



Delårsrapport

Januari - juni, 2025



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Delårsrapport

Q2

Summering av kvartalet	3	Rörelsens kostnader	9	Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer	11
Sjöfartsverkets uppdrag och leveranser	4	Personalkostnader	9	Ekonomi	12
Ekonomisk utveckling	5	Övriga externa kostnader	9	Resultaträkning	13
Rörelsens intäkter	5	Avskrivningar och nedskrivningar	9	Balansräkning	14
Sjöfartsavgifter	6	Finansieringsanalys och investeringar	10	Finansieringsanalys	15
Anslag	8	Finansiell ställning och måluppfyllelse	10	Noter	16
Övriga externa intäkter	8	Prognos 2025	10		

Summering av kvartalet

Sjöfartsverkets roll som Sveriges största marina aktör blir i och med ett oroligt omvärldsläge allt mer tydlig. Vår stora flotta och djupa kunskap är avgörande för att säkra sjövägar och kritisk undervattensinfrastruktur. Vår verksamhet blir därmed extra viktig i totalförvarsuppbyggnaden.

Vårt uppdrag bygger på att sjövägarna till och från Sverige är öppna och säkra. Det vi gör blir därmed centralt i att bevara och stärka svensk infrastruktur och för att upprätthålla nödvändiga transporter. Den senaste tidens GPS-störningar har även visat att den fysiska maritima infrastrukturen i form av fyrar och sjösäkerhetsanordningar fortfarande är nödvändiga för navigation i svenska vatten. I ett eventuellt framtida läge av kris eller krig behöver vi ta ansvar för att stärka Sveriges sjötrafikförmåga.

Antalet anlöp till svenska hamnar, och avgångar från desamma, fortsätter minska. Det ger tydliga avtryck i vår ekonomi. Vår finansiering bygger på rörliga intäkter i form av antalet fartyg som använder våra tjänster och kommer till, eller åker från, svenska hamnar. Eftersom Sjöfartsverket verksamhet är så viktig för totalförvarsuppbyggnaden, behöver anslagen höjas till den nivå som sjöfartssystemet är byggt för samt årligen indexeras. Vissa av våra anslag har inte höjts på 30 år. Vi vill också ges möjligheten att höja avgiftsintaget över den gräns på KPI-KS som idag finns. Slutligen så har vi stora investeringsbehov och ser att dessa skulle kunna gå in i den nationella plan som nu skrivs. Det handlar om totalt 35 miljarder, tre procent av den ekonomiska ramen i nationell plan, för att säkerställa våra investeringar. I det ingår vårt investeringsbehov de kommande tio åren, i såväl farleder som fartygsresurser.

Fortsätter intäkterna att minska i vårt grunduppdrag innebär det att vi behöver ta till drastiska åtgärder för att få ekonomin i balans. Av de åtgärder vi presenterade i vår treårsplan så har vi pausat stängningen av två helikopterbaser och kallläggningen av en isbrytare eftersom regeringen aviserat att de kommer återkomma i höstbudgeten till en långsiktig finansiering av dessa verksamheter. Däremot har vi genomfört nedskärningen av administrativa resurser med 44 tjänster.

Anbudstiden för att bygga vår nya isbrytare har passerat under kvartalet. Vi har fått in flera kvalificerade anbud och processen pågår med att tilldela uppdraget att bygga världens modernaste isbrytare. Den nya isbrytaren är ett första steg i att ersätta alla statsisbrytare som byggdes på 1970- och 1980-talen. En ny isbrytarflotta är även



Foto: Emelie Asplund

nödvändig för totalförsvaret. Samarbetet med Trafikledsverket i Finland fortsätter och intensifieras i och med vårt regeringsuppdrag vilket vi ser positivt på.

Regeringen har tillsatt en utredning under knappt ett år med uppgift att se över huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningsverksamheten. Vi ser fram emot utredarens rekommendationer.

Under andra kvartalet har vi även invigt vår nya trafikcentral i Göteborg, fått leverans på en ny lättviktslotsbåt, startat tester med navigationsstöd från land, avslutat en mild isvinter och sjösatt en omorganisation av stödfunktionerna.

Trots hot om neddragningar, och stora verksamhetsförändringar, fortsätter vi leverera en god service till sjöfarten. Vår personal anpassar sig till nya förutsättningar och gör ett fantastiskt jobb runt om i hela landet.

Erik Eklund
Generaldirektör

Vårt uppdrag och våra leveranser

På uppdrag av Sveriges regering ansvarar Sjöfartsverket för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss.

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera oavsett årstid och alla svenska hamnar ska kunna ha öppet året runt. Sjöfartsverkets isbrytare ger handelsfartygen assistans genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera. Isbrytarassistansen genomförs främst av våra egna isbrytare men vid behov hyrs externa resurser in. Dessutom har vi samarbeten såväl med Finland som internationellt för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av tillgängliga isbrytarresurser.

