

SJ

Årsredovisning

11



Innehåll

Vd har ordet	2
Ordföranden har ordet	4
Fortsatt förbättringsarbete	6
Vision, affärsidé, kärnvärden, strategier	8
Prioriterad punktlighet	10
Bättre och bekvämare tåg	12
Sveriges modernaste tåg	14
Service som gör skillnad	16
Våra kunder sätter betyget	18
SJ Snabbtåg	20
SJ InterCity/Regional	26
Nöjdaste medarbetarna sedan 2003	32
Tågmarknaden och dess aktörer	36
Framtiden för järnvägen	38
Dotterbolag	40
Finansiella Rapporter	41
Styrelse	94
Ledning	95
Definitioner	96

Rapporttillfällen

Delårsrapport januari – mars i april 2012

Delårsrapport januari – juni i augusti 2012

Delårsrapport januari – september i oktober 2012

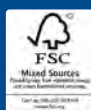
Bokslutskommuniké i februari 2012

Årsredovisning 2012 vecka 11 2013

Rapporter 2012

SJ publicerar för 2011 Årsredovisning, Hållbarhetsredovisning och Bolagsstyrningsrapport. Samtliga rapporter är tillgängliga på www.sj.se

Den tryckta Årsredovisningen kan beställas från: SJ AB Kommunikation, 105 50 Stockholm, info@sj.se



Vid frågor hänvisas till Ulrika Lindell, 010-751 50 84.

Årsredovisningen har producerats av SJ i samarbete med Publicera Information AB.
Layout och illustration: Dan Larsson.
Grafisk produktion: Nina Gylling.
Foto: Bsmart, Kasper Dudzik, Patrik Engström, Stefan Nilsson, Claes Salomonsson och Erik Svensson.
Tryck: Elanders Sverige AB.
Tack till kunder och medarbetare som medverkat i vår årsredovisning.

SJ på 2 minuter

SJ på 2 minuter



- SJ står för 55 procent av den totala tågtrafiken i Sverige.
- Varje dag reser 100 000 personer på 700 tåg med SJ.
- Antalet medarbetare är cirka 4 000.
- SJs fordonsflotta omfattar 115 ellok, 97 motorvagnar samt 473 personvagnar.
- De finansiella resultaten 2011 visade en nettoomsättning på 8 miljarder kronor. Soliditeten uppgick till 49,6 procent och avkastning på eget kapital uppgick till 0,8 procent.
- Alla resor med SJs tåg i Sverige är märkta med Bra Miljöval. Vi köper 100 procent förnybar el från vatten- och vindkraft för att driva tågen i Sverige.

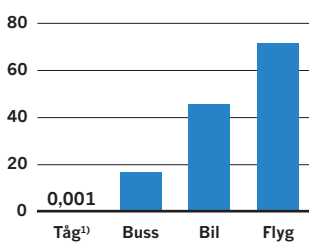
två miljoner

informationssms skickades i förebyggande syfte till våra kunder

Nära 90 % av våra tåg kom i tid, målet var 95 %

27,1 miljoner biljetter såldes under 2011

Utsläpp CO₂ (koldioxid), kg



1) Enkelresa Stockholm-Göteborg

SJ är hållbart och grönt

SJ utnämns till Sveriges hållbaraste transportföretag samt Sveriges grönaste varumärke.

Viktigaste händelserna under 2011

Koncernens resultat. Resultatet blev MSEK 36, och har därmed minskat med MSEK 258 vid jämförelse med 2010.

Punktligheten. Punktligheten är vårt viktigaste kundlöfte och vårt arbete för att säkra processer och rutiner för en ökad punktlighet har fortsatt under 2011. Under senare delen av året har punktligheten i vår tågtrafik förbättrats.

Investeringar. Koncernen har under perioden investerat MSEK 869 (844) i materiella och immateriella tillgångar, varav MSEK 746 (749) avsåg investeringar i fordon.

Utökat uppdrag i Mälardalen. SJ har efter ny upphandling fått fortsatt förtroende att köra Sörmlandsspilen och Nyköpingsbanan fram till 2016.

X31. Fem fordon av modell X31 har efter skiljeförfarande sålts med förlust till Skånetrafiken och Hallandstrafiken vid månads-skiftet mars-april.

Utredning. Regeringen beslutade under mars att ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i järnvägssystemet. Uppdraget i sin helhet skall redovisas för regeringen i februari 2012.

Ådalsbanan. Trafikstarten för Ådalsbanan, järnvägslinjen mellan Sundsvall och Långsele, är uppskjuten fram till augusti 2012.

Bolagets styrelse och ledning. Vid SJs årsstämma den 28 april valdes en ny styrelse och i samband med extra bolagsstämma den 25 augusti valdes Jan Sundling till ny styrelseordförande i SJ AB. Caroline Sundewall utträdde ur styrelsen den 29 november. Jan Forsberg kommer att lämna vd-posten i SJ AB till sommaren 2012.



Finansiellt 2011

- Nettoomsättningen uppgick till MSEK 8 038 (8 627).
- Upphandlad trafik som SJ avstätt från att lägga anbud på har resulterat i minskade intäkter om MSEK 650, dessutom har ett minskat förtroende för järnvägen medfört en svagt negativ resandeutveckling.
- Koncernens rörelseresultat blev MSEK 60 (439) och årets resultat MSEK 36 (294). Inledningen på året med hårt vinterväder, trafikstörningar och trafikreduceringar resulterade i minskade intäkter och ökade kostnader för underhåll, ersättningstrafik och restidsgarantiersättning.
- En förlikning med Tåg i Bergslagen resulterade i en kostnad för SJ på MSEK 150.
- Under senare delen av året hade koncernen en positiv resultatutveckling. Under sista kvartalet ökade resultatet med MSEK 170 mot fjolåret, till följd av att särskild vikt lagts vid aktiv kostnads- och resursstyrning. Kostnaderna för fordonsskador, ersättningar för restidsgarantier samt ersättningstrafik var också lägre.

Periodens resultat

36 MSEK

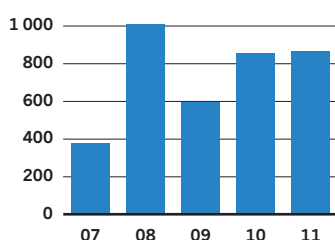
Soliditet

49,6%

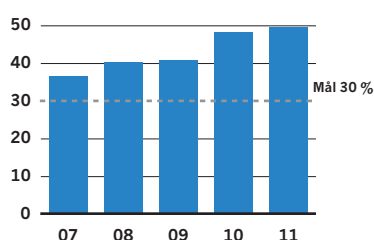
Nyckeltal koncernen, belopp i MSEK

Finansiella nyckeltal	2011	2010	2009	2008	2007
Nettoomsättning	8 038	8 627	8 741	8 992	8 230
Rörelseresultat	60	439	629	795	814
Rörelsemarginal (%)	0,7	5,0	7,2	8,8	9,9
Periodens resultat	36	294	460	525	493
Avkastning på eget kapital (%)	0,8	6,7	11,2	13,5	13,8
Soliditet (%)	49,6	48,4	41,0	40,4	36,6
Investeringar	869	858	595	1011	380
Medelantal anställda	4 041	4 262	4 439	4 539	4 053
Operativa nyckeltal					
Utbud och beläggning SJ					
Personkilometer (miljoner)	6 431	6 774	7 038	7 156	6 467
Platskilometer (miljoner)	12 056	12 534	12 915	13 263	12 510
Beläggningsgrad (%)	53	54	54	54	52
Antal resor (miljoner)	31,1	37,8	36,3	40,1	38,4

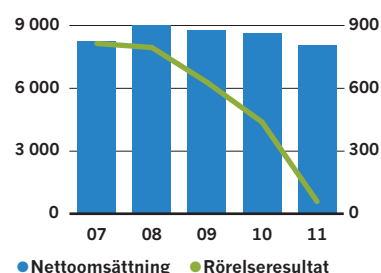
Investeringar MSEK



Soliditet, %



Nettoomsättning och rörelseresultat, MSEK



Fokus på förtroende och förbättringar

Året har präglats av satsningar för att återskapa förtroendet för SJs verksamhet, där kvaliteten och punktligheten i vår tågtrafik har stått i centrum.

I nledningen på 2011 blev utmanande för SJ och påverkade vår verksamhet både arbetsmässigt och ekonomiskt. Under årets första månader höll snön och kylan Sverige i ett fast grepp. Järnvägsnätet utsattes för hårda påfrestningar med stora störningar som följd. Många av våra lok och vagnar drabbades av skador, vilket gjorde att vi fick dra ned på tågtrafiken. Våra kunder fick utstå förseningar och inställda tåg. Kostnaderna, för bland annat extra tågunderhåll, ersättningstrafik och restidsgarantier, ökade också och uppgick till sammanlagt cirka 200 miljoner kronor.

Senare under våren stabiliserades trafikläget för att successivt förbättras under resten av året. Denna utveckling är glädjande och visar att vår verksamhet har både återhämtningsförmåga och kraft att återställa lönsamhet. Jag vill särskilt lyfta fram utvecklingen under årets sista kvartal, då vi till och med levererade en vinst i nivå med SJs rekordår under 2007 och 2008. Att få avrunda året på detta sätt känns både positivt och som en arbetsseger för alla inom SJ, som jobbat så hårt med att förbättra verksamheten. Det är också en effekt av effektiviseringsprogrammet "Konkurrenskraft 2010", som avslutades under 2011 och som minskat SJs kostnader med ungefär 550 miljoner kronor.

Förtroende och punktlighet

Ett område som vi har lagt mycket kraft på under året är att återskapa förtroendet för SJ. Två extremvintrar med trafikstörningar har fått många kunder att tvivla, både på oss och på järnvägen i stort. Därför har vi genomfört stora kommunikationsinsatser för att klargöra vad vi gör för att bli bättre. Jag upplever att vi har nått ut med budskapen och att SJ fått en positiv respons från kunderna. Det uppskattas att vi är tydliga med våra ambitioner, samtidigt som man förväntar sig att vi fullt ut genomför de förbättringar som utlovas.

De förbättringar som är aktuella samlas i vårt så kallade 80-punktsprogram. Huvudpunkterna är bättre punktlighet, utökad kundservice och trafikinformation samt nya och effektivare rutiner vid trafikstörningar. Lika viktigt är det att säkra den tekniska kvaliteten vad

gäller fordonen så att vi alltid kan erbjuda tågresor i linje med det utlovade trafikprogrammet.

I förbättringsarbetet vill jag särskilt lyfta fram det arbete vi gör för en ökad punktlighet. Vårt mål är att 95 procent av alla tåg ska komma och gå på tid. Under 2011 kom nio av tio tåg i tid. Vi vet att punktligheten är det i särklass viktigaste kvalitetsmålet för resenärerna och därför kraftsamlar vi inom just detta område. Konkret innebär det bland annat att vi förbättrat tågens tekniska tillförlitlighet, ökat marginalerna i trafikprogrammet, mer personal, förbättrat trafikinformationen, samt investerat i nya tåg. Sedan tidigare har vår trafikledning utökats med en särskild kundgrupp, som utslutande arbetar med att mildra effekterna av störningar. Det gör man genom att snabbt hantera frågor om exempelvis ersättningstrafik, förtäring, logi och information. Därmed kopplar arbetet med baskvalitet även tillbaka till frågan om förtroende. Genom att ta ett tydligt ansvar och möta kundkraven vid trafikstörningar kan förtroendet för SJ och för vårt arbete stärkas.

Säkra tillgängligheten

Under året har också infrastrukturfrågorna diskuterats flitigt. SJ är extremt beroende av att det svenska järnvägsnätet håller hög klass. I dagsläget är dock underhållsbehoven stora. Trafikverkets egen utredning pekar på att det skulle behövas cirka 30 miljarder kronor under en tioårsperiod för att komma tillrätta med bristerna. Vi välkomnar de diskussioner som förs och ser positivt på att Trafikverkets tilldelades 800 miljoner kronor i extra anslag 2011. För perioden fram till 2013 anslås sedan ytterligare 3,6 miljarder kronor för infrastruktursatsningar. Vi tror och hoppas att tillgängligheten därmed förbättras, vilket gynnar SJ, men stärker också hela järnvägssektorns trovärdighet.

Nytt snabbtåg

Bland våra egna satsningar vill jag särskilt framhålla vårt nya snabbtåg. Den 6 februari 2012 var det premiär för SJ 3000 på sträckan Stockholm – Sundsvall. Därmed introducerades det modernaste tåget

som finns i Sverige och som innebär att vår snabbtågs-kapacitet utökas med 30 procent. De nya tågen har ett infotainmentsystem med möjligheter till underhållning och information. SJ 3000 är Sveriges i särklass mest miljövänliga tåg och kan, när den dagen kommer, återvinnas till 98 procent. Det stärker den miljöprofil, som är en så betydelsefull konkurrensfördel för SJ och för tågresandet i stort.

En annan nyhet för 2012 är att snabbtågstrafiken till Norrland utökas med sträckan Stockholm–Umeå. Vi ser även över möjligheterna att utöka tågförbindelserna med kontinenten. Genom att samarbeta med andra tågföretag gällande biljettförsäljning och destinationer skapas nya, attraktiva och prisvärda resealternativ ut i Europa. En betydelsefull del i denna satsning är SJs knutpunkt i Köpenhamn, där vi sedan 2010 har en egen resebutik. En annan typ av partnerskap är de kombinationserbjudanden vi utvecklat tillsammans med flyget. I ökad utsträckning ser vi flyget snarare som ett komplement än en konkurrent med möjligheter till gemensamma resekoncept som är till nytta för kunderna.

En annan praktisk tjänst är den mobilapp som vi tog fram 2011 och som gör det mycket enklare för kunderna att ta del av information om tåg och om sitt resande. Vi har också lanserat en lågpriskalender för den som vill hitta billigaste tågresan på ett snabbt och överskådligt sätt.

Intressanta möjligheter

2012 blir det första året då den svenska tågmarknaden är helt avreglerad. Det kan innebära ökad konkurrens för SJ men i lika hög grad möjligheter och expansion till nya marknader. Jag tänker bland annat på regionaltrafiken, där vi nu får chans att driva verksamhet i egen regi. Detta är bara en av de tillväxtmöjligheter som öppnas i framtiden. Den största potentialen ser jag ändå i vår befintliga fjärr- och regionalstågstrafik. Inom dessa områden kommer vi med ett tydligt fokus på baskvaliteten att kunna växa och vidareutveckla tågresandet på ett sätt som är gynnsamt för oss alla.

Avslutningsvis vill jag tacka er kunder för det förtroende som ni visat oss och hoppas att SJ kommer att fortsätta att se er ombord på alla våra tåg. Jag vill också tacka alla medarbetare för betydelsefulla insatser under det gångna året.



Jan Forsberg, Verkställande direktör



Tåget – ett vinnande koncept för kunden

Vilka är de viktigaste framtidsfrågorna för SJ och för järnvägen i stort?

Vi ser idag ett Sverige där framför allt storstadsregionerna växer, där allt fler människor pendlar till sina arbetsplatser och resandet överhuvudtaget ökar. I ett sådant läge måste tåget finnas med som ett konkurrenskraftigt alternativ. Samtidigt lever vi i en tid av avregleringar och ökad konkurrens, där det ibland talas om att kampen om kunderna står mellan olika tågoperatörer. Men den bilden stämmer inte, i alla fall inte än. Kampen om kunderna handlar snarare om att tåget är tillräckligt attraktivt i förhållande till andra transportslag. Tåget ska vara en del av kundens resa, som kanske börjar med bil, fortsätter med tåg och senare även innefattar andra transportslag. I denna kedja får tåget inte vara den svaga länken, utan ett naturligt val med produkter och koncept som kunden tycker är vinnande. Denna utgångspunkt ska prägla SJs arbete och vårt sätt att kommunicera med kunderna.

SJ lägger mycket kraft på att förbättra punktligheten. Hur ser du på denna fråga?

Den är egentligen ganska enkel. Våra kunder vill åka mellan punkt A och B på ett säkert, pålitligt och kostnadseffektivt sätt. Då ska SJ göra sina prioriteringar därefter. Vi ska vara ett serviceföretag och den bästa service vi kan ge är att vara ett säkert och punktligt transportsystem. För att klara detta ska kvalitetsarbetet prägla företaget med allt vad det innebär av återkommande mätningar, uppföljningar och ständiga förbättringsinsatser. Här gäller det således att vara mer "industriella" i vårt agerande. Och det behöver inte innebära att saker och ting förändras, utan snarare att det vi redan gör kan förbättras.

Som jag ser det är just punktligheten basen i vårt kvalitetsarbete. Detta arbete kompletteras sedan med bra service, vänligt bemötande, hela, rena tåg och alla övriga konkurrensfördelar. Visst kan man välja att försöka förbättra punktligheten på andra sätt, till exempel investera sig ur problemen

och komma tillrätt med kapacitetsbristerna i järnvägssystemet. Men det tar tid och SJ måste redan idag kunna visa för kunderna att tåget är ett attraktivt alternativ. Därför gäller det att prestera mer och bättre med de förutsättningar som nu ges.

Förtroendet för SJ har också stått i centrum under 2011 – hur går dina tankar här?

Jag tror att SJ i grund och botten är ett både känt och omttyckt företag. Denna uppskattning skapar vi gentemot 100 000 kunder varje dag genom att göra ett bra jobb därute. Vi har en organisation som vet vad som krävs och då gäller det att förse dem med verktyg och resurser för att klara uppgiften. Vi vet att väldigt många människor vill åka tåg, inte minst för att det är ett så miljövänligt alternativ. Men om tillförlitligheten i tågtrafiken brister så påverkas självklart också kundernas förtroende. När detta inträffar är det viktigt att se till sina förbättringsmöjligheter. Så ska vi inom SJ också agera, det vill säga vara modiga, självkritiska och våga göra förbättringar.

Vilka ser du som de största utmaningar för tågbranschen?

En av utmaningarna är att förbättra samverkan mellan de olika aktörerna i tågsystemet. Grovt sett består detta system av två delar – infrastrukturen respektive tågjtjänsterna som vi och andra operatörer erbjuder. Operatörerna ska självklart konkurrera med varandra kring sina tjänster, men när det kommer till infrastrukturfrågorna ska vi samverka. Det här måste vi träna på för att bli bättre, till exempel i samordningen av tidtabeller, betalsystem och biljettering etc.

Vissa säger att det var bättre förr när allt hängde ihop i en och samma organisation, men det stämmer inte. Tvärtom var lönsamheten, punktligheten och säkerheten sämre på den tiden. Det gamla systemet hade heller inte klarat av den volymtillväxt som vi sett i tågtrafiken. Men i och med uppdelningen behöver vi alltså lägga mycket tid på att hantera



gränssnitten mellan de olika delarna. De företag i tågssystemet som inte inser detta riskerar att förstöra sin servicenivå gentemot kunderna.

Till utmaningarna hör också att järnvägen framstår som ett attraktivt investeringsobjekt. Både politiker och skattebetalare måste känna att järnvägen är viktig och framgångsrik så att de är beredda att satsa på oss. Här tycker jag också att vi är på god väg. Det bekräftas via de utökade infrastruktursatsningar som nu görs för att skapa ett uthålligt logistiksystem. Under kommande år satsas omkring 4,5 miljarder kronor extra på järnvägen. Det tycker jag speglar att man tror på järnvägen, på

de aktiviteter vi operatörer genomför och på de transportbehov som ska tillgodoses om vi vill bygga ett framgångsrikt och konkurrenskraftigt Sverige.

Jan Sundling, Styrelseordförande

Två år av förbättringsarbete

Det åtgärdsprogram som startades under 2010 har under 2011 genomförts fullt ut. Åtgärderna siktade på ett SJ långt bättre rustat och förberett på såväl kommande stränga vintrar, som andra eventuella stora trafikstörningar.

SJs viktigaste åtgärder:

- Förbättrad trafikinformation via sms-utskick samt ökad tillgänglighet genom vår nya app.
- Extra bemanning och förlängda öppettider på stationer och i butiker vid behov.
- Förbättrade möjligheter att i störda lägen ta hand om våra resenärer.
- Beredskapsorganisation i drift året om.
- Ökad avisningskapacitet.
- Större trafikmarginaler inlagda i tidtabellen ger mindre störningskänslighet.
- Ökad svarvkapacitet för reparation av skadade hjul.
- Teknikförbättringar på SJ 2000 och X40 ger ökad tillförlitlighet och färre vinterskador.

De två senaste vintrarna har varit ansträngande för många av våra kunder, som drabbats av förseningar och inställda tåg.

Detta har även inneburit stora utmaningar för tågbranschen och för SJ.

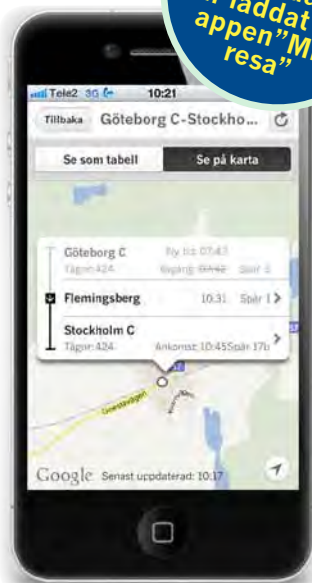
Ytterst handlar det om att kunna säkra vårt kundlöfte gällande punktligheten. Resenärer ska kunna lita på att de kommer fram i tid. Därför har de viktigaste insatserna på alla nivåer varit att reducera riskerna för förseningar.

Vi har under 2010 och 2011 satsat cirka 200 miljoner kronor på åtgärder för att öka vinterprestandan, för att bättre kunna ta hand om resande i samband med stora störningar samt en i övrigt ökad beredskap.

Omtanke i fokus

En resa med SJ ska vara trivsamt och därför innehåller vårt förbättrings-

Cirka
150 000
användare
har laddat ned
appen "Min
resa"



program 80 förbättringsåtgärder inom fem områden: Trafikprogram, Trafikinformation, Service, Trafikledning och Fordonsteknik.

Alla ansträngningar till trots kommer störda lägen fortfarande att kunna uppstå och då är det viktigt att vi fortsätter att ta hand om resenärerna på bästa sätt. "Nöjd kund – Mitt ansvar" är ett gemensamt motto för alla inom SJ. Det tydliggör att alla medarbetare har ett ansvar för att göra kunden nöjd samt också befogenheter att göra så. Under året har det utförts ett stort antal beredskapsövningar, som syftat till att stärka medarbetare i frontlinjen. Nya roller och ansvarsområden har tagits fram. Serviceledarna, som tillsammans med sina kollegor ansvarar för servicen ombord, har därmed fått större utrymme och bättre möjligheter till att hjälpa kunderna.

Trafikledningen

Resultatet av satsningen på Trafikledningen har inneburit ökad proaktivitet och snabbare information till kunder och medarbetare. Organisationen har förstärkts och har beredskap dygnet runt.

Kundgruppen

Kundgruppens ansvar är att vid störningar säkra att vi tar hand om resenärerna på bästa möjliga sätt. De hjälper och stöttar kollegorna ombord på tågen och i butiker och arbetar för att snabbt ta fram lösningar för bland annat information och ersättningstrafik. Kundgruppens viktigaste uppdrag är att säkra att kundservicen fungerar oavsett grad av störning.

Trafikinformation

Rätt information i tid, i rätt kanal och vid rätt tillfälle – SJ har under året satsat stort på att ytterligare förbättra och utveckla kanaler för trafikinformation. För att göra den bättre och mer tillgänglig samverkar SJ, Trafikverket och branschen kring att hitta lösningar och gemensamma satsningsområden.

Nu kontaktas kunder via sms inför ändringar i trafiken. Två miljoner sms skickades under 2011, vilket är 1,8 miljoner fler än under 2010.

I september lanserades appen "Min resa" där man själv kan hitta trafikinformation gällande olika sträckor. Vi har också utvecklat informationen på sj.se och kunderna har fått möjlighet att prenumerera på sms-aviseringar.

All vår ombordpersonal har smartphones och SJ har under året utvecklat en egen intern app som ytterligare stöd i den löpande kommunikationen. Det innebär att all personal får löpande uppdateringar om till exempel trafiksituationen och anslutningar.

Våra fordon – bättre vinteregenskaper

Efter de senaste årens extremvintrar har vi sett över tågens vinterprestanda. Under 2011 har ytterligare 150 miljoner kronor investerats för att förbättra fordons köregenskaper. Toaletter och vattenförsörjning har köldsäkrats och detsamma gäller dörrar och fotsteg. Värme har installerats i fotstegen för att förhindra att de fryser fast. Kapaciteten för att hantera hjulskador har byggts ut i verkstäderna. Investeringar i våra avisningsanläggningar innebär att vi nu också kan avisa flera tåg samtidigt.

Reduceringar i trafikprogrammet

SJ har utvecklat en handlingsplan för att kunna anpassa trafiken vid extrema väderförhållanden. Efter information från SMHI och beslut från Trafikverket eller andra myndigheter kan vi snabbt anpassa vår trafik. Till exempel genom att reducera antalet avgångar, förlänga tågen för att kunna ta fler kunder och övergå till varannantimmestrafik. Det ger ökade marginaler och att fler tåg kommer fram i tid. Alla operatörer som bedriver järnvägstrafik har motsvarande handlingsplaner.





Vision

Alla vill ta tåget

SJs vision fångar den bredd och kvalitet vi ska förknippas med. Visionen signalerar också en omtanke och vilja att ta hand om våra kunder när de väljer SJ för trygga, säkra och bekväma resor. Det kan gälla i arbetet eller på fritiden och ibland kan resan vara en del av en större upplevelse. Oavsett tillfälle eller plånbok har vi en rad möjligheter, som gör att kunderna vill ta tåget i allmänhet och välja SJ i synnerhet.



Affärsidé

Effektivt och miljövänligt resande

SJ erbjuder ett modernt resande, som är praktiskt och effektivt för kunderna, men också konkurrenskraftigt och klimatsmart i förhållande till andra transportsätt. Effektiviteten säkrar vi genom en fortgående utveckling av produkter och tjänster samt genom investeringar i nya och förbättrade tåg. Utvecklingen baseras också på olika former av samarbeten där partners, som breddar och kompletterar vårt eget erbjudande, spelar en allt viktigare roll. Till effektiviteten hör dessutom miljömässiga mervärden, där tåget, som ett hållbart alternativ, bidrar till att ytterligare förstärka SJs konkurrenskraft.



Kärnvärden

Framåtanda, Omtanke och Ansvar

SJ arbetar med kundernas bästa i fokus. Omtanken är vägledande för oss, men också förmågan att leverera och i slutänden försöka överträffa de förväntningar kunderna har. Att nå dit må ta ytterligare lite tid, men målet är givet och drivkrafterna för att nå ända fram är den framåtanda, omtanke och det ansvar, som våra medarbetare visar i vardagen. SJ ska bidra konstruktivt till att åstadkomma förbättringar, som är till nytta för tågresenärerna.

Kvalitet, Effektivitet och Expansion

SJ har valt ut tre strategiska områden att arbeta med för att leva upp till resenärernas förväntningar och även för att se till att infria ägarnas krav på verksamheten.

För att nå uppsatta affärsmål har SJ utvecklat strategier inom tre områden, Kvalitet, Effektivitet och Expansion. Kvaliteten baseras på att vi har tillförlitliga och stabila arbetsprocesser, där våra resurser utnyttjas på ett optimalt sätt och leveranserna till kunderna alltid kännetecknas av hög precision. Effektivitetsarbetet tar sikte på begrepp som beläggning, produktivitet och lönsamhet, vilket säkrar att uppsatta lönsamhetsmål förverkligas och framtida investeringsplaner kan genomföras. Vår expansion ska i första hand ske inom ramen för vårt befintliga erbjudande i egen regi eller i samverkan med utvalda partners. Via expansionen ökar SJs affärsvolymerna samtidigt som vi utvecklar nya produkter och tjänster.

Kvalitet

Punktligheten är den i särklass viktigaste frågan för våra kunder och därför också en huvudpunkt inom SJs kvalitetsarbete. För att säkra kvaliteten inom detta område görs kontinuerliga förbättringar av de rutiner och processer, som påverkar att våra tåg både avgår och ankommer den tid vi utlovat. Dessa åtgärder innefattar dels områden som SJ direkt kan påverka, dels separata förbättringsprojekt i samverkan med Trafikverket.

SJ ska också erbjuda hög service och ett professionellt kundomhändertagande, som gör att resorna med oss känns både trygga och trivsamma. Vi lägger mycket kraft på kommunikation och information så att både kunder och medarbetare alltid har tillgång till relevant och aktuell information. I det arbetet nyttjar vi den senaste tekniken, som möjliggör att information alltid är tillgänglig på mottagarens villkor och i de kanaler våra kunder föredrar att använda. Även om SJ kommit långt gällande kundkommunikation är detta ett område som vi fortsätter att utveckla och förbättra.

Aktuella kvalitetssatsningar:

- Program för att komma till rätta med brister i punktligheten.
- Insatser för att optimera personal- och fordonsplaneringen, vilket ökar leveranskvaliteten.
- Satsningar på kommunikation via sj.se, appar, sms-tjänster samt Facebook och Twitter.
- Åtgärder för att säkra tågflottans tillförlitlighet, på kort och lång sikt.

Effektivitet

Effektivitet är avgörande för att vi ska kunna konkurrera och bedriva tågtrafik på ett långsiktigt lönsamt sätt. Det är också en förutsättning för att vi ska nå våra mål vad gäller kvalitet och framtida expansion. I praktiken innebär detta att vi dygnet runt, effektivt nyttjar och anpassar alla produktionsresurser efter kundernas behov. Lika viktigt är det att vi är kostnadseffektiva i övriga delar av verksamheten, vilket bidrar till att göra SJ finansiellt starkt och redo för de investeringar som ska göras i framtiden.

Aktuella effektiviseringsåtgärder:

- Program, som under 2012 ska sänka kostnaderna med minst 300 miljoner kronor med full effekt 2013.
- Maximera fordonsanvändningen för varje givet trafikprogram.
- Införa ny ekonomisk styrmodell samt balanserade styrkort i hela verksamheten.

Genom att vara effektiva skapas möjligheter att förbättra och utveckla verksamheten och våra erbjudanden och därmed nöjda kunder.

Expansion

Genom att expandera på både nya och befintliga marknader möter vi kundernas behov, stärker vår konkurrenskraft samt ökar SJs lönsamhet. Vi utvecklar och förbättrar våra koncept, tar initiativ till nya affärer och attraktiva kunderbjudanden. På den svenska marknaden tar vi sikte på ökad kapacitet, vilket även kan innebära expansion till nya marknader. Utanför Skandinavien är vår tillväxt kopplad till strategiska samarbeten med utvalda partners. SJ lägger också kraft på en offensivare kundbearbetning och försäljning för att öka volymerna i våra huvudsegment, affärs- respektive fritidsresenärer samt arbetspendlare.

Aktuella satsningar på expansion:

- Lansering av tjugo nya, moderna snabbtåg under 2012, vilket öppnar för en expansion inom snabbtågs trafiken i Sverige.
- Utvärdering av nya samarbeten både inom och utanför Sverige.
- Ökad självbetjäning, bland annat via sj.se och biljettautomater.



Prioriterad punktlighet

När SJs kunder rangordnar vad som är viktigast för dem kommer punktligheten alltid först. Därför är den också basen i vårt kvalitetsarbete, där vi satsar stort på att säkra de rutiner och processer som förbättrar punktligheten i vår trafik.

Att kunna lita på att tågen kommer fram i rätt tid är av avgörande betydelse för SJs kunder. Det gör punktlighet till SJs i särklass viktigaste kundlöfte. Att tågtrafiken känns pålitlig är inte bara betydelsefullt för enskilda individer, utan också för företag, organisationer och andra samhällsaktörer. De är alla beroende av bra kommunikationer och en väl fungerande infrastruktur.

Olika orsaker

SJs mål är att punktligheten i tågtrafiken ska vara 95 procent. Enligt den branschgemensamma standarden i Sverige innebär det att snabbtåg ska komma fram inom 15 minuter efter angiven tid. I regional tågtrafiken är kraven hårdare. Här ska tågen komma fram senast fem minuter efter angiven tid för att anses punktliga.

Det finns många olika orsaker till att det uppstår förseningar. För SJs del är ungefär två tredjedelar av alla förseningar kopplade till externa orsaker, som vi inte direkt kan påverka själva. Det handlar främst om begränsningar i infrastrukturen. Tågtrafiken har ökat kraftigt under flera år, men utbyggnaden av spårssystem och annan infrastruktur har inte följt med i utvecklingen. När volymerna är större och fler tåg ska samsas ute på spåren, ökar risken för att det blir köer och oväntade stopp i trafiken.

Samtidigt är det ungefär en tredjedel av alla förseningar som vi själva direkt kan påverka. SJ har lagt stora resurser på förbättringsåtgärder inom den egna organisationen. Ett av de viktigaste områdena är förbättrad planering. Det ska i sin tur ge bestående resultat och säkra att punktlighet över tiden ligger i nivå med våra mål och kundernas förväntningar.

Riktade åtgärder

Under extremvintrarna 2010 och 2011 försämrades punktligheten i tågtrafiken. Mätt på helåret 2011 låg den i snabbtågstrafiken på 89 procent och i regionaltrafiken på 88 procent. Punktligheten mäts på alla tåg, dygnet runt, hela året. Med stöd i mätningarna kan SJ göra analyser och sätta in rätt åtgärder. Inom ramen för vårt förbättringsprogram arbetar vi bland annat med följande delar:

- Fordonsplanering bidrar till att upprätthålla en hög leveranskvalitet. De interna rutinerna och processerna ses över för att säkra en så effektiv fordonsanvändning som möjligt. God fordonplanering innebär exempelvis att tågvändningar genomförs på ett smidigt sätt och

skapar utrymme för de förberedelser och serviceinsatser som måste till innan tåget är redo att ta emot nya passagerare.

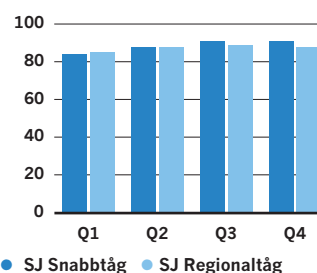
- Avgångspunktighet är betydelsefullt eftersom små förseningar i samband med avgång tenderar att ge större förseningar senare under resan. Därför säkrar vi exempelvis att tåget avgår från depån och kommer fram till plattformen i rätt tid, att våra medarbetare checkat in och är redo. Vi ser också över rutiner kring catering och andra kringtjänster och skapar enhetliga processer.
- Hantering av trafikstörningar har ökat i betydelse efter de gångna årens extrema vintrar. Under både 2010 och 2011 har vi ökat kapaciteten och bemanningen vid störda lägen. Resultaten hittills visar att vi blivit både snabbare och effektivare.

Samverkan viktig

Vi samverkar med Trafikverket och andra aktörer för att i möjligaste mån komma tillrätta också med externa fel och brister. Avstämningar görs regelbundet för att försöka lösa och förebygga problem som hänger samman med den tekniska infrastrukturen.

SJ samarbetar också med Trafikverket kring riktade insatser för att förbättra punktligheten inom regionaltrafiken i Mälardalen. Resenärerna är i stor utsträckning arbetspendlare, som är beroende av tåget. Inom regionaltrafiken är fordonsplaneringen en av de viktigaste förbättringsåtgärderna. Konkret handlar det om att utbudet stämmer överens med efterfrågan över trafikdygnet.

Punktlighetsutvecklingen under 2011, %



SJs punktlighet inom Snabb och Regional visar på en positiv utveckling under 2011, framför allt under senare delen av året.

Bättre och bekvämare tåg

Våra tåg ska vara bekväma, tillförlitliga och säkra, samt möjliggöra att man kan använda restiden till något nyttigt, trevligt eller användbart.

För att säkra kvaliteten och tillförlitligheten på lok och vagnar görs omfattande satsningar. Det handlar om investeringar i helt nya tåg, som exempel SJ 3000, men också om underhåll, service och uppgraderingar av den befintliga flottan så att den lever upp till kraven på trivsel, bekvämlighet och punktlighet.

Vi har utvecklat arbetssätt för att uppnå optimala logistik- och processflöden. Via förebyggande underhåll och regelbundna uppgraderingar har tillförlitligheten förbättrats avsevärt. Jämfört med 2009 har det totala antalet fordonsfel minskat med två tredjedelar. Samtidigt har antalet förseningsminuter, som beror på fordonsfel, minskat med 75 procent.

Effektivt och felfritt

Stora satsningar görs i arbetet med underhåll och uppgraderingar. Bara under 2011 har cirka 1 miljard kronor lagts i främst på förebyggande underhåll. Målet är tydligt – våra tåg ska stå på verkstad i så liten utsträckning som möjligt. När de befinner sig där ska reparationsarbetena vara effektiva så att tågen snabbt kan tas i trafik igen. För att klara detta har vi under 2010/2011 gjort en översyn och effektiviserat arbetsflödena. Det har lett till att produktionskapaciteten ökat med cirka 40 procent och att vi idag får ut mycket mer underhåll för de resurser vi sätter in.

