

Årsredovisning

2025



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Foto: Tim Marshall, Unsplash

Inledning

Nyckeltal 2025	3
Året som gått	4
Generaldirektören har ordet	8

Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag och styrning	10
Uppdrag och vision	11
Maritimt partnerskap	12
Beredskaps- och miljömyndighet	12
Så styrs Sjöfartsverket	13
Styrelse	14
Organisation	15
De transportpolitiska målen	16

Mål och måluppfyllelse	17
Servicelöften	17
Strategiska utvecklingsområden och mål	19
Ekonomiska mål	23
Sjöfartsverkets finansieringsmodell	24

Särskilda uppdrag enligt regleringsbrevet	26
Informations- och cybersäkerhet	27
Förenklingsarbete	29

Omvärldsläge och trafikvolym	31
Omvärldsfaktorer	32
Anlöp samt gods- och passagerarvolym	33

Kompetensförsörjning, miljö- respektive beredskap	37
Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet	40
Sjöfartsverket som beredskapsmyndighet	42

Investeringar och satsningar för framtiden	44
Årets investeringar	44
Utveckling och förvaltning av infrastruktur	46
Nästa generations isbrytare	50

Intern styrning och kontroll	51
Väsentliga händelser efter periodens utgång	52

Verksamhetsredovisning

Farleder	55
Isbrytning	57
Sjögeografisk information	59
Lötsning	62
Sjö- och flygräddning	64
Sjömansservice	67
Sjötrafiktjänster	70

Ekonomi

Årets ekonomiska händelser	74
Resultaträkning	75
Balansräkning	78
Finansieringsanalys	81
Anslagsredovisning	82
Tvister och osäkerhetsfaktorer	83
Flerårsöversikt Koncernen	84
Flerårsöversikt Affärsverket	86
Redovisningsprinciper	88
Noter	90

Omslagsfoto: Jonas Belfrage

Nyckeltal 2025



1 676st

Antal medarbetare



7st

Antal räddningshelikoptrar



6st

Antal isbrytare



13st

Antal arbetsfartyg



5st

Antal sjömättningsfartyg



8st

Antal utbildningsfartyg



65st

Antal lotsbåtar



1 105st

Antal fyrar

- Lotsstation
- SAR-bas
- Övrigt



Året som gått

Foto: Joakim Bergstedt

Isbrytaren Oden på polarforskningsexpedition

Isbrytaren Oden var under slutet av sommaren återigen ute på polarforskningsexpedition – hennes elfte resa till Nordpolen sedan premiären 1991. Expedition Canada-Sweden Arctic Ocean 2025 leddes av Polarforskningssekretariatet och The Geological Survey of Canada, Land and Mineral Sector. Syftet med årets expedition var att kartlägga havsbotten i Norra ishavet för att säkerställa rättslig ram för fredlig användning, rättvis resursfördelning och rätt sorts skydd för den marina miljön.

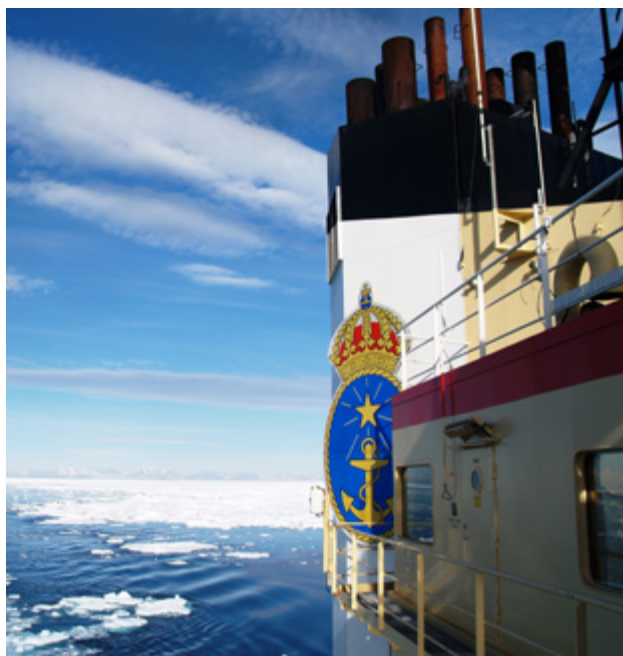


Foto: Sjöfartsverket

Foto: Paul Hultsbo

Ett år präglat av besparingar



Sjöfartsverket aviserade i februari att myndigheten på grund av ekonomiska skäl tvingas till kraftiga neddragningar det närmaste året. Åtgärderna som presenterades för regeringen i den treårsplan som lämnades in den 1 mars omfattade nedlagda helikopterbaser, mindre isbrytning och sjömätning och en kraftigt minskad administration.

I vårändringsbudgeten utökades Sjöfartsverkets anslag 2025 med 71 miljoner kronor och i september aviserade regeringen en höjning av Sjöfartsverkets anslag med 182,5 miljoner kronor årligen från 2026 och framåt. Alla Sjöfartsverkets fem helikopterbaser kan därmed behållas och alla isbrytare kan fortsätta i drift. Därutöver stoppades även försäljningen av ett sjömätningsskiffert.

Neddragningen inom administrationen genomfördes däremot som planerat och omfattade 44 tjänster, en besparing om cirka 40 miljoner kronor. Det motsvarar drygt var tionde anställd i stödfunktionerna.

Foto: Björn Alverfeldt



GNSS-störningar på Östersjön: nytt system ska hjälpa sjöfarten navigera

GNSS-störningar har blivit alltmer förekommande för fartyg som rör sig på Östersjön. Sjöfartsverket tar nu fram ett system tillsammans med andra länder för att fartyg ska kunna positionera sig även vid störda satellitsignaler. En fördel är att det alternativa systemet kan använda teknik som till stor del redan finns – på till exempel kustradiostationer. Det gör att det blir billigare och enklare att införa, eftersom det inte kräver ny infrastruktur. Sjöfartsverkets roll i projektet är att tillhandahålla tre landstationer för ändamålet och installera teknik som möjliggör ett införande.



Sjöfarten kan avlasta vägnätet i Mälaren

Sjöfartsverkets arbete med att höja kapaciteten i Mälarens farleder genom att möjliggöra för större fartyg att anlöpa hamnarna i Västerås och Köping är nu slutfört. Med bredare och djupare farleder för att kunna ta emot större fartyg och med både ny och uppgraderad farledsutmärkning kan godskapaciteten i Mälardalsregionen öka. Det kan minska utsläppen och avlasta vägnätet genom att gods kan flyttas över till sjöfarten, vilket innebär ett lyft för sjöfarten och sjösäkerheten.

Ökat anslag ska rädda kulturhistoriska fyrar

I budgetpropositionen för 2026 aviserade regeringen en höjning av anslaget om 23 miljoner kronor för bland annat renovering av de statliga byggnadsminnen som verket ansvarar för. Staten tar därmed över en större del av finansieringen.

Ett flertal av fastigheterna har stått i många hundra år och kräver stor yrkesskicklighet och varsam renovering för att återfå sin ursprungliga glans. Tillskottet är därför mycket välkommet.

Foto: Jan-Åke Sköld



Svensk sjömätning avgörande för bärgning av grundstötta fartyg i Skåne

Sjöfartsverkets sjömätningseenheter kallades in efter grundstötningarna med fartygen Ali Aykin och Meshka utanför Skånes kust i juni. För att kunna bärga fartygen behövde man kartlägga hur botten såg ut på platserna.

Inför bärgningen av Ali Aykin bedömde bärgningsledaren att djupmätningar krävdes

för att fartyget säkert skulle kunna lossas och föras till hamn. Samma behov fanns vid Meshka. Sjöfartsverket genomförde därför mätningar på båda platserna, vilket gjorde det möjligt att bärga fartygen.

Fartygen lotsas in – från land

Forskningssamverkansprojektet Navigationsstöd från land fas 2 startade upp tester med riktiga fartyg i farleden i Göteborg efter en längre tid av simulatorstudier. Ett av syftena med projektet är att utreda i vilken utsträckning navigationsstöd kan utföras av en lots på en central på land istället för att en lots transporteras långt ut till fartyget och klättrar ombord. Sjöfartsverket ser att en framtid med mer navigationsstöd från land (hela eller delar av sträckan) som komplement till traditionell lotsning kan ge ökad tillgänglighet av lotstjänsten då en lots på land kan ta nästa lotsning direkt utan tid för transport. Det kan ge minskade förseningar och kortade väntetider, vilket i förlängningen gynnar transportsystemet totalt sett. Resultatet av testerna hoppas Sjöfartsverket ska kunna ge svar på vad som krävs för att möjliggöra ett införande längre fram.

Isrekognosering med drönare ger stora miljövinster

Kalla och långa vintrar innebär fler isbrytarassistanser, med ökade utsläpp och kostnader som följd. Som ett led i att minska isbrytningens miljöpåverkan och utgifter sjösatte Sjöfartsverket inför årets säsong en satsning på isrekognosering med drönare. Projektet KID (Klimatsmart isrekognosering med drönare) har undersökt möjligheterna att använda drönare i stället för isbrytare för att kontrollera isläget och därmed bidra till omställningen mot ett mer klimatneutralt samhälle. Metoden innebär ett effektivt och snabbt sätt att få en uppdaterad bild av isläget.

Fördjupat samarbete mellan Sverige och Finland inom isbrytningsråd

Sjöfartsverket fick under året regeringsuppdraget att stärka samarbetet med finska Trafikledsverket genom en gemensam arbetsgrupp. Målet är att säkerställa att trafiken till hamnarna i Sverige och Finland kan upprätthållas året om.

I ljuset av isbrytarflottornas alltmer strategiska betydelse ska det operativa samarbetet stärkas för att skapa en långsiktig och samordnad vision för vilken isbrytar-kapacitet de ansvariga myndigheterna i både Sverige och Finland behöver, på såväl kort- som lång sikt.

Sverige kandiderar till tung post i internationell organisation

Magnus Wallhagen, internationell samordnare på Sjögeografi, Sjöfartsverket och National Hydrographer of Sweden, kandiderar till att bli generalsekreterare i International Hydrographic Organization – IHO. Posten som generalsekreterare är den högsta positionen i IHO, vilken har som uppgift att leda och styra organisationens verksamhet. IHO är en mellanstatlig organisation för kuststater som ansvarar för det internationella arbetet inom sjömätning och sjökartläggning med bland annat standardisering och harmonisering. Det är första gången en svensk kandiderar till någon av de högsta posterna inom IHO. Om Magnus får posten får IHO en generalsekreterare med stor förståelse och kunskap om Sveriges position i olika frågor vilket vore en fördel för Sjöfartsverkets internationella arbete.

Omröstningen sker i april 2026 i samband med att IHO:s generalförsamling sammanträder. Samtliga medlemsländer får rösta fram den nya generalsekreteraren på ett förordnande om sex år.



Godkända standarder för nya navigationssystemet S-100

Ett genombrott för framtidens digitala navigation skedde i januari då IHO meddelade att alla medlemsstater godkänt de standarder som kommer gälla för det nya navigationssystemet S-100.

Implementeringen av S-100 kommer ge avgörande fördelar för handelsflottan i hela världen såsom högre navigationssäkerhet, högre effektivitet, möjliggöra optimerad lastning och mindre miljöpåverkan. S-100 kommer även ge möjlighet att titta närmare på sjöfart med autonoma fartyg och utökad cybersäkerhet.

Sverige har fått förnyat förtroende i IALA:s råd

I februari valdes Sverige in i International Organization for Marine Aids to Navigation (IALA:s) råd för en treårsperiod. Sverige är därmed en av 25 medlemsstater som ingår i rådets arbete.

Under 2024 blev IALA en mellanstatlig organisation med fortsatt fokus på teknisk utveckling som bidrar till ökad sjösäkerhet, effektivitet, informationsdelning och hållbarhet inom sjöfarten.

IALA grundades 1957 med syftet att harmonisera navigationshjälpmedel för sjöfarten. Sverige har anslutit sig till IALA-konventionen och är därmed medlemsstat. Sjöfartsverket representerar Sverige inom organisationen i nära samarbete med Transportstyrelsen.

Foto: Per-Erik Adamsson



Sjöfartsverket och Stockholms Hamnar etablerar gemensam sjötrafikcentral

Sjöfartsverket och Stockholms Hamnar påbörjade i slutet av året flytten till en gemensam sjötrafikcentral i Värtaterminalen i Stockholm.

Den nya sjötrafikcentralen kommer att ansvara för samordning och styrning av gods- och passagerartrafik

längs ost- och Norrlandskusten, från Oxelösund och norrut. Här samlas viktiga funktioner som trafikledning, lotsuppdraagsplanering och navigationsvarningar, med syfte att skapa en säker och smidig sjötrafik.



Sveriges nya isbrytare kan byggas i Sydkorea

Sjöfartsverkets nya isbrytare kan komma att byggas av världens största varv i Sydkorea. Den nya isbrytaren planeras att levereras i slutet av 2028 och kostar närmare 350 miljoner USD. Varvet HD Hyundai Heavy Industries i Sydkorea lämnade det vinnande anbudet i Sjöfartsverkets upphandling av den första isbrytaren av nästa generation. Efter tilldelning har dock upphandlingen begärts överprövad.

Mer om nya isbrytare i kapitlet **Nästa generations isbrytare**.



Generaldirektören har ordet

Sjöfarten är omistlig för Sverige och svenskt näringsliv. Nio av tio varor som exporteras eller importeras har gått på fartyg. Samtidigt som vi i slutet av året upplevde snöstormar som lamslog inte bara trafiksystemet utan hela städer och landsändar, flöt sjöfarten bokstavligen fint. Sjöfartsverket har en avgörande roll för sjöfarten för att underhålla och säkra farleder, ge sjötrafikservice, sjömansservice, lotsa, bryta is, leda och utföra sjö- och flygräddning, bland annat. Jag tror att många dessvärre inte är helt medvetna om sjöfartens betydelse för våra vardagliga liv.

Utan omsvep ska sägas att 2025 var ett tufft år. Men det var också ett år som lagt grunden för en stabilare framtid.

Sjöfartens godsvolymer var relativt stabila. Däremot fortsatte antalet anlöp till svenska hamnar att minska, liksom antalet lotsningar. Detta får en negativ inverkan på Sjöfartsverkets ekonomi, vilket i sin tur riskerar att gröpa ur förmågan till nödvändiga investeringar.

Under våren gjorde vi tydligt att kraftiga neddragningar var oundvikliga. Regeringen agerade snabbt och tillförde drygt 70 miljoner kronor för andra halvan av året för att undvika en nedläggning av två av fem helikopterbasen. I höstbudgeten återkom regeringen med förslag om att tillföra drygt 180 miljoner kronor årligen för att dessutom säkra upp full isbrytarkapacitet. Detta ger en bra grund framöver.

Trots ekonomiskt tillskott var även egna besparingar och effektiviseringar i processerna nödvändiga. Administrationen bantades med motsvarande drygt 40 miljoner kronor under 2025, och för första gången i Sjöfartsverkets historia varslades personal. Genom ett gediget omställningsarbete kunde individuella lösningar hittas för flertalet av de berörda medarbetarna.

Året gav ett ekonomiskt rörelseöverskott på drygt 100 miljoner kronor. Det kan låta positivt men överskottet genereras främst av en mild isvinter och låga bränslekostnader som Sjöfartsverket förstår inte kan påverka alls. Besparingarna har även lett till att nödvändig verksamhet har skjutits på framtiden och investeringstakten har varit för låg. Ska framtida investeringar klaras måste det årliga överskottet vara drygt dubbelt så stort.



Foto: Emelie Asplund

Det är därför tydligt att Sjöfartsverket behöver förändrade finansieringsprinciper för att klara våra nuvarande leveranser, servicenivåer och investeringar i främst fartygsflottan, farleder och IT. Det vore också önskvärt att staten tog fullt ekonomiskt ansvar för isbrytning, på samma sätt som staten bekostar snöröjning på väg och järnväg. Var tredje krona från farledsavgiften som handelssjöfarten betalar går idag till isbrytning, medan enbart var hundra kund utnyttjar tjänsten. Jag har en god dialog med regeringen om detta.

Erik Eklund
Generaldirektör



Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag och styrning

Regeringen beslutar om Sjöfartsverkets uppdrag samt utser styrelse och myndighetschef. Hur verksamheten styrs på kort och lång sikt baseras på uppdraget från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt ledningens övriga mål och initiativ.

Foto: Annica Jonsson



Uppdrag

Sjöfartsverkets huvuduppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafiktjänster till alla tusentals fartyg som rör sig i svenska farvatten.

Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna samt produktion av sjökort och annan sjögeografisk information.

Myndigheten har ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom Sjömansservices verksamhet. Sjöfartsverket leder och koordinerar insatserna vid sjö- och flygolyckor med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

Sjöfartsverket ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitik i linje med riksdagens och regeringens beslut, samt följer hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen. Sjöfartsverket ger råd och stöd inom dess unika kompetensområde och arbetar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Vision

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap

Leverera lotsning

Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn.

Utveckla och tillhandahålla farleder

Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.

Leverera sjögeografisk information

Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.

Möjliggöra vintersjöfart

Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.

Rädda liv

Räddningstjänst för både sjö- och luftfart. Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.

Skapa framtidens sjöfart

Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.

Erbjuda sjömän en aktiv fritid

Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.



Foto: Paul Hultsbro



Sjöfartsverket som beredskaps- och miljömålsmyndighet

Sjöfartsverket är beredskapsmyndighet inom totalförsvaret. Det innebär att Sjöfartsverket är en av de knappt 70 beredskapsmyndigheter som är särskilt viktiga för det civila försvaret. Beredskapsmyndigheterna är sedan 2022 uppdelade i tolv beredskapssektorer där Sjöfartsverket ingår i två sektorer: transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Sjöfartsverket är även en miljömålsmyndighet vilket innebär att Sjöfartsverket är en av de 26 myndigheter och länsstyrelser som har ett ansvar i Sveriges miljömålssystem. Sjöfartsverket ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Så styrs Sjöfartsverket

Styrelse

Högsta beslutande organ inom Sjöfartsverket är styrelsen där även generaldirektören ingår. Styrelsen ansvarar för att ta vara på statens och allmänhetens intressen samt för att verksamheten drivs tryggt och effektivt. Verksamheten ska styras i enlighet med gällande lagar, förordningar och regler, mot bestämda mål och inom ekonomiska ramar. Styrelsen beslutar bland annat Sjöfartsverkets treårsplan och strategiska inriktning, övergripande budget, arbetsordning och årsredovisning samt enskilda beslut i större eller mer strategiskt viktiga insatser.

Styrelse



Foto: Sjöfartsverket

Åsa Sundberg
Ordförande
f.d. VD Teracom Group
Ledamot sedan 2025.

Andra uppdrag
Hexatronic
Industrifonden



Foto: Ulla-Carin Ekblom

Tove Friberg
Vice ordförande
Divisionschef Post- och
telestyrelsen
Ledamot sedan 2019.
Andra uppdrag
Statens Fastighetsverk



Foto: Emelie Asplund

Erik Eklund
Generaldirektör
Sjöfartsverket
Ledamot sedan 2024.
Andra uppdrag
Kustbevakningens insynsråd



Foto: FRA

Charlotta Gustafsson
Ledamot sedan 2024.
Andra uppdrag
Ledamot Statens Servicecenter
Ledamot Bengtsson/Gustafsson AB
Ledamot Lantmäteriets styrelse
Ledamot Universitetskanslers-
ämbetets insynsråd



Foto: Försvarsmakten

Johan Norlén
Marinchef
Ledamot sedan 2025.



Foto: Ulla-Carin Ekblom

Lars Johansson
Extern ledamot
Konsult
Ledamot sedan 2021.

Andra uppdrag
Ledamot Visit Sweden AB
Ledamot Apoteket Produktion
& Laboratorier AB
Styrelseordförande Blinto AB



Foto: Emelie Asplund

Thomas Andersson
Exploateringsdirektör
Stockholms Stad
Ledamot sedan 2023.

Andra uppdrag
Vice ordförande
St Erik Markutveckling AB



Foto: Emelie Asplund

Carl Cremonese
Ledamot
Personalföreträdare ST
Ledamot sedan 2023.



Foto: Ib Bergström

Ib Bergström
Ledamot
Personalföreträdare Seko
Ledamot sedan 2024.



Foto: Ulla Karin Ekblom

Patrik Wikand
Ledamot
Personalföreträdare Saco-S
Ledamot sedan 2024.

Organisation

I koncernen Sjöfartsverket ingår affärsverket Sjöfartsverket och Sjöfartsverket Holding AB med dotterbolaget SMA Maintenance AB, där affärsverket förvaltar aktierna i Sjöfartsverket Holding AB. SMA Maintenance AB bedriver underhåll av Sjöfartsverkets helikoptrar.

Sjöfartsverkets operativa verksamhet är indelad i sju verksamhetsområden som speglar uppdraget enligt instruktionen.

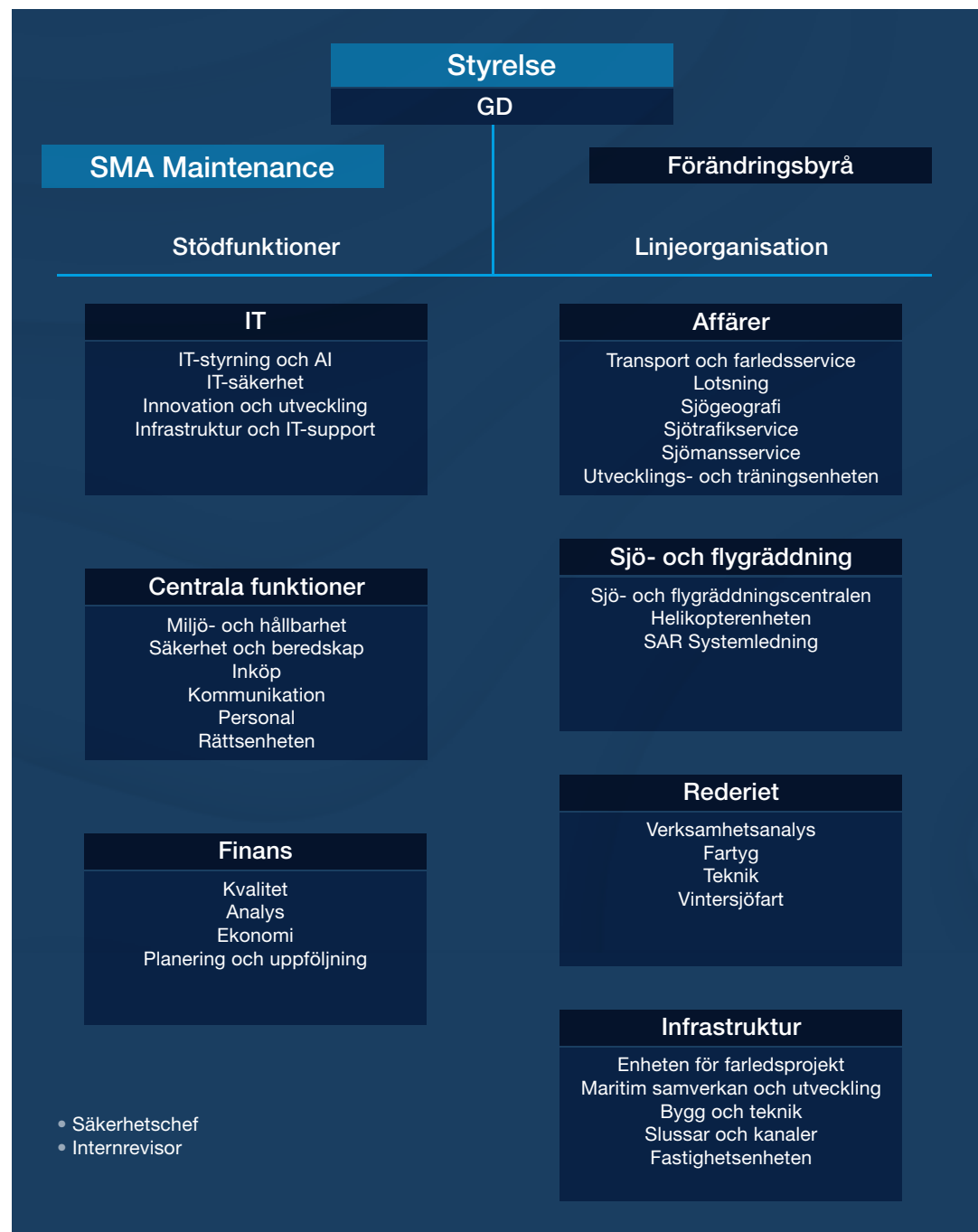
- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information
- Lotsning
- Sjö- och flygräddning
- Sjömansservice
- Sjötrafiktjänster

Utifrån verksamhetsområdena arbetar Sjöfartsverket med processutveckling, fastställer servicelöften och mäter leveranser. Processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO 14001.

I linjeorganisationen är Sjöfartsverkets operativa verksamhet indelad i fyra avdelningar som tillsammans levererar tjänster inom verksamhetsområdena. Dessa består av Affärer, Sjö- och flygräddning, Rederi samt Infrastruktur.

Under 2025 omorganiserades stödfunktionerna för att på ett bättre sätt kunna stödja kärnverksamheten och är numera indelat i tre avdelningar som bistår verksamheten med expertkompetens. Dessa är Centrala funktioner, Finans och IT.

Sjöfartsverkets styrelse beslutar en arbetsordning som reglerar uppgifter och ansvar mellan styrelsen och generaldirektören. Generaldirektören beslutar arbetsordningen för Sjöfartsverket. Där stadgas det om organisation, delegering av beslutanderätt inom myndigheten, handläggning av ärenden och formerna i övrigt för myndighetens verksamhet utöver vad styrelsen förbehållit sig att besluta om.



De transportpolitiska målen

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att verka för de transportpolitiska målen. För att kunna styra och mäta myndighetens bidrag till dessa har Sjöfartsverket formulerat servicelöften. Därutöver har regeringen fastställt ekonomiska mål och styrelsen har fastställt strategiska utvecklingsmål för verksamhetens inriktning.

Den svenska transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom området.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och effektivitet. Dessutom ska funktionsmålet bidra till nationell utvecklingskraft. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov av transport.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också skapa förutsättningar för att nå det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitet och bidra till ökad hälsa.



Den svenska transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.



Mål och måluppfyllelse

Servicelöften

För att uppfylla funktionsmålet om tillgänglighet styr Sjöfartsverket mot service-
löften om farleders tillgänglighet, lotsning inom utsatt tid, sjömansservice och
löften om isbrytning. Servicelöften om sjö- och flygräddning samt tillhanda-
hållande av Sjötrafiktjänster och navigationsvarningstjänster bidrar till att nå
hänsynsmålet om säkerhet och hälsa.

Sjöfartsverkets servicelöften inom sjögeografisk information styr mot båda målen.
Generationsmålet för miljö och miljö kvalitet visar på den omställning som krävs i samhället för
att lösa de stora miljöproblemen och inte lämna över dem till nästa generation. Det beskrivs
i kapitlet **Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet**. I **tabell 4** redovisas Sjöfartsverkets
servicelöften för 2025 vilka beslutats av GD och i vilken grad dessa har uppfyllts under året.

