Årsredovisning

Sjöfartsverket Holding AB

Org.nr 556727-4567

Räkenskapsår 2024-01-01 - 2024-12-31

Fastställelseintyg
Jag intygar att resultaträkningen och balansräkningen har fastställts på årsstämma 2025-05-06. Årsstämman beslöt att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition.
Jag intygar att innehållet i dessa elektroniska handlingar överensstämmer med originalen och att originalen undertecknats av samtliga personer som enligt lag ska underteckna dessa.

Elektroniskt underskriven av:
Joel Smith, Styrelseledamot
2025-05-06

Årsredovisning
för
Sjöfartsverket Holding AB

Org. nr: 556727-4567

Styrelsen för Sjöfartsverket Holding AB får härmed avlämna följande årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01 - 2024-12-31.

Innehåll	**Sida**
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	4
Balansräkning	5-6
Noter	7
Underskrifter	8

Styrelsens säte: Norrköping
Företagets redovisningsvaluta: Svenska kronor (SEK).
Alla belopp redovisas, om inget annat anges, i kronor (kr).

Förvaltningsberättelse

Information om verksamheten

Sjöfartsverket Holding AB med säte i Norrköping är ett helägt dotterbolag till Sjöfartsverket (202100-0654) som är ett statligt affärsverk med ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Bolaget har ett helägt dotterbolag; SMA Maintenance AB (556760-0126), som bedriver tekniskt helikopterunderhåll på Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. SMA Maintenance AB är av Transportstyrelsen godkänd underhållsverkstad av luftfartyg i enlighet med Europeiska Luftfartsmyndighetens regelverk EASA part-145 och innehar därmed tillståndsnumer SE.145.0136. Verksamheten bedrivs från sex orter: Göteborg, Norrtälje, Umeå, Visby, Kristianstad samt Kiruna. Huvudkontor inklusive organisation för tungt helikopterunderhåll är lokaliserat till Säve Flygplats, Göteborg City Airport.

Säte

Företagets säte är Norrköping

Flerårsöversikt* (KSEK)

	2024	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Nettoomsättning	0	0	0	0	0
Resultat efter finansiella poster	-117	-69	-72	5 956	-56
Balansomslutning	8 190	7 591	7 657	16 276	10 320
Soliditet (%)	99,0	99,5	99,6	99,9	99,8

Förändringar i eget kapital

	Aktie-kapital	**Balanserat resultat**	**Årets resultat**	**Totalt**
Belopp vid årets ingång	2 000 000	5 623 649	-68 662	**7 554 987**
Resultatdisp. enl beslut av årsstämma		-68 662	68 662	**0**
Årets vinst			553 147	**553 147**
Belopp vid årets utgång	**2 000 000**	**5 554 987**	**553 147**	**8 108 134**

Resultatdisposition

Förslag till disposition av bolaget vinst

Till årsstämmans förfogande står	
balanserad vinst	5 554 987
årets vinst	553 147
	6 108 134

Styrelsen föreslår att	
till aktieägare utdelas (33,50 kronor per aktie)	670 000
i ny räkning överföres	5 438 134
	6 108 134

Beträffande bolagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande noter.
Styrelsen föreslås bemyndigas att besluta om tidpunkt då utdelningen skall betalas.

Styrelsen anser att förslaget är förenligt med försiktighetsregeln i 17 kap. 3 § aktiebolagslagen enligt följande redogörelse: Styrelsens uppfattning är att vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav verksamhetens art, omfattning och risk ställer på storleken på det egna kapitalet, bolagets konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Resultaträkning

	Not	2024-01-01 -2024-12-31	2023-01-01 -2023-12-31
Rörelsens intäkter m.m.			
Nettoomsättning		0	0
Rörelsens kostnader			
Övriga externa kostnader		-116 871	-70 270
Rörelseresultat		**-116 871**	**-70 270**
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		18	1 608
Resultat efter finansiella poster		**-116 853**	**-68 662**
Bokslutsdispositioner	2	670 000	0
Resultat före skatt		**553 147**	**-68 662**
Årets resultat		**553 147**	**-68 662**

Balansräkning

	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag	3, 4	5 180 000	5 180 000
Summa anläggningstillgångar		**5 180 000**	**5 180 000**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Fordringar hos koncernföretag		670 000	0
Övriga fordringar		927	909
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		17 165	17 165
		688 092	**18 074**
Kassa och bank		2 321 792	2 393 413
Summa omsättningstillgångar		**3 009 884**	**2 411 487**
SUMMA TILLGÅNGAR		**8 189 884**	**7 591 487**

Balansräkning

	Not	2024-12-31	2023-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000 000	2 000 000
		2 000 000	**2 000 000**
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst eller förlust		5 554 987	5 623 649
Årets resultat		553 147	-68 662
		6 108 134	**5 554 987**
Summa eget kapital		**8 108 134**	**7 554 987**
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		81 750	36 500
Summa kortfristiga skulder		**81 750**	**36 500**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**8 189 884**	**7 591 487**

Noter

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Fordringar
Fordringar har upptagits till de belopp varmed de beräknas inflyta.

Övriga tillgångar, avsättningar och skulder
Övriga tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Inkomstskatt
Aktuell skatt avser inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats.
Aktuell skatt värderas till det sannolika beloppet enligt de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen.

UPPLYSNINGAR TILL ENSKILDA POSTER

Not 2 Bokslutsdispositioner

	2024	2023
Erhållna koncernbidrag	670 000	0
	670 000	**0**

Not 3 Andelar i koncernföretag

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående anskaffningsvärden	5 180 000	5 180 000
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	**5 180 000**	**5 180 000**
Utgående redovisat värde	**5 180 000**	**5 180 000**

Not 4 Specifikation andelar i koncernföretag

Namn	Kapital-andel	Rösträtts-andel	Antal andelar	Bokfört värde
SMA Maintenance AB	100%	100%	1 000	5 180 000
				5 180 000

	Org.nr	Säte	Eget kapital	Resultat
SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	6 300 071	647 765

Not 5 Koncernförhållanden

Bolaget är moderbolag, men med stöd av ÅRL 7 kap 2 § upprättas inte någon koncernredovisning. Bolaget omfattas av en koncernredovisning som upprättas av den överordnade ägaren Sjöfartsverket (org. nr. 202100-0654) med säte i Norrköping.

Not 6 Definition av nyckeltal

Soliditet
Justerat eget kapital i procent av balansomslutning

Not 7 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Ingen händelse av väsentlig art har inträffat efter räkenskapsårets utgång.

Norrköping 2025-03-04

Joel Smith
Joel Smith

Vår revisionsberättelse har lämnats 2025-03-05

Deloitte AB

Kristin Wiström
Kristin Wiström
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Sjöfartsverket Holding AB, org.nr 556727-4567

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Sjöfartsverket Holding AB för år 2024.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Sjöfartsverket Holding ABs finansiella ställning per den 31 december 2024 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Sjöfartsverket Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.
Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en

revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

• identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

• skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

• utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

• drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

• utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Sjöfartsverket Holding AB för år 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.
Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamot ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Sjöfartsverket Holding AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.
Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller

- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Linköping
2025-03-05

Deloitte AB

Kristin Wiström
Kristin Wiström
Auktoriserad revisor

20250508030024

RIKS
REVISIONEN

Revisionsberättelse

Beslutad: 2025-03-21

Diarienummer: 3.1.2-2024-049

Regeringen
103 33 Stockholm

Revisionsberättelse för Sjöfartsverket 2024

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. utfört en revision av årsredovisningen för Sjöfartsverket 2024, daterad 2025-02-20.

Revisionsberättelsen innehåller sammantaget fyra uttalanden. Om inget av dessa uttalanden innehåller en reservation eller avvikande mening innebär det att Riksrevisionen bedömer att redovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig, räkenskaperna är rättvisande samt att ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisning

Uttalanden

Enligt Riksrevisionen har myndigheten

- upprättat årsredovisningen med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten

Riksrevisionen
www.riksrevisionen.se
S:t Eriksgatan 117
Box 6181, 102 33 Stockholm
08-5171 40 00

20250508003025

- i alla väsentliga avseenden gett en rättvisande bild av Sjöfartsverkets och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2024
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

Grund för uttalanden

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, samt Riksrevisionens interna föreskrifter

- Riksrevisionens granskning av resultatredovisning och övrig information i årsredovisningen, inklusive ledningens bedömning av intern styrning och kontroll (IFRF)
- Riksrevisionens granskning av ledningens förvaltning som del i årsredovisningsgranskningen (IFRLF)

Vårt ansvar enligt standarderna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till myndigheten i enlighet med ISSAI 130 Code of Ethics och har i övrigt fullgjort vårt ansvar i enlighet med dessa etiska regler. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Baserat på vår revision av årsredovisningen, bedömer Riksrevisionen att myndigheten i alla väsentliga avseenden använt anslag och inkomster i enlighet med av riksdagen beslutade ändamål och i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Myndighetsledningens ansvar

Myndighetsledningen ansvarar för myndighetens verksamhet och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. Detta framgår av 3 § myndighetsförordningen (2007:515).

20250508030226

Myndighetsledningen har även ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt i enlighet med instruktion, regleringsbrev och övriga regeringsbeslut för myndigheten. Myndighetsledningen är även ansvarig för att anslagsmedel och inkomster har använts enligt de bestämmelser och villkor som anges i föreskrifter, regleringsbrev och andra regeringsbeslut.

Myndighetsledningen ansvarar också för att det finns en intern styrning och kontroll som säkerställer att årsredovisningen kan upprättas utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ska myndighetsledningen förutsätta att myndigheten ska fortsätta sin verksamhet. De upplyser, när så är tillämpligt, om avvikelser och skälen för dessa avvikelser.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att granska årsredovisningen. Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller Riksrevisionens uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISSAI, IFRF och IFRLF alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som en del av en revision enligt ISSAI använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Därefter utformar och utför vi granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker, och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för ett fel som beror på misstag eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern styrning och kontroll
- skaffar vi oss en förståelse för den del av myndighetens interna styrning och kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll

20250508030027

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar
- drar vi en slutsats om det riktiga i att myndighetsledningen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om myndighetens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, ska vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn och den bedömning som lämnats eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera våra uttalanden om årsredovisningen
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Som en del av granskningen i enlighet med IFRF planerar och genomför vi revisionen för att

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar ge en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket
- för övrig information, förvissa oss om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

Vår kommunikation med myndighetsledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierar under revisionen.

Vårt ansvar är också att granska om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Vi genomför granskningen enligt IFRLF. Utöver de regelverk och särskilda beslut som direkt påverkar redovisningen, innefattar detta de föreskrifter som är direkt hänförliga till användningen av medel som riksdag och

20250508030028

regering beslutar om[1]. På basis av genomförd revision av årsredovisningen lämnar vi ett uttalande med rimlig säkerhet om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom

Sjöfartsverket

Finansdepartementet, budgetavdelningen

[1] Anslagsförordningen (2011:223), avgiftsförordningen (1992:191), förordningen (2011:211) om utlåning och garantier, kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), förordningen (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom och förordningen (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom.

20250508030029

RIKS REVISIONEN

Revisors rapport

Beslutad: 2025-03-21

Diarienummer: 3.1.2-2024-049

Regeringen
103 33 Stockholm

Revisors rapport i enlighet med 7§ transparenslagen, Sjöfartsverket för 2024

Enligt *lag (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m.* (i fortsättningen benämnd transparenslagen) ska myndighetens revisor för varje räkenskapsår granska om en öppen redovisning och en separat redovisning har fullgjorts i enlighet med bestämmelserna i transparenslagen. Det har Riksrevisionen, i egenskap av revisor för Sjöfartsverket, gjort för räkenskapsåret 2024 genom en översiktlig granskning. Enligt transparenslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om redovisning och revision. Eftersom sådana föreskrifter inte utfärdats har myndigheten gjort sin egen tolkning av transparenslagen och upprättat sin redovisning för räkenskapsåret 2024 i enlighet därmed.

Det är myndighetens ansvar att tillse att redovisningsskyldigheten fullgörs. Det är Riksrevisionens ansvar som revisor i myndigheten att uttala sig om huruvida denna skyldighet har fullgjorts.

Den översiktliga granskning som har utförts har bestått av att göra förfrågningar, i första hand till personer som inom myndigheten är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för Riksrevisionen att skaffa sig en

Riksrevisionen
www.riksrevisionen.se
S:t Eriksgatan 117
Box 6181, 102 33 Stockholm
08-5171 40 00

20250508030

sådan säkerhet att Riksrevisionen blir medveten om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har. På grund av avsaknad av föreskrifter kan Riksrevisionen inte entydigt uttala sig om huruvida myndigheten fullgjort sin skyldighet i enlighet med lagstiftningens intentioner. Sålunda kan det inte uteslutas att en annan tolkning än myndighetens kan gälla.

Baserat på den översiktliga granskningen av efterlevnaden av nämnda lag gör Riksrevisionen följande uttalande med begränsad säkerhet.

Det har inte kommit fram några omständigheter under den översiktliga granskningen som tyder på att myndigheten inte fullgjort sin skyldighet i enlighet med transparenslagen.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Margit Nestra har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom

Sjöfartsverket

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

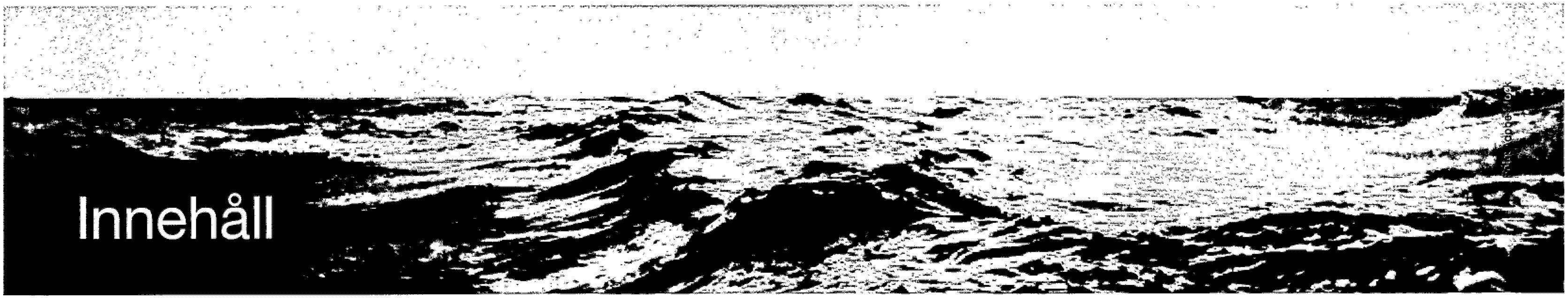
Finansdepartementet, budgetavdelningen

Årsredovisning

2024



SJÖFARTSVERKET



Innehåll

Inledning

Nyckeltal 2024 ____ 4
Året som gått ____ 6
Generaldirektören har ordet ____ 10

Förvaltningsberättelse

Sjöfartsverkets uppdrag ____ 13
Säkra sjövägar genom maritimt partnerskap ____ 14
Sjöfartsverket som beredskaps- och miljömålsmyndighet ____ 14
Särskilda uppdrag ____ 15
Sjöfartsverkets finansieringsmodell ____ 16

Omvärldsläge och trafikvolymer ____ 18
Omvärldsfaktorer ____ 19
Sjöfarten i Sverige ____ 20
Sjöfartsvolymernas betydelse för Sjöfartsverkets intäkter ____ 21
Anlöp och godsvolymer ____ 22

Mål och måluppfyllelse ____ 26
De transportpolitiska målen ____ 26
Servicelöften ____ 27
Ekonomiska mål ____ 28
Utvecklingsmål mot 2027 ____ 29

Särskild återrapportering ____ 34
En attraktiv arbetsgivare ____ 34
Jämställdhet, mångfald och inkludering ____ 36
Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet ____ 38
Omställning till fossilfri flotta ____ 42
Sjöfartsverket som beredskapsmyndighet ____ 44
Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete ____ 46
Förenklingsarbete ____ 48

Investeringar och satsningar för framtiden ____ 50
Årets investeringar ____ 50
Utveckling och förvaltning av infrastruktur ____ 52
Nästa generations isbrytare ____ 56

Så styrs Sjöfartsverket ____ 58
Organisation och styrmodell ____ 59
Styrelse och ledning ____ 60
Intern styrning och kontroll ____ 62
Väsentliga händelser efter periodens utgång ____ 63

Verksamhetsredovisning

Farleder ____ 66
Isbrytning ____ 68
Sjögeografisk information ____ 70
Lotsning ____ 74
Sjö- och flygräddning ____ 78
Sjömansservice ____ 82
Sjötrafikinformation ____ 86

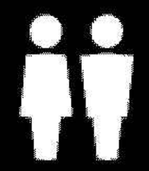
Ekonomi

Årets ekonomiska händelser ____ 91
Resultaträkning ____ 92
Balansräkning ____ 95
Finansieringsanalys ____ 98
Anslagsredovisning ____ 99
Tvister och osäkerhetsfaktorer ____ 100
Flerårsöversikt Koncernen ____ 102
Flerårsöversikt Affärsverket ____ 104
Redovisningsprinciper ____ 106
Noter ____ 110

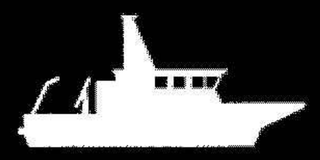
Omslagsfoto: Paul Hultsbo

20250508032

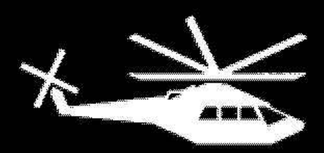
Nyckeltal 2024



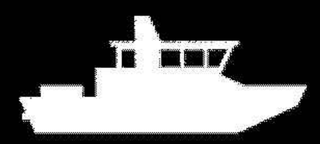
Antal medarbetare



Antal sjömätningsfartyg



Antal räddningshelikoptrar



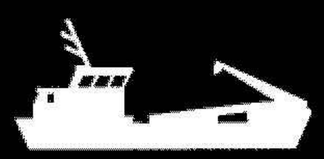
Antal utbildningsfartyg



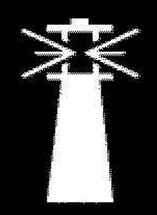
Antal isbrytare



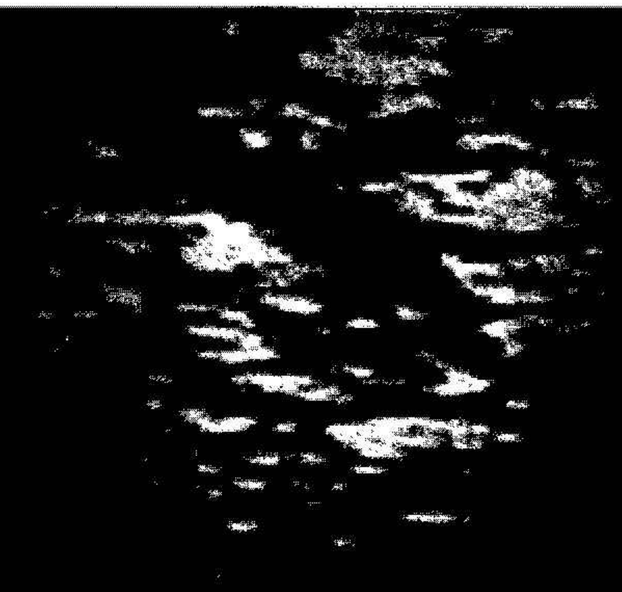
Antal lotsbåtar



Antal arbetsfartyg



Antal fyrar



- Lotsstation
- SAR-bas
- Övrigt

Kalix
Luleå
Piteå
Skellefteå
Umeå
Örnsköldsvik
Sundsvall
Söderhamn
Gävle
Svartklubben
Norrtälje
Kapellskär
Stockholm
Södertälje
Sandhamn
Norrköping
Landsort
Oxelösund
Lysekil
Trollhättan/Vänern
Rönnäng
Marstrand
Göteborg
Visby
Oskarshamn
Halmstad
Kalmar
Helsingborg
Karlshamn
Malmö
Kristianstad
Höllviken

Året som gått



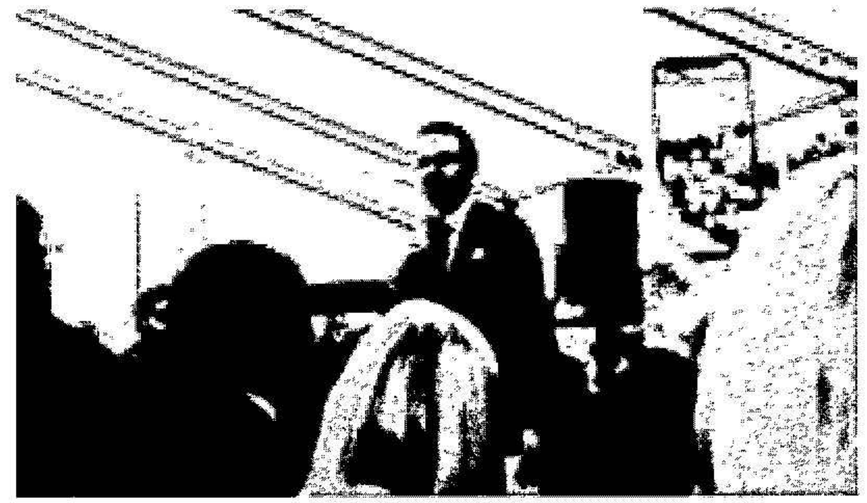
Foto: Emelie Asplund

Erik Eklund ny generaldirektör

Den 10 juni tillträdde Erik Eklund som ny generaldirektör för Sjöfartsverket. Erik har erfarenhet från att leda stora organisationer inom sjöfartsområdet i både privat och offentlig sektor. Han är utbildad civilingenjör inom farkostteknik med inriktning skeppsbyggnadsteknik. Erik har närmast haft en chefstjänst på Candela Technology AB och har även verkat i olika chefspositioner på både Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Erik Eklund efterträdde Joel Smith, direktör för Infrastruktur på Sjöfartsverket, som varit tillförordnad generaldirektör under drygt ett år.

Alla ville hylla isbrytaren Atle 50 år

I september firade vår isbrytare Atle sin 50-årsdag med orkester, tårta, bubbel och ballonger på Stadsgårdskajen i Stockholm. Gästerna var allt från intresserade skolelever till representanter från sjöfartsbranschen och politiken. Bland andra deltog infrastrukturminister Andreas Carlson. Alla gästerna var överens om vikten av en fungerande isbrytning för att hålla hela Sverige öppet.



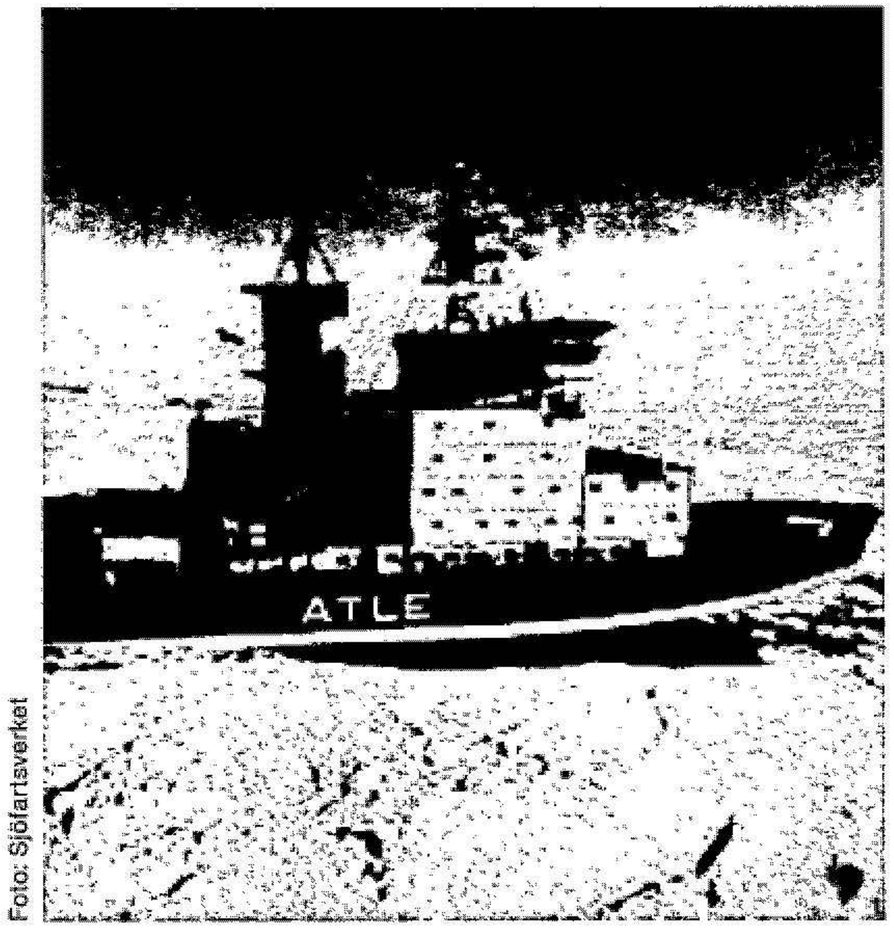


Foto: Sjöfartsverket

Foto: Maria W Kjellgren



Soligt firande av Sandhammarens fyr

I maj firades Sandhammarens fyr i Skåne med fanfarer och strålande sol. Fyren har totalrenoverats och fyllde dessutom 160 år. Fyrplatsen är sedan 1978 statligt byggnadsminne och har stort kulturhistoriskt värde. Fyrtornet är fyringenjör Gustaf von Heidenstams första konstruktion helt i järn och är välbevarad både exteriört och interiört.



Foto: Sjöfartsverket (rendering)

Världsunik flygande elektrisk lotsbåt till Sjöfartsverket

Med helelektrisk drivlina och bärplansteknik kommer den nya lotsbåten flyga fram över vattnet. I oktober blev det klart att Sjöfartsverket investerar i en världsunik elektrifierad lotsbåt med maxfart 31 knop och noll utsläpp. Lotsbåten är en del i omställningsarbetet till fossilfrihet 2045.

Den nya båten kan ses som revolutionerande för vår fartygsflotta. Den kommer att minska klimatavtrycket och på sikt spara pengar genom minskade bränslekostnader. Investeringen i den nya lotsbåten finansieras delvis av det extra anslag som Sjöfartsverket fått från regeringen under 2022-2024 för att påbörja omställning mot en fossilfri fartygsflotta.

Lilla Edet får Sveriges första triangelsluss

I maj blev det klart att Lilla Edet som har Sveriges äldsta sluss också får Sveriges första triangelsluss. Den största vinsten med en triangelformad sluss är att slussen gör att mindre markytor tas i anspråk när slussen placeras i en sväng.

Detta minskar ingreppen i naturen och gör att mängden massor som måste grävas bort blir mindre. Med den här lösningen minskar också risken för svåra skador på slussen. Skulle ett fartyg tappa styrförmågan på väg in i en triangelsluss ligger inte slussportarna i farozonen, som i en rektangulär sluss.

Om slussportarna skadas kan det i värsta fall leda till dammbrott då vattnet strömmar okontrollerat ur slussen.

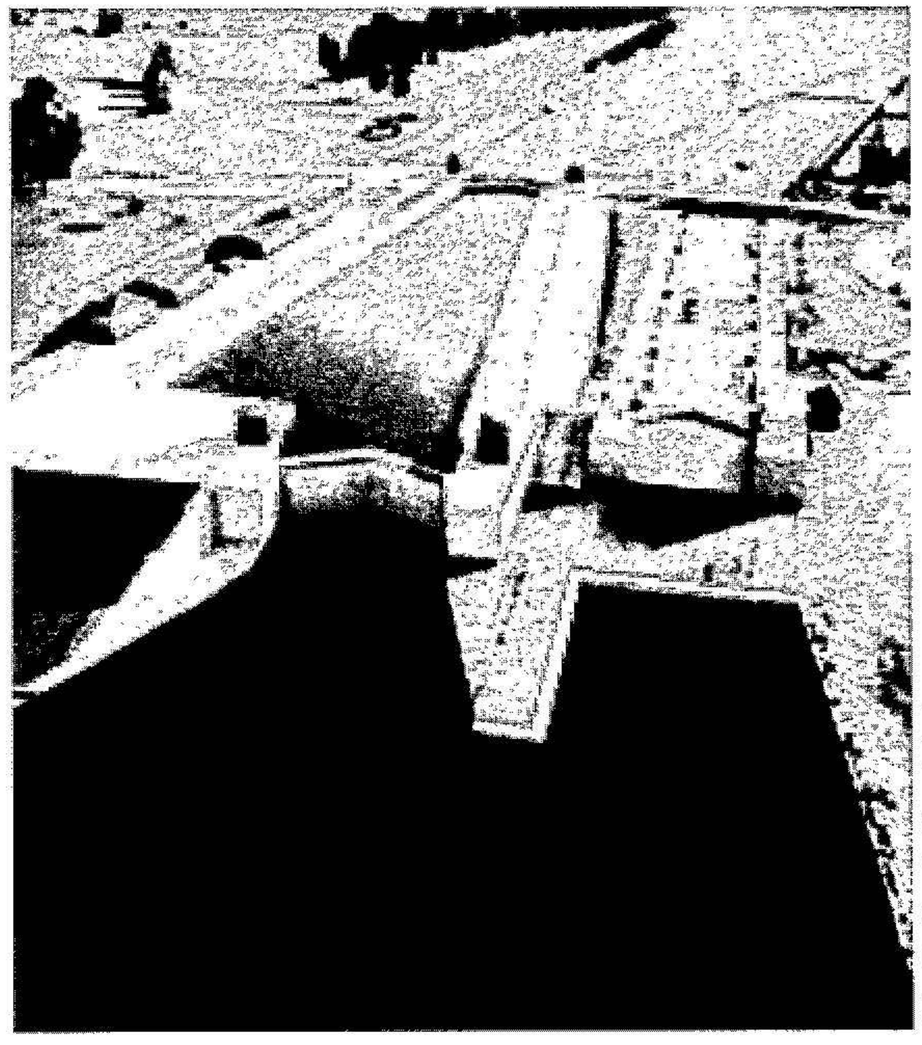


Foto: Trafikverket (rendering)

20250508030 36

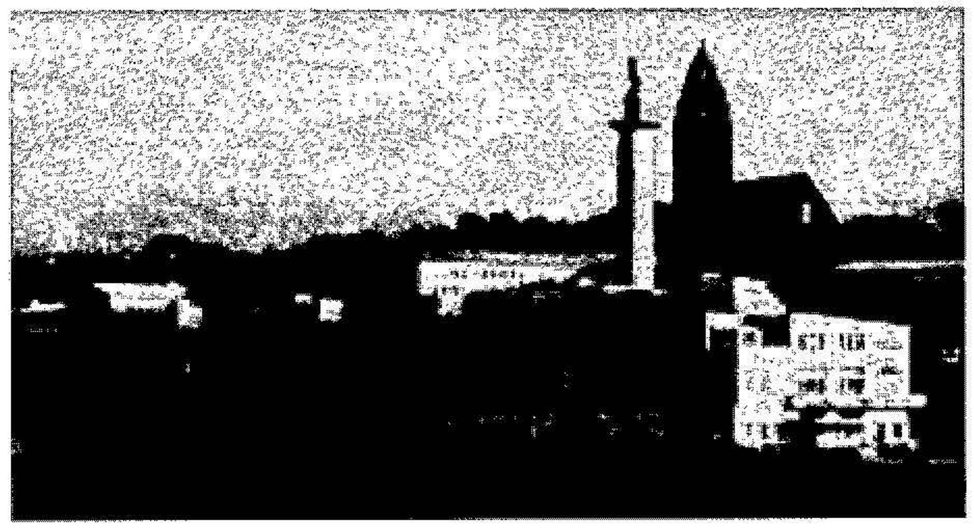


Foto: Arild Vågen

Invigning av nytt kontor i Amerikaskjulet

I oktober invigdes Sjöfartsverkets nya kontor i Amerikaskjulet i Göteborg. Med det nya kontoret samlas flera olika verksamheter inom Sjöfartsverket som tidigare suttit utspridda på olika platser och kontor. Med detta uppnås flera positiva synergier som bättre gemensamma funktioner och ökat socialt värde för medarbetarna.



Foto: Edin Malesa

Muddringen påbörjad i projekt Malmporten

Projekt Malmporten är Sveriges största muddringsprojekt i modern tid, där farlederna in till Luleå hamn ska födjupas och breddas. I juli påbörjade Sjöfartsverket muddringsarbetet efter många års planering och förberedelser. Det är en insats som bidrar till effektivare sjötransporter och tryggar sjöfarten för en lång tid framöver. I projektet skapas också en ny djuphamn, med ny infrastruktur och helt nya landytor för lagring och hantering av gods till och från hamnen i Luleå.



Foto: Sjöfartsverket

Isbrytarnas medarbetare välkomnades till Sjöfartsverket

Den 1 juli tog Sjöfartsverket över driften av isbrytarna från leverantören Viking Supply Ships och välkomnade samtidigt all besättning till Sjöfartsverkets organisation. Att hantera driften av isbrytarna i egen regi är viktigt för Sverige för att kunna möta de högre krav som ställs på totalförsvar och beredskap.

20250508030337

Foto: Sjöfartsverket



Startskott för Skandiaporten

Efter flera års förberedande arbete tog Sjöfartsverket i april det första spadtaget för Projekt Skandiaporten i Göteborg. Projektet ska säkra Skandiahamnens viktiga roll för svensk exportnäring även i framtiden och syftar till att rusta hamnen för sjöfartens framtida behov. Genom att farleden fördjupas och kajen förstärks, möjliggörs direktanlöp även för de allra största containerfartygen framöver. Projektet genomförs i samverkan med Göteborgs Hamn AB.

I teknisk mening sattes ingen spade i marken, utan "spadtaget" bestod av avtäckandet av den mässingsstatyett som symboliserar jätteprojektet.

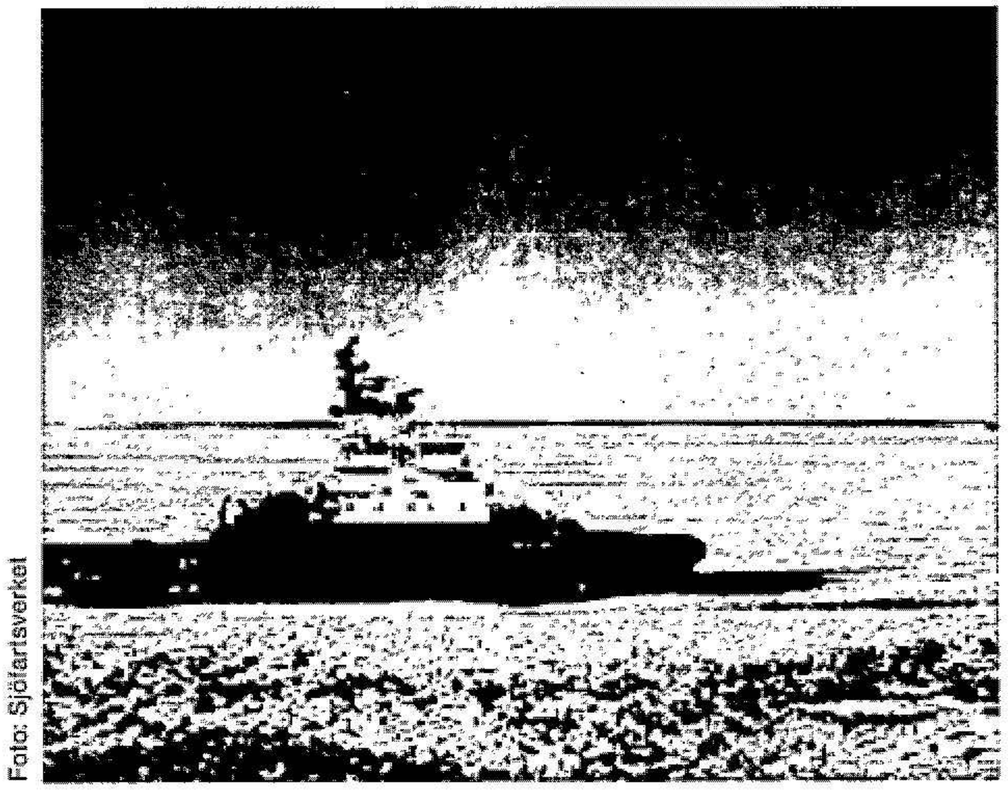


Foto: Sjöfartsverket

Välkommen till Sjöfartsverket Idun

I mars kunde Sjöfartsverket välkomna en ny isbrytare till flottan i form av Polar Circle, numera omdöpt till Idun. Med sina blott 18 år föryngrar hon flottan rejält. Den nya isbrytaren är 74 meter lång och 17 meter bred, vilket placerar henne storleksmässigt mitt emellan Ale och de större i Atleklassen. Idun blir ett viktigt komplement för att trygga sjötransporterna året runt till och från de norrländska hamnarna.

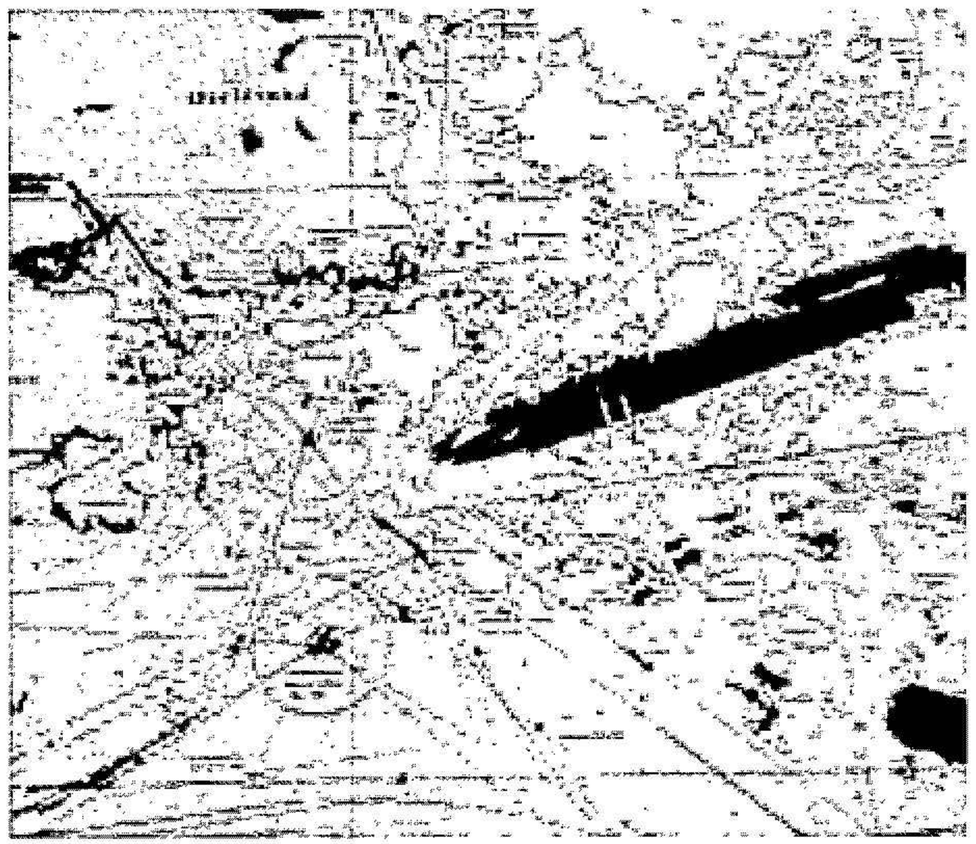


Foto: Kasper Dudzik

Sjöfartsverket går i bräschen för framtidens sjökort

Nu ska Sverige tillsammans med Östersjöländerna Finland, Estland, Lettland, Tyskland och Danmark testa framtidens sjökort. Målet är att de ska kunna användas av handelssjöfarten 2026. Sjöfartsverket leder arbetet med den nya generationens sjökort som blir världsstandard 2029. Det innebär att det blir krav på alla handelsfartygs navigationssystem att kunna visa mer data än i dag; till exempel detaljerad djupinformation, vattenstånd och ytströmmar.

20250508030038

Generaldirektören har ordet

Det var med en känsla av stolthet och tillförsikt jag i juni tillträdde som ny generaldirektör för att leda Sjöfartsverket, en myndighet som är till så stor nytta för såväl näringsliv som allmänhet.

Verksamhetsåret har präglats av den verklighet som numera råder. De många internationella konflikterna, instabilitet och ökad polarisering återspeglar sig tydligt i vår vardag. Idag ingår till exempel fokus på att säkerställa en robust säkerhetsförmåga i det mesta vi gör. Det är inte många år sedan den frågan överhuvudtaget inte fanns med på en myndighets prioriterade agenda. Världsoron ger även effekter på världshandeln och dess trafikrutter. För Sjöfartsverket har det inneburit minskade anlöpsvolymer till Sverige och därmed ett hårt slag för Sjöfartsverkets ekonomi.

2024 inleddes med att kylan kopplade ett rejält grepp om stora delar av Sveriges kust. Årets isvinter har varit den svåraste på många år, vilket visade sig i kostnaderna för att möjliggöra vintersjöfart till våra hamnar i norra Sverige. Årets issäsong belyser två av Sjöfartsverkets största utmaningar; såväl nuvarande isbrytarflotta som Sjöfartsverkets ekonomiska ramverk behöver stärkas.

Årets issäsong visar på vikten av att ha en väl fungerande isbrytarflotta – såväl i numerär som i kapacitet. Isbrytarflottan har förstärkts under året genom inköp av en mindre begagnad isbrytare, Idun. Arbetet med att förnya isbrytarflottans stora isbrytare pågår. Några veckor innan årsslutet gick anbudsförfrågan ut till prekvalificerade varv och kontrakt förväntas skrivas i början av andra kvartalet 2025. Sedan den 1 juli 2024 bemannas isbrytarna för övrigt av anställd personal. Vi är stolta över att ha välkomnat drygt ytterligare 200 kompetenta medarbetare.

Till Sjöfartsverkets viktiga samhällsuppdrag hör mer än isbrytning och överlag har verksamheten fungerat väl under året. Avvikelser i de omfattande samhällsuppdragen förekommer men Sjöfartsverket försöker minimera deras påverkan. I september var exempelvis helikopterbasen i Kristianstad stängd och området behövde istället täckas av sjögående enheter samt helikoptrar från Göteborg och Visby.

I april invigdes projektet Skandiaporten där Sjöfartsverket och Göteborgs Hamn AB rustar hamnen inför framtida behov. Förmuddringarna i farleden i Luleå, projekt Malmporten, har gått enligt plan. I vår planeras det stora muddringsarbetet i detta projekt att påbörjas. I muddringsvolymer är det större än Göta kanal och syftar till att framtidssäkra farleden och hamnen för större fartyg. I Trollhättan har vi under året fått ett planbesked från kommunen som möjliggör fortsatt planering av nya slussar. Det så kallade norra alternativet gynnar såväl sjöfarten som staden.

Statsbudgeten för 2025 innehöll inte några anslagshöjningar utöver totalförsvarsmedel till Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har sedan länge varit tydlig med att det i längden inte går att bedriva nuvarande verksamhet under rådande ekonomiska ramverk. Årets underskott före bokslutsdispositioner uppgår till 608 miljoner kronor.

20250508039

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att minska kostnadsmassan. Trots det kvarstår faktum att dagens anslagsmedel inte täcker de utgifter som krävs för att fortsatt bedriva verksamhet som gynnar fler områden än handelssjöfarten, till exempel sjöräddning för fritidsbåtssektorn.

Årets treårsplan för Sjöfartsverket kommer därför att redovisa en plan över hur en neddragning av verksamhet kommer att genomföras. En sådan neddragning kommer att slå mot flera samhällssektorer men är nödvändig utifrån den ekonomiska realitet som gäller.

Som framgår av ovan står Sjöfartsverket inför flera utmaningar. Jag ser med tillförsikt fram emot att tillsammans med branschen, samverkande myndigheter och alla mina kollegor på Sjöfartsverket anpassa kursen till de hårda vindar som nu blåser.

Erik Eklund
Generaldirektör



Foto: Emelie Asplund

20250508030440



Foto: Magnus Rietz

Förvaltningsberättelse

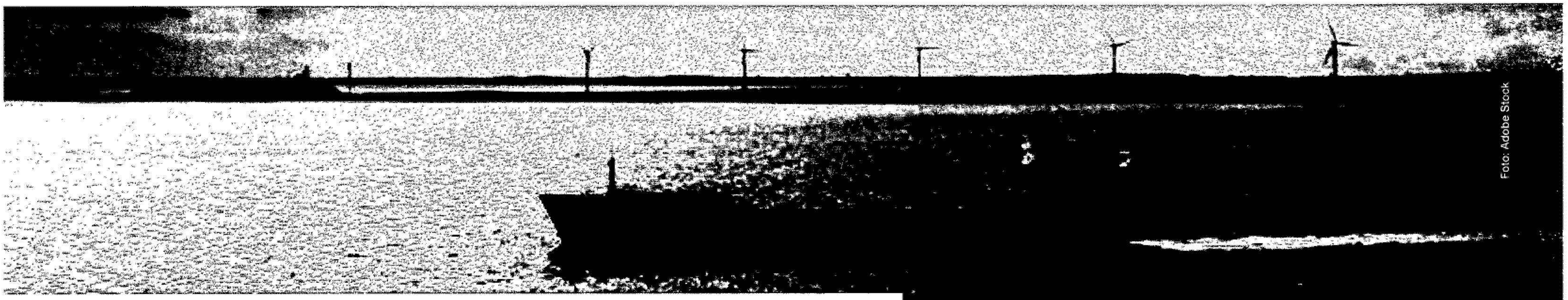


Foto: Adobe Stock

Sjöfartsverkets uppdrag

Sjöfartsverket är en myndighet i affärsverksform som tillhör Landbygds- och infrastrukturdepartementet. Sjöfartsverkets grunduppdrag beskrivs i regeringens instruktion. De finansiella villkoren för att bedriva verksamheten stadgas i det årliga regleringsbrevet.

Sjöfartsverkets huvuduppdrag är att ansvara för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det görs genom att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning, lotsning, farledsservice och sjötrafikinformation till alla tusentals fartyg som rör sig i svenska farvatten. Sjöfartsverket arbetar även med sjömätning, utmärkning av farlederna samt produktion av sjökort och annan sjögeografisk information.

Myndigheten har ett brett samhällsansvar och uppdrag, som också innefattar att sjömän ska ha möjlighet till en meningsfull fritid genom Sjömansservices verksamhet. Sjöfartsverket leder och koordinerar insatserna vid sjö- och flygolyckor med stöd av andra aktörer som ingår i sjö- och flygräddningssystemet. Det görs från räddningscentralen JRCC (Joint Rescue Co-ordination Centre).

Sjöfartsverket ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitiken i linje med riksdagens och regeringens beslut, samt följer hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen. Sjöfartsverket ger råd och stöd inom dess unika kompetensområde och arbetar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

202505080304 2

Vision

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap.

Verksamhetsidé

Vi erbjuder effektiva sjövägar, moderna tjänster och maritimt partnerskap för tillväxt och hållbar utveckling samt värnar om liv och miljö.

Säkra sjövägar i en hållbar framtid genom maritimt partnerskap

Leverera lotsning
Genom vår lotsningstjänst ser vi till att fartygen får en säker passage och ett effektivt anlöp till hamn.

Utveckla och tillhandhålla farleder
Vi förvaltar och underhåller hela farledssystemet samt planerar och genomför olika infrastrukturprojekt.

Leverera sjögeografisk information
Genom sjömätning samlar vi in data som bearbetas till olika produkter som säljs eller tillgängliggörs.

Möjliggöra vintersjöfart
Vi tillhandahåller information om isläget, bryter is och erbjuder assistans till fartyg.

Rädda liv
Räddningstjänst för både sjö- och luftfart.
Vi efterforskar, lokaliserar och undsätter nödställda.

Skapa framtidens sjöfart
Vi bidrar med omfattande kunskap och objektiva underlag för beslut inom sjöfarten och samhället.

Erbjuda sjömän en aktiv fritid
Vi erbjuder sjömän en aktiv och meningsfull fritid i land och till sjöss.

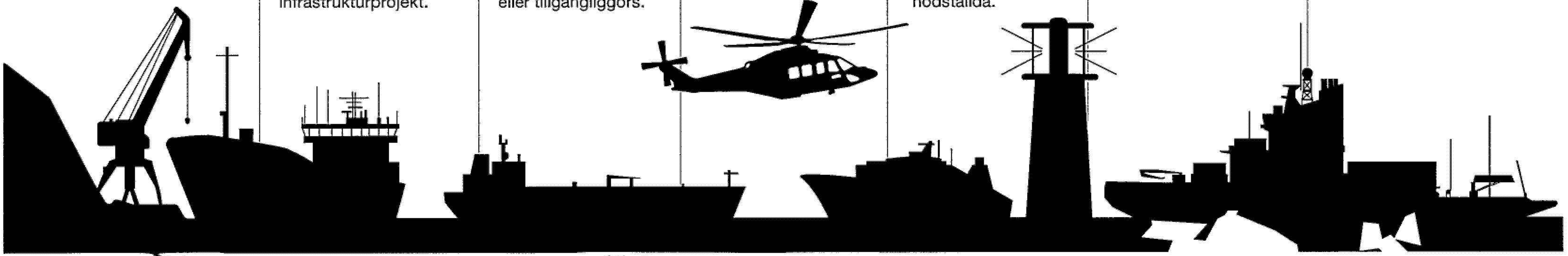




Foto: Paul Hultsbro

Sjöfartsverket som beredskaps- och miljömålsmyndighet

Sjöfartsverket är beredskapsmyndighet inom totalförsvaret. Det innebär att Sjöfartsverket är en av de cirka 60 myndigheter som är särskilt viktiga för det civila försvaret. Beredskapsmyndigheterna är sedan 2022 uppdelade i tio beredskapssektorer där Sjöfartsverket ingår i två sektorer: transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen.

Sjöfartsverket är även en miljömålsmyndighet vilket innebär att Sjöfartsverket är en av de 26 myndigheter och länsstyrelser som har ett ansvar i Sveriges miljömålssystem. Sjöfartsverket ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljökvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

20250508030043


Foto: Sjöfartsverket

Särskilda uppdrag enligt regleringsbrevet

Utöver Sjöfartsverkets grunduppdrag som anges i myndighetens instruktion ger regeringen särskilda mål och återrapporteringskrav för verksamheten i det årliga regleringsbrevet.

För 2024 gällde nedan uppdrag:

Jämställdhet
Sjöfartsverket ska redovisa hur arbetet med att dels öka representationen av kvinnor i myndigheten, dels utveckla förebyggande åtgärder för att säkerställa en inkluderande arbetsmiljö inom myndigheten fortskrider, samt vilka resultat som nåtts.

Omställning till fossilfri flotta
Sjöfartsverket får 2024 ett tillskott på 45 miljoner kronor för att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets egen båt- och fartygsflotta till att bli fossilfri. Myndigheten ska redovisa hur omställningsarbetet fortskrider och vilka åtgärder som vidtagits.

Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete
Sjöfartsverket ska redogöra för vilka kvalitetssäkringsverktyg eller metodstöd, exempelvis Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps verktyg Infosäkkollen, som använts för att utvärdera och utveckla myndighetens informationssäkerhetsarbete.

Förenklingsarbete
Sjöfartsverket ska redovisa vilka åtgärder myndigheten har vidtagit och planerar att vidta för att minska företagens regelbörda och administrativa kostnader samt vilka åtgärder Sjöfartsverket har vidtagit för att förbättra bemötande och service gentemot företagen. Dessutom ska Sjöfartsverket redovisa vilka hinder som finns för att kunna påskynda förenklingsarbetet.

Under avsnittet **Särskild återrapportering** redogörs för hur Sjöfartsverket arbetat med dessa uppdrag under året.

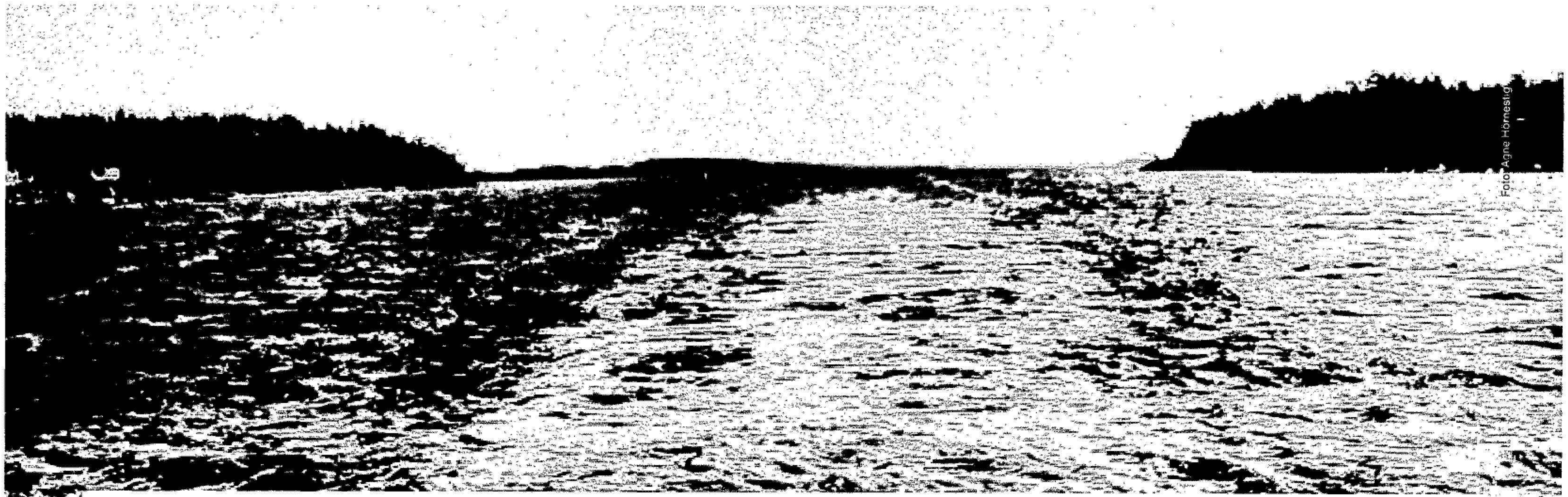


Foto: Agne Hörnestig

Sjöfartsverkets finansieringsmodell

Genom att betala farledsavgift får handelssjöfarten tillgång till öppna, säkra och tillgängliga farleder året runt. Avgifterna baseras på fartygets storlek samt på godsmängder och antal passagerare ombord.

Även isbrytningsverksamheten finansieras av farledsavgiften. Sjöfartsverket tar normalt inte extra betalt av de fartyg som behöver isassistans och är heller inte berättigat till extra anslag när isvintern blir besvärlig. Hur farledsavgiften får höjas stadgas av det årliga regleringsbrevet.

I Sverige är det lotsplikt vilket innebär krav på att anlita lots på svenskt inre vatten om fartyget är längre än 70 meter och bredare än 20 meter. För detta betalar fartygen en lotsavgift. Lotsavgifterna baseras på en fast startavgift samt en rörlig taxa utifrån hur lång tid lotsningen tar.

En mindre del 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. De anslag som Sjöfartsverket får för grunduppdraget har inte indexuppräknats på många år och Sjöfartsverket har länge påtalat att nuvarande anslagsnivåer inte räcker för att täcka verksamhetens kostnader.

Sjöfartsverket har även andra intäktskällor än sjöfartsavgifter och anslag. Det är främst avgifter från civil luftfart eller från andra myndigheter som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster. Sjöfartsverket har även intäkter från försäljning av varor och tjänster såsom sjökort och ENC*-data samt från bidragsgivare vid finansierade projekt.

* Electronic Navigational Charts

20250803045

Intäkternas fördelning

Diagramförklaring

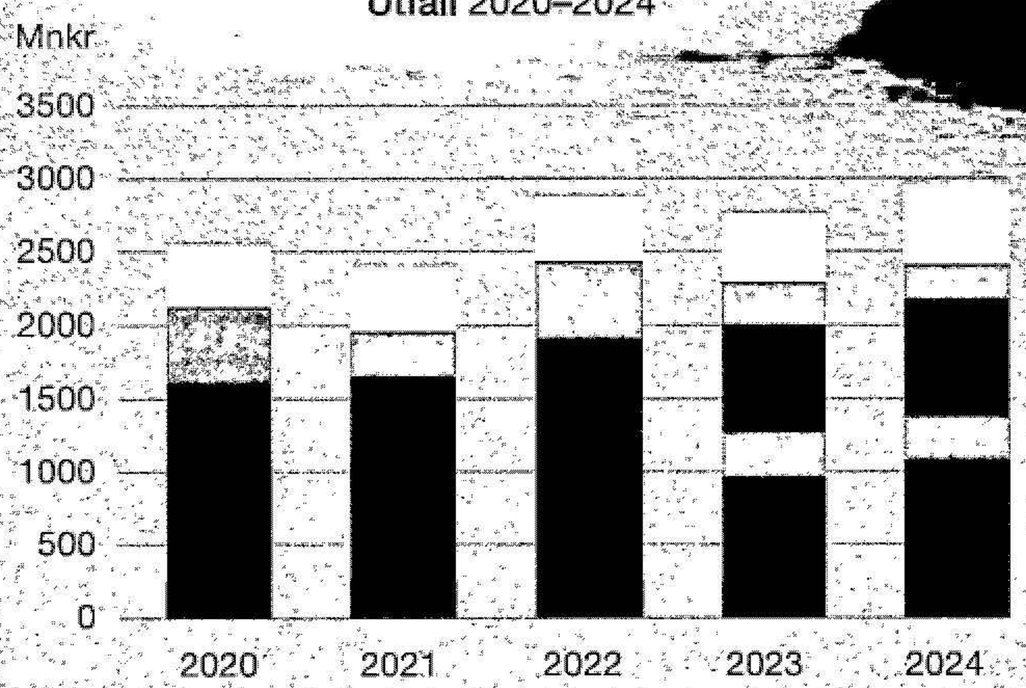
- Farledsavgifter
- Anslag för klimatkompensation
- Lotsavgifter
- Övrigt anslag
- Övriga externa intäkter



Foto: Mikael Karlin

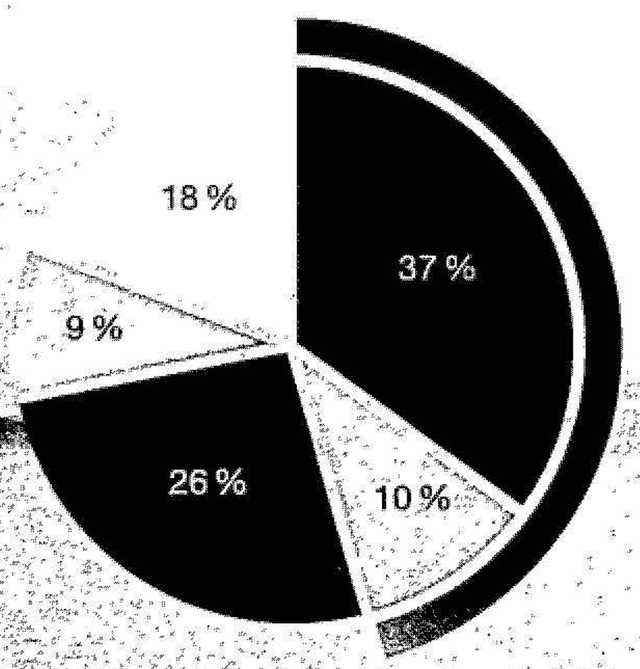
Intäkter

Utfall 2020–2024



Intäkternas fördelning

2024

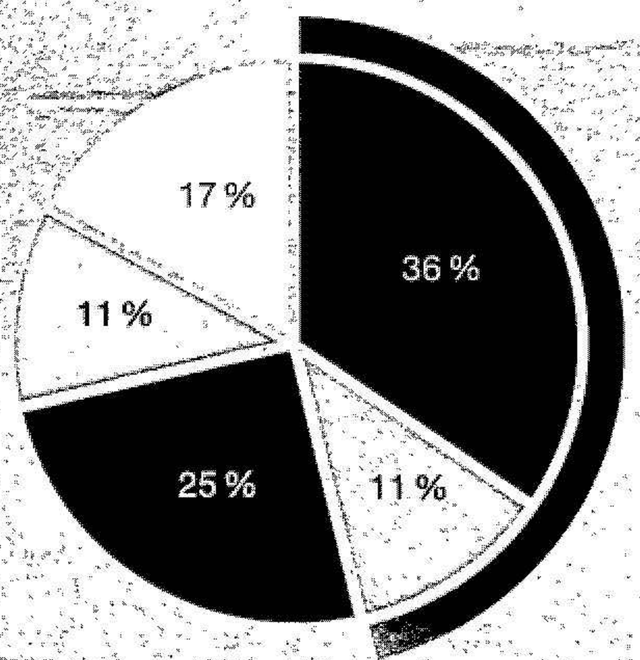


Farledsavgifter + Anslag för klimatkompensation
2024

47 %

Intäkternas fördelning

2023



Farledsavgifter + Anslag för klimatkompensation
2023

47 %

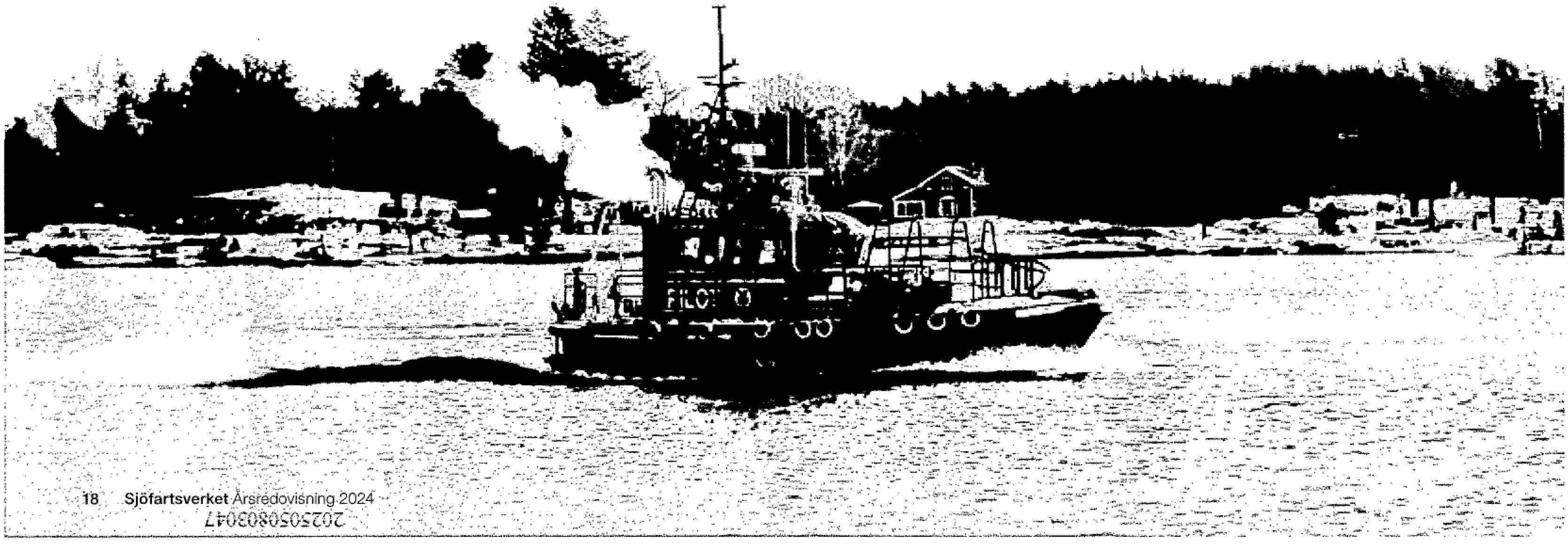
202505080304 6

Omvärldsläge och trafikvolymer

Sjöfarten spelar en avgörande roll för Sveriges ekonomi och internationella handel. Genom att möjliggöra import och export av varor bidrar sjöfarten till att Sverige kan förbli konkurrenskraftigt och säkerställer tillgång till internationella marknader.

Eftersom 90 procent av allt gods till och från Sverige någon gång passerar sjövägen är sjöfarten en viktig del av landets transportsystem. Sjöfarten är dessutom ett av de mest energieffektiva transportsätten, vilket gör den särskilt lämplig för stora volymer gods. Sjöfartsverkets ekonomi samspelar i stort med omvärlden och sjöfartsmarknadens utveckling eftersom intäkterna till stor del bygger på antalet anlöp och lotsningar som görs till svenska hamnar.

Foto: Agne Hörnestig



20250508030417

Omvärldsfaktorer

Sverige är en liten, exportberoende ekonomi nära knuten till omvärlden. Därför är svensk sjöfart starkt påverkad av globala ekonomiska förändringar.

De senaste åren har sjöfarten påverkats av stora internationella händelser – som ökade spänningar i Europa, Asien och Mellanöstern samt angrepp på fartyg i Röda havet. Problem med låga vattenstånd i Panamakanalen har lett till omfattande störningar i världshandeln. Klimatförändringar och extremt väder fortsätter att utgöra stora utmaningar för sjöfarten samtidigt som den globala ekonomin präglas av höga räntor i väst, långsam återhämtning i Asien och pågående internationella konflikter. Alla dessa faktorer har lett till ökade kostnader för rederier och andra logistikaktörer.

Inflationen, som dominerande inslag de senaste åren, började falla tillbaka under 2024. Det har skapat en viss finansiell stabilitet. Trots detta befinner sig Sverige fortfarande i en lågkonjunktur med ökad arbetslöshet. Risk för eskalering av geopolitiska spänningar och handelskonflikter skapar fortsatt osäkerhet. Den globala ekonomin har utvecklats ojämnt, där USA visar stark tillväxt medan euroområdet och Kina släpar efter, vilket påverkar Sveriges export och godsvolymer.

Satsningar på gröna bränslen och digitalisering fortsätter vara viktiga för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och bidra till en mer hållbar utveckling. Politiska åtgärder i Sverige under 2024, som avskaffandet av stämpelskatten vid inteckning i skepp och andra stödinsatser, har förbättrat förutsättningarna för att möta framtidens krav inom sjöfarten.

Gällande det försämrade säkerhetsläget i omvärlden, läs mer i avsnittet **Sjöfartsverket som beredskapsmyndighet**.



Foto: Adobe Stock

20250508030048

Sjöfarten i Sverige

Sveriges kustlinje, som sträcker sig över 240 mil, är en av de längsta i Europa. Det gör Sverige till ett av Europas mest sjöfartsberoende länder för transport och handel.

Stora delar av godset består av importerade energiråvaror och export-produkter från gruv-, stål- och skogsindustrin. För vissa varor, som exempelvis oljeprodukter i stora volymer, är sjötransport det mest effektiva – och ibland enda möjliga – alternativet. Sverige har cirka 100 hamnar, varav hälften är så kallade allmänna hamnar och hanterar majoriteten av gods och passagerare. Dessutom finns ungefär lika många industrihamnar som främst tar emot ägarens hamntransporter.

Godstransporter via sjöfart är starkt knutna till utvecklingen inom svensk basindustri. Ett fåtal tunga varugrupper, särskilt kopplade till gruvdrift i norra Sverige och raffinaderier på västkusten, har en stor påverkan på efterfrågan. Kunskapsmyndigheten Trafikanalys rapport från 2023 visar att godshanteringen i svenska hamnar minskat till den lägsta nivån på över 20 år.

Framtida ökningar av godsvolymer för sjötransporter är beroende av den svenska basindustrins utveckling. I Norrland pågår flera projekt som i början på 2030-talet förväntas driva ökade godsflöden. Runt 2030 förväntas också nya Luleå hamn och farledsprojektet Malmporten, som är viktig för större ökningar av godsvolymer med sjöfart till och från norra Sverige, stå färdigt.

Färjetrafiken till och inom Sverige har sett en långsam ökning av godsvolymer och blivit en allt viktigare inkomstkälla för branschen. Segmenteringen med fler ro-pax fartyg som kombinerar last- och passagerkapacitet fortsätter. Kryssningstrafiken hade en positiv utveckling före Covid-19-pandemin men drabbades hårt av den globala krisen. Passagerartrafiken har stabiliserats men ligger fortfarande under nivåerna från tiden före utbrottet av Covid-19-pandemin.



20250508030149



Sjöfartsvolymernas betydelse för Sjöfartsverkets intäkter

Sjöfartsverket finansieras till cirka 70 procent genom sjöfartsavgifter som tas ut när handelsfartyg anlöper svenska hamnar eller lotsas i svenska farleder.

Sjöfartsverkets ekonomi är därför i hög grad beroende av trafikvolymer, var och när fartygen anlöper, mängden gods och antal passagerare som transporteras samt hur många lotsningsuppdrag som genomförs. Att hålla sjövägarna öppna året runt är en del av Sjöfartsverkets uppdrag och finansieras genom farledsavgifter. Farledsavgifterna baseras på fartygets storlek, mängden gods och antal passagerare ombord. Fartyg kan få ett rabatterat pris för anlöp som sker med viss frekvens eller om de är anslutna till myndighetens miljöincitament, där avdraget beräknas utifrån fartygets miljöprestanda. Inga extra avgifter tas för assistans med isbrytning och Sjöfartsverket får ingen ersättning för de ökade kostnader som det innebär. Det betyder att ett fartygsanlöp med isbrytare kräver fler resurser än ett fartygsanlöp som inte kräver denna typ av assistans.

Lotsavgifterna består av en fast startavgift och en rörlig taxa beroende på hur lång tid lotsningen tar. I Sverige gäller lotsplikt på så kallat inre vatten. Transportstyrelsen beslutar om regler för var och för vilka fartyg lotsplikt gäller. De utfärdar även dispens för vissa befälhavare.

Med en osäker omvärld är det svårt att göra precisa prognoser över hur trafikvolymerna kommer att utvecklas. Den övergripande bedömningen är att inga större ökningar av sjöfartsvolymer väntas på kort sikt. Tvärtom talar ökade osäkerheter kopplat till ekonomi, geopolitik och handel för minskade trafikvolymer.

Klimatkompensation

Regering och riksdag har för 2023 och 2024 beslutat om en klimatkompensation för sjöfarten på 300 mnkr per år. Målet är att minska trycket på farledsavgifterna och uppmuntra en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Hur mycket avgiftssänkningen och minskade kostnader bidrar till ökad konkurrenskraft för sjöfarten är svårbedömt. Klimatkompensationen upphörde vid årsskiftet och från och med 1 januari 2025 återgick farledsavgifterna till ordinarie nivåer.

Anlöp och godsvolymer

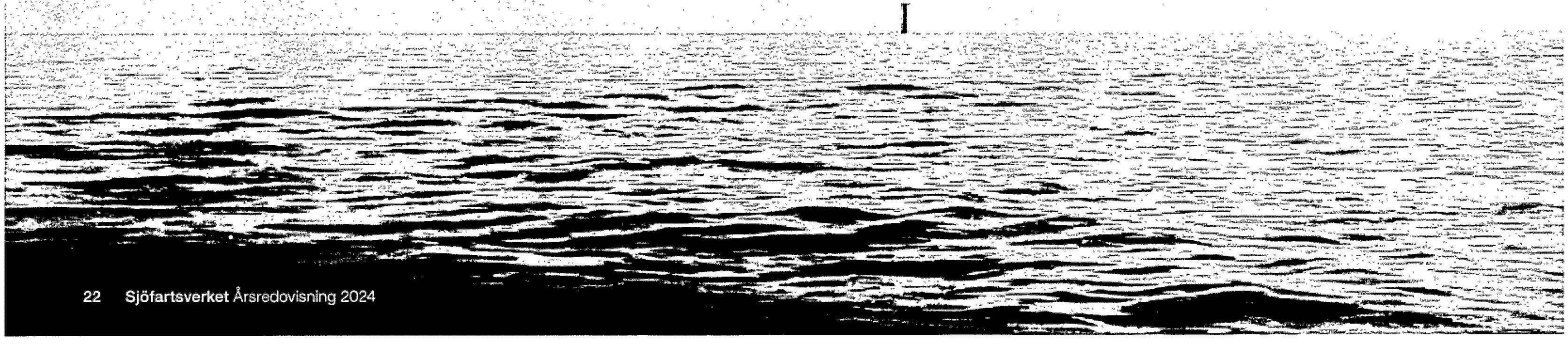
Under 2024 registrerades totalt 67 568 deklarerade anlöp till svenska hamnar, vilket innebär en fortsatt nedgång av antalet fartyg som anlöper Sverige. Minskningen motsvarar cirka 3,7 procent jämfört med 2023 och är det lägsta antalet deklarerade anlöp sedan pandemiåret 2020.

Variationerna i anlöpen har varit stora och svåra att förutse på grund av omvärldssituationen. Trots detta ökade de debiterade anlöpen något jämfört med föregående år. Det förklaras med förändrade trafikmönster inom vissa fartygssegment vilket medfört att färre anlöp omfattats av frekvensrabattering. Segmenten icke enhetslast och tank ökade sina debiterade anlöp 2024 jämfört med 2023.

Fördelning totala anlöp
Statistiken över fartygsanlöp delas in i kategorierna lastfartyg och passagerarfartyg. Trots den generella nedgången i deklarerade anlöp har fördelningen mellan kategorierna varit stabil. Passagerarfartygen stod för 68 procent av det totala antalet anlöp, medan lastfartygen utgjorde 32 procent. Denna fördelning har över en femtonårsperiod varit väldigt stabil, med undantag för pandemiåren 2020–2021, då andelen passagerarfartyg var lägre.

Deklarerade anlöp:
Deklarerade anlöp avser de fartygsanlöp som anmäls till Sjöfartsverket av rederier och aktörer enligt gällande rapporteringskrav. Dessa utgör grunden för statistik och planering.

Debiterade anlöp:
Debiterade anlöp är däremot de faktiska anlöp som avgiftsbeläggs enligt Sjöfartsverkets avgiftsmodell. Skillnaden kan bland annat bero på undantagna fartyg enligt regelverk eller rabatter. En viktig faktor är frekvensrabatten, som innebär att fartyg som anlöper ofta får en reducerad avgift eller helt undantas från debitering efter att ett visst antal anlöp uppnåtts under en månad.



Lastfartyg
Trenden för lastfartyg har de senaste åren varit nedåtgående och under 2024 minskade deklarerade anlöp från lastfartyg med cirka 3,2 procent jämfört med 2023. Det är endast inom segmentet tank deklarerade anlöp ökar jämfört med föregående år, även om det enbart är marginellt. Inom övriga fartygssegment minskar antalet anlöp jämfört med föregående år.

Passagerarfartyg
Under 2024 reste cirka 20,5 miljoner passagerare till och från svenska hamnar[1]. Detta motsvarar en minskning med cirka 3,5 procent jämfört med 2023. Efter en stark återhämtning efter pandemin har passagerartrafiken återigen minskat. Färjesegmentet har tappat cirka 500 000 passagerare vilket motsvarar cirka 2,5 procent jämfört med 2023. Kryssningssegmentet har tappat cirka 220 000 passagerare vilket motsvarar cirka 25 procent. Minskningen i passagerartrafiken bedöms bero på lågkonjunktur och ökade geopolitiska spänningar.

[1] Exklusive inrikes avgående passagerare

Tabell 1. Totalt antal anlöp (deklarerade och debiterade) per fartygskategori*

	2020		2021		2022		2023		2024	
Antal anlöp	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.	Dekl.	Deb.
Lastfartyg	23 403	16 034	25 512	16 138	24 705	15 879	22 130	15 169	21 419	15 410
Passagerarfartyg	43 670	3 858	45 752	3 989	50 387	4 597	48 063	4 348	46 149	4 164
Totalt	**67 073**	**19 892**	**71 264**	**20 127**	**75 092**	**20 476**	**70 193***	**19 517**	**67 568**	**19 574**

* Anlöpsstatistiken är uppdaterad med sent inrapporterade anlöp avseende 2023, vilket innebär en justering av antalet anlöp jämfört med avgiven årsredovisning för 2023.

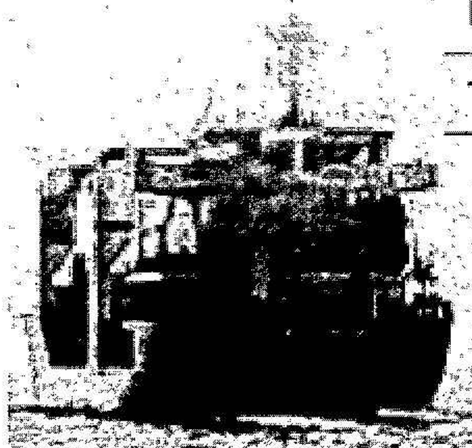


Foto: Jan-Åke Skold

forts. Anlöp och godsvolymer

Godsvolymer
Trots minskningen i deklarerade anlöp ökade de totala godsvolymerna med drygt två procent i jämförelse med 2023. Passagerarfartygens godsvolymer minskade något, med cirka en procent, medan lastfartygens godsvolymer ökade med cirka 3,1 procent. Detta antyder att fartygen idag lastoptimerar och planerar sina transporter mer effektivt. En annan förklaringsfaktor skulle kunna vara större fartygsstorlekar, men Sjöfartsverket ser ingen tydlig förändring i nettodräktigheten bland de fartyg som anlöpt Sverige de senaste åren som tydligt kan påvisa detta. Totalt sett har godsmängden varit stabil över tid, vilket tyder på en stark resiliens inom denna del av sjöfarten.

Tabell 2. Avgiftspliktiga godsvolymer per fartygskategori *

	2020	2021	2022	2023	2024
Lastfartyg	119 970 244	118 610 448	120 870 745	115 475 375	119 062 296
Passagerarfartyg	39 734 279	44 198 862	43 902 250	40 838 370	40 471 062
Totalt avgiftspliktig godsvikt (netto, ton)	**159 704 523**	**162 809 310**	**164 772 996**	**156 313 745***	**159 533 358**

* Anlöpsstatistiken och godsvolymer är uppdaterade med sent inrapporterade anlöp för 2023. vilket innebär en justering av antalet anlöp jämfört med angiven årsredovisning för 2023.

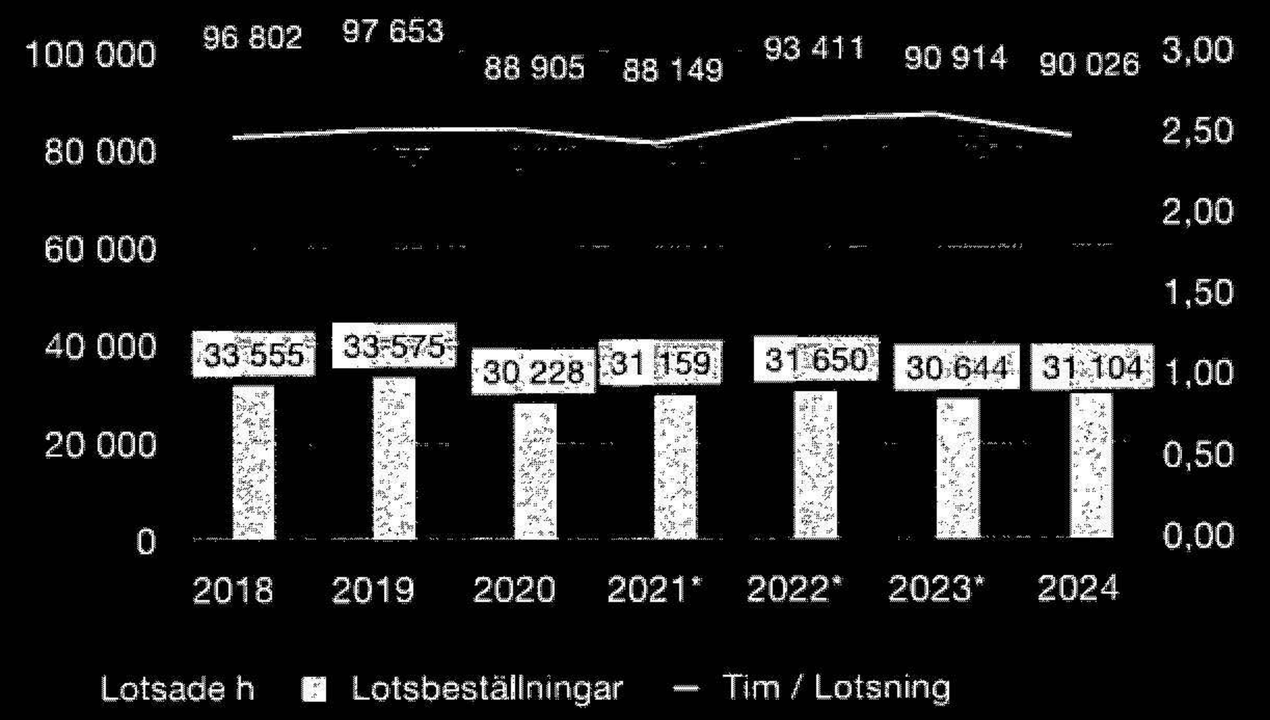


Lotsbeställningar
Under 2024 gjordes cirka 31 100 lotsbeställningar, en ökning med 1,5 procent jämfört med 2023. Samtidigt minskade antalet lotsade timmar med cirka 900 timmar, motsvarande en procent. Detta förklaras av en minskning i lotsningar på längre sträckor, särskilt i Vänern och Mälaren, där antalet lotsbeställningar minskade med 10,5 respektive 9,5 procent jämfört med föregående år.

Den genomsnittliga lotsningstiden i Sverige låg 2024 på 2,5 timmar, vilket är i linje med tidigare år. Det finns vissa regionala variationer. Till exempel tar en lotsning i Kalmar lotsområde i genomsnitt en timme medan en lotsning på Vänern tar 14,5 timmar.

* Antalet lotsningar är uppdaterad med sent inrapporterad lotsningar för 2022 och 2023, vilket innebär en justering av antalet lotsningar jämfört med angiven årsredovisning för 2023.

Figur 1: Totalt lotsade timmar, lotsbeställningar och snitt timmar/lotsning



Tabell 3. Totalt antal anlöp per lotsområde*

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Luleå	2 736	2 736	2 785	2 806	2 840	2 756
Gävle	2 499	2 291	2 188	2 042	1 946	1 983
Stockholm	8 164	5 507	6 729	7 380	6 264	6 017
Södertälje	3 843	4 138	6 272	4 945	3 333	2 950
Kalmar	7 697	6 712	6 977	7 528	6 855	7 268
Malmö	41 614	35 523	35 797	38 543	37 728	36 211
Göteborg	6 369	5 227	5 232	5 756	5 718	5 762
Marstrand	4 172	2 517	3 007	3 810	3 266	2 502
Vänern/kanalen	759	806	727	833	745	712
Oxelösund	1 823	1 616	1 548	1 449	1 498	1 407
Övriga			2			
Totalsumma	**79 676**	**67 073**	**71 264**	**75 092**	**70 193**	**67 568**

* Anlöpsstatistiken är uppdaterade med sent inrapporterade anlöp för 2023, vilket innebär en justering av antalet anlöp jämfört med angiven årsredovisning för 2023

Mål och måluppfyllelse

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att verka för de transportpolitiska målen. För att kunna styra och mäta myndighetens bidrag till dessa har Sjöfartsverket formulerat servicelöften. Därutöver har regeringen fastställt ekonomiska mål och styrelsen har fastställt strategiska utvecklingsmål för verksamhetens inriktning.

De transportpolitiska målen

Den svenska transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom området.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och effektivitet. Dessutom ska funktionsmålet bidra till nationell utvecklingskraft. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov av transport.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också skapa förutsättningar för att nå det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitet och bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, samt att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

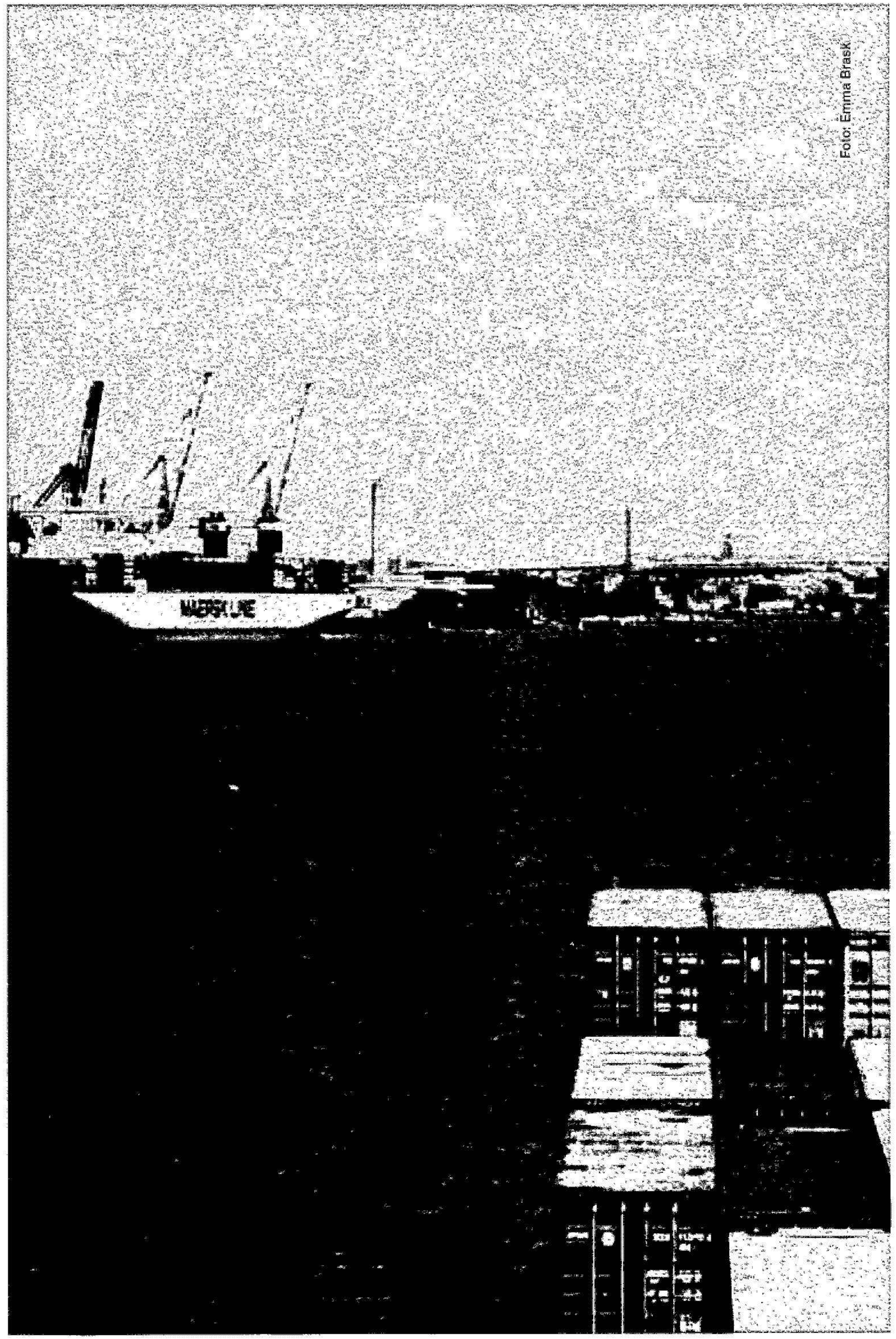


Foto: Emma Brask

20250508030525

Servicelöften

För att uppfylla funktionsmålet om tillgänglighet styr Sjöfartsverket mot servicelöften om farleders tillgänglighet, lotsning inom utsatt tid, sjömansservice och löften om isbrytning. Servicelöftena om sjö- och flygräddning samt tillhandahållande av sjötrafikinformation och navigationsvarningstjänster bidrar till att nå hänsynsmålet om säkerhet och hälsa. Sjöfartsverkets servicelöften inom sjögeografisk information styr mot båda målen.

Generationsmålet för miljö och miljökvalitet visar på den omställning som krävs i samhället för att lösa de stora miljöproblemen och inte lämna över dem till nästa generation. Det beskrivs i kapitlet **Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet.**

I tabell 4 redovisas Sjöfartsverkets servicelöften för 2024 och i vilken grad dessa har uppfyllts under året. I avsnittet **Verksamhetsredovisning** finns en närmare beskrivning av vad som gjorts under året för att nå målen.

Tabell 4, Servicelöften 2024

Verksamhet		Mål	Utfall 2024
Farleder	Tillgänglighet för farledsutmärkning	≧ 98,6 %	99,6 %
	Tillgänglighet system	≧ 98,6 %	98,9 %
Isbrytning*	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans (för fartyg som väntat)	≦ 4 tim	5 tim 42 min
	Tillgänglighet (handelsfartyg som erhållit assistans utan väntetid)	≧ 90 %	98,2 %
Sjögeografisk information	Andel ärenden för Spridningstillstånd som beslutas inom 6 månader	≧ 85 %	94 %
	Godkända sjömätningar (FSIS44) som finns redovisade i elektroniska sjökort (ENC) 2027.	≧ 130 000 km²	Ack. 2024 99 470 km²
Lotsning	Servicegrad för lots inom överenskommen tid	≧ 95 %	99,3 %
	Servicegrad för lots inom önskad tid	≧ 90 %	92,4 %
Sjö- och flygräddning	Sjöräddningstjänst, 60 min på nationellt vatten	≧ 90 %	97,9 %
	Sjöräddningstjänst, 90 min på internationellt vatten	≧ 90 %	100 %
	Flygräddningstjänst, 90 min med aktiv nödsändare	≧ 90 %	100 %
	Flygräddningstjänst, 24 tim utan aktiv nödsändare	≧ 90 %	100 %
	Tillgänglighet räddningshelikoptrar	≧ 95 %	91,4 %
Sjömansservice	Andel av samtliga anlöp (till de orter där Sjömansservice finns) som får erbjudande om service	≧ 85 %	93,7 %
Sjötrafikinformation	Sjöolyckor orsakade av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS området	0 st	0 st

* Avser isbrytarsäsong 2023–2024. Isvintersäsongen inleddes den 21 november 2023 och avslutades den 28 maj 2024.

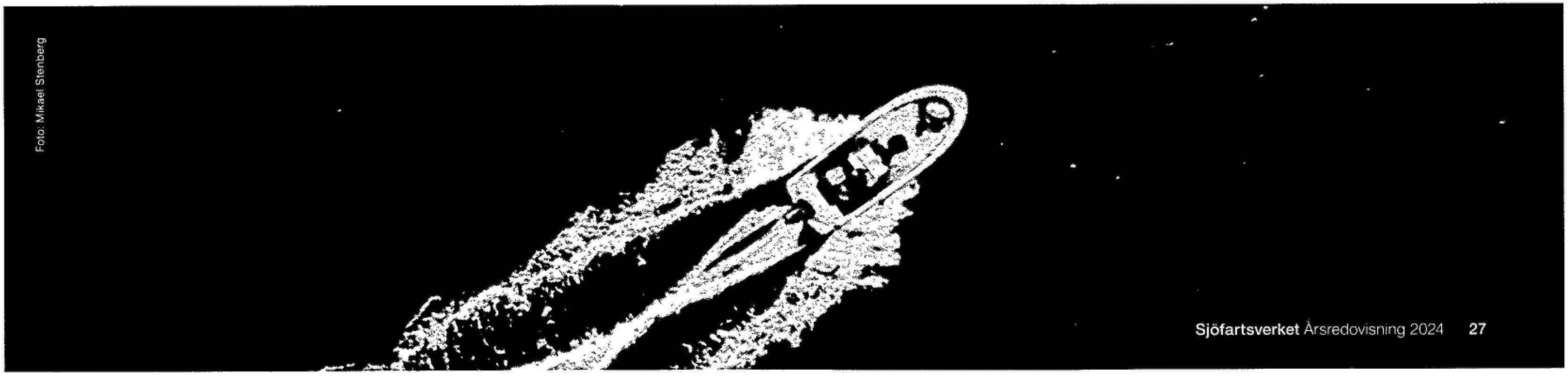


Foto: Mikael Stenberg

Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för den avgiftsbelagda verksamheten stadgas i regleringsbrevet. Tidigare har målen omfattat krav på soliditet och räntabilitet, samt begränsningar för hur mycket farledsavgifterna får höjas i förhållande till konsumentprisindex.

Under perioden 2021–2024 har regeringen slopat kraven på räntabilitet och soliditet för att ge myndigheten större möjligheter att hantera de negativa ekonomiska effekterna av pandemin. Sjöfartsverket har under 2024 höjt farledsavgifterna enligt konsumentprisindex med konstant skatt.

Från och med 2025 gäller följande ekonomiska mål för Sjöfartsverkets avgiftsbelagda verksamhet:

- Rörelsemarginalen före avskrivningar ska vara 12 procent över en konjunkturcykel. Investeringar finansierade via den nationella planen för transportinfrastrukturen räknas inte in.
- Sjöfartsverket ska ha ett eget kapital på minst 500 000 000 kronor över en konjunkturcykel.
- Farledsavgifterna får höjas högst i takt med konsumentprisindex med konstant skatt. Miljöincitament undantas från denna begränsning.

Ekonomiska mål 2024

Ökning av farledsavgifter	Utfall
Som restriktion för höjningar av farleds-avgifterna gäller att avgiftstarifferna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt. Medel som används till miljöincitament omfattas inte av restriktionen.	Ökning av avgiftstariffer 2024: 10,9 %*
	Ökning av avgiftstariffer 2023: 5,1 %
	Ökning av avgiftstariffer 2022: 1,1 %*

* Utfallet avser höjning exklusive medel som används för miljöincitament. Under 2024 sänktes avgiftstariffen med 2,5 procent avseende medel för miljöincitament. Det innebär en nettoökning i avgiftsnivå med 8,4 procent. För 2022 höjdes avgiftstariffen avseende medel för miljöincitament med 8 procent vilket innebär en nettoökning i avgiftsnivå med 9,1 procent.

20250508030573

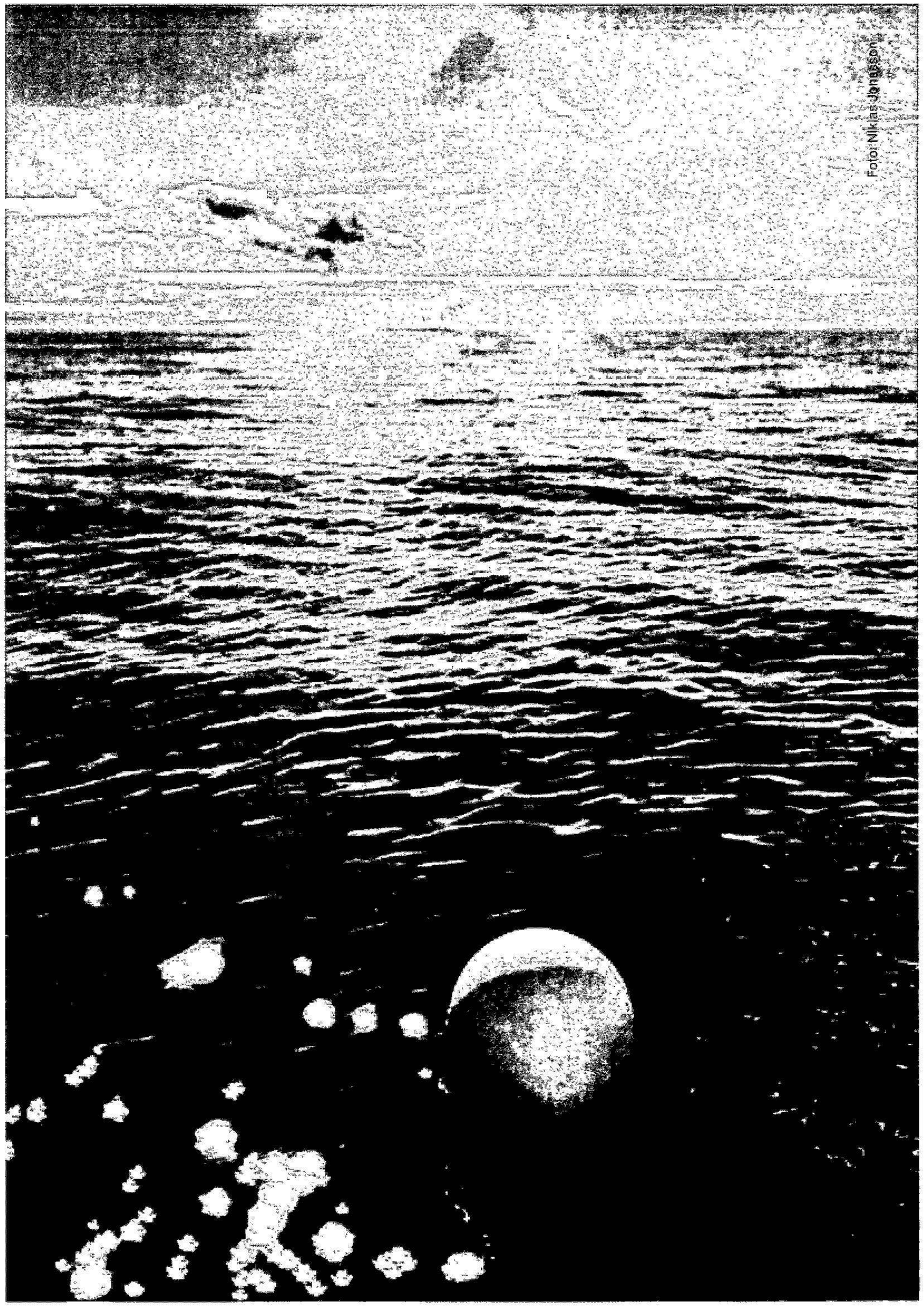
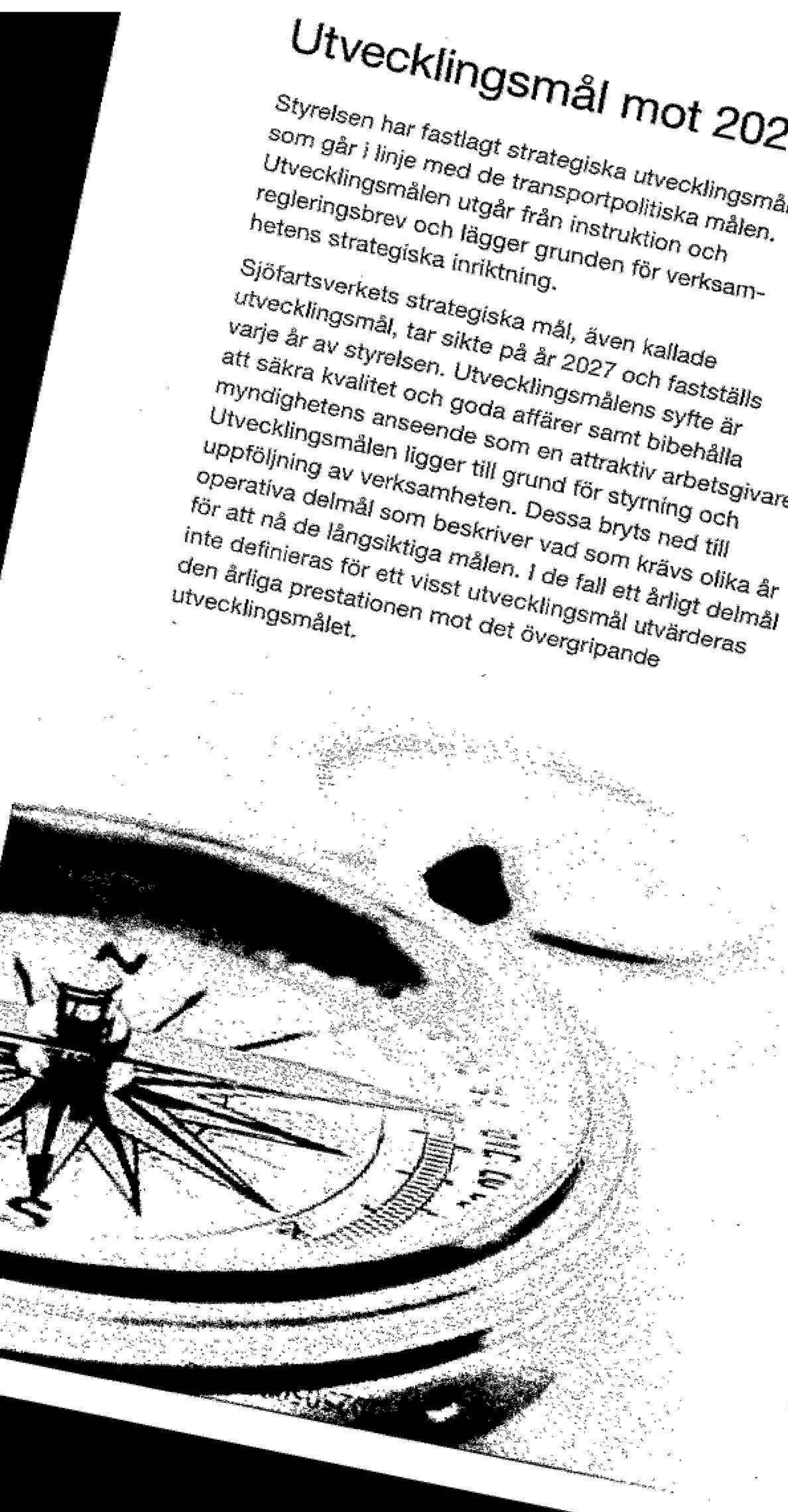


Foto: Niklas Jönsson

Utvecklingsmål mot 2027

Styrelsen har fastlagt strategiska utvecklingsmål som går i linje med de transportpolitiska målen. Utvecklingsmålen utgår från instruktion och regleringsbrev och lägger grunden för verksamhetens strategiska inriktning.

