

# Q1

DELÅRSRAPPORT  
JANUARI-MARS 2014

Rörelseresultat, MSEK

**-98**

Punktlighet Fjärrtåg %

**84**

Punktlighet Regionaltåg %

**90**



# Innehåll

Väsentliga händelser	3
Nyckeltal – koncernöversikt	4
Vd har ordet	5
Hållbart företagande	6
Verksamhet och marknad	9
Rapport över totalresultat	10
Kommentarer till rapport över totalresultat	11
Rapport över finansiell ställning i sammandrag	12
Rapport över förändring i eget kapital i sammandrag	12
Kommentarer till rapport över finansiell ställning	13
Kassaflödesanalys	15
Kommentar till koncernens kassaflödesanalys	16
Resultat- och balansräkning i sammandrag, moderbolag	17
Kommentarer till moderbolagets resultat- och balansräkning	18
Noter	19
Övrig information – koncernen	21
Försäkran	22
Pressmeddelanden	23
Definitioner	24



**SJ kör dagligen 1400 avgångar och trafikerar 160 stationer mellan Narvik och Köpenhamn.**

# Delårsrapport januari–mars 2014

## Första kvartalet 2014

- Koncernens nettoomsättning ökade till 2 225 MSEK (2 187)
- Koncernens resultat uppgick till -66 MSEK (17)
- Koncernens avkastning på eget kapital, rullande tolv månader, uppgick till 2,7% (5,1)
- Soliditeten uppgick till 50,0% (53,3)

## Väsentliga händelser under kvartalet

### SJ varslar 400 anställda

Inom ramen för det förbättringsprogram som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor har SJ lagt ett varsel till Arbetsförmedlingen som berör personal inom administration och försäljning. Sammanlagt har 400 anställda varslats. Under första kvartalet avvecklades 18 av SJs resebutiker, inklusive den i Köpenhamn. Samtidigt varslade SJ om stängning av kundtjänsten i Tranås, vilket totalt berör 95 tillsvidareanställda. Kundtjänsten koncentreras nu till Ånge.

### Omstruktureringsreserv påverkar resultatet

En omstruktureringsreserv uppgående till 133 MSEK påverkar kvartalets resultat negativt. Omstruktureringsreserven omfattar de neddragningar som sker inom administrativ personal på främst huvudkontoret, samt nedläggningen av resebutiker och en av två kundtjänster.

### SJ investerar i framtidens tåg

SJ investerar cirka 3,5 miljarder kronor i en genomgripande reovering av SJ 2000-tågen. Under kvartalet skrevs ett avtal med ABB som kommer att genomföra den tekniska delen av upprustningen till en summa av 1,4 miljarder kronor.

### Nytt samarbete ger 610 försäljningsställen

Partnersamarbete med Reitan, ägare till Pressbyrå och 7-Eleven, samt resebyråerna Resia och BIG Travel ger totalt 610 försäljningsställen från och med 1 april.

### SJ introducerar kundvårdar

SJ satsar på ökad tillgänglighet genom att introducera kundvårdar på strategiskt valda pendlarorter på morgonen och kritiska bytesorter samt storstäder på eftermiddagen. Möjligheten finns även att ta in extra kundvårdar med kort varsel vid större störningar. Satsningen är ett

sätt för SJ att synas ute på stationer och erbjuda kunderna hjälp även där vi inte längre har butiker. Kundvårdarna är klädda i gula SJ-västar.

### SJ ser över samtliga leverantörsavtal

För att vara rustade inför kommande konkurrens ser SJ över samtliga leverantörsavtal. Bland annat kontaktas 500 svenska leverantörer med ett förslag på en 10-procentig kostnadsminskning.

### SJ röstades fram som "Sveriges grönaste varumärke"

SJ har utsetts till det grönaste varumärket i Sverige. Över 1000 svenskar röstar fram SJ bland 86 kända varumärken inom åtta branscher, i en undersökning gjord av varumärkesbyråen Differ.

### SJ omprövar beslut om nattåg Malmö–Stockholm

SJ och Region Skåne har kommit överens om en gemensam satsning för att under åtta månader få fler att resa med nattågen. Utfallet ska utvärderas i juni 2014 och kommer att ligga till grund för beslut om linjens framtid. Region Skåne kommer att skärpa sin resepolicy till förmån för mer miljöanpassade transportslag där tåget är det mest hållbara alternativet.

### SJ delägare i X2AB

Genom att gå in som delägare i det branschgemensamma projektet X2AB vill SJ medverka till enkla och effektiva biljett- och betalningslösningar som gagnar resenärerna.

### Arbetsdomstolen gav SJ rätt

När SJ startade ny verksamhet och tog över städningen av tågen i Stockholm, Göteborg och Malmö, gick rekryteringsprocessen rätt till, fastslår Arbetsdomstolen. Seko hävdade att det var verksamhetsövergång när

# Nyckeltal

KONCERNEN	Jan-mars 2014	Jan-mars 2013	Helår 2013	Helår 2012	Helår 2011	Helår 2010	Helår 2009
Rörelsens intäkter, MSEK	2 235	2 261	9 160	8 664	8 097	8 717	8 790
varav nettoomsättning	2 225	2 187	9 023	8 504	8 038	8 627	8 741
Rörelsens kostnader, MSEK	-2 337	-2 244	-8 732	-8 188	-8 034	-8 270	-8 163
Rörelseresultat, MSEK	-98	17	298	467	60	439	629
Resultat före skatt, MSEK	-99	8	288	498	38	406	622
Periodens resultat, MSEK	-66	17	220	471	36	294	460
Resultat per aktie, SEK	-17	4	55	118	9	73	115
Periodens kassaflöde, MSEK	262	-92	-240	272	1	-438	1
Investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar, MSEK	308	62	448	803	869	844	597
Medelantalet anställda *	5 068	4 521	4 953	4 299	4 041	4 262	4 439
<b>Marginaler</b>							
Rörelsemarginal, %	-4,4	0,8	3,3	5,4	0,7	5,0	7,2
Vinstmarginal, %	-4,4	0,4	3,1	5,7	0,5	4,7	7,1
<b>Kapitalstruktur vid periodens utgång</b>							
Eget kapital, MSEK	4 893	4 905	4 961	4 886	4 419	4 486	4 306
Sysselsatt kapital, MSEK	6 910	7 119	6 978	7 111	7 093	7 302	8 591
Räntebärande nettoskuld, MSEK	-11	437	216	693	1 106	1 144	942
Skuldsättningsgrad, ggr	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	1,0
Soliditet, %	50,0	50,9	53,3	51,1	49,6	48,4	41,0
<b>Avkastningsmått</b>							
Avkastning på sysselsatt kapital, % *	3,3	7,5	4,0	8,0	1,7	6,2	9,6
Avkastning på eget kapital, % *	2,7	10,0	5,1	10,3	0,8	6,7	11,2

\* beräknas på rullande 12 månader

# SJ ska vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige

Exklusive kostnader för en omstruktureringsreserv, kopplade till SJs treåriga förbättringsprogram, uppgick koncernens underliggande rörelseresultat för de första tre månaderna till 35 (17) MSEK. Vårt rörelseresultat uppgick till -98 MSEK (17), där engångskostnader avseende omstruktureringen belastade resultatet med 133 MSEK (0). Under första kvartalet uppgick SJs nettoomsättning till 2 225 MSEK (2 187), en ökning med 38 MSEK.

SJs nya långsiktiga strategi har ett tydligt mål: vi ska fortsatt vara resenärernas förstahandsval också i den förändrade marknadssituation som nu växer fram inom kommersiell persontrafik på järnväg. Vi arbetar därför med ett omfattande förbättringsprogram där syftet är att minska våra kostnader med 1 miljard kronor under perioden 2014-2016.

