

# Delårsrapport

Januari - mars 2026



SJÖFARTSVERKET

# Innehåll

## Delårsrapport

## Q1

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	<b>Finansieringsanalys och investeringar _____</b>	<b>10</b>	Finansieringsanalys _____	15
Anslag _____	8	<b>Finansiell ställning och måluppfyllelse _____</b>	<b>10</b>	Noter _____	16
Övriga externa intäkter _____	8	<b>Prognos 2026 _____</b>	<b>11</b>		

# Ökad betydelse för sjöfarten

Allt fler betonar sjöfartens roll för vårt totalförvar. Öppna och kartlagda farleder är en förutsättning för vårt förvar, men också för vår försörjning. Det är värt att påminna om att nio av tio varor som vi importerar eller exporterar går på sjön någonstans i transportkedjan. I detta är Sjöfartsverket en omistlig kugge.

Årets första kvartal började med en isvinter som under några veckor var den tuffaste på 15 år. Isutbredningen såg ut att gå mot ett rekordår, men lika snabbt som isen växte till smälte den tillbaka igen. När vi nu kan börja summera årets isvinter kan jag konstatera att vi klarat den både operationellt och inom budget.

I årets anslagsframställan till regeringen har vi föreslagit att isbrytningen inte ska bekostas via farledsavgiften utan via anslag, på samma sätt som gäller för snöröjning på väg och järnväg. Men detta är helt och hållet en politisk fråga att avgöra och det finns goda argument för båda förfaringsätten.

Medarbetarna på isbrytarna har bytt kollektivavtal och gått över till grundavtalet AVA/AVA sjö. Det mesta är sig likt men det finns vissa skillnader. Grundavtalet kräver en något ökad bemanning samtidigt som det blir färre speciallösningar. Även båtmännen, som också är en stor personalgrupp, kommer i höst att gå över på grundavtalet. Vi kommer alltid att ha ett antal olika kollektivavtal, men dagens omkring 150 stycken på 1 700 medarbetare är för många för att kunna hanteras rationellt och för att kunna anpassa verksamheten efter nya förutsättningar.

Förnyelsen av vår åldrande fartygsflotta fortgår. Vi har tidigare gjort flera beställningar på bland annat nya lotsbåtar och en transportbåt. Vi kommer göra beställningar av nya, tyngre arbetsfartyg och när kvartalet precis passerat kom utslaget från Kamrarrätten att den överklagade upphandlingen av en ny, stor, isbrytare inte får prövningstillstånd. Vi kunde därmed gå vidare och skriva kontrakt med Hyundai Heavy Industries i Sydkorea, vilket är världens största varv som levererar omkring 200 fartyg per år. Detta är mycket glädjande och starten för en ny generation isbrytare!



Foto: Emelle Asplund

Efter första kvartalet kan vi konstatera att godsmängderna på fartyg till och från Sverige ligger på en jämn nivå jämfört med samma kvartal förra året. Däremot fortsätter antalet anlöp att bli färre. Detta är en del av en långsiktig trend där fartygen blir större och mer välfyllda, men inte lika många. Då vår avgiftsmodell till största delen bygger på antalet anlöp behöver den ses över. Det är ett analysarbete som pågår under året och som jag vill återkomma till och ha en dialog om med branschen.

Nyligen presenterades utredningen kring Sjö- och flygräddningens hemvist som förordar en övergång till Kustbevakningen. Det är alltid angeläget att överväga hur statens resurser kan utnyttjas bäst, och det ska bli intressant att få ta del av slutsatserna kring vilka för- och nackdelar det finns med olika huvudmän för verksamheten. Oavsett huvudman finns det en outnyttjad kapacitet i våra helikopterresurser som skulle kunna nyttjas mer. Det finns även en potential för mer statlig samverkan och samordning i Sjöfartsverkets maritima kompetens som även den skulle kunna nyttjas för fler uppgifter. Vi är en stolt sjöfartsnation och Sjöfartsverket, med våra föregångare, har en historia som sträcker sig 300 år bakåt i tiden. Vi ser fram emot att fortsätta att bidra till sjöfartens och Sveriges utveckling i alla år framöver!

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 erbjuder Sjöfartsverket en unik nautisk kompetens baserad på lokal kunskap,

vilket gör det möjligt för fartygen att anlöpa svensk hamn på ett säkert sätt. Vi erbjuder även öppensjölotsning för att höja sjösäkerheten. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en imlig kostnad utmed hela den svenska kusten.

## 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. Anlöpsservice tillhandahåller sjöfartsadministrativa rapporteringsverktyg och bistår kunderna till säkra och effektiva fartygsanlöp. Trafikcentralerna ger information och service till sjötrafiken i hårt trafikerade eller miljökänsliga områden. Sjötrafikinformation har även hand om varnings- och rapporteringstjänster samt myndighetsövervakning av vissa havsområden.