Sjöfartsverkets strategiska mål, även kallade utvecklingsmål, tar sikte på år 2027 och fastställs varje år av styrelsen. Utvecklingsmålens syfte är att säkra kvalitet och goda affärer samt bibehålla myndighetens anseende som en attraktiv arbetsgivare. Utvecklingsmålen ligger till grund för styrning och uppföljning av verksamheten. Dessa bryts ned till operativa delmål som beskriver vad som krävs olika år för att nå de långsiktiga målen. I de fall ett årligt delmål inte definieras för ett visst utvecklingsmål utvärderas den årliga prestationen mot det övergripande utvecklingsmålet.



Miljarden

Under året har initiativet Miljarden, som var benämningen på våra initiativ om besparingar och ökade intäkter, avvecklats och ett nytt sätt att identifiera besparingar tar vid. Miljarden förväntades bidra till över en miljard kronor i ackumulerade resultatförbättringar fram till och med 2027. Det ekonomiska utrymmet som detta medfört har främst använts till satsningar i verksamheten som annars hade varit svåra att genomföra.

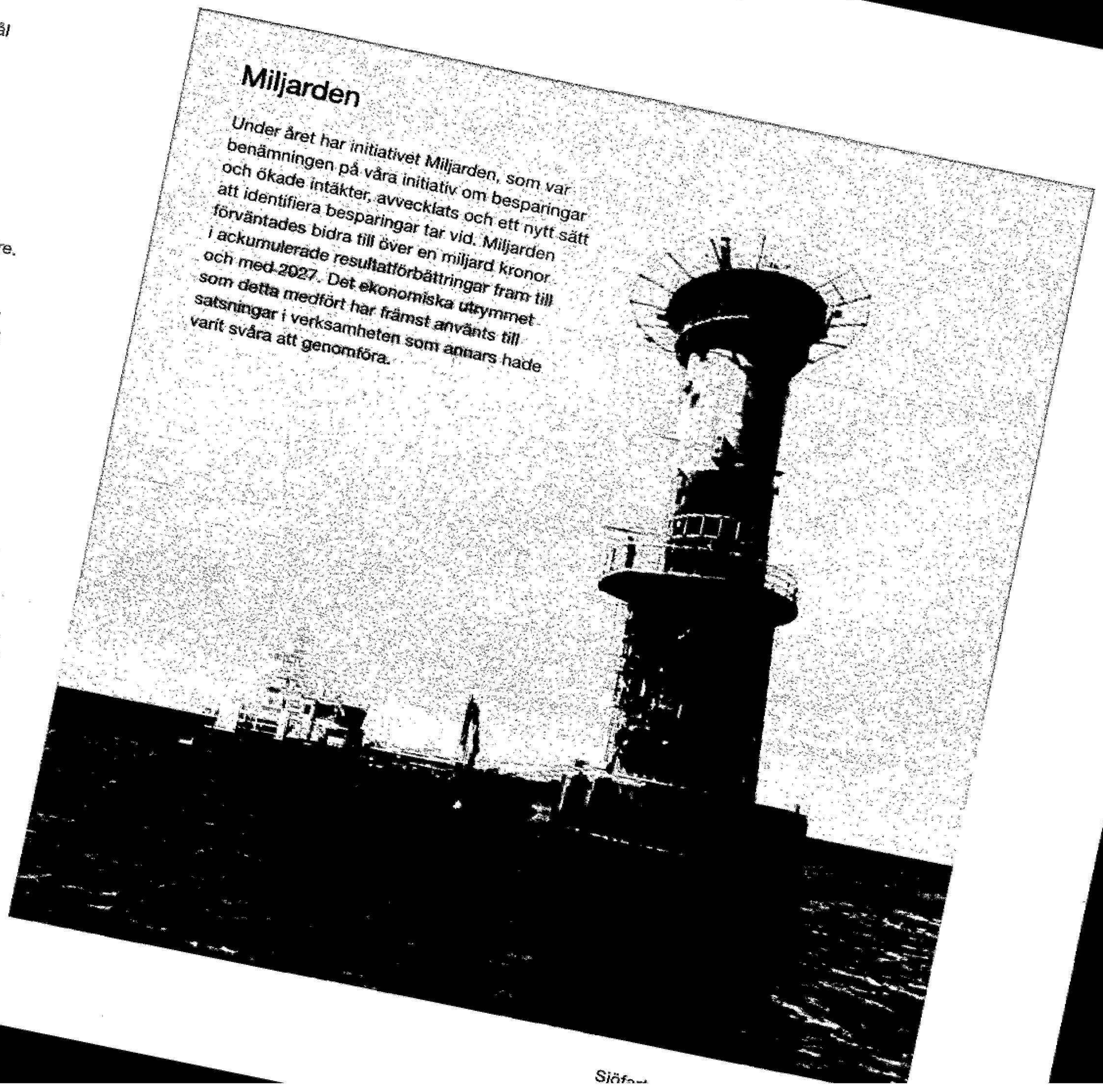


Foto: Adobe Stock

Strategiska mål och delmål 2024–2027

Kund

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2024	Resultat 2024
 Mer konkurrenskraftig sjöfart genom främst kunddialog, digitalisering, differentiering, integrerade lösningar, samverkan och ökad farledskapacitet.	Nöjda kunder (NKI >75).	Servicelöften uppnådda.	NKI undersökning genomförs vart tredje år. 2023 uppmättes ett NKI på 72. I avsnitt Verksamhetsredovisning beskrivs Sjöfartsverkets leveranser avseende 2024. Samtliga servicelöftena har uppnåtts under 2024 med undantag för ett servicelöfte för isbrytning (väntetid för isbrytarassistans för de fartyg som väntat) och ett servicelöfte för sjö- och flygräddning (räddningshelikoptrarnas tillgänglighet).
	Genom samarbete och tjänsteutveckling möjliggjort en väsentlig effektivisering av anlöpet.	Inget delmål definierat för 2024.	Externfinansiering erhållen för att effektivisera anlöpsprocessen i en systemdemonstrator med norrlandshamnarna Luleå, Piteå och Gävle.
	Säker sjöfart (Inga allvarliga sjöfartsolyckor som Sjöfartsverket kunnat förhindra).	Inget delmål definierat för 2024.	Inga allvarliga sjöfartsolyckor har inträffat under 2024 som Sjöfartsverket kunnat förhindra.

Foto: Adobe Stock

Process

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2024	Resultat 2024
Kvalitetssäker, värdeskapande informationssäker och kostnadseffektiv verksamhet som – inom ramen för vårt uppdrag – möter krav från samhälle, sjöfart och beredskap, genom förenkling, digitalisering och samordning.	Kostnadseffektiviseringar som ackumulerat uppgår till minst 800 mnkr jämfört med 2017.	Ackumulerade kostnadseffektiviseringar med minst 390 mnkr jämfört med 2017.	Effektiviseringsprogrammet som gick under namnet Miljarden avvecklades under första kvartalet 2024. Fram till och med 2023 uppnåddes ackumulerat 261 mnkr i minskade kostnader.
	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 700 mnkr jämfört med 2017.	Ökade ackumulerade kundintäkter med minst 360 mnkr jämfört med 2017.	Effektiviseringsprogrammet som gick under namnet Miljarden avvecklades under första kvartalet 2024. Fram till och med 2023 uppnåddes ackumulerat 307 mnkr i ökade kundintäkter.
	Kvalitetssäkrade och värdeskapande processer.	Handlingsplan för informationssäkerhet genomförd.	Delmålet har inte uppnåtts helt och hållet. Arbete med aktiviteter pågår och slutdatum har förlängts till 2025.
		Förmåga finns för sju dagars uthållighet för samhällsviktiga verksamheter.	Sjöfartsverket har aktivt arbetat för att uppnå målet under aktuella förutsättningar. Målet är inte till fullo uppnått inom hela Sjöfartsverket då det varierar mellan verksamheterna. Arbete med kontinuitetshantering och annat beredskapsarbete pågår för att uppnå den så kallade 90-dagarsförmågan vid höjd beredskap. Den 1 oktober 2024 förmågerapporterade Sjöfartsverket myndighetens förmåga till MSB och Försvarsmakten vilket bildar underlag för Regeringskansliet.
		Krigsviktig verksamhet har reviderad och fastställd krigsorganisation.	Delmålet är uppnått. Sjöfartsverkets bedömningar av krigsviktig verksamhet och krigsorganisation har under 2024 uppdaterats. Bakgrunden är att identifiera vilken krigsviktig verksamhet Sjöfartsverket ansvarar för under höjd beredskap.
	Optimerade processer genom ständiga förbättringar och bättre resursplanering.	Fastställda mätetal (KPI) införda i minst hälften av processerna.	Arbete pågår men delmålet har inte uppnåtts under 2024.

forts. Strategiska mål och delmål 2024–2027

Affärsutveckling

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2024	Resultat 2024
Kundorienterad tjänsteutveckling för en konkurrenskraftig sjöfart genom ökad digitalisering, informationsdelning och regelutveckling.	Mer än fem nya efterfrågade tjänster inom Sjöfartsverkets uppdrag.	Inget delmål definierat för 2024.	Arbete pågår inom ett flertal tjänsteområden, bland annat utveckling av digitala sjökort (S-100 serien), informationsdelning med hamnar, navigationsstöd från land och förenkling av fartygsanmälan (EMSWe).

Miljö

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2024	Resultat 2024
Miljöeffektiv verksamhet som minskar miljöbelastningen genom egen påverkan och incitament för sjöfarten.	Minska koldioxidutsläpp från egen verksamhet med 35 % jämfört med 2010.	Effektivisera så att CO2-utsläpp från egen verksamhet minskar med 20 % jämfört med 2010.	Delmålet har inte uppnåtts. Resultat inklusive Isbrytarna: 21 % ökning jämfört med 2010. Resultat exklusive Isbrytarna: 19% minskning jämfört med 2010. Se avsnitt [illegible]
	Specifika miljökrav i minst 70 % av alla upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter.	Inget delmål definierat för 2024.	Delmål har definierats för 2025 om att specifika miljökrav har ställts i 45% av alla upphandlingar som påverkar betydande miljöaspekter. Detta har uppnåtts redan under 2024. Se avsnitt Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet.. Se avsnitt [illegible]
	Sjöfartsverket säkerställer att tillräcklig miljöhänsyn tas till miljön i farledsutveckling och farledshållning.	Inget delmål definierat för 2024.	Arbete med aktiviteter pågår. Se avsnitt [illegible]

Foto: Adobe Stock

Övergripande utvecklingsmål	Mål 2027	Delmål 2024	Resultat 2024
Attraktiv arbetsgivare med professionella och motiverade medarbetare genom likabehandling, kompetensutveckling, delaktighet och ledarskap.	Attraktiv arbetsgivare: Arbetsgivarvarumärke >75 samt OSA >75 och inte lägre än 60 i någon del.	Sjöfartsverket är en av de fem mest attraktiva arbetsgivarna inom sjöfartsbranschen.	Mäts inte via OSA längre. Attraktivt Arbetsgivarindex mäts via Nyckeltals-institutet. Sjöfartsverket fick 149 poäng, branschmedian 142 poäng. Se avsnitt En attraktiv arbetsgivare.
	Hållbart arbetsliv: Inga allvarliga arbetsplatsolyckor och inga konstaterade fall av kränkande särbehandling.	Inget delmål definierat för 2024.	Under 2024 rapporterade Sjöfartsverket tio fall av allvarliga arbetsplatsolyckor till Arbetsmiljöverket och konstaterade ett fall av kränkande särbehandling. Se avsnitt om Sjöfartsverkets arbetsmiljöarbete samt om arbete för jämställdhet, mångfald och inkludering.
	Effektiv kompetensförsörjning: Sjöfartsverket attraherar och utvecklar den kompetens som verksamheten kräver genom strategisk kompetensförsörjning och inkluderande synsätt.	Sjöfartsverket har ett systematiskt långsiktigt samarbete med universitet och högskolor för att säkra kompetensförsörjningen för roller där Sjöfartsverket har brist på kompetens.	Delmålet har uppnåtts under 2024. Sjöfartsverket har under året deltagit på arbetsmarknadsmässor på utvalda universitet och högskolor. Sjöfartsverket har kontakt med studie-och yrkesvägledare och har under hösten genomfört olika insatser riktade mot studie- och yrkesvägledare för att nå målgruppen ungdomar som potentiella framtida medarbetare.
	Inkluderande arbetsplats: >25 % kvinnor i kärnverksamheten och >40 % kvinnor i ledande befattning.	Inget delmål definierat för 2024.	2024 års utfall för andel kvinnor i kärnverksamheten, 12 procent, samt andel kvinnor i ledande befattning, 26 procent (lägre än föregående år, sjönk i samband med hemtagning av isbrytardriften), ligger under 2027 års mål. Avslutningssamtal med kvinnliga chefer som slutar har införts som komplement till chefens avslutningssamtal och avslutningsenkät. I det Jämställdhetsindex som mäts via Nyckeltalsinstitutet fick Sjöfartsverket 143 poäng, branschmedian 132 poäng. Se avsnitt Jämställdhet.

Särskild återrapportering

På följande sidor redovisas vårt arbete inom de de områden där Sjöfartsverket fått särskilt uppdrag under året.

En attraktiv arbetsgivare

Sjöfartsverket arbetar hela tiden för att vara en attraktiv arbetsgivare med ett inkluderande synsätt. Mångfald, jämlikhet och jämställdhet är självklara ingredienser. Både ledarskap och medarbetarskap utgår från människors vilja och förmåga att utvecklas tillsammans mot ett gemensamt mål.

Viktiga utgångspunkter är tillit och den statliga värdegrunden. Kompetensutveckling, likabehandling och utrymme för innovation och verksamhetsutveckling är viktiga verktyg. De är grundstenar dels för att rekrytera och behålla kompetenta medarbetare, dels för att säkerställa en hälsosam och inkluderande arbetsmiljö.

Sjöfartsverkets roll som arbetsgivare

Sjöfartsverkets roll som arbetsgivare får generellt bra resultat i olika undersökningar. Sjöfartsverket behåller positionen som en av Sveriges mest attraktiva myndigheter i Verians undersökning Arbetsgivarindex. Sjöfartsverket hamnar på plats fem när det gäller att framstå som en bra arbetsplats bland Sveriges myndigheter.

Sjöfartsverket ingår även i mätning om Attraktiv Arbetsgivarindex via Nyckeltalsinstitutet och når under år 2024 149 poäng, med utmärkelsen Excellent arbetsgivare.

Målet är goda resultat genom riktade aktiviteter under kommande år, bland annat genom att delta på arbetsmarknadsmässor och att samarbeta med branschen och utbildningsinstanser för att åstadkomma en mer flexibel väg till att bli fartygsbefäl.

Under året har verksamheten också tagit fram och genomfört ett nytt koncept för ledarprogram för samtliga chefer med personalansvar. Sjöfartsverket har satsat på digital kompetensutveckling för ledare genom att cheferna fått tillgång till appen **Executive Leadership**.



Foto Adobe Stock

20250508030630

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en av Sjöfartsverkets strategiskt viktigaste frågor. Medarbetarna har unik spetskompetens och expertis som är avgörande för myndighetens viktiga samhällsuppdrag. Sjöfartsverket genomför därför löpande aktiviteter för att utveckla kompetenser och säkerställa att de möter både dagens och framtidens behov.

Sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket ser en utmaning i att rekrytera nautiska befäl, tekniska befäl och övrig sjögående personal. För få studenter inom dessa utbildningar examineras vid högskolorna. Även inom helikopterenheten är kompetensförsörjningen en utmaning framåt även om det under året genomförts flera rekryteringar av piloter som fyllt tidigare vakanser. På IT-sidan finns ett aktuellt behov av förstärkning, bland annat till följd av fler automatiserade och digitaliserade system samt ett ökat behov av kompetens inom datasäkerhet.

Att attrahera framtida arbetskraft kräver åtgärder på bred front. Alternativa rekryteringsvägar, ett nära samarbete med universitet och högskolor samt bättre möjligheter att kunna erbjuda praktikplatser inom sjöfartsområdet är några exempel. För att väcka intresse för sjöfartsbranschen och Sjöfartsverket anordnades under året en särskild temadag för studie- och yrkesvägledare.

En av de största utmaningarna som statliga arbetsgivare står inför under kommande år är bristen på arbetskraft med spetskompetens, enligt Arbetsgivarverket. För att främja kunskapsutbyte och stärka statens arbetsgivarvarumärke fortsatte Sjöfartsverket under 2024 samarbetet med de nio myndigheter som har huvudkontor i Östergötland. Under året har samarbetet lett till ett antal personallån med gott resultat. Resultatet visar att samarbetet inte bara är kostnads-, resurs- och tidseffektivt utan även främjar dynamiskt lärande mellan myndigheter. Det gynnar alla; staten, myndigheterna och medarbetarna.

Sjöfartsverket har under året tagit flera steg för att stärka kompetens-försörjningen. Tillsammans med personalorganisationerna har en gemensam kompetensförsörjningsplan tagits fram och riktlinjerna för lokala omställnings-medel har justerats för att främja ett hållbart arbetsliv. I det strategiska arbetet med kompetensförsörjning samarbetar myndigheten med universitet och yrkesskolor samt deltar på arbetsmarknadsmässor.

Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har föreslagit en ändring av behörighets-förordningen för att korta vägen till behörighet Fartygsbefäl klass VII. Som ett vidare steg arbetar Sjöfartsverket för att möjliggöra fartygsförlagd praktik inom verksamheten.



Foto: Johannes Berner

Allvarliga tillbud och risker

Under 2024 har Sjöfartsverket intensifierat det mångåriga arbetet på alla nivåer av verksamheten för att öka medvetenheten om vikten av att rapportera arbetsmiljöhändelser och riskobservationer. De ökade rapporterna visar både en större medvetenhet om arbetsmiljöfrågor och ett ökat förtroende för det rapporteringssystem som infördes 2022.

20250508030064

Jämställdhet

Framgång inom jämställdhet, mångfald och inkludering bygger på tydliga mål, medarbetarenkäter och chefers egenutvärdering. Den årliga organisatoriska och sociala arbetsmiljöundersökningen (OSA) visar att Sjöfartsverket har höga resultat inom arbetsorganisation, kunskap och utveckling.

Områdena arbetsbelastning, krav och handlingsutrymme får fortsatt lägre resultat. Sjöfartsverket arbetar varje år för att öka andelen kvinnor inom organisationen och i ledande roller. Samtidigt driver myndigheten en strategi och handlingsplan för likabehandling med fokus på kompetenshöjande insatser, aktiva åtgärder och förbättrad uppföljning. Under året lanserades REDO Academy som erbjuder utbildningar för chefer och medarbetare inom inkluderande ledarskap, sociala normer, jargong samt identifiering och förebyggande av psykisk ohälsa.

Sjöfartsverket mäter Jämställdhetsindex (JMI) via Nyckeltalsinstitutet och når i år 143 poäng som är högre än branschmedianen.

Följande initiativ för ökad jämställdhet pågår hos Sjöfartsverket:

LIST – likabehandling och inkludering inom sjöfart och transport
Ett initiativ för att skapa en arbetsmiljö i sjöfartsbranschen som präglas av likabehandling och inkludering.

REDO – Recruitment, Equality and Diversity Opportunities
Ett samarbetsprojekt lett av RISE där Sjöfartsverket, Föreningen Svensk Sjöfart, Chalmers och organisationen MÄN deltar. Målet är att främja en hållbar och inkluderande arbetsplatskultur genom metoder och verktyg för psykologisk trygghet.

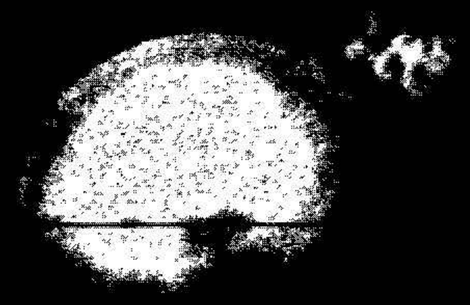
Vågrätt
Ett branschsamarbete för att stärka den sociala arbetsmiljön och införa nolltolerans mot diskriminering och kränkande behandling.

Tabell 5. Antal Anställda i Sjöfartsverket 2024

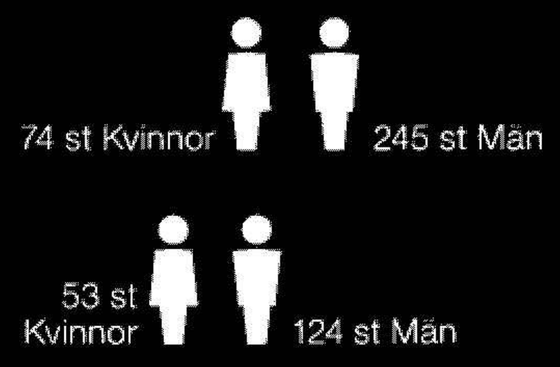
	Antal	Procent
Operativ verksamhet	**1151**	
varav kvinnor	142	12,34 %
varav män	1009	87,66 %
Chefer	**138**	
varav kvinnor	36	26,09 %
varav män	102	73,91 %
Stödverksamhet	**412**	
varav kvinnor	219	53,16 %
varav män	193	46,84 %
Totalt	**1701**	
varav kvinnor	397	23,34 %
varav män	1304	76,66 %

Antalet personer som sökte anställning vid Sjöfartsverket 2024





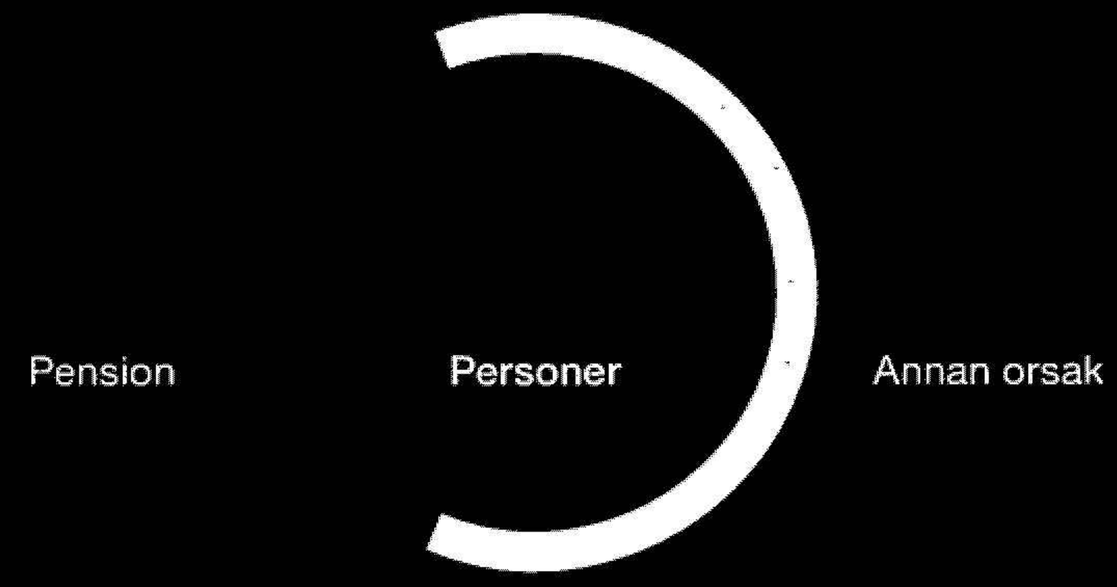
Nya tillsvidareanställda personer vid Sjöfartsverket



* Hemtagningen av isbrytarpersonalen är inkluderad i utfallet för 2024 vilka uppgår till 192 personer.

20250508030653

Antal personer som lämnat Sjöfartsverket 2024



Personalomsättning

6,9 %
2024

7,2 %
2023

Sjukfrånvaro

2024 2023*

* 2023 års värden är justerade jämfört med 2023 års årsredovisning.

4,5 % Kvinnor

2,1 % Män

Kvinnor 3,8 %

Män 2,4 %

Allvarliga tillbud och risker

Arbetsplatsolyckor	Allvarliga tillbud utan personskada	Arbetsmiljöobservationer
2023	2023	2023

Foto: Adobe Stock

20250508066

Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet

Sjöfartsverket arbetar för att nå de transportpolitiska målen, Sveriges miljökvalitetsmål och generationsmålet samt för att minimera sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Riksdagen har fastställt generationsmålet som innebär att dagens generation ska överlämna ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. För Sjöfartsverkets del betyder detta att myndigheten bland annat ska minska användningen av farliga ämnen och utsläppen av växthusgaser. Vidare innebär det att Sjöfartsverket ska hushålla med naturresurserna, öka andelen förnybar energi samt effektivisera energianvändningen.

Efter en översyn av Sjöfartsverkets miljömål utifrån betydande miljöaspekter togs nya miljömål fram som började gälla 2024.

Koldioxidutsläpp i verksamheten

Sjöfartsverket har i jämförelse med andra myndigheter relativt stora koldioxidutsläpp som framför allt kommer från den operativa verksamheten. Drygt 95 procent av koldioxidutsläppen kommer från myndighetens flotta – 85 procent från fartygsflottan och cirka 10 procent från helikopterflottan. Övriga utsläpp kommer från bland annat uppvärmning och tjänsteresor. Detta medför att en stor satsning på att minska utsläppen från den egna fartygsflottan behöver ske för att myndighetens mål ska kunna uppnås. Målsättningen är att minska koldioxidutsläppen med 35 procent till 2027, jämfört med 2010. Insatser för att minska fartygsflottans utsläpp har ökat genom det regeringsuppdrag Sjöfartsverket har haft (2022–2024) om att påbörja omställningen av fartygsflottan till fossilfrihet. Läs mer om detta i avsnittet Omställning till fossilfri flotta.

Isbrytningsverksamheten står för en stor del av Sjöfartsverkets koldioxidutsläpp. Utsläppsnivåerna varierar därför mycket från år till år, beroende på isvinterns karaktär och hur mycket is som behöver brytas. Sjöfartsverket har tagit fram en metod där myndigheten kan ta hänsyn till utbredningen av is vid rapportering av koldioxidutsläpp.



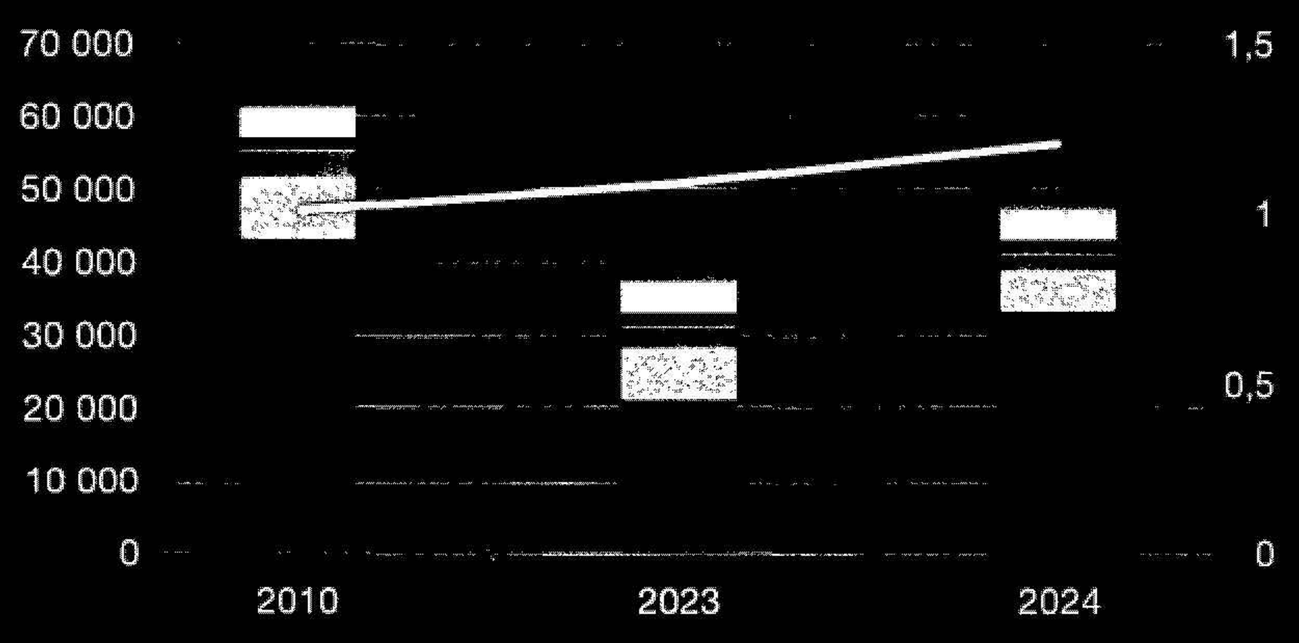
-35 %

Så mycket ska koldioxidutsläppen från fartygsflottan minska till 2027

20250508030067

Resultatet i **figur 1** visar att Sjöfartsverket 2024 har ökat utsläppen med 21 procent, jämfört med 2010, när utsläppen normaliserats mot isutbredningen. För 2023 låg den normaliserade ökningen på 10 procent, jämfört med 2010. Under 2024 var de faktiska utsläppen 48 037 ton koldioxid. Ökningen beror till största del på isbrytarna och kan delvis förklaras av ett särskilt besvärligt isläge under 2024. Mellan 2023-2024 ökade utbredningen av is med 68 procent. Även om hänsyn tas till isutbredningen och förväntade utsläpp, har inte andra påverkansfaktorer som isens beskaffenhet och förändringar i antal assistanser gått att inkludera i beräkningarna.

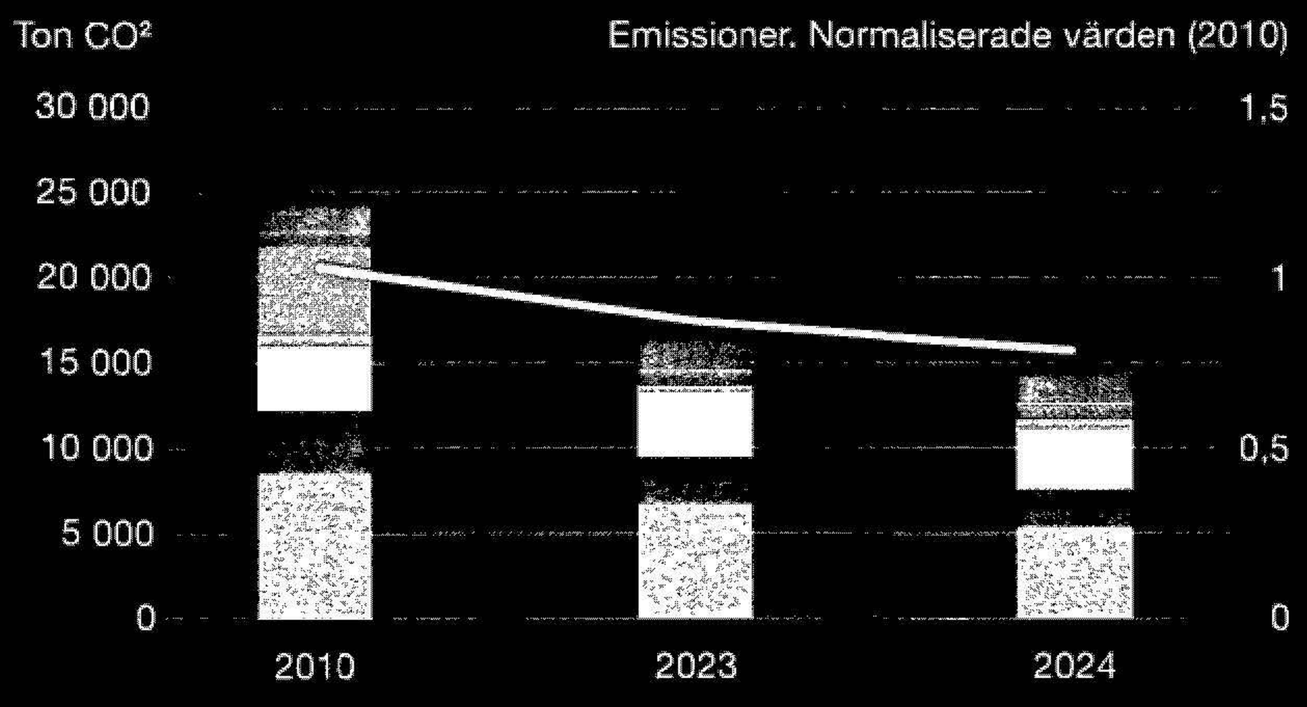
Figur 1: Normaliserade och faktiska koldioxidutsläpp inklusive isbrytarna, ton



Figur 1 visar Sjöfartsverkets faktiska utsläpp, inklusive isbrytarna, för åren 2010, 2023 och 2024.

Motsvarande sammanställning, exklusive utsläppen från isbrytarna, i **figur 2** visar att Sjöfartsverket minskat med 19 procent jämfört med 2010. För 2023 låg minskningen på 12 procent, jämfört med 2010.Normaliseringen för samtliga utsläppare, exklusive isbrytarna, innefattar en jämförelse av utsläppen i absoluta tal. Ingen hänsyn tas till faktorer som förändringar i utförda uppdrag samt förändringar i fartygsflottan vilket kan påverka resultatet i både positiv och negativ riktning. Minskningen bedöms vara ett resultat av de effektiviseringar som genomförts inom uppdraget för Sjöfartsverkets omställning till fossilfrihet.

Figur 2: Normaliserade och faktiska koldioxidutsläpp, exklusive isbrytarna, ton



Figur 2 visar Sjöfartsverkets faktiska utsläpp, exklusive isbrytarna, för åren 2010, 2023 och 2024.

Foto: Adobe Stock

20250508030 68

forts. Sjöfartsverket som miljömålsmyndighet

Fortsatt arbete för att nå Sjöfartsverkets miljömål

Ett delmål till det övergripande koldioxidmålet är att koldioxidutsläppen från tjänsteresor ska minska med 20 procent till 2027 jämfört med 2017. Målet såg ut att kunna nås under pandemiåren, men sedan dess har utsläppen ökat igen. Resultatet för 2024 visar på en ökning på 10 procent jämfört med 2017. För 2023 låg ökningen på 2 procent jämfört med 2017. Under 2024 har byte av resebyrå samt uppdatering av emissionsfaktorer genomförts. Byte av resebyrå medför att data för flygresor saknas och därför har data för flyg återanvänts från 2023. Förändringen av emissionsfaktorer har framförallt påverkat Sjöfartsverkets taxiresor. För att resultatet ska vara jämförbart har korrigering genomförts för 2023. Resultatet visar att utsläppen från taxiresor har ökat med 18 procent mellan 2023–2024. Ökningen kan delvis förklaras av hemtagningen av isbrytardriften som skedde 2024 med ökat antal anställda som följd.

Sjöfartsverket har även ett långsiktigt mål som innebär att det 2027 ska ställas specifika miljökrav i minst 70 procent av alla upphandlingar som påverkar myndighetens betydande miljöaspekter. Delmålet för 2024 har varit att det ska ställas specifika miljökrav i minst 45 procent av alla upphandlingar som påverkar de betydande miljöaspekterna. Utfallet för i år visar på att det har ställts miljökrav i 45 procent av dessa upphandlingar.



Så mycket ska koldioxidutsläppen från tjänsteresor minska till 2027

20250508030 69

Fler insatser för att minska miljöpåverkan

Farledsprojekt
Sjöfartsverkets farledsprojekt är nödvändiga för att bibehålla säkra godstransporter till och från Sverige, men projekten innebär alltid någon form av miljöpåverkan. Arbetet med miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar (MKB:er) styrs av miljöbalken. Innan arbetet i farleden startar krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen, eller i enklare fall en anmälan till tillsynsmyndigheten. Ett viktigt område i tillståndsprövningarna är hantering av de muddermassor som uppkommer vid breddning och fördjupning av farlederna.

Det är en utmaning att hitta hållbara sätt att hantera de stora mängder muddermassor som uppstår. Sjöfartsverket utreder och jämför därför olika alternativ som att återanvända massorna i anläggningsprojekt eller att dumpa massorna till havs. I bedömningarna måste hänsyn tas till påverkan på såväl människa, miljö och samhälle. En annan viktig fråga är den grumling som uppstår i vattnet vid muddring och hur miljöpåverkan från grumlingen kan begränsas.

Förorenade områden
Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Därför har Sjöfartsverket påbörjat ett systematiskt arbete som både handlar om att öka den generella kunskapen om orsakerna bakom föroreningarna och hur situationen vid specifika fastigheter ser ut.

Under 2024 har miljöundersökningar utförts vid fyra av Sjöfartsverkets fastigheter. I samtliga har undersökningarna visat på förorening i mark och vatten. Sjöfartsverket har även genomfört en översiktlig kartläggning av vilka fyrar som använt kvicksilver. Ökad kunskap om de förorenade fastigheterna, miljörisker och bedömning av kostnader ger ett bra underlag för fortsatt prioritering och planering. Under 2024 har bedömningen av värdet på framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador uppdaterats, vilket beskrivs närmare i not 35.

Foto: Max Gotts, Unsplash

20250508030170

Omställning till fossilfri flotta

Sjöfartsverket fortsätter omställningen till en fossilfri fartygsflotta. Tack vare den satsning som skett har betydande utsläppsminskningar uppnåtts och grunden lagts för fortsatt stora möjligheter till ytterligare minskad miljöpåverkan.

Under perioden 2022–2024 fick Sjöfartsverket sammanlagt 135 mnkr för att påbörja omställningen till en fossilfri fartygsflotta. Under perioden har det påbörjade omställningsarbetet gett en märkbar effekt och även projekt med längre ledtider har realiserats. Ett exempel är inköp av flera energieffektiva båtar däribland en helelektrisk bärplansbåt. Inköpen föregås av tester, provkörningar och en utvecklad upphandlingsmetodik. Vid bra utfall kan de framöver utökas med fler enheter – förutsatt att ekonomiska medel finns. Sjöfartsverkets omställningsarbete har fokuserat på energieffektiviseringar inom befintlig fartygsflotta, till exempel har en ny hetvattenpanna installerats på isbrytaren Ymer och Odens spolsystem har förnyats. Tester med giftfria båtbottenfärger har påbörjats under året, vilket förutom bränslebesparing bidrar till det nationella miljökvalitetsmålet Giftfri miljö.

Sjöfartsverkets cirka 100 fartyg skiljer sig åt i både teknik och användning, från mindre arbetsbåtar till stora isbrytare. Därför tar omställningen till fossilfrihet tid med de varierande åtgärder och den nya teknik som ska testas, utvärderas och implementeras. Tack vare anslagsfinansieringen under 2022–2024 har omställningen accelererats och cirka 50 projekt har kunnat genomföras. Genomförda projekt har resulterat i utsläppsminskningar 2024 på 12,5 procent. Av dessa är 5 procent bestående och övriga har uppkommit tack vare användning av biodieseln HVO. När full implementering av genomförda åtgärder uppnåtts kommer detta ge utsläppsminskningar på 13,5 procent, vilket inte inkluderar någon effekt från HVO. Detta motsvarar drygt 1500 m³ minskad dieselförbrukning. Vid en fortsatt finansiering i ungefär samma omfattning som 2022–2024 kan en minskning om 31 procent vara möjlig till 2028.

Utsläppsminskningar Fossilfri fartygsflotta

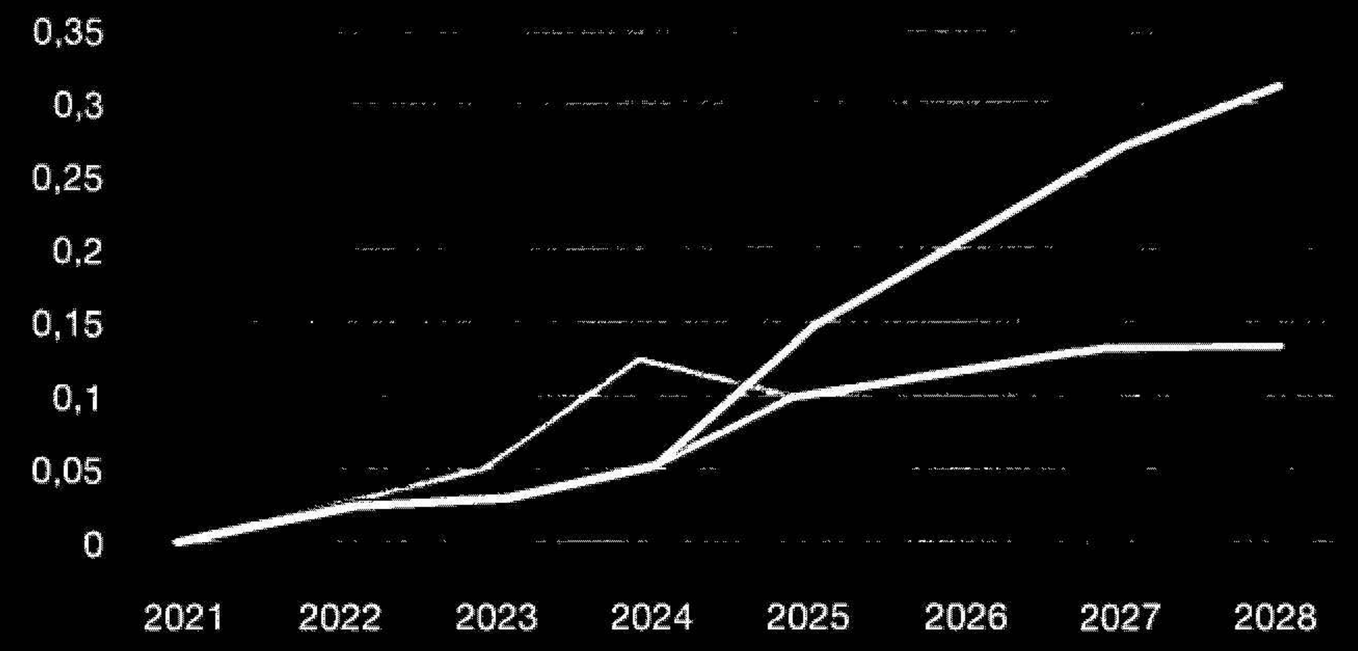


Foto: Sjöfartsverket

Minskning med HVO av åtgärder 2022–2024
– Minskning utan HVO av åtgärder 2022–2024
– Möjlig utsläppsminskning till 2028

Svårigheten att snabbt organisera och starta upp ett arbete på en ny nivå ledde till en låg upparbetning under 2022 men har sedan ökat för varje år. Totalt har 113 mnkr upparbetats under perioden, kvarvarande anslag har sparats till 2025 för slutbetalning av genomförda upphandlingar. Av de upparbetade medlen har cirka 80 mnkr använts till projekt där utsläppsminskningar uppkommer i direkt anslutning till avslutat projekt. Av dessa har 67 mnkr lett till utsläppsminskningar som är bestående och 13 mnkr använts till inköp av HVO där effekten inte är bestående. Övriga medel har använts till tester och utvärderingar samt utveckling och innovation.





Foto: Adobe Stock

Fokus energieffektiviseringar

Sjöfartsverkets primära fokus i omställningsarbetet till fossilfri flotta är energieffektiviseringar. Uppskattningar visar att ungefär hälften av myndighetens energibehov inom fartygsflottan kan effektiviseras bort genom tekniska och operationella förbättringar. Energieffektiviseringar har under perioden 2022–2024 uppnåtts genom tekniska åtgärder inom befintlig flotta. Det inkluderar frekvensstyrning av fläktar och byte till LED-belysning på isbrytare samt nya energieffektiva enheter som lätta lotsbåtar och en svävare. Sjöfartsverket har också förändrat arbetssätt, bland annat genom att testa och utvärdera användning av drönare för isrekognosering. För att stödja förändringarna har operationella förbättringar och stödsystem införts, som till exempel förarstödsystem. Andra bränslen har testats där användning av biodieseln HVO gett goda resultat. Sjöfartsverket har också deltagit i utvecklingen av ett kit för att konvertera dieselmotorer som gör det möjligt att köra med en blandning av diesel och metanol.

Det påbörjade omställningsarbetet har tack vare anslagsfinansieringen gjort ett ordentligt avstamp i rätt riktning. Utöver den konkreta nyttan för klimatet har arbetet lett till en förbättrad arbetsmiljö. Sjöfartsverket har aktivt bidragit till den tekniska utvecklingen inom det maritima klustret genom att vara en nära samarbetspartner och beställare samt erbjuda en testarena för nya lösningar. Sjöfartsverket har även delat erfarenheter med andra aktörer inom branschen, både offentliga och privata, något som kan ge ringar på vattnet. I det fortsatta arbetet finns det flera utmaningar att hantera och utveckla. Några exempel är att implementera och använda ny teknik i den dagliga verksamheten, fortsatt arbete med attityder, verka för en ökad tillgång till fossilfria bränslen och en ekonomi som medger satsningar på fossilfri drift.

20250508030720

Sjöfartsverket som beredskapsmyndighet

Ett fortsatt spänt världsläge sätter under året fokus på frågor om säkerhet och totalförsvar. Ett av Sjöfartsverkets högst prioriterade områden är stärkt säkerhet och beredskap. Den allvarliga säkerhetspolitiska situationen driver på ökade krav inom säkerhet och beredskap.

Eftersom både Sjöfartsverket och samhället i stort kan påverkas under lång tid, behöver fokus fortsatt ligga på åtgärder för att höja förmågan i totalförsvarsarbetet. Kontinuitetshantering, det vill säga förmågan att fungera utan avbrott vid störningar och incidenter, är grunden för arbetet framåt.

Den 7 mars 2024 inträdde Sverige som fullvärdig medlem i Nato. Sjöfartsverket följer aktivt all information om medlemskapet och deltar i Natos civila beredskapsarbete. Sjöfartsverket får successivt nya insikter och kommer behöva förhålla sig till nya och redan etablerade rutiner och arbetssätt inom alliansen, särskilt inom den maritima miljön.

En inriktning för arbetet med civil beredskap utifrån nationella mål för civilt försvar har fastställts under året. Syftet är att ge riktning åt utvecklingsarbetet inom området. Sjöfartsverket har även en förnyad organisation för kris- och krigsledning som innebär en ökad tydlighet och struktur. Vidare upprättas en risk- och sårbarhetsanalys enligt gällande krav samt en risk- och sårbarhetsbedömning som tar sikte på samhällsviktiga leveranser i hela hotskalan. Det utgör grunden för fortsatt uppbyggnad av förmågan. Sjöfartsverkets förbättringsarbete inom kontinuitetshantering fortsätter med målet att säkerställa varaktig samhällsviktig verksamhet vid störningar och incidenter. En ny organisation för myndighetens signalskyddsberedskap har implementerats för ökad förmåga till säkert samband.

Sjöfartsverket tilldelades under året 74 miljoner kronor i särskilda totalförsvarsmedel för att fortsätta stärka och återuppbygga förmågan vid höjd beredskap och ytterst krig. Det har lett till stärkande åtgärder för att bättre kunna upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hantera fredstida krissituationer och ytterst krig. Åtgärderna innefattar bland annat inköp av beredskapslivsmedel, reservkraft och reservdelar. Sjöfartsverket stärker även IT-säkerheten, bygger ut kapaciteten för krypterad kommunikation och har påbörjat inköp av reservsamband. Vidare inleds arbetet med att utveckla Sjöfartsverkets ledningsplats vid fredstida krissituationer och krig.

Under året har Sjöfartsverket fortsatt utvecklings- och förbättringsarbete inom ramen för säkerhetskänslig verksamhet. Arbetet innefattar bland annat utbildning, processutveckling samt tillsyn.

Samarbeten med andra aktörer

Utöver det interna arbetet deltar och bidrar Sjöfartsverket med kunskap och kompetens i två beredskapssektorer, transporter samt räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Samarbete med näringsliv ur beredskapsperspektiv genomförs primärt genom samverkansstrukturen "Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan" (BT POS) vilken leds av Trafikverket.

Sjöfartsverket deltar även i samverkansstrukturen Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC) för transportplanering i nordisk kontext. Sjöfartsverket samverkar dessutom nära med Försvarsmakten och bygger förmåga tillsammans inom ramen för flera projekt.

20250508030730



Foto: Adobe Stock

Den 7 mars 2024 inträdde Sverige som fullvärdig medlem i Nato. Sjöfartsverket följer aktivt all information om medlemskapet och deltar i Natos civila beredskapsarbete.

20250508030774

Kvalitetssäkring av informationssäkerhetsarbete

Många delar av Sjöfartsverkets verksamhet är av nationell vikt för samhället. Myndighetens uppdrag har stor spännvidd med höga krav på olika grader av tillgänglighet och informationssäkerhet. Gemensamt för Sjöfartsverkets verksamheter är behovet av robust och hållbar försörjning av information. Brister inom området kan få stora konsekvenser för verksamheten, kunderna och samhället i stort.

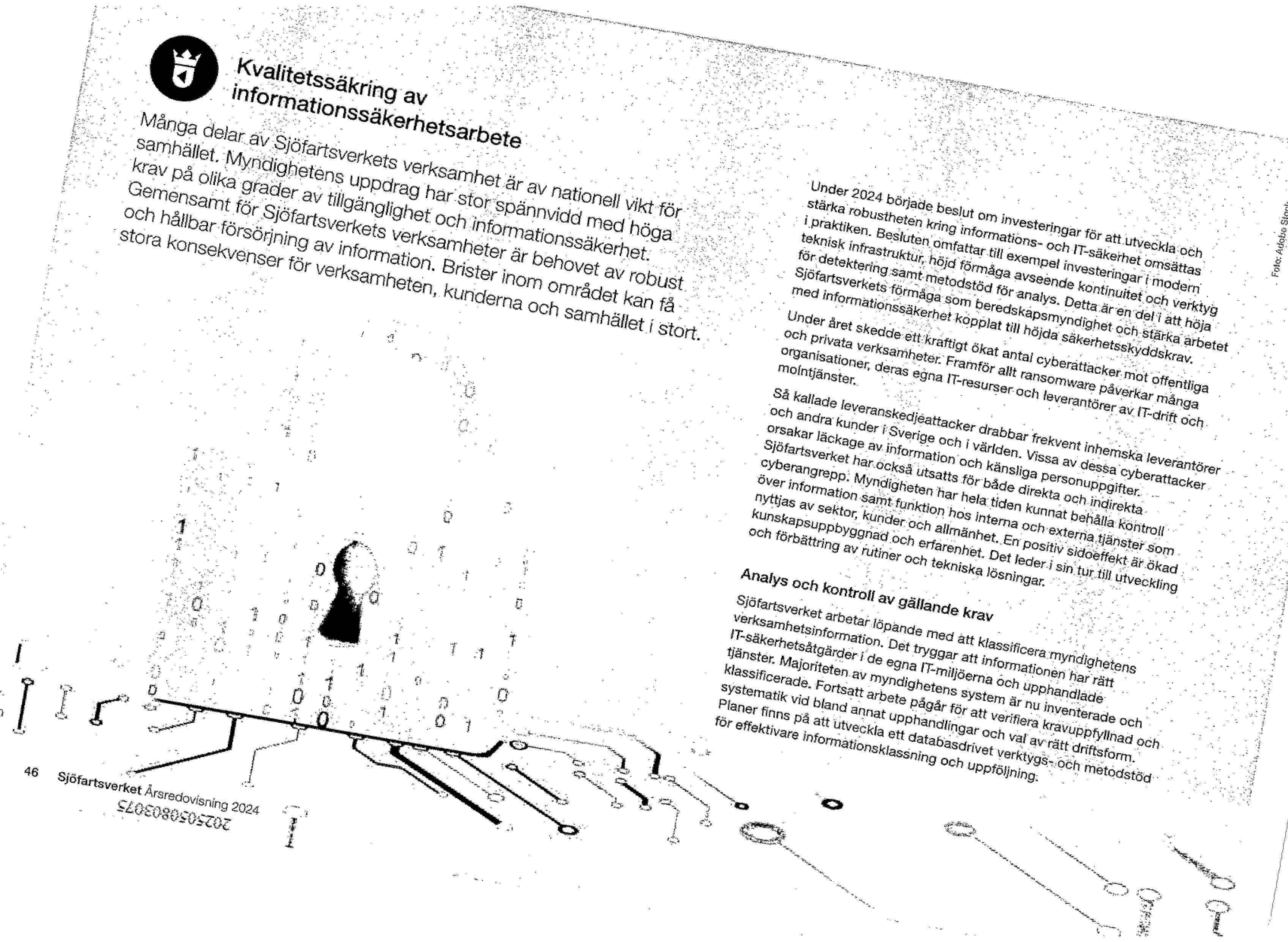


Foto: Adobe Stock

Under 2024 började beslut om investeringar för att utveckla och stärka robustheten kring informations- och IT-säkerhet omsättas i praktiken. Besluten omfattar till exempel investeringar i modern teknisk infrastruktur, höjd förmåga avseende kontinuitet och verktyg för detektering samt metodstöd för analys. Detta är en del i att höja Sjöfartsverkets förmåga som beredskapsmyndighet och stärka arbetet med informationssäkerhet kopplat till höjda säkerhetsskyddskrav.

