

# Q3

DELÅRSRAPPORT  
JANUARI–SEPTEMBER 2014

Rörelseresultat, MSEK

**340** (296)

januari–september 2014

Punktlighet Fjärrtåg %

**80** (78)

beräknas på rullande 12 månader  
(helår 2013)

Punktlighet Regionaltåg %

**89** (89)



# Innehåll

Väsentliga händelser	3
Nyckeltal – koncernöversikt	6
VD har ordet	7
Hållbart företagande	8
Verksamhet och marknad	11
Rapport över totalresultat	12
Kommentarer till rapport över totalresultat	13
Rapport över finansiell ställning i sammandrag	15
Rapport över förändring i eget kapital i sammandrag	15
Kommentarer till rapport över finansiell ställning	16
Kassaflödesanalys	18
Kommentar till koncernens kassaflödesanalys	19
Resultat- och balansräkning i sammandrag, moderbolag	20
Kommentarer till moderbolagets resultat- och balansräkning	21
Noter	22
Övrig information – koncernen	24
Försäkran och granskningsrapport	25
Rapporttillfällen	26
Definitioner	27



**SJ kör dagligen 85 000 resenärer, 1 450 avgångar och trafikerar 160 stationer mellan Narvik och Köpenhamn.**

# Delårsrapport januari-september 2014

## Delårsperiod januari–september

- Nettoomsättningen uppgick till 6 710 MSEK (6 720)
- Rörelseresultatet ökade till 340 MSEK (296)
- Periodens resultat ökade med 40 procent och uppgick till 301 MSEK (214)
- Avkastning på operativt kapital uppgick till 6,8 procent (5,5)\*
- Nettoskultsättningsgraden uppgick till -0,03 (0,04)

\*beräknas på rullande 12 månader

## Tredje kvartalet

- Nettoomsättningen uppgick till 2 157 MSEK (2 198)
- Rörelseresultatet ökade till 182 MSEK (177)
- Periodens resultat ökade med 23 procent och uppgick till 154 MSEK (125)

## Väsentliga händelser under januari - juni

### Förändringar i SJs styrelse

I samband med SJs årsstämma den 28 april 2014 valdes två nya ledamöter in i SJs styrelse, Ulrika Dellby, partner Fagerberg & Dellby och Mikael Stöhr, vd för Coor Service Management. Samtidigt avgick Eivor Andersson, styrelseledamot i SJ sedan 2005.

### Beslut om nya ekonomiska mål

Under SJs årsstämma fattades beslut om nya ekonomiska mål. Bolaget ska på sikt ha en nettoskultsättningsgrad på 0,5-1,0. Avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 7 procent i genomsnitt och utdelningen ska långsiktigt uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat efter skatt.

### Konkurrensverket gav SJ rätt mot MTR

Tågoperatören MTR anmälde SJ till Konkurrensverket för att MTR inte får sälja sina biljetter i SJs digitala kanaler och för missbruk av dominerande ställning. Konkurrensverket skrev av ärendet med motiveringen att det inte finns några lagliga och ekonomiska hinder för MTR att sälja biljetter på annat sätt.

### SJ vann tvist

SJ vann en tvist mot en cateringleverantör angående ersättning för beräkningen av kasserade färskvaror. Skiljenämnden biföll SJs yrkande i tvisten och förpliktigade leverantören att återbetala 13,5 MSEK plus ränta. Sammantaget innebär domen en positiv resultatteffekt om 30 MSEK för SJ i juni.

### SJ får ny logistikpartner för mat och dryck

Efter ett långt samarbete med LSG har SJ valt en ny partner, TLS, Train Logistics Sweden AB, som ansvarig för logistiken av mat och dryck till och från bolagets tåg. Samarbetet startar den 1 januari 2015 och TLS kommer att verka i SJs logistikcentra i Stockholm, Göteborg och Malmö.

### Stopp i tågtrafiken efter brand i signalställverk

En nedriven kontaktledning med därpå följande brand i ett signalställverk den 28 maj medförde stora svårigheter för all tågtrafik samt en kapacitetsminskning

under närmare två veckor. Den komplexa trafikstörningen påverkade SJs resultat negativt med 32 MSEK.

### Förbättrad prognos för Botniatåg AB

Per den 31 december 2013 påverkade SJs engagemang (ägarskap 40 procent) i Botniatåg AB resultatet negativt till följd av uppskattade kostnader för framtida förluster. En förbättrad prognos för kvarvarande avtalstid medförde en justering av reserverat belopp under andra kvartalet, vilket påverkade SJs rörelseresultat positivt med 22 MSEK.

### Nationella transportplanen klar

Efter flera års kapacitetsutredning blev transportplanen klar i april. Den omsluter 522 miljarder kronor för perioden 2014-2025 och pengarna ska bland annat användas för att höja järnvägens tillförlitlighet genom förstärkt drift, underhåll och återinvesteringar. 155 miljarder kronor går till väg och 86 miljarder kronor till järnväg. 281 miljarder kronor satsas på att utveckla transportsystemet.

### Bättre trafikinformation till resenärerna

För att göra informationen om SJs tågresor både enklare och bättre utvecklade SJ en förbättrad tjänst för att söka trafikinformation. All information om ett tåg eller en station har samlats på ett och samma ställe, sj.se/trafikinfo, och fungerar lika bra i dator som i mobil eller på surfplatta.

### TiM - ny app för Mälardalen

Tillsammans med Samtrafiken lanserade SJ under våren reseappen TiM – Trafik i Mälardalen – en app som enkelt hittar det snabbaste sättet att resa med tåg, buss och tunnelbana inom Mälardalen. Kunderna får via appen tillgång till många funktioner för köp av resor, hantering av biljetter och trafikinformation. Appen är speciellt anpassad för just regionala resor i Mälardalen och visar lokaltrafik, SJ Regionaltåg och SJ InterCity-tåg.

### SJ varslade 400 anställda

Inom ramen för det förbättringsprogram som ska minska SJs kostnader med 1 miljard kronor inom administra-

tion och försäljning varslades i januari sammanlagt 400 anställda. Under första kvartalet avvecklades 18 av SJs resebutiker, inklusive den i Köpenhamn. Samtidigt varslade SJ om stängning av Service Center i Tranås, vilket totalt berörde 95 tillsvidare anställda. Service Centret koncentreras nu till Ånge.

#### Omstruktureringsreserv påverkade resultatet

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

#### SJ investerar i framtidens tåg

SJ beslöt under 2013 att investera cirka 3,5 miljarder kronor i en genomgripande renovering av SJ 2000-tågen. Under första kvartalet skrevs ett avtal med ABB, som kommer att genomföra den tekniska delen av upprustningen till en summa av 1,4 miljarder kronor.

#### Nya samarbeten ger 610 försäljningsställen

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

#### SJ delägare i X2AB

SJ gick in som delägare i det branschgemensamma projektet X2AB, i syfte att medverka till att skapa enkla och effektiva biljett- och betalningslösningar som gynnar resenärerna.

#### SJ överklagar beslut om allmän trafikplikt

Den 4 juli 2014 kungjorde Stockholms läns landsting (SLL) beslut om allmän trafikplikt i Mälardalen. Den 23 juli lämnade SJ AB in överklagande av beslutet. SJ AB yrkar att förvaltningsrätten ska undanröja beslutet. Som grund för yrkandet anförs att sträckor i den trafik som beslutet omfattar trafikeras på kommersiell basis och att SLL därför inte har rätt att besluta om allmän trafikplikt på dessa sträckor enligt kollektivtrafiklagen.

#### Förändring inom försäljning av utrikesresor

Från den 1 augusti 2014 säljer inte SJ InterRail-kort eller färd- och platsbiljetter till utländska tåg i SJs manuella kanaler. InterRail-korten kan dock köpas via sj.se. Platsbiljetter till utländska tåg samt InterRailkortet kan även köpas hos auktoriserade försäljningsställen och ombud i Sverige och utomlands.

## Väsentliga händelser under tredje kvartalet

#### Kraftiga trafikstörningar

Juli och augusti månad präglades till stor del av flera kraftiga trafikstörningar med många förseningar och inställda tåg. Anledningarna var dels väderrelaterade i form av åska och gräsbränder, dels infrastrukturrelaterade med en rad nedrivna kontaktledningar, elfel och växelfel.

#### Service Center Tranås stängs

Den 31 juli stängdes SJ Service Center i Tranås. Beslutet är ett led i det förbättringsarbete som SJ introducerade vid årsskiftet för att anpassa organisationen efter kundernas förändrade köpbeteenden. Under de fyra senaste åren har antalet inkommande samtal till Service Center gått från 3,3 miljoner till 1,5 miljoner. Samtidigt ökar andelen kunder som väljer att utnyttja kanalerna för självbetjäning under samma period.

