Navigationsassistanstjänster från land

Sjöfartsverkets initiativ och ledande roll i en rad olika internationella FoU-projekt har visat hur verket bidrar till utveckling och förnyelse samt tar ett konkret ansvar för framtidens sjöfart. Detta genom innovation, tjänsteutveckling och bidrag till att olika

system blir kompatibla med varandra. En viktig komponent i detta arbete har varit att aktivt arbeta med att bidra till internationella standarder och en utvecklad maritim digital infrastruktur.

Sjöfartsverket behöver i sin forsknings- och innovationsverksamhet aktivt samverka med industrin, sjöfartsnärings, andra myndigheter och akademien i Sverige samt internationellt. De internationella regelverken och sjöfartens globala dimension gör att samverkan utanför Sveriges och Europas gränser är nödvändig. En nära samverkan inom EU möjliggör också extern finansiering från EUs olika finansieringsprogram.

Planering inom ramen för det civila försvaret

Planeringen för totalförsvaret fortskrider. Internt har Sjöfartsverket inlett arbetet med åtgärder som ska ta oss fram till en fastställd krigsorganisation med grunden i fredsorganisationen. Planeringen genomförs i samverkan med övriga myndigheter inom ramen för SOTP och SOSUV. Planeringen sker mot följande övergripande målbild:

- Med start 2020 ska förmåga att verka från alternativa och/eller skyddade ledningsplats/er finnas
- 2020 ska en grund till krigsorganisationen ha fastställts
- Vid utgången av 2020 ska Sjöfartsverket ha förmåga att samverka och leda under störda förhållanden, kunna säkerställa tillgänglighet, riktighet och konfidentialitet avseende verksamhetskritisk information
- Delta i totalförvarsövningen 2020 (TFÖ 2020) med inriktning mot aktörer på central och regional nivå, inklusive relevanta privata aktörer
- 2021 fastställt och i delar övat krigsorganisationen

Sjöfartsverket har identifierat ett antal aktiviteter som kommer att genomföras under planperioden.

Krigsorganisation. Vidta framtagna åtgärder avseende verksamhetens beredskapsorganisation.

Finansiering. Fastställa ambitionsnivå och finansieringsbehov för krigsorganisationen.

Samverkan. Sjöfartsverket ska fortsatt planera i samverkan med Försvarsmakten och övriga myndigheter för att ta fram gemensamma behov och områden där stöttning kan ges kopplat till krigsorganisationen.

Övning. Delta i nationella övningar och hålla egna övningar för att säkerställa Sjöfartsverkets förmåga att verka i fred, kris och krig.

Expertstöd- och utredningstjänst

Sjöfartsverket har som övergripande mål att bidra till att uppfylla riksdagens fastställda transportpolitiska mål. Verket följer upp hur sjöfarten och Sjö- och flygräddningen utvecklas i förhållande till dessa mål, ger råd och stöd inom vårt unika kompetensområde samt verkar för att minska negativ miljöpåverkan. Inriktningen är att föra fram kunskap om sjöfartens villkor till externa mottagare samt att föra dialog med

kunder och intressenter på ett öppet och rättvisande sätt. I såväl den långsiktiga infrastrukturplaneringen som i övriga frågor för sjöfarten är Sjöfartsverkets fokus att vara en del av det hållbara samhället och att skapa nytta för både näringsliv och samhälle.

Analys och utredning. Sjöfartsverket svarar årligen på ett stort antal remisser från Regeringskansliet, andra myndigheter och organisationer. Utöver detta besvaras frågor från bransch- och intresseorganisationer samt enskilda, och är en samrådspart med sjöfartskompetens till andra myndigheter, regeringen och intressenter.

Resultatprognos

Myndighetsuppgifter inkluderar utredningstjänster, forskning och innovation samt övriga uppgifter som har klassificerats som myndighetsuppgifter. Intäkterna består till övervägande del av EU-finansiering och annan extern finansiering, vilket även påverkar kostnadssidan och innebär att resultatet är relativt konstant. Sjöfartsverket erhåller anslag för planeringsarbete inom krisberedskap och civilt försvar.

