

Delårsrapport

Januari – juni 2024



Summering av halvåret

Det är med en känsla av stolthet och tillförsikt jag nu i juni tillträdde som ny generaldirektör för att leda Sjöfartsverket med en verksamhet som är till så stor nytta för såväl näringsliv som allmänhet.

Året inleddes med att kylan kopplade ett rejält grepp om stora delar av Sveriges kust och årets isvinter har varit den svåraste på många år. Årets vinter är i ett längre tidsperspektiv inte överraskande och isutbredningen runt Sveriges kuster betraktas ändock som normal. Sjöfartsverkets samtliga isbrytare har varit verksamma med att hålla Sveriges hamnar öppna och under delar av vintern hyrdes en extra isbrytare in för att bistå i arbetet. Årets issäsong belyser två av Sjöfartsverkets största utmaningar; nuvarande isbrytarflotta behöver förstärkas för att sjövägarna ska kunna hållas öppna vintertid och Sjöfartsverkets ekonomiska ramverk är inte tillräckligt för att klara av en normal isvinter. Detta är något som Sjöfartsverket belyst under flera år.

Det viktiga arbetet med att förstärka isbrytarflottan pågår intensivt. I januari beslutades att upphandla en mindre begagnad isbrytare och i april övergick Idun till Sjöfartsverkets ägo och utgör numer den sjätte svenska statsisbrytaren. Idun blir en viktig resurs att operera i lättare is och i för- och eftersäsong men kommer inte på ett effektivt sätt kunna ersätta någon av de större isbrytarna i Bottenviken vid mer normal is. Under våren har Sjöfartsverket arbetat vidare med förutsättningar och krav för ersättning av de tre större Atleisbrytarna. Upphandlingen kommer att annonseras under tidig höst och kontrakt förväntas kunna tecknas med vinnande varv strax efter årsskiftet. Fram till att finansieringsfrågan är löst kommer Sjöfartsverket endast att kunna upphandla nybyggnation av en ny isbrytare.

Våren har vidare präglats av förberedelser och planering inför verksamhetsövergången av isbrytarbesättningen från tidigare avtalad underleverantör. Att hantera driften i egen regi är viktigt för Sverige och för att kunna möta de

högre krav som ställs på totalförsvaret och beredskap. Från och med den 1 juli 2024 bemannas isbrytarna av Sjöfartsverksanställd personal och vi välkomnar drygt ytterligare 200 kompetenta medarbetare till vår rederiorganisation.

Sjöfartsverkets viktiga samhällsuppdrag är påtagligt inom många fler områden än bara isbrytning. Inom de flesta operativa verksamheter når vi uppsatta servicelöften, även om variationer i väntetid fortfarande förekommer mellan olika geografiska områden. Vi ser en tydlig ökning första halvåret i såväl antalet lotsningar som antal räddningstjänständer jämfört med samma period föregående år. Flera av de stora maritima infrastrukturella projekt som Sjöfartsverket bedriver på uppdrag av Trafikverket har under årets första halvår nått betydande milstolpar. I april invigdes projektet Skandiaporten där Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB rustar hamnen inför framtida behov. Inom projektet Malmporten, där Sjöfartsverket ska bredda och fördjupa farleden in till Luleå Hamn, signerades kontrakt med entreprenör för att kunna påbörja den förberedande muddring som ska vara klar inför isläggning i år.

Att 2024 skulle bli ett ekonomiskt utmanande år med ett negativt rörelseresultat var väntat. Ytterligare oförutsedda kostnader för årets isvinter prövar dock Sjöfartsverkets ekonomi och finansieringsmodell mer än förväntat och prognosen indikerar ett negativt rörelseresultat om 355 mnkr, vilket är 215 mnkr sämre än budget. Sjöfartsverket har stora utmaningar med den långsiktiga ekonomiska förmågan och det finns dessutom ett skriande behov av att anskaffa nya fartyg och investera i eftersatt infrastruktur. Att skapa förutsättningar för en långsiktig ekonomi i balans, där både externa faktorer liksom en inre effektivisering ingår, kommer att vara en av de viktigaste frågorna för mig att driva som ny generaldirektör för Sjöfartsverket.

Erik Eklund
generaldirektör Sjöfartsverket

”Årets issäsong belyser två av Sjöfartsverkets största utmaningar; nuvarande isbrytarflotta behöver förstärkas för att sjövägarna ska kunna hållas öppna vintertid och Sjöfartsverkets ekonomiska ramverk är inte tillräckligt för att klara av en normal isvinter.”

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 med 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 fritidsbåtstrafikens 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. Anlöpsservice 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 november 2023 och avslutades den 28 maj 2024. Under delårsperioden har 1 131 (538) assistanser utförts. 98 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 5 timmar och 42 minuter.

Farleder

Tillgänglighet på system inom farledsverksamheten uppgick till 99,0 (99,2) procent och tillgänglighet farledsutmärkning uppgick till 99,6 (99,6) procent.

Sjögeografisk information

Under delårsperioden har Sjöfartsverket sjömått 410 (657) km² av Sveriges kust. Hittills är totalt 98 989 km² uppmätta och redovisade i ENC där målet till 2027 är 130 000 km².

Lotsning

Under delårsperioden har 15 965 (15 374) lotsningar genomförts varav 92,7 (93,1) procent 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 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 32 (47) incidenter rapporterats inom VTS-kontrollerat område varav 0 (0) grundstötning/kollision.

Ekonomisk utveckling

Första halvårets ekonomiska utfall kan summeras med stabilitet i intäkter och personalkostnader medan övriga externa kostnader ökar drastiskt till följd av årets isvinter. Till skillnad från tidigare års milda vintrar krävde årets mer normala isvinter att ytterligare isbrytarresurser hyrdes in. Därtill ökade kostnaderna för drivmedel och underhåll av isbrytarflottan. Årets isbrytar-säsongs bedöms hittills ha kostat Sjöfartsverket drygt 120 mnkr mer än vad en mild isvinter normalt kostar.

Att hålla sjövägarna öppna vintertid är en del av Sjöfartsverkets uppdrag som finansieras av farledsavgifter. Inga extra avgifter tas ut av handelssjöfarten för isbrytarassistans, och Sjöfartsverket erhåller ingen annan ekonomisk kompensation för ökade isbrytarkostnader. Det är därför nästintill omöjligt för Sjöfartsverket att på kort sikt parera det ekonomiska utfallet för de förändrade finansiella förutsättningar som årets isvinter har medfört. Koncernens resultat för delårsperioden uppgick till -354 (-146) mnkr.