Tabell 4, Servicelöften 2025

Verksamhet	Servicelöfte	Måltyp	Mål	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Farleder	Tillgänglighet för farledsutmärkning	Funktionsmål	≥ 98,6 %	99,6 %	99,6 %	99,6 %
	Tillgänglighet system	Funktionsmål	≥ 98,6 %	98,4 %	98,9 %	99,2 %
Isbrytning	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans (för fartyg som väntat)	Funktionsmål	≤ 4 tim	3 tim 36 min	5 tim 42 min	2 tim
	Tillgänglighet (handelsfartyg som erhållit assistans utan väntetid)	Funktionsmål	≥ 90 %	99,2 %	98,2 %	98,7 %
Sjögeografisk information	Andel ärenden för Spridningstillstånd som beslutas inom 6 månader	Funktionsmål och hänsynsmål	≥ 85 %	99,4 %	94 %	91,8 %
	Godkända sjömätningar (FSIS44) som finns redovisade i elektroniska sjökort (ENC) 2027.	Funktionsmål och hänsynsmål	≥ 130 000 km²	111 128 km², ack	99 470 km², ack	–
Lotsning	Servicegrad för lots inom överenskommen tid	Funktionsmål	≥ 95 %	99,5 %	99,3 %	99,4 %
	Servicegrad för lots inom önskad tid	Funktionsmål	≥ 90 %	92,8 %	92,4 %	93,4 %
Sjö- och flygräddning	Sjöräddningstjänst, 60 min på nationellt vatten	Hänsynsmål	≥ 90 %	97,4 %	97,9 %	97,4 %
	Sjöräddningstjänst, 90 min på internationellt vatten	Hänsynsmål	≥ 90 %	89,7 %	100 %	96,6 %
	Flygräddningstjänst, 90 min med aktiv nödsändare	Hänsynsmål	≥ 90 %	100 %	100 %	–
	Flygräddningstjänst, 24 tim utan aktiv nödsändare	Hänsynsmål	≥ 90 %	100 %	100 %	100 %
	Tillgänglighet räddningshelikoptrar	Hänsynsmål	≥ 95 %	95,8 %	91,4 %	–
Sjömansservice	Andel av samtliga anlöp (till de orter där Sjömansservice finns) som får erbjudande om service	Funktionsmål	≥ 85 %	92 %	93,7 %	–
Sjötrafiktjänster	Sjöolyckor orsakade av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS området	Hänsynsmål	0 st	0 st	0 st	0 st

forts. Servicelöften

Sjöfartsverket har nått uppsatta servicemål för året, förutom i tre fall.

Farled

Tillgänglighet system avviker med 0,2 procent mot uppsatt mål. Avvikelsen härrör från ett system där Sjöfartsverket tillsammans med extern part har delat driftansvar och den externa parten inte levererar data med lika hög tillgänglighet som Sjöfartsverket.

Sjögeografisk information

Godkända sjömätningar (FSIS44) som finns redovisade i elektroniska sjökort (ENC) 2027. Sjöfartsverket ligger något efter för att nå målet på 130 000 km² sjömått yta till 2027. Arbete med att effektivisera och påskynda produktionen pågår.

Sjö-och flygräddning

Sjöräddningstjänst 90 minuter på internationellt vatten avviker med 0,3 procent mot uppsatt mål. Bakom avvikelsen finns flera olika förklaringar, exempelvis väderleksförhållanden samt att situationen inte varit tidskritisk varpå den nödställda inte valt den snabbaste resursen att få hjälp av.

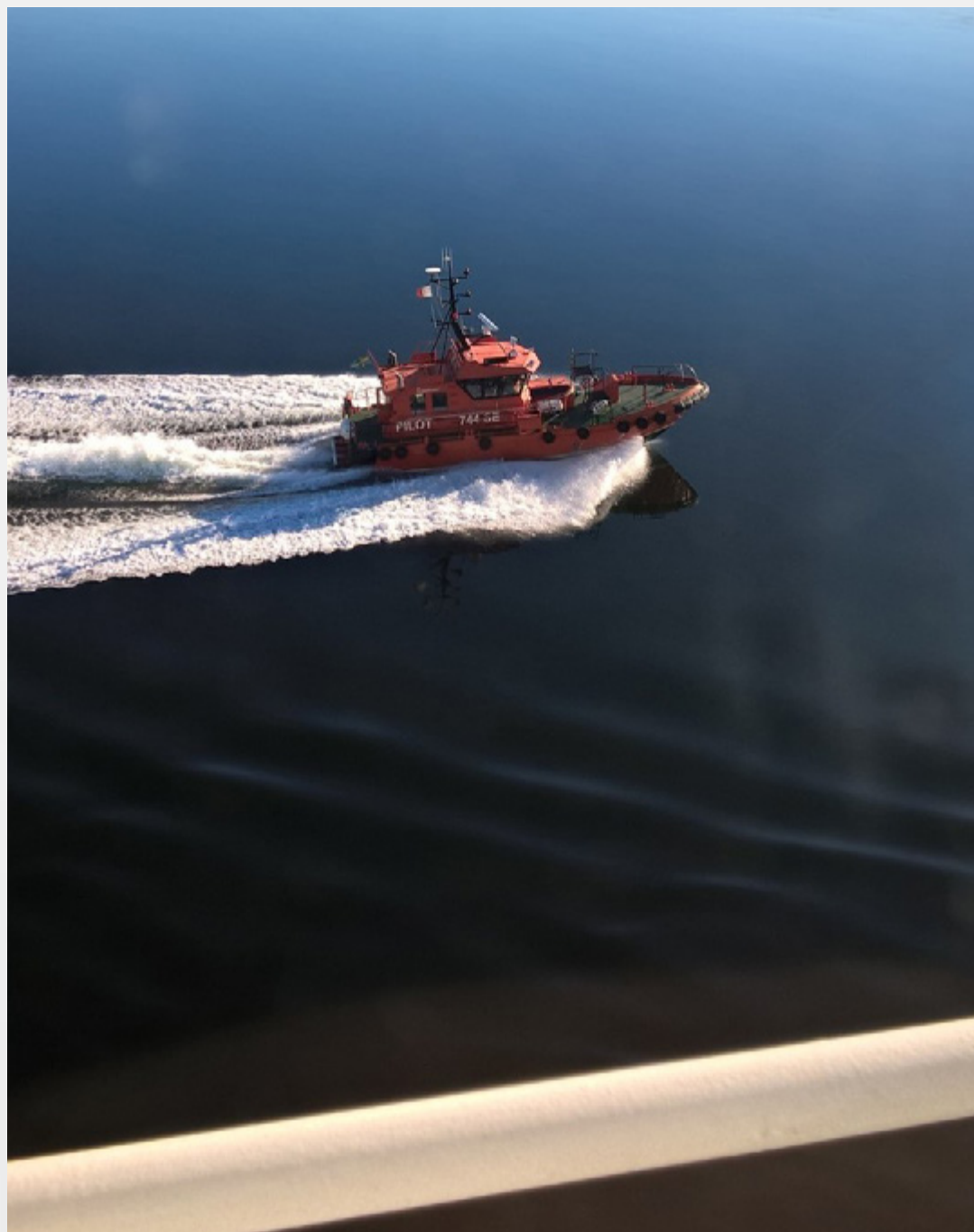


Foto: Anders Ekström

Strategiska utvecklingsområden och mål mot 2028

Strategiska utvecklingsområden är områden som bedöms som långsiktigt angelägna att Sjöfartsverket prioriterar för att klara uppdraget enligt instruktionen och regeringens styrning utifrån omvärldsläge och långsiktiga omvärldsfaktorer.

De strategiska utvecklingsområdena fastställs av styrelsen. Styrelsen har beslutat mål för 2028 inom de strategiska utvecklingsområdena och en roadmap identifierar viktiga aktiviteter och händelser för att nå dem. Aktiviteter och händelser avspeglas sedan i avdelningarnas årliga verksamhetsplanering.



Ökad lönsamhet

För att klara av att finansiera kommande investeringar, underhåll och nya tjänster behöver lönsamheten och resultatet förbättras. Regeringens ekonomiska mål behöver också nås. Därför krävs fortsatta kostnadseffektiviseringar och att alla möjligheter till ökade intäkter tas tillvara.

Mål 2028

- Resultatöverskott i enlighet med treårsplan

Resultat 2025

Sjöfartsverket har under 2025 vidtagit ett antal åtgärder för att förbättra det ekonomiska läget såsom kostnadseffektiviseringar, bland annat genom neddragning av 40 tjänster inom administration, omorganisation av stödverksamheten samt insatser för ökad finansiering från regeringen. I september aviserade regeringen en höjning av Sjöfartsverkets anslag med 182,5 miljoner kronor.

Målet i treårsplanen för 2026-2028 är ett resultatöverskott om 82 miljoner kronor. Hittills genomförda och planerade kostnadsbesparingar kommer dock inte att vara tillräckliga för att nå ett resultatöverskott under 2028. Sjöfartsverket bedömer således att målet inte uppnås.

Effektivare och säkrare anlöp

Sjöfartsverkets huvudsakliga uppdrag är att erbjuda handelsfartyg säkra anlöp till och från hamn. I takt med att fartygen blir allt större och trafiken ökar behöver farleder fördjupas och utmärkningen förbättras. För att öka sjöfartens konkurrenskraft – och därmed intäkterna – behöver anlöpen samordnas med hamnaktörer, anlöpsrapporteringen förenklas, lotsningstjänsterna bli mer flexibla och sjökorten mer behovsanpassade. Digitalisering och informationsdelning är viktiga verktyg för att effektivisera anlöpen.

Mål 2028

- Genomfört tre strategiska farledsprojekt
- Ny isbrytare i drift
- Flexiblare lotsningstjänst i drift
- Anlöpskoordinering med hamnar i drift
- Dynamiska digitala sjökort tillgängliga för handelssjöfarten
- Effektivare användning av samhällets räddningsresurser
- EMSWe i drift

Resultat 2025

Flera strategiska farledsprojekt har försenats eller avbrutits av skäl bortom Sjöfartsverkets kontroll. Sjöfartsverket bedömer därför att målet endast delvis uppnås.

Upphandling av ny isbrytare är försenad på grund av överprövning av tilldelningsbeslut. Sjöfartsverket bedömer att målet därför inte uppnås.

Arbete med att skapa flexibla lotsningstjänster fortsätter. I regleringsbrevet för 2026 har Sjöfartsverket fått i uppdrag att redovisa åtgärder för att öka produktiviteten inom lotsningen. Sjöfartsverket bedömer att målet kommer att uppnås.

Strategiska projekt löper i stort sett enligt plan för Navigationsstöd från land, dynamiska sjökort (S-100), samt nytt inrapporteringsystem för fartygsanlöp (EMSWe). Därutöver har två av tre nya trafikcentraler tagits i bruk samt ett nytt VTS-system. Sjöfartsverket bedömer att målet uppnås 2028.

Modernare och attraktivare arbetsplats

Fortsätta att utveckla IT-stöd, rutiner, ledarskap, statlig värdegrund och kompetensförsörjning för ökad intern samordning, klara kommande kompetensväxling och attrahera nya medarbetare. Kompetensförsörjningen är särskilt viktig då Sjöfartsverket har brist på sjögående personal, precis som sjöfartsnäringen i stort.

Mål 2028

- Index för Attraktiv arbetsgivare i 90:e percentilen
- Hälsoindex i 90:e percentilen
- Inga allvarliga arbetsplatsolyckor
- Sjöfartsverket attraherar och utvecklar den kompetens som verksamheten kräver
- Jämställdhetsindex i 90:e percentilen
- Kollektivavtal utformade för att stödja en modern och effektiv verksamhet

Resultat 2025

Sjöfartsverket hör redan idag till de mest attraktiva arbetsgivarna inom branschen (90:e percentilen) enligt Nyckeltalsinstitutets mätning. Vad gäller Hälsoindex och Jämställdhetsindex ligger Sjöfartsverket på branschgenomsnittet. Under 2025 har sju allvarliga arbetsplatsolyckor inträffat. Arbete för att förebygga sådana olyckor pågår kontinuerligt.

Sjöfartsverket har under året arbetat för att utveckla kollektivavtalen för att bli modernare, mer rättvisa och bättre möta verksamhetens behov. Arbete fortsätter med att skapa kollektivavtal som möjliggör bättre flexibilitet och resursutnyttjande.

Sammantaget bedömer Sjöfartsverket att dessa mål kommer att uppnås.

Effektivare arbetssätt och processer

Sjöfartsverket levererar enligt servicelöften, vilket är avgörande för att kunna erbjuda säker och konkurrenskraftig sjöfart. Processerna kan effektiviseras genom bättre planering, ökad standardisering och genom större delaktighet i verksamhetsutvecklingen från medarbetare.

Mål 2028

- Produktivitetsförbättring med fem procent jämfört med 2025
- Förbättrade arbetssätt och processer genom ständiga förbättringar och bättre resursplanering

Resultat 2025

KPIer för att mäta produktivitetsförbättring har identifierats för operativ verksamhet och ett mål om två procents produktivitetsförbättring under 2026 är satt. Sjöfartsverket bedömer att målet uppnås 2028.

Omorganisation av administrativa avdelningar under 2025 genomfördes med ambition att skapa effektivare arbetssätt och ett bättre stöd till kärnverksamheten. Det är ännu för tidigt att utvärdera effekten av omorganisationen. Metodik och verktyg för systematiskt förbättringsarbete på Sjöfartsverket har utvecklats. Implementering i verksamhet och processer sker genom utbildning och stöd i konkreta förbättringsaktiviteter och problemlösning. Sjöfartsverket bedömer att målet uppnås.

Ökad satsning på miljö och klimat

Vi är en miljömålsmyndighet och har därför att arbeta för de generationsmål och miljö kvalitetsmål beslutats av riksdagen. Fokus finns på att minska CO² utsläppen från egen verksamhet och minska miljö påverkan i farledsprojekt.

Mål 2028

- Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 35 procent jämfört med 2010
- Specifika miljökrav sätts i minst 70 procent av alla upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter

Resultat 2025

Sjöfartsverket har under året beslutat om ett nytt miljömål för koldioxidutsläpp. Det nya miljömålet lyder: Sjöfartsverket ska, i linje med Sveriges klimatmål, vara fossilfria 2045. Det långsiktiga målet har brutits ner i årliga delmål/KPIer som verksamheten skapar aktiviteter för. Parallellt med arbetet att ta fram ett nytt mål har verksamheterna genomfört aktiviteter och åtgärder för att minska utsläppen. Resultat för koldioxidutsläppen (mål vid 2025 års ingång) återfinns i miljöledningsrapporteringen. Sjöfartsverket bedömer att målet delvis uppnås.

Vad gäller miljökravet har specifika miljökrav ställts i 45 procent av upphandlingarna. Sjöfartsverket bedömer att målet uppnås 2028.

Förstärkt säkerhet och beredskap

Vi är en beredskapsmyndighet med särskild betydelse för samhällets civila beredskap. Utifrån nuvarande omvärldsläge behöver arbetet med att förbättra krisberedskap, beredskapsplanering, IT-säkerhet och informationssäkerhet förbättras.

Mål 2028

- Certifieringsbara enligt ISO 27000 informationssäkerhet
- Förmåga finns för minst tre månaders uthållighet för samhällsviktiga verksamheter att verka vid fredstida krissituationer och höjd beredskap
- Förmåga finns för verksamheter med krigsuppgifter att prioritera och ställa om för att verka vid en längre period av allvarlig säkerhetspolitisk kris eller krig.

Resultat 2025

Sjöfartsverket har under året ändrat formuleringen avseende två av de tre målen. Tidigare mål om att ha förmåga för 30 dagar har utökats till minst tre månader samt omfattar nu all samhällsviktig verksamhet. Tidigare mål om höjd beredskap med uthållighet i 90 dagar har ändrats till att avse en längre period samt lyft fram vikten av att kunna prioritera krigsuppgifter vid behov.

Fokus för målområdet har varit att stärka kontinuitetsarbetet samt att med särskilt tilldelade medel för civilt försvar genomföra ett flertal åtgärder syftande till att stärka förmågan. Åtgärder inom civilt försvar har lämnats till departement enligt regleringsbrev.

Ett särskilt arbete under 2025 har varit att planera inför en större intern totalförsvarsövning, Mareld, vilken genomförs 2026. Sjöfartsverket bedömer att alla tre målen kommer att uppnås.

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten stadgas i regleringsbrevet. För 2025 gäller följande mål:

- Rörelsemarginalen före avskrivningar ska vara 12 procent över en konjunkturcykel. Investeringar finansierade via den nationella planen för transportinfrastrukturen räknas inte in.

Sjöfartsverket ser utmaningar i att styra mot detta mål då det siktar dels mot medelvärdet över en konjunkturcykel (som bedömts som tio år), dels då målet är nytt och Sjöfartsverket inte kan påverka tidigare års resultat. Med nuvarande ekonomiska förutsättningar bedömer Sjöfartsverket att målet inte uppnås.

- Sjöfartsverket ska ha ett eget kapital på minst 500 000 000 kronor över en konjunkturcykel.

Sjöfartsverket når målet.

- Farledsavgifterna får höjas högst i takt med konsumentprisindex med konstant skatt. Miljöincitament undantas från denna begränsning.

Sjöfartsverket har under 2025, i enlighet med ekonomiskt mål, höjt farledsavgifterna med 4,75 procent (2024 10,9 procent och 2023 5,1 procent) exklusive förändring av miljöincitamentet.



Foto: Niklas Jonasson, Unsplash

Sjöfartsverkets finansieringsmodell

Sjöfartsverkets löpande verksamhet och underhåll finansieras till största del av handelssjöfarten. Samtidigt består en allt större del av myndighetens arbete av investeringar och infrastrukturutveckling – projekt som i stället finansieras via anslag eller indirekta anslag från främst Trafikverket. I takt med att dessa stora infrastrukturprojekt växer i volym, minskar handelssjöfartens relativa andel av den totala finansieringen.

Genom att betala farledsavgift får handelssjöfarten tillgång till öppna, säkra och tillgängliga farleder året runt. Avgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord.

Även isbrytningsverksamheten finansieras av farledsavgiften. Sjöfartsverket tar inte extra betalt av de fartyg som behöver isassistans och är heller inte berättigat till extra anslag när isvintern blir besvärlig. Hur farledsavgiften får höjas stadgas av det årliga regleringsbrevet.

I Sverige är det lotsplikt vilket innebär krav på att anlita lots på svenskt inre vatten om fartyget är längre än 70 meter och bredare än 20 meter. För detta betalar fartygen en lotsavgift. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar.

Sjöfartsverket utför även verksamhet som inte primärt kommer handelssjöfarten till godo, till exempel flyg- och sjöräddning, utmärkning av vissa farleder åt fritidsbåtar, insatser för civilförsvaret med mera. Dessa delar ska finansieras via anslag från staten.

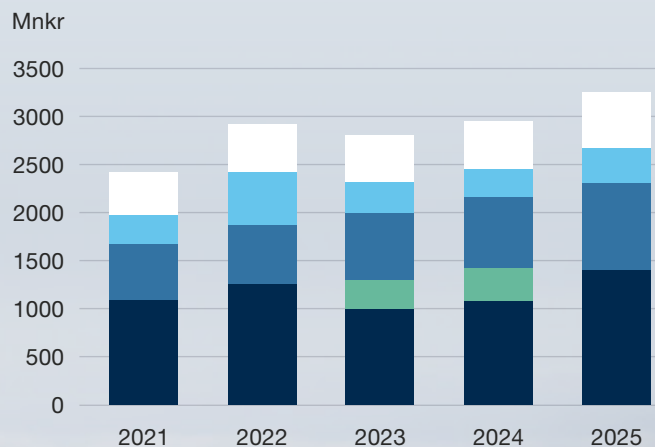
Sjöfartsverket har även andra intäkter från civil luftfart eller från andra myndigheter som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster. Sjöfartsverket har även intäkter från försäljning av varor och tjänster såsom sjökort och ENC*-data.

En betydande del av Sjöfartsverkets verksamhet består i stora samhällsinvesteringar såsom muddring av farleder och investeringar i nya fartyg. Dessa investeringar finansieras till stor del via anslag hos Trafikverket och eget anslag för ny isbrytare.

* Electronic Navigational Charts

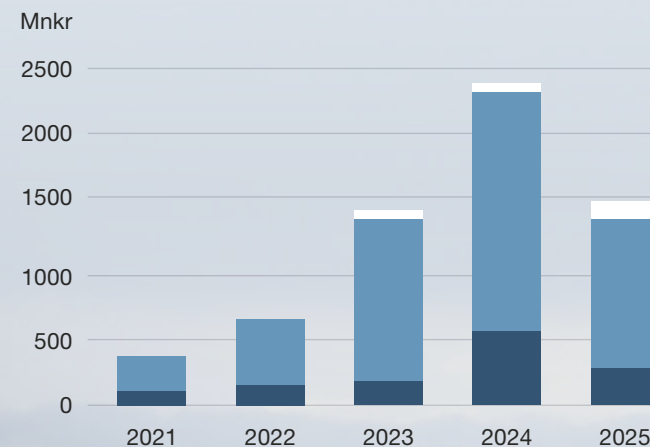
Intäkter

Utfall 2021–2025



Investeringar

Utfall 2021–2025



Intäkternas fördelning

Diagramförklaring

- Farledsavgifter
- Anslag för klimatkompensation
- Lotsavgifter
- Övrigt anslag
- Övriga externa intäkter

Investeringsutfall

Diagramförklaring

- Sjöfartsverket (sjöfartsavgifter)
- Trafikverket (anslag via nationell plan)
- Anslag



Särskilda uppdrag enligt regleringsbrevet

Sjöfartsverkets årsredovisning ska redovisa hur myndigheten har bidragit till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Därutöver anges följande mål och återrapporteringskrav i regleringsbrevet:

Förenklingsarbete

Sjöfartsverket ska redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit och planerar att vidta för att minska företagens regelbörda och administrativa kostnader som uppstår i kontakten med myndigheten samt vilka åtgärder Sjöfartsverket har vidtagit för att förbättra bemötande och service gentemot företagen.

Sjöfartsverket ska också så långt möjligt redovisa resultatet av dessa åtgärder. Därutöver ska Sjöfartsverket redovisa vilka hinder som finns för att kunna påskynda förenklingsarbetet.

Informations- och cybersäkerhet

Sjöfartsverket ska redogöra för hur myndigheten har utvärderat det egna informations- och cybersäkerhetsarbetet genom användning av verktyg som Cybersäkerhetskollen eller motsvarande, samt vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av resultatet.

Här redogörs för hur Sjöfartsverket arbetat med dessa uppdrag under året.



Informations- och cybersäkerhet

De beslut om investeringar som togs för drygt tre år sedan, i avsikt att utveckla och stärka myndighetens förmåga, kapacitet, systematik samt resiliens avseende informations- och cybersäkerhet, har i allt väsentligt omsatts i praktiken, även om en hel del återstår att göra.

Exempel på åtgärder är investeringar i modern teknisk infrastruktur och stärkt arbete avseende kontinuitet. Det är en viktig del i vad som krävs på informationssäkerhetsområdet kopplat till skärpta krav avseende säkerhetsskydd.

Precis som tidigare år har 2025 präglats av kraftigt ökade cyberattacker mot offentliga och privata verksamhetsutövare. Sjöfartsverket har varit utsatt för olika typer av direkta och indirekta cyberangrepp, men har kunnat behålla kontroll över information och funktion på interna tjänster samt de e-tjänster som tillhandahålls internt respektive till sektor, kunder och allmänhet.

Sjöfartsverket har under flera år lagt ner ett omfattande arbete på att klassificera myndighetens verksamhetsinformation för att säkerställa att informationen har rätt IT-säkerhetsåtgärder i egna IT-miljöer, såväl som i upphandlade tjänster.

Den övervägande delen av myndighetens system är inventerade och klassificerade.

För att utvärdera Sjöfartsverkets informations- och cybersäkerhetsarbete har flera åtgärder vidtagits under 2025. Bland annat har övergripande riskanalyser genomförts med utgångspunkt i ISO 27001, vidare har Myndighetens för samhällsskydd och beredskap verktyg Cybersäkerhetskollen (Infosäkkollen) använts. Utöver detta har interna gap-analyser mot exempelvis MSBFS 2020:7 respektive riktade kontroller av IT-säkerhetsåtgärder baserat på ISO 27002 genomförts. I tillägg har myndighetens internrevision under året även granskat behörighetshanteringen vid Sjöfartsverket.

Baserat på ovanstående analyser och granskningar har relevanta åtgärder vidtagits, dels i form av planerade förvaltningsåtgärder, dels i förekommande fall åtgärder utanför planerade insatser inom respektive förvaltning.

Ett viktigt tema inom informationssäkerhetsområdet har under 2025 varit implementeringen av EU-direktiven gällande NIS2 (ett EU-direktiv som syftar till att stärka cybersäkerheten inom unionen och skydda samhällsviktig infrastruktur mot digitala hot) och CER (Directive on the resilience of critical entities) i svensk lagstiftning. Direktiven började gälla redan den 18 oktober 2024 och förväntas implementeras under 2026 genom den svenska cybersäkerhetslagen, respektive lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare.

En del av Sjöfartsverkets förberedelser för NIS2 har bestått i att ansluta till lyftet av myndighetens systematiska informationssäkerhetsarbete genom en handlingsplan i informationssäkerhet. Det projektet har pågått sedan 2022 och gick i mål vid halvårsskiftet 2025. Detta tillsammans med ytterligare förberedande aktiviteter gör att Sjöfartsverket kommer att leva upp till de krav som den nya lagen kommer att ställa.

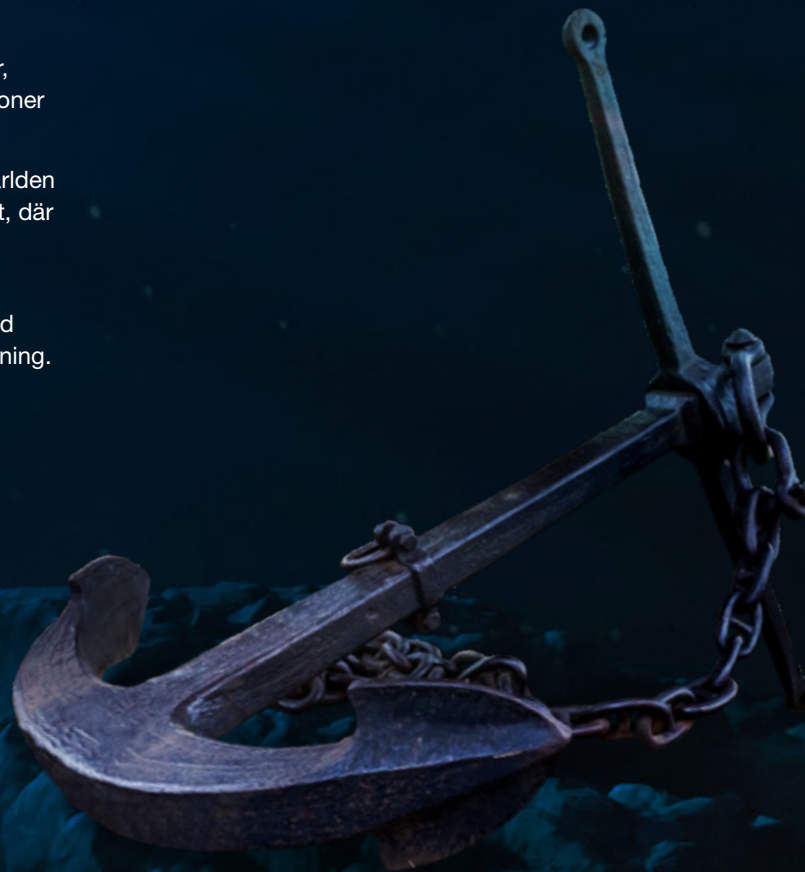
Fortsatta steg tas i avsikt att dra nytta av AI-relaterade tjänster och förmågor, dels genom upphandlade tjänster men även i produkter och inbyggda funktioner samt i vissa forskningsprojekt.

