



nu och i framtiden

års- och hållbarhetsredovisning 2002

Innehåll

Vision	4
VD-ord	6
Året i korthet	8
Företaget	10
Koncernen	12
Marknad och kundnytta	14
Hållbar utveckling	20
Vision, affärsidé, strategi	24
Måltavla för hållbar utveckling	25
Finans	26
Kund	28
Säkerhet	30
Medarbetare	32
Miljö	34
Samhälle	38
Årsredovisning	
Förvaltningsberättelse	41
Resultaträkningar	47
Balansräkningar	48
Kassaflödesanalyser	50
Redovisningsprinciper	51
Noter	53
Revisionsberättelse	67
Styrelse och ledning	68
Kontakt	70
Definitioner	71

långsiktighet behöver tid

2002 väljer Green Cargo att göra en års- och hållbarhetsredovisning. Vi har nu samlat oss under ett kärnvärde som också är en vision – hållbar utveckling.

Och för oss har det flera dimensioner. Att göra Green Cargo till det ledande logistikföretaget som bygger på och medverkar till en hållbar utveckling.

Att leverera logistiklösningar som kan möta dagens behov utan att förbruka framtidens resurser. Att leva upp till omvärldens krav, vårt ekonomiska och mänskliga ansvar.

Tillsammans med våra kunder och partners, nationella och internationella, vill vi forma en utvecklad och utvecklande logistik. Nu och på lång sikt, nu och i framtiden.



Framtiden skapas i nuet

Erfarenheterna av 2002 kommer att ha betydelse för Green Cargos framtida lönsamhet och framgång. Och att framtiden skapas i nuet gäller särskilt för en långsiktig verksamhet som Green Cargos.

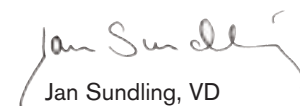
Sedan bolagiseringen 2000/2001 har Green Cargo arbetat för att nå kontrollerad lönsamhet. Processläggningen och effektiviseringen av verksamheten har gett resultat. Vi har nu verksamhetskontroll, men ännu inte tillräcklig lönsamhet. Volymerna för 2002 blev endast marginellt lägre än för 2001, vilket berodde på en positiv utveckling under hösten. Men återhämtningen skedde framförallt i samarbeten med våra största kunder där enhetsintäkten är lägre, och det i kombination med höga fasta kostnader har negativt påverkat det ekonomiska resultatet 2002. Det redovisade resultatet efter finansnetto är MSEK - 195. Och även om årets senare del visade en bättre resultatutveckling måste vi för att nå våra finansiella mål kunna prestera positiva finansiella resultat också under år med volymförändringar. Därför fokuserar vi nu på ytterligare effektiviseringar men också på att skapa tillväxt genom ökad försäljning och produktutveckling. Vi arbetar vidare för att bygga ut vårt internationella nätverk, skapa nytänkande och utvecklade logistiklösningar, bilda starka partnerskap och samarbeten med andra transportslag, för att leverera bättre kundnytta.

Green Cargo har under 2002 valt ett för verksamheten sammanfattande kärnvärde, som också är en vision – hållbar utveckling. Det innebär för oss att bygga ett ledande företag, som medverkar till en hållbar utveckling genom att leverera logistiklösningar som skapar förutsättningar för framtida affärer och lönsamhet. När vi gör det hjälper vi också våra kunder att bidra till en hållbar utveckling. Verktuget Måltavlan med sina sex målområden hjälper oss att realisera vårt kärnvärde, både i praktiken och som vision. En förutsättning är engagemanget hos alla Green Cargos medarbetare. Alla ska ha kunskap, ansvar och möjlighet att medverka till att göra företaget framgångsrikt.

Ökad kunskap i verksamheten och hos kunderna om den kundnytta vi kan leverera kommer att göra Green Cargo konkurrenskraftigt. Därför ska Green Cargo också kommunicera hur en hållbar logistik kan tillföra lönsamhet och framtida värden, både inåt och utåt. Ett exempel på den kundnytta vi levererar är posttågen som nu trafikerar hela Sverige med brevförändelser. Ett uppdrag där vi tillsammans med Posten utvecklat en stark logistiklösning som överträffat förväntningarna på leveransprecision. Det är kunderna och deras behov som hjälper oss att utveckla vår logistik. Kunddialogerna berättar för oss vad vi behöver förbättra och hur vi ska göra det. Den senaste visade att hela 82 procent av våra kunder uppfattar oss som lika bra eller bättre än andra logistikföretag. Men det finns fortfarande områden att förbättra. Trots att Green Cargos punktlighet nu är högre än någonsin måste vi prestera ännu bättre leveransprecision, och vi arbetar oavbrutet för det.

Både nationellt och internationellt utvecklas logistikmarknaden till Green Cargos fördel. Vi ser ökade volymer på järnväg hos våra basindustrikunder, och flera av våra andra stora kunder väljer nu järnvägen som bas i sina logistiklösningar. Trafikutvecklingen på kontinenten har skapat en obalans mellan transportslagen, och en förändring är nödvändig. Logistikmarknaden ser behovet av ett internationellt logistiknätverk, och att ett starkt järnvägsnät är en förutsättning. EU fortsätter arbetet för avregleringar och ökad konkurrens. Med nya lagförslag och infrastrukturförändringar på gång befinner sig också Sverige långt framme. Green Cargo följer uppmärksamt logistikmarknadens utveckling för att flytta fram vår position.

Green Cargo vill skapa en hållbar logistik tillsammans med andra transportslag. Som logistikaktör med järnvägen som bas har vi både resurser och ansvaret att finnas med och utveckla ett internationellt logistiknätverk, att göra järnvägen och Green Cargo konkurrenskraftig. Nu och i framtiden. Det är ett långsiktigt arbete, och långsiktighet behöver tid.


Jan Sundling, VD



jan.sundling@greencargo.com

Finansiella resultat 2002 Resultatet efter finansiella poster uppgick till MSEK -195. Årets första del präglades av minskade transportvolym, hösten visade en viss återhämtning.

Framgångsrik försäljning Processläggning och effektivisering har skapat en förbättrad försäljningsorganisation. Nya avtal har slutits för 2003 till ett ordervärde på MSEK 144. Green Cargo förtydligade under hösten sitt produkterbjudande och samordnade säljverksamheten för tåg, bil och tredjepartslogistik.

Måltavla och måltal för utveckling Under 2002 införde Green Cargo Måltavlan som ett verktyg för att leda verksamheten och kommunicera resultat. Ute i verksamheten kan nu alla medarbetare via Måltavlan se Green Cargos måltal och följa verksamhetens utveckling inom fokusområdena finans, kund, säkerhet, medarbetare, miljö och samhälle. Resultaten kommuniceras på 200 anslagstavlor, på arbetsplatsträffar och i personaltidningen Axel.

Överträffad punktlighet Ankomstpunktligheten för vagnslast- och systemtåg var 2002 Green Cargos bästa hittills. Årets Kunddialog visar att 82 procent av kunderna bedömer oss som lika bra eller bättre än våra konkurrenter. Men den visar också att vi trots våra punktlighetsresultat behöver bli ännu bättre.

Tredjepartslogistik i tillväxt Volymerna för tredjepartslogistik växte med nästan 55 procent under 2002. Två nya logistikcenter har tagits i drift under hösten. Jordbro söder om Stockholm med 22 000 kvadratmeter lageryta och nya Händelö i Norrköping som expanderat från 10 000 kvadratmeter till 28 000.

CargoNet bildas I januari bildade Green Cargo tillsammans med Norska Statsbanorna, NSB, CargoNet. NSB:s godsjärnvägsdel slogs samman med Green Cargos tidigare dotterbolag Rail Combi och skapar ett sammanhållet skandinaviskt kombitrafiknät. Green Cargo äger 45 procent av CargoNet och verksamheten har utvecklats enligt förväntan.

Två starka samarbeten Green Cargo har sedan länge ett framgångsrikt samarbete med SSAB Tunnpå och Stora Enso. Under året nåddes nya rekordvolym, all time high, i båda dessa samarbeten.

I september utökade Green Cargo sitt samarbete med Volvo och tog över helhetsansvaret för Volvo Logistics järnvägstransporter, i Sverige och till Gent. Med en optimerad logistiklösning ökar Green Cargo effektiviteten och transporterernas pålitlighet.

Under hösten tecknades ett nytt avtal för en stor order med Avesta Polarit. Green Cargo kommer att ansvara för transporter från Avesta Polarits stålverk i Rörtä i Finland till anläggningen i Avesta. Green Cargo ansvarar redan för järnvägsdelen i Sverige när det gäller de intermodala transportererna mellan Avesta och Sheffield.

Bergkvists såg i Insjön, Tomoku Hus, Leksands kommun och Green Cargo invigde i januari den nya kombiterminalen i Insjön. Härifrån körs nu nära 5 000 containers per år, fem tåg i veckan till hamnarna i Gävle och Göteborg för transport med båt till Japan, Kina och Taiwan.

Kontinenttrafiken effektiviserades i och med att en ny vagnvårdsanläggning togs i drift i Hallsberg under våren. Här synas och åtgärdas nu kontinenttågen och körs vidare utan gränskontroller direkt till rangerbangårdar i norra Tyskland. Green Cargo flyttade i mars in i det nya huvudkontoret i Solna i öppna och stilrena lokaler som gynnar ett öppet och processororienterat arbetssätt. Ny utrustning för fjärrstyrning av lok på rangerbangård installerades i Gävle och Göteborg för ett säkrare och effektivare bangårdsarbete. Green Cargo har också beställt nya rundvirkesvagnar och Europas modernaste vagnar för SCA:s papperstransporter.

Goda miljöprestanda är ett mervärde Green Cargo gärna vill dela med sig av. Därför inrättade vi under hösten ett Bra Miljöval-intyg för våra kunder. Om Green Cargos miljöanalys visar att kundens transportlösningar klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval får kunden ett intyg som bevis för det.

Mera Volvo Logistics

Ny order för Avesta Polarit

Från Insjön till Japan

Investeringar för framtiden

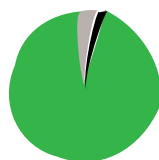
Bra Miljöval-intyg till kunderna

Green Cargo är ett nationellt och internationellt logistikföretag. Vi arbetar för en hållbar utveckling, för att leverera logistiklösningar som möter våra kunders behov, nu och i framtiden. Vi har 3 737 medarbetare på över 100 platser i Norden och Europa. 94 procent av våra transporter sker med eldrivna tåg och hela Green Cargos verksamhet är märkt Bra Miljöval.

Historik och nuläge

Green Cargo bildades vid årsskiftet 2000/2001 i samband med att affärsverket SJ bolagiserades och delades i fristående bolag. Green Cargo har nu avslutat sitt andra år som självständigt bolag. Delar av affärsverkets godsverksamhet är stommen i Green Cargos nuvarande verksamhet. Vi arbetar med järnvägen som bas, men bildistribution, lagerhantering och vidareförädling är viktiga delar som gör att Green Cargo kan erbjuda hela logistiklösningar från kund till kund. Green Cargo är Sveriges största svenskägda logistikföretag och står för cirka 18 procent av landets totala transportarbete, och för nära 80 procent av landets godstransporter på järnväg.

Green Cargos transportarbete 2002



■ Eltåg 94%
■ Dieseltåg 4%
■ Lastbil 2%

Logistik nu och framåt

Green Cargo utformar nationella och internationella logistiklösningar för Nordiskt näringsliv, vi tar våra kunders transportflöden ut i Europa. Som logistikföretag ska Green Cargo alltid leverera vad som förväntas av oss. Det innebär rätt varor, i rätt tid, till rätt plats och lägsta totalkostnad. Och alltid med höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö. Vi är det enda rikstäckande logistikföretaget med en verksamhet som uppfyller Svenska Naturskyddsföreningens kriterier för Bra Miljöval. Vårt uppdrag börjar hos våra kunder med vilka vi vill skapa långa och nära samarbeten. När vi har kunskap om kundens marknad, verksamhet och behov kan vi också utforma lönsam logistik, nu och framåt.

Nyckeltal	2002	2001
Rörelsens intäkter, MSEK	6 170	6 309
Resultat efter finansnetto, MSEK	-195	-76
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	-15	-115
Rörelseresultat, MSEK	-116	-20
Rörelsemarginal, %	-1,9	-0,3
Avkastning på sysselsatt kapital, %	neg	neg
Avkastning på eget kapital, %	neg	neg
Soliditet, %	14	20
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	3,1	1,4
Nettoinvesteringar, MSEK	319	135
Medelantal anställda	3 737	3 902
Nettotonkm (miljoner)	12 002	12 056
Vagnkm (tusental)	771 501	795 890

En hållbar utveckling

Green Cargo är nu samlat under ett kärnvärde som också är en vision – hållbar utveckling. För oss innebär det att göra Green Cargo till det ledande logistikföretaget i Norden, och medverka till att bygga en hållbar utveckling. Det ska vi klara genom att leverera förutseende och lönsam logistik, och genom att tillsammans med andra transportslag skapa ett internationellt logistiknätverk som möter marknadens behov. Vår Måltavla med sina målområden finans, säkerhet, kund, medarbetare, miljö och samhälle hjälper oss att, konkret och visionärt, förverkliga vårt kärnvärde. När vi uppnår goda resultat inom våra målområden kommer Green Cargo också att skapa förutsättningar för en stark järnväg, framtida affärer och lönsamhet. För fortsatt hållbar utveckling.

Styrning för lönsamhet

Green Cargos övergripande mål bryts ned i organisationens divisioner, affärsområden och avdelningar till lokala mål för respektive målområde. De senaste två åren har verksamhetens processer kartlagts och möjligheter till förbättringar har identifierats och genomförts. Måltavlan är Green Cargos verktyg för att följa upp och kommunicera resultat och förbättringar både på lokal och central nivå.

Långsiktighet finns i framtiden

Green Cargo har sedan bolagiseringen arbetat för att nå kontrollerad lönsamhet. Vi har nu verksamhetskontroll, men inte tillräcklig lönsamhet. Resultaten måste förbättras. Att framtiden skapas i nuet gäller särskilt för en långsiktig verksamhet som Green Cargos. För att nå lönsamhet, både nu och framåt, behöver vi utveckla våra logistiklösningar, bilda starka partnerskap och bygga ut vårt internationella nätverk. Och förutsättningar finns. Efterfrågan på järnvägstransporter ökar. Nationellt och internationellt utvecklas logistikmarknaden till Green Cargos fördel. Processläggningen av verksamheten ger resultat. Vi fortsätter att effektivisera oss själva, att fokusera på att leverera allt bättre kundnytta, och på att kommunicera hur hållbar logistik kan tillföra företag lönsamhet. Detta kommer att göra Green Cargo fortsatt framgångsrikt.

Ägare

Green Cargo ägs till 100 procent av den svenska staten genom Näringsdepartementet.

Korta fakta

- 3 737 medelantal anställda, varav 3 350 i moderbolaget
- Green Cargo finns på 120 ställen i Sverige och Europa
- 450 lok, varav 230 ellok och 220 diesellok
- 9 200 godsvagnar
- 245 lastbilar
- 7 logistikcenter
- 390 lastnings- och lossningsplatser för järnväg
- 20 terminaler för bildistribution

Hela Green Cargo kvalitetscertifierat

Under juni förnyades Green Cargos kvalitetscertifiering enligt ISO 9001 och utvidgades till att omfatta hela verksamheten.