Programmet är indelat i tre faser där den första fasen är att trygga basen för lönsamhet, den andra att garantera den långsiktiga lönsamheten och den tredje är strategisk tillväxt. Utöver detta ska programmet bidra till att uppfylla SJs mål, att nå en högre kvalitet i alla led, med punktlighet i fokus.

Vi anpassar nu organisationen för att möta den tuffare konkurrensen och ett förändrat köpbeteende hos våra kunder. Ett exempel på detta är att vi under första kvartalet avvecklade 18 av våra resebutiker, inklusive den i Köpenhamn, eftersom försäljningen i dessa stod för mindre än 4 procent av koncernens omsättning. Däremot står våra ombud och resebyråer för närmare 20 procent av den totala försäljningen, varför vi fördjupar samarbetet med dem och därigenom behåller möjligheten för våra kunder att genomföra manuella köp. I mars inledde vi därför ett rikstäckande partnerskap med Reitan, ägare till Pressbyrå och 7-Eleven, samt resebyråerna Resia och Big Travel. Sammanlagt innebär detta att våra kunder har tillgång till 610 försäljningsställen runt om i landet. Inom ramen för den första fasen, att minska vår kostnadsbas, har vi också varslat 400 anställda. Drygt hälften av dessa är administrativa tillsvidareanställda på huvudkontoret i Stockholm samt i Göteborg, Malmö och Krylbo. Resterande neddragna tjänster kommer från nedläggningen av resebutikerna samt att dagens två kundtjänster koncentreras till en.

Samtidigt som SJ effektiviserar och arbetar med kostnadsbesparingar tittar vi också framåt. Vi investerar cirka 3,5 miljarder kronor i en genomgripande förnyelse av våra SJ 2000-tåg. Detta är en av de största satsningarna i SJs 150-åriga historia och en del av en medveten hållbarhetsstrategi. Vi återanvänder befintliga tåg istället för att köpa nya. Inför 2014 gjorde SJ comeback på Väst kustbanan, sträckan Göteborg – Malmö, med sju tåg om dagen i vardera riktningen. Vi har även enats med Region Skåne om en gemensam satsning för att locka fler att välja natttågen mellan Malmö och Stockholm. Fallers satsningen väl



ut och är lönsam har SJ tillsammans med Region Skåne ytterligare bidragit till ett mer hållbart samhälle.

Hållbart företagande är en integrerad del i SJs affärsmodell och genomsyrar styrningen av verksamheten. Allt utgår från ett helhetsperspektiv. Vi mäter och följer upp verksamheten inom sex områden: medarbetare, partnerskap, samhälle, kund, process och produkt samt finans. Våra rutiner säkerställer att vi arbetar så effektivt som möjligt och att hänsyn alltid tas till områden som kvalitet, miljö, arbetsmiljö och trafiksäkerhet i det dagliga arbetet. SJ ska vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige. Därför driver vi verksamheten socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvarsfullt. Det är så vi skapar konkurrenskraft, effektivitet och lönsamhet i den nya konkurrensutsatta marknaden som SJ numera verkar i. Därmed skapar vi långsiktiga och uthålliga värden för samhället, våra ägare och våra kunder.

Stockholm 28 april 2014



Crister Fritzson  
Verkställande direktör







# Hållbart företagande

Baserat på våra intressenters förväntningar och SJs egna förutsättningar mäter och styr vi vår verksamhet med stöd av ett balanserat styrkort. Vi har fortsatt att utveckla arbetet så att de sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektiven kopplas samman tydligare.

Vår ägare har ställt krav på att alla statligt ägda bolag ska arbeta fram förslag på hållbarhetsmål anpassade efter respektive företags inriktning. Målen ska sammanfatta företagets verksamhet, vara mätbara och tillräckligt utmanande. SJs mål arbetades fram i en styrgrupp bestående av tre representanter från styrelsen och två från företaget. Under hösten 2013 fattade styrelsen beslut om

SJs tre nya, långsiktiga hållbarhetsmål. Målen handlar om punktlighet på 95 procent, andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

Målen följs upp års- eller månadsvis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska målområden. Genom att vi kontinuerligt stämmer av våra prestationer ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser – och istället styra mot önskad riktning.

SJ ABs STYRKORT		MÅL 2014	ACK 2014	HELÅR 2013
<b>Medarbetare</b>				
	Ledarskapsindex, årsvärde	67	–	65
	Prestationsindex, årsvärde	77	–	76
	Sjukfrånvaro, R12 <sup>4</sup>	4,8	5,7	5,6
<b>Partnerskap &amp; Resurser</b>				
	Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, % <sup>1</sup>	20	–	–
<b>Samhälle</b>				
	Varumärkesindex, VMI <sup>2</sup>	–	52	51
	Miljöindex	70	71	68
	SJ Volontär <sup>2</sup>	–	–	–
	Trafiksäkerhetsindex	97	97	96,5
	EFQM-poäng, årsvärde	500	–	460
<b>Kund</b>				
	Nöjd kundindex, NKI, R12	63	61	60
<b>Process &amp; Produkt</b>				
	Punktlighet fjärrtåg, 5 min, kvartalsvärden, %	88	84	78
	Punktlighet regionaltåg, 5 min, kvartalsvärden, %	90	90	89
	Beläggingsgrad, R12, %	51	51	51
	Regularitet, R12%	98	97	97
<b>Finans<sup>3</sup></b>				
	Rörelseresultat, kvartalsvärden, MSEK		-98	17
	Omsättning, kvartalsvärden, MSEK		2 235	2 261
	Soliditet, %		50,0	53,3
	Avkastning på eget kapital, R12 %		2,7	5,1
		Nya mål fastställs på bolagsstämman i april.		

1. Av identifierade hög- och mellanriskleverantörer.

2. Nytt mätvärde under framtagande, mål sätts under 2014.

3. Avser SJ-koncernen.

4. Beräknas på rullande tolv månader.



### Medarbetare

Medelantalet anställda i koncernen uppgår per 31 mars 2014 till 5 068 (4 521) fördelat på 2 982 (2 928) i moderbolaget SJ AB samt 2 086 (1 593) i koncernens dotterbolag. Ökningen kan hänföras till att Stockholmståg KB ökade antalet anställda med 500 personer den 1 maj 2013.

Sjukfrånvaron per mars rullande tolv månader uppgick till 5,7 %, en ökning med 0,1 % jämfört med utgången av 2013. Trots fortsatt fokus på att minska sjukfrånvaron fortsatte ökningen under första kvartalet. Ökningen ligger både i kort- och långtidssjukfrånvaron och framför allt bland våra ombordmedarbetare. Sjukfrånvaron följs fortsatt noga upp på divisioner och staber samt på individnivå för att säkerställa att individuella rehabiliteringsplaner finns. En särskild pilotstudie kring schemaläggning av turer kopplad till sjukfrånvaro är genomförd för ombordpersonal stationerade i Göteborg och Sundsvall. Utifrån denna studie går det inte att direkt se att det finns speciella scheman som driver sjukfrånvaro. Ett förberedande arbete har även startats för att med hjälp av vårt verktyg för medarbetarundersökningar göra en riktad undersökning bland ombordpersonalen, som har en hög sjukfrånvaro. Syftet är att få en fördjupad bild av orsaken till sjukfrånvaro för yrkesgruppen och att sätta in åtgärdsplaner.

### Partnerskap & Resurser

Ett nytt mål i SJs styrkort har arbetats fram: genomföra leverantörs- och partnerskapsbedömningar. Det innebär att vi under 2014 kommer att effektivisera inköpsprocessen med nya verktyg och riktlinjer, för att säkerställa att leverantörerna lever upp till de krav som ställts initialt i upphandlingen. Vidare har en Code of Conduct för leverantörer, SJs Uppförandekod, arbetats fram och ska implementeras under andra kvartalet. I denna tydliggör vi våra grundläggande krav avseende mänskliga rättigheter och arbetsvillkor, miljö och affärsetik. SJ förväntar sig att företagets leverantörer som miniminivå tillämpar de

principer som beskrivs i denna uppförandekod i sin egen affärsverksamhet. Uppförandekoden omfattar samtliga leverantörer och deras underleverantörer samt övriga affärs- och samarbetspartners, och baseras på internationellt vedertagna initiativ och standarder.