#### Översyn av befintliga avtal

SJ har sagt upp flertalet av befintliga underhållsavtal. Syftet med omförhandlingen av avtalen är bland annat att skapa en tydlig ansvarsfördelning och öka kvaliteten. SJ har även slutit ett sourcingavtal med Volvo IT och konsoliderar därmed de tjänster som CGI, Fujitsu och Evry tidigare tillhandahöll. Det nya avtalet gäller från årsskiftet 2015 och fullt övertagande ska ske under första kvartalet.

#### Nattågstrafiken Stockholm-Malmö förlängs

Nattågstrafiken mellan Stockholm och Malmö var planerat att läggas ner i mars 2014. Efter diskussioner med Region Skåne, Malmö kommun, Sydsvenska Handelskammaren samt de lokala turist- och näringslivsorganisationerna beslutade SJ att ge nattlinjen en prövotid till slutet på oktober 2014. Viss resenärsökning har noterats under sommaren. Prövotiden för natttågen på sträckan Malmö – Stockholm har därför förlängts fram till sommaren 2015.

#### SJ och SL sluter avtal om gemensamt ansvar

SJ och SL har under ett försöksår samverkat för att gemensamt ta hand om resenärerna vid stora trafikstörningar. Försöket permanentas nu genom ett avtal som innebär att SJs kunder kan få åka med SLs tåg och vice versa. SJ har sedan tidigare tecknat liknande samverkansavtal med flera regionala kollektivtrafikmyndigheter, bland andra Östgötatrafiken och Upplands Lokaltrafik.

#### Sänkta priser på biljetter 1 klass

I september sänktes lägsta priset på biljetter i 1 klass från 395 kronor till 295 kronor på SJ Snabbtåg.

#### Ny vision, affärsidé och värdeord

I september beslutade SJ om en ny varumärkesplattform (vision, affärsidé och värdeord). Ett arbete med implemen-

tering av den nya varumärkesplattformen i verksamhetsplanering och de interna rutinerna påbörjades samma månad.

### **Tågplan 2015**

Den 26 september presenterade Trafikverket den gemensamma tågplanen för person- och godstågs tidtabeller och kommande underhållsarbeten under 2015. Den nya tidtabellen börjar gälla den 14 december 2014. Positiva nyheter för SJs del är att den stora majoriteten av SJs snabbtågsavgångar mellan Stockholm och Göteborg får en kortare restid med cirka 10 minuter. Likaså förkortas restiden mellan Stockholm och Oslo med mellan en och en halv timme när snabbtåg introduceras på sträckan. På enskilda linjer försämrar SJs erbjudande som en direkt konsekvens av att det 2015 är fler aktörer och större trängsel på järnvägsspåren.

### **Upplösning av reserv påverkade resultatet positivt**

Rörelseresultatet påverkades positivt av upplösning om 42 MSEK avseende den omstruktureringsreserv om 133 MSEK som sattes av under första kvartalet kopplad till SJs förbättringsprogram. En högre andel naturliga pensionsavgångar och interna omställningsprocesser än förväntat motiverar en lägre nivå på reserven vid utgången av tredje kvartalet.

---

## Väsentliga händelser efter perioden

### **SJ vann upphandlingen om Västtågen**

I oktober vann SJ upphandlingen om att få köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltågen i Västra Sverige på uppdrag av Västtrafik, Hallandstrafiken och Länstrafiken i Jönköpings län. SJ har varit operatör för Västtågen sedan maj 2012. Det nya avtalet löper från och med december 2015 till och med december 2024 och affären är värd cirka fem miljarder kronor.

### **Sänkta priser på återbetalningsbara biljetter**

I oktober sänktes priserna på återbetalningsbara biljetter med upp till 15 procent i 1 och 2 klass på SJ Snabbtåg.

# Nyckeltal - koncernöversikt

KONCERNEN	Juli-sept 2014	Juli-sept 2013	Föränd- ring %	Jan-sept 2014	Jan-sept 2013	Föränd- ring %	Helår 2013	Helår 2012
Rörelsens intäkter, MSEK	2 160	2 241	-4	6 772	6 858	-1	9 160	8 664
varav nettoomsättning	2 157	2 198	-2	6 710	6 720	0	9 023	8 504
Rörelsens kostnader, MSEK	-1 982	-2 054	-4	-6 458	-6 527	-1	-8 732	-8 188
Rörelseresultat, MSEK	182	177	3	340	296	15	298	467
Resultat före skatt, MSEK	183	175	4	343	284	21	288	498
Periodens resultat, MSEK	154	125	40	281	214	40	220	471
Resultat per aktie, SEK	44	31	40	75	54	40	55	118
Periodens kassaflöde, MSEK	410	17	2 301	252	-229	-210	-240	272
Investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar, MSEK	86	114	-24	570	305	87	448	803
Medelantalet anställda	4 967	5 139	-3	5 034	5 008	1	4 953	4 299
<b>Marginaler</b>								
Rörelsemarginal, %	8,4	7,9	-	5,0	4,3	-	3,3	5,4
Vinstmarginal, %	8,4	7,8	-	5,1	4,1	-	3,1	5,7
<b>Kapitalstruktur vid periodens utgång</b>								
Eget kapital, MSEK	5 181	4 955	5	5 181	4 955	5	4 961	4 886
Sysselsatt kapital, MSEK	6 483	7 076	-8	6 483	7 076	-8	6 978	7 111
Räntebärande nettoskuld, MSEK	-143	291	-149	-143	291	-149	216	693
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	-0,03	0,06	-	-0,03	0,06	-	0,04	0,14
Soliditet, %	57,9	52,0	-	57,9	52,0	-	53,3	51,1
<b>Avkastningsmått</b>								
Avkastning på operativt kapital, % *	6,8	7,4	-	6,8	7,4	-	5,7	8,6
Avkastning på eget kapital, % *	6,1	8,3	-	6,1	8,3	-	5,1	10,3

\* Beräknas på rullande tolv månader

# Resultatförbättring i spåren av effektiviseringsarbetet

SJ-koncernens rörelseresultat för årets första nio månader uppgick till 340 MSEK (296), vilket är en förbättring med nära 15 procent jämfört med motsvarande period 2013. Det kraftfulla förbättringsprogram som vi initierade under våren har börjat ge resultat, och verksamheten visar idag stabilitet. För tredje kvartalet uppgick rörelseresultatet till 182 MSEK (177). Utfallet påverkades positivt av en upplösning om 42 MSEK avseende den omstruktureringsreserv på 133 MSEK som redovisades under första kvartalet kopplad till förbättringsprogrammet. Nettoomsättningen för koncernen uppgick till 6 710 MSEK, vilket är i nivå med motsvarande period föregående år. För tredje kvartalet minskade nettoomsättningen med 41 MSEK till 2 157 MSEK (2 198). Koncernens lägre intäkter under tredje kvartalet är främst ett resultat av de ovanligt många trafikstörningarna under juli och augusti. Dessa hade stor påverkan på vår leverans till kund, främst för dotterbolaget SJ Norrlandståg.

## Stärkt position

Det är med stor tillfredsställelse jag noterar att vårt förbättringsarbete fortsätter att bidra till sänkta kostnader och förbättrat resultat. Arbetet med att sänka kostnaderna med en miljard kronor under en treårsperiod för att göra SJ till ett mer konkurrenskraftigt företag handlar lika mycket om att gasa som att bromsa. Vi vänder på alla stenar. Under tredje kvartalet har vi bland annat kontrakterat en ny IT-leverantör som ska hjälpa oss att bli mer effektiva, samt inlett en process för att omförhandla majoriteten av våra underhållsavtal. Med de nya avtalsmodellerna tar vi nu ett helhetsgrepp om den framtida underhållsproduktionen. Det här är dock bara början, mycket återstår och det kommer att krävas stor fokusering och hårt arbete för att vi om tre år ska ha uppnått vårt mål.

Upphandlad trafik blir allt viktigare för SJ och det är en del av vår nya långsiktiga strategi att vara aktiva inom det här området. I oktober fick vi glädjande nog fortsatt förtroende när vi vann en av marknadens största upphandlingar – att få köra pendeltågen i Göteborgsområdet och regionaltågen i västra Sverige. En affär som är värd cirka fem miljarder kronor och omfattar nio år från december 2015.

## Bättre kunderbjudande

Men lika mycket som vi fokuserar på att effektivisera verksamheten och sänka kostnadsmassan gasar vi också genom att öka vår investeringstakt. Hittills i år har vi investerat dubbelt så mycket jämfört med de 300 miljoner kronor som investerades fram till september föregående år. Vi satsar främst på uppgraderingar av våra tåg som ska leda till mer tillförlitlighet och bättre förutsättningar för ökad punktlighet, men också på mer kundanpassade IT-lösningar som bland annat ger oss möjlighet att sända personlig information i realtid till våra kunder. Vi har också lanserat en digital månadsbiljett för studenter som ska göra det enklare och mer flexibelt att resa med SJ. I oktober lanseras en uppdatering av SJs populära app "Min resa" med ny funktionalitet och en mer användarvänlig design, och i december är det premiär för vår nya bokningsdialog på hemsidan som är framtagen i nära samarbete med våra kunder.

