



Delårsrapport

Januari - september, 2025



SJÖFARTSVERKET

Innehåll

Delårsrapport

Q3

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

Summering av kvartalet

Sjöfartsverket står för Sveriges största samlade marina resurser och kompetens. En förmåga som i rådande säkerhetsläge är viktigare än på länge. Regeringens besked om ökade anslag är därför oerhört positivt och innebär en permanent höjning av anslaget med drygt 182 miljoner kronor per år.

I praktiken betyder det att JRCC, Sjö- och flygräddningscentralen, fortsatt kommer ha tillgång till fem helikopterbaser i sin samordning av olika aktörer för att rädda liv. Sjömättningsverksamheten som ligger i teknisk framkant och är en nyckelfaktor i försvaret av Östersjön slipper minska sin flotta av mätfartyg. Isbrytarverksamheten kan fortsätta med oförminskad beredskap.

Under kvartalet presenterade Trafikverket sitt förslag till Nationell infrastrukturplan för åren 2026-2037. I planen finns 4,1 miljarder kronor till isbrytare vilket gör att förnyelsen kan fortsätta. Redan idag pågår upphandling av en första ny och modern isbrytare, där tilldelningen överklagats. Inom överskådlig tid behöver hela isbrytarflottan, undantaget Idun, bytas ut. Jag noterar tacksamt att Trafikverket anser att satsningen på isbrytare är den näst viktigaste nya infrastrukturinvesteringen i hela planen. Jag håller med.

Nio av tio varor till och från Sverige går med sjöfart. Över tid blir fartygen både större och mer välfyllda, samtidigt som godsvolymerna ligger relativt stabilt. Däremot minskar antalet anlöp och antalet lotsningar vilket påverkar Sjöfartsverkets intäkter negativt.

Vid sidan om anslagsökningen genomför vi därför kraftfulla effektiviseringar. Till exempel har administrationen bantats med motsvarande drygt var tionde anställd, men åtgärder sker i hela verksamheten. För närvarande är även vår investeringstakt för låg i förhållande till det långsiktiga behovet.

Foto: Emelie Asplund



Allt större fartyg kräver djupare och bredare farleder. Dessvärre har muddringsprojekten i Luleå och Göteborg tillfälligt behövt pausas eftersom de offererade kostnaderna överstiger budget. Nu måste vi analysera hur vi kan göra arbetet billigare utan att samhällsnyttan går förlorad. Att fördjupa farleder är angeläget då det ökar konkurrenskraften för svenska hamnar och därmed svenskt näringsliv.

GPS-störningarna har fortsatt över främst Östersjön under sommaren vilket ställer till problem för såväl handelssjöfarten som båtlivet och vår egen verksamhet. Vi på Sjöfartsverket vill förstås bidra rent konkret med vår kompetens och förmåga och har flera intressanta arbeten på gång som förhoppningsvis kommer förbättra situationen. Jag hoppas kunna återkomma om detta inom kort.

Erik Eklund
Generaldirektör

Vårt uppdrag och våra leveranser

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

Isbrytning

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

Farleder

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

Sjögeografisk information

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

Lotsning

Genom lotsningsverksamheten tillhandahåller Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad

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

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom svensk räddningsregion.

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

Sjömansservice

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

Sjötrafikinformation

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

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

Januari – september
Ett axplock av delårsperiodens
leveranser och servicenivåer

Foto: Tim Marshall

Isbrytning

Isvintersäsongen inleddes den 21 december 2024 och avslutades den 13 maj 2025. Under delårsperioden har 214 (1 131) assistanser utförts. 99,6 (98,2) procent av de fartyg som anlöpte en vinterhamn med isklassrestriktioner anlöpte på egen hand eller assisterades utan väntetid. För de fartyg som fick vänta på assistans uppgick den genomsnittliga väntetiden till 3 timmar och 36 minuter (5 timmar 42 minuter).

Farleder

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

Sjögeografisk information

Hantering av ärenden för spridningstillstånd som ska beslutas inom 6 månader uppgick till 100 (90,5) procent.

Lotsning

Under delårsperioden har 92,8 (92,4) procent av lotsningarna utförts enligt önskad tid.

Sjö- och flygräddning

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

Sjömansservice

Sjömansservice har under delårsperioden erbjudit service till 91 (78) procent av fartygen som anlöpt de orter där Sjömansservice har verksamhet.

Sjötrafikinformation

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

Ekonomisk utveckling

Det osäkra omvärldsläget fortsätter att påverka Sjöfartsverkets ekonomi främst genom minskade trafik- och godsvolymer samt minskat antal lotsningar. Trots minskade anlöpsvolymen är delårsresultatet bättre än budgeterat, vilket främst förklaras av årets milda isvinter, omorganisationens kraftfulla besparingsåtgärder och personalminskning, samt anslagsförstärkningen för sjö- och flygräddningen i vårändringsbudgeten.