Januari – mars

## Ett axplock av delårsperiodens leveranser och servicenivåer

### Isbrytning

Isvintersåsongen inleddes den 1 januari 2026 och är fortfarande pågående den 31 mars 2026. Under delårsperioden har 434 assistanser utförts. 98,42 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

Delårsperiodens tillgänglighet avseende farledsutmärkning uppgick till 99,1 procent.

### Sjögeografisk information

Hantering av ärenden för spridningstillstånd som ska beslutas inom 6 månader uppgick till 100 procent. Ytan för godkända sjömätningar (FSIS-44) i produkt ENC uppgick till 118 522 km<sup>2</sup> vilket är något bättre än målbilden.

### Lotsning

Under delårsperioden har 91,58 procent av lotsningarna utförts enligt önskad tid och 99,1 procent enligt överenskommen tid.

### Sjö- och flygräddning

Verksamheten har i huvudsak levererat undsättning av nödställda inom utlovade räddningstider. Under 10 dagar i februari var sex (istället för normalt fem) SAR baser aktiva på grund av isläget.

### Sjömansservice

Sjömansservice har under delårsperioden erbjudit service till 90,5 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 inga sjöolyckor inträffat som orsakats av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området.

# Ekonomisk utveckling

Sjöfartsverkets intäkter är högre första kvartalet 2026 jämfört med 2025 till följd av ökade anslag för bland annat sjö- och flygräddning samt ökade avgifter, framför allt för lotsning. Även kostnaderna ökar jämfört med 2025. Utöver allmän kostnadsutveckling beror det främst på att årets isvinter var hårdare än förra och att personalkostnaderna ökat i samband med övergång till avtalet AVA-Sjö.

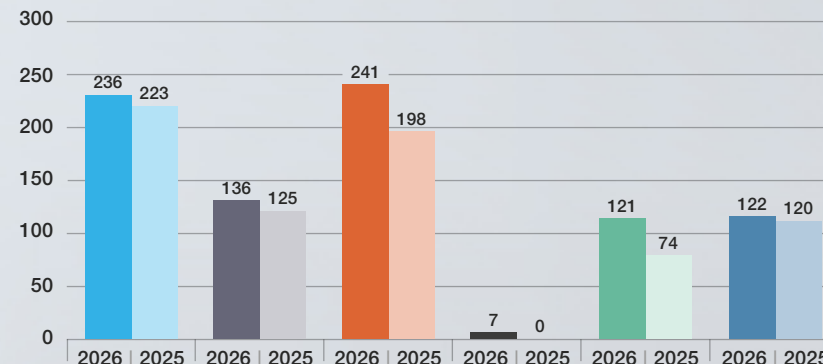
Koncernens rörelseresultat uppgår till -14 (-43) för delårsperioden och prognostiseras uppgå till cirka +-0 mnkr för 2026. Därutöver tillkommer finansiella kostnader för främst ränta och indexering av Sjöfartsverkets pensionsskuld. Redovisat resultat uppgår till -13 (-52) mnkr och prognostiseras uppgå till -4 mnkr för 2026.

## Rörelsens intäkter

Sjöfartsverkets största intäkter kommer från 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 863 (741) mnkr, en ökning med 122 mnkr (16,5 procent) jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på höjda farleds- och lotsavgifter samt höjda anslagsnivåer. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 71,0 (73,8) procent och anslag för 14,0 (10,0) procent.

Intäkternas fördelning 2026 respektive 2025 (mnkr) jan-mar



### Rörelsens intäkter

- Farledsavgifter, fartyg
- Farledsavgifter, gods
- Lotsavgifter
- Aktiverat arbete för egen räkning\*
- Anslag
- Övriga externa intäkter