Nya IT-lösningar och ett förbättrat kunderbjudande i all



ära, att tågen kommer och går i tid är dock SJs viktigaste uppgift. Att leverera hög punktlighet, god service, relevant och tydlig information samt en hög tillförlitlighet är kärnan i vårt kunderbjudande. Lyckas vi inte med det har vi inte lyckats med vårt uppdrag.

Årets sommar var utmanande för våra resenärer och medarbetare då juli och augusti starkt präglades av inställda och försenade tåg. Trots det ser vi en svag förbättring av vår punktlighet ur ett rullande tolvmånadersperspektiv och för september månad ser vi att både SJs fjärrtåg 79 (78) och SJs regionaltåg 90 (87) har en bättre punktlighet jämfört med föregående år.

## Kraftsamling för punktligheten

Men för att vi ska lyckas med den punktlighet på 95 procent som alla aktörer i järnvägsbranschen gemensamt har satt som mål till 2020, krävs det både krafttag och en attitydförändring inom branschen. Jag vill se ett ökat samarbete mellan alla parter, ett gemensamt fokus och kortare ledtid från idé till handling. Vi måste driva igenom de åtgärder som kan genomföras redan nu istället för att invänta den perfekta lösningen, och tänka bortom traditionella arbetsätt och metoder. För att nå en ökad punktlighet krävs kundfokus i allt vi gör och en respekt inför det faktum att en försening på järnvägen i slutänden alltid drabbar resenären. I SJs interna punktlighetsarbete fokuserar vi bland annat på att effektivisera och förbättra kommande tågplaner samt minska antalet stoppande fordonsfel.

Under 2014 och under de kommande åren fortsätter vi på SJ att kraftsamla för att sätta kunden först – i allt vi gör. Därför har vi tagit fram en ny vision, *Ett SJ att lita på och längta till*, samt fyra nya värdeord; pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt. Den nya visionen ska tillsammans med värdeorden vägleda oss i kundmötet och styra oss i vårt interna arbete. För vi vet ju att en tågresa aldrig bara är en transport från A till B utan också en upplevelse i sig; en glädjefull resa till nära och kära, en stund för avkoppling och reflektion eller en del av arbetsdagen. För många är tågresan helt enkelt en grundförutsättning för att det så kallade livspusslet ska fungera. Det är ett viktigt uppdrag att förvalta. Alla förändringar som vi initierar och levererar framöver måste därför bidra till att kundens upplevelse närmar sig vår vision: ett SJ att lita på och längta till.

Stockholm, den 23 oktober 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.

I linje med de krav som vår ägare ställer på alla statligt ägda bolag, beslutade SJs styrelse under hösten 2013 om tre långsiktiga hållbarhetsmål med koppling till befintliga nyckeltal i innevarande affärsplan. De tre nya, långsiktiga hållbarhetsmålen handlar om punktlighet på 95 procent (till 2020), andel genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar samt SJ Volontär, en möjlighet för medarbetarna att ägna sig åt ideellt arbete på arbetstid.

I samband med SJs årsstämma den 28 april 2014 fattades även beslut om nya ekonomiska mål, se nedan i SJs styrkort under styrområde Finans.

Såväl finansiella som icke-finansiella mål följs upp års-, kvartals- eller månadsvis. Det gör styrkortet till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar inom ett antal verksamhetskritiska områden. Genom att vi kontinuerligt stämmer av våra prestationer ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser samtidigt som vi säkerställer att vi styr 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>5</sup>	4,8	5,9	5,6
<b>Partnerskap &amp; Resurser</b>				
	Genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar, % <sup>1</sup>	20	20	–
<b>Samhälle</b>				
	Varumärkesindex, VMI <sup>2</sup>	–	41	51
	Miljöindex	70	73	68
	SJ Volontär <sup>3</sup>	–	–	–
	Trafiksäkerhetsindex	97	96,6	96,5
	EFQM-poäng, årsvärde	500	–	460
<b>Kund</b>				
	Nöjd kundindex, NKI, R12 <sup>5</sup>	63	61	60
<b>Process &amp; Produkt</b>				
	Punktlighet fjärrtåg, 5 min, R12 % <sup>5</sup>	88	80	78
	Punktlighet regionaltåg, 5 min, R12 % <sup>5</sup>	90	89	89
	Beläggningsgrad, R12, % <sup>5</sup>	51	50,5	51
	Regularitet, R12% <sup>5</sup>	98	97	97
<b>Finans<sup>4</sup></b>				
	Nettoskultsättningsgrad	0,5-1,0	-0,03	–
	Avkastning på operativt kapital, R12 % <sup>5</sup>	7	6,8	–

1. Av identifierade hög- och mellanriskleverantörer

2. Definitionen har ändrats från och med augusti 2014 baserat på våra nya värdeord. Det finns ännu inget mål eller historik att jämföra med.

3. Startar under fjärde kvartalet 2014

4. Avser SJ-koncernen

5. Beräknas på rullande tolv månader



### Medarbetare

Medarbetare anställda i koncernen uppgick per den 30 september 2014 till 5 034 (5 139) fördelat på 2 919 (3017) i moderbolaget SJ AB och 2 115 (2 122) i koncernens dotterbolag.

Sjukfrånvaron per september rullande 12 månader var 5,9 procent, en ökning jämfört med föregående kvartal då den uppgick till 5,8 procent. Den korta sjukfrånvaron ligger på en relativt konstant nivå medan vi ser en ökning i den långa sjukfrånvaron. Sjukpenninguttaget har generellt ökat under samma period i Försäkringskassans statistik för sjukpenningstal. Sommaren har också varit ansträngande i form av mycket trafikala störningar vilket påverkat sjukfrånvaron bland SJs operativa personal.

Förutom det fortsatta arbetet med månatlig uppföljning av sjukfall där chefer har fokus på sina sjukskrivningstal och följer upp och sätter in adekvata åtgärder, planeras ytterligare insatser för de längre sjukskrivningarna. Insatsen bygger på att ett team av professionell expertis ställer en diagnos i ett tidigt skede. Därefter fastställs mål med rehabiliteringen och handlingsplan tas fram.

### Partnerskap & Resurser

Under tredje kvartalet uppnåddes årets målsättning om 20 procents genomförda leverantörs- och partnerskapsbedömningar. Bedömningar har skett inom den grupp av leverantörer som klassificerats som mellan- och högriskleverantörer.

Fördjupad dialog med de leverantörer som har en identifierad eller befarad risk efter erhållna enkätsvar genomförs. De leverantörer SJ vill fortsätta utreda är bland annat tillverkare av arbetskläder, profilprodukter och fordonskomponenter som är verksamma i så kallade riskländer. I samband med ingång av nya avtal så inkluderas nu SJs Code of Conduct, för att tydliggöra 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 är mycket bra, och utfallet på 73 per september överträffade förväntan på helåret med tre punkter. Det högre utfallet uppskattas bero på ökade kommunikationsinsatser via resebutik, sociala medier och till SJ Prio-medlemmar.

2014 införde SJ, utöver sedvanlig statistik, ett Trafiksäkerhetsindex som mått på utfallet av trafiksäkerhetsarbetet. Det tredje kvartalet 2014 domineras av två olyckstyper: händelser där resenärer kommit till skada inuti tåg eller i samband med av- och påstigning och nedrivna/skadade kontaktledning. Ingen av dessa händelser har bedömts som allvarliga. Det ackumulerade trafiksäkerhetsindexet för perioden januari till september hamnar på 96,6 vilket ligger något under det fastställda målet på 97. Beträffande resandeolyckorna har det genomförts en orsaksanalys och utifrån denna har handlingsplaner utarbetats.

### Kund

SJs målsättning för helåret är ett Nöjd kundindex (NKI) på 63. Utfallet för rullande 12 per september är ett NKI som uppgår till 61. NKI mäts ombord på tåget precis som tidigare men metoden gjordes om vid halvårsskiftet. Nivån på NKI från den förbättrade metoden förväntas främst påverkas av att vi nu mäter mer i peak och då fångar fler resenärer som generellt sett är lite mindre nöjda.

## 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 bolaget. Vid val av färdssätt är hög punktlighet och tillförlitlighet viktiga faktorer. SJ har tillsammans med övriga aktörer i branschen en långsiktig målsättning på 95 procent punktlighet för all trafik till 2020.

För att räknas som punktliga har både SJs Fjärrtåg och SJs Regionaltåg den toleransnivå för punktlighet på fem minuter, som bolagen inom järnvägsbranschen kom överens om under 2013. För att nå den gemensamma målsättningen deltar SJ aktivt i det branschgemensamma projektet TTT – Tillsammans för Tåg i Tid – som startade i augusti samma år.

