

# Delårsrapport

Januari - september 2026

SJÖFARTSVERKET

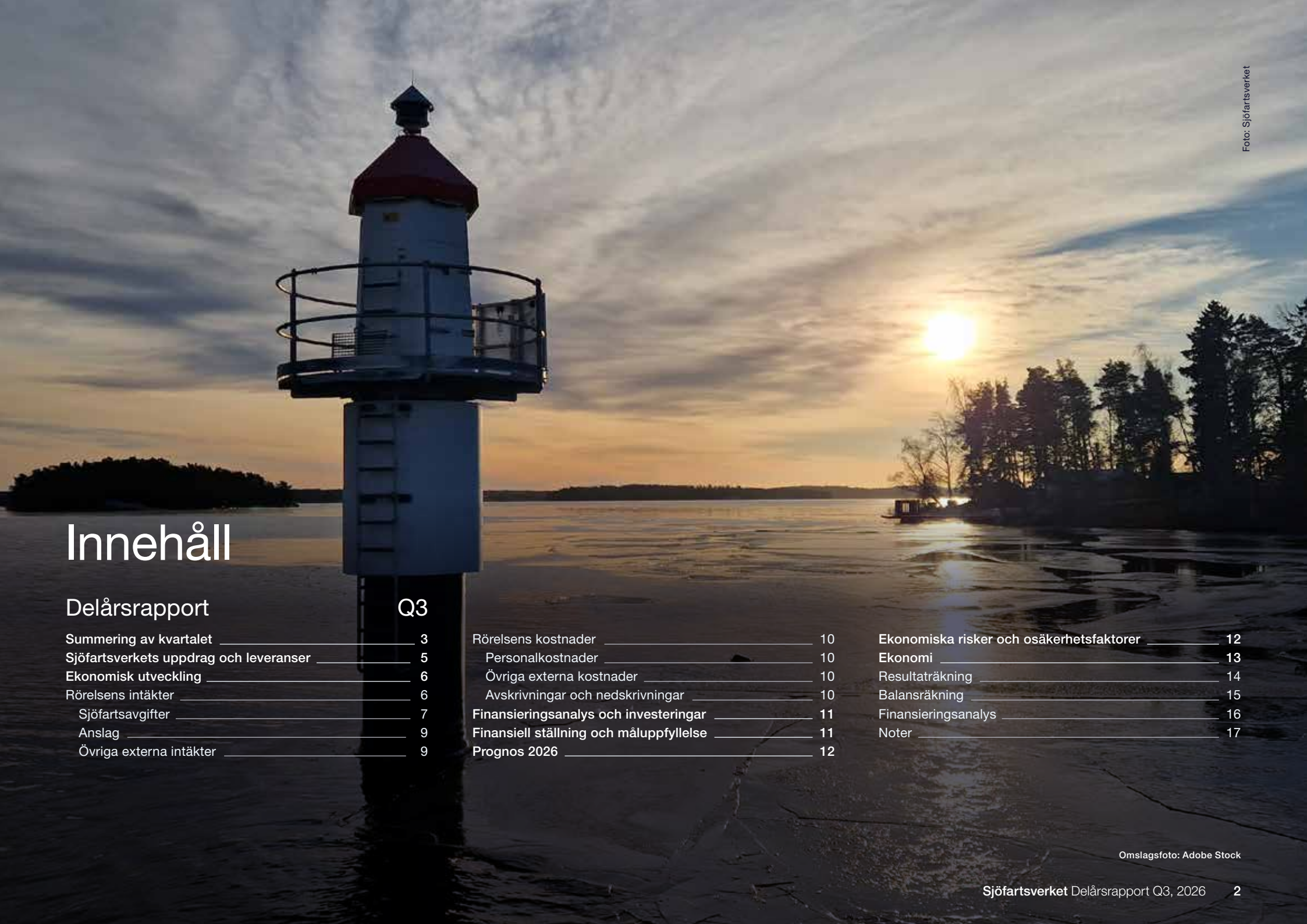


Foto: Sjöfartsverket

# Innehåll

## Delårsrapport Q3


**Summering av kvartalet** 3
**Sjöfartsverkets uppdrag och leveranser** 5
**Ekonomisk utveckling** 6
Rörelsens intäkter 6
Sjöfartsavgifter 7
Anslag 9
Övriga externa intäkter 9
Rörelsens kostnader 10
Personalkostnader 10
Övriga externa kostnader 10
Avskrivningar och nedskrivningar 10
**Finansieringsanalys och investeringar** 11
**Finansiell ställning och måluppfyllelse** 11
**Prognos 2026** 12
**Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer** 12
**Ekonomi** 13
Resultaträkning 14
Balansräkning 15
Finansieringsanalys 16
Noter 17


Omslagsfoto: Adobe Stock

# I främsta ledet mot nästa generations sjöfartsinformation

Dödsolyckor i verksamheten är värsta tänkbara scenario. Ett scenario som blev verklighet den regniga och blåsiga kvällen den 28 juli på Hakefjorden utanför Tjörn. Även om vår Sjö- och flygräddningscentral JRCC i samverkan med andra aktörer gjorde en mycket gedigen insats med alla tillgängliga resurser så var det redan försent. I sviterna av olyckan kom domen mot lotsen och befälhavaren som förklarades ansvariga för olyckan, vilken båda överklagat. Sjöfartsverket är i grunden tryggt med hur vi bedriver våra lotsningar, men självklart analyserar även vi vår verksamhet i fall det finns delar som kan göras annorlunda för att till exempel förtydliga ansvarsförhållandena ombord.

Sjöfarten är inne i en stor förändring globalt och det märks extra mycket för oss som har ansvar för en säker och tillgänglig sjöfart i Östersjön. Sverige är ett exportberoende land där 90 procent av alla varor går via sjöfart, men nu störs ett fungerande system av krig och kriser runt om i världen. Här i Norden finns Natos östra flank där en av Sveriges tyngsta uppgifter är att säkra transportmöjligheterna på Östersjön. I ett beredskapsläge är sjöfarten på Östersjön och de inre vattenvägarna helt avgörande för Sveriges, Finlands och Baltikums försörjning. Trenden fortsätter att fartygen blir allt större och kräver bredare och djupare farleder, och klimatförändringarna gör att nya transportvägar öppnas norr om den skandinaviska halvön samtidigt som ett mer opålitligt väder ställer krav på klimatanpassning av infrastrukturen.