### Samhälle

Varumärkesindex, som är en indikator för hur allmänheten uppfattar SJ som företag, mäts från årsskiftet med en ny intervjumetod och en ny leverantör. Den nya mätmetoden kan påverka nivån i utfallet, och en analys av data för kvartalet sker för att göra en bedömning om eventuell förskjutning på grund av den nya mätmetoden.

Miljöindex når över vår förväntan och miljötrenden är uppåtgående. Överlag är resenärer alltmer miljömedvetna och svarar att de väljer tåget på grund av miljön i allt högre utsträckning.

Från 2014 inför SJ ett Trafiksäkerhetsindex som mått på utfallet av trafiksäkerhetsarbetet, utöver sedvanlig statistik. Trafiksäkerhetsindex är ett måttetal i SJs styrkort och har en målnivå i affärsplanen. Indexet bygger på en värdering av alla inträffade olyckor (riskbild och faktisk konsekvens), satt i relation till vår produktionsvolym (mätt i tågkilometer). Under slutet av kvartalet inträffade få trafiksäkerhetsrelaterade olyckor och därtill ökade produktionen, vilket resulterade i ett bra utfall väl över målet om 97,0.

### Kund

SJs målsättning för helåret är ett Nöjd kundindex (NKI) på 63. Utfallet för kvartalet är ett NKI som uppgår till 61, vilket är en ökning med en enhet jämfört med helåret 2013. SJs kunder på snabbtågslinjer är generellt sett nöjdare än våra kunder på regionala linjer, främst i Mälardalsregionen. Särskilda insatser har därför prioriterats för Mälardalen.

### Process & Produkt

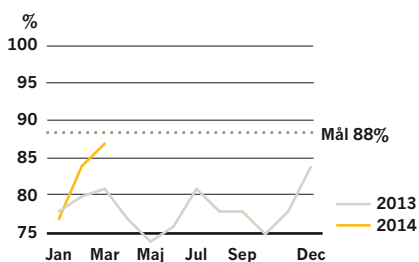
SJ ska bedriva en kostnadseffektiv persontågstrafik som är säker, pålitlig och komfortabel utifrån kundernas behov. SJ ska också leva upp till de lagkrav och andra krav som ställs på oss. Vid val av färdssätt är hög punktlighet och tillförlitlighet viktiga faktorer, och SJs långsiktiga målsättning är att nå 95 procents punktlighet för all trafik.

För att räknas som punktliga har toleransnivån sänkts från 15 till 5 minuters försening på SJs Fjärrtåg från och med den 1 september 2013. SJs Regionaltåg har redan sedan tidigare en tolerans för punktlighet på 5 minuter. SJ kom under föregående år tillsammans med hela järnvägsbranschen överens om att det är 5 minuter som gäller för alla tåg. Förändringen är ett resultat av det branschgemensamma projektet TTT – Tillsammans för Tåg i Tid – som startade i augusti 2013. Projektet sträcker sig fram till 2020 då punktligheten för alla tåg skall ha ökat från 90

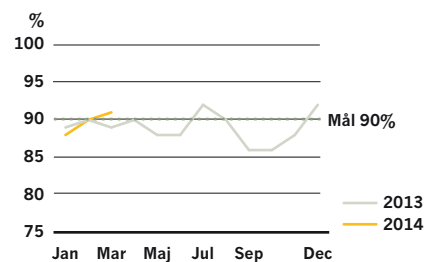
till 95 procent med målsättningen att svenska tåg då ska vara de punktligaste i Europa. För att nå målet krävs bland annat investeringar i och underhåll av banor, uppgradering av tåg, kvalitetsavgifter, forskning och effektivare trafikledning.

Punktligheten för Regionaltåg var 90 procent (89) och för Fjärrtåg 84 procent (80) ackumulerat. Utfallet för årets första kvartal visade på en väsentligt förbättrad punktlighet för SJs fjärrtåg jämfört med 2013. Under februari var antalet förseningstimmar som SJ orsakade det lägsta på över 12 månader. Vår punktlighet från depå visar även den på en positiv trend. Övriga orsaker till förbättrad punktlighet är ökad robusthet för SJs fordon samt en förbättrad planering av vändtider under tidtabell 2014, T14. Det är dock fortfarande en stor skillnad mellan SJs mest punktliga sträckor och de mest opunktliga. Bland övriga orsaker till försening, vilka SJ inte råder över, dominerade signalfel, växelfel samt nedrivna kontaktledningar.

#### Punktlighet fjärrtåg +5



#### Punktlighet regionaltåg +5





# Verksamhet och marknad

SJ AB är ett reseföretag som ägs till 100 procent av svenska staten. SJs kärnverksamhet är tågtrafik och företaget är huvudsakligen verksamt på marknaderna för regionala resor och fjärrresor, inom Sverige samt till Köpenhamn och Oslo. Trafiken är indelad i två typer: egentrafik och avtalstrafik. Tågtrafiken i koncernen bedrivs i moderbolaget och i dotterbolagen SJ Götalandståg AB, Stockholmståg KB samt SJ Norrlandståg AB. Övriga dotterbolag har en verksamhet med nära anknytning till tågtrafiken. Under första kvartalet 2014 noteras en ökning av resande med flyg på 9 procent, enligt Swedavia. Resandet med SJ AB har ökat med 2 procent under samma period.

## Vision

**Alla vill ta tåget!**

## Affärsidé

**Effektivt och miljövänligt resande.**

## Kärnvärden

**Framåtanda, Omtanke, Ansvar.**

## Mål

**Modernt, lönsamt, kundnära och hållbart reseföretag.**

## Järnvägsmarknaden

Tågtrafiken i Sverige har successivt avreglerats och SJ agerar i dag på en helt konkurrensutsatt marknad. EU-kommissionens förslag till ett fjärde järnvägspaket offentliggjordes i fjol och består av sex rättsakter. Förslaget syftar till att ta ytterligare steg mot en europeisk järnvägsmarknad med gemensamma standarder och ökad konkurrens mellan järnvägsföretagen.

I fjärde järnvägspaketet ingår förslag om öppet tillträde till järnvägsmarknaden i alla medlemsstater och ett krav på upphandling genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande när det allmänna anlitar operatör för att hantera den offentligt finansierade kollektivtrafiken på järnväg. Kommissionen föreslår vidare att infrastrukturförvaltare ska utföra sina uppgifter oberoende av järnvägsföretag, vilket, om det genomförs, innebär att förvaltning av infrastrukturen och driften av tågtrafiken separeras i samtliga medlemsstater.

Den 26 februari röstade Europaparlamentet om det fjärde järnvägspaketet. Parlamentet föreslog revideringar av kommissionens förslag om att nationell persontrafik skulle vara öppen för konkurrens. Parlamentets ändringsförslag

innebär att järnvägsmonopolet får fortsätta men att nationella myndigheter framöver måste motivera beslut om att kontrakt tilldelas enskild operatör. Sverige har redan separat banunderhåll och järnvägstrafik, där den sistnämnda har öppnats upp för utländska aktörer. Det fjärde järnvägspaketet ska nu behandlas av Europeiska rådet. Eftersom Sverige redan har avreglerat tågmarknaden får förslaget endast begränsad effekt på den svenska lagstiftningen, medan avregleringen kan medföra en ökad rörlighet av konkurrerande bolag i Europa. Däremot bedöms förslaget innebära ökade möjligheter för svenska järnvägsföretag som önskar bedriva persontrafik i andra medlemsstater. För SJs del kan förslaget på sikt få en inverkan på främst området distribution och biljettförsäljning, tillgång till transportdata samt passagerares rättigheter. Förslaget på ett nationellt system bedöms vara positivt ur ett kundperspektiv. Förslaget får dock inte inverka på operatörers möjlighet att ha egna individuella system.