Farleder

Att arbeta med de svenska farlederna är en av Sjöfartsverkets huvudverksamheter. Vi utvecklar och håller farlederna öppna, säkra och i gott skick samt sköter drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar såsom bojar, prickar och fyrar. Arbetet med farleder innefattar även en rad tekniska system samt slussar och kanaler för handelssjöfarten. Farlederna utvecklas kontinuerligt i samarbete med Trafikverket i syfte att tillgodose framtidens behov av sjötransporter, underlätta multimodala transporter och förbättra sjösäkerheten.

Sjögeografisk information

En viktig del i Sjöfartsverkets uppdrag är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller såväl för kommersiell sjöfart som för fiske- och fritidsbåtstrafiken samt marinens behov. Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och lägesbestämmer objekt som är av betydelse för navigering. Sjömätningen är koncentrerad till områden inom HELCOM-överenskommelsen och områden där större fartyg rör sig.

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad

på lokal kunskap och med hög kvalitet. Det möjliggör för fartygen att anlöpa hamn säkert, utifrån såväl ett sjösäkerhetsperspektiv som ett miljöperspektiv. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela landet.

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion.

Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC, i Göteborg. Räddningsenheterna utgörs främst av egna och samverkanspartners (främst Svenska Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen) luftfartyg och båtar, men räddningsledaren förfogar över hela samhällets samlade resurser.

Sjömansservice

Sjömansservice arbetar för en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk. Det innebär i stort att främja social hållbarhet och att verka i enlighet med ILO-konventionen MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006). Sjömansservice utför även besök till fartyg där besättningen inte kan besöka våra anläggningar. Arbetet kännetecknas av nära samverkan med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra intressenter.

Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla VTS, navigationsvarningstjänster och att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv gällande trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Anlopsservice tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistår kunderna till säkra och effektiva fartygsanlöp.

Trafikcentralerna ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden. Sjötrafikinformation har även hand om varnings- och rapporteringstjänster samt myndighetsövervakning av vissa havsområden.

Januari – juni

Ett axplock av delårsperiodens leveranser och servicenivåer

Isbrytning

Isvintersäsongen inleddes den 21 december 2024 och avslutades 13 maj 2025. Under delårsperioden har 214 (1 131) assistanser utförts. 99,6 (98,2) procent av de fartyg som anlöpte en vinterhamn med isklassrestriktioner anlöpte på egen hand eller assisterades utan väntetid. För de fartyg som fick vänta på assistans uppgick den genomsnittliga väntetiden till 3 timmar och 36 minuter (6 timmar och 6 minuter).

Farleder

Delårsperiodens tillgänglighet avseende farledsutmärkning uppgick till 99,6 (99,6) procent.

Sjögeografisk information

Hantering av ärenden för spridningstillstånd som ska beslutas inom 6 månader uppgick till 98,9 (90,5) procent.

Lotsning

Under delårsperioden har 93,1 (92,7) procent av lotsningarna utförts enligt önskad tid.

Sjö- och flygräddning

Verksamheten har i huvudsak levererat undsättning av nödställda inom utlovade räddningstider.

Sjömansservice

Sjömansservice har under delårsperioden erbjudit service till 89 (96) procent av fartygen som anlöpt de orter där Sjömansservice har verksamhet.

Sjötrafikinformation

Verksamheten verkar för att inga olyckor skall ske till sjöss. Under delårsperioden har 16 (32) incidenter rapporterats inom VTS-kontrollerat område varav 0 (0) sjöolycka orsakats av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området.

Ekonomisk utveckling

Det osäkra omvärldsläget fortsätter att påverka Sjöfartsverkets ekonomi främst genom minskade trafik- och godsvolymer. Genom kraftfulla åtgärder för att nå en ekonomi i balans, levererar Sjöfartsverket ett delårsresultat som är bättre än budget. Jämfört med föregående år är även rörelseresultatet bättre, vilket främst förklaras av att årets isvinter blev mild jämfört med förra årets normala men långa isvinter.

Koncernens rörelseresultat uppgår till 20 (-290) mnkr för delårsperioden och prognostiseras uppgå till -175 mnkr för 2025. Därutöver tillkommer finansiella kostnader för främst ränta och indexering av verkets pensionsskuld. Redovisat resultat uppgår till 2 (-354) mnkr och prognostiseras uppgå till -242 mnkr för 2025.

Rörelsens intäkter

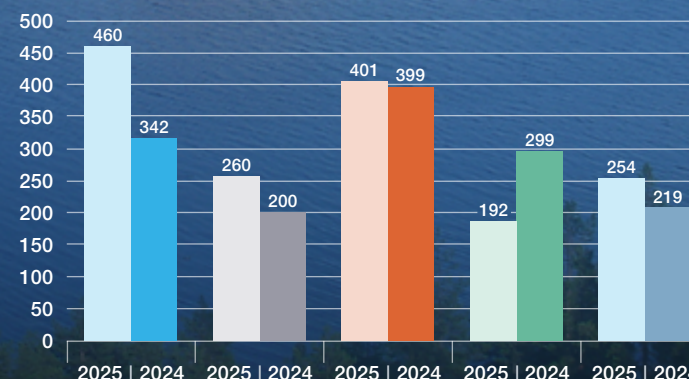
Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlöp till svensk hamn och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna utgörs av farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift, samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar. Sjöfartsverkets ekonomi är i hög grad beroende av antalet anlöp som görs, mängden gods och passagerare som transporteras, samt antal lotsningsuppdrag som utförs.

