

Delårsrapport

Januari – september 2024

Summering av kvartalet

Efter tider av hög inflation märks lågkonjunkturen i hela vårt samhälle. Nio av tio varor av svensk import och export går på sjön och minskade transportflöden får direkt påverkan på Sjöfartsverkets ekonomi. Även i år ser vi att anlöpen till hamnarna är färre jämfört med samma period förra året. Detta blir problematiskt för Sjöfartsverket som är beroende av intäkter från sjöfarten. Nuvarande restriktioner kring höjning av avgiftsnivåer urholkar Sjöfartsverkets intäkter i tider då volymerna viker. Samtidigt minskar inte Sjöfartsverkets kostnader för att upprätthålla infrastrukturen till sjöss i paritet med att fartygen blir färre. I år hade vi en hårdare vinter än senaste decenniet vilket medför betydligt högre kostnader för isbrytningen i kombination med att vi har investerat i en mindre isbrytare, Idun.

Jag kan konstatera att statsbudgeten inte innehöll några anslagshöjningar utöver totalförsvarsmedel till Sjöfartsverket. Vi har länge påtalat behovet av att staten tar sitt ansvar för sådant som handelssjöfarten och flyget inte ska betala för. Det gäller till exempel sjöräddning av privatpersoner och underhåll av fritidsbåtsfarleder och det finns fortsatt ett behov av att jämställa trafikslagen där isbrytningen sticker ut.

Sammantaget visar prognosen för helåret på ett underskott på hela 476 miljoner kronor, 340 miljoner kronor sämre än budget. Det är uppenbart att ett sådant resultat kräver åtgärder för att nå en ekonomi i balans och jag har därför under hösten initierat ett arbete som syftar att redan till 2025 dra ner kostnaderna påtaglig. På kort sikt måste vi sänka våra kostnader rejält. På längre sikt behöver effektiviteten öka. Båda delarna kommer med största sannolikhet att beröra såväl personal som våra kunder. På den positiva sidan finns att flera av de kostnader vi själva kan påverka är lägre än budgeterat.

Den 1 juli kunde vi äntligen välkomna 200 nya medarbetare på isbrytarna till Sjöfartsverket. Under sensommaren var Oden uthyrd till Polarforsknings-

sekretariatet för ännu en forskningsexpedition till norra Grönland och samtidigt firade vi Atle som fyllde 50 år. Det är ett fint och välunderhållet fartyg, men faktum kvarstår att hela isbrytarflottan behöver bytas ut för att säkra svenskt näringsliv och vår basindustri i norra Sverige. I dagsläget har vi finansiering för en ny stor isbrytare som ska levereras 2028 och dialog förs med regeringen om behovet av ytterligare finansiering för resten av flottan.

Förmuddringarna i farleden i Luleå, projekt Malmporten, har gått enligt plan. I vår börjar det stora muddringsarbetet i detta projekt som till muddringsvolym är större än Göta kanal och som säkrar farleden och hamnen för större fartyg i framtiden. I Trollhättan har vi under kvartalet fått ett planbesked från kommunen så att vi i samarbete med Trafikverket kan arbeta vidare med planeringen av nya slussar i det norra alternativet som bäst gynnar såväl sjöfarten som staden samtidigt som det är ekonomiskt mest fördelaktigt.

I september tvingades vi hålla helikopterbasen i Kristianstad stängd på grund av personalbrist. Området har täckts av sjögående enheter samt helikoptrarna i Göteborg och Visby. Men självklart sjunker vår beredskap när en bas är stängd och det är därför lovande att vi lyckats rekrytera ett antal helikopterpiloter under senare tid.

Avslutningsvis är det glädjande att IALA, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, blivit en mellanstatlig organisation. Det ger Sverige via Sjöfartsverket och Transportstyrelsen starkare röst internationellt för att påverka sjöfarten och utveckla säker navigering och skydd av den marina miljön världen över.

Erik Eklund
Generaldirektör



” Den 1 juli kunde vi äntligen välkomna 200 nya medarbetare på isbrytarna till Sjöfartsverket. ”

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 och vid behov hyrs externa resurser in. Dessutom har vi samarbeten såväl med Finland som internationellt för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av tillgängliga isbrytarresurser.

Farleder

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

Sjögeografisk information

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

Lotsning

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

Sjö- och flygräddning

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

Sjömansservice

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

Sjötrafikinformation

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

Isbrytning

Isvintersäsongen inleddes den 21 november 2023 och avslutades den 28 maj 2024. Under delårsperioden har 1 131 (538) assistanser utförts. 98 procent av de fartyg som anlöpte en vinterhamn med isklassrestriktioner anlöpte på egen hand eller assisterades utan väntetid. För de fartyg som fick vänta på assistans uppgick den genomsnittliga väntetiden till 5 timmar och 42 minuter.

Farleder

Tillgänglighet på system inom farledsverksamheten uppgick till 99,0 (98,9) procent och tillgänglighet farledsutmärkning uppgick till 99,6 (99,6) procent.

Sjögeografisk information

Under delårsperioden har Sjöfartsverket sjömått 635 (1 389) km² av Sveriges kust. Hittills är totalt 98 989 km² uppmätta och redovisade i ENC där målet till 2027 är 130 000 km².

Lotsning

Under delårsperioden har 23 716 (23 217) lotsningar genomförts varav 92,4 (93,4) procent utförts enligt önskad tid.

Sjö- och flygräddning

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

Sjömansservice

Sjömansservice har under delårsperioden erbjudit service till 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 58 (21) incidenter rapporterats inom VTS-kontrollerat område varav 0 (0) grundstötning/kollision.

Ekonomisk utveckling

Delårsperiodens rörelseresultat är kraftigt påverkat av ökade kostnader för årets isvinter, som bedöms ha kostat Sjöfartsverket drygt 120 mnkr mer än vad en mild isvinter normalt kostar. Därutöver har engångseffekter från hemtagning av bemanning och management av isbrytarna, driftsättning av Idun samt en nedskrivning av ett IT-system påverkat rörelseresultatet negativt med drygt 160 mkr. Årets kostnadsökningar har främst uppstått inom den verksamhet som finansieras av farledsavgifter. Kombinationen av minskade anlöpsvolymen och av begränsningar i möjligheten att höja avgiftsnivån, gör det svårt för Sjöfartsverket att på kort sikt parera det ekonomiska utfallet för dessa omständigheter.

Koncernens rörelseresultat uppgår till -374 (-10) för delårsperioden och prognostiseras för 2024 till -476 mnkr. Därutöver tillkommer finansiella kostnader för främst ränta och indexering av verkets pensionsskuld. Redovisat resultat uppgår till -470 (-110) mnkr och prognostiseras uppgå till -630 mnkr för 2024.