Under året skedde ett kraftigt ökat antal cyberattacker mot offentliga och privata verksamheter. Framför allt ransomware påverkar många organisationer, deras egna IT-resurser och leverantörer av IT-drift och molntjänster.

Så kallade leveranskedjeattacker drabbar frekvent inhemska leverantörer och andra kunder i Sverige och i världen. Vissa av dessa cyberattacker orsakar läckage av information och känsliga personuppgifter. Sjöfartsverket har också utsatts för både direkta och indirekta cyberangrepp. Myndigheten har hela tiden kunnat behålla kontroll över information samt funktion hos interna och externa tjänster som nyttjas av sektor, kunder och allmänhet. En positiv sidoeffekt är ökad kunskapsuppbyggnad och erfarenhet. Det leder i sin tur till utveckling och förbättring av rutiner och tekniska lösningar.

Analys och kontroll av gällande krav

Sjöfartsverket arbetar löpande med att klassificera myndighetens verksamhetsinformation. Det tryggar att informationen har rätt IT-säkerhetsåtgärder i de egna IT-miljöerna och upphandlade tjänster. Majoriteten av myndighetens system är nu inventerade och klassificerade. Fortsatt arbete pågår för att verifiera kravuppfyllnad och systematik vid bland annat upphandlingar och val av rätt driftsform. Planer finns på att utveckla ett databasdrivet verktygs- och metodstöd för effektivare informationsklassning och uppföljning.

20250508030735

I utvärderingen av arbetet med informationssäkerhet används bland annat verktyget Cybersäkerhetskollen (tidigare Infosäkkollen) från MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Dessutom genomförs interna gap-analyser mot MSBFS 2020:7, föreskrifter om säkerhetsåtgärder i informationssystem för statliga myndigheter. Riktade kontroller för IT-säkerhetsåtgärder kopplat mot ISO 27002 genomförs med bland annat externa utförare.

En av årets stora nyheter inom området var införandet av EU-direktiven NIS2 och CER. NIS2-direktivet syftar till att uppnå en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen. Enligt CER-direktivet ska medlemsstaterna säkerställa förmågan hos samhällsviktig verksamhet för att förebygga, motstå och hantera störningar eller avbrott i verksamheten. Direktiven började gälla i oktober men har ännu inte implementerats genom den svenska cybersäkerhetslagen. Lagen förväntas vara på plats hösten 2025. En del i förberedelserna för NIS2 är utvecklingen av en handlingsplan för informationssäkerhet. Åtgärder i handlingsplanen har bedrivits sedan 2022 och går i mål vid halvårsskiftet 2025. Genom handlingsplanen tillsammans med ytterligare förberedande aktiviteter kan Sjöfartsverket leva upp till den nya lagens förväntade krav.

Försiktigt undersöks potentialen hos AI-tjänster och funktioner genom upphandlade tjänster, produkter och inbyggda funktioner samt i vissa forskningsprojekt. Arbetet är ännu tidigt i processen. Sjöfartsverket bevakar omvärlden för att utforska hur AI-stärkta verktyg och metoder kan bidra till ökad informationssäkerhet.

Sjöfartsverket står tillsammans med den övriga myndighetsvärlden inför flera utmaningar inom området informationssäkerhet. Kompetensförsörjning är en avgörande faktor tillsammans med snabba förflyttningar inom cybersäkerhetshot och krav på digitalisering och innovation.



Foto: Adobe Stock

202505080307G

Förenklingsarbete

Sjöfartsverket arbetar kontinuerligt med att förenkla myndighetens regelverk och administration samt minska de administrativa kostnaderna både internt och externt.

Avgifter och administrativa kostnader

Myndighetens föreskrifter utgör den huvudsakliga regelbördan för externa intressenter. Dessa reglerar avgiftsnivåerna för olika tjänster och innehåller krav på den rapportering som behövs för att fastställa avgifterna. Farleds- och lotsavgifterna, med tillhörande föreskrifter, är de regelverk som berör flest externa intressenter. De justeras varje år i syfte att förenkla och ta bort särregler och undantag. Det ökar transparensen kring avgifterna som tas ut samt minskar rapportering och därmed administrationen.

Sjöfartsverket arbetar med ett förslag för en mer omfattande ändring av föreskriften för farledsavgiften. Syftet är bland annat att förslaget ska leda till förenkling genom minskad administration, såväl externt som internt, samt ökad transparens. Dagens avgiftsmodell har brister vad gäller transparens. De många komponenterna i Sjöfartsverkets avgifter gör det svårt för kunderna att få en snabb och tydlig uppfattning om den faktiska kostnaden. Genom att ta bort och slå samman avgiftskomponenter i modellen kommer antalet inrapporterade uppgifter till Sjöfartsverket att minska. Det gör det enklare att förutse vad varje anlöp kommer att kosta.

IT-system för förenklad rapportering

Sjöfartsverket arbetar med implementeringen av EU-förordningen European Maritime Single Window enviroment (EMSWe). Förordningen syftar till att medlemsstaterna ska inrätta tekniskt harmoniserade IT-system för rapportering till myndigheter i samband med fartygsanlöp. Systemet kommer bland annat att få en responsiv design, förbättrad maskin-till-maskin-lösning, fler rapporteringsmöjligheter och smidigare inloggning med e-legitimation. Dessutom kommer man kunna göra tull- och hamnrapportering i Maritime National Single Window (MNSW). Implementeringen ska enligt departementet göras till en så låg kostnad som möjligt. Det innebär att Sjöfartsverket kontinuerligt måste göra vägval där nyttan av att implementera kompletterande åtgärder behöver överstiga den högre kostnaden för dessa.

Ett exempel är att förbättra användarvänligheten och därmed minska de administrativa kostnaderna för både användare och Sjöfartsverket. Enligt förordningen ska tillämpning ske från den 15 augusti 2025 men på grund av förseningar från kommissionen, exempelvis av de tekniska specifikationerna, är målsättning för implementering för svensk del under första kvartalet 2027.



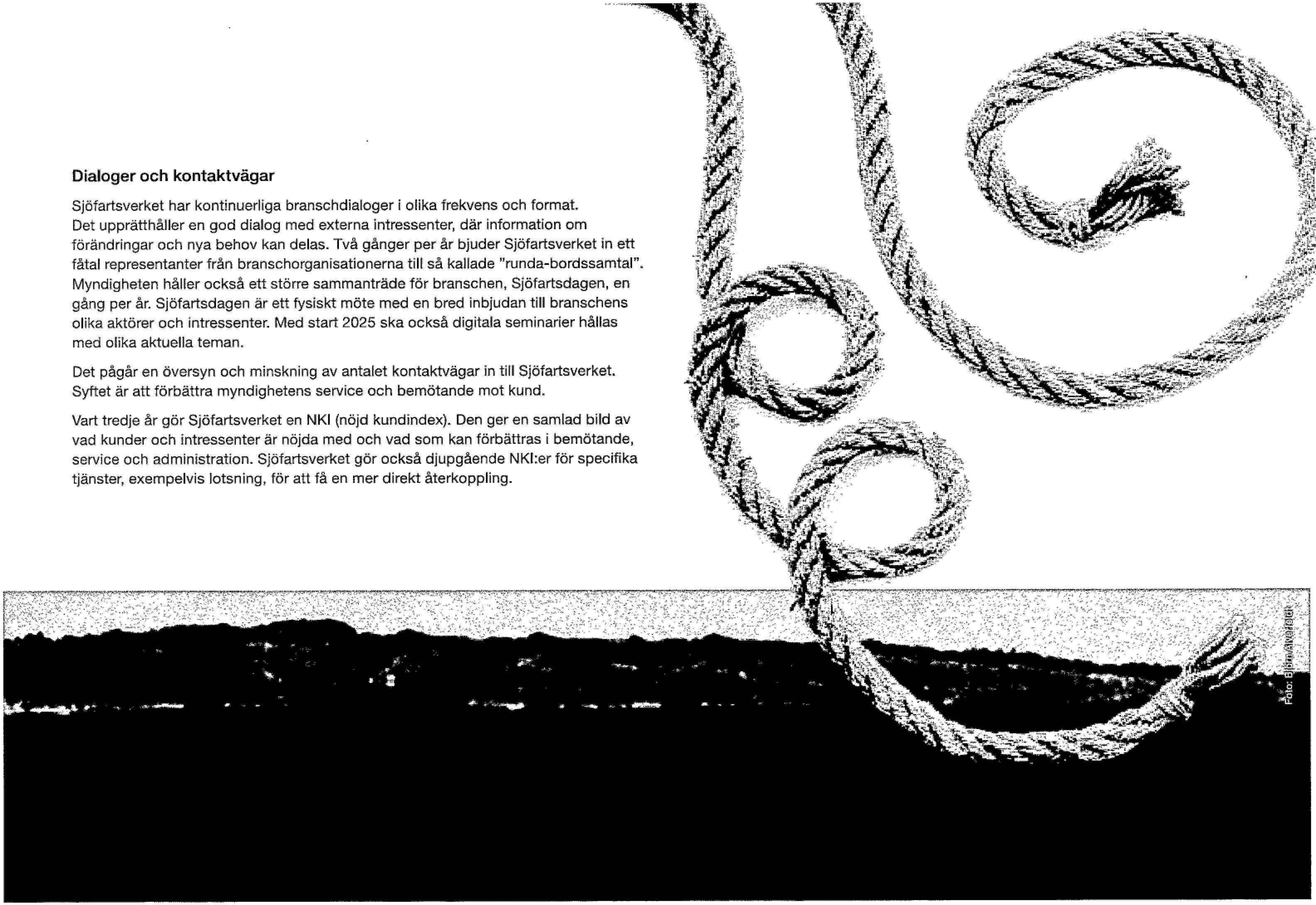
20250508030777

Dialoger och kontaktvägar

Sjöfartsverket har kontinuerliga branschdialoger i olika frekvens och format. Det upprätthåller en god dialog med externa intressenter, där information om förändringar och nya behov kan delas. Två gånger per år bjuder Sjöfartsverket in ett fåtal representanter från branschorganisationerna till så kallade "runda-bordssamtal". Myndigheten håller också ett större sammanträde för branschen, Sjöfartsdagen, en gång per år. Sjöfartsdagen är ett fysiskt möte med en bred inbjudan till branschens olika aktörer och intressenter. Med start 2025 ska också digitala seminarier hållas med olika aktuella teman.

Det pågår en översyn och minskning av antalet kontaktvägar in till Sjöfartsverket. Syftet är att förbättra myndighetens service och bemötande mot kund.

Vart tredje år gör Sjöfartsverket en NKI (nöjd kundindex). Den ger en samlad bild av vad kunder och intressenter är nöjda med och vad som kan förbättras i bemötande, service och administration. Sjöfartsverket gör också djupgående NKI:er för specifika tjänster, exempelvis lotsning, för att få en mer direkt återkoppling.



202505080307 8

Investeringar och satsningar för framtiden

Sjöfartsverkets uppdrag att hålla sjövägarna öppna kräver löpande investeringar i farleder, sjösäkerhetsanordningar, fartyg och andra nödvändiga anläggningar.

Sjöfartsverkets investeringar finansieras primärt med sjöfartsavgifter som handelssjöfarten betalar för att nyttja Sjöfartsverkets infrastruktur. För vissa investeringar erhålls särskilda anslag, såsom anslag för investering i nybyggnation av isbrytare och anslag för att öka beredskapen inom totalförsvaret. Utveckling av statens transportinfrastruktur finansieras genom nationell plan, vilket innebär att Sjöfartsverket erhåller bidrag från Trafikverket för att utveckla nya farleder. Statens betalningsansvar omfattar dock inte underhåll av farleder och sjösäkerhetsanordningar utan detta finansieras primärt av sjöfartsavgifter.

Under flera decennier har Sjöfartsverkets finansiella situation begränsat möjligheterna avseende förebyggande underhåll och nyinvesteringar. Behovet av ersättningsinvesteringar är nu stort i så väl fartyg som i IT-system och beträffande sjösäkerhetsanordningar och farleder finns en underhållsskuld som byggts upp under lång tid. Investeringstakten under kommande år behöver öka att för att vidmakthålla den verksamhet som Sjöfartsverket i dag ansvarar för.

Årets investeringar

Årets investeringar uppgick till 2 367 (1 340) mnkr, en ökning med 1 027 mnkr jämfört med föregående år. Enligt 2024 års regleringsbrev var investeringsramen *2 840 mnkr, vilken baseras på antaganden som* gjordes tidigt 2023. Flera investeringar har därefter blivit försenade på grund av förändrade förutsättningar i både omvärld och Sjöfartsverkets interna verksamhet.

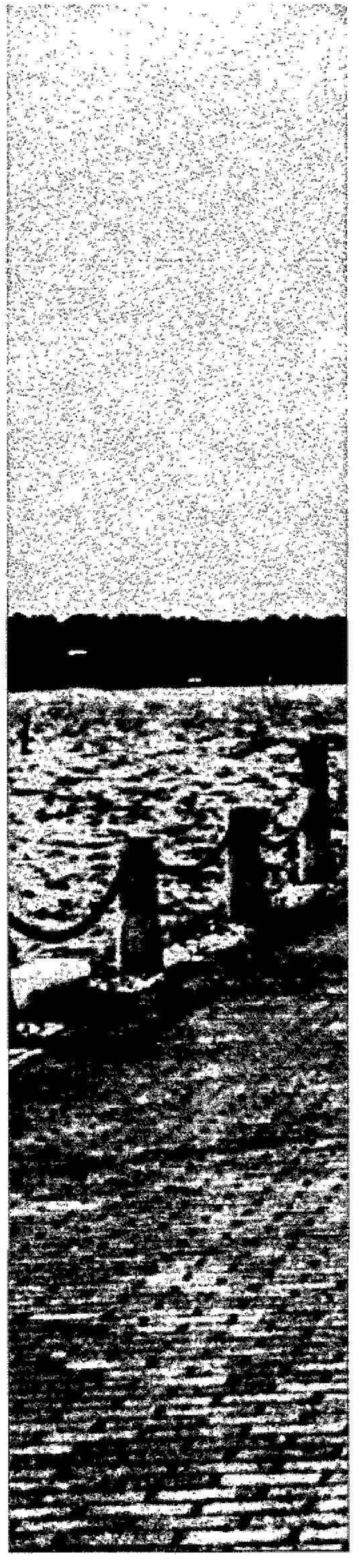
Sjöfartsverket driver tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och kapacitet i farlederna för att möta sjöfartens behov. Dessa projekt pågår under lång tid med flera olika intressenter och är därför svåra att prognostisera för enskilda år. Under 2024 har dock farledsprojekten varit i paritet med vad den beslutade investeringsramen angav.

Inom isbrytningsverksamheten förstärktes isbrytarflottan under våren genom inköp av isbrytaren Idun. Samtidigt har arbetet med upphandling av ny isbrytare fortsatt under året, med viss försening. Avsikten är att signera kontrakt under våren 2025 och att det nya fartyget ska levereras under 2028.

Nya lättviktsbåtar har upphandlats till lotsningsverksamheten. Båtarna som till stor del har finansierats med medel från anslaget för fossilfri flotta blir cirka 13 meter långa, 3,6 meter breda och kommer väga runt 8 ton. Detta kan jämföras med Sjöfartsverkets befintliga snabba lotsbåtar som väger cirka tre gånger så mycket.

Investeringsutfallet år 2024 är cirka 473 mnkr lägre än den investeringsram som regeringen medgivit. Avvikelsen härrör främst till isbrytningsverksamheten och förklaras av att upphandlingen av ny isbrytare dragit ut på tiden och tidplanen därmed flyttats fram.

Inom gemensamma funktioner har arbetet fortsatt med planerade investeringar i olika IT-system. Under året har Sjöfartsverket beslutat att ta hem affärsystemsinvesteringen till egen förvaltning, vilket medfört stärkt rådighet men även oplanerade engångskostnader. Inom IT-området har arbetet fortsatt med ett antal projekt med hänsyn till det aktuella säkerhetsläget. Inom övriga verksamhetsområden har det varit brist på resurser inom vissa specifika områden vilket gjort att flera tidplaner skjutits fram och utfallet under året därmed blivit lägre än planerat.



20250508030379



Foto: Tove Frisk

Investeringsutfall

Investeringsutfall, mnkr	Utfall 2024	Investeringsram 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Anskaffning och utveckling av nya investeringar				
Farleder	1 755	1 537	1 087	489
Isbrytning	291	1 037	4	18
Sjötrafikinformation	30	13	29	0
Sjögeografisk information	4	20	6	1
Lotsning	38	24	5	19
Sjö- och flygräddning	4	1	4	1
Gemensamma funktioner	24	0	36	20
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	**2 145**	**2 633**	**1 171**	**547**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	2 145	2 633	1 171	547
Finansiering				
Anslag	59	1 032	4	0
Egna medel	347	89	80	58
Övrig finansiering (anslag via Trafikverket)	1 739	1 512	1 087	489
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	**2 145**	**2 633**	**1 171**	**547**
Vidmakthållande av befintliga investeringar				
Farleder	53	132	45	48
Isbrytning	3	4	1	9
Sjötrafikinformation	3	37	1	0
Sjögeografisk information	9	11	2	2
Lotsning	19	11	4	12
Sjö- och flygräddning	12	4	8	5
Sjömansservice	2	0	0	0
Gemensamma funktioner	121	9	108	41
Summa utgifter för vidmakthållande	**222**	**207**	**169**	**117**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	222	207	169	117
Finansiering				
Anslag	23	0	49	0
Egna medel	199	207	120	117
Summa finansiering av vidmakthållande	222	207	169	117
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	2 367	2 840	1 340	664

Utveckling och förvaltning av infrastruktur

Satsningar på utveckling av sjöfartens infrastruktur ökar näringslivets konkurrenskraft och ger större samhällsnytta.

Tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter driver Sjöfartsverket flera projekt för att öka säkerheten och kapaciteten i farlederna och därmed möta sjöfartens behov. Några exempel är Skandiaporten i Göteborg, Malmporten i Luleå, Södertälje sluss och kanal samt slussarna i Trollhätte kanal.

Tabell 6, Projektbudget för de fyra största farledsprojekten, mnkr

	Total budget	Utfall 2024	Ack utfall
Skandiaporten	2 032	7	52
Malmporten	2 615	490	600
Södertälje	6 700	968	4 400
Trollhättan	8 582	239	478

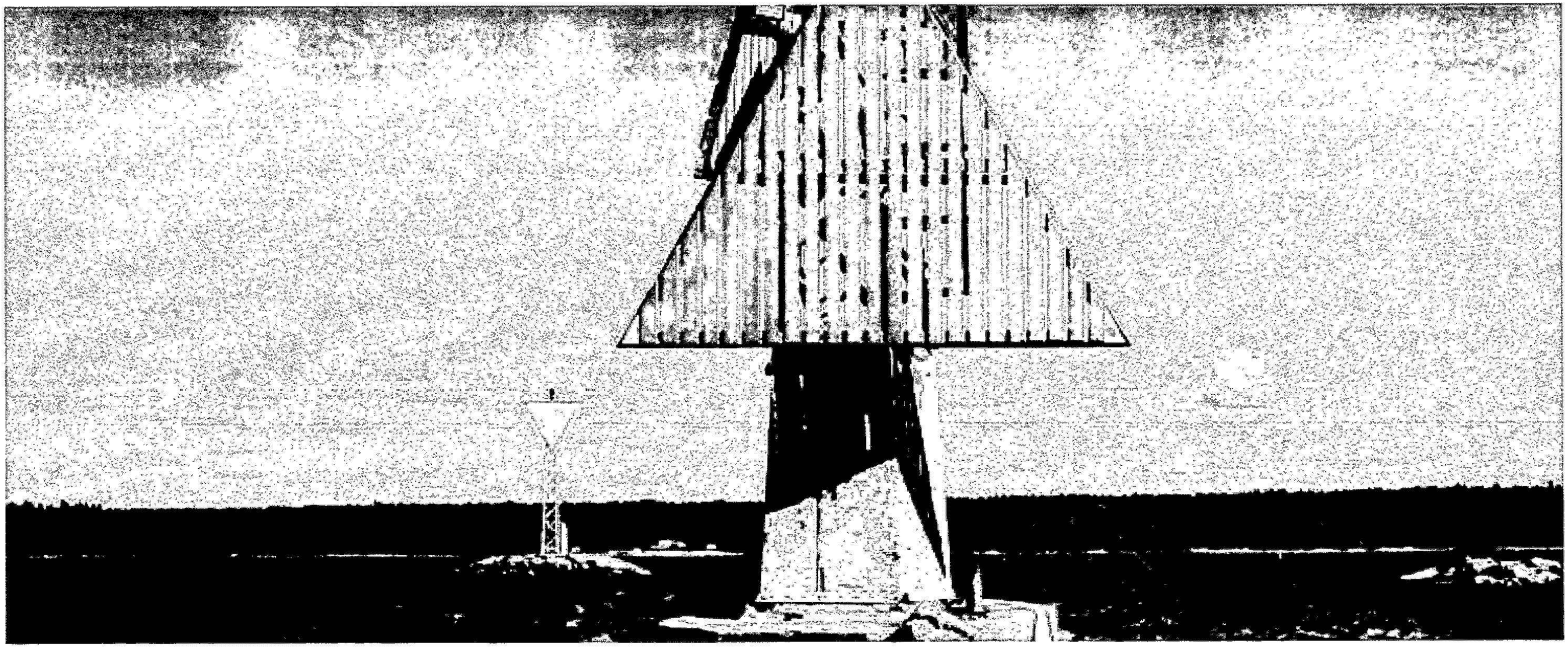


Foto: Agne Hörnestig

20250508030812

Skandiaporten i Göteborg

Göteborgs hamn är den enda hamnen i Sverige som kan ta emot världens största fartyg – så länge de inte är fullastade. 2019 startade projekt Skandiaporten. Syftet är att framtidssäkra den strategiska funktion som transocean sjöfart har och skapa fortsatt bra förutsättningar för svensk handel.

Farleden in till Göteborgs hamn ska fördjupas för att ge ökad kapacitet och säkerhet. Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB planerar och genomför tillsammans Projekt Skandiaporten. Sjöfartsverket ansvarar för muddring och utmärkning i farleden fram till kaj. I början av april 2024 togs ett första spadtag för Skandiaporten, en viktig milstolpe för projektet.

Under 2024 har alternativ för att omhänderta de muddermassor som innehåller högre nivåer av föroreningar utretts för att säkerställa att dessa tas om hand på ett ansvarsfullt sätt. Vidare har ytterligare projektering genomförts och upphandlingen publicerades i slutet av året. Muddringen beräknas vara klar under 2028, samtidigt som Göteborgs Hamn är klar med kajförstärkningar så att hamnen kan ta emot de fartyg som farleden byggs för.

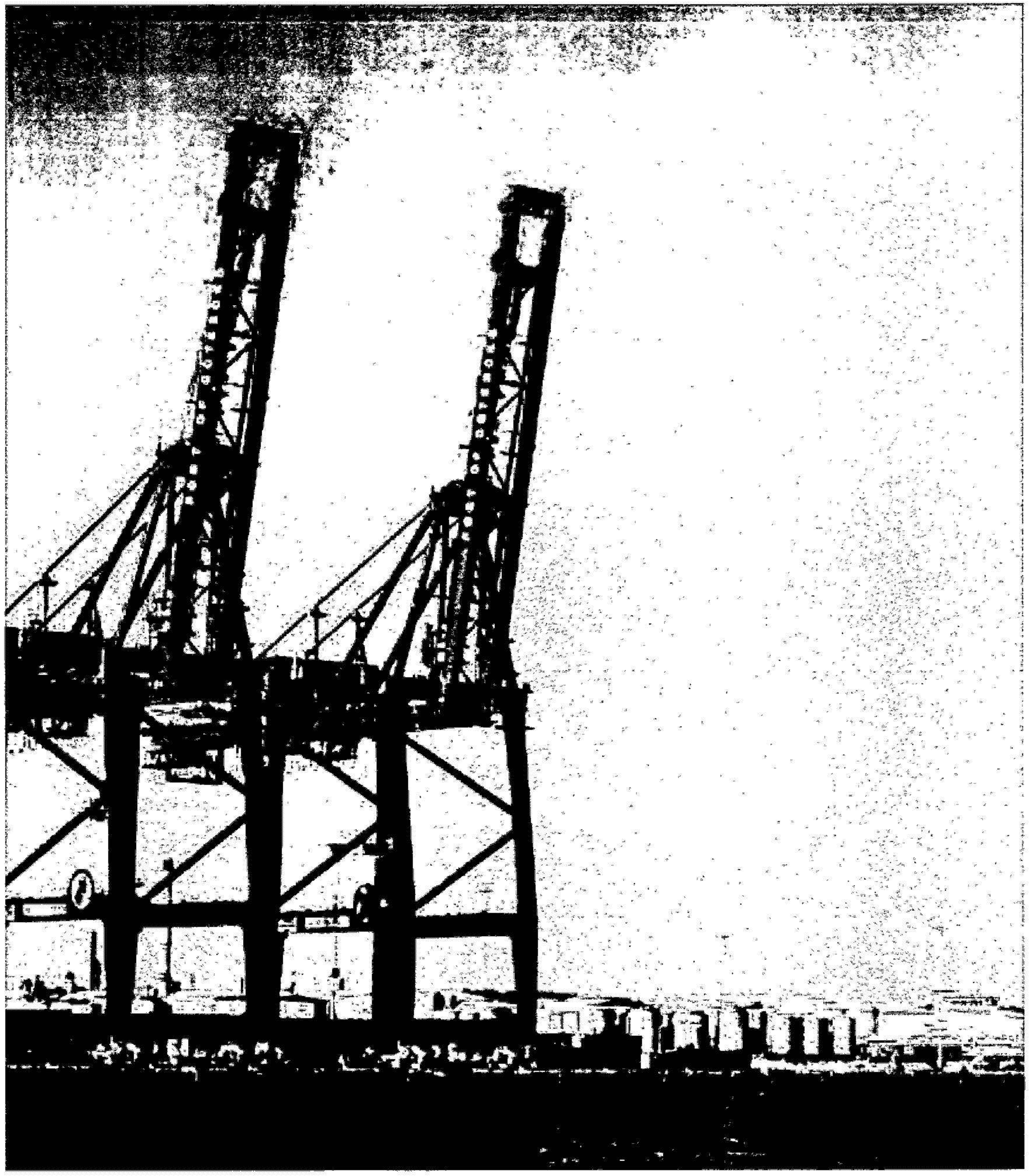


Foto: Lars Johansson

20250508030820

Nya slussar i Trollhätte kanal

Bygget av nya slussar i Göta älv är ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Sjöfartsverket med syfte att säkra och utveckla Vänersjöfarten.

Dagens slussar beräknas vara uttjänta 2030 och nya slussar skapar förutsättningar för att även framöver kunna frakta gods sjövägen. Detta kompletterar och avlastar både järnvägs- och vägtransporter. Projektet är i en utredningsfas där de tre aktuella orterna som berörs – Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg – befinner sig i olika skeden. Årets upparbetade utgifter i projektet avser främst kostnader för projektering och miljöberedning för de tre orterna samt utgifter för inlösen av flertalet fastigheter invid det nya slussområdet.

Trollhättan

Trafikverket, Sjöfartsverket och Trollhättans stad har skrivit på ett så kallat genomförandeavtal. Avtalet reglerar hur de tre parterna ska samarbeta om nya slussar i det norra alternativet vad gäller exempelvis kostnader, drift och markåtkomst.

Trollhättans stad ska också ta fram en detaljplan som tillåter slussled i norr. Detta efter att Trollhättans kommunstyrelse i början av september gav positivt planbesked för en ny detaljplan. Planen innebär att slussprojektet får genomföras i den norra dragningen. Byggstart är planerad till 2027-2028 och färdigställande runt 2032.

Lilla Edet

Nästa steg i processen mot ny sluss i Lilla Edet är att staten ansöker om miljötillstånd i Mark- och miljödomstolen. I ansökan beskrivs slussbygget – vad det är som skall byggas och på vilket sätt – och de konsekvenser verksamheten får för människor, djur och natur i området. Byggstart är planerad till 2027-2028 och färdigställande runt 2030.

Vänersborg

Trafikverket, Sjöfartsverket och Vänersborgs kommun har gemensamt tagit ställning för att det fortsatta arbetet i Vänersborg ska vara inriktat på den västra sidan om dagens sluss. Under året har flera markprover tagits i området för att ta reda på hur byggförutsättningarna ser ut vad gäller jord- och bergkvalitet och detaljprojektering följer. Byggstart är planerad till 2027-2028 och färdigställande runt 2030-2032.

Foto: Trafikverket (rendering)



Foto: Sjöfartsverket

Södertälje sluss och kanal samt Mälarfarlederna

Projekt Södertälje sluss och kanal respektive Projekt Mälarfarlederna innefattar anpassning av Södertälje sluss och kanal samt farlederna i Mälaren.

Syftet är säkrare och ökad framkomlighet till hamnarna i Västerås och Köping. Södertälje kanal ska breddas och slussen ska bli både bredare och längre. Mälarfarlederna har muddrats och fått en högre standard och högre säkerhet. Trafikverket genomför just nu byggnationen i Södertälje sluss och kanal tillsammans med Sjöfartsverket, som beräknas ta över fullt färdig anläggning under 2027.

Malmporten

Cirka 90 procent av EU:s egen järnmalmsproduktion kommer från malmfälten i Norrbotten. Luleå hamn behöver få möjlighet att ta emot större fartyg för att ge näringen bättre konkurrensvillkor för transporter.

Dessutom innebär större fartyg mindre miljöpåverkan genom lägre bränsleförbrukning och utsläpp per transporterat ton gods.

Sveriges största muddringsprojekt i modern tid, projekt Malmporten, drivs av Luleå Hamn, Luleå kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket. Projektet kommer öka säkerheten för sjövägarna till Luleå och möjliggöra anlöp av de allra största fartygen dygnet runt och året om. Projekt Malmporten har därmed mycket stor betydelse för regionens gröna omställning och stora industrisatsningar.

De förberedande muddringsarbeten som utförts av världens största mudderverk i Luleås farleder har färdigställts och den första etappen av muddringen i hamnområdet avslutades runt årsskiftet. Det innebär att den grova utformningen av farlederna är klar. Arbetet inleddes i juli och mudderverken har lagt grunden för den fortsatta muddring som planeras att starta efter att isen släppt 2025. Nästa steg blir den så kallade kapacitetsmuddringen, det vill säga ett flera säsonger långt muddringsarbete som ska färdigställa farleden runt 2028-2029.

20250508030884

Nästa generations isbrytare

Sjöfartsverkets isbrytare spelar en avgörande roll för att Sveriges infrastruktur ska stå sig stark även under vintern. Isbrytarna och den kringliggande verksamheten gör det möjligt för svenska hamnar att hålla öppet året runt. Moderna isbrytare är dessutom en förutsättning för att de stora industrisatsningarna i Norrland ska nå sin fulla potential.

20250508030852



Foto: André Haglund

Klimatförändringarna är en utmaning för isbrytningen och vintersjöfarten. Extremt väder blir allt vanligare med dramatiska temperaturväxlingar och svåra vindförhållanden. Det gör att ismassor snabbt flyttar sig och bildar kraftiga vallar vid kuster och hamninlopp. För att hantera detta behövs isbrytare på fler platser och kraven på snabba förflyttningar ökar.

Sjöfartsverket har idag sex isbrytare, varav fyra snart är 50 år gamla och behöver bytas ut. Med så gamla fartyg ökar risken för haverier och det blir allt svårare att få tag på ersättningsdelar när komponenter behöver bytas ut. De mest akuta att ersätta är assistansisbrytarna Atle, Ymer och Frej som används i Bottenviken. För att klara klimatförändringarnas utmaningar behöver även de mindre isbrytarna moderniseras och bytas ut.

I december 2022 godkände riksdagen 3 440 mnkr i finansiering av nya isbrytare. Med grund i den design som Sjöfartsverket tagit fram för en modern isbrytare med målsättning till fossilfri framdrift och kapacitet att bryta en 32 meter bred ränna, påbörjades upphandlingsförfarandet hösten 2023. Upphandlingen fick avbrytas då inget av de anbud som inkom var giltigt. I samband med att upphandlingen avbröts förde Sjöfartsverket dialoger med samtliga varv som prekvalificerats i upphandlingen, för att skapa bättre förståelse kring förutsättningar för fler varv att kunna delta och lämna anbud. Därefter gjordes en översyn av upphandlingsdokumentet.

Sommaren 2024 påbörjades prekvalificering för upphandling igen, men denna gång omfattade underlaget bara en isbrytare istället för två. Summan som regeringen tilldelade 2022 baserarades på ett medelvärde som räknades ut på vad isbrytare kan kosta 2017. Sedan dess har dels inflationen gått upp med effekter på ökad skeppsvarvskostnad och ökade stålpriser, dels har svenska kronan försvagats. Dessutom har Sjöfartsverket sedan 2017 ändrat drivmedel till metanol vilket också innebär en kostnadsökning mot ursprunglig beräkning. Sammantaget medför detta att tilldelade medel i dagsläget inte bedömdes räcka för att bygga två nya isbrytare.

Upphandlingsunderlaget skickades ut till de prekvalificerade varven i november 2024. Målet är att skriva kontrakt under våren 2025 och att det nya fartyget ska levereras under 2028.

Faktum kvarstår att samtliga Sjöfartsverkets isbrytare förutom Idun, på sikt behöver bytas ut för att svenskt näringsliv och basindustrin i norra Sverige ska kunna säkras. Sjöfartsverket för en aktiv dialog med regeringen om behovet av ytterligare finansiering för resten av flottan.



Så styrs Sjöfartsverket

Regeringen beslutar om Sjöfartsverkets uppdrag samt utser styrelse och myndighetschef. Hur verksamheten styrs på kort och lång sikt baseras på uppdraget från regeringen, nationella och internationella lagar och förordningar samt övriga mål och initiativ.

Styrelse och ledning

Högsta beslutande organ inom Sjöfartsverket är styrelsen där även generaldirektören ingår. Styrelsen ansvarar för att ta vara på statens och allmänhetens intressen samt för att verksamheten drivs tryggt och effektivt. Verksamheten ska styras i enlighet med gällande lagar, förordningar och regler, mot bestämda mål och inom ekonomiska ramar. Generaldirektören ansvarar för den löpande verksamheten enligt styrelsens riktlinjer och beslut. Som stöd i arbetet med att leda och utveckla verksamheten har generaldirektören utsett en ledningsgrupp bestående av generaldirektören och avdelningsdirektörerna.

Styrelsens arbete

Under året har styrelsen haft nio protokollförda möten. Där har styrelsen bland annat beslutat om års- och delårsbokslut, treårsplan och budget. Styrelsen har fastställt strategi och den övergripande verksamhetspolicyn, finanspolicyn och policyn för intern styrning och kontroll. Vid varje möte har generaldirektören och styrelsen gått igenom och diskuterat uppföljning av verksamheten. Sjöfartsverkets utmanande ekonomiska läge har haft stort fokus på styrelsemötena. En annan viktig fråga för styrelsen har fortsatt varit det spända omvärldsläget till följd av bland annat kriget i Ukraina, det svenska Nato-inträdet och dess påverkan på Sjöfartsverkets verksamhet. Under året har styrelsen fortsatt arbeta aktivt med ett flertal investeringar som köp av en begagnad isbrytare, upphandling av ny isbrytare, beställning av nya mindre miljöbelastande lotsbåtar och renovering av fyrar. Hemtagning av den operativa isbrytarverksamheten liksom implementeringen och hemtagning av det nya affärssystemet har varit andra viktiga punkter.

Foto: Annica Jonsson

Organisation

I koncernen Sjöfartsverket ingår affärsverket Sjöfartsverket och Sjöfartsverket Holding AB med dotterbolaget SMA Maintenance AB, där affärsverket förvaltar aktierna i Sjöfartsverket Holding AB. SMA Maintenance AB bedriver underhåll av Sjöfartsverkets helikoptrar.

Sjöfartsverkets operativa verksamhet är indelad i sju verksamhetsområden som speglar uppdraget enligt instruktionen.

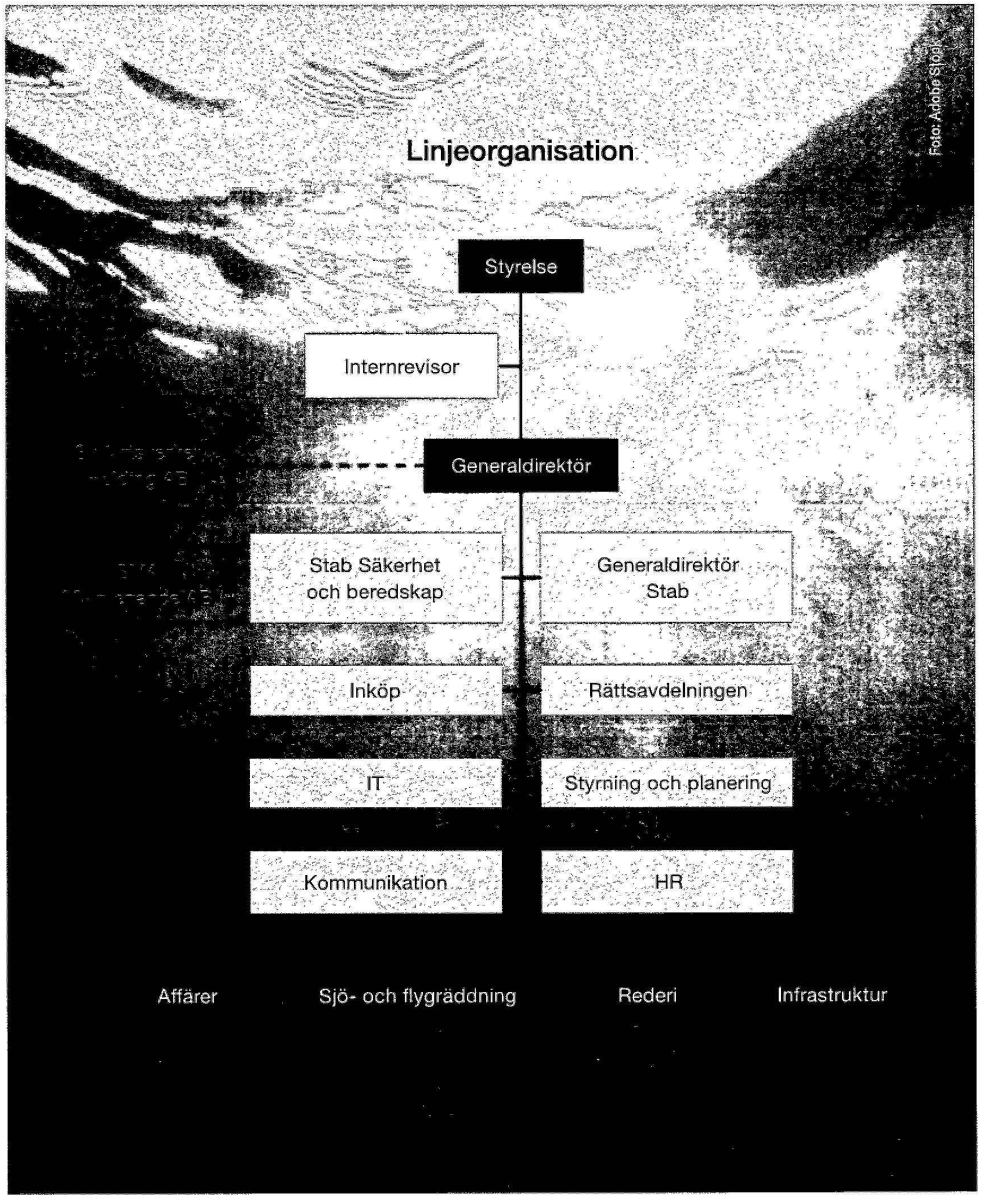
- Farleder
- Isbrytning
- Sjögeografisk information
- Lotsning
- Sjö- och flygräddning
- Sjömansservice
- Sjötrafikinformation

Utifrån verksamhetsområdena arbetar Sjöfartsverket med processutveckling, fastställer servicelöften och mäter leveranser. Processerna är ISO-certifierade enligt Kvalitet ISO 9001 och Miljö ISO 14001.

Styrmodell

I linjeorganisationen är Sjöfartsverkets operativa verksamhet indelad i fyra avdelningar som tillsammans levererar tjänster inom verksamhetsområdena. Dessa består av Affärer, Sjö- och flygräddning, Rederi samt Infrastruktur. Verksamhetsstödet är organiserat i sex centrala funktioner som bistår verksamheten med expertkompetens. De centrala funktionernas avdelningar är Inköp, IT, Kommunikation, Rättsavdelningen, Styrning och planering samt HR. Därtill finns en stabsavdelning samt en stab för säkerhet och beredskap direkt underställd generaldirektören samt en internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen. Inom stabsavdelningen finns en enhet som arbetar aktivt med forskning och innovation (FoI). Under hösten 2024 inleddes en organisationsöversyn av de administrativa funktionerna och under 2025 kommer de centrala funktionerna att omorganiseras för att på ett bättre sätt kunna stödja kärnverksamheten.

Sjöfartsverkets styrelse antar varje år en arbetsordning som reglerar uppgifter och ansvar mellan styrelsen och generaldirektören. Generaldirektören beslutar arbetsordningen för Sjöfartsverket. Där stadgas det om organisation, delegering av beslutanderätt inom myndigheten, handläggning av ärenden och formerna i övrigt för myndighetens verksamhet utöver vad styrelsen förbehållit sig att besluta om.



20250508032088

Styrelse

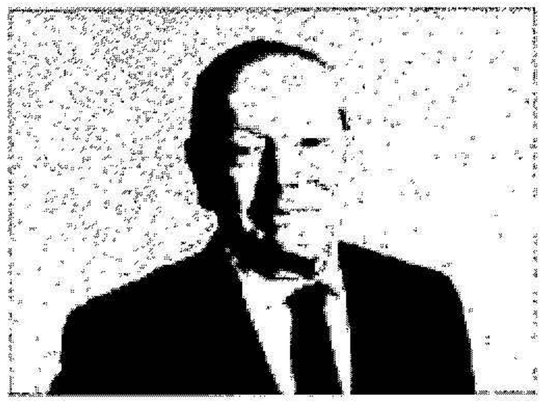


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Olle Sundin
Ordförande
f.d. generaldirektör LFV

Ledamot sedan 2016,
ordförande sedan 2017.

Andra uppdrag
Styrelseordförande Lantmäteriet



Foto: Ulla-Carin Ekblom

Tove Friberg
Vice ordförande
Divisionschef Post- och telestyrelsen

Ledamot sedan 2019.

Andra uppdrag
Statens Fastighetsverk

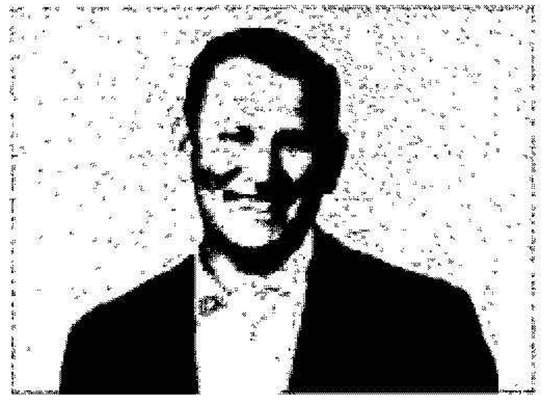


Foto: Emelie Asplund

Erik Eklund
Generaldirektör
Sjöfartsverket

Ledamot sedan 2024.

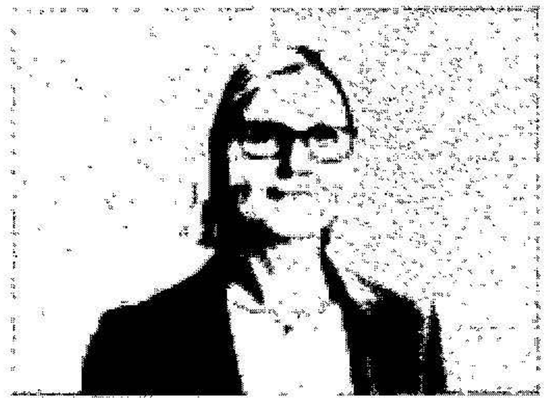


Foto: FRA

Charlotta Gustafsson
Överdirektör FRA fram till 31/12 2024

Ledamot sedan 2024.

Andra uppdrag
Ledamot Statens Servicecenter
Ledamot Bengtsson/Gustafsson konsult AB

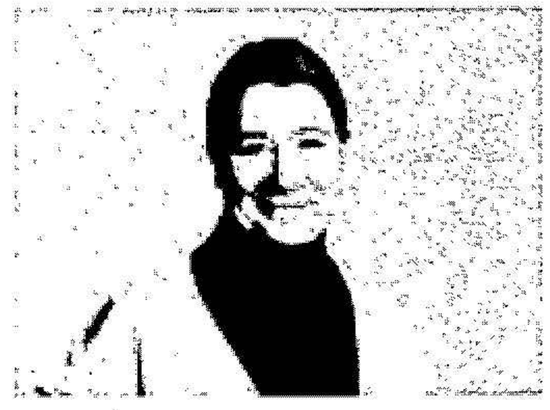


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Ewa Skoog Haslum
Marinchef fram till 14/11 2024, därefter Chef Försvarsmaktens Operationsledning

Ledamot sedan 2020.

Andra uppdrag
Mistra C2B2
Stefan Haslum Kontor AB
Maritimt Forum (förening)

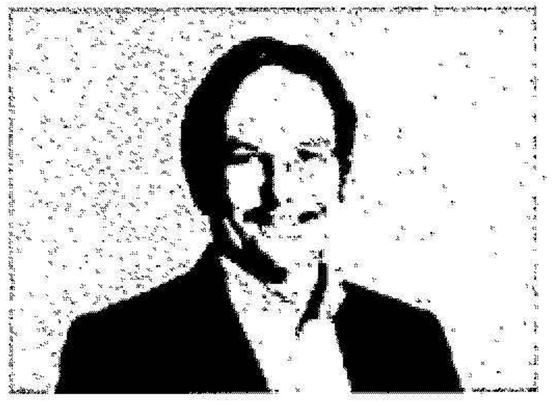


Foto: Ulla-Carin Ekblom

Lars Johansson
Extern ledamot
Konsult

Ledamot sedan 2021.

Andra uppdrag
Ledamot Visit Sweden AB
Ledamot Apoteket Produktion & Laboratorier AB
Styrelseordförande Blinto AB



Foto: Emelie Asplund

Thomas Andersson
Exploateringsdirektör
Stockholms Stad

Ledamot sedan 2023.

Andra uppdrag
Vice ordförande
St Erik Markutveckling AB

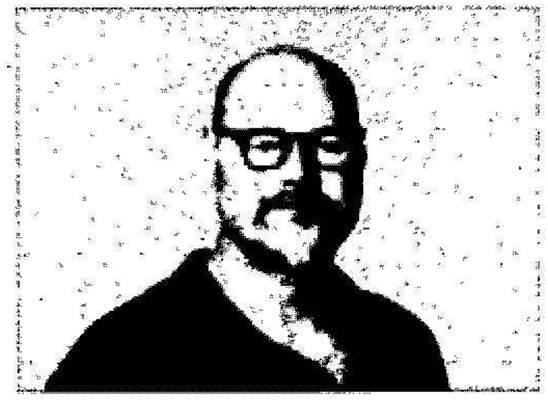


Foto: Emelie Asplund

Carl Cremonese
Ledamot
Personalföreträdare ST

Ledamot sedan 2023.



Foto: Ib Bergström

Ib Bergström
Ledamot
Personalföreträdare Seko

Ledamot sedan 2024.

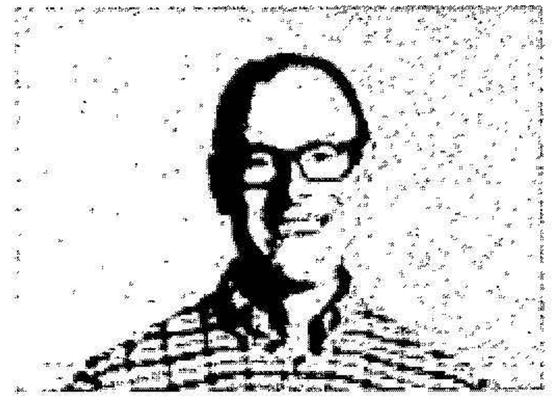


Foto: Ulla Karin Ekblom

Patrik Wikand
Ledamot
Personalföreträdare Saco

Ledamot sedan 2024.