Green Cargo är enda rikstäckande godstransportör som klarar Svenska Naturskyddsföreningens kriterier för Bra Miljöval. www.snf.se

Green Cargo-koncernen består av moderbolaget Green Cargo AB samt dotter- och intressebolag som med sina olika kompetenser kompletterar Green Cargos verksamhet. 2002 har medfört strukturella förändringar inom Green Cargo-koncernen. Det tidigare dotterbolaget Rail Combi AB

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 4 777	
Antal årsman	3 350	
VD	Jan Sundling	
www.greencargo.com		

Green Cargo AB

Green Cargo är ett nationellt och internationellt transport- och logistikföretag. Verksamheten har sin bas i Norden och bygger logistik tjänster för nordiskt näringsliv men agerar också på den europeiska marknaden. Green Cargos huvudprodukter baseras på järnvägslösningar. Lastbilstransporter och logistik tjänster är integrerade tilläggstjänster, men också självständiga kunderbjudanden.

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 298	
Antal årsman	74	
Ägarandel	100%	
VD	Hans Larsson	
www.combitrans.se		

CombiTrans Groupage Sweden

CombiTrans Groupage utvecklar och erbjuder internationella totalkoncept för hel-, del- och styckegodstransporter med lastbil. CombiTrans är specialiserade på direktbilstrafik till marknaderna i Skandinavien, östra Europa, Grekland, Turkiet och Mellanöstern.

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 1 068	
Antal årsman	126	
Ägarandel	100%	
VD	Bo Engdahl	
www.ntr.se		

Nordisk Transport Rail

Nordisk Transport Rail (NTR) bedriver internationell speditjonsverksamhet. NTR köper, säljer och förädlar enskilda järnvägstransporter och logistiklösningar i kombination med andra transportslag. NTR:s marknader finns huvudsakligen i Europa och verksamheten styrs genom ett nätverk av försäljningskontor i tio länder. De största kunderna finns i branscherna skog, stål och kemi för vilka NTR utvecklat egna transportsystem.

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 168	
Antal årsman	132	
Ägarandel	100%	
VD	Sven-Olof Nehrer	
www.tgojtrafik.se		

TGOJ Trafik

TGOJ Trafik erbjuder regionala järnvägstransporter med inriktning på systemtågs- och matarbanetrafik. Som ett komplement till trafikrörelsen bedrivs även uthyrning av fordon och förare inom dotterbolaget TGOJ Rental AB.

ingår numera i intressebolaget CargoNet. Green Cargo Road & Logistics AB avbolagiserades 2002 och utgör nu en division i moderbolaget. Sve Rail Italia har avvecklats och verksamheten införlivas nu med verksamhet inom Green Cargo AB.

Celexor AB

Celexor AB erbjuder lösningar för så kallad Outsourced Supply Chain Management och ansvarar för hela flöden av varor och information med hjälp av avancerade informations- och kommunikationssystem. Bolaget bildades och startade sin verksamhet i september 2001, i samband med etableringen av ett operativt center i Skövde.

Fakta 2002		Celexor
Omsättning	MSEK 81	
Antal årsman	22	
Ägarandel	100%	
VD	Lars Nilsson	
www.celexor.com		

Hallsbergs Terminal AB

Hallsbergs Terminal AB bildades 2001. Verksamheten består i att skapa förutsättningar för att infrastrukturen och området omkring riksbangården och Ulvsätters industriområde i Hallsberg utvecklas till ett kraftfullt logistikcentrum för järnväg och landsväg. Bolaget ägs av Green Cargo och Hallsbergs kommun.

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 0,1	
Antal årsman	1	
Ägarandel	67%	
VD	Kjell Hammerin	

CargoNet*

CargoNets kärnverksamhet är kombinerade transporter på järnväg. Verksamheten bedrivs i ett eget skandinaviskt nätverk och i samarbete med andra europeiska nätverk. CargoNet ägs till 55 procent av Norska Statsbanorna, NSB, och till 45 procent av Green Cargo. Rail Combi AB, Green Cargos tidigare dotterbolag, fortsätter verksamheten i Sverige men ingår nu i CargoNet. Rail Combis 16 kombiterminaler länkas till ytterligare 12 terminaler i Norge i ett sammanhållet nordiskt nätverk som når alla Skandinaviens viktiga befolknings- och industricentra.

*Intressebolag

Fakta 2002		
Omsättning	MSEK 1 518	
Antal årsman	820	
Ägarandel	45%	
VD	Kjell Frøyslid	
www.cargonet.no		

Behovet av transporter och nya logistiklösningar ökar, och logistiken förändras. Omvärldens hållbarhetstänkande får ett allt större inflytande. Transportmarknadens aktörer börjar se nödvändigheten av ett hållbart internationellt järnvägsnät. Green Cargo ska finnas med och utveckla den framtida logistik som tar form, och i det arbetet vill vi samarbeta med våra kunder och partners.

Logistiken, trenderna och framtiden

Näringslivet och industrin ser hur logistiken kan ge företagen konkurrensfördelar och vinster och bygger in allt effektivare logistiklösningar i sina produktionsprocesser. Transporter och distribution, styrning och hantering av lager och lagernivåer, varuförädling och avrop outsourcas. Kraven på precision höjs, sändningar minskar i vikt och ökar i antal och frekvens. Flexibel produktion och minskad lagerhållning gör att logistikföretagen måste kunna leverera just-in-time för att garantera en jämn nivå.

"FÖRSTÅELSE FÖR OCH INSIKT I VÅR OCH VÅRA KUNDERS VERKSAMHET ÄR EN VÄSENTLIG ORSAK TILL ATT GREEN CARGO ANSVARAR FÖR EN STOR ANDEL AV TRANSPORTERNA TILL VÅRA KUNDER IDAG." Johan Neikell, logistik-utvecklingschef, Danisco Sugar AB

Ledtiden från order till leverans hos slutkund bestämmer, och ledtiderna förkortas mer och mer. Behovet av nya logistiklösningar ökar och logistiken förändras. För att kunna erbjuda sina kunder lönsamhet måste framtidens logistikföretag ha tillgång till internationell täckning, partners och samarbeta över transportslagen.

Transportmarknaden, omvärlden och järnvägen

Behovet av transporter och logistik ökar, liksom den gränsöverskridande trafiken. Samtidigt får omvärldens hållbarhetstänkande ett allt större inflytande. Företag utvecklar sina verksamheter för att fungera i samstämmighet med globala miljökrav, lokala behov och mänskliga dimensioner. Logistikmarknadens aktörer börjar se vikten av och vinsten i ett hållbart internationellt transportnätverk, och inse att det inte kan förverkligas utan ett säkert och effektivt järnvägsnät. I sammanslagningar och partnerskap etableras nya samarbeten för att skapa ny logistik och hållbara kundvärden. Men för att verkligen finnas med och bygga en framtida internationell logistik måste järnvägen klara att möta kundernas krav på kvalitet och kostnadseffektivitet.

Transportmarknaden, konkurrensen och aktörerna

Logistiken blir allt mer internationell. För att kunna erbjuda helhetslösningar och internationell täckning går de stora transport- och logistikaktörerna ihop i globala nätverk. Deutsche Bahn har förvärvat Stinnes, där Schenker ingår, och Deutsche Post har köpt Danzas och DHL och är nu Europas största aktör. I Norden blir de internationella aktörerna starkare. Företag planerar sin logistik efter den ledtid varor och marknad kräver, leveransprecisionen är avgörande. Direktleveranser

"VI HAR ETT LÅNGVARIGT SAMARBETE MED GODA RELATIONER. GREEN CARGO HAR VISAT PROV PÅ BRANSCHVANA, FLEXIBILITET OCH VILJA ATT TILLSAMMANS MED OSS UTVECKLA SERVICEGRADEN TILL VÅRA KUNDER. DET ÄR NÅGRA AV ANLEDNINGARNA TILL ATT VI VÄLJER ATT SAMARBETA MED GREEN CARGO." Peter Mildén, driftchef, Bröderna Edstrand AB

från producerade företag till marknaden eller via en brytpunkt till marknaden ökar. Samtidigt upphävs gränserna mellan de traditionella aktörerna. Vagnbolag blir speditörer, kunder blir sina egna logistikoperatörer och hamnar blir logistikcenter för nya europeiska transportflöden.

EU, järnvägen och framtiden

EU förutser i prognoser att om trafikutvecklingen fortsätter som hittills, kommer internationella transporter på landsväg att leda till så stora problem att Europas konkurrenskraft hindras. För att utveckla ett hållbart logistiknätverk agerar EU nu för att genom avregleringar och direktiv, samarbeten, teknologiska framsteg och

"GREEN CARGO HAR LEVERERAT INNOVATIVA LÖSNINGAR MED HÖG PRECISION OCH KORTA LEDTIDER HELA VÄGEN UT I EUROPA." Pia Ljunggren, kontraktschef, Volvo Logistics AB

investeringar gynna framväxten av en stark europeisk järnväg. Planering pågår för att öppna upp för fri konkurrens för godstrafik år 2006. Nuvarande regelverk mellan de olika järnvägsförvaltningarna i Europa ses över och anpassas till en avreglerad marknad. Samtidigt förbereder sig de traditionella järnvägsaktörerna för de mer kommersiella villkoren och nya möjligheterna för en framtida hållbar järnvägslogistik.

Norden – Europa
Green Cargo har genom samarbetet med VR i Finland och CargoNet i Norge etablerat en stark nordisk bas. Med Railion i Danmark bedrivs sedan flera år ett utvecklat produktionssamarbete. För den kontinentala trafiken sker samarbete med internationella partners, där Tyskland och Italien fortsätter att vara viktiga marknader. Ett utvecklat internationellt nätverk och balans i transportflödena till och från Europa kommer att göra Green Cargo lönsamt, och skapa lönsamhet för våra kunder.



Green Cargo, transportmarknaden och möjligheterna

Transportmarknadens utveckling stödjer Green Cargo. Som logistikaktör med järnvägen som bas, har vi inte bara förutsättningar utan också ansvaret att finnas med

"STÖRRE DELEN AV VÅRAN PRODUKTION GÅR PÅ EXPORT VARFÖR VI ÄR BEROENDE AV ATT FÅ VÅRA VAROR I RÄTT TID TILL EXPORTHAMNARNA. GREEN CARGO LEVERERAR MED HÖG TIDSPRECISION VILKET GÖR DEM TILL EN BRA SAMARBETSPARTNER. VI HAR ETT LÅNGT OCH NÄRA SAMARBETE SOM FUNGERAR VÄLDIGT BRA HELA VÄGEN FRÅN OFFERT TILL GENOMFÖRANDE. GREEN CARGO VISAR PERSONLIGT ENGAGEMANG OCH HÖG SERVICENIVÅ."

Hans-Erik Faraasen, transportansvarig ABB Power Technology Products AB/Transformers

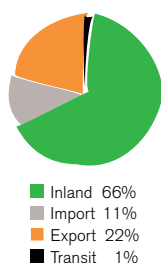
och bygga den järnvägslogistik som är nödvändig för en hållbar utveckling. Här ska vi samarbeta med våra kunder och andra logistikaktörer. EU:s pågående förändringsarbete ger Green Cargo ökade möjligheter att agera internationellt men samtidigt ökad konkurrens från internationella aktörer i Sverige. För att flytta fram vår position måste vi bli ännu bättre på att leverera utvecklad och utvecklande logistik. Green Cargo har genom samarbete med VR i Finland och CargoNet i Norge etablerat en stark nordisk bas. Med Railion Danmark bedrivs sedan flera år ett utvecklat produktionssamarbete. För den kontinentala trafiken sker samarbete med internationella partners, där Tyskland och Italien fortsätter att vara viktiga marknader. Med ett utvecklat nätverk, genomströmning och balans i transportflödena, och ny logistik kommer Green Cargo att bli lönsamt och bidra till lönsamhet för kunderna.

Green Cargo, våra produkter och tjänster

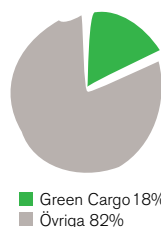
Green Cargo har resurser att bygga effektiv och lönsam logistik utifrån kundernas krav på kapacitet, frekvens, långsiktighet och service. Vi erbjuder lösningar med tåg och bil, och tredjepartslogistik-tjänster, vi utformar allt från enstaka transporter till kundindividuella

"FÖR TRANSPORTER AV STORA VOLYMER I REGELBUNDEN TRAFIK ÄR GREEN CARGOS SYSTEMTÅG ETT KONKURRENSKRAFTIGT ALTERNATIV FÖR AVESTAPOLARIT. UPPLÄGGET MED SYSTEMTÅG, MED HÖG FREKVENNS OCH FAST TIDTABELL, GER OSS EN MÖJLIGHET ATT HÅLLA KOSTNADERNA PÅ EN ACCEPTABEL NIVÅ OCH ATT UTNYTTJA TRANSPORTEN SOM ETT LED I PRODUKTIONSKEDJAN!" **Tim Sihvonen, Logistics Manager, AvestaPolarit AB**

Transportvolym per riktning Green Cargo år 2002



Green Cargos andel av det totala transportarbetet i Sverige 2002



helhetslösningar. Produkten Vagnslast ger kunder med behov av stor transportkapacitet och hög frekvens tillgång till vårt geografiska järnvägsnät med fasta leveranstider. För kunder som behöver transportera stora volymer i regelbundna flöden och med hög

"DET HELA BÖRJADE SOM ETT SAMARBETSPROJEKT. POSTEN VILLE SATSA PÅ BRA MILJÖVAL- TRANSPORTER OCH VALET FÖLL PÅ GREEN CARGO. NU ARBETAR VI FÖR GEMENSAMMA KVALITETSMÅL OCH FÖR ATT TILLSAMMANS UTVECKLA SYSTEMET. VI HAR GODA RELATIONER OCH GREEN CARGO HAR VISAT EN PROFESSIONELL INSTÄLLNING. DET ÄR ETT ÖMSESIDIGT VINNA – VINNA FÖRHÅLLANDE." **Kenneth Persson, ansvarig Posttågen, Posten Sverige AB**

precision finns Systemtåg med dedikerade resurser och anpassad tidtabell.

Green Cargos Specialprodukt gör det möjligt för kunder att frakta extra tungt, brett, skrymmande eller känsligt gods i enstaka sändningar. Sändningsstorleken kan variera från en vagn till ett helt tåg. Produkt Bil är anpassad för kunder med behov av flexibla transportlösningar över korta eller långa avstånd i Sverige. Flertalet av våra terminaler är järnvägsanslutna vilket gör att billösningar kan kombineras med tåg. Green Cargos produkt Tredjepartslogistik erbjuder kostnadseffektiv lagerhantering och vidareförädling med hög kvalitet och flexibilitet. Alla logistikcenter är strategiskt lokaliserade för att följa de nordiska transportflödena.

Green Cargo, kunderna och erbjudandet

Green Cargo ska erbjuda logistik som möter våra kunders behov, nu och i framtiden. Vi utformar nationella och internationella logistiklösningar, med höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö. Förutseende lösningar som bygger konkurrenskraftig logistik för långsiktig lönsamhet, och hjälper våra kunder att själva bidra till en hållbar utveckling. I allt vi gör försöker vi förekomma oss själva, för att hjälpa våra kunder att komma före. Förutsättningarna för vad som är en hållbar utveckling för företagen förändras över tiden, och förändrar förutsättningarna för Green Cargos verksamhet. För oss är marknadens och kundernas behov och krav det som utvecklar vårt erbjudande och vår logistik. För att utveckla nya produkter och tjänster strävar vi alltid efter att öka vår kunskap om kundernas verksamhet. I det arbetet är också våra kunder våra främsta samarbetspartners, tillsammans med dem hoppas vi kunna forma framtidens logistik redan idag.



Bra Miljöval-intyg till våra kunder
Goda miljöprestanda är ett mervärde Green Cargo gärna vill dela med sig av. Om vår miljöanalys visar att kundens transportlösning klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval får kunden ett bevis för det, ett Bra Miljöval-intyg.