Det här är de tyngsta skälen till att Sjöfartsverket efter många år av underfinansierad verksamhet nu börjar få medel för förnyelse av en mycket ålderstigen fartygsflotta.

> Sverige är ett exportberoende land där 90 procent av alla varor går via sjöfart, men nu störs ett fungerande system av krig och kriser runt om i världen.

Nya lotsbåtar, fartyg för farledsunderhåll och en ny stor isbrytare är beställda och specificering pågår för ytterligare fartyg. Tillsammans med Finland håller vi Östersjön farbar, där vi på svensk sida har de mest kraftfulla isbrytarna som klarar de tjockaste isarna.

Samtidigt pågår en översyn av arbetssätt inom lotsningen där vi behöver förändra kollektivavtal så att den kompetens våra medarbetare besitter inte begränsas till små geografiska områden utan kan användas över större ytor i olika områden. Det är viktigt i ett beredskapsläge där flexibilitet är en grundförutsättning för motståndskraft.

Ökad flexibilitet innebär även ökad effektivitet där vi enklare kan möta upp önskemål från våra kunder och parera såväl toppar som dalar i trafiken.

Efter närmare två decennier av internationellt utvecklingsarbete och förberedelser tog Sjöfartsverket under kvartalet ett stort steg mot nästa generation av digital sjöfartsinformation. De första svenska sjökortsprodukterna har börjat distribueras enligt den nya S-100-standarden vilket är ett stort teknikskifte. På sikt skapar det helt nya möjligheter att presentera och använda exempelvis sjökort, djupinformation,

> Vi jobbar hårt med effektivisering och uppbyggnad av förmåga för att hantera förnyelse och beredskapsbehov. Vår ekonomi är för tillfället starkare än väntat, främst beroende på lägre kostnader än budgeterat.

vattenstånd, strömmar och navigationsvarningar tillsammans och på ett mer dynamiskt sätt. Här har Sjöfartsverket och Sverige gått i främsta ledet.

Längst i norr förbereds nu för muddring i farleden in till Luleå vilket blir Sveriges största muddringsprojekt genom tiderna. I Södertälje kanal går arbetet framåt och nyligen levererades nya slussportar.

Sjö- och flygräddningscentralen är redan väl rustad för civil beredskap. Vi har ett effektivt samarbete med andra myndigheter, näringsliv och frivilligorganisationer. Den typ av bred samverkan som ett fungerande civilförsvar bygger på. Det är en bra plattform att bygga vidare på för att stärka förmågan att snabbt samordna insatser för återställning av saboterad undervattensinfrastruktur och att leda miljöräddning i ett läge med risker kring den så kallade skuggflottan i Östersjön

Vi jobbar hårt med effektivisering och uppbyggnad av förmåga för att hantera förnyelse och beredskapsbehov. Vår ekonomi är för tillfället starkare än väntat, främst beroende på lägre kostnader än budgeterat.

Delvis beror det på att några av våra fartyg låg stilla tidigare under året och att vi inte fullt ut lyckats genomföra planerade projekt. Trots det är intjäningen 100 miljoner lägre än behovet för att Sjöfartsverket ska lyckas bygga kapital och likviditet för att kunna reinvestera i verksamheten och framtidssäkra vårt uppdrag.

Därför behövs ett omtag när det gäller finansieringen. Jag har haft en god dialog med den avgående regeringen och avser att återkomma även till den tillträdande regeringen i frågan.

Erik Eklund
**Generaldirektör**

Foto: Emelie Asplund



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

### 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.

### Sjötrafiktjänster
Trafiktjänster 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 – september

## Ett axplock av delårsperiodens servicenivåer

Foto: Adobe Stock

### Isbrytning
Årets isbrytningssäsong avslutades den 6 maj när de sista restriktionerna lyftes. 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 vilket var längre än Sjöfartsverkets mål. Detta berodde dels på att isutbredningen under en tid var ovanligt stor, dels på att isbrytarna i år tillämpade en maxfart (12 knop) för att minska förbrukning av drivmedel och minska myndighetens utsläpp av växthusgaser.

### Farleder
Tillgängligheten avseende farledsutmärkning var fortsatt stabil under delårsperioden, trots en mindre minskning med 0,3 procentenheter till 99,3 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 120 793 km² som är något bättre än målbilden.

### Lotsning
Under delårsperioden har 90,4 procent av lotsningarna utförts enligt önskad tid och 99,6 procent enligt överenskommen tid.

### Sjö- och flygräddning
Verksamheten har levererat undsättning av nödställda inom utlovade räddningstider.

### Sjömansservice
Sjömansservice har under delårsperioden erbjudit service till 93 procent av fartygen som anlöpt de orter där Sjömansservice har verksamhet.

### Sjötrafiktjänster
Verksamheten verkar för att inga olyckor eller grundstötningar ska ske till sjöss. Under delårsperioden har inga sjöolyckor orsakats av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området.

# Ekonomisk utveckling

Sjöfartsverkets intäkter är högre under delårsperioden jämfört med föregående år främst till följd av ökade avgiftsintäkter, framförallt för lotsning samt till följd av ökade anslag för bland annat sjö- och flygräddning. Även kostnaderna ökade jämfört med 2025. Utöver allmän kostnadsutveckling förklaras kostnadsökningen primärt av att årets isvinter var hårdare än förra årets och att personalkostnaderna ökat i samband med byte av kollektivavtal inom isbrytningsverksamheten.