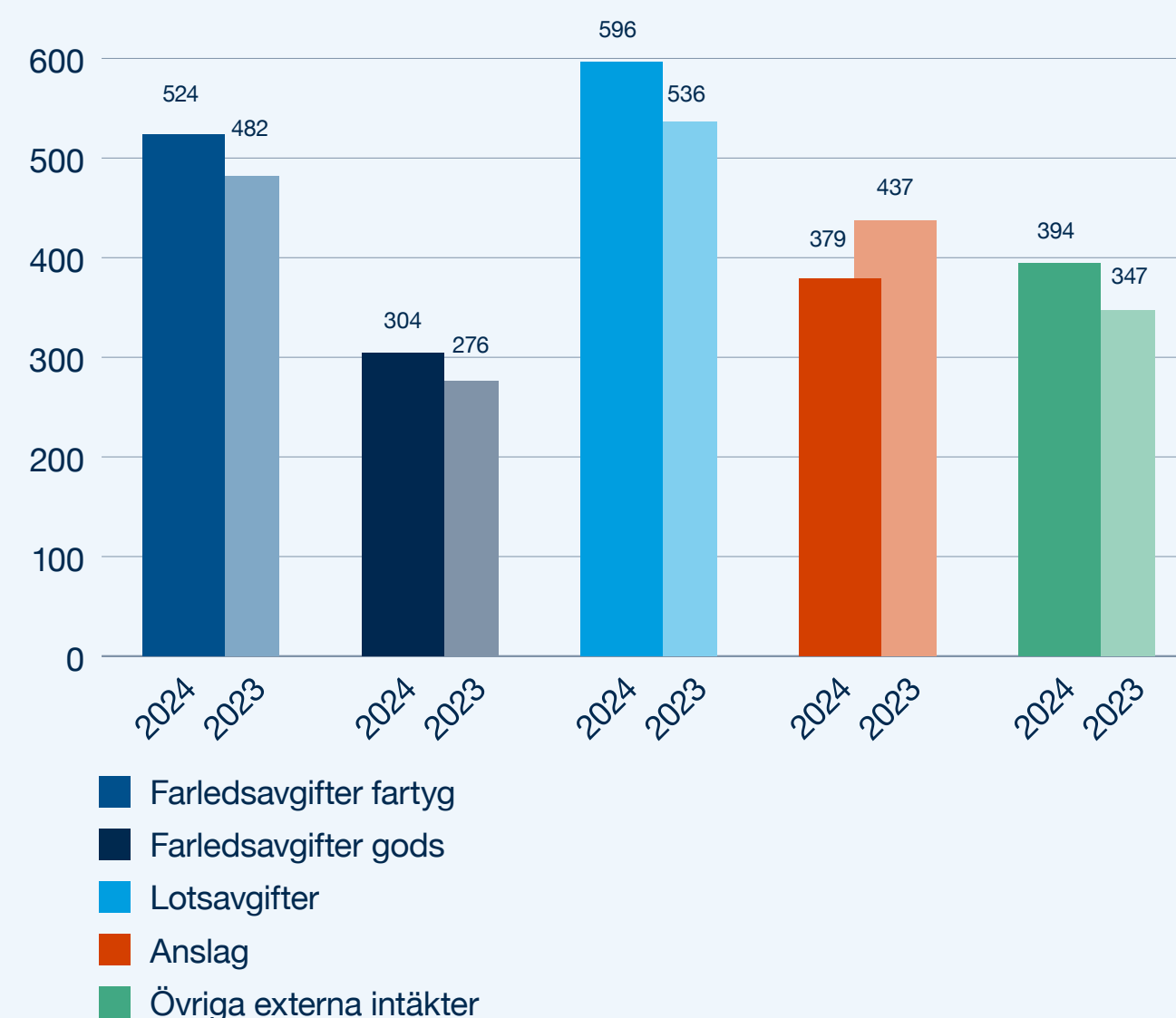
Rörelsens intäkter

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

Delar av Sjöfartsverkets verksamhet finansieras via anslag över statsbudgeten. Anslagen tilldelas för specifika uppdrag och ändamål, men även för delar av Sjöfartsverkets grunduppdrag som inte ska finansieras fullt ut av

handelssjöfarten. För 2023 och 2024 har Sjöfartsverket tilldelats anslag för att rabattera farledsavgifterna i så kallad klimatkompensation, vilket medför en förskjutning mellan anslagsintäkter och avgiftsintäkter. Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 2 197 (2 078) mnkr, en ökning med 119 mnkr (5,7 procent) jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på höjda farleds- och lotsavgifter. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 64,8 (62,3) procent och anslag för 17,3 (21,0) procent.

Intäkternas fördelning 2024 respektive 2023 (mnkr)



Sjöfartsavgifter¹

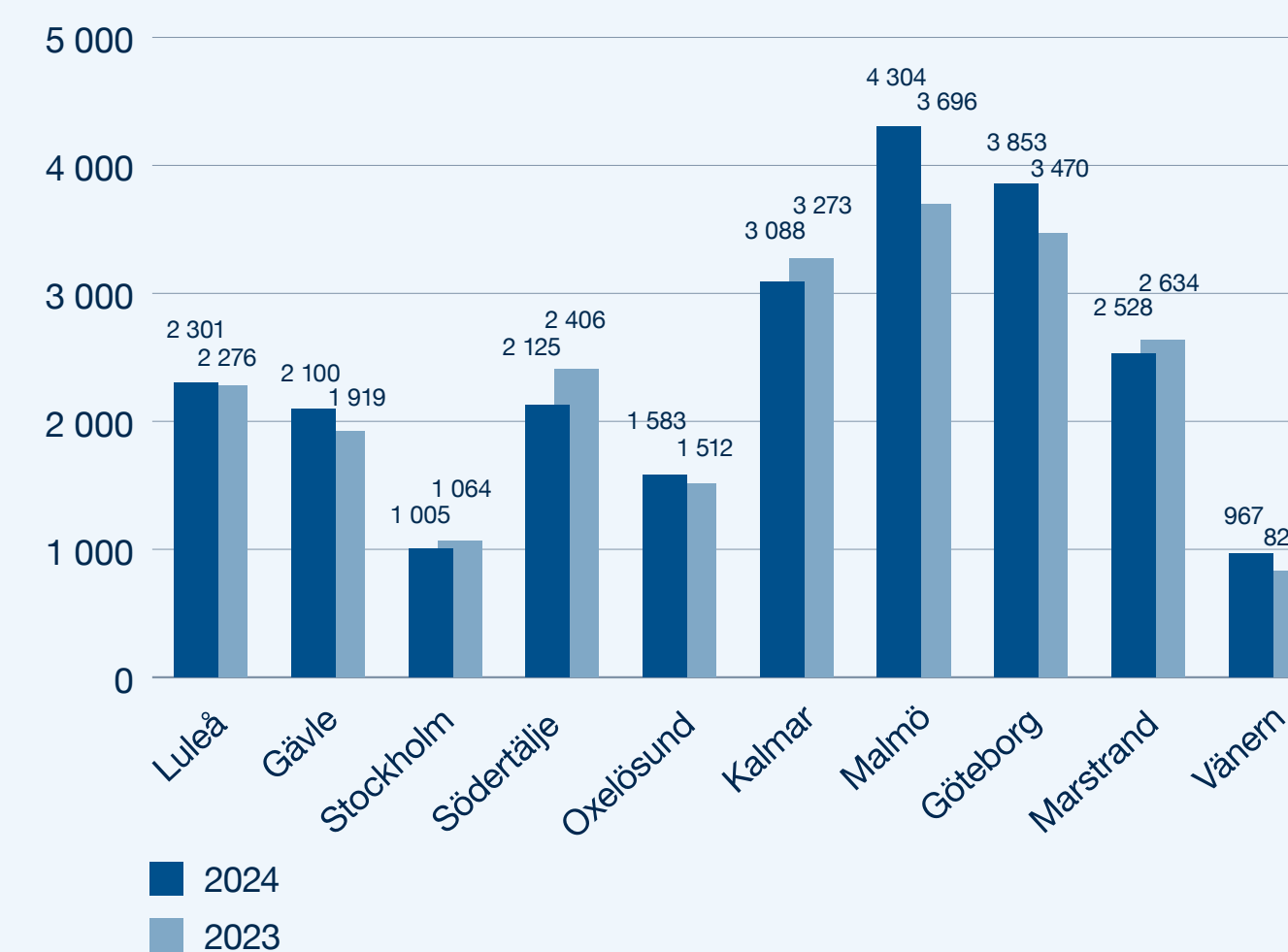
Antalet anlop till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 51 622 (53 311) vilket motsvarar en minskning med 3,3 procent. Anlop från passa-

