

# Delårsrapport

Januari-mars 2022



# Summering av kvartalet

Osäkerheten i världsekonomin fortsätter att påverka Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar. Effekterna av pandemin i kombination med den tragiska utvecklingen i Europa ger sannolika skäl för att anta att gods- och passagerarvolymerna, även om de ökar gentemot i fjol, inte återgår till mer normala volymer. Förutom effekter på verkets intäkter, förorsakar de att fokus läggs på att upprätthålla leveranser vilket inverkar på utvecklings- och förändringsarbetet.

Inledningen av kvartalet präglades av hög sjukfrånvaro i flera av verkets samhällsviktiga funktioner, vilket bland annat medförde högre övertidskostnader än beräknat. Det ändrade säkerhetspolitiska läget orsakat av Rysslands invasion av Ukraina, har återigen inneburit nya förutsättningar för verksamheten och ställt krav på snabb anpassning. I likhet med andra myndigheter intensifieras beredskaps- och säkerhetsskyddsarbetet med omfattande samverkan med Försvarsmakten och Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap.

I februari beslutade styrelsen att bemanning och management av Sjöfartsverkets isbrytare ska bedrivas i egen regi istället för på upphandlad entreprenad. Beslutet är föranlett av såväl ekonomiska som säkerhetsmässiga aspekter. Detta innebär att Sjöfartsverket under 2023 kommer att välkomna

drygt 150 nya medarbetare till Sjöfartsverket. Parallellt med detta fortskrider arbetet med design och finansiering av nästa generations isbrytare vilka ska möta ökade kapacitetskrav från sjöfarten och bidra till minskade koldioxidutsläpp.

För innevarande år har regeringen genom ökade anslag tillstyrkt de medel som möjliggör att Sjöfartsverket kan utföra sina viktiga samhällsfunktioner. I den treårsplan som Sjöfartsverket lämnade in till regeringen den 1 mars för Sjöfartsverket fram att de ökade medlen behöver få ett fortsatt långsiktigt fokus, och även ingå i anslagstildelningen över planperioden 2023-2025.

Statskontoret inledde under kvartalet sitt regeringsuppdrag om en utredning kring Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering. Sjöfartsverket ser fram emot utredningens resultat och är behjälplig med att tydliggöra nuvarande förutsättningar att med dagens regelverk och medel utföra myndighetsuppdraget.

Antalet fartyg som anlöper svenska hamnar har under kvartalet fortsatt att öka, men är ännu inte i paritet med de nivåer som gällde innan pandemin. Ökningen i anlöpen sker främst av fartyg som redan trafikerar svenska farvatten, och som därmed omfattas av den så kallade frekvensrabatten. Rabatten innebär att anlöpen inte blir avgiftspliktiga och därmed ökar inte Sjöfartsverkets intäkter i motsvarande grad. Därtill stiger inflationen och därmed den generella kostnadsbilden för verksamheten. Med anledning av de säkerhetspolitiska störningarna är också drivmedelspriset mycket högt. Sammantaget medför detta att årets första prognos indikerar en betydligt lägre vinst än vad som budgeterats.

**Katarina Norén**, Generaldirektör



» Under 2023 kommer vi att välkomna drygt 150 nya medarbetare «



# 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 men också 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 tillgänglighet. Det möjliggör för fartygen att anlöpa hamn säkert och miljövänligt. Verksamheten tillhandahåller en likvärdig och hög tillgång på lotsning utmed hela landet.

## Sjö- och flygräddning

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

## Sjömansservice

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

## Sjötrafikinformation

Trafikinformation till sjöss innebär att tillhandahålla VTS, navigationsvarningstjänster och att uppfylla EU:s övervakningsdirektiv gällande trafikövervakning och sjöfartsrapportering. Anlöpsservice tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistår kunderna till säkra och effektiva fartygsanlöp. Trafikcentralerna ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljö känsliga områden. Sjötrafikinformation har även hand om varnings- och rapporteringstjänster samt myndighetsövervakning av vissa havsområden.

Ett axplock av delårsperiodens leveranser och servicenivåer:

## Isbrytning

Isvintersäsongen inleddes den 6 december 2021 och betecknas som normalt mild. Under delårsperioden har 495 (574) assistanser utförts. Den genomsnittliga väntetiden uppgick till 2 timmar och 48 minuter.

## Farleder

Tillgänglighet på system inom farledsverksamheten uppgick till 99,0 procent och tillgänglighet farledsutmärkning uppgick till 99,5 procent.

## Sjögeografisk information

Under delårsperioden har Sjöfartsverket sjömätt 447 (1 204) km<sup>2</sup> av Sveriges kust.

## Lotsning

Under delårsperioden har 7 665 (7 492) lotsningar genomförts varav 99,2 (99,2) procent utförts enligt överenskommen tid.

## Sjö- och flygräddning

Verksamheten har i huvudsak levererat undsättning av nödställda inom utlovade räddningstider. Under första kvartalet genomförde Sjöfartsverket träning för helikopterinsatser i fjällmiljö.

## Sjömansservice

Sjömansservice har fortsatt att verka för en aktiv fritid för sjömän, och har besökt 1 683 (1 727) fartyg under delårsperioden.

## Sjötrafikinformation

Verksamheten verkar för att inga olyckor skall ske till sjöss. Under delårsperioden har 35 (34) incidenter rapporterats inom VTS kontrollerat område varav 1 (0) grundstötning/kollision.

# Ekonomisk utveckling för koncernen

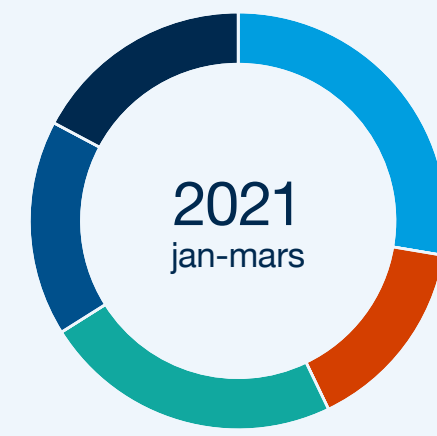
Effekterna av Covid-19 pandemin har fortsatt att påverka koncernens ekonomi negativt, med lägre avgiftspliktiga volymer och ökade kostnader för övertid. Invasionen av Ukraina förväntas ge ytterligare finansiella effekter genom bland annat högre drivmedelspriser och uteblivna intäkter från uthyrning av Oden. Sjöfartsverket har väldigt små möjligheter att med bibehållna servicenivåer och leveransmål parera det ekonomiska utfallet för de förändrade finansiella förutsättningar som omvärldspåverkande faktorer medför.