Sammantaget står Sjöfartsverket tillsammans med den övriga myndighetsvärlden inför omfattande utmaningar inom informations- och cybersäkerhetsområdet, där framförallt kompetensförsörjningen utgör den dimensionerande faktorn.

Drivkraften i snabba förflyttningar avseende cybersäkerhetshot och starka krav utifrån digitalisering, innovation samt författningsförändringar gör att god informations- och cybersäkerhet måste ses som en grundläggande förutsättning.



Implementeringen av EU-direktiven NIS2 och CER har präglat verksamhetens arbete med informations- och cybersäkerhet under 2025.





Förenklingsarbete

Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med att förenkla myndighetens regelverk och administration samt minska de administrativa kostnaderna både internt och externt.

Avgifter och administrativa kostnader

Myndighetens föreskrifter utgör den huvudsakliga regelbördan för externa intressenter. Dessa reglerar avgiftsnivåerna för olika tjänster och innehåller krav på den rapportering som behövs för att fastställa avgifterna. Farleds- och lotsavgifterna, med tillhörande föreskrifter, är de regelverk som berör flest externa intressenter. Föreskrifterna ses över varje år, främst eftersom avgifterna uppdateras årligen. I samband med denna översyn kan även sådant som behöver förtydligas eller justeras uppdateras. Arbetet med att se över och förbättra regelverket pågår kontinuerligt under året, men ändringarna samlas in och publiceras i samband med att föreskriften för det nya året fastställs. Syftet är att stärka transparensen och, när det är möjligt, minska behovet av rapportering och därmed administration.

Sjöfartsverket arbetar för närvarande med att utveckla en ny modell för farledsavgiften. Arbetet befinner sig i en utredningsfas och behöver analyseras vidare innan ett konkret förslag kan fastställas. Målsättningen är att en framtida modell ska vara mer transparent och lättare för kunder att förstå, vilket även kan bidra till effektivare/enklare hantering både internt och externt. Dagens avgiftsmodell består av flera olika komponenter, vilket kan göra det svårt att snabbt få en tydlig bild av den totala kostnaden för ett anlöp. En mer sammanhållen och förenklad struktur kan därför bli aktuell och skulle även kunna påverka vilka uppgifter som behöver rapporteras.



IT-system för förenklad rapportering

Sjöfartsverket arbetar med implementeringen av EU-förordningen European Maritime Single Window environment (EMSWe). Förordningen syftar till att medlemsstaterna ska inrätta tekniskt harmoniserade IT-system för sjöfartens rapportering till myndigheter i samband med fartygsanlöp. Systemet kommer bland annat att få förbättrad maskin-till-maskin-lösning, fler rapporteringsmöjligheter och smidigare inloggning med e-legitimation. Dessutom kommer man kunna göra tull- och hamnrapportering i Maritime National Single Window (MNSW). Implementeringen ska enligt departementet göras till en så låg kostnad som möjligt. Det innebär att Sjöfartsverket kontinuerligt måste göra vägval där nyttan av att implementera kompletterande åtgärder behöver överstiga den högre kostnaden för dessa.

Enligt förordningen skulle tillämpning ske från den 15 augusti 2025 men på grund av förseningar från kommissionen, exempelvis av de EU-gemensamma funktionerna, är målsättning för implementering för svensk del under första kvartalet 2028.

Dialoger och kontaktvägar

Sjöfartsverket har kontinuerliga branschdialoger i olika frekvens och format. Det upprätthåller en god dialog med externa intressenter, där information om förändringar och nya behov kan delas. Två gånger per år bjuder Sjöfartsverket in nyckelpersoner inom branschen för samtal i det vi kallar branschråd. Här finns representation från Svensk sjöfart, Skeppsmäklarna, Sveriges hamnar och Näringslivets Transportråd som möter vår generaldirektör och ställföreträdande generaldirektör.

Myndigheten håller också ett större sammanträde för branschen, Sjöfartsdagen, en gång per år. Sjöfartsdagen är ett fysiskt möte med en bred inbjudan till branschens olika aktörer och intressenter. Vid behov kan även digitala seminarier hållas med olika aktuella teman.

En översyn av kontaktvägar till Sjöfartsverket har genomförts och ett arbete med att ensa produkt- och tjänstesidorna på Sjöfartsverkets webbplats kommer påbörjas under 2026. Syftet är att förbättra myndighetens service och bemötande mot kund. Vart tredje år gör Sjöfartsverket en NKI-undersökning (nöjd kundindex). Den ger en samlad bild av vad kunder och intressenter är nöjda med och vad som kan förbättras gällande bemötande, service och administration. Sjöfartsverket gör också djupgående NKI:er för specifika tjänster, exempelvis lotsning, för att få en mer direkt återkoppling.

Det främsta hindret för att kunna påskynda förenklingsarbetet är att regelverk för sjöfarten ofta styrs av internationella konventioner som tar tid att förändra liksom utveckling av IT-stöd.



Omvärldsläge och trafikvolym

Sjöfarten spelar en avgörande roll för Sveriges ekonomi och internationella handel. Genom att möjliggöra import och export av varor bidrar sjöfarten till att Sverige kan förbli konkurrenskraftigt och säkerställer tillgång till internationella marknader.

Cirka 160 miljoner ton gods hanteras över svenska hamnar vilket gör sjöfarten till en viktig del av landets transportsystem. Sjöfarten är dessutom ett av de mest energieffektiva transportsätten, vilket gör den särskilt lämplig för stora volymer gods. Sjöfartsverkets ekonomi samspelar i stort med omvärlden och sjöfartsmarknadens utveckling eftersom intäkterna till stor del bygger på antalet anlöp och lotsningar som görs till svenska hamnar.



Omvärldsfaktorer

Sverige är en liten, exportberoende ekonomi. Därför är svensk sjöfart starkt påverkad av globala ekonomiska förändringar. De senaste åren har sjöfarten påverkats av stora internationella händelser – som ökade spänningar i Europa, Asien och Mellanöstern samt angrepp på fartyg i Röda havet. Klimatförändringar och extremt väder fortsätter att utgöra stora utmaningar för sjöfarten samtidigt som den globala ekonomin präglas av oro för handelskrig, långsam återhämtning från lågkonjunkturen och pågående internationella konflikter. Alla dessa faktorer har lett till ökade kostnader för rederier och andra logistikaktörer.

Godstransporter via sjöfart är i Sverige starkt knutna till utvecklingen inom basindustrin. Ett fåtal tunga varugrupper, särskilt kopplade till gruvdrift i norra Sverige och raffinaderier på västkusten, har en stor påverkan på efterfrågan. Godshanteringen i svenska hamnar har minskat under lång tid samtidigt som transporter på land har ökat.

Framtida ökningar av godsvolymer för sjötransporter är beroende av den svenska basindustrins utveckling. I Norrland pågår flera projekt som i början på 2030-talet förväntas driva ökade godsflöden. Runt 2030 förväntas också nya Luleå hamn och farledsprojektet Malmporten, som är viktig för större ökningar av godsvolymer med sjöfart till och från norra Sverige, stå färdigt.

Färjetrafiken till och inom Sverige har sett en långsam ökning av godsvolymer och blivit en allt viktigare inkomstkälla för branschen. Utvecklingen med fler ro-pax fartyg som kombinerar last- och passagerarkapacitet fortsätter. Kryssningstrafiken hade en positiv utveckling före Covid-19-pandemin men drabbades hårt av den globala krisen. Passagerartrafiken har stabiliserats men ligger fortfarande under nivåerna från tiden före utbrottet av Covid-19-pandemin.



Anlöp samt gods- och passagerarvolymer

Under 2025 registrerades totalt 66 178 deklarerade anlöp. Det innebär en nedgång med 2,9 procent jämfört med föregående år vilket är i linje med en långsiktig trend.

Utvecklingen under 2025 präglas av en fortsatt nedgång i det totala antalet deklarerade anlöp, särskilt inom lastfartygstrafiken där flera större segment minskat tydligt. Passagerartrafiken har samtidigt uppvisat en mer begränsad nedgång och legat kvar på nivåer nära föregående år. För godsvolymer och passagerarantal ses endast mindre förändringar, vilket indikerar att dessa delar av trafiken varit relativt stabila trots minskningen i antalet deklarerade anlöp.

Fördelning totala anlöp

Trots den övergripande minskningen av antalet anlöp har fördelningen mellan passagerarfartyg och lastfartyg varit relativt oförändrad. Under 2025 stod passagerarfartygen för 69 procent av anlöpen, medan lastfartygen utgjorde 31 procent. Fördelningen innebär endast en marginell förändring jämfört med föregående år och ligger i linje med den långsiktigt stabila relationen mellan kategorierna, med undantag för pandemiåren 2020–2021 då andelen passagerarfartyg var tillfälligt lägre.

Deklarerade anlöp:

Deklarerade anlöp avser de fartygsanlöp som anmäls till Sjöfartsverket av rederier och aktörer enligt gällande rapporteringskrav. Dessa utgör grunden för statistik och planering.

Debiterade anlöp:

Debiterade anlöp är däremot de faktiska anlöp som avgiftsbeläggs enligt Sjöfartsverkets avgiftsmodell. Skillnaden kan bland annat bero på undantagna fartyg enligt regelverk eller rabatter. En viktig faktor är frekvensrabatten, som innebär att fartyg som anlöper ofta får en reducerad avgift eller helt undantas från debitering efter att ett visst antal anlöp uppnåtts under en månad.

Lastfartyg

Trenden för lastfartyg har fortsatt nedåt och under 2025 minskade de deklarerade anlöpen med fem procent jämfört med föregående år. Utvecklingen skiljer sig mellan segmenten, där containertrafiken stod för den största nedgången med en minskning på omkring 13 procent. Minskningar ses dock för samtliga större segment med undantag för RoRo. Sammantaget bekräftar utvecklingen en fortsatt nedåtgående trend för lastfartygstrafiken och nedgången berör nu fler segment än tidigare år.

Passagerarfartyg

Under 2025 reste cirka 20,5 miljoner passagerare med fartyg som betalar farledsavgift till Sjöfartsverket, vilket motsvarar en i stort sett oförändrad nivå jämfört med föregående år. Färjetrafiken minskade marginellt, med en nedgång i antalet anlöp på 1,9 procent. Kryssningsanlöpen ökade med 6,7 procent, vilket i absoluta tal är en ökning på 21 deklarerade anlöp. Antalet kryssningspassagerare minskade samtidigt med cirka två procent till omkring 882 000 passagerare.

Tabell 1. Totalt antal anlöp (deklarerade och debiterade) per fartygskategori*

	2021		2022		2023		2024		2025	
Antal anlöp	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.
Lastfartyg	25 510	16 138	24 704	15 879	22 129	15 169	21 681	15 414	20 590	14 873
Passagerarfartyg	45 680	3 989	50 387	4 597	48 063	4 348	46 443	4 170	45 588	3 947
Totalt	71 190	20 127	75 091	20 476	70 192	19 517	68 124	19 584	66 178	18 820

* Statistiken kan revideras bakåt i tiden till följd av sena rapporteringar, rättelser eller krediteringar. Detta innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2024.

forts. Anlöp och godsvolymer

Godsvolymer

Under 2025 minskade de totala godsvolymerna med 2,3 procent, vilket är i samma storleksordning som nedgången i det totala antalet deklarerade anlöp. Samtidigt visar statistiken över anlöp per nettodräktighetsklass på en viss förskjutning mot större fartyg. Antalet anlöp ökade i de högre nettodräktighetsklasserna, särskilt från 15 000 nettoton och uppåt, medan de mindre och medelstora klasserna uppvisade minskningar.

Förskjutningen mot större fartyg innebär att mer gods transporteras per anlöp, vilket bidrar till att begränsa effekten av det minskade antalet anlöp på de totala godsvolymerna. Passagerarfartygens godsvolymer ökade med 1,5 procent, medan lastfartygens godsvolymer minskade med 3,6 procent, vilket är en mindre nedgång än minskningen i deras deklarerade anlöp (–5 procent).

Tillsammans med fortsatt effektiv planering och högre lastutnyttjande bidrar detta till att godsvolymerna över tid har hållits relativt stabila trots årets nedgång i antalet anlöp.

Tabell 2. Godsvolymer, inklusive privata fordon, per fartygsgrupp*

	2021	2022	2023	2024	2025
Lastfartyg	118 610 448	120 870 745	115 475 375	119 081 754	114 787 413
Passagerarfartyg	44 193 335	43 902 250	40 838 370	40 471 067	41 072 280
Totalt avgiftspliktig godsvikt (netto, ton)	162 803 783	164 772 996	156 313 745	159 552 821	155 859 692

* Statistiken kan revideras bakåt i tiden till följd av sena rapporteringar, rättelser eller krediteringar. Detta innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2024.

Lotsbeställningar

Under 2025 gjordes 28 888 lotsbeställningar, vilket motsvarar en minskning med 7,1 procent jämfört med 2024. Samtidigt minskade de lotsade timmarna med cirka fyra procent, motsvarande ungefär 3 600 timmar.

Minskningen av antalet lotsbeställningar beror till stor del på att trafiken med fartygstyper som oftast använder lots, exempelvis container- och tankfartyg, har minskat under året. När ett sådant fartyg anlöper en hamn krävs normalt två lotsningar – en vid ankomst och en vid avgång. När antalet anlöp i dessa fartygstyper minskar får det därför ett större effekt på det totala antalet lotsbeställningar än i trafikslag där lotsning är mindre vanligt, såsom färjetrafiken.

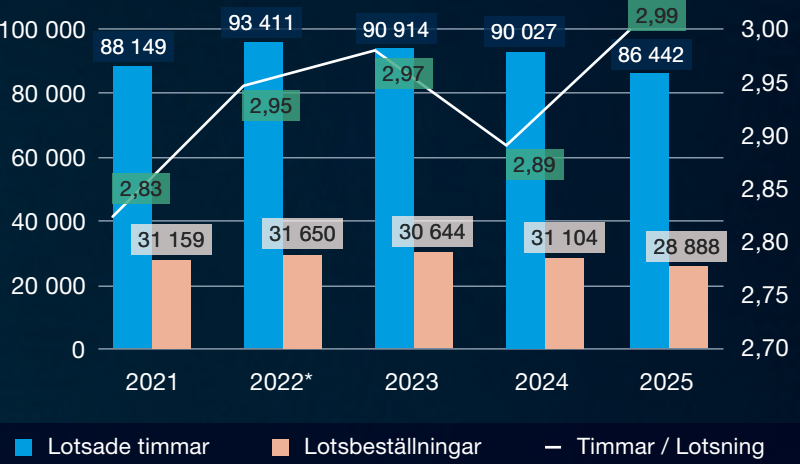
Genomsnittlig lotsad tid per lotsbeställning låg 2025 på cirka tre timmar, vilket är något högre än föregående år men i paritet med den långsiktiga trenden. Skillnaden mellan olika lotsområden varierar stort, till exempel är den genomsnittliga lotsade tiden för en lotsbeställning i Kalmar lotsområde en timme medan den genomsnittliga lotsade tiden till Vänern är sjutton timmar.

Tabell 3. Totalt antal anlöp per lotsområde*

	2021	2022	2023	2024	2025
Luleå	2 785	2 806	2 840	2 790	2 701
Gävle	2 188	2 042	1 946	2 007	1 801
Stockholm	6 729	7 380	6 264	6 069	5 853
Södertälje	6 272	4 945	3 333	2 964	2 967
Kalmar	6 977	7 528	6 855	7 322	7 080
Malmö	35 724	38 543	37 728	36 537	35 903
Göteborg	5 232	5 756	5 717	5 774	5 464
Marstrand	3 006	3 810	3 266	2 513	2 399
Vänern/kanalen	727	833	745	718	674
Oxelösund	1 548	1 448	1 498	1 430	1 336
Övriga	2				
Totalsumma	71 190	75 091	70 192	68 124	66 178

* Statistiken kan revideras bakåt i tiden till följd av sena rapporteringar, rättelser eller krediteringar. Detta innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2024.

Figur 1: Totalt lotsade timmar, lotsbeställningar och snitt timmar/lotsning



Särskild redovisning av arbetet med kompetensförsörjning, miljö- respektive beredskap

En attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket arbetar hela tiden för att vara en attraktiv arbetsgivare med ett inkluderande synsätt. Mångfald, jämlikhet och jämställdhet är självklara ingredienser. Både ledarskap och medarbetarskap utgår från människors vilja och förmåga att utvecklas tillsammans mot ett gemensamt mål.

Viktiga utgångspunkter är tillit och den statliga värdegrunden. Kompetensutveckling, likabehandling och utrymme för innovation och verksamhetsutveckling är viktiga verktyg. De är grundstenar dels för att rekrytera och behålla kompetenta medarbetare, dels för att säkerställa en hälsosam och inkluderande arbetsmiljö.

Sjöfartsverkets roll som arbetsgivare

Sjöfartsverkets roll som arbetsgivare får generellt bra resultat i olika undersökningar. Sjöfartsverket behåller positionen som en av Sveriges mest attraktiva myndigheter i Verians undersökning Arbetsgivarindex även 2025 och hamnar på plats två när det gäller att framstå som en bra arbetsplats bland Sveriges myndigheter.

Sjöfartsverket ingår även i mätning om Attraktiv Arbetsgivarindex via Nyckeltalsinstitutet och når under år 2025 152 poäng, med utmärkelsen Excellent arbetsgivare. Målet är goda resultat genom riktade aktiviteter under kommande år, bland annat genom att delta på arbetsmarknadsmässor och att samarbeta med branschen samt utbildningsinstanser för en mer flexibel väg till att bli fartygsbefäl.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en av Sjöfartsverkets strategiskt viktigaste frågor. Medarbetarna har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för myndighetens viktiga samhällsuppdrag. Sjöfartsverket genomför därför löpande aktiviteter för att utveckla kompetenser och säkerställa att de möter både dagens och framtidens behov.

Sjöfartsverket har under året tagit flera steg för att stärka kompetensförsörjningen. Bland annat samarbetar myndigheten med universitet och yrkesskolor samt deltar på arbetsmarknadsmässor.

Sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket ser en utmaning i att rekrytera nautiska befäl, tekniska befäl och övrig sjögående personal. För få studenter inom dessa utbildningar examineras vid högskolorna. På IT-sidan finns ett återkommande behov av förstärkning, bland annat till följd av fler automatiserade och digitaliserade system samt ett ökat behov av kompetens inom datasäkerhet.

Att attrahera framtida arbetskraft kräver åtgärder på bred front. Alternativa rekryteringsvägar, ett nära samarbete med universitet och högskolor samt bättre möjligheter att kunna erbjuda praktikplatser inom sjöfartsområdet är några exempel. För att väcka intresse för sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket anordnades under året särskilda inspirationsföredrag för både elever och studie- och yrkesvägledare i grund- och gymnasieskola.

En av de största utmaningarna som statliga arbetsgivare står inför under kommande år är bristen på arbetskraft med spetskompetens, enligt Arbetsgivarverket. För att främja kunskapsutbyte och stärka statens arbetsgivarvarumärke fortsatte Sjöfartsverket under 2025 samarbetet med de nio myndigheter som har huvudkontor i Östergötland. Under året har samarbetet lett till ett antal personallån med gott resultat.

Resultatet visar att samarbetet inte bara är kostnads-, resurs- och tidseffektivt utan även främjar dynamiskt lärande mellan myndigheter. Det gynnar alla; staten, myndigheterna och medarbetarna.

Tillbud och risker

Under 2025 visar sig antalet rapporterade olyckor, tillbud och riskobservationer ligga nära i nivå med året innan. Antalet olyckor och tillbud är aningen lägre vilket kan tolkas positivt förutsatt att samtliga händelser faktiskt har rapporterats. Att dessutom öka medvetenheten hos alla medarbetare om fördelarna med att rapportera ännu fler potentiella risker som observeras i Sjöfartsverkets arbetsmiljö är av stor betydelse. På så sätt ökar kännedom om riskerna och myndigheten kan på så sätt förebygga att allvarliga olyckor sker. Under 2025 har sju allvarliga olyckor inträffat vilket är två fler än året innan, som i enlighet med arbetsmiljöverkets definitioner, kategoriserats som allvarliga. Det har skett en mindre ökning av antalet allvarligare olyckor samtidigt som Sjöfartsverkets anställda har ökat i antal. Av den anledningen kan inte en ökande trend ses totalt.

Jämställdhet

Sjöfartsverket har under året varit engagerade i REDO Academy, ett samarbetsprojekt lett av RISE där Sjöfartsverket, Föreningen Svensk Sjöfart, Chalmers och organisationen MÄN deltar. Målet är att främja en hållbar och inkluderande arbetsplatskultur genom metoder och verktyg för psykologisk trygghet.

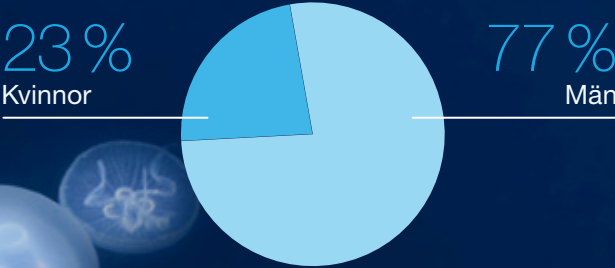
REDO Academy erbjuder utbildningar för chefer och medarbetare inom inkluderande ledarskap, sociala normer, jargong samt identifiering och förebyggande av psykisk ohälsa. Redo Academy har stärkt branschens förebyggande arbete med social arbetsmiljö. Projektet avslutades vid årsskiftet.

Sjöfartsverket mäter Jämställdhetsindex (JMI) via Nyckeltalsinstitutet och nådde vid senaste mätningen 137 poäng vilket innebär att Sjöfartsverket ligger på branschmedian.

Tabell 5. Antal Anställda i Sjöfartsverket 2025

	Antal	Varav chefer
Operativ verksamhet	1 381	101
varav kvinnor	236	18
varav män	1 145	83
Stödverksamhet	295	35
varav kvinnor	156	20
varav män	139	15
Totalt	1 676	136
varav kvinnor	392	38
varav män	1 284	98

Tidigare år har uppdelningen i operativ- respektiv stödverksamhet utgått från BESTA koder. Från 2025 redovisas tillhörighet utifrån organisatorisk tillhörighet.



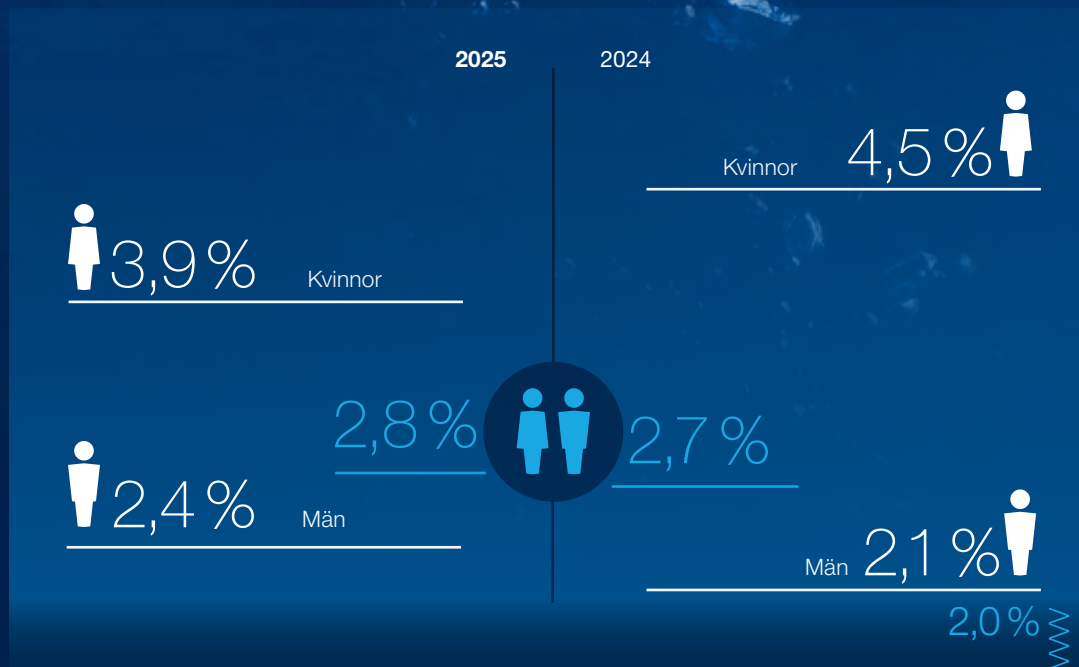
Personalomsättning % 2025



Antal personer som lämnat Sjöfartsverket 2025



Sjukfrånvaro



Olyckor, tillbud och riskobservationer



Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet

Sjöfartsverket arbetar för att nå Sveriges transportpolitiska mål, miljökvalitetsmål och generationsmålet samt för att minimera sjöfartens negativa miljöpåverkan. Det betyder bland annat att myndigheten ska minska användningen av farliga ämnen och utsläpp av växthusgaser.

Utveckling av Sjöfartsverkets miljömål

Sjöfartsverket har under året arbetat med att utveckla sitt klimatmål. Förändringen initierades efter en avvikelse i externrevisionen hösten 2024 avseende bristande måluppfyllnad och otillräckliga åtgärder för detta. Från och med 2026 har Sjöfartsverket som långsiktigt mål att, i linje med Sveriges klimatmål, vara fossilfria år 2045.

Omställning till fossilfri flotta

Under perioden 2022-2024 hade Sjöfartsverket ett regeringsuppdrag att påbörja omställningen till en fossilfri båt- och fartygsflotta och erhöll ett anslag på 45 miljoner kronor årligen. Under 2025 har omställningsarbetet fortsatt men i begränsad omfattning, på grund av en väsentligt lägre budget. Sjöfartsverkets prioritering i omställningsarbetet är i första hand insatser som ger energieffektiviseringar och i andra hand att komplettera med inköp av icke-fossila bränslen till fartygsflottan. Under året har tidigare påbörjade projekt fortsatt. I fartygsflottan finns nu flera lättare och därmed bränslesnålare båtar för användning vid lotsutsättning och felavhjälpningar av sjösäkerhetsanordningar.

Utöver den lätta lotsbåt som togs i drift under året har ytterligare tre lätta lotsbåtar beställts, men på grund av leveransproblem hos leverantören kommer de sannolikt inte levereras. Till följd av detta har en nedskrivning om 22 miljoner kronor gjorts.

En större drönare för isrekognosering har levererats, förarstöd installerats och en lotsbåt tagits i drift, där en dual-fuel (diesel-metanol) ska testas. Flera utmaningar och förseningar hos leverantörer har tyvärr lett till färre leveranser än planerat.

Ett antal nya projekt har genomförts under 2025; ledbelysning på isbrytaren Idun, bygge av ett alternativt värmesystem för lotsbåtar vid kaj samt inköp av en drönare som ska användas vid farledsunderhåll. Utöver teknisk utveckling har arbetet fokuserat på verksamhetsutveckling och beteendeförändringar kopplat till energieffektivare drift.