Vad gäller förebyggande underhåll har extra mycket resurser lagts på SJ 2000. Antalet fordonsfel har minskat vilket bidragit till att tillförlitligheten i snabbtågstrafiken kraftigt förbättrats. Jämfört med 2010 har andelen så kallade stoppande fel minskat med 52 procent. Till de viktigaste åtgärderna hör:

- byte av elektronik i tågens drivsystem,
- säkring av korglutningen,
- strömvtagarna har utrustats med autodropp, som minskar risken för att kontaktledning skadas,
- byte av transformatorer, kompressorer samt uppgradering av toaletter och utropsanläggningar.

Samtliga SJ 2000 har också utrustats med så kallad fjärrdiagnostik. Det gör att våra underhållsspecialister kan följa tågens färd över hela landet, läsa av de olika tekniska systemen och planera underhållet därefter. Även våra loktåg har rustats upp under 2010/2011.

Den största insatsen gäller uppgraderingen av 160 personvagnar till en kostnad av cirka 350 miljoner kronor. Investeringen har gett förbättrad komfort vilket innefattar att stolarna fått ny klädsel, belysning samt att toaletterna renoverats och att alla sittplatser utrustats med eluttag.

Modernt och bekvämt

Vi arbetar med att kunna möta olika behov på kringtjänster oavsett om man vill läsa, vila, jobba, surfa eller äta ombord. Det innebär till exempel att kupéernas utformning, färg, form, belysning och kringutrymmen, anpassas så att resan blir en trivsamt och användbar stund.

Vårt nya snabbtåg SJ 3000 sätts i trafik i början av 2012. Devisen "en användbar stund ombord" har utvecklats ytterligare vilket innebär att resenärerna kommer att få tillgång till uppdaterad reseinformation, förbättrade uppkopplingsmöjligheter och nya underhållningstjänster så som att kunna beställa film och lyssna på radio. I nästa steg ska se över hur vi kan utveckla detta utbud på våra övriga tåg.

Förbättringar

SJ 2000

- Styrfel på tågens motorer åtgärdat till 95 procent
- Fordonsrelaterade förseningsminuter reducerade med 70 procent
- Strömvtagare utbytta

Personvagnsflottan

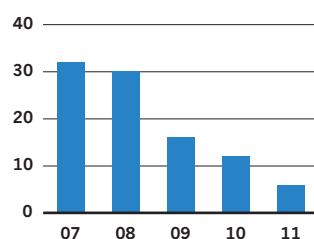
- Komfortupprustning av 160 loktåg
- Strömvtagare utbytta

X40

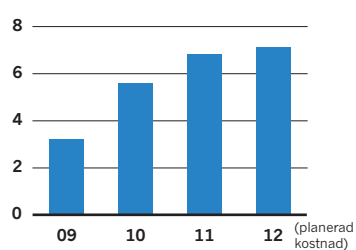
- Vintersäkring inner- och ytterdörrar
- Utbyte av noskoner
- Förbättring av toalettssystem



Utveckling av fordonsrelaterade förseningsminuter i trafiken, %



Fordonsunderhåll, investeringar i relation till antalet körda kilometer, SEK



SJs Tåg

38 st SJ 2000
20 st SJ 3000
48 st Motorvagnar
45 st Loktåg
9 st Sov- och liggvagnar



Sveriges modernaste tåg

SJs nya snabbtåg, SJ 3000, lanserades vid årsskiftet och är Sveriges modernaste och mest miljövänliga tåg.

SJ 3000 är vårt nya snabbtåg som är specialanpassat för trafik på medellånga sträckor. SJ 3000 ska sättas in på linjerna från Stockholm till Östersund, Sundsvall, Gävle, Falun och Karlstad. På sikt ska tåget även trafikera linjerna till Umeå, Jönköping och Uddevalla. SJ 3000 kan accelerera och bromsa snabbt och är därför den bäst anpassade tågtypen för sträckor med många stopp.

Hållbarhet

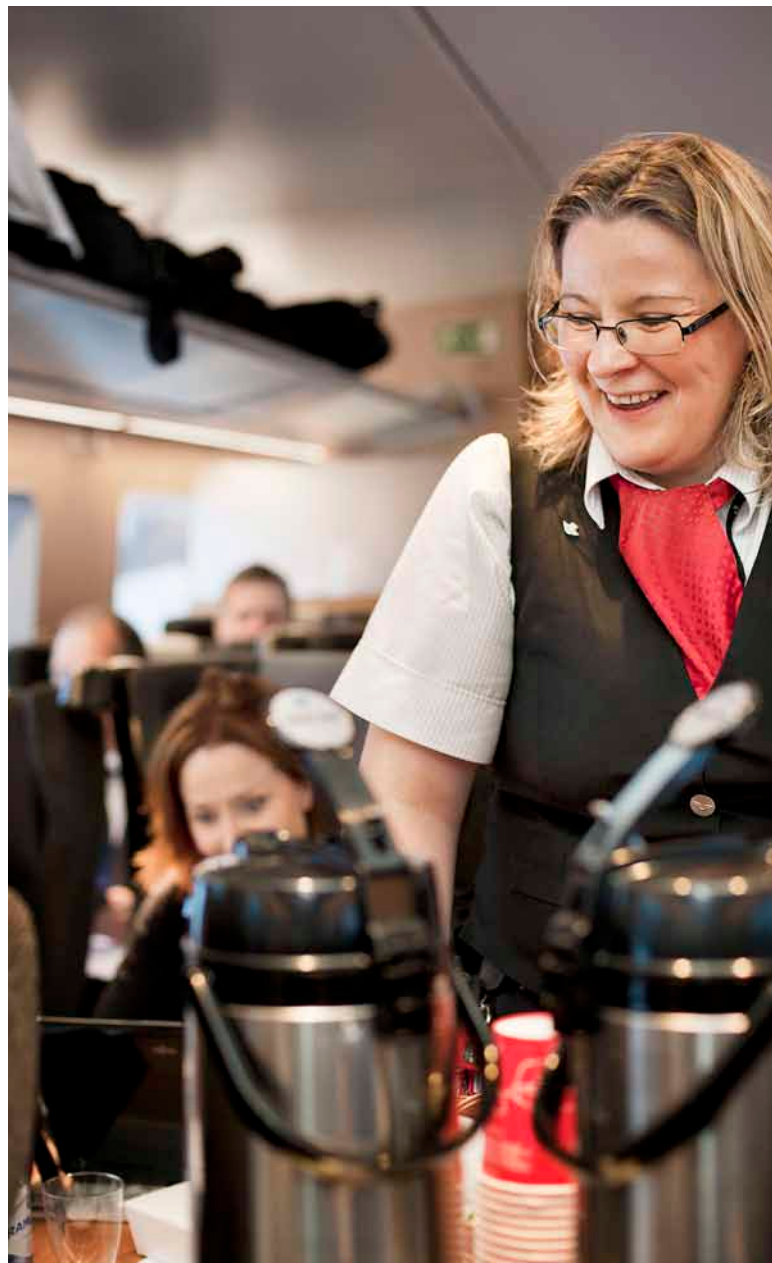
SJ 3000 är Sveriges mest miljövänliga tåg. Materialen är återvinningsbara och framtagna efter de senaste miljökraven. I varje tågvagn finns återvinningsstationer för källsortering. Tåget drar minimalt med energi och återmatar 12 procent av den använda energin till elnätet. LED-belysning ombord minskar elförbrukningen. När det är dags för skrotning av tågen kommer 98 procent att återvinnas.

Komfort och service

I SJ 3000-konceptet har vi satsat på bekvämlighet, komfort och kundservice. En rymlig vagn med en ny typ av stol medför ökat benutrymme samt extra bagageplats vid varje stol. Varje plats har utrustats med eluttag så att kunderna kan arbeta eller koppla av med den egna datorn. Tågen har en nordisk design i SJs färgskala, grått och silver. Vestibulerna är stora och breda med digitala skärmar som ger information om resan. En speciell mobilhörna har inrättats för att underlätta telefonsamtal. Toaletterna är rymliga. SJ 3000 har samma servicekoncept som SJ 2000 vilket innebär platsservering i första klass och en välsorterad bistro.

Nytt informations- och underhållningssystem

Infotainment är ett nytt informations- och underhållningssystem. Det förmedlas dels via digitala skärmar i vestibulerna, dels via webbportalen som nås via egen



bärbar dator. Systemet ger kunderna uppdaterad trafikinformation med ankomst- och anslutningstider. På datorn kan kunden, utöver mer detaljerad trafikinformation, även titta på ett brett utbud av film och radiokanaler med mera.

Tillgänglighet för alla

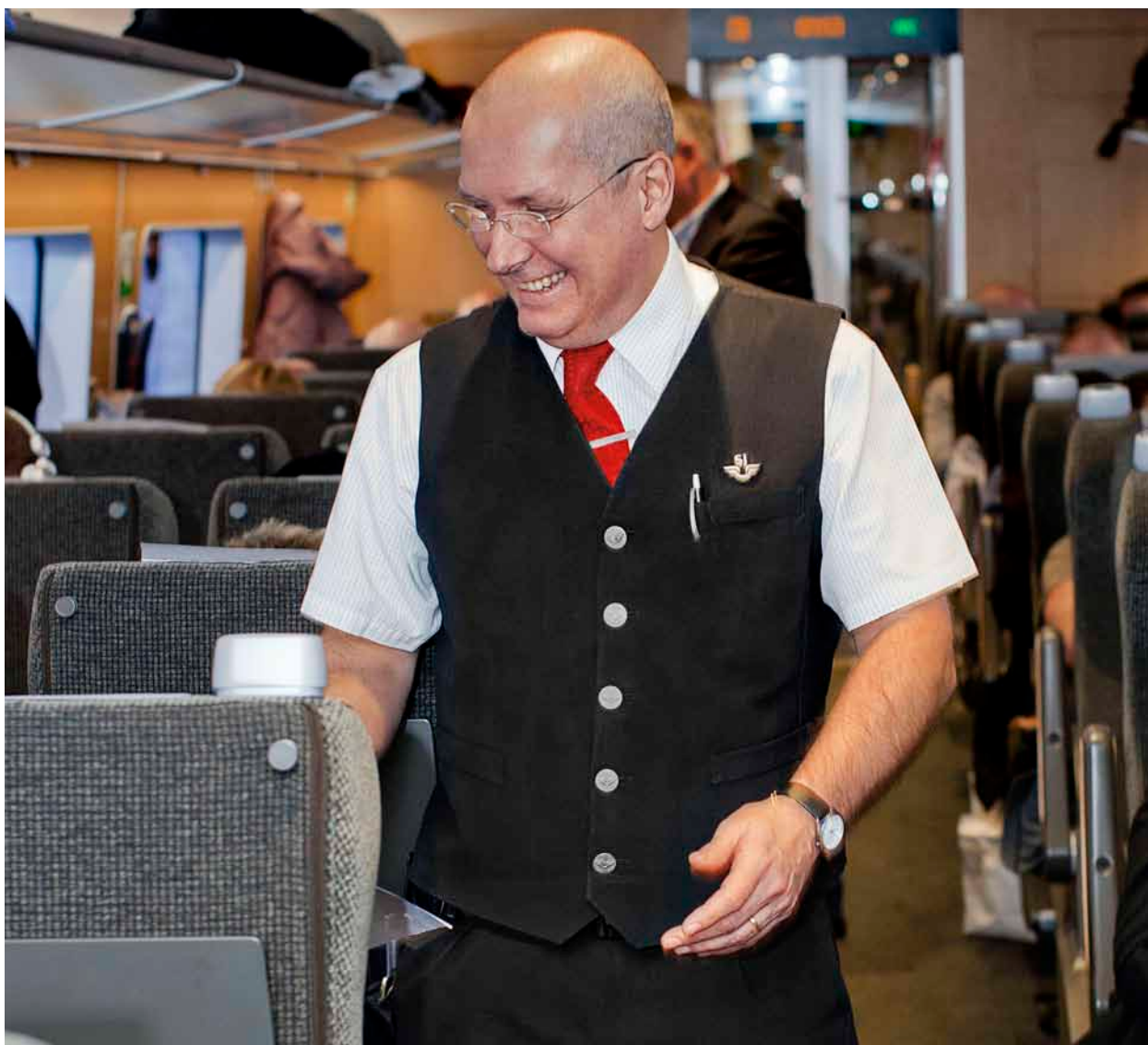
Ombord finns en centralt placerad rullstolslyft i markplan. Den lyfter och snurrar runt rullstolen med en enkel knapptryckning. Det innebär att den rullstolsburne kan sköta ombordstigningen helt själv. Gångarna är bredare och vagnarna har konstruerats för att kunna förankra två rullstolar/permobiler. Ytterligare en anpassning är extra breda toaletter med svängrum för rullstol. Anpassade spotlights i taken ger ett bättre ljus för synskadade och det finns punktskrift på stolarna. Med SJ 3000 höjs kapaciteten och reseupplevelsen.

Red Dot Design Award

Red Dot Design Award är en av de mest kända design-tävlingarna i världen. SJ 3000 tilldelades utmärkelsen "Red Dot High Design Quality" i klassen för persontransporter. Totalt tävlade 1 800 tillverkare från 58 länder med 4 515 produkter i de olika klasserna. 30 olika experter i den internationella juryn har bedömt de olika bidragen.

Service som gör skillnad

Mötet med SJ ska vara positivt från första kontakten tills man är framme vid resmålet. Tillgängliga, engagerade och ansvarsfulla – så vill vi att kunderna uppfattar personalen i SJ. Därför står områden som service och bemötande i fokus.



Bemötandet är en fråga som berör alla våra medarbetare med kundkontakter, ombord på våra tåg, i våra butiker och på telefon. Därför är det viktigt att alla med kundkontakt i sitt dagliga arbete ges förutsättningar att bidra till att upplevelsen av SJ blir den allra bästa. "Nöjd kund – Mitt ansvar" ett motto inom SJ som tydliggör att alla ansvarar för

kundupplevelsen. I mötet med resenärerna ska vi vara tillgängliga och serviceinriktade. Våra kunder ska känna sig uppmärksammade och väl omhändertagna när de reser med oss.

En av tågets unika fördelar är att resenärerna kan använda restiden som de önskar, för att läsa, vila, arbeta, surfa eller äta. Därför arbetar vi med att förbättra

kundernas upplevelse ombord, oavsett om man reser i arbetet eller på fritiden. Ett trevligt bemötande är en viktig faktor när det gäller att behålla kunder likväl som i att attrahera nya.

Hitta rätt lösning

Kundmötet är centralt i ett reseföretag. I arbetet med service står kunden och kundens behov i centrum. Vi ska vara tillgängliga och det ska vara enkelt att ta kontakt med oss. Vi ska också ta ett tydligt ansvar och vara öppna och konstruktiva i hanteringen av frågor och vid eventuella problem. För att vi ska vara snabba och lös-

ningsorienterade måste medarbetarna ha tydliga mandat. Alla ska ges möjlighet att ta ansvar.

Vi har arbetat med att tydliggöra våra roller i kundmötet. Vi har utvecklat nya kanaler för att nå kunden di-

rekt samt utökat det tekniska stödet för att kunna ge relevant och tydlig information under resans gång.

Utbildning och ledarskapsträning

För att skapa en samsyn kring bemötande och service har SJ genomfört förändringar som syftar till att förbättra organisationen, utveckla ledarskapet och stödja medarbetarna. Många av de utbildningsinsatser vi genomför fokuserar på dessa områden. Målsättningen med våra utbildningsinsatser är att säkerställa att alla medarbetare har en gemensam grund att stå på avseende service. De flesta av våra utbildningar genomförs vid SJ Service Academy.

Ledarskapet är också en viktig grundsten. Vi har påbörjat arbetet med en ledarskapsutbildning för chefer i frontlinjen med inriktning på coachning.

Särskilda insatser har gjorts för vår personal i regionaltrafiken, då den skiljer sig mot fjärrtågstrafiken. Ett hundratal medarbetare har genomgått denna utbildning, där förmågan till dialog och problemlösning har tränats speciellt. Kundmätningar visar på klara förbättringar.

Satsning på information och försäljning

Tillgången till rätt information i rätt tid är också avgörande för att kunna leverera god service. Trafikinformationen ska vara snabb, relevant och enkel.

Från och med december 2011 har all ombord-personal utrustats med smartphones. Dessutom har SJ utvecklat en intern app som gör det enkelt att hämta information och hålla kontakt med SJs trafikledning. Det underlättar vid trafikstörningar, men förbättrar också tillgången till viktig kundinformation som

ankomsttider, tågbyten, anslutningsresor med mera. En annan viktig del i resenärers upplevelse av service är möjligheten att kunna handla mat och dryck, tidningar och annat under resans gång.

SJ Prio

SJs kundprogram, SJ Prio, har sedan starten 2007 fått cirka 800 000 medlemmar. Våra SJ Prio-medlemmar får poäng på resor och inköp, som sedan kan användas till nya resor, mat i bistron, Internet ombord eller till erbjudanden från SJ eller våra partners. Principen är enkel – ju fler resor, desto fler förmåner. På de högre medlemsnivåerna ingår till exempel tillträde till SJs lounge och fritt kaffe ombord. En uppskattad partner är Stiftelsen Min Stora Dag, till vilken SJ och Prio-medlemmarna skänker poäng så att svårt sjuka barn kan åka tåg gratis till de upplevelser som stiftelsen ordnar.

SJ Prio – för extra värde

- ➔ SJ Prio har tre medlemsnivåer: Vit, Grå och Svart.
- ➔ Du får förmåner som blir fler och bättre i takt med att din medlemsnivå ökar, exempelvis snabbvisering med SJ Prio-kortet, fri Expressen på söndagar, fri kopp kaffe på resan.
- ➔ Medlemserbjudanden, information om dina poäng och annat som rör ditt medlemskap och dina resor får du via e-post eller genom att logga in på Min sida.



Våra kunder sätter betyget

För att få kunskap om behov, förväntningar och preferenser för vi dialog med våra kunder varje dag. Resultatet ligger sedan till grund för vårt förbättringsarbete.

Varje dag möter SJs medarbetare cirka 100 000 resenärer. Ombord på tågen, i våra butiker och callcenters sker dagligen samtal, möten och dialoger. Vi lyssnar på kunderna och vill veta hur de trivs på resan. På så vis kan SJ följa upp hur tjänster och service tas emot och prioritera rätt för att utveckla våra tjänster. SJ lägger stor vikt vid att förbättra våra tjänster och erbjudanden och att göra dem relevanta, oavsett ålder, plånbok eller syfte med resan.

SJ satsar stora resurser på att löpande mäta kundernas trivsel i ett NKI (Nöjd Kund Index). Under 2011 har 20 000 resenärer deltagit i undersökningen och gett sin syn på hur de upplevt punktlighet, komfort, information och service samt hur de uppfattar SJ och vilka förväntningar de har. För 2011 var NKI 68 (70) vilket motsvarar betyget "bra".

Frekventa dialoger

SJ träffar också kontinuerligt resenärer, beslutsfattare och andra intressenter för att diskutera viktiga frågor. Genom synpunkter, idéer och klagomål ser vi över hur verksamheten kan förbättras.

Under året har vi rest och träffat regionala och lokala företrädare och opinionsbildare för att aktivt delta i diskussioner kring viktiga frågor i regionerna och länen. Resorna har genomförts över hela Sverige, från Luleå i norr till Malmö i söder. Målet har varit att diskutera regionernas behov samt gemensamma frågeställningar och utmaningar.

SJ har också en aktiv dialog med Pendlarföreningarna i Mälardalen, vilket har lett till att SJ vidtagit åtgärder för att förbättra bland annat punktligheten, antal avgångar i högttrafik och antalet tillgängliga tåg.

SJ i framkant inom sociala medier

Sociala medier blir allt viktigare i såväl individers som företags kommunikation. SJ deltar aktivt i sociala medier. För oss är de sociala medierna viktiga kanaler för att säkerställa en öppen kommunikation med våra kunder. Två år efter vår start på Twitter har vi passerat 10 000 följare och rankas som ett av Sveriges mest

inflytelserika företag inom sociala medier. Genom vår närvaro och tillgänglighet i dessa kanaler kan vi både agera snabbt och också ta emot synpunkter vilket bidrar till en öppen och transparent dialog.



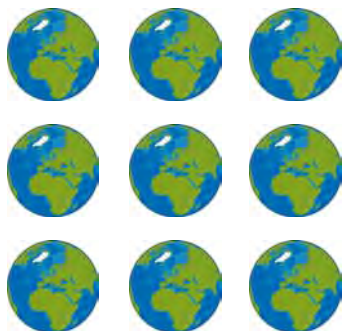
Bilden visar ett utdrag ur Twitter – ett av de sociala media som SJ använder för att möta sina intressenter i aktiva dialoger.



SJ Snabbtåg på 2 minuter



- Under ett år görs cirka nio miljoner resor med SJs snabbtåg.
- SJ kör snabbtåg på sju sträckor, där den mest populära är Stockholm – Göteborg.
- SJ erbjuder cirka 100 avgångar med snabbtåg varje dag, vilket ger cirka 30 000 avgångar per år.
- Snabbtågsflottan består av SJ 2000 samt från och med 2012 av SJ 3000. När SJ 3000 tas i trafik omfattar vår flotta cirka 60 tågsätt.
- SJ Snabbtåg drivs av el från vind- och vattenkraft och är märkta med Bra Miljöval.
- Ett SJ 3000-tåg har plats för 245 passagerare.

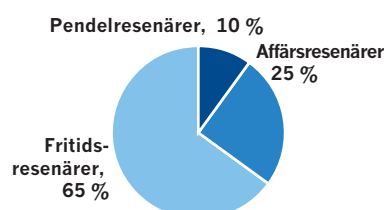


9

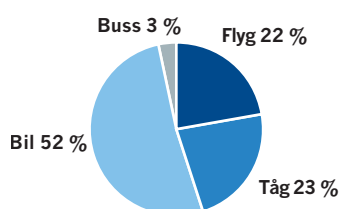
Varje SJ 2000
rullar i snitt nio
varv runt jorden
under ett år



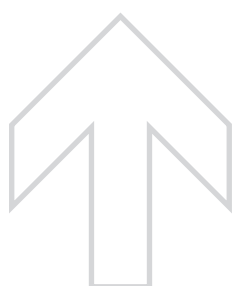
Typ av tågresor med Snabbtåg



Marknadsandelar transportslag 2011, resor mer än 30 mil



Källa: Turistdatabasen



28 595

avgångar gjordes i snabbtågstrafiken 2011 – en ökning med 50 procent sedan 2005

Nyheter

- Förberedelser inför lanseringen av det nya snabbtåget SJ 3000, som togs i trafik den 6 februari 2012.
- Under 2011 döptes det klassiska snabbtåget X 2000 om till SJ 2000. Under året lanserades också konceptet SJ Snabbtåg (SJ 2000 och SJ 3000).
- Försäljning av måltider har utvecklats i både 1:a och 2:a klass. På ett bekvämt sätt kan resenärer nu beställa mat och dryck i samband med biljettköp.
- Försäljningen i 1:a klass har utökats. Numera kan kunderna beställa mat och dryck direkt vid den egna sittplatsen.
- För att öka kundnöjdheten har SJ infört serviceledare på alla snabbtåg. Serviceledaren leder och fördelar arbetet ombord för att säkerställa att vi levererar god service vid varje resa.
- Mätt på helåret låg punktligheten inom SJ Snabbtåg på 89 procent.
- Resultatet för SJs Serviceindex var 76, vilket motsvarar betyget "Mycket bra".

SJ erbjuder ett snabbt resande

SJ Snabbtåg erbjuder tidseffektiva resor mellan de större städerna i Sverige. Konceptet är vår premiumprodukt – det snabbaste och bekvämaste sättet för svenska inrikesresor – genom en kombination av hög hastighet och få stopp längs resans gång. Vårt mest kända snabbtåg är SJ 2000 och under 2012 lanseras även SJ 3000, vilket innebär att vi flyttar fram positionerna ytterligare.

Stockholm är navet i vår snabbtågstrafik, som omfattar sju olika linjer över hela landet. Inom SJ Snabbtåg står linjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö–Köpenhamn för den största delen av all trafik. Dessutom kör vi snabbtåg mellan Stockholm och ytterligare fyra slutdestinationer – Karlstad, Uddevalla, Östersund och Sundsvall, men också på sträckan Köpenhamn–Malmö–Göteborg. Under 2012 utökas vårt erbjudande till att även omfatta sträckan Stockholm–Falun.

SJ Snabbtåg erbjuder cirka 100 avgångar varje vardag. Det motsvarar 30 000 avgångar och cirka nio miljoner personresor med våra snabbtåg per år.

Ökat resande

Resandet med våra snabbtåg har ökat kraftigt. Mellan 2005 och 2010 är denna ökning cirka 50 procent. När SJ 2000 lanserades för ungefär 20 år sedan, var det ett koncept som fokuserade tydligt på affärsresenärerna och deras behov. Tågen körs numera hela dygnet, veckans alla dagar, vilket medfört att fritidsresenärer reser med snabbtåg i allt högre utsträckning. Resmönstren och resenärernas val påverkas av priset, restiden samt av den komfort och service som erbjuds. Genom åren har antalet fritidsresenärer ökat i snabbtågstrafiken och de är idag vår största kundgrupp.

På de längre inrikesresorna konkurrerar SJ Snabbtåg i första hand med flyg och bil. Bilen är den klart största konkurrenten på resor över 10 mil.



På flera av SJs viktigaste linjer har våra snabbtåg en stark position och är mycket konkurrenskraftiga. Det gäller exempelvis på sträckan Stockholm–Göteborg där sex av tio resenärer idag väljer tåget framför flyget. På denna sträcka erbjuder SJ den klart snabbaste snitt-hastigheten. Våra kunder reser från stadskärna till stadskärna och en resa med SJ är också fördelaktig då tiden ombord kan användas till att arbeta eller koppla av.

Punktlighet

För att vara ett attraktivt alternativ är punktligheten central. Därför arbetar vi aktivt med punktligheten samt vår egen påverkan på trafikstörningar som kan påverka punktligheten. Det sker exempelvis genom förebyggande fordonsunderhåll samt ökad fokus på avgångs-

punktlighet. På två år har antalet fordonsfel minskat med två tredjedelar. SJ samverkar också med andra parter som påverkar vår leverans och där vi själva endast har en indirekt påverkan. Vi har till exempel utvecklat samarbetet med Trafikverket gällande frågor som rör framkomligheten för SJ Snabbtåg.

Det nya tåget

Snabbtågsflottan består av 40 tåg av modellen SJ 2000. Under 2012 sätter vi ytterligare 20 moderna tåg i trafik när SJ 3000 lanseras. Topp hastighet är 200 km/h och varje nytt tågsätt har fyra vagnar med plats för 245 passagerare. De nya tågen är bättre anpassade till behoven hos funktionshindrade passagerare. För rullstolsburna finns rullstolslift i markplan, vestibulerna är

större och bredare och information finns i punktskrift.

Driften av SJ 3000 kräver minimalt med energi och 12 procent av den använda energin återmatas till el-nätet, vilket gör det 30 procent mer energieffektivt än befintliga tåg.

Med SJ 3000 höjs vår kapacitet i snabbtågstrafiken med drygt 30 procent. Antal tåg och avgångar kommer därmed att utökas på flertalet av våra sju linjer under nästa år.

Förutom snabba resor ska vi även erbjuda restider som är användbara antingen för avkoppling eller för arbete, med tillgång till internet, e-mail och mobiltelefon. Under 2012 förbättras möjligheter till nöje och avkoppling ombord. Infotainment introduceras som en del av konceptet på nya SJ 3000 för att ytterligare förhöja reseupplevelsen. Resenären har möjlighet att se på film på egen dator och ha tillgång till uppdaterad reseinformation och bistroerbjudanden via det trådlösa nätverket ombord. Till detta hör också ett brett och utbud av mat och dryck.

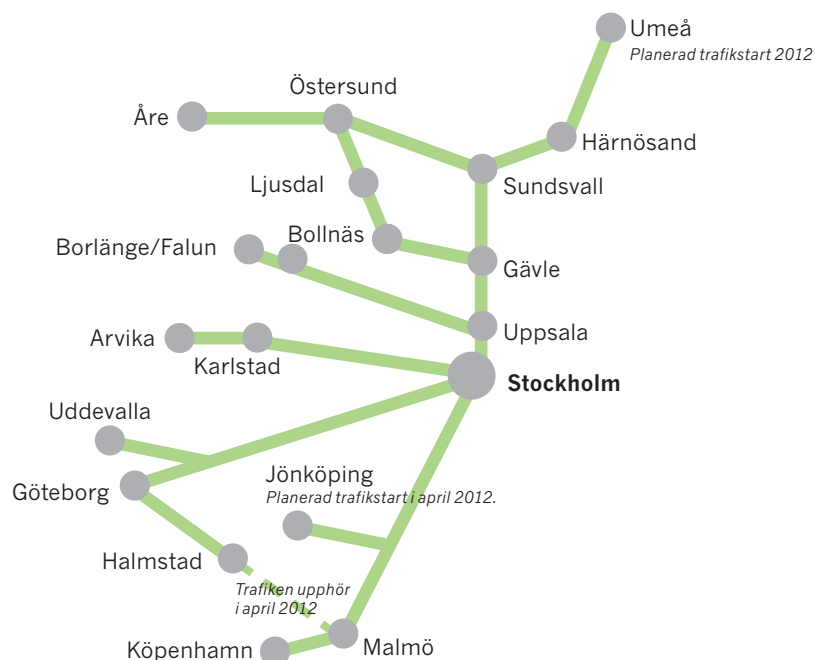
Järnvägsmarknaden

Redan idag finns det konkurrens på marknaden inom snabbtågstrafiken på sträckan Stockholm–Malmö. Att

etablera ny tågtrafik, och särskilt då snabbtågstrafik, är dock komplicerat och kostsamt. För utländska operatörer följer tekniska utmaningar när fordonsflottan ska anpassas till svenska förhållanden. Det är idag också relativt fullt på spåren. I närtid är därför sannolikheten liten att nya tågaktörer väljer att investera och göra större satsningar på inrikestrafikens längre sträckor.

Tågmarknaderna i hela Europa erbjuder för SJs del nya möjligheter. Ett konkret exempel gäller vår etablering på Hovedbanegården i Köpenhamn under 2011, där vi nu öppnat en egen resebutik. Idag erbjuder vi dagliga avgångar med snabbtåg mellan Stockholm och Köpenhamn och mellan Köpenhamn och Göteborg. Etableringen i Köpenhamn är strategiskt viktigt för oss och innebär att vi skapat ett nav, som på sikt kan användas för att expandera vidare i Europa.

Sträckor för SJs snabbtåg





SJ InterCity/Regional på 2 minuter

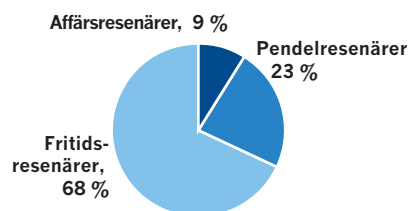


- Varje dag reser cirka 50 000 människor på 300 avgångar med SJ Regional.
- Mellan Stockholm och Uppsala kör SJ Regional cirka 40 avgångar varje dag i vardera riktning.
- I Stockholm/Mälardalen görs varje år cirka 15 miljoner resor med SJ Regional. Omkring hälften av dem är mellan hemmet och arbetsplatsen.
- Moderniseringen av 160 personvagnar för regional- och InterCity-trafiken avslutades under 2011. Samtidigt har en upprustning av SJs regionaltåg X12 påbörjats.
- Inom TiM (Trafik i Mälardalen) arbetar SJ tillsammans med trafikhuvudmännen i Östra Mellansverige för att utveckla samordnade tidtabeller och gemensamma biljettsystem i regionen.
- Inom Regional använder vi i första hand dubbel-däckare och lokdragna tåg.

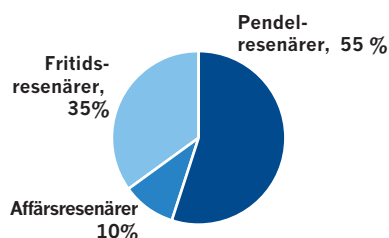
50 % av resorna i regionaltrafiken görs av resenärer på väg till eller från arbete eller studier



Typ av tågresor med InterCity



Typ av tågresor med Regional



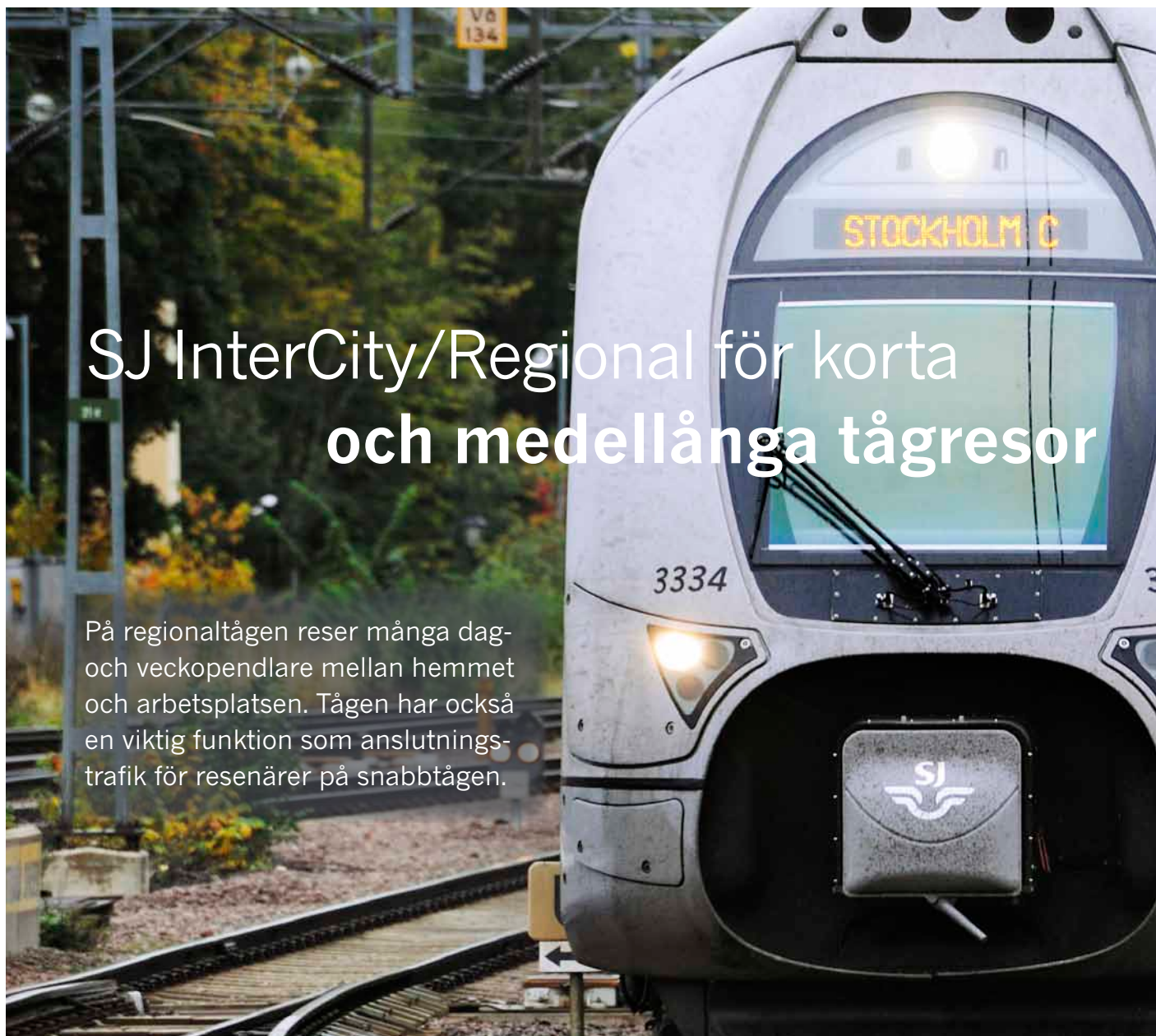
femton



miljoner resor per år inom SJ Regional i Stockholm/Mälardalen – en ökning med 50 procent sedan 2004

Nyheter

- SJ har som mål att expandera och utveckla regionaltrafiken. Under 2011 utökades till exempel trafiken på sträckorna Göteborg–Skövde–Örebro samt på sträckan Östergötland–Stockholm.
- I Stockholm/Mälardalen används en samverkansmodell inom ramen för TiM. Modellen innebär att trafikhuvudmännen kan påverka vilken tågkapacitet som SJ ska erbjuda på en viss sträcka. Under 2010–2011 har TiM-samverkan fördjupats ytterligare.
- SJ samverkar också med trafikhuvudmännen i andra regioner kring bland annat giltighet för periodkort på SJs tåg.
- Genom TiM erbjuder SJ Regional kombinerade biljetter och månadskort för regionala tågresor och lokaltrafik.
- Under året installerades drygt 100 nya biljettautomater på 40 orter runt om i Mälardalen för försäljning av bland annat TiM-biljetter.
- Punktligheten inom Regional blev 88 procent för 2011.



SJ InterCity/Regional för korta och medellånga tågresor

På regionaltågen reser många dag- och veckopendlare mellan hemmet och arbetsplatsen. Tågen har också en viktig funktion som anslutnings- trafik för resenärer på snabbtågen.