Sjöfartsverkets anslagsfinansierade verksamhet har senaste åren varit underfinansierad och regeringens höjning av anslagen 1:4 och 1:5 innebär bättre möjligheter för Sjöfartsverket att vända den negativa ekonomiska utvecklingen för verket. Effekterna av de kriser som nu pågår i världen gör att förväntningarna på överskott från verksamheten nu kraftigt sänks. Koncernens resultat för delårsperioden uppgår till 9 (-13) mnkr, vilket är betydligt lägre än förväntningarna i budget.

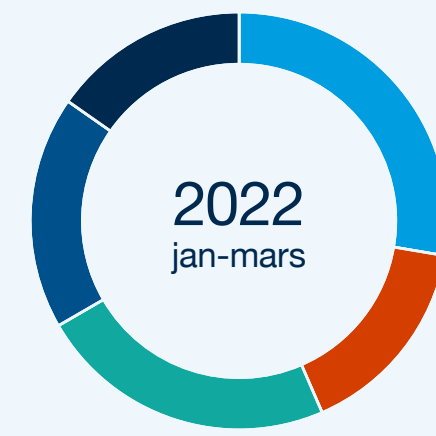
## Rörelsens intäkter

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

Intäkternas fördelning

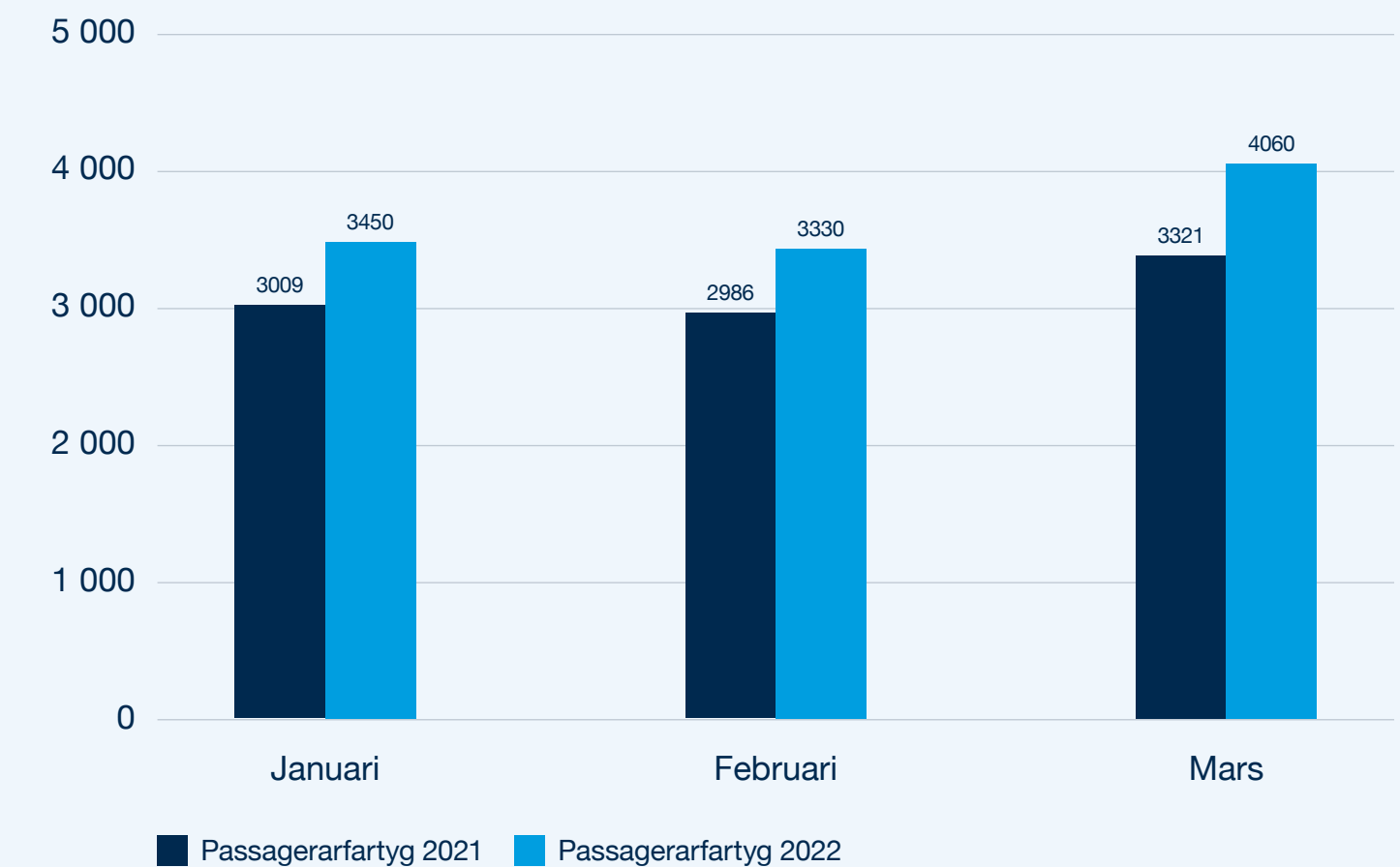


- Farledsavgifter, fartyg, 167 mnkr
- Farledsavgifter, gods, 92 mnkr
- Lotsavgifter, 140 mnkr
- Anslag, 101 mnkr
- Övriga externa intäkter, 104 mnkr



- Farledsavgifter, fartyg, 186 mnkr
- Farledsavgifter, gods, 107 mnkr
- Lotsavgifter, 156 mnkr
- Anslag, 122 mnkr
- Övriga externa intäkter, 103 mnkr

Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg

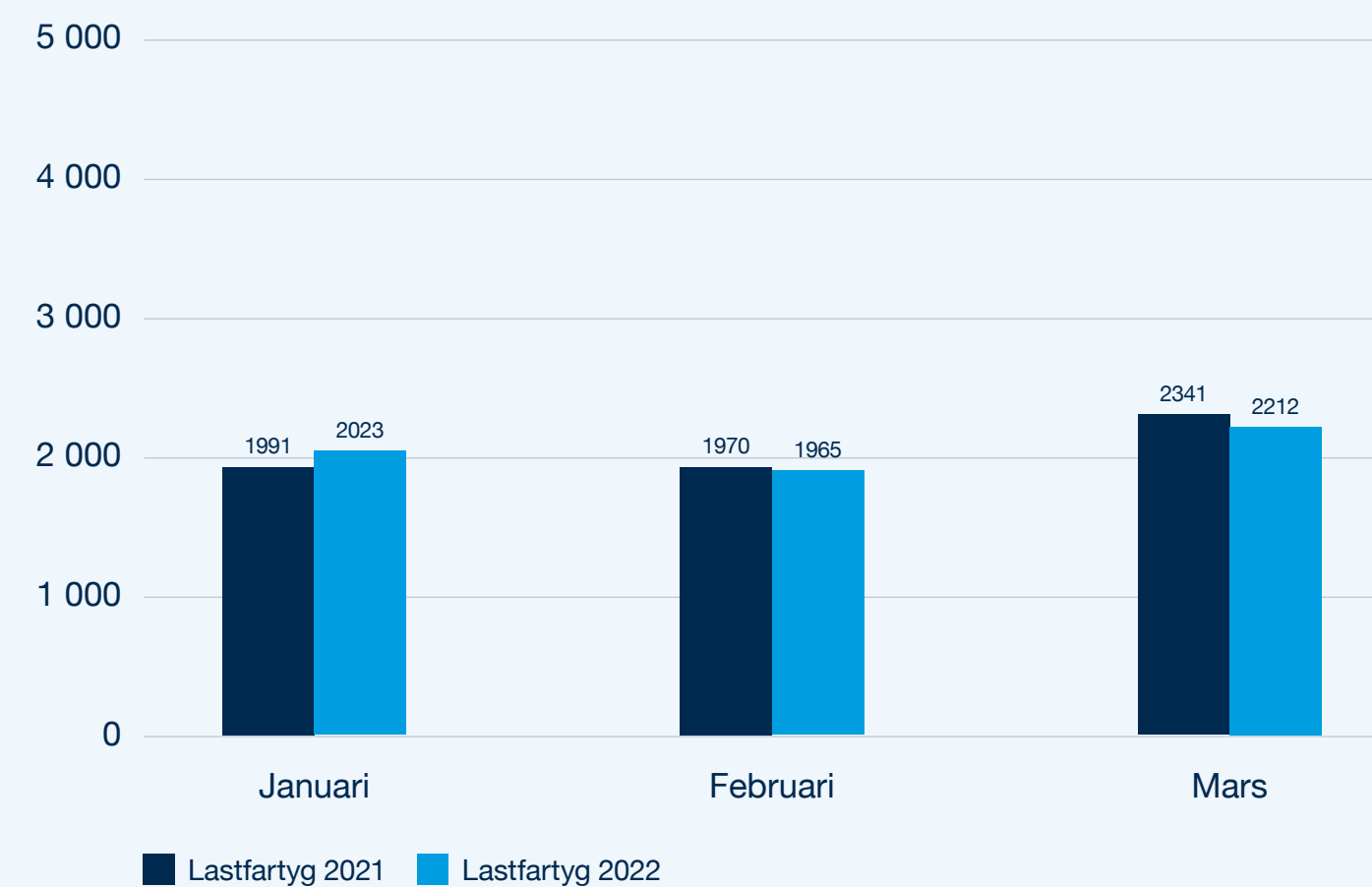


passagerare ombord. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift, samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar. Sjöfartsverkets ekonomi är i hög grad beroende av antalet anlöp som görs, mängden gods och passagerare som transporteras, samt hur många lotsningsuppdrag som utförs.

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 skall finansieras fullt ut av handelssjöfarten.

Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 674 (604) mnkr, en ökning med 70 mnkr (11,6 procent) jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 66,7 (66,1) procent och anslag för 18,1 (16,7) procent.