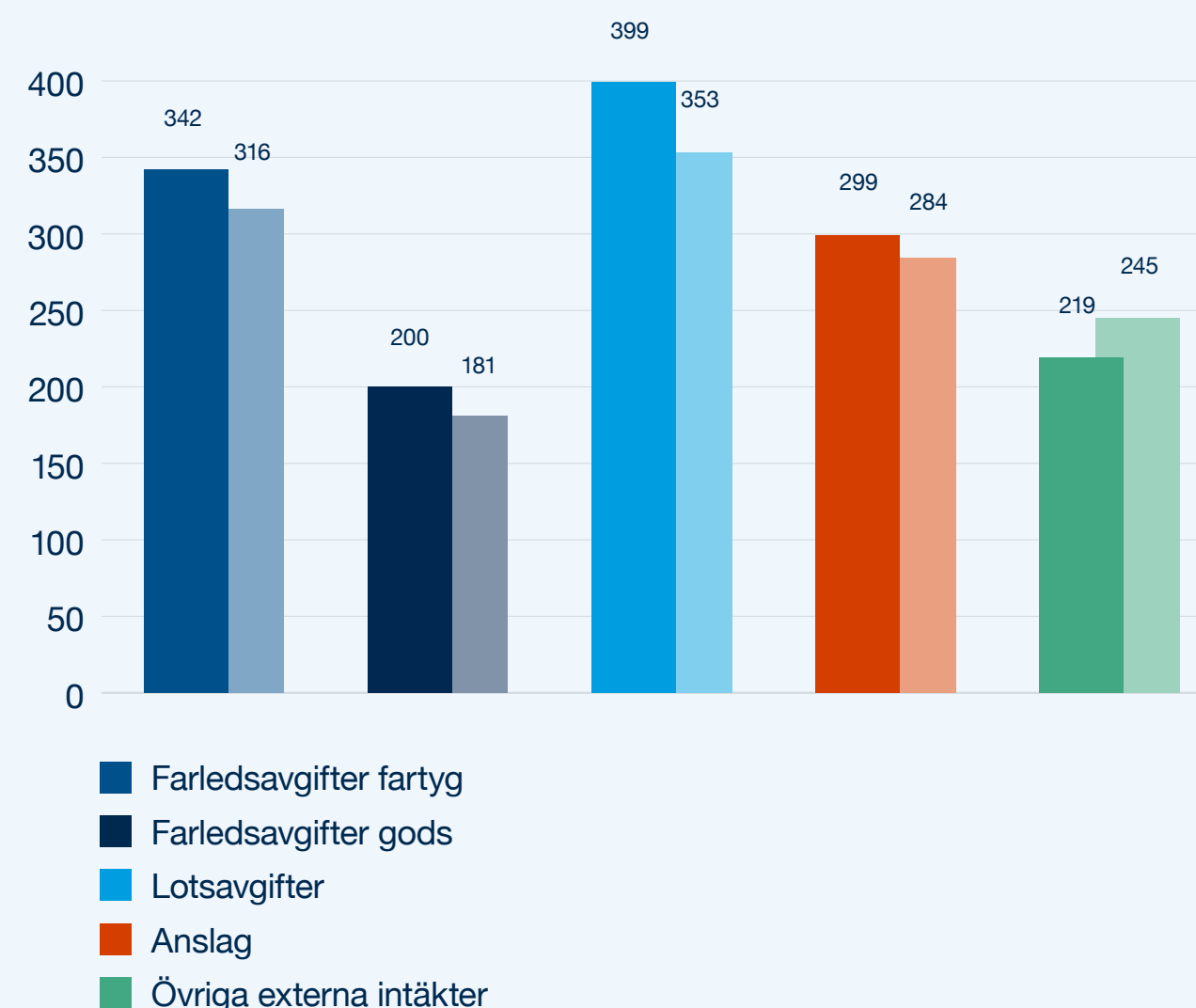
Rörelsens intäkter

Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlop till svensk hamn och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna utgörs av farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord. 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 anlop 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. För 2023 och 2024 har Sjöfartsverket tilldelats anslag för att rabattera farledsavgifterna, så kallad klimatkompensation, vilket medför en förskjutning mellan anslagsintäkter och avgiftsintäkter. Rörelsens intäkter för perioden uppgick till 1 459 (1 379) mnkr, en ökning med 80 mnkr (5,8 procent) jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 64,5 (61,7) procent och anslag för 20,5 (20,6) procent.

Intäkternas fördelning 2024 respektive 2023 (mnkr)