Efter många år av kapacitetsutredning har den nationella planen för infrastrukturen (väg, järnväg, sjöfart) blivit klar. Den innebär att regeringen satsar 522 miljarder kronor för perioden 2014-2025, en ökning med 20 procent från föregående planperiod. Av de 522 miljarderna går 155 miljarder kronor till väg och 86 miljarder kronor till järnväg och 281 miljarder kronor satsas för att utveckla transportsystemet. Satsningen ska finansiera åtgärder för vägar, järnvägsnätet samt strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar. Regeringen har via regleringsbrev till Trafikverket under december 2013 höjt anslagsnivån för drift och underhåll 2014 med ytterligare nära 600 miljoner kronor.

I planen pekas mer än 150 investeringsprojekt i landet ut. Det största projektet är ny järnväg för snabbtåg mellan Stockholm (Järna) – Linköping (Ostlänken), men också sträckningen Göteborg – Borås (Mölnlycke – Bollebygd). Andra satsningar är utbyggnad till fyra spår på sträckan Malmö – Lund, dubbelspår på Väst kustbanan, satsningar på godsstråken genom Skåne och Bergslagen samt utbyggnad av Mälärbanan (delen Tomtebodavägen – Kallhäll) och Västlänken.

## SJs trafikutbud

Fler tågbolag än tidigare ansökte inför 2014 om att köra trafik, inte minst på sträckan Stockholm – Göteborg. Detta samtidigt som järnvägen är i behov av upprustning och att kapaciteten är fullt utnyttjad. I mitten av mars stod det klart att ett av företagen drar sig ur. Ägarna till Citytåg sålde i mars hela verksamheten till Skandinaviska Jernbanor, ett bolag som redan kör på sträckan i begränsad omfattning.

SJs övergripande mål är att vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige. Målsättningen sammanfattas som:

- SJ ska vara kundernas förstahandsval.
- Det ska vara tryggt och säkert att åka med SJ.
- SJ ska prioritera hög leverans kvalitet och punktlighet.
- SJ ska leva upp till ägarnas finansiella och icke-finansiella krav.

- SJ kör dagligen 1 400 tågavgångar och trafikerar 160 stationer mellan Köpenhamn och Narvik.
- Drygt 5 000 medarbetare bidrar till att erbjuda Sveriges mest hållbara resa.

# Rapport över totalresultat

KONCERNEN, MSEK	Jan-mars 2014	Jan-mars 2013	Helår 2013
Nettoomsättning	2 225	2 187	9 023
Övriga rörelseintäkter	10	75	137
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>2 235</b>	<b>2 261</b>	<b>9 160</b>
Personalkostnader	-878	-720	-2 910
Av- och nedskrivningar	-209	-206	-847
Övriga kostnader	-1 250	-1 317	-4 975
<b>Summa kostnader</b>	<b>-2 337</b>	<b>-2 244</b>	<b>-8 732</b>
Resultat från andelar i intressebolag	4	0	-130
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-98</b>	<b>17</b>	<b>298</b>
Ränteintäkter och liknande poster	14	11	47
Räntekostnader och liknande poster	-15	-20	-57
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-99</b>	<b>8</b>	<b>288</b>
Periodens skatt	32	8	-68
<b>Periodens resultat</b>	<b>-66</b>	<b>17</b>	<b>220</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>			
Kassaflödessäkringar	-1	4	16
Finansiella tillgångar som kan säljas	-1	-2	-1
Uppskjuten skatt	0	-1	-3
<b>Övrigt totalresultat för perioden</b>	<b>-2</b>	<b>2</b>	<b>12</b>
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>-68</b>	<b>19</b>	<b>231</b>
Moderbolagets aktieägares andel av periodens resultat	-66	17	220
Moderbolagets aktieägares andel av periodens totalresultat	-68	19	231
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	-17	4	55
Genomsnittligt antal aktier, tusental	4 000	4 000	4 000

# Kommentarer till rapport över totalresultat

## Ekonomisk utveckling januari-mars

### Intäkter

Rörelsens intäkter minskade med 1 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen är främst en följd av lägre övriga intäkter, som under första kvartalet 2013 innehöll skade- och stilleståndsersättningar avseende främst olyckan i Kimstad 2010, samt erhållna försäkringsersättningar.

SJs biljettintäkter var 1,5 procent högre än föregående år. Egentrafikintäkterna var 21 MSEK högre. SJ AB avvek positivt med 30 MSEK där satsningen på Västkustbanan från 15 december 2013 bidrog positivt. SJ Norrlandståg AB hade knappt 9 MSEK lägre intäkter, vilket främst kan hänföras till trafiken till Jämtland.

Avtalsersättningen för kvartalet minskade med 4 procent, eller knappt 4 MSEK. Entreprenadintäkterna tillhörande Stockholmståg KB ökade med 24 MSEK vilket förklaras av provision avseende stationsövertagande från ISS (maj 2013) samt högre punktlighetsincitament de tre första månaderna. Entreprenadintäkter tillhörande SJ Götalandståg AB ökade med 8 MSEK till följd av intäkter relaterade till hyra avseende depå i Falköping.

Sammantaget innebär detta att koncernens nettoomsättning ökade med 2 procent under kvartalet.

Utbudet ökade med 6 procent under perioden jämfört med 2013, vilket till stor del förklaras av den nya trafiken på Västkustbanan. Vidare har årets tidtabell utökats med ytterligare ett tågpar på Malmö – Stockholm. Under mars månad var utbudsökningen, jämfört med föregående år, större än tidigare månader för 2014, vilket var en effekt av att påsken med helganpassad trafik inföll i mars i fjol.

Som en konsekvens av ökat utbud i kombination med svagt resande var belägningsgraden jämfört med föregående år lägre ackumulerat.

### Kostnader

Koncernens totala kostnadsutfall för kvartalet var 7 MSEK högre än motsvarande kvartal föregående år. En ökad

kostnadsmassa kan främst härledas till utökad produktion i koncernens verksamhet.

Under kvartalet avsattes 133 MSEK i en omstrukturingsreserv med anledning av det förbättringsprogram som SJ genomför i syfte att möta kommande konkurrens på marknaden och ett förändrat kundbehov. Som en följd av övertagandet av stationsverksamheten från ISS inom Stockholmståg KB, och därtill 500 nya medarbetare, bidrog expansionen av verksamheten till en ökad kostnadsmassa inom främst personalkostnader. Koncernens elkostnader var lägre än för motsvarande kvartal föregående år, till följd av både lägre förbrukad volym samt elpris. Infrastrukturkostnaderna ökade mot föregående år, vilket berodde på ökade avgifter från Trafikverket. Genomförda åtgärder samt en allmän återhållsamhet avseende övriga rörliga kostnader resulterade dock i lägre kostnader, exklusive kostnader för omstruktureringen, för moderbolaget för kvartalet sammantaget vid jämförelse med föregående år.

### Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till -98 MSEK (17). Försämringen av rörelseresultatet förklaras främst av att moderbolaget belastat resultatet i första kvartalet med en omstrukturingsreserv uppgående till 133 MSEK. Rörelsemarginalen blev för kvartalet -4,4 procent (0,8).