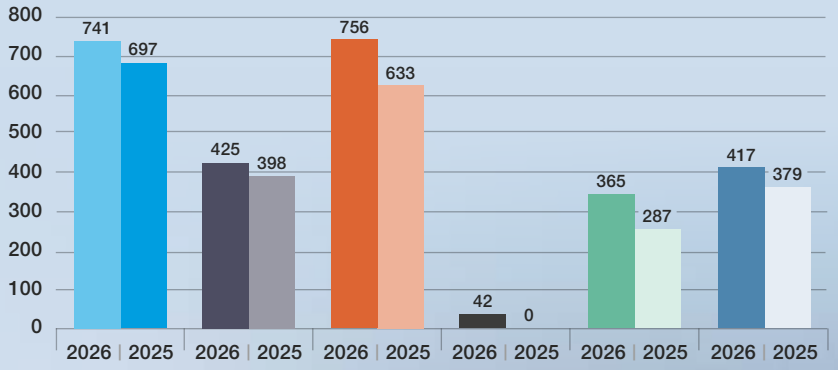
Koncernens rörelseresultat uppgår till 248 (140) för delårsperioden och prognostiseras uppgå till 210 mnkr för 2026. Därutöver tillkommer finansiella kostnader för främst ränta och indexering av Sjöfartsverkets pensionsskuld. Redovisat resultat uppgår till 256 (112) mnkr och prognostiseras uppgå till 221 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 2 746 (2 395) mnkr, en ökning med 315 mnkr (14,7 procent) jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på höjda farleds- och lotsavgifter samt höjda anslagsnivåer. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 70,0 (72,2) procent och anslag för 13,3 (12,0) procent.

**Intäkternas fördelning 2026 respektive 2025 (mnkr) jan–sep**




**Rörelsens intäkter**

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

* Redovisades tidigare år inom personalkostnader



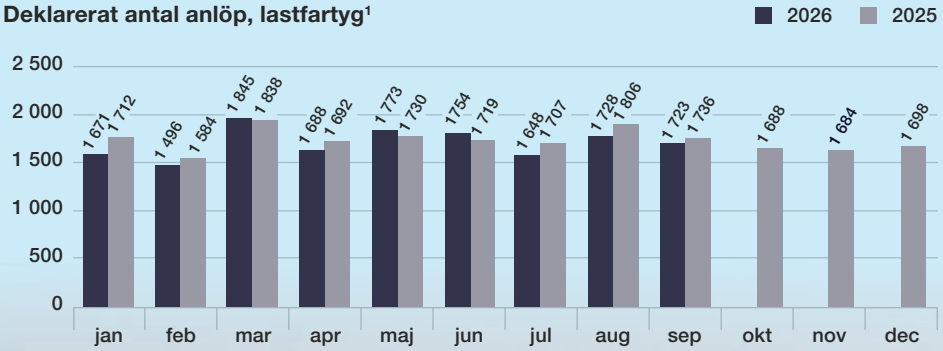
Foto: Sjöfartsverket

# Sjöfartsavgifter

Antalet anlöp till svenska hamnar uppgick under delårsperioden till 49 270 (49 863) vilket motsvarar en minskning med 1,2 procent. Anlöp från passagerarfartyg har minskat med 2,0 procent medan anlöp från lastfartyg har minskat med 1,3 procent. Godsmängderna ökade under delårsperioden med 2,7 procent och uppgick till 121 (118) miljoner ton. Antalet utförda lotsningar uppgick till 22 153 (21 904) vilket motsvarar en ökning med 1,1 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 1 923 (1 729) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 11,2 procent. Intäktsökningen på 194 mnkr förklaras av höjda avgiftsnivåer om 186 mnkr samt en volymeffekt om 8 mnkr jämfört med föregående år.