Det regionala trafiksystemet har som uppgift att transportera resenärer till destinationer i regionen och fungera som anslutningstrafik till och från snabbtågen. Det regionala resandet har ökat i samtliga storstadsregioner. Från 2004 fram till idag har resandet ökat med cirka 50 procent. En viktig förklaring till detta är att storstäderna är starka tillväxtmotorer i sina respektive regioner, vilket skapat många nya arbetstillfällen. I Stockholm/Mälardalenregionen bor över tre miljoner människor, en tredjedel av Sveriges befolkning. SJ bedriver regionaltrafik inom tre trafikområden i Sverige:

- Regionaltrafiken i Stockholm/Mälardalenregionen är ett trafikområde där SJ verkar under eget varumärke, med egna biljetter och fordon.
- Genom delägda intressebolaget Botnietåg AB

bedriver SJ regionaltrafik i Trafiksystemet Norrtåg.

- I ett samarbete med flera länsbolag i västra och södra Sverige kör SJ också regionaltågstrafik där knutpunkten är Göteborg. Det gäller trafiken Göteborg–Kalmar, Göteborg–Karlstad och Göteborg–Skövde–Örebro.

Upptagningsområdena växer

Trafikmässigt omfattar Stockholm/Mälardalen den regionala tågmarknaden i de fem Mälardalslänerna, men också SJs regionaltåg till och från Östergötland och Gävleborgs län. Den här marknaden står för ungefär 80 procent av volymerna i SJs regionaltrafik och utgörs av sju linjer. En av de mest trafikerade sträckorna är den mellan Uppsala och Stockholm. Linjerna med direkta



anslutningar från Östergötland till Arlanda/Uppsala har fått stort genomslag. Från Linköping når kunderna Arlanda utan byten på bara lite drygt två timmar, vilket fått många att välja tåget framför andra färdmedel.

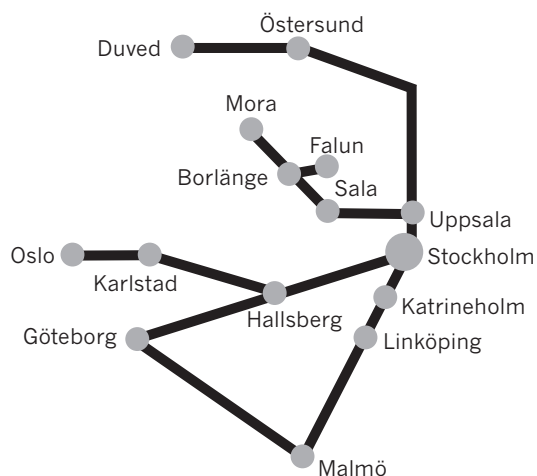
Hela Mälardalen är en gemensam arbetsmarknadsregion, vilket genererar många arbetspendlare och tjänsteresor. Att resandet i regionen ökat väsentligt har lett till en allt högre belastning på infrastrukturen, med kapacitetsproblem och förlängda restider på vissa sträckor som följd.

Fortgående investeringar i infrastruktur, exempelvis byggandet av Citybanan i Stockholm, utbyggnaden av Mälärbanan mellan Stockholm, Västerås och Örebro, kapacitetsökningen mellan Uppsala och Stockholm samt mellan Stockholm och Östergötland är viktiga

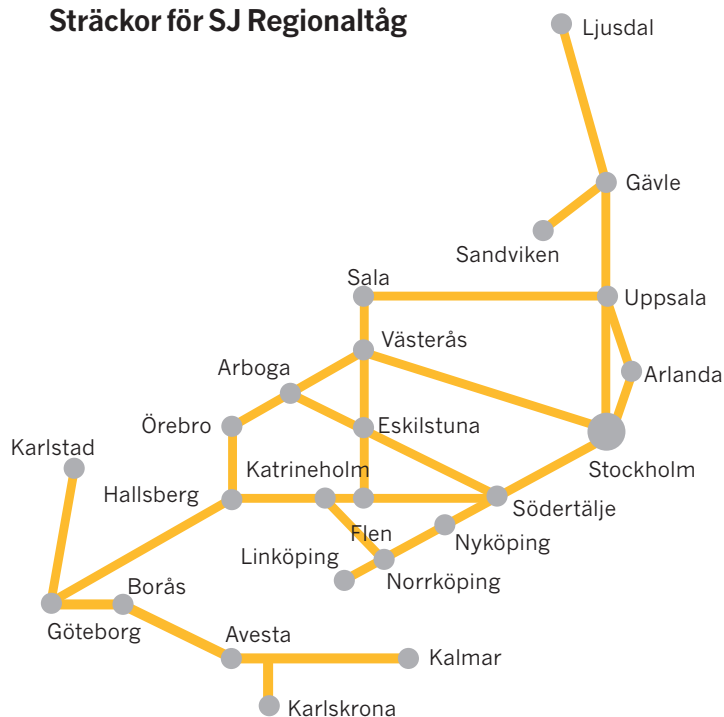


Stockholm/Mälardalstrafiken kan sägas bestå av två cirklar, där resandet på längre distanser (upp till två timmar) ökat mest under senare år. En bidragande orsak är att SJ satsat på linjerna från Linköping, Örebro och Gävle mot Stockholm.

Sträckor för SJ Intercitytåg



Sträckor för SJ Regionaltåg



åtgärder för resandet i regionen.

Samarbetet inom regionen

Ett fundament i Mälardalstrafiken är TiM-samarbetet där vi samverkar med trafik huvudmän och länstrafikbolag i regionen. Avsikten med samarbetet är att samverka kring frågor som planering och kvalitet, priser och biljetter samt marknadsföring. TiMs ledord är snabbt, enkelt och prisvärt. Grunden för samarbetet är att skapa förutsättningar för att tillsammans förbättra trafiken, och det gemensamma målet är ett ökat och förenklat resande med kollektivtrafiken i regionen.

Samtliga 100 biljettautomater inom regionaltrafiken i Mälardalen har bytts ut under 2011. Automaterna finns på 40 stationer, där resenärerna kan köpa endagsbiljetter eller ladda sina SJ Regional-kort. De nya automaterna är snabbare och har en bättre funktionalitet, som underlättar biljettköpet. Den största nyheten är att automaterna nu också erbjuder biljetter för kombinationsresor med lokaltrafik i form av pendeltåg, spårvagnar, bussar och tunnelbana.

Punktlighet och komfort

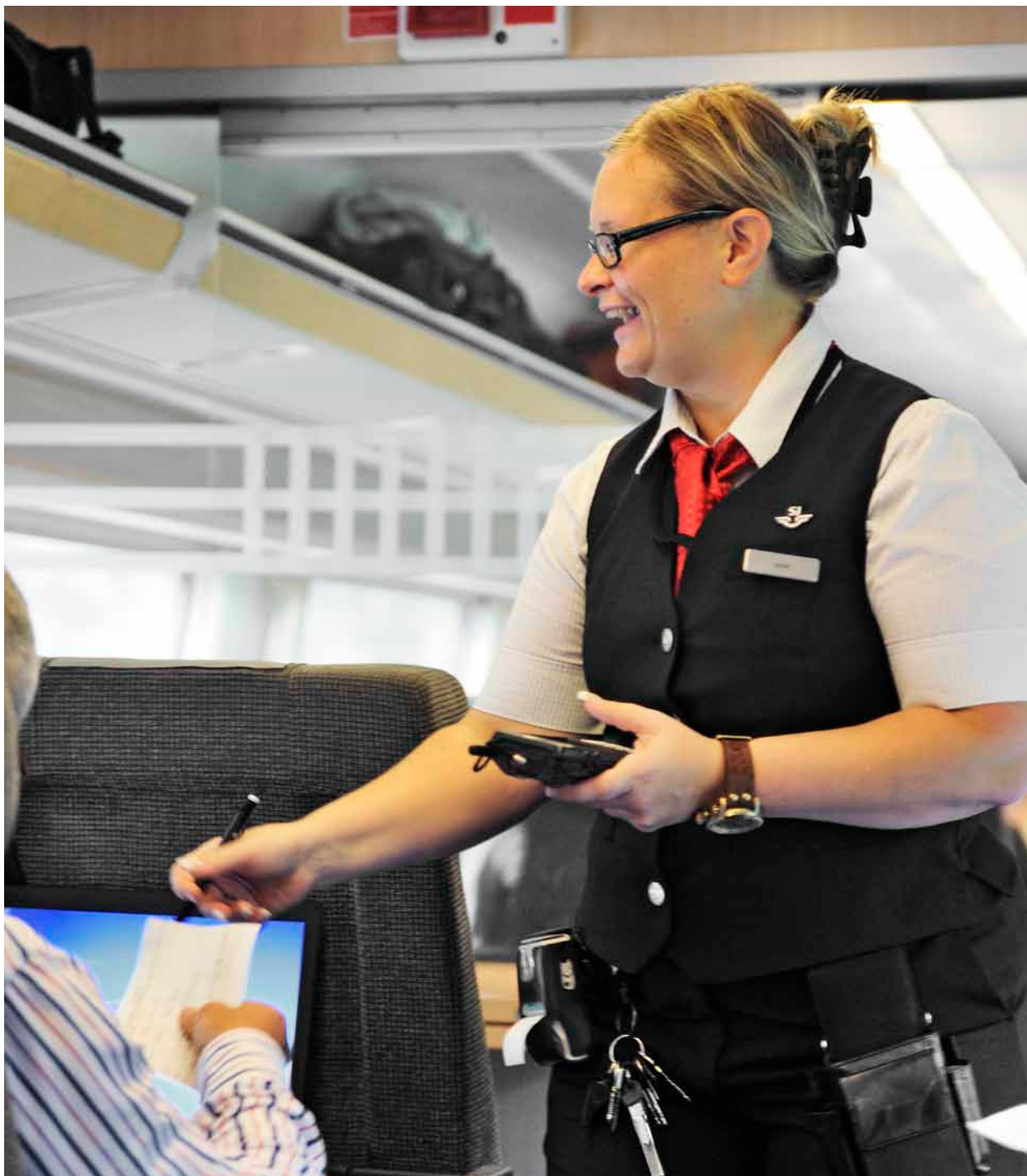
Inom regionaltrafiken ska SJ erbjuda kunderna god service och hög punktlighet. Målet är att kunderna ska uppleva trafiken som prisvärd, pålitlig och punktlig. Viktigt är också kontinuitet i tidtabellerna eftersom våra kunder delvis planerar sin dag efter tågens tidtabell. I regionaltrafiken är det till exempel viktigt med täta avgångar och stopp även på mindre orter för att möta resenärers behov av tågresor till och från arbete och skola.

SJs tåg i Mälardalen ska också möta kundkraven på komfort och bekvämlighet och göra det enkelt att arbeta, läsa eller bara koppla av ombord.

Aktuella satsningar

Inom regionaltrafiken pågår en upprustning av den befintliga fordonsparken. Flera typer av tåg ingår; dubbeldäckarna X40, motorvagnar av typerna X12 samt de traditionella loktågen. Motorvagnarna X12 kommer under 2012 att uppgraderas och moderniseras, vilket innefattar eluttag, nya toaletter och nya stolar. Det görs även investeringar i våra dubbeldäckare X40. De anpassas för att bättre klara vintertrafiken och viltkollisioner. På dubbeldäckaren har kunderna tillgång till Internet ombord och eluttag. Även i våra upprustade loktåg, de svarta vagnarna, finns det numera eluttag. Ombyggnadsprogrammet för personvagnarna fortsätter också, vilket kommer att innebära alltfler ombyggda vagnar i regionaltågstrafiken.



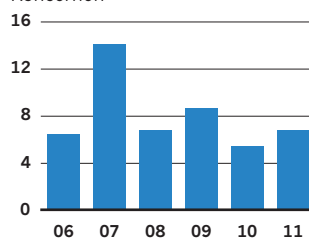


Medelantal anställda

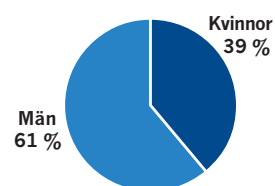
	2011	2010
SJ AB	3 037	3 323
Dotterbolag	1 004	939
Summa	4 041	4 262

Personalomsättning, %

Koncernen



Könsfördelning totalt, 2011



Nöjdaste medarbetarna sedan 2003

Engagerade, motiverade och kompetenta medarbetare är en del av SJs framgång. Alla gör sin del i kedjan för att en resa med SJ ska kunna genomföras. För SJ är personalarbete en viktig del av företagets utveckling.

Medarbetarnas delaktighet, kompetensutveckling, hälsa samt trygghet och säkerhet är utgångspunkter i det personalarbete SJ driver. Det är områden där vi satsar stora resurser då ett medvetet och aktivt personalarbete gör SJ till en attraktiv arbetsplats och bidrar till företagets utveckling.

Nöjd Medarbetarindex utvecklas positivt

Våra medarbetares syn på SJ som företag och arbetsgivare mäts i årliga medarbetarundersökningar. År efter år visar undersökningarna att våra medarbetares engagemang är stort och att man är villig att anstränga sig för att ge bra service.

Resultaten av medarbetarundersökningarna redovisas som medarbetarindex; ett sammanvägt värde för nivån på tillfredsställelse och engagemang.

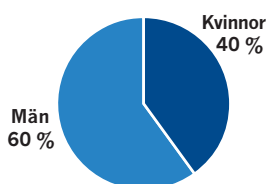
Årets undersökning visar på ett index på 59 (56), vilket är det bästa resultatet sedan mätningen infördes 2003. Med hänsyn till att vi 2010/2011 genomgick ännu en tuff vinter, är det glädjande att se en så pass stor ökning som till 59. De åtgärder som genomförts sedan förra mätningen har fått positivt genomslag. Bland annat har SJ utifrån resultaten av tidigare undersökningar tagit fram konkreta åtgärdsplaner. Ytterligare satsningar på ledarskapsutbildning för frontlinjens chefer, förbättrade och förenklade arbetsprocesser, förbättrat samarbete inom företaget, samt fortsatt satsning på service är exempel på genomförda åtgärder. Samtliga index har utvecklats positivt förutom den

del som gäller den personliga arbetssituationen, vilken är oförändrad mot föregående mätning.

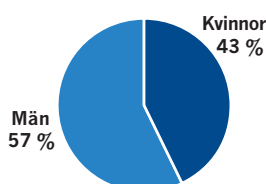
Årets resultat visar att det finns en stolthet över att

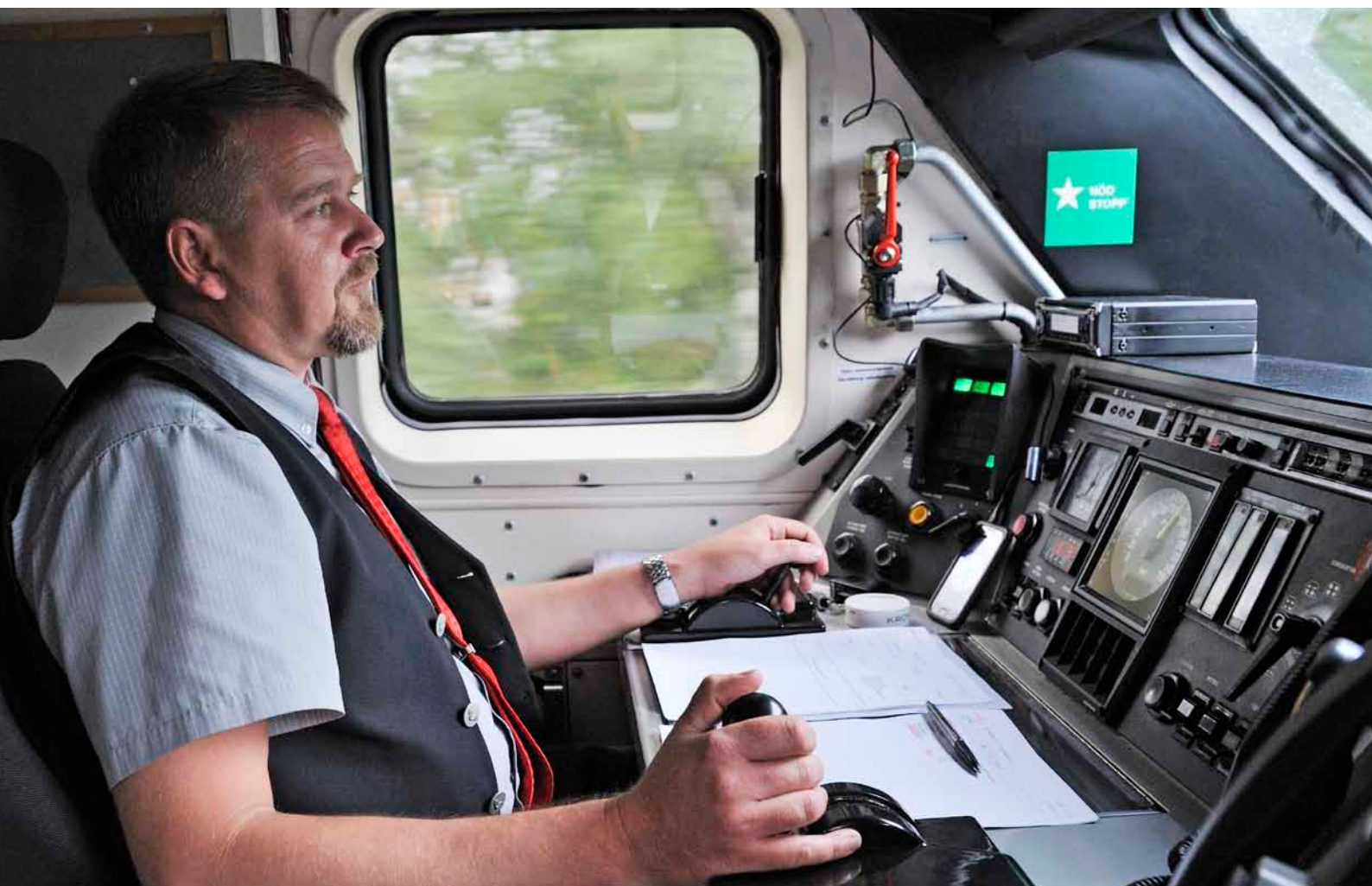


Könsfördelning chefer, 2011



Könsfördelning arbetsledare, 2011





jobba på SJ och att ansvar och befogenheter är tydliga. Positivt är också att det starka engagemanget för kunderna fortsätter att vara högt.

Kompetensutveckling

För att säkerställa att SJs verksamhetsmål nås är det viktigt att skapa rätt förutsättningar. Detta görs bland annat genom att utveckla chefers och medarbetares kompetens.

Alla anställda får ta del av SJs kompetenshanteringssystem Kompassen. Alla kan se vilka kurser och utbildningar som erbjuds och lista de utbildningar som han eller hon slutfört och är godkänd i. På så sätt kan SJ också effektivt hitta rätt kompetens inom företaget.

Under hösten 2011 har möjligheterna till utbildning och kompetensutveckling ökat genom att SJ Service Academy nu erbjuder ett bredare utbud av öppna utbildningar för alla inom SJ, där man kan välja mellan ett antal utbildningar inom kompetensområdena Ledning och Planering, Trafiksäkerhet, Kommunikation, Arbetsmiljö, Kvalitet och utveckling, samt IT-system.

Frontlinjens chefer har genomgått utbildningar i

ledarskap med målet att bättre kunna stödja resenärer och stärka medarbetarna i deras ansvarsroller.

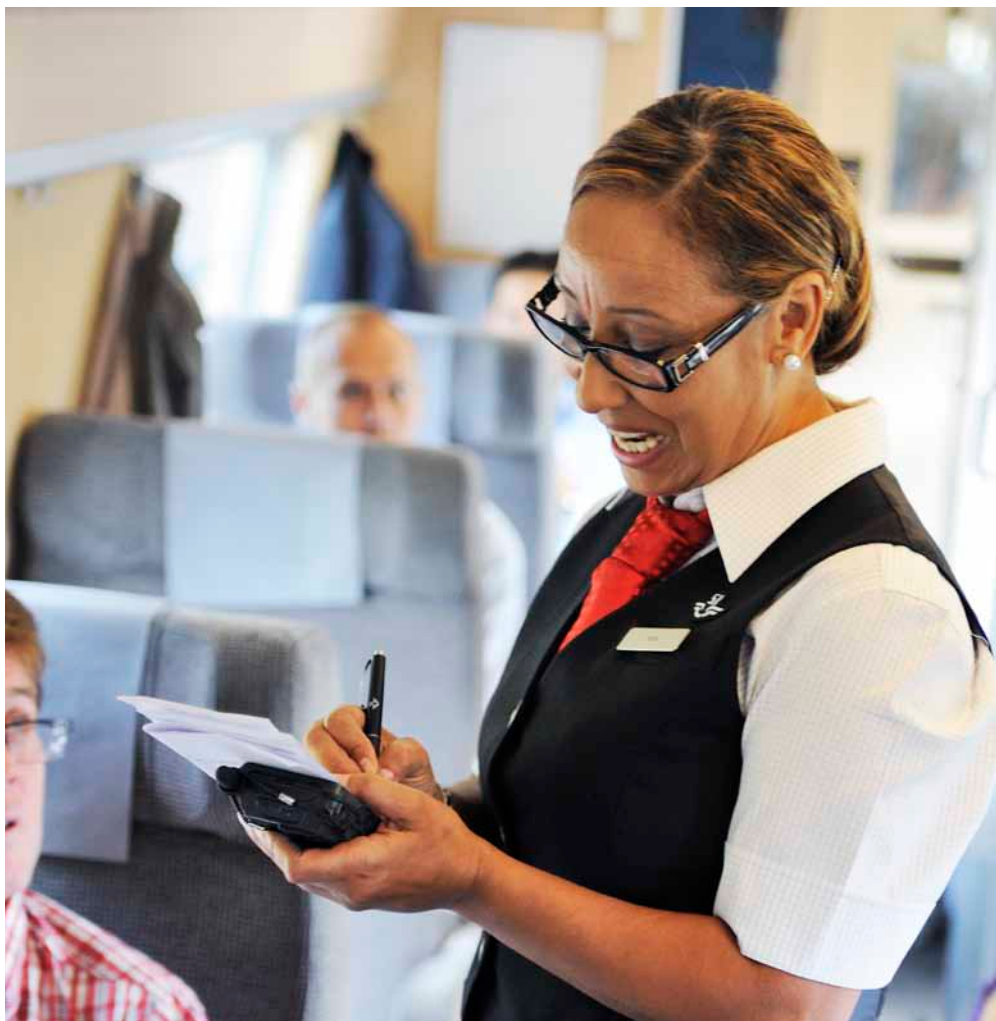
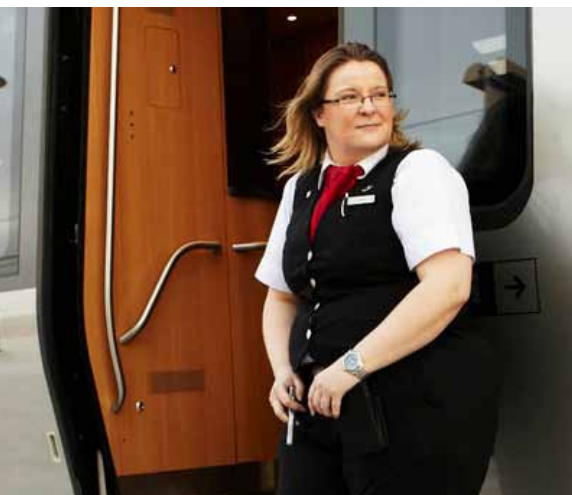
I snitt har SJs medarbetare åtta dagars utbildning och kompetensutveckling per år.

SJs sjukfrånvaro lägre än målet

Sedan flera år tillbaka pågår ett strategiskt arbete med att skapa friskare arbetsplatser. Arbetet med minskad sjukfrånvaro har utvecklats mycket positivt; från 10 procent 2002 till årets utfall på 4,2 procent. Redan i kvartal 3 uppnåddes årets mål om 4,6 procent och årets totala utfall blev 4,2 procent. Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet inom SJ. Friska medarbetare är ett tecken på en god arbetsmiljö och innebär både livskvalitet för individen och ökad produktivitet i verksamheten.

Friskvård i fokus

Frisk personal som trivs med att gå till arbetet är viktigt. SJ har fortsatt satsningen inom hälsa, friskvård och trivsel. På arbetsplatsträffar har teman som återhämtning, kost och sömn varit aktuella och friskvårds-



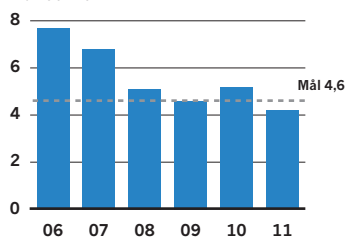
rum har inretts på flera orter för att öka medarbetarnas möjligheter till motion. Hälso- och friskvårdsarbetet har under 2011 tagit ett ytterligare steg framåt genom införande av så kallade Hälsoinspiratörer på varje ort och åkstation. Hälsoinspiratörerna är medarbetare som på en viss del av sin arbetstid har till uppgift att stötta och tillsammans med cheferna driva det lokala hälsoarbetet.

Trygg och säker arbetsmiljö

Ombord på våra tåg färdas dagligen många människor; såväl våra kunder som våra medarbetare. Att arbeta för en trygg och säker arbetsmiljö är därför av stor vikt. Under året har utbildning för våra medarbetare med säkerhetstjänst utförts i enlighet med lagstadgade krav.

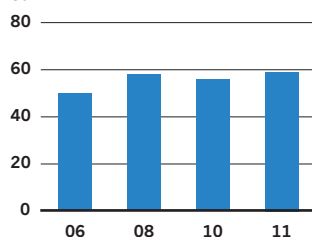
Sjukfrånvaro, %

Koncernen



Nöjd-Medarbetar-Index

SJ AB



Tågmarknaden och dess aktörer

Det är många aktörer som samspelar för att göra tågresorna möjliga. Vi ska tillsammans säkra att tåget är ett attraktivt färdmedel nu och i framtiden. Ungefär 100 000 resor sker varje vecka med SJs snabb- eller regionaltåg i Sverige. Det ska vara smidigt att resa med tåg och SJ vill fortsätta att vara en viktig aktör.



Bolagiseringen av Statens järnvägar 2001 delade in järnvägens verksamheter i olika bolag där SJ ansvarar för persontrafiken. Tågtrafiken har successivt avreglerats och SJ agerar idag på en öppen och konkurrensutsatt marknad. Tågoperatörer, såväl nya som gamla, kan ansöka om tåglägen för att köra persontrafik på alla järnvägslinjer i Sverige. Så här långt

har intresset inte varit så stort men kommer sannolikt att öka framöver.

Samverkan i branschen

SJ bidrar aktivt till att vidareutveckla tågmarknaden i olika forum, bland annat genom att ha en dialog och samverkan med branschorganisationer, andra

operatörer och myndigheter. Det ska vara smidigt att resa med tåg i Sverige och SJ vill fortsätta att vara en viktig aktör.

Kunden väljer

En resenär har ofta olika alternativ och kan välja bil, buss eller flyg istället för att åka tåg. Tåget som transportmedel har en konkurrensfördel genom sin unika möjlighet att förena komfort och användbar restid med hög transportkapacitet. Tåget är också ett hållbart transportmedel, ju fler som reser med tåg desto mindre blir miljöpåverkan på vårt samhälle. Alla, från operatörer med ansvar för fordon och service till regeringen och dess satsningar på infrastruktur, bör därför verka för att skapa förutsättningar för ett ökat resande med tåg.

Trafikverket – information och infrastruktur

Trafikverket ansvarar för infrastrukturen. De ska garantera elförsörjningen, signalsystem, spår och växlar samt säkerheten och framkomligheten i tågtrafiken. De ansvarar också för trafikledning och trafikinformationen på stationer och plattformar via stationstavlor och utrop.

Trafikverket sköter även den långsiktiga planeringen av järnvägstrafiken samt tilldelning av tåglägen.

Tågoperatörer – service, resenärer och fordon

Idag finns det cirka 25 olika tågoperatörer i Sverige, varav SJ är en. Till det kommer också underleverantörer och samarbetspartners, som arbetar inom exempelvis städning, fordonsunderhåll samt andra tjänster. Utöver SJ är det endast ett fåtal som bedriver fjärrtrafik på den svenska marknaden. SJ är också en viktig aktör inom regionaltrafiken i Mälardalen.

Jernhusen – stationer, säkerhet och service

Stationshus och tågdepåer finns runt om i landet som en del av infrastrukturen kring järnvägen. De större stationshusen samt kontor och underhållsdepåer ägs och förvaltas av Jernhusen. Företaget ansvarar för stationsmiljön med väntsalar, förvaringsutrymmen och bekvämlighetsinrättningar, samt för utbudet av butiker och restauranger.

Regionaltrafik – uppdrag som upphandlas

I Sverige finns det idag ett tiotal regionaltrafikområden för främst buss- och järnvägstrafik. I varje sådant område sker en upphandling av trafiken, där en operatör anlitas för att sköta driften under en viss tidsperiod. Regionaltrafikuppgifternas affärsmässiga förutsättningar ser

olika ut, vilket kan påverka affärsrisken och intäktsmöjligheterna för operatören. Bakom upphandlingarna står alltid regionala trafikhuvudmän, ofta ett länstrafikbolag eller landsförförvaltning, som ansvarar för kollektivtrafiken i det egna länet eller regionen.

De största länstrafikbolagen är Storstockholms Lokaltrafik, Västtrafik samt Skånetrafiken. SJs dotterbolag Stockholmståg ansvarar för pendeltågstrafiken i Stockholm på uppdrag av Storstockholms Lokaltrafik.

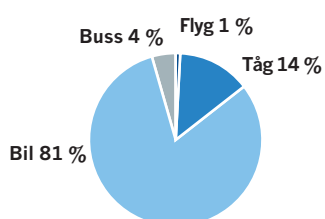
Tåg i Sverige

- ➔ Persontrafiken med tåg i Sverige ökar kraftigt. Mellan 2005 och 2010 var ökningen cirka 50 procent.
- ➔ Det statliga järnvägsnätet omfattar 11 900 km trafikerad bana (spårkilometer), varav 3 700 km dubbelspår och flerspår. Cirka 9 800 km av spåren är elektrifierade.
- ➔ I järnvägsnätet finns 3 781 järnvägsbroar och 147 tunnlar.
- ➔ Det finns cirka 12 000 spårväxlar i järnvägsnätet

Politiska beslutfattare påverkar utvecklingen

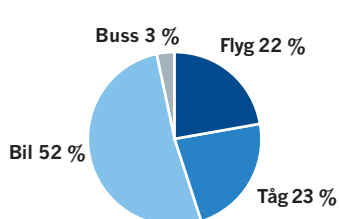
De långsiktiga utvecklingsfrågorna i tågtrafiken är ytterst en fråga för riksdag och regering. Det handlar då om beslut kring finansiering, infrastruktursatsningar samt till exempel höghastighetsbanor. Det är viktigt att se över de övergripande framtidsfrågorna kring behovet av infrastruktursatsningar. I ett internationellt perspektiv påverkas den svenska tågmarknaden även av de politiska beslut som fattas inom EU. Det långsiktiga målet är att successivt avreglera tågmarknaderna i Europa för att på så sätt förbättra konkurrensen och bredda utbudet. Det innebär att konkurrenssituationen kommer att ändras även om det är en process som väntas gå långsamt i många länder.

Marknadsandelar transportslag 2011, resor 10–30 mil



Källa: Turistdatabasen

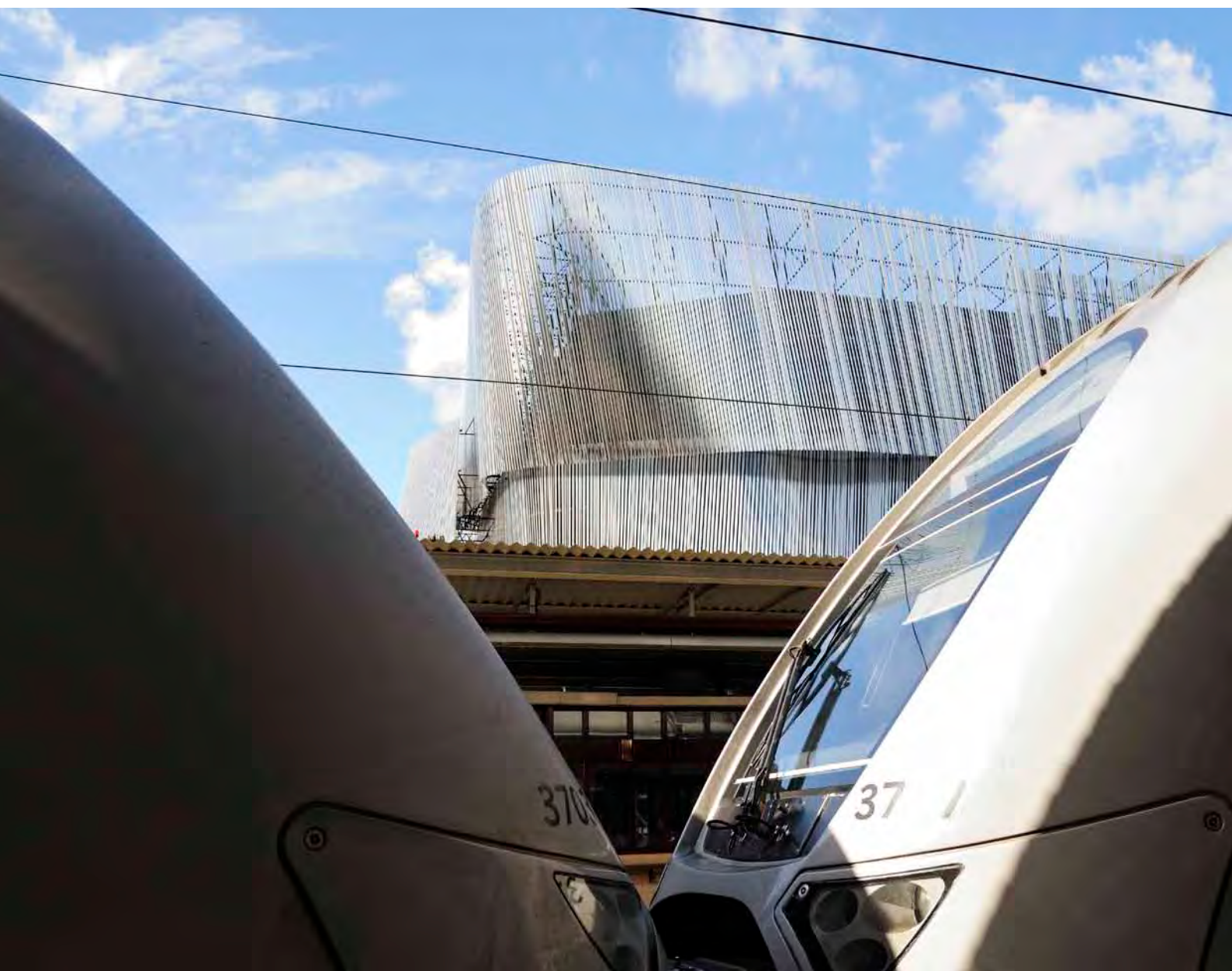
Marknadsandelar transportslag 2011, resor mer än 30 mil



Källa: Turistdatabasen

Framtiden för järnvägen

Ökat antal resenärer på tågen, ökad konkurrens, nya typer av kundkommunikation och krav på fler infrastruktursatsningar. När förväntningarna på tågmarknaden sammanfattas handlar det både om utmaningar och möjligheter. Detta i ett läge när den klimatsmarta järnvägstrafiken har en större roll att spela än kanske någonsin tidigare.



Många väljer tåget

Det har under en lång tid varit en positiv utveckling vad gäller resenärer som väljer tåg som transportmedel. I fjärrtrafiken har antalet resor ökat med cirka 50 procent sedan 2005. Under året har det långväga inrikesresandet fortsatt utvecklats positivt, men till följd av två hårda vintrar för tågbranschen och pressade biljettpriser i flyget, har fler resenärer än tidigare valt andra transportsätt.

Tåget har unika konkurrensfördelar; det är miljömässigt effektivt samtidigt som det erbjuder många val vad gäller att använda sin tid ombord. Undersökningar visar att miljöhänsynen också har betydelse. För både affärs- och fritidsresenärerna är det en viktig faktor att tåget är det mest klimatsmarta alternativet.

Även den regionala tågtrafiken har ökat kraftigt på senare år. I Stockholm/Mälardalen har det skett en fördubbling på tio år och detsamma gäller kollektivtrafiken i många andra regioner. Regionerna kring storstadsområdena har vuxit och integrerats alltmer, vilket medfört att allt fler valt att arbetspendla med tåg.

Behov av infrastruktursatsningar

Tillväxten i resandet har samtidigt skapat nya utmaningar i tågsystemet. Idag ska fler tåg och resenärer nyttja en infrastruktur, som inte byggts ut och moderniserats i tillräcklig omfattning. Hit räknas bland annat spåranläggningar, signalsystem och elförsörjning som gör tågtrafiken möjlig. Många av de senaste årens störningar i tågtrafiken kan kopplas till olika typer av begränsningar i infrastrukturen. Problematiken tydliggjordes även i den Kapacitetsutredning som Trafikverket presenterade i oktober 2011. I utredningen berörs de punktlighets-, robusthets- och kapacitetsbrister som finns i järnvägssystemet.