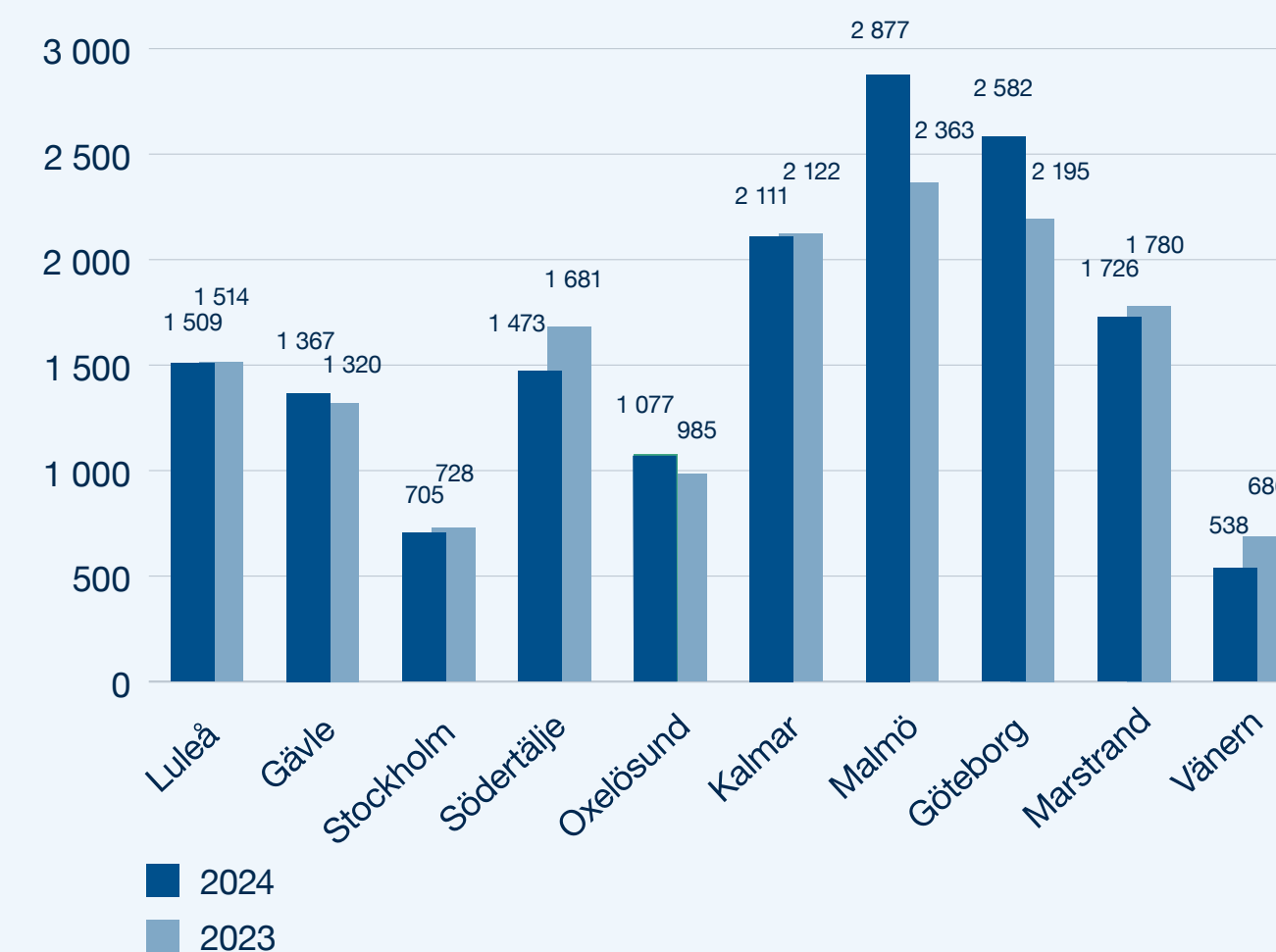
Sjöfartsavgifter

Antalet anlop till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 33 371 (34 760) vilket motsvarar en minskning med 4,0 procent. Anlop från passa-

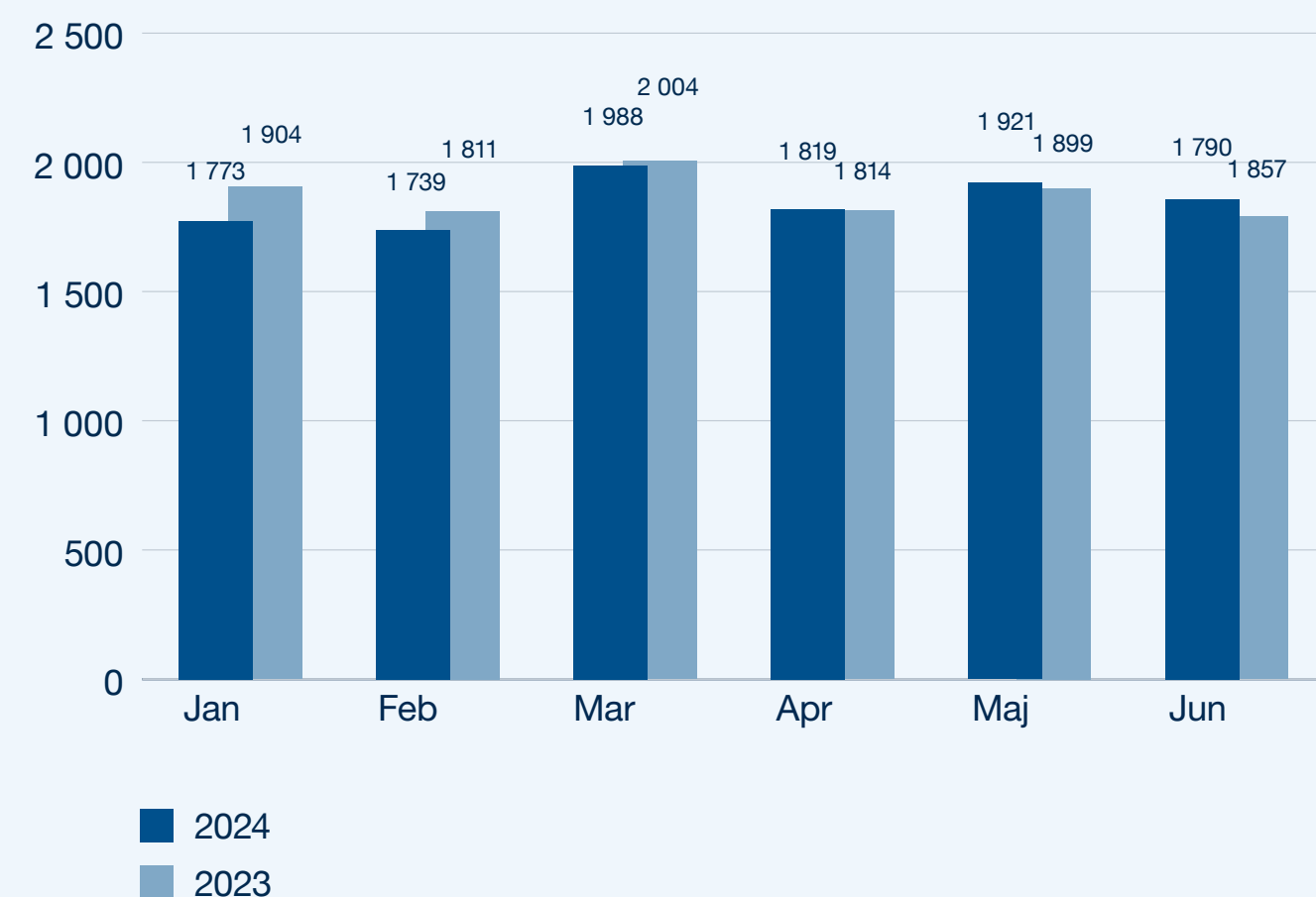
gerarfartyg har minskat med 4,8 procent medan anlop från lastfartyg har minskat med 2,3 procent. Godsmängderna ökade under delårsperioden med 1,2 procent och uppgick till 81 (80) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 15 965 (15 374) vilket motsvarar en ökning med 3,8 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 8,4 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2024.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 941 (850) mnkr och tillhörande ersättning från anslag avseende klimatkompensation uppgick under perioden till 150 (145) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 9,6 procent. Av intäktsökningen står höjningen i avgiftsnivåerna för 89 mnkr och volymökning för 7 mnkr.