\* Redovisades tidigare år inom personalkostnader

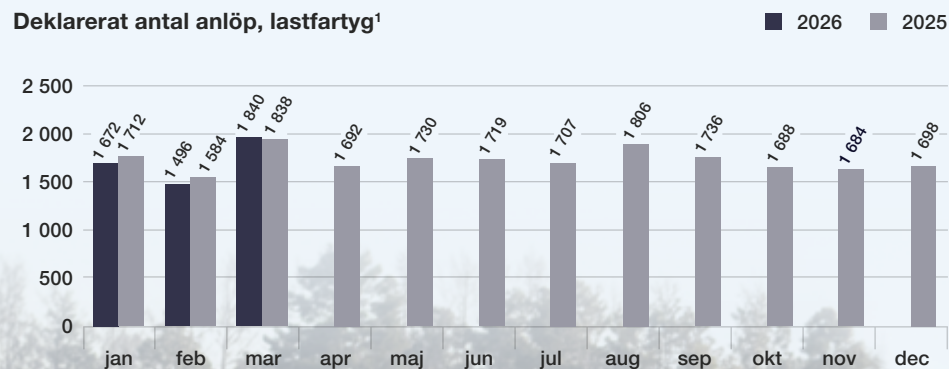


## Sjöfartsavgifter

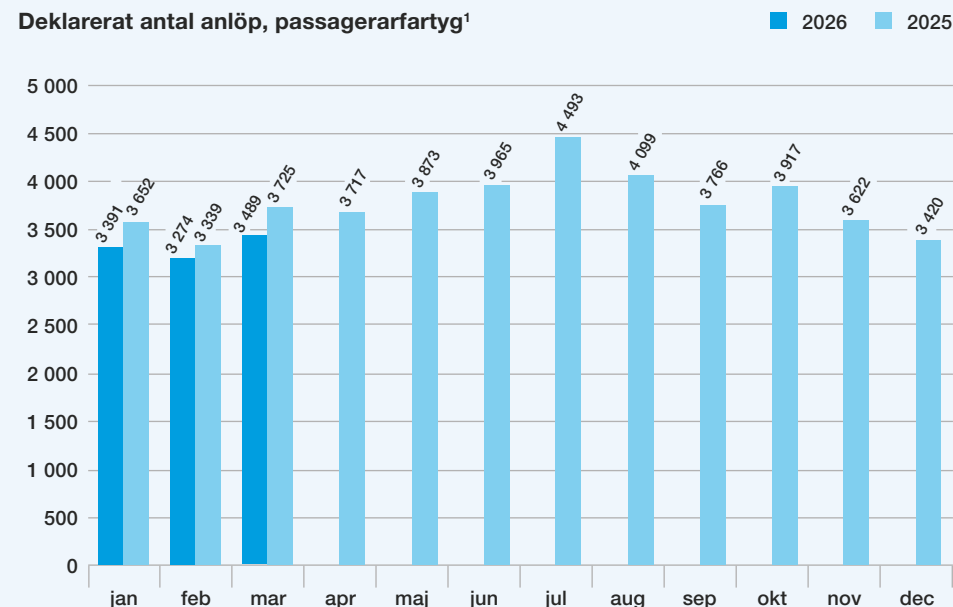
Antalet anlöp till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 15 162 (15 850) vilket motsvarar en minskning med 4,3 procent. Anlöp från passagerarfartyg har minskat med 5,2 procent medan anlöp från lastfartyg har minskat med 2,5 procent. Godsmängderna ökade under delårsperioden med 1,3 procent och uppgick till 40 (39) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 7 137 (7 239) vilket motsvarar en minskning med 1,4 procent jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften inklusive miljöincitament med 3,65 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2026.

Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under delårsperioden till 613 (546) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 12,2 procent. Intäktsökningen på 66 mnkr förklaras av högre genomsnittspriser med 77 mnkr som sedan dämpades av ett volymtapp uppgående till -11 mnkr.

Deklarerat antal anlöp, lastfartyg<sup>1</sup>



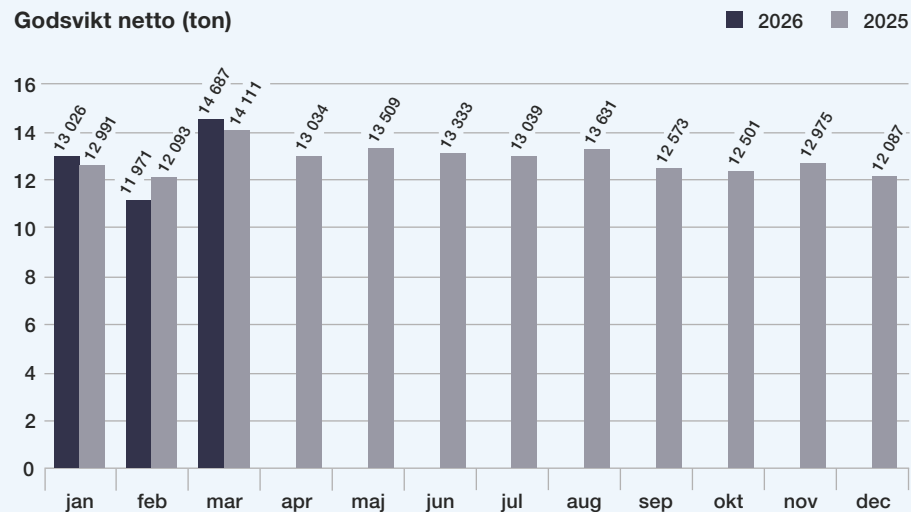
Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg<sup>1</sup>



<sup>1</sup> 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.