"UNDER UPPBYGGNADEN AV HELA VÅR SVENSKA VERKSAMHET, SOM IDAG OMFATTAR MER ÄN 150 DRESSMANN-BUTIKER OCH ETT FEMTIO TAL BUTIKER FÖR SYSTERFÖRETAGEN CARLINGS, BIK BOK OCH VIVIKES, HAR GREEN CARGO GENOM SIN KONFEKTIONSAVDELNING I GÖTEBORG STÅTT FÖR VARUFÖRSÖRJNINGEN UT TILL BUTIKERNA OCH MEDVERKAT TILL EN MYCKET POSITIV UTVECKLING AV VERKSAMHETEN."

Finn Larsen, logistikchef, Dressmann AB

Green Cargo arbetar för att bygga en logistik som håller nu och i framtiden, för att tillsammans med andra transportörer, företag och organisationer medverka till en hållbar utveckling. För att hela tiden öka vår kunskap om hur en hållbar utveckling ska bli till, om hur vi kan utveckla vår verksamhet och oss själva, följer vi uppmärksamt omvärldens samtal och insatser. Vi har här bjudit in tre tongivande personer som ger sin bild av nödvändigheten av och förutsättningarna för en hållbar utveckling.

Hållbar utveckling måste återerövas

Är någon emot hållbar utveckling? Mig veterligen har jag inte hört någon. Det är både oroande och glädjande. Oroande om begreppet har tappat sin spänst och urvattnats till en synonym till "ökad välfärd" – vem kan vara emot arbetet med ökad välfärd när inte välfärdsbegreppet är definierat. Glädjande om begreppets allmänna acceptans manifesterar en total enighet om att skyddet av ozonskikt, begränsad klimatpåverkan och stoppad utfiskning inte hotar den sociala och ekonomiska utvecklingen. Tvärtom är de flesta idag överens om att ekosystemets produktionsförmåga är en förutsättning för de två andra dimensionerna i hållbar utveckling.

Enligt mitt sätt att se blir begreppet mer och mer ointressant ju mer man talar om att begreppet rymmer både miljö, social och ekonomisk hållbarhet utan att röra vid den inbördes prioriteringen. Det finns en inneboende konflikt i begreppet "hållbar utveckling", eftersom den ekonomiska begreppsvärlden är extremt kortsiktig och miljöperspektivet är långsiktigt. För mig har begreppet en betoning på långsiktighet och därför blir den ekonomiska dimensionen underordnad vid en eventuell konflikt på kort sikt. En långsiktig ekonomisk utveckling hotas av ett kortsiktigt ekonomiskt hänsynstagande.

Det spännande med begreppet är att det har undanröjt intressekonflikter på lång sikt men hjälper oss föga att navigera i de kortsiktiga och ibland konfliktfyllda besluten.

På kort sikt har begreppet gett oss relativt liten kraft att ta de nödvändiga stegen till att skydda ekosystemets produktionsförmåga utan tvärtom har en ökad betoning på de ekonomiska och sociala frågorna lett till att vi än mer dröjer med att gå ifrån ord till handling. Man är idag mer oense om de första stapplande stegen i olika miljöfrågor än de långsiktiga målen. Vi tycks vara i en moment 22 situation där vi inte lyckas hitta en hållbar bro från dagens position till en mer hållbar position.

Det är övergångsfasen i samhällsutvecklingen som är akilleshälen – löser vi inte den frågan blir talet om hållbar utveckling bara ett alibi för att vi trots allt vill väl. Men det räcker inte. Vi måste med gemensamma krafter hitta lösningar där vi på ett så "njutbart sätt" som möjligt genomgår de nödvändiga förändringarna.

Och hur svår eller lätt denna omställning beskrivs beror förstås på vem man frågar. De som investerat fast sig i dagens struktur och relativpriser kommer förstås att måla förändringen i mörka färger. Problemet är att gårdagens vinnare är välorganiserade



Svante Axelsson är ekonomagronom och har arbetat som lärare och forskare i miljöekonomi vid Sveriges Lantbruksuniversitet. Han har varit verksam som miljöekonom och chef för miljöavdelningen på Svenska Naturskyddsforeningen, SNF, och är sedan ett par år SNF:s generalsekreterare. Svante Axelsson har också medverkat som expert i skatteväxlingsutredningen och miljö-målskommittén. För mer information om Svenska Naturskyddsforeningen besök snf.se

och att framtidens vinnare inte är det. Svårigheterna överskattas i debatten av förklarliga skäl och möjligheterna underskattas.

Visst finns det rena vinnar-vinnar lösningar i många fall, men tids nog måste vi också klara av att prioritera. Trafiksektorn är ett praktexempel på en sektor som går baklänges in i framtiden. Det är också den sektor som står inför de största utmaningarna om vi skall minska utsläppen av klimatgaser med ca 75% till 2050.

Trafikarbetet ökar mycket snabbare än tillväxten och person- och godstransporter utförs allt mer med fossila bränslen.

Detta är inte direkt förvånande med tanke på att flyget inte betalar någon energi- eller koldioxidskatt samt att infrastrukturinvesteringarna i järnvägen har varit eftersatta under tiotals år. Samtidigt åtnjuter lastbilstrafiken en lägre energiskatt än de som kör bensindrivna bilar. Kort sagt, vi subventionerar de miljöskadligare transportsätten mer än vi stödjer de miljöriktigare lösningarna.

I ett EU med miljöskadliga och felaktiga spelregler blir förstås transportföretagens egna miljöstrategiska arbete desto viktigare. Och även om det finns många rena vinnar-vinnar-lösningar att hämta hem på kort sikt hos transportföretagen måste också framtidens företag organisera sig för att visa på de nödvändiga miljöpolitiska besluten – där de miljöskadliga subventionerna omedelbart måste bort och där prissättningen av miljöskadliga utsläpp måste öka dramatiskt för att nå våra miljömål.

Alla aktörer av god vilja måste tillsammans öka trycket för nödvändiga trafikpolitiska förändringar så att politikerna vågar gå emot de välorganiserade fossilberoende branschorganisationerna. En gemensam miniminivå på koldioxidskatt i hela EU och en miniminivå på kilometerskatt för

lastbilar är sannolikt de viktigaste trafikpolitiska besluten i EU på kort sikt. Dessa beslut går hand i hand med den sociala och ekonomiska utvecklingen på lång sikt. Om den gör det på kort sikt beror på hur man värderar negativ miljöpåverkan i relation till kortsiktiga ekonomiska parametrar. I valet mellan en eventuell dämpad tillväxtökning och ett långsiktigt miljöansvar är svaret givet. Begreppet hållbar utveckling ger oss mod att tänka långsiktigt.

Svante Axelsson, Generalsekreterare, SNF



Pieter Winsemius har doktorerat vid Leidens Universitet, har en MBA från Stanford Universitet och är utnämnd till hedersdoktor vid Universitetet i Delft för sitt långa miljöengagemang. Winsemius har under många år arbetat på McKinsey & Company med att undersöka hur stora företag kan utveckla sina organisationer i enlighet med miljökrav och en hållbar utveckling. Från och med 2003 är Winsemius verksam i en av den holländska regeringen sammansatt expertgrupp som arbetar för hållbar utveckling.

Hållbarhet handlar om harmoni "Om människor i nuvarande och framtida generationer kan fungera i harmoni med varandra och med sin fysiska miljö kommer vi att ha en hållbar harmoni. Även om företag som Green Cargo har gjort stora framsteg i denna riktning finns det fortfarande en lång väg kvar. Det är vägen mot hållbar utveckling. Vissa utmaningar är enorma. Klimatförändringarna på miljösidan och – ännu större – orättvisorna på den sociala sidan bör finnas på dagordningen hos samtliga bolagsstyrelser. Den största företagsutmaningen är trots allt att åstadkomma förändringar. Stora tankar och inspirerande idéer är viktiga men kärnfrågan är hur det omsätts till handling. Kunder, aktieägare, grannar men framförallt medarbetare håller i nyckeln till en framtida hållbar verksamhet som vill fungera i harmoni med sin omgivning. Ledande företag tar på sig detta ansvar gentemot samhället. Inget företag kommer att reagera på samma sätt. Men inom en tioårsperiod kommer företagsvärlden att vara färgad i tusentals toner av grönt. Det kommer att vara en bättre värld." **Pieter Winsemius, rådet för vetenskapspolicy, Holland**



Simon Zadek är chef för organisationen AccountAbility i Storbritannien. Han har sedan många år varit drivande och tongivande i frågor omkring trovärdigheten i företagets insatser för och redovisning av prestanda när det gäller hållbar utveckling. Zadek är författare till den uppmärksammade boken "The Civil Corporation: The New Economy of Corporate Citizenship". För att veta mer om hur AccountAbility arbetar besök accountability.org.uk

Jakten på hållbar utveckling i en sammanlänkad värld

En hållbar utveckling utmanar oss till att ta ansvar för allas bästa så väl som för personliga intressen, den egna familjen, vänner och lokalsamhället. Förr i tiden föreföll kanske denna utmaning som rimlig för de som levde i mera isolerade samhällen eftersom snävare och mer hanterbara ansvarsgränser kunde accepteras. Dagens utmaning förstärks av globaliseringen som skapat en värld som kännetecknas av sammanlänkade samhällen, övertygelser, intressen, kapaciteter och resultat. Denna sammanlänkning erbjuder en potential för ömsesidig nytta genom gränsöverskridande handel, investeringar och migration av människor, och erbjuder en vision som bäst representeras av våra konvergerande uttryck för universella värderingar, till exempel genom FN-deklarationer och konventioner. Likaledes skapar den förutsättningar för och praktiserar en växande exploatering av människor, utarmning av kulturer och samhällen, växande osäkerhet kring medborgerliga rättigheter, militarism och utarmning av vårt gemensamma arv, vår planet.

Den växande sammanlänkningen i världen skapar därför både möjligheter och faror. Samhällen utmanas att skapa allmänna och privata institutioner som förverkligar möjligheterna och minimerar farorna. Som en del av detta och under påtryckning för att kunna uppvisa större ansvar för sociala, miljömässiga, nationalekonomiska och finansiella resultat, genomgår också näringslivet extraordinära förändringar. Ett växande antal företag omstrukturerar sina produkter, tjänster och verksamhetsprocesser, inför ansvarssystem för förbättrad ledning, rapportering och garantier för de framträdande normerna för en hållbar utveckling.

Sådana förändringar kan vara smärtfria där investeringar ger snabb finansiell och icke-finansiell avkastning, som till exempel enkelt genomförbara eko-effektivitetsvinster. Men alla kortsiktiga vinster omfattar sammantaget bara en bråkdel av allt som behövs. Utöver det krävs genomgripande förändringar av själva fundamentet för konkurrens. Situationen blir desto mer komplex om verksamheten är sammanlänkad med andra verksamheter, vilket ofta är fallet inom logistiksektorn. Icke-finansiella utvecklingsvinster som betyder exempelvis ökade kostnader och leveranstider accepteras sällan av kunder vars verksamhetsmodeller är beroende av att de minimeras. Det finns, åtminstone i dag, få slutkunder som betalar mer än nödvändigt för produkter och tjänster som kommer fram långsammare och kostar mer bara för att de innebär ett förbättrat genomslag för en hållbar utveckling. Sammanlänkningen tillhandahåller möjligheter, men gör samtidigt tillfredsställande förändringar svåra om inte omöjliga utan en genomgripande förändring över hela värdekedjan. Sådan förändring kan inte skapas av ett enskilt företag, eller ens av företagandet som helhet, som fungerar isolerat.

Enkelt uttryckt är kollektiva åtgärder enda sättet att uppnå en sådan avgörande förändring. Att arbeta med kunder, leverantörer och anställda för att förbättra verksamhets-

resultat är inget nytt. Vad som är nytt är framväxande partnerskap mellan investerare, samhällsorganisationer och offentliga institutioner som syftar till att stöpa om själva grunden utifrån vilken marknaden fungerar, så att hållbar utveckling kan införlivas i affärsvärlden. Sådana partnerskap växer fram inom många sektorer och länder, ofta under ledning av osannolika koalitioner och inbegriper företag som söker vägar förbi begränsningarna på dagens marknader. Kollektiva åtgärder skapar oväntade resultat, som när oljebolag argumenterar för höjda energiskatter, eller när läkemedelsbolag begränsar tillämpningen av patentskyddet för egna läkemedel. Det är i ökande grad så att företag delaktiga i sådana åtgärder förespråkar strängare lagstiftning, till exempel kriminalisering av lönsamma metoder som involverar korruption eller mutor, eller för att genomdriva redovisning av icke-finansiella resultat.

Denna sensationella utveckling ska inte misstolkas. Många verksamheter fortsätter att tjäna pengar på aktiviteter som behandlar personalen illa, skadar miljön och undergräver samhällen. De flesta marknader och åtföljande affärsmodeller förhindrar helt klart företag från att märkbart frånga sådana olyckliga normer. Men utvecklingen av näringslivets tillvägagångssätt för att hantera effekterna av en hållbar utveckling är inte desto mindre betydande. Färska erfarenheter erbjuder inblickar i hur en storleksexpansion kan uppnås. Själva kärnan är insikten i att näringslivet måste höja sig över de kortsiktiga vinna-vinna möjligheterna och att kollektiva åtgärder är nödvändiga för att förverkliga det hela. För att sådana åtgärder ska vara effektiva krävs dessutom en häftig blandning av osannolika partnerskap, innovativt entreprenörskap och nya marknadsregler införlivade i både privata normer och lagstiftning.

Simon Zadek, VD, Account Ability

Hållbar utveckling berör oss alla "Sammanfattningsvis kan vi konstatera att begreppet hållbar utveckling enligt Winsemius, Zadek och Axelsson i stort sammanfaller med vår syn. Vårt sätt att manifestera och konkret genomföra ett arbete för en hållbar utveckling bedrivs inom vår affärsplan och dess uppföljning i Måltavlan med sex målområden. För oss handlar hållbar utveckling om att genom nöjda kunder skapa en robust ekonomi som gör oss till en trygg leverantör, arbetsgivare, kund och samhällsaktör som även kan investera långsiktigt. Vårt erbjudande är marknadsledande inom miljö och vi eftersträvar att ytterligare förbättra oss genom att hushålla med naturens resurser. Även utanför företagets väggar har vi ett samhällsansvar som vi på olika sätt försöker axla. Balansen mellan ekonomi, miljö och socialt ansvar leder till en hållbar utveckling som vi tänker bidra till." **Jan Sundling, VD, Green Cargo**

Green Cargo utformar logistiklösningar för nordiskt näringsliv och tar våra kunders transportflöden ut i Europa. Vi arbetar för en hållbar utveckling, för att bygga en nationell och internationell logistik som möter våra kunders behov, nu och i framtiden. För att klara det har vi formulerat följande:

Vision Att vara det ledande logistikföretaget som bygger på och medverkar till en hållbar utveckling, nationellt och internationellt.

Affärsidé Att erbjuda hållbara logistiklösningar som möter höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö.

Strategi För att vara framgångsrik i vår verksamhet och i vår medverkan till en hållbar utveckling behöver vi få full kontroll över alla företagets processer, utveckla nya logistiklösningar och nå våra uppsatta mål för finans, kund, medarbetare, säkerhet, miljö och samhälle.

Hållbar utveckling

Green Cargo är nu samlad under ett kärnvärde som också är en vision – hållbar utveckling. För oss innebär det att göra Green Cargo till det ledande logistikföretaget, och att medverka till att bygga en hållbar utveckling. Det ska vi klara genom att leverera förutseende och lönsam logistik, och genom att tillsammans med andra transportslag skapa ett hållbart nationellt och internationellt logistiknätverk som möter marknadens krav.