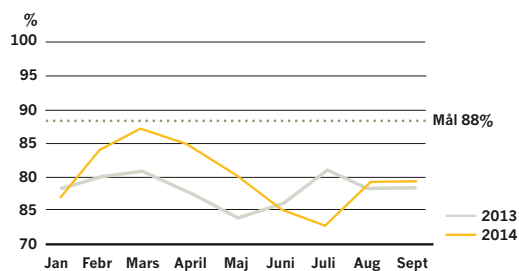
Punktligheten för Regionaltåg var för kvartalet 88 procent (89) och för Fjärrtåg 77 procent (79). Flera trafikpåverkande händelser såsom signalfel, växelfel och fel på fordon gjorde att punktligheten på framförallt sträckan Stockholm – Malmö och sträckan Göteborg – Kalmar blev mycket låg under första delen av juli. I slutet av juli månad hade vi ett antal fordonsfel, olyckor samt fel på infrastrukt-

turen (orsakade av upprepade åskoväder) på centrala punkter på stambanorna varje dag. Då felen var omfattande och spridda på flera ställen blev följdorsakerna i form av personalbrist och kast i fordonsomlopp stora.

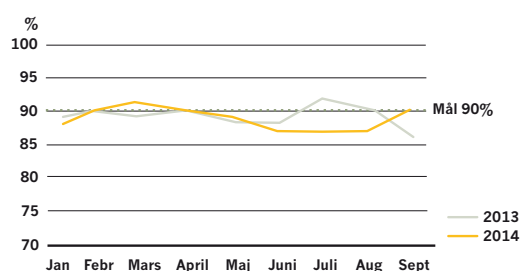
SJ arbetar aktivt med såväl de delar som bolaget självt kan påverka som de delar SJ i samarbete med andra kan förbättra. Som exempel på SJs interna arbete kan nämnas ökat fokus på punktlighet i samband med planeringen av nästkommande tågplan och arbete med att minska antal stoppande fordonsfel. Utvecklingen av andel stoppande fordonsfel är positiv och ligger med något undantag bättre än den satta målnivån. I kombination med en snöfattig vinter har långsiktiga förbättringar av såväl fordon, analysmetoder och komponenter gett önskad effekt.

Det ackumulerade utfallet för i synnerhet Fjärrtåg, 80 procent, ligger långt från bolagets årsmål på 88 procent och SJ är självklart inte nöjda med resultatet. SJs interna förbättringsarbete fortgår, men punktlighetsproblematiken är ett branschproblem som måste lösas gemensamt av samtliga aktörer inom järnvägssektorn. Ovan nämnt projekt, TTT, är en central del i detta arbete.

### 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, Oslo och Narvik. Trafiken är indelad i två typer: egettrafik och avtalstrafik. Tågtrafiken i koncernen bedrivs i moderbolaget SJ AB och i dotterbolagen SJ Götalandståg AB, Stockholms-tåg KB samt SJ Norrlandståg AB. Övriga dotterbolag har en verksamhet med nära anknytning till tågtrafiken. Under tredje kvartalet 2014 noterades en svag resandeökning med 0,3 procent, samtidigt ökade resor med flyg enligt Swedavia med fyra procent.

## Vision

**Ett SJ att lita på och längta till.**

## Affärsidé

**SJ ska erbjuda marknadens mest kundnära och hållbara resande i egen regi och i samarbete med andra. Det innebär att vi ska vara bäst på att tillgodose kundernas behov och att socialt, miljömässigt och ekonomiskt ansvar ska gå hand i hand genom hela vår verksamhet.**

## Kärnvärden

**Pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt.**

## Järnvägsmarknaden

Tågtrafiken i Sverige har successivt avreglerats och SJ agerar i dag på en konkurren utsatt marknad. EU-kommissionens förslag till ett fjärde järnvägs paket offentliggjordes 2013. Förslaget syftar till att ta ytterligare steg mot en europeisk, avreglerad järnvägsmarknad med gemensamma standarder och ökad konkurrens mellan järnvägsföretagen. Kommissionen föreslår ett öppet tillträde till järnvägsmarknaden i alla medlemsstater och att infrastruktur förvaltare ska utföra sina uppgifter oberoende av järnvägsföretag. Den 26 februari 2014 röstade Europaparlamentet om paketet och föreslog att järnvägsmonopolet får fortsätta men att nationella myndigheter framöver måste motivera beslut om att kontrakt tilldelas enskild operatör. Det fjärde järnvägs paketet ska nu behandlas av Europeiska rådet.

Den nationella planen för infrastrukturen (väg, järnväg, sjöfart) innebär att den svenska riksdagen har anslagit 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.

I infrastrukturplanen pekas mer än 150 investeringsprojekt i landet ut. Det största projektet är ny järnväg för snabbtåg mellan Stockholm – Linköping och på sträckan Göteborg – Borås. Andra satsningar är utbyggnad till fyra spår på sträckan Malmö – Lund, dubbelspår mellan Göteborg – Malmö, satsningar på godsstråken genom Skåne och Bergslagen samt utbyggnad av Mäljarbanan (mellan Tomtebodav – Kallhäll) och Västlänken vid Göteborg C.

## Regional tågtrafik i Mälardalen

Sedan kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 har den kommit att tillämpas på olika sätt av regionala trafikmyndigheter vad gäller hur allmän trafikplikt ska förhålla sig till kommersiellt bedriven trafik. För den regionala tågtrafiken i Mälardalen har Stockholms läns landsting (SLL) beslutat om allmän trafikplikt för stomnätet för perioden 2016-2029. Beslutet inkluderar även trafik där kommersiell trafik är möjlig och som SJ har för avsikt att utföra. SJ anser att beslutet strider mot kollektivtrafiklagen och har därför överklagat det till Förvaltningsrätten i Stockholm.

SJ för samtidigt en dialog med SLL och företrädare för övriga län i regionen kring regional trafik i Mälardalen och noterar att det finns en god vilja från alla parter att åstadkomma en gemensam och konstruktiv process för hur kommersiell och upphandlad trafik tillsammans kan åstadkomma ett trafikutbud som möter den högre ambitionsnivån, till bästa möjliga nytta för resenären och till lägre kostnader för respektive län. Otydliga spelregler gagnar inte någon part och SJs ambition är att tillsammans med SLL finna en avsiktsförklaring om hur den nya trafiken ska genomföras och vilken den kommersiella trafikens roll ska vara, både under övergångsperioden och på längre sikt.

SJs övergripande mål är att vara en hållbar järnvägsoperatör i Sverige.

Målsättningen kan konkretiseras i fyra huvudpunkter;

- Det ska vara tryggt och säkert att åka med SJ
- SJ ska säkerställa en grundläggande leverans-kvalitet där punktlighetsarbetet har hög prioritet
- Kunden ska välja SJ i första hand
- SJ ska leva upp till ägarnas finansiella och icke-finansiella krav

- SJ kör dagligen 1 450 tågavgångar, varav 440 i egen regi och ytterligare 1 010 avgångar i upphandlad trafik.

- Drygt 5 500 medarbetare bidrar till att erbjuda resenärerna Sveriges mest hållbara resa.

# Rapport över totalresultat

KONCERNEN, MSEK	Juli-sept 2014	Juli-sept 2013	Jan-sept 2014	Jan-sept 2013	Helår 2013
Nettoomsättning	2 157	2 198	6 710	6 720	9 023
Övriga rörelseintäkter	3	42	62	138	137
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>2 160</b>	<b>2 241</b>	<b>6 772</b>	<b>6 858</b>	<b>9 160</b>
Personalkostnader	-612	-693	-2 246	-2 162	-2 910
Av- och nedskrivningar	-207	-211	-634	-630	-847
Övriga kostnader	-1 162	-1 151	-3 579	-3 735	-4 975
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 982</b>	<b>-2 054</b>	<b>-6 458</b>	<b>-6 527</b>	<b>-8 732</b>
Resultat från andelar i intressebolag	0	-9	26	-35	-130
<b>Rörelseresultat</b>	<b>182</b>	<b>177</b>	<b>340</b>	<b>296</b>	<b>298</b>
Ränteintäkter och liknande poster	8	16	36	35	47
Räntekostnader och liknande poster	-7	-18	-34	-46	-57
<b>Resultat före skatt</b>	<b>183</b>	<b>175</b>	<b>343</b>	<b>284</b>	<b>288</b>
Periodens skatt	-28	-51	-62	-70	-68
<b>Periodens resultat</b>	<b>154</b>	<b>125</b>	<b>281</b>	<b>214</b>	<b>220</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>					
<i>Komponenter som kommer att omklassificeras till resultatet</i>					
Kassaflödessäkringar	-4	5	-7	16	16
Finansiella tillgångar som kan säljas	-1	-1	-3	-2	-1
Uppskjuten skatt	1	-1	2	-3	-3
<b>Övrigt totalresultat för perioden</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>	<b>-8</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>151</b>	<b>128</b>	<b>273</b>	<b>225</b>	<b>231</b>
Moderbolagets aktieägares andel av periodens resultat	154	125	281	214	220
Moderbolagets aktieägares andel av periodens totalresultat	151	128	273	225	231
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	39	31	70	54	55
Genomsnittligt antal aktier, tusental	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000

# Kommentarer till rapport över totalresultat

## Ekonomisk utveckling januari–september 2014

### Intäkter

Koncernens intäkter för perioden minskade med 86 MSEK. Minskningen återfinns främst inom övriga rörelseintäkter som för perioden är 76 MSEK lägre. Under 2013 erhöles ersättning avseende skade- och stillestånd främst relaterad till olyckan i Kimstad 2010, samt försäkringsersättningar. Försäljning av 13 Rc3-lok under 2014 utgör 49 MSEK av innevarande periods övriga rörelseintäkter.