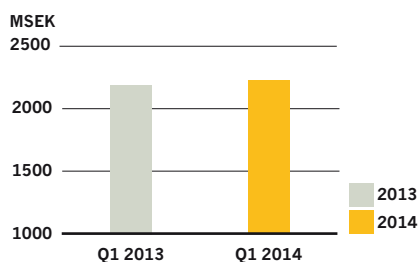
### Finansiella poster

Finansnettot uppgick till -1 MSEK (-9). Förbättringen förklaras av en god avkastning i ränteförvaltningen samt att nettoskulden var lägre än motsvarande period föregående år.

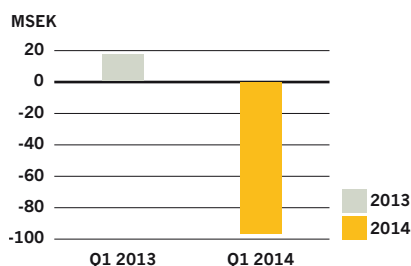
### Koncernens resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till -99 MSEK (8). Skatt på periodens resultat uppgick till 32 MSEK (8). Periodens resultat uppgick till -66 MSEK (17).

## Nettoomsättning



## Rörelseresultat



# Rapport över finansiell ställning i sammandrag

KONCERNEN, MSEK	31 mars 2014	31 mars 2013	31 dec 2013
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar	6 441	6 696	6 356
Immateriella tillgångar	319	284	308
Finansiella tillgångar	555	540	567
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>7 315</b>	7 520	7 231
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	10	10	7
Kortfristiga fordringar	870	826	719
Kortfristiga placeringar	1 171	1 062	1 203
Likvida medel	342	228	80
Anläggningstillgångar till försäljning	72	-	72
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>2 464</b>	2 126	2 081
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>9 779</b>	9 646	9 312
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>4 893</b>	4 905	4 961
<b>Långfristiga skulder</b>			
Avsättningar	197	206	194
Räntebärande skulder	1 122	1 905	1 125
Icke räntebärande skulder	19	19	19
Uppskjutna skatteskulder	234	188	267
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>1 572</b>	2 318	1 604
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Avsättningar	286	201	166
Räntebärande skulder	787	182	787
Icke räntebärande skulder	2 241	2 041	1 794
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>3 314</b>	2 423	2 747
<b>Summa skulder</b>	<b>4 886</b>	4 741	4 352
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>9 779</b>	9 646	9 312

# Rapport över förändring i eget kapital i sammandrag

KONCERNEN, MSEK	31 mars 2014	31 mars 2013	31 dec 2013
<b>Ingående balans</b>	<b>4 961</b>	4 886	4 886
Periodens resultat	-66	17	220
Övrigt totalresultat för perioden	-2	2	12
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>-68</b>	19	231
Utdelning till aktieägare	-	-	-157
<b>Utgående balans</b>	<b>4 893</b>	4 905	4 961

Aktiekapitalet uppgår till 400 MSEK och övrigt tillskjutet kapital uppgår till 4 519 MSEK. Ingen förändring har skett jämfört med föregående år. Allt eget kapital är hänförligt till moderbolagets aktieägare.

# Kommentarer till rapport över finansiell ställning

## Tillgångar

### Materiella anläggningstillgångar

Koncernens materiella anläggningstillgångar består till största del av fordon. SJs fordonsflotta utgörs av SJ 3000, SJ 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. Värdet på dessa tillgångar uppgick till 6 137 MSEK (6 037). Arbetet med en genomgripande modernisering av hela SJs fordonspark av SJ 2000, X2 Upgrade, har startats under kvartalet. Periodens förändring är främst en följd av investeringar i pågående anläggningar inom X2 Upgrade samt årets avskrivningar.

Den enskilt största investeringen är i SJ 3000, en totalinvestering på 20 tågsätt om 2 256 MSEK. Tågintroduktionen av SJ 3000 är den mest framgångsrika i SJs historia, och tågen har visat sig fungera mycket bra och är robusta i vinterklimat. Tågsätten har testkörts 25 000 felfria kilometer före övertagandet. För att ytterligare förbättra funktionalitet och tillförlitlighet har en uppgradering av programvara påbörjats under perioden, med syfte att bland annat eliminera buggar för exempelvis luftkonditionering och nätströmriktare.

Under 2013 fattades beslut om en teknikinvestering uppgående till 1,4 miljarder kronor för de totalt 36 SJ 2000 tågsätten. Samtliga tågsätt, med sex vagnar vardera, kommer att genomgå en omfattande upprustning som kommer att förlänga livstiden till cirka 2035. Investeringen innebär en ökad driftsäkerhet, förbättrad punktlighet och ett mer hållbart resande. Tidsplanen för upprustningen är att de 36 tågsätten ska moderniseras under perioden

2016–2019 för att sedan sättas i trafik successivt när de är klara. Ett arbete med att förstärka och förbättra uppkoppling för mobiltelefoni och internet ombord pågår redan, och SJ 2000 har utrustats med nya antenner och 4G.

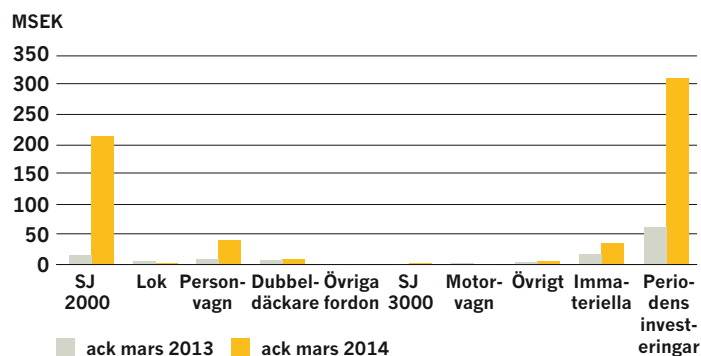
SJ har satsat 150 MSEK på 20 nya familjevagnar i InterCity-flottan. Vår nya familjevagn, som består av en helt ny bistro, fyrstolsstoppning och en lekhörna, lanserades under hösten. Vagnarna kommer att tas i drift under det kommande året efterhand som de rullar ut från fabriken. När alla 20 vagnar satts i trafik kan SJ erbjuda familjeplatser på samtliga InterCity-linjer i Sverige.

Anläggningstillgångar till försäljning per sista mars uppgick till 72 MSEK.

### Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 555 MSEK (567) och består till största del av räntebärande långfristiga fordringar. Dessa utgörs till övervägande del av depositioner i samband med leasingfinansiering med Nordea Finans Sverige AB. Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med återstående löptid upp till 18 månader. Resterande del av koncernens finansiella anläggningstillgångar utgörs av placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Dotterbolaget SJ Försäkring AB har placeringar i räntebärande värdepapper, av vilka totalt 223 MSEK (145) klassificeras som finansiell anläggningstillgång.

## Investeringar



### Eget kapital

Koncernens egna kapital uppgick den 31 mars 2014 till 4 893 MSEK (4 961). Minskningen av eget kapital är en följd av ett negativt resultat för kvartalet.

### Soliditet och avkastning på eget kapital

Soliditeten i koncernen per den 31 mars 2014 uppgick till 50,0 procent, jämfört med 53,3 procent vid utgången av 2013. Målet från SJs ägare är att den långsiktiga soliditeten ska överstiga 30 procent.

Avkastning på eget kapital uppgick till 2,7 (5,1 vid utgången av 2013) procent. Försämringen jämfört med 31 december 2013 beror på ett lägre resultat. Målet är att den långsiktiga avkastningen på eget kapital ska uppgå till minst 10 procent över en konjunkturcykel.

### Skulder

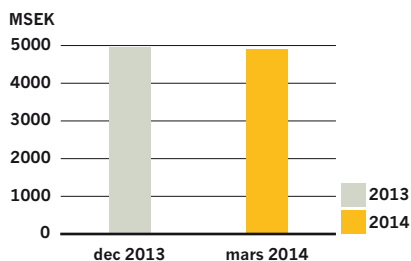
#### Räntebärande skuld

Per den 31 mars 2014 hade koncernen en nettofordran om 12 MSEK, att jämföra med en nettoskuld om 216 MSEK vid 2013 års utgång. Minskningen är en följd av säsongsmässigt lägre leverantörsbetalningar under första kvartalet.