Deklarerat antal anlöp, lastfartyg



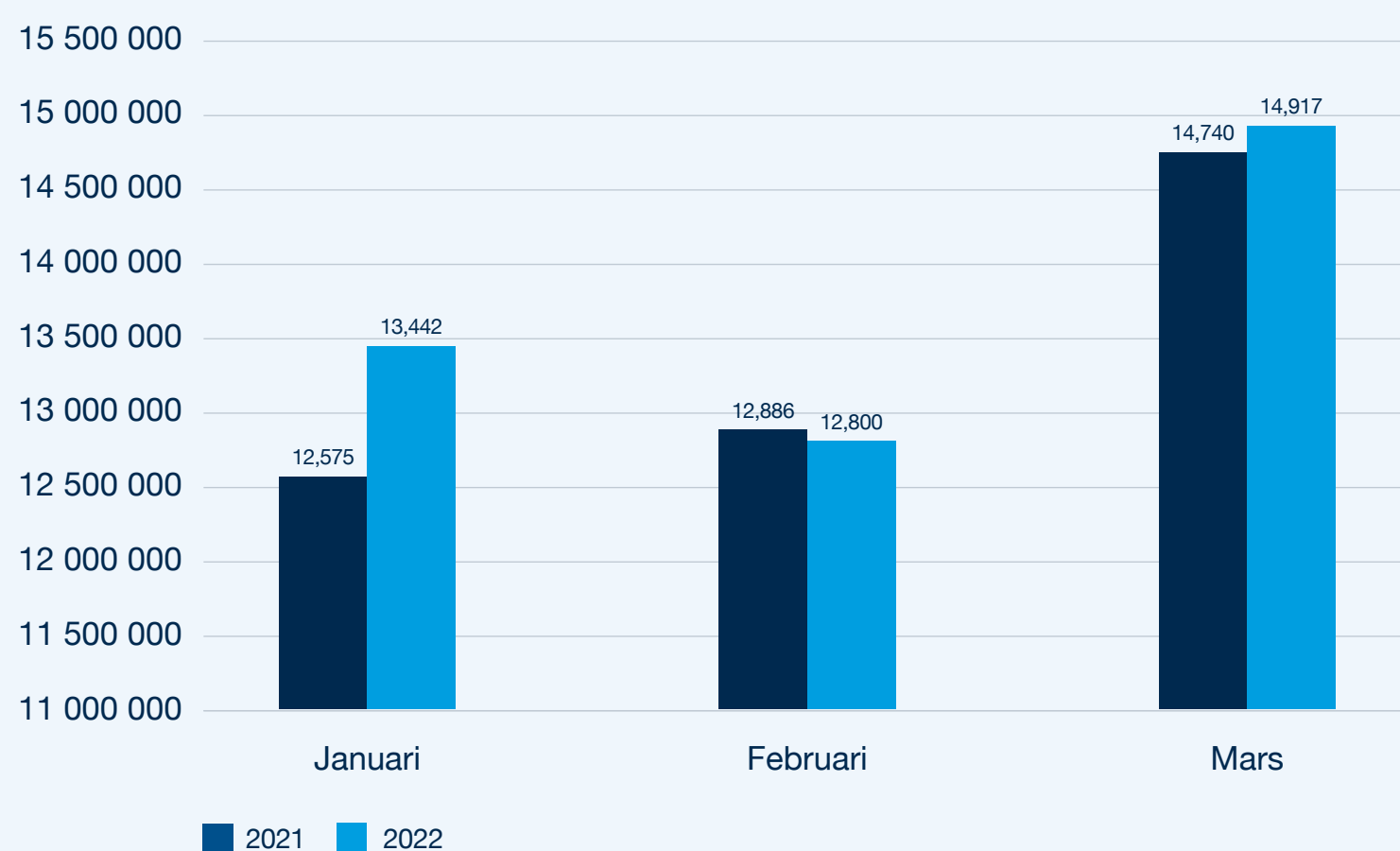


## Sjöfartsavgifter

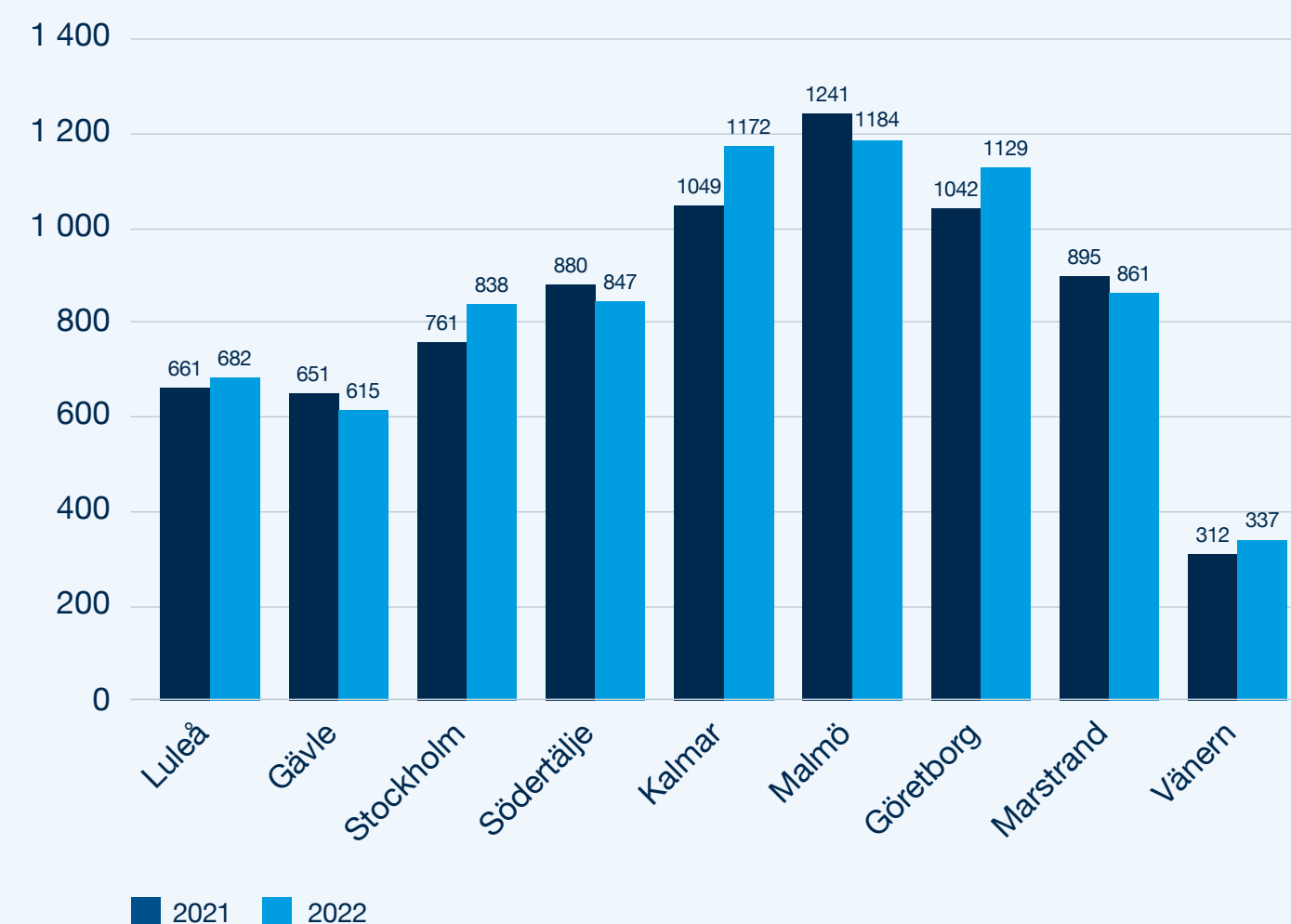
Antalet anlöp till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 17 040 (15 618) vilket motsvarar en ökning med 9,1 procent. Anlöp från passagerarfartyg har ökat med 16,4 procent medan anlöp från lastfartyg har minskat med 1,6 procent. Godsmängderna ökade under delårsperioden med 2,4 procent och uppgick till 41 (40) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 7 665 (7 492) vilket motsvarar en ökning med 2,3 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 9,1 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2022.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 449 (399) mnkr, vilket motsvarar en ökning om 50 mnkr (12,5 procent). Av intäktsökningen står ökning i avgiftspliktiga volymer för 12 mnkr och höjningen i avgiftsnivåerna för 38 mnkr.

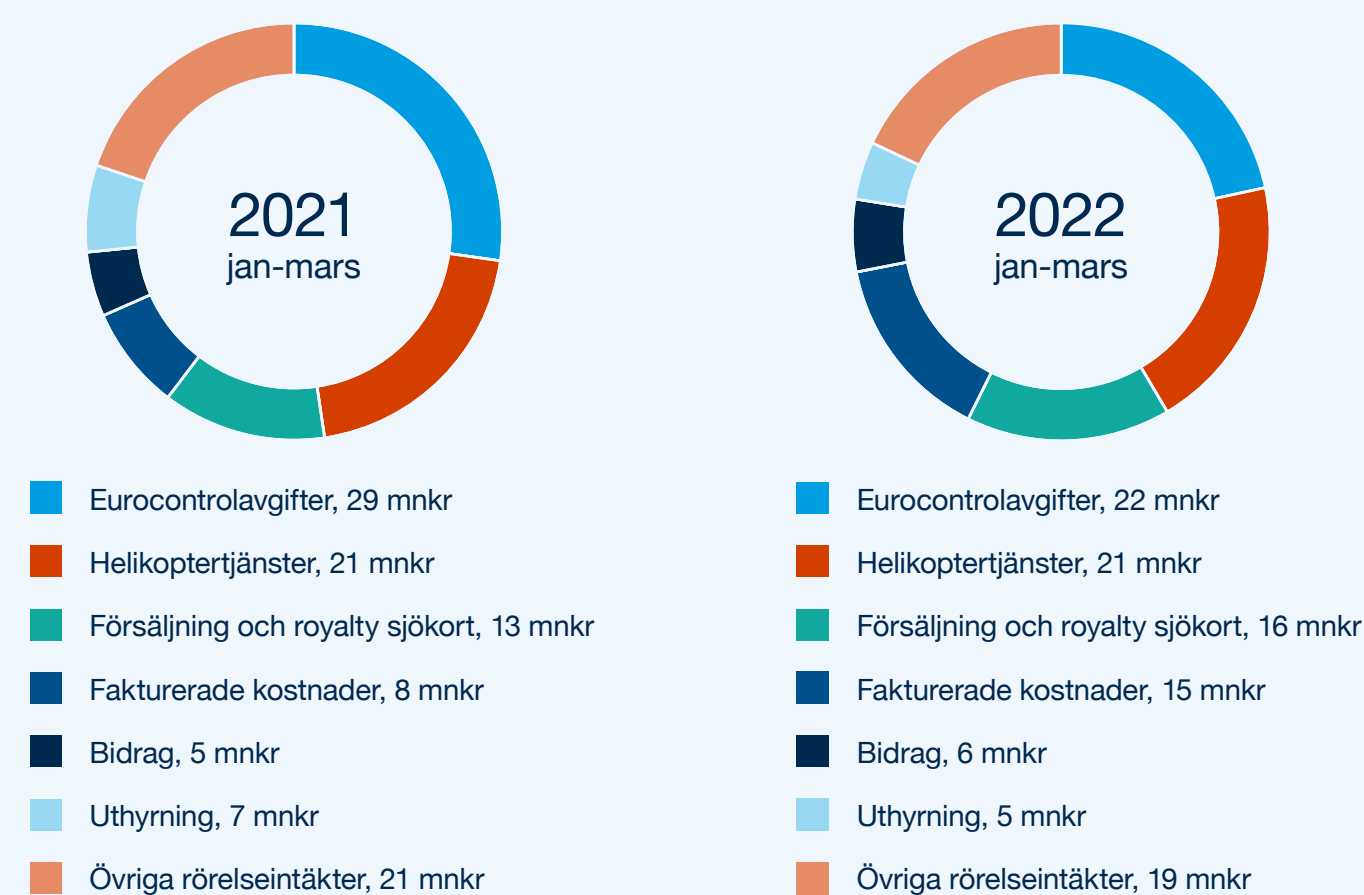
Godsvikt netto (t)