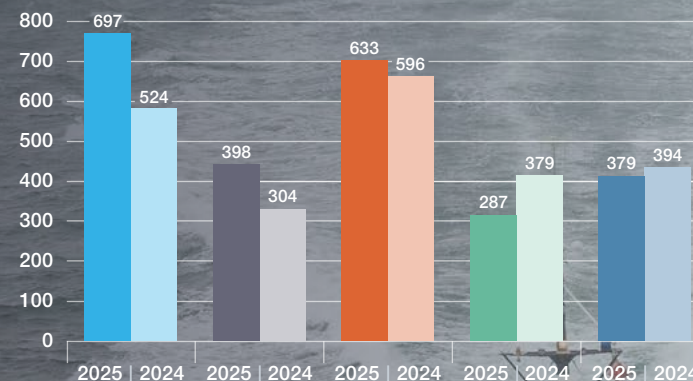
Koncernens rörelseresultat uppgår till 140 (-374) för delårsperioden och prognostiseras uppgå till 64 mnkr för 2025. Därutöver tillkommer finansiella kostnader för främst ränta och indexering av verkets pensionsskuld. Redovisat resultat uppgår till 112 (-470) mnkr och prognostiseras uppgå till 12 mnkr för 2025.

Rörelsens intäkter

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

Delar av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras via anslag över statsbudgeten. Anslagen tilldelas för specifika uppdrag och ändamål, men även för delar av Sjöfartsverkets grunduppdrag som inte ska finansieras fullt ut av handelssjöfarten. Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 2 395 (2 197) mnkr, en ökning med 198 mnkr (9,0 procent) jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på höjda farleds- och lotsavgifter. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 72,2 (64,8) procent och anslag för 12,0 (17,3) procent.

Intäkternas fördelning 2025 respektive 2024 (mnkr) jan-sep



Rörelsens intäkter

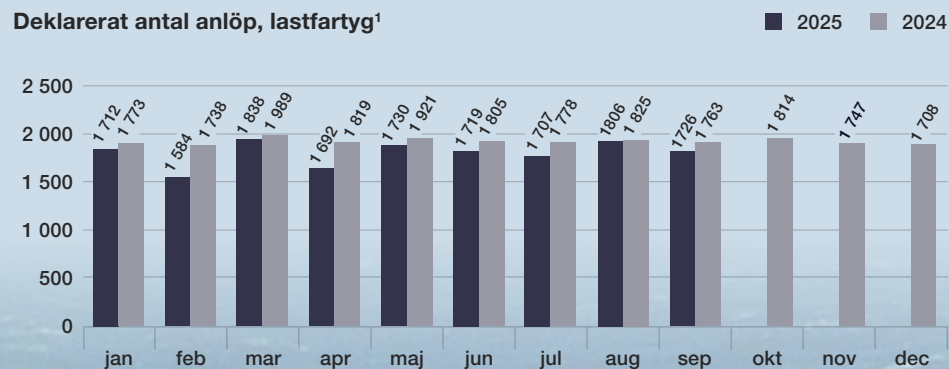
- Farledsavgifter, fartyg
- Farledsavgifter, gods
- Lotsavgifter
- Anslag
- Övriga externa intäkter

Sjöfartsavgifter

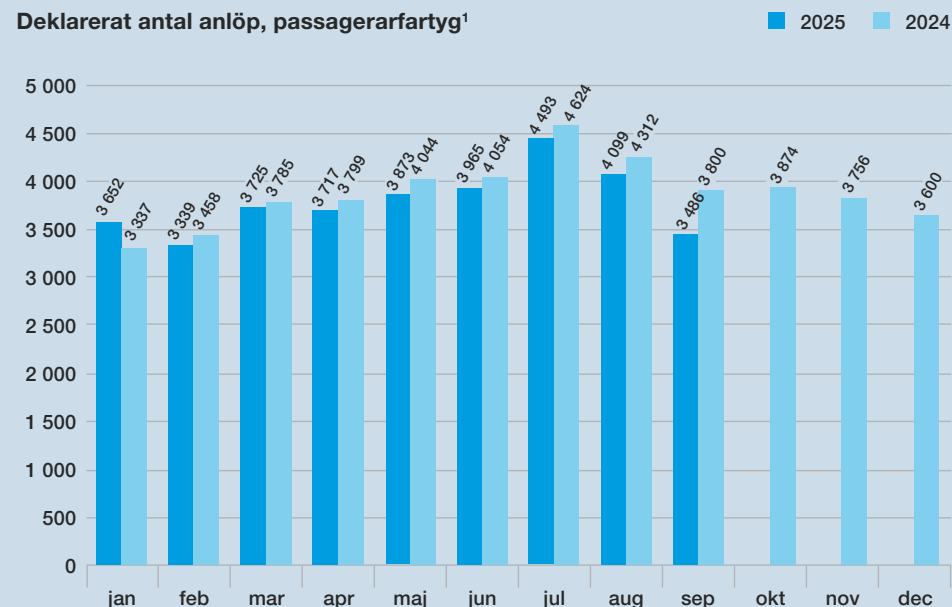
Antalet anlöp till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 49 863 (51 624) vilket motsvarar en minskning med 3,4 procent. Anlöp från passagerarfartyg har minskat med 2,5 procent medan anlöp från lastfartyg har minskat med 5,4 procent. Godsmängderna minskade under delårsperioden med 1,5 procent och uppgick till 118 (120) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 21 904 (23 716) vilket motsvarar en minskning med 7,6 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften inklusive miljöincitament med 5,75 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2025. Lotsavgiften höjdes ytterligare 10 procent per den 1 juli.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 1 729 (1 653)² mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 4,6 procent. Intäktsökningen på 75 mnkr förklaras av en höjning av avgiftsnivåerna på 159 mnkr som sedan dämpades av ett volymtapp uppgående till -84 mnkr.