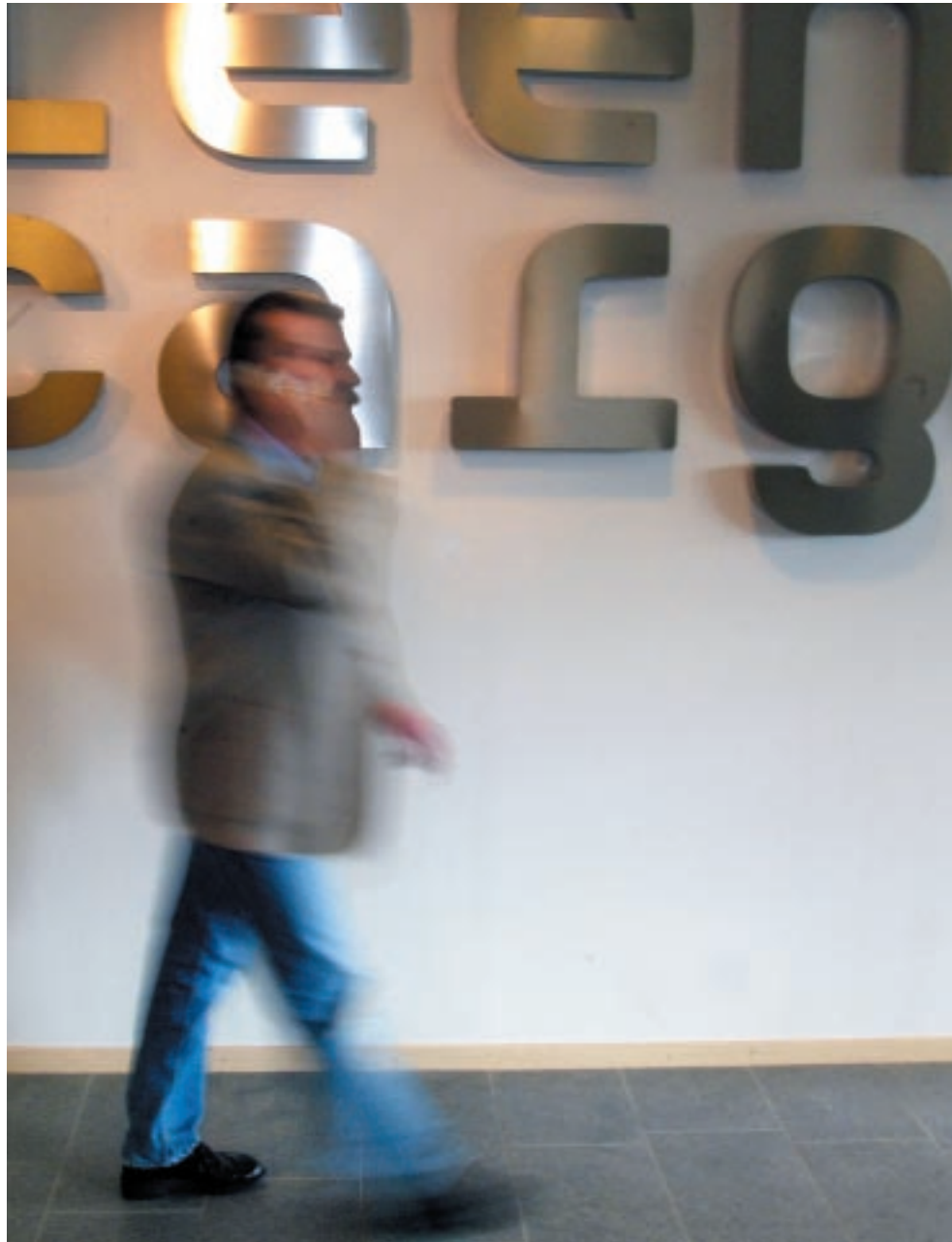
Med sina målområden hjälper Green Cargos Måltavla alla medarbetare att konkret och visionärt förverkliga kärnvärdet. Måltavlan bryter ner och synliggör företagets övergripande mål till måltal för verksamhetens olika enheter. När vi uppnår goda resultat i alla våra målområden kommer Green Cargo också att skapa förutsättningar för en stark järnväg, framtida affärer och lönsamhet, för fortsatt hållbar utveckling.



Finansmål:

Skapa starka finansiella resultat som gör det möjligt för Green Cargo att vara framgångsrikt i utvecklandet av hållbara logistiklösningar och medverka till en hållbar utveckling.

Green Cargos finansiella resultat har påverkats av konjunktur nedgångar i vissa branscher och av volymförändringar mellan våra produkter. För att nå våra finansmål måste vi klara att prestera positiva resultat också under år med dessa förutsättningar. Därför fortsätter vi arbetet med att skapa uthållig lönsamhet. Och det finns drivkrafter som talar till vår fördel.



Målområde finans	Utfall 2002	Utfall 2001
Rörelsens intäkter, MSEK	6 170	6 309
Rörelsemarginal, %	-1,9	-0,3
Resultat efter finansnetto, MSEK	-195	-76
Kassaflöde, MSEK	-15	-115
Avkastning på sysselsatt kapital, %	neg	neg
Soliditet, %	14	20
Volym, miljoner nettotonkm	12 002	12 056
Enhetskostnad, öre/bruttotonkm	8,45	8,19
Nettoinvesteringar, MSEK	319	135
Antal årsman	3 737	3 902

För mer information om Green Cargos finansmål: gunnar.andersson@greencargo.com

Konjunktur och struktur

En studie genomförd av Transportindustriförbundet visar att logistikföretagen har lägre vinstnivåer, likviditet och soliditet än företag i andra branscher. Det är transportbranschens inbyggda strukturer och ekonomiska villkor som gör logistikföretagen särskilt utsatta för konjunktur nedgång och minskande volymer. Även Green Cargo har påverkats av denna situation. En hög andel fasta kostnader och därför ett starkt volymberoende har gjort att det finansiella resultatet 2002 påverkats negativt. Även om höstens uppgång kan ge anledning till optimism behöver vi för att nå våra finansmål klara att prestera positiva resultat också under år med volymförändringar.

Rörelsemarginal för uthållighet

En benchmarking-studie, som jämförde Green Cargos finansiella prestationer med våra konkurrenters, kunde vi under året bestämma en nivå för företagets långsiktigt hållbara finansiella mål. Studien visade bland annat att våra konkurrenters rörelsemarginal under tiden 1999 till 2001 i genomsnitt varit drygt 3 procent. Utfallet för Green Cargo 2002 var -1,9 procent, vilket inte är långsiktigt hållbart. Nya analyser och sammanställningar av framtida interna och externa förväntningar ledde fram till ett långsiktigt mål för rörelsemarginalen på 4 procent. Ett i förhållande till verksamhetens tidigare resultatnivåer mycket ambitiöst mål.

Förlorat och vunnet

Green Cargo fortsätter arbetet för att skapa uthålliga resultat. Även om 2002 kan se ut som ett ekonomiskt förlorat år ska vi visa att det inte inneburit ett avsteg från en positiv resultatutveckling. Att det på lång sikt varit ett vunnet år. 2003 är målet ett nettoresultat nära noll. Och för det finns goda möjligheter. Flera av våra stora basindustrikunder planerar att öka sina transportvolymer på järnväg. Miljötänkandet gör också att flera av våra andra stora kunder nu vill välja järnvägen som basen i sin logistik. Green Cargos affärsplan innehåller på koncernnivå totalt femtio aktiviteter med en direkt positiv inverkan på finansmålen. Under året har ett åtgärdsprogram för produktion och försäljning, utvecklad tredjepartslogistik och administration påbörjats för att öka Green Cargos intäkter och sänka kostnaderna. Besparingarna kommer att behöva tid på sig för att påverka resultatet, men företagets intäktsskapande aktiviteter förväntas få effekt under 2003.

Green Cargo arbetar offensivt för lönsamhet nu och framåt bland annat genom att:

- skapa tillväxt genom ökad försäljning och produktutveckling.
- stärka samarbetet internationellt. Etablera långsiktiga partnerskap, utarbeta branschspecifika lösningar tillsammans med internationella aktörer, utveckla ett nätverk och skapa balans i transportflödena till och från Europa.
- stärka de interna processerna för styrning och kontroll, tydliggöra och kommunicera rutiner, skapa starkare samband mellan försäljning och kommunikation, presentera tydligare underlag för investeringar, höja kvaliteten på företagets datastrukturer.

Begripliga finansmål

En förutsättning för att nå de finansiella mål Green Cargo eftersträvar är att de bryts ned och kommuniceras till verksamheten. Det görs via Måltavlan. Under året har Green Cargos resultat mätts och kommunicerats i form av ungefär 50 finansiella mått. För att göra dem begripliga har de presenterats i form av vardagsekonomi. Rörelsemarginal har omsatts i "hur många kronor har vi kvar på varje hundralapp i intäkter", produktivitet i "antal lastade vagnar per dag". Arbetet med att göra företagets finansiella information begriplig fortsätter under 2003.

Kundmål:

Bygga logistiklösningar som möter våra kunders behov nu och i framtiden. Som upprättar förutseende och hållbar logistik för långsiktig lönsamhet. Och som hjälper våra kunder att själva medverka till en hållbar utveckling.

Green Cargo ska alltid leverera kvalitet. Det innebär rätt varor, i rätt tid, till rätt plats och lägsta totalkostnad. När vi levererar kvalitet genererar vi lönsamhet och värden för våra kunder, logistik som fungerar. Men det finns fortfarande saker kvar att förbättra innan våra kunder och vi kan vara helt nöjda.



Målområde kund	Utfall 2002	Mål 2003
Månatlig uppföljning		
Leveransprecision till kund ankomst jvg, %	93	95
Leveranskvalitet utan reklamationer-bil, %	99,9	99,8
Plockkvalitet utan reklamationer-logistik, %	99,75	99,8
Tillgänglighet alla med kundkontakt, %	28	65
Tillgänglighet kundservice, %	34	70
Årlig kunddialog (index-värden)		
Kundvärde, totalt	68	72
Leveransprecision	57	68
Snabb återkoppling vid problem	56	67
Proaktiv hantering vid avvikelser	52	62

För mer information om Green Cargos kundmål: mikael.nysten@greencargo.com

Värdet av en kunddialog

Våra kunder och deras behov hjälper oss att utveckla våra tjänster och produkter, och därmed Green Cargo. Varje gång vi inte presterar tillräckligt bra ska vi veta om det. Därför tar vi till oss allt som våra kunder kan berätta om verksamheten. Vår stora årliga kundmätning berättar för oss vad vi behöver förbättra, och hjälper oss att förstå hur vi ska bli bättre. Kundmätningen ställer vår självuppfattning och våra ambitioner bredvid kundens uppfattning och kunskap om vad vi presterar i verkligheten. Målet är att dessa två uppfattningar ska vara samstämmiga. Mätningarna utgör underlag för vårt förbättringsarbete. Vi har insett värdet av en strukturerad kunddialog, och att förbättra den kvalitet vi levererar fortsätter att vara prioriterat för oss.

Från våra kunder

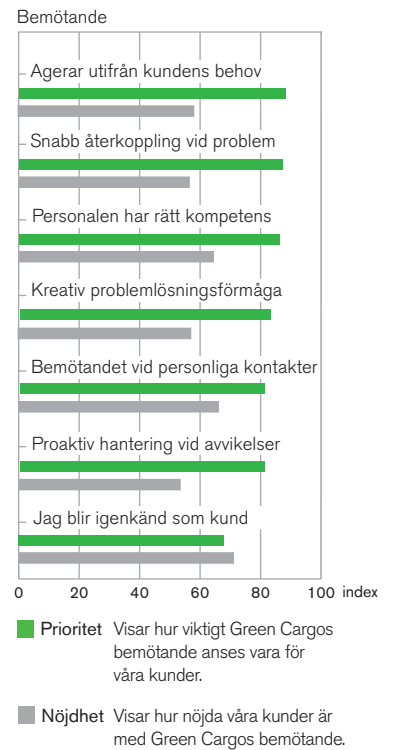
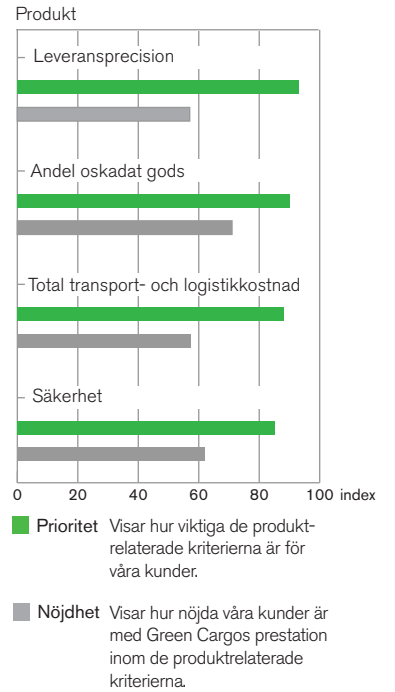
Den senaste kunddialogen visade att hela 82 procent av våra kunder uppfattar oss som lika bra eller bättre än andra logistikföretag. Den visade också att det viktigaste av allt är leveransprecision och att vi, trots att punktligheten nu är högre än någonsin, måste prestera ännu bättre. Vi får ta på oss att vi inte alltid kan hålla vad vi lovat, vi måste ta ansvar för inställda avgångar, förseningar och otillräcklig information. Och vi ser allvarigt på det. För att förbättra vår precision, vara tydligare i våra kontakter och skapa kontinuerliga mervärden har vi inlett en rad förbättringsaktiviteter.

Till våra kunder

Uppföljningsmöten och återkommande utvärderingar, leveransmätningar kund till kund, säkerställande av rutiner, standardiserad rapportering, förbättrad återkoppling vid leveransstörningar, tydligare information om orsakerna varför, utvecklat it-stöd och en genomgående förbättrad dialog med våra kunder. Det är ett antal av de aktiviteter vi arbetar med för att öka Green Cargos leveransprecision och förbättra kommunikationen med kunderna. Genom att kapacitets- och kvalitetssäkra våra leveranser tidigt i avtalsprocessen med våra kunder, kan vi ta ansvar för helheten. Alla som är engagerade i en leverans ska känna till villkor, kundens behov och förväntningar. Den processläggning av verksamheten som inleddes 2001 fortsätter, och ger resultat. Men långsiktighet behöver tid, eller långsiktighet tar aldrig slut. För när vi nått positionen att vi varje gång kan hålla vad vi lovar, kommer det förhoppningsvis att finnas nya sätt att bli ännu bättre för våra kunder. Och för den hållbarhet vi vill medverka till.

"SOM INTERNATIONELL JÄRNVÄGSSPEDITÖR ÄR DET NATURLIGT FÖR SCHENKER RAIL CARGO ATT ANVÄNDA GREEN CARGO SOM TRANSPORTÖR I SVERIGE OCH NYTTJA DERAS DIREKTFÖRBINDELSE TILL OCH FRÅN KONTINENTEN!" Tommy Halén, VD, Schenker Rail Cargo AB

Resultat av kunddialog



Säkerhetsmål:

Att vår verksamhet aldrig ska skada någon eller något. Och att därför bedriva ett förutseende och hållbart säkerhetsarbete för att minimera olyckor och tillbud.

Säkerhetsarbete är att tänka i förväg. När vi minskar risken för mindre olyckor och tillbud minskar vi också risken för en allvarigare olycka. Green Cargo arbetar förebyggande för att skapa säkra transporter, för våra kunder, medarbetare och samhälle.