## forts. Sjöfartsavgifter

Godsvikt netto (ton)



Antal lotsbeställningar under delårsperioden

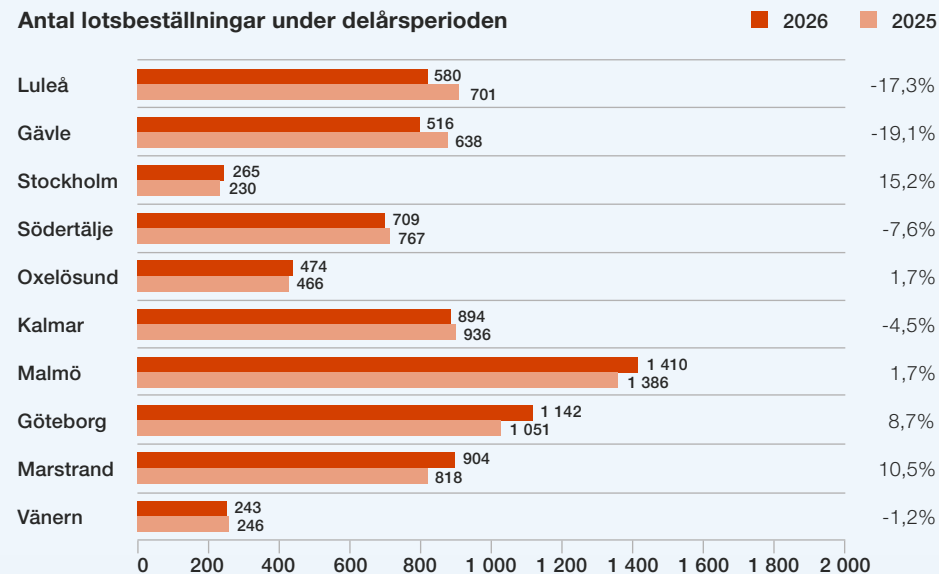


Foto: Sjöfartsverket



## Anslag

Sjöfartsverket har under 2026 beviljats följande anslag:

- 1 375 mnkr i anslag för förstärkning av isbrytarflottan
- 118 mnkr i anslag för beredskap och civilt försvar
- 354 mnkr i anslag för fritidsbåtsändamål med mera
- 85 mnkr i anslag för viss kanaltrafik med mera

Anslaget för anskaffning av isbrytare om 1 375 mnkr redovisas i huvudsak i balansräkningen tills dess att tillgången är färdig att tas i bruk.

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 121 mnkr (74) mnkr, en ökning med 47 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras huvudsakligen av höjda anslagsnivåer samt att medel för civilt försvar upparbetats i snabbare takt än föregående år. 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.

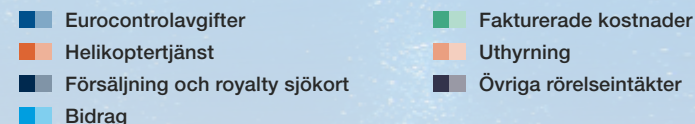
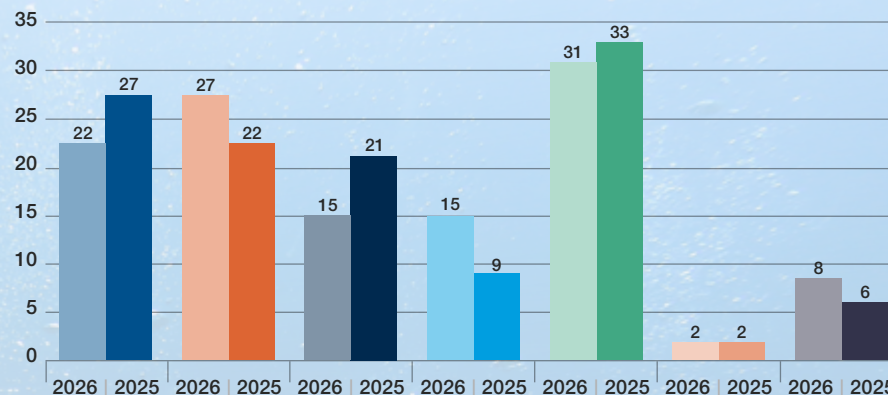


1 375 mnkr  
för förstärkning av isbrytarflottan



118 mnkr  
för beredskap och civilt försvar

## Övriga externa intäkter för delårsperioden 2026 respektive 2025 (mnkr)



## 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 122 (120) mnkr

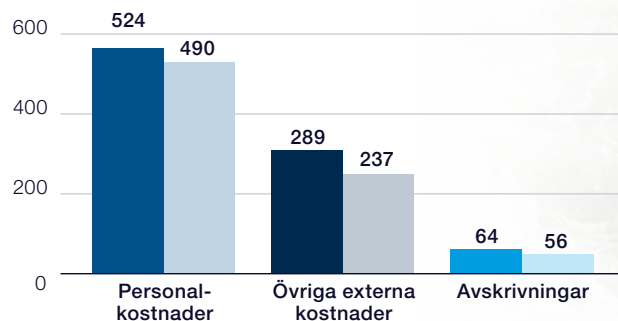
Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförliga till helikoptertjänster 22,3 (18,1) procent och ersättning via Eurocontrol för flygräddningsverksamheten utgör 18,2 (22,3) procent. Under 2026 har finansieringsmodellen för sjö- och flygräddningen förändrats vilket till viss del förklarar förkjutningen mellan intäktslagen. Försäljning och royalty från sjökort uppgick till 12,2 (17,6) procent av delårets övriga externa intäkter. Fakturerade kostnader uppgår i perioden till 25,3 (27,0) procent. Övriga intäkter ersatt med uppgår till 7,6 (5,1).

# Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 877 (784) mnkr, en ökning med 93 mnkr (11,8 procent) jämfört med föregående år. Det är inom verksamhetsområdet isbrytning som kostnadsökningen är störst, vilket förklaras av en kraftigare isutbredning än föregående år samt kostnadsökningar förknippade med övergång till annat kollektivavtal.

Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader vilka motsvarar 59,8 (62,6) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 33,0 (30,2) procent av totala kostnader.

## Kostnadernas fördelning januari-mars 2026 respektive 2025 (mnkr)



## Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 524 (490) mnkr, en ökning med 34 mnkr (6,9 procent) jämfört med föregående år. Ökningen mot föregående år förklaras till ungefär hälften av avtalsenliga löneökningar medan restrandande kostnadsökning främst är förknippat med ökat bemanningsbehov inom isbrytarverksamheten.

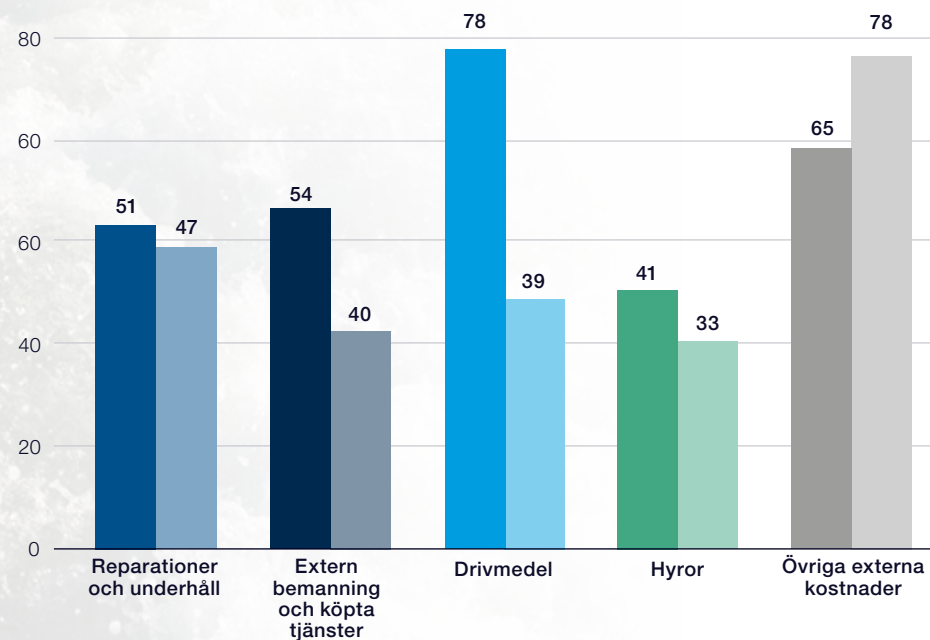
Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 671 (1 693) personer.

## Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 289 (237) mnkr, en ökning med 52 mnkr (21,9 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsökningen förklaras främst av ökat behov av isbrytning som årets isvinter medfört, vilket resulterat i högre kostnader avseende drivmedel, underhåll samt hyror för inhyrda isbrytarfartyg.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och kostnader för drivmedel 27,1 (16,4) under delåret. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 17,6 (19,8) procent och extern bemanning och köpta tjänster 18,6 (16,9)

## Övriga externa kostnader januari-mars 2026 respektive 2025 (mnkr)



## Avskrivningar och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 64 (56) mnkr. Ökning mot föregående år förklaras av ökade investeringar i IT-infrastruktur.

## Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till 350 (-3) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 528 (205) mnkr. Förändringen jämfört med föregående år förklaras främst av anslag för isbrytarinvesteringen som betalats ut i förskott.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -178 (-207) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 212 (225) mnkr. Årets investeringar avser i huvudsak farledsprojekt.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 2 677 (1 791) mnkr. Av likviditeten avser 1 196 (498) ej upparbetade anslag.

## Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 31 mars 2026 till 1 124 (1 015) mnkr. Ökningen med 109 mnkr förklaras främst av att eget kapital förstärkts till följd av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionskulden samt av ökningen i anslagsfinansierade investeringar.

Soliditeten uppgår till 9,6 (10,1) procent. En bidragande orsak till den låga soliditeten är att Sjöfartsverket skuldför pensionsåtaganden samt förutbetalad bidragsfinansiering av anläggningstillgångar i balansräkningen. Den justerade soliditeten, där förutbetalda bidrag ej medräknats i balansomslutningen, uppgår till 22,4 (22,0) 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 rörelsemarginal exklusive medel från nationell plan för transportinfrastrukturen uppgår till 10,01 procent under en konjunkturcykel.

Det långsiktiga målet avseende eget kapital över en konjunkturcykel är 500 mnkr. Vid utgången av första kvartalet 2026 uppgår eget kapital i affärsverket till 603 mnkr under en konjunkturcykel.