Antal lotsbeställningar



Övriga externa intäkter



## Anslag

Sjöfartsverket har under 2022 beviljats utökade anslag jämfört med föregående år inom samtliga anslagsposter;

- 181 mnkr i ökat anslag för utgifter för flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.
- 84 mnkr i ökat anslag för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal, samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.
- 7 mnkr i ökat anslag för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Koncernens intäkter från anslag uppgår under delårsperioden till 122 (101) mnkr, en ökning med 21 mnkr mot föregående år. Anslagen intäktsförs i takt med att kostnaderna upparbetas, vilket medför att intäktsnivån inte alltid är jämn mellan kvartalen. Utfallet 2021 omfattar tillfällig ersättning för intäktsbortfall kopplat till Coronapandemin om 37 mnkr. Någon motsvarande kompensation för intäktsbortfall har inte erhållits under 2022. 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 ligger i paritet med föregående år och uppgår till 103 (104) mnkr, en minskning med 1 mnkr. Den enskilt största inkomstkällan avser ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via det europeiska avgiftssystemet Eurocontrol. Intäkter från Eurocontrol uppgår till 21,6 (27,2) procent av delårets övriga externa intäkter. Ersättning för helikoptertjänster utgör 19,9 (20,4) procent och försäljning och royalty från sjökort uppgår till 15,8 (12,7) procent.

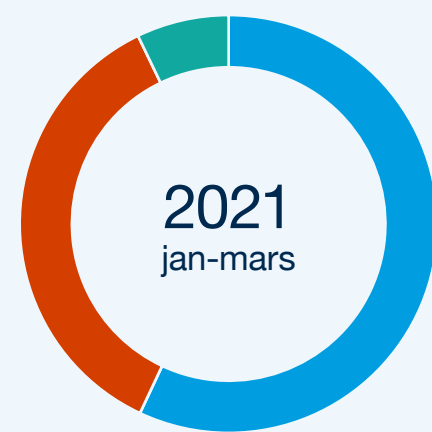




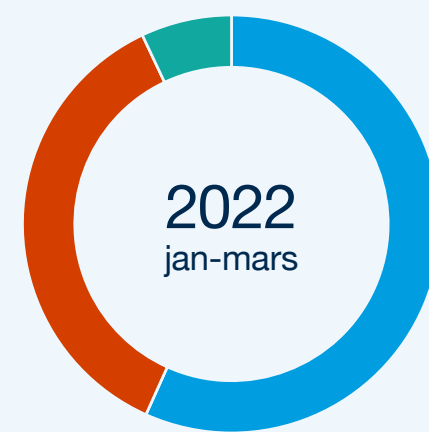
## Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 670 (616) mnkr, en ökning med 54 mnkr (8,8 procent) jämfört med föregående år. Osäkerheten i världsekonomin i kombination med ökat uppdrag inom vissa anslagsposter, gör att kostnaderna kommer att öka under året jämfört med föregående år. Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som motsvarar 56,7 (57,0) procent av totala kostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 36,3 (35,9) procent av totala kostnader.

Kostnadernas fördelning



- Personalkostnader, 351 mnkr
- Övriga externa kostnader, 221 mnkr
- Avskrivningar, 44 mnkr



- Personalkostnader, 380 mnkr
- Övriga externa kostnader, 243 mnkr
- Avskrivningar, 47 mnkr

## Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgår till 380 (351) mnkr, en ökning med 29 mnkr (8,3 procent) jämfört med föregående år. Ökningen förklaras av en kombination av avtalsenliga löneökningar, högre övertidskostnader, ökning av antalet anställda samt delvis högre beräknade pensionskostnader. Personalkostnaderna ligger något under budgeterade nivåer vilket beror på att vakanser inte har kunnat tillsättas i den takt som förväntats. Den första prognosen från Statens Pensionsverk avseende pensionskuldens utveckling indikerar inte några kraftiga justeringar av den förväntade pensionskostnaden. Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 367 (1 347) personer.

## Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgår under delårsperioden till 243 (221) mnkr, en ökning med 22 mnkr (10,1 procent) jämfört med föregående år. Ökade prisnivåer på drivmedel samt reparation och underhåll är främsta orsaken till ökningen mot föregående år.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 33,5 (37,2) procent under delåret. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 19,5 (18,8) procent och kostnader för drivmedel 18,8 (15,9) procent.

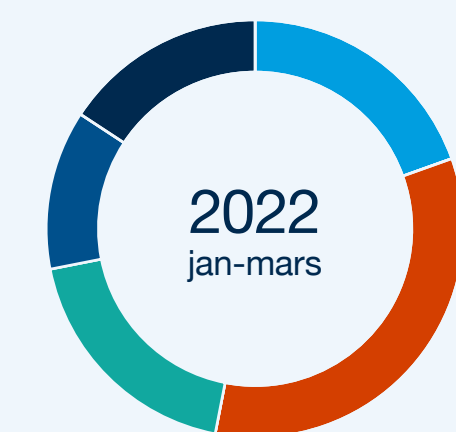
## Avskrivningar

Kostnader för avskrivningar uppgår under perioden till 47 (44) mnkr. I ett längre tidsperspektiv behöver flera av Sjöfartsverkets anläggningstillgångar reinvesteras, varvid avskrivningskostnaderna för verket beräknas öka kraftigt över tid.