Delar av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras via anslag över statsbudgeten. Anslagen tilldelas för specifika uppdrag och ändamål, men även för delar av Sjöfartsverkets grunduppdrag som inte ska finansieras fullt ut av handelssjöfarten. Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 1 568 (1 459) mnkr, en ökning med 109 mnkr (7,5 procent) jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på höjda farleds- och lotsavgifter. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 71,5 (64,5) procent och anslag för 12,3 (20,5) procent.



Foto: Sjöfartsverket

Intäkternas fördelning 2025 respektive 2024 (mnkr) jan-juni



Rörelsens intäkter

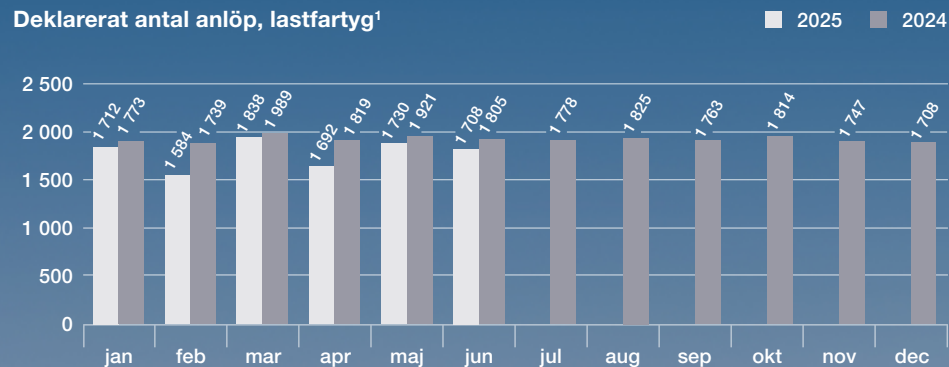


Sjöfartsavgifter

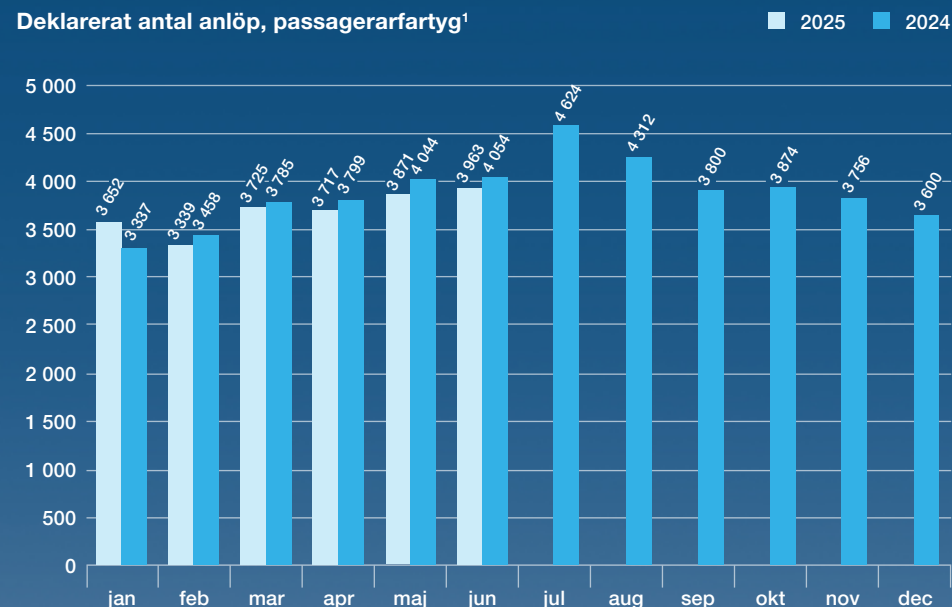
Antalet anlöp till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 32 531 (33 523) vilket motsvarar en minskning med 3,0 procent. Anlöp från passagerarfartyg har minskat med 0,9 procent medan anlöp från lastfartyg har minskat med 7,1 procent. Godsmängderna minskade under delårsperioden med 2,2 procent och uppgick till 79 (81) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 14 456 (15 963) vilket motsvarar en minskning med 9,4 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 5,75 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2025.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 1 121 (1 091) mnkr². Totalt motsvarar det en ökning med 2,8 procent. Intäktsökningen på 30 mnkr beror på högre avgifter (94 mnkr) som motverkades av lägre godsvolymer och färre anlöp (-64 mnkr).

Deklarerat antal anlöp, lastfartyg¹



Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg¹



¹ Statistiken för anlöp och lotsbeställningar är uppdaterad med sen inrapportering, vilket innebär en justering av antalet anlöp och lotsbeställningar jämfört med avgiven statistik i tidigare rapporter.