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

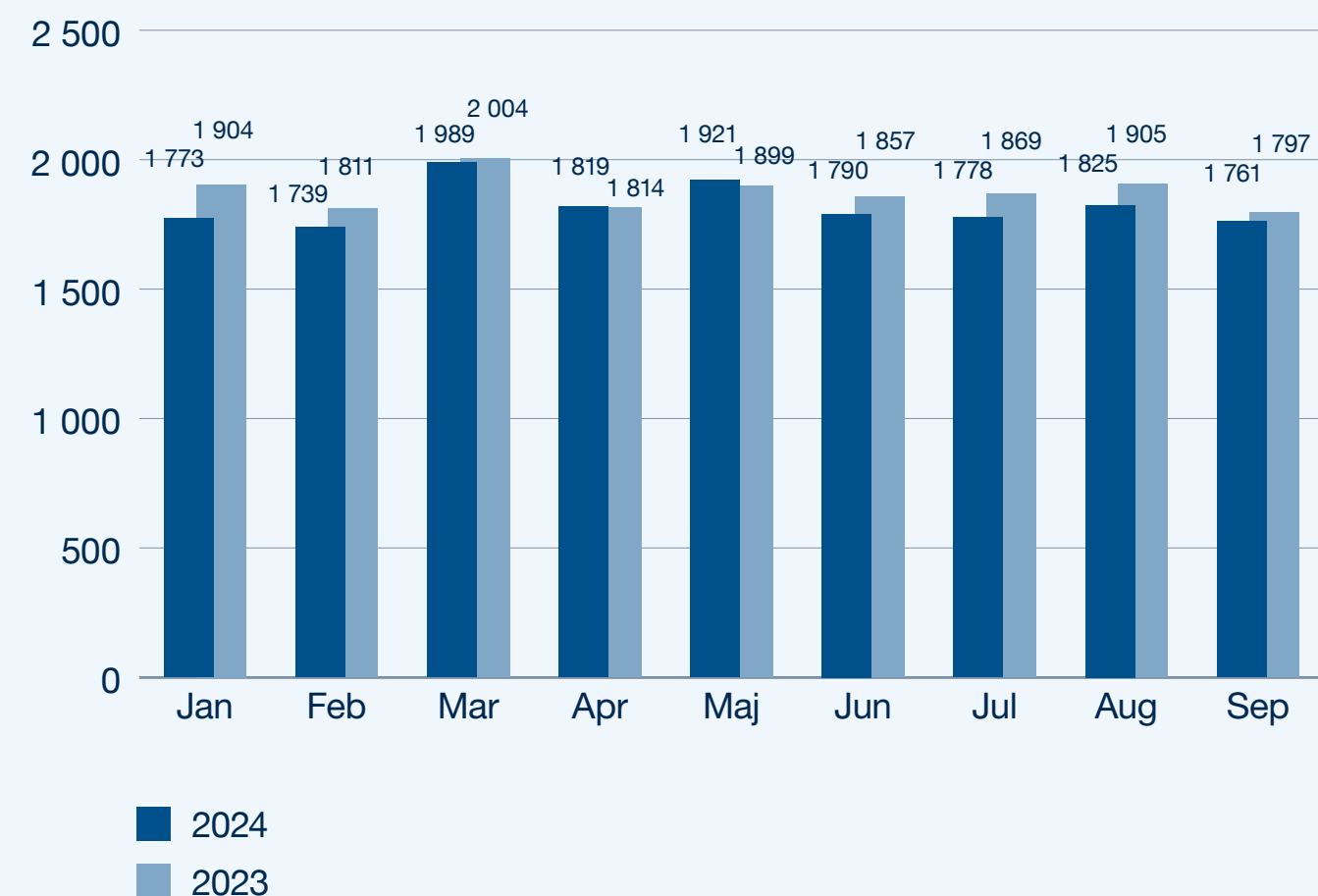
gerarfartyg har minskat med 3,5 procent medan anlop från lastfartyg har minskat med 2,8 procent. Godsmängderna ökade under delårsperioden med 1,4 procent och uppgick till 120 (118) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 23 716 (23 217) vilket motsvarar en ökning med 2,1 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 8,4 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2024.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 1 424 (1 294) mnkr och tillhörande ersättning från anslag avseende klimatkompensation uppgick under perioden till 230 (221) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 10,0 (4,0) procent. Av intäktsökningen står förändring i volymer och mix för 2 mnkr och höjning av avgiftsnivåerna för 136 mnkr