Foto: Sjöfartsverket



## Prognos 2026

Årets första prognos för 2026 är att årets intäkter motsvaras av kostnaderna vilket gör att rörelseresultatet för koncernen landar nära 0 vilket är 78 mnkr bättre än budgeterat för året. Antal anlöp och lotsningar förväntas fortsätta minska men med högre pris per insats till följd av ökade priser, större fartyg, längre lotsningar med mera. Personalkostnaderna ökar i förhållande till 2025 främst till följd av lönerrevisioner och övergången till AVA-Sjö och övriga rörelsekostnader ökar till följd av bland annat höjda drivmedelspriser, ökat underhåll på fartyg och årets hårdare isvinter. Detta kompenseras i viss mån av att vissa verksamhetsprojekt ej kommit igång i planerad omfattning.

Investeringarna väntas uppgå till 3 086 mnkr under 2026, vilket jämfört mot budget är en minskning med 892 mnkr. Minskningen förklaras i huvudsak av framflyttning i tid av farledsprojektet Skandiaporten. Av årets prognostiserade investeringar avser 993 mnkr farledsprojekt, vilka finansieras genom bidrag från Trafikverket. I prognosen inkluderas även införskaffning av ny isbrytare. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar, IT-säkerhet och övriga fartyg.

## Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter delårsperiodens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 mars 2026.

## Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

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. Dessutom finns långsiktiga finansieringsutmaningar avseende reinvesteringar i anläggningar. Många av Sjöfartsverkets fartyg och sjösäkerhetsanordningar befinner sig i den bortre 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 twister har uppkommit under 2026. För ytterligare upplysningar om pågående twister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2025.





Ekonomi

# Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen				Affärsverket	
	Not	2026 jan-mar	2025 jan-mar	Prognos 2026 jan-dec	Utfall 2025 jan-dec	2026 jan-mar	2025 jan-mar
<b>Rörelsens intäkter</b>							
Farledsavgifter, fartyg		236	223	968	919	236	223
Farledsavgifter, gods		136	125	536	502	136	125
Lotsavgifter		241	198	954	848	241	198
Aktiverat arbete för egen räkning*		7	0	7	0	7	0
Anslag	1	121	74	551	390	121	74
Övriga externa intäkter	2	122	120	523	578	122	120
<b>Summa rörelseintäkter</b>		<b>863</b>	<b>741</b>	<b>3 539</b>	<b>3 236</b>	<b>863</b>	<b>741</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>							
Personalkostnader		-524	-490	-2 044	-1 901	-513	-481
Övriga externa kostnader		-289	-237	-1 221	-958	-300	-248
Avskrivningar		-64	-56	-275	-260	-63	-56
Övriga rörelsekostnader		-	-	0	-8	-	-
<b>Summa rörelsekostnader</b>		<b>-877</b>	<b>-784</b>	<b>-3 539</b>	<b>-3 127</b>	<b>-876</b>	<b>-785</b>
<b>Rörelseresultat</b>	3	<b>-14</b>	<b>-43</b>	<b>0</b>	<b>110</b>	<b>-13</b>	<b>-44</b>
<b>Resultat från finansiella investeringar</b>							
Finansiella intäkter		11	11	33	43	11	11
Finansiella kostnader		-9	-20	-38	-79	-9	-20
<b>Resultat efter finansiella intäkter och kostnader</b>		<b>-13</b>	<b>-52</b>	<b>-4</b>	<b>74</b>	<b>-12</b>	<b>-53</b>
Bokslutsdispositioner		-	-	-	0	-	-
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-13</b>	<b>-52</b>	<b>-4</b>	<b>74</b>	<b>-12</b>	<b>-53</b>
Skattemotsvarighet		-	-	-	0	-	-
<b>Periodens resultat</b>		<b>-13</b>	<b>-52</b>	<b>-4</b>	<b>74</b>	<b>-12</b>	<b>-53</b>

Foto: Sjöfartsverket

\* Redovisades tidigare år inom personalkostnader.

# Balansräkning

## Balansräkning, mnkr

	Not	Koncernen		Affärsverket	
		2026 31 mar	2025 31 mar	2026 31 mar	2025 31 mar
<b>Tillgångar</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar		189	167	189	167
Materiella anläggningstillgångar		9 245	8 066	9 241	8 062
Finansiella anläggningstillgångar		69	99	74	104
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>9 503</b>	<b>8 332</b>	<b>9 504</b>	<b>8 332</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Varulager m.m.		142	85	142	85
Kortfristiga fordringar		349	206	346	205
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		190	178	189	177
Avräkning med statsverket		-1 196	-498	-1 196	-498
Kassa och bank		2 677	1 791	2 669	1 784
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>2 161</b>	<b>1 763</b>	<b>2 151</b>	<b>1 753</b>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>11 665</b>	<b>10 096</b>	<b>11 655</b>	<b>10 086</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>					
<b>Eget kapital</b>	4	<b>1 124</b>	<b>1 015</b>	<b>1 119</b>	<b>1 009</b>
<b>Avsättningar</b>					
Avsättningar till pension		3 114	2 928	3 114	2 928
Övriga avsättningar		22	18	22	18
<b>Summa avsättningar</b>		<b>3 136</b>	<b>2 947</b>	<b>3 136</b>	<b>2 947</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>					
Icke räntebärande skulder		350	240	351	241
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		7 054	5 894	7 049	5 889
<b>Summa Kortfristiga skulder</b>		<b>7 404</b>	<b>6 134</b>	<b>7 399</b>	<b>6 130</b>
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>11 665</b>	<b>10 096</b>	<b>11 655</b>	<b>10 086</b>
<b>Poster inom linjen</b>					
Ansvarsförbindelser		280	286	280	286
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga



Foto: Sjöfartsverket

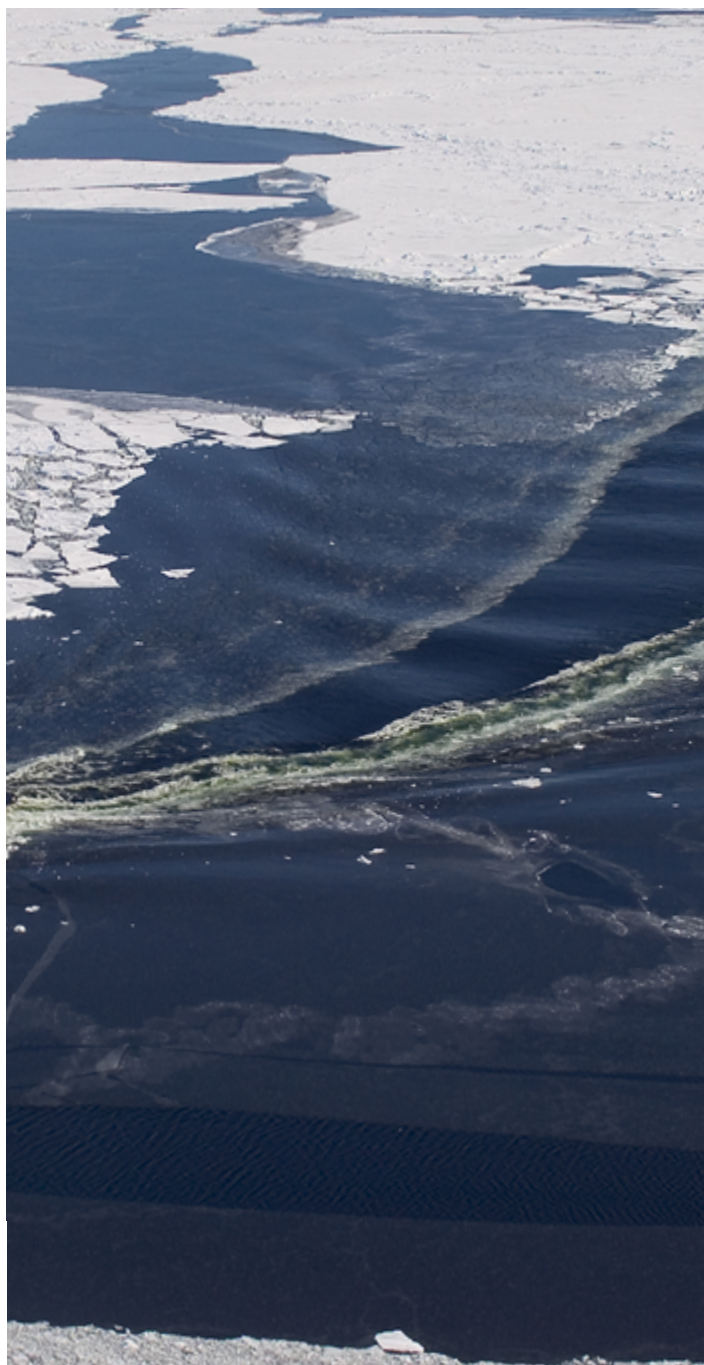


Foto: Sjöfartsverket

## Finansieringsanalys

Rörelsen, mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2026 jan-mar	2025 jan-mar	2026 jan-mar	2025 jan-mar
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader	-13	-52	-12	-53
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	70	87	70	86
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>57</b>	<b>35</b>	<b>58</b>	<b>33</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>				
Förändringar av varulager	-14	5	-14	5
Förändring av kortfristiga fordringar	306	214	306	214
Förändring av kortfristiga skulder	177	-63	177	-62
<b>Kassaflöde från den löpnade verksamheten</b>	<b>526</b>	<b>191</b>	<b>527</b>	<b>190</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Förändring av långfristiga fordringar	35	16	35	16
Investeringar i anläggningstillgångar	-212	-225	-212	-225
Försäljning av anläggningstillgångar	0	0	0	0
<b>Kassaflöde från investeringar</b>	<b>-178</b>	<b>-207</b>	<b>-178</b>	<b>-208</b>
<b>Kassaflöde efter investeringar</b>	<b>349</b>	<b>-3</b>	<b>349</b>	<b>-4</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Statskapital erhållits från statsbudgeten	1	14	1	14
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>350</b>	<b>-3</b>	<b>350</b>	<b>-4</b>
<b>Likviditetsförändring</b>				
Likvida medel vid periodens början	2 327	1 794	2 319	1 788
Likvida medel vid periodens slut	2 677	1 791	2 669	1 784
<b>Förändring i likvida medel</b>	<b>350</b>	<b>-3</b>	<b>350</b>	<b>-4</b>