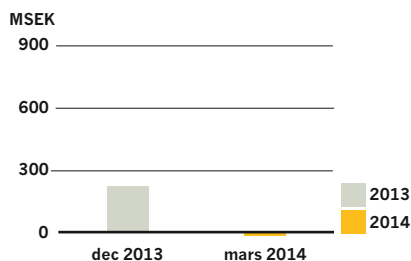
Koncernens räntebärande skulder bestod huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt samt under 2012 upptagna lån och uppgick till 1 909 MSEK (1 911). Av de räntebärande skulderna är 1 122 MSEK (1 125) långfristiga och 787 MSEK (787) kortfristiga, vilket avser de delar av skulden som förfaller till betalning inom ett år. I juni 2013 gjordes en omklassificering från långfristiga till kortfristiga räntebärande skulder då lösen av leasing avseende dubbeldäckare uppgående till cirka 650 MSEK kommer att ske i juni 2014.

Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 38 månader (41). Den genomsnittliga räntebindingstiden uppgick till 13 månader (13). Per den 31 mars 2014 var genomsnittsräntan 2,51 procent (2,47).

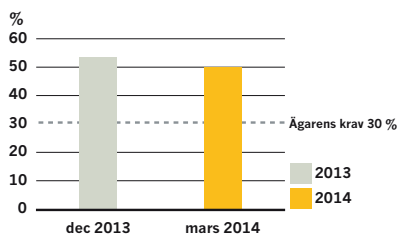
### Eget kapital



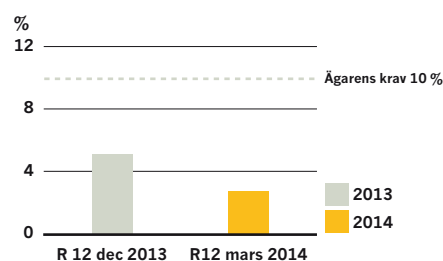
### Nettoskuld



### Soliditet



### Avkastning på eget kapital



### Soliditet

# 50,0 %

### Avkastning eget kapital

# 2,7 %

# Kassaflödesanalys

KONCERNEN, MSEK	Jan-mars 2014	Jan-mars 2013	Helår 2013
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat före skatt	-99	8	288
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	336	177	879
- Av- och nedskrivningar	209	206	847
- Förändring avsättningar	123	-22	-69
- Realisationsvinst	4	-2	4
- Övrigt	5	-5	-33
- Resultat från andelar i intressebolag	-4	0	130
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>238</b>	185	1 167
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning (-)/Minskning (+) av varulager	-2	-4	-2
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar	-151	27	135
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder	443	104	-262
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>528</b>	313	1 039
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-273	-45	-316
Förvärv av immateriella tillgångar	-35	-17	-132
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	0	2	8
Avyttring andelar	13	-	-
Övriga långfristiga räntebärande fordringar*	-	-59	-78
Kortfristiga placeringar	32	-282	-423
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-263</b>	-402	-943
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Amortering av leasingskuld	-3	-4	-179
Aktieutdelning	-	-	-157
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-3</b>	-4	-336
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>262</b>	-92	-240
<b>Likvida medel vid periodens början</b>	<b>80</b>	320	320
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>342</b>	228	80

\* Omklassificering av övriga långfristiga räntebärande fordringar från finansieringsverksamheten till investeringsverksamheten har skett i Q3 2013. Omklassificeringen omfattar även tidigare perioder.



# Kommentarer till koncernens kassaflöde

Kassaflödet från den löpande verksamheten påverkades av ett negativt rörelseresultat, ökning av kortfristiga fordringar och av kortfristiga skulder. Justerat för ej kassaflödespåverkande poster såsom avskrivningar 209 MSEK (206), avsättning avseende omstruktureringskostnader 133 MSEK samt övriga poster -4 MSEK (-29) uppgick kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet till 238 MSEK (185).

Ökningen av de kortfristiga fordringarna är till stor del hänförlig till ökade interimfordringar till följd av periodiserad amortering avseende leasing, samt ökade övriga fordringar på grund av en ökad försäljning under mars månad. Ökningen av kortfristiga skulder förklaras till stor del av högre leverantörsskulder till följd av erhållna fakturor avseende uppgradering av SJ 2000 och ökade förutbetalda biljettintäkter på grund av ökade orderrader. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 528 MSEK (313).

Investeringar i anläggningstillgångar uppgick till 308 MSEK (62) varav 268 MSEK (41) avser investeringar i fordon, främst i SJ 2000. Förändringen i immateriella tillgångar uppgick till 35 MSEK (17) som förklaras av investeringar i dotterbolaget Linkon ABs försäljnings- och distributionsplattform samt investeringar i nytt fordonsystem i SJ AB. Övriga investeringar uppgick till 5 MSEK (4). Periodens förändring av kortfristiga placeringar består av avyttring av obligationer och uppgick till 32 MSEK (-282). Andelar i intressebolaget Amadeus AB har avyttrats under perioden och uppgick till 13 MSEK. Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -263 MSEK (-402).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten om -3 MSEK (-4) avser amortering för perioden.

Likvida medel per 31 mars uppgick till 342 MSEK (228). Periodens kassaflöde uppgick till 262 MSEK (-92).

# Resultaträkning i sammandrag

MODERBOLAGET, MSEK	Jan-mars 2014	Jan-mars 2013	Helår 2013
Nettoomsättning	1 477	1 470	6 125
Övriga rörelseintäkter	19	79	157
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>1 496</b>	<b>1 549</b>	<b>6 283</b>
Personalkostnader	-568	-474	-1 821
Av- och nedskrivningar	-202	-200	-813
Övriga kostnader	-846	-879	-3 315
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 617</b>	<b>-1 553</b>	<b>-5 950</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-121</b>	<b>-4</b>	<b>333</b>
Resultat från andelar i koncernföretag	-	-	89
Resultat från andelar i intressebolag	12	-	-130
Ränteintäkter och liknande poster	12	9	40
Räntekostnader och liknande poster	-16	-21	-60
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-112</b>	<b>-15</b>	<b>272</b>
Periodens skatt	30	13	-68
<b>Periodens resultat</b>	<b>-82</b>	<b>-2</b>	<b>205</b>

# Balansräkning i sammandrag

MODERBOLAGET, MSEK	31 mars 2014	31 mars 2013	31 dec 2013
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar	6 511	6 690	6 426
Immateriella anläggningstillgångar	186	134	170
Finansiella anläggningstillgångar	538	531	541
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>7 236</b>	<b>7 355</b>	<b>7 136</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	10	10	7
Kortfristiga fordringar	998	931	773
Kortfristiga placeringar	1 161	1 062	1 203
Kassa och bank	342	227	80
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>2 511</b>	<b>2 230</b>	<b>2 063</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>9 747</b>	<b>9 585</b>	<b>9 199</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>4 728</b>	<b>4 753</b>	<b>4 812</b>
<b>Skulder</b>			
Avsättningar	565	422	463
Långfristiga skulder	1 141	1 924	1 144
Kortfristiga skulder	3 312	2 486	2 781
<b>Summa skulder</b>	<b>5 018</b>	<b>4 832</b>	<b>4 387</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>9 747</b>	<b>9 585</b>	<b>9 199</b>

# Kommentarer till moderbolagets resultat- och balansräkning

Moderbolaget, med styrelsens säte i Stockholm, ägs till 100 procent av svenska staten. I moderbolagets verksamhet ingår tågtrafik samt huvudkontorets funktioner. Trafikintäkter utgör den dominerande intäktskällan. Nettoomsättningen i moderbolaget SJ AB uppgick under januari–mars till 1 477 MSEK (1 470). Övriga rörelseintäkter under 2013 bestod av skade- och stilleståndersättningar avseende främst olyckan i Kimstad 2010, samt erhållna försäkringsersättningar.