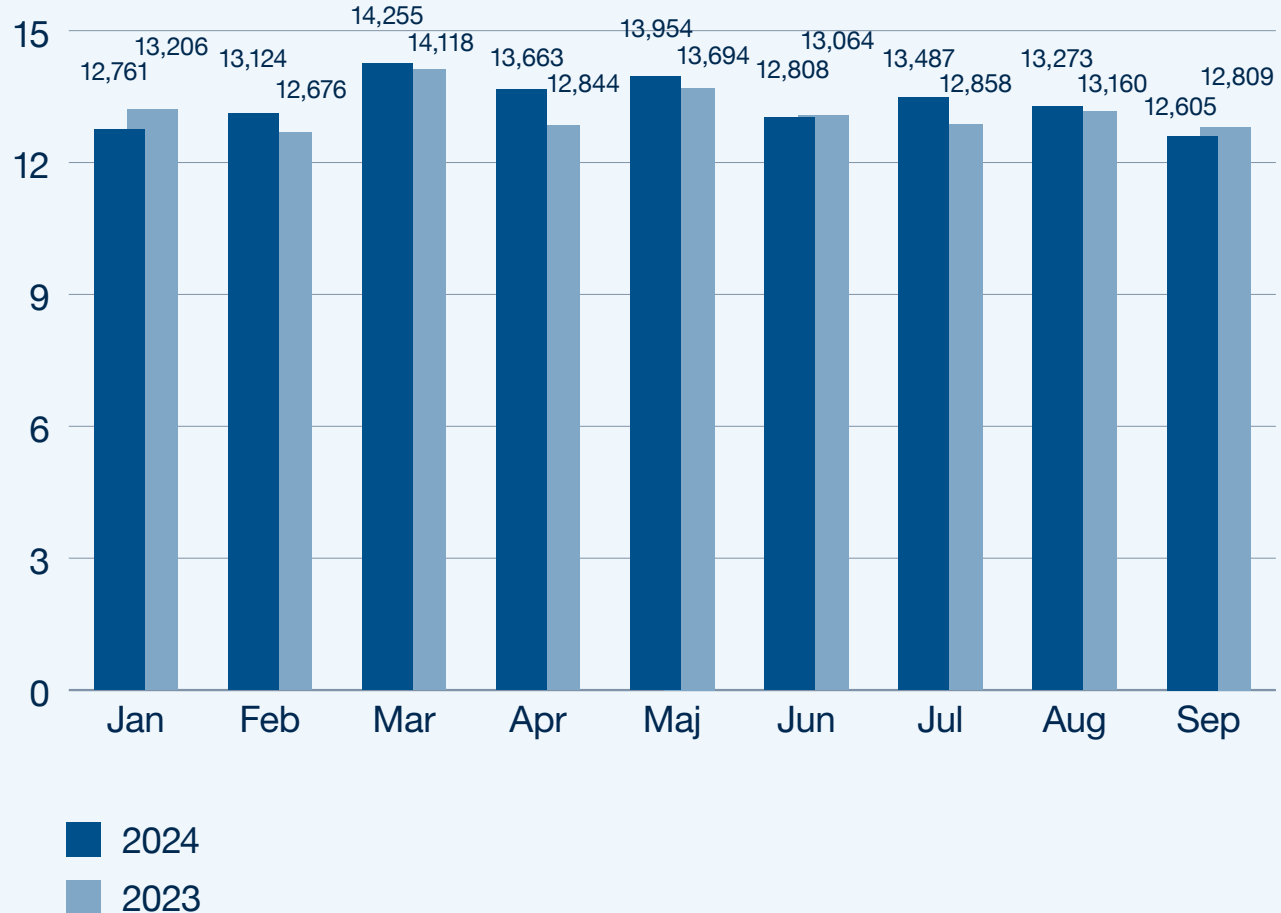
Antal utförda lotsningar under delårsperioden



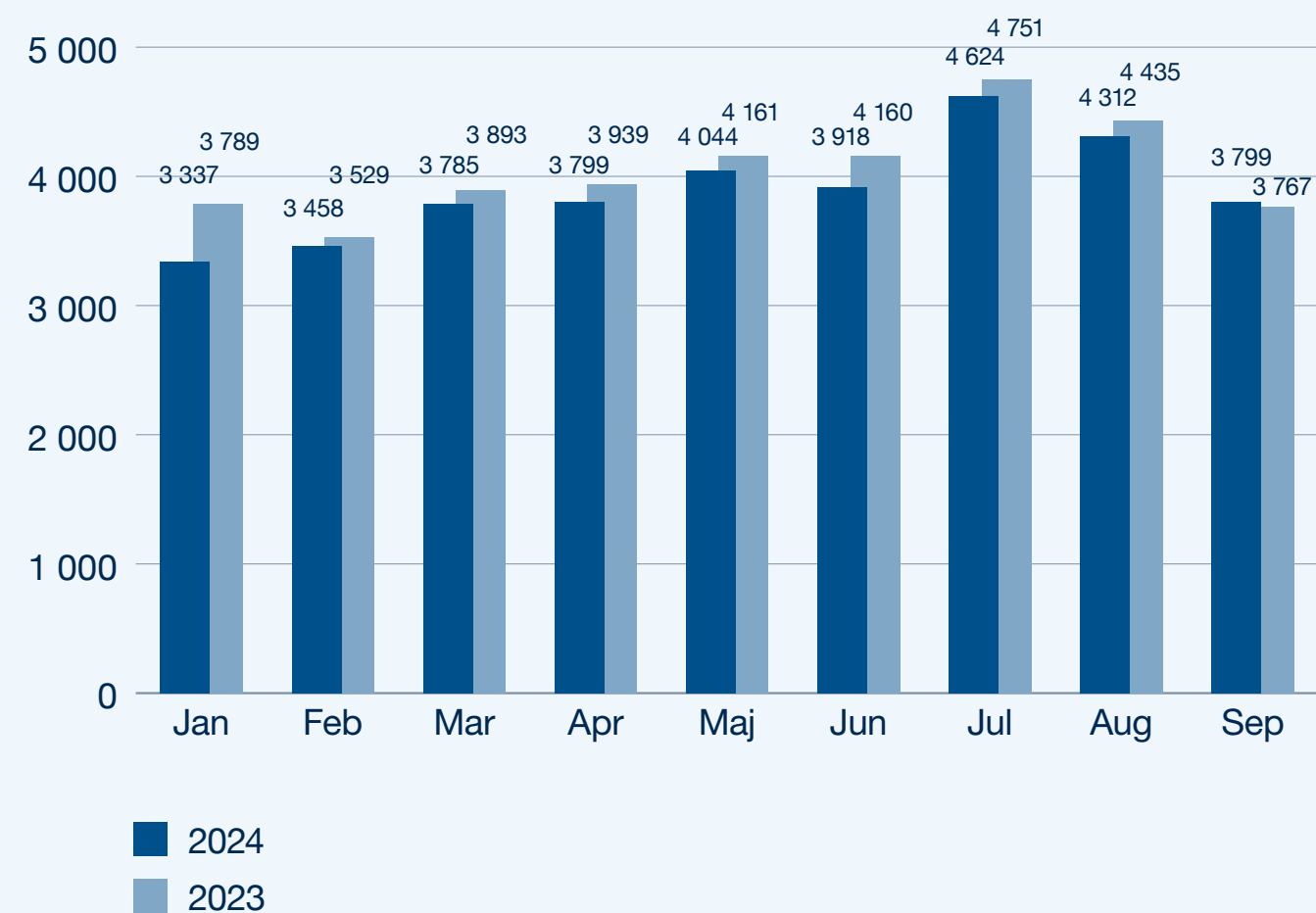
Deklarerat antal anlöp, lastfartyg



Godsvikt netto (ton)



Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg



Anslag

Sjöfartsverket har under 2024 beviljats följande anslag av tillfällig karaktär:

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

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

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 379 (437) mnkr, en minskning med 58 mnkr mot föregående år. Av dessa intäkter utgörs 230 mnkr av klimatkompensation som tillfaller sjöfarten genom en

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

Övriga externa intäkter

Övriga externa intäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Övriga externa intäkter har ökat jämfört med föregående år och uppgick till 394 (347) mnkr. Ökningen mot föregående år förklaras främst av ökad vidarefakturerings av isbrytarkostnader vid externa uppdrag, samt ökad försäljning av sjögeografisk information. Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförliga till helikoptertjänster 17,1 (18,7) procent och ersättning via Eurocontrol för flygräddningsverksamheten 18,7 (18,7) procent. Försäljning och royalty från sjökort uppgick till 15,0 (13,6) procent av delårets övriga externa intäkter.