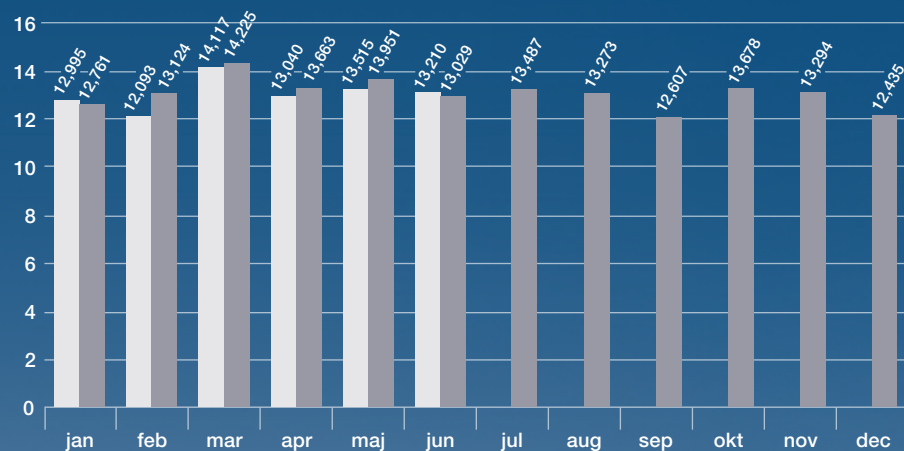
² Vid jämförelse mot föregående år redovisas sjöfartsavgifterna exklusive klimatkompensation.



forts. Sjöfartsavgifter

Godsvikt netto (ton)

■ 2025 ■ 2024



Antal lotsbeställningar under delårsperioden

■ 2025 ■ 2024

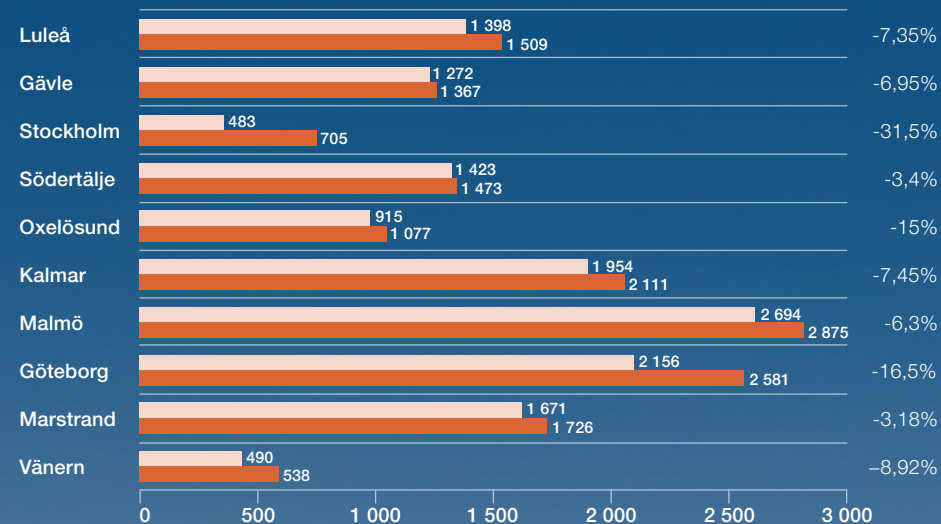


Foto: Sjöfartsverket

Anslag

Sjöfartsverket har under 2025 beviljats följande anslag av tillfällig karaktär:

- 500 mnkr i anslag för förstärkning av isbrytarflottan
- 153 mnkr i anslag för beredskap och civilt försvar
- 71 mnkr i anslag för sjö- och flygräddningen

Anslaget för anskaffning av isbrytare om 500 mnkr redovisas i huvudsak i balansräkningen tills dess att tillgången är färdig att tas i bruk, därav påverkar inte anslaget periodens resultat nämnvärt.

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 192 mnkr (299) mnkr, en minskning med 107 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras i huvudsak av att Sjöfartsverket under 2025 inte längre erhåller anslag för att minska farledsavgifterna genom så kallad klimatkompensation. Med undantag för detta har anslagsintäkterna ökat med 43 mnkr jämfört med föregående år. Detta förklaras av ökade intäkter inom beredskap och civilt försvar, samt det extra anslaget till sjö- och flygräddningen. Intäkter från anslag intäktsförs i takt med att kostnader upparbetas, vilket medför att intäktsnivån kan variera mellan kvartalen.

En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av Not 1.