Resultatet före skatt uppgick till -112 MSEK (-15).

Periodens resultat uppgick till -82 MSEK (-2).

Under kvartalet påverkade kostnader om 133 MSEK för omstruktureringsprogram i syfte att skapa en långsiktigt konkurrenskraftig produktion resultatet negativt.

Likvida medel uppgick vid utgången av kvartalet till 342 MSEK, jämfört med 80 MSEK vid utgången av året. Eget kapital i moderbolaget uppgick vid periodens slut till 4 728 MSEK (4 812). Medelantalet anställda i moderbolaget uppgick till 2 982 (2 990).

Moderbolaget SJ ABs resultat- och balansräkning i sammandrag framgår av sidan 17 i denna rapport.

# Noter

## NOT 1: RÖRELSESEGMENT

Koncernen rapporterar följande segment: SJ AB, trafikdrivande dotterbolag samt övriga dotterbolag.

### Januari–mars 2014

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	1 463	760	12	-	2 235
Intäkter från interna transaktioner	33	0	62	-95	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 496</b>	<b>761</b>	<b>73</b>	<b>-95</b>	<b>2 235</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-112</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>-7</b>	<b>-99</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>9 747</b>	<b>747</b>	<b>727</b>	<b>-1 441</b>	<b>9 779</b>
<b>Skulder</b>	<b>5 018</b>	<b>626</b>	<b>469</b>	<b>-1 227</b>	<b>4 886</b>

### Januari–mars 2013

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	1 521	729	12	-	2 261
Intäkter från interna transaktioner	28	1	77	-106	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 549</b>	<b>730</b>	<b>89</b>	<b>-106</b>	<b>2 261</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-15</b>	<b>-2</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>9 585</b>	<b>636</b>	<b>731</b>	<b>-1 306</b>	<b>9 646</b>
<b>Skulder</b>	<b>4 832</b>	<b>555</b>	<b>445</b>	<b>-1 091</b>	<b>4 741</b>

### Januari–december 2013

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 167	2 946	48	-	9 160
Intäkter från interna transaktioner	116	2	261	-379	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>6 283</b>	<b>2 948</b>	<b>309</b>	<b>-379</b>	<b>9 160</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>272</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>-88</b>	<b>288</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>9 199</b>	<b>685</b>	<b>642</b>	<b>-1 214</b>	<b>9 312</b>
<b>Skulder</b>	<b>4 387</b>	<b>575</b>	<b>393</b>	<b>-1 004</b>	<b>4 352</b>

## NOT 2: EVENTUALFÖRPLIKTELSE

I samband med upptagande av lån från Nordea och Nordiska Investeringsbanken i oktober 2012 ställdes nio SJ 3000 tåg som säkerhet för upptagna lån. Redovisat värde för dessa tåg per den 31 mars 2014 uppgick till 902 MSEK (919 MSEK per den 31 december 2013). Redovisat värde för dessa upptagna lån uppgick per den 31 mars 2014 till 756 MSEK (760 MSEK per den 31 december 2013).

**NOT 3: UPPLYSNING OM VERKLIGA VÄRDEN AVSEENDE FINANSIELLA INSTRUMENT**

Koncernen	Kategori	Värdering	2014-03-31		2013-03-31	
			Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>Anläggningstillgångar</b>						
Långfristiga värdepappersinnehav	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultat	Verkligt värde	-	-	-	-
Depositioner	Hålles till förfall	Upplupet anskaffningsvärde	188	188	188	188
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	364	364	368	368
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>			<b>552</b>	<b>552</b>	<b>556</b>	<b>556</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>						
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	564	564	483	483
Kortfristiga placeringar						
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	10	10	0	0
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	1 161	1 161	1 203	1 203
<b>Summa Omsättningstillgångar</b>			<b>1 735</b>	<b>1 735</b>	<b>1 686</b>	<b>1 686</b>
<b>Likvida medel</b>						
<b>Kassa och Bank</b>	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	342	342	80	80
<b>Summa likvida medel</b>			<b>342</b>	<b>342</b>	<b>80</b>	<b>80</b>
<b>Derivat</b>						
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	-8	-8	-8	-8
Valutaterminer	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	-	-	-	-
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehas för handel	Verkligt värde	1	1	3	3
<b>Summa Derivat</b>			<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>-5</b>	<b>-5</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Leasingskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	1 152	1 152	1 154	1 154
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	756	756	760	760
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	820	820	504	504
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	347	347	333	333
<b>Summa finansiella skulder</b>			<b>3 075</b>	<b>3 075</b>	<b>2 751</b>	<b>2 751</b>

**Bedömning av verkligt värde på finansiella instrument**

Klassificeringen sker hierarkiskt i tre olika nivåer baserat på de indata som använts i värderingen av instrumenten. I nivå 1 används noterade priser på en aktiv marknad, till exempel börskurser. I nivå 2 används andra observerbara marknadsdata för tillgången eller skulden än noterade priser, till exempel räntesatser och avkastningskurvor. I nivå 3 bestäms det verkliga värdet utifrån en värderingsteknik som baseras på antaganden som inte är underbyggda av priser eller observerbara data.

Värderingen till verkligt värde av de finansiella instrumenten i SJ-koncernen baseras på data enligt nivå 2.

Hierarkinivå för finansiella instrument värderade till verkligt värde	Mars 2014	Dec 2013
Hierarki 1	0	0
Hierarki 2	1 547	1 566
Hierarki 3	0	0
<b>Summa finansiella instrument värderade till verkligt värde</b>	<b>1 547</b>	<b>1 566</b>

# Övrig information – koncernen

## Händelser efter rapportperioden

Inget väsentligt finns att rapportera.

## Risker och osäkerhetsfaktorer

Den riskbild som redovisas i årsredovisningen för 2013 är till största del oförändrad, och för utförlig beskrivning hänvisas till SJs Års- och Hållbarhetsredovisning 2013. Under perioden har fler tågbolag än tidigare ansökt om att köra trafik, främst mellan Stockholm och Göteborg, vilket kan komma att påverka SJs lönsamhet.

Den 14 januari 2014 beslutade förvaltningsrätten i Stockholm att avvisa Konkurrensverkets ansökningar om upphandlingsskadeavgift. I skälen till beslutet anger förvaltningsrätten att SJs verksamhet inte omfattas av lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) och att lagen således inte är tillämplig på SJs upphandlingar. SJ skulle därmed inte bli skyldigt att betala upphandlingsskadeavgift. Beslutet överklagades den 31 januari av Konkurrensverket. För att kammarrätten ska pröva målet krävs att den meddelar prövningstillstånd. Om Konkurrensverket vinner framgång med sitt överklagande och kammarrätten skulle finna att SJ är upphandlingsskyldigt enligt LUF, kan det medföra tidsutdräkt och därmed kostnadsökningar i framtida upphandlingar.

## Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport har för koncernen upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och IAS 34, Delårsrapportering. Moderbolaget redovisar i enlighet med Årsredovisningslagen och med tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 2, Redovisning för juridiska personer.

## Ändrade redovisningsprinciper

SJ använder sig av samma redovisningsprinciper såsom de har beskrivits i Årsredovisningen för 2013 med undan-

tag av nya eller omarbetade standarder, tolkningar och förbättringar som antagits av EU och som ska tillämpas från och med den 1 januari 2014.