Tabell 25, Resultaträkning Myndighetsuppgifter

Resultaträkning Myndighetsuppgifter, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	5 418	9 000	9 000	9 000	9 000
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	40 959	36 908	36 908	36 908	36 908
Summa rörelseintäkter	46 377	45 908	45 908	45 908	45 908
Direkta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-40 190	-49 628	-51 721	-53 358	-54 451
Övriga externa kostnader	-31 458	-29 597	-29 687	-29 777	-29 867
Avskrivningar	-538	-360	-360	-360	-200
Summa direkta rörelsekostnader	-72 186	-79 585	-81 768	-83 495	-84 518
Resultat före indirekta rörelseposter	-25 809	-33 677	-35 860	-37 587	-38 610
Indirekta rörelseintäkter	1 361	1 063	1 085	1 086	1 088
Indirekta rörelsekostnader	-12 303	-15 181	-15 111	-15 576	-15 834
Rörelseresultat	-36 751	-47 795	-49 886	-52 077	-53 356

Gemensamma funktioner

Sjöfartsverket har en central organisation för administrativa funktioner belägen i Norrköping. Gemensamma funktioner avser rederi, ekonomi och styrning, HR, IT, inköp, juridik, kommunikation samt registratur och arkiv. Delar av dessa funktioner finns i den gemensamma servicefunktionen (GSF) som verket har bildat tillsammans med Luftfartsverket.

Sjöfartsverkets rederi

Rederiet ansvarar för Sjöfartsverkets samtliga fartyg, att de är sjövärdiga samt besitter det tekniska ansvaret för fartygen. Rederiet säkerställer en effektiv förvaltning av fartygsflottan vilket innefattar samordning av investeringsfrågor för samtliga fartyg.

Gällande isbrytarna och vissa av arbetsfartygen har Rederiet också drift- och bemanningsansvar.

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

Extern verksamhet. Fartygsflottan anpassas löpande för Sjöfartsverkets behov. Genom ökat samarbete med andra statliga och privata aktörer skapar verket möjlighet till merutnyttjande. Överkapacitet på isbrytarna under isfria delar av året används för extern verksamhet när detta är möjligt. Sjöfartsverket eftersträvar en utökad samverkan med andra myndigheter och kan på så vis minska samhällskostnaderna och för den egna verksamheten.

Rederiet leder även arbetet med anskaffningen av en ny isbrytarflotta. Projekt Isbrytare 2020 (IB 2020) med målsättningen att för att klara dagens servicenivå successivt ersätta tre av fyra stora isbrytare senast 2030.

Kommunikation

Sjöfartsverket arbetar med att stärka kommunikationen internt och externt, i syfte att möta framtida utmaningar. Kommunikation är en avgörande faktor för att verket framgångsrikt ska kunna styra och utveckla verksamheten.

Fokus. Kommunikationens uppgift är att bibehålla och öka förtroendet för Sjöfartsverket. Särskilda satsningar sker inom fyra områden; *Internkommunikationen* ska stärkas i syfte att skapa en gemensam bild i hela verksamheten om nuläget och engagemang inför framtiden. *Marknadskommunikationen* ska öka i syfte att stärka kunddialogen och profilera Sjöfartsverket som maritim partner. De *proaktiva samhällskontakterna* ska bli fler i syfte att sprida kunskap om Sjöfartsverket och sjöfartens villkor till beslutsfattare och opinionsbildare. *Kommunikationen mot allmänheten* ska bli synligare i både traditionell media och i sociala kanaler i syfte att visa vår breda verksamhet och locka fler till yrken inom sjöfarten och särskilt Sjöfartsverket.

Kompetensförsörjning

För att framtidssäkra Sjöfartsverket utifrån ett hållbart långsiktigt perspektiv behövs en strategisk kompetensförsörjning som ständigt utvecklas för att möta framtida krav och verksamhetsbehov. Under hösten 2018 påbörjades en plan för detta arbete vilket ska slutföras under våren 2019. Sjöfartsverket har i sin verksamhet behov av både kompetens och erfarenhet till såväl styrfunktioner som kärnverksamheten.

Värdegrund och likabehandling. Sjöfartsverkets organisationskultur ska präglas av ett gemensamt synsätt och förhållningssätt där alla har samma möjligheter och rättigheter. Det innebär bl.a. att alla ska ha rätt till en god arbetsmiljö, att underlätta förenande av

arbete och föräldraskap, att lika förutsättningar råder vid rekrytering och kompetensutveckling samt att det inte förekommer osakliga löneskillnader.

Sjöfartsverket ska årligen öka andelen kvinnor i ledande befattningar (24 procent 2017) och inom kärnverksamheten (12 procent 2017). År 2027 ska antalen kvinnor i ledande befattningar uppgå till 30 procent och andelen kvinnor i kärnverksamheten ska uppgå till 25 procent. Under planperioden ska arbetet med att öka antalet kvinnor i ledande befattningar och andelen kvinnor i kärnverksamheten drivas med utgångspunkt i den strategiska kompetensförsörjningsplanen.