Övriga externa kostnader



- Reparationer och underhåll, 41 mnkr
- Extern bemanning och köpta tjänster, 82 mnkr
- Drivmedel, 35 mnkr
- Hyror, 32 mnkr
- Övriga externa kostnader, 31 mnkr



- Reparationer och underhåll, 48 mnkr
- Extern bemanning och köpta tjänster, 82 mnkr
- Drivmedel, 46 mnkr
- Hyror, 30 mnkr
- Övriga externa kostnader, 37 mnkr





## Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till -65 (-132) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten och efter förändringar i rörelsekapital uppgår till 9 (-88) mnkr. Förändringen jämfört med förgående år förklaras av lägre förändringar i rörelsekapitalet samt ökat kassaflöde från den löpande verksamheten.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -74 (-44) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 67 (30) mnkr och avser till största del investeringar i farledsprojekt. Investeringsprognosen för 2022 uppgår till 842 mnkr, varav 555 mnkr avser farledsprojekt som finansieras genom nationell plan via bidrag från Trafikverket. Resterande 287 mnkr av årets investeringsprognos avser främst investeringar i sjösäkerhetsanordningar, fartyg och IT-system.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 1 166 (1 004) mnkr.

## Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 31 mars 2022 till 388 (283) mnkr. Soliditeten uppgår till 6,1 (4,7) 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 9,2 (6,7) procent. Räntabiliteten på eget kapital uppgår till 2,7 procent (negativt föregående delårsperiod).

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

## Prognos 2022

Trots en synlig återhämtning i trafik- och godsvolymer efter Covid-19 pandemin kan konstateras att trafiken ännu inte är uppe på de nivåer som rådde åren innan pandemin. Sjöfartsverket budgeterade 2022 för att volymerna skulle vara återhämtade till motsvarande 2019 års nivåer, men efter första kvartalets utfall noteras både lägre trafik och större andel rabatterade anlop än förväntat. Sjöfartsavgifternas avvikelse mot budget under första kvartalet bedöms dock inte vara trendsättande för resterande del av året. I takt med att säsongen för kryssningsfartyg drar igång bedöms budgetavvikelsen mattas av. Sammantaget har intäktsprognoisen för sjöfartsavgifterna sänkts med 86 mnkr jämfört med budget. Polarforskningsinstitutet har meddelat att sommarens forskningsexpedition med Oden blir inställd, vilket medför minskade övriga externa intäkter om 20 mnkr.

Sedan invasionen av Ukraina har drivmedelspriserna fluktuerat kraftigt och har vissa dagar varit uppe på nivåer motsvarande det tredubbla priset jämfört med prisnivån i höstas. Vid prognosen har senaste tidens genomsnittliga drivmedelspris använts, vilket ger en ökning av drivmedelskostnader motsvarande 40 mnkr jämfört med budget.

Sammantaget kan konstateras att årets första prognos är synligt påverkad av omvärldsfaktorer som Sjöfartsverket har liten möjlighet att parera för. Sjöfartsverket planerar inte några större förändringar i verksamheten som ger upphov till förändrade servicenivåer eller prognosjusteringar. Däremot har andra omständigheter, såsom vakanser inom personal och bemanning samt reavinst från fastighetsförsäljning, till viss del motverkat omvärldseffekternas totala påverkan på årets prognos. Prognosen indikerar ett helårsresultat för koncernen om 135 mnkr att jämföra med budgeterat resultat om 260 mnkr.



# Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

## Situationen i Ukraina

Sjöfartsverket följer situationen i Ukraina noga och samverkar tätt med andra aktörer. Kriget innebär inga generella begränsningar gällande Sjöfartsverkets uppdrag och leveranser men kan medföra påverkan på våra ekonomiska förutsättningar. Sjöfartsverket är exponerat för valuta- och prisrisker, vilka kan få en materiell påverkan på verkets ställning och resultat vid större fluktuationer i framförallt oljepriser och växelkurs mot euron. Därtill medför krisen alternativa rutter för både gods- och passagerartrafik, vilket skulle kunna ge såväl positiva som negativa konsekvenser för Sjöfartsverkets avgiftsuttag. I april införde EU förbud för ryskflaggade fartyg att anlöpa svenska hamnar, dock med flera undantag. Förbudet i sig bedöms endast ge en marginell påverkan på Sjöfartsverkets intäkter. Sjöfartsverket införde tidigt krav på förskottsbetalning från ryska fartyg och några större utestående fordringar förelåg inte när sanktioneringen mot ryska betalssystem infördes. Kreditrisken i Sjöfartsverkets fordringar bedöms fortfarande som låg.

## Återhämtning i trafikvolym

Intäkter från farleds- och lotsavgifter är med anledning Ukrainakrisen och återhämtningen från Covid-19 pandemin synnerligen svåra att prognostisera. Den återgång som förutspåddes ske under första kvartalet har inte fullt upp uppnåtts. Det råder fortfarande en stor osäkerhet i prognosen kopplat till hur effekterna av kriget i Ukraina och Covid-19 kommer att påverka sjöfartsbranschen och i förlängningen koncernens intäkter.

## Ersättningsnivåer inom Eurocontrol

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförliga till flygräddningsverksamheten via de s.k. undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Ersättningen från Eurocontrol är baserad på uppskattningar av ersättningsnivåer och preliminära antaganden, då mål- och prestationsplanen för RP3 (år 2020-2024) fortfarande inte är fastställd. I juni 2021 lämnade Transportstyrelsen ett övervägande som

innebär att Sjöfartsverket sannolikt erhåller ersättning som är lägre än de kostnader som enligt finansieringsmodellen ska täckas av luftfarten. Hänsyn till detta har tagits i utfallet för delårsperioden samt i prognos.