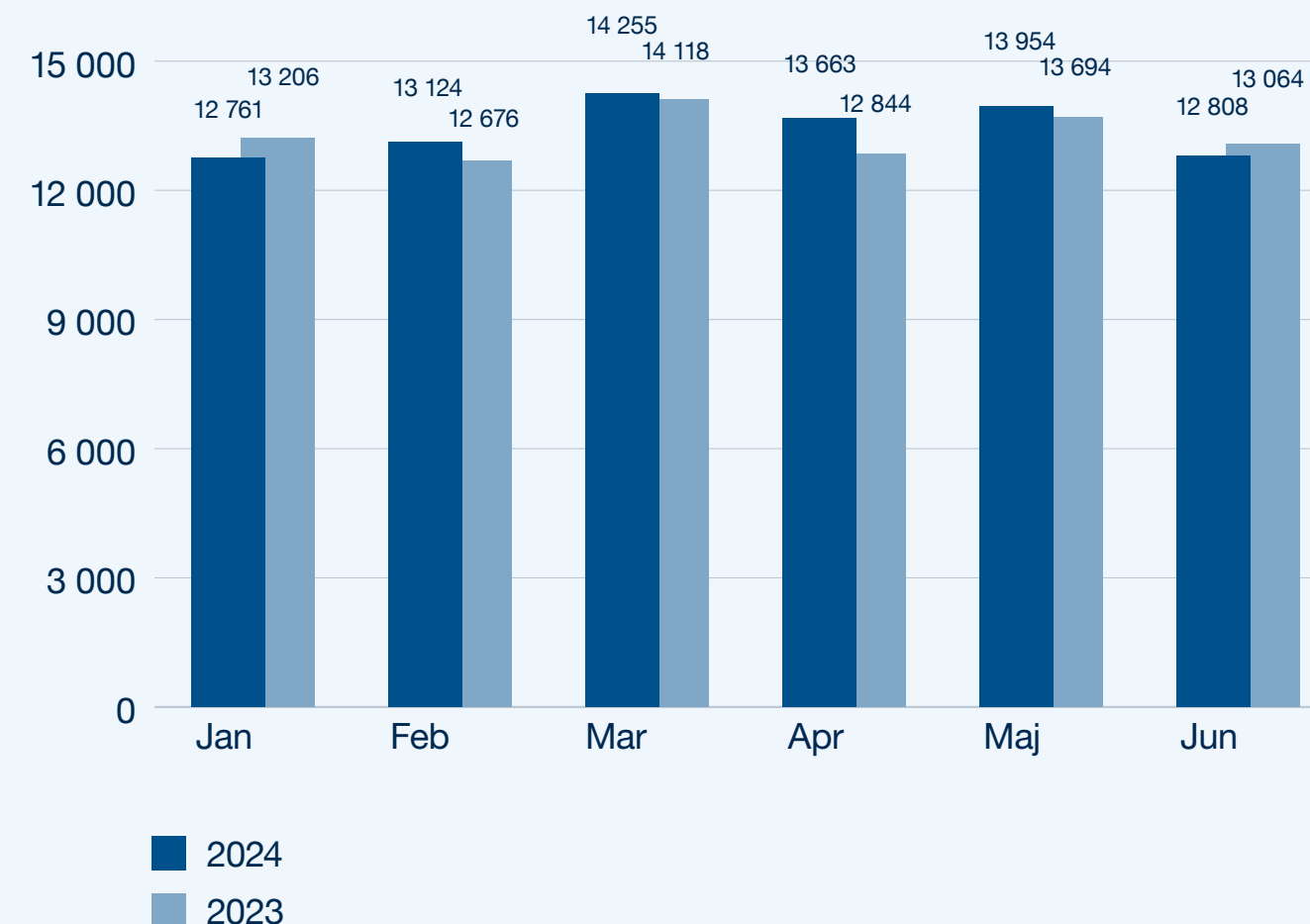
Antal utförda lotsningar under delårsperioden



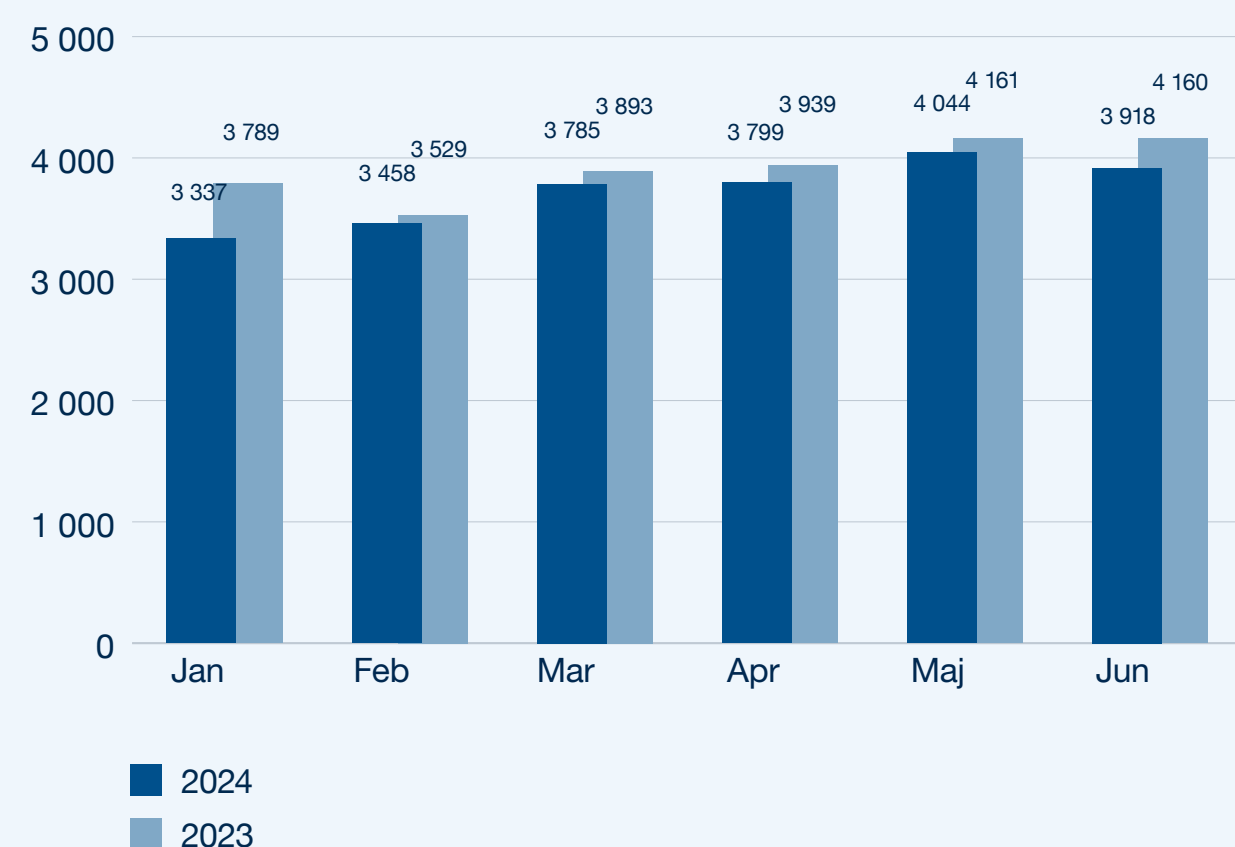
Deklarerat antal anlöp, lastfartyg



Godsvikt netto (kton)



Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg



Anslag

Sjöfartsverket har under 2024 beviljats följande anslag av tillfällig karaktär:

- 1 160 mnkr i anslag för förstärkning av isbrytarflottan
- 300 mnkr i anslag för reduktion av farledsavgifterna genom klimatkompensation
- 74 mnkr i anslag för beredskap och civilt försvar.
- 45 mnkr i anslag för att påbörja omställningen till en fossilfri flotta.