SJs egettrafikintäkter var för perioden 20 MSEK högre och avsåg huvudsakligen ökade egettrafikintäkter i SJ AB. Ökningen var främst en följd av att trafiken på sträckan Göteborg – Malmö återupptogs i december 2013 och därmed inte återfinns i jämförelsesiffrorna. I tillägg innebar även den strejk som bröt ut i södra Sverige i juni ett ökat resande med SJ AB och därmed en positiv effekt på egettrafikintäkterna. Intäktsökningen inom koncernen har dels motverkats av den stora trafikstörning i slutet av maj och början av juni som branden i signalställverket i Myrbacken medförde, dels ett antal incidenter under sommaren där SJ AB, men framförallt dotterbolaget SJ Norrlandståg AB, drabbades av trafikstörningarna med minskat resande som följd.

Avtalsersättningen för perioden minskade med knappt 8 MSEK. Entreprenadintäkterna tillhörande Stockholms-tåg KB ökade vilket förklaras av stationsövertagande från ISS (maj 2013) samt något högre punktlighetsincitament. Entreprenadintäkter tillhörande SJ Götalandståg AB minskade marginellt.

Koncernens utbud ökade under perioden jämfört med 2013, vilket till stor del förklaras av den nya trafiken på sträckan Göteborg – Malmö. Vidare har årets tidtabell utökats med ytterligare ett tågpar på Malmö – Stockholm. Resandeökningen var något lägre än utbudsökningen, vilket resulterade i en lägre belägningsgrad jämfört med föregående år.

### Kostnader

Koncernens totala kostnader minskade under aktuell period med 69 MSEK vid jämförelse med motsvarande period föregående år. Den utökade produktionen i koncernens verksamhet till följd av trafiken på sträckan Göteborg – Malmö ökade den underliggande kostnadsbasen. Genomförda åtgärder samt en allmän återhållsamhet

avseende övriga rörliga kostnader medförde dock generellt lägre kostnadsnivåer.

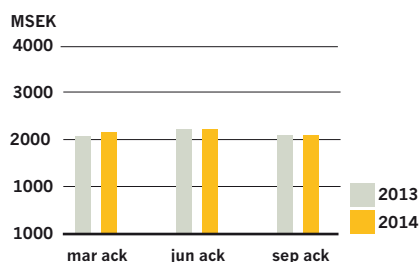
Koncernens infrastrukturkostnader var cirka 40 MSEK högre. 10 MSEK kan härledas till ökad produktion på sträckan Göteborg – Malmö, resterande del beror på ökade infraavgifter från Trafikverket. Koncernens underhållskostnader har utvecklats positivt mot jämförbar period, och då särskilt tillkommande underhåll. Dessa var för perioden totalt 40 MSEK lägre, där den främsta orsaken var ett gynnsamt skadeläge efter en mild vinter.

Kostnader för tillsyn och service jämfört med föregående år är 35 MSEK lägre som en följd av mild vinter och därtill hörande låga kostnader för avisning.

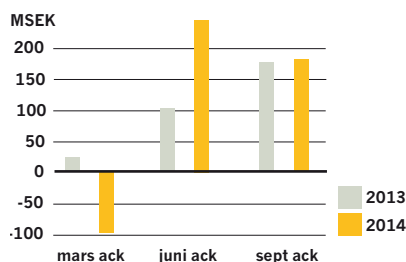
Kostnader för koncernens ersättningstrafik är högre än föregående år. Ökningen avser den oplanerade ersättningstrafiken och beror på ett antal oförutsedda händelser, bland annat urspårning av ett posttåg mellan Stuvsta och Huddinge i januari, urspårningen av ett godståg mellan Katrineholm och Södertälje, nedriven kontaktledning Töreboda på sträckan Stockholm – Göteborg, brand i ställverk i Myrbacken samt det ansträngda trafikläget under juli och augusti.

I förhållande till samma period föregående år är personalkostnaderna 84 MSEK högre. Under perioden redovisades en omstruktureringsreserv om 133 MSEK med anledning av det omställningsprogram som SJ genomför. Till följd av en högre andel naturliga pensionsavgångar och interna omställningsprocesser än förväntat, löstes 42 MSEK av omstruktureringsreserven upp under tredje kvartalet. Som en följd av övertagandet av stationsverksamheten från ISS inom Stockholms-tåg KB, och därtill 500 nya medarbetare, bidrog expansionen av verksamheten till en ökad kostnads massa främst inom personalkostnader. För jämförbara perioder har en förflyttning från övriga rörelse-kostnader till personalkostnader skett som en effekt av att tågstädning på strategiska orter numera utförs inom egen verksamhet. Lägre personalkostnader förklaras dels av lägre kostnader för fordons- och trafikutbildningar som en följd av genomförd effektivisering i början av 2013, dels till följd av genomförd omstrukturering. Periodens kostnader för skadelivräntor var högre än motsvarande period 2013 till följd av ändrad diskonteringsränta och indexeringsan-tagande.

## Nettoomsättning



## Rörelseresultat



### Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till 340 MSEK (296). Rörelseresultatet stärktes med 28 MSEK som en följd av ett för SJ AB positivt utfall i Skiljenämnden avseende tvist med cateringleverantör.

Under perioden medförde försäljning av lok en reavinst om 49 MSEK. Vidare har en upplösning av del av den reserv som avsattes per 31 december 2013 avseende framtida förluster i intressebolaget Botniatåg AB stärkt rörelseresultatet med 22 MSEK. Omstruktureringsreserven har belastat rörelseresultatet med 92 MSEK. Försäkringsersättning avseende Skotterud påverkade positivt med 7 MSEK. Underliggande rörelseresultat uppgick till 326 MSEK (260). Rörelsemarginalen för perioden har ökat till 5 procent (4,3).

### Finansiella poster

Finansnettot uppgick till 1 MSEK (-10). 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 343 MSEK (284). Skatt på periodens resultat uppgick till 62 MSEK (70). Periodens resultat uppgick till 281 MSEK (214).

## Ekonomisk utveckling juli–september 2014

### Intäkter

Rörelsens intäkter under det tredje kvartalet minskar med 80 MSEK jämfört med motsvarande period 2013. Produktionsvolymen är i stort jämförbar för kvartalen mellan åren eftersom trafiken för dotterbolaget SJ Götalandståg AB samt även övertagandet av stationsverksamheten avseende dotterbolaget Stockholmståg KB inleddes under maj 2013. Minskning av intäkter noteras främst för trafiken som bedrivs genom dotterbolagen SJ Götalandståg AB och SJ Norrlandståg AB. Övriga rörelseintäkter var 39 MSEK lägre jämfört med 2013. Förändringen utgörs av att försäkringsersättningar främst avseende olyckan i Kimstad 2010 erhöles 2013.

### Kostnader

Under tredje kvartalet var koncernens totala kostnadsutfall 72 MSEK, eller 4 procent, lägre än motsvarande period 2013. 42 MSEK av tidigare avsatt omstruktureringsreserv om 133 MSEK löstes under innevarande kvartal upp till följd av en högre andel naturliga pensionsavgångar och interna omställningsprocesser. Omställningsprogrammet får också full effekt under kvartalet. Minskningen återfinns

även inom övriga rörelsekostnader, där lägre underhållskostnader samt lägre kostnader för tågstädning, som på strategiska orter utförs inom koncernen, påverkat kostnadsstrukturen positivt. En allmän återhållsamhet påverkade även kostnadsutfallet i gynnsam riktning.

### Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till 182 MSEK (177). Rörelseresultatet stärktes med 45 MSEK som främst är en följd av upplösning av del av tidigare omstruktureringsreserv. Underliggande rörelseresultat uppgick till 137 MSEK (169). Rörelsemarginalen blev 8,4 procent (7,9).