Övriga externa intäkter 2024 respektive 2023 (mnkr)

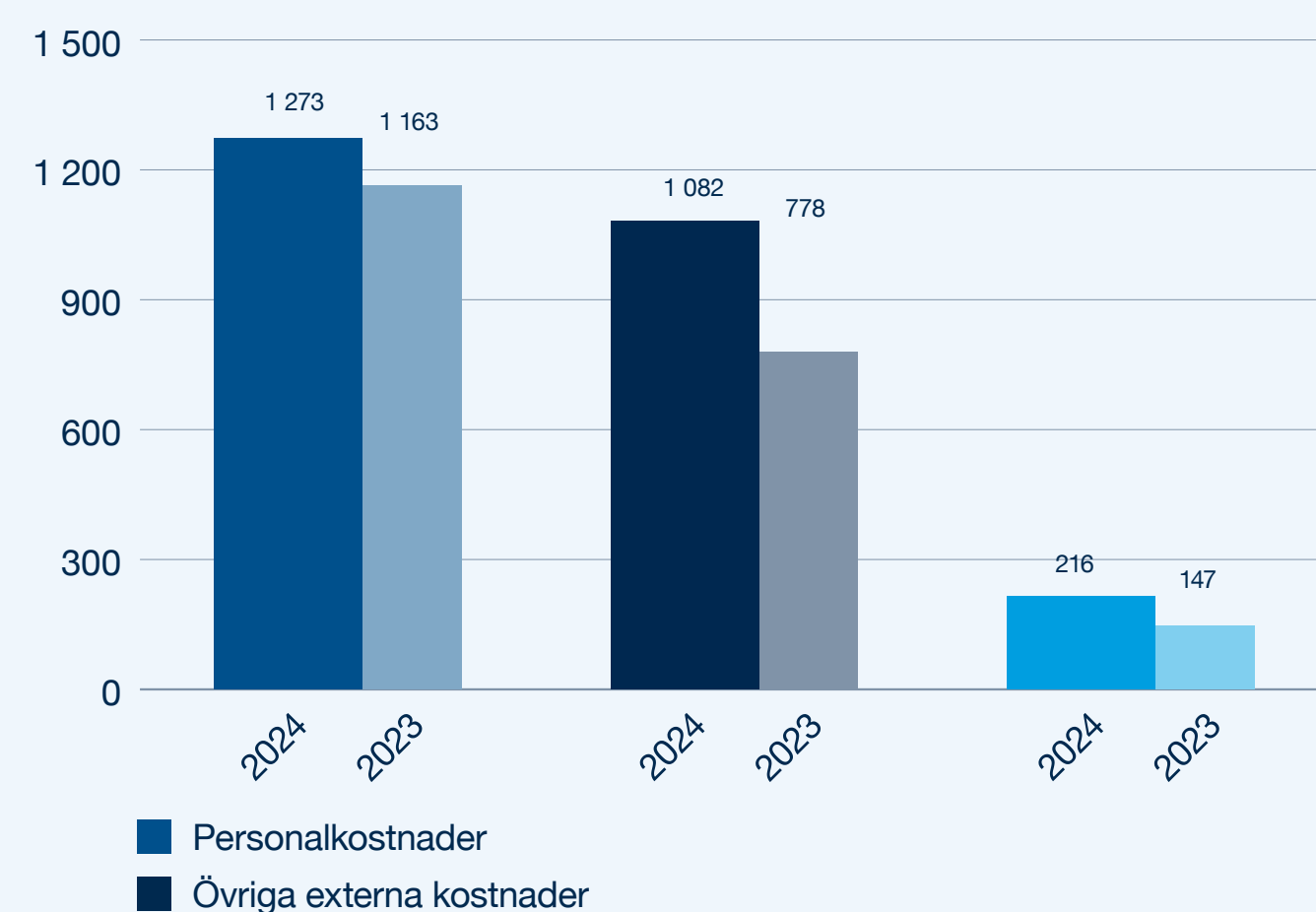




Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 2 571 (2 088) mnkr, en ökning med 483 mnkr (23,1 procent) jämfört med föregående år. Den hårda isvintern har påverkat Sjöfartsverkets kostnader väsentligt och det är inom isbrytningsverksamheten övriga externa kostnader som kostnadsökningen är störst. Fortsatt hög inflation, en lönerörelse om 4,1 procent och något utökad anslagsfinansierad verksamhet gör dock att i princip alla verksamhetsområden ökar sin kostnadsmassa. Därtill har kvartalets resultat påverkats av nedskrivning av koncernens affärssystem om 77 mnkr.

Kostnadernas fördelning 2024 respektive 2023 (mnkr)



Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som motsvarar 49,5 (55,7) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 42,1 (37,3) procent av totala kostnader. Genom att isbrytarpersonalen från och med den 1 juli är anställda av Sjöfartsverket istället för att vara inhyrda från underleverantör, sker en förskjutning från övriga externa kostnader till personalkostnader.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 1 273 (1 163) mnkr, en ökning med 110 mnkr (9,5 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 1 666 (1 459) personer, en ökning med 207 personer. Ökningen förklaras till största del genom hemtagningen av isbrytarpersonal.

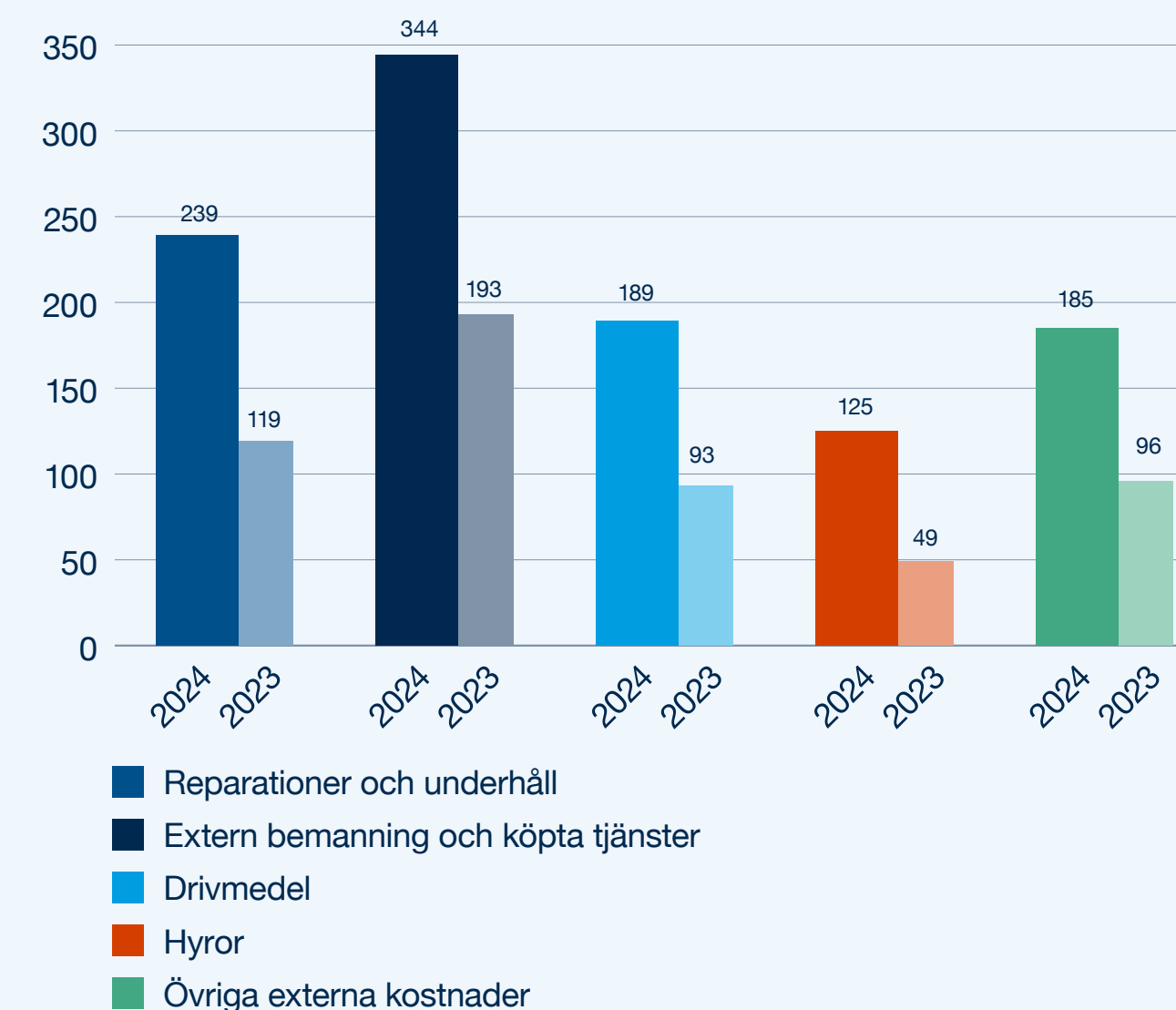
Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 1 082 (778) mnkr, en ökning med 304 mnkr (39,0 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsökningen förklaras främst av det ökade behov av isbrytning som årets isvinter medfört och som drivit ökade kostnader för såväl drivmedel, underhåll som hyror. Därutöver har anskaffningen av Idun och övertagandet av isbrytarpersonal medfört ökade kostnader jämfört med föregående år, dessutom har anslagsfinansierade åtaganden inom framför allt fossilfri flotta och civilt försvar betingat ökade kostnader.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 31,8 (24,8) procent under delåret. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare fram till den 1 juli.

Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 22,1 (15,3) procent och kostnader för drivmedel 17,5 (12,0) procent.

Övriga externa kostnader 2024 respektive 2023 (mnkr)



Avskrivningar och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 216 (147) mnkr. Ökningen mot föregående år förklaras främst av nedskrivning av koncernens affärssystem samt tillkommande avskrivningar för isbrytaren Idun.

Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till 308 (309) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 1 936 (1 169) mnkr. Förändringen jämfört med föregående år förklaras främst av att erhållet anslag för isbrytaranskaffning till stor del ännu inte är förbrukat, samt av ökade förutbetalda bidragsintäkter i pågående farledsprojekt.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -1 627 (-860) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 1 621 (847) mnkr och avser till största del investeringar i farledsprojekt samt inköp av isbrytaren Idun.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 2 427 (1 966) mnkr.

Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 30 september 2024 till 1 009 (599) mnkr. Det egna kapitalet har påverkats positivt av försäkringsteknisk omvärdering av affärsverkets pensionsskuld om 940 mnkr, vilket möter den negativa effekten av periodens förlust. Soliditeten uppgår till 10,3 (7,3) procent. En bidragande orsak till den låga soliditeten är att Sjöfartsverket skuldför pensionsåtaganden samt förutbetalda bidragsfinansiering av anläggningstillgångar i balansräkningen. Den justerade soliditeten, där förutbetalda bidrag ej medräknats i balansomslutningen, uppgår till 15,5 (12,1) procent. Räntabiliteten på eget kapital är negativt (negativt).

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

Prognos 2024

Kraftigt ökade kostnader inom isbrytning, köp av Idun samt engångseffekter kopplat till hemtagning av personal och nedskrivning av immateriella tillgångar, ger avtryck i det prognostiserade helårsresultatet. Samtidigt når inte antal anlop och antal lotsningar upp i de nivåer som antogs i budget. Bedömningen avseende intäkter från sjöfartsavgifter sänks i årets andra prognos med 58 mnkr. Vidare prognostiseras de påverkbara kostnaderna inom personal och övriga kostnader att minska något jämfört med tidigare prognos. Delvis har den anställningsbroms som infördes vid årsskiftet givit effekt, men även vissa uppskjutna underhållsåtgärder och senarelagda projekt bidrar till något minskade kostnader. Resultatet påverkas vidare negativt av ökade avsättningar kopplat till tvister om 18 mnkr. Sammantaget indikerar årets andra prognos ett rörelseresultat för koncernen om -476 mnkr vilket är drygt 336 mnkr sämre än budgeterat rörelseresultat.

Investeringsprognosen för 2024 uppgår till 2 280 mnkr, varav 1 707 mnkr avser farledsprojekt som finansieras genom bidrag från Trafikverket. Av de investeringarna som Sjöfartsverkets själva finansierar avser 330 mnkr investeringen i isbrytaren Idun. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar och IT-säkerhet.