**Deklarerat antal anlöp, lastfartyg[1]**




**Deklarerat antal anlöp, passagerarfartyg[1]**

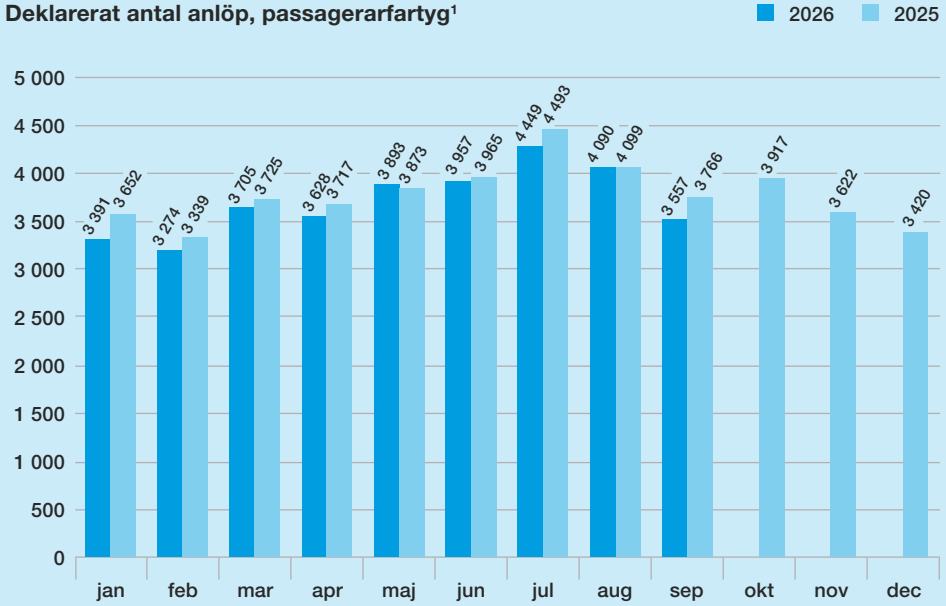


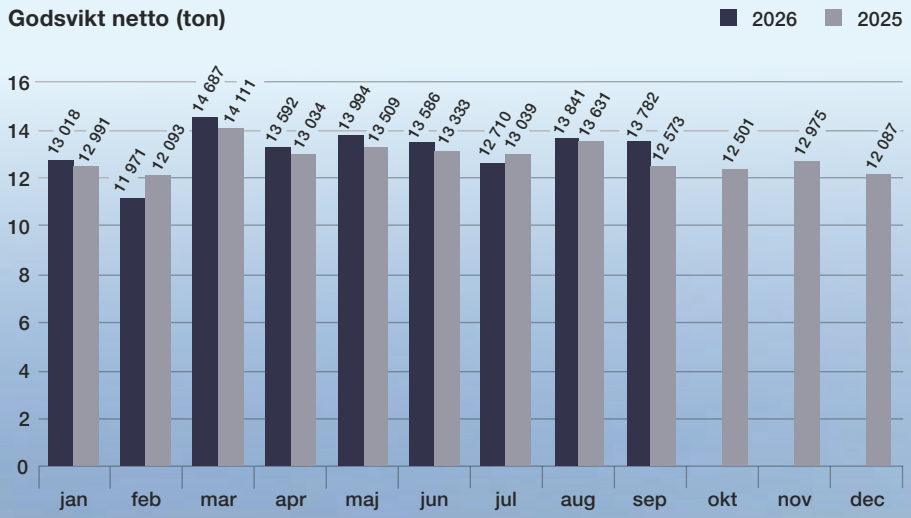

Foto: Sjöfartsverket

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



# forts. Sjöfartsavgifter

**Godsvikt netto (ton)**




**Antal lotsbeställningar under delårsperioden**

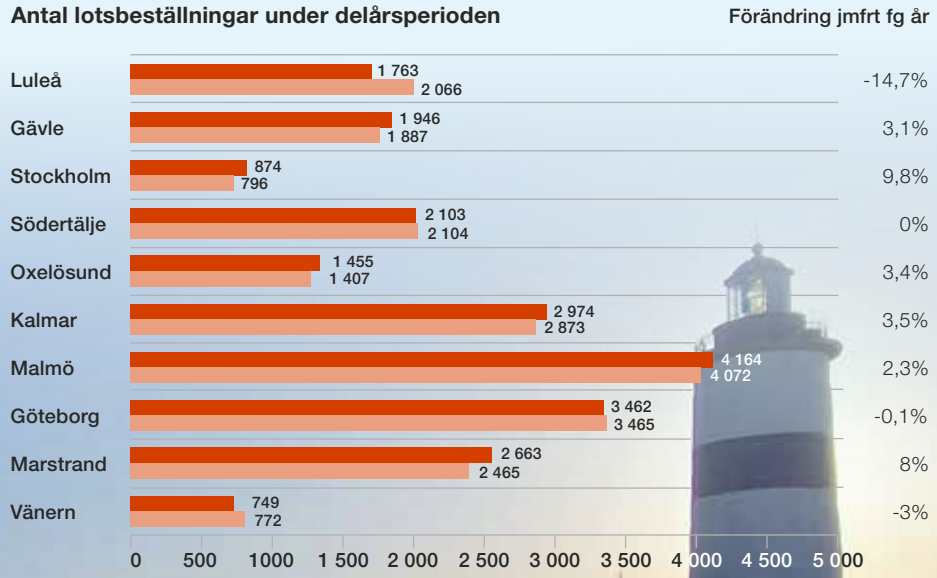



Foto: Carina Wittlock

# Anslag

Under 2026 har Sjöfartsverket disponerat anslagsmedel om sammanlagt 1 991 mnkr, fördelat enligt nedan:

- 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
- 59 mnkr i anslag för fossilfritt drivmedel

Anslaget för anskaffning av isbrytare om 1 375 mnkr redovisas i huvudsak via eget kapital. Upparbetningen av anslaget har senarelagts till följd av att avtalet undertecknades senare än planerat.

Koncernens intäkter från anslag uppgick under delårsperioden till 365 mnkr (287) mnkr, en ökning med 78 mnkr jämfört med föregående år. Ökningen förklaras huvudsakligen av att 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. Helårsprognosen för samtliga anslag ligger på motsvarande disponibla medel för året.

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



**1 375 mnkr**
för förstärkning av isbrytarflottan

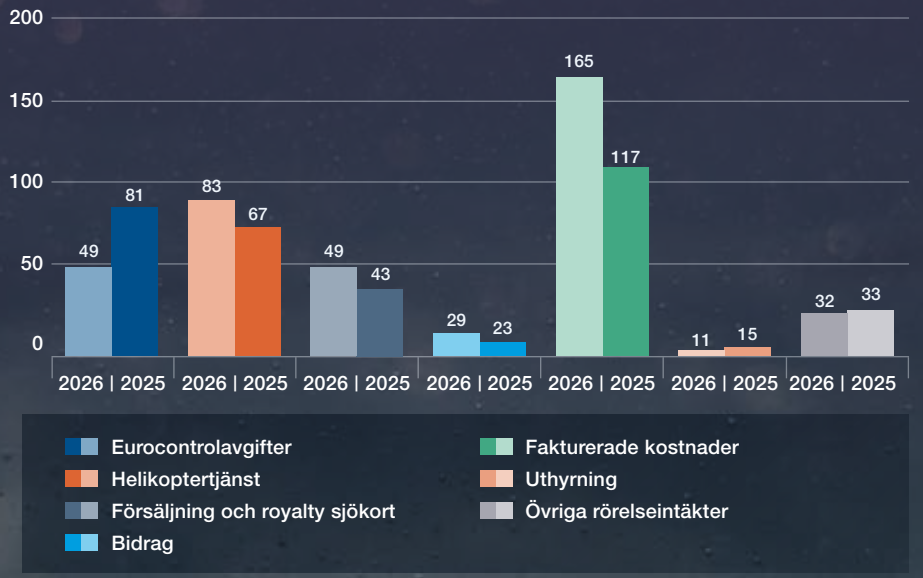


**118 mnkr**
för beredskap och civilt försvar

**354 mnkr**
för fritidsbåtsändamål med mera

**85 mnkr**
för viss kanaltrafik med mera

**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 417 (379) mnkr.

Av övriga externa intäkter utgör ersättning för kostnader hänförbara till helikoptertjänster 19,9 (17,6) procent. Ersättning via Eurocontrolavgifter för flygräddningsverksamheten avviker jämfört med föregående år till följd av justerad finansieringsmodell och utgör 11,7 (21,4) procent. Försäljning och royalty från sjökort uppgick till 11,7 (11,3) procent av delårets övriga externa intäkter. Fakturerade kostnader uppgår i perioden till 39,5 (30,9) procent och ökningen som ses mellan åren förklaras av att Odens polarexpedition inte periodiserades föregående år. Övriga intäkter något högre än föregående år.

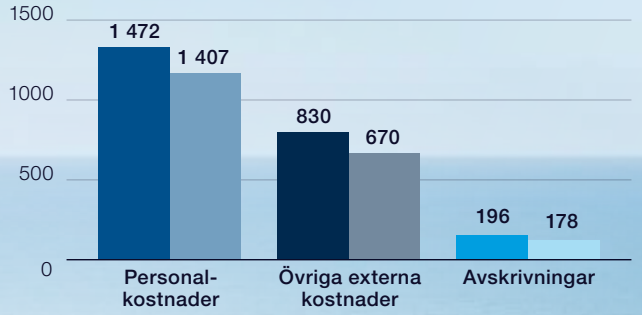
Foto: Tim Marshall, Unsplash

# Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna uppgår till 2 498 (2 255) mnkr, en ökning med 243 mnkr (10,8 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 58,9 (62,4) procent av totala rörelsekostnader. Övriga externa kostnader motsvarar 33,2 (29,7) procent av totala kostnader.