20250508030 89

Ledning



Foto: Emelie Asplund

Erik Eklund
Generaldirektör



Foto: Emelie Asplund

Joel Smith
Stf. Generaldirektör
Direktör Infrastruktur



Foto: Emelie Asplund

Anna Norinder
Direktör Affär



Foto: Emelie Asplund

Magnus Stephansson
Direktör Styrning
och planering



Foto: Emelie Asplund

Niclas Härenstam
Direktör
Kommunikation



Foto: Emelie Asplund

Mattias Hyllert
Direktör Sjö- och
flygräddning

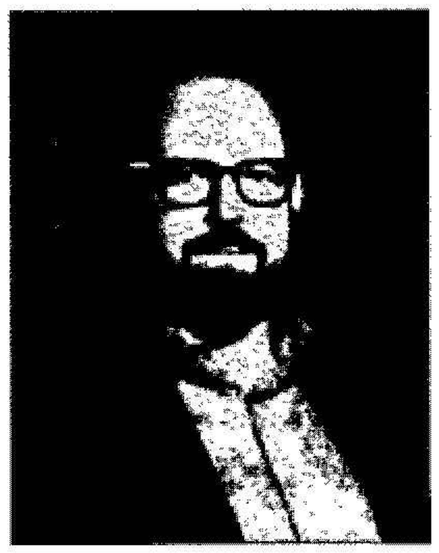


Foto: Emelie Asplund

Fredrik Backman
Direktör Rederi



Foto: Emelie Asplund

Lisa Lewander
Chefsjurist



Foto: Jens Kassow

Erika Bjuvander
Tf. Direktör Inköp



Foto: Emelie Asplund

Magnus Gustavsson
Direktör IT



Foto: Emelie Asplund

Per Ängmo
Direktör GD-stab



Foto: Emelie Asplund

Therese Engström
Direktör HR

Foto: Adobe Stock

20250508030900

Intern styrning och kontroll

Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll utgår från de uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och andra författningar och regeringsbeslut.

Enligt myndighetsförordningen (2007:515) ska alla myndigheter ha en god intern styrning och kontroll för att säkerställa att de uppnår sina målsättningar gällande effektiv och ändamålsenlig verksamhet, regelefterlevnad och tillförlitlig rapportering. Sjöfartsverket omfattas varken av internrevisionsförordningen (2006:1228) eller förordningen om intern styrning och kontroll (2007:603), men väljer att följa dessa förordningar i tillämpliga delar.

Kontrollmiljö

Den interna styrningen och kontrollen utgörs av gott ledar- och medarbetarskap med grund i arbetsordning, delegeringar, policyer och riktlinjer som finns samlade i ledningssystemet. Processen för intern styrning och kontroll är integrerad i Sjöfartsverkets verksamhetsstyrning. Strategiska mål ses över årligen av styrelsen utifrån förändringar i omvärlden och deras påverkan på uppdraget. I samband med verksamhetsplaneringen bryts de strategiska målen ned till årliga mål för operativ styrning. I samband med målarbetet utarbetas den årliga ekonomiska budgeten och treårsplanen. Servicelöften fastställs årligen av generaldirektören. Arbete pågår kontinuerligt med att utveckla och fastställa arbetssätt för riskhantering, självskattning, egenkontroller samt uppföljning från stödfunktioner och interna kvalitets- och miljörevisioner. För att på så sätt säkerställa en trygg och effektiv intern styrning och kontroll.

Riskanalys

Riskanalysen är ett viktigt verktyg för att identifiera risker som kan påverka förmågan att nå uppsatta mål. Sjöfartsverkets avdelningar och stödfunktioner genomför kvartalsvis en riskanalys som utgår ifrån strategiska mål, samhällsviktiga leveranser och risken för oegentligheter. Analysen sker i flera steg och omfattar att identifiera riskkällan, bedöma risken och fastställa åtgärder för att hantera risken.

Verksledningsgruppen fokuserar på myndighetsövergripande risker, det vill säga de risker som bedöms ha högst påverkan på Sjöfartsverket och samhället i stort. Genom att integrera riskanalys som en del i verksamhetsuppföljningen säkerställs en systematisk uppföljning i samband med löpande dialoger med generaldirektör och avdelningsdirektörer. Myndighetsövergripande risker rapporteras kvartalsvis till styrelsen för beslut.

Verksamhetsrelaterade risker

Risker som kan leda till att Sjöfartsverket inte når sina strategiska mål är identifierade inom kontinuitetshantering och informationssäkerhet. Flera av Sjöfartsverkets verksamheter är kritiska ur både ett samhällsperspektiv och ett totalförsvarsperspektiv, som exempelvis sjö- och flygräddning, farledshållning, lotsning och isbrytning. För dessa verksamheter är tillgång till informationstekniska system samt el- och drivmedelsförsörjning nödvändig. Andra väsentliga risker är framtida kompetensförsörjning för kritiska tjänster och Sjöfartsverkets många olika kollektivavtal. Även Sjöfartsverkets omfattande investeringsbehov i kombination med finansieringsmodellen utgör en risk för att långsiktigt kunna finansiera verksamheten och uppnå en ekonomi i balans.

Finansiella risker

Även om riskexponeringen avseende finansiella risker totalt sett är begränsad, finns både direkta och indirekta finansiella risker i form av finansieringsrisk, likviditetsrisk, valutarisk, ränterisk och kreditrisk. För att minimera riskerna fastställer styrelsen varje år en finanspolicy i syfte att fastställa ramar för att reducera de finansiella riskerna samt delegera ansvar för löpande hantering inom organisationen. Finanspolicyn följs upp genom kvartalsvis återrapportering till styrelsen.

20250508030911

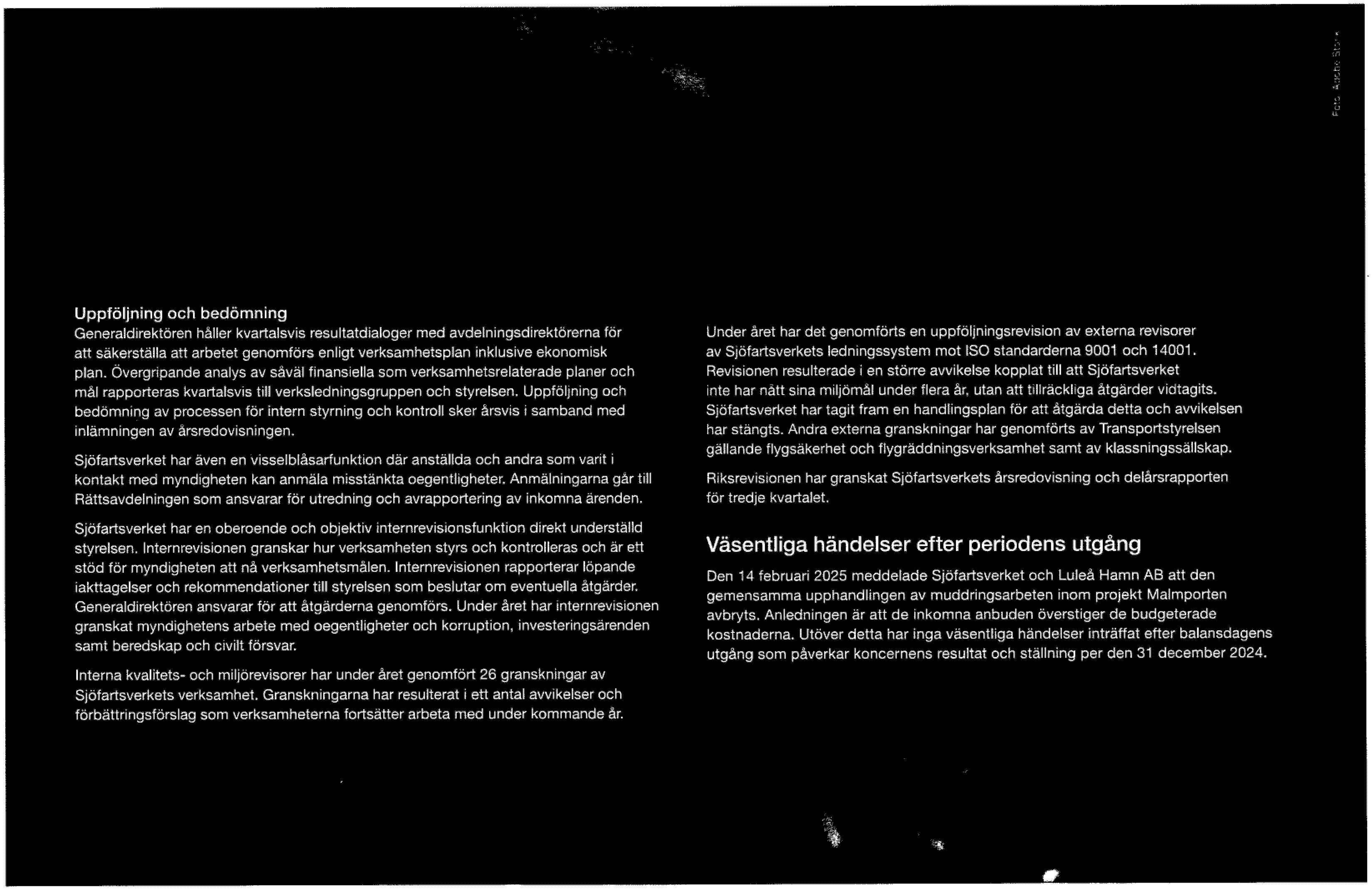


Foto: Andre Storm

Uppföljning och bedömning

Generaldirektören håller kvartalsvis resultatdialoger med avdelningsdirektörerna för att säkerställa att arbetet genomförs enligt verksamhetsplan inklusive ekonomisk plan. Övergripande analys av såväl finansiella som verksamhetsrelaterade planer och mål rapporteras kvartalsvis till verksledningsgruppen och styrelsen. Uppföljning och bedömning av processen för intern styrning och kontroll sker årsvis i samband med inlämningen av årsredovisningen.

Sjöfartsverket har även en visselblåsarfunktion där anställda och andra som varit i kontakt med myndigheten kan anmäla misstänkta oegentligheter. Anmälningarna går till Rättsavdelningen som ansvarar för utredning och avrapportering av inkomna ärenden.

Sjöfartsverket har en oberoende och objektiv internrevisionsfunktion direkt underställd styrelsen. Internrevisionen granskar hur verksamheten styrs och kontrolleras och är ett stöd för myndigheten att nå verksamhetsmålen. Internrevisionen rapporterar löpande iakttagelser och rekommendationer till styrelsen som beslutar om eventuella åtgärder. Generaldirektören ansvarar för att åtgärderna genomförs. Under året har internrevisionen granskat myndighetens arbete med oegentligheter och korruption, investeringsärenden samt beredskap och civilt försvar.

Interna kvalitets- och miljörevisorer har under året genomfört 26 granskningar av Sjöfartsverkets verksamhet. Granskningarna har resulterat i ett antal avvikelser och förbättringsförslag som verksamheterna fortsätter arbeta med under kommande år.

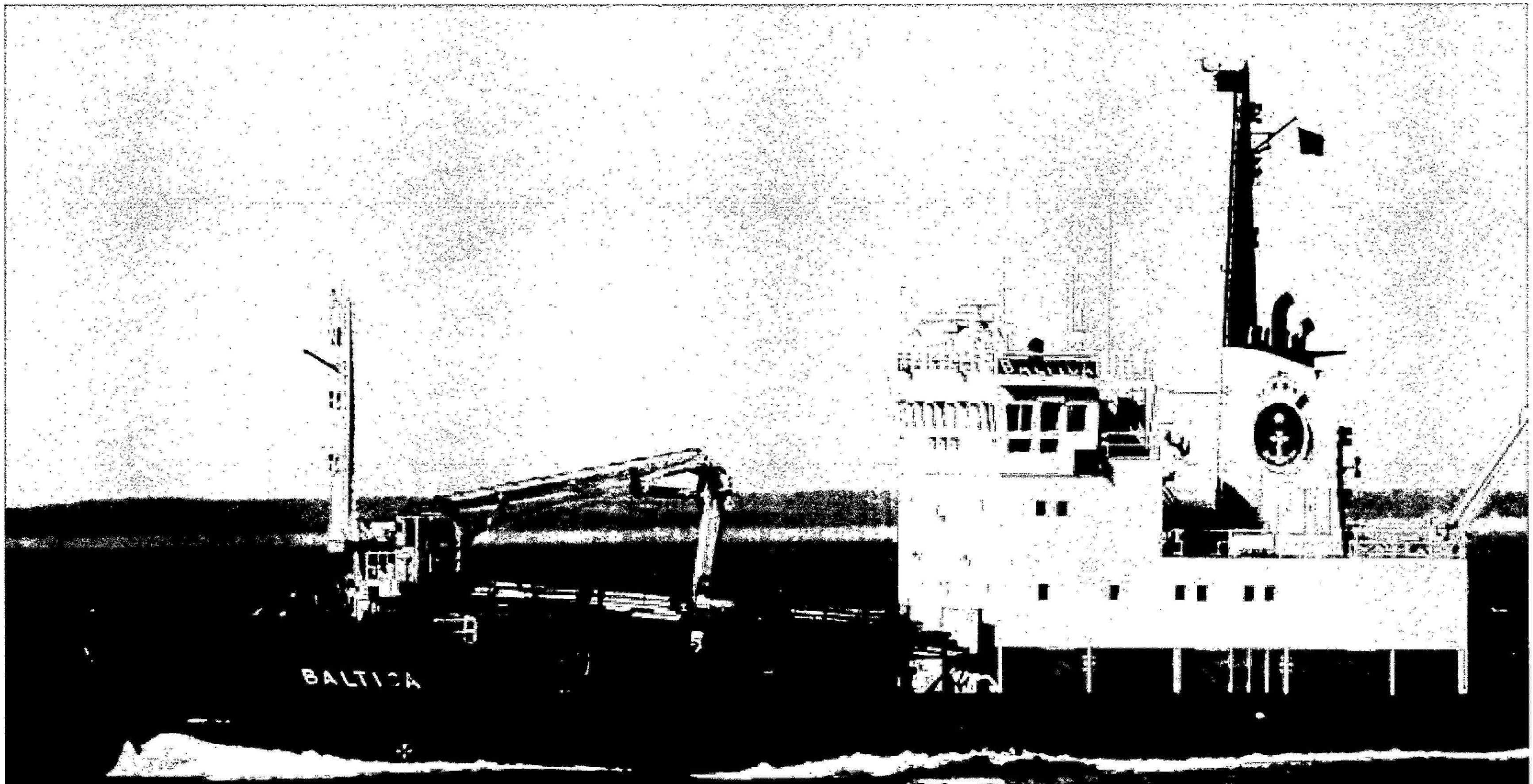
Under året har det genomförts en uppföljningsrevision av externa revisorer av Sjöfartsverkets ledningssystem mot ISO standarderna 9001 och 14001. Revisionen resulterade i en större avvikelse kopplat till att Sjöfartsverket inte har nått sina miljömål under flera år, utan att tillräckliga åtgärder vidtagits. Sjöfartsverket har tagit fram en handlingsplan för att åtgärda detta och avvikelsen har stängts. Andra externa granskningar har genomförts av Transportstyrelsen gällande flygsäkerhet och flygräddningsverksamhet samt av klassningssällskap.

Riksrevisionen har granskat Sjöfartsverkets årsredovisning och delårsrapporten för tredje kvartalet.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Den 14 februari 2025 meddelade Sjöfartsverket och Luleå Hamn AB att den gemensamma upphandlingen av muddringsarbeten inom projekt Malmporten avbryts. Anledningen är att de inkomna anbuden överstiger de budgeterade kostnaderna. Utöver detta har inga väsentliga händelser inträffat efter balansdagens utgång som påverkar koncernens resultat och ställning per den 31 december 2024.

20250508092



Verksamhetsredovisning


Foto: Sjöfartsverket

I följande avsnitt beskrivs hur Sjöfartsverkets olika verksamheter har utvecklats under 2024.

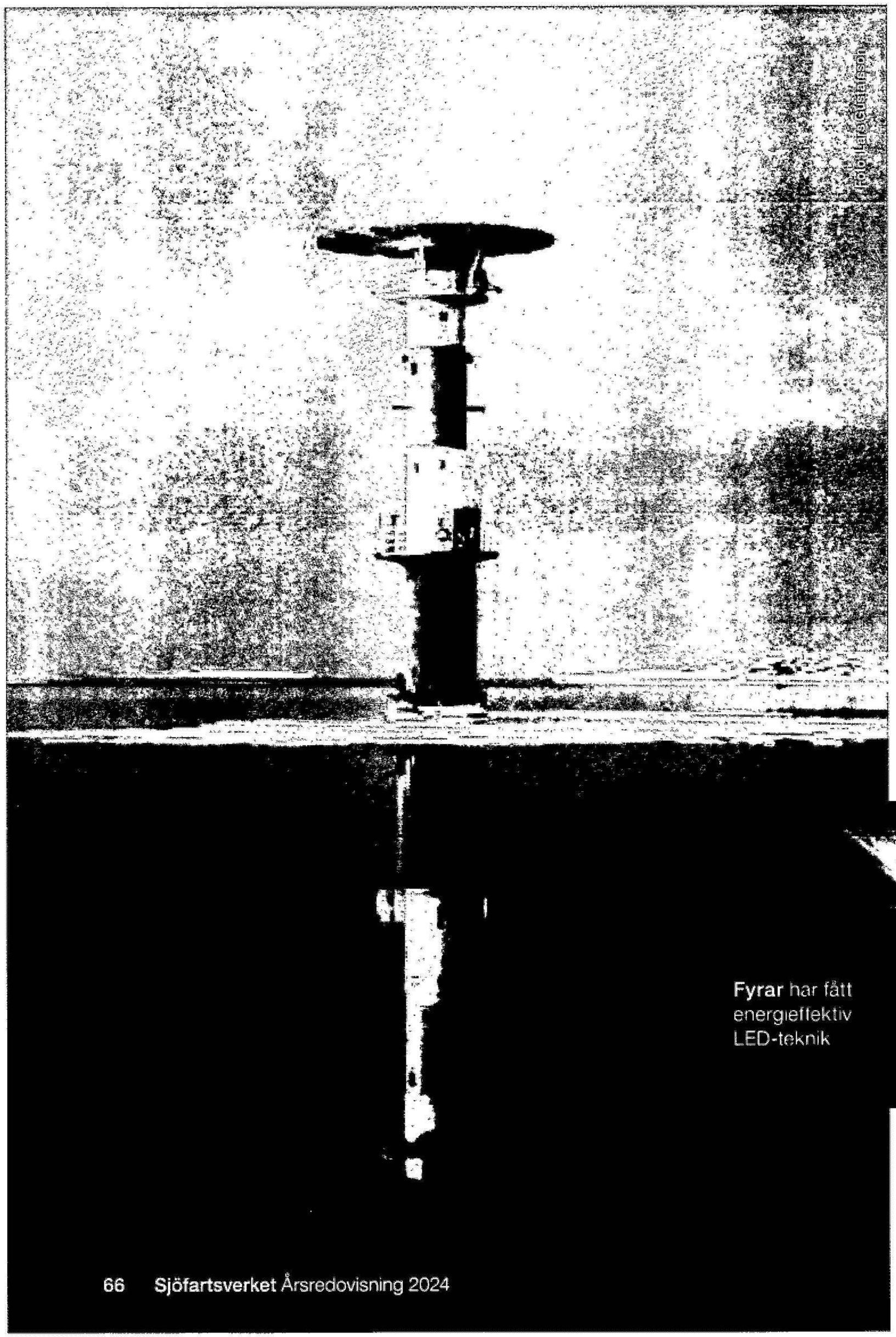
Verksamhetsområdena är definierade utifrån det uppdrag som beskrivs i regeringens instruktion till Sjöfartsverket. För varje verksamhetsområde sammanfattas vad området uppnått under året och dessutom presenteras en resultaträkning med jämförelse mot föregående år. Från och med årsredovisningen för 2023 har farledsavgifterna fördelats ut på verksamhetsområden. Dessa har tidigare redovisats i sin helhet under gemensamma funktioner. Fördelningen har gjorts retroaktivt även för jämförelseåren. Fördelningsmodellen baseras på att farledsavgifterna ska allokeras i relation till verksamheternas genomsnittliga ofinansierade underskott. Se redovisningsprinciperna för mer ingående beskrivning av fördelningsmodellen.

Administrativa kostnader inom verket har fördelats ut på verksamhetsområdena genom indirekta påslag. Fördelningen av indirekta påslag utgår från att varje verksamhet ska bära den administrationskostnad som direkt kan kopplas till verksamheten. Utöver detta fördelas den centrala administrationen, som inte är kopplad till någon specifik verksamhet, på varje verksamhets andel av det totala antalet årsarbetskrafter. I årsarbetskrafter ingår i det här sammanhanget även bemanningen på isbrytarfartygen, vilken innan 2023 var anställd av annat företag men som under 2024 inrangerats i Sjöfartsverket.

Under 2024 har Sjöfartsverkets ekonomimodell uppdaterats, vilket ger en påverkan på köp-/sälj av intern tid samt på allokering av internt OH-pålägg. Denna förändring påverkar jämförelsen mot föregående år avseende personalkostnader och indirekta kostnader.

Av **not 12** framgår hur Sjöfartsverkets totala resultaträkning fördelas på verksamheterna.

I verksamhetsredovisningen gör Sjöfartsverket avsteg från kraven på information enligt Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, gällande uppgift om sysselsatt kapital och antal anställda fördelat på rörelsegren. Detta beror på att data för att ta fram informationen på ett rimligt sätt saknas. Beträffande investeringar per verksamhetsområde hänvisas till investeringsutfallet under **Investeringar och satsningar för framtiden.**



Fyrar har fått energieffektiv LED-teknik

Farleder

Sjöfartsverket utvecklar och underhåller farlederna för att hålla dem öppna och säkra året runt. Arbetet omfattar sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyrar samt muddring för att säkra rätt farledsdjup. Myndigheten ansvarar även för tekniska kommunikationssystem och underhåll av slussar och kanaler för handelssjöfarten. Målet är att möta framtidens behov av sjötransporter, stärka sjösäkerheten och främja multimodala transporter.

Året som gått

En majoritet av Sveriges fyrar har föråldrad teknik och lyser med hjälp av glödtrådslampor. Under 2024 avsåg Sjöfartsverket att byta ut glödljus till energieffektiv LED-teknik i 75 fyrar. Målet nåddes redan i oktober 2024 och fortsätter denna takt har alla fyrar utrustats med LED-teknik 2032. Arbetet innefattade också översyn av konstruktionernas skick. Hela eller delar av fyrarna byts ut för att minska underhållsbehov och skapa en säker arbetsmiljö. Flera kulturfyrar har också fått övergripande renoveringar.

Sommaren har präglats av utmaningar rörande ett flertal broar i Trollhätte kanal. Återkommande driftsproblem har lett till att Sjöfartsverkets personal fått sätta in omfattande insatser för att säkerställa broarnas funktionalitet. Eftersom broarna inte ägs av Sjöfartsverket är möjligheterna att långsiktigt åtgärda problemen begränsade.

Klimatanpassning är ett område som har fått ökad prioritet under året. En utredning har identifierat byggnader och kajer inom Sjöfartsverkets verksamhet med behov av åtgärder för att möta klimatförändringarnas effekter.

Flera större farledsarbeten har fortsatt enligt plan. Arbetet med slussen i Södertälje går framåt och spontningsarbeten har avslutats. Trollhättans nya slussar är under detaljprojektering medan Malmporten i Luleå genomfört förberedande muddringsarbete och upphandling av kapacitetsmuddring. I Göteborg har byggstart för Skandiaporten förberetts. Det första spadtaget togs den 8 april tillsammans med Göteborgs Hamn. Muddrings- och utmärkningsentreprenad annonserades under november/december 2024.

Inom civil beredskap har Sjöfartsverket också genomfört och levererat utredningar för två viktiga projekt; reservhamn på Gotland och farled till Landskrona. Dessa projekt är en del av arbetet med att stärka Sveriges beredskap och har fått hög prioritet.

Servicelöften

Tillgänglighet för farledsutmärkning mäts genom att sätta antalet inrapporterade fel på sjösäkerhetsanordningar i förhållande till en helt felfri farled. Resultatet för året är en tillgänglighet på över 99,6 procent och överträffar målet på 98,6 procent. Det kan trots detta finnas enskilda sjömärken som på grund av olika omständigheter är felaktiga under en längre tid än målsättningen. Även farledssystemens tillgänglighet nådde över 98,9 procent och överträffade målet om 98,6 procent. Farledssytemens tillgänglighet mäts genom systemens interna feldiagnostik och visar en sammansatt tillgänglighet för hela året.

Alla ingående system klarade sina respektive målsättningar, vilket visar på hög kvalitet och stabilitet i Sjöfartsverkets arbete.

Servicelöften - Farleder

	Tillgänglighet för farledsmätning	Tillgänglighet system
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	⚙	⚙
Mål	**98,6 %**	**98,6 %**
Utfall 2024	99,6 %	98,9 %
Utfall 2023	99,6 %	99,2 %
Utfall 2022	99,5 %	99,0 %
Utfall 2021	99,5 %	99,2 %

20250508032096

Ekonomi

Det tilldelade anslaget 2024 för farledsverksamheten befinner sig på tidigare års nivåer, efter 2022 års tillfälliga ökning. Under de senaste åren har det påbörjats en intensifiering i underhållstakten av Sjöfartsverkets sjösäkerhetsanordningar, vilket under 2024 främst medfört ökade kostnader för personal. Ökningen av personalkostnader beror på nyanställningar, avtalsenliga löneökningar samt effekt av ny ekonomimodell. Övriga externa kostnader befinner sig på samma nivå som 2023 men är klart högre än under början av 2020-talet. Det beror dels på den ökade satsningen på den så kallade underhållsskulden, dels på att kostnaderna för ett flertal insatsvaror som behövs inom farledsverksamheten ökat under de senaste två åren.

Resultaträkning - Farleder, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	71	77	170
Övriga externa intäkter	67	72	63
Summa direkta rörelseintäkter	**138**	**150**	**233**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-205	-145	-141
Övriga externa kostnader	-175	-173	-142
Avskrivningar	-62	-63	-64
Summa direkta rörelsekostnader	**-442**	**-380**	**-347**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-304**	**-231**	**-114**
Utfördelade farledsavgifter	322	297	281
Indirekta rörelseintäkter	6	4	5
Indirekta rörelsekostnader	-60	-65	-48
Rörelseresultat	**-36**	**5**	**125**

Isbrytning

Sjöfarten ska fungera dygnet runt, året runt oavsett säsong. Sjöfartsverkets isbrytare gör det möjligt för svenska hamnar att hålla öppet även vintertid genom att övervaka, dirigera, leda och bogsera handelsfartyg. Större delen av assistansen sker med egna isbrytare men vid behov anlitas externa resurser. Genom samarbete med Finland används isbrytarresurserna effektivt.

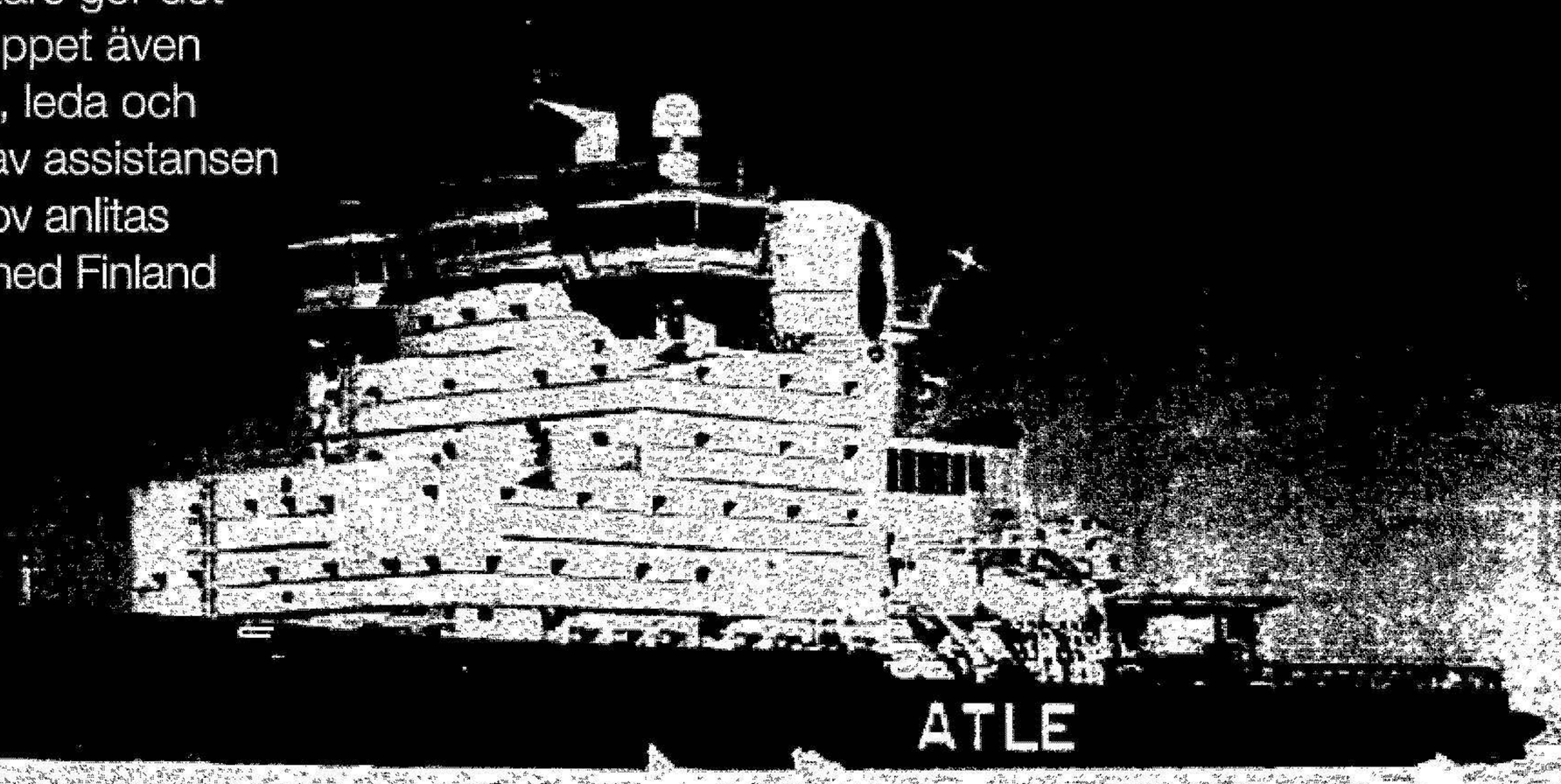


Foto: Ove Nilsson

år

Byggår **1974**
Längd **104,7 meter**
Bredd **23,8 meter**
Vikt **9 500 ton**

Året som gått

Issäsongen 2023/2024 inleddes den 21 november 2023 och avslutades den 28 maj 2024, och var svårare än vad den varit på många år. Ändå betecknas den som normal. Sjöfartsverket behövde hyra in extra isbrytarfartyg för att bistå den befintliga isbrytarflottan i arbetet med att hålla Norrlands hamnar öppna. Trots detta räckte inte insatserna för att säkra godstransporterna till samtliga Sveriges hamnar.

Bitvis var issituationen så svår i Norra Bottenviken, att våra isbrytare inte klarade av att hålla Kalix hamn öppen. Detta understryker hur väderförhållanden och issituationen kan påverka transporter och logistik, med stora konsekvenser för näringslivet i regionen. Våren 2024 förstärktes isbrytarflottan med den mindre begagnade isbrytaren Polar Circle. I samband med förvärvet bytte fartyget namn till Idun och anpassningar för att göra fartyget redo för verksamheten påbörjades. Idun behöver bland annat utrustas med en ny bogserklyka för att kunna användas optimalt som assistansisbrytare.

Under året tecknades ett nytt avtal med Polarforskningssekretariatet avseende uthyrning av Oden. I juli avgick Oden för en forskningsexpedition till norra Grönland med uppdrag att samla in data från Victoria- och Nordenskjöldfjordarna. Expeditionen avslutades i Pittufik den 17 september 2024.

Att hantera isbrytardriften i egen regi är viktigt för att kunna möta de ökade krav som ställs inom totalförsvar och beredskap. Av den anledningen beslutade Sjöfartsverkets styrelse redan 2022 att inleda arbetet med att återföra drift och bemanning till Sjöfartsverket. I samband med att det befintliga avtalet med Viking Supply Ships upphörde i juli 2024 genomfördes övertagandet av verksamheten till Sjöfartsverket och cirka 200 medarbetare välkomnades till organisationen. Under sommaren och hösten har ett intensivt arbete pågått för att anpassa isbrytarna till Sjöfartsverkets IT-infrastruktur samt för att certifiera isbrytarna med fullvärdiga certifikat.

Under hösten firades isbrytaren Atles 50-årsjubileum. Under dessa 50 år har isbrytningen varit avgörande för att hålla Sveriges infrastruktur igång året runt. Som en del i firandet fick skolungdomar möjlighet att besöka fartyget och lära sig mer om sjöfartsyrken som inspiration till framtida karriärsval.

20250508030937

Servicelöften

På grund av årets isutbredning kunde inte servicemålet om väntetid på 4 timmar uppnås, utan genomsnittlig väntetid uppgick till 5 timmar och 42 minuter. Däremot nåddes servicemålet om att minst 90 procent av handelsfartygen ska få assistans utan väntetid vid en normal vinter. Resultatet för 2024 nådde hela 98,2 procent.

Servicelöften - Isbrytning

	Genomsnittlig väntetid på isbrytarassistans	Tillgänglighet (fartyg som erhållit assistans utan väntetid)
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	⚙	⚙
Mål	**Högst 4 timmar**	**90 %**
Utfall 2024	5 timmar 42 minuter	98,2 %
Utfall 2023	2 timmar	98,7 %
Utfall 2022	2 timmar 54 minuter	98,4 %

Utfall isbrytarsäsong 2024 avser isbrytarsäsong 2023/2024 och utfall 2022 avser 2021/2022.



Foto: Sjöfartsverket

20250508030980

Ekonomi

För isbrytningens kostnader spelar väder och vind kombinerat med isutbredningen en avgörande roll. År 2024 blev en normal isvinter, vilket medförde cirka 120 mnkr i ökade kostnader jämfört med 2022 och 2023 som var så kallade milda isvintrar. Ökade kostnader för drivmedel och inhyrning av ytterligare balanserade resurser (fartyg) påverkar 2024. Under året förstärktes isbrytarflottan med isbrytaren Idun, vilket genererat tillkommande kostnader om ca 48 mnkr för driftsättning samt avskrivningar. Personalkostnaderna ökade markant jämfört med föregående år till följd av hemtagning av isbrytningspersonal, vilka tidigare inkluderades i övriga externa tjänster för köpt bemanning. Hemtagningen beräknas ha medfört 40 mnkr i tillkommande kostnader under 2024. Verksamhetsområdet har under året tilldelats anslag om 9 mnkr (26 mnkr föregående år) avseende åtgärder inom fossilfri flotta och civilt försvar. De ökade övriga externa intäkterna jämfört med 2023 förklaras av polarexpedition med isbrytaren Oden samt av samarbetet med Finland avseende isbrytning i Bottenviken.

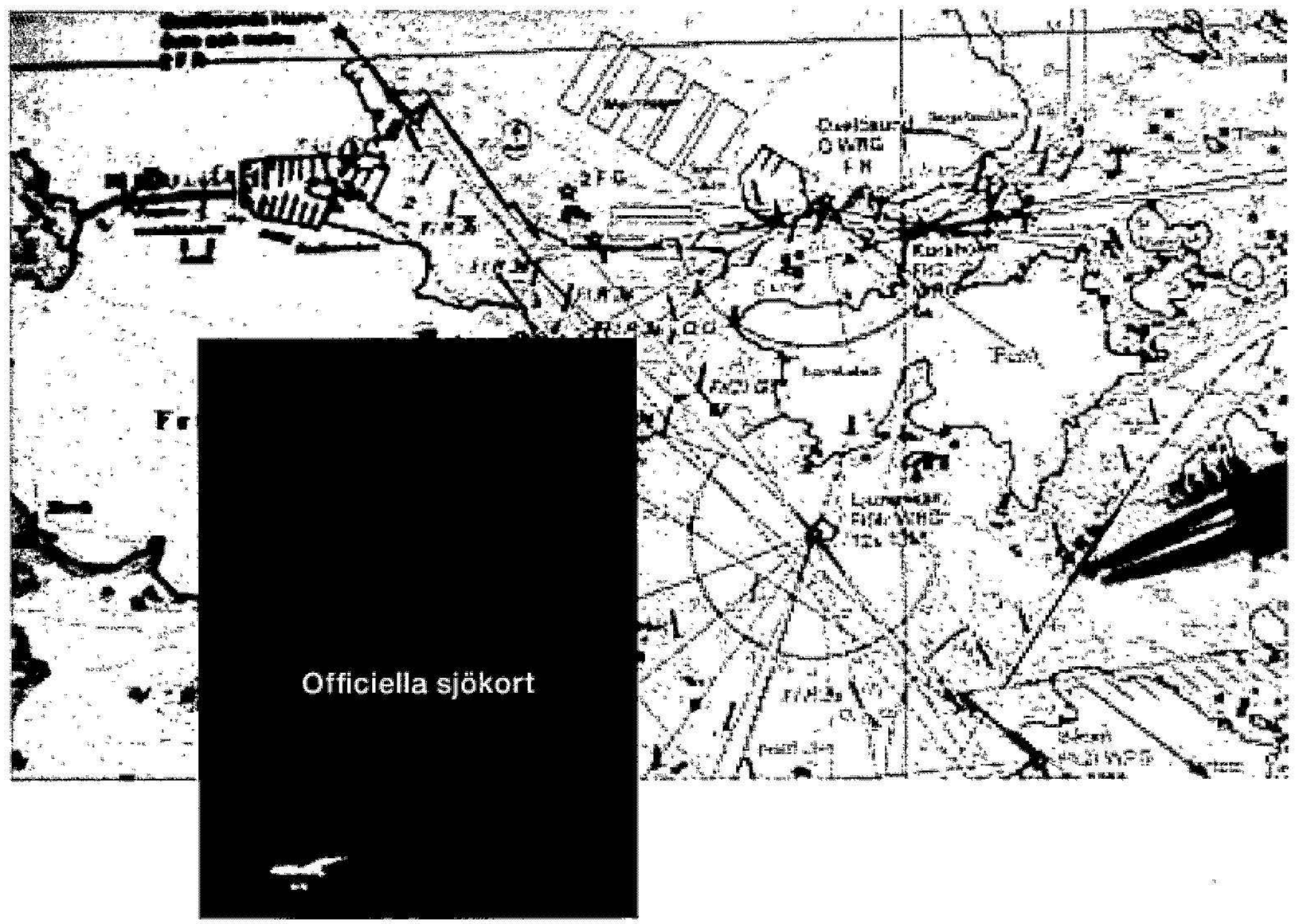
Resultaträkning - Isbrytning, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	9	26	40
Övriga externa intäkter	117	92	66
Summa direkta rörelseintäkter	**126**	**118**	**106**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-152	-32	-28
Övriga externa kostnader	-498	-364	-314
Avskrivningar	-39	-21	-21
Summa direkta rörelsekostnader	**-688**	**-417**	**-363**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-563**	**-299**	**-257**
Utfördelade farledsavgifter	529	477	482
Indirekta rörelseintäkter	7	3	4
Indirekta rörelsekostnader	-67	-53	-34
Rörelseresultat	**-94**	**128**	**195**



Sjögeografisk information

Sjöfartsverket mäter djupen i farlederna och bestämmer läget på objekt som är av betydelse för navigering. Dessutom görs även regelbundna kontrollmätningar av vissa farleder och Sjöfartsverket sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. En viktig del i arbetet är att producera sjökort av hög kvalitet som ger bästa möjliga stöd för navigering i svenska vatten. Det gäller för kommersiell sjöfart men också för fiske- och fritidsbåtstrafikens samt marinens behov.



Sjöfartsverket sjömäter främst inom ramen för HELCOM, det vill säga det samarbete mellan nio länder som gemensamt bidrar till att skydda Östersjöns marina miljö och säkra befintliga farleder. Det innebär att sjömätningen är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig.

Verksamheten arbetar med att anpassa Sjöfartsverkets produkter för digitaliserade farleder. Exempel är nästa generationen av elektroniska sjökort ENC (S-101), djupdata i ECDIS (S-102), navigationsvarningar i ECDIS (S-124) och produkter för ruttplanering (NTI). För att kunna ta fram framtidens sjökortsprodukter måste högupplöst djupdata finnas tillgänglig genom fortsatt sjömätning i svenska farvatten.

Ständiga förbättringar och kostnadseffektivitet används för teknisk utveckling, såsom autonoma sjömätningsfarkoster och datahantering på grunda vatten. Verksamheten samordnar sjögeografiska data för blå tillväxt och marin miljö. Sjögeografiska produkter är dessutom viktiga för Sveriges totalförsvar och tas fram i nära samarbete med Försvarsmakten.

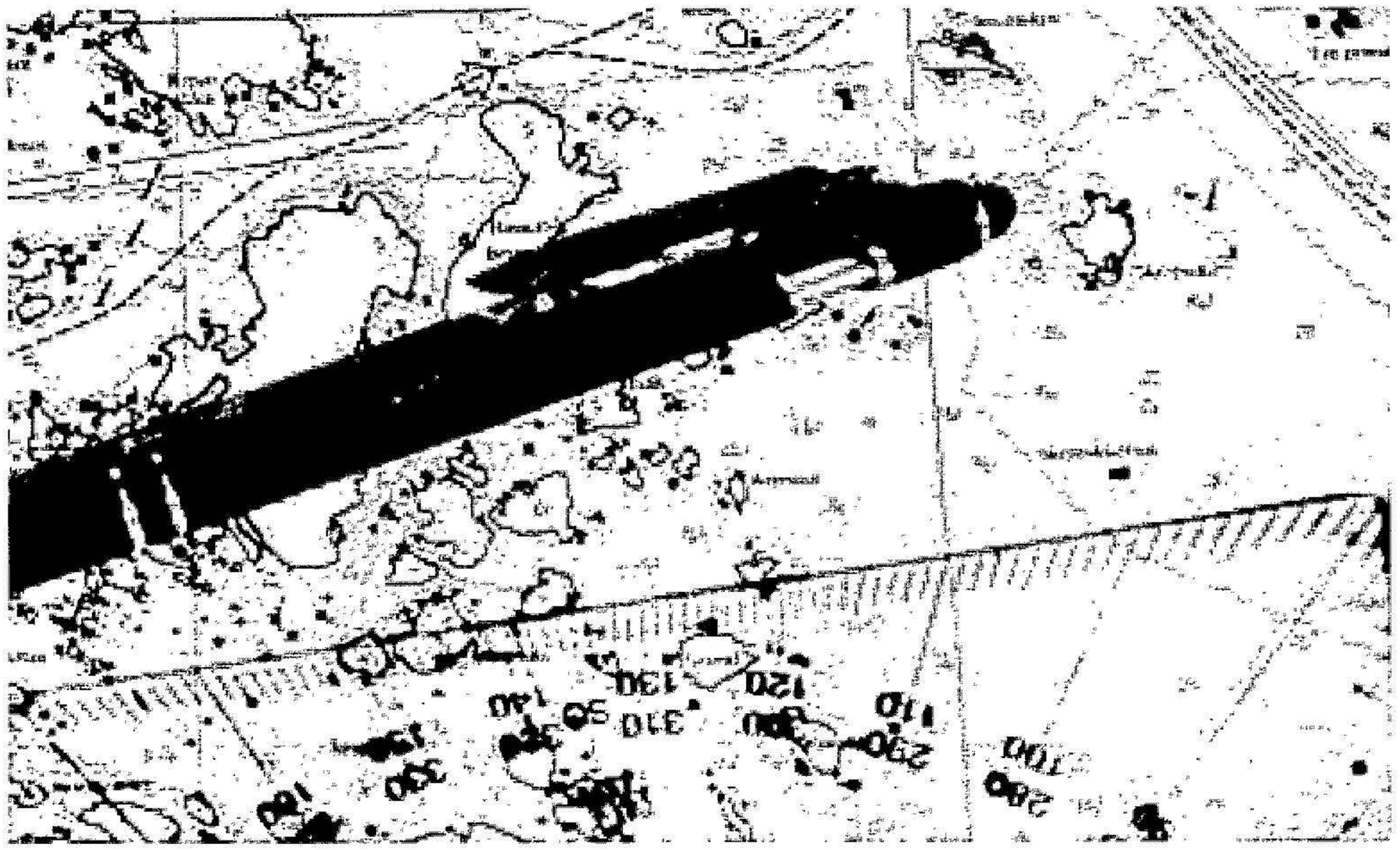


Foto: Kasper Dudzik

20250508031100

Året som gått

Sjöfartsverket bidrar till att Sverige uppfyller sina åtaganden enligt FN-konventioner som IMO-SOLAS (Safety of Life at Sea) och UNCLOS (Havsrättskonventionen). Sjöfartsverket deltar i International Hydrographic Organization (IHO) och har deltagit i över 30 arbetsgrupper under året. Sverige har också varit ordförande för IHO North Sea Hydrographic Commission (NSHC) och Nordic Hydrographic Commission (NHC). Ordförandeskapet avslutades med att Sverige arrangerade möten för båda kommissionerna i Malmö under april.

Sjöfartsverket har totalt 117 officiella sjökort, varav 35 trycktes om under året på grund av förändringar i sjökortsbilden. Försäljningen av elektroniska sjökort ökade medan efterfrågan på tryckta produkter minskade något.

Arbetet med att anpassa till direktivet om öppna data har fortsatt. Vid Geodataråds-mötet som hölls i maj konstaterades att utmaningar kvarstår på grund av det skärpta politiska säkerhetsläget och ökade krav på informationssäkerhet. Dessa faktorer begränsar tillgången till öppna geodata. Arbetet kommer att fortsätta under nästa år.

Samarbetet med Försvarsmakten har intensifierats under året. Yrkesofficer i Annan Myndighet (YAM) har tilldelats verksamheten för att stödja utvecklingen. Målet är att påbörja militär sjökortsproduktion så snart som möjligt.

Under 2024 sjömättes 1 045 km² av svenskt vatten, vilket är mindre än den planerade ytan om 2 100 km². Sen vårstart till följd av problem med teknik och haveri bidrog till att målen inte nåddes. Sjömätningen inom HELCOM-kategorierna Cat I och Cat II är i stort sett klar och planering pågår för att börja mäta inom kategori Cat III.

> Samarbetet med Försvarsmakten har intensifierats under året.

Servicelöften

Under året har verksamheten uppnått ett av servicemålen. Sjöfartsverket ligger något efter för att nå målet på 130 000 km² sjömätt yta till 2027. Arbetet med att effektivisera och påskynda produktionen pågår.

Servicelöften - Sjögeografisk information	**Andel ärenden för Spridningstillstånd som beslutas inom 6 månader**	**Minst 130 000 km² av *godkända sjömätningar* (FSIS44) finns redovisade i elektroniska sjökort (ENC) 2027.**
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	⚙♡	⚙♡
Mål	**85 %**	**130 000km²**
Utfall 2024	94 %	99 470 km² Ackumulerat
Utfall 2023	91,8 %	–
Utfall 2022	–	–

Ekonomi

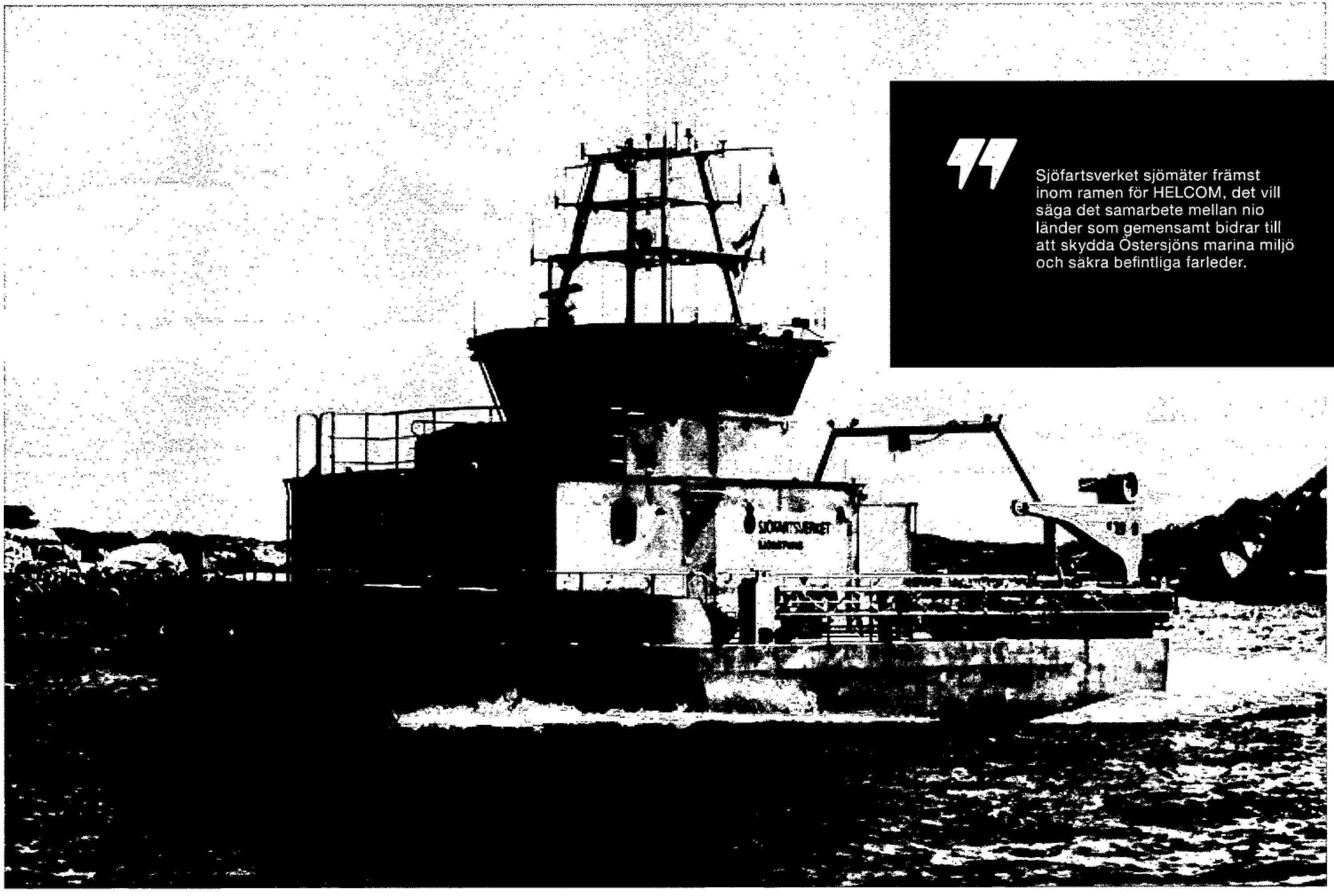
Verksamhetsområdets intäkter har ökat jämfört med 2023, vilket främst är en effekt av en nytt samarbete med Svenska Kraftnät. Personalkostnaderna har ökat vilket beror på avtalsenliga löneökningar, ökad personalstyrka för att möta en ökad efterfrågan av sjögeografiska produkter samt effekt av ny ekonomimodell. Övriga externa kostnader har ökat jämfört mot föregående år, även det främst en effekt av samarbetet med Svenska Kraftnät.