500 mnkr
för förstärkning av isbrytarflottan

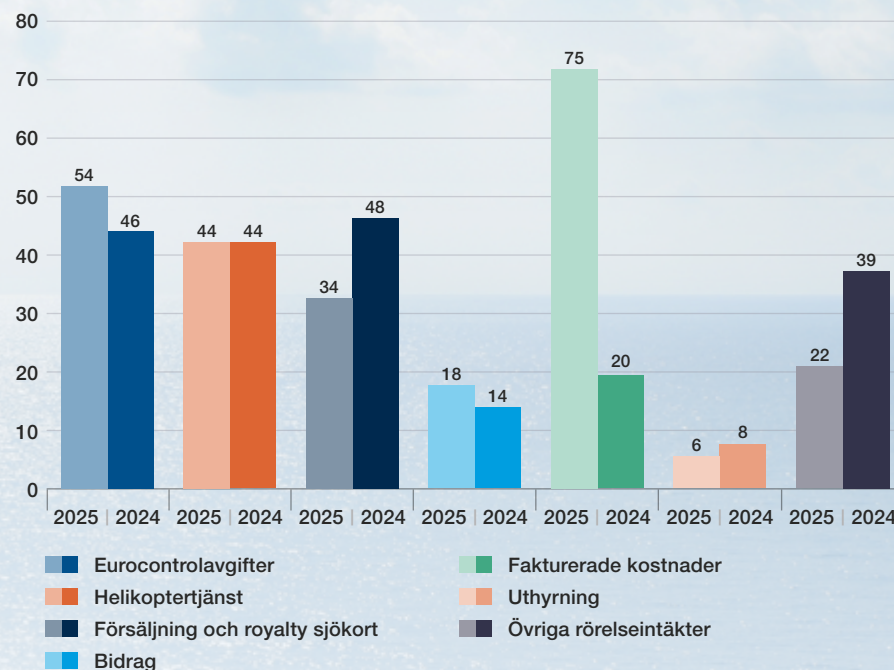


153 mnkr
för beredskap och civilt försvar



71 mnkr
för sjö- och flygräddningen

Övriga externa intäkter för delårsperioden 2025 respektive 2024 (mnkr)



Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Övriga externa intäkter har ökat jämfört med föregående år och uppgick till 254 (219) mnkr.

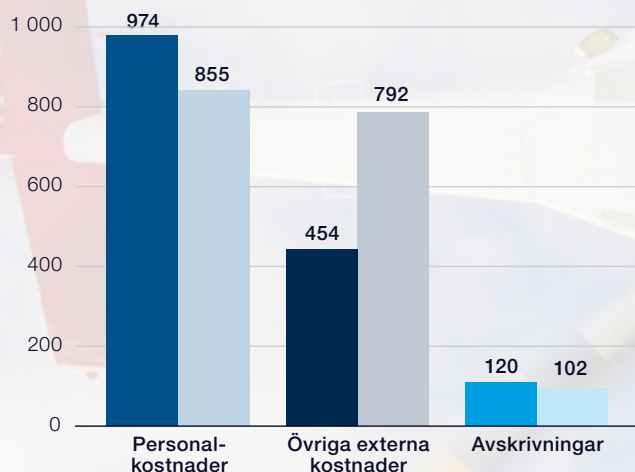
Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförliga till helikoptertjänster 17,5 (20,3) procent och ersättning via Eurocontrol för flygräddningsverksamheten utgör 21,3 (21,0) procent. Försäljning och royalty från sjökort uppgick till 13,6 (21,7) procent av delårets övriga externa intäkter. Fakturerade kostnader uppgår i perioden till 29,6 (9,1) procent. Ökningen förklaras av pågående samarbeten med Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Trafikverket, Försvarmakten samt Svenska Kraftnät.

Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 1 548 (1 749) mnkr, en minskning med 201 mnkr (11,5 procent) jämfört med föregående år. Det är inom verksamhetsområdet Isbrytning som kostnadsminskningen för övriga externa kostnader är störst, vilket förklaras av den milda isvintern.

Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader vilka motsvarar 62,9 (48,9) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 29,3 (45,3) procent av totala kostnader. Genom att isbrytarpersonalen från och med den 1 juli 2024 är anställda av Sjöfartsverket istället för att vara inhyrda från underleverantör, sker en förskjutning från övriga externa kostnader till personalkostnader under 2025. Vilket medför att antalet anställda ökar jämfört med föregående år.

Kostnadernas fördelning januari-juni 2025 respektive 2024 (mnkr)



Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 974 (855) mnkr, en ökning med 119 mnkr (13,9 procent) jämfört med föregående år. Ökningen mot föregående år förklaras främst av övertagande av isbrytarpersonal samt av avtalsenliga löneökningar.