**Kostnadernas fördelning januari-september 2026 respektive 2025 (mnkr)**




## Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgick till 1 472 (1 407) mnkr, en ökning med 65 mnkr (4,6 procent) jämfört med föregående år. De ökade kostnaderna mot föregående år förklaras främst av de avtalsenliga löneökningarna, högre bemanning på grund av årets isvinter, kostnader relaterade till övergången till avtalet AVA-Sjö samt fler anställda. De ökade lönekostnaderna mildras av lägre kostnader för pensioner.

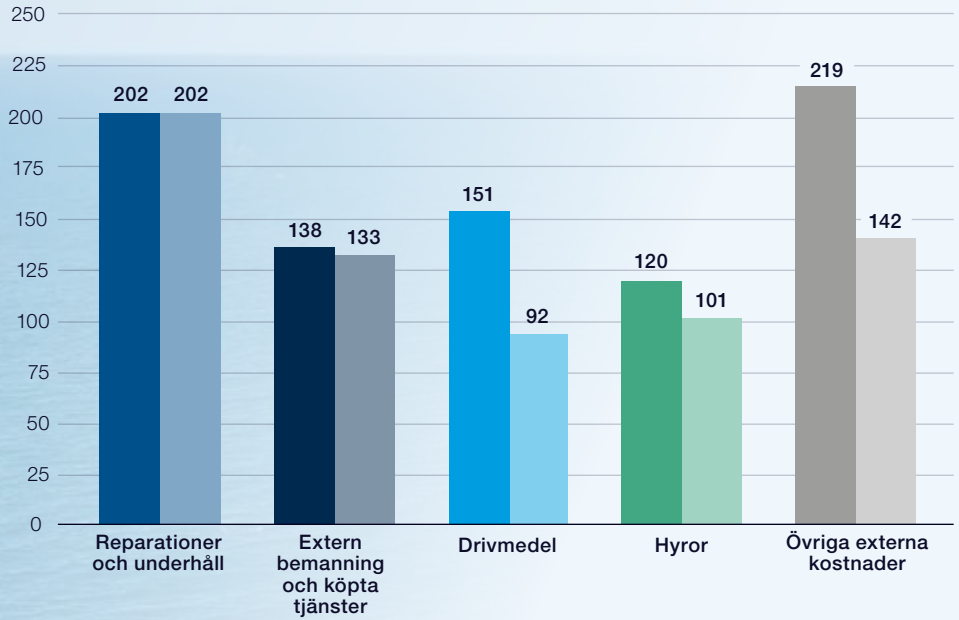
Antalet medarbetare vid delårsperiodens slut uppgick till 1 687 (1 671) personer.

## Övriga externa kostnader

Övriga externa kostnader uppgick under delårsperioden till 830 (670) mnkr, en ökning med 160 mnkr (23,9 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. Även kostnader för IT avseende drift och infrastruktur har ökat jämfört med föregående år.

Av Sjöfartsverkets övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 16,6 (19,9) procent under delåret. Under delårsperioden motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 24,4 (30,1) procent och kostnader för drivmedel 18,2 (13,8) procent.

**Övriga externa kostnader januari-september 2026 respektive 2025 (mnkr)**




## Avskrivningar och nedskrivningar

Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 196 (178) mnkr. Ökning mot föregående år förklaras av ökade investeringar i IT-infrastruktur, sjötrafikservice samt infrastruktur.

Foto: Adobe Stock

Foto: Adobe Stock

# Finansieringsanalys och investeringar

Periodens kassaflöde uppgår till 754 (411) mnkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 1 987 (1 285) mnkr. Förändringen i kortfristiga fordringar hänför sig till inbetalda, outnyttjade anslagsmedel.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -1 250 (-898) mnkr. Investeringarna uppgår för perioden till 1 300 (908) mnkr. Årets investeringar avser i huvudsak farledsprojekt samt första delbetalningen för isbrytaren.

Likviditeten är fortsatt god och uppgår vid delårsperiodens slut till 3 080 (2 205) mnkr, varav 1 902 (781) avser ej upparbetade anslag.

# Finansiell ställning och måluppfyllelse

Koncernens egna kapital uppgår per den 30 september 2026 till 1 396 (1 179) mnkr. Ökningen med 217 mnkr förklaras främst av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden samt av ökningen i anslagsfinansierade investeringar.

Soliditeten uppgår till 11,3 (10,8) procent. En bidragande orsak till den låga soliditeten är att Sjöfartsverket skuldför pensionsåtaganden samt förutbetald bidragsfinansiering av anläggningstillgångar i balansräkningen. Den justerade soliditeten, där förutbetalda bidrag ej medräknats i balansomslutningen, uppgår till 26,9 (24,5) procent. Räntabiliteten på eget kapital är 19,9 (10,3).

Det av regeringen fastställda målet för den långsiktiga rörelsemarginalen, exklusive medel för nationell plan för transportinfrastrukturen, ska uppgå till 12 procent över en konjunkturcykel. Sjöfartsverkets rörelsemarginal exklusive medel från nationell plan för transportinfrastrukturen uppgår till 9,3 procent för den senaste tioårsperioden, 2017 till 2026.

Det långsiktiga målet avseende eget kapital över en konjunkturcykel är 500 mnkr. Vid utgången av tredje kvartalet 2026 uppgår eget kapital till 679 mnkr för den senaste tioårsperioden, 2017 till 2026.

# Prognos 2026

Prognosen för 2026 indikerar ett positivt rörelseresultat för koncernen på cirka 210 mnkr, vilket är nästan 300 mnkr bättre än budgeterat. I budgeten fanns viss marginal för händelser och behov som inte var kända vid årets början. Endast en mindre del av denna reserv har använts för att hantera ökade kostnader för isbrytning och högre bränslepriser. Därutöver har viss planerad verksamhet inte kunnat genomföras i den omfattning som budgeterats, samtidigt som inga extraordinära händelser eller behov uppstått som inte kunnat hanteras inom ordinarie budget.