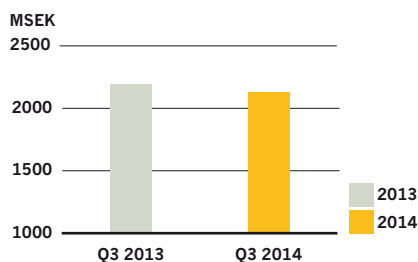
### Finansiella poster

Finansnettot uppgick till 1 MSEK (-2). Förändringen jämfört med föregående år förklaras främst av en lägre nettoskuld.

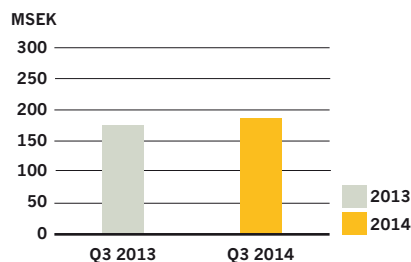
### Koncernens resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till MSEK 183 (175). Skatt på kvartalets resultat uppgick till MSEK -28 (-51). Kvartalets resultat uppgick till MSEK 154 (125).

## Nettoomsättning



## Rörelseresultat



# Rapport över finansiell ställning i sammandrag

KONCERNEN, MSEK	30 sept 2014	30 sept 2013	31 dec 2013
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar	6 248	6 519	6 356
Immateriella tillgångar	347	300	308
Finansiella tillgångar	568	565	567
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>7 164</b>	7 384	7 231
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	9	8	7
Kortfristiga fordringar	796	815	719
Kortfristiga placeringar	585	1 224	1 203
Likvida medel	333	91	80
Anläggningstillgångar till försäljning	60	-	72
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 783</b>	2 138	2 081
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>8 946</b>	9 523	9 312
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>5 181</b>	4 955	4 961
<b>Långfristiga skulder</b>			
Avsättningar	194	215	194
Räntebärande skulder	739	1 180	1 125
Icke räntebärande skulder	0	19	19
Uppskjutna skatteskulder	307	269	267
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>1 239</b>	1 683	1 604
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Avsättningar	244	160	166
Räntebärande skulder	442	832	787
Icke räntebärande skulder	1 841	1 893	1 794
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>2 526</b>	2 885	2 747
<b>Summa skulder</b>	<b>3 766</b>	4 568	4 352
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>8 946</b>	9 523	9 312

# Rapport över förändring i eget kapital i sammandrag

KONCERNEN, MSEK	30 sept 2014	30 sept 2013	31 dec 2013
<b>Ingående balans</b>	<b>4 961</b>	4 886	4 886
Periodens resultat	301	214	220
Övrigt totalresultat för perioden	-8	11	12
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>293</b>	225	231
Utdelning till aktieägare	-73	-157	-157
<b>Utgående balans</b>	<b>5 181</b>	4 955	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 tågflotta utgörs av SJ 3000, SJ 2000, dubbeldäckare samt lok och personvagnar. 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, tågen har visat sig fungera mycket bra och är robusta i vinterklimat. Tågsätten testkördes 25 000 felfria kilometer före övertagandet.

Arbetet med en genomgripande modernisering av SJ Snabbtåg av modell SJ 2000 pågår. Periodens förändring är därför främst en följd av investeringar i pågående anläggningar inom upprustningsprojektet X2 Upgrade samt årets avskrivningar. Det beslut som fattades under 2013 omfattade såväl teknik som komfort till en total uppskattad kostnad om 3,5 miljarder kronor för de totalt 36 SJ 2000-tågsätten. Beslutet innebär att samtliga tågsätt, med sex vagnar vardera, kommer att genomgå en omfattande upprustning som kommer att förlänga livstiden till cirka 2035. Teknikinvesteringen uppgår till 1,4 miljarder kronor. Tidplanen för upprustningen är att de 36 tågsätten ska moderniseras under perioden 2016–2019 och sättas i trafik successivt under perioden när de är klara. Den tekniska uppgraderingen är mitt i konstruktionsfasen av det nya driv- och styrsystemet som kommer ge SJ 2000 en driftsäkerhet i världsklass. Parallellt löper ett intensivt upprustningsarbete som påbörjas i oktober 2014. Upphandlingen av en större komfortupprustning har startats.

SJ har planer på att satsa 150 MSEK på 20 nya familjevagnar i InterCity-flottan. Vår nya familjevagn består av en helt ny bistro, fyrstolssittning och en lekhörna. Vagnarna kommer att tas i drift efterhand som de rullar ut från verkstaden. Under perioden färdigställdes sex av vagnarna,

och de trafikerar nu sträckorna Stockholm – Oslo samt Stockholm – Östersund.

Som ett led i att anpassa SJs tågflotta till den nya konkurrenssituationen har 13 stycken Rc3-lok sålts via ett auktionsförfarande under perioden. Loken tillverkades i början av 1970-talet och har fram till försäljningstillfället varit i kommersiell drift. SJs behov av lok har minskat eftersom antalet motorvagnståg ökat inom flottan, särskilt till följd av lanseringen av SJ 3000. Anläggningstillgångar till försäljning per sista september uppgick till 60 MSEK.

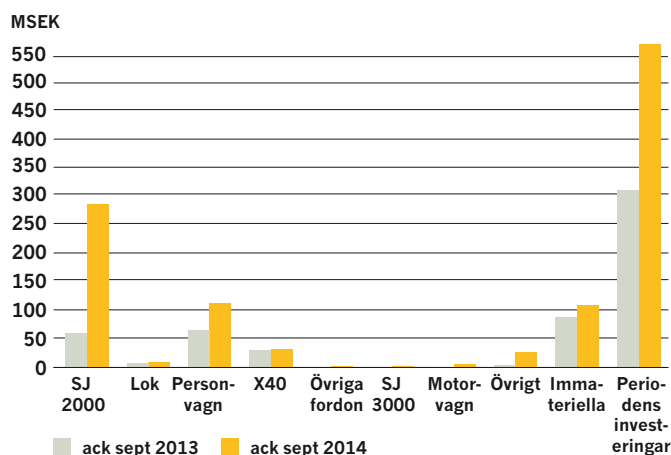
### Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella anläggningstillgångar uppgick till 568 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 12 månader. Resterande del av koncernens finansiella anläggningstillgångar utgörs av placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Dotterbolaget SJ Försäkring AB har placeringar i räntebärande värdepapper, varav totalt 234 MSEK (224) klassificeras som finansiell anläggningstillgång.

### Omsättningstillgångar

Kortfristiga placeringar har under perioden minskat med 618 MSEK till följd av finansiering av det lån avseende dubbeldäckarna som förföll till betalning per den 30 juni.

## Investeringar





## Eget kapital

Koncernens egna kapital uppgick den 30 september 2014 till 5 181 MSEK (4 961). Eget kapital har stärkts till följd av ett positivt resultat för den aktuella perioden. Eget kapital har även påverkats av verkställande av utdelning enligt 2013 års vinstdisposition uppgående till 73 MSEK under perioden.

### Ägarkrav

I samband med årsstämman den 28 april 2014 fattades beslut om nya, långsiktiga finansiella mål för SJ. Nytt mål är en nettoskulsättningsgrad på 0,5-1,0 på sikt och tidigare mål om en soliditet på minst 30 procent utgår därmed. Tidigare mål om avkastning på eget kapital på minst 10 procent har ersatts av ett mål om avkastning på operativt kapital uppgående till minst 7 procent i genomsnitt. Utdelning ska långsiktigt uppgå till mellan 30 till 50 procent av årets resultat. Målet var tidigare att utdelningen skulle uppgå till minst en tredjedel av årets resultat.

Avkastning på operativt kapital uppgår per september till 6,8 procent. Resultat före skatt uppgick till 343 MSEK medan operativt kapital uppgick till 5 013 MSEK. Storleken på koncernens operativa kapital har varit relativ oförändrad under det senaste året som följd av att investeringarna ungefär har motsvarat avskrivningarna. Eget kapital har ökat som följd av ett positivt resultat och

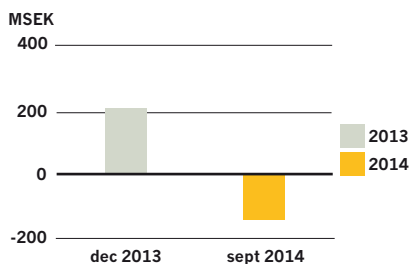
relativt låg utdelningsandel (1/3) medan koncernens finansiella nettoskuld har minskat något. Finansiering av det operativa kapitalet sker nästan uteslutande med eget kapital, vilket reflekteras av måttet nettoskulsättningsgrad som uppgår till -0,03.