Resultaträkning - Sjögeografisk information, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	2	0	0
Övriga externa intäkter	92	74	67
Summa direkta rörelseintäkter	**94**	**74**	**67**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-135	-107	-100
Övriga externa kostnader	-44	-34	-35
Avskrivningar	-7	-6	-6
Summa direkta rörelsekostnader	**-186**	**-147**	**-141**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-92**	**-73**	**-74**
Utfördelade farledsavgifter	141	141	149
Indirekta rörelseintäkter	4	2	3
Indirekta rörelsekostnader	-37	-34	-25
Rörelseresultat	**15**	**36**	**53**

20250508031O1

Foto: Helena Persdotter



Sjöfartsverket sjömäter främst inom ramen för HELCOM, det vill säga det samarbete mellan nio länder som gemensamt bidrar till att skydda Östersjöns marina miljö och säkra befintliga farleder.

20250508031102

Foto: Mikael Karlin

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. Verksamheten fokuserar på att tillhandahålla en likvärdig lotsning med hög tillgänglighet och leveransprecision till en rimlig kostnad utmed hela den svenska kusten.

Året som gått

Sjöfartsverket har fortsatt centralisera och effektivisera rekrytering av lotsar. Tolv nya lotsar har börjat i verksamheten efter den grundutbildning som genomfördes under året. För att minska kostnader reducerades antalet utbildningar under 2024. Det aktuella omvärldsläget ökar behovet av ett aktivt planeringsarbete för totalförsvaret. Sjöfartsverket använder sina resurser tillsammans med Länsstyrelserna, Försvarsmakten och andra aktörer i större omfattning än tidigare. Det gör att myndigheten successivt når sina beredskapsmål.

Arbetet med att centralisera lotsplanering till Göteborg, Malmö och Stockholm har fortsatt under året. Målet är att skapa bättre redundans i verksamheten och möta de ökade kraven på skydd utifrån det försämrade omvärldsläget.

I programmet för Fossilfri fartygsflotta har arbetet med hållbar lotstransport fortsatt. Tre lättviktsbåtar och två eldrivna båtar har upphandlats och förväntas levereras under 2025-2026.

Arbetet med att lösa problemen som uppstod med lotsbåtarna som köptes in under 2023 har fortskridit under året och under hösten hittades en lösning som efter tester visade sig fungera. Lotsbåtarna kunde därefter tas i drift vid årsskiftet 2024/2025.

Foto: Adobe Stock

Antal lotsningar per lotsområde

Lotsområde	2024	2023*	2022*	2021
Luleå	2 996	3 010	3 014	2 947
Gävle	2 778	2 445	2 737	2 592
Stockholm	1 311	1 339	1 643	1 172
Södertälje	2 846	3 139	3 617	3 600
Oxelösund	2 086	1 963	1 950	1 958
Kalmar	4 026	4 306	4 655	4 261
Malmö	5 656	5 098	4 532	5 118
Göteborg	5 033	4 625	4 645	4 465
Marstrand	3 296	3 515	3 441	3 811
Vänern	1 076	1 204	1 416	1 234
Totalt	**31 104**	**30 644**	**31 650**	**31 158**

Genomförda lotsningar

* Antalet lotsningar är uppdaterad med sent inrapporterad lotsningar för 2022 och 2023, vilket innebär en justering av antalet lotsningar jämfört med angiven årsredovisning för 2023.

20250508031104

Servicelöften

Från och med 2023 har lotsningen två servicegrader: Servicegrad för lots enligt överenskommen tid och servicegrad för lots inom önskad tid. Båda servicegrader uppfylldes under 2024.

Servicelöften - Lotsning

	Servicegrad för lots enligt överenskommen tid	Servicegrad för lots inom önskad tid
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	⚙	⚙
Mål	**95 %**	**90 %**
Utfall 2024	**99,3 %**	**92,4 %**
Utfall 2023	99,4 %	93,5 %
Utfall 2022	99,4 %	93 %
Utfall 2021	99,4 %	–

Ekonomi

Lotsavgiften höjdes med 10 procent den 1 januari 2024 vilket speglas i årets intäkter. Antalet utförda lotsuppdrag har ökat med 1,5 procent jämfört med föregående år samtidigt som antalet lotsade timmar har minskat med 1 procent. Personalkostnaderna har ökat jämfört med föregående år till följd av avtalsenliga löneökningar samt effekt av ny ekonomimodell. Kostnaden för reparation, service och underhåll för fartygsflottan ökade under 2024 beroende på ett fortsatt stort underhållsbehov på fartygen samt på flera haverier.

Resultaträkning - Lotsning, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Lotsavgifter	779	705	671
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	7	15	14
Summa direkta rörelseintäkter	**786**	**720**	**685**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-617	-593	-563
Övriga externa kostnader	-151	-136	-124
Avskrivningar	-26	-27	-25
Summa direkta rörelsekostnader	**-794**	**-756**	**-712**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-8**	**-36**	**-27**
Utfördelade farledsavgifter	0	0	0
Indirekta rörelseintäkter	16	8	10
Indirekta rörelsekostnader	-154	-138	-96
Rörelseresultat	**-147**	**-166**	**-113**

20250508031105



Foto: Almeräng Fotografi

Nya lotsar har börjat i verksamheten efter den grundutbildning som genomfördes under året.

20250508031106

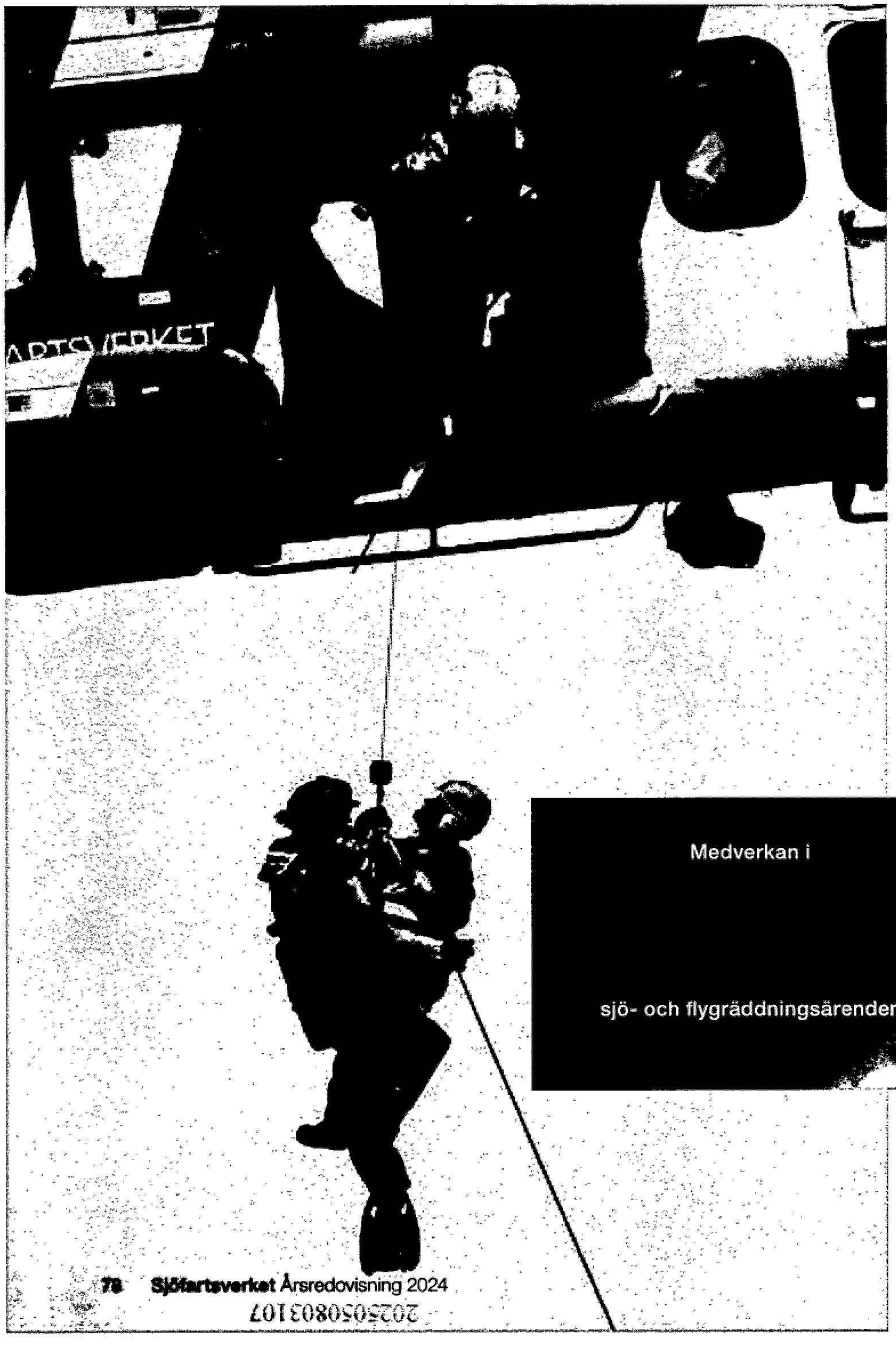


Foto: Paul Hultsbro

Sjö- och flygräddning

Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddning inom Sveriges räddningsregion. Den omfattar svenskt territorium med omgivande vatten samt Vänern, Vättern och Mälaren. Insatserna leds av räddningsledare från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) i Göteborg. Räddningsenheterna består av luftfartyg och båtar från både Sjöfartsverkets egna flottor och samverkanspartners som Sjöräddningssällskapet och Kustbevakningen. Räddningsledaren har tillgång till hela samhällets samlade resurser vid behov. Räddningshelikoptrarna är dessutom en samhällskritisk resurs även vid andra typer av olyckor och kriser.

Året som gått

Under året har inga större olyckor inträffat, trots att antalet ärenden ökade jämfört med föregående år. Under 2023 påbörjades en översyn av helikopterpiloternas avtal, då många piloter slutade på grund av anställningsvillkoren. Bristen på piloter ledde till att basen i Kristianstad var stängd under delar av andra och tredje kvartalet. Sjögående enheter täckte delvis upp för resursbristen och långsiktiga lösningar har nu införts med förbättrade villkor och nyrekrytering. Inför 2025 ser personalförsörjningen betydligt bättre ut.

Arbetet med att hitta en alternativ helikopterbas i Stockholmsområdet har fortsatt under året. Nuvarande helikopterbas i Norrtälje har brister gällande skalskydd, arbetsmiljö och systematiskt flygsäkerhetsarbete. En dialog har förts med Region Stockholm som har liknande behov för sina ambulanshelikoptrar. Under året har avtal tecknats med Fortifikationsverket som blir Sjöfartsverkets hyresvärd för den nya basen, belägen på Norrtälje flygplats.

Förra året startade en intern utredning för att undersöka vad det skulle innebära att integrera Sjöfartsverkets dotterbolag för helikopterunderhåll, SMA Maintenance AB, i myndigheten. Uppdraget har försenats något då införlivande av isbrytarverksamheten prioriterats. Utredningen väntas kunna presenteras för styrelsen under 2025.

20250508031107

Arbetet med att dra lärdomar av tidigare större händelser likt Marco Polo-insatsen har fortsatt. Tillsammans med branschorganisationen Lighthouse och Kustbevakningen ses organisationen och användningen av MIRG (Maritime Incident Response Group) över och utvärderas utifrån tidigare genomförda insatser.

I början av året övertog Försvarsmakten den administrativa handläggningen av diplomatiska flygtillstånd genom en ändring i Tillträdesförordningen. Det är något som Sjöfartsverket har efterfrågat länge och är en välkommen förändring.

Antal sjö-och flygräddningsärenden som samverkansorganisationer har medverkat i *

Organisation	**2024**	2023	2022	2021
Svenska sjöräddningssällskapet	792	804	718	909
Sjöfartsverket	417	410	432	494
Kustbevakningen	196	214	246	292
Kommun/region	221	205	224	262
Tillfällig**	61	70	49	79
Polis	32	22	48	44
Försvarsmakten	18	22	23	23
Utländska aktörer	11	10	11	6
Övriga	5	3	4	3
Totalt antal medverkande	**1 753**	**1 760**	**1 755**	**2 112**

* Uppgifterna baseras på vad som har loggförts i Sjö- och flygräddningscentralens (JRCC) ärendehanteringssystem. Ett enskilt ärende kan ha flera samverkande organisationer, vilka kan ha medverkat med en eller flera engagerade enheter.

** Medverkan från exempelvis handelsfartyg, fritidsbåt.



Foto: Adobe Stock

20250508031108



Foto: Patrik Nilsson

Servicelöften

Trots att tillgängligheten på räddningshelikoptrar har legat under målet på 95 procent, uppfylls målsättningen för insatstider till undsättning.

Servicelöften - Sjö- och flygräddning

	Sjöräddningstjänst, 60 minuter på nationellt vatten	Sjöräddningstjänst, 90 minuter på internationellt vatten	Flygräddningstjänst, 90 minuter med aktiv nödsändare	Flygräddningstjänst, 24 timmar utan aktiv nödsändare	Tillgänglighet räddnings-helikoptrar
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	♡	♡	♡	♡	♡
Mål	90 %	90 %	90 %	90 %	95 %
Utfall 2024	97,9 %	100 %	100 %	100 %	91,4%
Utfall 2023	97,4 %	96,6 %	-	100 %	- *
Utfall 2022	97,7 %	95,6 %	100 %	100 %	- *

* Nytt mål 2024, utfall 2022 och 2023 saknas.

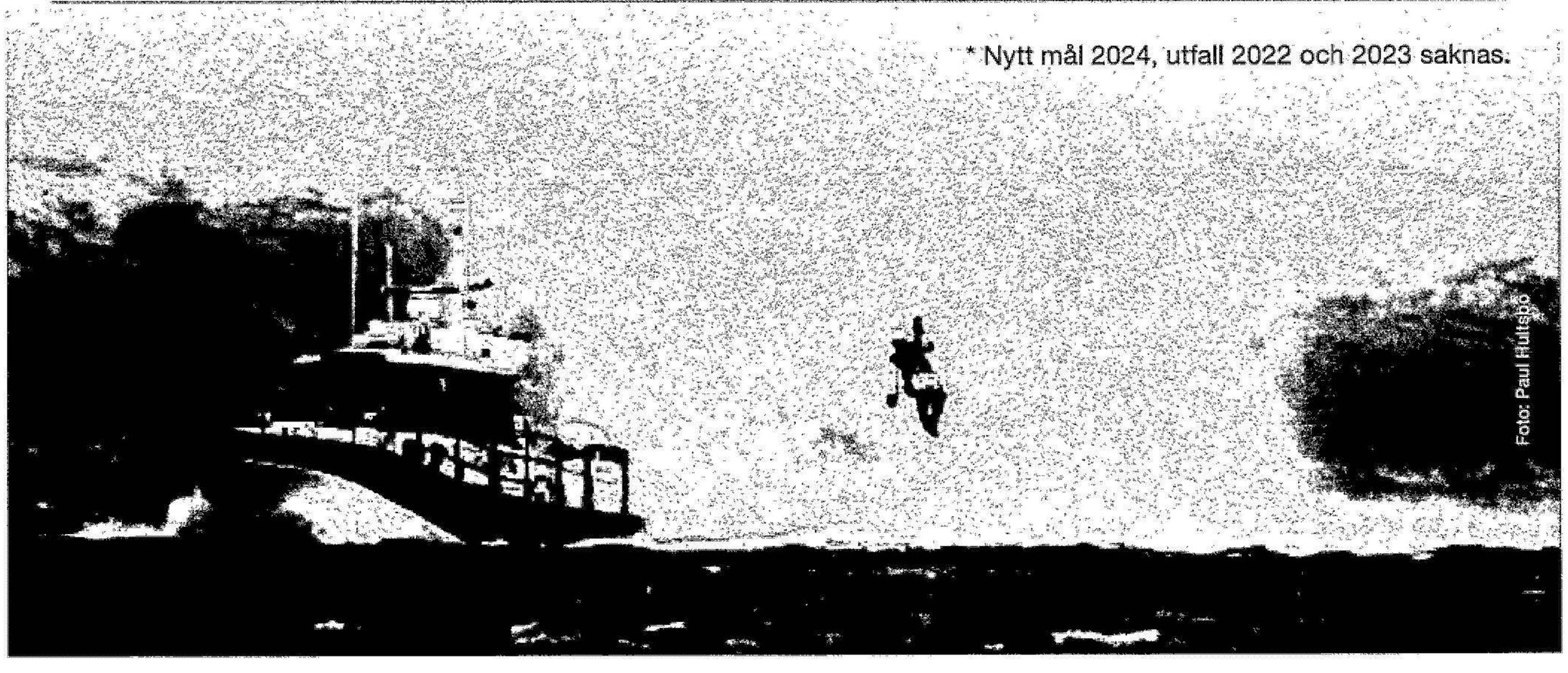


Foto: Paul Hultsbo

20250508031109

Ekonomi

Sjö- och flygräddningsverksamheten fick under 2022 anslag i nivå med anslagsframställan och finansieringsmodellen. Anslaget 2023 speglar verksamhetsområdets normala anslagsnivå vilket innebär en underfinansiering från statens sida vilket Sjöfartsverket påtalat i många år. 2024 har den inbördes fördelningen inom 1:4 anslaget tillfälligt omfördelats till åtgärder inom fossilfri flotta, vilket medför minskade anslagintäkter för Sjö- och flygräddningsverksamheten om 43 mnkr. Ökningen av övriga externa intäkter avser främst Försvarsmaktens och luftfartsavgifters finansiering av verksamheten. Ökningen av personalkostnader beror på nyanställningar, avtalsenliga löneökningar samt effekt av ny ekonomimodell. Antalet flygtimmar är lägre 2024 än 2023 bland annat på grund av stängd bas under en tid, vilket påverkat rörliga kostnader för underhåll samt flygbränsle positivt. Avskrivningskostnaderna har minskat jämfört med 2023 då tidigare investeringar har skrivits av under perioden.

Resultaträkning - Sjö- och flygräddning, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	112	155	271
Övriga externa intäkter	189	180	175
Summa direkta rörelseintäkter	**302**	**335**	**446**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-284	-248	-244
Övriga externa kostnader	-240	-218	-228
Avskrivningar	-47	-59	-63
Summa direkta rörelsekostnader	**-571**	**-525**	**-535**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-270**	**-189**	**-89**
Utfördelade farledsavgifter	144	135	134
Indirekta rörelseintäkter	5	3	5
Indirekta rörelsekostnader	-53	-57	-42
Rörelseresultat	**-173**	**-108**	**-7**

20250508031110

Statistik över ärenden och uppdrag

	2024	2023	2022	2021
Antal sjöräddningsärenden	1012	1 017	964	1 167
Antal flygräddningsärenden	701	602	590	645
Antal sjöräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	966	969	935	1 103
Antal flygräddningsärenden där minst en engagerad enhet har medverkat	113	80	102	123
Stöd till kommunala räddningstjänster, antal ärenden	1510	1 642	1 404	1 687
Stöd till annan statlig räddningstjänst, antal ärenden	82	80	78	69
Stöd till regioner, antal ärenden	210	205	410	550
Stöd till utländsk räddningstjänst, antal ärenden	159	134	147	106
Totalt antal larmtillfällen med SAR-helikopter	358	369	400	565
varav antal larmtillfällen för sjö- och flygräddning	262	269	271	424
varav antal larmtillfällen för annans ansvar	96	100	129	141
Förmedling av Telemedical Assistance Services (Läkarråd), antal ärenden	286	262	278	272

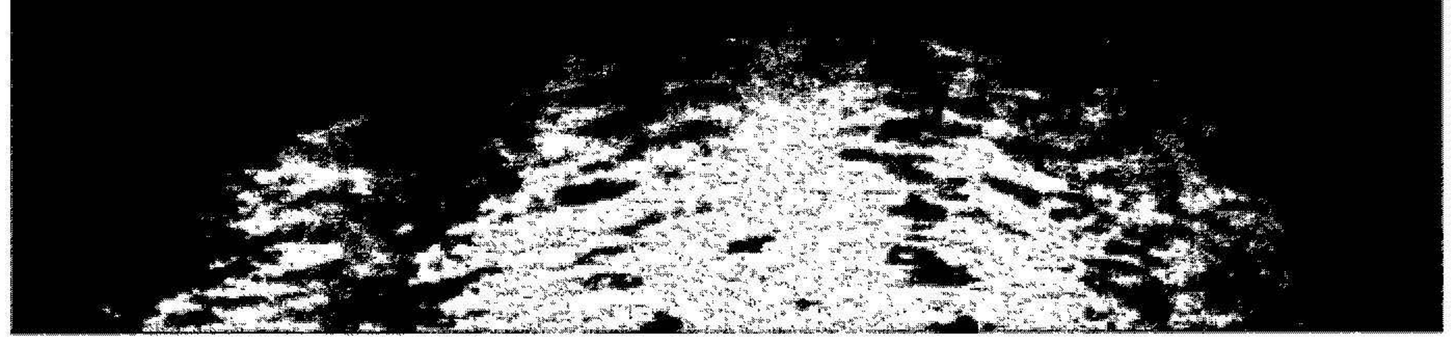


Foto: Adobe Stock



Foto: Glenn Hjelle

Sjömansservice

Sjömansservice erbjuder en aktiv och meningsfull fritid för sjöfolk enligt Sjöarbetskonventionen. Arbetet sker i samarbete med hamnar, rederier, sjömanskyrkan och andra aktörer. På Sjöfartsverkets sjömansklubbar kan besökare umgås, koppla av, motionera och få tillgång till internet och medier. Sjömansservice kan även besöka de fartyg som inte kan ta sig till Sjöfartsverkets anläggningar.

Året som gått

I fem olika hamnar kan Sjömansservice erbjuda service både ombord och i land. Sjöfolket får transport från fartyget till sjömansklubbar eller andra aktiviteter. Att kunna lämna fartyget och hamnområdet en stund är mycket uppskattat. Kontakten med fartygsbesättningarna inleds ofta via e-post eller mobiltelefon men besöket ombord är fortfarande en viktig del.

Samarbetet mellan Sjömansservice och Sjömanskyrkan på Rosenhill i Göteborg intensifierades under året. Sjömanskyrkan planerar att använda Sjömansbibliotekets lokaler för sin besöksverksamhet. Liknande samarbeten drivs redan i Norrköping och Stockholm med goda resultat.

Sjömansservice arbetar kontinuerligt för att minska miljöpåverkan, förbättra ekonomin och utveckla verksamheten. För att minska klimatavtrycket ytterligare har två eldrivna minibussar upphandlats, som kommer att levereras under våren 2025.

Besökare kan löpande betygsätta verksamheten och lämna förbättringsförslag via digitala förslagslådor. Under första halvåret gjordes en kundnöjdhetsmätning på anläggningen i Göteborg som visar att gästerna är mycket nöjda med sitt besök.

Statistik över ärenden och uppdrag

	2024	2023	2022	2021
Antal transporterade sjömän	10 467	8 773	8 006	3 554

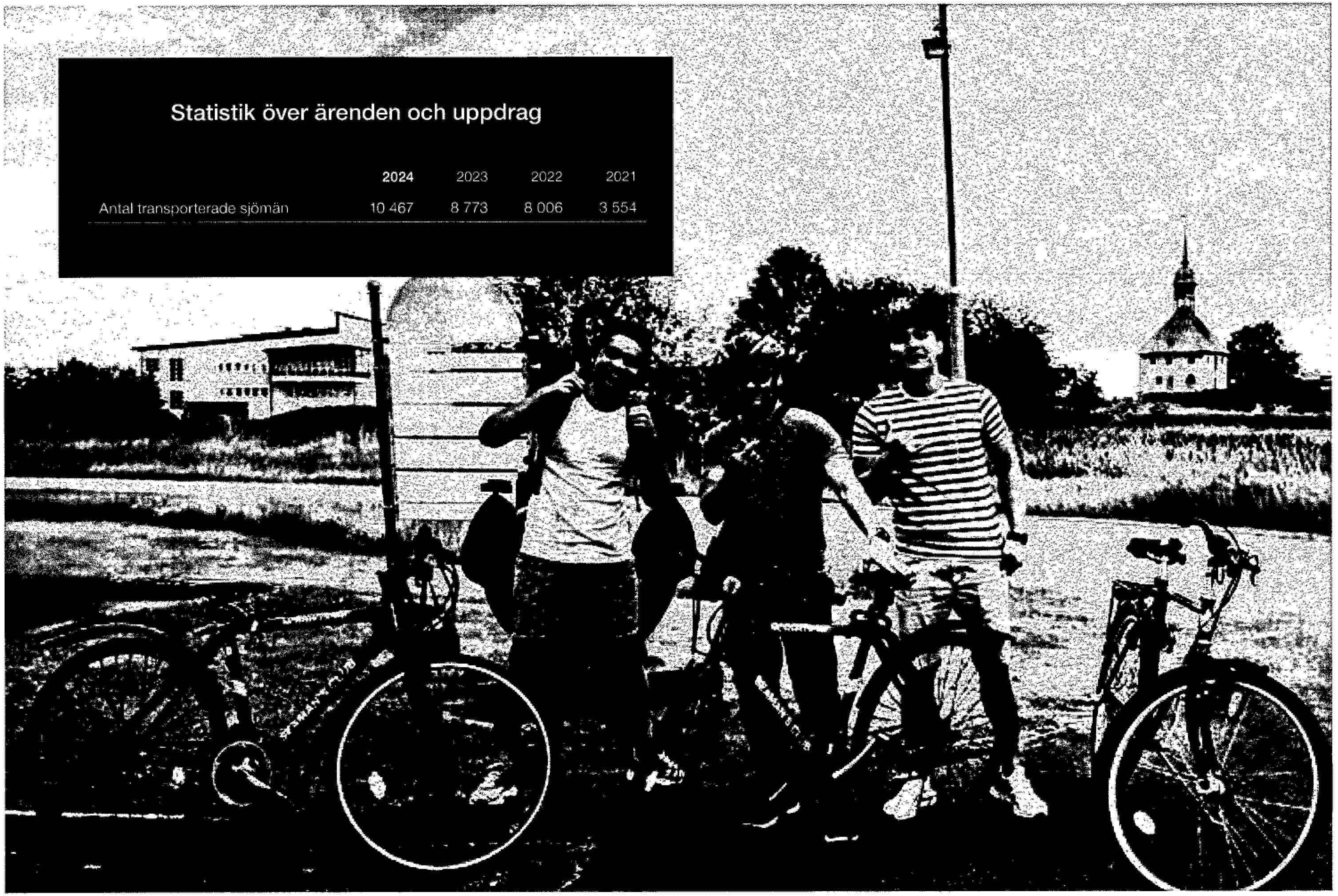


Foto: Ronnie Pettersson

20250508031112

Servicelöften

Sjömansservice införde 2024 ett nytt servicelöfte som ersatte de tidigare servicelöftena. Målet var en genomsnittlig servicegrad på 85 procent för de olika verksamhetsplatserna. Resultatet blev 93,7 procent och överträffade förväntningarna. Utfall saknas för jämförelseåren 2023 och 2022.

Servicelöften - Sjömansservice

	Andel av samtliga anlöp (till de orter där Sjömansservice finns) som får erbjudande om service
Måltyp Funktionsmål Hänsynsmål	⚙
Mål	**85 %**
Utfall 2024	93,7 %
Utfall 2023	–
Utfall 2022	–

Ekonomi

Inom verksamhetsområdet Sjömansservice är intäkter och kostnader relativt konstanta över tid men under 2024 har personalkostnaderna ökat, dels på grund av ökad personalstyrka men även effekt av ny ekonomimodell.

Resultaträkning - Sjömansservice, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	4	4	3
Summa direkta rörelseintäkter	**4**	**4**	**3**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-18	-15	-13
Övriga externa kostnader	-8	-8	-8
Avskrivningar	-1	0	-1
Summa direkta rörelsekostnader	**-26**	**-24**	**-22**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-22**	**-19**	**-19**
Utfördelade farledsavgifter	32	31	31
Indirekta rörelseintäkter	1	0	0
Indirekta rörelsekostnader	-7	-5	-4
Rörelseresultat	**4**	**7**	**9**



20250508031123



På Sjöfartsverkets sjömansklubbar kan besökare umgås, koppla av, motionera och få tillgång till internet och medier.

Foto: Kristina Grenblad

20250508031114

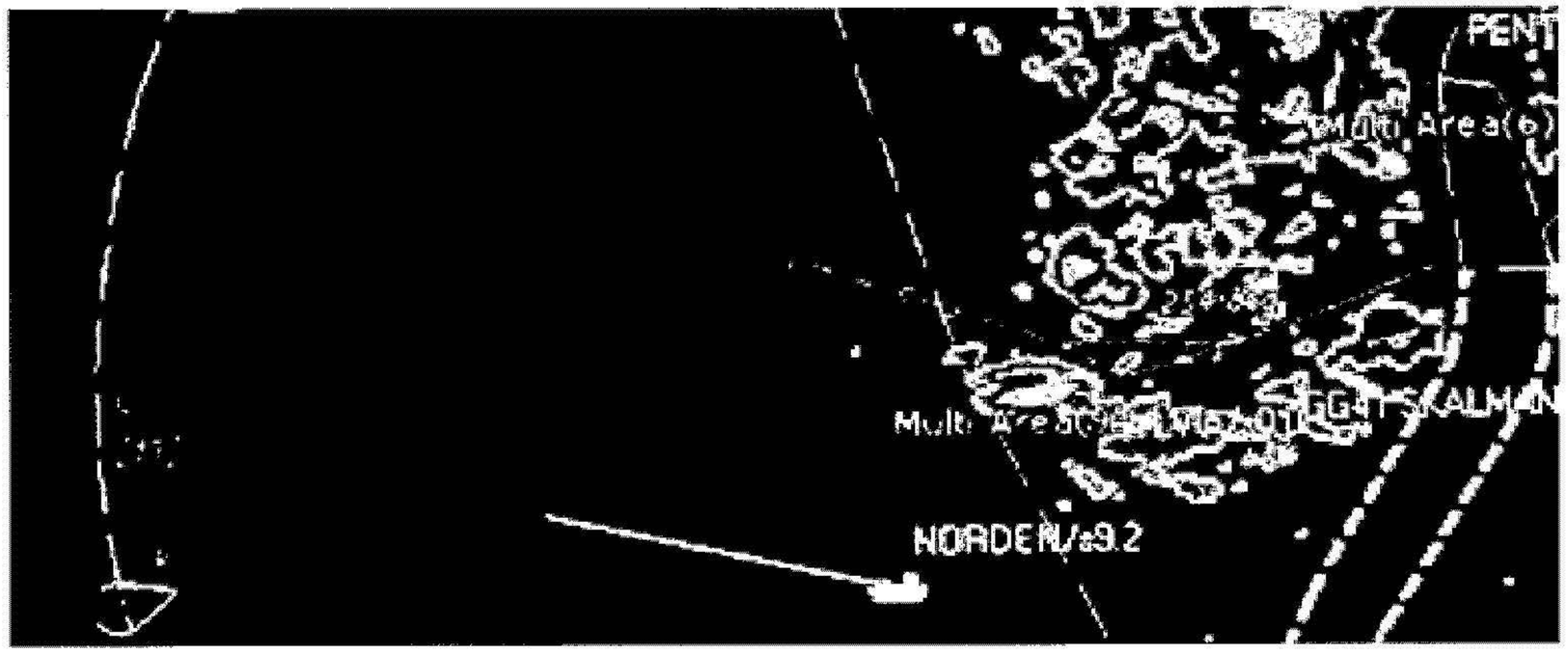


Foto: Jens Kassow

Sjötrafikinformation

Sjöfartsverket ger trafikinformation och nautisk assistans till anlöpande fartyg genom Vessel Traffic Service (VTS). Sjötrafiktjänsterna inkluderar också att följa EU:s direktiv för maritim säkerhetsinformation (MSI), trafikövervakning och sjöfartsrapportering. VTS finns i tio kustområden och är en tjänst för att öka trafiksäkerheten på sjön. Målet är att förmedla en tydlig bild av aktuell trafik och ge stöd i navigationen för att minska risken för kollisioner, grundstötningar och skador på människa, miljö eller egendom.

Sjöfartsverkets sjötrafikcentraler fungerar som informationsnav för säkerheten i svenska farvatten. Centralerna förmedlar information och service dygnet runt i områden med hög trafik och känslig miljö. Sjöfartsverket erbjuder även digitala verktyg och stöd vid frågor om anlöp till svenska hamnar. Tillsammans med hamnar och andra aktörer bidrar Sjöfartsverket till att fartygsanlöp blir säkra, effektiva och väl samordnade.



Antal loggförda VTS-ärenden (VTS Vessel Traffic Services)

Organisation	2024	2023	2022	2021
Draggning	6	9	4	9
På väg mot grund	6	9	5	6
Kollision	2	1	3	4
Grundstötning	1	1	1	2
Nära miss	11	15	9	11
Ej manöverfärdigt fartyg	9	17	19	19
Överträdelse för regelverk lotsning	2	15	4	7
Övrigt	6	11	5	18
Förorening	22	25	77	71
Fartyget större än tillåtet i farled	1	1	0	0
Överträdelse av rapporteringskrav	1	0	0	0
Brand ombord	0	0	1	1
Totalsumma	**67**	**104**	**128**	**148**



Foto: Agne Hörnestig

Året som gått

Under 2024 fortsatte Sjöfartsverket arbetet med att effektivisera sin roll i fartygsanlöp. Målet är att samla funktioner kopplade till anlöp för att öka säkerheten, minska miljöpåverkan och korta ledtiderna. Verksamheten har också drivit flera initiativ inom totalförsvaret. Bland annat deltar Sjöfartsverket i Sjöfartsskyddskommittén, ett operativt forum för samverkan mellan myndigheter och näringsliv inom ramen för BTPOS (Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan). Under 2024 pågick Projekt Sjöhöjd där Sjöfartsverket tillsammans med Marinen, Kustbevakningen och Transportstyrelsen arbetar fram styrning och riktlinjer för sjötrafiktjänster i höjd beredskap.

Under året fortsatte projektet Tre trafikcentraler som innefattar byggnation och driftsättning av nya sjötrafikcentraler i Göteborg, Stockholm och Malmö. Göteborg planeras vara i drift i början av 2025 och Stockholm mot slutet av samma år. Tillsammans med större hamnars dygnet-runt-verksamheter byggs trafikcentralerna enligt internationell standard. Förberedelser för att uppgradera trafikcentralen i Malmö startade också under året. Uppgraderingen förväntas genomföras under 2025 och 2026.

Parallellt med uppgraderingar av sensorsystem och säkerhetshöjande åtgärder i Sjöfartsverkets nätverk fortlöpte implementeringen av ett nytt VTS-system. Det nya systemet väntas vara i drift i början av 2026. Samarbetet med Danmark kring Sound VTS och fartygsrapporteringssystemet SoundRep SRS i Öresund har fortsatt under året.

Under 2024 har en ny driftform införts i Trollhättan och Göta Älv. Målet är att samordna de operativa funktionerna för kanaltrafiken så att genomfarterna till Vänern blir både säkrare och snabbare.

20250508031116

Servicelöften

Ingen olycka har inträffat under året som var föranledd av brister i Sjöfartsverkets procedurer och tjänsteutövning inom VTS-området.

Servicelöften - Sjötrafikinformation

	Sjöolyckor orsakade av brister i Sjöfartsverkets procedurer och/eller tjänsteutövning inom VTS-området
Måltyp ⚙ Funktionsmål ♡ Hänsynsmål	♡
Mål	**0 st**
Utfall 2024	0 st
Utfall 2023	0 st
Utfall 2022	4 st

För 2022 var servicelöftet enligt följande "Grundstötningar/kollisioner i VTS-område".

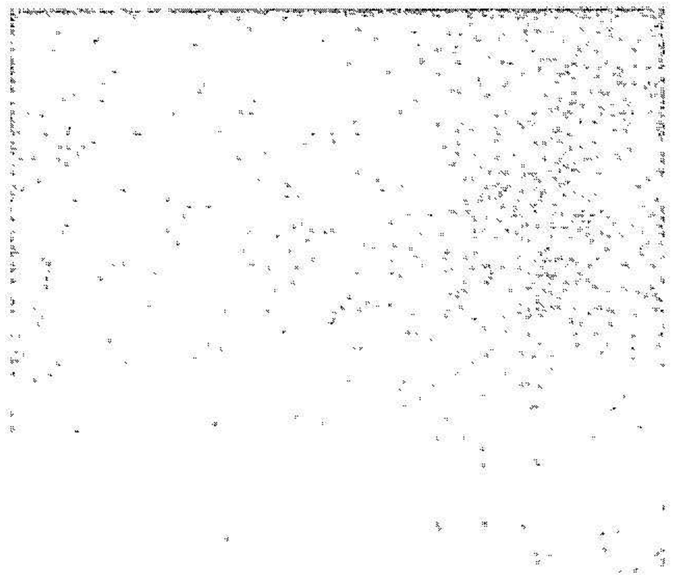
Ekonomi

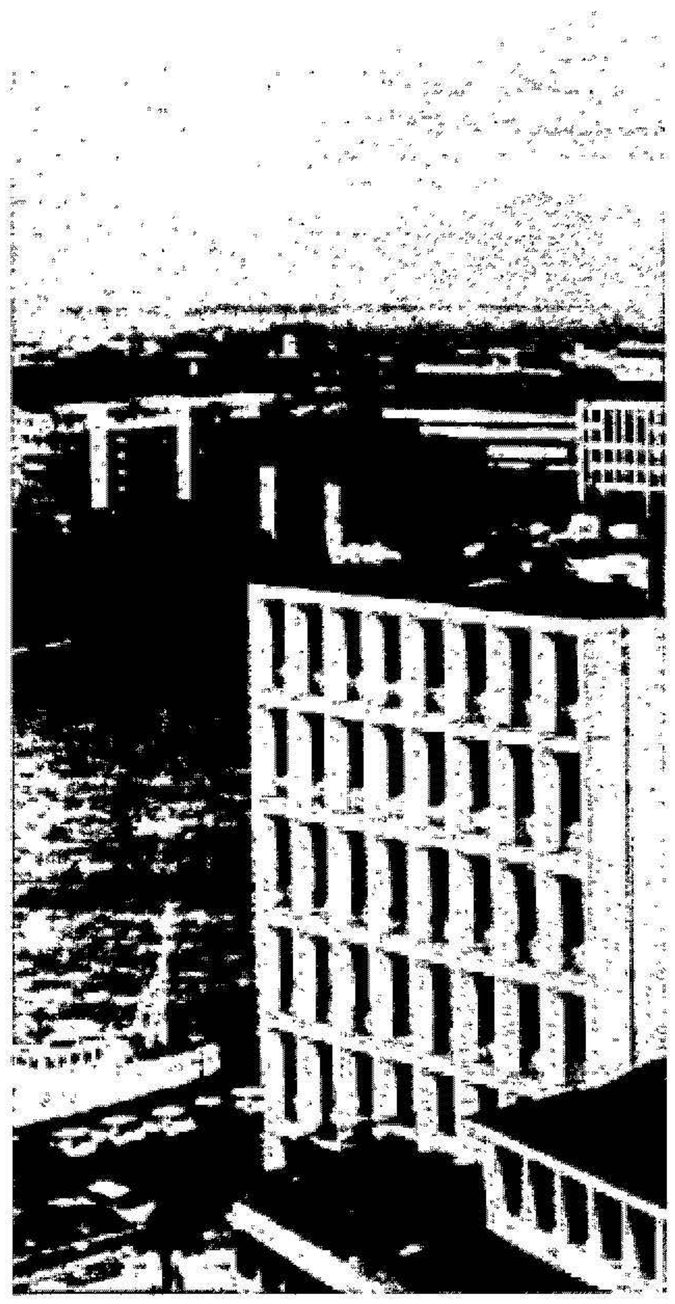
För verksamhet Sjötrafikinformation har övriga externa intäkter ökat med cirka 13 mnkr jämfört mot föregående år till följd av en omorganisation som gjordes i början av 2024 och där viss verksamhet flyttades från farledsverksamheten till sjötrafikinformation. Personalkostnaderna har ökat med 41 mnkr jämfört mot 2023. Större delen av den förändringen är en effekt av ny ekonomimodell men därutöver finns effekt av avtalsenliga löneökningar samt omorganisation. Övriga externa kostnader samt avskrivningskostnader är i paritet med föregående år.

Resultaträkning - Sjötrafikinformation, mnkr

	Utfall 2024	Utfall 2023	Utfall 2022
Direkta rörelseintäkter			
Anslag	0	0	0
Övriga externa intäkter	18	5	6
Summa direkta rörelseintäkter	**18**	**5**	**6**
Direkta rörelsekostnader			
Personalkostnader	-133	-92	-80
Övriga externa kostnader	-17	-19	-12
Avskrivningar	-3	-2	-2
Summa direkta rörelsekostnader	**-153**	**-112**	**-94**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-135**	**-107**	**-88**
Utfördelade farledsavgifter	158	140	121
Indirekta rörelseintäkter	3	2	2
Indirekta rörelsekostnader	-29	-30	-21
Rörelseresultat	**-3**	**4**	**15**

Foto: Anna Wahlgren





20250508031117

> Sjöfartsverkets sjötrafikcentraler fungerar som informationsnav för säkerheten i svenska farvatten.



20250508031128



Foto: Nik

Ekonomi

Årets ekonomiska händelser

Det ekonomiska utfallet för 2024 års är kraftigt påverkat av ökade kostnader för årets isvinter. Sjöfartsverket har fått hyra in fartygsresurser som komplement till befintlig isbrytarflotta och bränslekostnaderna för isbrytning har ökat markant. Att hålla sjövägarna öppna vintertid är en del av Sjöfartsverkets uppdrag som finansieras av farledsavgifter. Inga extra avgifter tas ut av handelssjöfarten för isbrytarassistans, och Sjöfartsverket erhåller ingen annan ekonomisk kompensation för ökade isbrytarkostnader.

Därutöver tyngs rörelseresultatet av engångskostnader för nedskrivningar, övertagandet av bemanning och management av isbrytarna samt driftsättning av Idun. Årets kostnadsökningar har främst uppstått inom den verksamhet som finansieras av farledsavgifter, som betalas av fartyg som anlöper svenska hamnar. Kombinationen av minskade trafikvolymer och begränsningar i möjligheten att höja farledsavgifterna för att balansera såväl volymnedgångar som väderrelaterade kostnader, gör det svårt för Sjöfartsverket att parera det ekonomiska utfallet av dessa omständigheter.

20250508031120

Resultaträkning

Resultaträkning, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	**2024 jan–dec**	2023 jan–dec	**2024 jan–dec**	2023 jan–dec
Rörelsens intäkter					
Farledsavgifter, fartyg	1	695	626	695	626
Farledsavgifter, gods	1	405	359	405	359
Lotsavgifter	2	779	705	779	705
Anslag		557	616	557	616
Övriga rörelseintäkter	3	524	467	523	466
Summa rörelseintäkter		**2 961**	**2 773**	**2 959**	**2 772**
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	4, 5, 6	-1 768	-1 582	-1 730	-1 545
Övriga externa kostnader	7, 8	-1 353	-1 098	-1 391	-1 135
Avskrivningar och nedskrivningar	9	-270	-196	-269	-196
Övriga rörelsekostnader	10	-25	-	-25	-
Summa rörelsekostnader		**-3 416**	**-2 876**	**-3 416**	**-2 876**
Rörelseresultat	12	**-455**	**-103**	**-457**	**-103**
Resultat från finansiella investeringar	11				
Finansiella intäkter		66	113	66	113
Finansiella kostnader		-216	-239	-216	-238
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		**-605**	**-229**	**-607**	**-229**
Bokslutsdispositioner	13	607	229	607	229
Resultat före skatt		1	0	0	0
Skattemotsvarighet	14	0	0	-	-
Årets resultat		**1**	**0**	**0**	**0**

Kommentarer till koncernens resultaträkning

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till -455 (-103) mnkr vilket är en försämring med 352 mnkr jämfört med föregående år. Årets isvinter bedöms ha kostat Sjöfartsverket drygt 120 mnkr mer än vad en normal isvinter kostar. Därutöver har engångseffekter för att ta över bemanning och management av isbrytarna, driftsättning av Idun samt en nedskrivning av koncernens affärssystem påverkat rörelseresultatet negativt med drygt 165 mnkr. Vidare utvecklas inte koncernens intäkter i den utsträckning som krävs för att täcka de kostnader som behövs för att upprätthålla verksamheten och som ökar kopplat till inflation.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverket finansieras till största delen med sjöfartsavgifter, vilka tas ut av handelssjöfarten vid anlöp till svenska hamnar och vid lotsning i svenska farleder. Sjöfartsavgifterna består 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. För 2023 och 2024 har Sjöfartsverket tilldelats anslag för att rabattera farledsavgifterna i så kallad klimatkompensation, vilket medför en förskjutning mellan anslagsintäkter och avgiftsintäkter. Rörelsens intäkter för perioden uppgår till 2 961 (2 733) mnkr, en ökning med 228 mnkr (8,3 procent) jämfört med föregående år. Av koncernens rörelseintäkter står sjöfartsavgifter för 63,5 (61,0) procent och anslag för 18,8 (22,2) procent.

20250508031121

Sjöfartsavgifter
Intäkter från sjöfartsavgifter uppgick under perioden till 1 879 (1 690) mnkr och tillhörande ersättning från anslag avseende klimatkompensation uppgick under perioden till 300 (300) mnkr. Totalt motsvarar det en ökning med 189 mnkr (9,5 procent) jämfört med föregående år. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 8,4 procent och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2024. Av intäktsökningen står ökningen av avgiftspliktiga volymer för 10 mnkr och höjningen i avgiftsnivåerna för 179 mnkr.

Anslag
Sjöfartsverket har under 2024 beviljats följande anslag av tillfällig karaktär:

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

Årets aviserade anslag för anskaffning av isbrytare drogs in strax före årsskiftet då kontrakt med leverantör ännu inte tecknats. Koncernens intäkter från anslag uppgick under året till 557 (616) mnkr, en minskning med 58 mnkr mot föregående år. Av årets totala anslagsintäkter utgörs 300 (300) mnkr av klimatkompensation som tillfaller sjöfarten genom en reducering av farledsavgiften i motsvarande grad. En detaljerad redovisning av intäkt per anslag framgår av anslagsredovisningen på sid 99.

Övriga rörelseintäkter
Övriga rörelseintäkter består av alla övriga intäktskällor som koncernen har, utöver sjöfartsavgifter och anslag. Intäkterna består främst av uppdrags- och försäljningsintäkter från bland annat uthyrning av isbrytare, delfinansiering av sjö- och flygräddning, försäljning av sjökort, uppdrag och tjänster som utförs åt myndigheter, kommuner, hamnar samt bidrag för externfinansierade projekt.

Koncernens övriga rörelseintäkter har ökat med 51 mnkr jämfört med föregående år och uppgick till 524 (467) mnkr. Ökningen mot föregående år förklaras främst av ökad vidarefakturering av isbrytarkostnader vid externa uppdrag, samt ökad försäljning av sjögeografisk information.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 3 416 (2 876), en ökning med 540 mnkr (18,7 procent). Den hårda isvintern har påverkat Sjöfartsverkets kostnader väsentligt och det är inom isbrytningsverksamhetens övriga externa kostnader som kostnadsökningen är störst. Fortsatt hög inflation under delar av året, en lönerörelse om 4,1 procent och något utökad anslagsfinansierad verksamhet gör dock att i princip alla verksamhetsområden ökat sin kostnadsmassa. Därtill har årets resultat påverkats av nedskrivning av koncernens affärssystem med en total resultateffekt om 77 mnkr.

Sjöfartsverkets största kostnadspost är personalkostnader som normalt sett utgör ungefär 55 procent av kostnadsmassan. Genom att isbrytarpersonalen från och med den 1 juli är anställda av Sjöfartsverket istället för att vara inhyrda från en underleverantör, sker en förskjutning av kostnader från övriga externa kostnader till personalkostnader. Vidare påverkas den inbördes fördelningen av kostnadsslagen av kraftigt ökade övriga externa kostnader till följd av isvintern.

Personalkostnader
Personalkostnaderna uppgick till 1 768 (1 582) mnkr, en ökning med 186 mnkr (11,8 procent) jämfört med föregående år. Av den totala personalkostnadsökningen står löner och ersättningar för 128 mnkr och sociala avgifter och pensioner för 59 mnkr. Ökningen i personalkostnader mot föregående år förklaras främst av övertagandet av isbrytarpersonal samt av avtalsenliga löneökningar. Till följd av den höga inflationen har indexeringen av pensionsskulden varit hög både 2023 och 2024. Löneskatteeffekten på indexering och ränta uppgår till 52 (47) mnkr. Antalet årsarbetskrafter i koncernen uppgick till 1 427 (1 324) och antalet anställda uppgick vid årets utgång till 1 738 (1 518) personer.

Övriga externa kostnader
Övriga externa kostnader uppgick under året till 1 353 (1 098) mnkr, en ökning med 256 mnkr (23,2 procent) jämfört med föregående år. Kostnadsökningen förklaras främst av det ökade behov av isbrytning som årets isvinter medfört och som drivit ökade kostnader för såväl drivmedel, underhåll som hyror. Därutöver har anskaffningen av Idun medfört ökade kostnader jämfört med föregående år, likväl som anslagsfinansierade åtaganden inom framför allt fossilfri flotta och civilt försvar betingat ökade kostnader.

Av övriga externa kostnader motsvarar extern bemanning och köpta tjänster 25,1 (32,2) procent. Största enskilda posten avser management och bemanning av våra isbrytare fram till den 1 juli då Sjöfartsverket tog över driften och bemanningen i egen regi. Under året motsvarar kostnader för reparationer och underhåll 16,3 (12,2) procent och kostnader för drivmedel 15,6 (13,1) procent.

Av- och nedskrivningar
Kostnader för av- och nedskrivningar uppgår under perioden till 270 (196) mnkr. Ökningen mot förgående år förklaras främst av nedskrivning av koncernens affärssystem, samt tillkommande avskrivningar för isbrytaren Idun.

Övriga rörelsekostnader
Övriga rörelsekostnader uppgick till 25 (0) mnkr.

20250508031122

Resultat från finansiella poster

Koncernens resultat från finansiella poster uppgick till -150 (-126) mnkr, en en minskning med 24 mnkr jämfört med föregående år. Nettoeffekten av ränta och indexering i verkets pensionsskuld uppgår till -201 mnkr vilket kan jämföras med -194 mnkr föregående år. Ränteintäkter från bank uppgår till 65 mnkr.

Bokslutsdispositioner och skattemotsvarighet

Under året har resultatutjämningsfonden lösts upp med 607 mnkr för att balansera årets kraftiga förlust. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar inkomstskatt på skattemässigt resultat. Av regleringsbrevet stadgas att Sjöfartsverket ska inleverera belopp motsvarande bolagsskatt. Då ackumulerade underskotten under flera år skapat stora skattemässiga underskottsavdrag, beräknas ingen skattemotsvarighet på årets resultat.

Årets resultat

Koncernens resultat uppgick till 1 (0) mnkr.