När konsekvenserna av underinvesteringar blivit tydliga har också debatten om järnvägens förutsättningar intensifierats. Idag finns det en relativt bred politisk enighet om att nya infrastruktursatsningar bör genomföras. Nivåerna och inriktningen på satsningar kan variera bland politiker och beslutsfattare, men sammantaget väntas satsningarna ändå öka. En bekräftelse på detta är det tillägg om cirka 3,6 miljarder kronor för infrastrukturinvesteringar som regeringen anslog hösten 2011. Dessa medel ska användas till åtgärder i järnvägssystemet och till investeringar som skapar mer kapacitet och flexibilitet i trafiksystemet runt storstäderna.

Nya tågoperatörer

Sverige var tidigt ute med att avreglera järnvägstrafiken. I den regionala tågtrafiken påbörjades den här processen för ett par decennier sedan och utvecklingen har fortsatt mot en nu helt avreglerad marknad. Ett av huvudsyftena med avregleringarna har varit att fler operatörer ska bana väg för sund konkurrens, effektivitet och kvalitet i järnvägssektorn.

Ökad avreglering genomförs inom hela EU. Det lär ta tid innan konkurrensutsättningen slår igenom i

samtliga EU-länder, men trenden är ändå tydlig och kommer på sikt att förändra tågmarknaden inom unionen.

Detta öppnar möjligheter för tågoperatörerna, som ges tillfälle att expandera till nya geografiska marknader. En sådan expansion kan göras i egen regi, eller tillsammans med lokala partners. Samverkan sker dock inte bara inom samma transportslag utan kan ske mellan bussoperatörer och tågoperatörer eller flygbolag. Kartan för hur transportslagen utvecklas och samarbetar är på väg att ritas om.

Järnvägsmarknaden är för alla länder generellt att beteckna som en trögrörlig marknad och det tar därför tid innan konkurrensen märks på bred front. Skillnader i tekniska förutsättningar försvårar för operatörer att verka i och mellan flera länder. Till exempel har olika länder olika strömstyrkor och en operatör i Sverige måste ha en fordonsflotta som passar för svensk spåranläggning och vice versa. Att beställa nya tåg tar lång tid samtidigt som investeringar i en ny vagnpark ställer höga finansiella krav. Att öka volymen och mångfalden i tågtrafiken är därför en komplicerad process. Avregleringen är ändå ett faktum och kommer att innebära att konkurrensen i den långväga persontrafiken skärps i framtiden. SJ välkomnar konkurrensen och ser detta som en möjlighet att visa på våra styrkor som en bra och pålitlig operatör på flera marknader.

Utveckla kundkommunikationen

Det ska vara smidigt att ta tåget. Det gäller hela reseprocessen; från att hitta fram till rätt erbjudande, boka och köpa biljett, till att få information om tågbyten, trafikstörningar och annat som kan påverka resan. Idag är kunderna vana vid att kunna hitta information via mobiltelefon, datorer eller andra tekniska hjälpmedel. Företag i de flesta branscher påverkas av att människor är mobila mer eller mindre hela tiden och vill kunna hämta information alla tider på dygnet.

För att möta dessa behov utvecklar SJ kundkommunikation via sj.se och sociala medier. Vi har under året utvecklat en skräddarsydd app för smartphones. Att kommunicera via alla de kanaler som våra kunder använder medför att vi kan ligga i framkant vad gäller den egna kommunikationen. Vi stärker genom detta vår bild som ett kundnära och modernt företag. SJ fortsätter också att utveckla attraktiva tjänster och erbjudanden som till exempel infotainment-tjänster vilka kunderna kan använda under tågresan för att se på film och hämta information om sin resa. Infotainment introduceras först på SJ 3000-tågen.

Dotterbolag

Linkon AB

Vd: Christer Jernberg

Årsanställda: 77 (65)

Nettoomsättning MSEK 191 (188)

Balansomslutning MSEK 193 (143)

Linkon äger, underhåller och vidareutvecklar SJs biljettförsäljningssystem. Bolaget utvecklar och marknadsför kostnadseffektiva IT-lösningar för försäljning, distribution och avräkning av tjänster för hela resebranschen. Idag finns Linkons säljklinter hos drygt 400 återförsäljare samt ett antal online-distributörer.

Det ursprungliga syftet med bolaget, att säkerställa järnvägsbranschens behov, har under åren utökats till att gälla hela resebranschen. Linkon har nu även kunder som transportbolag vilka opererar med expressbuss, hyrbil, taxi och flyg samt hotellföretag och turistattraktioner inom hela Sverige.

SJ Norrlandståg AB

Vd: Björn Nilsson

Årsanställda: 205 (184)

Nettoomsättning MSEK 465 (388)

Balansomslutning MSEK 25 (26)

Norrlandståg har avtal med Trafikverket som omfattar nattågstrafik från Stockholm och Göteborg till Övre Norrland samt dagtågstrafik mellan Luleå-Kiruna/Narvik.

Sedan SJ tog över trafiken i juni 2008 har kundnöjdheten ökat, enligt de årliga undersökningar som genomförts. Utökad service, bättre städning och servering är exempel på områden som har bidragit till detta.

Småskaligheten inom företaget är en fördel exempelvis när det gäller att testa nya idéer, leverantörer eller arbetssätt.

SJ Event AB

Vd: Michael Wikström

Årsanställda: 12 (13)

Nettoomsättning MSEK 25 (32)

Balansomslutning MSEK 4 (6)

SJ Event kör chartertåg för företag och andra resebolag. Det kan vara allt från korta turer till mer långväga destinationer mellan två städer. Företaget erbjuder vidare abonnemang av utställningståg med 250 kvm renodlad monterytta. SJ Event genomför också egenproducerade resor, som till exempel idrottståg,

konserттåg och skidtåg. Tågen till Lidingöloppet och Vasaloppet är resor som genomförs varje år. Åretåget rullar den här säsongen iväg för 20:e året i rad.

SJ Service Academy AB

Vd: Olle Lundström

Årsanställda: 59 (52)

Nettoomsättning MSEK 98 (97)

Balansomslutning MSEK 26 (34)

SJ Service Academy är SJs eget utbildningsföretag och serviceskola. Verksamheten har riktats främst mot Sjs medarbetare, men är numera även tillgängligt för externa företag inom ett flertal branscher. Denna externa del växer allt mer.

Utbildningarna är skraddarsydda och bygger till stor del på praktiska övningar och träning. En stor del av de praktiska övningarna görs i SJ Service Academys nya Training Center, där man med enkla medel kan bygga om miljön så att den anpassas till kundens verksamhet.

Stockholmståg KB

Vd: Kjell Färnström

Årsanställda: 649 (621)

Nettoomsättning MSEK 1 594 (1 466)

Balansomslutning MSEK 310 (270)

Pendeltågstrafiken i Stockholm utförs sedan 2006 av Stockholmståg, med landstingsägda Storstockholms Lokaltrafik, SL, som uppdragsgivare. Kvaliteten i pendeltågstrafiken har successivt förbättrats sedan Stockholmståg tog över och av bland annat den anledningen har SL valt att förlänga avtalet i ytterligare fem år, till 2016.

I samband med förlängningen analyserade Stockholmståg avtalen med de viktigaste underleverantörerna vilket resulterade i byte av underhållsleverantör samt förändrade avtal vad gäller stationstjänst och fordonsvård. De nya avtalen ökar förutsättningarna ytterligare för en bättre och mer effektiv pendeltågstrafik.

Finansiell rapport

Innehåll

Förvaltningsberättelse	42
Flerårsöversikt	48
Koncernen – Rapport över totalresultat	49
Rapport över finansiell ställning	51
Kassaflödesanalys	53
Rapport över förändring i eget kapital	54
Moderbolaget – Resultaträkning	55
Rapport över totalresultat	55
Balansräkning	56
Kassaflödesanalys	58
Rapport över förändring i eget kapital	59
Redovisningsprinciper	60
Innehållsförteckning noter	67
Noter	68
Försäkran	91
Revisionsberättelse	92
Statistik	93
Styrelse	94
Ledning	95
Definitioner	96

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för SJ AB (organisationsnummer 556196-1599) avger härmed årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 1 januari–31 december 2011. Samtliga belopp är i MSEK om annat ej anges. En från förvaltningsberättelsen skild bolagsstyrningsrapport publiceras på sj.se.

VIKTIGA HÄNDELSE R UNDER 2011

SJ har efter ny upphandling fått fortsatt förtroende att köra Sörmlandspilen och Nyköpingsbanan fram till 2016.

Fem fordon av modell X31 har efter skiljeförfarande sålts till Skånetrafiken och Hallandstrafiken vid månadsskiftet mars-april.

Regeringen satsar ytterligare MSEK 3 600 på infrastruktur för järnvägen, vilket är ett tillägg till den extra satsning om MSEK 800 som beslutades 2010. Satsningen riktas främst mot drift och ökat underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder.

Vid SJs årsstämma den 28 april valdes en ny styrelse och vid den extra bolagsstämman den 25 augusti valdes Jan Sundling till ny styrelseordförande i SJ AB. Den 29 november utträdde Caroline Sundewall ur styrelsen. Jan Forsberg kommer att lämna vd-posten i SJ AB till sommaren 2012.

SJ AB (SJ) och Tåg i Bergslagen AB (TiB) har haft en tvist sedan 2003 med anledning av ett avtal avseende tågtrafiken i Bergslagsregionen för perioden 2001-2009. Efter ett mångårigt processande vid domstol träffade parterna en förlikning den 15 september, som innebär att SJ har betalat MSEK 150 till TiB. Resultatet har därmed påverkats negativt om MSEK 150. Ersättningen erlades i sin helhet i december 2011.

Stormen Dagmar orsakade att tågtrafiken till och från Norrland stoppades under juldagen och tusentals resenärer drabbades. Natten till 28 december var samtliga tidigare stängda järnvägssträckor åter öppna igen.

SJs VERKSAMHET OCH STRUKTUR

SJ AB grundades 2001 och är helägt av svenska staten. SJ AB uppdrag är att bedriva lönsam persontrafik och verka under marknadsmässiga villkor och krav.

Vision

Alla vill ta tåget!

Affärsidé

Effektivt och miljövänligt resande

Kärnvärden

Framåtanda, Omtanke och Ansvar

Mål

Modernt, lönsamt, kundnära och hållbart reseföretag

Legal och operativ struktur

SJs kärnverksamhet är tågtrafik, främst på marknaden för interregionala och långväga tågresor. Koncernen består av ett moderbolag och tolv dotterbolag varav fyra stycken är vilande bolag.

Tågtrafiken i koncernen bedrivs främst i moderbolaget samt i tre dotterbolag. Övriga dotterbolag har en verksamhet som har nära anknytning till tågtrafiken.

Följande dotterbolag ingår i koncernen;

Stockholmståg KB

driver pendeltågtrafik i Stockholms län på uppdrag av AB Storstockholms Lokaltrafik. Omsättningen uppgick till MSEK 1 594 (1 466).

SJ Norrlandståg AB

som driver persontrafik till och från Övre Norrland, där både dag- och natttågtrafik ingår. Omsättningen uppgick till MSEK 465 (388).

Linkon AB

äger, underhåller och vidareutvecklar boknings-, försäljnings- och avräknings-system för resebranschen. Omsättningen uppgick till MSEK 191 (188).

SJ Service Academy AB

är koncernens utbildnings- och konferensanläggning, men anordnar även utbildningar för externa kunder. Omsättningen uppgick till MSEK 98 (97).

SJ Event AB

säljer och producerar reselösningar med tåget som bas. Omsättningen uppgick till MSEK 26 (32).

SJ Försäkring AB

är ett captive bolag som tecknar försäkringar för koncernen och närliggande verksamheter. Omsättningen uppgick till MSEK 45 (43).

SJ Invest AB

tillhandahåller finansieringslösningar åt koncernbolagen. Omsättningen uppgick till MSEK 2 (2).

SJ A/S Danmark

är koncernens bolag i Köpenhamn.

Följande bolag är vilande:

Entertrainment AB, Ad Venture AB, Vilma AB och Vikströms Buss AB.

Ekonomiska krav från våra ägare

SJ ska vara ett modernt reseföretag som uthålligt agerar affärsmässigt och kommersiellt. Ägarens finansiella mål är en soliditet på minst 30 procent och en avkastning på eget kapital uppgående till minst 10 procent efter skatt över en konjunkturcykel. SJs ordinarie utdelning ska uppgå till en tredjedel av årets vinst under förutsättning att soliditetsmålet uppnås efter utdelning. Under 2011 uppnår SJ det finansiella målet avseende soliditeten men ej målet avseende avkastning på eget kapital.

LAGSTIFTNING

Järnvägslagen, som infördes 2004, gav SJ-koncernen ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund. Genom olika beslut och förordningar från EU mellan 2007 och 2009 öppnades inter-

nationell persontrafik för konkurrens år 2010. För att genomföra EU-direktiven beslöt riksdagen under 2009 om nytt regelverk kring trafikeringsrätt och konkurrens inom persontrafik på järnväg. Järnvägslagen från 2004 ändrades så att SJ koncernens ensamrätt upphävdes och det svenska järnvägsnätet öppnades helt för internationell persontrafik från och med den 1 oktober 2010 med full effekt från december 2011. Alla licensierade järnvägsföretag som har trafikeringsrätt kan därmed på förhand ansöka hos Trafikverket om att bli tilldelade tåglägen (tidslägen för tåg) till den tågplan som började gälla den 11 december 2011.

EU har även fattat beslut angående rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. För att uppfylla EU-beslutet som trädde i kraft i december 2009 har koncernen anpassat sina allmänna affärsvillkor, exempelvis i restidsgarantin.

FINANSIELLT

Resultat och lönsamhet

Koncernens rörelseresultat uppgick till MSEK 60 (439). Intäkterna har minskat med MSEK 620 och kostnaderna har minskat med MSEK 236.

De minskade intäkterna och kostnaderna förklaras framförallt av att Västtrafik och Östgötatrafiken i december 2010, samt Upplands Lokaltrafik i juni 2011, övergått till nya operatörer.

Inledningen av perioden präglades även i år av vinterproblem i form av inställda och försenade tåg. Detta påverkade intäkterna negativt och medförde ökade kostnader för restidsgaranti, ersättningstrafik, kundservice samt underhållskostnader. SJs produktionskapacitet återgick efter de inledande månaderna till normal nivå. Resandet har under året dock utvecklats relativt svagt jämfört med i följ. Inrikesflyget har kraftigt utökat sitt utbud under 2011 och har på de större destinationerna ökat sin marknadsandel relativt tåget. Dessutom har de infrastrukturella störningarna under året medfört ökade kvali-

tetsbristkostnader.

Jämförelsesiffrorna i följ påverkades av en kraftigt ökad efterfrågan till följd av Eyjafjallajökulls utbrott i början av april 2010 som då stoppade flygtrafiken. Totalt sett bedömdes resultateffekten av askmolnet i följ till ca MSEK 60.

Under hösten har resultatet utvecklats positivt. Störningarna har varit färre vilket resulterat i minskade kostnader för ersättningstrafik och restidsgaranti. Därtill har en allmän återhållsamhet av kostnaderna bidragit till att förstärka resultatet.

Dotterbolaget Stockholmståg KBs verksamhet har utvecklats positivt under året, främst till följd av nya avtal samt lägre vinterkostnader.

I september resulterade en förlikning avseende SJ ABs tvist med Tåg i Bergslagen AB i en kostnad för SJ AB uppgående till MSEK 150.

Rörelsemarginalen blev 0,7 procent (5,0), det är främst moderbolaget SJ AB som har försämrat sitt resultat jämfört med föregående år.

Finansnettot uppgick till MSEK -22 (-33). Förbättringen förklaras främst av en lägre kostnad för säkringsinstrument.

Koncernens resultat före skatt uppgick till MSEK 38 (406). Skatt på periodens resultat uppgick till MSEK -2 (-112). Periodens resultat uppgick till MSEK 36 (294).

Kassaflöde

Årets kassaflöde från den löpande verksamheten var ett positivt kassaflöde på MSEK 778 (787). Ett försämrat rörelseresultat komplementerades av förändringar av rörelsekapital av positiv riktning. Förändringar av rörelsekapital under den aktuella perioden påverkades främst av en återbetalad momsfordran om MSEK 420, vilken framförallt var relaterat till både lösen av SJ 2000 leasing samt förskottsbetalning av SJ 3000 tåg under december månad föregående år.

Kassaflödet från investeringsverksamheten är MSEK -504 (447). Under föregående år skedde en förändring av kort-

fristiga placeringar med en positiv kassaflödeseffekt uppgående till MSEK 1 270, detta för att finansiera bland annat investeringar och lösen av leasing.

Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar under perioden uppgick till MSEK 869 (844) varav MSEK 746 (749) avsåg fordon och MSEK 84 (60) avsåg investeringar i immateriella tillgångar. Övriga investeringar uppgick till MSEK 39 (35). Investeringarna utgörs främst av SJ 3000 samt fortsatta upprustningar av SJs personvagnar. Försäljning av anläggningstillgångar gav ett positivt kassaflöde på MSEK 243 (35), detta är främst hänförligt till att Anläggningstillgångar till försäljning under 2010 nu har sålts.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten gav ett negativt kassaflöde på MSEK -272 (-1 672), främsta skillnaden mot föregående år är amortering av leasingskulder som var högre under 2010.

Koncernens totala kassaflöde för perioden uppgick till MSEK 1 (-438). Likvida medel uppgick enligt balansräkningen till MSEK 48, jämfört med MSEK 47 samma period 2010.

Finansiering

Nettoskulden i SJ-koncernen uppgick till MSEK 1 106 (1 144) den 31 december 2011. Koncernens soliditet för 2011 uppgick till 49,6 procent, jämfört med 48,4 procent vid utgången av 2010. Koncernens egna kapital uppgick den 31 december 2011 till MSEK 4 419 (4 486).

Koncernens räntebärande skulder bestod per 2011-12-31 huvudsakligen av betalningsåtaganden för SJs finansiella leasingkontrakt och uppgick till MSEK 2 365 (2 505). Av de räntebärande skulderna är MSEK 1 298 (2 365) långfristig och MSEK 1 067 (140) kortfristig vilket avser den del av skuld som förfaller till betalning inom ett år. Den genomsnittliga löptiden för utestående skulder uppgick till 2,1 år (3,2) och den genomsnittliga räntebindningstiden uppgick till 1,4 år (1,7).

MARKNAD

2011 års första halvår präglades av en vikande resandevolym för att under andra halvåret övergå till en positiv marknadsutveckling för det långväga inrikes resandet.

Flygbolagens satsningar fortsätter, i synnerhet på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, och konkurrensen bedöms bli fortsatt stark på dessa sträckor. För SJs del innebär detta en ökad konkurrens främst för ändpunktsresandet, vilket är resor mellan utgångs- och slutstation. På sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö noterades en minskning om 2 respektive 11 procent under året. Resandet med inrikes flyg bedöms fortsätta öka på kort sikt, medan prognoserna förutspår en avmattning på längre sikt. Ett skäl till avmattningen är förväntningar om trendmässigt stigande bränslepriser. Totalmarknaden för persontrafik på järnväg ökar troligtvis bortom lågkonjunkturen. Regional tågtrafik väntas öka mest till följd av att det i många regioner runt om i landet ställs högre krav på utvecklade kommunikationsmöjligheter för tåg, inte minst för att öka regionernas konkurrenskraft och attraktivitet. Den 1 januari 2012 har en ny lag för kollektivtrafiken trätt i kraft. Den nya lagstiftningen innebär att etablering av kommersiell kollektivtrafik kan ske fritt och inom alla geografiska marknadssegment. De tidigare trafikhuvudmännen ersätts av regionala kollektivtrafikmyndigheter, vilka ska besluta om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. För SJ innebär denna förändring ökad konkurrens i de geografier där SJ verkar och att nya möjligheter och geografier öppnas där SJ inte finns i dag.

Från och med tågplan 2012, som började gälla den 11 december 2011, har marknaden för spårbunden trafik avreglerats helt. De konkurrenter som ansökt om tågägen för 2012 är få. För närvarande består konkurrensen på

spåren huvudsakligen av viss kommersiell konkurrens på sträckorna Stockholm-Malmö, Uppsala-Stockholm-Göteborg och Malmö-Stockholm-Åre/Storlien, samt i övrigt av konkurrens från trafikhuvudmän på ett antal sträckor. SJ upphör att köra trafiken med Öresundståg på sträckan Kalmar-Alvesta men utökar trafiken på sträckan Stockholm-Nyköping-Norrköping till följd av ett nytt avtal.

VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SJ definierar risk som en potentiell händelse som kan påverka verksamhetens möjlighet att nå sina mål. SJs riskhanteringen syftar till att begränsa oönskade effekter som kan komma att påverka företagets finansiella ställning, resultat eller marknadsposition. Huvudansvaret för SJs riskhantering ligger hos koncernledningen, men en stor del av arbetet sker lokalt ute i organisationen.

OMVÄRLDSRISKER

Omvärldsrisker är händelser i omvärlden som kan påverka SJs möjlighet att nå sina mål. Då SJ i huvudsak är verksam på den svenska marknaden avser detta främst förhållanden i Sverige. Konkurrerande trafikslag har utvecklats väl under första halvåret, vilket är en normal situation vid förbättrad konjunktur. Biltrafiken samt inrikesflyget utvecklas positivt för närvarande, om än för flygets under motsvarande period har haft en svag utveckling, vilket den hårda vintern i hög grad har bidragit till. Emellertid har det under den senaste perioden uppvissats tecken på viss återhämtning avseende tågresande.

En kritisk fråga är hur tilldelning av tågägen ska fungera framåt när Trafikverket ansvarar för att fördela tågägen. Hänsyn behöver tas till flera olika faktorer, exempelvis regionernas skilda behov av pendlartrafik, godstrafikens expansion samt den interregionala trafiken

kopplat till samhällsekonomisk nytta och betydelse. De konkurrenter som ansökt om tågägen avseende tågplan 2012 är relativt sett få och i linje med förväntan.

Delat ansvar för reseprocessen

Sveriges järnvägsinfrastruktur består av spår och växlar men även av kontaktledningar och signalsystem. Den är extremt hårt belastad, speciellt kring våra storstäder i högttrafiktid. Allt detta ägs och hanteras av Trafikverket medan SJ och andra tågoperatörer ansvarar för sina egna fordon samt service och information ombord på tågen. Det delade ansvaret i reseprocessen är en risk då beslut och prioriteringar inte blir övergripande för hela processen utan utifrån respektive ansvarigs synvinkel.

Eftersatt underhåll

Infrastrukturen är dels otillräcklig eftersom den begränsar utökning av gods- och persontransporter och dels lider sedan många år av ett kraftigt eftersatt underhåll och då är risken stor att det leder till trafikstörningar. De hårda vinternarna 2009 och 2010 visade på järnvägens sårbarhet då bristande snöröjning, frysta växlar, nedfallande kontaktledningar med mera orsakade inställda och försenade tåg.

Trafikstörning

Trafikstörningar av olika slag som frekvent leder till inställda och försenade tåg under en längre period medför missnöjda kunder och ett försämrat förtroende för SJ men även för hela järnvägsbranschen som ett pålitligt transportalternativ. Detta ger en miljöpåverkan då mindre miljövänliga alternativ används. Det leder även till försämrad lönsamhet på grund av lägre intäkter och högre kostnader.

AFFÄRSRISKER

Affärsrisker är risker kopplade till SJs strategiska beslut, bolagets affärsmodell och hur SJ konkurrerar på marknaden

och är i stor utsträckning nära kopplade till omvärldsrisker.

Med den osäkerhet som finns, om bland annat konjunkturutveckling och avregleringens effekter, är det viktigt att SJ är väl mobiliserat och förberett på att vid behov snabbt kunna anpassa affärsbeslut och strategier vid ändrade förhållanden för att på bästa sätt driva verksamheten framåt.

Avreglering ger ökad konkurrens om de attraktiva linjerna och förutom färre tåglägen finns risk att även nyckelpersoner byter till andra operatörer. Följden blir sämre lönsamhet och ökade lönekostnader.

Leverantörer

SJ är beroende av vissa strategiska leverantörer som exempelvis sköter underhåll och städning och om de inte lever upp till avtalade åtaganden innebär det att SJ inte klarar av kundernas krav på punktlighet, service och renlighet. En i många fall hög grad av specialisering i termer av kunskap och utrustning gör det svårt att inom kort tid konkurrensutsätta eller byta leverantör. SJ samarbetar med leverantörer för att uppnå bra kvalitet och det finns incitamentsavtal kopplade till kvalitetsparametrar som följs upp löpande.

Alltjämt är dock möjligheten att påverka leverantörer begränsad på kort sikt på grund av längre uppsägningstider. För att minska sårbarheten har SJ från och med 2012 valt att sköta städningen av tågen i egen regi.

OPERATIVA RISKER

Operativa risker är relaterade till hur organisationen styrs, resurser och leverans av våra produkter och service. I detta begrepp innefattas även administrativa risker. Brister kan vara att olika rutiner inte följs och som i sin tur kan leda till att nödvändig återkoppling inte sker.

Resurser

Ett stort kapital är investerat i SJs for-

donspark, vilket medför en risk vid över- och underkapacitet. Med stora investeringar ökar SJs känslighet för överkapacitet.

SJ kan även drabbas av ekonomisk skada vid bristande tillgång till fordon eller om fordonen inte möter kundernas förväntan. SJ har under senare år gjort omfattande upprustningar av fordonsflottan i syfte att bättre möta nuvarande och kommande krav från marknaden, ett arbete som fortsätter under kommande år.

Tåg har en mycket lång livslängd, ofta trafikeras ett tåg i 20–30 år och under denna tid är körsträckan cirka 500 000 mil. Livslängden på fordon är så lång att ny teknik hinner utvecklas. Då många av SJs tåg är specialbeställda och skräddarsydda samt då våra fordonsleverantörer genomgår omfattande strukturella förändringar, råder det brist på reservdelar till äldre fordon med äldre teknologi. Detta kan leda till längre servicetider. Dessa utmaningar ställer mycket höga krav på SJs fordonskompetens.

IT-miljö

Ökad användning av IT inom SJ samt allt mer integrerade IT-lösningar i kunderbjudandet och i produktionen leder till att SJs utsatthet för brister i och eventuella hot mot IT-system ökar. IT-systemen måste fungera i realtid, vilket innebär att varje avbrott innebär en omedelbar störning.

Svårigheter att arbeta tvärfunktionellt i de operativa processerna kan utgöra en risk i vår leverans mot kund.

FINANSIELLA RISKER

Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till SJs finansfunktion. Finanspolicyen utgör ett ramverk för samtliga finansrelaterade aktiviteter inom SJ koncernen. SJs finansiella risker och riskhantering beskrivs i not 18.

SJs HÅLLBARHETSARBETE

Hållbarhetsrelaterade aspekter av verksamheten har alltid varit ett prioriterat område inom SJ och bolaget har sedan länge arbetat aktivt med dessa frågor. SJs ansats är att genom ett aktivt hållbarhetsarbete bidra till att förverkliga SJs vision "Alla vill ta tåget!" och bidra till en mer hållbar miljö- och samhällsutveckling. Som ett stöd för SJs arbete, för att styra beslut samt för att uppnå önskade mål har under SJ under 2011 fastställt policies inom sju områden: Arbetsmiljöpolicy, Etikpolicy, Inköbspolicy, IT-policy, Jämställhetspolicy, Kvalitetspolicy, Miljöpolicy och Trafiksäkerhetspolicy. SJs Etikpolicy innefattar riktlinjer för att vara ett föredöme gentemot våra kunder, leverantörer och omvärld. Riktlinjerna innebär att SJ driver verksamheten på affärsmässiga grunder och inte använder metoder som hindrar ekonomisk, social eller demokratisk utveckling. SJ följer regeringens initiativ, Globalt Ansvar.

Som ramverk för hållbarhetsredovisningen tillämpas tredje generationen av Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer G3 (www.globalreporting.org).

Dessa riktlinjer är allmänt vedertagna bland större företag och tillämpning av G3 förbättrar jämförbarheten med andra företag. SJ har valt att för 2011 applicera nivå B+. SJ utför självutvärdering gentemot GRI:s riktlinjer G3. Ernst & Young AB har granskat och bestyrker SJs hållbarhetsredovisning.

SJs miljöarbete

SJ blev miljöcertifierat enligt ISO 14001:2004 i november 2008 och har sedan många år tillbaka arbetat med miljöfrågor enligt ISO-standarderna.

SJ arbetar kontinuerligt med att följa upp gällande lagstiftning och lokala förordningar, för att säkerställa att SJ följer dessa. SJ uppfyller samtliga miljökrav och bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet.

Miljöarbetets tyngdpunkter kan hänföras till fem målområden: energieffek-

tivitet i tågtrafiken, utsläpp till luft från tågtrafiken, inköp av varor och tjänster, källsortering och resurshushållning samt utbildning och information.

De miljöfakta, som krävs för att ta fram kvantifierade uppgifter avseende mål och resultat samt för att beräkna nyckeltalen, samlas in under den miljöutredning som genomförs varje år.

Miljörapporter skickas ut till leverantörer för att undersöka bland annat elanvändning, utsläpp, avfall samt kemikalieförbrukning.

Utifrån den årliga miljöutredningen uppdateras och prioriteras de områden som har störst miljöpåverkan och de mätbara miljömålen följs upp löpande.

För att ta reda på kunders och anställdas uppfattning om SJ och miljö genomförs regelbundet ombordundersökningar och enkäter.

SJs medarbetare

Medarbetares insatser, både enskilt och i grupp, är av största betydelse för hur målen för effektivitet, kvalitet och service ska uppnås. Företagets framgångar är således helt beroende av medarbetarnas kompetens, motivation och engagemang.

För att underhålla detta tar SJ tillvara medarbetarnas synpunkter genom medarbetarundersökningar som från och med 2011 är årliga. SJ satsar på friskvård, som olika träningsformer. Det finns hälsoinspiratörer ute på arbetsplatserna samt hälsoblogg, kost och motionsguide. SJ betalar även anmälningsavgifter för lag till olika motionslopp.

SJs Jämställdhetspolicy tar fasta på att alla medarbetare har lika rättigheter och möjligheter, samt att SJ verkar för mångfald och jämställdhet, men mot diskriminering och kränkande behandling.

Arbetsmiljö

I SJs arbetsmiljöplan för 2011-12 finns tre övergripande mål för arbetet; minskad sjukfrånvaro, förbättrat medarbetarindex/hälsoindex samt ett väl fungerande

systematiskt arbetsmiljöarbete.

Aktiviteter för att uppnå målen avser att säkerställa en, för SJ, långsiktigt hållbar utveckling i harmoni med medarbetarnas utveckling och hälsa.

För mer utförlig beskrivning hänvisas till SJs Hållbarhetsredovisning 2011.

INTERNREVISION

Internrevisionen inom SJ granskar, analyserar och testar den interna styrningen och kontrollen i enlighet med den av styrelsen fastställda revisionsplanen. Internrevisionen rapporterar resultatet av revisionen till SJs revisionsutskott och styrelse.

INTERN KONTROLL

Den formella beslutsordningen i koncernen utgår från den ansvarsfördelning mellan styrelse och vd som fastställts i styrelsen arbetsordning. Styrelsen får månadsvis finansiell information angående det ekonomiska utfallet. Koncernledningen har regelbundna möten där den finansiella rapporten följs upp. De olika ingående avdelningarna i koncernen äger och hanterar risker. Representanter från olika avdelningar ingår i en riskgrupp som ansvarar för övervakningen av riskerna. Det operativa kontrollarbetet sker dock på alla nivåer i hela koncernen. Riskgruppen sammanträder fyra gånger per år då kartlagda risker rangordnas och en åtgärdsplan utformas. Styrelsen utvärderar och övervakar riskerna och kvaliteten i den finansiella rapporteringen genom revisionsutskottet, som i sin tur har regelbunden kontakt med intern- och externrevision.

Information om SJ koncernens policy, regler och instruktioner finns tillgängligt för alla anställda på SJs intranät. Information förmedlas även genom arbetsplatsträffar och personaltidning.

FÖRSLAG TILL PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Styrelsens förslag till årsstämman om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare beskrivs nedan.

Ersättningsprinciper

Vid rekrytering till bolagets ledning ska de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande som regeringen antog den 20 april 2009 tillämpas. Riktlinjerna innebär att den totala ersättningen till ledande befattningshavare ska vara konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan även präglas av måttfullhet.

Ersättningen ska vara sammansatt på ett kostnadseffektivt sätt och baseras på följande komponenter: fast lön, pension och övriga förmåner.

Den fasta lönen ska återspegla de krav som ställs på befattningen avseende kompetens, ansvar, komplexitet och på vilket sätt den bidrar till att uppnå affärsmålen. Den fasta lönen ska vara individuell och differentierad. Rörlig lön får inte ges, vilket omfattas av gratifikation, bonus och liknande ersättningar.

Pensionsförmåner bör vara avgiftsbestämda. I det fall SJ avtalar om en förmånsbestämd pensionsförmån, ska den följa tillämplig kollektiv pensionsplan. Pensionsålder ska inte understiga 62 år och bör vara lägst 65 år. Företagets kostnad för pension ska bäras under den anställdes aktiva tid.

Uppsägningstiden för befattningshavare i koncernledningen kan vara upp till sex månader vid uppsägning från befattningshavarens sida. Vid uppsägning från företagets sida kan även avgångsvederlag utgå motsvarande högst arton månadslöner. Avgångsvederlag ska utbetalas månadsvis och utgöras av den fasta månadslönen utan tillägg för förmåner. Avgångsvederlag utbetalas

aldrig längre än 65 års ålder.

Befattningshavaren kan vara berättigad till bilförmån, erhålla sjuk- och hälsoförmåner, reseförsäkring med mera i linje med marknadspraxis.

Styrelsen äger rätt att besluta om mindre avvikelser på individuell basis från de här ovan presenterade principerna. Årsstämman 2011 beslöt att existerande avtal med ledande befattningshavare ej ska omförhandlas, detta på grund av ekonomiska skäl. I not 5 beskrivs ersättning till ledande befattningshavare mer utförligt.

FRAMTIDSUTSIKTER

Det gångna årets störningar har påverkat tågtrafiken och förtroendet för järnvägen negativt. På sikt bedöms utvecklingen för tågresandet vara fortsatt mycket god. Tåget är ett av de mest effektiva transportslagen med minsta möjliga miljöpåverkan. Fri konkurrens för persontrafik på järnväg etablerades fullt ut under 2011. SJ är fast besluten att bli resenärernas förstahandsval inom kommersiell kollektivtrafik med nya marknadsförutsättningar genom satsningar på upprustning av befintlig tågflotta, köp av nya snabbtåg och en utvecklad service.

ÅRSSTÄMMA

Årsstämman beslutar om fastställande av resultat- och balansräkningar, utdelning till aktieägaren, ansvarsfrihet till styrelsen och verkställande direktören, riktlinjer till ledande befattningshavare, arvode till styrelse och revisorer, val av styrelse samt revisorer.

STYRELSENS YTTRANDE ENLIGT AKTIEBOLAGSLAGEN 18 kap, § 4

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen, att aktieägaren på årsstämman 2012 beslutar, att SJ AB för räkenskapsåret 2011 ska lämna en utdelning med 3 kr per aktie, vilket innebär en total utdelning på MSEK 12. Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman

bemyndigar styrelsen att fastställa betalningsdag.

SJs ekonomiska ställning

Ägarens finansiella mål för SJ AB är en soliditet på 30 procent och en avkastning på eget kapital på 10 procent. För räkenskapsåret 2011 uppnåddes det finansiella målet avseende soliditet men ej målet avseende avkastning på eget kapital av bolaget. Moderbolagets soliditet uppgår till 48,9 procent och efter den föreslagna utdelningen blir soliditeten 48,8 procent. Föreslagen utdelning utgör 0,3 procent av eget kapital i moderbolaget och 0,3 procent av eget kapital i koncernen. Ägarens mål för soliditet uppnås även efter den föreslagna utdelningen. Av moderbolagets eget kapital utgör MSEK -24 ackumulerade värdeförändringar avseende finansiella instrument värderade till verkligt värde i enlighet med årsredovisningslagen 4 kap. 14a §. Av dessa ackumulerade värdeförändringar utgör MSEK -24 värdeförändring via övrigt totalresultat. Av koncernens eget kapital utgör MSEK -21 ackumulerade värdeförändringar avseende finansiella instrument värderade till verkligt värde i enlighet med IAS 39, punkt 9. Av dessa ackumulerade värdeförändringar utgör MSEK -21 värdeförändring via övrigt totalresultat.

Styrelsens motivering

Med hänvisning till vad som anges ovan anser styrelsen att den föreslagna vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn

till de krav som uppställs i 17 kap. 3§ andra och tredje styckena aktiebolagslagen. Verksamhetens art och omfattning medför inte risker i större omfattning än vad som normalt förekommer inom branschen. Styrelsens bedömning av bolagets och koncernens ekonomiska ställning innebär att utdelningen är försvarlig i förhållanden till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital samt bolagets och koncerns konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen bedömer att den föreslagna utdelningen inte kommer att påverka SJ ABs förmåga att fullgöra bolagets förpliktelser på kort och lång sikt eller att göra nödvändiga investeringar.