## Skulder

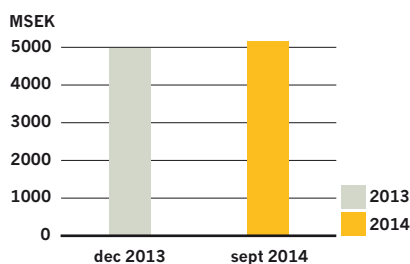
### Räntebärande skuld

Per den 30 september 2014 hade koncernen en nettokassa om 143 MSEK, att jämföra med en nettoskuld om 216 MSEK vid utgången av 2013. Koncernens räntebärande skulder bestod huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt samt under 2012 upptagna lån, vilket uppgick till 1 180 MSEK (2 012). Minskningen förklaras främst av att ett leasinglån uppgående till cirka 650 MSEK avseende dubbeldäckare löstes i juni månad 2014. Betalning per den 30 juni för lösen av leasing finansierades med egen kassa. Av de räntebärande skulderna är 739 MSEK (1 180) långfristiga och 442 MSEK (832) kortfristiga, vilket avser de delar av skulden som förfaller till betalning inom ett år. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 52 månader (43). Den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 17 månader (13). Per den 30 september 2014 var genomsnittsräntan 2,1 procent (2,9).

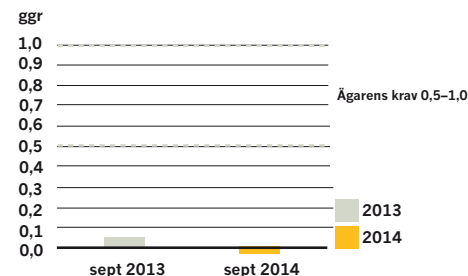
## Nettoskuld



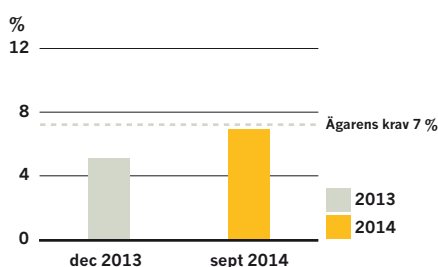
## Eget kapital



## Nettoskulsättningsgrad



## Avkastning operativt kapital



## Nettoskulsättningsgrad

# -0,03

## Avkastning operativt kapital

# 6,8 %

# Kassaflödesanalys

KONCERNEN, MSEK	Juli-sept 2014	Juli-sept 2013	Jan-sept 2014	Jan-sept 2013	Helår 2013
<b>Den löpande verksamheten</b>					
Resultat före skatt	183	175	343	284	288
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	167	204	655	581	879
- Av- och nedskrivningar	207	211	634	630	847
- Förändring avsättningar	-49	-6	77	-54	-69
- Realisationsvinst	-1	0	-47	0	4
- Övrigt	10	-10	17	-30	-33
- Resultat från andelar i intressebolag	0	9	-26	35	130
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>350</b>	379	<b>998</b>	866	1 167
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>					
Ökning (-)/Minskning (+) av varulager	4	-1	-1	-2	-2
Ökning (-)/Minskning (+) av rörelsefordringar	148	-31	-77	39	135
Ökning (+)/Minskning (-) av rörelseskulder	-114	-166	19	-71	-262
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>388</b>	181	<b>939</b>	831	1 039
<b>Investeringsverksamheten</b>					
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-58	-83	-460	-217	-316
Förvärv av immateriella tillgångar	-29	-31	-110	-88	-132
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	1	1	62	3	8
Övriga långfristiga räntebärande fordringar*	0	0	7	-78	-78
Kortfristiga placeringar	111	-51	618	-444	-423
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>26</b>	-165	<b>117</b>	-825	-943
<b>Finansieringsverksamheten</b>					
Amortering / upptagande checkräkningskredit	-79	-	0	-	-
Amortering av leasingskuld	-4	0	-730	-79	-179
Aktieutdelning	0	-	-73	-157	-157
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-83</b>	0	<b>-803</b>	-236	-336
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>331</b>	17	<b>253</b>	-229	-240
<b>Likvida medel vid periodens början</b>	<b>2</b>	74	<b>80</b>	320	320
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>333</b>	91	<b>333</b>	91	80

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

# Kommentarer till koncernens kassaflöde

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgår till 939 MSEK (831) och påverkas av ett positivt rörelseresultat samt en ökning av kortfristiga fordringar. Ökningen av korta fordringar är till stor del hänförlig till högre kundfordringar vilket beror på när i tiden faktureringen sker.

Justerat för ej kassaflödespåverkande poster såsom avskrivningar 634 MSEK (630), förändring avsättning avseende främst omstruktureringskostnader 61 MSEK (-54), resultat från andelar intressebolag -26 MSEK (35), försäljning av främst Rc3-lok -45 MSEK (0) samt övriga poster 6 MSEK (0) uppgår kassaflödet från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet till 956 MSEK (866).

Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar uppgår till 570 MSEK (305) varav 454 MSEK (188) avser investeringar i fordon, främst upprustning och modernisering av SJ 2000. Förändringen i immateriella tillgångar uppgår till 110 MSEK (88) som förklaras av investeringar ibland annat nytt tidtabellsystem i SJ AB.

Övriga investeringar uppgår till 6 MSEK (29). Försäljning av anläggningstillgångar, främst Rc3-lok uppgår till 62 MSEK (3). Periodens förändring av kortfristiga placeringar uppgår till 618 MSEK (-444), försäljning av aktier och andelar 35 MSEK (0) samt investeringar i räntebärande värdepapper -27 MSEK (-78). Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgår till 117 MSEK (-825).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten om -804 MSEK (-236) avser amorteringar -731 MSEK (-79) och utbetald utdelning -73 MSEK (-157) för perioden. Likvida medel per 30 september uppgår till 333 MSEK (91). Periodens kassaflöde uppgår till 253 MSEK (-229).

## Resultaträkning i sammandrag

MODERBOLAGET, MSEK	Juli-sept 2014	Juli-sept 2013	Jan-sept 2014	Jan-sept 2013	Helår 2013
Nettoomsättning	1 431	1 445	4 504	4 503	6 125
Övriga rörelseintäkter	3	49	72	157	157
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>1 434</b>	<b>1 494</b>	<b>4 575</b>	<b>4 660</b>	<b>6 283</b>
Personalkostnader	-338	-413	-1 363	-1 345	-1 821
Av- och nedskrivningar	-200	-205	-612	-613	-813
Övriga kostnader	-761	-748	-2 381	-2 469	-3 315
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 299</b>	<b>-1 366</b>	<b>-4 356</b>	<b>-4 427</b>	<b>-5 950</b>
<b>Rörelseresultat</b>	<b>134</b>	<b>128</b>	<b>219</b>	<b>233</b>	<b>333</b>
Resultat från andelar i koncernföretag	0	-	0	-	89
Resultat från andelar i intressebolag	0	-	34	-35	-130
Ränteintäkter och liknande poster	6	4	30	29	40
Räntekostnader och liknande poster	-7	-18	-35	-48	-60
<b>Resultat före skatt</b>	<b>133</b>	<b>115</b>	<b>248</b>	<b>179</b>	<b>272</b>
Periodens skatt	-20	-37	-41	-47	-68
<b>Periodens resultat</b>	<b>113</b>	<b>77</b>	<b>207</b>	<b>132</b>	<b>205</b>

## Balansräkning i sammandrag

MODERBOLAGET, MSEK	30 sept 2014	30 sept 2013	31 dec 2013
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar	6 307	6 514	6 426
Immateriella anläggningstillgångar	228	150	170
Finansiella anläggningstillgångar	554	539	541
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>7 089</b>	<b>7 203</b>	<b>7 136</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	9	8	7
Kortfristiga fordringar	667	709	773
Kortfristiga placeringar	585	1 209	1 203
Kassa och bank	332	90	80
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 593</b>	<b>2 017</b>	<b>2 063</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>8 682</b>	<b>9 220</b>	<b>9 199</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>4 939</b>	<b>4 740</b>	<b>4 812</b>
<b>Skulder</b>			
Avsättningar	586	460	463
Långfristiga skulder	739	1 199	1 144
Kortfristiga skulder	2 419	2 821	2 781
<b>Summa skulder</b>	<b>3 743</b>	<b>4 481</b>	<b>4 387</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>8 682</b>	<b>9 220</b>	<b>9 199</b>

# Kommentarer till moderbolagets resultat- och balansräkning

I moderbolagets verksamhet ingår tågtrafik samt huvudkontorets funktioner. Trafikintäkter utgör den dominerande intäktskällan.

Nettoomsättningen i moderbolaget SJ AB uppgick under perioden januari–september till 4 504 MSEK (4 503). Övriga rörelseintäkter under 2013 bestod av skade- och stilleståndsersättningar främst avseende olyckan i Kimstad 2010, samt erhållna försäkringsersättningar. Rörelseresultatet har påverkats positivt med 28 MSEK som en följd av ett för SJ positivt utfall i Skiljenämnden avseende tvist med cateringleverantör. Under perioden medförde försäljning av lok en reavinst om 49 MSEK.