Foto: Adobe Stock

20250508031123

Balansräkning*

Balansräkning, mnkr	Not	Koncernen 2024 jan–dec	Koncernen 2023 jan–dec	Affärsverket 2024 jan–dec	Affärsverket 2023 jan–dec
TILLGÅNGAR					
Immateriella anläggningstillgångar	15				
Licenser och köpta programvaror		67	77	67	77
Egenutvecklade datasystem		32	41	32	41
Pågående nyanläggningar och förskott avseende immateriella anläggningstillgångar		64	21	64	21
Summa immateriella anläggningstillgångar		**163**	**139**	**163**	**139**
Materiella anläggningstillgångar	16				
Byggnader, mark och annan fast egendom		760	744	756	743
Skepp		553	377	553	377
Helikoptrar		538	582	538	582
Beredskapstillgångar		49	36	49	36
Inventarier, verktyg och installationer		130	98	129	97
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar		5 873	3 994	5 873	3 993
Summa materiella anläggningstillgångar		**7 902**	**5 832**	**7 897**	**5 829**
Finansiella anläggningstillångar					
Andelar i koncernföretag	17	-	-	5	5
Andra långfristiga fordringar	18	116	109	116	109
Summa finansiella anläggningstillgångar		116	109	120	114
Summa anläggningstillgångar		**8 180**	**6 079**	**8 180**	**6 082**

Fortsättning ▼

* Utfallet för 2023 har justerats för att harmonisera med 2024 års rapportering. Förtydliganden anges i separata noter.

20250508031124

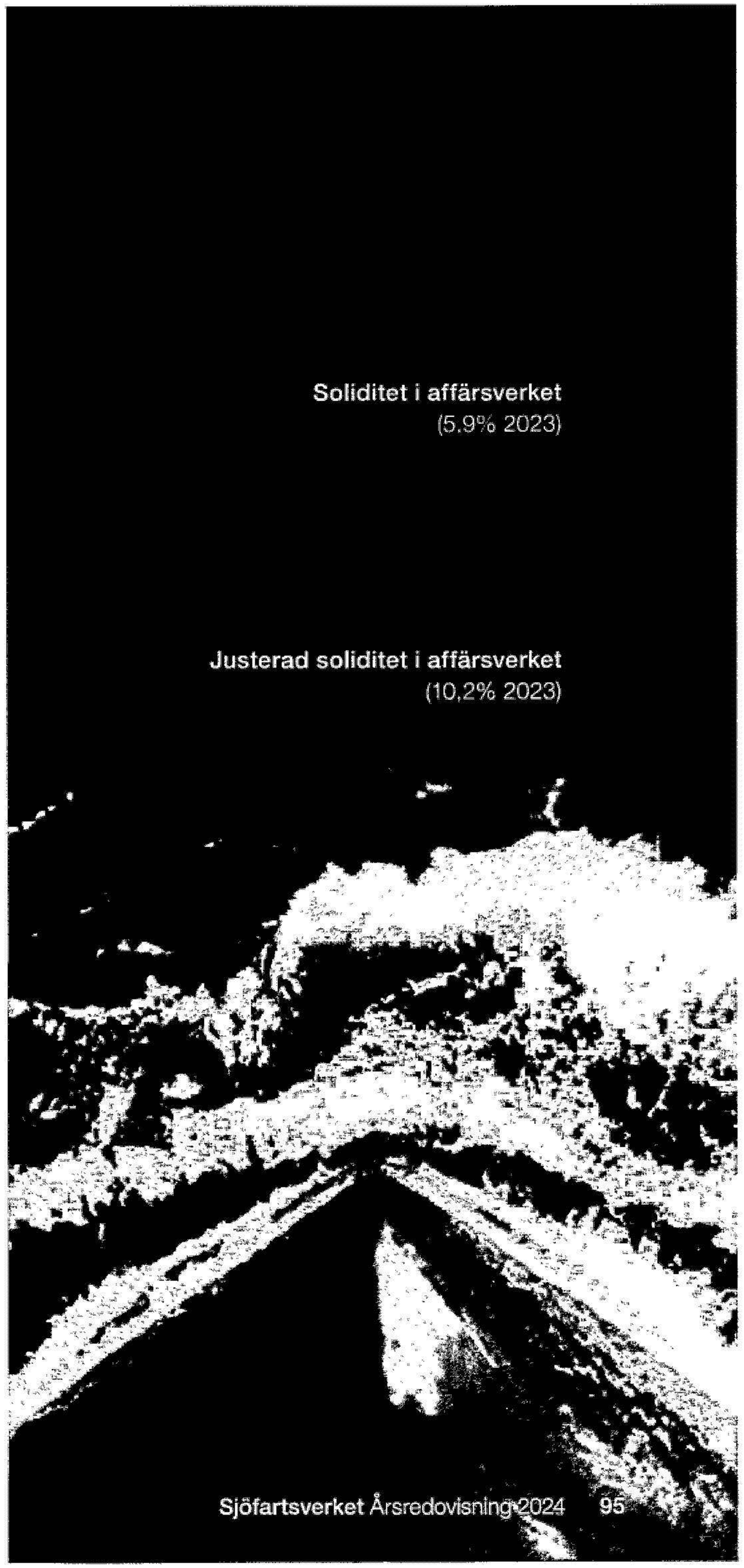


Foto: Adobe Stock

Balansräkning*

Fortsättning ➤

Balansräkning, mnkr	Not	Koncernen 2024 jan–dec	Koncernen 2023 jan–dec	Affärsverket 2024 jan–dec	Affärsverket 2023 jan–dec
Omsättningstillgångar					
Varulager m.m.					
Varulager	19	89	95	89	95
Förskott till leverantörer	20	1	1	1	1
Summa varulager m.m.		**90**	**96**	**90**	**96**
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar	21	228	217	228	217
Förutbetalda kostnader	22	60	53	59	52
Upplupna bidragsintäkter	23	-	177	-	177
Övriga upplupna intäkter	24	75	80	75	80
Övriga fordringar	25	96	193	94	190
Summa kortfristiga fordringar		**459**	**720**	**456**	**716**
Avräkning med statsverket	26	**-359**	**-338**	**-359**	**-338**
Kassa och bank					
Tillgodohavanden hos Riksgäldskontoret		786	952	786	952
Kassa och bank		1 008	1 168	1 002	1 160
Summa kassa och bank	27	1 794	2 119	1 788	2 111
Summa omsättningstillgångar		1 985	2 597	1 975	2 586
SUMMA TILLGÅNGAR		**10 165**	**8 676**	**10 156**	**8 667**

Fortsättning ➤

* Utfallet för 2023 har justerats för att harmonisera med 2024 års rapportering. Förtydliganden anges i separata noter.

Kommentarer till koncernens balansräkning

Balansomslutning
Balansomslutningen uppgick per den 31 december 2024 till 10 165 (8 676) mnkr, vilket är en ökning med 1 489 mnkr (17,2 procent) jämfört med föregående år. De senaste årens ökning i balansomslutning förklaras främst av stora investeringar i utveckling av farleder, finansierade av Trafikverket.

Investeringar
Koncernens investeringar uppgick till 2 370 (1 341) mnkr. Av årets investeringar utgör 1 739 (1 087) mnkr i farledsförbättringar finansierade av bidrag från Trafikverket. Övriga investeringar finansieras främst med egna medel och i viss mån av anslag och/eller EU-bidrag.

Varulager och kortfristiga fordringar
Varulager har minskat med 6 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av lägre volymer i bränslelagren. Kortfristiga fordringar har minskat med 261 mnkr jämfört med föregående år. Minskningen förklaras främst av minskad momsfordran samt av att redovisningen av upplupna och oförbrukade bidrag nettoredovisas från och med 2024.

Eget kapital och finansiell ställning
Koncernens egna kapital uppgick vid årets slut till 936 (512) mnkr, en ökning med 424 mnkr jämfört med föregående år. Det bundna kapitalet är oförändrat jämfört med föregående år och uppgår till 446 mnkr. Koncernens fria egna kapital uppgick vid årets slut till 490 (66) mnkr. Det fria egna kapitalet har under året ökat med anslag redovisade över fritt eget kapital om 89 mnkr samt med försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden om 940 mnkr. Under 2024 användes 607 mnkr av resultatutjämningsfonden för att täcka årets förlust.

20250508031125

Koncernens soliditet uppgick till 9,2 (5,9) procent. Soliditeten i affärsverket uppgick till 9,2 (5,9) procent. Koncernens justerade soliditet uppgick till 18,6 (10,2) procent och den justerade soliditeten för affärsverket uppgick till 18,6 (10,2) procent.

Pensionsskuld

Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 015 (3 687) mnkr, och är beräknad enligt 2024 års beräkningsgrund. Pensionsskuldens nettoförändring hänförlig till in-/utbetalningar av pensioner uppgår till 6 mnkr. Diskonteringsräntan uppgick 2024 till 0,5 procent (-1,5 procent 2023). Förändringen i ränta bidrog till att den försäkringstekniska omräkningen blev större än på många år, och pensionsskulden inklusive avsättning för löneskatt minskade med 940 mnkr. Effekten av den försäkringstekniska omvärderingen på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisas från år 2020 mot fritt eget kapital. Indexering och ränta har ökat pensionsskulden med 264 mnkr under 2024. För kapitalförsäkringarna har skulden minskat med 2 mnkr då ett antal försäkringar har återköpts för motsvarande period.

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder har ökat med 1 736 mnkr jämfört med föregående år, främst förklarat av en ökning av erhållna bidrag från Trafikverket avseende finansiering av farledsprojekt. Dessa kommer att lösas upp mot avsedd investerings framtida avskrivningskostnader.

Balansräkning*

Fortsättning ➤

Balansräkning, mnkr	Not	Koncernen 2024 jan–dec	Koncernen 2023 jan–dec	Affärsverket 2024 jan–dec	Affärsverket 2023 jan–dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Bundet eget kapital					
Statskapital		446	446	446	446
Summa bundet eget kapital		**446**	**446**	**446**	**446**
Fritt eget kapital					
Resultatutjämningsfond		86	693	86	693
Statskapital - investeringar anslag		176	87	176	87
Balanserat resultat		227	-714	223	-716
ÅRETS RESULTAT		**1**	**0**	**0**	**0**
Summa fritt eget kapital		**490**	**66**	**485**	**63**
Summa eget kapital	28	**936**	**512**	**931**	**509**
Avsättningar					
Avsatt till pensioner, räntebärande	29	3 015	3 687	3 015	3 687
Övriga icke räntebärande avsättningar	30	18	16	18	16
Summa avsättningar		**3 033**	**3 703**	**3 033**	**3 703**
Kortfristiga icke räntebärande skulder					
Leverantörskulder		329	247	331	248
Övriga skulder	31	63	56	61	53
Upplupna kostnader	32	648	390	642	386
Oförbrukade bidrag	33	5 153	3 767	5 153	3 767
Övriga förutbetalda intäkter	34	4	1	4	1
Summa periodavgränsningsposter		**6 197**	**4 461**	**6 192**	**4 455**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**10 165**	**8 676**	**10 156**	**8 667**
Poster inom linjen	35				
Ställda ansvarsförbindelser		253	271	253	271
Ställda Säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

* Utfallet för 2023 har justerats för att harmonisera med 2024 års rapportering. Förtydliganden anges i separata noter.

20250508031126

Finansieringsanalys

Finansieringsanalys, mnkr		Koncernen		Affärsverket	
	Not	**2024 jan–dec**	2023 jan–dec	**2024 jan–dec**	2023 jan–dec
RÖRELSEN					
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-607	-229	-607	-229
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	36	553	454	551	453
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**-53**	**225**	**-55**	**224**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändringar av varulager		6	-21	6	-20
Förändring av kortfristiga fordringar		281	200	281	200
Förändring av kortfristiga skulder		1 721	1 327	1 721	1 326
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**1 955**	**1 731**	**1 953**	**1 730**
Investeringsverksamheten					
Förändring av långfristiga fordringar		-7	6	-7	6
Investeringar i anläggningstillgångar		-2 370	-1 339	-2 367	-1 340
Försäljning av anläggningstillgångar		6	9	6	9
Kassaflöde från investeringar		**-2 371**	**-1 324**	**-2 368**	**-1 324**
Kassaflöde efter investeringar		**-416**	**408**	**-415**	**406**
Finansieringsverksamheten					
Statskapital erhållits från statsbudgeten		91	56	91	56
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**91**	**56**	**91**	**56**
ÅRETS KASSAFLÖDE		**-325**	**463**	**-324**	**461**
Likviditetsförändring					
Likvida medel vid periodens början		2 119	1 657	2 112	1 651
Likvida medel vid periodens slut		1 794	2 119	1 788	2 112
Förändring i likvida medel		**-325**	**463**	**-324**	**461**

Kommentar till koncernens finansieringsanalys

Finansieringsanalysen syftar till att beskriva koncernens förmåga att generera likvida medel och är ett komplement till resultat- och balansräkningarnas beskrivning av lönsamhet och finansiell ställning. Med likvida medel avses kassa och banktillgodohavanden, inklusive placering av likvida medel hos Riksgälden.

Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital uppgick till -53 (225) mnkr, en förändring med -278 mnkr som förklaras av försämrat rörelseresultat. Förutbetalda bidrag i Trafikverksfinansierade investeringar bidrog till ett starkt positivt kassaflöde från rörelsekapitalet, vilket medförde att det totala kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 955 (1 731 mnkr), en ökning med 224 mnkr jämfört med föregående år.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -2 371 (-1 324) mnkr, vilket förklaras av en högre investeringstakt i de Trafikverksfinansierade farleds-projekten samt inköpet av isbrytaren Idun. Årets kassaflöde från finansieringsverksamhet består av anslag som redovisas över eget kapital och finansierar investeringar om 91 (56) mnkr.

Sammantaget uppgick årets kassaflöde till -325 (463) mnkr och likvida medel vid årets utgång uppgick till 1 794 (2 119) mnkr.

20250508031127

Anslagsredovisning

Anslag, tkr

	Ingående överförings-belopp	Årets tilldelning enligt regleringsbrev	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överförings-belopp
Utgiftsområde 22 Kommunikationer					
1:1 ap.3 Civilt försvar	1 469	73 688	75 158	-74 917	240
1:1 ap.5 Isbrytare	336 363	-	336 363	16	336 379
1:4 ap.1 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	-	533 308	533 308	-511 245	22 063
1:5 ap.1 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	-	62 284	62 284	-62 284	-
Summa	**337 832**	**669 280**	**1 007 113**	**-648 430**	**358 682**

Redovisning mot bemyndiganden, tkr

	Tilldelad bemyndig-anderam	Ingående åtaganden	Utgående åtaganden	Utestående		
				År 2025	År 2026	År 2027
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur						
ap.5	4 000 000	0	0	0	0	0

Beträffande anslag 1:1 ap. 5 Isbrytare har tidplanen för anskaffning förskjutits och kontrakt beräknas skrivas först 2025.

Kommentarer till väsentliga avvikelser

Av 648 430 tkr i utgifter avser 91 012 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 och ny isbrytarflotta.

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 investering i ny isbrytarflotta.

Anslag 1:4
Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål med mera. Avser kostnader inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet.

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

Anslag 1:5
Ersättning till viss kanaltrafik med mera. Avser bidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler.

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

20250508031128



Foto: Elin Jonsson

Tvister och osäkerhetsfaktorer

Tvister
Sjöfartsverket har under 2019 väckt talan mot Vattenfall AB avseende en utestående fordran om 6,6 mnkr. Fordran avser kostnader för utförda muddringsåtgärder och baserar sig på ett avtal om kostnadsfördelning som ingicks i anslutning till bolagisering av Statens Vattenfallsverk, där viss kanalverksamhet kvarblev i Sjöfartsverkets regi. Under 2024 meddelades dom till Sjöfartsverkets fördel, varigenom Vattenfall AB förpliktades betala 5 mnkr jämte ränta och ersättning för rättegångskostnader. Domen har vunnit laga kraft.

Under året har dom meddelats till Sjöfartsverkets nackdel i tvisten med Vänersborgs kommun, avseende ansvaret för underhåll av två av kommunens öppningsbara broar över Trollhätte Kanal. Sjöfartsverket förpliktigades att betala 5,9 mnkr samt rättegångskostnader.

2022 sade Sjöfartsverket upp avtalet med Stockholms Hamn AB, som innebär att Sjöfartsverket ersätter Stockholms Hamn AB för uteblivet slussavgiftsuttag. Stockholms Hamn AB har stämt Sjöfartsverket för utebliven ersättning avseende 2022 och 2023 om totalt 7,8 mnkr. Tvisten har under 2024 avdömts i första instans till Sjöfartsverkets nackdel vilket Sjöfartsverket överklagat. Sjöfartsverket, som gör bedömningen att ersättningen till Stockholms Hamn AB har utgjort otillåtet statsstöd, har under 2023 väckt talan mot Stockholms Hamn AB avseende återbetalning av tidigare erhållen ersättning om 41,2 mnkr. Ärendet har vilandeförklarats i avvaktan på tolkningsbesked ifrån EU-domstolen.

Sjöfartsverket mottog under 2022 krav på ersättning om 13 mnkr avseende skador på en fastighet, som motparten påstår att Sjöfartsverket har orsakat i samband med arbeten i Södertälje kanal. Under 2023 har motparten höjt kravet vilket nu uppgår till 82,5 mnkr. Sjöfartsverket har bestridit ersättningsskyldighet.

Andra osäkerhetsfaktorer
Sjöfartsverket bedömer kontinuerligt väsentliga utestående tvister för att avgöra behovet av avsättningar. Gjorda uppskattningar behöver dock inte nödvändigtvis reflektera utgången av avgjorda rättstvister och skillnader mellan utfall och uppskattning kan påverka koncernens finansiella ställning. Inga andra väsentliga omständigheter har identifierats som medför stor potentiell påverkan på koncernens resultat och ställning per den 31 december 2024.

20250508031130

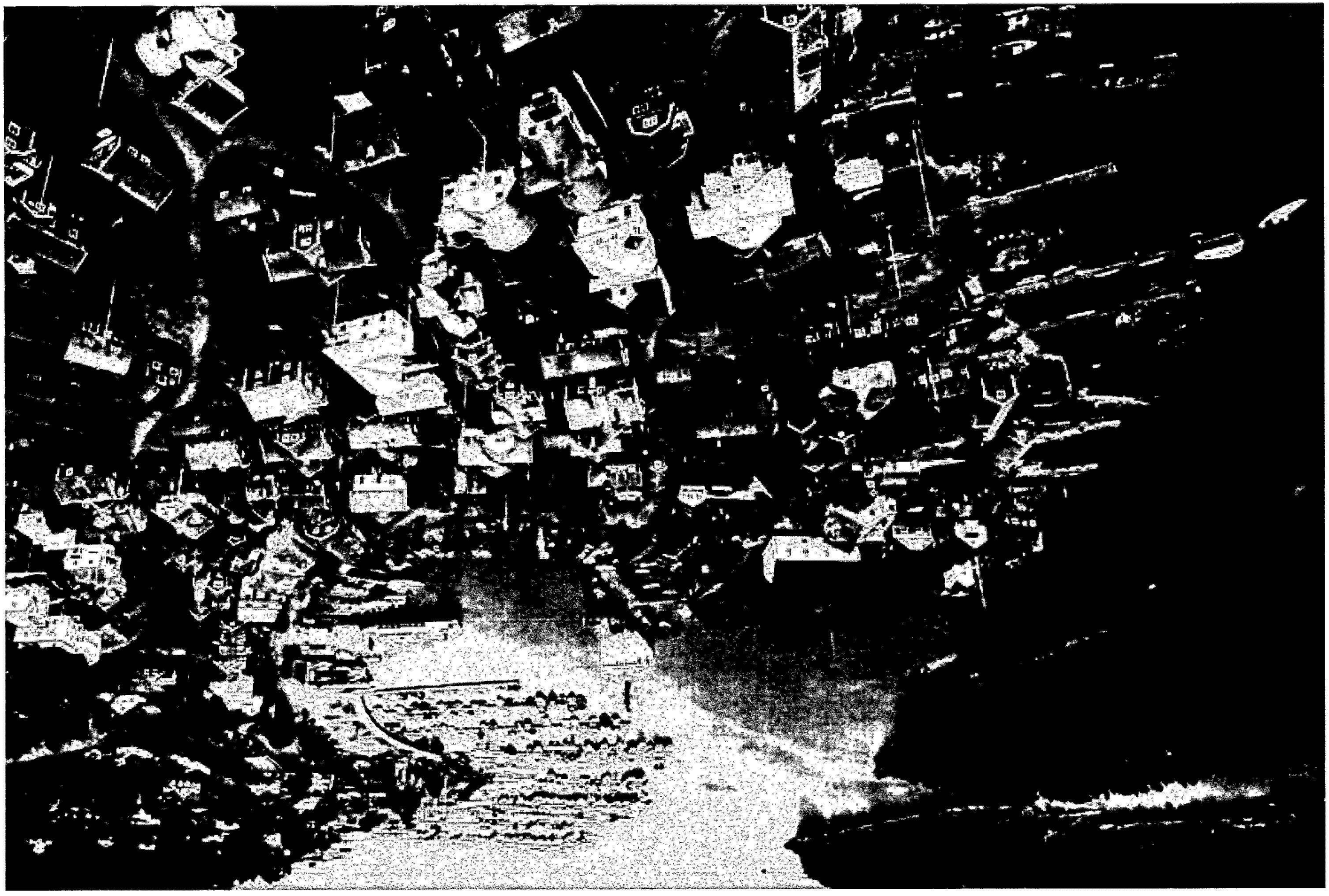


Foto: Adobe Stock

Flerårsöversikt Koncernen

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2024	2023	2022	2021	2020
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 879	1 690	1 926	1 672	1 620
Övriga externa intäkter	1 082	1 083	963	737	938
Summa rörelseintäkter	**2 961**	**2 773**	**2 889**	**2 409**	**2 558**
Externa kostnader	-3 146	-2 680	-2 392	-2 304	-2 189
Avskrivningar	-270	-196	-196	-184	-183
Summa röreslekostnader	-3 416	-2 876	-2 588	-2 488	-2 372
Rörelseresultat	**-455**	**-103**	**301**	**-79**	**186**
Finansiella intäkter och kostnader	**-150**	**-126**	**12**	**18**	**-6**
Rörelseresultat efter finansiella poster	**-605**	**-228**	**313**	**-61**	**180**
Bokslutsdispositioner	607	229	-303	63	-161
Resultat före skattemotsvarighet	1	0	10	2	19
Skattemotsvarighet	0	0	0	0	-1
Årets Resultat	**1**	**0**	**10**	**2**	**18**
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	8 180	6 079	4 942	4 483	4 211
Omsättningstillgångar	1 985	2 597	2 314	1 888	1 900
Summa tillgångar	**10 165**	**8 676**	**7 256**	**6 371**	**6 111**

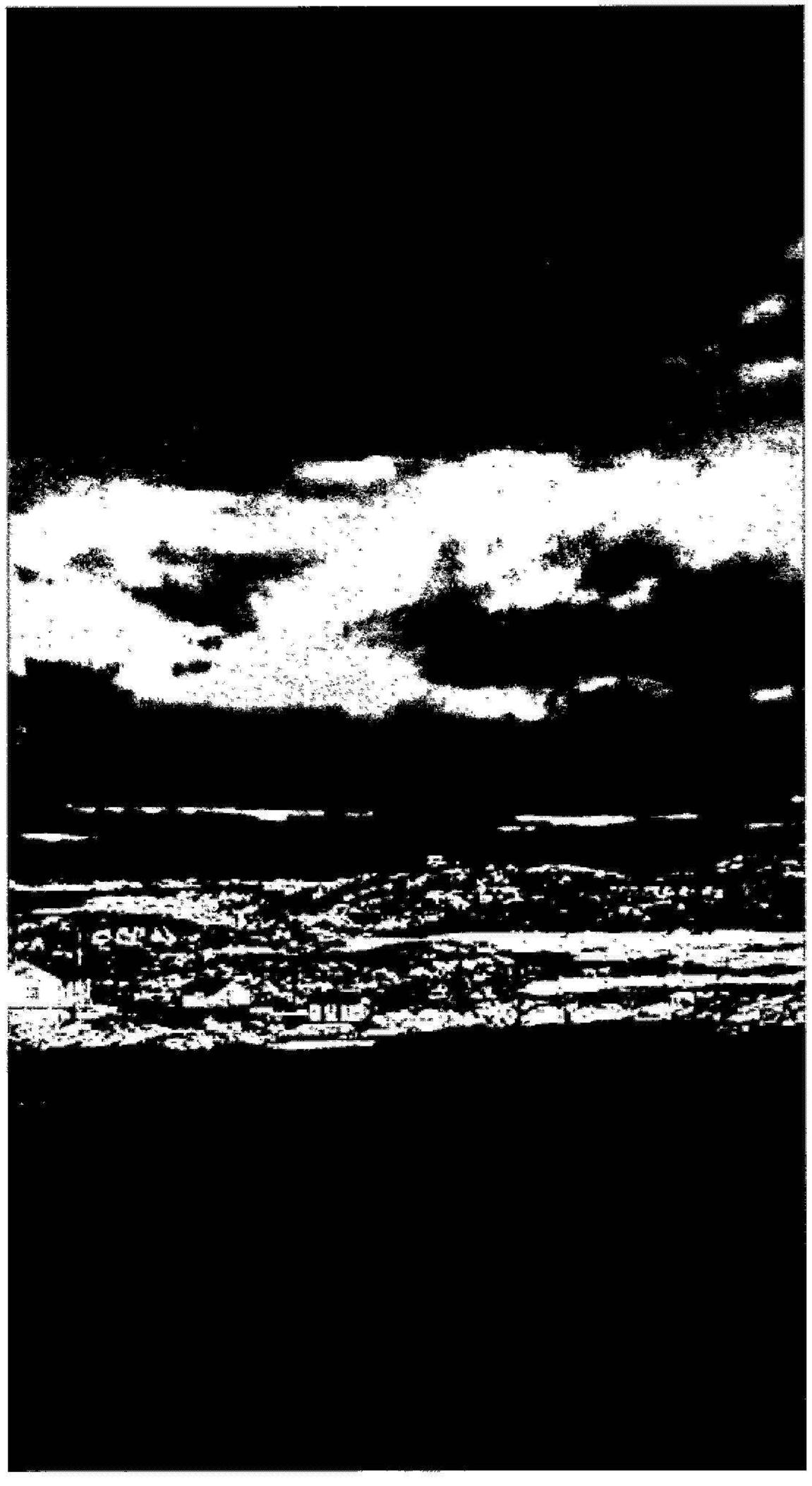
Fortsättning ➤

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 37.



Foto: Jan-Åke Sköld

20250508031131



Fortsättning

Flerårsöversikt och nyckeltal Koncernen, mnkr

	2024	2023	2022	2021	2020
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	936	512	717	378	297
Avsättningar	3 033	3 688	3 390	3 388	3 428
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	6 197	4 476	3 149	2 605	2 386
Summa eget kapital och skulder	**10 165**	**8 676**	**7 256**	**6 371**	**6 111**
Nyckeltal					
Kassalividitet	30,6	55,9	71,2	70,1	76,7
Balanslikviditet	32,0	58,0	73,5	72,5	79,6
Sysselsatt kapital	3 950	4 199	4 107	3 764	3 663
Soliditet	9,2	5,9	9,9	5,9	4,9
Justerad soliditet	18,7	10,2	15,3	8,8	7,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	0,2	8,0	negativt	5,1
Räntabilititet på eget kapital	0,2	0,1	1,8	0,6	4,8
Räntetäckningsgrad	negativt	4,3	1 584,3	negativt	28,8
Justerad rörelsemarginal	negativt	3,38%	17,2%	4,36%	14,43%
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	8,41%	11,41%	11,91%	10,26%	10,28%
Årsarbetskraft					
Män	1 086	1 016	968	966	954
Kvinnor	341	307	286	276	243
Total årsarbetskraft	1 427	1 324	1 254	1 241	1 196
Omsättning per anställd, tkr	2 075	2 095	2 304	1 941	2 138
Antal anställda vid årets utgång					
Män	1 336	1 151	1 095	1 088	1 083
Kvinnor	402	367	337	317	299
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 738	1 518	1 432	1 405	1 382

20250508031132

Flerårsöversikt Affärsverket

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2024	2023	2022	2021	2020
Resultaträkning i sammandrag					
Sjöfartsavgifter	1 879	1 690	1 926	1 672	1 620
Övriga rörelseintäkter	1 080	1 082	962	736	938
Summa rörelseintäkter	**2 959**	**2 772**	**2 889**	**2 408**	**2 558**
Externa kostnader	-3 147	-2 680	-2 394	-2 307	-2 196
Avskrivningar och nedskrivningar	-269	-196	-195	-183	-182
Summa rörelsekostnader	- 3 416	-2 876	-2 589	-2 490	-2 378
Rörelseresultat	**-457**	**-103**	**299**	**-82**	**180**
Finansiella intäkter och kostnader	**-150**	**-125**	**23**	**19**	**-6**
Rörelseresultat efter finansiella poster	**-607**	**-229**	**322**	**-63**	**174**
Bokslutsdispositioner	607	229	-303	63	-161
Resultat före skattemotsvarighet	0	0	19	0	13
Skattemotsvarighet	-	-	-	-	-
Årets Resultat	**0**	**0**	**19**	**0**	**13**
Balansräkning i sammandrag					
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	8 180	6 082	4 945	4 485	4 214
Omsättningstillgångar	1 975	2 586	2 304	1 869	1 883
Summa tillgångar	**10 156**	**8 667**	**7 249**	**6 354**	**6 097**
Eget kapital och skulder					
Eget kapital	931	509	715	367	287
Avsättningar	3 033	3 703	3 390	3 388	3 428
Kortfristiga skulder, icke räntebärande	6 192	4 455	3 144	2 599	2 382
Summa eget kapital och skulder	**10 156**	**8 667**	**7 249**	**6 354**	**6 097**

För definitioner av nyckeltal hänvisas till not 38.

Fortsättning ▼

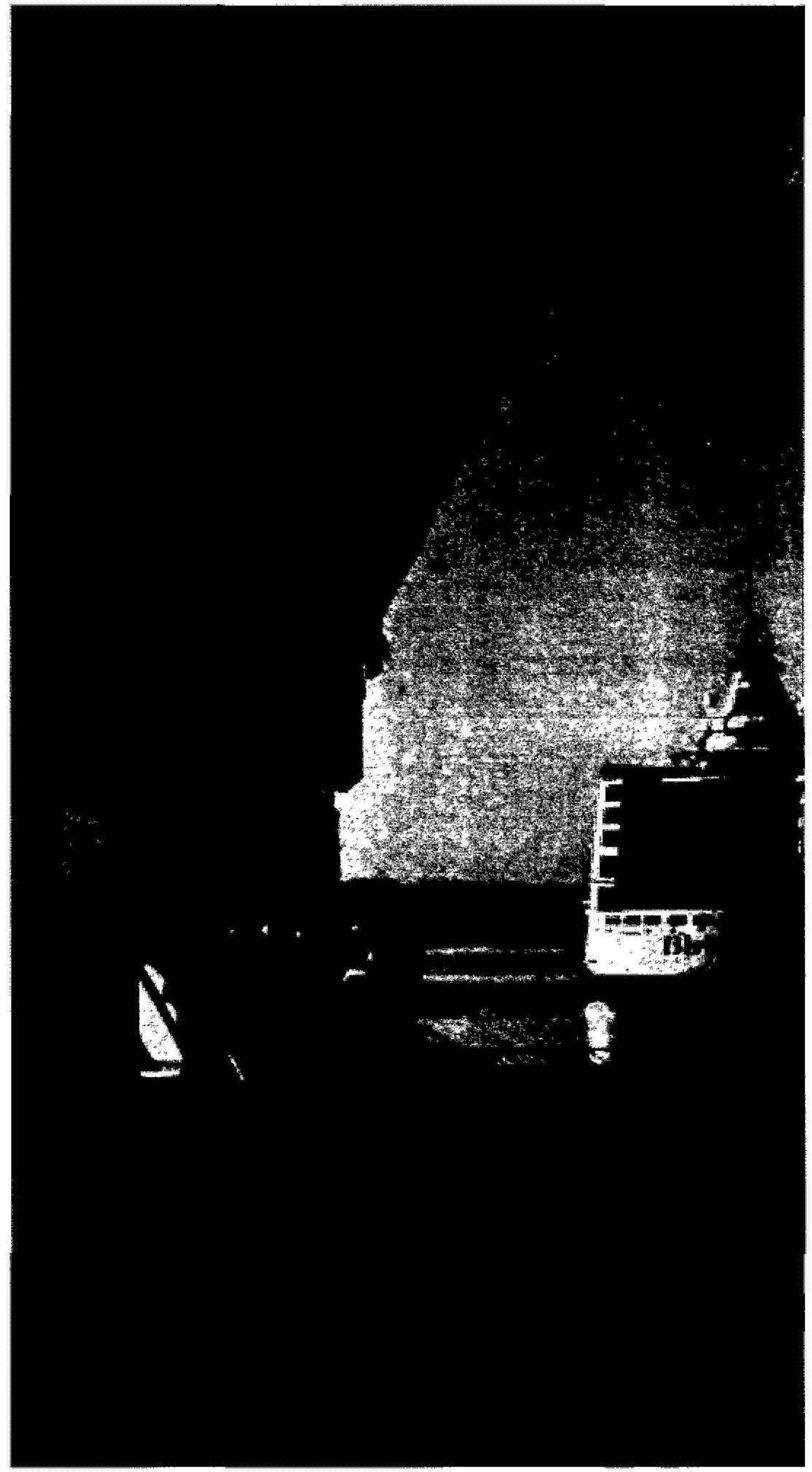
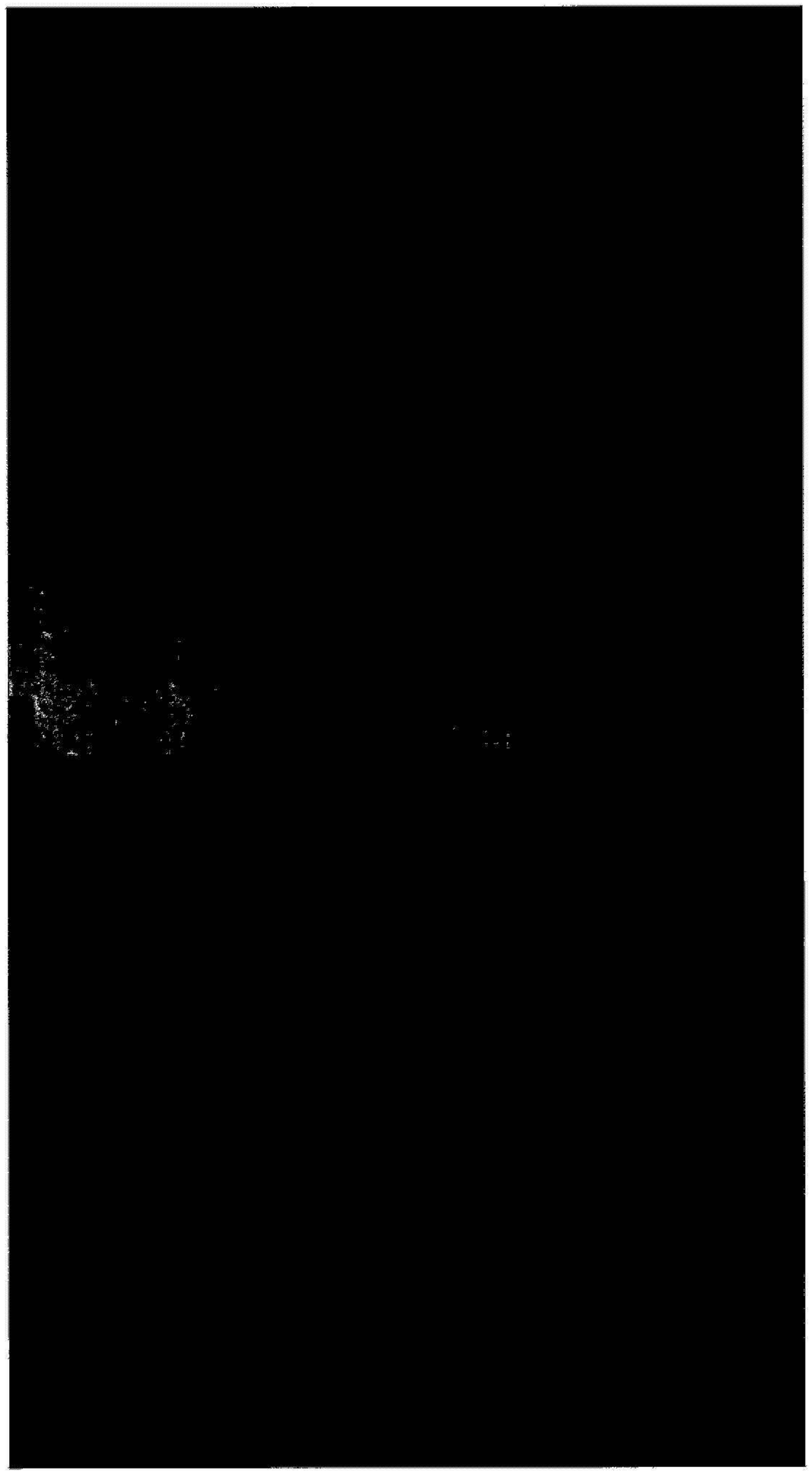


Foto: Adobe Stock

202505080313 3



Fortsättning ▼

Flerårsöversikt och nyckeltal Affärsverket, mnkr

	2024	2023	2022	2021	2020
Nyckeltal					
Kassalikviditet	30,5	55,7	70,9	69,6	76,1
Balanslikviditet	31,9	57,8	73,3	71,9	79,1
Sysselsatt kapital	3 946	4 197	4 105	3 753	3 653
Soliditet	9,2	5,9	9,9	5,8	4,7
Justerad soliditet	18,6	10,2	15,3	8,6	6,8
Räntabilitet på sysselsatt kapital	negativt	0,2	8,2	negativt	5,0
Räntabilitet på EK efter skattemotsvarighet	0,0	negativt	3,5	0,0	3,5
Räntetäckningsgrad	negativt	4,1	1 536,4	negativt	27,7
Justerad rörelsemarginal	negativt	3,36%	17,13%	4,19%	14,15%
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	8,30%	10,30%	11,79%	10,13%	10,20%
Årsarbetskraft					
Män	**1 054**	**977**	**934**	**928**	**920**
Kvinnor	336	299	281	272	238
Total årsarbetskraft	1 390	1 277	1 215	1 199	1 159
Omsättning per anställd, tkr	2 130	2 172	2 377	2 008	2 207
Antal anställda vid årets utgång					
Män	**1 304**	**1 112**	**1 061**	**1 050**	**1 045**
Kvinnor	397	359	332	313	294
Totalt antal anställda vid årets utgång	1 701	1 471	1 393	1 363	1 339

20250508031234

Redovisningsprinciper

Allmänt

Sjöfartsverket följer i sin redovisning Förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, Förordning (2000:606) om myndigheters bokföring, samt Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd. I vissa specifika fall tillämpas K3, vilket i förekommande fall anges under respektive rubrik nedan.

Sjöfartsverkets dotterbolag upprättar från och med 2014 årsredovisning med tillämpning av Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Transparenslagen

Sjöfartsverkets verksamheter farleder, isbrytning, sjögeografisk information och lotsning omfattas av Lagen (2005:590) om insyn i vissa finansiella förbindelser med mera. Kraven om öppen redovisning uppfylls dels genom att intäkter och kostnader redovisas för varje verksamhet i årsredovisningen och dels genom den särskilda redovisning som upprättas och som i likhet med årsredovisningen är föremål för granskning av Riksrevisionen.

Koncernredovisning

Sjöfartsverket upprättar koncernredovisning. I koncern-redovisningen ingår affärsverket, Sjöfartsverket Holding AB samt dess dotterbolag SMA Maintenance AB. Dotterbolaget är helägt. Koncernens bokslut är upprättat enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår därmed endast den del av dotterbolagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet. Interna försäljningar och inköp samt fordringar och skulder elimineras i sin helhet. I affärsverkets årsredovisning redovisas andelar i dotterföretag till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

Licenser och köpta programvaror samt egenutvecklade datasystem vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Avskrivning påbörjas när systemet är färdigt att tas i bruk för det ändamål det är avsett. När det finns indikation på att en tillgångs värde minskat, görs en prövning av nedskrivningsbehov.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar är i balansräkningen upptagna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar enligt plan. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad. Komponentredovisning tillämpas för sammansatta anläggningstillgångar med betydande komponenter som förväntas förbrukas i annan takt än den totala tillgången. De anläggningstillgångar som främst omfattas av komponentredovisning är fartyg och byggnader. Sjöfartsverket tillämpar övergångsbestämmelse i 5 kap. 1§ FÅB och ingen ytterligare uppdelning av det bokförda värdet per 2015-12-31 på dessa tillgångar har gjorts. Avskrivning påbörjas när en anläggning är färdig att tas i bruk för det ändamål den är avsedd. I anskaffnings-värdet ingår inte ränta under byggnadstiden.

Beredskapstillgångar är varor och inventarier med mera som anskaffas för att försörja landet i ett krisläge. Satsningar görs med särskilda anslagsmedel rörande civilt försvar. Beredskapstillgångar delas in i beredskapsinventarier och beredskapsvaror (beredskapslager).

Beredskapsinventarier är tillgångar som anskaffas för stadigvarande bruk eller innehav. Avsikten vid anskaffningen är att tillgången inte ska avyttras under sin nyttjandeperiod. Myndigheten skriver av tillgångarna enligt en avskrivnings-plan på motsvarande sätt som andra materiella anläggningstillgångar.

Beredskapsvaror (beredskapslager) klassificeras som en anläggningstillgång trots att de omsätts löpande, eftersom syftet med innehavet är långsiktigt. Beredskapsvaror innehas inte tills de blivit inkuranta utan omsätts vid den tidpunkt det är mest fördelaktigt för staten för att minimera kostnaderna. Det innebär att beredskapsvaror inte skrivs av enligt någon plan, eftersom de inte fortlöpande minskar i värde.

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar samt immateriella anläggningstillgångar skrivs av linjärt över respektive tillgångs beräknade ekonomiska livslängd, som varierar beroende på anläggningens art.

För anläggningar som tagits i drift från och med 1983 används i huvudsak följande avskrivningstider:

AFFÄRSVERKET

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Licenser och köpta programvaror	3-10 år
Egenutvecklade datasystem	5-10 år
Byggnader och markanläggningar	5-40 år
Isbrytare	5-40 år
Övriga skepp och båtar	5-30 år
Bojar	10-30 år
Övriga inventarier, verktyg och installationer	5-20 år
Helikoptrar	25 år
Övrigt helikoptrar	5-10 år

BOLAGEN

Anläggningstyp	Avskrivningstid
Maskiner och inventarier	5 år
Förbättringar annans fastighet	3 år

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal redovisas som hyresavtal. Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

20250508031135

Finansiella anläggningstillgångar
Finansiella anläggningstillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Om en finansiell anläggningstillgång på balansdagen har ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ned till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Värdering av varulager
Sjöfartsverket har lager i flera olika lagersystem som begränsar möjligheten att ha en gemensam princip för lagervärdering. Lager avseende sjökort och reservdelar till fartyg- och farledsverksamhet värderas till genomsnittligt anskaffningspris. Övriga varulager värderas enligt FIFU (först in först ut). Individuell inkuransbedömning tillämpas.

Kundfordringar
Kundfordringar värderas till det belopp med vilket de bedöms inflyta. Avsättning för befarande förlustrisker avseende utestående fordringar sker efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta
Tillgångar och skulder i utländsk valuta värderas till balansdagens kurs.

Vinster och förluster på fordringar och skulder av rörelsekaraktär nettoredovisas bland övriga rörelseintäkter alternativt övriga rörelsekostnader.

Statskapital
Statskapitalet är bundet kapital och består av anslagsfinansierade anläggningstillgångars nettovärde per 1987-07-01. Från 1994-01-01 ingår även Trollhätte kanalverks utgående statslån per 1993-12-31 och från 2007-01-01 ingår Handelsflottans Kultur- och Fritidsråds utgående statskapital per 2006-12-31.

Från och med 2021 redovisas anslag som erhållits för att finansiera investeringar, som statskapital inom fritt eget kapital. Kapitalet kommer att lösas upp i takt med avskrivningar på dessa tillgångar.

Resultatutjämningsfond
Resultatutjämningsfonden uppstod när Sjöfartsverket omvandlades till affärsverk 1987 och är avsedd för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Vid vinstgivande år kan Sjöfartsverket avsätta del av årets resultat som överstiger räntabilitetsmålet, till resultatutjämningsfonden. Vid förlustgivande år kan fonden lösas upp för förlusttäckning.

Avsättningar
Avsättningar redovisas när det finns en legal eller informell förpliktelse till följd av inträffade händelser, det är mer sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet än att så inte är fallet och beloppet har kunnat beräknas på ett tillförlitligt sätt. Avsättningar redovisas för kostnader för sanering av förorenad mark och omställningsmedel.

Pensionskostnader, löneskatter och pensionsskuld
Sjöfartsverket betalar de av Statens tjänstepensionsverk (SPV) faktiskt utbetalade pensionerna för anställda som pensionerats från och med juli 1987. Beträffande pensionsförmåner till anställda som avgått före den 1 juli 1987 har regeringen fastställt ett schablonmässigt belopp, som Sjöfartsverket betalade årsvis till och med 1999. För den kompletterande ålderspensionen, KÅPAN, sker avsättning genom månadsvisa utbetalningar.

Från 1 januari 2016 gäller ett nytt pensionsavtal för staten, PA 16, som består av två avdelningar. Avdelningen I är helt premiebestämd och gäller för anställd som är född 1988 eller senare. Avdelning II gäller för anställd som är född före 1988 och innehåller en förmånsbestämd del samt två premiebestämda delar och motsvarar i princip det tidigare avtalet PA03.

För de lotsar från Vänerns Seglationsstyrelse som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2003, har Sjöfartsverket efter regeringsbeslut fått undantag från statlig pensionsrätt. Sjöfartsverket har istället övertagit det kollektivavtal som dessa personer tidigare omfattades av. Det innebär att månadsvisa premier för ITP och ITPK betalas till SPP Liv och Skandikon. Även piloter som övergick till anställning i Sjöfartsverket från den 1 januari 2014 har undantagits från statlig pensionsrätt. Deras pensionsrätt säkras via månadsvisa premier till Länsförsäkringar, Skandia Tjänstepension, SEB Trygg Liv samt Collectum.

Sjöfartsverket betalar löneskatt enligt SFS 1991:704, vilket innebär att löneskatt betalas på de faktiskt utbetalda pensionerna och på avsättningar till den kompletterande ålderspensionen KÅPAN och den individuella ålderspensionen IÅP. Avsättning för löneskatt har även gjorts för den löneskattegrundande delen av de premier som betalats till SPP Liv, Skandikon, SEB Trygg Liv, Länsförsäkringar, Collectum och Skandia. Avsättning för löneskatter på pensionsskulden hänförs till posten avsatt till pensioner.

Pensionsskulden är beräknad av SPV enligt tryggandegrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Bruttoräntan som beslutats att användas är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realränteobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före. Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet. Värdering av pensionsskulden sker enligt innevarande års beräkningsgrunder.

Summan av effekten av försäkringstekniska omvärderingar redovisas i enlighet med 4 kap. 2 § FÅB mot Fritt eget kapital istället för över resultaträkningen. Avsättning till pensionsskulden för pensionsersättning och ränta som

20250508031136

skulden löper med kostnadsförs. Räntedelen redovisas under finansiella intäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkringen av pensionsförmånerna (indexering).

1999 tecknade Sjöfartsverket och SACO en överenskommelse om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar som även innebär att denna kategori ges rätt att avgå med pension vid 60 år. Samtliga lotsar förväntas utnyttja denna rättighet. Antastbara pensionsförpliktelser för övriga personalkategorier som har rätt att avgå med pension före 65 års ålder skuldförs till 44 procent.

I dotterbolaget tryggas pensionsutfästelser huvudsakligen genom avtal med försäkringsbolag och kostnadsförs under den period de intjänas.

Farledsprojekt

Farledsprojekt som ingår i den nationella planen finansieras sedan 2010 genom anslagsmedel. 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag och intäktsförs i takt med att avskrivningarna uppkommer.

Mervärdesskatt

Sjöfartsverket är skattskyldig enligt lagen om mervärdesskatt för den del av verksamheten som inte utgör myndighetsutövning. För den del av verksamheten som utgör myndighetsutövning har Sjöfartsverket enligt regeringsbeslut rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt enligt de regler som följer av Förordning (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt.

Skattemotsvarighet och utdelning

Sjöfartsverket ska inleverera dels ett belopp som motsvarar bolagsskatt, dels en utdelning som uppgår till en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet beslutas av regeringen i samband med fastställandet av årsbokslutet. Sjöfartsverkets dotterbolag betalar bolagsskatt som redovisas i enlighet med BFNAR 2001:1 Redovisning av inkomstskatter.

Fördelning av farledsavgifter

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.

Lotsningsverksamheten finansieras fullt ut av lotsavgifter, och har inte tilldelats några farledsavgifter. Sjö- och Flygräddningen har flera finansieringskällor, vars inbördes relation har stadgats i en finansieringsmodell. Sjö- och Flygräddningen har tilldelats farledsavgifter motsvarande 23,31 procent av genomsnittliga kostnader i enlighet med denna modell. Kvarvarande icke fördelade farledsavgifter har fördelats ut mellan verksamhetsgrenar i relation till respektive verksamhetsgrens genomsnittliga direkta rörelseresultat.

För genomsnittsberäkning har utfallet senaste fem åren används. Fördelningen har även gjorts retroaktivt för jämförelseåren i årsredovisningen.

Årsarbetskraft

Beräkning sker genom att det totala antalet arbetade timmar divideras med den normala schematiden för en heltidsarbetande. Schematiden har fastställts till 1 900 timmar/år.