Anslaget för anskaffning av isbrytare om 1 160 mnkr redovisas i huvudsak i balansräkningen till dess att tillgången är färdig att tas i bruk, därav påverkar inte anslaget årets resultat nämnvärt. Anslaget för klimatkompensation av farledsavgifter om 300 mnkr återfaller sjöfarten genom en reducering av farledsavgifter i motsvarande grad, och ger därmed inte heller någon effekt på koncernens resultat.

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 299 (284) mnkr, en ökning med 15 mnkr mot föregående år. Av dessa intäkter utgörs 150 mnkr

av klimatkompensation som tillfaller sjöfarten genom en reducering av farledsavgiften i motsvarande grad. Anslag intäktsförs i takt med att kostnaderna upparbetas, vilket medför att intäktsnivån inte alltid är jämn mellan kvartalen. En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av Not 1.

Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Övriga externa intäkter har minskat jämfört med föregående år och uppgick till 219 (245) mnkr. Minskningen om 26 mnkr förklaras främst av att Odens polarexpedition i år genomförs först efter halvårsskiftet. Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförliga till helikoptertjänster 20,3 (17,9) procent och ersättning via Eurocontrol för flygräddningsverksamheten utgör 21,0 (17,2) procent. Försäljning och royalt från sjökort uppgick till 21,7 (12,5) procent av delårets övriga externa intäkter.

Övriga externa intäkter 2024 respektive 2023 (mnkr)