I budgeten togs även höjd för värdeförändringar av pensionsskulden. Senaste prognos från SPV visar dock att sådana inte är att vänta vilket ger minskade kostnader.

En ytterligare förklaring till den positiva prognosen är att intäkterna från farleds- och lotsavgifter beräknas landa 80-90 mnkr över budget. Budgeten utgick från att trafiken skulle fortsätta minska med två procent per år, vilket också har skett när det gäller antalet anlöp. Minskningen får dock inte fullt genomslag i utfallet eftersom mängden gods och fartygsstorlekar ökar, och antalet debiterbara anlöp minskar i lägre takt. Antalet lotsningar har inte minskat i den omfattning som förutsågs i budgeten. 17 mnkr av de ökade intäkterna beror på snabbare inbetalning till miljöincitamentet jämfört med budget.

Slutligen innebär en del av de besparingar som vidtogs 2025 att vissa planerade förstärkningar och ambitionsökningar försenats.

Investeringarna väntas uppgå till 2 129 mnkr under 2026, vilket jämfört mot budget är en minskning med 1 745 mnkr. Minskningen förklaras i huvudsak av framflyttning i tid av farledsprojektet Skandiaporten (812 mnkr) samt införskaffning av ny isbrytare (916 mnkr). Av årets prognostiserade investeringar avser 993 mnkr farledsprojekt, vilka finansieras genom bidrag från Trafikverket. Resterande investeringar avser främst sjösäkerhetsanordningar, IT-säkerhet och övriga fartyg.

# Ekonomiska risker och osäkerhetsfaktorer

Trots att minskande gods- och lotsvolymer inte fått fullt genomslag i ekonomin i år är den vikande trenden utmanande för Sjöfartsverkets långsiktiga finansieringsförmåga. Sjöfartsverkets kostnader är i mycket liten omfattning rörliga i förhållande till transportvolymerna. Dessutom finns långsiktiga finanseringsutmaningar 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. Konsekvensen är att kapitalkostnaderna förväntas bli avsevärt högre i framtiden, vilket med nuvarande finansieringsmodell måste mötas genom ökning av avgifts-intäkter och/eller genom att anslagen stärks.

# Tvister och utredningar

Sjöfartsverket har under 2026 mottagit ett ersättningskrav avseende påstådda avsteg från rangordningen i Kammarkollegiets ramavtal för fordonsuthyrning. Sjöfartsverket har lämnat svaromål i målet.

I övrigt har inga betydande nya tvister uppkommit under 2026. För ytterligare upplysningar om pågående tvister och utredningar hänvisas till Sjöfartsverkets årsredovisning 2025.

## Väsentliga händelser efter delårsperiodens utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter delårsperiodens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 30 september 2026.