Ledarskap och medarbetarskap. På Sjöfartsverket är övertygelsen att ledarskapet och medarbetarskapet behöver gå hand i hand då det är i samklang dessa emellan som resultat skapas. Under 2018 har Sjöfartsverkets ledningsmodell och ledarprogram vidareutvecklats vilket alla chefer ska ha genomfört till och med 2020. Målsättning med programmet är att bygga en samsyn bland cheferna om vilket ledarskap som krävs i resan mot ett Sjöfartsverk. Syftet är också att bygga samverkande nätverk samt ge cheferna inspiration, mod och verktyg att leda i vardagen och i förändring. Programmet rustar dessutom cheferna i det coachande och kommunikativa ledarskapet vilket skapar förutsättningar för ett gott och aktivt medarbetarskap som främjar den utvecklingsinriktade organisation verket vill vara. Under 2019 fortsätter arbetet med att ta fram och befästa det medarbetarskap Sjöfartsverket vill ha med utgångspunkt i vår ledningsmodell. Målsättningen är att under 2019 slutföra arbetet med att ta fram nya mallar för medarbetar - och lönesamtal samt att 80 procent av medarbetarna har ett medarbetarsamtal. Senast 2020 ska alla medarbetare ha medarbetarsamtal och en individuell utvecklingsplan.

Kollektivavtal och samverkansformer. Som affärsverk lyder Sjöfartsverkets myndighets- och verksamhetsutövning under det centrala kollektivavtalet, Affärsverksavtalet (AVA), som är tecknat av Arbetsgivarverket och de centrala fackliga organisationerna (Seko, Saco-S och OFR-S). Affärsverksavtalets konstruktion innebär att det behövs kompletteringar i form av centralt/lokalt avtal för respektive affärsverk. Sjöfartsverkets centrala/lokala kollektivavtal tecknades i början av 90-talet som ett tillägg till AVA för Sjöfartsverket, AVASJÖ. Över tid har en mängd lokala avtal träffats mellan Sjöfartsverket och de lokalfackliga organisationerna. I vissa fall är det flera liknande avtal, vilket gör att det är en stor mängd avtal som behöver följas upp och utvecklas. Under planperioden fram till 2023 kommer en revidering och verksamhetsanpassad utveckling av AVASJÖ, och underliggande kollektivavtal, att genomföras. Detta kommer att bidra till förutsättningar att skapa ett kostnads- och verksamhetseffektivt Sjöfartsverk utifrån de strategiska målen inom Framtidsprogrammets målsättning.

Samverkansavtal inom Sjöfartsverket ska driva och utveckla verksamheten framåt i positiv dialog mellan arbetstagare och arbetsgivare, med fokus på verksamhetens bästa, och med sikte på hög kvalitet samt god arbetsmiljö mot framtida kravställningar. Under planperioden kommer arbetet fortsätta med att forma ett nytt samverkansavtal för framtiden inom Sjöfartsverket.

Resultatprognos

Verkets gemensamma funktioner för administration i Norrköping omfattas av ekonomi och styrning, HR, utbildning, juridik, kommunikation, rederi samt den gemensamma servicefunktion (GSF) som Sjöfartsverket och Luftfartsverket bildat tillsammans. Intäkter och kostnader förväntas ligga relativt oförändrat över planperioden 2020-2022. I 2019 års budget återfinns en reserv om drygt 30 mnkr för oförutsedda händelser samt aktiviteter och projekt som beslutas av verkets ledning.

Tabell 26, Resultaträkning Gemensamma funktioner

Resultaträkning Gemensamma funktioner, tkr					
Rörelsens intäkter	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2020	Prognos 2021	Prognos 2022
Anslag	19 519	18 200	18 200	18 200	18 200
Lotsavgifter	0	0	0	0	0
Övriga externa intäkter	14 495	8 381	8 921	8 962	9 003
Summa rörelseintäkter	34 014	26 581	27 121	27 162	27 203
Indirekta rörelsekostnader					
Personalkostnader	-184 620	-210 416	-226 398	-234 939	-239 755
Övriga externa kostnader	-114 546	-161 236	-139 524	-139 613	-141 203
Avskrivningar	-8 395	-7 883	-11 843	-14 858	-14 896
Summa rörelsekostnader	-307 561	-379 535	-377 765	-389 410	-395 854
Rörelseresultat	-273 547	-352 954	-350 644	-362 248	-368 651