Målområde Säkerhet	Utfall 2002	Mål 2003
Månattlig uppföljning		
Trafiksäkerhetsindex, järnväg ¹	88,1	91,0
Trafiksäkerhetsindex, bil & logistik ²	99,98	100,0
Olyckskostnader, (MSEK)	22,0	15,7

¹ Olyckorna viktas utifrån hur allvariga de är; ej jämförbart med index för bil & logistik

² Ingen viktning utifrån grad av allvar, andel av bil/trucktimmar utan tillbud eller olycka; ej jämförbart med index för järnväg

För mer information om
Green Cargos säkerhetsmål:
hakan.sjostrom@greencargo.com

Säkerhet är alltid en förutsättning

Trafiksäkerhet fortsätter att vara prioriterat för Green Cargo. Säkerhet är en förutsättning för att vi ska kunna bedriva vår verksamhet. Vi fraktar miljontals ton varor och gods varje år. Säkerhet är kvalitet för våra kunder, trygghet för våra medarbetare och vår omvärld. Under 2002 har vi skärpt systemen för vår säkerhetsstyrning, rapportering av olyckor och tillbud och fordonssäkerhet. Green Cargos interna regler och ett nära samarbete med våra kunder gör att vi kan arbeta förebyggande och hålla en hög säkerhet. Green Cargo har en hög beredskap för tillbud, olyckor och akutsatser, särskilt när det gäller transporter av farligt gods.

Olyckor är alltid förluster

Personskador eller förlorade liv kan aldrig värderas i pengar. Men det är också ett faktum att olyckor kostar. Att bestämma olyckskostnader är komplicerat och innefattar bland annat produktionsstörningar, reparationer, underhåll och övertidsersättningar. Green Cargo har utvecklat en metod som synliggör kostnader för enskilda tillbud och olyckor. Resultaten redovisas lokalt och ute i verksamheten kan nu medarbetare se olycksomkostnaderna för sitt område, och värdera vilka förebyggande säkerhetsinsatser som krävs. Genom att förebygga risken för mindre olyckor och tillbud minskar samtidigt risken för en allvarlig olycka, för mänskliga och ekonomiska förluster. Det skapar framförallt ökad säkerhet för medarbetare och kunder, men ger också ökad finansiell kontroll och förbättrad kvalitet.

Hållbar säkerhet, nu och framåt

Green Cargo arbetar kontinuerligt för att förbättra och förankra säkerheten, nu och framåt, hos oss själva och våra kunder. Under 2003 kommer vi att bredda säkerhetsarbetet till att engagera alla företagets medarbetare, alla ska ha den information som behövs för att alltid kunna följa säkerhetsregler och rutiner. Tillsammans med våra kunder kommer vi också att fortsätta utveckla våra metoder för lastsäkring, hantering av farligt gods och kontroller och modernisering av vagnar.

Utbildning för säkerhet

Green Cargo har genom ett utgålligt säkerhetsarbete lyckats minska antalet tillbud och olyckor. Men under året drabbades vi ändå av ett par allvariga olyckor, i Jämtland och på bangården i Hallsberg. Och varje gång det händer är det ett bakslag för verksamheten. Därför analyserar vi alltid och följer upp tillbud och olyckor. Vi utbildar och vidareutbildar kontinuerligt våra medarbetare i förebyggande föreskrifter och riktlinjer. Alla tågförare och all bangårdspersonal är grundutbildade i trafiksäkerhet, i allt ifrån kontroll av vagnar till rutiner för växlingsarbete och transporter av farligt gods. Green Cargo har även ett fyrtiotal instruktörer som teoretiskt och praktiskt utbildas och testas både i säkerhet och i pedagogik.

Medarbetarmål:

Att aktivt inspirera och ge alla medarbetare kunskap och möjlighet att i sina olika roller arbeta för att göra Green Cargo framgångsrikt och öka vår medverkan till en hållbar utveckling.

Ett företag med kärnvärdet hållbar utveckling måste också vara ett mänskligt företag, ett företag som tar vara på och utvecklar sina medarbetare. Green Cargo försöker hela tiden och på olika sätt att bli en bättre arbetsplats. Alla ska se sitt värde och inse att den egna insatsen inverkar på Green Cargos framgång och framtid.



Målområde medarbetare	Utfall 2002	Mål 2003
Månatlig uppföljning		
Medelantal anställda koncernen	3 737	3 678
Årsman i moderbolaget	3 350	3 313
Sjukfrånvaro, %	8,1	7,5
Genomförda medarbetarsamtal, %	75	100
Årlig medarbetardialog (index-värden)		
Svarfrekvens på enkät, %	57	65
Medarbetarindex, totalt	61	65
- Ledarskap	61	65
- Kommunikation	57	65
- Kompetensutveckling	61	62
- Laganda	71	75

För mer information om Green Cargos medarbetarmål: rune.karlsson@greencargo.com

Medarbetare

För en hållbar logistik

Alla Green Cargos medarbetare har olika roller och uppgifter, men Green Cargos verksamhet formar vi tillsammans. Vi arbetar alla för samma mål och målet ska vara tydligt för alla. Alla på Green Cargo ska se sig som medarbetare till varandra, se sitt värde och inse att deras insats inverkar på Green Cargos framgång och framtid. Alla ska veta om att han eller hon har kunskapen och rätten att ta beslut, att påverka, att förändra, att göra skillnad. Alla ska känna ansvar och ha möjlighet att medverka till att utveckla en hållbar logistik, för våra kunder, omvärlden och Green Cargo. Det är en förutsättning för och konsekvens av hållbar utveckling.

Möjligheter att förändra för att förbättra

För att förverkliga processläggning av vår verksamhet, för att få full kontroll över kärnverksamheten, för att leverera kvalitet och skapa lönsamhet behöver Green Cargo alla medarbetares engagemang. I verksamheten finns kunskapen och erfarenheten och för att bli framgångsrika behöver vi lära av varandras framgångar och motgångar. Medarbetarsamtal och arbetsplatsträffar är viktiga för att lyfta fram hur verksamheten fungerar, hur medarbetare upplever sin arbetssituation och skapar förutsättningar för att förändra och förbättra. Den första stora Medarbetardialogen genomfördes våren 2002. Den tar bland annat in synpunkter på arbetsmiljö, ledarskap och kompetensutveckling. Utifrån resultaten av Medarbetardialogen har Green Cargo bland annat beslutat att under 2003 förbättra kommunikationen av företagets målbilder, utveckla ledare och utforma en bättre modell för utveckling av medarbetare. Skapandet av en kompetensdatabas, som uppdateras löpande, är ett sätt att samla företagets erfarenheter.

Det finns fortfarande saker kvar att göra

Nattarbete, ensamarbete, fysisk påfrestning och hårda förhållanden gör Green Cargo till en krävande arbetsplats. Tillbud och olyckor kan få svåra konsekvenser, därför är säkerhet en nödvändighet. Med förebyggande säkerhetsutbildningar, drogtester, utveckling av arbetsmiljö och hälsoprogram arbetar vi kontinuerligt för att förbättra Green Cargos arbetsförhållanden. Individerna ska kunna påverka sin situation, så mycket som möjligt. Den databaserade schemalaggningsen av lokförarnas arbetsturer är ett sätt att skapa ett system som kan ta hänsyn till kunden, verksamheten och individen. Under året har Green Cargo inlett ett projekt för minskad sjukfrånvaro som gett positiva resultat. 2003 startar vi aktiviteter för hälsa och arbetsmiljö, rehabilitering och friskvård. Vi vet att det fortfarande finns saker kvar att göra innan Green Cargo blir den arbetsplats vi vill ha. Men det gör det bara mer angeläget att alla engagerar sig, och tar för sig av de möjligheter som finns till förändring.

"FÖR ÖKAD HÄLSA OCH FÖR ATT TAG I OCH DOKUMENTERA OHÄLSOPROBLEMEN VILL VI PÅ ARBETSTAGARSIDAN UPPRÄTTA ETT HÄLSOBOKSLUT. I DISKUSSIONERNA KRING OHÄLSA OCH EKONOMI PRATAR VI OM MER ÄN 200 SJUKSKRIVNINGAR PER DAG. INSTÄLLDA TÅG, PERSONAL PÅ ÖVERTID, REHABILITERING OCH ANNAT ÖKAR KOSTNADERNA YTTRELLIGARE. TILL DET KOMMER EFFEKTER AV OHÄLSA SOM INTE DIREKT KAN OMSÄTTAS I KRONOR MEN SOM SYNS I DE UPPFATTNINGAR OM ARBETSFÖRHÅLLANDEN SOM GES I MEDARBETARDIALOGEN. ATT MEDARBETARE SOM MÅR BRA PÅ SIN ARBETSPLATS OCKSÅ ÄR BRA FÖR SITT FÖRETAG ÄR ETT FAKTUM, OCH NÅGOT SOM OCKSÅ VISAR SIG I LÄGRE KOSTNADER FÖR OHÄLSA"

Stefan Bieder, personalrepresentant, ST, Green Cargo

Resultat av Medarbetardialog

Frågeområde	Index
Arbetsmiljö	57,7
Balans Arbete & Privatliv	62,8
Lön & Förmåner	50,4
Arbetsituation	64,0
Karriär	62,4
Kompetensutveckling	60,8
Laganda	70,9
Ledarskap	61,2
Kundfokusering	63,8
Medarbetarindex* totalt	60,8

*Medarbetarindex mäts mellan 0-100. Normalt sett uppfattas 70 som ett mycket bra resultat.

Miljömål:

Att alltid söka nya sätt att minimera vår verksamhets miljöpåverkan. Att kontinuerligt arbeta för att ständigt förbättra Green Cargos miljöprestanda, och därmed också våra kunders.

Green Cargo erbjuder produkter och tjänster med marknadens bästa miljöprestanda, logistik som skapar miljöfördelar, som genererar konkurrensfördelar och hållbara värden för våra kunder. Vi är det enda nationella logistikföretaget med transporter märkta Bra Miljöval. Det gröna alternativet.



Målområde Miljö	Utfall 2002	Mål 2003
Miljöprestanda, (g CO ₂ /ntonkm) ¹	4,8	4,7
Dieselförbrukning, lastbil liter/mil	4,00	3,96
Image index från årlig kunddialog	67	69
Image index från årlig medarbetardialog	72	73

¹ Följs upp genom indikatorerna dieselförbrukning och elanvändning

För mer information om Green Cargos miljömål: erica.akerstrom@greencargo.com

Miljö

Marknaden väljer miljö

Näringslivets miljötänkande ökar i takt med insikten om att hållbar utveckling är en förutsättning för framtida företagande. Drivande är konsumenter, marknadskrafter och lagstiftning. Kundernas miljökrav blir allt mer specifika. Att både producera och transportera med så liten miljöpåverkan som möjligt blir allt viktigare för företag som vill förbli framgångsrika. Förutseende företag väljer en logistik som kan möta framtida krav. För Green Cargo innebär det en stor möjlighet. Men för att möta omvärldens miljökrav, för att bygga en verksamhet som både uppfyller dagens behov och framtidens, behöver vi hela tiden utveckla nya lösningar och produkter, ny logistik.

Miljöaktiviteter, nu och i framtiden

Green Cargo erbjuder logistiklösningar, vilket innebär transporter, lagerhantering och förädling av varor. Allt vi gör påverkar miljön, vi förbrukar energi och orsakar utsläpp. 94 procent av Green Cargos transporter går på järnväg med eldrivna lok och vår miljöprestanda är därmed mycket hög. Vägen till en hållbar utveckling är inget annat än en lång rad insatser, visionära och praktiska. I arbetet för att minimera vår påverkan på miljön har Green Cargo gjort och gör följande:

- Ett miljöledningssystem har införts och Green Cargo AB förväntas certifieras enligt ISO 14001 under 2003.
- Green Cargo delar med sig av hållbar utveckling till sina kunder. Ett Bra Miljöval-intyg har tagits fram för logistiklösningar som uppfyller Svenska Naturskyddsföreningens höga miljökrav. Intygen ger kunderna ett tydligt mervärde.
- En allmän miljöutbildning har påbörjats där Green Cargos medarbetare informerats om transportbranschens miljöpåverkan. Den kommer att följas upp av miljöutbildning lokalt. Vidare specialutbildas bland andra miljöledare och säljare.
- Av Green Cargos drygt tvåhundra diesellok är fyrtio av modell V5 vars motorer under 2002 ersatts med motorer med bättre miljöprestanda. De är av motsvarande Euro 2 klass och tystgående, vilket ger förare en lugnare arbetsmiljö. Planering sker för modernisering av femtio Z70-lok.
- Green Cargo deltar i ett projekt som stöds av Statens Energimyndighet och ska gynna utvecklingen av biogasdrivna lastbilar, för att minska koldioxidutsläpp. Green Cargo använder sedan två år en biogasdriven dragbil i Stockholm.

Enastående miljöprestanda

Som enda rikstäckande logistikföretag uppfyller hela Green Cargos verksamhet Svenska Naturskyddsföreningens kriterier för Bra Miljöval.



Ständiga miljöförbättringar

Division Road & Logistics samt dotterbolagen NTR och CombiTrans Groupage Sweden miljöcertifierades under 2002 enligt ISO 14001.

Exempel på miljöaktiviteter:

- fylla tomma returvagnar med återvändande godsflöden
- erbjuda våra kunder Bra Miljöval-intyg
- öka lokutnyttjandet och minska tomgångskörning
- minska antalet tjänsteresor genom att använda telefonmöten och telekonferenser

- Green Cargo har i ett pilotprojekt utbildat lastbilschaufförer i ett miljöanpassat körsätt, i att köra mjukt och med framförhållning för att spara energi och kostnader. Om projektet faller väl ut kommer alla Green Cargos förare att utbildas i miljöanpassat körsätt.
- Green Cargo medverkar i ett EU-pilottest av elhybridlastbilar, Elcidis. Av totalt sex bilar har vi två. Elhybrid innebär att fordonen växelvis kan köras på el eller diesel, eller med båda drivmedel och tekniker samtidigt. Ren eldrift passar för tätortsdistribution, bilarna körs ljudlöst och utan avgaser, men med begränsad räckvidd. För längre sträckor används konventionell dieseldrift.
- På Green Cargos hemsida erbjuder vi våra kunder en miljökalkyl. Den utvecklas nu ytterligare för att även beräkna internationella transporter. Det sker inom projektet Ecotransit i vilket fem järnvägsbolag, Green Cargo, Deutsche Bahn, Trenitalia, franska SNCF och Schweizerische Bundesbahnen, driver utvecklingen av en miljökalkyl som ska kunna användas på samtliga transportslag i Europa. Genom att välja avsändare och mottagande ort i Europa kan olika tänkbara transportlösningars miljöpåverkan beräknas. Miljökalkylen görs tillgänglig via projektdeltagarnas hemsidor.
- Under 2003 kommer Green Cargo att investera i ytterligare en biogasdriven lastbil. För att leva upp till Euro 4-normen ska vi också utrusta två distributionslastbilar med katalytisk avgasrening. Vi kommer att genomföra logistikförbättringar som minskar miljöbelastningen i alla operativa enheter. En övergripande och viktig målsättning under året är att utveckla och kommunicera Green Cargos miljöargument. Det för att ytterligare stärka vår position som marknadens gröna alternativ, för att bli bättre för miljön och för våra kunder.



Samhällsmål:

Att alltid agera med hänsyn till vår omvärld. Att ta ansvar för vår roll som transportör och den inverkan vår verksamhet har på människors liv och vardag.

Green Cargo finns i, påverkar och påverkas av samhället. Att vara en samhällsaktör är att delta. Vi strävar efter att med våra logistiklösningar vara lönsamma för näringsliv och industri, att bidra till den välfärd Sverige vill bygga, och att göra det på ett hållbart sätt.

"DET RÅDER INGET TVIVEL OM ATT EN AV DE SVÅRASTE UTMANINGARNA I FRÅGA OM HÅLLBAR UTVECKLING HANDLAR OM ATT HANTERA MILJÖPÅVERKAN FRÅN DE ÖKADE TRANSPORTVOLYMERNA. OCH DET ÄR EN UTMANING VI INTE HAR RÅD ATT STRUNTA I. OM VI INTE TAR ITU MED PROBLEMET KOMMER KOSTNADERNA FÖR SAMHÄLLET, DET VILL SÄGA FÖR OSS OCH VÅRA BARN, ATT BLI FÖR HÖGA."