Deklarerat antal anlöp, lastfartyg¹



Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg¹



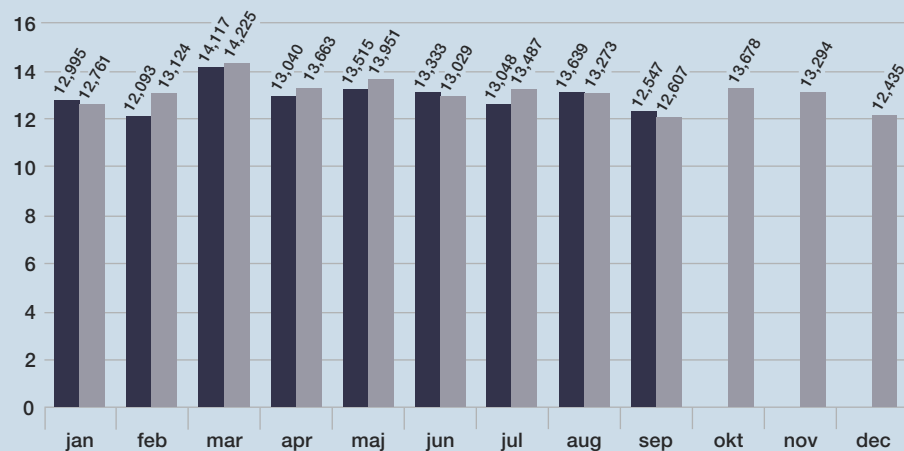
¹ Statistiken för anlöp och lotsbeställningar är uppdaterad med sen inrapportering, vilket innebär en justering av antalet anlöp och lotsbeställningar jämfört med avgiven statistik i tidigare rapporter.

² Vid jämförelse mot föregående år redovisas sjöfartsavgifterna exklusive klimatkompensation.

forts. Sjöfartsavgifter

Godsvikt netto (ton)

■ 2025 ■ 2024



Antal lotsbeställningar under delårsperioden

■ 2025 ■ 2024

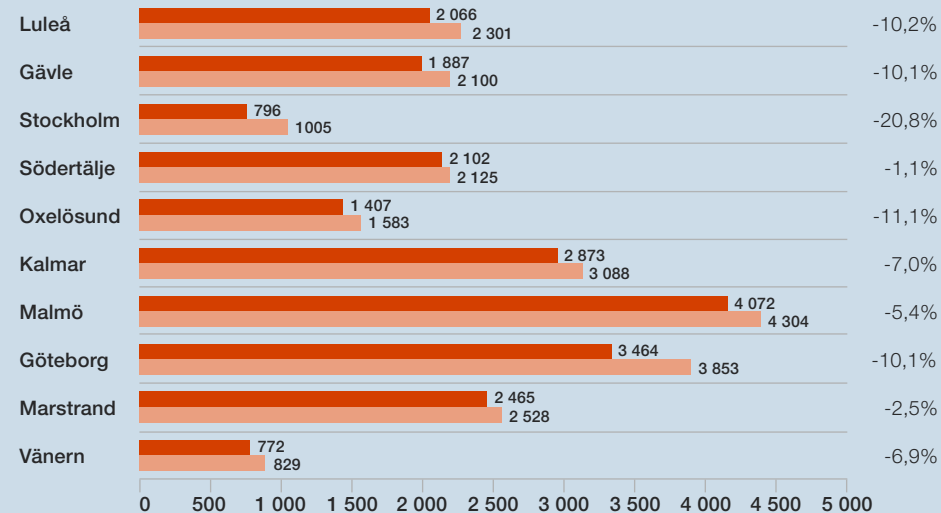


Foto: Sjöfartsverket



Anslag

Sjöfartsverket har under 2025 beviljats följande anslag av tillfällig karaktär:

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

Ett extra anslag på 71 mnkr för helåret har beviljats till sjö- och flygräddningen i juni. Av detta belopp påverkar 53 mnkr resultatet fram till och med september.