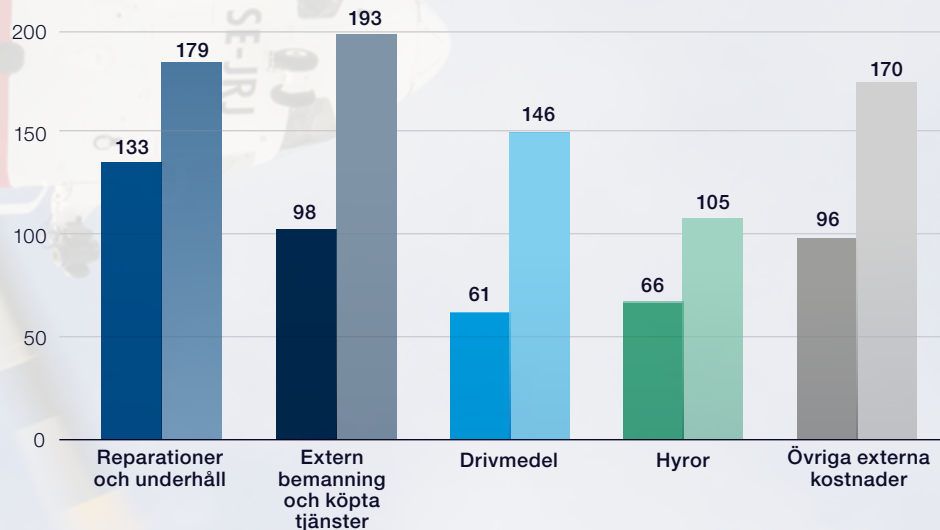
Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 670 (1 493) personer, en ökning med 177 personer jämfört med föregående år varav 192 tillkom i samband med hemtagningen av isbrytarverksamheten.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 454 (792) mnkr, en minskning med 338 mnkr (43 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsminskningen förklaras främst av minskat behov av isbrytning som årets isvinter medfört, vilket resulterat i lägre kostnader avseende drivmedel, underhåll samt hyror för inhyrda isbrytarfartyg. Därutöver har verksamheten arbetat aktivt med att minska kostnaderna utifrån beslutade åtgärder.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 21,59 (24,41) procent under delåret. Största enskilda posten som bidrar till förändringen mellan åren avser management och bemanning av våra isbrytare i och med att Sjöfartsverket från den 1 juli 2024 tog över driften och bemanningen i egen regi. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 29,29 (22,58) procent och kostnader för drivmedel 13,45 (18,4) procent.

Övriga externa kostnader januari-juni 2025 respektive 2024 (mnkr)



Avskrivningar och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 120 (102) mnkr. Ökningen mot föregående år förklaras främst av tillkommande avskrivningar för IT-system/infrastruktur samt isbrytaren Idun.

Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till 29 (105) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 639 (960) mnkr. Minskningen förklaras främst av att utbetalningarna av anslag i förskott var högre under 2024 än under 2025.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -628 (-879) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 637 (881) mnkr. Årets investeringar för första kvartalet avser i huvudsak farledsprojekt.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 1 823 (2 224) mnkr.

Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 30 juni 2025 till 1 064 (651) mnkr. Ökningen med 413 mnkr förklaras främst av att fritt eget kapital förstärkts till följd av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden.

Soliditeten uppgår till 10,1 (7,3) procent. En bidragande orsak till den låga soliditeten är att Sjöfartsverket skuldför pensionsåtaganden samt förutbetalda bidragsfinansiering av anläggningstillgångar i balansräkningen. Den justerade soliditeten, där förutbetalda bidrag ej medräknats i balansomslutningen, uppgår till 22,3 (13,5) procent. Räntabiliteten på eget kapital är 0,2 (negativt).

Det av regeringen fastställda målet för den långsiktiga rörelsemarginalen, exklusive medel för nationell plan för transportinfrastrukturen, ska uppgå till 12 procent. Sjöfartsverkets rörelsemarginal exklusive medel från nationell plan för transportinfrastrukturen är 8,93 procent under en konjunkturcykel.

Det långsiktiga målet avseende eget kapital över en konjunkturcykel är 500 mnkr. Vid utgången av år 2025 beräknas eget kapital, vid den prognostiserade resultatutvecklingen, att uppgå till 516 mnkr.

Prognos 2025

Regeringens extra tillskott om 71 mnkr till Sjö- och flygräddningsverksamheten är välkommet men den finansiella effekten uteblir när volymerna viker. Antal anlöp och antal lotsningar antas inte nå upp i de nivåer som antogs i budget. Bedömningen avseende intäkter från sjöfartsavgifter sänks i årets prognos med 120 mnkr. Vidare prognostiseras kostnader gällande personal och övriga kostnader att minska jämfört med budget till följd av att isvintern varit mildare än vad som antagits och att åtgärder vidtagits för att minska personalkostnaderna. Sammantaget indikerar årets första prognos ett rörelseresultat för koncernen om -175 mnkr vilket är drygt 23 mnkr bättre än budgeterat rörelseresultat.

Investeringsprognosen för 2025 uppgår till 2 727 mnkr, vilket jämfört mot budget är en minskning med 427 mnkr vilket i huvudsak förklaras av framflyttning av farledsprojektet Malmporten. Av årets prognostiserade investeringar avser 1 587 mnkr farledsprojekt, vilka finansieras genom bidrag från Trafikverket. I prognosen inkluderas även införskaffning av ny isbrytare med anslagsfinansiering om 528 mnkr. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar och IT-säkerhet.

Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

Den pågående konjunkturförsvagningen i Sverige är en konsekvens av utvecklingen i omvärlden. Inflationsnivån i Sverige har till stor del drivits av ökade importpriser och att priserna på energi har stigit kraftigt. Det ekonomiska läget för Sverige innebär att de beroenden som Sjöfartsverket har mot transportflöden, räntor, valuta, komponentpriser och drivmedelspriser även fortsättningsvis ger en ökad osäkerhet i ekonomin.