Avrundning

De siffror som redovisats i tabeller och grafer i vissa fall avrundats. Det innebär att summan av dessa inte alltid summerar till det belopp som anges. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

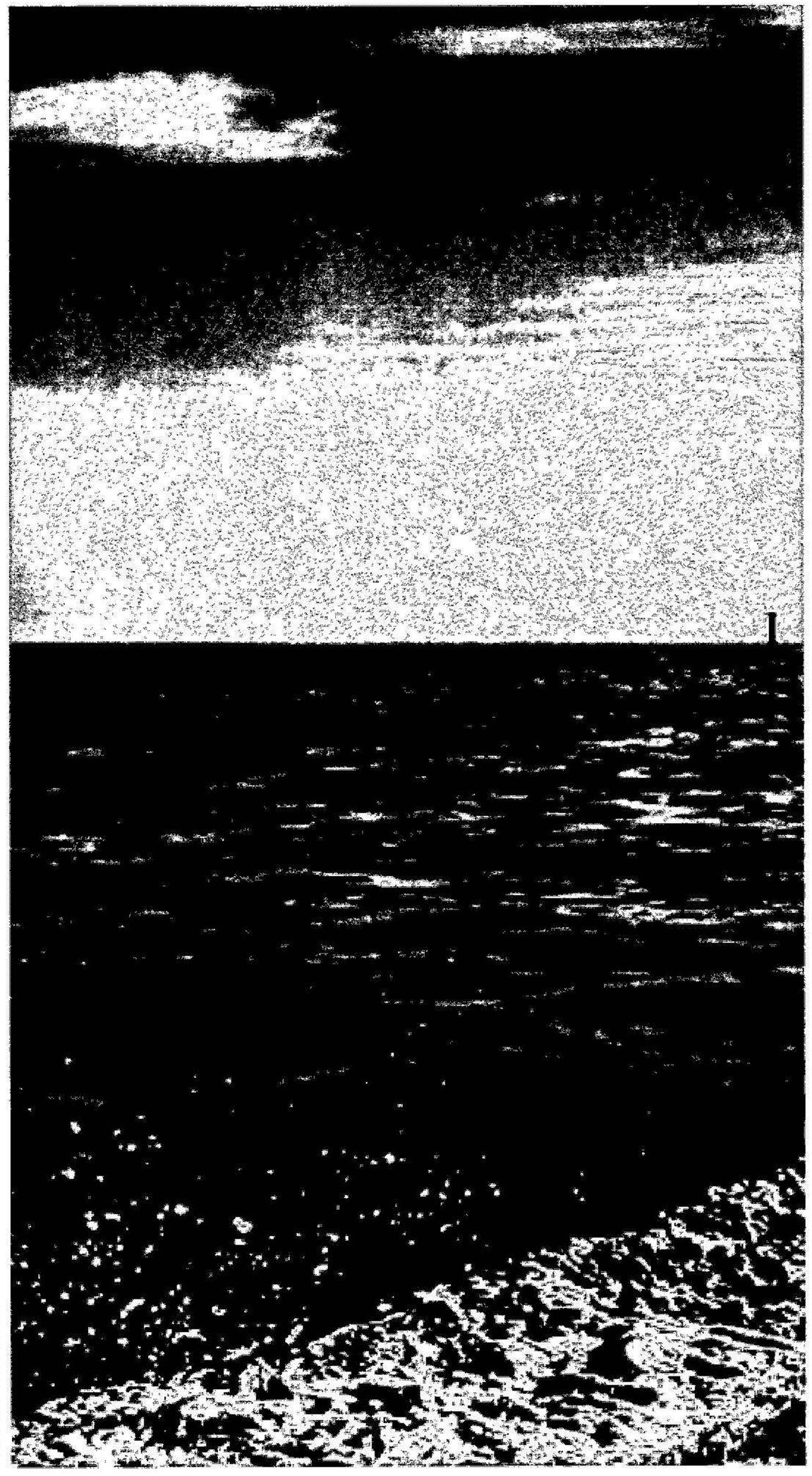
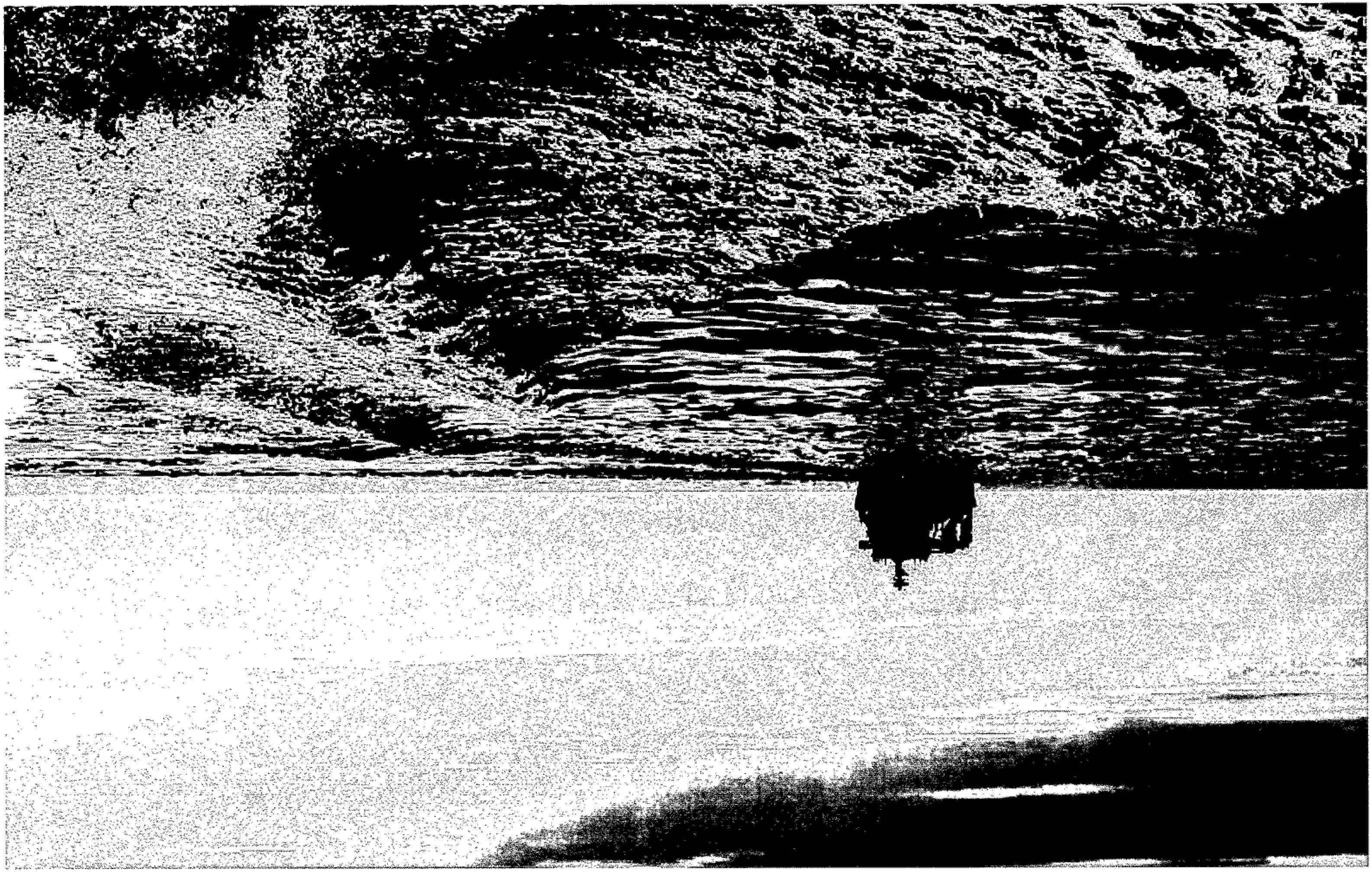


Foto: Jan-Åke Sköld

20250508031137

2025050803138



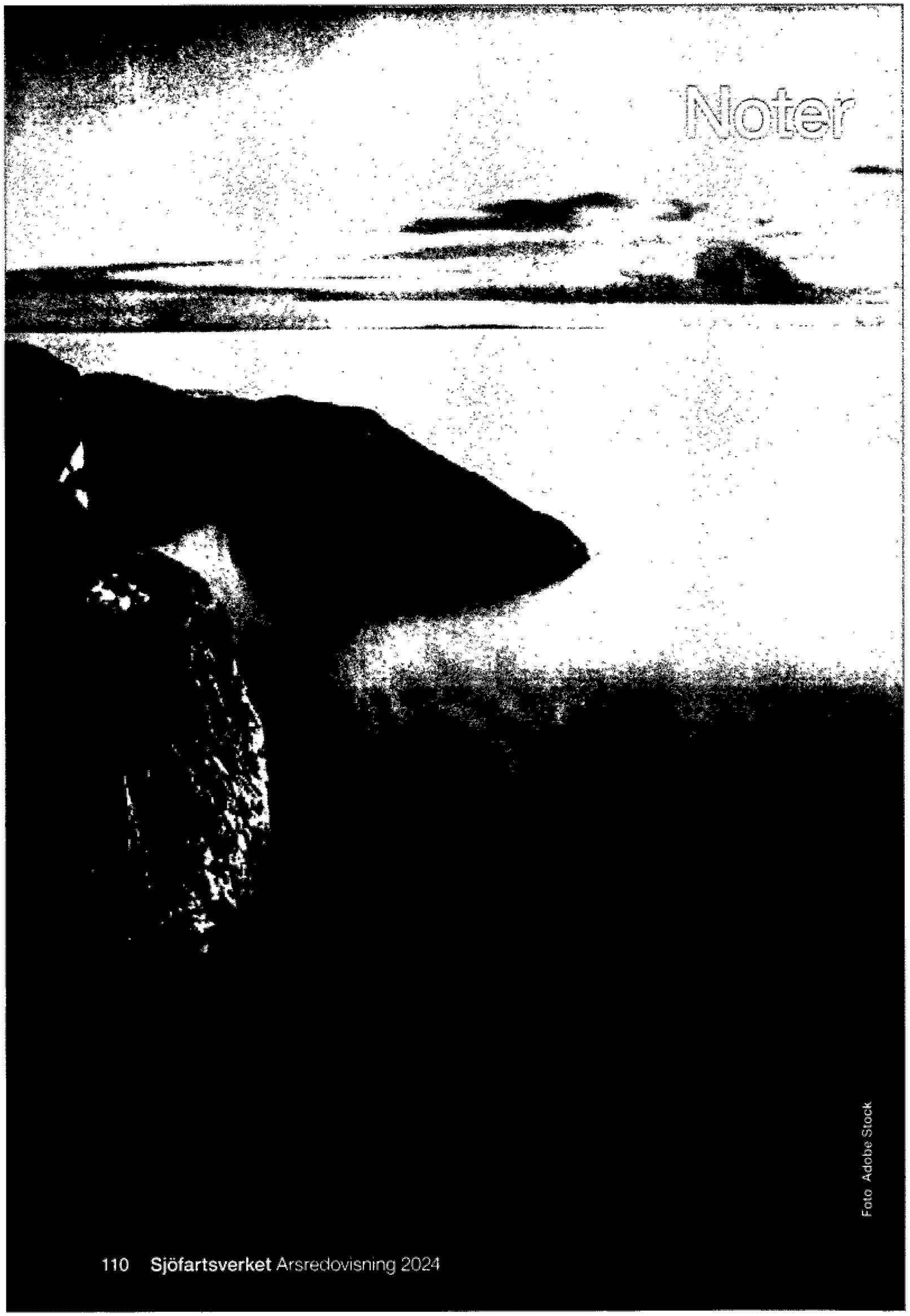


Foto Adobe Stock

Not 1 Farledsavgifter

Farledsavgiften består av en tvådelad avgift, där en en del baseras på fartygets storlek och en del baseras på den lastade och lossade godsmängden.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Farledsavgifter				
Avgift på fartyg, lastfartyg	463	414	463	414
Avgift på fartyg, färjor	232	220	232	220
Summa avgift på fartyg före rabatter	**695**	**635**	**695**	**635**
Rabatter på fartyg	0	-9	0	-9
Summa avgift på fartyg	**695**	**626**	**695**	**626**
Avgift på gods, lastfartyg	269	236	269	236
Avgift på gods, färjor	136	125	136	125
Summa avgift på gods före rabatter	**406**	**360**	**406**	**360**
Rabatter på gods	-1	-2	-1	-2
Summa avgift på gods	405	359	405	359
Summa farledsavgifter	**1 100**	**985**	**1 100**	**985**

Fortsättning ▼

Not 2 Lotsavgifter

Farledsavgifterna (före rabatt) har uppburits på följande lotsningsområden.

mnkr	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2024	2023	**2024**	2023
Luleå	45	45	36	30
Gävle	32	27	19	16
Stockholm	84	83	30	29
Södertälje	33	31	15	13
Oxelösund	78	26	35	12
Kalmar	157	66	101	29
Malmö	156	137	95	92
Göteborg	78	139	57	78
Marstrand	5	78	4	58
Vänern/Trollhätte kanal	27	4	14	3
Summa	**695**	**635**	**406**	**360**

Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden.

mnkr		
	2024	2023
Luleå	65	58
Gävle	56	46
Stockholm	51	50
Södertälje	104	103
Oxelösund	64	55
Kalmar	64	62
Malmö	101	85
Göteborg	134	112
Marstrand	94	91
Vänern/Trollhätte kanal	46	43
Summa	**779**	**705**

mnkr

Miljöincitament	2021	2022	2023	**2024**	Ackumulerat
Avgiftskompensation	-	99	102	78	279
Erhållen rabatt	-56	-70	-79	-101	-306
Summa	**-56**	**29**	**23**	**-23**	**-27**

Sjöfartsbranschen har fortsatt en skuld till Sjöfartsverket avseende miljöincitamentet om ca 27 mnkr som fortsatt kommer beaktas vid avgiftsuttaget 2025.

20250508031140

Not 3 Övriga rörelseintäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023*	**2024**	2023*
Försäljning och royalty sjökort	73	63	73	63
Uppdragsverksamhet	96	60	96	60
Helikoptertjänster	89	87	89	87
Uthyrning	15	38	15	38
Bidrag	35	41	35	41
Fakturerade kostnader	107	78	107	78
Eurocontrolavgifter	96	88	96	88
Realisationsvinster	3	9	3	9
Övriga rörelseintäkter	9	3	8	2
Summa övriga rörelseintäkter	**524**	**467**	**523**	**466**

* Ny fördelning av kostnadsslag infördes under 2024 för att bättre återspegla verksamhetens struktur. Jämförelseåret har justerats.

Not 4 Personalkostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Löner och ersättningar	1 048	920	1 022	895
Kostnadsersättningar	24	22	24	22
Årets pensionskostnader	203	174	200	171
Normal förändring av pensionsskulden	6	25	6	25
Löneskatt på indexering och ränta i pensionsskulden	52	47	52	47
Övriga sociala kostnader	402	358	394	350
Övriga personalkostnader	33	36	32	35
Summa personalkostnader	**1 768**	**1 582**	**1 730**	**1 545**

Not 5 Sjukfrånvaro

	Affärsverket	
	2024	2023*
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,71%	2,75%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	38,17%	40,65%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön		
Män	2,10%	2,42%
Kvinnor	4,46%	3,75%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	2,38%	2,90%
30-49 år	2,41%	2,22%
50 år eller äldre	3,07%	3,15%

* Utfallet för 2023 har justerats för en mer rättvis jämförelse.

20250508031141

Not 6 Ersättningar till styrelse och ledande befattningshavare

tkr			*Ersättningar/ lön	Förmåner
Styrelseledamöter				
Olle Sundin, styrelseordförande	2024-01-01	2024-12-31	76	0
Tove Friberg	2024-01-01	2024-12-31	37	0
Lars Johansson	2024-01-01	2024-12-31	37	0
Ewa Skoog Haslum	2024-01-01	2024-12-31	37	0
Yvonne Gustafsson	2024-01-01	2024-06-30	18	0
Thomas Andersson	2024-01-01	2024-12-31	37	0
Charlotta Gustafsson	2024-07-01	2024-12-31	18	-
Erik Eklund, Generaldirektör	2024-06-10	2024-12-31	1 075	7
Joel Smith Tf Generaldirektör	2024-01-01	2024-06-09	1 262	69
Styrelseledamöter personalrepresentanter				
Carl Cremonese	2024-01-01	2024-12-31	725	7
Patrik Wikand	2024-07-01	2024-12-31	1 146	0
Ib Bergström	2024-07-01	2024-12-31	446	73
Ulf Bäcklund	2024-01-01	2024-06-30	329	0
**Peter Hellberg	2024-01-01	2024-06-30		
Suppleanter för personalrepresentanter				
Peter Hellberg	2024-01-01	2024-12-31	1 039	0
Johannes Tejder	2024-07-01	2024-12-31	652	0
Sigge Gustafsson	2024-07-01	2024-12-31	560	-
Tapani Hoffrén	2024-01-01	2024-06-30	528	-
**Patrik Wikand	2024-01-01	2024-06-30		

* Lön och förmåner avser helår.

** För Peter Hellberg och Patrik Wikand visas helårslönen endast på en rad.

Not 7 Övriga externa kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023*	**2024**	2023*
Lokalkostnader	147	114	143	109
Hyra av anläggningstillgångar	73	20	73	20
Drivmedel	211	144	211	143
Förbrukningsinventarier	136	187	135	187
Reparationer, service och underhåll	220	134	269	133
Resekostnader och transporter	91	72	89	71
Extern bemanning	274	272	271	272
Övriga köpta tjänster	66	81	66	128
Övriga externa kostnader	134	73	133	71
Summa övriga externa kostnader	**1 353**	**1 098**	**1 391**	**1 135**

* Ny fördelning av kostnadsslag infördes under 2024 för att bättre återspegla verksamhetens struktur. Jämförelseåret har justerats.

Not 8 Arvode till revisorer

tkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Riksrevisionen*				
Revisionsuppdrag	816	1 123	816	1 123
Deloitte AB				
Revisionsuppdrag	156	124	-	-
Summa arvode till revisorer	**972**	**1 247**	**816**	**1 123**

* Riksrevisionen tar från och med 2024 inte längre ut något arvode för genomförda granskningar. *Summan för 2024 är hänförlig till granskningen avseende 2023.*

20250508031142

Not 9 Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Licenser och köpta programvaror	12	6	12	6
Egenutvecklade datasystem	9	10	9	10
Skepp	69	53	69	53
Helikoptrar	44	48	44	48
Inventarier, verktyg och installationer	26	25	26	24
Byggnader	17	19	17	19
Förb. Utgifter annans fastighet	1	-	1	-
Markanläggningar	32	34	32	34
Beredskapstillgångar	2	1	2	1
Summa avskrivningar	**212**	**196**	**211**	**196**
Nedskrivningar				
Pågående investeringar	3	-	3	-
Immateriella anläggningstillgångar	55	-	55	-
Summa nedskrivningar	**58**	**-**	**58**	**-**
Summa avskrivningar och nedskrivningar	**270**	**196**	**269**	**196**

Not 10 Övriga rörelsekostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Utrangeringar/Avyttringar	6	-	6	-
Kursförluster av rörelsekaraktär	13	-	13	-
Omvärdering av fodringar och skulder	6	-	6	-
Summa övriga rörelsekostnader	**25**	**-**	**25**	**-**

Not 11 Resultat efter finansiella investeringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Ränteintäkter och liknande poster				
Ränta bank	65	67	65	67
Ränta pensionsskulden	-	45	-	45
Ränteintäkter från kundfordringar	0	1	0	1
Summa finansiella intäkter	**66**	**113**	**66**	**113**
Räntekostnader och liknande poster				
Ränta pensionsskulden	12	-	12	-
Övriga räntekostnader	3	0	3	0
Indexering pensionsskulden	201	239	201	238
Summa finansiella kostnader	**216**	**239**	**216**	**238**

20250508031143



Foto: Adobe Stock

Not 12 Resultat per verksamhetsområde i Affärsverket

2024, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighets-uppgifter	**Totalt**
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter	0	0	0	0	779	0	0	0	779
Anslag	71	9	2	0	0	0	112	42	236
Övriga externa intäkter	67	117	92	18	7	4	189	8	501
Summa rörelseintäkter	**138**	**126**	**94**	**18**	**786**	**4**	**302**	**50**	**1 516**
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-205	-152	-135	-133	-617	-18	-284	-97	-1 640
Övriga externa kostnader	-175	-498	-44	-17	-151	-8	-240	-28	-1 160
Avskrivningar	-62	-39	-7	-3	-26	-1	-47	-8	-193
Summa direkta rörelsekostnader	**-442**	**-688**	**-186**	**-153**	**-794**	**-26**	**-571**	**-133**	**-2 993**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-304**	**-563**	**-92**	**-135**	**-8**	**-22**	**-270**	**-83**	**-1 476**
Utfördelade farledsavgifter	322	529	141	158	0	32	144	74	1 400
Indirekta rörelseintäkter	6	7	4	3	16	1	5	2	43
Indirekta rörelsekostnader	-60	-67	-37	-29	-154	-7	-53	-15	-423
Resultat efter indirekta rörelseposter	**-36**	**-94**	**15**	**-3**	**-147**	**4**	**-173**	**-22**	**-457**

20250508031 45

2023, mnkr

	Farleder	Isbrytning	Sjögeografisk information	Sjötrafik-information	Lotsning	Sjömans-service	Sjö- och flygräddning	Myndighets-uppgifter	**Totalt**
Rörelsens intäkter									
Lotsavgifter		0	0	0	705	0	0	0	705
Anslag	77	26	0	0	0	0	155	39	298
Övriga externa intäkter	72	92	74	5	15	4	180	18	461
Summa rörelseintäkter	**150**	**118**	**74**	**5**	**720**	**4**	**335**	**58**	**1 464**
Direkta rörelsekostnader									
Personalkostnader	-145	-32	-107	-92	-593	-15	-248	-71	-1 303
Övriga externa kostnader	-173	-364	-34	-19	-136	-8	-218	-38	-989
Avskrivningar	-63	-21	-6	-2	-27	0	-59	-2	-181
Summa direkta rörelsekostnader	**-380**	**-417**	**-147**	**-112**	**-756**	**-24**	**-525**	**-111**	**-2 473**
Resultat före indirekta rörelseposter	**-231**	**-299**	**-73**	**-107**	**-36**	**-19**	**-189**	**-53**	**-1 009**
Utfördelade farledsavgifter	297	477	141	140	0	31	135	64	1 285
Indirekta rörelseintäkter	4	3	2	2	8	0	3	1	24
Indirekta rörelsekostnader	-65	-53	-34	-30	-138	-5	-57	-22	-404
Resultat efter indirekta rörelseposter	**5**	**128**	**36**	**4**	**-166**	**7**	**-108**	**-10**	**-103**

202505080314 6

Not 13 Bokslutsdispositioner

Enligt särskilt beslut fördes Sjöfartsverkets ackumulerade avskrivningar utöver plan per 1987-06-30 över till en resultatutjämningsfond, som utgör fritt eget kapital. Förändring av resultatutjämningsfonden redovisas som bokslutsdisposition.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Återföring från resultatutjämningsfond	607	229	607	229
Summa bokslutsdispositioner	**607**	**229**	**607**	**229**

Not 14 Skattemotsvarighet och skatter

Sjöfartsverket ska inleverera skattemotsvarighet på det skattepliktiga resultatet motsvarande bolagskatt. Dotterbolagen betalar bolagsskatt om 20,6 procent.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Aktuell skatt för året	0	0	-	-
Summa skattemotsvarighet, skatter och uppskjuten skatt	**0**	**0**	**-**	**-**

Not 15 Immateriella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Licenser och köpta programvaror				
Ingående anskaffningsvärde	134	69	134	69
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	58	67	58	67
Försäljningar/utrangeringar	-3	-1	-3	-1
Omklassificeringar	-	-1	-	-1
Utgående anskaffningsvärde	**189**	**134**	**189**	**134**
Ingående av- och nedskrivningar	-57	-52	-57	-52
Årets av- och nedskrivningar	-12	-6	-12	-6
Årets nedskrivningar	-55	-	-55	-
Försäljningar/utrangeringar	3	-	3	-
Omklassificeringar	-	1	-	1
Utgående av- och nedskrivningar	**-122**	**-57**	**-122**	**-57**
Utgående planenligt restvärde	**67**	**77**	**67**	**77**

Fortsättning ▼

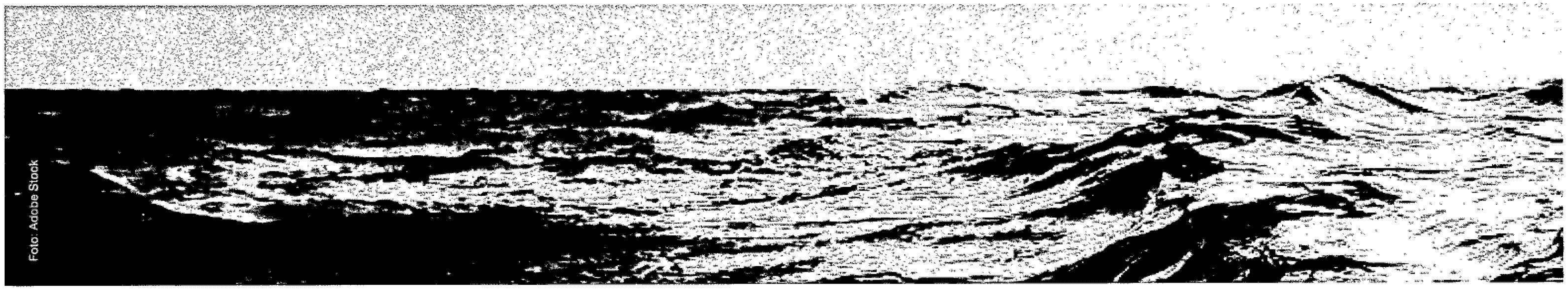


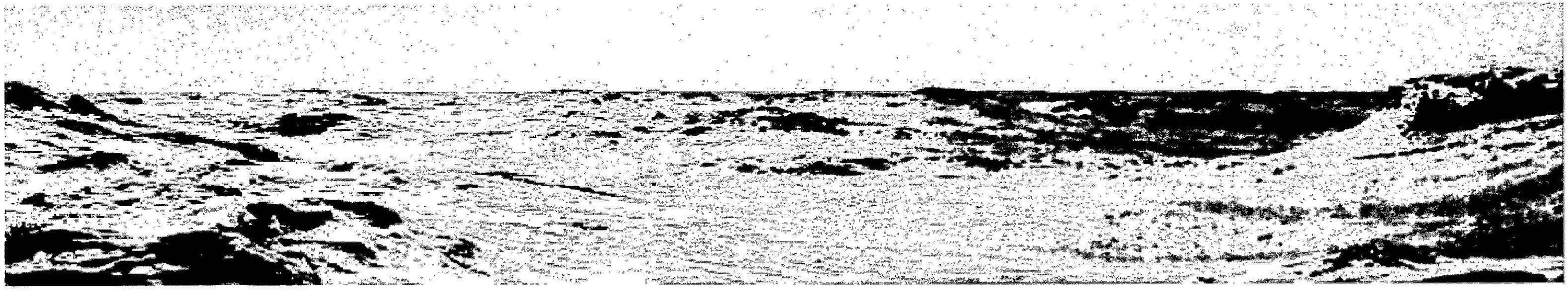
Foto: Adobe Stock

20250508031147

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Egenutvecklade datasystem				
Ingående anskaffningsvärde	134	127	134	127
Årets anskaffningar	-	1	-	1
Omföringar från pågående investeringar	-	6	-	6
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	**134**	**134**	**134**	**134**
Ingående av- och nedskrivningar	-94	-83	-94	-83
Årets av- och nedskrivningar	-9	-10	-9	-10
Utgående av- och nedskrivningar	**-102**	**-94**	**-102**	**-94**
Utgående planenligt restvärde	**32**	**41**	**32**	**41**

Fortsättning ▼

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Pågående anskaffningar				
Ingående anskaffningsvärde	21	41	21	41
Årets anskaffningar	100	52	100	52
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-58	-73	-58	-73
Försäljningar/utrangeringar	-	1	-	1
Omklassificeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	**64**	**21**	**64**	**21**
Utgående planenligt restvärde	**64**	**21**	**64**	**21**



20250508031148

Not 16 Materiella anläggningstillgångar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Byggnader				
Ingående anskaffningsvärde	844	828	844	828
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	12	20	12	20
Försäljningar/utrangeringar	-60	-5	-60	-5
Utgående anskaffningsvärde	**796**	**844**	**796**	**844**
Ingående av- och nedskrivningar	-666	-653	-666	-653
Årets av- och nedskrivningar	-17	-19	-17	-19
Försäljningar/utrangeringar	59	5	59	5
Utgående av- och nedskrivningar	**-624**	**-666**	**-624**	**-666**
Utgående planenligt restvärde	**173**	**177**	**173**	**177**
Förbättringsutgifter annans fastighet				
Ingående anskaffningsvärde	2	2	-	-
Omföringar från pågående investeringar	35	0	32	-
Utgående anskaffningsvärde	37	2	32	-
Ingående av- och nedskrivningar	-1	-1	-	-
Årets av- och nedskrivningar	-1	0	-1	-
Utgående av- och nedskrivningar	-2	-1	-1	-
Utgående planenligt restvärde	**35**	**1**	**31**	**-**

Fortsättning ▼

Från och med 2024 redovisas förbättringsutgifter på annan fastighet på separat rad. De ingående balanserna är justerade av jämförelseskäl.

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Mark				
Ingående anskaffningsvärde	7	7	7	7
Utgående anskaffningsvärde	**7**	**7**	**7**	**7**
Ingående nedskrivningar	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
Utgående nedskrivningar	**-**	**-**	**-**	**-**
Utgående planenligt restvärde	**7**	**7**	**7**	**7**
Markanläggningar				
Ingående anskaffningsvärde	1 285	1 291	1 285	1 291
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Omföringar från pågående investeringar	23	-	23	-
Försäljningar/utrangeringar	-19	-6	-19	-6
Utgående anskaffningsvärde	**1 289**	**1 285**	**1 289**	**1 285**
Ingående av- och nedskrivningar	-726	-697	-726	-697
Årets av- och nedskrivningar	-32	-34	-32	-34
Försäljningar/utrangeringar	15	6	15	6
Utgående av- och nedskrivningar	**-743**	**-726**	**-743**	**-726**
Utgående planenligt restvärde	**546**	**559**	**546**	**559**

Fortsättning ▼

20250508031449

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Skepp				
Ingående anskaffningsvärde	1 931	1 872	1 931	1 872
Omföringar från pågående investeringar	286	82	286	82
Försäljningar/utrangeringar	-10	-23	-10	-23
Omklassificeringar	-40	-	-40	-
Utgående anskaffningsvärde	**2 166**	**1 931**	**2 166**	**1 931**
Ingående av- och nedskrivningar	-1 554	-1 523	-1 554	-1 523
Årets av- och nedskrivningar	-69	-53	-69	-53
Försäljningar/utrangeringar	9	22	9	22
Utgående av- och nedskrivningar	**-1 614**	**-1 554**	**-1 614**	**-1 554**
Utgående planenligt restvärde	**553**	**377**	**553**	**377**
Helikoptrar				
Ingående anskaffningsvärde	972	972	972	972
Årets anskaffningar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	**972**	**972**	**972**	**972**
Ingående av- och nedskrivningar	-390	-342	-390	-342
Årets av- och nedskrivningar	-44	-48	-44	-48
Utgående av- och nedskrivningar	**-434**	**-390**	**-434**	**-390**
Utgående planenligt restvärde	**538**	**582**	**538**	**582**

Fortsättning

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Beredskapstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	39	33	39	33
Årets anskaffningar beredskapsvaror	2	-	2	-
Beredskapsinventarier under uppförande	12	3	12	3
Omföring från pågående investeringar	-	1	-	1
Försäljningar/utrangeringar	-	1	-	1
Omklassificeringar	-	1	-	1
Utgående anskaffningsvärde	**53**	**39**	**53**	**39**
Ingående av- och nedskrivningar	-3	-1	-3	-1
Årets av- och nedskrivningar	-2	-1	-2	-1
Försäljningar/utrangeringar	-	0	-	0
Utgående av- och nedskrivningar	**-4**	**-3**	**-4**	**-3**
Utgående planenligt restvärde	**49**	**36**	**49**	**36**
Inventarier verktyg och installationer				
Ingående anskaffningsvärde	497	492	491	486
Årets anskaffningar	-	4	-	4
Omföringar från pågående investeringar	58	9	58	9
Försäljningar/utrangeringar	-23	-8	-23	-8
Utgående anskaffningsvärde	**532**	**497**	**526**	**491**
Ingående av- och nedskrivningar	-398	-382	-394	-377
Årets av- och nedskrivningar	-26	-25	-26	-24
Försäljningar/utrangeringar	23	8	23	8
Utgående av- och nedskrivningar	**-402**	**-398**	**-397**	**-394**
Utgående planenligt restvärde	**130**	**98**	**129**	**97**

Fortsättning

20250808031250

Not 16
Fortsättning

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar				
Ingående anskaffningsvärde	3 994	2 825	3 993	2 825
Årets anskaffningar	2 256	1 280*	2 253	1 279*
Omföring av årets avslutade anskaffningar	-414	-112	-411	-112
Försäljningar/utrangeringar	-	-	-	-
Omklassificeringar	40	2	40	2
Utgående anskaffningsvärde	**5 876**	**3 994**	**5 876**	**3 993**
Ingående nedskrivningar	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-3	-	-3	-
Utgående av- och nedskrivningar	**-3**	**0**	**-3**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**5 873**	**3 997**	**5 873**	**3 993**

* En justering har gjorts på ingående värde mellan pågående nyanläggningar och beredskapstillgångar.

Not 17 Andelar i koncernföretag

Sjöfartsverket Holding AB förvärvades 2011-11-01 efter beslut i Sveriges riksdag (Prop. 2011/12:23). Sjöfartsverket Holding AB äger samtliga aktier i dotterbolaget SMA Maintenance AB. SMA Maintenance AB säkerställer sjö- och flygräddningssystemet genom effektivt underhåll av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar.

Koncernbolag	Org. nr.	Säte	Kapitalandel	Röstandel
Sjöfartsverket Holding AB	556727-4567	Norrköping	100%	100%
SMA Maintenance AB	556760-0126	Göteborg	100%	100%
Bokfört värde				**5 mnkr**

20250508031S1

Not 18 Andra långfristiga fordringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Kapitalförsäkring	4	6	4	6
Övriga långfristiga fordringar Eurocontrol	111	103	111	103
Summa andra långfristiga fordringar	**116**	**109**	**116**	**109**

I posten kapitalförsäkring ingår försäkringar för de lotsar Sjöfartsverket övertog från Vänerns Seglationsstyrelse 2003 och som Sjöfartsverket har erhållit undantag från statlig pensionsrätt för, de två återstående försäkringarna är under utbetalning.

Sjöfartsverket får ersättning för kostnader hänförbara till flygräddningsverksamheten via de så kallade undervägsavgifterna som är en del av det europeiska avgiftssystemet för flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Fordran avser dels år 2020/2021, då särskilda regler gällde på grund av pandemin och fordran regleras därför under 7 år med start från 2023, och dels fordran avseende 2023 på grund av lägre trafik än prognosticerat.

År 2007 övertog Sjöfartsverket verksamheten i Handelsflottans Kultur- och fritidsråd (HKF). HKF har bidragit vid byggnation av sjöfartshotell. Besluten innehåller föreskrifter om att bidraget eller del därav som regeringen prövar och finner skäligt ska återbetalas om sjöfartshotellverksamheten läggs ned. I balansräkningen tas detta inte upp till något värde.

tkr

Investeringar i Sjöfartshotell	Beslutsdatum	2024
Göteborg	1971-05-27	3 500
Malmö	1953-04-23	700
Oskarshamn	1955-11-04	337
Stockholm	1961-12-22	3 600
		8 137

20250508031152

Not 19 Varulager

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Bränslelager	53	60	53	60
Centralförrådet	22	19	22	19
Reservdelar AW 139	13	13	13	13
Övrigt	1	3	1	3
Summa varulager	**89**	**95**	**89**	**95**

Not 20 Förskott till leverantör

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Förskott till leverantör	1	1	1	1
Summa förskott till leverantör	**1**	**1**	**1**	**1**

Not 21 Kundfordringar

Den genomsnittliga kundkredittiden i dagar uppgår till 35 dagar. Konstaterade kundförluster under år 2024 uppgår till 2 693 (0) tkr. Årets återvunna kundförluster uppgår till 0 (17) tkr. Per balansdagen uppgår reservering för osäkra kundfordringar till 1 592 (1 501) tkr.

Not 22 Förutbetalda kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Licenser	19	7	19	7
Hyror	14	15	13	14
Övriga förutbetalda kostnader	27	31	27	31
Summa förutbetalda kostnader	**60**	**53**	**59**	**52**

Not 23 Upplupna bidragsintäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Upplupna bidragsintäkter	-	177	-	177
Summa upplupna bidragsintäkter	**-**	**177**	**-**	**177**

Not 24 Övriga upplupna intäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Upplupna farledsavgifter	47	50	47	50
Upplupna bidragsintäkter	11	12	11	12
Upplupna försäljningsintäkter sjögeografiska produkter	4	15	4	15
Övriga upplupna intäkter	13	3	13	3
Summa upplupna intäkter	**75**	**80**	**75**	**80**

Not 25 Övriga fordringar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Mervärdesskattefordran	46	147	46	147
Skattefordringar	22	6	19	4
Eurocontrolavgifter	29	39	29	39
Övriga fordringar	-	1	-	0
Summa övriga fordringar	**96**	**193**	**94**	**190**

Not 26 Avräkning med statsverket

mnkr	Affärsverket	
	2024	2023
Anslag i räntebärande flöde		
Ingående balans*	-338	1
Redovisat mot anslag (+)	75	76
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (-)	-75	-413
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	**-337**	**-338**
Anslag i icke räntebärande flöde		
Ingående balans	0	24
Redovisat mot anslag (+)	574	597
Medel hänförbara till transfereringar m.m. som betalats från icke räntebärande flöde	-596	-620
Skulder i icke räntebärande flöde	**-22**	**0**
Summa avräkning med statsverket	**-359**	**-338**

Not 27 Kassa och bank

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Kassa	0	0	0	0
Bank	1 794	2 119	1 788	2 111
Summa kassa och bank	**1 794**	**2 119**	**1 788**	**2 111**

20250508031533

Not 28 Förändring av eget kapital

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Koncernen	**2024-12-31**		2023-12-31	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	66	446	271
Omvärdering pensionsskuld		940		-31
Kaptialtillskott		-		
Statskapital - anslag för investeringar		89		54
Årets resultat		1		0
Förändring av resultatutjämningsfond		-607		-229
Belopp vid årets slut	**446**	**490**	**446**	**66**

mnkr	Bundet kapital	Fritt kapital	Bundet kapital	Fritt kapital
Affärsverket	**2024-12-31**		2023-12-31	
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	446	63	446	269
Omvärdering pensionsskuld		940		-31
Kaptialtillskott		-		-
Statskapital - anslag för investeringar		89		54
Årets resultat		-		-
Förändring av resultatutjämningsfond		-607		-229
Belopp vid årets slut	**446**	**485**	**446**	**63**

Not 28 Fortsättning

Förändring i resultatutjämningsfonden, mkr

År	Ingående balans per 2003-01-01	340
2003	Upplösning, ökade kostnader pga. kraftig isutbredning	-41
2004	Avsättning, positiv resultateffekt omräkning pensionsskuld	41
2005	Avsättning, positiv effekt från poster av engångskaraktär	60
2007	Upplösning, kostnader ändrad beräkningsgrund pensionsskuld	-376
2008	Avsättning för återställande av resultatutjämningsfond	58
2009	Upplösning, täckning av underskott	-75
2014	Avsättning för återställande av eget kapital	337
2015	Avsättning för återställande av eget kapital	140
2016	Avsättning för återställande av eget kapital	123
2017	Upplösning, täckning av underskott	-120
2018	Avsättning	33
2020	Avsättning	162
2021	Upplösning, täckning av underskott	-63
2022	Avsättning	303
2023	Upplösning, täckning av underskott	-229
2024	Upplösning, täckning av underskott	-607
	Resultatutjämningsfond per 2024-12-31	**86**

20250508031154

Not 29 Avsatt till pensioner

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Avsättning vid årets början	3 687	3 388	3 687	3 388
Årets pensionsavsättning	157	170	157	170
Årets pensionsutbetalningar	-151	-139	-151	-139
Indexering och ränta	264	240	264	240
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	-940	31	-940	31
Återköp kapitalförsäkring	-	-2	-	-2
Årets utbetalningar från kapitalförsäkring	-2	-1	-2	-1
Värdeförändring kaptialföräkring	0	0	0	0
Summa avsatt till pensioner	**3 015**	**3 687**	**3 015**	**3 687**
Pensionsskuld för pensionärer	1 170	1 272	1 170	1 272
Pensionsskuld för aktiva arbetstagare	1 252	1 689	1 252	1 689
Kapitalförsäkring Vänernlotsar	4	6	4	6
Kapitalförsäkring helikopterverksamhet	-	0	-	0
Löneskatt	589	720	589	720
Summa avsatt till pensioner	**3 015**	**3 687**	**3 015**	**3 687**

Not 30 Övriga icke räntebärande avsättningar

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Avsättning för förorenad mark	2	2	2	2
Avsättning omställningsmedel	16	15	16	15
Summa övriga avsättningar	**18**	**16**	**18**	**16**

Not 31 Övriga skulder

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Avdragna personalskatter	30	27	30	26
Lagstadgade arbetsgivaravgifter	31	27	31	26
Skatteskulder	1	1	0	0
Övriga skulder	1	1	1	1
Summa övriga skulder	**63**	**56**	**61**	53

Not 32 Upplupna kostnader

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023*
Upplupna semesterlöner	81	70	78	67
Upplupna kompensationslöner	9	12	9	12
Upplupna retroaktiva löner	3	5	3	5
Övriga upplupna löner	9	10	9	10
Upplupna arbetsgivaravgifter	31	30	31	29
Upplupna pensionskostnader	10	1	10	1
Upplupna restitutioner farledsavgifter	0	3	0	3
Övriga upplupna kostnader	504	259	503	258
Summa upplupna kostnader	**648**	**390**	**642**	**386**

* Jämförelsesiffran för 2023 har justerats med avsättningen för lokala omställningsmedel som redovisas i not 30. Ingående balanser för övriga upplupna kostnader är därmed justerade.

20250508031553

Not 33 Oförbrukade bidrag

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Oförbrukade bidrag investeringar	122	126	122	126
Upplupna oförbrukade bidrag farledsprojekt	-	177	-	177
Oförbrukade bidrag farledsprojekt	5 031	3 464	5 031	3 464
Summa oförbrukade bidrag	**5 153**	**3 767**	**5 153**	**3 767**

Not 34 Övriga förutbetalda intäkter

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Förutbetalda intäkter	4	1	4	1
Summa förutbetalda intäkter	**4**	**1**	**4**	**1**

Utfallet har justerats för 2024 genom att eliminera redovisade bruttoposter. Se not 23.

Not 35 Poster inom linjen

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Ansvarsförbindelser				
Avhjälpande av miljöskador	253	271	253	271

Vissa delar av Sjöfartsverkets verksamhet som varv, större verkstäder, fyrplatser och lotsstationer kan historiskt ha bidragit till förorening av mark, vatten, sediment eller byggnader. Enligt gällande lagstiftning ska myndigheten hantera dessa områden på ett miljömässigt ansvarsfullt sätt. Värdet av det framtida åtagandet är mycket svårbedömt, både vad gäller vilka åtgärder som kan behöva vidtas och också när och hur det kommer att ske, men har beräknats uppgå till mellan 57 och 114 mnkr för fyrar och lotsstationer och mellan 32 och 84 mnkr för decca-stationer och tidigare bedriven varvs- och verkstadsverksamhet. Sammantaget innebär det att värdet av framtida åtaganden för avhjälpande av miljöskador som högst beräknas uppgå till 255 mnkr, varav 2 mnkr har redovisats som en avsättning och 253 mnkr har redovisats som en ansvarsförbindelse.

Beräkningen av värdet för framtida åtagande bygger på en översiktlig bedömning av miljöskulden som uppdaterades 2024. Vid uppdateringen gjordes en förnyad bedömning av såväl antal objekt som behöver undersökas och potentiellt saneras, samt kostnaden för detta.

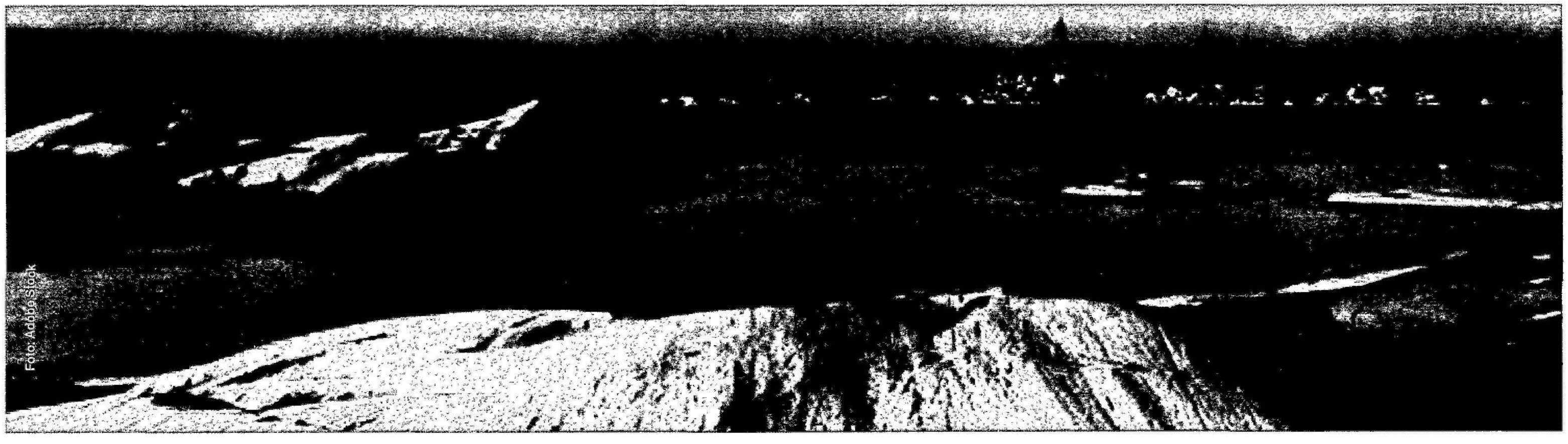


Foto: Adobe Stock

20250508031 56

Not 36 Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet

mnkr	Koncernen		Affärsverket	
	2024	2023	**2024**	2023
Av- och nedskrivningar	270	196	269	196
Förändring i pensionsavsättning	-672	299	-672	299
Pensionsvsättning i eget kapital	940	-31	940	-31
Förändring i övriga avsättningar	16	0	16	0
Övriga poster	-1	-10	-2	-10
Summa	**553**	**454**	**551**	**453**

Not 37 Definitioner av nyckeltal

Kassalikviditet	Omsättningstillgångar exklusive varulager dividerat med icke räntebärande skulder.
Balanslikviditet	Omsättningstillgångar dividerat med icke räntebärande skulder.
Sysselsatt kapital	Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.
Soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen.
Justerad soliditet	Eget kapital dividerat med balansomslutningen exklusive oförbrukade bidrag för farledsprojekt.
Räntabilitet på sysselsatt kapital	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med genomsnittlig sysselsatt kapital de senaste två åren.
Räntabilitet på eget kapital	Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital för de senaste två åren.
Räntetäckningsgrad	Rörelseresultat plus finansiella intäkter dividerat med finansiella kostnader.
Justerad rörelsemarginal	Rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt.
Justerad rörelsemarginal över en konjunkturcykel	Genomsnittligt rörelseresultat före avskrivningar i relation till genomsnittlig omsättning exklusive bidrag från farledsprojekt i ett 10-års perspektiv.



202505080315Z

20250508031158

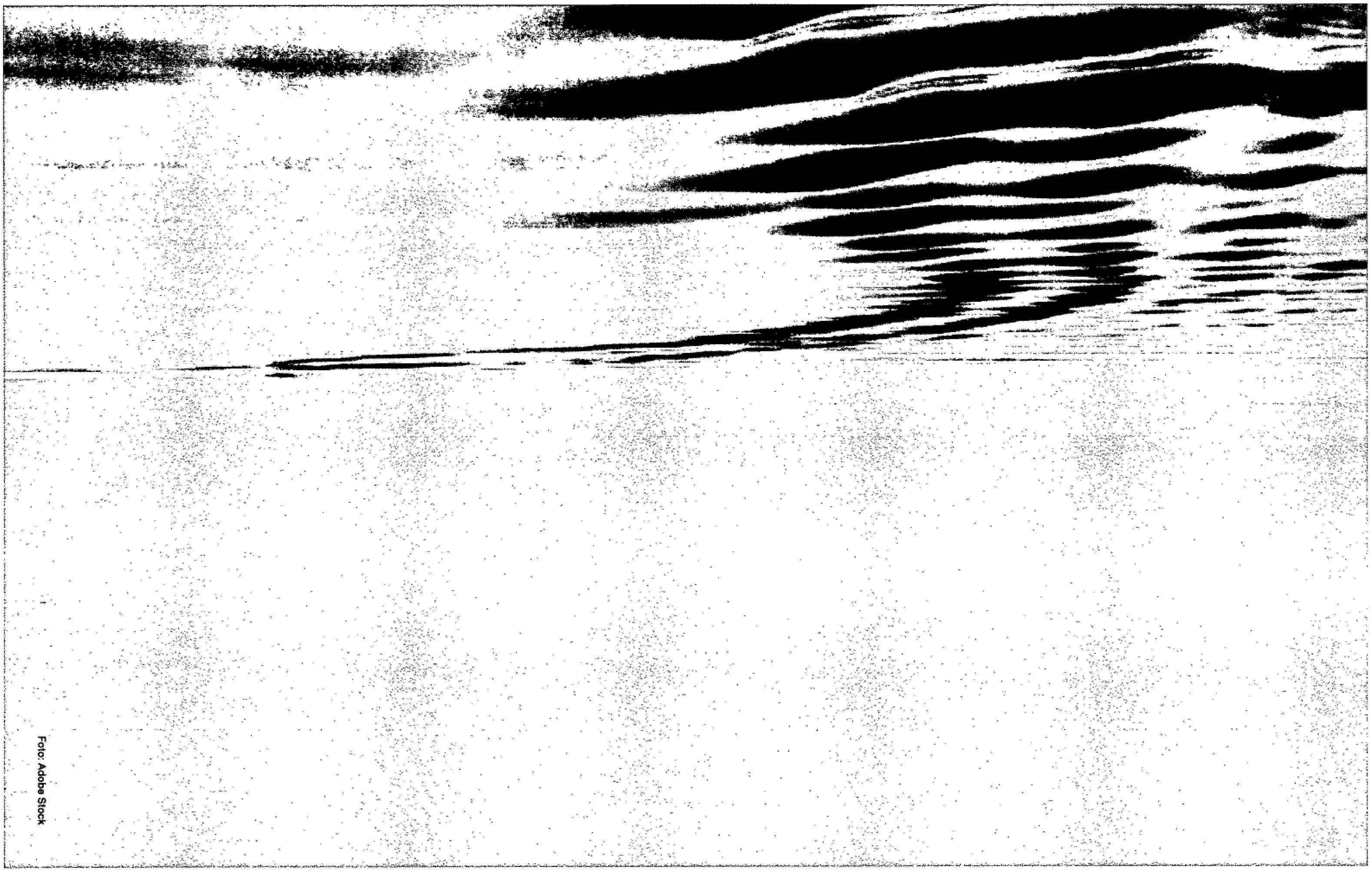


Foto: Adobe Stock

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

Stockholm den 20 februari 2025

Olle Sundin Ordförande

Tove Friberg Vice ordförande

Erik Eklund Generaldirektör

Thomas Andersson

Charlotta Gustafsson

Lars Johansson

Ewa Skoog-Haslum

Ib Bergström

Carl Cremonese

Patrik Wikand

20250508031 59

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

SJÖFARTSVERKET