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

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 287 mnkr (379) mnkr, en minskning med 92 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras huvudsakligen av att klimatkompensation, som motsvarande period föregående år uppgick till 230 mnkr, uteblev under 2025. Justerat för denna post uppvisar anslagsintäkterna en ökning om 138 mnkr, hänförligt främst till extra anslag till sjö- och flygräddningen samt förstärkta medel för civilt försvar. Intäkter från anslag intäktsförs i takt med att kostnader upparbetas, vilket medför att intäktsnivån kan variera mellan kvartalen.

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



500 mnkr
för förstärkning av isbrytarflottan

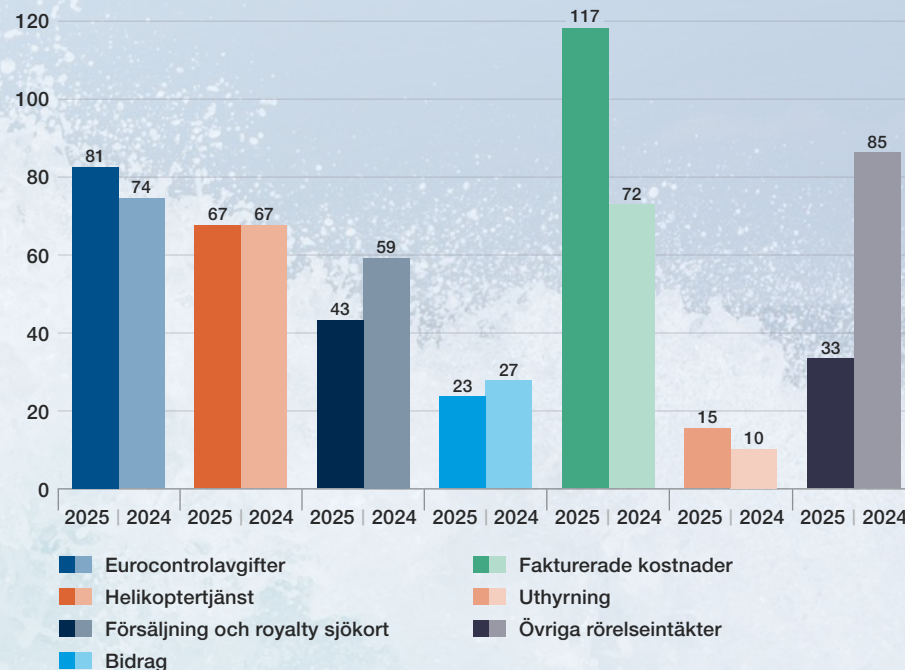


153 mnkr
för beredskap och civilt försvar



71 mnkr
för sjö- och flygräddningen

Övriga externa intäkter för delårsperioden 2025 respektive 2024 (mnkr)



Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Övriga externa intäkter har minskat jämfört med föregående år och uppgick till 379 (394) mnkr.

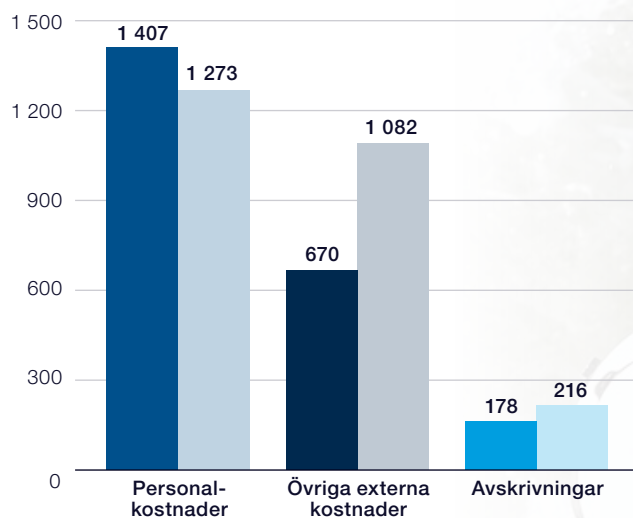
Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförliga till helikoptertjänster 17,6 (17,1) procent och ersättning via Eurocontrol för flygräddningsverksamheten utgör 21,4 (18,7) procent. Försäljning och royalty från sjökort uppgick till 11,3 (15,0) procent av delårets övriga externa intäkter. Fakturerade kostnader uppgår i perioden till 30,9 (18,2) procent. Ökningen förklaras av pågående samarbeten med Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Trafikverket, Försvarmakten samt Svenska Kraftnät.

Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 2 255 (2 571) mnkr, en minskning med 316 mnkr (14,0 procent) jämfört med föregående år. Det är inom verksamhetsområdet Isbrytning som kostnadsminskningen för övriga externa kostnader är störst, vilket förklaras av den milda isvintern.

Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader vilka motsvarar 62,4 (49,5) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 29,7 (42,1) procent av totala kostnader. Genom att isbrytarpersonalen från och med den 1 juli 2024 är anställda av Sjöfartsverket istället för att vara inhyrda från underleverantör, sker en förskjutning från övriga externa kostnader till personalkostnader under 2025.

Kostnadernas fördelning januari-september 2025 respektive 2024 (mnkr)



Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 1 407 (1 273) mnkr, en ökning med 134 mnkr (10,5 procent) jämfört med föregående år. Ökningen mot föregående år förklaras främst av övertagande av isbrytarpersonal samt av avtalsenliga löneökningar.

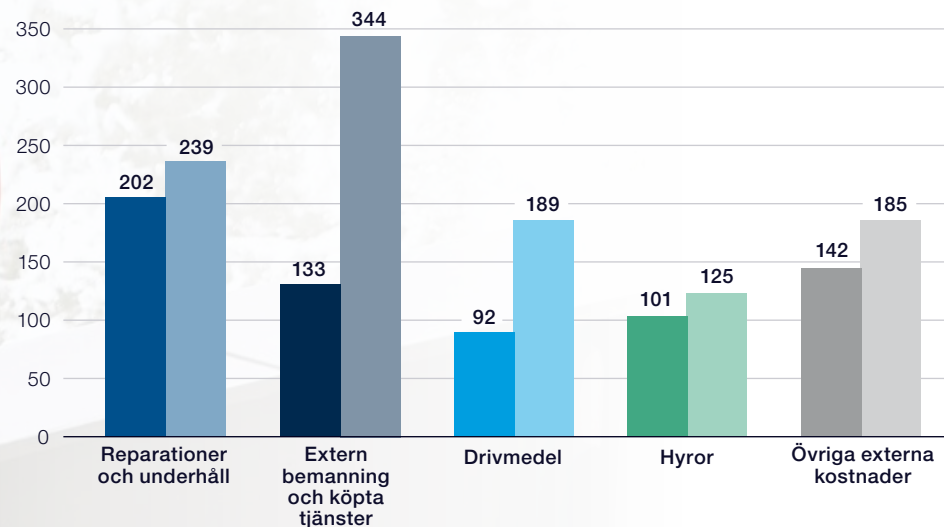
Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 671 (1 666) personer.

Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 670 (1 082) mnkr, en minskning med 412 mnkr (38,1 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsminskningen förklaras främst av minskat behov av isbrytning som årets isvinter medfört, vilket resulterat i lägre kostnader avseende drivmedel, underhåll samt hyror för inhyrda isbrytarfartyg. Därutöver har verksamheten arbetat aktivt med att minska kostnader utifrån beslutade besparingsåtgärder.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 19,6 (31,8) procent under delåret. Största enskilda posten som bidrar till förändringen mellan åren avser management och bemanning av våra isbrytare i och med att Sjöfartsverket från den 1 juli 2024 tog över driften och bemanningen i egen regi. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 30,1 (22,1) procent och kostnader för drivmedel 13,8 (17,5) procent.

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



Avskrivningar och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 178 (216) mnkr. Minskningen mot föregående år förklaras främst av en nedskrivning av ett IT-system under tredje kvartalet 2024.

Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till 411 (308) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 1 285 (1 904) mnkr. Förändringen jämfört med föregående år förklaras främst av en lägre investeringstakt i farledsprojekt, vilket har lett till minskade leverantörsskulder.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -899 (-1 627) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 908 (1 620) mnkr. Årets investeringar avser i huvudsak farledsprojekt.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 2 205 (2 427) mnkr.

Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 30 september 2025 till 1 179 (1 009) mnkr. Ökningen med 170 mnkr förklaras främst av periodens positiva resultat samt av att eget kapital förstärkts till följd av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden.

Soliditeten uppgår till 10,8 (10,3) procent. En bidragande orsak till den låga soliditeten är att Sjöfartsverket skuldför pensionsåtaganden samt förutbetalda bidragsfinansiering av anläggningstillgångar i balansräkningen. Den justerade soliditeten, där förutbetalda bidrag ej medräknats i balansomslutningen, uppgår till 24,5 (15,5) procent. Räntabiliteten på eget kapital är negativt (negativt).

Det av regeringen fastställda målet för den långsiktiga rörelsemarginalen, exklusive medel för nationell plan för transportinfrastrukturen, ska uppgå till 12 procent. Sjöfartsverkets prognostiserade rörelsemarginal exklusive medel från nationell plan för transportinfrastrukturen beräknas uppgå till 8,04 procent under en konjunkturcykel. För helåret 2025 beräknas resultatet uppgå till -81 mnkr.

Det långsiktiga målet avseende eget kapital över en konjunkturcykel är 500 mnkr. Vid utgången av år 2025 beräknas eget kapital, vid den prognostiserade resultatutvecklingen, att uppgå till 591 mnkr under en konjunkturcykel.