Margot Wallström,
miljökommissionär, EU



För mer information om Green Cargos samhällsmål: lennart.sparring@greencargo.com

Handlingar, förutsättningar och brister

Som logistikföretag har Green Cargo olika roller, hänsyn och ansvar. Vi är en del av näringslivet, av produktion och lönsamhet, vi är människors arbetsdag och försörjning, vi finns i en omvärld som ser oss susa förbi. I allt Green Cargo gör, är och vill vara, måste vi också vara pålitliga och sanna. Vi måste leva upp till våra värden och stå för våra misstag. Att vara företag idag är att förstå sina handlingar, se förutsättningar och brister. Men också att våga vara öppet, att tro på och arbeta för något. Allteftersom världen förändras, människors behov, synen på företagande, välfärd och internationalism, lär vi oss och förändras tillsammans med vår omvärld. För Green Cargo är det ett fundament för hållbar utveckling, ingenting är för sent och allt fortfarande möjligt.

Hållbar logistik, hållbar välfärd

Sveriges geografiska läge gör näringsliv och industri beroende av kostnadseffektiva transporter och logistik. Tillgänglighet är en förutsättning för vår konkurrenskraft på den internationella marknaden och den välfärd Sverige vill fortsätta utveckla. Inte bara starka etablerade företag utan också nya aktörer ska ha förutsättningar att ta plats. Vi behöver en logistik som ger Sverige framtida förutsättningar, en infrastruktur som uppdateras efter nationella och internationella förändringar. Om vi inte klarar att övervinna våra transporthinder kan verksamheter välja att flytta närmare sina marknader och Sverige förlora utvecklingsmöjligheter. Som logistikföretag ska Green Cargo finnas med och göra det möjligt för hela Sverige att delta på den internationella marknad som ständigt utvecklas, en marknad som allt mer inser järnvägens hållbara fördelar.

Ohållbar utveckling, nödvändig förändring

Den inre marknadens rörlighet och tillväxt har ökat det internationella transportarbetet, men också orsakat en obalans mellan transportslagen. EU förutser i en rapport att trängsel, trafikinfarkter, buller, förseningar, bränsleförbrukning, föroreningar och miljöpåverkan kommer att orsaka en ohållbar utveckling, nödvändig att förändra. Sedan några år arbetar EU för att införa infrastrukturförändringar som ska gynna utvecklingen av järnvägstransporter. Green Cargo välkomnar denna utveckling. Tillsammans med EU och andra aktörer på transportmarknaden arbetar också vi för att bygga hållbar logistik för miljö, människor och finansiell bärighet.

Green Cargos infrastrukturprogram

För att stimulera dialogen med Banverket inför arbetet med Banhållningsplanen 2004-2015 presenterade Green Cargo under våren 2002 sitt program "Bättre spår för framtiden" med nödvändiga infrastruktursatsningar. Infrastrukturprogrammet har sin utgångspunkt i de godsstråk som bland annat Godstransport-delegationen lyft fram som viktiga för svenskt näringslivs behov. "Bättre spår för framtiden" finns på greencargo.com

För en hållbar logistik

Exempel på forum, branschföreningar och institut som Green Cargo stödjer och medverkar i för att bland annat skapa en framtida och hållbar logistikutveckling:

- Sveriges Transportindustriförbund
- Branschföreningen Tågoperatörerna
- Järnvägsforum
- UIC – Internationella Järnvägsunionen
- CIT – Internationella järnvägs-transportkommittén
- TFK – Institutet för transportforskning
- Tvärvetenskapliga kompetenscentra vid Chalmers och KTH

1 Kristina Rennerstedt
Generaldirektör Statens Kulturråd
Födelseår: 1952
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Vvd Allmänna reklamationsnämnden och Nordiska kulturfonden
Utredare Lagen om vård av missbrukare
Ledamot i stiftelsen Framtidens kultur

2 Karl-Gunnar Holmqvist
Styrelseordförande
Födelseår: 1946
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseordförande i HSB Sverige AB, Lokalbänk Norr inom FöreningsSparbanken och HSB Norr
Ledamot i Spintab och Norrlandsfonden

3 Birgitta Strömberg
Senior Vice President, CIO Skanska
Födelseår: 1947
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelse- och konsultuppdrag

4 Lars-Åke Persson
Suppleant SEKO
Födelseår: 1959
I Green Cargos styrelse sedan 2001

5 Peter Lundmark
Personalrepresentant SEKO
Födelseår: 1958
I Green Cargos styrelse sedan 2001

6 Eva Halvarsson
Kansliråd Näringsdepartementet
Födelseår: 1962
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseledamot i SJ AB och AB Statum

7 Björn T Johansson
Suppleant ST
Födelseår: 1960
I Green Cargos styrelse sedan 2001

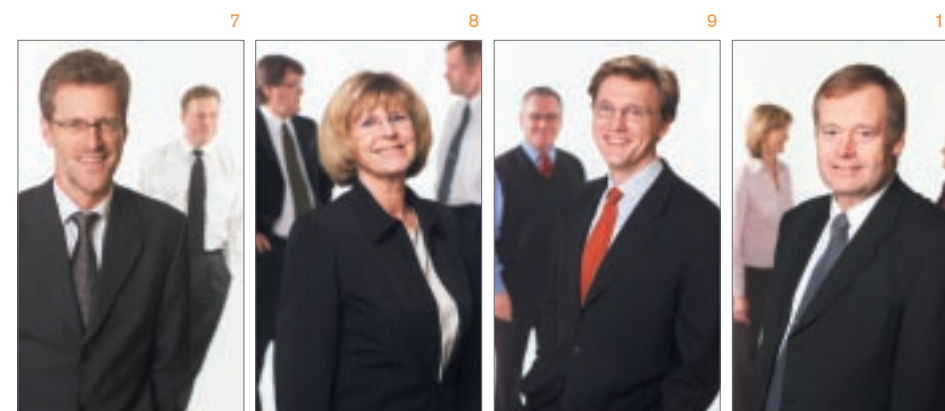
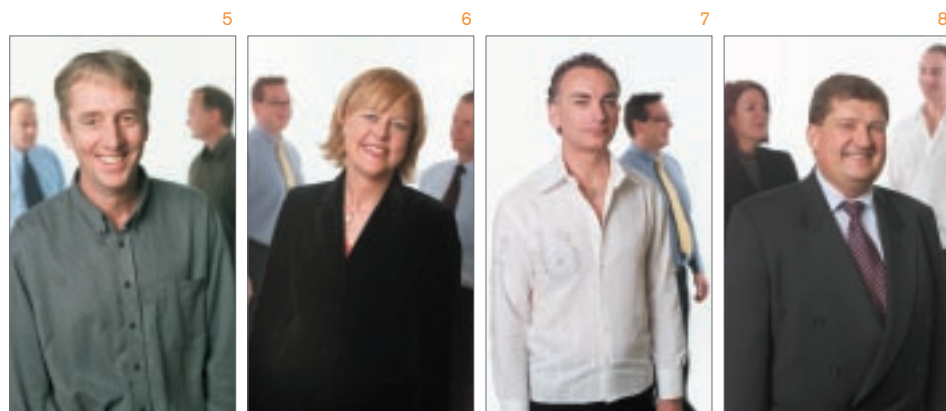
8 Christer Bådholm
Styrelseordförande Bombardier
Transportation
Födelseår: 1943
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseordförande i Chalmers I-sektion
Styrelseledamot i Vattenfall AB och Icomeda AB

9 Carl-Viggo Östlund
VD SalusAnsvar
Födelseår: 1955
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseuppdrag inom SalusAnsvar-koncernen

10 Peter Sandberg
VD och Koncernchef Bure Equity AB
Födelseår: 1959
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseuppdrag i Teleca och Bure Equity AB.

11 Jan Sjöqvist
Direktör
Födelseår: 1948
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseledamot i SSAB, StoraEnso, Cell Network, Lannebo Fonder och Stockholms Handelskammare.
Vd Swedia networks

12 Stefan Bieder
Personalrepresentant ST
Födelseår: 1958
I Green Cargos styrelse sedan 2001



1 Kjell Färnström
Director Operations
Födelseår: 1957
Anställd sedan: 1975

2 Ingela Roos af Hjelmsäter
Director Market Support
Födelseår: 1960
Anställd sedan: 1991

3 Gunnar Andersson
CFO
Födelseår: 1952
Anställd sedan: 2000

4 Mats Hanson
Director Marketing and Sales
Födelseår: 1954
Anställd sedan: 2000

5 Jan Sundling
CEO
Födelseår: 1947
Anställd sedan: 2000

6 Anna Bergqvist
Director Corporate Communications
Födelseår: 1964
Anställd sedan: 1995

7 Rune Karlsson
Director Human Resource
Födelseår: 1952
Anställd sedan: 1976

8 Kerstin Stenberg
CIO
Födelseår: 1951
Anställd sedan: 2000

9 Johan Saarm
Director Strategy and Business Development
Födelseår: 1967
Anställd sedan: 2002

10 Roland Hojjar
Director Road & Logistics
Födelseår: 1950
Anställd sedan: 1992

Huvudkontor

Postadress:
Green Cargo AB
Box 39
SE-171 11 Solna

Besöksadress:
Svetsarvägen 10
Telefon:
+46 8 762 40 00

E-post:
info@greencargo.com

Hemsida:
www.greencargo.com

Kundservice

Postadress:
Green Cargo AB
Kundcenter
Box 114
SE-694 23 Hallsberg

Besöksadress:
Kraftvärmegatan 2
Telefon:
+46 582 66 57 00

Dotterbolag

CombiTrans Groupage Sweden
Telefon: +46 340 64 95 00
www.combitrans.se

Nordisk Transport Rail
Telefon: +46 410 540 00
www.ntr.se

TGOJ Trafik
Telefon: +46 16 17 26 90
www.tgojtrafik.se

Celexor AB
Telefon: +46 8 762 42 30
www.celexor.com

Hallsbergs Terminal AB
Telefon: +46 582 68 50 56

Intressebolag

CargoNet
Telefon: +47 23 15 33 63
www.cargonet.no

Ordlista**Bra Miljöval**

BRA MILJÖVAL är Svenska Naturskyddsföreningens miljömärkning. Den sätter miljöhänsyn främst och är världens enda miljömärkning som kontrolleras av en oberoende natur- och miljöorganisation. Producenter får ansöka om, och betala för, en tidsbegränsad licens.

Infrastruktur

Ett system av anläggningar och driften av dessa, som utgör grund för försörjningen och förutsättningen för att produktionen skall fungera.

Intermodala transportlösningar

Transportsystem med rationella rutiner och hanteringshjälpmedel för omlastning av containrar och växelflak mellan olika transportslag.

Logistik

Den strategiska ledning av inköp, förflyttning och förvaring av material, artiklar och färdigvarulager och tillhörande informationsflöde genom organisationen och dess marknadskanaler på ett sådant sätt att nuvarande och framtida lönsamhet maximeras genom att kostnadseffektivt tillgodose order.

Matarbanetrafik

Trafik som ansvarar för transporter från kundernas lastningsplatser till rangerbangård.

Miljöprestanda

Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

Nettotonkilometer

Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka.

Speditionsverksamhet

Verksamhet som innebär att för annans räkning ombesörja mottagning, transport, lagring, omlastning, tullbehandling mm av gods.

Supply Chain Management

Omfattar en helhetssyn över finansiella, materiella- och informationsflöden under processen från leverantör till tillverkare, till grossist, till detaljist och till konsument. SCM omfattar koordinering och integrering av dessa flöden både inom och mellan företag.

Systemtåg

Systemtåg är hela tåg avdelade för ett specifikt godsflöde, som körs med ett minimum av rangeringar.

Tredjepartslogistik

Delar av logistiken läggs ut på en tredjepart utanför det egna företaget, t ex transporttjänster, lagerhantering eller förädling, sammansättning, justering eller funktionskontroll av varor inne på lagret.

Vagnkilometer

Totala antalet producerade kilometer för hela vagnsflottan.

Vagnslast

Transporter som går med järnväg i ett fast nätverk enligt en fast tidtabell. Tåget innehåller ofta vagnar från flera olika kunder som sorteras och bildar nya tåg på rangerbangårdar.

Nyckeltal**Avkastning eget kapital**

Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Avkastning på sysselsatt kapital

Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital.

Nettoinvesteringar

Gjorda investeringar minskat med avyttrade anläggningar inklusive återlagda avskrivningar för dessa.

Nettoskuldssättningsgrad

Räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar dividerat med eget kapital inklusive minoritetsandel.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat dividerat med omsättning.

Soliditet

Eget kapital inklusive minoritetsandel dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.



Uppgifterna gäller 2002. Jämförbara siffror för 2001 och proforma 2001 för moderbolaget redovisas i denna följd inom parantes. Proforma 2001 för moderbolaget har, som nämnts under redovisningsprinciper, framtagits enbart avseende resultaträkningen. Samtliga belopp är angivna i MSEK om inget annat anges.

Verksamheten

Green Cargo är ett transport- och logistikföretag på den europeiska marknaden med inriktning mot i huvudsak företag inom nordiskt näringsliv. Våra kunderbjudanden baseras på järnvägslösningar. Lastbilstransporter och logistik-tjänster är integrerade tilläggstjänster, men också självständiga kunderbjudanden.

Ägarförhållanden

Moderbolaget Green Cargo AB direktägs till 100% av Svenska staten.

Väsentliga händelser

Koncernförändringar

Ett antal strukturella förändringar i Green Cargo-koncernen har genomförts under 2002.

Den 1 januari bildade Green Cargo tillsammans med Norges Statsbaner, NSB, kombibolaget CargoNet AS där Green Cargos ägarandel är 45%. CargoNet AS, där den norska godstrafiken bedrivs, förvärvade vid samma tidpunkt Green Cargos tidigare dotterbolag Rail Combi AB och ett sammanhållet skandinaviskt kombitrafiknät på järnväg skapades.

Verksamheten i dotterbolaget Sve Rail Italia, SRI, avvecklades. Delar av den tidigare verksamheten införlivades i Green Cargo AB under hösten. Från årsskiftet finns ingen verksamhet kvar i Sve Rail Italia.

Det tidigare helägda dotterbolaget Green Cargo Road & Logistics AB fusionerades in i Green Cargo AB den 29 november och ingår nu som en division inom Green Cargo för produktion av biltransporter och tredjepartslogistik-tjänster.

Internt arbete

Måltavlan - det interna systemet för balanserat styrkort - infördes fullt ut i organisationen och omfattar nu cirka 200 arbetsplatser.

Ett åtgärdsprogram för resultatförbättring inleddes. Aktiviteter genomförs för att öka

intäkterna, sänka de administrativa kostnaderna genom samordning och centralisering samt effektivare resursutnyttjande.

Transportverksamheten – miljö, säkerhet, kvalitet

Green Cargo AB fick möjlighet att börja erbjuda Bra Miljöval-intyg till sina kunder. Om vår miljöanalys visar att kundens transportlösning klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav på Bra Miljöval erhåller kunden ett intyg som bekräftar detta.

Green Cargo uppnådde sina högsta värden någonsin för ankomstpunktigheten i järnvägs- trafik. Hela järnvägssektorn minskade antalet förseningstimmar med drygt 10%. Green Cargo stod för merparten av denna förbättring.

Flera svåra olyckor inträffade, två med svåra personskador, där bland annat en lokförare omkom och en olycka i Hallsberg med omfattande materiella skador på både fordon och spåraneläggningar. För att minska tillbudna följer Green Cargo upp och analyserar samtliga tillbud och olyckor. Vi utbildar och vidareutbildar kontinuerligt våra medarbetare i förebyggande föreskrifter och riktlinjer. Alla tågförare och all bangårdspersonal är grundutbildade i trafik-säkerhet. Green Cargo har även ett fyrtiotal instruktörer som teoretiskt och praktiskt utbildas och testas både i säkerhet och i pedagogik.