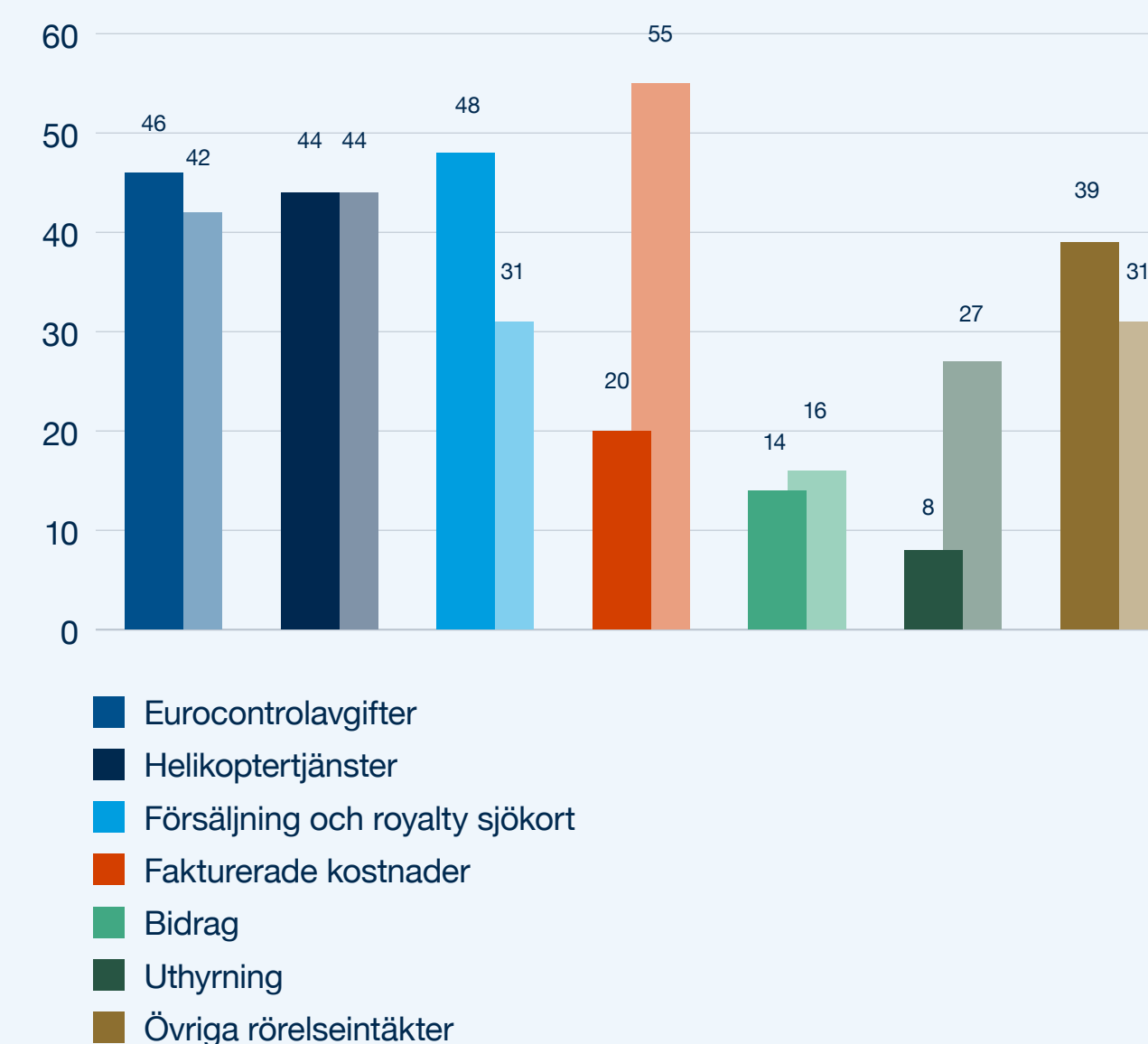




Foto: Adobe Stock

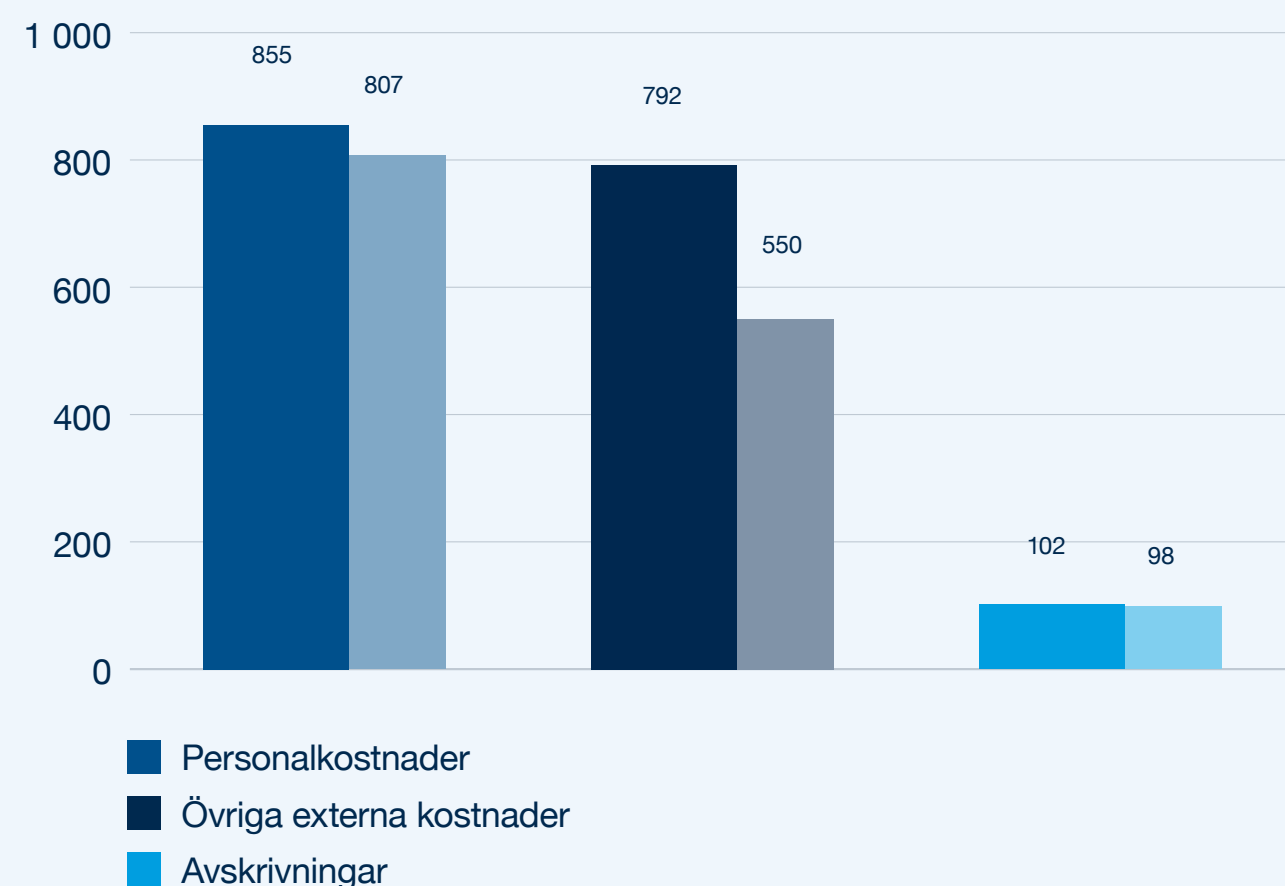


Foto: Johan Bergström

Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgick till 1 749 (1 455) mnkr, en ökning med 294 mnkr (20,2 procent) jämfört med föregående år. Den hårda isvintern har påverkat Sjöfartsverkets kostnader väsentligt. Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som motsvarar 48,9 (55,5) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 45,3 (37,8) procent av totala rörelsekostnader.

Kostnadernas fördelning 2024 respektive 2023 (mnkr)



Personalkostnader

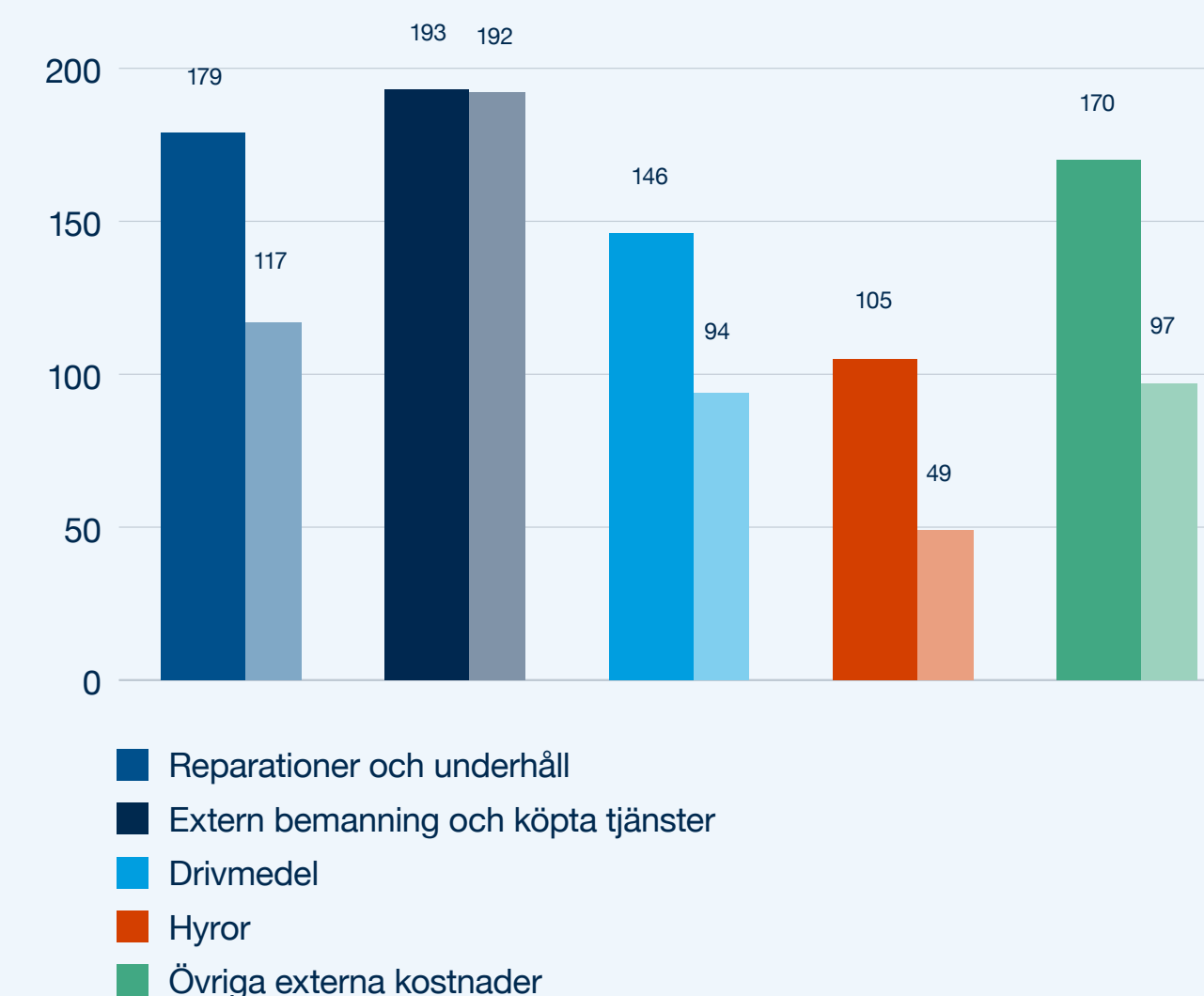
Personalkostnaderna uppgick till 855 (807) mnkr, en ökning med 48 mnkr (5,9 procent) jämfört med föregående år. Ökningen förklaras till största del av avtalsenliga löneökningar samt något fler medarbetare 2024 än 2023. Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 493 (1 458) personer.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 792 (550) mnkr, en ökning med 242 mnkr (44,1 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsökningen förklaras främst av det ökade behov av isbrytning som årets isvinter medfört och som drivit ökade kostnader för såväl drivmedel, underhåll som hyror. Därutöver har anskaffningen av Idun och övertagandet av isbrytarpersonal medfört ökade kostnader jämfört med föregående år, likväl som anslagsfinansierade åtaganden inom framför allt fossilfri flotta och civilt försvar betingat ökade kostnader.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 24,4 (34,9) procent under delåret. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 22,6 (21,4) procent och kostnader för drivmedel 18,4 (17,1) procent.