Foto: Adobe Stock



Foto: Sjöfartsverket

# Ekonomi

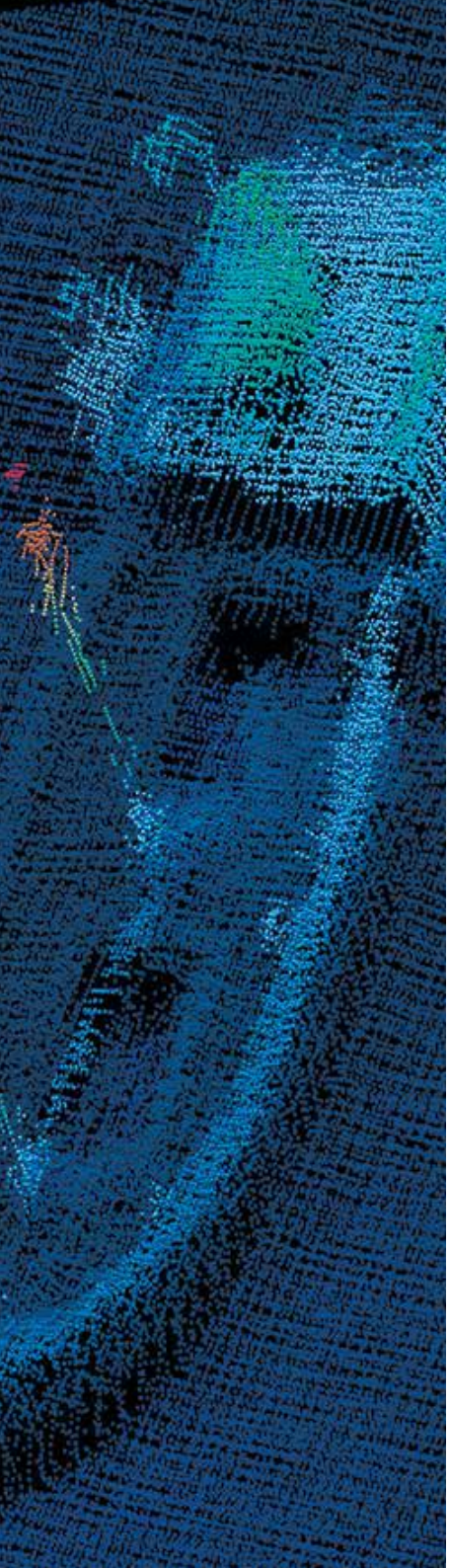


Foto: Sjöfartsverket

# Resultaträkning

| Resultaträkning, mnkr | | Koncernen | | | | Affärsverket | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Not | **2026 jan-sep** | 2025 jan-sep | Prognos 2026 jan-dec | Utfall 2025 jan-dec | **2026 jan-sep** | 2025 jan-sep |
| **Rörelsens intäkter** | | | | | | | |
| Farledsavgifter, fartyg | | 741 | 697 | 987 | 919 | 741 | 697 |
| Farledsavgifter, gods | | 425 | 398 | 549 | 502 | 425 | 398 |
| Lotsavgifter | | 756 | 633 | 980 | 848 | 756 | 633 |
| Aktiverat arbete för egen räkning* | | 42 | - | 15 | - | 42 | - |
| Anslag | 1 | 365 | 287 | 543 | 390 | 365 | 287 |
| Övriga externa intäkter | 2 | 417 | 379 | 550 | 578 | 414 | 379 |
| **Summa rörelseintäkter** | | **2 746** | **2 395** | **3 625** | **3 236** | **2 744** | **2 395** |
| **Rörelsens kostnader** | | | | | | | |
| Personalkostnader | | -1 472 | -1 407 | -2 000 | -1 901 | -1 439 | -1 379 |
| Övriga externa kostnader | | -830 | -670 | -1 152 | -958 | -860 | -701 |
| Avskrivningar | | -196 | -178 | -264 | -260 | -196 | -177 |
| Övriga rörelsekostnader | | - | - | - | -8 | - | - |
| **Summa rörelsekostnader** | | **-2 498** | **-2 255** | **-3 415** | **-3 127** | **-2 495** | **-2 257** |
| **Rörelseresultat** | 3 | **248** | **140** | **209** | **110** | **249** | **137** |
| **Resultat från finansiella investeringar** | | | | | | | |
| Finansiella intäkter | | 36 | 32 | 48 | 43 | 36 | 32 |
| Finansiella kostnader | | -28 | -60 | -38 | -79 | -28 | -60 |
| **Resultat efter finansiella intäkter och kostnader** | | **256** | **112** | **220** | **74** | **257** | **109** |
| Bokslutsdispositioner | | - | 0 | - | 0 | - | 1 |
| **Resultat före skatt** | | 256 | 112 | 220 | 74 | 257 | 110 |
| Skattemotsvarighet | | - | - | - | 0 | - | - |
| **Periodens resultat** | | **256** | **112** | **220** | **74** | **257** | **110** |

* Redovisades tidigare år inom personalkostnader.

# Balansräkning

| Balansräkning, mnkr | | Koncernen | | Affärsverket | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Not | **2026 30 sep** | 2025 30 sep | **2026 30 sep** | 2025 30 sep |
| **Tillgångar** | | | | | |
| **Anläggningstillgångar** | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | | 195 | 177 | 195 | 177 |
| Materiella anläggningstillgångar | | 10 193 | 8 619 | 10 189 | 8 615 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | 54 | 110 | 59 | 115 |
| **Summa anläggningstillgångar** | | **10 442** | **8 906** | **10 443** | **8 907** |
| **Omsättningstillgångar** | | | | | |
| Varulager m.m. | | 123 | 73 | 123 | 73 |
| Kortfristiga fordringar | | 352 | 320 | 348 | 318 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | | 236 | 161 | 234 | 160 |
| Avräkning med statsverket | | -1 902 | -781 | -1 902 | -781 |
| Kassa och bank | | 3 080 | 2 205 | 3 076 | 2 197 |
| **Summa omsättningstillgångar** | | **1 889** | **1 979** | **1 880** | **1 967** |
| **Summa tillgångar** | | **12 331** | **10 885** | **12 322** | **10 874** |
| **Eget kapital och skulder** | | | | | |
| **Eget kapital** | 4 | **1 396** | **1 179** | **1 392** | **1 172** |
| **Avsättningar** | | | | | |
| Avsättningar till pension | | 3 120 | 2 991 | 3 120 | 2 991 |
| Övriga avsättningar | | 36 | 18 | 36 | 18 |
| **Summa avsättningar** | | **3 157** | **3 009** | **3 157** | **3 009** |
| **Kortfristiga skulder** | | | | | |
| Icke räntebärande skulder | | 303 | 281 | 303 | 281 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | | 7 475 | 6 416 | 7 471 | 6 412 |
| **Summa kortfristiga skulder** | | **7 778** | **6 698** | **7 774** | **6 694** |
| **Summa eget kapital och skulder** | | **12 331** | **10 885** | **12 322** | **10 874** |
| **Poster inom linjen** | | | | | |
| Ansvarsförbindelser | | 273 | 280 | 273 | 280 |
| Ställda säkerheter | | Inga | Inga | Inga | Inga |



Foto: Adobe Stock



Foto: Adobe Stock

# Finansieringsanalys

| Finansieringsanalys, mnkr | Koncernen | | Affärsverket | |
|---|---|---|---|---|
| | **2026 jan-sep** | 2025 jan-sep | **2026 jan-sep** | 2025 jan-sep |
| Resultat efter finansiella intäkter och kostnader | 256 | 112 | 257 | 110 |
| Justering för poster som inte ingår i kassaflödet | 211 | 254 | 211 | 252 |
| **Kassaflöde från löpande verksamhet före förändringar av rörelsekapital** | **467** | **366** | **468** | **362** |
| **Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital** | | | | |
| Förändringar av varulager och förskott till leverantörer | 5 | 17 | 5 | 17 |
| Förändring av kortfristiga fordringar | 963 | 400 | 965 | 401 |
| Förändring av kortfristiga skulder | 551 | 501 | 552 | 502 |
| **Kassaflöde från den löpande verksamheten** | **1 987** | **1 284** | **1 990** | **1 283** |
| **Investeringsverksamheten** | | | | |
| Förändring av långfristiga fordringar | 50 | 5 | 50 | 5 |
| Investeringar i anläggningstillgångar | -1 300 | -908 | -1 300 | -908 |
| Försäljning av anläggningstillgångar | 1 | 4 | 1 | 4 |
| **Kassaflöde från investeringar** | **-1 250** | **-898** | **-1 250** | **-899** |
| **Kassaflöde efter investeringar** | **736** | **385** | **740** | **384** |
| **Finansieringsverksamheten** | | | | |
| Statskapital erhållits från statsbudgeten | 18 | 26 | 18 | 26 |
| **Kassaflöde från finansieringsverksamheten** | **18** | **26** | **18** | **26** |
| **Periodens kassaflöde** | **754** | **411** | **758** | **410** |
| **Likviditetsförändring** | | | | |
| Likvida medel vid periodens början | 2 327 | 1 794 | 2 319 | 1 788 |
| Likvida medel vid periodens slut | 3 080 | 2 205 | 3 076 | 2 197 |
| **Förändring i likvida medel** | **754** | **411** | **757** | **410** |