Händelser efter balansdagen

Den 12 januari ingick SJ AB ett ramavtal avseende en kredit med Nordea uppgående till maximalt MSEK 500.

Leveransen av SJ 3000 fordon har drabbats av omfattande förseningar i förhållande till avtalad tidplan. SJ har därför gjort gällande rätt till förseningsvite om ca MSEK 210 enligt villkoren i leveranskontraktet. Leverantören Bombardier Transportation har gjort vissa invändningar i fråga om SJs rätt till viten. SJ vidhåller emellertid sin rätt till sagda viten. Den första maj tar SJ över tågtrafiken med regional-och pendeltåg i Västra Götaland, utom Kinnekullebanan.

RESULTATDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande står i moderbolaget (SEK):

Balanserade vinstmedel	3 713 096 665
Årets vinst	4 342 747
Summa	3 717 439 412

Styrelsen föreslår att vinsten disponeras enligt följande (SEK):

Utdelning	12 000 000
I ny räkning balanseras	3 705 439 412
Summa	3 717 439 412

Flerårsöversikt

Koncernen

	2011	2010	2009	2008	2007
Rapport över totalresultatet i sammandrag, MSEK					
Rörelsens intäkter	8 097	8 717	8 790	8 994	8 240
– varav nettoomsättning	8 038	8 627	8 741	8 992	8 230
Rörelsens kostnader	-8 034	-8 270	-8 163	-8 203	-7 429
Rörelseresultat	60	439	629	795	814
Resultat efter finansiella poster	38	406	622	728	695
Skatt på periodens resultat	-2	-112	-162	-203	-202
Periodens resultat	36	294	460	525	493
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK	9	73	115	131	123
Rapport över finansiell ställning i sammandrag, MSEK					
Anläggningstillgångar					
Materiella anläggningstillgångar	6 441	6 258	6 220	6 339	6 067
Immateriella tillgångar	314	312	360	346	233
Finansiella tillgångar	474	436	514	454	760
Uppskjuten skattefordran	-	-	-	116	293
Omsättningstillgångar					
Varulager	6	5	5	4	0
Kortfristiga fordringar	709	1 003	591	709	798
Kortfristiga placeringar	921	1 044	2 315	1 506	657
Likvida medel	48	47	485	484	1 453
Anläggningstillgångar till försäljning	-	171	-	-	-
Summa tillgångar	8 913	9 276	10 490	9 958	10 261
Eget kapital					
Eget kapital	4 419	4 486	4 306	4 026	3 752
– varav innehav utan bestämmande inflytande	-	-	-	-	-
Räntebärande skulder	2 365	2 505	4 108	3 800	4 370
Icke räntebärande skulder	1 565	1 721	1 661	1 791	1 791
Avsättningar	397	394	369	341	321
Uppskjutna skatteskulder	167	170	46	-	-
Summa eget kapital och skulder	8 913	9 276	10 490	9 958	10 261
Kassaflöde i sammandrag, MSEK					
Kassaflöde från den löpande verksamheten	778	787	1 329	1 309	1 159
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-504	447	-1 304	-1 858	-151
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-272	-1 672	-24	-420	-262
Förändringar av likvida medel	1	-438	1	-969	746
Investeringar	869	858	595	1 011	380
– varav kassaflödespåverkande	869	858	595	1 011	340
Marginaler					
Rörelsemarginal, %	0,7	5,0	7,2	8,8	9,9
Vinstmarginal, %	0,5	4,7	7,1	8,1	8,4
Avkastningsmätt					
Avkastning på sysselsatt kapital, %	1,7	6,2	9,6	11,6	11,1
Avkastning på eget kapital, %	0,8	6,7	11,2	13,5	13,8
Kapitalstruktur vid periodens utgång					
Eget kapital, MSEK	4 419	4 486	4 306	4 026	3 752
Sysselsatt kapital, MSEK	7 093	7 302	8 591	7 949	8 219
Räntebärande nettoskuld, MSEK	1 106	1 144	942	1 499	1 610
Skuldsättningsgrad, ggr	0,5	0,6	1,0	0,9	1,2
Soliditet, %	49,6	48,4	41,0	40,4	36,6
Medelantal anställda	4 041	4 262	4 439	4 539	4 053

Hänvisning till definitioner på sid 96.

Rapport över totalresultat

Koncernen

MSEK	Not	2011	2010
Nettoomsättning	2, 3	8 038	8 627
Övriga rörelseintäkter	4	59	90
Summa intäkter	1	8 097	8 717
Personalkostnader	5	-2 415	-2 471
Av- och nedskrivningar	1, 6	-616	-667
Övriga kostnader	3, 7, 8	-5 002	-5 132
Summa kostnader		-8 034	-8 270
Resultat från andelar i intressebolag	14	-3	-8
Rörelseresultat	1	60	439
Intäkter från övriga värdepapper och fordringar	1, 9	57	75
Räntekostnader och liknande kostnader	1, 9	-79	-108
Resultat efter finansiella poster		38	406
Skatt på periodens resultat	1, 10	-2	-112
Periodens resultat	1	36	294
Övrigt totalresultat			
Kassaflödessäkringar	9	-15	41
Finansiella tillgångar som kan säljas	9	-6	9
Uppskjuten skatt	10	6	-13
Övrigt totalresultat för perioden	19	-15	38
Totalresultat för perioden		21	332
Resultat för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare		36	294
– varav innehav utan bestämmande inflytande		-	-
Totalresultatet för perioden hänförligt till:			
Moderbolagets aktieägare		21	332
– varav innehav utan bestämmande inflytande		-	-
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		9	73
Antal aktier vid årets utgång, tusental		4 000	4 000
Antal aktier i genomsnitt under året, tusental		4 000	4 000

Kommentarer till rapport över totalresultat

Rörelsens intäkter

Intäkterna har minskat med MSEK 620. De minskade intäkterna förklaras framförallt av att Västtrafik och Östgötra-
trafiken i december 2010, samt Upplands Lokaltrafik i juni
2011, övergått till nya operatörer.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till MSEK 60 (439).
Inledningen av perioden präglades även i år av vinterproblem
i form av inställda och försenade tåg. Detta påverkade intäk-
terna negativt och medförde ökade kostnader för restids-
garanti, ersättningstrafik, kundservice samt underhållskost-
nader. SJs produktionskapacitet återgick efter de inledande
månaderna till normal nivå. Resandet har under året dock
utvecklats relativt svagt jämfört med i fjol. Inrikesflyget har
kraftigt utökat sitt utbud under 2011 och har på de större
destinationerna ökat sin marknadsandel relativt tåget.
Dessutom har de infrastrukturella störningarna under året
medfört ökade kvalitetsbristkostnader.

Jämförelsesiffrorna i fjol påverkades av en kraftigt ökad
efterfrågan till följd av Eyjafjallajökulls utbrott i början av april
2010 som då stoppade flygtrafiken. Totalt sett bedömdes
resultateffekten av askmolnet i fjol till cirka MSEK 60. Under

hösten har resultatet utvecklats positivt. Störningarna har
varit färre vilket resulterat i minskade kostnader för ersätt-
ningstrafik och restidsgaranti. Därtill har en allmän återhåll-
samhet av kostnaderna bidragit till att förstärka resultatet.
Dotterbolaget Stockholmståg KBs verksamhet har utvecklats
positivt under året, främst till följd av nya avtal samt lägre
vinterkostnader. I september resulterade en förlikning
avseende SJ ABs tvist med Tåg i Bergslagen AB i en kostnad
för SJ AB uppgående till MSEK 150.

Rörelsemarginal och finansnetto

Rörelsemarginalen blev 0,7 procent (5,0), det är främst
moderbolaget SJ AB som har försämrat sitt resultat jämfört
med föregående år.

Finansnettot uppgick till MSEK -22 (-33). Förbättringen
förklaras främst av en lägre kostnad för säkringsinstrument.

Koncernens resultat och skatt

Koncernens resultat före skatt uppgick till MSEK 38 (406).

Skatt på periodens resultat uppgick till MSEK -2 (-112).
Periodens resultat uppgick till MSEK 36 (294).

Rapport över finansiell ställning

Koncernen

MSEK	Not	2011	2010
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Byggnader	11	39	42
Transportmedel	11	4 464	4 451
Maskiner och inventarier	11	53	57
Pågående nyanläggningar	11	1 885	1 709
Immateriella tillgångar	12	314	312
Andelar i intressebolag	14	20	23
Långfristiga värdepappersinnehav	15	0	0
Långfristiga fordringar	16	454	412
Summa anläggningstillgångar		7 228	7 006
Omsättningstillgångar			
Varulager		6	5
Kundfordringar	18	212	244
Fordringar hos intressebolag	3	6	2
Övriga fordringar	27	275	608
Förutbetalda kostnader upplupna intäkter	17	217	148
Kortfristiga placeringar	18	921	1 044
Likvida medel	18	48	47
Anläggningstillgångar till försäljning	26	-	171
Summa omsättningstillgångar		1 685	2 270
SUMMA TILLGÅNGAR	1	8 913	9 276

Koncernen

MSEK	Not	2011	2010
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Övrigt tillskjutet kapital		4 519	4 519
Reserver		-17	-2
Balanserade vinstmedel		-486	-432
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	19	4 419	4 486
– Innehav utan bestämmande inflytande		-	-
Summa eget kapital		4 419	4 486
Långfristiga skulder			
Leasingskulder	3, 18, 21	1 298	2 365
Övriga långfristiga skulder	18	19	19
Långfristiga avsättningar	20	245	234
Uppskjuten skatteskuld	10	167	170
Kortfristiga skulder			
Leasingskulder	21	1 067	140
Leverantörsskulder	18	545	568
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	798	923
Skulder till intressebolag	3	5	1
Skatte skulder		1	1
Övriga kortfristiga skulder		197	209
Kortfristiga avsättningar	20	152	160
Summa skulder		4 494	4 790
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 913	9 276
Eventualförpliktelser	24	429	933
Ställda säkerheter	23	311	311

Kommentarer till rapport över finansiell ställning

Balansomslutning

Koncernens balansomslutning uppgick till MSEK 8 913 (9 276) på balansdagen.

Anläggningstillgångar

Koncernens anläggningstillgångar uppgick på balansdagen till MSEK 7 228 (7 006) vilket är en ökning med MSEK 222 som till största del härrör till SJ 3000.

Transportmedel och pågående nyanläggningar uppgick till MSEK 6 349 (6 160).

Koncernens immateriella tillgångar uppgick till MSEK 314 (312).

Omsättningstillgångar

Koncernens omsättningstillgångar uppgick till MSEK 1 685 (2 270). Förändringen beror främst på en momsfordran på MSEK 420 från 2010 som reglerats under 2011.

Eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 4 419 (4 486). Koncernens soliditet uppgick till 49,6 procent (48,4).

Långfristiga skulder

Koncernens långfristiga skulder uppgick till MSEK 1 729 (2 788) och består av leasingskulder, övriga långfristiga skulder, långfristiga avsättningar och uppskjuten skatteskuld. Skillnad beror på att lång leasingskuld flyttats om till kort leasingskuld.

De långfristiga leasingskulderna uppgick till MSEK 1 298 (2 365). Den genomsnittliga räntebindningstiden i den totala låneportföljen uppgick till 1,4 år (1,7).

Kortfristiga skulder

Koncernens kortfristiga skulder uppgick till MSEK 2 765 (2 002). Ökning beror på en omklassificering av lång leasing skuld till kort.

Kassaflödesanalys

Koncernen

MSEK	Not	2011	2010
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat efter finansiella poster		38	406
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	616	667
– Förändringar avsättningar		3	25
– Realisationsvinst		-10	10
– Förändring övrigt		7	26
– Resultat från andelar i intressebolag		3	8
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		658	1 142
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		-1	0
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		294	-411
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		-173	56
Kassaflöde från den löpande verksamheten		778	787
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
	11,12, 25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-785	-784
Förvärv av immateriella tillgångar		-84	-60
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		243	35
Förvärv av aktier och andelar		-	-14
Korta placeringar (91-360 dagar)		122	1 270
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-504	447
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		274	1 234
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		-42	84
Amortering av leasingskuld		-140	-1 137
Återbetalning av lån		-	-466
Övriga långfristiga skulder		-	0
Aktieutdelning		-90	-153
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-272	-1 672
Periodens kassaflöde		1	-438
Likvida medel vid årets början		47	485
Likvida medel vid årets slut	18	48	47

Kommentarer till koncernens kassaflöde

Årets kassaflöde från den löpande verksamheten var ett positivt kassaflöde på MSEK 778 (787). Ett försämrat rörelseresultat kompenseras av förändringar av rörelsekapital i positiv riktning. Förändringar av rörelsekapital under den aktuella perioden påverkades främst av en återbetald momsfordran om MSEK 420, vilken framförallt var relaterad till både lösen av SJ 2000 leasing samt förskottsbetalning av SJ 3000 tåg under december månad 2010.

Kassaflödet från investeringsverksamheten är MSEK -504 (447). Under 2010 skedde en förändring av kortfristiga placeringar med en positiv kassaflödeseffekt uppgående till MSEK 1 270, detta för att finansiera bland annat investeringar och lösen av leasing.

Investeringar i materiella och immateriella anläggningstillgångar under perioden uppgick till MSEK 869 (844) varav

MSEK 746 (749) avsåg fordon och MSEK 84 (60) avsåg investeringar i immateriella tillgångar. Övriga investeringar uppgick till MSEK 39 (35). Investeringarna utgörs främst av SJ 3000 samt fortsatta upprustningar av SJs personvagnar. Försäljning av anläggningstillgångar gav ett positivt kassaflöde på MSEK 243 (35), detta är främst hänförligt till att Anläggningstillgångar till försäljning under 2010 nu har sålts.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten gav ett negativt kassaflöde på MSEK -272 (-1 672), främsta skillnaden mot föregående år är amortering av leasingskulder och lån. Erhållna räntor i koncernen är MSEK 57 och erlagda utgiftsräntor är MSEK 77.

Koncernens totala kassaflöde för perioden uppgick till MSEK 1 (-438). Likvida medel uppgick enligt balansräkningen till MSEK 48, jämfört med MSEK 47 per den 31 december 2010.

Rapport över förändring i eget kapital

Koncernen

MSEK	Not	Hänförligt till moderbolagets aktieägare						Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
		Aktie-kapital	Övrigt till-skjutet kapital	Reserver Kassaflödes-säkringar	Reserver Finansiella tillgångar som kan säljas	Balanserade vinstmedel	Summa		
2010-01-01	19	400	4 519	-40	0	-573	4 306	0	4 306
Periodens resultat						294	294	-	294
Övrigt totalresultat				31	7	-	38	-	38
Totalresultat				31	7	294	332	-	332
Utdelning till aktieägare						-153	-153	-	-153
2010-12-31	19	400	4 519	-9	7	-432	4 486	0	4 486
Periodens resultat						36	36	-	36
Övrigt totalresultat				-10	-5	-	-15	-	-15
Totalresultat				-10	-5	36	21	-	21
Utdelning till aktieägare						-90	-90	-	-90
2011-12-31	19	400	4 519	-19	2	-486	4 419	-	4 419

Kommentarer till koncernens eget kapital

Koncernens eget kapital uppgick till MSEK 4 419 (4 486) och soliditeten uppgick till 49,6 procent (48,4).

Koncernens förändring i eget kapital förklaras främst av årets vinst efter skatt på MSEK 36 (294). Utöver årets vinst har eget kapital förändrats med MSEK -105. Detta förklaras främst av utdelning till aktieägaren med MSEK 90.

Tillsammans med eget kapital från föregående år, MSEK 4 486 och årets sammanlagda förändringar MSEK 67, uppgår koncernens utgående eget kapital till MSEK 4 419.

Resultaträkning

Moderbolaget

MSEK	Not	2011	2010	2010 ¹⁾
Nettoomsättning	2,3	6 013	6 782	6 782
Övriga rörelseintäkter	4	97	95	95
Summa rörelsens intäkter	1	6 109	6 877	6 877
Personalkostnader	5	-1 815	-1 935	-1 935
Av- och nedskrivningar	1,6	-604	-643	-643
Övriga kostnader	3,7,8	-3 648	-3 880	-3 880
Summa rörelsens kostnader		-6 067	-6 458	-6 458
Rörelseresultat	1	42	419	419
Resultat från dotterbolag	28	-6	-	26
Ränteintäkter och liknande intäkter	1,9	50	69	69
Räntekostnader och liknande kostnader	1,9	-83	-109	-109
Resultat efter finansiella poster		4	379	405
Skatt på årets resultat	1,10	1	-109	-116
Årets resultat	1	4	270	290

¹⁾ Justerade jämförelsesiffror i enlighet med RFR 2 avseende koncernbidrag.

Rapport över totalresultat

Moderbolaget

MSEK	Not	2011	2010	2010 ¹⁾
Årets resultat	1	4	270	290
Kassaflödessäkringar	9	-15	41	41
Finansiella tillgångar som kan säljas	9	-6	9	9
Uppskjuten skatt	10	6	-13	-13
Övrigt totalresultat för perioden	19	-15	38	38
Totalresultat för perioden		-11	308	328

¹⁾ Justerade jämförelsesiffror i enlighet med RFR 2 avseende koncernbidrag.

Balansräkning

Moderbolaget

MSEK	Not	2011	2010
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	12	210	258
Varumärke	12	0	0
Summa immateriella tillgångar		210	258
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader	11	39	42
Transportmedel	11	4 459	4 617
Maskiner och inventarier	11	41	41
Pågående nyanläggningar	11	1 883	1 708
Summa materiella anläggningstillgångar		6 422	6 408
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernbolag	13	206	204
Andelar i intressebolag	14	16	16
Långfristiga värdepappersinnehav	15	0	0
Långfristiga fordringar	16	311	311
Summa finansiella anläggningstillgångar		534	531
Summa anläggningstillgångar		7 166	7 197
Omsättningstillgångar			
Fordringar			
Varulager		6	5
Kundfordringar	18	112	135
Fordringar hos koncernbolag	3	308	141
Fordringar hos intressebolag	3	5	1
Övriga fordringar	27	197	545
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	122	85
Summa fordringar		750	912
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	18	864	954
Summa kortfristiga placeringar		864	954
Kassa och bank	18	48	47
Summa omsättningstillgångar		1 662	1 913
SUMMA TILLGÅNGAR	1	8 828	9 110

Moderbolaget

MSEK	Not	2011	2010
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		400	400
Reservfond		200	200
Fritt eget kapital			
Fond för verkligt värde		-18	-3
Balanserad vinst		3 731	3 552
Årets resultat		4	270
Summa eget kapital	19	4 317	4 419
Skulder			
Avsättningar			
Långfristiga avsättningar	20	172	174
Kortfristiga avsättningar	20	92	71
Uppskjuten skatteskuld	10	155	161
Summa avsättningar	1	419	406
Långfristiga skulder			
Leasingskulder	3, 18, 21	1 298	2 365
Övriga långfristiga skulder	18	19	19
Summa långfristiga skulder		1 317	2 384
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		444	460
Skulder till koncernbolag	3	432	330
Skulder till intressebolag	3	5	1
Leasingskulder	21	1 066	140
Övriga skulder		99	139
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	728	831
Summa kortfristiga skulder	1	2 775	1 901
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		8 828	9 110
Ställda säkerheter	23	311	311
Ansvarsförbindelser	24	631	1 069

Kassaflödesanalys

Moderbolaget

MSEK	Not	2011	2010
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Resultat efter finansiella poster		4	379
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
– Av- och nedskrivningar	6	604	643
– Förändringar avsättningar		19	1
– Realisationsvinst		-10	10
– Förändring övrigt		3	49
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapitalet		620	1 082
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning (-) / Minskning (+) av varulager		-1	0
Ökning (-) / Minskning (+) av rörelsefordringar		163	-345
Ökning (+) / Minskning (-) av rörelseskulder		-70	14
Kassaflöde från den löpande verksamheten		711	751
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
	11,12, 25		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-781	-773
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		242	35
Förvärv av immateriella tillgångar		-29	-31
Förvärv av aktier och andelar		-3	-14
Korta placeringar (91-360 dagar)		90	1 337
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-481	554
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		230	1 305
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Övriga långfristiga räntebärande fordringar		-	-6
Amortering av leasingskuld		-140	-1 137
Återbetalning av lån		-	-466
Övriga långfristiga skulder		-	0
Aktieutdelning		-90	-153
Koncernbidrag		-	19
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-230	-1 743
Årets kassaflöde		1	-438
Likvida medel vid årets början		47	485
Likvida medel vid årets slut	18	48	47

Erhållna intäktsräntor i moderbolaget är MSEK 50 och erlagda utgiftsräntor är MSEK 72.

Rapport över förändring i eget kapital

Moderbolaget	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital				Summa eget kapital
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fond för verkligt värde Kassa- flödes- säkringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Balanserad vinst	Årets resultat	
MSEK							
2010-01-01	400	200	-40	0	3 303	383	4 246
Årets resultat						270	270
Övrigt totalresultat			30	7			37
Totalresultat			30	7		270	307
Vinstdisposition					383	-383	0
Erhållna koncernbidrag					19		19
Utdelning till aktieägare					-153		-153
2010-12-31	400	200	-10	7	3 552	270	4 419
Årets resultat						4	4
Övrigt totalresultat			-10	-5			-15
Totalresultat			-10	-5		4	-11
Vinstdisposition					270	-270	0
Utdelning till aktieägare					-90		-90
2011-12-31	400	200	-20	2	3 731	4	4 317

Kommentarer till moderbolagets eget kapital

Förändring i eget kapital

Moderbolagets förändring i eget kapital för 2011 förklaras främst av utdelningen på MSEK -90 (-153). Utöver utdelningen har kassaflödessakringarna påverkat det egna kapitalet med MSEK -15 (37).

Redovisningsprinciper

ALLMÄN INFORMATION

SJ-koncernen bedriver direkt eller indirekt, genom dotter- och intressebolag, persontrafik och därmed förenlig verksamhet. Redovisningen för SJ-koncernen för det räkenskapsår som slutar den 31 december 2011, har den 30 mars 2012 godkänts av styrelsen och verkställande direktören för publicering och kommer att föreläggas årsstämman den 27 april 2012 för fastställande. Moderbolaget är ett svenskt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige. Moderbolaget, SJ AB, samt dess dotterbolag benämns gemensamt koncernen.

BELOPP OCH DATUM

Om inget annat anges avses belopp i miljoner svenska kronor (MSEK). Den period som avses är 1 januari – 31 december för poster relaterade till årets resultat samt den 31 december för poster avseende finansiell ställning.

TILLÄMPADE

REDOVISNINGSPRINCIPER

Nedan följer de redovisningsprinciper som har tillämpats vid upprättandet av årsredovisningen för koncern och moderbolag. Om inget annat anges har redovisningsprinciperna använts konsekvent för alla angivna år.

Överensstämmelse med regelverk och normgivning

Koncernredovisningen är upprättad i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS), utgivna av International Accounting Standards Board (IASB), sådana de antagits av EU. Dessutom följer SJ gällande tolkningsuttalande från IFRS Interpretations Committee (IFRIC). Koncernredovisningen är vidare upprättad i enlighet med svensk lag genom tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 1, Kompletterande redovisningsregler för koncerner.

Moderbolagets årsredovisning är upprättad i enlighet med svensk lag och med tillämpning av rekommendationer från Rådet för finansiell rapportering RFR 2, Redovisning för juridiska

personer. Detta innebär att IFRS värderings- och upplysningsregler tillämpas förutom de undantag som föranleds av lagbestämmelser eller sambandet mellan redovisning och beskattning. Avvikelse mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår av respektive avsnitt nedan.

Moderbolaget kan således redovisa obeskattade reserver i balansräkningen och bokslutsdispositioner i resultaträkningen. SJ AB följer även regelverk för emittenter utgivet av Nasdaq OMX Stockholm.

GRUNDER FÖR REDOVISNINGEN

Redovisningen är huvudsakligen baserad på historiska anskaffningsvärden utom för vissa finansiella instrument.

ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER

Från och med 2011 redovisar moderbolaget mottagna koncernbidrag som finansiell intäkt och lämnade koncernbidrag som finansiell kostnad. Redovisade värden för 2010 upplyses i egen kolumn i resultaträkning och rapport över totalresultat.

IAS 24 Upplysningar om närstående. Ändring

Upplysning om vad som avses med närstående bolag och redovisning av transaktioner i den finansiella rapporteringen. Standarden, som ska tillämpas från och med räkenskapsår 2011, medger ett visst undantag avseende upplysningar om närstående statliga myndigheter och bolag. Till följd av detta så lämnar SJ ej längre upplysningar om oväsentliga transaktioner med statliga bolag och myndigheter. SJ valde att förtidstillämpa standarden från räkenskapsåret 2010.

NYA REDOVISNINGSPRINCIPER

I detta avsnitt lämnas information om de nya och ändrade redovisningsstandarder som bedöms kunna påverka SJ.

IFRS 9 Financial Instruments: Recognition and Measurement

Denna standard är en del i en fullständig

omarbetning av den nuvarande standarden IAS 39. Standarden innebär en minskning av antalet värderingskategorier för finansiella tillgångar och innebär huvudkategorierna redovisning till Anskaffningsvärde (upplupet anskaffningsvärde) respektive Verkligt värde via resultaträkningen. För vissa investeringar i eget kapitalinstrument finns möjligheten att redovisa till verkligt värde i balansräkningen med värdeförändringen redovisad direkt i övrigt totalresultat, där ingen överföring sker till periodens resultat vid avyttring. Vidare har nya regler införts för hur förändringar i egen kreditspread ska presenteras när skulder värderas till verkligt värde. Standarden kommer att kompletteras med regler om nedskrivningar, säkringsredovisning samt borttagande från balansräkningen. Standarden ska tillämpas från 1 januari 2015. I avvaktan på att alla delar av standarden blir färdiga har SJ ej utvärderat effekterna av den nya standarden.

IFRS 10, Consolidated Financial Statements

Standarden ersätter i huvuddelen av IAS27 samt SIC12. Syftet är att det bara ska finnas en grundförutsättning för att konsolidera investeringsobjekt i en koncern och det är grad av bestämmande inflytande. Detta definieras genom att samtliga tre följande kriterier ska vara uppfyllda; 1) Befogenhet att styra väsentliga aktiviteter, 2) Exponering för, eller rättigheter till varierande avkastningar, 3) Möjlighet att nyttja sin befogenhet att styra. Standarden ska börja tillämpas från 1 januari 2013.

IFRS 11, Joint Arrangements

Grunden är att två eller flera parter har bestämmande inflytande enligt IFRS 10. Det finns sedan två olika klassificeringar joint operation då parterna har rättigheter till tillgångarna och förpliktelser avseende skulderna. Den andra klassificeringen är joint venture, där parterna har rättigheter till nettotillgångarna. Avgörande för klassificering är parternas rättigheter och förpliktelser enligt avtal. De olika klassificeringarna har olika redovis-

ningsregler, en joint operator redovisar sin andel av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader enligt tillämpliga IFRS. En joint venture ska redovisa sin andel enligt kapitalandelsmetoden enligt IAS 28 innehav i intressebolag. Standarden tillämpas från 1 januari 2013.

IFRS 12, Disclosures of Interests in Other Entities

Standarden behandlar upplysningar om andelar i dotterbolag, intressebolag och andra bolag. Upplysningarna är omfattande och ska hjälpa läsaren av 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 antagande som gjorts. Det ska även informeras vilka joint arrangement som föreligger. Standarden ska tillämpas från 1 januari 2013.

IFRS 13, Fair Value Measurement

Standarden är ett regelverk för värdering av verkligt värde när det krävs i andra standarder. Den gäller för värdering av både finansiella och icke-finansiella poster.

Verkligt värde är det pris eller ersättning som kan erhållas vid värderingstidpunkten (exit price). Standarden ska tillämpas från 1 januari 2013.

VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER SAMT UPPSKATTNINGAR OCH ANTAGANDEN

Bedömningar av viktiga redovisningsfrågor

Vid upprättandet av koncernredovisning och moderbolagets redovisning har styrelsen och företagsledningen, utöver gjorda uppskattningar, gjort ett antal bedömningar av kritiska redovisningsfrågor som har stor betydelse för redovisade belopp. Detta gäller följande områden:

Leasingavtal

Merparten av SJ ABs fordonsflotta förhyrs via finansiella leasingavtal och redovisas därför i såväl resultat- som balansräkning. Vid bedömning av fordons ekonomiska livslängd framkommer att den överskrider leasingavtalens löptid. SJ AB har för avsikt att överta äganderätten till dessa fordon när avtalstiden löpt ut. Avskrivningar sker därför över den förväntade nyttjandeperioden.

Finansiella instrument

Vid användandet av finansiella instrument har SJ möjligheten att kategorisera instrumenten utifrån fyra olika kategorier. Huvudregeln är att ett instrument klassificeras i enlighet med hur liknande instrument tidigare har klassificerats. Vid användandet av en ny typ av instrument görs ett ställningsstagande i fråga om klassificering.

Vitesbelopp

Vid inköp av tåg räknas vitesbelopp normalt sett av mot projektkostnaden. I vissa fall där vitesbeloppet betalas ut för att täcka utebliven intäkt eller merkostnader som har uppstått på grund av att ett kontrakt inte fullföljts redovisas detta över resultatet.

Osäkerhet i uppskattningar och antaganden

Under upprättande av redovisningen gör styrelsen och företagsledningen uppskattningar och antaganden som påverkar bokslutets redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkts- och kostnadsposter samt annan lämnad information. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa uppskattningar. Effekten av ändringar i uppskattningar och antaganden redovisas i Rapport över totalresultat i den period ändringen görs om ändringen endast påverkar denna period eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Uppskattningar och antaganden bygger på erfarenhet samt på rimliga antaganden om den framtida marknadsutvecklingen, men även på rådande omständigheter som till exempel politiska beslut. Särskilt betydande för den finansiella ställningen är uppskattningar i beräkningen av nyttjandevärdet för investeringar i tåg, utfallet av förlustavtal avseende trafik- och tjänsteleveranser, uppskattningar av förväntade uttag avseende den försäkringstekniska avsättningen samt bedömningar av utfallet av tvister där skadeståndsbelopp endast reserveras där det är möjligt att göra en uppskattning av utfallet med rimlig säkerhet eller där bedömningen i dagsläget ej är sannolik.

Vid årliga test av eventuellt nedskrivningsbehov anses minsta kassagenere- rande enhet omfatta SJ koncernen exklusive Stockholmståg KB.

Redovisade belopp avseende ovanstående tillgångar och skulder framgår i not 11, 22, respektive not 24.

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget SJ AB och samtliga dotterbolag. Bolag som förvärvats under året inkluderas i koncernens resultat- och balansräkning samt kassaflödesanalys från och med förvärvstidpunkten. Avyttrade bolag ingår till och med tidpunkten för avyttringen.

Förvärvsmetoden

Koncernredovisningen upprättas enligt förvärvsmetoden. Det innebär att förvärvade dotterbolags tillgångar, skulder samt eventalförpliktelser/ansvarsförbindelser redovisas till verkligt värde enligt upprättad förvärvsanalys. Överstiger anskaffningsvärdet för aktier i dotterbolag det beräknade verkliga värdet av bolagets nettotillgångar, utgörs skillnaden av goodwill. Transaktionskostnader i samband med förvärv redovisas i resultatet när de uppkommer. Goodwill värderas och redovisas efter förvärvstidpunkten som en tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade nedskrivningar. Goodwill som uppstått i ett företagsförvärv skrivs inte av löpande, utan prövas avseende nedskrivningsbehov minst årligen. Om rådande omständigheter tyder på ett nedskrivningsbehov görs prövningen oftare. Genomförd nedskrivning redovisas över resultatet.

Dotterbolag

De dotterbolag som ingår i koncernredovisningen är de bolag där SJ AB har ett bestämmande inflytande, det vill säga har rätt att utforma dotterbolagets finansiella och operativa strategier. I ej helägda dotterbolag redovisas innehav utan bestämmande inflytande i koncernbalansräkningen inom eget kapital och utgörs av utomstående aktieägares andel av dotterbolagets resultat och nettotillgångar. I rapport över totalresultat ingår ägares av innehav utan bestämmande inflytande andel av resultatet i koncernens resultat. En uppdelning av hur mycket som hänförs sig till moderbolagets aktieägare respektive till ägare av innehav utan bestämmande inflytande redovisas i anslutning till Rapport över

totalresultat och separat inom koncernens eget kapital i balansräkningen.

Intressebolag

Med intressebolag avses bolag där moderbolaget direkt eller indirekt kontrollerar 20–50 procent av rösterna eller har ett betydande inflytande. Konsolidering av intressebolag sker enligt kapitalandelsmetoden. Metoden innebär att andel i intressebolag redovisas till anskaffningsvärde ökat eller minskat med SJ ABs andel av vinster eller förluster uppkomna efter förvärvet. Koncernens Rapport över totalresultat avspeglar koncernens andel av intressebolagens resultat under perioden. Resultatandelarna har beräknats på senast tillgängliga balansdag från intressebolagen, dock inte äldre än tre månader. Beaktanden har därefter gjorts av väsentliga händelser och transaktioner som skett under perioden fram till aktuell balansdag.

Moderbolaget

Andelar i dotterbolag och intressebolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultatet. Värdet provas minst årligen med hänsyn till eventuellt nedskrivningsbehov.

Eliminering av transaktioner mellan koncernbolag

Koncerninterna fordringar och skulder, internförsäljning samt internvinster elimineras i sin helhet i koncernredovisningen.

Internprissättning

Marknadsbaserad prissättning, det vill säga prissättning baserad på marknadspriser, tillämpas vid leverans mellan bolagen inom koncernen.

INTÄKTSREDOVISNING

Intäkter redovisas då de kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, med tillräcklig grad av säkerhet och då det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla SJ. Intäkter värderas till verkligt värde, det vill säga till försäljningsvärde med hänsyn tagen till eventuella rabatter och skatter samt exklusive mervärdesskatt.

Intäkter/Nettoomsättning

Med nettoomsättning avses trafikintäkter, bistrointäkter, intäkter från uthyrning av fordon samt provisionsintäkter. Trafikintäkter och bistrointäkter redovisas när tagresan genomförts. Det

innebär att sålda, ej utnyttjade biljetter redovisas som förutbetalda intäkter på balansdagen. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram, vilket innebär att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet. När kunden utnyttjar bonusen och SJ uppfyllt sin förpliktelse redovisas inkomsten som en intäkt. Det framtida bonusåtagandet värderas till verkligt värde genom uppskattning av framtida utnyttjandegrad av förmånen.

Intäkter från avtal där SJ AB utför trafik på beställning periodiseras till den månad trafiken enligt tidtabell utförs. Intäkt av periodkort periodiseras linjärt över giltighetstiden. Uthyrningsintäkter intäktsförs linjärt över hyresperioden. Provisionsintäkter, den ersättning SJ AB erhåller för försäljning av resor åt andra operatörer, redovisas i samband med försäljning av resan. Intäkter från försäljning av varor redovisas då väsentliga risker och förmåner som är förknippade med ägande övergår till köparen.

Övriga intäkter

Med övriga intäkter avses sådana som inte kan hänföras till nettoomsättning. Dessa utgörs i allt väsentligt av nettoförsäljningsvärdet med avdrag för bokfört värde i samband med försäljning av materiella anläggningstillgångar samt av försäkringsersättningar. Nettoförsäljningsvärdet redovisas i samband med leverans av utrustningen och försäkringsersättningar redovisas i normala fall när försäkringsbolaget har godkänt begäran om försäkringsersättning alternativt vid utbetalning av sådan.

SEGMENTSRAPPORTERING

Segmentsrapportering utgår från ett företagsledningsperspektiv. Ett rörelsesegment är en affärsenhet som bedriver affärsverksamhet där intäkter kan erhållas och kostnader kan uppstå (inkluderar intäkter och kostnader i samband med transaktioner med andra delar av samma företag) och vars rörelseresultat granskas regelbundet av bolagets företagsledning och styrelse som underlag för beslut om tilldelning av resurser. Det innebär att det måste finnas separat finansiell information för de segment som rapporteras externt.

Koncernen rapporterar följande

segment: SJ AB, Stockholmståg KB och Övriga dotterbolag.

Koncernens verksamhet bedrivs i allt väsentligt inom Sverige vilket innebär att koncernen endast rapporterar en geografisk hemvist, se not 1.

AVSKRIVNINGAR

Avskrivningar görs linjärt enligt systematiska planer över tillgångarnas beräknade nyttjandeperioder och påbörjas månaden efter det att anläggningstillgången tagits i bruk. Fastställd nyttjandeperiod provas löpande, vilket medför justerade avskrivningsbelopp vid en ny bedömning.

Avskrivningstiden på vissa immateriella tillgångar är 10 år då denna avskrivningstid bäst speglar nyttjandeperioden.

Reservdelar med större värde, så kallade högvärdeskomponenter och tilläggsinvesteringar skrivs av utifrån respektive huvudenhets återstående nyttjandeperiod. Reparationer av högvärdeskomponenter kostnadsförs löpande.

Tågen utgör större delen av SJ ABs materiella anläggningstillgångar och delas upp i två betydande komponenter, stomme och inredning. Avskrivningstiderna för dessa ingående komponenter är olika.