Sjöfartsverket ska från och med 2025 tillämpa internrevisionsförfordningen.

Prognos 2025

Regeringens extra tillskott om 71 mnkr till Sjö- och flygräddningsverksamheten är välkommet men den finansiella effekten uteblir när volymerna viker. Antal anlöp och antal lotsningar antas inte nå upp i de nivåer som antogs i budget. Bedömningen avseende intäkter från sjöfartsavgifter sänkssjöfartsavgifterna sänkt med 81 mnkr. Vidare prognostiseras kostnader gällande personal och övriga kostnader att minska jämfört med budget till följd av att isvintern varit mildare än vad som antagits och att vissa verksamhetsprojekt skjutits fram samt att åtgärder vidtagits för att minska såväl personal som kostnadsmassan. Sammantaget indikerar årets andra prognos ett rörelseresultat för koncernen om 64 mnkr vilket är 257 mnkr bättre än budgeterat rörelseresultat.

Investeringsprognosen för 2025 uppgår till 2 064 mnkr, vilket jämfört mot budget är en minskning med 1 090 mnkr vilket i huvudsak förklaras av framflyttning av farledsprojekten Malmöporten, Södertälje sluss och kanal samt Vänerstråket (nya slussar Trollhätte kanal). Av årets prognostiserade investeringar avser 1 080 mnkr farledsprojekt, vilka finansieras genom bidrag från Trafikverket. I prognosen inkluderas även införskaffning av ny isbrytare med anslagsfinansiering om 528 mnkr. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar, IT-säkerhet och fartyg/båtar.

Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

Det råder fortfarande en osäkerhet i prognosen kopplat till effekterna av hur pågående lågkonjunktur kommer att påverka sjöfartsbranschen och i förlängningen koncernens intäkter.

Den vikande trenden avseende gods- och lotsvolymerna är utmanande för Sjöfartsverkets långsiktiga finansieringsförmåga eftersom Sjöfartsverkets kostnader i mycket liten omfattning är rörliga i förhållande till transportvolymerna. I år påverkas vi delvis av en delvis av en mild isvinter, men beredskapen är låg för flera år med normala väderförhållanden. Dessutom finns långsiktiga finansieringsutmaningar avseende reinvesteringar i anläggningar. Många av Sjöfartsverkets fartyg och sjösäkerhetsanordningar befinner sig i den borte delen av sin ekonomiska livslängd, vilket betyder att kapitalkostnaderna för närvarande är låga genom att avskrivningarna är baserade på historiska anskaffningsvärden. Konsekvensen är att kapitalkostnaderna förväntas bli avsevärt högre i framtiden, vilket med nuvarande finansieringsmodell måste mötas genom ökning av avgiftsintäkter och/eller genom att anslagen stärks.

Twister och utredningar

Inga nya tvister har uppkommit under 2025. Avseende tvisten med Vänersborgs kommun gällande underhållsansvar för broar har Sjöfartsverket överklagat tingsrättens tidigare dom. Under förhandlingarna i hovrätten har tvisten förlikts. För ytterligare upplysningar om pågående tvister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2024.

Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB har avbrutit den gemensamma upphandlingen för muddringsarbetena i projekt Skandiaporten eftersom de inkomna anbuderna överskred budgeten. Ny upphandling av muddringsarbetet planeras, med fortsatt mål om färdigställande 2028. Utöver detta har inga väsentliga händelser inträffat som påverkar koncernens resultat och ställning per den 30 september 2025.