Under året förnyades Green Cargo AB:s kvalitetscertifiering enligt ISO 9001 och utvidgades till att omfatta hela verksamheten.

Koncernöversikt

Koncernen

Koncernens rörelseintäkter uppgick 2002 till 6170 (6309). Förändringen beror främst på minskade intäkter i järnvägsverksamheten samt avyttring av dotterbolaget Rail Combi AB.

Volymutvecklingen för järnvägstransporter för första halvåret var vikande men vände

sedan uppåt och volymutfallet för 2002 blev obetydligt lägre än för 2001.

Rörelseresultatet försämrades till -116 (-20), främst beroende på ovannämnda intäktsminskning inom järnvägsverksamheten samt uppstarts-kostnader inom tredjepartslogistiken. I resultatet ingår realisationsvinst för försäljningen av Rail Combi AB med 22.

Finansnettot uppgick till -79 (-56). Förändringen beror främst på en ökad netto-skuldsättning.

Årets skattekostnad berör främst uppskjuten skatt avseende skattemässigt underskott samt nedskrivning av uppskjuten skattefordran vilken utgör 140.

Green Cargo AB (moderbolaget)

Rörelseresultatet uppgick till -122 (-55, -57).

Försämringen beror främst på minskade intäkter inom järnvägsverksamheten samt uppstarts-kostnader inom tredjepartslogistiken. De direkta kostnaderna för järnvägsproduktionen ökade framför allt beroende på högre el- och underhållskostnader. Kostnadsökningarna kompenenserades dock genom kostnadsminskningar inom administrationen.

Nordisk Transport Rail

NTR förmedlar transporttjänster inom området internationell järnvägstrafik. I ett nära samarbete med ledande europeiska järnvägsförvaltningar och privatvagnsföretag kan NTR erbjuda marknaden ett heltäckande transportutbud med moderna lastbärare inom hela Väst- och Östeuropa samt Fjärran Östern.

Rörelseresultatet uppgick till -3 (4). Försämringen beror dels på volymnedgång, dels kostnader i samband med avveckling av personal.

NTR har volymmässigt upplevt en nedgång under året, t ex på grund av skyddstullar på stål från Östeuropa samt en trafikspärr mellan Italien och Schweiz som inträffade under perioden mars-april.

TGOJ Trafik

TGOJ Trafik bedriver godstransporter på järnväg samt uthyrning av järnvägsfordon och personal för gods- och persontransporter.

Rörelseresultatet uppgick till 2 (22). TGOJ Trafik hade en volymökning med ökade intäkter som följd. Resultatförsämringen beror främst på att föregående års resultat innehöll en positiv post (15) för en inlöst pensionsskuld samt att TGOJ Trafik under 2002 haft flera anställda, ökade underhållskostnader samt en större kundförlust på -4.

Under slutet av året slutfördes förhandlingar med TGOJ AB om köp av verkstadsanläggningar i Eskilstuna och Oxelösund samt övertagande av personal för underhåll av TGOJ:s fordon. Övertagande sker under 2003.

Sve Rail Italia

Sve Rail Italia utförde järnvägsbaserade godstransporter mellan Norden och Italien. Bolaget ägs till lika delar av Green Cargo AB och Trenitalia S.p.A. Bolaget är under avveckling och dess resterande verksamhet införlivades med Green Cargos och Trenitalias övriga verksamheter i januari 2003.

Rörelseresultatet uppgick till -16 (-3). Försämringen beror på ökade transportkostnader samt kostnader för avveckling av bolaget.

Celexor AB

Celexor erbjuder lösningar inom fjärdepartslastlogistik och ansvarar för hela flöden av varor och information. Under året har både omsättningen och antalet anställda ökat kraftigt och investeringar har gjorts i informationssystem. Bolagets rörelseresultat uppgick till 1 (1).

Hallsbergs Terminal AB

Hallsbergs Terminal AB är ett delägt dotterbolag som ägs till 67% av Green Cargo AB. Verksamheten består i att skapa förutsättningar för att infrastrukturen och området omkring riksbangården och Ulvsätters industriområde i Hallsberg utvecklas till ett kraftfullt lager-, gods- och logistikcentrum för järnväg och landsväg.

Rörelseresultatet uppgick till -1 (0). Bolaget befinner sig i ett uppstartsskede.

Under sommarperioden 2003 kommer en påbörjad kombiterminal att färdigställas. Hallsbergs Kombiterminal AB (driftsbolag) är under bildande med Hallsbergs Terminal AB som moderbolag samt Rail Combi AB och EuroShuttle A/S som delägare. Bolagets huvuduppgift blir att utföra lyft mellan lastbil och järnvägsvagn på terminalen.

CombiTrans Groupage Sweden

CombiTrans Groupage Sweden erbjuder internationella lösningar för hel-, del- och stycke-

godstransporter med lastbil, till och från östra och centrala Europa, OSS och Mellanöstern.

Rörelseresultatet uppgick till 6 (9). Försämringen beror främst på ökade personalkostnader p g a förstärkningar inom området miljö, kvalitet och försäljning. Bolaget har även prismässigt påverkats av den svagare konjunkturen.

Green Cargo Road & Logistics A/S

Bolaget bedriver tredjepartslogistik i Danmark. År 2002 var bolagets första hela verksamhetsår.

Rörelseresultatet uppgick till 1 (0).

CargoNet

Intressebolaget CargoNet AS har sin kärnverksamhet inom kombinerade järnvägstransporter och bedriver verksamhet i ett eget skandinaviskt nätverk och i samarbete med andra europeiska nätverk.

CargoNet ägs av Green Cargo tillsammans med Norges Statsbaner, NSB. Green Cargos ägarandel är 45%. Bolaget bedriver kombitrafik i Sverige, Norge, mellan de två länderna samt till/från kontinenten. Green Cargos tidigare helägda dotterbolag, Rail Combi AB, ingår i CargoNet-koncernen.

Green Cargos resultatandel år 2002 är -22 vilken koncernmässigt möts av en upplösning om 22 av den negativa goodwill om 28 som uppstod vid förvärvet av CargoNet.

Sammanställning av finansiella data för Green Cargo-koncernen och dess rörelsedrivande dotterbolag.

	Rörelsens intäkter		Rörelseresultat	
	2002	2001	2002	2001
Green Cargo AB	4 778	4 160	-122	-55
Nordisk Transport Rail	1 070	1 126	-3	4
TGOJ Trafik	167	141	2	22
Sve Rail Italia	401	483	-16	-3
Celexor AB	83	17	1	1
Hallsbergs Terminal AB	0	0	-1	0
CombiTrans Groupage Sweden	300	284	6	9
Green Cargo Road & Logistics A/S	17	3	1	0
Rail Combi AB	-	456	-	17
Koncernjusteringar samt övriga bolag	-646	-361	16	-15
Koncernen	6 170	6 309	-116	-20

Investeringar

Koncernens nettoinvesteringar under året uppgick till 319 (135). Under året har en rad investeringar för framtiden genomförts. En ny vagnvårdsanläggning i Hallsberg togs i drift under våren. Green Cargo flyttade in i det nya huvudkontoret i Solna ungefär samtidigt. Två nya logistikcentra, ett i Jordbro söder om Stockholm och ett i Norrköping med en sammanlagd lageryta på drygt 50 000 kvadratmeter, stod klara under hösten och är nu i full drift. Dessutom har investeringar i lok och vagnar gjorts.

Under året har beslut fattats om investeringar i rundvirkesvagnar samt i Europas modernaste vagnar för papperstransporter för tillsammans ca 270 MSEK. Leverans kommer att ske under 2003-2004.

De flesta av ovanstående investeringar har gjorts med egna medel. Kassaflödet från köp och försäljning av anläggningstillgångar var -268 (-89).

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

I början av 2003 tecknades avtal om finansiering av en fastighetsinvestering som under 2002 finansierats med egna medel. Likviditeten förbättras därmed med 74. Leasingavtal för finansiering av fastigheter, 203, har förlängts från en återstående löptid på 3 år till 18 år.

Risker och riskhantering**Operationella risker****Transportverksamheten**

För trafikslaget järnväg är cirka 70 procent av kostnadsmassan fast medan stora delar av intäktsmassan är rörlig. Eftersom samtliga transportavtal också delar resurserna med andra avtal (exempelvis lok, vagnar och personal) är också produktionen av järnvägstransporter ett sammanhängande system.

För att motverka det volym- och konjunkturberoende som ovanstående resulterar i samt optimera produktionskapaciteten strävar Green Cargo efter att

- dela volymriskerna med kunderna genom kombinationer av rörlig och fast del i pris-sättningen
- dimensionera den egna verksamheten mer med hänsyn till hela konjunkturcykeln snarare än konjunkturtoppar
- komplettera egna resurser med inhyrd kapacitet

De flesta avtal med järnvägstransport som bas är relativt korta men trenden går mot längre avtalstider.

När det gäller lastbilstrafik arbetar Green Cargo till största delen med kontrakt som sträcker sig över ett år. Dessa avtal har automatisk förlängning om de inte sägs upp tre månader innan förfall. Det finns även avtal med längre avtalstid, ofta kopplade till en större investering i inledningsfasen. Kostnadsmassan, även den fasta delen, har relativt stor rörlighet och till övervägande del kan större kundtapp mötas med motsvarande neddragning på kostnadssidan. Green Cargos största risk på bilsidan är volymnedgång orsakad av konjunktursvängningar. Volymnedgång på grund av konjunktursvängningar drabbar i regel alla kunder och ger mindre möjligheter till snabba kostnadsneddragningar. Green Cargo motverkar detta genom att vid sidan om den egna bilkapaciteten arbeta med lejda åkerier. Den procentuella fördelningen är att produktionen idag utförs till 70% i egen regi och till 30% med hjälp av lejda åkerier.

Transportverksamheten står för den helt övervägande delen av koncernens omsättning. **Tredjepartslogistik**

Green Cargos avtal med kunder inom tredjepartslogistiken har en initial löptid på tre till fem år. Löptiden vid förlängning är i regel ett år med sex till tolv månaders uppsägningstid. Den fasta kostnaden ligger i lagerhyra och fasta inventarier som uppgår till ca 40%.

I möjligaste mån anpassas de fasta kostnaderna till befintliga kundavtal. Vid nybyggnation är löptiden på hyresavtal väsentligt längre än motsvarande kundavtal. Risken begränsas genom att lokalerna är attraktiva och placerade i intressanta regioner utifrån logistisk synpunkt. De rörliga och de halvfasta kostnaderna

anpassas till löpande kundavtal. Liksom på bilsidan är den största risken påverkan av konjunktursvängningar. De fasta kostnaderna är svåra att hantera ur detta perspektiv, de rörliga kostnaderna anpassas genom att delar av personal hyrs in beroende på hög- respektive lågsäsong. Tredjepartslogistiken står för en mindre del, ca 4% av koncernens omsättning.

Finansiella risker

Finansverksamheten i koncernen är centraliserad till moderbolagets finansfunktion.

Finansfunktionen fungerar som internbank och ansvarar för kapitalförsörjning, cash management och finansiell riskhantering. Viktiga finansiella risker att hantera är:

Ränterisker

Koncernen strävar efter en stabil resultatutveckling vilket innebär att ränterisken måste begränsas. I finanspolicyen uttrycks ramarna för tillåten ränterisk som genomsnittlig räntebindning. För placeringar är denna 6 månader och för upplåning 12 månader. För att justera räntebindningstid får derivatinstrument användas. Skuldportföljen hade per 2002-12-31 53% rörlig ränta. En känslighetsanalys visar att en ränteförändring med +/- 2% påverkar det finansiella nettot med +/- 4,5.

Valutarisker

Exponering i utländska valutor är främst relaterad till koncernens internationella transporter. Med hjälp av valutaklausuler i avtalen kompletterat med ingångna valutaterminer reduceras den uppkomna valutarisken. Koncernens exponering, uttryckt som summan i absoluta tal av exponering i respektive valuta, mäts löpande och får enligt finanspolicyen högst uppgå till ett motvärde av 90. För risktäckning får derivatinstrument användas. Under året har exponering i utländsk valuta i genomsnitt uppgått till 52. Vid årets utgång fanns utestående terminskontrakt med motvärde på 475, med förfall t o m september 2004.

Motpartsrisker

Koncernens placeringar av likvida medel får endast ske i likvida instrument med låg motpartsrisk. Med motpartsrisk avses risken att motparten inte kan fullgöra sina åtaganden till fullo och i tid. Gällande finanspolicy anger

tillåtna motparter och beloppslimit per motpart. Endast motparter med hög kreditvärdighet är aktuella.

Likviditetsrisker

Risken att koncernen tillförs kostnader på grund av otillräckliga likvida reserver hanteras genom att en lägsta nivå för disponibla medel inom tre bankdagar har angetts.

Refinansieringsrisker

För att skydda koncernen mot kostnader på grund av att förfallande skuldbelopp ej kan täckas med likviditet eller ny finansiering, får inte mer än 60% av totala finansieringslöften förfalla inom samma 12-månadersperiod. Vidare ska låneförfall spridas jämnt över tiden.

Skatter

Skattemyndigheten har efter förfrågan från bolaget gjort en preliminär bedömning (ej bindande) av viss vagnavgift som bolaget erhåller då bolagets järnvägsvagnar befinner sig i utlandet. Bolaget anser att avgifterna inte skall belastas med mervärdesskatt då tjänsten i fråga omsätts utomlands. Skattemyndighetens bedömning är emellertid att tjänsten är mervärdesskattepliktig i Sverige. Skulle Skattemyndigheten stå fast vid sin bedömning vid en omprövning riskerar bolaget att inbetala ytterligare mervärdesskatt om maximalt 20% av de uppburna avgifterna. Det är dock oklart i vilken mån bolaget i efterhand kan erhålla kompensation för mervärdesskatten från de utländska järnvägsoperatörerna. Då bolaget ej delar Skattemyndighetens preliminära bedömning, har någon avsättning för denna risk ej bokförts.

Övriga risker

Den 2 mars 2001 lämnades en anmälan till EU-kommissionen i vilken Green Cargo anklagas för diskriminerande prissättning av tomtransporter av privatvagnar. Green Cargo erhöll den kompletta anmälan i september 2001 med begäran om ett yttrande över denna. Green Cargos yttrande lämnades till kommissionen i november 2001. I yttrandet tillbakavisas på alla punkter påståendena om missbruk. Kommissionen har ännu inte lämnat något

utlåtande. Om kommissionen skulle finna att Green Cargo gjort sig skyldigt till diskriminerande prissättning kan risk finnas för att Green Cargo blir skyldigt att utge en konkurrens-skadeavgift. Det är omöjligt att uppskatta storleken av en eventuell sådan avgift.

Den 4 december 2002 erhöll Green Cargo från EU-kommissionen en anmälan om missbruk av dominerande ställning med begäran om yttrande. I anmälan anklagas Green Cargo för att i samband med en kunds upphandling av transporttjänster oskäligt dröjt med att lämna priser till transportör samt för att lämnade priser var oskäligt höga och därmed diskriminerande. Green Cargo svarade på anmälan den 15 januari 2003. I yttrandet till kommissionen förklaras att priser lämnats så snart det var praktiskt möjligt och att de priser som lämnats var desamma som de som lämnats till kunden. Transportören har enligt Green Cargos uppfattning inte utsatts för diskriminerande behandling. Green Cargo har ännu inte erhållit något svar på sitt yttrande. Om kommissionen skulle finna att det föreligger missbruk av dominerande ställning kan risk finnas för att Green Cargo blir skyldigt att utge en konkurrens-skadeavgift. Det är även i detta fall inte möjligt att uppskatta storleken av en eventuell sådan avgift.