Vid avskrivning av immateriella tillgångar och materiella anläggningstillgångar tillämpas nedanstående avskrivningstider:

Balanserade utvecklingskostnader, försäljningssystem och varumärke	10 år
Balanserade utvecklingskostnader, övriga system	3–5 år
Lok och motorvagnar – stomme	20–25 år
X2-fordon och regionalståg – stomme	20 år
Inredning i tåg	7–13 år
Internetinstallationer i tågen, handdatorer, porslin	3 år
Byggnad – verkstad	20 år
Byggnadsinventarier	5–10 år
Personbilar	5 år
Maskiner, servrar och inventarier	5–10 år
Förbättringar hyrd lokal	enligt hyreskontrakts längd

Nedskrivningar

Vid varje balansdag provas om

indikationer på nedskrivningsbehov föreligger det vill säga om något finns som tyder på att en tillgång har minskat i värde. Om så är fallet, görs en beräkning av tillgångens eller den kassagenererande enhetens återvinningsvärde, vilket utgörs av det högsta av nettoförsäljningsvärdet och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet beräknas som nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena till slutet av nyttjandeperioden som en tillgång eller en kassagenererande enhet förväntas ge upphov till. I de fall återvinningsvärdet understiger det redovisade värdet görs en nedskrivning till återvinningsvärdet. Nedskrivningen redovisas över resultatet. Värdena prövas årligen på materiella och immateriella tillgångar.

LÅNEKOSTNADER

Lånekostnader som är direkt hänförliga till inköp, konstruktion eller produktion av tillgångar, som tar en betydande tid i anspråk för att färdigställas, inräknas i tillgångens anskaffningsvärde. I övrigt sker kostnadsföring.

INKOMSTSKATTER

Redovisad skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt. Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Skatt som betalas eller erhålls under det aktuella året klassificeras som aktuell skatt. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Skatter redovisas över resultatet förutom då underliggande transaktion redovisas direkt mot övrigt totalresultat.

Uppskjuten skatt, vilken betalas i framtiden eller reducerar framtida skatt, redovisas för differenser mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader. Även kostnader som är skattemässigt avdragsgilla senare än då de redovisas över resultatet kan ge upphov till uppskjutna skattefordringar. Uppskjuten skatt beräknas på de skattesatser som har beslutats eller aviserats per balansdagen och som förväntas gälla när den uppskjutna skattefordran realiseras eller den uppskjutna skatteskulden regleras. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till skattemässiga underskottsavdrag redovisas, i den mån det bedöms som sannolikt att de kommer att kunna utnyttjas i framtiden.

Per varje balansdag omprövas den

uppskjutna skattefordrans redovisade värde och fordran reduceras i den mån det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas tillgängliga.

RESULTAT PER AKTIE

Resultat per aktie beräknas som moderbolagets genomsnittliga antal aktier under perioden i förhållande till koncernens resultat efter avdrag för ägares av innehav utan bestämmande inflytande andel. SJ har inga konvertibla skuldebrev, preferensaktier eller optionsprogram, varför inga utspädnings effekter uppstår.

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar. Värdet prövas årligen med avseende på eventuellt nedskrivningsbehov.

Byggnad

Anskaffningsvärdet för byggnaden, en verkstad för underhåll av de dubbeläckade fordonen, utgörs av nuvärdet av minimileasingavgifterna för leasingperioden. Åtagande för återställandekostnader ingår i anskaffningskostnaden.

Transportmedel samt maskiner och inventarier

Anskaffningsvärdet för transportmedel utgörs av inköpspriset samt utgifter som är direkt hänförliga till tillgången för att få den på plats och i sådant skick att den kan nyttjas i enlighet med syftet för anskaffningen. Sådana utgifter utgörs främst av utgifter för projektering samt utgifter för räntor under konstruktionsperioden. Tillkommande utgifter som upprustning av inredning i fordonen aktiveras.

Merparten av alla transportmedel är finansiellt leasade. Dessa redovisas således i balansräkningen till det lägre av verkligt värde och nuvärde av minimileaseavgiften fastställda vid leasingavtalets början. Avskrivningar görs enligt samma struktur som för materiella anläggningstillgångar.

Pågående nyanläggningar

Som pågående nyanläggningar redovisas levererade anläggningstillgångar, som ännu inte börjat nyttjas. Till

exempel redovisas fordon, som inte trafiksatts i avvaktan på att kontroll, test eller ombyggnad sker, som pågående nyanläggning.

IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Enligt huvudregeln redovisas immateriella tillgångar i balansräkningen när:

- tillgången är identifierbar
- koncernen kan säkerställa att framtida ekonomiska fördelar från tillgången kommer koncernen till del
- koncernen kan på ett tillförlitligt sätt beräkna anskaffningsvärdet.

Balanserade utvecklingskostnader

Balanserade utvecklingskostnader redovisas i enlighet med anskaffningsvärdemetoden till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade avskrivningar och ackumulerade nedskrivningar. Identifierbara utgifter för utveckling, som är hänförliga till enskilda projekt, aktiveras i den mån de bedöms komma att ge framtida ekonomiska fördelar, under förutsättning att koncernen har kontroll över tillgången. De utvecklingskostnader som balanseras avser försäljningssystem, system för kundprogram samt system för arbetsplanering för medarbetare ombord. Utvecklingskostnader för system redovisas under immateriella tillgångar som pågående intill den dag systemen börjar användas av koncernen.

Varumärke

Varumärken redovisas i enlighet med anskaffningsvärdemetoden till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och ackumulerade nedskrivningar.

VARULAGER

Förråd och lager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därmed har inkuransrisk beaktats. Vid beräkning av anskaffningsvärdet tillämpas först-in-först-ut-metoden (FIFO). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som försäljningspris med avdrag för försäljningskostnader.

FINANSIELLA INSTRUMENT

Redovisning och värdering

Finansiella instrument, det vill säga finansiella tillgångar, finansiella skulder och derivatinstrument, redovisas i balansräkningen endast då koncernen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Vid första redovisningstillfället värderas finansiella instrument till

verkligt värde inklusive direkt hänförliga transaktionskostnader, förutom för finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet.

Efterföljande värderingar sker till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden beroende på vilken kategori det finansiella instrumentet tillhör. Värdeförändringen kan ske mot övrigt totalresultat eller via resultatet.

All värdeförändring på räntederivat-instrument som är hänförlig till den effektiva delen av kassaflödessäkringar, redovisas i övrigt totalresultat fram till att löpande kassaflöden från de säkrade instrumenten inträffar och redovisning då sker i resultatet.

Avseende valutasäkringsinstrument som innehåller i säkrings syfte förs samtliga värdeförändringar mot övrigt totalresultat. I samband med att den säkrade investeringen betalas förs värdet mot anläggningstillgången.

Verkligt värde

När det finns en aktiv marknad för de finansiella instrumenten motsvaras det verkliga värdet för dessa av noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder (nivå 1). Om aktiv marknad enligt nivå 1 saknas, används andra indata än noterade priser enligt nivå 1. Dessa indata är antingen observerbara för tillgången eller skulden antingen direkt (som priser) eller indirekt (härledda från priser) (nivå 2). Värdering kan då ske utifrån jämförelse med liknande instrument eller genom att beakta räntebana och kreditkurva för den aktuella emittenten. I det fall priser saknas enligt nivå 2 bygger värderingen av tillgången eller skulden ifråga inte på observerbar marknadsdata (nivå 3).

Upplupet anskaffningsvärde

Redovisning till upplupet anskaffningsvärde avseende kund- och övriga fordringar innebär att det finansiella instrumentet värderas till anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivning på grund av finansiella tillgångar som inte går att driva in.

Effektivräntemetoden

Effektivräntemetoden är en metod för beräkning av det upplupna anskaffningsvärdet för en finansiell tillgång eller en finansiell skuld och för fördelning i tiden av ränteintäkten eller räntekostnaden över relevant period. Effektivräntan

är den ränta som exakt diskonterar de uppskattade framtida in- och utbetalningarna under det finansiella instrumentets förväntade löptid.

Borttagande från balansräkningen

En finansiell tillgång tas delvis eller helt bort från balansräkningen när de avtalsenliga rättigheterna till kassaflödet upphör eller när koncernen överför tillgångens avtalsenliga rättigheter att erhålla kassaflödena eller i vissa fall när koncernen behåller rättigheterna, men förpliktigar sig att betala kassaflöden till en eller flera mottagare. En finansiell skuld tas delvis eller helt bort från balansräkningen när avtalets förpliktelse fullgjorts, annullerats eller upphört.

Klassificering

I koncernen klassificeras finansiella tillgångar i tre kategorier:

- finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet
- lånefordringar och kundfordringar
- finansiella tillgångar som kan säljas.

Samtliga finansiella skulder klassificeras som:

- finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde.

Klassificeringen är beroende av i vilket syfte instrumenten förvärvats.

I not 18 redovisas samtliga SJs finansiella instrument ifråga om klassificering i kategori, värderingsprincip samt värderingsmetod (nivå).

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

Den andel av koncernens derivatinstrument som inte är identifierad som säkringar redovisas till verkligt värde via resultatet. Dessutom ingår långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar, kassa och bank samt obligationer i denna kategori. Dessa har klassificerats i denna kategori eftersom företagsledningen följer upp dem baserat på verkliga värden.

Likviddagsredovisning tillämpas för detta tillgångsslag, förutom beträffande derivat som redovisas på affärsdag, och värdeförändringen redovisas över resultatet.

Lånefordringar och kundfordringar

Denna kategori av tillgångar avser icke-derivata finansiella tillgångar som inte är marknadsnoterade med fastställda betalningar, bland annat kundfordringar, lånefordringar och

övriga fordringar. Dessa ingår bland omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än tolv månader efter balansdagen. För denna kategori av finansiella tillgångar tillämpas affärsdagsredovisning. Värdering sker till upplupet anskaffningsvärde. Värdeförändringen redovisas i resultatet när den finansiella tillgången tas bort från balansräkningen, vid nedskrivning eller genom periodisering.

Finansiella tillgångar som kan säljas

I denna kategori ingår placeringar som inte har identifierats som att de innehåller för handel samt finansiella instrument som ej klassificerats i någon annan kategori. För finansiella tillgångar som kan säljas tillämpas likviddagsredovisning. Värdeförändringar redovisas mot övrigt totalresultat.

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

I denna kategori ingår bland annat låne- och leverantörsskulder. Värderingen sker till upplupet anskaffningsvärde med användandet av effektivräntemetoden. För leverantörsskulder tillämpas affärsdagsredovisning.

SÄKRINGSREDOVISNING

Kassaflödessäkring

För att säkra framtida kassaflöden, exempelvis vid investeringar som sker i utländsk valuta, använder SJ säkringsinstrument, vilka enligt regler för kassaflödessäkringar, redovisas i balansräkningen till verkligt värde. Detta innebär att värdeförändringar på valutatermins kontrakt redovisas, inom övrigt totalresultat, i säkringsreserven. I samband med att det säkrade beloppet förfaller till betalning förs värdet i säkringsreserven via övrigt totalresultat mot anläggningen.

I syfte att säkra den rörliga ränterisken använder SJ räntederivat, vilka värderas till verkligt värde och värdeförändringen redovisas även här direkt mot övrigt totalresultat i säkringsreserven. Om säkringsförhållandet upphör, vid förtida lösen av underliggande skuld, förs ackumulerad värdeförändring i övrigt totalresultat mot resultatet. Om säkring upphör av annan orsak, exempelvis vid beslut om förändrad duration i skuldportföljen, periodiseras överskottet eller underskottet i resultatet fram till den tidpunkt då räntederivatet skulle ha förfallit.

Den del av vinst eller förlust på ett säkringsinstrument som bedöms vara en effektiv kassaflödessäkring redovisas initialt inom övrigt totalresultat och den ineffektiva delen av vinsten eller förlusten redovisas i resultatet.

KREDITFÖRLUSTER

Koncernen prövar per balansdagen om det finns objektiva belägg som indikerar att nedskrivningsbehov föreligger gällande en finansiell tillgång eller en grupp av finansiella tillgångar. Nedskrivningen för finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde beräknas som skillnaden mellan tillgångens redovisade värde och nuvärdet av uppskattade beräknade kassaflöden. Nedskrivningen redovisas i resultatet. Finansiella tillgångar som kan säljas prövas för nedskrivning. Om det finns objektiva belägg för att nedskrivning ska göras ska den ackumulerade förlust som redovisats mot övrigt totalresultat omklassificeras från eget kapital via övrigt totalresultat till resultatet.

FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Långfristiga värdepappersinnehav, aktier och andelar

Långfristiga värdepappersinnehav värderas till verkligt värde. Innehavet består framförallt av aktier i onoterade bolag, där koncernen inte har ett betydande inflytande.

Långfristiga fordringar

Långfristiga fordringar redovisas på balansdagen till upplupet anskaffningsvärde.

KUNDFORDRINGAR

Kundfordringar redovisas, när fakturan har skickats, till upplupet anskaffningsvärde, vilket motsvarar fakturerat belopp. En individuell bedömning av osäkra fordringar görs när det inte längre är sannolikt att det fulla beloppet kommer att inflyta.

UPPLUPNA INTÄKTER

Upplupna intäkter är under räkenskapsåret redovisade intäkter där betalning erhålls senare år.

KORTFRISTIGA PLACERINGAR

Kortfristiga placeringar utgörs av finansiella instrument med en löptid från 91 dagar upp till ett år, samt av längre obligationstillgångar som innehas för handel.

Moderbolaget

Moderbolagets kortfristiga placeringar har en löptid upp till 90 dagar från anskaffningstidpunkten.

LIKVIDA MEDEL

Koncernens likvida medel består av kassa och banktillgodohavanden samt kortfristiga, likvida placeringar såsom företagscertifikat med en löptid från anskaffningstidpunkten på högst 90 dagar, som lätt kan omvandlas till ett känt belopp och som är utsatta för endast en obetydlig risk av värdefluktuationer. Certifikat på högst 90 dagar som innehas av SJ Försäkring exkluderas.

Moderbolaget

Definition av kassa och bank omfattar kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institutioner.

LEVERANTÖRSSKULDER OCH ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER

Leverantörsskulder och övriga skulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde när en vara eller tjänst mottagits, vilket motsvarar det beräknade, ej diskonterade belopp som kommer att betalas ut för skulden.

LEASING

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger när de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överfört till leasetagaren. Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt.

Finansiell leasing

Väsentliga tillgångar som förvärvats genom finansiella leasingavtal upptas i redovisningen, liksom i moderbolagets redovisning som anläggningstillgångar från och med att avtalet ingåtts och utrustningen levererats.

Den finansiella leasingsskulden värderas till nuvärdet av minimileasingavgifterna, vilka är de betalningar som ska erläggas till leasegivaren under leasingperioden samt det eventuella belopp som garanteras av leasetagaren eller av till denne närstående bolag. Leasingperioden är den period SJ AB avtalat att förhyra tillgången. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod.

Den framtida förpliktelsen till leasegivaren upptas som en skuld i

balansräkningen. Betalning av leasingavgifterna uppdelas i finansiella kostnader och amortering av skulden.

Operationell leasing

Operationell leasing innebär att ingen post redovisas i balansräkningen, utan leasingavgifterna kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

FORDRINGAR OCH SKULDER I UTLÄNDSK VALUTA

Transaktioner i utländsk valuta värderas till den kurs som gäller på transaktionsdagen. På balansdagen omvärderas fordringar och skulder i utländsk valuta till balansdagskurs. Valutakursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella intäkter respektive kostnader för den period i vilken de uppkommer. Övriga valutadifferenser redovisas i rörelseresultatet för den period i vilken de uppkommer.

AVSÄTTNINGAR

Avsättningar är skulder som är ovissa med avseende på belopp eller på den tidpunkt då de kommer att regleras. En avsättning tas med i koncernens balansräkning när en inträffad händelse har lett till att koncernen har en legal eller informell förpliktelse som troligtvis kommer att kräva ett utflöde av resurser, som tillförlitligt kan uppskattas. Väsentliga avsättningar nuvärdesberäknas när effekten av beräkningen har betydelse. Upplösning av nuvärdesberäkningen redovisas som finansiell kostnad. Avsättningarna omprövas per varje balansdag och om den inte längre är aktuell återförs avsättningen.

Förlustavtal

Ett förlustavtal är ett avtal avseende trafik eller andra tjänsteleveranser, där bolagets oundvikliga utgifter för att uppfylla sina åtaganden överstiger de förväntade ekonomiska fördelarna. Med oundvikliga utgifter avses det lägsta av utgifter för att fullfölja kontraktet och skadestånd eller liknande ersättningar om kontraktet inte fullföljs.

Vid beräkning av avsättningens storlek för åtaganden enligt förlustkontrakten medräknas alla intäkter och kostnader som har hänförts till dessa avtal under återstående avtalstid. De framtida förlusterna nuvärdesberäknas. SJ har inga avsättningar relaterade till förlustavtal.

Skadeståndslivränta

Skadeståndslivräntorna avser skadestånd till tredje man efter olycka. Beräkningen av skadeståndslivräntorna görs på individnivå i enlighet med avtalen och med beaktande av bland annat förväntad livslängd och uppräknings. Avsättningen diskonteras.

Omstrukturering

Med omstrukturering avses en väsentlig omorganisation. Avsättning för omstruktureringens åtgärder görs när en detaljerad, formell plan för åtgärderna finns och välgrundade förväntningar har skapats hos dem som kommer att beröras av åtgärderna.

Pensioner

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i SJ tryggas huvudsakligen genom inbetalningar till Statens Pensionsverk (SPV) respektive Alecta. Dessa åtaganden klassificeras som förmånsbestämda planer vilka omfattar flera arbetsgivare enligt UFR 3 (Klassificering av ITP-planer, som finansieras genom försäkring i Alecta). SJ har inte tillgång till sådan information som gör det möjligt att redovisa dessa planer som förmånsbestämda. Pensionsplanen enligt ITP, som tryggas genom en försäkring i Alecta, samt pensionsplaner som tryggas genom en försäkring i SPV, PA-91 och den del av pensionsplanen PA-03 som är förmånsbestämd, redovisas därför som avgiftsbestämd i enlighet med UFR 6 (Pensionsplaner som omfattar flera arbetsgivare).

EGET KAPITAL

I Eget kapital ingår aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, reserver, balanserade vinstmedel och innehav utan bestämmande inflytande. För övrig information se not 19. Förändringar i eget kapital delas upp i "ägarrelaterade" och "icke-ägarrelaterade" förändringar. De "icke-ägarrelaterade förändringarna" motsvarar redovisat totalresultat i "Rapport över totalresultat". Ingen uppdelning sker i fritt och bundet kapital i koncernen.

Moderbolaget

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med ÅRL.

Aktieägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag. Hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna

kapitalet. Lämnad utdelning redovisas i moderbolaget över resultaträkningen.

EVENTUALFÖRPLIKTELSE/ANSVARSFÖRBINDELSER

I koncernen används begreppet eventualeförpliktelse medan moderbolagets benämning enligt ÅRL är ansvarsförbindelser.

Eventualeförpliktelser/ansvarsförbindelser utgörs av befintliga förpliktelser som hänför sig till inträffade händelser, vilka ej har redovisats som skuld eller avsättning. Anledningen är att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig säkerhet.

FÖRSÄKRINGSAVTAL

Dotterbolaget SJ Försäkring AB är försäkringsgivare mot andra bolag inom SJ-koncernen och försäkrar sedan delar av dessa risker hos externa försäkringsbolag. Vid upprättande av koncernredovisningen elimineras de koncerninterna försäkringsavtalen och endast de externa försäkringskontrakten redovisas därmed i koncernens redovisning. Fordran på externa försäkringsbolag redovisas i den utsträckning som en ersättningsberättigande skada inträffat och rätt till ersättning föreligger.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödesanalysen påvisar koncernens in- och utbetalningar under perioden uppdelat på löpande verksamhet, investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Denna åskådliggör koncernens förmåga att generera likvida medel. Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod, vilket innebär att resultatet justeras för:

- periodens förändring av varulager, kundfordringar och leverantörsskulder samt andra rörelsetillgångar och rörelseskulder
- icke kassaflödespåverkande poster som avskrivningar, avsättningar och uppskjutna skatter
- värdeförändringar avseende SJs likviditetsförvaltning
- alla övriga poster, vars kassaflödes-effekt hänförs till investerings- eller finansieringsverksamheten. Förändringar från SJs likviditetsförvaltning redovisas under investeringsverksamheten.

UPPLYSNINGAR OM NÄRSTÅENDE

Närstående bolag till koncernen definieras som statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande. Utöver dessa definieras även moderbolag, dotterbolag, intressebolag, Trafikverket, affärsverket Statens järnvägar, Rikstrafiken (upphörde som myndighet 31 december 2010 och dess verksamhet har överförts till Trafikverket) samt svenska staten i övrigt som närstående juridiska personer.

Som närstående fysiska personer definieras styrelseledamöter, ledande befattningshavare samt nära familjemedlemmar till sådana personer.

Upplysningar ges om transaktioner med närstående, undantaget oväsentliga transaktioner med statliga myndigheter och bolag, som medför att resurser, tjänster eller förpliktelser överförs mellan närstående, oavsett om ersättning utgår eller inte. Informationen innehåller en upplysning om karaktären på närståenderelationen och information om den effekt relationen har på de finansiella rapporterna.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Om det inträffar händelser som är väsentliga, men som inte ska beaktas när beloppen i resultat- och balansräkningen fastställs, lämnar koncernen upplysningar om händelsens karaktär och om möjligt en uppskattning av den finansiella effekten i förvaltningsberättelse och i not. Med väsentlighet avses att ett utelämnande av uppgiften skulle kunna komma att påverka de ekonomiska beslut som fattas av användare av de finansiella rapporterna.

Väsentliga händelser som bekräftar förhållanden som förelåg på balansdagen och som inträffar efter utfärdande av bokslutskommunikén, men före årsredovisningens påskrift leder till att beloppen i årsredovisningen justeras.

Innehållsförteckning noter

Not 1	Segmentsrapportering	Not 16	Långfristiga fordringar
Not 2	Nettoomsättning	Not 17	Förutbetalda och upplupna intäkter
Not 3	Transaktioner med närstående	Not 18	Finansiella instrument och finansiell riskhantering
Not 4	Övriga rörelseintäkter	Not 19	Eget kapital
Not 5	Personal	Not 20	Avsättningar
Not 6	Avskrivningar och nedskrivningar	Not 21	Leasingskulder och banklån
Not 7	Övriga kostnader	Not 22	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
Not 8	Arvode och kostnadsersättning till revisorer	Not 23	Ställda säkerheter
Not 9	Ränteintäkter, räntekostnader och liknande	Not 24	Eventualförpliktelser/Ansvarsförbindelser
Not 10	Skatt	Not 25	Investeringsverksamhet
Not 11	Materiella anläggningstillgångar	Not 26	Anläggningstillgångar till försäljning
Not 12	Immateriella tillgångar	Not 27	Övriga fordringar
Not 13	Andelar i koncernbolag	Not 28	Resultat dotterbolag
Not 14	Andelar i intressebolag	Not 29	Händelser efter balansdagen
Not 15	Långfristiga värdepappersinnehav		

Där inget annat anges redovisas belopp i MSEK. Avrundningsdifferenser av ej materiell karaktär kan förekomma.

Noter

1 Segmentsrapportering

2011	SJ AB	Stockholmståg KB	Övrigt	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	5 965	1 594	539	-	8 097
Intäkter från interna transaktioner	145	0	289	-433	0
Summa intäkter	6 109	1 594	828	-433	8 097
Avskrivningar och nedskrivningar	-604	-3	-10	-	-616
Rörelseresultat	42	67	-45	-3	60
Finansiella intäkter	50	3	9	-5	57
Finansiella kostnader	-83	0	-1	5	-79
Skatt	1	0	11	-14	-2
Årets resultat	4	70	-35	-3	36
Investeringar	810	0	59	-	869
Totala tillgångar	8 828	310	782	-1 007	8 913
Icke räntebärande skulder	1 402	136	256	-230	1 565
Räntebärande skulder	2 690	100	151	-575	2 365

2010	SJ AB	Stockholmståg KB	Övrigt	Elim	Totalt
Intäkter från externa kunder	6 786	1 466	465	-	8 717
Intäkter från interna transaktioner	91	-	286	-377	0
Summa intäkter	6 877	1 466	751	-377	8 717
Avskrivningar och nedskrivningar	-643	-3	-21	-	-667
Rörelseresultat	418	37	-8	-8	439
Finansiella intäkter	69	1	7	-2	75
Finansiella kostnader	-109	0	0	1	-108
Skatt	-109	0	-8	5	-112
Årets resultat	270	37	6	-19	294
Investeringar	804	0	40	-	844
Totala tillgångar	9 110	236	634	-704	9 276
Icke räntebärande skulder	1 531	133	188	-130	1 721
Räntebärande skulder	2 754	-	92	-341	2 505

Segmentsredovisningen har samma redovisningsprinciper som använts vid upprättande av koncernredovisningen. Koncernens rörelsessegment utgörs av SJ AB, Stockholmståg KB samt övriga dotterbolag. Rörelsesegmen-

ten är identifierade i enlighet med utformningen av den finansiella informationen som rapporteras till styrelse och ledning. Verksamheten bedrivs i all väsentlighet i Sverige. Stockholmståg KBs trafik bedrivs på upp-

drag av AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Utanför Stockholmståg KBs verksamhet finns inga större kunder som bidrar med mer än 10 procent av den totala omsättningen.

2 Nettoomsättning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Trafikintäkter	7 567	8 127	5 537	6 327
Bistrointäkter	179	192	161	177
Uthyrning av fordon	39	24	39	24
Provisioner	89	83	89	83
Övrigt	164	201	187	171
Summa nettoomsättning	8 038	8 627	6 013	6 782

De minskade intäkterna förklaras framförallt av att Västtrafik och Östgötatrafiken i december 2010, samt Upplands Lokaltrafik i

juni 2011, övergått till nya operatörer. Övriga dotterbolags intäkter redovisas under raden Övrigt och kommer främst från för-

säljning av olika tjänster i SJ-koncernens avräkningssystem för personresor samt evenemangs- och destinationsresor.

3 Transaktioner med närstående

Svenska staten äger 100 procent av aktierna i SJ AB.

Vid leverans av tjänster och produkter mellan koncernen och närstående företag tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning.

Av moderbolagets totala inköpskostnader och försäljningsintäkter avser 12,3 procent

(9,3) av inköpen och 2,4 procent (1,3) av försäljningen, transaktioner med andra företag inom koncernen. Övriga närstående företag definieras som intressebolag, statliga bolag med marknadsmässiga krav där staten har ett bestämmande inflytande, affärsverket Statens järnvägar och Trafikverket.

För en fullständig lista över koncern- och

intressebolag se not 13 respektive not 14.

I denna not har koncern- och intressebolag, samt övriga närstående, där mellanhavandet är noll eller försumbart inte specificerats.

Gällande löner och ersättningar till närstående hänvisas till not 5.

	Koncernen		Moderbolaget	
Försäljning av varor och tjänster	2011	2010	2011	2010
Ägare som har det bestämmande inflytandet över SJ:				
Svenska staten	11	11	11	11
Dotterbolag:				
SJ Försäkring AB	-	-	40	18
SJ Event AB	-	-	12	12
SJ Service Academy AB	-	-	12	14
SJ Norrlandståg AB	-	-	76	45
SJ Danmark A/S	-	-	3	-
Övriga	-	-	2	-
Intressebolag:				
Merresor i Sverige AB	0	5	0	5
Botniatåg AB	7	4	7	4
Övriga närstående:				
Affärsverket Statens järnvägar	13	30	13	30
Trafikverket	16	25	16	25
Green Cargo AB	6	6	6	6
Jernhusen AB	0	2	0	2
Summa försäljning av varor och tjänster till närstående	53	83	198	172
Inköp av varor och tjänster				
Dotterbolag:				
Linkon AB	-	-	162	131
SJ Försäkring AB	-	-	35	21
SJ Event AB	-	-	0	3
SJ Service Academy AB	-	-	90	90
SJ Norrlandståg AB	-	-	382	297
SJ Danmark A/S	-	-	3	-
Intressebolag:				
Merresor i Sverige AB	-	2	-	2
Trafik i Mälardalen AB	3	3	3	3
Botniatåg AB	6	2	6	2
Övriga närstående:				
Affärsverket Statens järnvägar	55	1 062	55	1 062
Trafikverket	611	689	611	689
Jernhusen AB	165	184	165	184
Summa inköp av varor och tjänster från närstående	840	1 942	1 512	2 484
Leasingavgifter				
Övriga närstående:				
Affärsverket Statens järnvägar	9	17	9	17
Summa leasingavgifter till närstående	9	17	9	17

Forts not 3

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Utestående fordringar och skulder				
Fordringar på närstående:				
Dotterbolag:				
Linkon AB	-	-	61	47
SJ Invest AB	-	-	1	12
SJ Försäkring AB	-	-	50	4
SJ Event AB	-	-	1	6
SJ Service Academy AB	-	-	19	25
SJ Norrlandståg AB	-	-	135	47
Stockholmståg KB	-	-	38	-
SJ Danmark A/S	-	-	3	-
Intressebolag:				
Merresor i Sverige AB	-	1	-	0
Botniatåg AB	6	1	5	1
Övriga närstående:				
Affärsverket Statens järnvägar	0	4	0	4
Trafikverket	3	3	3	3
Jernhusen AB	59	25	59	25
Summa utestående fordringar på närstående	68	34	375	174
Skulder till närstående:				
Dotterbolag:				
Linkon AB	-	-	27	55
SJ Invest AB	-	-	19	30
SJ Adventure AB	-	-	10	10
SJ Försäkring AB	-	-	40	16
SJ Event AB	-	-	4	7
SJ Service Academy AB	-	-	14	22
SJ Norrlandståg AB	-	-	141	63
Stockholmståg KB	-	-	170	126
SJ Danmark A/S	-	-	6	-
Vilma AB	-	-	1	1
Intressebolag:				
Trafik i Mälardalen AB	-	1	-	1
Botniatåg AB	5	-	5	-
Övriga närstående:				
Affärsverket Statens järnvägar	1	928	1	928
Trafikverket	86	78	86	78
Jernhusen AB	88	82	88	82
Summa utestående skulder till närstående	180	1 089	612	1 419

4 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Realisationsvinster/förluster anläggningstillgångar	10	24	10	24
Försäkringsersättningar	38	57	78	71
Övrigt	11	9	9	-
Summa övriga rörelseintäkter	59	90	97	95

5 Personal

I personalkostnaderna ingående löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Löner och andra ersättningar:				
Styrelse, vd och ledande befattningshavare	-29	-28	-19	-21
Övriga anställda	-1 573	-1 587	-1 177	-1 234
Summa löner och andra ersättningar	-1 602	-1 615	-1 196	-1 255
Sociala kostnader	-683	-709	-505	-542
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt	-186	-205	-134	-154
Övriga personalrelaterade kostnader	-130	-147	-114	-138
Summa personalkostnader	-2 415	-2 471	-1 815	-1 935

Åtaganden för ålderspension och familjepension för anställda i moderbolaget tryggas huvudsakligen genom försäkringar i SPV respektive Alecta, vilka i huvudsak skall klassificeras som förmånsbestämda planer.

För räkenskapsåret 2011 har inte SJ haft tillgång till sådan information som möjliggör redovisning av pensionsplanerna som för-

månsbestämda, varför de redovisas som avgiftsbestämda.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden. Vid utgången av 2011 uppgick Alectas konsolideringsnivå till 113,0

procent (146,0).

Koncernens pensionspremieavgifter (exklusive särskild löneskatt) för 2011 uppgår till MSEK 154 (166) varav MSEK 81 (88) är förmånsbestämda och MSEK 73 (78) är avgiftsbestämda premier.

Medelantalet anställda	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Totalt	4 041	4 262	3 037	3 324
varav män, Sverige	2 437	2 600	1 773	1 966
varav kvinnor, Sverige	1 602	1 659	1 264	1 357
varav män, övriga Norden	1	3	0	1
varav kvinnor, övriga Norden	1	0	0	0
varav män, totalt	2 438	2 603	1 773	1 967
varav kvinnor, totalt	1 603	1 659	1 264	1 357
Procentandel:				
varav män, Sverige	60%	61%	58%	59%
varav kvinnor, Sverige	40%	39%	42%	41%
Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2011	2010	2011	2010
Kvinnor:				
Styrelseledamöter	16	14	6	4
Andra personer i företagets ledning inklusive vd	3	3	3	3
Summa kvinnor	19	17	9	7
Män:				
Styrelseledamöter	32	28	10	6
Andra personer i företagets ledning inklusive vd	14	13	6	6
Summa män	46	41	16	12
Totalt	65	58	25	19
Procentandel:				
varav kvinnor	29%	29%	36%	37%
varav män	71%	71%	64%	63%

Forts not 5

SEK		Grundlön/ Styrelse- arvode		Utskotts- arvode	Förmåner	Summa	Pensions- kostnad	Totalt	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångs- vederlag ⁹⁾
Ersättningar till styrelsen och ledande befattningshavare i koncernen 2011									
Ordförande ¹⁾	Ulf Adelsohn	86 667		18 333		105 000	-	105 000	
Ordförande ²⁾	Jonas Iversen	0		0		0	-	0	
Ordförande ³⁾	Jan Sundling	86 667		14 333		101 000	-	101 000	
Ledamot ⁴⁾	Caroline Sundewall	122 000		47 417		169 417	-	169 417	
Ledamot ⁵⁾	Lena Olving	61 000		21 500		82 500	-	82 500	
Ledamot	Eivor Andersson	122 000				122 000	-	122 000	
Ledamot	Lars-Olof Gustavsson	122 000				122 000	-	122 000	
Ledamot ⁶⁾	Björn Mikkelsen	0				0	-	0	
Ledamot ⁶⁾	Ingela Tuvegran	40 668				40 668	-	40 668	
Ledamot ⁶⁾	Elisabeth Salander Björklund	40 668				40 668	-	40 668	
Ledamot ⁵⁾	Richard Reinius	0				0	-	0	
Ledamot ⁵⁾	Gunilla Wikman	81 333				81 333	-	81 333	
Koncernchef/vd SJ AB ⁷⁾	Jan Forsberg	4 615 186			25 672	4 640 858	3 899 252	8 540 110	12+12
Chefsjurist ⁷⁾	Magnus Westerlind	1 682 856			78 646	1 761 502	607 406	2 368 908	12+12
Personaldirektör ⁷⁾	Peter Blomqvist	1 105 637			93 441	1 199 078	422 438	1 621 516	12+6
Direktör Affärsutveckling ⁷⁾	Jan Olson	1 887 372			121 494	2 008 866	627 543	2 636 409	12+6
Ekonomidirektör	Britta Dalunde	1 804 800			34 044	1 838 844	504 983	2 343 827	6+12
Direktör Trafiksäkerhet ⁷⁾	Lars Svensson	1 336 289			4 664	1 340 953	447 465	1 788 418	12+12
Kommunikationsdirektör	Elisabeth Lindgren	1 745 718			93 568	1 839 286	461 196	2 300 482	6+12
Direktör Trafik Service	Håkan Ahl	1 719 072			70 970	1 790 042	482 708	2 272 750	6+12
Försäljningsdirektör ⁷⁾	Nina Hornewall	1 799 924			80 242	1 880 166	954 787	2 834 953	12+6
Fordonsdirektör	Claes Broström	1 848 266			96 546	1 944 812	465 579	2 410 391	6+12
Vd SJ Norrlandståg AB	Björn Nilsson	1 415 338			4 664	1 420 002	423 071	1 843 073	6+12
Vd SJ Event AB ⁷⁾	Michael Wikström	1 150 420			118 764	1 269 184	284 350	1 553 534	12+6
Vd SJ Service Academy AB	Olle Lundström	1 402 267			89 337	1 491 604	458 504	1 950 108	6+12
Vd Linkon AB ⁷⁾	Christher Jernberg	1 181 637			92 998	1 274 635	321 865	1 596 500	12+6
Vd Stockholmståg KB	Kjell Färnström	1 703 720			91 589	1 795 309	575 940	2 371 249	6+12
Vd SJ Försäkring AB ⁸⁾	Carl Dahlberg	604 800			228	605 028	182 544	787 572	6+12
Summa		27 766 305	101 583	1 096 867	28 964 755	11 119 631	40 084 386		

1) Avgick som ordförande april 2011.

2) Ordförande under perioden maj-juli 2011.

3) Ordförande från och med augusti 2011.

4) Avgick som ledamot dec 2011. C Sundewall var ordförande i revisionsutskottet maj-dec 2011.

5) Ny ledamot från och med maj 2011. L Olving har under 2011 ej erhållit fullt styrelsearvode, resterande arvode om 27 500 kr har betalats ut i mars 2012. Reinius avgick som ledamot i januari 2012.

6) Avgick som ledamot april 2011. B Mikkelsen avgick som ledamot i januari 2011.

7) Har avtalad uppsägningstid som avviker från de statliga riktlinjerna. Avtalen tecknades före april 2009 då nuvarande riktlinjer trädde i kraft.

8) Ny vd från och med februari 2011.

9) Vid uppsägning från arbetstagarens sida är uppsägningstiden 6 månader och avgångsvederlag utgår ej.