Under året har 900 m³ HVO bunkrats till Sjöfartsverkets isbrytare. Detta minskar de fossila koldioxidutsläppen för stunden men leder inte till långvariga effekter.

Den inbromsning som skett av Sjöfartsverkets omställningsarbete under året visar på vikten av kontinuerlig styrning och prioritering av frågan, särskilt då den från 2026 integreras i det ordinarie linjearbetet istället för att drivas som ett program.

Fler insatser för att minska miljöpåverkan

Miljöpåverkan vid byggnation av farleder

Sjöfartsverkets farledsprojekt innebär alltid någon form av miljöpåverkan. Arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar (MKB:er) styrs av miljöbalken. Innan arbetet i farleden startar krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen, eller i enklare fall en anmälan till tillsynsmyndigheten. Ett viktigt område i tillståndsprövningarna är hantering av de muddermassor som uppkommer vid breddning och fördjupning av farlederna. I projektet Skandiaporten i Göteborg har Sjöfartsverket under 2025 slutfört undersökning och klassning av förorenade sediment i syfte att säkerställa att dessa muddras och omhändertas rätt så att inte föroreningarna sprids i den marina miljön. Läs mer om våra infrastrukturprojekt på [sida 46](#).

Minska påverkan på biologisk mångfald

I Sjöfartsverkets farledsprojekt, men även i andra projekt, finns en risk för negativ påverkan på växt och djurliv både i den marina miljön och på land. För att minska påverkan genomförs inom ramen för tillståndsansökan en rad olika utredningar som naturvärdesinventeringar och kartläggning av undervattensvegetation.

I vissa fall är det svårt att undvika negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Då kan skyddsåtgärder bli aktuella. I farledsprojektet Skandiaporten genomfördes 2025 ett pilotförsök för att undersöka om det är möjligt att flytta blåmusselbankar från ett område som ska muddras. Parallellt har ett försök med utsättning av odlade musslor skett, som en kompensation om det inte fungerar att flytta musslorna.

Miljöledning

Sjöfartsverkets miljöledningsarbete rapporteras årligen till Naturvårdsverket och regeringen enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Årets och tidigare årsrapporter återfinns på Sjöfartsverkets hemsida.

Förorenade områden

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Sjöfartsverket arbetar systematiskt med att öka kunskapen om orsakerna bakom föroreningarna och att utreda hur situationen vid specifika fastigheter ser ut. På fyrplatserna Utklippan och Gotska Sandön gjordes 2025 miljötekniska markundersökningar. Under 2025 har bedömningen av värdet på framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador uppdaterats, vilket beskrivs närmare i [not 35](#).

Sjöfartsverket som beredskapsmyndighet

Ett spänt världsläge satte under 2025 fokus på frågor om Sveriges civila försvar. Ett av Sjöfartsverkets högst prioriterade utvecklingsområden är att stärka förmågan för Sjöfartsverkets samhällsviktiga verksamheter och genom det säkerställa viktiga samhällsfunktioner i fredstida krissituationer och höjd beredskap.

Tyngdpunkten i arbetet har legat på att stärka kontinuitetshanteringen som utgör grunden för det beredskapsarbete som bedrivs. Sjöfartsverket arbetar med att ta fram beredskapsplaner i enlighet med MSBFS 2025:4.

Sjöfartsverket har under året påbörjat förberedelser inför en intern totalförsvarsövning, Mareld, som genomförs 2026. Inom ramen för totalförsvarsövningen ska Sjöfartsverket öka sin förmåga att verka under fredstida kriser och att kunna ställa om till krigsorganisation. Sjöfartsverket har under året uppdaterat strategin för beredskapsarbetet utifrån nya nationella direktiv. Det så kallade 90-dagarsmålet utgör fortsatt en central styrning men har kompletterats med ytterligare perspektiv såsom förmåga att under minst två veckor upprätthålla viktiga samhällsfunktioner och att verka under en längre period av krig.

Sjöfartsverket tilldelades under året 153 miljoner kronor i särskilda medel för att fortsätta stärka och utveckla förmågan vid höjd beredskap och ytterst krig. Redovisningarna enligt regleringsbrev, Åtgärder för ett stärkt civilt försvar samt Proaktivitet och handlingskraft vid kris eller krig lämnas separat från årsredovisningen. Generellt har investeringarna lett till stärkande åtgärder för att bättre kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet vid fredstida krissituationer och ytterst krig, samt uppnå 90-dagarsmålet.

Sjöfartsverket har under året reviderat och fastställt myndighetens säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsskyddsplan.

Samarbeten med andra aktörer

Sjöfartsverket bidrar med kunskap och kompetens i två olika beredskapssektorer: transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Samarbete med näringslivet genomförs genom samverkansstrukturen "Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan" (BT POS) vilken leds av Trafikverket. Sjöfartsverket deltar även i samverkansstrukturen Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC) för transportplanering i nordisk kontext samt representerar Sverige i Nato Transport Group - Ocean shipping.

Tillsammans med Försvarsmakten har Sjöfartsverket inlett ett arbete med att förtydliga myndighetens stöd till Försvarsmakten vid höjd beredskap och krig. Myndigheten har även deltagit i Försvarsmaktens arbete med Host Nation Support (HNS), Minimum Operational Requirements (MOR) samt Marinstabens arbete med operationell planering. Inom ramen för projekten Sjöhöjd och Säkra insatser har Sjöfartsverket och Försvarsmakten bedrivit utvecklingsarbete på taktisk nivå.



Sjöfartsverket tilldelades under året 153 miljoner kronor i särskilda medel för att fortsätta stärka och utveckla förmågan vid höjd beredskap och ytterst krig.



Investeringar och satsningar för framtiden

Sjöfartsverkets uppdrag att hålla sjövägarna öppna kräver löpande investeringar i farleder, sjösäkerhetsanordningar, fartyg och andra nödvändiga anläggningar.

Utveckling av statens transportinfrastruktur finansieras genom nationell plan, vilket innebär att Sjöfartsverket erhåller bidrag från Trafikverket för att utveckla nya farleder. Statens betalningsansvar omfattar dock inte underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar utan detta finansieras primärt av sjöfartsavgifter. För vissa investeringar erhålls särskilda anslag, såsom nybyggnation av isbrytare och insatser för att öka beredskapen inom totalförsvaret.

Under flera decennier har Sjöfartsverkets finansiella situation begränsat möjligheterna avseende förebyggande underhåll och nyinvesteringar. Behovet av ersättningsinvesteringar är nu stort i så väl fartyg som i IT-system och beträffande sjösäkerhetsanordningar och farleder finns en underhållsskuld som byggts upp under lång tid. Investeringstakten under kommande år behöver öka för att vidmakthålla den verksamhet som Sjöfartsverket i dag ansvarar för.

Årets investeringar

Årets investeringar uppgick till 1 481 (2 367) miljoner kronor, en minskning med 886 miljoner kronor jämfört med föregående år. Enligt 2025 års regleringsbrev uppgick investeringsramen till 3 655 miljoner kronor, vilken baseras på antaganden som gjordes tidigt 2024. Flera investeringar har därefter blivit försenade på grund av förändrade förutsättningar i både omvärld och Sjöfartsverkets interna verksamhet. Investeringsutfallet år 2025 är 2 147 miljoner kronor lägre än den investeringsram som regeringen medgivit.

Avvikelsen härrör främst till isbrytningsverksamheten. Arbetet med upphandling av ny isbrytare har fortsatt under året men hela projektet är försenat jämfört med ursprunglig tidplan, vilket genererar stora avvikelser mot årets investeringsram. Avsikten är att signera kontrakt med det varv som ska bygga den nya isbrytaren under våren 2026 och att det nya fartyget ska levereras under 2029.

Sjöfartsverket driver tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och kapaciteten i farlederna för att möta sjöfartens behov. Dessa projekt pågår under lång tid med flera olika intressenter och är därför svåra att prognostisera för enskilda år. Under 2025 har farledsprojekten inte nått upp till vad den beslutade investeringsramen angav, vilket i huvudsak förklaras av framflyttning av farledsprojekt Malmöporten och Södertälje sluss och kanal.

Inom Sjöfartsverkets gemensamma funktioner har arbetet fortsatt med planerade investeringar i olika IT-system, där ett antal projekt är aktuella till följd av det aktuella säkerhetsläget. Inom övriga verksamhetsområden har det varit brist på resurser inom vissa specifika områden, vilket gjort att flera tidplaner skjutits fram och att utfallet under året därmed blivit lägre än planerat.





Foto: Sjöfartsverket

Investeringsutfall

Investeringsutfall, mnkr	Utfall 2025	Investeringsram 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Anskaffning och utveckling av nya investeringar				
Farleder	1 133	2 140	1 755	1 087
Isbrytning	0	1 219	291	4
Sjötrafiktjänster	1	25	30	29
Sjögeografisk information	6	23	4	6
Lotsning	2	23	38	5
Sjö- och flygräddning	2	6	4	4
Sjömansservice	0	0	0	0
Gemensamma funktioner	37	10	24	36
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	1 181	3 445	2 145	1 171
Varav investeringar i anläggningstillgångar	1 181	3 445	2 145	1 171
Finansiering				
Anslag	16	1 219	59	4
Egna medel	43	257	347	80
Övrig finansiering (anslag via Trafikverket)	1 122	1 970	1 739	1 087
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	1 181	3 445	2 145	1 171
Vidmakthållande av befintliga investeringar				
Farleder	89	67	53	45
Isbrytning	53	4	3	1
Sjötrafiktjänster	76	37	3	1
Sjögeografisk information	1	31	9	2
Lotsning	21	19	19	4
Sjö- och flygräddning	3	2	12	8
Sjömansservice	2	0	2	0
Gemensamma funktioner	54	49	120	108
Summa utgifter för vidmakthållande	299	210	222	169
Varav investeringar i anläggningstillgångar	299	210	222	169
Finansiering				
Anslag	96	39	23	49
Egna medel	203	171	199	120
Summa finansiering av vidmakthållande	299	210	222	169
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	1 481	3 655	2 367	1 340

Utveckling och förvaltning av infrastruktur

Satsningar på utveckling av sjöfartens infrastruktur ökar näringslivets konkurrenskraft och ger större samhällsnytta.

Tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter driver Sjöfartsverket flera projekt för att öka säkerheten och kapaciteten i farlederna och därmed möta sjöfartens behov. Några exempel är Skandiaporten i Göteborg, Malmporten i Luleå, Södertälje sluss och kanal samt slussarna i Trollhätte kanal.



Foto: Dan Thunman



Skandiporten i Göteborg

Göteborgs hamn är den enda hamnen i Sverige som kan ta emot världens största fartyg – så länge de inte är fullastade. 2019 startade projekt Skandiporten. Syftet är att framtidssäkra den strategiska funktion som transocean sjöfart har och skapa fortsatt bra förutsättningar för svensk handel.

Farleden in till Göteborgs hamn ska fördjupas för att ge ökad kapacitet och säkerhet. Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB planerar och genomför tillsammans Projekt Skandiporten.

Sjöfartsverket ansvarar för muddring och utmärkning i farleden fram till kaj.

Under 2025 har ytterligare projektering genomförts och upphandlingen publicerades i slutet av 2024, men fick avbrytas med hänsyn till allt för höga anbud. Även omhändertagande av förorenade massor har varit betydligt mer kostnadsdrivande än förväntat. Investeringsutfallet 2025 uppgick till 6 miljoner kronor (7 miljoner kronor).

Efter en uppdelning av kontrakt och förnyade upphandlingar under 2026 beräknas projektet vara klart senast 2029. Samtidigt skall Göteborgs Hamn vara klara med kajförstärkningar så att hamnen kan ta emot de fartyg som farleden byggs för.



Nya slussar i Trollhätte kanal

Bygget av nya slussar i Göta älv är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Sjöfartsverket med syfte att säkra och utveckla Vänersjöfarten.

Dagens slussar beräknas vara uttjänta 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att även framöver kunna frakta gods sjövägen. Detta kompletterar och avlastar både järnvägs- och vägtransporter. Projektet är i en utredningsfas där de tre aktuella orterna som berörs – Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg – befinner sig i olika skeden. Investeringsutfallet 2025 uppgick totalt till 265 miljoner kronor (239 miljoner kronor).

Trollhättan

Trafikverket, Sjöfartsverket och Trollhättans stad har skrivit på ett genomförandeavtal som reglerar hur de tre parterna ska samarbeta om nya slussar vad gäller exempelvis kostnader, drift och markåtkomst. Trollhättans stad arbetar med tre detaljplaner som kommer att möjliggöra byggnationen av den nya slussleden.

Ansökan till Mark- och miljödomstolen lämnades in i oktober 2025, vilket inkluderar de konsekvenser verksamheten får för människor, djur och natur i området.

Byggstart är för närvarande planerad till 2028 och färdigställande runt 2032.

Lilla Edet

Ansökan om miljötillstånd för byggnation till Mark- och miljödomstolen lämnades in i april 2025, och huvudförhandling är planerad till juni 2026. Byggstart är planerad till 2027-2028 och färdigställande runt 2030.

Vänersborg

I december 2024 uttryckte regeringen ett önskemål om besparingar för hela det sammanhållna projektet, vilket har lett till flera förändringar i projektplanen. En av de viktigare är att tidplanen för Vänersborg förskjutits så att öppnande för trafik nu är planerad att ske 2034. Tidpunkt för ansökan till Mark- och miljödomstolen har inte fastställts.



Foto: Jonas Belfrage

Södertälje sluss och kanal samt Mälarfarterna

Projekt Södertälje sluss och kanal respektive Projekt Mälarfarterna innefattar anpassning av Södertälje sluss och kanal samt farterna i Mälaren.

Syftet är säkrare och ökad framkomlighet till hamnarna i Västerås och Köping. Södertälje kanal ska breddas och slussen ska bli både bredare och längre. Mälarfarterna har muddrats och fått en högre standard och högre säkerhet. Trafikverket genomför just nu byggnationen i Södertälje sluss och kanal tillsammans med Sjöfartsverket, som beräknas ta över fullt färdig anläggning under 2028. Investeringsutfallet 2025 uppgick till 822 miljoner kronor (968 miljoner kronor).

Malmporten

Cirka 90 procent av EU:s järnmalmsproduktion kommer från malmfälten i Norrbotten. Luleå hamn behöver få möjlighet att ta emot större fartyg för att ge näringen bättre konkurrensvillkor med avseende på transporter.

Större fartyg ger även en mindre negativ miljöpåverkan genom lägre bränsleförbrukning och utsläpp per transporterat ton gods.

Sveriges största muddringsprojekt i modern tid, projekt Malmporten, drivs av Luleå Hamn, Luleå kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket. Projektet kommer öka säkerheten för sjövägarna till Luleå och möjliggöra anlop av de allra största fartygen dygnet runt och året om. Projekt Malmporten har därmed mycket stor betydelse för regionens stora industrisatsningar.

2025 har varit ett år som präglats av upphandlingsarbete och omprojektering av farleden för att optimera omfattningen, som ett svar på allt högre anbud för muddringen. En ny omfattning har tagits fram och en ny upphandling publicerades under slutet av 2025. Investeringsutfallet 2025 uppgick till 12 miljoner kronor (490 miljoner kronor) vilket är betydligt lägre än föregående år. Årets låga utfall förklaras av försenad entreprenad till följd av avbruten upphandling och inkluderat i utfallet 2024 fanns förberedande muddrarbeten.

Nästa generations isbrytare

Sjöfartsverkets isbrytare spelar en avgörande roll för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även under vintern. Isbrytarna och den kringliggande verksamheten gör det möjligt för svenska hamnar att hålla öppet året runt. Moderna isbrytare är dessutom en förutsättning för att de stora industrisatsningarna i Norrland ska nå sin fulla potential och en viktig del i ett stärkt totalförsvär.

Klimatförändringarna är en utmaning för isbrytningen och vintersjöfarten. Extremt väder blir allt vanligare med dramatiska temperaturväxlingar och svåra vindförhållanden. Det gör att ismassor snabbt flyttar sig och bildar kraftiga vallar vid kuster och hamninlopp. För att hantera detta behövs isbrytare på fler platser och kraven på snabba förflyttningar ökar.

Sjöfartsverket har idag sex isbrytare, varav fyra snart är 50 år gamla och behöver bytas ut. Med så gamla fartyg ökar risken för haverier och det blir allt svårare att få tag på ersättningsdelar när komponenter behöver bytas ut. De mest akuta att ersätta är assistansisbrytarna Atle, Ymer och Frej som används i Bottenviken. För att klara klimatförändringarnas utmaningar behöver även de mindre isbrytarna moderniseras och bytas ut.

I december 2022 godkände riksdagen finansiering av en ny isbrytare och ytterligare en föreslås finansieras via nationell plan. Med grund i den design som Sjöfartsverket tagit fram för en modern isbrytare med målsättning till fossilfri framdrift och kapacitet att bryta en 32 meter bred ränna, påbörjades upphandlingsförfarandet hösten 2023. Upphandlingen fick avbrytas då inget av de anbud som inkom var giltigt.

Sommaren 2024 påbörjades prequalificering för upphandling igen. Upphandlingsunderlaget för projektet distribuerades till de prequalificerade varven i november 2024. Under januari 2025 genomfördes dialoger med de fyra kvalificerade varv som anmält intresse att lämna anbud. Samtliga fyra lämnade därefter giltiga anbud och tilldelningsbeslut fattades i juni 2025, varvid HD Hyundai Heavy Industries (HHI) utsågs som leverantör.

Tilldelningsbeslutet överprövades i början på juli och ärendet hanteras av Förvaltningsrätten i Linköping.

Faktum kvarstår att samtliga Sjöfartsverkets isbrytare förutom Idun, behöver bytas ut för att svenskt näringsliv och basindustrin i norra Sverige ska kunna säkras. Sjöfartsverket för en aktiv dialog med regeringen om behovet av ytterligare finansiering för att kunna förnya resten av flottan.

Kommande planperiod har Trafikverket föreslagit investering i ytterligare isbrytare i nationell plan. Sjöfartsverket välkomnar förslaget och hoppas att riksdagen kommer att besluta i enlighet med detta.

Intern styrning och kontroll

Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll har tidigare utgått från myndighetsförordningen (2007:515). Från den 1 juli 2025 lyder Sjöfartsverket under internrevisionsförordningen (2006:1228), och därmed även förordningen om intern styrning och kontroll (2007:603). Sjöfartsverkets process för intern styrning och kontroll utgår även från COSO-ramverket. Under 2025 har ett arbete genomförts för att säkerställa att Sjöfartsverket har anpassat sig till de nya legala förutsättningarna.

Kontrollmiljö

Den statliga värdegrunden är en viktig del i att säkerställa en god intern styrning och kontroll. Oegentligheter förebyggs genom en god kultur och ett systematiskt etikarbete samt löpande dialog och utbildning i organisationen för att bibehålla och vid behov öka medvetenheten i organisationen. Den statliga värdegrunden följs upp i en årlig rapport.

Processen för intern styrning och kontroll är till stor del integrerad i Sjöfartsverkets verksamhetsstyrning. Strategiska mål ses över årligen av styrelsen utifrån förändringar i omvärlden och deras påverkan på uppdraget. I samband med verksamhetsplaneringen bryts de strategiska målen ned till årliga mål och budget samt treårsplan tas fram. Servicelöften fastställs årligen av generaldirektören.

Riskbedömning

Sjöfartsverket gör riskanalyser på avdelningsnivå och på myndighetsnivå tertialsvis. Analysen sker i flera steg och omfattar att identifiera riskkällan, bedöma risken och fastställa åtgärder för att hantera risken. Verksledningen bedömer om riskerna är beskrivna på ett relevant sätt, bedömer åtgärderna samt värderar riskerna i den övergripande riskanalysen. Generaldirektören godkänner förslag till övergripande riskanalys som styrelsen sedan fastställer. Sjöfartsverket har valt att dela in riskerna i den övergripande riskanalysen i tre kategorier; strategiska risker, operationella risker samt risker relaterade till regelefterlevnad. Kategorin regelefterlevnad inkluderar risker relaterade till den statliga värdegrunden.

Genom att integrera riskanalys i verksamhetsuppföljningen säkerställs en systematisk uppföljning i samband med löpande dialoger med generaldirektör och avdelningsdirektörer.

Risker relaterade till Sjöfartsverkets strategiska mål

Inom denna riskkategori finns risker kopplade till Sjöfartsverkets ekonomi och finansieringsmodell, kontinuitetshantering, informationssäkerhet, kompetensförsörjning, risk kring Sjöfartsverkets kollektivavtal samt risk för att Sjöfartsverket inte klarar målen för koldioxidutsläpp.

När det gäller risken kopplad till Sjöfartsverkets ekonomi och finansieringsmodell har den under året legat på en hög nivå. Under 2025 uppnåddes inte en rörelsemarginal i enlighet med de ekonomiska målen och prognosen kommande år indikerar att målet inte kommer att nås över en konjunkturcykel. Risken bedöms även fortsättningsvis påverka både möjligheten att nå de ekonomiska målen och fortsätta driva verksamheten. Sjöfartsverket har vidtagit åtgärder för att reducera risken men myndigheten har inte möjlighet att reducera risken i önskad utsträckning på egen hand.

Flera av Sjöfartsverkets verksamheter är kritiska ur både ett samhällsperspektiv och ett totalförsvarsperspektiv. För dessa verksamheter är tillgång till IT-system samt el- och drivmedelsförsörjning nödvändig. Därför innehåller den övergripande riskanalysen risker och åtgärder kopplade till kontinuitetshantering och informationssäkerhet.

För att reducera de risker som är relaterade till kompetensförsörjning och Sjöfartsverkets kollektivavtal pågår arbete med en handlingsplan för strategisk kompetensförsörjning samt en kollektivavtalsplan.

Det finns en risk att Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp inte kommer att minska i den omfattning att de årliga delmålen samt det långsiktiga målet att bli fossilfria 2045 nås. Åtgärden för denna risk är att ta fram en omställningsplan för fossilfrihet 2045.

Uppföljning och bedömning

Generaldirektören håller tertialsvisa resultatdialoger med avdelningsdirektörerna. Övergripande analys av såväl finansiella som verksamhetsrelaterade planer och mål rapporteras tertialsvis till verksledningsgruppen och styrelsen. Uppföljning och bedömning av processen för intern styrning och kontroll sker årsvis i samband med inlämningen av årsredovisningen. Bedömningen av den interna styrningen och kontrollen redovisas i en internkontrollrapport som primärt baseras på avdelningsdirektörernas självskattning av intern styrning och kontroll, årsrapport avseende statlig värdegrund och den övergripande riskanalysen.

Bedömningen grundar sig även i internrevisionens årsrapport inklusive uppföljning av internrevisionsåtgärder. Övriga underlag som har påverkat bedömningen är:

- Uppföljning av åtgärder från interna och externa kvalitets- och miljörevisioner
- Iakttagelser från annan uppföljning som exempelvis olika inspektionsmyndigheters och klassningssällskaps granskningar
- Övriga utredningar av särskilda händelser under året

Sjöfartsverket har en visselblåsarfunktion där anställda och andra som varit i kontakt med myndigheten kan anmäla misstänkta oegentligheter. Anmälningarna går till Rättsenheten som ansvarar för utredning och avrapportering av inkomna ärenden.

På Sjöfartsverket finns en internrevisionsfunktion som granskar Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll, lämnar förbättringsförslag och ger råd och stöd till styrelse, verksledning och verksamhet. 2025 års granskningsområden var cybersäkerhet, behörigheter, regelefterlevnad samt kompetensförsörjning.

Interna kvalitets- och miljörevisorerna samt externa revisorer granskar Sjöfartsverkets ledningssystem mot ISO standarderna 9001:2015 och 14 001:2015. Under året har interna kvalitets- och miljörevisorerna genomfört 23 granskningar. Ingen revision utförd av externa kvalitets- och miljörevisorerna har genomförts under 2025 på grund av omorganisation av centrala avdelningar.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Efter periodens utgång har arbetstidsavtalet för isbrytarpersonalen slutat att gälla och isbrytarverksamheten bedrivs sedan 29 januari på AVA-T/AVA-Sjö. Vidare sade Sjöfartsverket upp samtliga kollektivavtal för båtmän den 3 februari. Avtalen löper med en uppsägningstid mellan 3-6 månader.

Den 6 februari avslogs ansökan om överprövning av tilldelningsbeslutet i isbrytarupphandlingen av Förvaltningsrätten i Linköping. Domen van laga kraft den 16 februari.

Utöver detta har inga väsentliga händelser inträffat efter balansdagens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 december 2025.



Verksamhetsredovisning

Följande avsnitt visar hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2025.

Verksamhetsområdena är definierade utifrån det uppdrag som beskrivs i regeringens instruktion till Sjöfartsverket. För varje verksamhetsområde sammanfattas vad området uppnått under året, och dessutom presenteras en resultaträkning med jämförelse mot föregående år. Sjöfartsverkets internationella arbete samt arbete med forskning och utveckling är integrerat i det ordinarie arbetet som sker i verksamheten.

Farledsavgifterna fördelas ut på verksamhetsområdena. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokeras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott. Se redovisningsprinciperna för mer ingående beskrivning av fördelningsmodellen.

Administrativa kostnader inom verket har fördelats ut på verksamhetsområdena genom indirekta påslag. Fördelningen av indirekta påslag utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som direkt kan kopplas till verksamheten. Utöver detta fördelas den centrala administrationen, som inte är kopplad till någon specifik verksamhet, på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbryarfartygen, vilken innan 2023 var anställd av annat företag men som sedan 1 juli 2024 övertagits av Sjöfartsverket.

Under 2024 togs en ny ekonomimodell i bruk, vars förändring innebär förändrad effekt av köp-/sälj av intern tid samt förändrad allokering av internt OH-pålägg. Denna förändring påverkar jämförelser mot år 2023 avseende personalkostnader och indirekta kostnader.

Av not 12 framgår hur Sjöfartsverkets totala resultaträkning fördelas på våra verksamheter.

I verksamhetsredovisningen gör Sjöfartsverket avsteg från kraven på information enligt Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, gällande uppgift om sysselsatt kapital fördelat på rörelsegraden. Detta beror på att data för att ta fram informationen på ett rimligt sätt saknas. Beträffande investeringar per verksamhetsområde hänvisas till investeringsutfallet under **Investeringar och satsningar för framtiden**.



Farleder

Sjöfartsverket utvecklar och underhåller farlederna för att hålla dem öppna och säkra året runt. Arbetet omfattar sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyrar samt muddring för att säkra rätt farledsdjup. Myndigheten ansvarar även för tekniska kommunikationssystem och underhåll av slussar och kanaler för handelssjöfarten. Målet är att möta framtidens behov av sjötransporter, stärka sjösäkerheten och främja multimodala transporter.

Året som gått

En majoritet av Sveriges fyrar har föråldrad teknik och lyser med hjälp av glödljuslampor. Under 2025 och varje år under de kommande åtta åren avser Sjöfartsverket att byta ut glödljus till energieffektiv LED-teknik i cirka 75 fyrar per år. Målet nåddes inte riktigt i år men ambitionen är att alla fyrar utrustats med LED-teknik 2033. Arbetet innefattade också översyn av konstruktionernas skick. Hela eller delar av fyrarna byts ut för att minska underhållsbehov och skapa en säker arbetsmiljö. Även en del av Sjöfartsverkets tekniska system för sjöfarten som AIS, DGPS, Navtex och kustradion har påbörjat en modernisering och utbyte av gammal teknik. Under året har ett stort arbete pågått med att planera för och driftsätta ett nytt systemstöd för underhåll då det gamla systemet föll för åldersstrecket. Det nya systemet innebär möjligheter till ökad uppföljning av både kostnader och bättre planering av underhåll. Flera kulturfyrar och andra fastigheter som också är statliga byggnadsminnen har varit föremål för större renoveringar.