Vidare har en upplösning av del av den reserv som avsattes per 31 december 2013 avseende framtida förluster

i intressebolaget Botnietåg AB stärkt rörelseresultatet med 22 MSEK. Omstruktureringsreserven har belastat rörelseresultatet om 94 MSEK. Resultatet före skatt uppgick till 248 MSEK (179). Periodens resultat uppgick till 207 MSEK (132).

Likvida medel uppgick vid utgången av kvartalet till 332 MSEK, jämfört med 80 MSEK vid utgången av föregående år. Eget kapital i moderbolaget uppgick vid periodens slut till 4 939 MSEK (4 812). Medelantalet anställda i moderbolaget uppgick till 2 826 (2 973).

Moderbolaget SJ ABs resultat- och balansräkning i sammandrag framgår av sidan 20 i denna rapport.

# Noter

## NOT 1: RÖRELSESEGMENT

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

### Juli–september 2014

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	1 412	738	11	–	2 160
Intäkter från interna transaktioner	22	1	60	-83	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 434</b>	<b>739</b>	<b>71</b>	<b>-83</b>	<b>2 160</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>133</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>183</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>8 682</b>	<b>637</b>	<b>681</b>	<b>-1 055</b>	<b>8 946</b>
<b>Skulder</b>	<b>3 743</b>	<b>472</b>	<b>387</b>	<b>-837</b>	<b>3 766</b>

### Juli–september 2013

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	1 465	765	11	–	2 241
Intäkter från interna transaktioner	29	0	55	-85	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>1 494</b>	<b>765</b>	<b>66</b>	<b>-85</b>	<b>2 241</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>115</b>	<b>56</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>175</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>9 220</b>	<b>590</b>	<b>727</b>	<b>-1 016</b>	<b>9 523</b>
<b>Skulder</b>	<b>4 481</b>	<b>445</b>	<b>425</b>	<b>-783</b>	<b>4 568</b>

### Januari–september 2014

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	4 499	2 238	34	–	6 771
Intäkter från interna transaktioner	77	1	182	-258	1
<b>Summa intäkter</b>	<b>4 575</b>	<b>2 240</b>	<b>215</b>	<b>-258</b>	<b>6 772</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>248</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>-7</b>	<b>343</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>8 682</b>	<b>637</b>	<b>681</b>	<b>-1 055</b>	<b>8 946</b>
<b>Skulder</b>	<b>3 743</b>	<b>472</b>	<b>387</b>	<b>-837</b>	<b>3 766</b>

### Januari–september 2013

MSEK	SJ AB	Trafikdrivande dotterbolag	Övriga dotterbolag	Eliminering	Totalt
Intäkter från externa kunder	4 571	2 252	36	-	6 858
Intäkter från interna transaktioner	89	1	189	-279	0
<b>Summa intäkter</b>	<b>4 660</b>	<b>2 253</b>	<b>224</b>	<b>-279</b>	<b>6 858</b>
<b>Resultat före skatt</b>	<b>179</b>	<b>63</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>284</b>
<b>Tillgångar</b>	<b>9 220</b>	<b>590</b>	<b>727</b>	<b>-1 016</b>	<b>9 523</b>
<b>Skulder</b>	<b>4 481</b>	<b>445</b>	<b>425</b>	<b>-783</b>	<b>4 568</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. Redovisat värde för dessa tåg per den 30 september 2014 uppgick till 863 MSEK (919 MSEK per den 31 december 2013). Redovisat värde för dessa upptagna lån uppgick per den 30 september 2014 till 750 MSEK (760 MSEK per den 31 december 2013).

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

Koncernen	Kategori	Värdering	2014-09-30		2013-12-31	
			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	173	173	188	188
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	392	392	368	368
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>			<b>565</b>	<b>565</b>	<b>556</b>	<b>556</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>						
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	591	591	483	483
Kortfristiga placeringar						
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	0	0	0	-
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	585	585	1 203	1 203
<b>Summa Omsättningstillgångar</b>			<b>1 176</b>	<b>1 176</b>	<b>1 686</b>	<b>1 686</b>
<b>Likvida medel</b>						
<b>Kassa och Bank</b>	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	333	333	80	80
<b>Summa likvida medel</b>			<b>333</b>	<b>333</b>	<b>80</b>	<b>80</b>
<b>Derivat</b>						
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	-14	-14	-8	-8
Valutaterminer	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	-	-	-	-
Valutaterminer	Ekonomisk säkring som innehas för handel	Verkligt värde	-	-	3	3
<b>Summa Derivat</b>			<b>-14</b>	<b>-14</b>	<b>-5</b>	<b>-5</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Leasingskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	430	430	1 154	1 154
Banklån	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	750	750	760	460
Leverantörsskulder och andra skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	497	497	504	504
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	333	333	333	333
<b>Summa finansiella skulder</b>			<b>2 010</b>	<b>2 010</b>	<b>2 751</b>	<b>2 751</b>

**Bedömning av verkligt värde på finansiella instrument**

Klassificeringen sker hierarkiskt i tre 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	Sept 2014	Dec 2013
Hierarki 1	0	0
Hierarki 2	963	1 566
Hierarki 3	0	0
<b>Summa finansiella instrument värderade till verkligt värde</b>	<b>963</b>	<b>1 566</b>

# Övrig information – koncernen

## Risker och osäkerhetsfaktorer

Den riskbild som redovisas i årsredovisningen för 2013 är till största del oförändrad, och för utförlig beskrivning hänvisas till SJ 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 framöver. För den regionala tågtrafiken i Mälardalen har Stockholms läns landsting (SLL) beslutat om allmän trafikplikt för stornätet för perioden 2016-2029. Detta inkluderar även trafik där kommersiell trafik är möjlig och kommer utföras, vilket SJ anser strider mot kollektivtrafiklagen, och att otydliga spelregler inte gagnar någon part. SJ har därför överklagat detta beslut i somras. SJ har under hösten förklarat att överklagandet ligger fast, men har också öppnat för att i dialog med SLL och regionen se hur den nya trafiken ska genomföras och vilken den kommersiella trafikens roll ska vara, både under övergångsperioden fram till 2019 men även på längre sikt.

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 2014 av Konkurrensverket. För att kammarrätten ska pröva målet krävs att den meddelar prövningstillstånd. Konkurrensverket har överklagat beslutet och beviljats prövningstillstånd hos Kammarrätten. Konkurrensverket har utvecklat grunderna för sitt överklagande och SJ har den 22 augusti 2014 lämnat yttrande. 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 Årsredo-

visningslagen 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 principerna beskrivs i SJ Års- och Hållbarhetsredovisning 2013 med undantag 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 utgivet 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 när 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). 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 och vilka väsentliga bedömningar eller antaganden som gjorts. Det ska även informeras vilka samarbetsarrangemang som föreligger. Standarden trädde i kraft 1 januari 2014 inom EU. IFRS 12 har inte någon väsentlig effekt på koncernens finansiella rapporter.



# 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 den 23 oktober 2014

Jan Sundling  
Styrelsens ordförande

Crister Fritzon  
Verkställande direktör

## Granskningsrapport

### Inledning

Vi har utfört en översiktlig granskning av delårsrapporten för SJ AB (publ) för perioden 1 januari 2014 till 30 september 2014. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning

### Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 *Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor*. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som 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 ISA och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna 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.

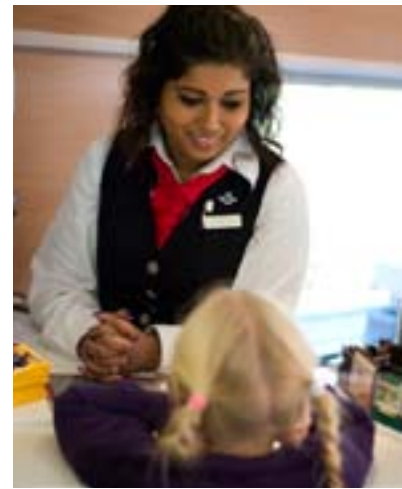
### Slutsats

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

Stockholm den 23 oktober 2014

Deloitte AB

Hans Warén  
Auktoriserad revisor



---

## Rapporttillfällen

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](http://sj.se).  
SJs presstjänst 010-751 51 84.

---

# Definitioner

## Avkastning på eget kapital

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

## Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat (rullande 12 månader) dividerat med genomsnittligt operativt kapital.

## 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

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

## Nettoskuld

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar.

## Nettoskudsättningsgrad

Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar i förhållande till eget kapital.

## 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.

## Operativt kapital

Genomsnittligt eget kapital och nettoskuld.

## Punktlighet

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

## 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.

## Skudsättningsgrad

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



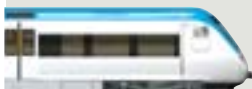
### SJ 3000 (X55)

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 tvåvåningståg. 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 uppfattas av allmänheten.

## Vinstmarginal

Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

## Yield

Egentrafikintäkter dividerat med personkilometer.