Förändringar i kretsen företagsledning och övriga ledande befattningshavare

Jan Forsbergs anställning vid SJ AB, som vd och koncernchef, sades upp 11 november 2011. Jan Forsberg har en uppsägningstid på 12 månader. Under uppsägningstiden är Jan Forsberg berättigad till samtliga tidigare anställningsförmåner. Jan Forsberg skall utöver lön och övriga anställnings förmåner under uppsägningstiden erhålla ett avgångsvederlag motsvarande månadslönen under 12 månader, vilket skall utbetalas månadsvis under de 12 månader som följer efter uppsägningstiden.

Jan Forsberg skall kvarstå som verkställande direktör i Bolaget till dess att en ny verkställande direktör tillträtt, dock längst till 2012-07-01. Om en ny verkställande direktör

skulle ha tillträtt före 2012-07-01 skall Jan Forsberg stå till Bolagets styrelseordförandes förfogande fram till 2012-07-01.

Ersättning till ledande befattningshavare

Ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses ordinarie styrelseledamöter, verkställande direktör, verksamhetsansvariga personer i bolaget som ingår i företagsledningen samt verkställande direktörer för i koncernen ingående dotterbolag.

Riktlinjer och beslutsformer

Bolaget har under året följt de principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare som fattades på årsstämman 2011. Dessa riktlinjer bygger på de riktlinjer som regeringen utfärdade den

20 april 2009 om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Beslut om anställningsvillkor för verkställande direktören bereds av ersättningsutskottet och beslutas av styrelsen. Beslut om anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare fattas av verkställande direktören efter sedvanlig avstämning med bolagets ersättningsutskott. Resultatet av träffade överenskommelser redovisas i styrelsen. Innan beslut fattas om enskild ersättning, framtas som underlag för beslut skriftligt underlag som utvisar bolagets totala kostnad. Styrelsen säkerställer att ersättningsarna följer dessa riktlinjer, genom att jämföra ersättningar för motsvarande befattningshavare i andra statliga och privata jämförbara företag i Sverige vad avser storlek,

Forts not 5

komplexitet och omsättning. Styrelsen ska på årsstämma presentera förslag till principer för ersättning och andra anställningsvillkor för koncernchef samt andra ledande befattningshavare för godkännande av årsstämma. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda styrelsens förslag till principer för lön och övriga ersättningar. Ersättningsutskottet har under inledningen av 2011 bestått av styrelsens före detta ordförande Ulf Adelson, styrelseledamoten Lars-Olof Gustavsson och departementssekreterare Lars-Erik Fredriksson. I september valdes Gunilla Wikman, Eivor Andersson samt Jan Sundling in i utskottet och ersatte då tidigare deltagare.

Ersättning*Styrelse*

Enligt beslut av årsstämman 2011 i SJ AB utgår årligt arvode till styrelsens ledamöter med 260 000 SEK för ordföranden och med 122 000 SEK per person för övriga stämvalda ledamöter. Därutöver utgår årligt arvode till ledamöterna i styrelsens revisionsutskott med 55 000 SEK till ordföranden och med 43 000 SEK per person till övriga ledamöter. För annat styrelseutskottsarbete utgår inte något särskilt arvode. Arvode utgår inte för ledamot anställd i regeringskansliet. Det finns inga åtaganden om pensionsförmåner för externa styrelseledamöter.

Koncernledning

Den övergripande principen i "Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare" är att ersättning och övriga anställningsvillkor

för ledande befattningshavare ska vara marknadsanpassade men inte marknadsledande för att säkerställa att SJ kan attrahera och behålla kvalificerade ledande befattningshavare. Ersättning till koncernchefen och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, vissa skattepliktiga förmåner, sjukvårdsförsäkring samt pension. Grundlönen sätts individuellt och ska ligga i linje med lönenivåerna på den marknad där den aktuella befattningshavaren är anställd.

Koncernchefen och andra ledande befattningshavare har ej rätt till någon rörlig ersättning eller ersättning i form av finansiella instrument. Förmåner, som redovisas i tabellen ovan, avser främst tjänstebil inklusive drivmedel.

Före detta ordföranden i SJ AB, Ulf Adelson, träffade den 7 februari 2011 ett avtal med Jan Forsberg angående upphörande av bilförmån. Avtalet innebar att bilförmån växades mot lön, vilket resulterade i en beskattningsbar förtida lönekompensation på 474 814 SEK. Utbetalningen är beräknad på 36 månaders framtida bilförmån och återstående del, 213 312 SEK, regleras vid anställningens upphörande. Avtalet innebär en avvikelse mot gällande riktlinjer för företag med statligt ägande, i vilka styrelsen ansvarar för att fastställa ersättningen till verkställande direktören.

Pensioner

Koncernchefen, Jan Forsberg, erhåller 70 procent av pensionsmedförande lön mellan 62 och 65 års ålder och 50 procent av pen-

sionsmedförande lön tidsbegränsat mellan 65 och 80 års ålder. Koncernchefen Jan Forsbergs anställningsavtal avviker från gällande riktlinjer beträffande anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande. Detta gällande pensionsvillkor och uppsägningstid från arbetsgivarens sida. Koncernchefen Jan Forsbergs anställningsavtal upprättades före april 2009 då nuvarande riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare i statligt ägda bolag trädde i kraft.

För övriga ledande befattningshavare utgår pension enligt ITP-planen förutom för tre personer som utöver ITP-plan har en separat pensionspremie uppgående till mellan 5 000 och 20 000 kronor per månad.

Uppsägningar och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen på sidan 72. Vid ny anställning eller inkomst från annan förvärvs-verksamhet skall uppsägninglönen och avgångsvederlaget reduceras med belopp motsvarande ny inkomst eller annan förmån under den aktuella perioden. Åtta ledande befattningshavare har anställning som medger längre uppsägningstid från arbetsgivarens sida än vad gällande riktlinjer beträffande anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande anger vilket framgår av ovanstående tabell. Dessa avtal tecknades före april 2009 då nuvarande riktlinjer trädde i kraft.

6 Avskrivningar och nedskrivningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Avskrivningar materiella anläggningstillgångar	-515	-531	-508	-525
Avskrivningar immateriella tillgångar	-82	-108	-77	-90
Nedskrivning av materiella anläggningstillgångar	-19	-28	-19	-28
Summa	-616	-667	-604	-643

Nedskrivning av materiella anläggningstillgångar hänför sig till olyckan i Malmö den 1 januari 2011, där två stycken fordonsindivider blev totalförstörda.

7 Övriga kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Underhåll och tillsyn av tåg	-1 467	-1 537	-1 023	-1 180
Elkostnader för tågdrift	-492	-574	-326	-410
Infrastrukturavgifter	-339	-324	-266	-262
Övriga produktionsrelaterade kostnader	-1 615	-1 738	-812	-860
Indirekta kostnader	-1 089	-959	-1 221	-1 168
Summa	-5 002	-5 132	-3 648	-3 880

Inledningen av perioden präglades även i år av vinterproblem i form av inställda och försenade tåg. Detta medförde ökade kostnader för restidsgaranti, ersättningstrafik, kundservice samt underhållskostnader. Kostnadsbesparingar har gjorts under året för att möta de lägre intäkterna.

8 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning.

Vid pågående revision kan det visa sig att det krävs fördjupad granskning och de kostnaderna återfinns under revision utöver revisionsuppdraget. Skattekonsultationer och

hjälp vid deklarationer redovisas under skatterådgivning. Övriga uppdrag avser till exempel tolkning av IFRS och andra redovisningsregler.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ernst & Young AB				
Revisionsuppdrag	-4	-4	-3	-3
Revision utöver revisionsuppdraget	0	0	0	0
Skatterådgivning	0	-1	0	0
Övriga uppdrag	-1	-1	-1	-1
Riksrevisionen				
Revisionsuppdrag	0	0	0	0
Summa	-5	-6	-4	-4

9 Ränteintäkter, räntekostnader och liknande

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Ränteintäkter och liknande intäkter				
Ränteintäkter, kortfristiga fordringar	34	57	32	57
Ränteintäkter, långfristiga fordringar	17	18	11	12
Övriga ränteintäkter	6	0	6	0
Ränteintäkter från koncernbolag	-	-	1	0
Summa	57	75	50	69

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Räntekostnader och liknande kostnader				
Räntekostnader avseende leasing	-63	-33	-63	-33
Riskavspeglande avgift ¹⁾	-5	-9	-5	-9
Netto räntesäkringsinstrument	-9	-51	-9	-51
Kursdifferenser	7	-2	7	-2
Övriga finansiella kostnader ²⁾	-9	-13	-8	-13
Räntekostnader avseende koncernbolag	-	-	-4	-1
Summa	-79	-108	-83	-109

1) Riskavspeglande avgift på leasingkontrakt fastställt av Riksgäldskontoret och erlagd till affärsverket Statens järnvägar.

2) Avser skadeståndslivräntor, avgifter till Eurofima, affärsverket Statens järnvägar, Nordea Finans och övriga finansiella kostnader.

2011	Finansiella		Vinst/Förlust	Vinst/Förlust	
Koncernen – klassificering finansnetto	intäkter	kostnader	via resultatet	Finansnetto	via övrigt totalresultat
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	37		-17	20	
Kassa och bank	3			3	
Lånefordringar och kundfordringar					
Fordringar	7			7	
Finansiella tillgångar som kan säljas					
Placeringar	27			27	-4
Finansiella intäkter	74			57	-4
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹⁾	27	-36	-9	-9	-15
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder ²⁾		-74		-74	
Banklån					
Övriga skulder		4		4	
Finansiella kostnader	27	-106		-79	-19

1) Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till MSEK -15 (41) före skatt.

MSEK -9 har förts till räntenettet och MSEK -5 har förts till anläggningar varav MSEK -3 fanns i reserven för kassaflödessäkringar vid årets ingång.

2) Administrativa kostnader och avgifter relaterade till leasingkontrakt uppgick under 2011 till MSEK -10 (24).

Forts not 9

2010	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Vinst/Förlust via resultatet	Finansnetto	Vinst/Förlust via övrigt totalresultat
Koncernen – klassificering finansnetto					
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet					
Obligationer	55	-	-2	53	-
Kassa och bank	4	-	-	4	-
Säkring av verkligt värde					
Deposition i bank	0	-	-	0	-
Lånefordringar och kundfordringar					
Fordringar	0	-	-	0	-
Finansiella tillgångar som kan säljas					
Placeringar	18	-	-	18	9
Finansiella intäkter	77	-	-2	75	9
Derivat identifierat som säkringsinstrument					
Derivatinstrument ¹⁾	12	-63	-51	-51	41
Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde					
Leasingskulder ²⁾	-	-51	-	-51	-
Övriga skulder	-	-4	-	-4	-
Finansiella kostnader	12	-121	-51	-108	50

1) Total påverkan från derivatinstrument som är redovisat i övrigt totalresultat uppgick till MSEK 41 (2) före skatt.

MSEK -51 har förts till räntenettet och MSEK 4 har förts till anläggningar varav MSEK 0 fanns i reserven för kassaflödessäkringar vid årets ingång.

2) Administrativa kostnader och avgifter relaterade till leasingkontrakt uppgick under 2010 till MSEK 24 (23).

10 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Uppskjuten skattekostnad	-2	-112	1	-109
Summa	-2	-112	1	-109

I uppskjuten skattekostnad ingår skatteeffekten av minskade underskottsavdrag och av minskade avdragsgilla temporära skillnader vilket också har minskat den uppskjutna skattefordran.

Utöver skatt redovisad i periodens resultat har följande skatt redovisats i övrigt totalresultat:

	Koncern	
	2011	2010
Uppskjuten skatt finansiella tillgångar som kan säljas	2	-
Uppskjuten skatt avseende finansiella tillgångar	-	-2
Uppskjuten skatt avseende kassaflödessäkringar	4	-11
Summa	6	-13

Moderbolaget har under året mottagit koncernbidrag om MSEK 37 (68) och lämnat koncernbidrag på MSEK 80 (-43).

Följande uppskjutna skattefordringar och skatteskulder har identifierats:	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Uppskjutna skattefordringar avseende:				
Underskottsavdrag	5	12	5	12
Temporära skillnader omstruktureringsreserv	0	0	0	0
Temporära skillnader finansiella instrument, kassaflödessäkringar	6	1	6	1
Temporära skillnader övriga reserver	7	5	7	5
Uppskjutna skattefordringar	18	18	18	18
varav:				
Uppskjuten skattefordran redovisad direkt mot övrigt totalresultat avseende:				
Temporära skillnader finansiella instrument, kassaflödessäkringar	6	1	6	1
	6	1	6	1

De totala ackumulerade underskottsavdragen uppgår till MSEK 19 (44) i koncernen och MSEK 19 (44) i moderbolaget. I de MSEK 19 för 2011 ingår justering av tidigare års underskott med MSEK 36. Förlustavdragen är eviga vilket innebär att ingen förfallotidpunkt finns.

Forts not 10

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Uppskjutna skatteskulder avseende:				
Temporära skillnader förbättring på annans fastighet	-3	-3	-3	-3
Temporära skillnader finansiell leasing	-177	-169	-177	-169
Tidigare ej redovisade temporära skillnader	7	-7	7	-7
Temporära skillnader övriga reserver	-12	-9	-	-
Uppskjutna skatteskulder	-185	-188	-173	-179
Redovisad uppskjuten skattefordran/skatteskuld, netto	-167	-170	-155	-161

Vid varje bokslutstillfälle omprövas redovisningen av uppskjutna skatter. I denna omprövning görs bedömning av sannolikheten att de uppskjutna skattefordringarna kan realiseras genom framtida beskattningsbara

inkomster. Under 2005 aktiverades för första gången en uppskjuten skattefordran enligt gällande redovisningsregler i redovisningen. Baserat på resultaten 2004-2011 gör SJ den fortsatta bedömningen att verksamheten

uppnått en stabil framtida vinstgenereringsförmåga, vilket möjliggör ett utnyttjande av förlustavdragen och avdragsgilla temporära skillnader.

Skillnaden mellan nominell skattesats och effektiv skattesats uppkommer på följande sätt:

Koncernen		Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats		2011		2010	
Resultat före skatt		38	-	406	-
Skatt enligt gällande skattesats		-10	-26	-107	26
Ej avdragsgilla kostnader		-2	-5	-2	1
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer		9	24	-1	0
Övriga skillnader		1	3	-2	0
Redovisad skatt som påverkat årets resultat i Rapport över totalresultatet		-2	-5	-112	27

Moderbolaget		Skatt	Skattesats %	Skatt	Skattesats %
Avstämning av redovisad skatt och effektiv skattesats		2011		2010	
Resultat före skatt		4	-	378	-
Skatt enligt gällande skattesats		-1	-25	-99	26
Utdelning från kommanditbolag		10	250	-	-
Ej avdragsgilla kostnader		-1	-25	-2	1
Skatt hänförlig till vinst/förlust i kommanditbolag		-18	-450	-7	2
Effekt av ändring i tidigare års deklarationer		9	225	-1	0
Övriga skillnader		2	50	-	0
Redovisad skatt i resultaträkningen		1	25	-109	29

Avseende finansiellt leasade tillgångar är amorteringar skattemässigt avdragsgilla, ej av- och nedskrivningar.

11 Materiella anläggningstillgångar

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Koncernen 2011									
Anskaffningsvärde vid årets början	59	4 951	707	4 507	10 165	26	90	116	10 340
Investeringar	-	290	51	-	341	3	4	7	348
Försäljningar/utrangeringar	-	-174	-	-	-174	-	1	1	-173
Omklassificeringar	-	497	-154	-91	252	4	5	9	261
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	5 564	604	4 416	10 584	33	100	133	10 776
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-17	-2 902	-411	-798	-4 111	-12	-47	-59	-4 187
Årets avskrivningar	-3	-290	-37	-162	-489	-4	-19	-23	-515
Försäljningar/utrangeringar	-	111	-	-	111	-	2	2	113
Omklassificeringar	-	-222	131	91	0	-	-	-	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-20	-3 303	-317	-869	-4 489	-16	-64	-80	-4 589

Forts not 11

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggnings-tillgångar
Koncernen 2011									
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-31	-5	-1 567	-1 603	-	-	-	-1 603
Årets nedskrivningar	-	-19	-1	-8	-28	-	-	-	-28
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-50	-6	-1 575	-1 631	-	-	-	-1 631
Redovisat värde vid årets slut	39	2 211	281	1 972	4 464	17	36	53	4 556

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggnings-tillgångar
Moderbolaget 2011									
Anskaffningsvärde vid årets början	59	5 241	707	4 507	10 455	22	67	89	10 603
Investeringar	-	288	51	-	339	3	4	7	346
Försäljningar/utrangeringar	-	-468	-	-	-468	-	-1	-1	-469
Omklassificeringar	-	496	-154	-91	251	4	5	9	260
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	5 557	604	4 416	10 577	29	75	104	10 740
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-17	-3 026	-412	-797	-4 235	-12	-36	-48	-4 300
Årets avskrivningar	-3	-290	-37	-162	-489	-3	-13	-16	-508
Försäljningar/utrangeringar	-	237	-	-	237	-	1	1	238
Omklassificeringar	-	-221	130	91	0	-	-	-	0
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-20	-3 300	-319	-868	-4 487	-15	-48	-63	-4 570
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-31	-5	-1 567	-1 603	-	-	-	-1 603
Årets nedskrivningar	-	-19	-1	-8	-28	-	-	-	-28
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-50	-6	-1 575	-1 631	-	-	-	-1 631
Redovisat värde vid årets slut	39	2 207	279	1 973	4 459	14	27	41	4 539

Årets nedskrivningar gäller olyckan i Malmö där fordonen är nedskrivna med MSEK 19 och sedan avyttrade. Även en nedskrivning

av fordonsvärdet med MSEK 9 för SJ 2000 har skett pga borttagna löphjulpar vid utbyte. Ingen resultateffekt för löphjulpären

upptrår dock en reserv nyttjats för detta.

Pågående nyanläggningar 2011

Koncernen	Transportmedel	Maskiner och inventarier	Totalt pågående nyanläggningar
Redovisat värde vid årets början	1 689	20	1 709
Investeringar	406	31	437
Omklassificeringar	-250	-11	-261
Redovisat värde vid årets slut	1 845	40	1 885

Moderbolaget	Transportmedel	Maskiner och inventarier	Totalt pågående nyanläggningar
Anskaffningsvärde vid årets början	1 689	19	1 708
Investeringar	406	29	435
Omklassificeringar	-250	-10	-260
Redovisat värde vid årets slut	1 845	38	1 883

Forts not 11

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Koncernen 2010									
Anskaffningsvärde vid årets början	59	3 881	948	5 438	10 267	21	78	99	10 425
Investeringar	-	132	40	1	173	5	8	13	186
Ombokningar	-	-305	-	-	-305	-	-	-	-305
Försäljningar/utrangeringar	-	-95	-3	-38	-136	-	0	0	-136
Omklassificeringar	-	1 338	-278	-894	166	-	4	4	170
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	4 951	707	4 507	10 165	26	90	116	10 340
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-14	-2 249	-542	-1 069	-3 860	-10	-27	-37	-3 911
Årets avskrivningar	-3	-215	-82	-209	-506	-2	-20	-22	-531
Ombokningar	-	126	-	-	126	-	-	-	126
Försäljningar/utrangeringar	-	89	-	40	129	-	0	0	129
Omklassificeringar	0	-653	213	440	0	-	-	-	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-17	-2 902	-411	-798	-4 111	-12	-47	-59	-4 187
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-25	-	-1 550	-1 575	-	-	-	-1 575
Årets nedskrivningar	-	-6	-5	-17	-28	-	-	-	-28
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-31	-5	-1 567	-1 603	-	-	-	-1 603
Redovisat värde vid årets slut	42	2 018	291	2 142	4 451	14	43	57	4 550

Årets omklassificeringar består av både lösen av leasade transportmedel och omflyttning enligt IFRS 5 (Anläggningstillgångar som innehas för försäljning).

	Leasad byggnad	Egna transport-medel	Egna investeringar i leasade transportmedel	Leasade transport-medel	Summa transport-medel	Byggnads-inventarier	Övriga maskiner och inventarier	Summa maskiner och inventarier	Summa materiella anläggningstillgångar
Moderbolaget 2010									
Anskaffningsvärde vid årets början	59	3 876	947	5 438	10 261	21	59	80	10 400
Investeringar	-	131	40	1	172	1	3	4	176
Ombokningar	-	-9	-	-	-9	-	-	-	-9
Försäljningar/utrangeringar	-	-93	-2	-39	-134	-	0	0	-134
Omklassificeringar	-	1 336	-278	-893	165	-	5	5	170
Ackumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	59	5 241	707	4 507	10 455	22	67	89	10 603
Ackumulerade avskrivningar vid årets början	-14	-2 248	-543	-1 067	-3 858	-10	-22	-32	-3 904
Årets avskrivningar	-3	-214	-82	-210	-506	-2	-14	-16	-525
Ombokningar	-	0	-	-	0	-	-	-	0
Försäljningar/utrangeringar	-	89	0	40	129	-	0	0	129
Omklassificeringar	-	-653	213	440	0	-	-	-	0
Ackumulerade avskrivningar vid årets slut	-17	-3 026	-412	-797	-4 235	-12	-36	-48	-4 300
Ackumulerade nedskrivningar vid årets början	-	-25	-	-1 550	-1 575	-	-	-	-1 575
Årets nedskrivningar	-	-6	-5	-17	-28	-	-	-	-28
Ackumulerade nedskrivningar vid årets slut	-	-31	-5	-1 567	-1 603	-	-	-	-1 603
Redovisat värde vid årets slut	42	2 184	290	2 143	4 617	10	31	41	4 700

Forts not 11

Pågående nyanläggningar 2010

	Egna transport-medel	Maskiner och inventarier	Summa egna pågående nyanläggningar	Leasade transportmedel	Totalt pågående nyanläggningar
Koncernen					
Redovisat värde vid årets början	1 293	7	1 300	-19	1 281
Investeringar	580	18	598	-	598
Omklassificeringar	-184	-5	-189	19	-170
Redovisat värde vid årets slut	1 689	20	1 709	0	1 709
Moderbolaget					
Anskaffningsvärde vid årets början	1 293	7	1 300	-19	1 281
Investeringar	580	17	597	-	597
Omklassificeringar	-184	-5	-189	19	-170
Redovisat värde vid årets slut	1 689	19	1 708	0	1 708

12 Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen 2011	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	240	632	872
Investeringar	-	84	84
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	716	956
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-320	-560
Årets avskrivningar	-	-82	-82
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-402	-642
Redovisat värde vid årets slut	0	314	314
Moderbolaget 2011	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	240	394	634
Investeringar	-	29	29
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	423	663
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-240	-136	-376
Årets avskrivningar	-	-77	-77
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-213	-453
Redovisat värde vid årets slut	0	210	210

Till största delen består de övriga immateriella tillgångarna av utgifter för utveckling av IT-system som exempelvis SJ Prio, personalplanerings-system och kundrelationsprogrammet.

Koncernen 2010	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	240	572	812
Investeringar	-	60	60
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	632	872
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-216	-236	-452
Årets avskrivningar	-24	-84	-108
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-320	-560
Redovisat värde vid årets slut ¹⁾	0	312	312

1) Av Redovisat värde vid årets slut är MSEK 109 (72) hänförligt till Immateriella tillgångar under utveckling såsom egenutvecklade programvaror.

Moderbolaget 2010	Varumärke	Övriga immateriella tillgångar	Summa immateriella tillgångar
Anskaffningsvärde vid årets början	240	363	603
Investeringar	-	31	31
Akkumulerat anskaffningsvärde vid årets slut	240	394	634
Akkumulerade avskrivningar vid årets början	-216	-70	-286
Årets avskrivningar	-24	-66	-90
Akkumulerade avskrivningar vid årets slut	-240	-136	-376
Redovisat värde vid årets slut	0	258	258

13 Andelar i koncernbolag

Moderbolaget	2011	2010
Redovisat värde vid årets början	204	203
Investeringar	2	1
Redovisat värde vid årets slut	206	204

					Redovisat värde	
Specifikation över aktier och andelar i koncernbolag	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel i %	2011	2010
SJ Event AB	556577-3008	Stockholm	1 000	100	0	0
Linkon AB	556577-2984	Stockholm	501 000	100	50	50
SJ Försäkring AB	516401-8458	Stockholm	30 000	100	54	54
SJ Invest AB	556022-1755	Stockholm	700 000	100	87	87
Vilma AB	556083-2098	Stockholm	5 000	100	1	1
SJ AdVenture AB	556064-8692	Stockholm	5 000	100	10	10
Entertrainment AB	556034-4235	Malmö	1 605	100	0	0
SJ Norrlandståg AB	556196-5418	Stockholm	1 000	100	1	1
SJ Service Academy AB	556596-9630	Stockholm	1 000	100	0	0
Stockholmståg KB ¹⁾	969704-4239	Stockholm	1 000	100	0	0
SJ Danmark A/S	33372477	Köpenhamn	500	100	3	1
Summa					206	204

Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

1) SJ AB är komplementär och SJ Invest AB är kommanditdelägare i Stockholmståg KB. Andelar fördelat inom koncernen mellan SJ AB 68% och SJ Invest AB 32%.

14 Andelar i intressebolag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	20	6	21	7
Inköp	-	14	-	14
Försäljning	0	0	0	0
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets slut	20	20	21	21
Akkumulerade resultatandelar vid årets början	6	14	-	-
Årets resultatandel i intressebolags resultat	-3	-8	-	-
Akkumulerade resultatandelar vid årets slut	3	6	-	-
Akkumulerade nedskrivningar vid årets början	-3	-3	-5	-5
Årets nedskrivningar	-	0	-	0
Akkumulerade nedskrivningar vid årets slut	-3	-3	-5	-5
Redovisat värde vid årets slut	20	23	16	16

Specifikation av koncernens och moderbolagets innehav av andelar i intressebolag

År 2011	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde i koncernen	Redovisat värde i moderbolaget
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	13 050	22	8	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	150	50	1	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0
Merresor i Sverige AB	556584-2134	Stockholm	500	50	2	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	400	50	1	0
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	50 000	50	2	6
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	100 000	40	6	8
Summa ägda andelar i intressebolag					20	16

Specifikation av intressebolagens totala tillgångar, skulder, resultat och intäkter

År 2011	Org nr	Säte	Tillgångar	Skulder	Resultat	Intäkter
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	94	36	2	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	5	1	1	-
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	1	0	1	1
Merresor i Sverige AB	556584-2134	Stockholm	1	0	-1	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	3	1	0	6
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	8	0	-2	3
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	29	16	-5	40
Summa intressebolag			141	54	-4	51

Forts not 14

Specifikation av koncernens och moderbolagets innehav av andelar i intressebolag

År 2010	Org nr	Säte	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Redovisat värde i koncernen	Redovisat värde i moderbolaget
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	13 050	22	8	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	150	50	1	1
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	60	25	0	0
Merresor i Sverige AB	556584-2134	Stockholm	500	50	2	0
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	400	50	1	0
Västtåg AB	556613-6577	Skövde	250	48	0	0
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	50 000	50	4	6
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	100 000	40	7	8
Summa ägda andelar i intressebolag					23	16

Specifikation av intressebolagens totala tillgångar, skulder, resultat och intäkter

År 2010	Org nr	Säte	Tillgångar	Skulder	Resultat	Intäkter
Amadeus Sweden AB	556277-9461	Stockholm	101	57	0	1
Sveriges Kommunikationer AB	556005-5955	Stockholm	4	0	0	-
Kust till Kust AB	556481-7822	Karlskrona	1	1	1	1
Merresor i Sverige AB	556584-2134	Stockholm	25	8	-10	124
Trafik i Mälardalen AB	556083-1959	Stockholm	2	1	-1	6
Västtåg AB	556613-6577	Skövde	1	1	0	3
Fly Rail AB	556773-5252	Stockholm	10	0	-2	3
Botniatåg AB	556801-1828	Stockholm	22	2	-2	2
Summa intressebolag			166	70	-14	140

1) Kapitalandelen överensstämmer med rösträttsandelen.

Intressebolagen har inga ansvarsförbindelser. Ingen redovisning har gjorts direkt mot eget kapital i intressebolagen.

15 Långfristiga värdepappersinnehav

Innehav i onoterade aktier i andra bolag än koncern eller intressebolag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Redovisat verkligt värde vid periodens början	0	1	0	1
Försäljningar	0	-1	0	-1
Redovisat värde vid periodens slut	0	0	0	0

16 Långfristiga fordringar

	Koncernen				Moderbolaget			
	2011		2010		2011		2010	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Depositioner	454	454	412	412	311	311	311	311
Summa	454	454	412	412	311	311	311	311

De långfristiga fordringarna avser depositioner i samband med leasingfinansiering med Nordea Finans Sverige AB uppgående till MSEK 311 (311).

Delar av depositionen är bundna i långfris-

tiga placeringar med löptid upp till 3,5 år, vilka är värderade till marknadsvärde. SJ Försäkring AB har gjort långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden. Marknadsvärdet av placeringarna upp-

gick till MSEK 143 (101) på balansdagen. Därutöver tillkommer deposition som säkerhet för trafikavtal med MSEK 0 (5).

17 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Förutbetalda fordonskostnader	4	4	4	4
Förutbetalda hyreskostnader	66	31	33	28
Underhållskostnader	15	20	0	0
Stationsavgifter	10	10	10	10
Övriga förutbetalda kostnader	64	24	49	15
Upplupna ränteintäkter	18	15	18	13
Övriga upplupna intäkter	40	44	8	15
Summa	217	148	122	85

18 Finansiella instrument och finansiell riskhantering

Hantering av finansiella risker

SJs finanspolicy är fastställd av SJ ABs styrelse och ger direktiv till finansfunktion för den löpande hanteringen av koncernens finansiella risker.

Marknadsrisk

SJs verksamhet är kapitalintensiv och delar av de materiella anläggningstillgångarna är, via leasingavtal, skuldfinansierade.

Med marknadsrisk avses verksamhetens exponering för förändringar på de finansiella marknaderna, vilket omfattar valutarisker, ränterisker och andra prisrisker.

Valutarisk

Valutaexponering består för SJs del uteslutande av transaktionsexponering, det vill säga betalningar i utländsk valuta till följd av investeringar, köp eller försäljning av varor och/eller tjänster.

SJs transaktionsexponering i den löpande verksamheten är begränsad.

SJs exponering i utländska valutor i annat syfte än säkringsändamål får, enligt finanspolicy, maximalt uppgå till motvärde MSEK 50.

Vid större investeringar sker, via valuta-marknaden, fortlöpande valutasäkring.

Värdet på SJs valutaterminsavtal påverkas löpande i takt med att växelkurser förändras. Då valutaaffärer effektueras är syftet att säkerställa betalningstransaktioner.

Då kassaflödessäkring används och säkringsredovisning är tillämplig, redovisas värdeförändringar mot övrigt totalresultat.

SJ hade på balansdagen utestående valuta-derivat, avseende större investeringar om nominellt MSEK 287 (336). Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till MSEK -7 (-4). Därutöver fanns valutaderivat om nominellt 397 (388) avseende finansiella placeringar i utländsk valuta. Det verkliga värdet av dessa positioner uppgick till 18 (21).

Ränterisk

Koncernens finansieringskostnad och förrentning av likvida medel påverkas av förändringar i det allmänna ränteläget.

SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal som löper med rörlig ränta.

Bolagets finanspolicy stipulerar emellertid att den genomsnittliga räntebindningstiden i låneportföljen ska ligga i intervallet 1–2 år.

För att hantera ränteeponering och uppnå önskad räntebindningstid används ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta för delar av låneportföljen.

Den genomsnittliga räntebindningstiden för koncernens räntebärande upplåning uppgick, på balansdagen till 1,4 år (1,7).

Värdet på de ränteswapavtal som SJ innehar för att förlänga den genomsnittliga räntebindningstiden påverkas momentant vid förändrade marknadsräntor.

Marknadsvärdet för SJs utestående räntederivatinstrument uppgick till MSEK -18 (-5) på balansdagen.

Andra prisrisker

Med andra prisrisker avses risken att verkligt värde på ett finansiellt instrument påverkas av andra faktorer än valuta- och räntefluktuationer.

SJ utsätts för andra prisrisker i värderingen av obligationsportföljen, genom att emitentens kreditrisikopåslag kan förändras eller genom att marknads kreditspreadar kan förändras generellt. SJ innehar endast obligationer med hög rating, vilket innebär lägre kreditrisikopåslag och mindre absoluta fluktuationer.

Marknadsvärdet för SJs obligationer med en löptid överstigande 1 år uppgick till MSEK 956 MSEK (954) på balansdagen.

Kredit- och motpartsrisk

Kredit- och motpartsrisk avser en risk att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sitt åtagande och därmed åsamkar SJ en förlust.

SJ exponeras för detta framförallt när överskottlikviditet placeras i finansiella tillgångar, men även i finansiella derivatkontrakt, i garantier samt vid beviljande av kommersiella kundkrediter.

Finansiell kreditrisk

SJs finanspolicy föreskriver hur likviditet får placeras. Motpartens kreditvärdighet skall motsvara K-1 rating eller bättre vid kortfristiga placeringar.

Stat, kommun, landsting och statligt ägda bolag erfordrar ingen rating.

Långfristiga placeringar, med upp till 5 års löptid, får göras i banker med lägst A-rating.

I syfte att begränsa koncentrationsrisk, finns begränsningar avseende belopp per motpart.

På balansdagen den 31 december 2011 uppgick den totala motpartsexponeringen i placeringar exklusive derivatinstrument till MSEK 1 130 (1 192).

Av den totala motpartsexponeringen uppgick finansiella tillgångar värderade till verkligt värde till MSEK 1 082 (1 145).

Samtliga SJs tillgodoavanden går att värdera utifrån priser på aktiva marknader, och ingår därmed antingen i nivå 1 eller i nivå 2 enligt hierarkin i IFRS 7.

Kommersiella kundkrediter

SJs kundfordringar utgörs av ett stort antal små utestående belopp hos privatpersoner samt av fordringar hos företag inom skilda branscher.

I syfte att minska risken för kundförluster inhämtas, i enlighet med SJs kreditpolicy, erforderliga kreditupplysningar från externa källor.

Kreditförlusterna i SJ koncernen uppgick till MSEK 17 (12). Ökningen beror på en större mängd kontokortsbedrägerier. Konstaterade förluster i relation till SJs nettoomsättning understeg 0,3 procent (0,2). Osäkra fordringar uppgick på balansdagen till MSEK 2 (3) och reserveringar under året uppgick till MSEK 2 (3).

Forts not 18

Åldersfördelning kundfordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
< 30 dagar	219	259	119	152
30–60 dagar	-8	-12	-8	-12
60–90 dagar	1	-5	1	-5
> 90 dagar	0	2	0	0
Total	212	244	112	135

Koncernen**Osäkra fordringar**

	2011	2010
Osäkra fordringar vid årets början	3	17
Reservering för befarade förluster	18	12
Inkasserade fordringar	-2	-4
Konstaterade förluster	-17	-22
Osäkra fordringar vid årets slut	2	3

Finansierings- och likviditetsrisk

Med finansierings- och likviditetsrisk avses risken, i samband med omsättning av lån eller vid infriande av betalningsförpliktelser, att finansieringsmöjligheter är begränsade eller prisbilden kraftigt förändrats.

SJs finansieringskällor utgörs i huvudsak av kassaflöde från den löpande verksamheten och upplåning.

Räntebärande upplåning består av långfristiga finansiella leasingkontrakt med affärsverket Statens järnvägar och Nordea Finans Sverige AB till rörlig ränta.

Dessutom finns ett hyresavtal med Jernhusen avseende en underhållsverkstad, som på grund av den långa bindningstiden redovisas som ett finansiellt leasingkontrakt med fast ränta. Finansierings- och likviditetsrisker hanteras inom ramen för fastställd finanspolicy.

För att säkerställa att koncernen vid önskad tidpunkt har tillgänglig likviditet, beskriver finanspolicyen att SJ vid varje tillfälle ska kunna säkerställa en likviditetsreserv uppgående till minst MSEK 500. Denna reserv ska vara möjlig att tillgå inom tre

bankdagar. I reserven ingår kassa, marknadsnoterade finansiella placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar samt outnyttjade, bekräftade krediter.

På balansdagen uppgick inom tre dagar tillgängliga finansiella medel för verksamheten till MSEK 926 (1 001). Därutöver fanns outnyttjade kreditlöften som på balansdagen uppgick till MSEK 100 (100).

SJ begränsar finansieringsrisken genom att styra lånens löptider så att en över tiden lämplig förfallostruktur uppnås.