# Noter

## Not 1 Anslagsredovisning

**Anslag, tkr**

| | Ingående överförings-belopp | Årets tilldelning enligt regleringsbrev | Omdisponerat anslag | Totalt disponibelt belopp | Utgifter | Utgående överförings-belopp |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur** | | | | | | |
| 1:22 Fossilfria drivmedel och elektrifiering vid statliga myndigheter | - | - | 59 000 | 59 000 | -1 322 | 57 678 |
| **Summa** | **-** | **-** | **59 000** | **59 000** | **-1 322** | **57 678** |
| **Utgiftsområde 22 Kommunikationer** | | | | | | |
| 1:1 ap.3 Civilt försvar | 60 | 117 864 | | 117 924 | -52 868 | 65 057 |
| 1:1 ap.5 Isbrytare | 835 843 | 1 374 591 | | 2 210 434 | -2 087 | 2 208 347 |
| 1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. | -1 | 353 808 | | 353 808 | -262 577 | 91 231 |
| 1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. | - | 85 284 | | 85 284 | -63 963 | 21 321 |
| **Summa** | **835 902** | **1 931 547** | **59 000** | **2 826 450** | **-382 816** | **2 443 633** |

### Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 382 816 tkr i utgifter avser 16 747 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, civilt försvar.

**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 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.

**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, Säffle kanal, samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

**Anslag 1:22**
Ersättning för att minska utsläppen av växthusgaser.

**Villkor**
Anslagsposten får användas för utgifter i syfte att minska utsläppen av växthusgaser från fordon, arbetsmaskiner och fartyg som används eller upphandlas av Sjöfartsverket.

Myndigheten får använda högst 1 000 000 kronor för sina administrativa kostnader för uppgiften.

## 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 42,4 (40,6) mnkr. För 2026 prognostiseras inköp och försäljning inom koncernen att uppgå till 57 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.

**2026-01-01-2026-09-30, mnkr**

| | Farleder | Isbrytning | Sjögeografisk information | Sjötrafik-tjänster | Lotsning | Sjömans-service | Sjö- och flygräddning | Myndighets-uppgifter | **Totalt** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rörelsens intäkter** | | | | | | | | | |
| Lotsavgifter | - | - | - | - | 756 | - | - | - | 756 |
| Aktiverat arbete för egen räkning | 17 | - | - | - | 1 | - | - | - | 19 |
| Anslag | 110 | 13 | 4 | - | 1 | - | 215 | 15 | 358 |
| Övriga externa intäkter | 59 | 46 | 80 | 9 | 14 | 2 | 138 | 22 | 370 |
| **Summa rörelseintäkter** | **185** | **59** | **84** | **10** | **772** | **2** | **354** | **37** | **1 503** |
| **Direkta rörelsekostnader** | | | | | | | | | |
| Personalkostnader | -183 | -217 | -103 | -78 | -485 | -14 | -225 | -69 | -1 374 |
| Övriga externa kostnader | -84 | -190 | -36 | -17 | -103 | -5 | -198 | -44 | -676 |
| Avskrivningar | -57 | -33 | -7 | -7 | -20 | -1 | -30 | -3 | -158 |
| **Summa direkta rörelsekostnader** | **-324** | **-440** | **-146** | **-102** | **-608** | **-20** | **-453** | **-116** | **-2 208** |
| **Resultat före indirekta rörelseposter** | **-139** | **-381** | **-61** | **-92** | **164** | **-18** | **-99** | **-79** | **-705** |
| Utfördelade farledsavgifter | 279 | 438 | 105 | 136 | - | 26 | 111 | 71 | 1 166 |
| Indirekta rörelseintäkter | 11 | 12 | 7 | 4 | 27 | 1 | 10 | 2 | 75 |
| Indirekta rörelsekostnader | -42 | -46 | -26 | -17 | -105 | -5 | -38 | -7 | -286 |
| **Rörelseresultat** | **109** | **23** | **24** | **31** | **86** | **5** | **-16** | **-13** | **249** |

## Not 4 Förändring av eget kapital

| mnkr | Bundet kapital | Fritt kapital | Bundet kapital | Fritt kapital |
|---|---|---|---|---|
| **Koncernen** | **2026-09-30** | | 2025-09-30 | |
| **Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning** | **446** | **792** | **446** | **490** |
| Omvärdering pensionsskuld | - | -98 | - | 118 |
| Statskapital – anslag för investeringar | - | - | - | 13 |
| Periodens resultat | - | 256 | - | 112 |
| **Belopp vid periodens utgång** | **446** | **950** | **446** | **733** |

| mnkr | Bundet kapital | Fritt kapital | Bundet kapital | Fritt kapital |
|---|---|---|---|---|
| **Affärsverket** | **2026-09-30** | | 2025-09-30 | |
| **Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning** | **446** | **787** | **446** | **486** |
| Omvärdering pensionsskuld | - | -98 | - | 118 |
| Statskapital – anslag för investeringar | - | - | - | 13 |
| Periodens resultat | - | 257 | - | 110 |
| **Belopp vid periodens utgång** | **446** | **945** | **446** | **725** |

## Not 5 Nyckeltal

| mnkr | Koncernen | | | Affärsverket | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2026-09-30 | 2025-09-30 | 2025-12-31 | 2026-09-30 | 2025-09-30 | 2025-12-31 |
| Soliditet | 11,3 | 10,8 | 10,8 | 11,3 | 10,8 | 10,7 |
| Justerad soliditet | 26,9 | 24,5 | 24,5 | 26,9 | 24,4 | 24,4 |
| Räntabilitet på sysselsatt kapital | 6,6 | 4,2 | 3,7 | 6,6 | 4,2 | 3,7 |
| Räntabilitet på eget kapital | 19,9 | 10,3 | 6,8 | 20,1 | 10,1 | 6,7 |
| Räntetäckningsgrad | 1,0 | 0,3 | 193,4 | 1,0 | 0,3 | 193,0 |
| Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel | 9,3% | 7,4% | 8,3% | 9,2% | 7,3% | 8,2% |
| Eget kapital över en konjukturcykel | 679 | 585 | 592 | 671 | 577 | 583 |

# Sjöfartsverkets styrelse

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

Norrköping den 10 november 2026

**Åsa Sundberg** Ordförande

**Erik Eklund** Generaldirektör

**Thomas Andersson**

**Tove Friberg** Vice ordförande

**Lars Johansson**

**Johan Norlén**

**Patrik Wikand**

**Carl Cremonese**

**Ib Bergström**



Foto: Adobe Stock

**Sjöfartsverket**
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

SJÖFARTSVERKET