I Trollhätte kanal har året präglats av några större driftstörningar på broar över kanalen. Eftersom broarna inte ägs av Sjöfartsverket är möjligheterna att långsiktigt åtgärda problemen begränsade, men personalen gör sitt yttersta för att säkerställa framkomlighet för sjöfarten.

Inom civil beredskap har Sjöfartsverket också genomfört projektering och förberedande arbete för flera viktiga projekt, bland annat en reservhamn på Gotland. Dessa projekt är en del av arbetet med att stärka Sveriges beredskap och har fått hög prioritet. Vidare pågår arbete med olika typer av uppdrag som intensifierats efter Sveriges anslutning till Nato.

Alla **fyrar** ska ha fått
energieffektiv LED-teknik

2033

Ekonomi

Anslag och övriga intäkter för farledsverksamheten är något högre 2025 jämfört med föregående år. Det beror på ökade anslag för åtgärder avseende civilt försvar samt ökade intäkter kopplade till andra intressenters sjösäkerhetsanordningar. Under de senaste åren har det även skett en intensifiering i underhållstakten av Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar, vilket under 2025 främst medfört ökade kostnader för personal. Ökningen av personalkostnader beror på nyanställningar och avtalsenliga löneökningar. Övriga externa kostnader är lägre än föregående år vilket till en del beror på att det under de senaste åren gjorts flera större reparationer av verkets fyrrar. Något sådant större projekt har inte genomförts under 2025. Däremot har det fokuserats på några större arbeten vilka klassats som investering. Dessutom har det även inom slussar och kanaler utförts mindre reparationer och service än tidigare år. Avskrivningarna har ökat något till följd av att ett par farledsprojekt färdigställts under slutet av året.

Resultaträkning - Farleder, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	78	71	77
Övriga externa intäkter	73	67	72
Summa direkta rörelseintäkter	151	138	150
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-225	-205	-145
Övriga externa kostnader	-135	-175	-173
Avskrivningar	-65	-62	-63
Summa direkta rörelsekostnader	-426	-442	-380
Resultat före indirekta rörelseposter	-275	-304	-231
Utfördelade farledsavgifter	327	322	297
Indirekta rörelseintäkter	13	6	4
Indirekta rörelsekostnader	-46	-60	-65
Rörelseresultat	19	-36	5



Foto: Dmytro Holubynsky

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera dygnet runt, året runt oavsett säsong. Sjöfartsverkets isbrytare gör det möjligt för svenska hamnar att hålla öppet även vintertid genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera handelsfartyg. Större delen av assistansen sker med egna isbrytare men vid behov anlitas externa resurser. Genom samarbete med Finland används isbrytarresurserna effektivt.



50 år
Frej

Byggår 1975
Längd 104,7 meter
Bredd 23,8 meter
Vikt 7 800 ton

Foto: Patrik Nilsson

Året som gått

Issäsongen 2024/2025 inleddes 7 december 2024 och avslutades den 5 maj 2025. Vintern var relativt mild och den kvalificeras som en lindring isvinter med maximal isutbredning på 85 000 km² den 20 februari. Utöver att isbrytaren Frej bröt basrännan på Ångermanälven en gång under säsongen, var isbrytningsverksamheten fokuserad till Bottenviken.

Sjöfartsverkets nyaste isbrytare Idun kompletterades med ny utrustning första kvartalet. Bland annat gjordes förberedelser för att Idun ska kunna tjänstgöra som assistansisbrytare, exempelvis monterades bogserklyka i aktern. Därefter gick Idun in i isbrytningsverksamheten och gjorde sina första fartygsassistanser till Karlsborg och Luleå mitten av mars.

Under sommaren gick Ale och Ymer på varv i Stockholm respektive Landskrona.

Oden avgick i juli för att delta i sommarens forskningsexpedition i Arktis. Under ett par månader genomförde de bland annat geofysiska kartläggningar av havsbotten kring geografiska nordpolen för Polarforskningssekretariatet.

Ekonomi

Verksamhetsområdet har under året tilldelats anslag om 14 mnkr (9 mnkr föregående år) avseende åtgärder inom fossilfri flotta och civilt försvar. Övriga externa intäkter är lägre än 2024 vilket förklaras av att 45 mnkr från SLU (Sveriges Lantbruksuniversitet) avseende samarbetet med Svea har omklassificerats till att ingå i verksamhet Myndighetuppgifter. Motsvarande belopp på kostnadssidan har även förts över till verksamhet Myndighetsuppgifter. Personalkostnaderna har ökat markant jämfört med föregående år till följd av hemtagning av isbrytningspersonal, som under 2024 endast inkluderades från halvårsskiftet och som tidigare inkluderades i övriga externa tjänster för köpt bemanning. År 2025 blev en mild isvinter vilket jämfört med 2024 bidragit till markant lägre kostnader i form av exempelvis drivmedel och behov av balanserade resurser. Under 2024 förstärktes även isbrytarflottan med isbrytaren Idun vilket medförde extra kostnader som ej finns 2025.

Resultaträkning - Isbrytning, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	14	9	26
Övriga externa intäkter	56	117	92
Summa direkta rörelseintäkter	71	126	118
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-239	-152	-32
Övriga externa kostnader	-172	-498	-364
Avskrivningar	-45	-39	-21
Summa direkta rörelsekostnader	-456	-688	-417
Resultat före indirekta rörelseposter	-386	-563	-299
Utfördelade farledsavgifter	538	529	477
Indirekta rörelseintäkter	15	7	3
Indirekta rörelsekostnader	-52	-67	-53
Rörelseresultat	115	-94	128



Foto: Sjöfartsverket

45

Sjökort
trycktes om under 2025

Sjögeografisk information

Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och bestämmer läget på objekt som är av betydelse för navigering. Dessutom görs även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och Sjöfartsverket sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. En viktig del i arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov.

Sjöfartsverket sjömäter främst i prioriterade farvatten vilket även är beslutat inom ramen för HELCOM, det vill säga det samarbete mellan nio länder som gemensamt bidrar till att säkra befintliga farleder och skydda Östersjöns marina miljö. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig, men för att kunna ta fram framtidens sjökortsprodukter måste högupplöst djupdata finnas tillgänglig genom fortsatt sjömätning i svenska farvatten. En annan del av uppdraget är att redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränsers utmärkning.

Ständiga förbättringar och kostnadseffektivitet används för teknisk utveckling, såsom autonoma sjömättingsfarkoster och datahantering på grunda vatten. Verksamheten samordnar sjögeografiska data för blå tillväxt och marin miljö. Sjögeografiska produkter är dessutom viktiga för Sveriges totalförsvar och tas fram i nära samarbete med Försvarsmakten.

Året som gått

Sjöfartsverket bidrar till att Sverige uppfyller sina åtaganden enligt FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Dessa FN-konventioner refererar till IHO:s standarder och rekommendationer, som specificerar hur kraven i framförallt SOLAS ska uppfyllas. Sjöfartsverket har uppdraget från regeringen att representera Sverige i International Hydrographic Organization (IHO) och har deltagit i över 30 arbetsgrupper under året. I oktober nominerade regeringen Magnus Wallhagen, internationell samordnare på Sjögeografi, Sjöfartsverket, till rollen som generalsekreterare för IHO. Valet sker under april 2026.

Sjöfartsverket har totalt 117 officiella sjökort, varav 45 trycktes om under året på grund av förändringar i sjökortsbilden. Försäljningen av elektroniska sjökort ökade medan efterfrågan på tryckta produkter minskade något.

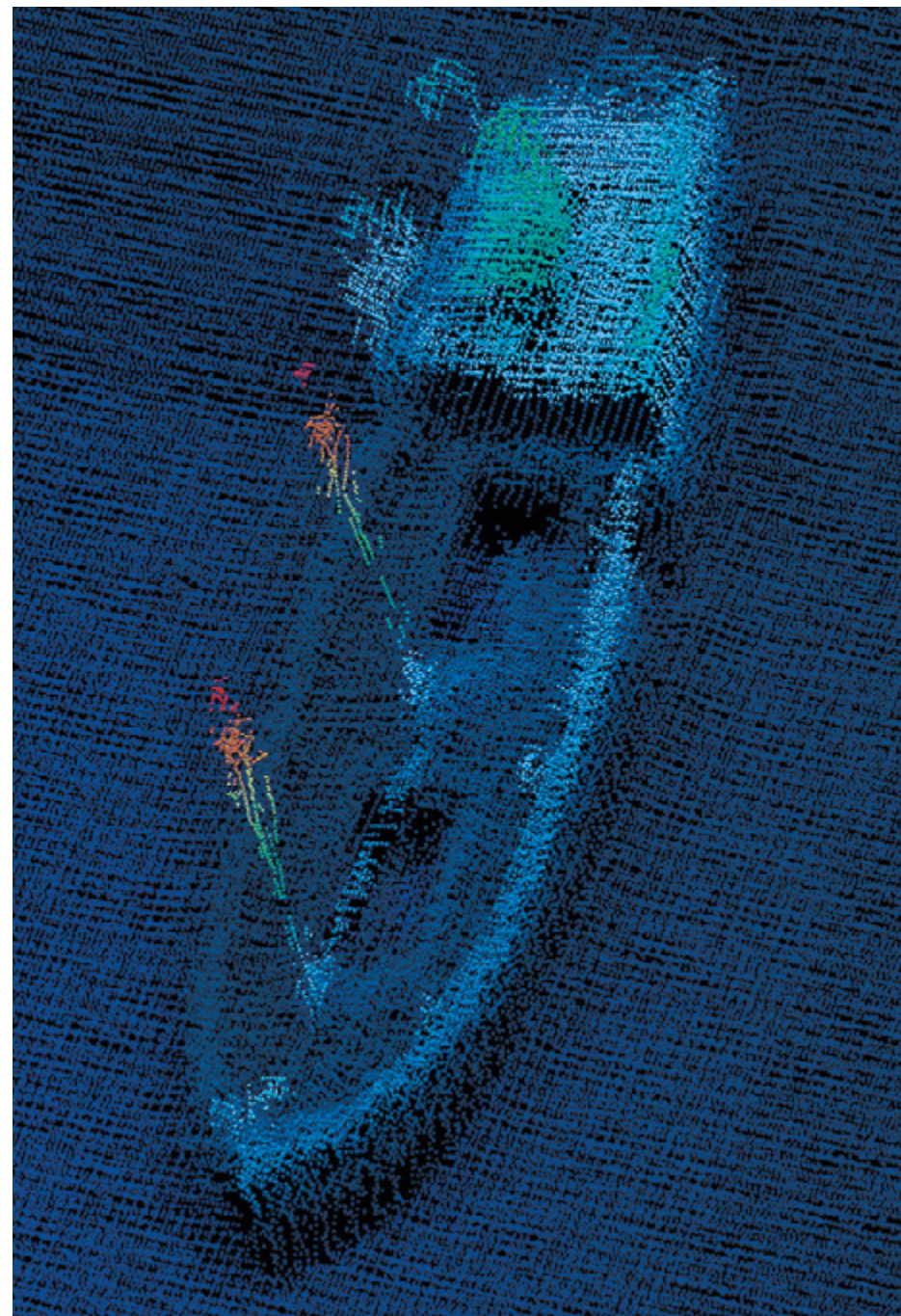
Verksamheten arbetar med att anpassa Sjöfartsverkets produkter för nästa generation navigationssystem och mer digitaliserade anläp. Exempel är den pågående övergången till elektroniska sjökort ENC i S-101-format och S-102 djupdata för användning i ECDIS. Navigationsvarningar i S-124-format anpassad för ECDIS kommer bli nästa steg. Inom ramarna för S-100-införandet leder Sjöfartsverket även samarbetsprojektet Baltic Sea e-Nav, som genomförs tillsammans med flertalet östersjöländer med finansiering från EU.

Sjömätningen inom HELCOM-kategorierna Cat I är klart och nästan hela ytan inom Cat II. Mätning inom kategori Cat III är påbörjad. Utöver mätning enligt ordinarie plan har verksamheten stöttat med sjömätning vid en del incidenter. Sjömätning har även utförts på uppdrag av externa kunder. Ett arbete pågår tillsammans med UD och berörda grannländer att modernisera befintliga avtal kring havsgränserna i syfte att göra avtalen mera entydiga och beskrivna med moderna koordinatsystem.

Samarbetet med Försvarsmakten har fortsatt under året, där Sjöfartsverket arbetat med koncept och upplägg för en långsiktig produktion av militära produkter. Försvarsmakten har även inkommit med begäran om förlängning av sjömätningssupplett inom prioriterade områden.

Lantmäteriet har i samverkan med Geodatarådets medlemmar slutfört regeringsuppdraget att ta fram en strategisk plan för geodataområdet 2026-2030. Sjöfartsverket har ställt sig positiv till de initiativ som föreslås i den strategiska planen men samtidigt framfört att Sjöfartsverket behöver ett tydligt uppdrag med finansiering för att kunna leva upp till alla de delar som kommer driva resurser och utvecklingsinsatser.

Foto: Sjöfartsverket



Ekonomi

Verksamhetsområdets intäkter har ökat jämfört med 2024, vilket främst är en effekt av samarbete med Svenska Kraftnät. Personalkostnaderna har ökat vilket beror på avtalsenliga löneökningar. Övriga externa kostnader samt avskrivningskostnader är i paritet med föregående år.

Resultaträkning - Sjögeografisk information, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	3	2	0
Övriga externa intäkter	112	92	74
Summa direkta rörelseintäkter	115	94	74
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-140	-135	-107
Övriga externa kostnader	-45	-44	-34
Avskrivningar	-9	-7	-6
Summa direkta rörelsekostnader	-194	-186	-147
Resultat före indirekta rörelseposter	-79	-92	-73
Utfördelade farledsavgifter	143	141	141
Indirekta rörelseintäkter	8	4	2
Indirekta rörelsekostnader	-29	-37	-34
Rörelseresultat	44	15	36

Foto: Johan Riismark



Sjöfartsverket sjömäter främst inom ramen för HELCOM, det vill säga det samarbete mellan nio länder som gemensamt bidrar till att skydda Östersjöns marina miljö och säkra befintliga farleder.

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten erbjuder Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap, vilket gör det möjligt för fartygen att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Vi erbjuder även öppensjölotsning för att höja sjösäkerheten. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela den svenska kusten.

Året som gått

Sjöfartsverket har fortsatt stora behov av rekrytering av lotsar. 16 nya lotsar har börjat i verksamheten efter att de gått de två grundutbildningarna som genomfördes under året.

Det aktuella omvärldsläget ökar behovet av ett aktivt planeringsarbete för totalförsvaret. Sjöfartsverket använder sina resurser tillsammans med Länsstyrelserna, Forsvarsmakten och andra aktörer i större omfattning än tidigare. Det gör att myndigheten successivt når sina beredskapsmål inom lotsning.

Arbetet med att centralisera lotsplanering till Göteborg, Malmö och Stockholm är nu genomfört. Syftet är att skapa bättre redundans i verksamheten och möta de ökade kraven på skydd utifrån det försämrade omvärldsläget.

Under året påbörjades inom lotsningsverksamheten ett internt utvecklingsarbete med målet om en fortsatt god leverans av hög kvalitet med en långsiktigt hållbar ekonomi, där Sjöfartsverket ska ha en fortsatt säker arbetsmiljö, attraktiva villkor

för alla, ökad redundans och ett system som är rättvist.

Utvecklingsarbetet innefattar bland annat att se över och anpassa scheman för lotsar med större hänsyn till exempelvis trafiktöpar.

Sjöfartsverket har även tagit fram ett förslag till ett mer flexibelt och rättvist planeringssystem för lotsningstjänsten, och arbetar för att fler lotsar tar styrsedlar i närliggande områden. Det skulle ge en större flexibilitet där fler lotsar kan lotsa i fler områden, vilket gör att tillgängligheten på lotsar kan anpassas bättre efter trafikens behov samt svara mot det ökade behovet av resiliens.

Sjöfartsverket arbetar också för att lotstransportverksamheten ska bli mer flexibel och anpassningsbar. I detta kan kollektivavtals- och organisationsförändringar bli aktuella.

Projektet Navigationsstöd från land har fortsatt i en andra etapp med tester och slutförs under andra kvartalet 2026.

En lättviktsbåt har levererats 2025 och två eldrivna båtar har upphandlats och förväntas levereras under 2026.



16

Nya lotsar har börjat i verksamheten efter att de gått de två grundutbildningar som genomfördes under året.

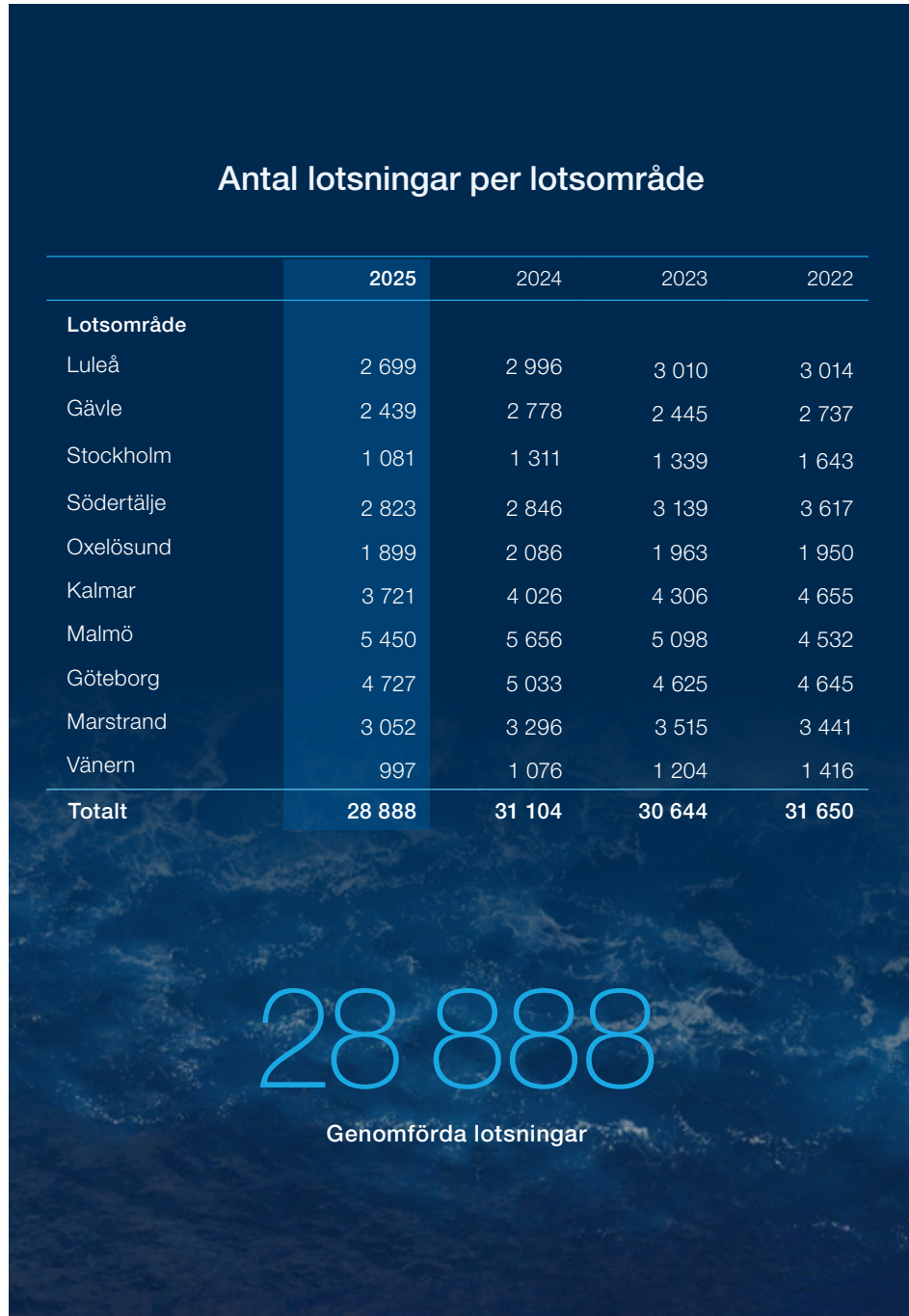


Foto: Adobe Stock

Ekonomi

Lotsavgiften höjdes med 10 procent den 1 januari 2025 samt ytterligare 10 procent från halvårsskiftet, vilket speglas i årets intäkter trots att antalet utförda lotsuppdrag har minskat med 7,1 procent jämfört mot föregående år och antalet lotsade timmar har minskat med 4 procent. Övriga externa intäkter har ökat jämfört mot 2024 främst till följd av upplösning av anslag avseende fossilfri flotta vilket möts av ökade avskrivningar. Personalkostnaderna har ökat jämfört mot föregående år till följd av avtalsenliga löneökningar. Kostnaden för reparation, service och underhåll för fartygsflottan befinner sig på liknande nivå som 2024 till följd av ett fortsatt stort underhållsbehov på fartygen. Avskrivningarna har ökat markant mot föregående år vilket förklaras av nedskrivning av tre lotsbåtar om 22 mnkr på grund av leveransproblem. Dessutom har flertalet investeringar avseende fossilfri flotta aktiverats under året.

Resultaträkning - Lotsning, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Lotsavgifter	848	779	705
Anslag	2	0	0
Övriga externa intäkter	22	7	15
Summa direkta rörelseintäkter	872	786	720
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-624	-617	-593
Övriga externa kostnader	-143	-151	-136
Avskrivningar	-48	-26	-27
Summa direkta rörelsekostnader	-815	-794	-756
Resultat före indirekta rörelseposter	57	-8	-36
Utfördelade farledsavgifter	-	-	-
Indirekta rörelseintäkter	35	16	8
Indirekta rörelsekostnader	-120	-154	-138
Rörelseresultat	-28	-147	-166

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom Sveriges räddningsregion. Den omfattar svenskt territorium med omgivande vatten samt Väner, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna består av luftfartyg och båtar från både Sjöfartsverkets egna flottor och samverkanspartners som Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen. Räddningsledaren har tillgång till hela samhällets samlade resurser vid behov och har en unik förmåga att samordna offentliga och privata aktörer vilket visat sig vara en av de största utmaningarna i svensk beredskap. Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar är dessutom en samhällskritisk resurs även vid andra typer av olyckor och kriser.

Medverkan i

1 693

sjö- och flygräddningsärenden

Året som gått

Under året har antalet sjö- och flygräddningsärenden minskat med 22 ärenden jämfört med föregående år.

Genom regeringens tillskott av anslag har det akuta ekonomiska underskottet i verksamheten avväjts, vilket innebär att planerad avveckling av två helikopter-baser inte behöver genomföras. Ekonomin är dock fortsatt alltför ansträngd för att bedriva verksamheten utan avbrott. Fortsatt ansträngd ekonomi och utebliven uppräknings av anslag för att täcka kostnader för inflation och lönerörelse innebär att vissa neddragningar behöver kvarstå.

Regeringen tillsatte under året en utredning med uppdrag att analysera förutsättningarna för att flytta ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till en annan nationell statlig myndighet. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Sjöfartsverkets styrelse beslutade under året att integrera bolaget för helikopterunderhåll, SMA Maintenance AB, i myndigheten. Arbetet ska genomföras i den takt tillgängliga resurser medger.

Utredningen Polisiär beredskap i fred, kris och krig ägnade en väsentlig del åt att utreda hur polisens behov av helikoptertransporter kan mötas. Att använda Sjöfartsverkets resurser är ett konkret förslag på kort sikt vilket välkomnas i Sjöfartsverket remissvar. Sjöfartsverket har även bidragit i den pågående flygplatsutredningen, och där påtalat kostnadseffektiva komplement till dagens beredskapsflygplatser genom den teknik som utforskats under ledning av Sjöfartsverket i projektet SOLO.

Under 2025 har Sjöfartsverket fortsatt att stärka sin förmåga inom sjö- och flygräddning genom verksamhetsutveckling. En central del har varit rutiner för etablering av en SAR-stab (Search and Rescue) som ska stödja ledningen vid större händelser och komplexa räddningsinsatser. Staben har både tagits fram, övats och prövats under året, vilket har skapat ökad förmåga vid omfattande räddningsinsatser och andra händelser som påverkar SAR-verksamheten.

För att ytterligare stärka organisationens lärande och förmåga till kontinuerlig förbättring inom sjö- och flygräddningstjänsten har en gemensam metod för lärande kallad After Action Review implementerats inom både Sjöfartsverket och hos samverkansparter. Metoden används systematiskt efter övningar och insatser för att identifiera lärdomar, utvecklingsområden och goda exempel som kan spridas vidare i organisationen.

Tillsammans med branschorganisationen Lighthouse och Kustbevakningen har även arbetet med att utvärdera och vidareutveckla MIRG-konceptet (Maritime Incident Response Group) fortsatt, i syfte att säkerställa en effektiv och samordnad hantering vid komplexa sjöräddningsinsatser.

Tillsammans med Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen har ett projekt påbörjats för att genom utvecklad lokal ledning höja effektiviteten vid insatser. Arbetet har även lyfts upp i sektorn räddningstjänst och skydd av civilbefolkningens årsplan.

Tillverkaren av den radar som helikoptrarna använder för undsättning i nedsatt sikt har slutat tillhandahålla kritiska reservdelar. Den efterföljande modellen har införskaffats men har allvarliga funktionella brister. Arbeta pågår tillsammans med leverantörer för att åtgärda bristerna.

Arbetet med att bygga en ny helikopterbas Norrtälje har fortsatt under året. Nuvarande helikopterbas har brister gällande skalskydd, arbetsmiljö och

flygsäkerhet. Sjöfartsverket har inte lagstöd att äga fastigheter för sjö- och flygräddningsändamål, vilket innebär att verket hänvisas som hyresgäst hos Fortifikationsverket. De tidiga kostnadskalkyler som presenterats visar dock på hyror som är betydligt högre än vad verksamheten kan finansiera. Dialog pågår mellan myndigheterna i syfte att minska kostnaderna.

Räddningshelikoptrar begränsas i allt högre grad i luftrummet till följd av drönaraktivitet. Antalet restriktionsområden ökar vilket kan begränsa eller försena räddningsinsatser. Även antalet rapporter om drönare som utgör en fara för flygsäkerheten ökar. Samtidigt finns en växande nytta genom att drönare i vissa fall kan användas vid räddningsinsatser, en möjlighet som väntas öka i framtiden. Sjöfartsverket konstaterar med anledning av detta ett behov av skyndsam regelutveckling som möjliggör en säker och effektiv luftfart med både bemannade och obemannade luftfarkoster.

Antal sjö- och flygräddningsärenden som samverkansorganisationer har medverkat i *

Organisation	2025	2024	2023	2022
Svenska sjöräddningssällskapet	795	792	804	718
Sjöfartsverket	374	417	410	432
Kustbevakningen	202	196	214	246
Kommun/region	176	221	205	224
Tillfällig**	73	61	70	49
Polis	34	32	22	48
Försvarmakten	18	18	22	23
Utländska aktörer	18	11	10	11
Övriga	3	5	3	4
Totalt antal medverkande	1 693	1 760	1 760	1 755

* Uppgifterna baseras på vad som har loggförts i Sjö- och flygräddningscentralens (JRCC) ärendehanteringssystem. Ett enskilt ärende kan ha flera samverkande organisationer, vilka kan ha medverkat med en eller flera engagerade enheter.