Utveckling i trafikvolymer

Intäkter från farleds- och lotsavgifter är med anledning av oron i världsekonomin svåra att prognostisera. Den största osäkerheten gäller passagerartrafiken som är mer beroende av ekonomiska och säkerhetspolitiska förutsättningar än vad handelssjöfarten är. Det råder fortfarande en stor osäkerhet i prognosen kopplat till effekterna av hur pågående lågkonjunktur kommer att påverka sjöfartsbranschen och i förlängningen koncernens intäkter. Den vikande trenden avseende lotsvolymer är oroande, vilken framförallt förklaras av färre anlöp.

Långsiktig ekonomi i balans

Utmaningarna i Sjöfartsverkets långsiktiga finansieringsförmåga är bekymmersam. Utöver att Sjöfartsverkets nuvarande ekonomi inte kan bära flera normala isvintrar i följd, finns även långsiktiga finansieringsutmaningar avseende reinvesteringar i anläggningar. Många av Sjöfartsverkets fartyg och sjösäkerhetsanordningar befinner sig i den bortre delen av sin ekonomiska livslängd, vilket betyder att kapitalkostnaderna för närvarande är låga genom att avskrivningarna är baserade på historiska anskaffningsvärden. Konsekvensen är att kapitalkostnaderna förväntas bli avsevärt högre i framtiden, vilket med nuvarande finansieringsmodell måste mötas genom ökning av avgiftsintäkter eller genom att anslagen stärks.

Twister och utredningar

Inga nya twister har uppkommit under det första kvartalet 2025 och vad gäller pågående twister föreligger inga förändringar att rapportera. För ytterligare upplysningar om pågående twister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2024.

Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

Utöver att tilldelning i isbrytarupphandling överprövats till förvaltningsrätten, har inga väsentliga händelser inträffat som påverkar koncernens resultat och ställning per den 30 juni 2025.





Ekonomi

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr

Koncernen

Affärsverket

	Not	2025 jan-jun	2024 jan-jun	Prognos 2025 jan-dec	Utfall 2024 jan-dec	2025 jan-jun	2024 jan-jun
Rörelsens intäkter							
Farledsavgifter, fartyg		460	342	923	695	460	342
Farledsavgifter, gods		260	200	520	405	260	200
Lotsavgifter		401	399	801	779	401	399
Anslag	1	192	299	434	557	192	299
Övriga externa intäkter	2	254	219	494	523	253	217
Summa rörelseintäkter		1 568	1 459	3 172	2 959	1 567	1 457
Rörelsens kostnader							
Personalkostnader		-974	-855	-1 945	-1 730	-954	-837
Övriga externa kostnader		-454	-792	-1 145	-1 391	-475	-812
Avskrivningar		-120	-102	-257	-269	-120	-101
Övriga rörelsekostnader		-	-	0	-25	-	-
Summa rörelsekostnader		-1 548	-1 749	-3 347	-3 416	-1 548	-1 751
Rörelseresultat	3	20	-290	-175	-457	18	-293
Resultat från finansiella investeringar							
Finansiella intäkter		22	44	13	66	22	44
Finansiella kostnader		-40	-108	-80	-216	-40	-108
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		2	-354	-242	-582	0	-358
Bokslutsdispositioner		-	-	-	607	-1	-
Resultat före skatt		2	-354	-242	0	0	-358
Skattemotsvarighet		-	-	-	0	-	-
Periodens resultat		2	-354	-242	0	0	-358

Balansräkning

Balansräkning, mnkr

	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2025 30 juni	2024 30 juni	2025 30 juni	2024 30 juni
Tillgångar					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		174	148	174	148
Materiella anläggningstillgångar		8 408	6 602	8 403	6 599
Finansiella anläggningstillgångar		109	108	114	113
Summa anläggningstillgångar		8 691	6 857	8 692	6 860
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.		88	92	88	92
Kortfristiga fordringar		387	394	384	394
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		196	339	195	337
Avräkning med statsverket		-639	-929	-639	-929
Kassa och bank		1 823	2 224	1 815	2 215
Summa omsättningstillgångar		1 855	2 120	1 843	2 110
Summa tillgångar		10 546	8 978	10 534	8 970
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	4	1 064	651	1 059	645
Avsättningar					
Avsättningar till pension		2 960	3 351	2 960	3 351
Övriga avsättningar		18	19	18	19
Summa avsättningar		2 977	3 370	2 977	3 370
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder		279	307	279	310
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		6 225	4 649	6 220	4 645
Summa Kortfristiga skulder		6 504	4 956	6 498	4 954
Summa eget kapital och skulder		10 546	8 978	10 534	8 970