## IFRS 9 Finansiella instrument

IFRS 9 Finansiella instrument utgiven i november 2009 introducerar nya krav för klassificering och värdering av finansiella tillgångar. I oktober 2010 ändrades IFRS 9 med krav för klassificering och värdering av finansiella skulder samt bortbokning. I december 2011 ändrades IFRS 7 vilket innebär utökade upplysningskrav i den period är IFRS 9 tillämpas för första gången. I november 2013 utkom IASB med IFRS 9 Säkringsredovisning. Tidpunkten för obligatorisk tillämpning av IFRS 9 har också tagits bort från standarden (tidigare 1 januari 2015), varför detta datum för närvarande inte är känt. Företagsledningens bedömning är att tillämpningen av IFRS 9 kan påverka de redovisade beloppen i de finansiella rapporterna vad gäller koncernens finansiella tillgångar och skulder. Företagsledningen har ännu inte genomfört en detaljerad analys av effekterna vid tillämpning av IFRS 9 och kan därför ännu inte kvantifiera effekterna.

## IFRS 12, Upplysningar om andelar i andra företag

Standarden behandlar upplysningar om andelar i dotterbolag, intressebolag och andra bolag. Upplysningarna är omfattande och ska hjälpa läsaren av den finansiella rapporten att bedöma vilken påverkan innehavet i andra enheter kan utgöra. Upplysningar som ska lämnas är bland annat vilket bestämmande inflytande som finns, vilka väsentliga bedömningar eller antaganden som gjorts. Det ska även informeras vilka samarbetsarrangemang som föreligger. Standarden träder i kraft 1 januari 2014 inom EU.

# Försäkran

Undertecknade försäkrar att delårsrapporten ger en rättvisande översikt av moderbolagets och koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm 28 april 2014

Jan Sundling  
*Styrelsens ordförande*

Crister Fritzson  
*Verkställande direktör*

Denna rapport har inte varit föremål för granskning av bolagets revisorer.



# Pressmeddelanden januari–mars 2014

Ett urval av SJs pressmeddelanden under det aktuella kvartalet:

2014-03-20 Nytt samarbete ger 610 försäljningsställen av SJs biljetter

2014-02-13 Ökad omsättning och bättre underliggande resultat

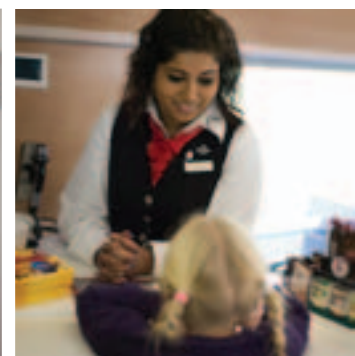
2014-01-21 SJ varslar om stängning av Contact Center i Tranås

2014-01-21 SJ varslar 400 anställda

2014-01-16 SJ investerar i framtiden

2014-01-14 Sex miljoner besökte SJ digitalt

2014-01-06 SJs pendlare får förbättrad sms-tjänst



---

## Rapporttillfällen

Delårsrapport januari–juni: 14 augusti 2014

Delårsrapport januari–september: 23 oktober 2014

Bokslutskommuniké januari–december: februari 2015

Årsredovisning 2014: mars 2015

Ekonomisk information beställs från SJ AB, Stab Kommunikation, 105 50 Stockholm och finns även på sj.se.  
SJs presstjänst 010-751 51 84.

---

# Definitioner

## Avkastning på eget kapital

Periodens resultat (rullande 12 månader) enligt resultaträkningen i procent av genomsnittligt eget kapital för 12 månadersperioden.

## Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader (rullande 12 månader) i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital för 12 månadersperioden.

## Egentrafik

Trafik som SJ bedriver på kommersiella grunder eller avtalad trafik som helt eller delvis finansieras av biljettintäkter.

## Entreprenadtrafik

Trafik som SJ bedriver på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter.

## Kortfristiga placeringar

Begreppet kortfristiga placeringar i balansräkningen för moderbolaget avser placeringar med en löptid på mellan 0 och 360 dagar. För koncernen avses räntebärande placeringar med en löptid på mellan 91 och 360 dagar. Även längre obligationer som innehas för handel ingår i kortfristiga placeringar oavsett löptid.

## Likvida medel

Begreppet likvida medel är summan av kassa och banktillgodohavanden samt räntebärande placeringar med en löptid på högst 90 dagar vid anskaffningstidpunkten.

## Miljöindex

Måts löpande i ombordundersökningen och visar hur miljömedvetet kunderna anser att SJ är.

## Nettoskuld

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar.

## Nöjd kundindex

Mått på hur nöjd en resenär är som kund hos SJ med hänsyn till sina samlade reseupplevelser med SJ de senaste 12 månaderna.

## Personkilometer

Antalet resor multiplicerat med reslängden.

## Platskilometer

Offererade platskilometer utbudna till försäljning, det vill säga antalet tillgängliga platser multiplicerat med reslängden.

## Punktlighet

Definieras för fjärrtåg och regionaltåg som rätt tid plus 5 minuter.

## Regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm)

Ansvarar för trafikförsörjning för dagligt resande (t ex arbetspendling) inom en region.

## Regularitet

Andel tåg som avgår från utgångsstation och kommer fram till slutstation enligt den plan som gäller två dygn innan trafikdygn.

## Resultat per aktie

Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

## Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av rörelsens intäkter.

## Skuldsättningsgrad

Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

## Soliditet

Eget kapital inklusive ägares innehav utan bestämmande inflytande andel i procent av totala tillgångar.

## Sysselsatt kapital

Totala tillgångar minskad med icke räntebärande skulder och icke räntebärande avsättningar inklusive uppskjutna skatteskulder.

## Här är SJs tåg



### SJ 3000 (X55)

SJs senaste snabbtåg som kompletterar och i vissa fall ersätter SJ 2000. Utrustade med SJ Ombord, ett nytt servicekoncept för information och underhållning.  
**Maxhastighet:** 200 km/h.  
**Längd:** 107 meter.  
**Mat och dryck:** Bistro med fullständiga rättigheter.  
**I trafik:** Sedan 2012.  
**Fritt wi-fi.**



### SJ 2000 (X2)

Bekväma snabbtåg för långa resor, vanligtvis mellan större orter.  
**Maxhastighet:** 200 km/h.  
**Längd:** 140 eller 165 meter.  
**Mat och dryck:** Bistro med fullständiga rättigheter.  
**I trafik:** Sedan 1990.  
**Fritt wi-fi.**



### Regina (X50-X52)

Snabbgående regionaltåg för trafik mellan större och mindre orter.  
**Maxhastighet:** 200 km/h.  
**Längd:** 54 eller 80 meter.  
**Mat och dryck:** Vanligtvis ingen bistro.  
**I trafik:** Sedan 2002.



### InterCity och Nattåg

Klassiskt loktåg för längre resor.  
**Maxhastighet:** 160 km/h.  
**Längd:** Beror på antal vagnar, men en vagn är 26,4 meter lång och ett lok är 15,5 meter.  
**Mat och dryck:** Varierar, men ofta bistro med fullständiga rättigheter.  
**I trafik:** Vagnarna är byggda på 1980-talet. Upprustade 2009-2011.



### Dubbedäckare (X40)

Snabbgående och mjukbromsande tvååningståg. Dubbedäckaren används för regionala resor med många stopp på vägen.  
**Maxhastighet:** 200 km/h.  
**Längd:** 53 eller 80 meter.  
**Mat och dryck:** Ingen bistro.  
**I trafik:** Sedan 2005.  
**Fritt wi-fi.**



### Regionaltåg (X12)

Motorvagnståg för korta och medellånga sträckor i regional trafik.  
**Maxhastighet:** 160 km/h.  
**Längd:** 50 meter.  
**Mat och dryck:** Ingen bistro.  
**I trafik:** Sedan 1991.

## Varumärkesindex

Mått på hur SJ som företag (varumärket) uppfattas av resenärerna

## Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

## Yield

Egentrafikintäkter dividerat med personkilometer.