Koncernen/Moderbolag**Löptidsanalys avseende utestående finansiella skulder**

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	2011-12-31			2010-12-31		
	Ränta	Amortering	Kassaflöde	Ränta	Amortering	Kassaflöde
Inom 1 år	54	1 067	1 121	68	140	208
1–2 år	32	146	178	69	1 067	1 135
2–3 år	24	748	772	42	146	188
3–4 år	6	377	383	27	748	775
4–5 år	2	3	5	8	377	385
5 år eller senare	7	24	31	9	27	36
Summa	125	2 365	2 490	223	2 505	2 728
Avgår kortfristig del	-54	-1 067	-1 121	-68	-140	-208
Summa långfristig del	71	1 298	1 369	155	2 365	2 520

Finansiella derivatinstrument

Koncernen/Moderbolag	2011		2010	
	Nominellt värde	Verkligt värde	Nominellt värde	Verkligt värde
Ränteswapavtal	1 100	-18	1 102	-5
Valutaterminkontrakt, positivt värde	397	18	388	21
Valutaterminkontrakt, negativt värde	287	-7	336	-4
Summa	1 784	-7	1 826	12

Totalt marknadsvärde av derivatinstrument som innehas i säkringssyfte, inklusive ekonomisk säkring, uppgick vid utgången av år 2011 till MSEK -7 (12). Av dessa uppgick marknadsvärde för derivat som kvalificerade sig för säkringsredovisning till MSEK -25 (-9).

Forts not 18

Koncernen/Moderbolag Förfallostruktur derivatinstrument	Ränteswapavtal		Valutatermins kontrakt	
	2011	2010	2011	2010
Inom 1 år	250	202	527	525
1-2 år		250	158	54
2-3 år	550	-	-	145
3-4 år	300	550	-	-
4-5 år		100	-	-
5 år eller senare		-	-	-
Summa	1 100	1 102	685	724

Känslighetsanalys

SJs upplåning består huvudsakligen av långfristiga finansiella leasingavtal med rörlig ränta som baseras på tre eller sex mån STIBOR.

För att hantera ränteexponeringen och uppnå önskad räntebindningstid används derivatinstrument såsom ränteswapavtal, som ändrar den rörliga räntan till fast ränta. SJs räntebärande upplåning uppgår till MSEK 2 365. Då ränteswapavtal har ingåtts till ett belopp om

totalt nominellt MSEK 1 100, är SJs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent cirka MSEK -13 årligen. SJs ränteswapar om 1 100 MSEK har en genomsnittlig löptid om 2,4 år vilket medför en momentan värdeökning om cirka +25 MSEK, vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent. Då säkringsredovisning tillämpas påverkar värdeförändringen övrigt totalresultat.

Av SJs finansiella placeringar i räntebärande

värdepapper om MSEK 1 422 är MSEK 859 placerad med löptider understigande 1 år eller i FRN-obligationer.

SJs direkta transaktionsexponering vid en ränteförändring om +1 procent uppgår därigenom till cirka MSEK 4 per år. Momentant ges en värdeförändring om cirka MSEK -14 avseende SJs fastförräntade obligationsportfölj vid en förflyttning av räntekurvan med +1 procent.

Känslighetsanalys

Ränteförändring, +1%, samtliga räntor (MSEK)

	Volym	Värdeförändring	Resultateffekt 1 års sikt
Räntebärande upplåning	2 365		-24
Räntesäkringsinstrument	1 100	25	11
Transaktionsexponering i skuldportföljen	1 265		-13
Korta placeringar och FRN obligationer	859		9
Summa transaktionsexponering	406		-4
Fastförräntad obligationsportfölj		-14	

På längre sikt ges i enlighet med nettoskuld per 2011-12-31 om MSEK 1 106, vid en procentig förändring av marknadsräntan, en

årlig exponering om MSEK 11 (11).

SJ hade på balansdagen medel i utländska valutor, i annat syfte än säkring, om

MSEK 11 (5), vilket ger en resultateffekt om MSEK -1, vid en förändring av SEK mot andra valutor med 10%.

Klassificering finansiella instrument

Klassificering finansiella instrument				2011	2011	2010	2010
Koncernen	Kategori	Värdering	Not	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Anläggningstillgångar							
Långfristiga värdepappersinnehav	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	15	0	0	0	0
Andra långfristiga fordringar	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	16	454	454	412	412
Summa finansiella anläggningstillgångar				454	454	412	412
Omsättningstillgångar							
Kundfordringar och andra fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	18	487	487	853	853
Kortfristiga placeringar							
Företagscertifikat	Finansiella tillgångar som kan säljas	Verkligt värde	18	57	57	90	90
Obligationer	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet	Verkligt värde	18	864	864	954	954
Summa omsättningstillgångar				921	921	1 536	1 536
Likvida medel							
Kassa och Bank	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	18	48	48	47	47
Summa likvida medel				48	48	47	47

Forts not 18

Klassificering finansiella instrument				2011	2011	2010	2010
				Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Koncernen	Kategori	Värdering	Not				
Derivat							
Ränteswapar	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	18	-18	-18	-5	-5
Valutaterminer	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	18	-7	-7	-4	-4
Valutaterminer	Ekonomisk säkring, Innehas för handel	Verkligt värde	18	18	18	21	21
Summa derivat				-7	-7	12	12
Finansiella skulder							
Leasingskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	21	2 365	2 365	2 505	2 505
Leverantörsskulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	18	545	545	569	569
Övriga skulder	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	20	164	164	141	141
Summa finansiella skulder				3 074	3 074	3 215	3 215
Nivå för Finansiella instrument värderade till verkligt värde					2011	2010	
Nivå 1					0	0	
Nivå 2					1 368	1 468	
Summa					1 368	1 468	

Anläggningstillgångar

Långfristiga värdepappersinnehav avser aktier i övriga företag (se not 15). Verkligt värde avser ägandets andel av bolagets bokförda egna kapital.

Andra långfristiga fordringar omfattar långfristiga depositioner som utgör säkerhet för leasingfinansiering av dubbeldäckare, om MSEK 311 (306).

Delar av depositionen är bundna i långfristiga placeringar med löptid upp till 3,5 år, vilka är värderade till marknadsvärde (se not 16).

SJ Försäkring AB har gjort långfristiga placeringar för att garantera försäkringstekniska åtaganden, som uppgår till MSEK 143 (101). Därutöver finns ytterligare depositioner om MSEK 0 (5).

Omsättningstillgångar

Kundfordringar är upptagna med de belopp, varmed de beräknas inflyta. Beloppet är justerat för de befarade förluster som kreditstocken innehåller.

Kortfristiga placeringar under kategorin omsättningstillgångar omfattar placeringar med en löptid överstigande tre månader.

Obligationer innehas i syfte att öka avkast-

ningen på SJs finansiella tillgångar. Obligationssinnehaven kategoriseras som att de innehas för handel och värdering sker löpande till verkligt värde via resultatet.

Likvida medel

Kassa och bank omfattar kontotillgodohavanden i svensk och utländsk valuta. För dessa tillgångar motsvarar verkligt värde de belopp som SJ på balansdagen har att fordra. Förtagscertifikat klassificeras som likvida medel om löptiden vid anskaffningstillfället understiger tre månader.

Derivat

Derivat avser utestående derivat på balansdagen, vilka hade ett värde om MSEK -7 (12).

Finansiella skulder

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde innefattar leasingskulder, banklån, leverantörsskulder samt övriga skulder. SJs leasinglån är redovisade till upplupet anskaffningsvärde. Verkligt värde för lånet anses motsvara det redovisade värdet. Då SJs kreditvillkor avseende dessa leasinglån är att betrakta som marknadsmässiga, och då skulderna löper med rörlig STIBOR

baserad ränta, antas denna värdering vara korrekt.

Leverantörsskulder och övriga skulder är upptagna med de belopp som förväntas att bli reglerade.

Räntebindning och upplåning

Per 2011-12-31 var de totala långfristiga, utestående räntebärande skuldernas genomsnittsränta 2,9 procent (2,1) exklusive respektive 3,4 procent (2,8) inklusive räntederivat.

Därutöver tillkommer en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgäldskontoret på 0,5 procent för leasinglån tagna innan bolagseringen 2000-12-31.

Avgiften erläggs till affärsverket Statens järnvägar.

Dessutom har SJ på balansdagen en outnyttjad kredit på MSEK 100 (100) hos Nordea Bank AB.

Den genomsnittliga räntebindningstiden i den totala låneportföljen inklusive räntederivat uppgick till 1,4 år (1,7).

Koncernens totalt beviljade lånelöften hade, på balansdagen en genomsnittlig löptid om 2,1 år (3,2).

19 Eget kapital

KONCERNEN

Aktiekapital

Enligt bolagsordningen för SJ AB ska aktiekapitalet uppgå till lägst MSEK 400 och till högst MSEK 1 600. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget självt eller av dess dotterbolag. I SJ AB finns inga A-aktier, B-aktier eller preferensaktier.

Antalet aktier uppgår till 4 000 000 och kvotvärdet är SEK 100 per aktie.

Reserver

För vissa derivat, ränteswapar och valuta-terminer tillämpas säkringsredovisning vilket innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat. Per 2011-12-31 uppgick reserven till MSEK -27.

Kassaflödessäkringar och Finansiella tillgångar som kan säljas

Derivatens värdeförändring, det vill säga vinster och förluster hänförliga till ej reglerade kassaflödessäkringar, redovisas mot reserver under eget kapital för att senare föras till resultaträkningen som säkrad transaktion. Värdeförändring på finansiella tillgångar som kan säljas redovisas mot övrigt totalresultat. Uppskjuten skatt på kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas redovisas mot övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade

reserver som utgör eget kapital, liksom det ej utdelade resultatet i intressebolag.

Övrigt tillskjutet kapital

Tillskjutet kapital utgörs av kapitalskott som SJ mottagit från ägaren under åren 2001, 2003 och 2004.

	2011	2010
Finansiella skulder (räntebärande)	2 529	2 646
Finansiella tillgångar (räntebärande)	-1 423	1 502
Nettoskuld	1 106	1 144
Totalt eget kapital	4 434	4 488
Minus: belopp i eget kapital relaterat till kassaflödessäkringar och finansiella tillgångar som kan säljas	-15	-2
Justerat kapital	4 419	4 486
Skuldsättningsgrad	0,6	0,6

Skuldsättningsgraden är under år 2011 marginellt lägre än för år 2010. SJs soliditet har under 2011 ökat, från 48,4% till 49,6%.

MODERBOLAG

Bundna och fria reserver

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundna respektive fria medel.

Det utdelningsbara beloppet är beroende både av en beloppsspärr och av en försiktighetsregel. Beloppsspärren medför

att ingen utdelning sker om det inte finns full täckning för det bundna egna kapitalet omedelbart efter utdelningen. Försiktighetsregeln innebär dessutom att utdelning endast får ske då det är försvarligt med beaktande av de risker som verksamhetens art och omfatt-

ning ställer på moderbolagets och koncernens eget kapital.

Det bundna kapitalet består av aktiekapital MSEK 400 (400) och reservfond MSEK 200 (200).

Specifikation reserver övrigt totalresultat

Koncernen / Moderbolaget, MSEK	Reserver Kassaflödessäkringar	Reserver Finansiella tillgångar som kan säljas
2010-01-01	-40	0
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	-	9
Värdeförändringar kassaflödessäkringar	-9	-
Till resultaträkningen	51	-
Till balansräkningen	0	-
Skatteeffekt	-11	-2
2010-12-31	-9	7
Värdeförändring tillgångar som kan säljas	-	-4
Värdeförändringar kassaflödessäkringar	-28	-
Till resultaträkningen	9	-
Till balansräkningen	5	-
Skatteeffekt	4	1
2011-12-31	-19	4

20 Avsättningar

Koncernen

Avsättningar	Skadestånds- livräntor		Omstrukturering		Försäkringsavtal		Lojalitets- program		Övrigt		Totalt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Avsättning vid årets början	141	130	19	46	104	92	95	83	35	18	394	369
Avsättningar	25	14	1	1	22	31	78	72	245	114	320	192
Beräknad ränta	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4
Upplöst /ianspråketaget	-6	-7	-15	-28	-46	-19	-74	-60	-232	-98	-321	-172
Omklassificering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Summa	164	141	5	19	80	104	99	95	48	35	397	394
Fördelning i balansräkning												
Långfristiga avsättningar	158	136	0	1	25	18	60	79	2	0	245	234
Kortfristiga avsättningar	6	5	5	18	55	86	40	16	46	35	152	160
Summa	164	141	5	19	80	104	99	95	48	35	397	394

Moderbolaget

Avsättningar	Skadestånds- livräntor		Omstrukturering		Lojalitets- program		Övrigt		Totalt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Avsättning vid årets början	99	97	19	46	95	83	32	18	245	244
Avsättningar	17	3	1	1	27	32	244	110	289	146
Beräknad ränta	4	4	-	-	-	-	-	-	4	4
Upplöst /ianspråketaget	-5	-5	-15	-28	-22	-20	-232	-96	-274	-149
Omklassificering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summa	115	99	5	19	99	95	44	32	264	245
Fördelning i balansräkning										
Långfristiga avsättningar	110	94	0	1	60	79	2	0	172	174
Kortfristiga avsättningar	5	5	5	18	40	16	42	32	92	71
Summa	115	99	5	19	99	95	44	32	264	245

Skadeståndslivräntor

Skadeståndslivräntor avser skadeersättning som utgår till ett drygt 60-tal personer som skadats huvudsakligen före bolagiseringen av SJ. Skadeståndslivräntorna är livsvariga men vid 65 års ålder sker nästan uteslutande en nedsättning av livräntan med hälften, eller om individen vid skadetillfället är mycket ung sker en nedsättning med upp till två tredjedelar. Samtliga skadeståndslivräntor räknas årligen upp med prisbasbeloppets förändring. Utbetalningarna till livräntetagarna förväntas fortgå i ytterligare drygt 50 år. Beräkningen av reserven baseras på antaganden kring förväntad livslängd, diskonteringsränta samt det index var med de värdesäkrade livräntorna räknats upp. Diskonteringsräntan som används är baserad på avkastningskurvan.

Försäkringsavtal

Vid bolagiseringen av SJ avsattes en engångspremie, till SJ Försäkring AB, för att täcka åtagandet för inträffade personskador, som ej var slutreglerade vid bolagiseringstidpunkten, så kallade Run-off skador.

Lojalitetsprogram

SJ Prio är SJs kundprogram som lanserades 2007. Idag har SJ Prio cirka 800 000 medlemmar varav 125 000 inkom under 2011. Intäkter kopplade till SJ Prio redovisas enligt IFRIC 13, Kundlojalitetsprogram, vilket innebär att den initiala försäljningen delas upp enligt komponentmetoden, vilket innebär att en del av inkomsten avsätts som en betalningsförpliktelse för det framtida bonusåtagandet.

Kundprogrammet ger belöning i form av poäng när medlemmen handlar hos SJ och

utvalda partners. Poängen kan sedan användas till bland annat resor och hotellnätter. Medlemskapet är kostnadsfritt och finns i tre nivåer vit, grå och svart, där svart är den högsta nivån. Kundprogrammet främjar och premierar lojalitet. Ju mer kunden reser med SJ desto fler blir erbjudandena och förmånerna.

Övrigt

Årets avsättning MSEK 48 avser huvudsakligen restidsgaranti.

21 Leasingskulder och banklån

SJs upplåning består främst av finansiella leasingkontrakt, vilka löper till 2012–2015. Leasingavtalen innehåller inga kovenanter, det vill säga finansiella kreditvillkor. Däremot finns icke-finansiella kreditvillkor. SJ hyr fordon av affärsverket Statens järnvägar som har de finansiella leasingavtal som ingicks innan bolagiseringen 2000-12-31. Per 2011-12-31 uppgick de till MSEK 924 (924). Dessa leasingavtal har kvarvarande löptid fram till 2012 och speglas i SJs balansräkning.

För leasingskuldena tillkommer en riskavspeglade avgift som Riksgäldskontoret fastställer, och som erläggs till affärsverket Statens järnvägar. För år 2010 fastställdes den till 0,5 procent (0,5).

SJ har ett hyresavtal för en verkstad för underhåll av dubbeldäckare som löper fram till och med 2024-12-31. Hyresavtalet klassificeras som ett finansiellt leasingavtal.

För verkstaden för underhåll av fordon redovisas årligen en amortering av den finansiella leasingskulden om MSEK 3.

Vidareuthyrning av finansiellt leasade fordon har skett uppgående till MSEK 0 (0) för 2011. SJ förhyr verkstadslokaler i Olskroken och Hagalund, vilka vidareuthyrs till SJs underhållsleverantörer. Kontrakten löper hela 2012 med en årshyra om MSEK 26.

SJ har finansiella leasingkontrakt med Nordea Finans Sverige AB (Nordea Finans) avseende 42 st dubbeldäckare.

Total finansiell leasingskuld avseende dubbeldäckarna uppgick på balansdagen, till MSEK 1 402 (1 539). Av denna skuld betecknas MSEK 1 263 (1 402) som långfristig, medan MSEK 139 (137) är kortfristig och avser den del av skulden som förfaller till betalning inom ett år. De ingångna leasingavtalen har löptider fram till år 2014 respektive 2015.

SJs totala leasingskulder uppgick 2011-12-31 till MSEK 2 365 (2 505).

SJs finansiella leasingavtal medför långtgående förpliktelser. Fordonen omfattas av SJs planer för löpande underhåll och revisioner.

Fordonen får ej uthyras för längre perioder. SJ kan vid särskilda skäl ingå förhandling med motpart om byte av säkerhet.

Koncernen	2011	2010
Framtida minimileasingavgifter	2 524	2 688
Ränta	-159	-183
Nuvärde framtida minimileasingavgifter	2 365	2 505

Koncernen	2011		2010	
	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter	Framtida minimileasingavgifter	Nuvärde av framtida minimileasingavgifter
Leasingkontrakts förfallostruktur				
Inom 1 år	1 135	1 102	196	192
Summa kortfristiga leasingskulder	1 135	1 102	196	192
Inom mer än 1 men mindre än 5 år	1 358	1 239	2 456	2 284
Senare än 5 år	31	24	36	29
Summa långfristiga leasingskulder	1 389	1 263	2 492	2 313
Totalt leasingskulder	2 524	2 365	2 688	2 505

I minimileasingavgifter ingår ränta, kontraktssenliga amorteringar samt restvärde av befintliga leasingskulder.

Operationella leasar

Koncernen			
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden 2011-12-31	Fordon	Lokaler	Summa
Inom 1 år	405	326	731
1–2 år	369	307	776
2–3 år	320	287	607
3–4 år	320	226	546
4–5 år	160	136	296
5 år eller senare	0	8	8
Summa	1 575	1 290	2 865

Koncernen			
Framtida betalningsåtaganden i nominella värden 2010-12-31	Fordon	Lokaler	Summa
Inom 1 år	400	132	532
1–2 år	385	92	477
2–3 år	349	56	405
3–4 år	313	40	353
4–5 år	313	13	326
5 år eller senare	313	13	326
Summa	2 073	346	2 419

Koncernens operationella leasing avser främst fordons- och lokalthyror. Kontraktstiden varierar mellan 0 och 5 år.

Hyresavtalen är tecknade på sedvanliga marknadsmässiga villkor. Erlagda hyror under 2011 uppgår till MSEK 725 (724).

22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Personalrelaterade kostnader	188	232	169	208
El- och infrastrukturavgifter	76	106	61	83
Fordonsrelaterade kostnader	86	98	86	98
IT-kostnader	17	18	17	18
Upplupna räntekostnader	4	3	4	3
Övriga upplupna kostnader	107	162	76	119
Förutbetalda årskort och färdbiljetter	286	279	286	279
Marknadsvärde derivatinstrument	25	10	25	10
Övriga förutbetalda intäkter	9	15	4	13
Summa	798	923	728	831

23 Ställda säkerheter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Deposition	311	311	311	311
Summa	311	311	311	311

Depositionen består av likvida medel och utgör främst säkerhet för finansiering av dubbeldäckarna.

24 Eventualförpliktelser / Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Eventualförpliktelser/ansvarsförbindelser	429	933	631	1 069
Summa	429	933	631	1 069

Den största delen avser det investeringsåtagande SJ har i de nya snabbtågen där kommande betalningar uppgår till MSEK 408 (928).

Som komplementär har moderbolaget ett åtagande avseende Stockholmståg KB uppgående till MSEK 202 (136)

Årets resultat för Stockholmståg KB ingår i koncernens resultat. Till tvisten med Tåg i Bergslagen tidigare vidhäftad risk har upphört i och med den förlikning som ingicks mellan parterna i september 2011.

SJ AB har från Jernhusen AB mottagit fakturor på för närvarande sammanlagt MSEK 18 avseende kapitalkostnadsersättningar från AB Storstockholms Lokaltrafik. SJ ABs bedömning är att det av Jernhusen AB åberopade avtalet ej kommer att kunna utgöra någon grund för ersättningsskyldighet för SJ AB vid en rättslig prövning.

25 Investeringsverksamhet

Under året förvärvades materiella anläggningstillgångar och immateriella tillgångar i koncernen uppgående till MSEK 869 och i

moderbolaget till MSEK 810. Investeringarna består till största delen av delbetalningar för de kommande snabbtågen, SJ 3000. Upp-

rustningen av 80-tals personvagnar har fortsatt under 2011. Även investeringar i SJ 2000-flottan har fortsatt under perioden.

Investeringar	Investeringar				Kassaflödesanalys			
	Koncernen		Moderbolaget		Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Materiella och immateriella investeringar								
Immateriella investeringar	84	60	29	31	84	60	29	31
Övriga materiella investeringar	785	784	781	773	785	784	781	773
Summa materiella och immateriella investeringar	869	844	810	804	869	844	810	804
Finansiella investeringar								
Förvärv av aktier och andelar	-	14	3	14	-	14	-3	14
Summa finansiella investeringar	-	14	-	14	-	14	-3	14
Summa investeringar	869	858	813	818	869	858	807	818
Försäljningar – kassaflöde								
					Koncernen		Moderbolaget	
					2011	2010	2011	2010
Försäljning materiella anläggningstillgångar								
Försäljning fordon/komponenter					243	35	242	35
Summa försäljningar materiella anläggningstillgångar					243	35	242	35
Summa försäljningar					243	35	242	35

26 Anläggningstillgångar till försäljning

SJ fick i november 2010 besked i en skiljedom att 5 stycken så kallade Öresundståg ska säljas till Skånetrafiken. Dessa anläggningstillgångar har klassificerats som Anläggningstillgångar till försäljning och värderats till det lägsta av marknadsvärde och verkligt värde. Affären slutfördes under månadsskiftet mars-april 2011.

27 Övriga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2011	2010	2011	2010
Moms och skattefordran	155	480	109	473
Försäkringsersättning	29	29	28	29
Orealiserad valutakursvinst	19	22	19	22
Skador fordon	41	25	41	21
Extern fordran	13	24	-	-
Regresser	18	28	-	-
Summa	275	608	197	545

28 Resultat dotterbolag

	Koncernen		
	2011	2010	2010 ¹⁾
Erhållna koncernbidrag	37	-	68
Lämnade koncernbidrag	-80	-	-42
Utdelning	37	-	0
Summa	-6	-	26

1) Justerade jämförelsesiffror i enlighet med RFR 2 avseende koncernbidrag

29 Händelser efter balansdagen

Den 12 januari 2011 ingick SJ AB ett ramavtal avseende en kredit med Nordea uppgående till maximalt MSEK 500. Leveransen av SJ 3000 fordon har drabbats av omfattande förseningar i förhållande till avtalad tidplan. SJ har därför gjort gällande rätt till förseningsvite om ca MSEK 210 enligt villkoren i leveranskontraktet. Leverantören Bombardier Transportation har gjort vissa invändningar i fråga om SJs rätt till viten. SJ vidhåller emellertid sin rätt till sagda viten. Den 1 maj tar SJ över tågtrafiken med regional- och pendeltåg i Västra Götaland, utom Kinnekullebanan.

Försäkran

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandards IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisnings-

sed och ger en rättvisande bild av koncernens och företagets ställning och resultat, samt att koncernförvaltningsberättelsen och förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utveck-

lingen av koncernens och företagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 30 mars 2012

Jan Sundling
Styrelsens ordförande

Eivor Andersson
Styrelseledamot

Lars-Olof Gustavsson
Styrelseledamot

Lena Olving
Styrelseledamot

Mikael Thorén
Styrelseledamot

Siv Svensson
Styrelseledamot

Gunilla Wikman
Styrelseledamot

Per Hammarqvist
Styrelseledamot

Thomas Winäs
Styrelseledamot

Erik Johannesson
Styrelseledamot

Jan Forsberg
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 30 mars 2012

Ernst & Young AB
Lars Träff
Auktoriserad Revisor

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Av Riksrevisionen förordnad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i SJ AB, org.nr. 556196-1599

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Vi har reviderat årsredovisningen och koncernredovisningen för SJ AB för år 2011. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 41–91.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för

hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat och kassaflöden enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget samt rapporten över totalresultatet och rapporten över finansiell ställning för koncernen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även

reviderat förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för SJ AB för år 2011.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 30 mars 2012

Ernst & Young AB
Lars Träff
Auktoriserad revisor

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Av Riksrevisionen förordnad revisor

Statistik

PERSONTRAFIK (miljoner)	2011	2010	2009	2008	2007
Antal resor exklusive entreprenadtrafik	31,1	37,8	36,3	40,1	38,4
SJ biljetter	28,0	31,0	29,7	31,9	29,5
Länstrafikavtal	3,1	6,8	6,6	8,2	8,9
Personkilometer exklusive entreprenadtrafik	6 431	6 774	7 038	7 156	6 467
SJ biljetter	6 258	6 400	6 678	6 698	5 997
Länstrafikavtal	173	374	360	458	470
Tågkilometer	55,1	59,0	59,9	67,5	65,2
Egentrafik och länstrafikavtal	39,0	42,8	42,8	44,1	43,3
Entreprenadtrafik	16,1	16,2	17,1 ¹⁾	23,4	21,9
RULLANDE MATERIAL	2011	2010	2009	2008	2007
Ellok	115	121	119	113	102
Motorvagnar (av SJ disponerade fordon)	97	113	177	242	243
Snabbtågssätt	42	43	43	43	43
Elmotorvagnssätt	55	70	134	199	190
Dieselmotorvagnssätt	-	-	-	-	6
Dieselmotorvagnar	-	-	-	-	4
Personvagnar	473	498	506	506	429
Sittvagnar och vagnar med servering	336	342	350	350	318
Sov- och liggvagnar	137	156	156	156	111
Post- och resgodsvagnar	1	1	2	2	2
Utställnings-, konferens- och specialvagnar	16	16	16	16	16
MILJÖFAKTA (avser moderbolaget om ej annat anges)	2011	2010	2009	2008	2007
Elanvändning (kWh/personkm eltåg)	0,08	0,08	0,08	0,07	0,09
Dieselförbrukning (kWh/personkm dieseltåg)	-	-	-	0,21	0,31
Utsläpp av CO ₂ från eltåg (g/personkm eltåg)	0,0011	0,0022	0,0018	0,0018	0,0022
Utsläpp av CO ₂ från diesel- och biogaståg (g/personkm) ²⁾	-	-	-	52	55
Emissioner tågtrafik					
CO ₂ eltåg i Sverige (ton) SJ AB	12	15	14	16	14
CO ₂ eltåg i utlandet (ton) ³⁾	673	792	1 828	-	-
CO ₂ eltåg (ton) Stockholmståg KB	4	4	4	4	4
NO _x eltåg i Sverige (ton)	0,05	0,06	0,06	0,07	0,06
NO _x eltåg i utlandet (ton) ³⁾	2,3	2,3	1,9	-	-
CO ₂ dieseltåg (ton)	-	-	-	1 117	2 675
NO _x diesel- och biogaståg (ton)	-	-	-	18	41
Emissioner övriga trafiktjänster					
Tågbussar (ton CO ₂) ⁴⁾	-	2 064	2 219	1 997	1 828
Hyrbil (ton CO ₂)	6,8	10	25	48	31
Ersättningstrafik – buss och taxi (ton CO ₂) ⁵⁾	2 696	4 962	1 756	2 406	3 947
Emissioner övrigt					
Tjänsteresor (ton CO ₂)	125	138	149	166	60
Köldmedier (ton CO ₂) ⁶⁾	107	164	-	-	-
Totala emissioner (ton CO₂)	3 623	8 184	6 252	6 072	8 786

1) Minskningen beror på förlusten av Öresundsavtalet.

2) Dieseldriften upphörde i juni 2008.

3) SJ köper från och med 2010 vattenkraft till tågtrafiken i Norge och vindkraft i Danmark. I Tyskland gäller den nationella elmixen.

4) SJ upphörde köra trafik med tågbussar vid årsskiftet 2010/2011.

5) Behovet av ersättningstrafik varierar över åren beroende av väder, planering etc.

6) Från och med 2010 inkluderas även CO₂-ekvivalenter till följd av utsläpp av köldmedia.

Styrelse



Gunilla Wikman

Född 1959. Civilekonom HHSS. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011. Tidigare informationschef på Riksbanken samt Koncerninformationschef SEB. Konsult på Carrara Communication samt Ekman & Partners. Styrelseuppdrag i HMS Network, AMF Fonder samt Flyinge AB, vice ordförande Svenska Ridsportförbundet.

Jan Sundling, styrelsen ordförande

Född 1947. Sjökapensexamen, högre företagsekonomisk utbildning vid Frans Schartau. Konsult. Styrelseordförande i SJ sedan 2011. Tidigare vd för Green Cargo AB. Styrelseordförande i Sjöfartsverket, Infranord AB, Sveriges Tågoperatörer, Jan Sundling i Ytterkvarn AB, ledamot i CoremProperty Group AB, CER Management Committee i Bryssel.

Lena Olving

Född 1956. Civilingenjör. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011. Vice vd och COO (Chief Operating Officer/Operativ chef) för Saab AB, och styrelseerfarenhet från Alfa Laval AB, Norsk Hydro A/S (Norge), Gunnebo AB, Green Cargo AB, samt nu aktuellt uppdrag i Novozymes A/S (Danmark).

Per Hammarqvist

Född 1958. Trafikplanerare. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2011. Arbetstagarrepresentant SACO/TJ. Ordförande i Saco-föreningen vid SJ AB, Ordförande i TJ-föreningen vid SJ AB.

Thomas Winäs

Född 1952. Lokförare. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2003. Ordförande ST-spårtrafik SJ AB, ledamot i ST-spårtrafiks avdelningsstyrelse.

Erik Johannesson

Född 1957. Lokförare. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005. Ordförande i SEKO Förhandlingsorganisation SJ, ledamot i SEKO klubb SJ Väst styrelse.



Mikael Thorén

Född 1969. Civilekonom. Styrelseledamot i SJ sedan 2012. Kansliråd i Finansdepartementet. Styrelseledamot i Infranord AB, AB Svenska Spel och Samhall AB.

Eivor Andersson

Född 1961. Marknadsekonom. Konsult. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005. Tidigare vd i Ving Sverige AB/Thomas Cook Sweden och MyTravel Sweden AB. Styrelseerfarenhet från Coop Butiker och Stormarknader AB. Styrelseledamot i SkiStar AB och European Travel Intractive.

Siv Svensson

Född 1957. Examen i internationell ekonomi, Uppsala universitet. Styrelseledamot i SJ sedan 2012. Tidigare vd i Sefina Finance AB och dessförrinnan 25 år i Nordea-koncernen bland annat som vice vd och regionbankschef. Styrelseledamot i Swedbank.

Lars-Olof Gustavsson

Född 1943. Civilekonom, Handelshögskolan i Göteborg. Styrelseledamot i SJ AB sedan 2005. Styrelseordförande i Four Seasons Venture Capital AB Boule Diagnostics AB, Fourier-transform AB. Styrelseledamot i Mikropont AB, Siem Capital AB, stiftelsen Industrifonden, TA Associates AB.



Ledning



Peter Blomqvist

Född 1954
Direktör HR
Socionom
Anställningsår 1982
Styrelseordförande i SJ A/S Danmark, ordförande i branschstyrelsen spårtrafik, Almega

Britta Dalunde

Född 1958
Ekonomidirektör
Civilekonom
Anställningsår 2009
Styrelseledamot i Boule Diagnostics AB, Linkon AB.
Styrelseordförande i SJ Försäkring AB och SJ Invest AB, styrelseledamot SJ A/S Danmark

Claes Broström

Född 1954
Direktör Fordon
Maskiningenjör/Marknadsekonom
Anställningsår 2006
Styrelseordförande i Linkon AB

Jan Forsberg

Född 1951
Verkställande direktör
Civilingenjör KTH
Anställningsår 2002
Styrelseledamot i Samtrafiken i Sverige AB, Apoteket Omstrukturering AB, Almega och Svenskt Näringsliv.
Styrelseordförande i Stockholmståg KB, SJ Event AB, SJ Service Academy AB och SJ Norrlandståg AB

Lars Svensson

Född 1948
Direktör Trafiksäkerhet
Civilingenjör KTH
Anställningsår 1999

Nina Hornewall

Född 1956
Försäljningsdirektör
Marknadsekonom
Anställningsår 2005
Styrelseledamot i SJ Event AB, SJ Service Academy AB, SJ Norrlandståg AB, KF Fastigheter

Håkan Ahl

Född 1955
Direktör Trafik och Service
MBA University of Leicester
Anställningsår 2007

Elisabeth Lindgren

Född 1963
Kommunikationsdirektör
Fil kand. Marknadsekonom
MBA Handelshögskolan i Stockholm
Anställningsår 2007
Styrelseledamot i Magelungen AB

Jan Olson

Född 1950
Direktör Affärsutveckling
Civilekonom
Anställningsår 2003
Styrelseledamot i Stockholmståg KB, SJ Event AB, SJ Service Academy AB, SJ Norrlandståg AB, styrelseledamot SJ A/S Danmark



Definitioner

Nyckeltalsdefinitioner

Avkastning på eget kapital Årets resultat (rullande 12 månader) enligt resultaträkningen i procent av genomsnittligt eget kapital för 12 månadersperiod.

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

Balansomslutning Totala tillgångar.

Kortfristiga placeringar Begreppet kortfristiga placeringar i balansräkningen för moderbolaget avser placeringar med en löptid understigande 1 år. För koncernen avses räntebärande placeringar med en löptid på mellan 3 månader och 1 år. Även längre obligationer som innehas för handel ingår i kortfristiga placeringar oavsett löptid.

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

Nettoskuld Nettot av räntebärande avsättningar och skulder minus räntebärande tillgångar.

Resultat per aktie Periodens resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

Rörelsemarginal Rörelseresultat i procent av årets intäkter.

Skuldsättningsgrad Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

Soliditet Eget kapital inklusive ägares av innehav utan bestämmande inflytande andel i procent av balansomslutningen.

Sysselsatt kapital Balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder och icke räntebärande avsättningar inklusive uppskjutna skatteskulder.

Vinstmarginal Resultat efter finansiella poster i procent av rörelsens intäkter.

Årets resultat Resultatet efter skatt.

Branschdefinitioner

Antal resor Summan av enkelresor med SJ, med eller utan byten.

Belägningsgrad Relationen mellan personkilometer totalt och platskilometer i procent.

Egentrafik Trafik som SJ bedriver på kommersiella grunder eller avtalad trafik som helt eller delvis finansieras av biljettintäkter. Exempel på kommersiell trafik är SJ 2000 mellan Stockholm och Göteborg och exempel på avtalad trafik är den med Rikstrafiken avtalade trafiken till och från Övre Norrland. Rikstrafiken upphörde som myndighet den 31 december 2010 och dess verksamhet har överförts till Trafikverket.

Entreprenadtrafik Trafik som SJ bedriver på uppdrag av trafik huvudman. Exempel på entreprenadtrafik är Alingsås-pendeln, som SJ bedriver på uppdrag av Västtrafik.

Personkilometer Antal resor multiplicerat med reslängden.

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

Punktlighet Definieras för snabbtåg som rätt tid + 15 minuter och för regionalståg som rätt tid + 5 minuter.

Resande SJ Volym mätt i personkilometer.

Restidsgaranti SJs åtagande avseende ersättning vid försening. Se vidare aktuell information www.sj.se.

Trafikintäkter Intäkter av gentrafik och entreprenadtrafik.

Tågkilometer Summan av alla tågs körsträckor.

Yield Intäkter gentrafik dividerat med volym resande i SJ, mätt i personkilometer.

Kontaktinformation

SJ AB

www.sj.se
Besöksadress:
Centralplan 19, Stockholm
Postadress:
105 50 Stockholm
Tel: 010-751 60 00
info@sj.se

SJ Norrlandståg AB

Besöksadress:
Centralplan 19, Stockholm
Postadress:
Box 255
105 50 Stockholm
Tel: 010-751 60 00
norrlandstag@sj.se

Stockholmståg KB

www.stockholmstag.se
Besöksadress:
Klarabergsviadukten 49,
Stockholm
Postadress:
Box 505
101 30 Stockholm
Tel: 08-562 242 00
info@stockholmstag.se

SJ Service Academy AB

www.sjserviceacademy.se
Besöksadress:
Telegrafgatan 8A, Solna
Postadress:
Box 3147
169 03 Solna
Tel: 010-751 87 70
bokning@sjserviceacademy.se

SJ Event AB

www.sjevent.se
Besöksadress:
Telegrafgatan 8A, Solna
Postadress:
Box 3117
169 03 Solna
Tel: 08-522 504 50
event@sj.se

Linkon AB

www.linkon.se
Besöksadress/Postadress:
Vasagatan 11
111 20 Stockholm
Tel: 08-789 33 00
kontakt@linkon.se



SJ AB 105 50 Stockholm
Besöksadress: Centralplan 19
Org.nr: 556196-1599
010-751 60 00
info@sj.se, www.sj.se