Övriga externa kostnader 2024 respektive 2023 (mnkr)



Avskrivningar

Kostnader för avskrivningar uppgick under perioden till 102 (98) mnkr.

Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgick till 105 (187) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 960 (631) mnkr. Ökningen förklaras främst av att erhållet anslag för isbrytaranskaffning till stor del ännu inte förbrukats.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -879 (-450) mnkr. Investeringarna uppgick för perioden till 881 (444) mnkr och avser till största del inköp av isbrytaren Idun samt investeringar i farledsprojekt.

Likviditeten är fortsatt god och uppgick vid delårsperiodens slut till 2 224 (1 844) mnkr.

Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital ökade under första halvåret med försäkrings- teknisk omräkning av pensionsskulden om 470 mnkr, samt minskade med periodens förlust om 354 mnkr. Totalt uppgick det egna kapitalet per den 30 juni 2024 till 651 (562) mnkr. Soliditeten uppgick till 7,3 (7,4) 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, uppgick till 13,5 (11,9) procent. Räntabiliteten på eget kapital är negativt (negativt).

De ekonomiska målen avseende räntabilitet och soliditet har pausats av regeringen under perioden 2021-2024.

Prognos 2024

Årets isvinter med dess ökade kostnader för isbrytning ger effekt på det prognostiserade helårsresultatet. Isläget har medfört att även arbetsfartygen Scandica och Baltica används för isbrytning vilket kommer att driva ökade drift- och underhållskostnader även för dessa fartyg. Under våren har isbrytarflottan utökats med den mindre isbrytaren Idun vilket kommer att ge såväl ökade avskrivningskostnader som något ökade kostnader för idrifttagning. Från och med den 1 juli 2024 tar Sjöfartsverket över isbrytarbesättningen från tidigare avtalad underleverantör, vilket medför att personalkostnader kommer att öka och övriga externa kostnader kommer att minska. De totala bemanningskostnaderna för isbrytning beräknas fortsatt öka något till följd av nya kollektivavtal.

Intäkterna prognostiseras öka jämfört med 2023 till följd av avgiftsökningar inom sjöfartsavgifter men även till följd av högre lotsvolym, som förväntas återgå till 2021 års nivåer. Ökad försäljning av sjögeografisk data samt Odens polarexpedition förväntas även bidra till ökade intäkter. Prognosen indikerar ett rörelseresultat för koncernen om -355 mnkr att jämföra med budgeterat resultat om -139 mnkr.

Investeringsprognosen för 2024 uppgår till 2 427 mnkr, varav 1 769 mnkr avser farledsprojekt som finansieras genom bidrag från Trafikverket. Av de investeringarna som Sjöfartsverkets själva finansierar avser drygt 300 mnkr investeringen i isbrytaren Idun. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar och IT-säkerhet.



Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

Den pågående konjunkturförsvagningen i Sverige är en konsekvens av utvecklingen i omvärlden. Den höga inflationen i Sverige har till stor del drivits av ökade importpriser och att priserna på energi har stigit kraftigt. Det har tagit längre tid än vad som tidigare förutsetts för inflationen att vända nedåt, men många av de bakomliggande faktorerna till den höga inflationen synes nu vara på väg att sjunka. 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 trafikvolym

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.

Långsiktig ekonomi i balans

På längre sikt finns en omfattande problematik kopplad till att en betydande andel av Sjöfartsverkets anläggningstillgångar befinner sig i den borte 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 avgiftshöjningar eller genom att anslagen stärks.

Tvister och utredningar

Under årets första halvår har tingsrätten meddelat dom till Sjöfartsverkets nackdel i tvisten med Vänersborgs kommun, varvid Sjöfartsverket förpliktas att betala 5,9 mnkr jämte ränta och ersättning för rättegångskostnader. Sjöfartsverket har överklagat domen och inväntar nytt avgörande.

Vidare har tingsrätten meddelat dom till Sjöfartsverkets nackdel i målet avseende uppsägning av avtalet med Stockholms Hamn AB. Sjöfartsverket förpliktas att betala 7,8 mnkr jämte ränta och ersättning för rättegångskostnader. Sjöfartsverket har överklagat domen och inväntar även avgörande i målet där Sjöfartsverket begär återbetalning av tidigare utgiven ersättning till Stockholm Hamn AB utifrån bedömningen att detta utgjort otillåtet statsstöd.

För ytterligare upplysning om pågående tvister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2023.

Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat som påverkar koncernens resultat och ställning per den 30 juni 2024.

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen				Affärsverket	
	Not	2024 jan-jun	2023 jan-jun	2024 Prognos jan-dec	2023 Utfall jan-dec	2024 jan-jun	2023 jan-jun
Rörelsens intäkter							
Farledsavgifter, fartyg		342	316	718	626	342	316
Farledsavgifter, gods		200	181	404	359	200	181
Lotsavgifter		399	353	803	705	399	353
Anslag	1	299	284	557	617	299	284
Övriga externa intäkter	2	219	245	507	466	217	243
Summa rörelseintäkter		1 459	1 379	2 990	2 773	1 457	1 377
Rörelsens kostnader							
Personalkostnader		-855	-807	-1 778	-1 582	-837	-789
Övriga externa kostnader		-792	-550	-1 341	-1 098	-812	-569
Avskrivningar		-102	-98	-226	-196	-101	-98
Övriga rörelsekostnader		-	-	0	0	-	-
Summa rörelsekostnader		-1 749	-1 455	-3 345	-2 876	-1 751	-1 456
Rörelseresultat	3	-290	-76	-355	-103	-293	-79
Resultat från finansiella investeringar							
Finansiella intäkter		44	49	65	113	44	50
Finansiella kostnader		-108	-119	-215	-238	-108	-119
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-354	-146	-505	-228	-358	-148
Bokslutsdispositioner		-	-	-	229	-	-
Resultat före skatt		-354	-146	-505	0	-358	-148
Skattemotsvarighet		-	-	-	0	-	-
Periodens resultat		-354	-146	-505	0	-358	-148