** Medverkan från exempelvis handelsfartyg, fritidsbåt.

Ekonomi

Verksamhetsområdet har under året tilldelats anslag om 233 mnkr (112 mnkr föregående år) avseende finansiering av grunduppdraget samt för åtgärder inom civilt försvar. Övriga externa intäkter ökar jämfört mot föregående år och avser främst Försvarsmaktens och luftfartsavgifters finansiering av verksamheten. Ökningen av personalkostnader beror främst på tillsättning av förra årets vakanser samt av avtalsenliga löneökningar. Under delar av 2024 var en bas stängd på grund av personalbrist. Under 2025 har baserna varit tillgängliga i högre utsträckning och fler flygtimmar har genomförts. Detta har i sin tur medfört ökade rörliga kostnader för bland annat bränsle och underhåll. Avskrivningskostnaderna har minskat jämfört med 2024 då tidigare investeringar har skrivits av under perioden.

Resultaträkning - Sjö- och flygräddning, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	233	112	155
Övriga externa intäkter	198	189	180
Summa direkta rörelseintäkter	432	302	335
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-297	-284	-248
Övriga externa kostnader	-252	-240	-218
Avskrivningar	-41	-47	-59
Summa direkta rörelsekostnader	-589	-571	-525
Resultat före indirekta rörelseposter	-158	-270	-189
Utfördelade farledsavgifter	144	144	135
Indirekta rörelseintäkter	12	5	3
Indirekta rörelsekostnader	-41	-53	-57
Rörelseresultat	-43	-173	-108

Statistik över ärenden och uppdrag

	2025	2024	2023	2022
Antal sjöräddningsärenden	990	1 012	1 017	964
Antal flygräddningsärenden	589	701	602	590
Antal sjöräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	958	966	969	935
Antal flygräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	82	113	80	102
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal ärenden	1 578	1 510	1 642	1 404
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal ärenden	71	82	80	78
Stöd till regioner, antal ärenden	161	210	205	410
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal ärenden	158	159	134	147
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	423	472	467	499
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	309	360	341	357
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	114	112	126	142
Förmedling av Telemedical Assistance Services (Läkarråd), antal ärenden	269	286	262	278

Sjömansservice

Sjömansservice erbjuder en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk i enlighet med Sjöarbetskonventionen. Arbetet sker i samarbete med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra aktörer.

På Sjöfartsverkets sjömansklubbar kan besökare umgås, koppla av, motionera och få tillgång till internet och medier. Sjömansservice kan även besöka de fartyg vars besättning inte kan ta sig till Sjöfartsverkets anläggningar.

Året som gått

I fem olika hamnar kan sjömansservice erbjuda service både ombord och iland. Sjöfolket får transport från fartyget till sjömansklubbar eller till andra aktiviteter. Att kunna lämna fartyget och hamnområdet en stund är mycket uppskattat. Kontakten med fartygsbesättningarna inleds ofta via e-post, meddelandeappar eller mobiltelefon men besöket ombord är fortfarande en viktig del.

Samarbetet mellan sjömansservice och sjömanskyrkan i Göteborg intensifierades under året, då sjömanskyrkan flyttade in sin besöksverksamhet i sjömansbibliotekets lokaler på Rosenhill i Göteborg. Liknande samarbeten drivs redan i Norrköping och Stockholm med goda resultat.

Sjömansservice arbetar kontinuerligt för att minska miljöpåverkan, förbättra ekonomin och utveckla verksamheten. För att minska klimatavtrycket ytterligare har två eldrivna minibussar upphandlats och levererats under året. Under året har hyrfilmstjänsten avvecklats och även tidskriften Sjörapporten. Det tillsammans med andra förändringar har lett till ett något minskat resursbehov och en minskad personalnumerär. Det senaste året har verksamheten haft en historiskt hög personalomsättning. Hälften av avgångarna berodde på pensioneringar.

Besökare kan löpande betygsätta verksamheten och lämna förbättringsförslag via digitala förslagslådor. Recensioner från besökare samlas också in från externa webbverktyg och sammanställs för att utgöra verksamhetens Nöjd Kund Index (NKI).



På Sjöfartsverkets sjömansklubbar kan besökare umgås, koppla av, motionera och få tillgång till internet och medier.



Foto: Sjöfartsverket

Foto: Sjöfartsverket

Statistik över ärenden och uppdrag

	2025	2024	2023	2022
Antal transporterade sjömän	9 583	10 467	8 773	8 006

Ekonomi

Inom verksamhetsområdet Sjömansservice är intäkter och kostnader relativt konstanta över tid. Personalkostnader har ökat under 2025 till följd av avtalsenliga löneökningar.

Resultaträkning - Sjömansservice, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	4	4	4
Summa direkta rörelseintäkter	4	4	4
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-19	-18	-15
Övriga externa kostnader	-8	-8	-8
Avskrivningar	-1	-1	0
Summa direkta rörelsekostnader	-27	-26	-24
Resultat före indirekta rörelseposter	-24	-22	-19
Utfördelade farledsavgifter	33	32	31
Indirekta rörelseintäkter	2	1	0
Indirekta rörelsekostnader	-5	-7	-5
Rörelseresultat	5	4	7



Foto: Sjöfartsverket

Sjötrafiktjänster



Sjöfartsverkets sjötrafikcentraler fungerar som informationsnav för säkerheten i svenska farvatten.

Sjöfartsverket ger trafikinformation och nautisk assistans till anlöpande fartyg genom Vessel Traffic Service (VTS). Sjötrafiktjänsterna inkluderar också att följa EU:s direktiv för maritim säkerhetsinformation (MSI), trafikövervakning och sjöfartsrapportering. VTS finns i tio kustområden och är en tjänst för att öka trafiksäkerheten till sjöss. Målet är att förmedla en tydlig bild av aktuell trafik och ge stöd i navigationen för att minska risken för kollisioner, grundstötningar och skador på människa, miljö eller egendom.

Sjöfartsverkets sjötrafikcentraler fungerar som informationsnav för säkerheten i svenska farvatten. Centralerna förmedlar information och service dygnet runt i områden med hög trafik och känslig miljö. Sjöfartsverket erbjuder även digitala verktyg och stöd vid frågor om anlöp till svenska hamnar. Tillsammans med hamnar och andra aktörer bidrar Sjöfartsverket till att fartygsanlöp blir säkra, effektiva och väl samordnade.

Året som gått

Under 2025 fortsatte Sjöfartsverket arbetet med att effektivisera sin roll i fartygsanlöp. Målet är att samla funktioner kopplade till anlöp för att öka säkerheten, minska miljöpåverkan och korta ledtiderna. Verksamheten har också drivit flera initiativ inom totalförsvaret. Bland annat deltar Sjöfartsverket i Sjöfartsskyddskommittén, ett operativt forum för samverkan mellan myndigheter och näringsliv inom ramen för BTPOS (Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan).

Från och med 1 juli 2025 har Sjöfartsverket genom en ny förordning i uppdrag att samla in försäkringsinformation från fartyg som misstänks tillhöra den så kallade skuggflottan i svensk ekonomisk zon eller svenskt territorialvatten. I praktiken innebär detta att VTS-operatörerna på Sound-VTS frågar utvalda fartyg om försäkringsnummer. Informationen delas sedan till andra svenska myndigheter. Eftersom det inte ännu är en del av den IMO-resolution som reglerar vad fartygen skall rapportera till SoundRep sker detta på frivillig basis.

Foto: Anna Wahlgren

Sjöhöjd är ett projekt där Sjöfartsverket tillsammans med Marinen, Kustbevakningen och Transportstyrelsen arbetar fram styrning och riktlinjer för sjötrafiktjänster i höjd beredskap. Projektet har löpt på bra under året och under Donsö Shipping Meet hölls en totalförsvarsövning där delar av de föreslagna åtgärder projektet tagit fram testades med mycket gott resultat. Under våren fortskrider arbetet med en slutrapport för projektet som avslutas formellt vid halvårsskiftet 2026.

Under året fortsatte projektet Tre trafikcentraler som innefattar byggnation och driftsättning av nya sjötrafikcentraler i Göteborg, Stockholm och Malmö. Göteborg gick i drift i maj 2025 och Stockholm i november 2025.

Projektet för det nya VTS-systemet har under året gått över i en implementeringsfas fram till sommaren 2026. I projektet har bland annat ingått att anpassa systemet efter de olika VTS-områdenas behov och ta fram en ny grundutbildning för VTS-operatörer i det nya systemet.

Under sommaren beviljades Sjöfartsverket medel för deltagande i projekt Nelson som är ett EU-finansierat projekt. Syftet är bland annat att uppnå förenklad fartygsrapportering i SRS-områden och implementera standarden S-421. Sjöfartsverket leder ett av tre arbetspaket som projektet omfattar.

Antal loggförda VTS-ärenden (VTS Vessel Traffic Services)

Organisation	2025	2024	2023	2022
Draggning	9	6	9	4
På väg mot grund	7	6	9	5
Kollision	2	2	1	3
Grundstötning	3	1	1	1
Nära miss	5	11	15	9
Ej manöverfärdigt fartyg	5	9	17	19
Överträdelse för regelverk lotsning	3	2	15	4
Övrigt*	31	6	11	5
Förorening*	0	22	25	77
Fartyget större än tillåtet i farled	2	1	1	0
Överträdelse av rapporteringskrav	10	1	0	0
Brand ombord	0	0	0	1
Totalsumma	77	67	104	128

* Under året har en översyn gjorts gällande klassificeringen av ärenden, varför en markant skillnad ses jämfört mot föregående år.





Ekonomi

Verksamhet Sjötrafiktjänster har under 2025 tilldelats 2 mnkr i anslag för åtgärder avseende civilt försvar. Övriga externa intäkter har minskat något jämfört mot föregående år till följd av omorganisation. Personalkostnaderna har minskat med 25 mnkr jämfört mot 2024. Större delen av den förändringen är till följd av omorganisation och flytt av verksamhet mellan verksamhetsområden. Övriga externa kostnader samt avskrivningskostnader är i paritet med föregående år.

Resultaträkning - Sjötrafiktjänster, mnkr

	Utfall 2025	Utfall 2024	Utfall 2023
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	2	0	0
Övriga externa intäkter	14	18	5
Summa direkta rörelseintäkter	16	18	5
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-108	-133	-92
Övriga externa kostnader	-20	-17	-19
Avskrivningar	-4	-3	-2
Summa direkta rörelsekostnader	-131	-153	-112
Resultat före indirekta rörelseposter	-116	-135	-107
Utfördelade farledsavgifter	160	158	140
Indirekta rörelseintäkter	7	3	2
Indirekta rörelsekostnader	-23	-29	-30
Rörelseresultat	28	-3	4

Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Sjöfartsverket hade ett kraftigt negativt resultat 2024 och under 2025 genomfördes omfattande besparingar för att nå en ekonomi i balans, bland annat omorganisation och neddragning av stödfunktionerna, restriktivitet vad gäller återrekryteringar, resor och konferenser, senareläggning av utvecklings- och underhållsarbete. Tillsammans med att isvintern 2024/25 var relativt mild och att dieselpriserna låg på historiskt låga nivåer, resulterade detta i ett svagt positivt rörelseresultat för 2025. Budgeten förstärktes under året med 71 miljoner kronor för att finansiera statens del av flyg- och sjöräddningen. Samtidigt minskade intäkterna från farleds- och lotsavgifter i motsvarande omfattning till följd av minskad trafik.

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2025 jan–dec	2024 jan–dec	2025 jan–dec	2024 jan–dec
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	919	695	919	695
Farledsavgifter, gods	1	502	405	502	405
Lotsavgifter	2	848	779	848	779
Anslag		390	557	390	557
Övriga rörelseintäkter	3	578	524	577	523
Summa rörelseintäkter		3 236	2 961	3 235	2 959
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4, 5, 6	-1 901	-1 768	-1 862	-1 730
Övriga externa kostnader	7, 8	-958	-1 353	-998	-1 391
Avskrivningar och nedskrivningar	9	-260	-270	-259	-269
Övriga rörelsekostnader	10	-8	-25	-8	-25
Summa rörelsekostnader		-3 127	-3 416	-3 127	-3 416
Rörelseresultat	12	110	-455	108	-457
Resultat från finansiella investeringar	11				
Finansiella intäkter		43	66	43	66
Finansiella kostnader		-79	-216	-78	-216
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		74	-605	73	-607
Bokslutsdispositioner	13	-	607	-	607
Resultat före skatt		74	1	73	0
Skattemotsvarighet	14	0	0	-	-
Årets resultat		74	1	73	0

Kommentarer till koncernens resultaträkning

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till 110 (-455) mnkr vilket är en förbättring med 565 mnkr jämfört med föregående år. Den positiva avvikelsen jämfört med 2024 beror till stor del på en mild isvinter 2025, höjda sjöfartsavgifter, ökat anslag för sjö- och flygräddningen, lägre drivmedelspris samt besparingar som av stödfunktioner, restriktiv återrekrytering samt senareläggning av projekt. Året har även påverkats av minskade sjöfartsvolymer, engångskostnader för uppsägning av personal, samt nedskrivning av lotsbåtar förknippade med leveransproblem.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets rörelseintäkter består till största delen av sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlop till svenska hamnar och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna består 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 tilldelades Sjöfartsverket anslag för att rabattera farledsavgifterna i så kallad klimatkompensation, vilket medförde en förskjutning mellan anslagsintäkter och avgiftsintäkter. Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 3 236 (2 961) mnkr, en ökning med 275 mnkr (9,29 procent) jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 70,1 (63,5) procent och anslag för 12,0 (18,8) procent.

Sjöfartsavgifter

Merparten av koncernens intäkter består av farledsavgifter och lotsavgifter, vilket sammantaget benämns som sjöfartsavgifter. Jämfört med föregående år har trafiken minskat. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 5,75 procent (inklusive miljöincitament) och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2025. En ytterligare höjning av lotsavgiften gjordes med 10,0 procent den 1 juli 2025.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under perioden till 2 269 (1 879) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 390 mnkr (20,7 procent) jämfört med föregående år. Av intäktsökningen förklaras 300 mnkr av klimatkompensation som 2024 erhöles via anslag, minskade avgiftspliktiga volymer påverkar intäkterna med -106 mnkr och höjningen i avgiftsnivåerna för 195 mnkr.

Anslag

Sjöfartsverket har under 2025 tilldelas följande anslag av tillfällig karaktär:

- 71 mnkr i extra anslag Sjö- och flygräddningen (anslag 1:4 ap.1)
- 153 mnkr i anslag för beredskap och civilt försvar (anslag 1:1 ap.3)
- 500 mnkr i anslag för anskaffning av isbrytare (anslag 1:1 ap.5)

Koncernens intäkter från anslag uppgick till 390 (557) mnkr, en minskning med 168 mnkr mot föregående år. Minskningen beror främst på det tillfälliga anslaget för klimatkompensation på 300 mnkr under 2024. Minskningen har delvis vägts upp av högre anslag till sjö- och flygräddning samt civilförsvar. En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av anslagsredovisningen på sidan 82.

Övriga rörelseintäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Intäkterna består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter från bland annat uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt.

Koncernens övriga externa intäkter ökade jämfört med föregående år och uppgick till 578 (524) mnkr, vilket motsvarar en ökning med 54 mnkr. Ökningen i förhållande till föregående år förklaras huvudsakligen av ökade sjömätningssuppdrag samt andra uppdrag.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 3 127 (3 416) mnkr, en minskning med 289 mnkr (-8,5 procent). Den positiva avvikelser jämfört med 2024 beror till stor del på en mild isvinter 2025, lägre drivmedelspris samt besparingar som neddragning av stödfunktioner, restriktiv återrekrytering samt senareläggning av projekt.

Sjöfartsverkets största kostnadspost utgörs av personalkostnader, som uppgår till 60,8 procent av den totala kostandsmassan. I och med att isbrytarpersonalen från och med den 1 juli 2024 är anställd av Sjöfartsverket, istället för att vara inhyrd från en underleverantör, har en förskjutning skett från övriga externa kostnader till personalkostnader.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 1 901 (1 768) mnkr, en ökning med 134 mnkr (7,6 procent) jämfört med föregående år. Ökningen i personalkostnader mot föregående år förklaras främst av övertagandet av isbrytarpersonal samt av avtalsenliga löneökningar. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 74 mnkr och sociala avgifter och pensioner för 57 mnkr.

Löneskatteeffekten på indexering och ränta uppgår till 19 (52) mnkr. Omorganisation och neddragning av stödfunktionerna, restriktivitet vad gäller återrekryteringar har samtidigt medfört minskat antal anställda. Antalet årsarbetskrafter vid årets utgång i koncernen uppgick till 1 676 (1 701) personer, en minskning med 25 personer jämfört med föregående år.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under året till 958 (1 353) mnkr, en minskning med 395 mnkr (29,2 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsminskningen 2025 förklaras främst av att isvintern 2024 var hårdare än normalt medan isvintern 2025 var mild, vilket medfört lägre kostnader 2025 för drivmedel, underhåll och hyror för isbrytning. Även lägre drivmedelspris under 2025 påverkar utfallet. Övertagandet av isbrytarpersonalen under 2024 har medfört en flytt av kostnader från övriga externa kostnader till personalkostnader.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 22,9 (25,1) procent. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare fram till den 1 juli 2024 då Sjöfartsverket tog över driften och bemanningen i egen regi. Under året uppgår kostnader för reparationer och underhåll 16,1 (16,3) procent, medan kostnader för drivmedel 11,0 (15,6) procent.

Av- och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 260 (270) mnkr. De minskade kostnaderna mot föregående år förklaras främst av nedskrivning 2024 av koncernens affärssystem samtidigt som nedskrivning av beställda lotsbåtar och aktivering av anläggningar inom IT ökar kostnaderna för 2025.

Resultat från finansiella poster

Koncernens resultat från finansiella poster uppgick till -36 (-150) mnkr, vilket motsvarar en förbättring med 114 mnkr jämfört med föregående år. Förändringen förklaras främst av nettoeffekten av ränta och indexering i verkets pensionsskuld, som uppgick uppgår till -80 mnkr, jämfört med -213 mnkr föregående år. Ränteintäkter från bank uppgick till 43 mnkr.

Bokslutsdispositioner och skattemotsvarighet

Enligt regleringsbrevet stadgas att Sjöfartsverket ska inleverera belopp motsvarande bolagsskatt. Eftersom ackumulerade underskott under flera år har medfört stora skattemässiga underskottsavdrag, beräknas ingen skattemotsvarighet på årets resultat. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt. Beräknad skatt för koncernen uppgår till 0 (0) mnkr.

Årets resultat

Koncernens resultat uppgick till 74 (1) mnkr.



Foto: Adobe Stock

Balansräkning

Balansräkning, mnkr

	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2025 jan-dec	2024 jan-dec	2025 jan-dec	2024 jan-dec
TILLGÅNGAR					
Immateriella anläggningstillgångar	15				
Licenser och köpta programvaror		68	67	68	67
Egenutvecklade datasystem		25	32	25	32
Pågående nyanläggningar och förskott avseende immateriella anläggningstillgångar		94	64	94	64
Summa immateriella anläggningstillgångar		187	163	187	163
Materiella anläggningstillgångar	16				
Byggnader, mark och annan fast egendom		974	760	970	756
Skepp		509	553	509	553
Helikoptrar		501	538	501	538
Beredskapstillgångar		81	49	81	49
Inventarier, verktyg och installationer		268	130	267	129
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		6 766	5 873	6 766	5 873
Summa materiella anläggningstillgångar		9 098	7 902	9 094	7 897
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	17	-	-	5	5
Andra långfristiga fordringar	18	104	116	104	116
Summa finansiella anläggningstillgångar		104	116	108	120
Summa anläggningstillgångar		9 389	8 180	9 389	8 180

Fortsättning ▼

10,7 %

Soliditet i affärsverket
(9,2% 2024)

24,4 %

Justerad soliditet i affärsverket
(18,6% 2024)

Foto: Adobe Stock

Balansräkning

Fortsättning ▼

Balansräkning, mnkr

	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2025 jan-dec	2024 jan-dec	2025 jan-dec	2024 jan-dec
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	19	128	89	128	89
Förskott till leverantörer	20	0	1	0	1
Summa varulager m.m.		128	90	128	90
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	21	220	228	220	228
Förutbetalda kostnader	22	76	60	75	59
Upplupna bidragsintäkter	23	1	-	1	-
Övriga upplupna intäkter	24	89	75	89	75
Övriga fordringar	25	98	96	96	94
Summa kortfristiga fordringar		484	459	481	456
Avräkning med statsverket	26	-836	-359	-836	-359
Kassa och bank					
Tillgodohavanden hos Riksgäldskontoret		1 318	786	1 318	786
Kassa, bank och postgiro		1 009	1 008	1 001	1 002
Summa kassa och bank	27	2 327	1 794	2 319	1 788
Summa omsättningstillgångar		2 103	1 985	2 092	1 975
SUMMA TILLGÅNGAR		11 492	10 165	11 482	10 156

Fortsättning ▼

Kommentarer till koncernens balansräkning

Balansomslutning

Balansomslutningen uppgick per den 31 december 2025 till 11 492 (10 165) mnkr, vilket är en ökning med 1 327 mnkr (13,05 procent) jämfört med föregående år. De senaste årens ökning i balansomslutning förklaras främst av stora investeringar i utveckling av farleder, finansierade av Trafikverket.

Investeringar

Koncernens investeringar uppgick till 1 481 (2 370) mnkr. Av årets investeringar utgör 1 122 (1 739) mnkr i farleds-förbättringar finansierade av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån med anslag och/eller EU-bidrag.

Varulager och kortfristiga fordringar

Varulager har ökat med 39 mnkr och kortfristiga fordringar har ökat med 25 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen av varulagret beror huvudsakligen på att material avsett för underhåll av farleder samt båtar och fartyg, som tidigare kostnadsförts, nu redovisas som omsättningstillgångar (lager). Lagret av farledsmaterial uppgår till 25 mnkr och har värderats enligt lägsta värdets princip i enlighet med ESV:s föreskrifter och allmänna råd.

Ökningen av de kortfristiga fordringarna förklaras huvudsakligen av högre upplupna farledsavgifter, till följd av ändrade rapporteringsdagar för anlöp.

Eget kapital och finansiell ställning

Koncernens egna kapital uppgick vid årets slut till 1 238 (936) mnkr, en ökning med 302 mnkr jämfört med föregående år. Det bundna kapitalet är oförändrat jämfört med föregående år och uppgår till 446 mnkr. Koncernens fria egna kapital uppgick vid årets slut till 792 (490) mnkr. Det fria egna kapitalet har under året ökat med anslag redovisade över fritt eget kapital om 86 mnkr samt ökat

med försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden om 118 mnkr. Under 2025 har 25 mnkr avseende lager av farledsmaterial, som tidigare år redovisats som kostnad, omklassificerats till omsättningstillgång. Omklassificeringen har redovisats mot balanserat resultat.

Koncernens soliditet uppgick till 10,8 (9,2) procent. Soliditeten i affärsverket uppgick till 10,7 (9,2) procent. Koncernens justerade soliditet uppgick till 24,5 (18,7) procent och den justerade soliditeten för affärsverket uppgick till 24,4 (18,6) procent.

Pensionsskuld

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 006 (3 015) mnkr, och är beräknad enligt 2025 års beräkningsgrund. Pensionsskuldens nettoförändring hänförlig till in-/utbetalningar av pensioner uppgick till 11 (6) mnkr. Diskonteringsräntan uppgick 2025 till 0,8 (0,5) procent. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 mot fritt eget kapital. Indexering och ränta har ökat pensionsskulden med 99 mnkr under 2025. Pensionsskulden har sammantaget minskat med 8 mnkr under 2025. För kapitalförsäkringarna har skulden minskat med 1 mnkr.

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder har ökat med 1 030 mnkr jämfört med föregående år, främst förklarad av en ökning av erhållna bidrag från Trafikverket avseende finansiering av farledsprojekt. Dessa kommer att lösas upp mot avsedd investerings framtida avskrivningskostnader.

Balansräkning

Fortsättning

Balansräkning, mnkr

Balansräkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2025 jan–dec	2024 jan–dec	2025 jan–dec	2024 jan–dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital		446	446	446	446
Summa bundet eget kapital		446	446	446	446
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		86	86	86	86
Statskapital - investeringar anslag		262	176	262	176
Balanserat resultat		371	227	367	223
ÅRETS RESULTAT		73	1	73	0
Summa fritt eget kapital		792	490	787	485
Summa eget kapital	28	1 238	936	1 233	931
Avsättningar					
Avsatt till pensioner, räntebärande	29	3 006	3 015	3 006	3 015
Övriga icke räntebärande avsättningar	30	21	18	21	18
Summa avsättningar		3 027	3 033	3 027	3 033
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		309	329	312	331
Övriga skulder	31	64	63	62	61
Upplupna kostnader	32	392	648	386	642
Oförbrukade bidrag	33	6 434	5 153	6 434	5 153
Övriga förutbetalda intäkter	34	28	4	28	4
Summa periodavgränsningsposter		7 227	6 197	7 222	6 192
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		11 492	10 165	11 482	10 156
Poster inom linjen		35			
Ställda ansvarsförbindelser		280	253	280	253
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

Finansieringsanalys, mnkr

Finansieringsanalys, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	2025 jan-dec	2024 jan-dec	2025 jan-dec	2024 jan-dec
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		73	-607	73	-607
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	36	343	553	342	551
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		416	-53	415	-55
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager*		-13	6	-13	6
Förändring av kortfristiga fordringar		453	281	452	281
Förändring av kortfristiga skulder		1 030	1 721	1 030	1 721
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 886	1 955	1 885	1 953
Investeringsverksamheten					
Förändring av långfristiga fordringar		12	-7	12	-7
Investeringar i anläggningstillgångar		-1 481	-2 370	-1 481	-2 367
Försäljning av anläggningstillgångar		1	6	1	6
Kassaflöde från investeringar		-1 468	-2 371	-1 468	-2 368
Kassaflöde efter investeringar		418	-416	417	-415
Finansieringsverksamheten					
Statskapital erhållits från statsbudgeten		114	91	114	91
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		114	91	114	91
ÅRETS KASSAFLÖDE		532	-325	531	-324
Likviditetsförändring					
Likvida medel vid periodens början		1 794	2 119	1 788	2 112
Likvida medel vid periodens slut		2 327	1 794	2 319	1 788
Förändring i likvida medel		532	-325	531	-324

Kommentar till koncernens finansieringsanalys

Finansieringsanalysen syftar till att beskriva koncernens förmåga att generera likvida medel och är ett komplement till resultat- och balansräkningarnas beskrivning av lönsamhet och finansiell ställning. Med likvida medel avses kassa och banktillgodohavanden, inklusive placering av likvida medel hos Riksgälden.

Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till 416 (-53) mnkr, en förändring med 469 mnkr som förklaras av förbättrat rörelseresultat. Erhållna anslag för kommande investeringar i isbrytarflottan bidrog till ett positivt kassaflöde från förändringar i rörelsekapitalet. Vidare minskade de förutbetalda bidragen avseende Trafikverksfinansierade investeringar i volym jämfört med 2025, vilket påverkade kassaflödet från rörelsekapitalet negativt. Sammantaget uppgick kassaflödet från den löpande verksamheten till 1 886 mnkr (1 955 mnkr), en minskning med 69 mnkr jämfört med föregående år.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -1 468 (-2 371) mnkr, vilket förklaras av en lägre investeringstakt i de Trafikverksfinansierade farledsprojekten. Årets kassaflöde från finansieringsverksamhet består av anslag som redovisas över eget kapital och finansierar investeringar om 114 (91) mnkr.

Samtantaget uppgick årets kassaflöde till 532 (-325) mnkr och likvida medel vid årets utgång uppgick till 2 327 (1 794) mnkr.

* Justerat med lagervärde för farleds material.

Anslagsredovisning

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	-153 435	60
1:1 ap.5 Isbrytare	336 379	500 000	836 379	-537	835 843
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	22 063	265 308	287 371	-287 371	0
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	0	62 284	62 284	-62 284	0
Summa	358 682	980 847	1 339 529	-503 627	835 902

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 503 627 tkr i utgifter avser 113 892 tkr utgifter för investeringar som redovisats över balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas inom eget kapital.

Redovisning mot bemyndiganden, tkr

	Tilldelad bemyndig- anderam	Ingående åtaganden	Utgående åtaganden	Utestående			
				År 2026	År 2027	År 2028	Slutår
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	2 896 000	0	0	0	0	0	2028
ap.5	2 896 000	0	0	0	0	0	2028

Beträffande anslag 1:1 ap. 5 Isbrytare har tidplanen för anskaffning förskjutits och kontrakt beräknas skrivas först 2026.

Villkor för anslag

Anslag 1:1

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur, civilt försvar.

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 isbrytarflottan.

Anslag 1:4

Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.

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. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

Villkor

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

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.



Foto: Sjöfartsverket

Twister och osäkerhetsfaktorer

Twister

Under 2022 sade Sjöfartsverket upp avtalet med Stockholms Hamn AB, vilket innebär att Sjöfartsverket inte längre ersätter Stockholms Hamn AB för uteblivet slussavgiftsuttag. Stockholms Hamn AB har stämt Sjöfartsverket för utebliven ersättning avseende 2022 och 2023 om totalt 7,8 mnkr. Tvisten har under 2024 avdömts i första instans till Sjöfartsverkets nackdel vilket Sjöfartsverket överklagat. Sjöfartsverket, som gör bedömningen att ersättningen till Stockholms Hamn AB har utgjort otillåtet statsstöd, har under 2023 även väckt talan mot Stockholms Hamn AB avseende återbetalning av tidigare erhållen ersättning om 41,2 mnkr. Båda målen är beroende av om otillåtet statsstöd anses ha utgått eller ej. Under 2025 har EU-domstolen bedömt i tolkningsbesked att fråga är om statsstöd, att detta ändå kan vara tillåtet då avtalet ingicks innan Sveriges inträde i EU, men att nationell domstol har att avgöra om senare ändringar av avtalet innebär att statsstödet ändå inte är tillåtet.

Sjöfartsverket har ansökt om servitut för vissa stag som satts under en fastighet i samband med arbeten i Södertälje kanal. Motparten har motsatt sig servitutet, men för det fall detta beviljas har de krävt intrångsersättning med cirka 93 mnkr. Sjöfartsverket har bestridit sådan ersättningsskyldighet.

Sjöfartsverket och Vänersborgs stad är oense om vem som har att stå för framtida kostnader relaterade till två broar över Göta älv i Vänersborg. Ansvaret regleras i avtal från 1950- och 1960-talet och parterna är oense om hur dessa ska tolkas. Förlikningsdiskussioner pågår för att lösa tvisten.

Andra osäkerhetsfaktorer

Sjöfartsverket bedömer kontinuerligt väsentliga utestående tvister för att avgöra behovet av avsättningar. Gjorda uppskattningar behöver dock nödvändigtvis inte reflektera utgången av avgjorda rättstvister och skillnader mellan utfall och uppskattning kan påverka koncernens finansiella ställning. Inga andra väsentliga omständigheter har identifierats som medför stor potentiell påverkan på koncernens resultat och ställning per den 31 december 2025.

Flerårsöversikt Koncernen

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2025	2024	2023	2022	2021
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	2 268	1 879	1 690	1 926	1 672
Övriga externa intäkter	968	1 082	1 083	963	737
Summa rörelseintäkter	3 236	2 961	2 773	2 889	2 409
Externa kostnader	-2 867	-3 146	-2 680	-2 392	-2 304
Avskrivningar	-260	-270	-196	-196	-184
Summa rörelsekostnader	-3 127	-3 416	-2 876	-2 588	-2 488
Rörelseresultat	110	-455	-103	301	-79
Finansiella intäkter och kostnader	-36	-150	-125	12	18
Rörelseresultat efter finansiella poster	74	-605	-228	313	-61
Bokslutsdispositioner	0	607	229	-303	63
Resultat före skattemotsvarighet	74	1	0	10	2
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Årets resultat	74	1	0	10	2
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	9 389	8 180	6 079	4 942	4 483
Omsättningstillgångar	2 103	1 985	2 597	2 314	1 888
Summa tillgångar	11 492	10 165	8 676	7 256	6 371
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	1 238	936	512	717	378
Avsättningar	3 027	3 033	3 688	3 390	3 388
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	7 227	6 197	4 475	3 149	2 605
Summa eget kapital och skulder	11 492	10 165	8 676	7 256	6 371

Fortsättning ▼

Foto: Adobe Stock





Foto: Adobe Stock

Fortsättning ▼

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2025	2024	2023	2022	2021
Nyckeltal					
Kassaliquiditet	27,3	30,6	55,9	71,2	70,1
Balanslikviditet	29,1	32,0	58,0	73,5	72,5
Sysselsatt kapital	4 244	3 950	4 199	4 107	3 764
Soliditet	10,8	9,2	5,9	9,9	5,9
Justerad soliditet	24,5	18,7	10,2	15,3	8,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3,7	negativt	0,2	8,0	negativt
Räntabilitet på eget kapital	6,8	0,1	0,1	1,8	0,6
Räntetäckningsgrad	193,4	negativt	4	1 584,3	negativt
Rörelseresultat exkl avskrivningar	369	-186	93	497	105
Bidrag från TRV	14	5	12	0	0
Omsättning exkl bidrag från Trafikverket för investeringar	3 223	2 956	2 761	2 889	2 409
Justerad rörelsemarginal	11,46%	-6,28%	3,38%	17,20%	4,36%
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	8,28%	8,41%	11,41%	11,91%	10,26%
Årsarbetskraft					
Män	1 082	1 086	1 016	968	966
Kvinnor	347	341	307	286	276
Total årsarbetskraft	1 429	1 427	1 324	1 254	1 241
Omsättning per anställd, tkr	2 264	2 075	2 095	2 304	1 941
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 315	1 336	1 151	1 095	1 088
Kvinnor	397	402	367	337	317
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 712	1 738	1 518	1 432	1 405

Flerårsöversikt Affärsverket

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2025	2024	2023	2022	2021
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	2 268	1 879	1 690	1 926	1 672
Övriga rörelseintäkter	967	1 080	1 082	962	736
Summa rörelseintäkter	3 235	2 959	2 772	2 889	2 408
Externa kostnader	-2 868	-3 147	-2 680	-2 394	-2 307
Avskrivningar och nedskrivningar	-259	-269	-196	-195	-183
Summa rörelsekostnader	-3 127	-3 415	-2 875	-2 589	-2 490
Rörelseresultat	109	-456	-103	299	-82
Finansiella intäkter och kostnader	-35	-150	-125	23	19
Rörelseresultat efter finansiella poster	73	-607	-229	322	-63
Bokslutsdispositioner	1	607	229	-303	63
Resultat före skattemotsvarighet	73	0	0	19	0
Skattemotsvarighet	0	0	0	-	0
Årets resultat	73	0	0	19	0
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	9 390	8 181	6 082	4 945	4 485
Omsättningstillgångar	2 092	1 975	2 586	2 304	1 869
Summa tillgångar	11 482	10 156	8 667	7 250	6 354
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	1 233	931	509	715	367
Avsättningar	3 027	3 033	3 703	3 390	3 388
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	7 222	6 192	4 455	3 144	2 599
Summa eget kapital och skulder	11 482	10 156	8 667	7 249	6 354

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.

Fortsättning ▼

Foto: Adobe Stock





Fortsättning ▼

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2025	2024	2023	2022	2021
Nyckeltal					
Kassalikviditet	27,2	30,5	55,7	70,9	69,6
Balanslikviditet	29,0	31,9	57,9	73,3	71,9
Sysselsatt kapital	4 239	3 946	4 196	4 105	3 753
Soliditet	10,7	9,2	5,9	9,9	5,8
Justerad soliditet	24,4	18,6	10,2	15,3	8,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	3,7	negativt	0,2	8,2	negativt
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	6,7	0,0	negativt	3,5	0,0
Räntetäckningsgrad	193,0	negativt	4,1	1 536,4	negativt
Rörelseresultat exkl avskrivningar	367	-187	93	495	101
Bidrag från TRV	14	5	12	0	0
Omsättning exkl bidrag från Trafikverket för investeringar	3 221	2 954	2 761	2 889	2 408
Justerad rörelsemarginal	11,40%	-6,33%	3,36%	17,13%	4,19%
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	8,18%	8,30%	11,30%	11,79%	10,13%
Årsarbetskraft					
Män	1 051	1 054	977	934	928
Kvinnor	342	336	299	281	272
Total årsarbetskraft	1 393	1 390	1 277	1 215	1 199
Omsättning per anställd, tkr	2 322	2 130	2 172	2 377	2 008
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 284	1 304	1 112	1 061	1 050
Kvinnor	392	397	359	332	313
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 676	1 701	1 471	1 393	1 363

Redovisningsprinciper

Allmänt

Sjöfartsverket följer i sin redovisning Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, Förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, samt Ekonomi-styrningsverkets föreskrifter och allmänna råd. I vissa specifika fall tillämpas K3, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

Sjöfartsverkets verksamheter farleder, isbrytning, sjögeo-grafisk information och lotsning omfattas av Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser med flera. Kraven om öppen redovisning uppfylls dels genom att intäkter och kostnader redovisas för varje verksamhet i årsredovisningen, dels genom den särskilda redovisning som upprättas och som i likhet med årsredovisningen är föremål för granskning av Riksrevisionen.

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncern-redovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I affärsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar

Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga

tre år är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Avskrivning påbörjas när systemet är färdigt att tas i bruk för det ändamål det är avsett. När det finns indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Komponentredovisning tillämpas för sammansatta anläggningstillgångar med betydande komponenter som förväntas förbrukas i annan takt än den totala tillgången. De anläggningstillgångar som främst omfattas av komponentredovisning är fartyg och byggnader. Sjöfartsverket tillämpar övergångsbestämmelse i 5 kap. 1§ FÅB och ingen ytterligare uppdelning av det bokförda värdet per 2015-12-31 på dessa tillgångar har gjorts. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffningsvärdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

Beredskapstillgångar är varor och inventarier med mera som anskaffas för att försörja landet i ett krisläge. Satsningar görs med särskilda anslagsmedel rörande civilt försvar. Beredskapstillgångar delas in i beredskapsinventarier och beredskapsvaror (beredskapslager).

Beredskapsinventarier är tillgångar som anskaffas för stadigvarande bruk eller innehav. Avsikten vid anskaffningen är att tillgången inte ska avyttras under sin nyttjandeperiod. Myndigheten skriver av tillgångarna enligt en avskrivningsplan på motsvarande sätt som andra materiella anläggningstillgångar.

Beredskapsvaror (beredskapslager) klassificeras som en anläggningstillgång trots att de omsätts löpande, eftersom syftet med innehavet är långsiktigt. Beredskapsvaror

innehåller inte tills de blivit inkuranta utan omsätts vid den tidpunkt det är mest fördelaktigt för staten för att minimera kostnaderna. Det innebär att beredskapsvaror inte skrivs av enligt någon plan, eftersom de inte fortlöpande minskar i värde.

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt immateriella anläggningstillgångarna skrivs av linjärt över respektive tillgångs beräknade ekonomiska livslängd, som varierar beroende på anläggningens art.

För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

AFFÄRSVERKET

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-10 år
Egenutvecklade datasystem	5-10 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	10-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	25 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år

BOLAGEN

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättringar annans fastighet	3 år

När det finns indikationer på att en tillgång minskat i värde prövas eventuellt nedskrivningsbehov i enlighet med ESVs allmänna råd, 5 kap 5§.

Leasingavtal

Leasingavtal klassificeras antingen som finansiella eller operationella. Leasingavtal som klassificeras som finansiella, huvudsakligen avseende fordon, redovisas som anläggningstillgångar till anskaffningsvärde och skrivs av enligt plan över tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod. Motsvarande åtagande att erlagga framtida leasingavgifter redovisas som skuld. Leasingavgiften för operationella leasingavtal kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Värdering av varulager

Sjöfartsverket har lager i flera olika lagersystem som begränsar möjligheten att ha en gemensam princip för lagervärdering. Lager avseende sjökort, reservdelar till fartyg- och farledsverksamhet samt bränslelager för isbrytarverksamheten värderas till genomsnittligt anskaffningspris. Övriga varulager värderas enligt FIFU (först in först ut). Individuell inkuransbedömning tillämpas.

Kundfordringar

Kundfordringar värderas till det belopp med vilket de bedöms inflyta. Avsättning för befarande förlustrisker avseende utestående fordringar sker efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär netto redovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital

Det bokförda statskapitalet är fast och motsvaras av de före 1987-07-01 anslagsfinansierade anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde med avdrag för samtliga avskrivningar. Från 1994-01-01 ingår även Trollhätte kanalverks utgående statslån per 1993-12-31 och från 2007-01-01 ingår Handelsflottans Kultur- och Fritidsråds utgående statskapital per 2006-12-31.

Från och med 2021 redovisas anslag som erhållits för att finansiera investeringar, som statskapital inom fritt eget kapital. Kapitalet löses upp i takt med avskrivningar på dessa tillgångar.

Resultatutjämningsfond

Resultatutjämningsfonden uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 och är avsedd för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid vinstgivande år kan Sjöfartsverket avsätta del av årets resultat som överstiger räntabilitetsmålet, till resultatutjämningsfonden. Vid förlustgivande år kan fonden lösas upp för förlusttäckning.

Avsättningar

Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet dessutom kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för kostnader för sanering av förorenad mark.

Ansvarsförbindelser

Ansvarsförbindelser avser förpliktelser som uppkommit till följd av inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning, eftersom beloppet inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet eller ett utflöde av resurser inte bedöms som sannolikt.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld

Sjöfartsverket betalar de av Statens tjänstepensionsverk

(SPV) faktiskt utbetalade pensionerna för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som slutat före den 1 juli 1987 har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Från den 1 januari 2016 gäller ett nytt pensionsavtal för staten, PA 16, som består av två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar och motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03.

För de lotsar från Vänerens Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Bliwa Försäkringstjänst, medan premier för lönedelar som överstiger 7,5 basbelopp betalas till SEB Trygg Liv. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension samt Collectum.

Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsättningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Bliwa Försäkringstjänst, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner.

Pensionsskulden är beräknad av SPV enligt trygghandsgrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Bruttorentan som beslutats att användas är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realränteobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet. Värdering av pensionsskulden sker enligt innevarande års beräkningsgrunder.

Summan av effekten av försäkringstekniska omvärderingar redovisas i enlighet med 4 kap. 2 § FÅB mot Fritt eget kapital istället för över resultaträkningen. Avsättning till pensionsskulden för pensionsersättning och ränta som skulden löper med kostnadsförs. Räntedelen redovisas under finansiella intäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkring av pensionsförmånerna (indexering).

1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent.

I dotterbolaget tryggas pensionsutfästelser huvudsakligen genom avtal med försäkringsbolag och kostnadsförs under den period de intjänas.

Farledsprojekt

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog Statskontoret 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 och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Mervärdesskatt

Sjöfartsverket är skattskyldig enligt lagen om mervärdesskatt för den del av verksamheten som inte utgör myndighetsutövning. För den del av verksamheten som utgör myndighetsutövning har Sjöfartsverket enligt regeringsbeslut rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt enligt de regler som följer av Förordning (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt.

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera ett belopp som motsvarar bolagsskatt. Skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Fördelning av farledsavgifter

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.

Lotsningsverksamheten finansieras fullt ut av lotsavgifter, och har inte tilldelats några farledsavgifter. Sjö- och Flygräddningen har flera finansieringskällor, vars inbördes relation har stadgats i en finansieringsmodell. Sjö- och Flygräddningen har tilldelats farledsavgifter motsvarande 23,31 procent av genomsnittliga kostnader i enlighet med denna modell. Kvarvarande icke fördelade farledsavgifter har fördelats ut mellan verksamhetsgrenar i relation till respektive verksamhetsgrens genomsnittliga direkta rörelseresultat.

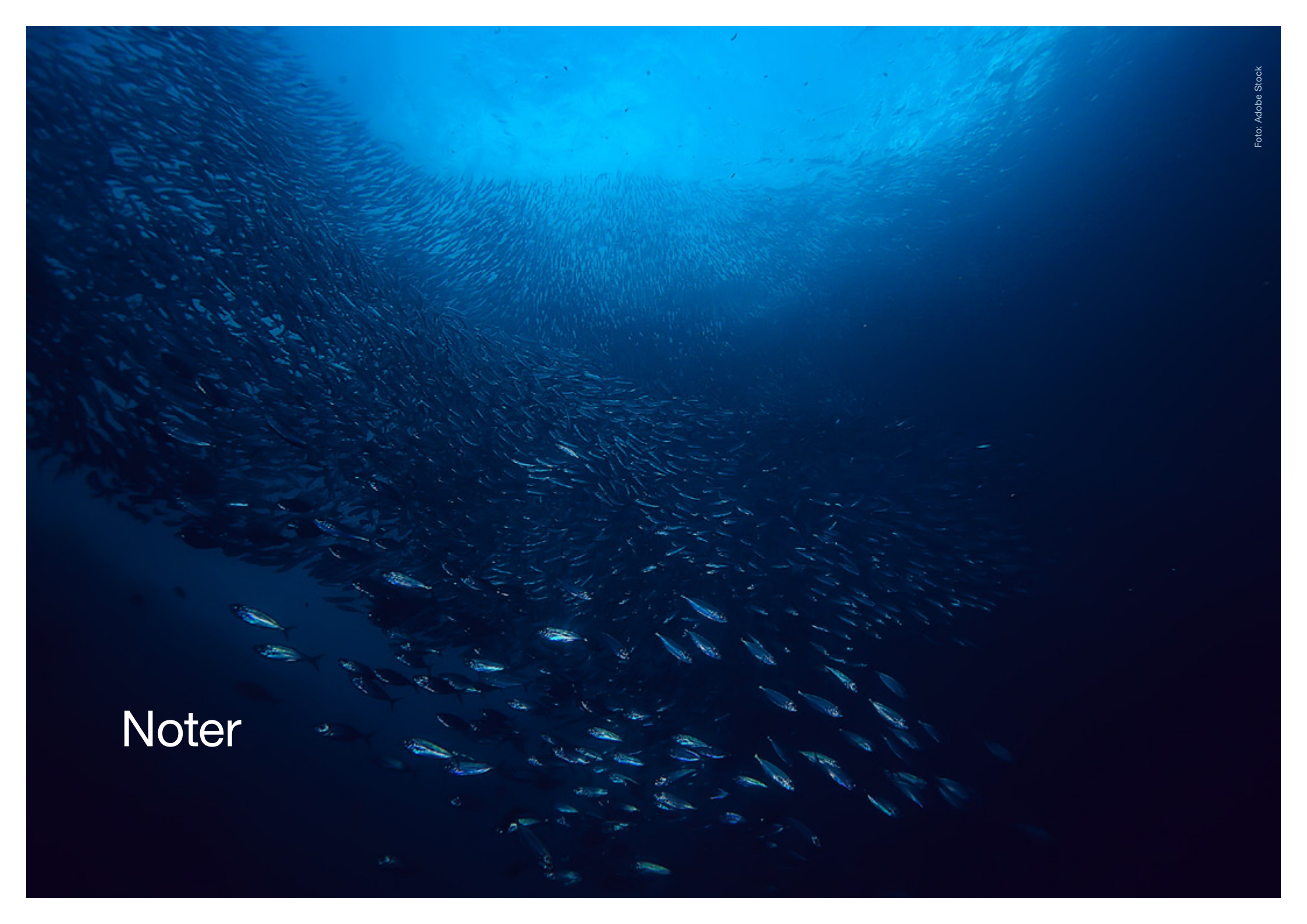
För genomsnittsberäkning har utfallet de senaste fem åren används. Fördelningen har även gjorts retroaktivt för jämförelseåren i årsredovisningen.

Årsarbetskraft

Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Avrundning

De siffror som redovisats i tabeller och grafer har i vissa fall avrundats. Det innebär att summan av dessa inte alltid summerar till det belopp som anges. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

A large school of fish, possibly sardines, swimming in deep blue water. The fish are densely packed in the center and upper left, creating a textured, almost cloud-like appearance. They are smaller and more dispersed towards the bottom right. The lighting is bright from above, creating a strong blue gradient and highlighting the silvery scales of the fish.

Noter

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift, där en del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Farledsavgifter				
Avgift på fartyg, lastfartyg	598	463	598	463
Avgift på fartyg, färjor	321	232	321	232
Summa avgift på fartyg före rabatter	919	695	919	695
Rabatter på fartyg	-	-	-	-
Summa avgift på fartyg	919	695	919	695
Avgift på gods, lastfartyg	329	269	329	269
Avgift på gods, färjor	176	136	176	136
Summa avgift på gods före rabatter	505	406	505	406
Rabatter på gods	-3	-1	-3	-1
Summa avgift på gods	502	405	502	405
Summa farledsavgifter	1 420	1 100	1 420	1 100

Fortsättning ▼

Farledsavgifterna (före rabatt) har uppburits på följande lotsningsområden.

mnkr	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2025	2024*	2025	2024*
Luleå	60	45	42	36
Gävle	39	32	23	19
Stockholm	122	84	40	30
Södertälje	47	33	20	15
Kalmar	103	78	45	35
Malmö	202	157	132	101
Göteborg	211	156	119	95
Marstrand	94	78	63	57
Vänern/Trollhätte kanal	6	5	5	4
Oxelösund	35	27	17	14
Summa	919	695	505	406

* 2024 års utfall är justerat mellan orter jämfört med 2024 års årsredovisning.

mnkr						
Miljöincitament	2025	2024	2023	2022	2021	Ackumulerat
Avgiftskompensation	93	78	102	99	-	372
Erhållen rabatt	-112	-101	-79	-70	-56	-418
Summa	-18	-23	23	29	-56	-45

Sjöfartsbranschen har fortsatt en skuld till Sjöfartsverket avseende miljöincitamentet om ca 45 mnkr som fortsatt kommer balanseras under 2026.

Not 2 Lotsavgifter

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden.

mnkr		
	2025	2024
Luleå	68	65
Gävle	58	56
Stockholm	54	51
Södertälje	116	104
Oxelösund	66	64
Kalmar	70	64
Malmö	112	101
Göteborg	156	134
Marstrand	101	94
Vänern/Trollhätte kanal	46	46
Summa	848	779

Not 3 Övriga rörelseintäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Försäljning och royalty sjökort	55	73	55	73
Uppdragsverksamhet	178	96	178	96
Helikoptertjänster	89	89	89	89
Uthyrning	18	15	18	15
Bidrag	41	35	41	35
Fakturerade kostnader	53	107	53	107
Eurocontrolavgifter	106	96	106	96
Realisationsvinster	4	3	4	3
Övriga rörelseintäkter	33	9	32	8
Summa övriga rörelseintäkter	578	524	577	523

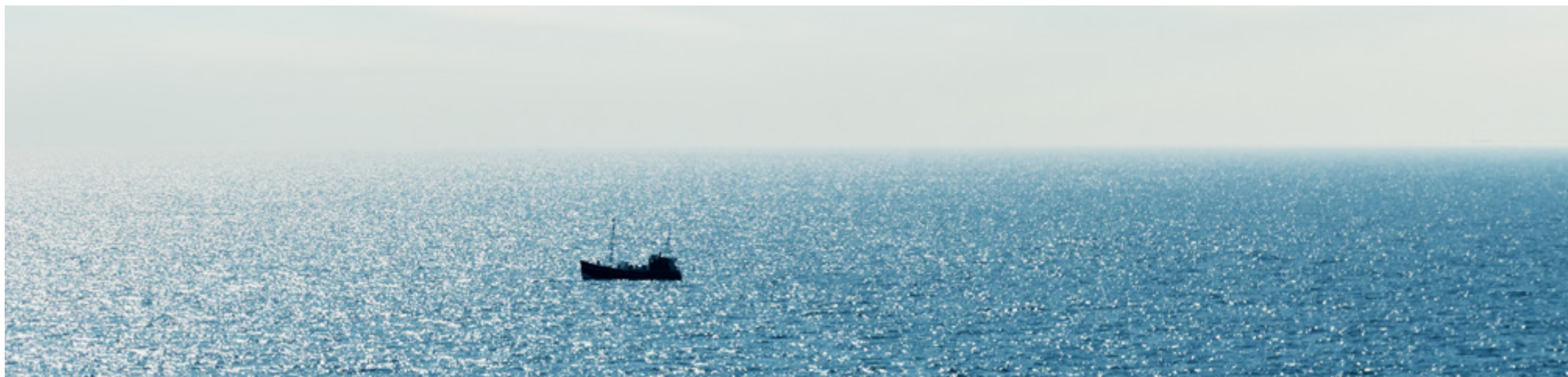


Foto: Adobe Stock

Not 4 Personalkostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Löner och ersättningar*	1 193	1 120	1 167	1 094
Aktivering nedlagd tid vid utveckling av anläggningstillgångar	-47	-48	-47	-48
Årets pensionskostnader	248	203	245	200
Normal förändring av pensionsskulden inklusive löneskatt	11	6	11	6
Löneskatt på indexering och ränta i pensionsskulden	19	52	19	52
Övriga sociala kostnader	442	402	433	394
Övriga personalkostnader	35	33	34	32
Summa personalkostnader	1 901	1 768	1 862	1 730
* Varav arvoden till styrelser, kommittéer och ej anställda	0	0	0	0

Not 5 Sjukfrånvaro

	Affärsverket	
	2025	2024*
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,83%	2,71%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	36,93%	38,17%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,44%	2,10%
Kvinnor	3,92%	4,46%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	1,27%	2,38%
30-49 år	2,17%	2,41%
50 år eller äldre	3,68%	3,07%

Not 6 Ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare

tkr			Ersättningar/ lön	Förmåner
Styrelseledamöter				
Åsa Sundberg, Styrelseordförande	2025-07-01	2025-12-31	37	0
Olle Sundin, Styrelseordförande	2025-01-01	2025-06-30	43	0
Tove Friberg (vice ordförande)	2025-01-01	2025-12-31	37	0
Thomas Andersson	2025-01-01	2025-12-31	37	0
Lars Johansson	2025-01-01	2025-12-31	37	0
Charlotta Gustafsson	2025-01-01	2025-12-31	32	0
Johan Norlén	2025-03-01	2025-12-31	21	0
Ewa Skoog Haslum	2025-01-01	2025-02-28	6	-
Erik Eklund, Generaldirektör	2025-01-01	2025-12-31	2 029	21
Styrelseledamöter personalrepresentanter				
Patrik Wikand	2025-01-01	2025-12-31	1 283	2
Carl Cremonese	2025-01-01	2025-12-31	728	1
Ib Bergström	2025-01-01	2025-12-31	800	2
Suppleanter för personalrepresentanter				
Anna Bayard*	2025-10-01	2025-12-31	461	-
Sigge Gustafsson	2025-01-01	2025-12-31	575	0
Johannes Tejder	2025-01-01	2025-12-31	612	0
Peter Hellberg*	2025-01-01	2025-09-30	875	52

* Ersättning/Lön avser hela året

Not 7 Övriga externa kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Lokalkostnader	131	147	127	143
Hyra av anläggningstillgångar	22	73	22	73
Drivmedel	105	211	105	211
Förbrukningsinventarier	170	136	169	135
Reparationer, service och underhåll	154	220	206	269
Resekostnader och transporter	83	91	81	89
Extern bemanning	138	274	136	271
Övriga köpta tjänster	81	66	81	66
Övriga externa kostnader	72	134	71	133
Summa övriga externa kostnader	958	1 353	998	1 391

Not 8 Arvode till revisorer

tkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Riksrevisionen*				
Revisionsuppdrag	-	816	-	816
Deloitte	146	156	-	-
Summa arvode till revisorer	146	972	0	816

* Från och med 2024 debiterar Riksrevisionen inte längre arvode för genomförda granskningar. Redovisat belopp för 2024 avse granskningar hänförliga till räkenskapsåret 2023.