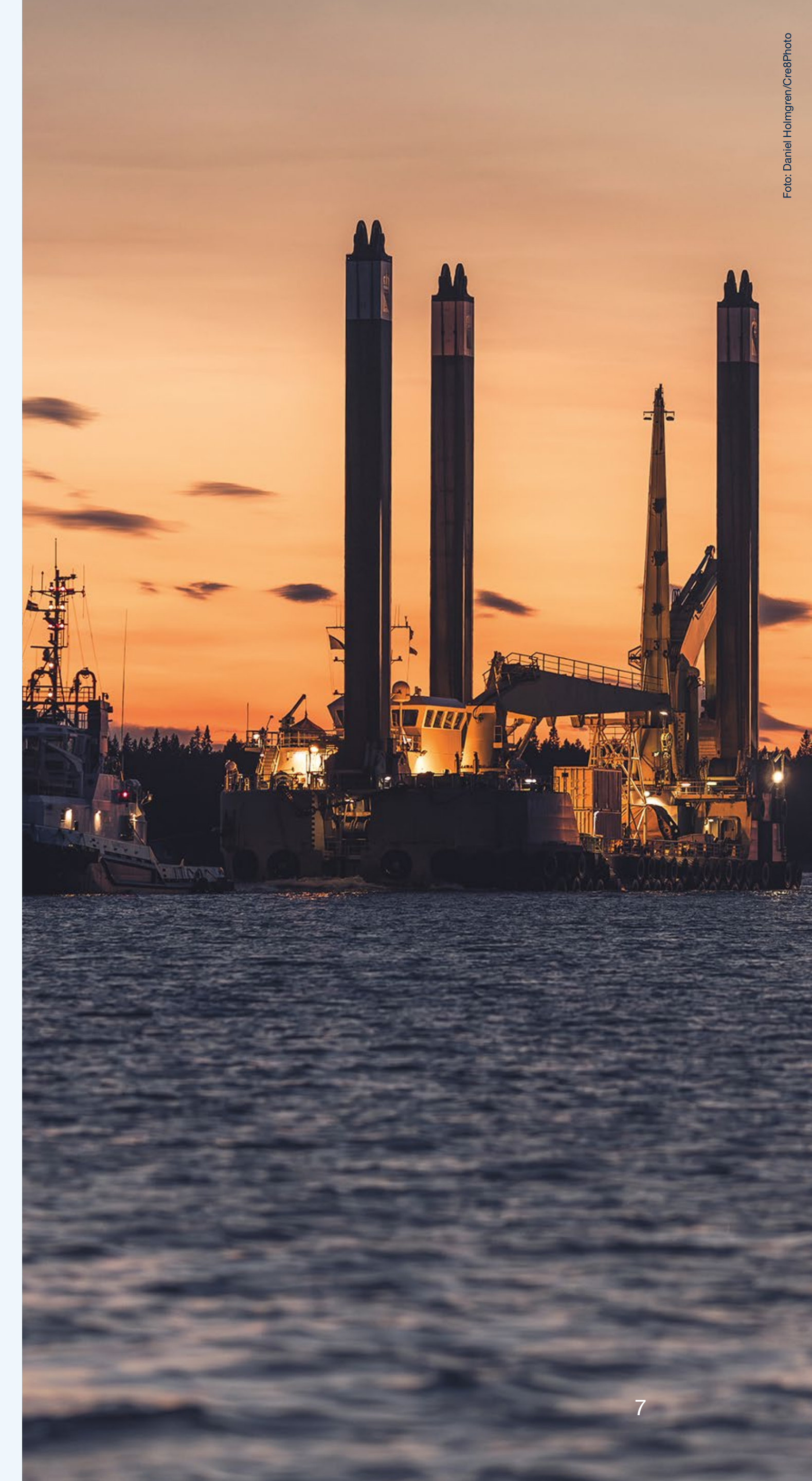




Foto: Johan Bergström

Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

Den pågående konjunkturförsvagningen i Sverige är en konsekvens av utvecklingen i omvärlden. Den höga inflationen i Sverige har till stor del drivits av ökade importpriser och att priserna på energi har stigit kraftigt. Det har tagit längre tid än vad som tidigare förutsetts för inflationen att vända nedåt, men många av de bakomliggande faktorerna till den höga inflationen synes nu vara på väg att sjunka. Det ekonomiska läget för Sverige innebär dock att de beroenden som Sjöfartsverket har mot transportflöden, räntor, valuta, komponentpriser och drivmedelspriser även fortsättningsvis ger en ökad osäkerhet i ekonomin.

Utveckling i trafikvolym

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

Långsiktig ekonomi i balans

Problematiken kopplad till Sjöfartsverkets långsiktiga finansieringsförmåga är bekymmersam. Sjöfartsverket har länge påtalat att den grundläggande finansieringsmodellen av verkets uppdrag inte är långsiktigt hållbar. Utöver att Sjöfartsverkets nuvarande ekonomi inte kan bära flera normala isvintrar i följd, finns även långsiktiga finansieringsutmaningar avseende reinvesteringar i anläggningar. Många av Sjöfartsverkets fartyg och sjösäkerhetsanordningar

befinner sig i den 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 eller genom att anslagen stärks.

Twister och utredningar

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

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

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

Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

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

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen				Affärsverket	
	Not	2024 jan-sept	2023 jan-sept	2024 prognos	2023 utfall jan-dec	2024 jan-sept	2023 jan-sept
Rörelsens intäkter							
Farledsavgifter, fartyg		524	482	684	626	524	482
Farledsavgifter, gods		304	276	397	359	304	276
Lotsavgifter		596	536	786	705	596	536
Anslag	1	379	437	549	617	379	437
Övriga externa intäkter	2	394	347	503	466	393	347
Summa rörelseintäkter		2 197	2 078	2 919	2 773	2 196	2 078
Rörelsens kostnader							
Personalkostnader		-1 273	-1 163	-1 776	-1 582	-1 246	-1 137
Övriga externa kostnader		-1 082	-778	-1 331	-1 098	-1 111	-806
Avskrivningar/nedskrivningar		-216	-147	-289	-196	-216	-147
Övriga rörelsekostnader		-	0	0	0	-	0
Summa rörelsekostnader		-2 571	-2 088	-3 395	-2 876	-2 572	-2 090
Rörelseresultat	3	-374	-10	-476	-103	-377	-12
Resultat från finansiella investeringar							
Finansiella intäkter		66	79	61	113	66	79
Finansiella kostnader		-163	-179	-215	-238	-163	-179
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-470	-110	-630	-228	-473	-112
Bokslutsdispositioner		-	-	-	229	-	-
Resultat före skatt		-470	-110	-630	0	-473	-112
Skattemotsvarighet		-	-	-	0	-	-
Periodens resultat		-470	-110	-630	0	-473	-112



Balansräkning

Balansräkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
Tillgångar	Not	240930	230930	240930	230930
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar		141	129	141	129
Materiella anläggningstillgångar		7 239	5 397	7 235	5 395
Finansiella anläggningstillgångar		115	135	120	140
Summa anläggningstillgångar		7 496	5 661	7 496	5 664
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.		84	91	84	91
Kortfristiga fordringar		315	319	315	316
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		738	464	737	463
Avräkning med statsverket		-1 303	-305	-1 303	-305
Kassa och bank		2 427	1 966	2 421	1 960
Summa omsättningstillgångar		2 262	2 535	2 254	2 525
Summa tillgångar		9 757	8 196	9 750	8 189
Eget kapital och skulder	Not	240930	230930	240930	230930
Eget kapital	4	1 009	599	1 003	594
Avsättningar					
Avsättningar till pension		2 948	3 619	2 948	3 619
Övriga avsättningar		20	2	20	2
Summa avsättningar		2 968	3 621	2 968	3 621
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder		536	115	538	118
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		5 244	3 861	5 241	3 856
Summa Kortfristiga skulder		5 780	3 976	5 779	3 974
Summa eget kapital och skulder		9 757	8 196	9 750	8 189
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser		284	44	284	44
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	240930	230930	240930	230930
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	-470	-110	-473	-112
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	458	365	457	365
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	-13	254	-16	253
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändringar av varulager	12	-16	12	-16
Förändring av kortfristiga fordringar	632	104	629	105
Förändring av kortfristiga skulder	1 305	827	1 309	829
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 936	1 169	1 934	1 173
Investeringsverksamheten				
Förändring av långfristiga fordringar	-6	-19	-6	-21
Investeringar i anläggningstillgångar	-1 621	-847	-1 618	-847
Försäljning av anläggningstillgångar	0	6	0	6
Kassaflöde från investeringar	-1 627	-860	-1 624	-862
Kassaflöde efter investeringar	308	309	309	311
Årets kassaflöde	308	309	309	311
Likviditetsförändring				
Likvida medel vid periodens början	2 119	1 657	2 112	1 650
Likvida medel vid periodens slut	2 427	1 966	2 421	1 960
Förändring i likvida medel	308	309	309	310

Noter

Not 1 Anslagsredovisning, tkr

Anslag	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer						
1:1 ap.3 Civilt försvar	1 467	73 691	-	75 158	-36 780	38 378
1:1 ap.5 Isbrytare	336 363	1 160 478	-	1 496 841	11 965	1 508 807
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	-	533 308	-	533 308	-335 621	197 687
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	-	62 284	-46 713	15 571
Summa	337 830	1 829 761	-	2 167 591	-407 148	1 760 442

Tilldelat belopp i ramanslag för 2024 uppgår totalt 1 829 761 tkr. Därutöver har 337 830 tkr vidareförts i anslagsparande från 2023. Av 407 148 tkr i utgifter avser 27 949 tkr investeringar som redovisas mot balansräkningen. Motsvarande anslagsintäkt redovisas mot eget kapital. Beträffande anslag 1:1 ap. 5 Isbrytare har tidplanen för anskaffning förskjutits och kontrakt beräknas skrivas först 2025.