## Långsiktig ekonomi i balans

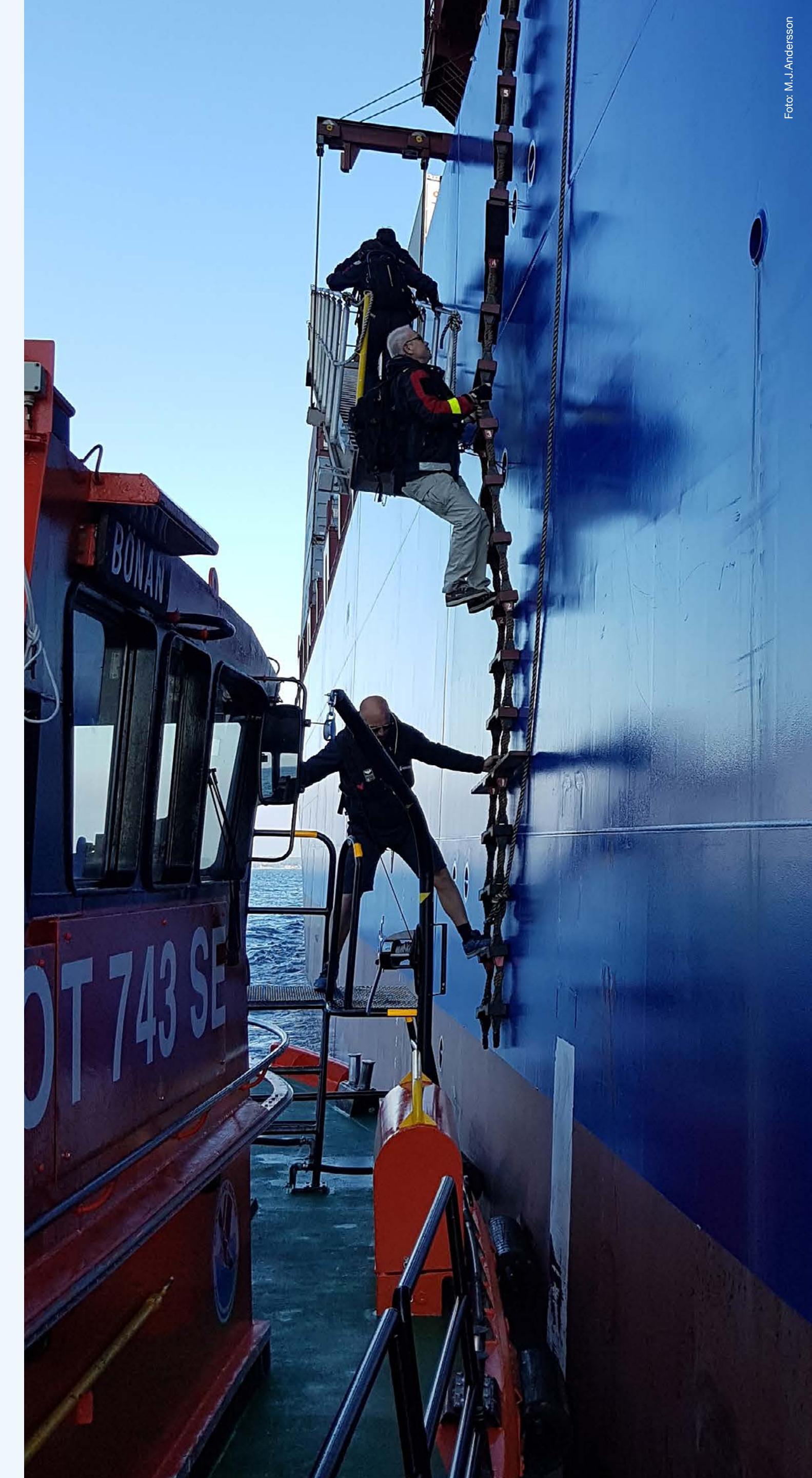
På längre sikt finns en omfattande problematik kopplad till att en betydande andel av Sjöfartsverkets anläggningstillgångar befinner sig i den borte delen av sin ekonomiska livslängd, vilket betyder att kapitalkostnaderna för närvarande är låga genom att avskrivningarna är baserade på historiska anskaffningsvärden. Konsekvensen är att kapitalkostnaderna förväntas bli avsevärt högre i framtiden, vilket med nuvarande finansieringsmodell måste mötas genom avgiftshöjningar eller genom att anslagen stärks. Därtill sker löpande olika former av effektiviseringar, t.ex. pågår idag en översyn av lotsutsättningen. För att nå en ekonomi i balans krävs således ytterligare åtgärder vilket Sjöfartsverket framfört till regeringen, bl.a. i anslagsframställan för åren 2023-2025.

## Twister och utredning

Under kvartalet har ingen förändring skett i pågående tvister och utredningar som medför väsentlig påverkan på ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer. För ytterligare upplysning om pågående tvister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2021.

## Väsentliga händelser efter periodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 mars 2022.





# Resultaträkning

## Resultaträkning, mnkr

	Not	Koncernen				Affärsverket	
		2022 jan-mars	2021 jan-mars	2022 Prognos jan-dec	2021 Utfall jan-dec	2022 jan-mars	2021 jan-mars
<b>Rörelsens intäkter</b>							
Farledsavgifter, fartyg		186	167	801	693	186	167
Farledsavgifter, gods		107	92	451	391	107	92
Lotsavgifter		156	140	673	588	156	140
Anslag	1	122	101	551	302	122	101
Övriga externa intäkter	2	103	104	396	435	103	104
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>674</b>	<b>604</b>	<b>2 872</b>	<b>2 409</b>	<b>674</b>	<b>604</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>							
Personalkostnader		-380	-351	-1482	-1 396	-371	-344
Övriga externa kostnader		-243	-221	-1059	-904	-255	-231
Avskrivningar		-47	-44	-190	-184	-46	-44
Övriga rörelsekostnader		-	-	-	-4	-	-
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-670</b>	<b>-616</b>	<b>-2731</b>	<b>-2 488</b>	<b>-672</b>	<b>-619</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>-12</b>	<b>141</b>	<b>-79</b>	<b>2</b>	<b>-15</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>							
Finansiella intäkter		5	-	1	19	5	-
Finansiella kostnader		0	-1	-7	-1	0	-2
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>9</b>	<b>-13</b>	<b>135</b>	<b>-61</b>	<b>7</b>	<b>-17</b>
Bokslutsdispositioner		-	-	-	63	-	-
<b>Resultat före skatt</b>		<b>9</b>	<b>-13</b>	<b>135</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>-17</b>
Skattemotsvarighet		-	-	-	-	-	-
<b>Periodens resultat</b>		<b>9</b>	<b>-13</b>	<b>135</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>-17</b>



## Balansräkning

Balansräkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
Tillgångar	Not	2022 31-mars	2021 31-mars	2022 31-mars	2021 31-mars
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar		84	60	84	60
Materiella anläggningstillgångar		4 307	4 069	4 305	4 066
Finansiella anläggningstillgångar		120	83	125	88
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>4 511</b>	<b>4 212</b>	<b>4 514</b>	<b>4 214</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Varulager m.m.		62	88	62	88
Kortfristiga fordringar		447	461	446	459
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		189	304	187	302
Kassa och bank		1 166	1 004	1 149	989
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 864</b>	<b>1 857</b>	<b>1 844</b>	<b>1 838</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>6 375</b>	<b>6 069</b>	<b>6 358</b>	<b>6 052</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>					
Eget kapital	4	388	283	375	270
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar till pension		3 395	3 371	3 395	3 371
Övriga avsättningar		2	57	2	57
<b>Summa avsättningar</b>		<b>3 397</b>	<b>3 428</b>	<b>3 397</b>	<b>3 428</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>					
Icke räntebärande skulder		183	272	184	274
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		2 407	2 086	2 402	2 080
<b>Summa Kortfristiga skulder</b>		<b>2 590</b>	<b>2 358</b>	<b>2 586</b>	<b>2 354</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>6 375</b>	<b>6 069</b>	<b>6 358</b>	<b>6 052</b>
<b>Poster inom linjen</b>					
Ansvarsförbindelser		44 100	44 100	44 100	44 100
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

## Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2022 jan-mars	2021 jan-mars	2022 jan-mars	2021 jan-mars
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	9	-13	7	-17
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	56	42	55	43
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>65</b>	<b>29</b>	<b>62</b>	<b>26</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>				
Förändringar av varulager	-1	-18	-1	-18
Förändring av kortfristiga fordringar	-40	-71	-40	-69
Förändring av kortfristiga skulder	-15	-28	-12	-28
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>9</b>	<b>-88</b>	<b>9</b>	<b>-89</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Förändring av långfristiga fordringar	-8	-15	-8	-15
Investeringar i anläggningstillgångar	-67	-30	-67	-29
Försäljning av anläggningstillgångar	1	1	-1	-
<b>Kassaflöde från investeringar</b>	<b>-74</b>	<b>-44</b>	<b>-74</b>	<b>-43</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Kapitaltillskott	-	-	-	-
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>
<b>Likviditetsförändring</b>				
Likvida medel vid periodens början	1 231	1 136	1 214	1 121
Likvida medel vid periodens slut	1 166	1 004	1 149	989
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>	<b>-65</b>	<b>-132</b>



# Noter

## Not 1 Anslagsredovisning tkr

Anslagspost	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Tillfört eget kapital	Utgående överföringsbelopp
1:1	102	34 022	-	34 124	-3 122	-	31 002
1:4	-	369 108	-	369 108	-82 058	-	287 050
1:5	-	146 184	-	146 184	-36 546	-	109 638
<b>Summa</b>	<b>102</b>	<b>549 314</b>	<b>0</b>	<b>549 416</b>	<b>-121 726</b>	<b>0</b>	<b>427 690</b>

Sjöfartsverkets anslagsverksamhet finansieras genom tre ramanslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer:

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur: Sjöfartsverket disponerar medel till utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål: Anslagsposten får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handels-sjöfarten såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta.

1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur: 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.

Tilldelat belopp i ramanslag för 2022 uppgår totalt till 549 314 tkr. Därutöver har 102 tkr vidareförts i anslagssparande från 2021. Bedömning är att samtliga disponibla anslagsbelopp kommer att nyttjas fullt ut under året.

## Not 2: Koncernmellanhavanden mnkr

I koncernredovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Inköp och försäljning inom koncernen uppgår under delårsperioden till 13,1 mnkr. För 2022 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 47,5 mnkr.

## Not 3: Periodens rörelseresultat i Affärsverket fördelat på verksamheter mnkr

I nedan tabell redogörs för hur rörelseresultatet i affärsverket fördelas på verksamhetsnivå. Sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter för gods och fartyg, finansierar den del av Sjöfartsverkets uppdrag som inte täcks av anslag. Samtliga farledsavgifter redovisas i den gemensamma verksamheten och fördelas inte ut per verksamhet.

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafikinformation	Lotsning	Sjömansservice	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Gemensamt	Totalt
<b>Rörelsens intäkter</b>										
Farledsavgifter, fartyg	-	-	-	-	-	-	-	-	186	186
Farledsavgifter, gods	-	-	-	-	-	-	-	-	107	107
Lotsavgifter	-	-	-	-	156	-	-	-	-	156
Anslag	42	3	-	0	-	-	68	4	5	122
Övriga externa intäkter	14	11	20	4	5	1	42	4	2	103
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>56</b>	<b>14</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>161</b>	<b>1</b>	<b>110</b>	<b>8</b>	<b>300</b>	<b>674</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>										
Personalkostnader	-38	-7	-26	-22	-144	-3	-64	-13	-54	-371
Övriga externa kostnader	-28	-102	-14	-3	-25	-2	-57	-5	-19	-255
Avskrivningar	-15	-5	-2	0	-6	0	-15	0	-3	-46
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-81</b>	<b>-114</b>	<b>-42</b>	<b>-25</b>	<b>-175</b>	<b>-5</b>	<b>-136</b>	<b>-18</b>	<b>-76</b>	<b>-672</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-25</b>	<b>-100</b>	<b>-22</b>	<b>-21</b>	<b>-14</b>	<b>-4</b>	<b>-26</b>	<b>-10</b>	<b>224</b>	<b>2</b>



#### 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
	2022-03-31	2021-03-31	2022-03-31	2021-03-31	2022-03-31	2021-03-31	2022-03-31	2021-03-31
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	-68	446	-150	446	-79	446	-159
Omvärdering pensionsskuld	-	1	-	-	-	1	-	-
Kapitaltillskott	-	-	-	-	-	-	-	-
Statskapital - anslag för investeringar	-	-	-	-	-	-	-	-
Förändring av resultatutjämningsfond	-	-	-	-	-	-	-	-
Årets resultat	-	9	-	-13	-	7	-	-17
<b>Belopp vid periodens utgång</b>	<b>446</b>	<b>-58</b>	<b>446</b>	<b>-163</b>	<b>446</b>	<b>-71</b>	<b>446</b>	<b>-176</b>

#### Not 5: Nyckeltal mnkr

	Koncernen			Affärsverket		
	2022-03-31	2021-03-31	2021-12-31	2022-03-31	2021-03-31	2021-12-31
<b>Nyckeltal</b>						
Soliditet	6,1	4,7	5,9	5,9	4,5	5,8
Justerad soliditet	9,2	6,7	8,8	8,9	6,5	8,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital	0,2	negativt	negativt	0,2	negativt	negativt
Räntabilitet på eget kapital	2,7	negativt	0,6	2,1	negativt	0,0





## Sjöfartsverkets styrelse

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

Luleå den 23 maj 2022

-----  
Olle Sundin, Ordförande

-----  
Katarina Norén, Generaldirektör

-----  
Yvonne Gustafsson

-----  
Tove Friberg

-----  
Lars Johansson

-----  
Björn Alvengrip

-----  
Ewa Skoog-Haslum

-----  
Patrik Wikand

-----  
Tapani Hoffrén

-----  
Bengt-Erik Johansson

Denna delårsrapport har inte varit föremål för översiktlig granskning av Riksrevisionen.



**Sjöfartsverket**  
601 78 Norrköping  
[sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)