Not 9 Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Licenser och köpta programvaror	15	12	15	12
Egenutvecklade datasystem	7	9	7	9
Skepp	74	69	74	69
Helikoptrar	38	44	38	44
Inventarier, verktyg och installationer	32	26	32	26
Byggnader	19	17	19	17
Förb. utgifter annans fastighet	3	1	2	1
Markanläggningar	32	32	32	32
Beredskapstillgångar	17	2	17	2
Leasad anläggningstillgång SMA	-	-	-	-
Justeringsseffekt	-	-	-	-
Summa avskrivningar	238	212	237	211
Nedskrivningar				
Pågående investeringar	22	3	22	3
Immateriella anläggningstillgångar	-	55	-	55
Summa nedskrivningar	22	58	22	58
Summa avskrivningar och nedskrivningar	260	270	259	269

Not 10 Övriga rörelsekostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Utrangeringar/Avyttringar	1	6	1	6
Kursförluster av rörelsekaraktär	7	13	7	13
Omvärdering av fodringar och skulder	-	6	-	6
Summa övriga rörelsekostnader	8	25	8	25

Not 11 Resultat från finansiella investeringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Ränteintäkter och liknande poster				
Ränta bank	42	65	42	65
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	1	-	1	-
Ränteintäkter från kundfordringar	1	0	1	0
Summa finansiella intäkter	43	66	43	66
Räntekostnader och liknande poster				
Utdelning från Sjöfartsverket Holding AB	1	-	-	-
Räntekostnad pensionsskuld	19	12	19	12
Övriga räntekostnader	-1	3	-1	3
Räntekostnad för finansiell leasing	0	-	-	-
Indexering pensionsskuld	61	201	61	201
Summa finansiella kostnader	79	216	78	216



Foto: Adobe Stock

Not 12 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

2025, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik- tjänster	Lotsning	Sjömans- service	Sjö- och flygräddning	Myndighets- uppgifter	Totalt
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	848	0	0	0	848
Anslag	78	14	3	2	2	0	233	10	343
Övriga externa intäkter	73	56	112	14	22	4	198	50	529
Summa rörelseintäkter	151	71	115	16	872	4	432	60	1 720
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-225	-239	-140	-108	-624	-19	-297	-102	-1 754
Övriga externa kostnader	-135	-172	-45	-20	-143	-8	-252	-53	-828
Avskrivningar	-65	-45	-9	-4	-48	-1	-41	-4	-217
Summa direkta rörelsekostnader	-426	-456	-194	-131	-815	-27	-589	-159	-2 799
Resultat före indirekta rörelseposter	-275	-386	-79	-116	57	-24	-158	-99	-1079
Utfördelade farledsavgifter	327	538	143	160	0	33	144	75	1 420
Indirekta rörelseintäkter	13	15	8	7	35	2	12	3	95
Indirekta rörelsekostnader	-46	-52	-29	-23	-120	-5	-41	-12	-328
Resultat efter indirekta rörelseposter	19	115	44	28	-28	5	-43	-33	108

Not 12 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

2024, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik- tjänster	Lotsning	Sjömans- service	Sjö- och flygräddning	Myndighets- uppgifter	Totalt
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	779	0	0	0	779
Anslag	71	9	2	0	0	0	112	42	236
Övriga externa intäkter	67	117	92	18	7	4	189	8	501
Summa rörelseintäkter	138	126	94	18	786	4	302	50	1 516
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-205	-152	-135	-133	-617	-18	-284	-97	-1 640
Övriga externa kostnader	-175	-498	-44	-17	-151	-8	-240	-28	-1 160
Avskrivningar	-62	-39	-7	-3	-26	-1	-47	-8	-193
Summa direkta rörelsekostnader	-442	-688	-186	-153	-794	-26	-571	-133	-2 993
Resultat före indirekta rörelseposter	-304	-563	-92	-135	-8	-22	-270	-83	-1 476
Utfördelade farledsavgifter	322	529	141	158	0	32	144	74	1 400
Indirekta rörelseintäkter	6	7	4	3	16	1	5	2	43
Indirekta rörelsekostnader	-60	-67	-37	-29	-154	-7	-53	-15	-423
Resultat efter indirekta rörelseposter	-36	-94	15	-3	-147	4	-173	-22	-457

Not 13 Bokslutsdispositioner

Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Återföring från resultatutjämningsfond	-	607	-	607
Summa bokslutsdispositioner	-	607	-	607

Not 14 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera skattemotsvarighet på det skattepliktiga resultatet motsvarande bolagsskatt. Dotterbolagen betalar bolagsskatt om 20,6 procent.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Aktuell skatt för året	0	0	-	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	0	0	-	-



Foto: Adobe Stock

Not 15 Immateriella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Licenser och köpta programvaror				
Ingående anskaffningsvärde	189	134	189	134
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	16	58	16	58
Försäljningar/utrangeringar	-	-3	-	-3
Omklassificeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	205	189	205	189
Ingående av- och nedskrivningar	-122	-57	-122	-57
Årets av- och nedskrivningar	-15	-12	-15	-12
Årets nedskrivningar	0	-55	0	-55
Försäljningar/utrangeringar	0	3	0	3
Omklassificeringar	-	-	-	-
Utgående av- och nedskrivningar	-137	-122	-137	-122
Utgående planenligt restvärde	68	67	68	67

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Egenutvecklade datasystem				
Ingående anskaffningsvärde	131	134	131	134
Årets anskaffningar	0	-	0	-
Omföringar från pågående investeringar	1	-	1	-
Försäljningar/utrangeringar	-5	-3	-5	-3
Utgående anskaffningsvärde	126	131	138	131
Ingående av- och nedskrivningar	-99	-94	-99	-94
Årets av- och nedskrivningar	-7	-9	-7	-9
Försäljning/utrangering	5	3	5	3
Utgående av- och nedskrivningar	-101	-99	-112	-99
Utgående planenligt restvärde	25	32	25	32
Pågående anskaffningar				
Ingående anskaffningsvärde	64	21	64	21
Årets anskaffningar	47	100	47	100
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-16	-58	-16	-58
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-
Omklassificeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	94	64	94	64
Utgående planenligt restvärde	94	64	94	64

Not 16 Materiella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Byggnader				
Ingående anskaffningsvärde	796	844	796	844
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	50	12	50	12
Försäljningar/utrangeringar	-29	-60	-29	-60
Utgående anskaffningsvärde	817	796	817	796
Ingående av- och nedskrivningar	-624	-666	-624	-666
Årets av- och nedskrivningar	-19	-17	-19	-17
Försäljningar/utrangeringar	29	59	29	59
Utgående av- och nedskrivningar	-613	-624	-613	-624
Utgående planenligt restvärde	204	173	204	173
Förbättringsutgifter annans fastighet				
Ingående anskaffningsvärde	37	2	32	-
Årets anskaffningar	0	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	-	35	-	32
Utgående anskaffningsvärde	37	37	32	32
Ingående av- och nedskrivningar	-2	-1	-1	-
Årets av- och nedskrivningar	-2	-1	-2	-1
Utgående av- och nedskrivningar	-4	-2	-3	-1
Utgående planenligt restvärde	33	35	29	31

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Mark				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Ingående nedskrivningar	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående planenligt restvärde	7	7	7	7
Markanläggningar				
Ingående anskaffningsvärde	1 289	1 285	1 289	1 285
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	218	23	218	23
Försäljningar/utrangeringar	-	-19	-	-19
Utgående anskaffningsvärde	1 506	1 289	1 506	1 289
Ingående av- och nedskrivningar	-743	-726	-743	-726
Årets av- och nedskrivningar	-32	-32	-32	-32
Försäljningar/utrangeringar	-	15	-	15
Utgående av- och nedskrivningar	-775	-743	-775	-743
Utgående planenligt restvärde	731	546	731	546

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Skepp				
Ingående anskaffningsvärde	2 166	1 931	2 166	1 931
Omföringar från pågående investeringar	31	286	31	286
Försäljningar/utrangeringar	-13	-10	-13	-10
Omklassificeringar	-	-40	-	-40
Utgående anskaffningsvärde	2 184	2 166	2 184	2 166
Ingående av- och nedskrivningar	-1 614	-1 554	-1 614	-1 554
Årets av- och nedskrivningar	-74	-69	-74	-69
Försäljningar/utrangeringar	13	9	13	9
Utgående av- och nedskrivningar	-1 675	-1 614	-1 675	-1 614
Utgående planenligt restvärde	509	553	509	553
Helikoptrar				
Ingående anskaffningsvärde	972	972	972	972
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	972	972	972	972
Ingående av- och nedskrivningar	-434	-390	-434	-390
Årets av- och nedskrivningar	-38	-44	-38	-44
Utgående av- och nedskrivningar	-472	-434	-472	-434
Utgående planenligt restvärde	501	538	501	538

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Beredskapstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	53	39	53	39
Årets anskaffningar beredskapsvaror	28	2	28	2
Beredskapsinventarier under uppförande	22	12	22	12
Utgående anskaffningsvärde	102	53	102	53
Ingående av- och nedskrivningar	-4	-2	-4	-3
Årets av- och nedskrivningar	-17	-2	-17	-2
Utgående av- och nedskrivningar	-21	-4	-21	-4
Utgående planenligt restvärde	81	49	81	49
Inventarier verktyg och installationer				
Ingående anskaffningsvärde	532	497	526	491
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	170	58	170	58
Försäljningar/utrangeringar	-6	-23	-5	-23
Utgående anskaffningsvärde	697	532	691	526
Ingående av- och nedskrivningar	-402	-398	-397	-394
Årets av- och nedskrivningar	-33	-26	-32	-26
Försäljningar/utrangeringar	6	23	5	23
Utgående av- och nedskrivningar	-429	-402	-424	-397
Utgående planenligt restvärde	268	130	267	129

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	5 873	3 994	5 873	3 993
Årets anskaffningar	1 384	2 256	1 384	2 253
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-469	-414	-469	-411
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-
Omklassificeringar	-	40	-	40
Utgående anskaffningsvärde	6 788	5 876	6 788	5 876
Ingående nedskrivningar	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-22	-3	-22	-3
Utgående av- och nedskrivningar	-22	-3	-22	-3
Utgående planenligt restvärde	6 766	5 873	6 766	5 873

Not 17 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB äger samtliga aktier i dotterbolaget SMA Maintenance AB. SMA Maintenance AB säkerställer sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

Koncernbolag	Org. nr.	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100%	100%
Bokfört värde				5 mnkr



Foto: Most Photos

Not 18 Andra långfristiga fordringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Kapitalförsäkring	3	4	3	4
Övriga långfristiga fordringar Eurocontrol	101	111	101	111
Summa andra långfristiga fordringar	104	116	104	116

I posten kapitalförsäkring ingår försäkringar för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerens Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för, de två återstående försäkringarna är under utbetalning. Ytterligare en försäkring har övertagits som också är under utbetalning sedan november.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de så kallade undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Fordran avseende år 2020/2021, har haft särskilda regler på grund av pandemin och regleras därför under sju år med start från 2023. Fordran avseende 2022-2025 hanteras enligt prestations- och avgiftssystemet med trafikjustering och justering för verkligt kostnadsutfall, med utbetalning löpande efter två år.

År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs ned. I balansräkningen tas detta inte upp till något värde.

tkr		
Investeringar i Sjöfartshotell	Beslutsdatum	2025
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

Not 19 Varulager

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Bränslelager	64	53	64	53
Centrallager	22	22	22	22
Reservdelar AW 139	15	13	15	13
Övrigt	2	1	2	1
Korrigerig av tidigare års kostnadsföring av arbetsmaterial som omklassificerats till lager ¹	25	-	25	-
Summa varulager	128	89	128	89

¹ Korrigerar lagervärdet avseende material som under tidigare år har kostnadsförts och som är avsett för underhåll av farleder samt båtar och fartyg, och som har omklassificerats till omsättningstillgång.

Not 20 Förskott till leverantör

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Förskott till leverantör	0	1	0	1
Summa förskott till leverantör	0	1	0	1

Not 21 Kundfordringar

Den genomsnittliga kundkreditiden i dagar uppgår till 28 dagar. Konstaterade kundförluster under år 2025 uppgår till 1 140 (2 693) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 0 (0) tkr. Per balansdagen uppgår reservering för osäkra kundfordringar till 268 (1 592) tkr.

Not 22 Förutbetalda kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Licenser	28	19	28	19
Hyrer	8	14	7	13
Övriga förutbetalda kostnader	40	27	39	27
Summa förutbetalda kostnader	76	60	75	59

Not 23 Upplupna bidragsintäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Upplupna bidragsintäkter	1	-	1	-
Summa upplupna bidragsintäkter	1	-	1	-

Not 24 Övriga upplupna intäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Upplupna farledsavgifter	58	47	58	47
Upplupna bidragsintäkter	13	11	13	11
Sjögeografiska produkter	17	4	17	4
Övriga upplupna intäkter	1	13	1	13
Summa upplupna intäkter	89	75	89	75

Not 25 Övriga fordringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Mervärdesskattefordran	49	46	49	46
Skattefordringar	17	22	15	19
Eurocontrolavgifter	32	29	32	29
Övriga fordringar	0	-	0	-
Summa övriga fordringar	98	96	96	94

Not 26 Avräkning med statsverket

mnkr	Affärsverket	
	2025	2024
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans	-337	-338
Redovisat mot anslag (+)	154	75
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (-)	-653	-75
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	-836	-337
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	-22	0
Redovisat mot anslag (+)	350	574
Medel hänförliga till transfereringar m.m. som betalats från icke räntebärande flöde	-328	-596
Skulder i icke räntebärande flöde	0	-22
Summa avräkning med statsverket	-836	-359

Not 27 Kassa och bank

Likvida medel är fördelade på två separata konton hos Riksgälden samt på ett flertal konton i affärsbank

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Kassa	0	0	0	0
Riksgälden	1 318	786	1 318	786
Affärsbank	1 009	1 008	1 001	1 002
Summa kassa och bank	2 327	1 794	2 319	1 788

Not 28 Förändring av eget kapital

mnkr	Bundet kapital		Fritt kapital	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Koncernen	2025-12-31	2024-12-31		
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	490	446	66
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	940
Justering avseende lager	-	25	-	-
Statskapital – anslag för investeringar	-	86	-	89
Årets resultat	-	73	-	1
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	-607
Belopp vid årets slut	446	792	446	490

Not 28 Fortsättning mnkr

Affärsverket	Bundet kapital		Fritt kapital	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	486	446	63
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	940
Justering avseende lager	-	25	-	-
Statskapital – anslag för investeringar	-	86	-	89
Årets resultat	-	73	-	-
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	-607
Belopp vid årets slut	446	787	446	486

Förändring i resultatutjämningsfonden, mkr

År	Ingående balans per 2003-01-01	340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	-41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld	41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär	60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld	-376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond	58
2009	Upplösning, täckning av underskott	-75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital	337
2015	Avsättning för återställande av eget kapital	140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	123
2017	Upplösning, täckning av underskott	-120
2018	Avsättning	33
2020	Avsättning	162
2021	Upplösning, täckning av underskott	-63
2022	Avsättning	303
2023	Upplösning, täckning av underskott	-229
2024	Upplösning, täckning av underskott	-607
Resultatutjämningsfond per 2025-12-31		86

Not 29 Avsatt till pensioner

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Avsättning vid årets början	3 015	3 687	3 015	3 687
Årets pensionsavsättning	169	157	169	157
Årets pensionsutbetalningar	-158	-151	-158	-151
Indexering och ränta	99	264	99	264
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	-118	-940	-118	-940
Årets utbetalningar från kapitalförsäkring	-1	-2	-1	-2
Värdeförändring kapitalförsäkring	-	0	-	0
Summa avsatt till pensioner	3 006	3 015	3 006	3 015
Pensionsskuld för pensionärer	1 163	1 170	1 163	1 170
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 253	1 252	1 253	1 252
Kapitalförsäkring Vänerlotsar	3	4	3	4
Löneskatt pensionsskuld	587	589	587	589
Summa avsatt till pensioner	3 006	3 015	3 006	3 015

Not 30 Övriga icke räntebärande avsättningar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Avsättning för förorenad mark	3	2	3	2
Avsättning omställningsmedel	18	16	18	16
Summa övriga avsättningar	21	18	21	18

Not 31 Övriga skulder

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Avdragna personalskatter	30	30	29	30
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	32	31	31	31
Skatteskulder	1	1	0	0
Övriga skulder	1	1	1	1
Summa övriga skulder	64	63	62	61

Not 32 Upplupna kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Upplupna semesterlöner	78	81	75	78
Upplupna kompensationslöner	9	9	9	9
Upplupna retroaktiva löner	2	3	2	3
Övriga upplupna löner	14	9	14	9
Upplupna arbetsgivaravgifter	31	31	30	31
Upplupna pensionskostnader inkl löneskatt	36	10	35	10
Övriga upplupna kostnader	221	504	220	503
Summa upplupna kostnader	392	648	386	642

De upplupna kostnaderna har under året minskat med 39,5 procent för koncernen, 39,9 procent för affärsverket, i vilket majoriteten av förändringen har drivits av att de övriga upplupna kostnaderna har mer än halverats under året beroende på minskade kostnader för farledsprojekten. I övrigt har även en större ökning skett i upplupna pensionskostnader.

Not 33 Oförbrukade bidrag

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Oförbrukade bidrag investeringar	40	122	40	122
Oförbrukade bidrag farledsprojekt	6 289	5 031	6 289	5 031
Upplupna oförbrukade bidrag övrigt	104	-	104	-
Summa oförbrukade bidrag	6 434	5 153	6 434	5 153

Not 34 Övriga förutbetalda intäkter

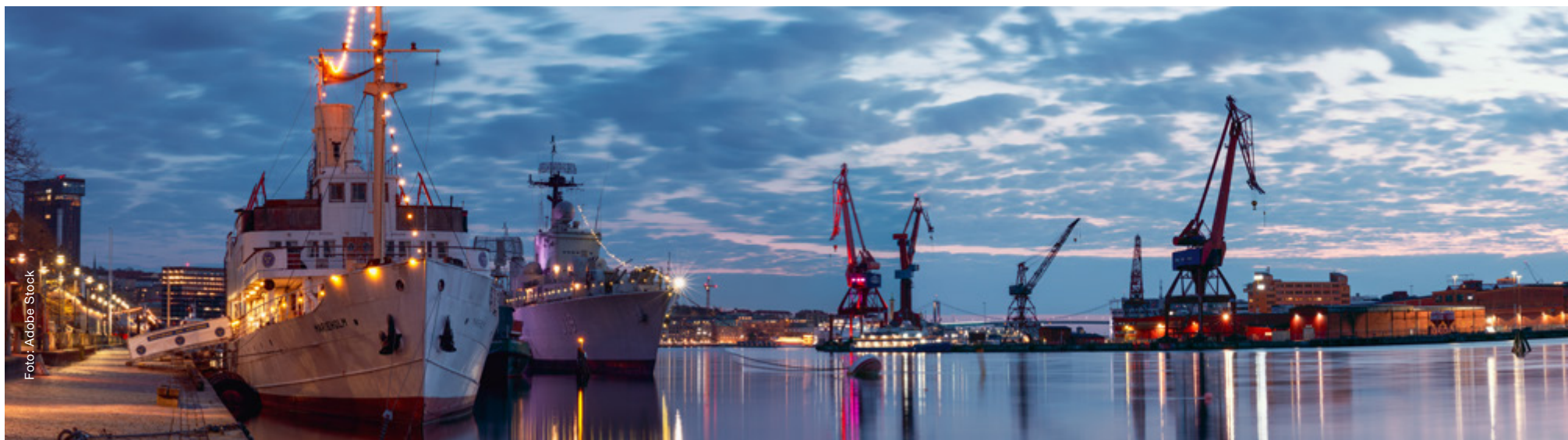
mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Förutbetalda intäkter	28	4	28	4
Summa förutbetalda intäkter	28	4	28	4

Not 35 Poster inom linjen

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Ansvarsförbindelser				
Avhjälpande av miljöskador	280	253	280	253
Totalt	280	253	280	253

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historisk ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Värdet av det framtida åtagandet är mycket svårbedömt, både vad gäller vilka åtgärder som kan behöva vidtas och också när och hur det kommer att ske. Detta har beräknats uppgå till 180 mnkr för fyrar och lotsstationer och 100 mnkr för decca-stationer och tidigare bedriven varvs- och verkstadsverksamhet.

Sammantaget innebär det att värdet av framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador som högst beräknas uppgå till 283 mnkr, varav 3 mnkr har redovisats som en avsättning och 280 mnkr har redovisats som en ansvarsförbindelse. Beräkningen av värdet för framtida åtagande bygger på en översiktlig bedömning av miljöskulden som uppdaterades 2025. Vid uppdateringen gjordes en förnyad bedömning av såväl antal objekt som behöver undersökas och potentiellt saneras, samt kostnaden för detta.



Not 36 Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025	2024	2025	2024
Av- och nedskrivningar	260	270	259	269
Förändring i pensionsavsättning	-9	-672	-9	-672
varav mot EK	118	940	118	940
Förändring i övriga avsättningar	3	16	3	16
Avskrivningar anslagsfinansierade investering	-28	-	-28	-
Övriga poster	1	-1	1	-2
Befarade KUFO	-1	0	-1	0
Summa	343	553	342	551

Not 37 Definitioner av nyckeltal

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exklusive varulager dividerat med icke räntebärande skulder.
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder.
Sysselsatt kapital	Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt.
Justerad rörelsemarginal	Rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt.
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	Genomsnittligt rörelseresultat före avskrivningar i relation till genomsnittlig omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt i ett 10-års perspektiv.
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren.
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren.
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader.

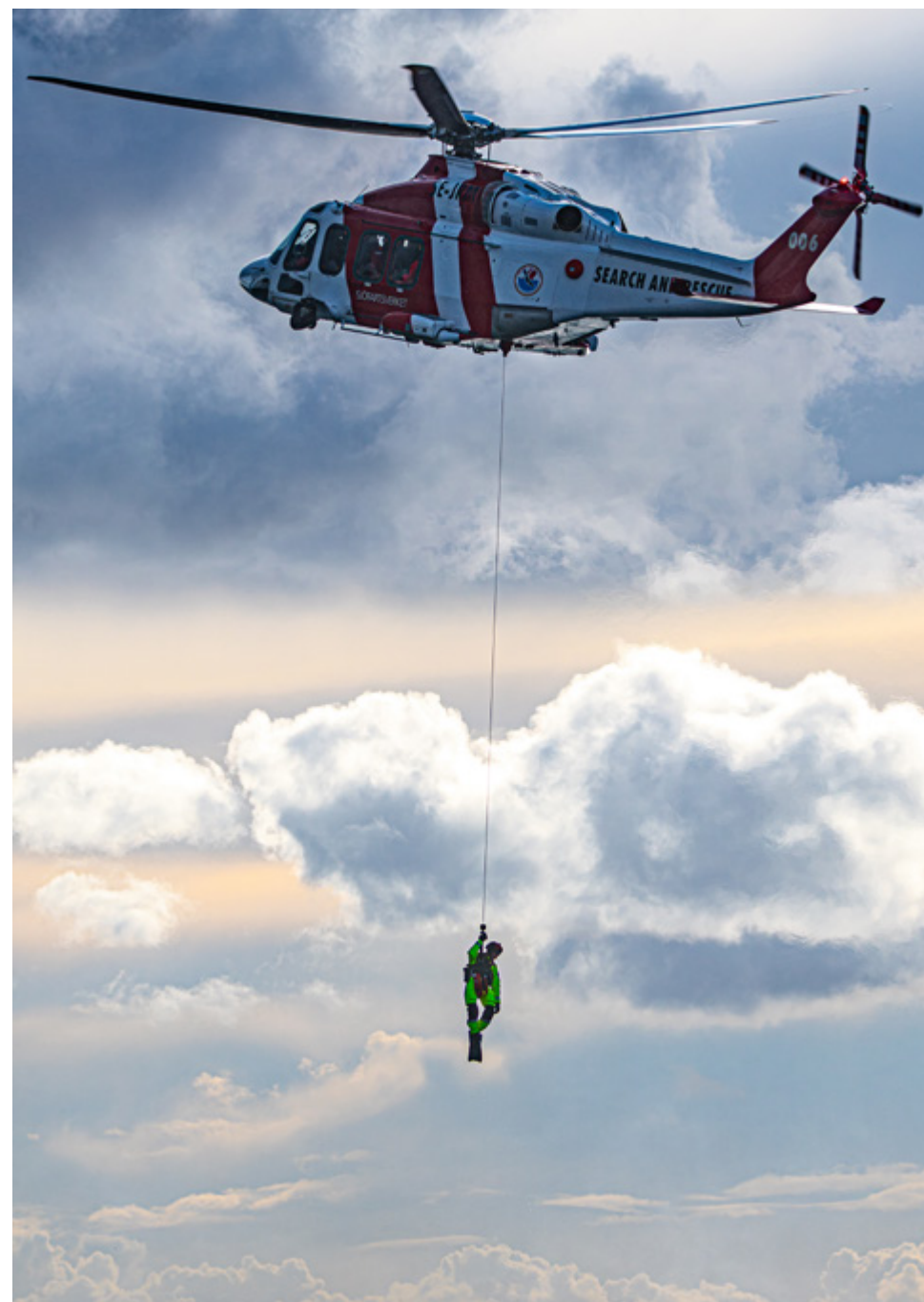


Foto: Paul Hultsbro

Vi bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten har varit betryggande under den period som årsredovisningen avser.

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

Stockholm den 19 februari 2026

Åsa Sundberg Ordförande

Tove Friberg Vice ordförande

Erik Eklund Generaldirektör

Thomas Andersson

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Johan Norlén

Ib Bergström

Carl Cremonese

Patrik Wikand



Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se