Villkor för anslag

Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

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

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

Villkor: Anslagsposten får användas till utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta. Sammanlagt 300 000 tkr får användas för att reducera farledsavgiften genom så kallad klimatkompensation.

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

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

Not 2: Koncernmellanhavanden, mnkr

I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Inköp och försäljning inom koncernen uppgick under delårsperioden till 37,6 (35,0) mnkr. För 2024 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 53,2 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. Anslag för klimatkompensation har i nedan tabell allokerats såsom farledsavgift.

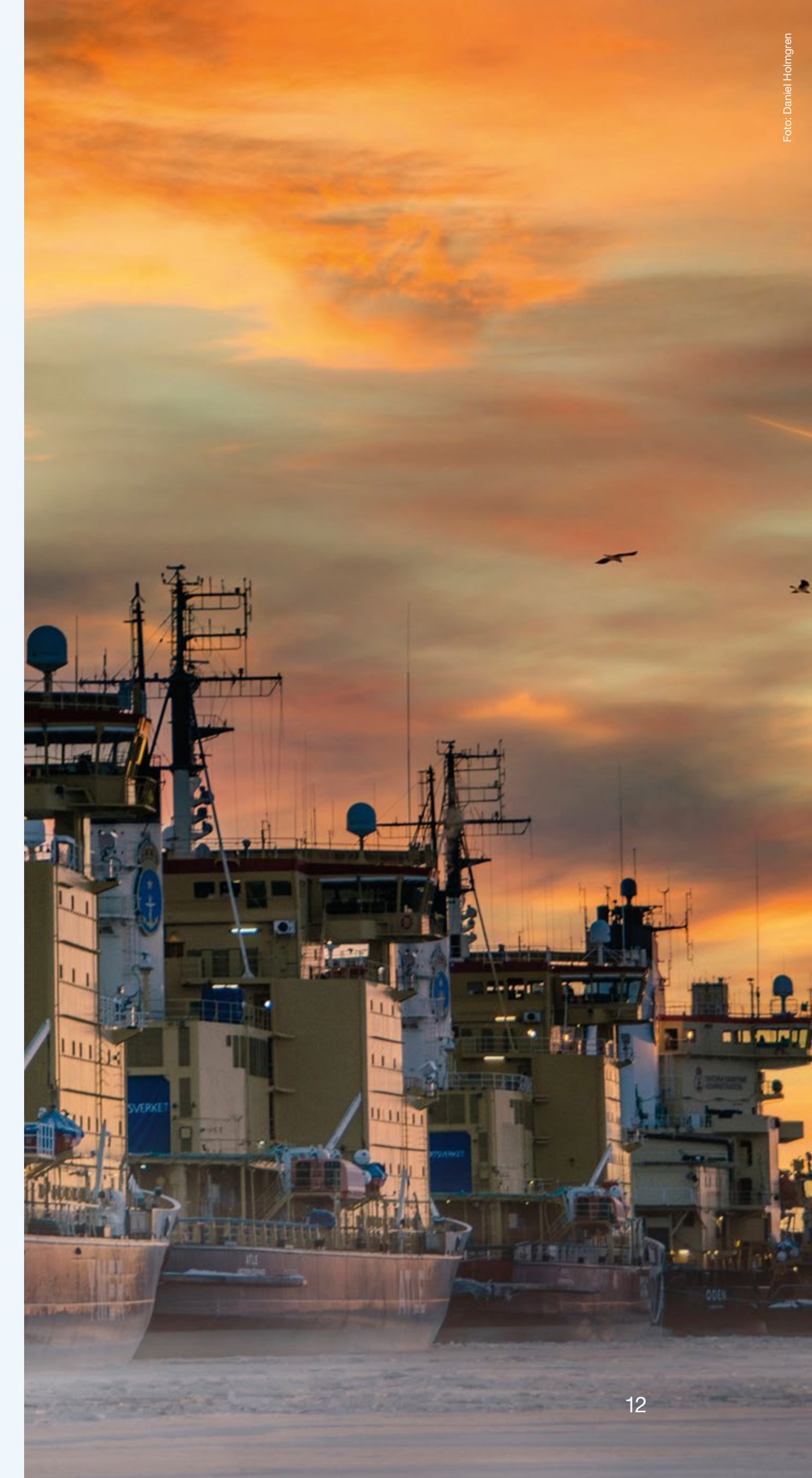
	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafikinformation	Lotsning	Sjömansservice	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Totalt
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	-	-	-	-	596	-	-	-	596
Anslag	58	-47	-	-	-	-	116	8	136
Övriga externa intäkter	49	85	66	14	9	3	142	8	375
Summa rörelseintäkter	107	38	66	14	605	3	259	16	1 107
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-147	-83	-97	-98	-464	-13	-201	-72	-1173
Övriga externa kostnader	-124	-419	-35	-13	-106	-5	-180	-28	-911
Avskrivningar	-46	-28	-5	-2	-20	0	-36	-6	-143
Summa direkta rörelsekostnader	-317	-530	-137	-112	-590	-19	-417	-105	-2 227
Rörelseresultat före indirekta rörelseposter									
Utfördelade farledsavgifter	246	394	117	115	-	26	108	53	1 058
Indirekta rörelseintäkter	5	4	3	2	11	0	4	2	31
Indirekta rörelsekostnader	-56	-45	-29	-26	-118	-5	-49	-19	-345
Rörelseresultat	-15	-139	19	-6	-92	6	-95	-54	-377

Not 4: Förändring av eget kapital, mnkr

	Koncernen				Affärsverket			
	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2024-09-30	2023-09-30	2024-09-30	2023-09-30	2024-09-30	2023-09-30	2024-09-30	2023-09-30
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	65	446	271	446	63	446	269
Omvärdering pensionsskuld	-	940	-	-23	-	940	-	-23
Kapitaltillskott	-	-	-	-	-	-	-	-
Statskapital - anslag för investeringar	-	27	-	15	-	27	-	15
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	-	-	-	-	-
Periodens resultat	-	-470	-	-110	-	-473	-	-112
Belopp vid periodens utgång	446	563	446	153	446	557	446	149

Not 5: Nyckeltal

	Koncernen			Affärsverket		
	2024-09-30	2023-09-30	2023-12-31	2024-09-30	2023-09-30	2023-12-31
Soliditet	10,3	7,3	5,9	10,3	7,3	5,9
Justerad soliditet	20,2	12,1	10,2	20,1	12,1	10,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	1,7	0,2	negativt	1,6	0,2
Räntabilitet på eget kapital	negativt	negativt	0,1	negativt	negativt	negativt



Sjöfartsverkets styrelse

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

Stockholm den 22 november 2024

Olle Sundin, ordförande

Erik Eklund, generaldirektör

Thomas Andersson

Tove Friberg

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Ewa Skoog-Haslum

Ib Bergström

Carl Cremonese

Patrik Wikand

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