Ekonomi

Resultaträkning

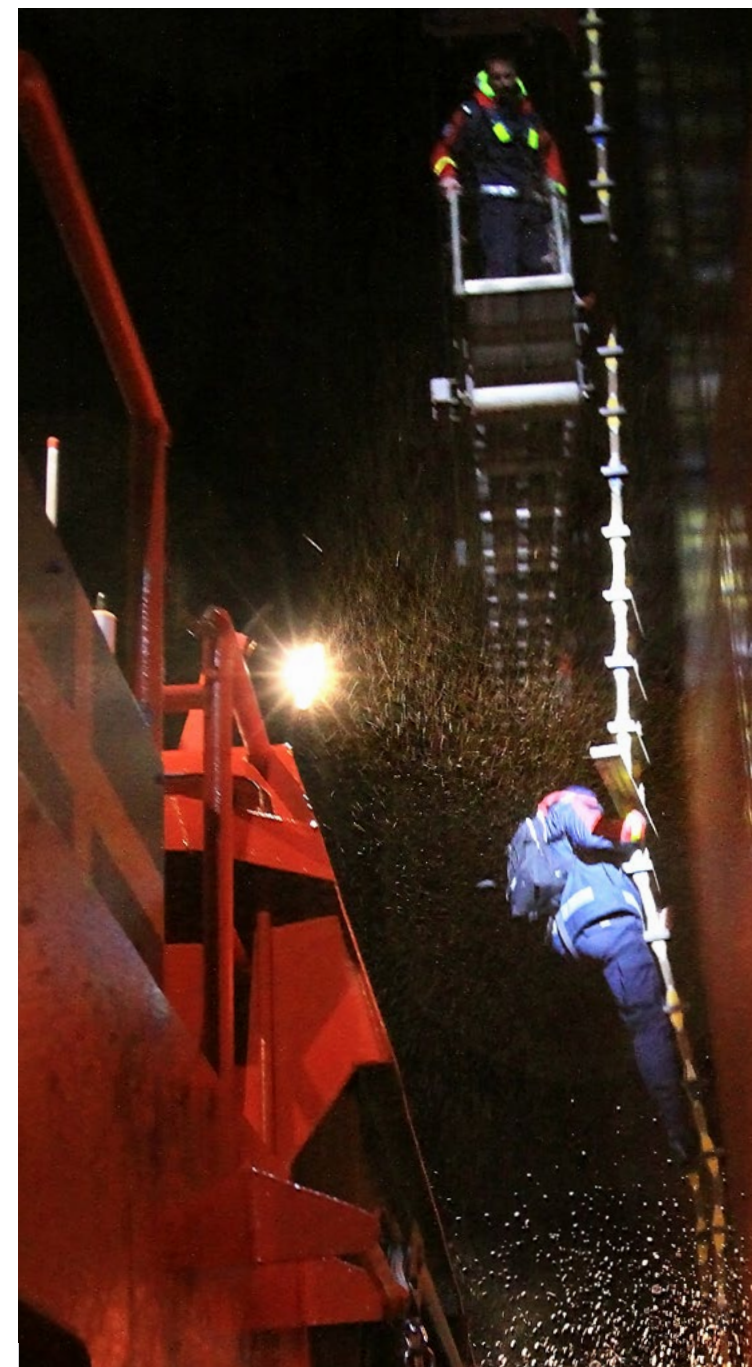
Resultaträkning, mnkr

	Not	Koncernen				Affärsverket	
		2025 jan-sep	2024 jan-sep	Prognos 2025 jan-dec	Utfall 2024 jan-dec	2025 jan-sep	2024 jan-sep
Rörelsens intäkter							
Farledsavgifter, fartyg		697	524	923	696	697	524
Farledsavgifter, gods		398	304	522	405	398	304
Lotsavgifter		633	596	838	779	633	596
Anslag	1	287	379	383	557	287	379
Övriga externa intäkter	2	379	394	528	524	378	393
Summa rörelseintäkter		2 395	2 197	3 194	2 961	2 394	2 196
Rörelsens kostnader							
Personalkostnader		-1 407	-1 273	-1 935	-1 768	-1 379	-1 246
Övriga externa kostnader		-670	-1 082	-959	-1 353	-701	-1 111
Avskrivningar		-178	-216	-237	-270	-177	-216
Övriga rörelsekostnader		-	-	0	-25	-	-
Summa rörelsekostnader		-2 255	-2 571	-3 130	-3 416	-2 257	-2 572
Rörelseresultat	3	140	-374	64	-455	137	-377
Resultat från finansiella investeringar							
Finansiella intäkter		32	66	29	66	32	66
Finansiella kostnader		-60	-163	-80	-216	-60	-163
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		112	-470	12	-605	109	-473
Bokslutsdispositioner		-	-	1	607	1	-
Resultat före skatt		112	-470	12	1	110	-473
Skattemotsvarighet		-	-	-	0	-	-
Periodens resultat		112	-470	12	1	110	-473

Balansräkning

Balansräkning, mnkr

	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2025 30 sep	2024 30 sep	2025 30 sep	2024 30 sep
Tillgångar					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		177	141	177	141
Materiella anläggningstillgångar		8 619	7 239	8 615	7 235
Finansiella anläggningstillgångar		110	115	115	120
Summa anläggningstillgångar		8 906	7 496	8 907	7 496
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.		73	84	73	84
Kortfristiga fordringar		320	315	318	315
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		161	738	160	737
Avräkning med statsverket		-781	-1 303	-781	-1 303
Kassa och bank		2 205	2 427	2 197	2 421
Summa omsättningstillgångar		1 979	2 262	1 967	2 254
Summa tillgångar		10 885	9 757	10 874	9 750
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	4	1 179	1 009	1 172	1 003
Avsättningar					
Avsättningar till pension		2 991	2 948	2 991	2 948
Övriga avsättningar		18	20	18	20
Summa avsättningar		3 009	2 968	3 009	2 968
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder		281	536	281	538
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		6 416	5 244	6 412	5 241
Summa Kortfristiga skulder		6 698	5 780	6 694	5 779
Summa eget kapital och skulder		10 885	9 757	10 874	9 750
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser		280	284	280	284
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga





Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2025 jan-sep	2024 jan-sep	2025 jan-sep	2024 jan-sep
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	112	-470	110	-473
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	254	427	253	426
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	366	-43	363	-47
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändringar av varulager	17	12	17	12
Förändring av kortfristiga fordringar	400	632	401	629
Förändring av kortfristiga skulder	501	1 305	502	1 309
Kassaflöde från den löpnade verksamheten	1 285	1 904	1 283	1 904
Investeringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	5	-6	5	-6
Investeringar i anläggningstillgångar	-908	-1 620	-908	-1 618
Försäljning av anläggningstillgångar	4	0	4	0
Kassaflöde från investeringar	-899	-1 627	-899	-1 624
Kassaflöde efter investeringar	385	278	384	279
Finansieringsverksamheten				
Kapitaltillskott	26	31	26	31
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	26	31	26	31
Periodens kassaflöde	411	308	410	309
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	1 794	2 119	1 788	2 112
Likvida medel vid periodens slut	2 205	2 427	2 197	2 421
Förändring i likvida medel	411	308	410	309

Noter

Not 1 Anslagsredovisning tkr

Anslag, tkr

	Ingående överförings- belopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings- belopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer					
1:1 ap.3 Civilt försvar	240	153 255	153 495	-62 102	91 393
1:1 ap.5 Isbrytare	336 379	500 000	836 379	-43	836 336
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	22 063	265 308	287 371	-204 226	83 145
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	62 284	-46 713	15 571
Summa	358 682	980 847	1 339 529	-313 085	1 026 445

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 313 085 tkr i utgifter avser 25 784 tkr utgifter för investeringar som redovisats över balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas inom eget kapital.

Villkor för anslag

Anslag 1:1

Ersättning för utveckling av statens transportinfrastruktur

Villkor

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

Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för att förnya isbryttarflottan.

Anslag 1:4

Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera.

Villkor

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

Anslag 1:5

Ersättning till viss kanaltrafik med mera.

Villkor

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

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

Not 2 Koncernmellanhavanden mnkr

I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Inköp och försäljning inom koncernen uppgick under delårsperioden till 40,6 (37,6) mnkr. För 2025 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 54 mnkr.

Not 3 Periodens rörelseresultat i Affärsverket fördelat på verksamheter mnkr

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

2025-01-01-2025-09-30, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighets-uppgifter	Totalt
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	633	0	0	0	633
Anslag	59	9	3	1	2	0	184	2	259
Övriga externa intäkter	49	50	79	7	19	3	149	3	357
Summa rörelseintäkter	107	58	82	8	653	3	333	5	1 250
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-166	-188	-100	-79	-470	-13	-215	-56	-1 288
Övriga externa kostnader	-89	-133	-33	-14	-95	-5	-197	-17	-582
Avskrivningar	-48	-34	-6	-3	-19	-1	-31	-3	-145
Övriga rörelsekostnader									0
Summa direkta rörelsekostnader	-303	-355	-139	-95	-585	-19	-443	-76	-2 015
Resultat före indirekta rörelseposter	-195	-296	-58	-87	69	-16	-110	-71	-765
Utfördelade farledsavgifter	253	416	111	124	0	25	109	58	1 096
Indirekta rörelseintäkter	7	8	4	3	18	1	6	2	48
Indirekta rörelsekostnader	-34	-38	-21	-17	-88	-4	-31	-9	-242
Rörelseresultat	30	88	36	23	-2	6	-25	-20	137

Not 4 Förändring av eget kapital

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Koncernen	2025-09-30		2024-09-30	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	490	446	65
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	940
Statskapital – anslag för investeringar	-	13	-	27
Periodens resultat	-	112	-	-470
Belopp vid periodens utgång	446	733	446	563

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Affärsverket	2025-09-30		2024-09-30	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	486	446	63
Omvärdering pensionsskuld	-	118	-	940
Statskapital - anslag för investeringar	-	13	-	27
Periodens resultat	-	110	-	-473
Belopp vid periodens utgång	446	726	446	558

Not 5 Nyckeltal

mnkr	Koncernen			Affärsverket		
	2025-09-30	2024-09-30	2024-12-31	2025-09-30	2024-09-30	2024-12-31
Soliditet	10,8	10,3	9,2	10,8	10,3	9,2
Justerad soliditet	24,5	20,2	18,7	24,4	20,1	18,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	4,2	negativt	negativt	4,2	negativt	0
Räntabilitet på eget kapital	10,3	negativt	0,2	10,1	negativt	negativt
Räntetäckningsgrad	0,3	negativt	negativt	0,3	0,3	negativt
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	7,44%	10,29%	8,41%	7,33%	10,59%	8,3%
Eget kapital över en konjunkturcykel	585	515	508	577	506	499

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

Stockholm den 20 november 2025

Åsa Sundberg Ordförande

Erik Eklund Generaldirektör

Thomas Andersson

Tove Friberg Vice ordförande

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Johan Norlén

Patrik Wikand

Carl Cremonese

Ib Bergström

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