Foto: Alexander Lindström

Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025 jan-jun	2024 jan-jun	2025 jan-jun	2024 jan-jun
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	2	-354	1	-358
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	170	253	170	251
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	172	-102	170	-106
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändringar av varulager	2	4	2	4
Förändring av kortfristiga fordringar	157	578	158	575
Förändring av kortfristiga skulder	307	481	307	485
Kassaflöde från den löpnade verksamheten	639	960	637	958
Investeringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	6	1	6	1
Investeringar i anläggningstillgångar	-637	-881	-637	-880
Försäljning av anläggningstillgångar	3	1	3	1
Kassaflöde från investeringar	-628	-879	-628	-879
Kassaflöde efter investeringar	11	81	10	80
Finansieringsverksamheten				
Kapitaltillskott	18	24	18	24
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	18	24	18	24
Periodens kassaflöde	29	105	27	104
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	1 794	2 119	1 788	2 112
Likvida medel vid periodens slut	1 823	2 224	1 815	2 215
Förändring i likvida medel	29	105	27	104

Noter

Not 1 Anslagsredovisning tkr

Anslag, tkr

	Ingående överförings- belopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings- belopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer					
1:1 ap.3 Civilt försvar	240	153 255	153 495	-39 682	113 813
1:1 ap.5 Isbrytare	336 379	500 000	836 379	-967	835 412
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	22 063	265 308	287 371	-138 388	148 983
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	62 284	-31 142	31 142
Summa	358 682	980 847	1 339 529	-210 180	1 129 350

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 210 180 tkr i utgifter avser 17 680 tkr utgifter för investeringar som redovisats över balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas inom eget kapital.

Villkor för anslag

Anslag 1:1

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur.

Villkor

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

Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för att förnya isbryttarflottan.

Anslag 1:4

Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera.

Villkor

Anslaget får disponeras av Sjöfartsverket med en fjärdedel i förskott per kvartal. Anslagsposten får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.

Anslag 1:5

Ersättning till viss kanaltrafik med mera.

Villkor

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

Anslagsposten får användas för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

Not 2 Koncernmellanhavanden mnkr

I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Inköp och försäljning inom koncernen uppgick under delårsperioden till 27,3 (26,1) mnkr. För 2025 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 53 mnkr.

Not 3 Periodens rörelseresultat i Affärsverket fördelat på verksamheter mnkr

I nedan tabell redogörs för hur rörelseresultatet i affärsverket fördelas på verksamhetsnivå. Sjöfartsverket tar i affärsverksamheten ut avgifter som finansierar flera av Sjöfartsverkets verksamheter. Från och med 2023 har farledsavgifterna fördelats ut på verksamhetsgrenar. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokeras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott.

2025-01-01-2025-06-30, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighets-uppgifter	Totalt
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	401	0	0	0	401
Anslag	39	7	2	0	1	0	120	3	172
Övriga externa intäkter	36	32	52	5	12	2	98	3	240
Summa rörelseintäkter	75	39	54	6	414	2	218	7	813
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-114	-127	-69	-53	-313	-9	-153	-41	-879
Övriga externa kostnader	-61	-82	-21	-10	-64	-3	-129	-22	-392
Avskrivningar	-32	-22	-4	-2	-13	0	-21	-3	-97
Övriga rörelsekostnader									0
Summa direkta rörelsekostnader	-207	-231	-94	-64	-390	-13	-304	-65	-1 367
Resultat före indirekta rörelseposter	-132	-193	-40	-58	24	-11	-86	-58	-554
Utfördelade farledsavgifter	165	272	72	81	0	17	75	38	720
Indirekta rörelseintäkter	5	5	3	2	12	1	4	1	34
Indirekta rörelsekostnader	-26	-29	-16	-12	-66	-3	-23	-7	-181
Rörelseresultat	12	56	19	12	-30	3	-29	-26	18

Not 4 Förändring av eget kapital

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Koncernen	2025-06-30		2024-06-30	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	490	446	65
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	470
Statskapital - anslag för investeringar	-	9	-	23
Periodens resultat	-	2	-	-354
Belopp vid periodens utgång	446	618	446	205

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Affärsverket	2025-06-30		2024-06-30	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	486	446	63
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	470
Statskapital - anslag för investeringar	-	9	-	23
Periodens resultat	-	0	-	-358
Belopp vid periodens utgång	446	612	446	199

Not 5 Nyckeltal

mnkr	Koncernen			Affärsverket		
	2025-06-30	2024-06-30	2024-12-31	2025-06-30	2024-06-30	2024-12-31
Soliditet	10,1	7,3	9,2	10,0	7,2	5,9
Justerad soliditet	22,3	13,5	18,7	22,2	13,4	10,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	1	negativt	negativt	1,0	negativt	0,2
Räntabilitet på eget kapital	0,2	negativt	0,2	0,1	negativt	negativt
Räntetäckningsgrad	0,1	negativt	negativt	0,1	0,1	4,1
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	8,93%	10,34%	8,41%	8,80%	10,20%	11,30%
EK över en konjunkturcykel	574	480	508	566	471	499

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

Stockholm den 26 augusti 2025

Åsa Sundberg Ordförande

Erik Eklund Generaldirektör

Thomas Andersson

Tove Friberg Vice ordförande

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Johan Norlén

Patrik Wikand

Carl Cremonese

Ib Bergström

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