# Noter

## Not 1 Anslagsredovisning

### Anslag, tkr

	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
<b>Utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>					
1:1 ap.3 Civilt försvar	60	117 864	117 924	-15 520	102 404
1:1 ap.5 Isbrytare	835 843	1 374 591	2 210 434	0	2 210 434
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	0	353 808	353 808	-86 952	266 856
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	85 284	85 284	-21 321	63 963
<b>Summa</b>	<b>835 902</b>	<b>1 931 547</b>	<b>2 767 450</b>	<b>-123 793</b>	<b>2 643 657</b>

### Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 123 793 tkr i utgifter avser 1 994 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 utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säfte 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 14,5 (14,0) mnkr. För 2026 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.

#### 2026-01-01-2026-03-31, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafikinformation	Lotsning	Sjömansservice	Sjö- och flygräddning	Myndighetsuppgifter	Totalt
<b>Rörelsens intäkter</b>									
Lotsavgifter	0	0	0	0	241	0	0	0	241
Anslag	37	4	1	0	0	0	72	6	121
Övriga externa intäkter	23	1	22	1	4	1	51	14	116
<b>Summa rörelseintäkter</b>	<b>59</b>	<b>5</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>245</b>	<b>1</b>	<b>123</b>	<b>19</b>	<b>477</b>
<b>Direkta rörelsekostnader</b>									
Personalkostnader	-65	-81	-39	-27	-166	-5	-82	-28	-492
Övriga externa kostnader	-23	-101	-9	-7	-27	-1	-60	-16	-244
Avskrivningar	-19	-11	-3	-1	-7	0	-10	-1	-52
Övriga rörelsekostnader									0
<b>Summa direkta rörelsekostnader</b>	<b>-107</b>	<b>-193</b>	<b>-51</b>	<b>-35</b>	<b>-199</b>	<b>-6</b>	<b>-152</b>	<b>-45</b>	<b>-788</b>
<b>Resultat före indirekta rörelseposter</b>	<b>-48</b>	<b>-188</b>	<b>-27</b>	<b>-34</b>	<b>46</b>	<b>-6</b>	<b>-29</b>	<b>-26</b>	<b>-311</b>
Utfördelade farledsavgifter	89	139	33	43	0	8	37	23	372
Indirekta rörelseintäkter	2	2	1	1	5	0	2	0	14
Indirekta rörelsekostnader	-13	-14	-8	-5	-32	-1	-12	-2	-88
<b>Rörelseresultat</b>	<b>30</b>	<b>-61</b>	<b>-1</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>-2</b>	<b>-5</b>	<b>-13</b>

## Not 4 Förändring av eget kapital

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2026-03-31		2025-03-31	
<b>Koncernen</b>				
<b>Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning</b>	<b>446</b>	<b>792</b>	<b>446</b>	<b>490</b>
Omvärdering pensionsskuld	-	-98	-	118
Statskapital – anslag för investeringar	-	-3	-	13
Periodens resultat	-	-13	-	-52
<b>Belopp vid periodens utgång</b>	<b>446</b>	<b>678</b>	<b>446</b>	<b>569</b>

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
	2026-03-31		2025-03-31	
<b>Affärsverket</b>				
<b>Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning</b>	<b>446</b>	<b>787</b>	<b>446</b>	<b>486</b>
Omvärdering pensionsskuld	-	-98	-	118
Statskapital - anslag för investeringar	-	-3	-	13
Periodens resultat	-	-12	-	-53
<b>Belopp vid periodens utgång</b>	<b>446</b>	<b>673</b>	<b>446</b>	<b>562</b>

## Not 5 Nyckeltal

mnkr	Koncernen			Affärsverket		
	2026-03-31	2025-03-31	2025-12-31	2026-03-31	2025-03-31	2025-12-31
Soliditet	9,6	10,1	10,8	9,6	10,0	10,7
Justerad soliditet	22,4	22,0	24,5	22,4	21,9	24,4
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	negativt	3,7	negativt	negativt	3,7
Räntabilitet på eget kapital	negativ	negativ	6,8	negativt	negativt	6,7
Räntetäckningsgrad	0,0	-0,2	193,4	0,0	-0,2	193,0
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	10,06%	10,22%	8,28%	10,41%	10,60%	8,18%
Eget kapital över en konjunkturcykel	610	569	592	603	520	583

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

Norrköping den 18 maj 2026

---

**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](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)