Balansräkning

Balansräkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
Tillgångar	Not	2024 30 jun	2023 30 jun	2024 30 jun	2023 30 jun
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		148	118	148	94
Materiella anläggningstillgångar		6 602	5 055	6 599	4 485
Finansiella anläggningstillgångar		108	121	113	134
Summa anläggningstillgångar		6 857	5 294	6 860	4 713
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.		92	81	92	76
Kortfristiga fordringar		394	77	394	417
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		339	334	337	316
Avräkning med statsverket		-929	-	-929	-
Kassa och bank		2 224	1 844	2 215	1 387
Summa omsättningstillgångar		2 120	2 336	2 110	2 196
Summa tillgångar		8 978	7 630	8 970	6 909
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	4	651	562	645	557
Avsättningar					
Avsättningar till pension		3 351	3 544	3 351	3 544
Övriga avsättningar		19	2	19	2
Summa avsättningar		3 370	3 546	3 370	3 546
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder		307	182	310	184
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		4 649	3 340	4 645	3 335
Summa Kortfristiga skulder		4 956	3 522	4 954	3 519
Summa eget kapital och skulder		8 978	7 630	8 970	7 622
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser		270	44	270	44
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024 jan-jun	2023 jan-jun	2024 jan-jun	2023 jan-jun
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	-354	-146	-358	-148
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	253	238	252	238
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	-102	92	-105	90
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändringar av varulager	4	-5	4	-5
Förändring av kortfristiga fordringar	578	171	575	172
Förändring av kortfristiga skulder	481	373	485	375
Kassaflöde från den löpande verksamheten	960	631	958	632
Investeringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	1	-6	1	-7
Investeringar i anläggningstillgångar	-881	-444	-880	-444
Försäljning av anläggningstillgångar	1	0	1	0
Kassaflöde från investeringar	-879	-450	-879	-451
Kassaflöde efter investeringar	81	181	80	181
Finansieringsverksamheten				
Kapitaltillskott	24	7	24	7
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-	0	-	0
Årets kassaflöde	105	187	104	188
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	2 119	1 657	2 112	1 650
Likvida medel vid periodens slut	2 224	1 844	2 215	1 838
Förändring i likvida medel	105	187	104	188

Noter

Not 1 Anslagsredovisning, tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Utnyttjad del av medgivet över-skrivande	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer							
1:1 ap. 3 Civilt försvar	1 470	73 688	1 470	-	75 158	-32 243	42 915
1:1 ap. 5 Isbrytare	336 363	1 160 478	336 363	-	1 496 841	7 452	1 504 293
1:4 ap. 1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.		533 308	-	-	533 308	-267 718	265 590
1:5 ap. 1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	-	-	62 284	-31 142	31 142
Summa	337 833	1 829 758	337 833	-	2 167 591	-323 651	1 843 940

Tilldelat belopp i ramanslag för 2024 uppgår totalt 1 829 758 tkr. Därutöver har 337 833 tkr vidareförts i anslagssparande från 2023. Av 323 651 tkr i utgifter avser 24 262 tkr investeringar som redovisas mot balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas mot eget kapital. Beträffande anslag 1:1 ap. 5 Isbrytare har tidplanen för anskaffning förskjutits och kontrakt beräknas skrivas först 2025.

Villkor för anslag

Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Villkor: Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet. Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för att förnya isbrytarflottan.

Anslag 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål m.m.

Villkor: 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. Sammanlagt 300 000 tkr får användas för att reducera farledsavgiften genom så kallad klimatkompensation.

Anslag 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Villkor: Anslagsposten får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal, samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

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 26,1 (24,4) mnkr. För 2024 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 52,7 mnkr.

Not 3: Periodens rörelseresultat i Affärsverket fördelat på verksamheter mnkr

I nedan tabell redogörs för hur rörelseresultatet i affärsverket fördelas på verksamhetsnivå. Sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter för gods och fartyg, finansierar den del av Sjöfartsverkets uppdrag som inte täcks av anslag. Från och med årsredovisningen för 2023 har farledsavgifterna fördelats ut på verksamhetsområden. Dessa har tidigare redovisats i sin helhet under gemensamma funktioner. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokteras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott. Anslag för klimatkompensation har i nedan tabell allokerats såsom farledsavgift.

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafikinformation	Lotsning	Sjömansservice	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Totalt
Direkta rörelseintäkter									
Lotsavgifter	-	-	-	-	399	-	-	-	399
Anslag	39	4	-	-	-	-	78	20	140
Övriga externa intäkter	32	23	45	8	6	2	91	6	212
Summa direkta rörelseintäkter	70	27	45	8	405	2	169	26	751
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-102	-20	-69	-68	-322	-8	-140	-55	-784
Övriga externa kostnader	-89	-350	-28	-9	-73	-4	-118	-30	-701
Avskrivningar	-31	-17	-3	-1	-13	-	-25	-4	-94
Övriga rörelsekostnader									0
Summa direkta rörelsekostnader	-221	-386	-100	-79	-409	-12	-283	-89	-1579
Rörelseresultat före indirekta rörelseposter									
Utfördelade farledsavgifter	160	258	76	75	-	17	71	34	692
Indirekta rörelseintäkter	2	2	1	1	5	-	2	1	15
Indirekta rörelsekostnader	-28	-23	-15	-13	-59	-2	-24	-9	-172
Rörelseresultat efter indirekta rörelseposter	-16	-122	8	-7	-58	5	-65	-38	-294

Not 4: Förändring av eget kapital, mnkr

	Koncernen				Affärsverket			
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2024-06-30	2023-06-30	2024-06-30	2023-06-30	2024-06-30	2023-06-30	2024-06-30	2023-06-30
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	65	446	271	446	63	446	269
Omvärdering pensionsskuld	-	470	-	-15	-	470	-	-15
Kapitaltillskott	-	-	-	-	-	-	-	-
Statskapital - anslag för investeringar	-	23	-	6	-	23	-	6
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	-	-	-	-	-
Periodens resultat	-	-354	-	-146	-	-358	-	-148
Belopp vid periodens utgång	446	205	446	116	446	199	446	112

Not 5: Nyckeltal

	Koncernen			Affärsverket		
	2024-06-30	2023-06-30	2023-12-31	2024-06-30	2023-06-30	2023-12-31
Soliditet	7,3	7,4	5,9	7,2	7,3	5,9
Justerad soliditet	13,5	11,9	10,2	13,4	11,9	10,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	negativt	0,2	negativt	negativt	0,2
Räntabilitet på eget kapital	negativt	negativt	0,1	negativt	negativt	negativt



Sjöfartsverkets styrelse

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

Stockholm den 27 augusti 2024

Olle Sundin, ordförande

Erik Eklund, generaldirektör

Thomas Andersson

Tove Friberg

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Ewa Skoog-Haslum

Ib Bergström

Carl Cremonese

Patrik Wikand

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