Någon avsättning för eventuella konkurrens-skadeavgifter för ovanstående anmälningar har inte gjorts.

Personal

Under året inleddes ett omstruktureringsprogram för att anpassa verksamheten till den rådande lönsamhetsnivån. Programmet utgår i huvudsak från ett centraliseringsperspektiv där anläggandet av Green Cargo centers spelar en viktig roll för samlokalisering och synergieffekter. Vidare ingår även förändrade arbetssätt och systemlösningar för att minska de totala kostnaderna. Totalt omfattas ca 150 befattningar. Tillsammans med minskade administrationskostnader förväntas åtgärderna inom en tvåårsperiod ge en årlig kostnadsbesparing på ca 100 MSEK.

Jämställdhetsarbetet vid Green Cargo bedrivs i linjeorganisationen och innebär

bl a att företagets ledarskap utvecklas av både kvinnor och män, att inga osakliga löneskillnader finns samt att den anställdes möjlighet att välja inriktning och utveckling är oberoende av kön.

Under året har Green Cargo inlett ett projekt för minskad sjukfrånvaro med positiva resultat. 2003 startar aktiviteter för hälsa och arbetsmiljö, rehabilitering, friskvård och utvecklade arbetsmetoder.

Miljöinformation

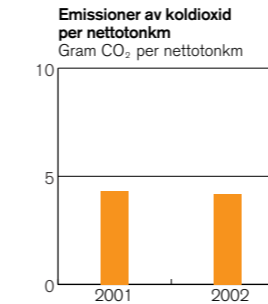
Verksamheten inom Green Cargo kan ha inverkan på människors hälsa och miljö i huvudsak genom utsläpp till luft, buller, olyckor, läckage och markföroreningar. Relativt konkurrenter i transportbranschen har Green Cargo avsevärt bättre miljöprestanda. Genom ett aktivt miljö- och säkerhetsarbete försöker Green Cargo vidare att minska riskerna för miljöpåverkan så långt som möjligt. Detta arbete bedrivs inom ramen för vårt miljöledningssystem.

Green Cargos verksamhet är spridd över hela landet och hanteringen av avfall påverkas av vilka fraktioner kommunerna har mottagningsystem för. Vi följer lagar och föreskrifter i vår hantering vilket bland annat innebär att alltid sortera ut farligt avfall. Vårt mål är att sortera de fraktioner som kan tas om hand lokalt. Moderbolagets kommande certifiering enligt ISO 14001 innefattar bland annat att säkerställa relevant sortering på alla orter.

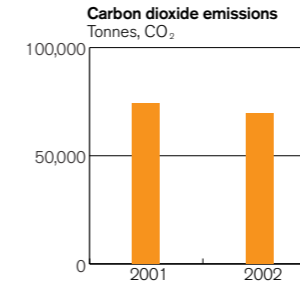
Koncernen bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken, däremot anmälningspliktig verksamhet. Denna består av en tankanläggning för diesel.

Green Cargo har tillstånd att transportera såväl farligt gods som farligt avfall.

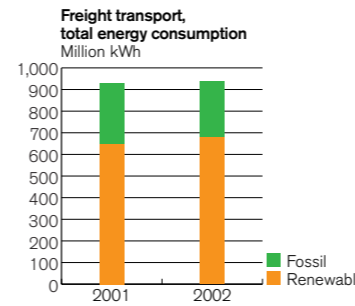
I graferna på nästa sida ingår de bolag i koncernen som förfogar över egna produktionssystem, dvs Green Cargo AB och TGOJ Trafik AB. Dessutom ingår värden från intressebolaget Rail Combi AB.



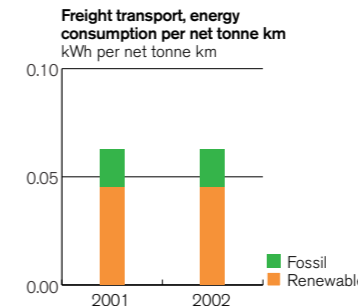
Koldioxid per nettotonkm är vårt viktigaste miljönyckeltal som fångar upp både effektivitetsförbättringar och andel förnybar energi i vår transportapparat.



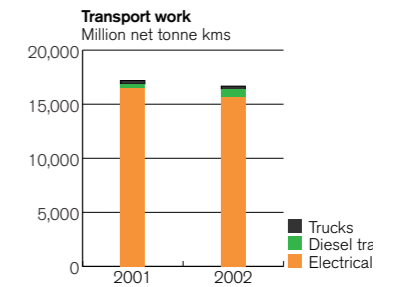
Emissionerna av fossil koldioxid är tack vare tågens låga energianvändning och inköp av förnybar elenergi låga relativt transportvolymerna. Icke desto mindre är det ett av våra viktigaste mål att minska dessa emissioner.



Den förnybara energin som används utgörs av el från vattenkraft till våra tåg. Fossil energi i form av diesellojla används till dieseltåg och lastbilar.



En låg energianvändning är det första steget mot en låg miljöpåverkan. Tåg rullar med låg friktion och med mycket last på en gång. Vi satsar på utbildning i energisnålt körsätt för våra lastbilsförare.



Samverkan mellan transportslagen är nyckeln till ett transportsystem med lägsta möjliga miljöpåverkan. Green Cargos egna resurser omfattar eltåg, lastbil och dieseltåg.

Styrelsens arbete

Green Cargo AB har under verksamhetsåret 2002 letts av en styrelse bestående av tio ledamöter, varav två personalrepresentanter. Styrelsen består av tre kvinnor och sju män. Under året har styrelsen sammanträtt sex gånger. Styrelsearbetet har framför allt inriktats på följande frågor:

- Företagets strategiska inriktning
 - Hantering av större investeringar
- Enligt arbetsordningen för styrelsen åligger det styrelsen att:
- Utöva tillsyn att den verkställande direktören fullgör sina åligganden.

- Tillse att bolagets organisation är ändamålsenlig.
- Fastställa målsättningar, väsentliga policies och strategiska planer för bolaget och koncernen samt övervaka efterlevnaden av dessa.

Utdelningspolicy har ej fastställts med hänsyn till bolagets finansiella ställning.

Framtidsutsikter

Vi erfar starka köpsignaler vad gäller järnvägs-transporter. Detta gör att vi prognostiserar en volymtillväxt under nästa år.

Det finns en trend mot ökad konsolidering inom transport- och logistikbranschen. Bl a har

Deutsche Bahn (DB) förvärvat den tyska logistik-koncernen Stinnes där Schenker ingår för att etablera sig som en ledande aktör inom transport, spedition och logistik. DB förfogar nu över ett etablerat försäljningsnät i Sverige.

Avregleringen inom Europa medför flera aktörer inom järnvägssektorn.

Vårt rationaliseringsarbete i kombination med de starka köpsignalerna gör att vi, den ökade konkurrensen till trots, prognostiserar ett positivt rörelseresultat för 2003.

Förvaltningsberättelse

Nyckeltal	Koncernen		Moderbolaget		Proforma 2001
	2002	2001	2002	2001	
Rörelsens intäkter	6 170	6 309	4 778	4 161	4 818
Resultat efter finansiella poster	-195	-76	-193	-226	-222
Tillgångar	3 316	3 679	3 043	3 243	
Skulder	2 849	2 947	2 599	2 529	
Eget kapital	467	732	444	714	
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-15	-115	-63	96	
Nettoinvesteringar	319	135	236	207	
Rörelsemarginal	neg	neg	neg	neg	
Avkastning på eget kapital	neg	neg	neg	neg	
Soliditet	14%	20%	15%	22%	

Vinstdisposition

Till bolagsstämmans förfogande:

Balanserade vinstmedel från föregående år	406 973 333
Koncernbidrag netto efter skatt	5 934 240
Fusionsresultat	-5 312 597
Årets förlust	-271 073 974
Summa	136 521 002

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	136 521 002
Summa	136 521 002

Koncernbidrag har lämnats till dotterbolag med KSEK 526 och erhållits med KSEK 8 768 vilket netto ger ett erhållit bidrag med KSEK 8 242.

Koncernens fria egna kapital uppgick per 2002-12-31 till SEK 119 849 000.

För överföring till bundna medel åtgår SEK 247 194.

Resultaträkningar

MSEK

	Not	Koncernen		Moderbolaget		Proforma 2001
		2002	2001	2002	2001	
Rörelsens intäkter						
Nettoomsättning	Not 1, 2	6 141	6 303	4 777	4 161	4 818
Övriga rörelseintäkter	Not 3	29	6	1	0	0
Summa rörelsens intäkter		6 170	6 309	4 778	4 161	4 818
Rörelsens kostnader						
Driftskostnader	Not 4	-3 740	-3 753	-2 696	-2 381	-2 701
Personalkostnader	Not 5	-1 621	-1 619	-1 419	-1 136	-1 380
Övriga externa kostnader	Not 6	-720	-688	-604	-496	-572
Avskrivningar och nedskrivningar	Not 14,15	-199	-212	-176	-140	-159
Jämförelsestörande poster	Not 7	-	-47	-	-46	-46
Övriga rörelsekostnader	Not 8	-9	-18	-5	-17	-17
Andelar i intresseföretags resultat		3	8	-	-	-
Rörelseresultat		-116	-20	-122	-55	-57
Resultat från finansiella poster						
Resultat från andelar i koncernföretag	Not 9	-	-	9	-114	-95
Resultat från andelar i intresseföretag	Not 10	-	1	0	-	-
Ränteintäkter och likn resultatposter	Not 11	36	73	33	61	63
Räntekostnader och likn resultatposter	Not 12	-115	-130	-113	-118	-133
Resultat efter finansiella poster		-195	-76	-193	-226	-222
Minoritetens andel i årets resultat		9	2	-	-	-
Bokslutsdispositioner						
Förändring av ackumulerade överavskrivningar		-	-	8	-	18
Resultat före skatt		-186	-74	-185	-226	-204
Skatt på årets resultat	Not 13	-89	-103	-86	-87	
Årets resultat		-275	-177	-271	-313	

Balansräkningar

MSEK

TILLGÅNGAR	Not	Koncernen 2002-12-31	2001-12-31	Moderbolaget 2002-12-31	2001-12-31
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	Not 14				
Balanserade utvecklingskostnader		12	25	5	-
Goodwill		38	45	-	-
Övriga immateriella anläggningstillgångar		0	2	-	-
Summa immateriella anläggningstillgångar		50	72	5	-
Materiella anläggningstillgångar					
Mark, markanläggningar och byggnader	Not 15	122	34	91	-
Leasade byggnader	Not 16	198	204	198	-
Investeringar i hyrda lokaler		24	-	24	-
Transportmedel		482	549	428	402
Leasade transportmedel	Not 16	720	754	695	733
Inventarier och andra tekniska anläggningar		74	100	59	32
Pågående nyanläggningar		33	7	3	2
Summa materiella anläggningstillgångar		1 653	1 648	1 498	1 169
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	Not 17	-	-	196	453
Andelar i intresseföretag	Not 17	253	28	236	1
Andra långfristiga värdepappersinnehav		5	5	4	0
Andra långfristiga fordringar	Not 18	1	22	4	15
Uppskjuten skattefordran	Not 13	37	118	42	130
Summa finansiella anläggningstillgångar		296	173	482	599
Summa anläggningstillgångar		1 999	1 893	1 985	1 768
Omsättningstillgångar					
Varulager m m		0	0	-	-
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		613	648	401	303
Fordringar hos koncernföretag		-	-	110	214
Fordringar hos intresseföretag		33	5	33	-
Övriga fordringar		90	90	64	35
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 19	175	146	148	124
Summa kortfristiga fordringar	Not 20	911	889	756	676
Kortfristiga placeringar		283	101	281	98
Kassa och bank		123	796	21	701
Summa omsättningstillgångar		1 317	1 786	1 058	1 475
SUMMA TILLGÅNGAR		3 316	3 679	3 043	3 243

Balansräkningar

MSEK

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	Koncernen 2002-12-31	2001-12-31	Moderbolaget 2002-12-31	2001-12-31
Eget kapital					
Eget kapital	Not 21				
Bundet eget kapital					
Aktiekapital		200	200	200	200
Överkursfond		-	-	100	100
Uppskrivningsfond		-	-	7	7
Bundna reserver		147	138	0	0
Summa bundet eget kapital		347	338	307	307
Fritt eget kapital					
Balanserad vinst		395	571	408	720
Årets resultat		-275	-177	-271	-313
Summa fritt eget kapital		120	394	137	407
Summa eget kapital		467	732	444	714
Minoritetens andel av eget kapital		7	10	-	-
Avsättningar och skulder					
Avsättningar					
Avsättningar för pensioner	Not 22	28	30	-	2
Övriga avsättningar		46	69	45	65
Summa avsättningar		74	99	45	67
Långfristiga skulder					
Långfristiga leasingskulder	Not 16	1 488	1 614	1 465	1 402
Övriga långfristiga skulder	Not 23	35	8	0	-
Summa långfristiga skulder		1 523	1 622	1 465	1 402
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder		510	461	397	287
Skulder till koncernföretag		-	-	82	271
Skulder till intresseföretag		23	2	23	2
Kortfristiga leasingskulder	Not 16	154	156	153	143
Skulder till kreditinstitut		5	1	-	-
Skatteskulder		1	4	-	-
Övriga skulder		128	109	114	46
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 24	424	483	320	311
Summa kortfristiga skulder	Not 25	1 245	1 216	1 089	1 060
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 316	3 679	3 043	3 243
POSTER INOM LINJEN					
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser					
Ställda säkerheter	Not 26	14	17	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		385	356	404	357

MSEK

	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2002	2001	2002	2001
Den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		-186	-74	-185	-226
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	Not 27	147	244	140	336
Betalningar avseende avsättningar ¹⁾		-23	-37	-23	-
Betald inkomstskatt		-28	-34	-22	-21
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-90	99	-90	89
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-91	-119	42	48
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		166	-95	-15	-41
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-15	-115	-63	96
Investeringsverksamheten					
Utdelningar		5	4	14	-
Förvärv av affärsenhet	Not 27	-	-860	-	-860
Försäljning av Rail Combi samt förvärv av CargoNet	Not 27	-139	-	-78	-
Lämnade aktieägartillskott		-	-	-10	-
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-12	-16	-6	-
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-283	-134	-228	-91
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		15	45	10	20
Förvärv av aktier och andelar		-	-1	0	-91
Försäljning av aktier och andelar		-	7	0	-
Förändring av andra långfristiga fordringar		2	-	0	-15
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-412	-955	-298	-1 037
Finansieringsverksamheten					
Nyemission		-	225	-	225
Upptagna lån		27	-	-	-
Amortering av leasingskulder och lån		-143	-159	-143	-148
Erhållna aktieägartillskott		5	953	-	953
Erhållna koncernbidrag		-	-	27	58
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-111	1 019	-116	1 088
Årets kassaflöde					
Likvida medel vid årets början		796	847	701	554
Likvida medel övertagna vid fusion		-	-	-69	-
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	Not 27	258	796	155	701

¹⁾ Redovisades föregående år under investeringsverksamheten. Har för jämförbarhet flyttats.

Årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen och Redovisningsrådets rekommendationer och uttalanden. Nya rekommendationer från Redovisningsrådet börjar tillämpas när de träder i kraft. Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärde respektive nominellt belopp om inget annat anges nedan.

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar de företag i vilka moderbolaget direkt eller genom dotterföretag innehar mer än 50% av rösttalet, eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande och en betydande andel av resultatet.

Aktieinnehav i dotterföretag är redovisade enligt förvärvsmetoden, vilket innebär att dotterbolagens egna kapital vid förvärvet, fastställt som skillnaden mellan tillgångarnas och skuldernas verkliga värden, elimineras i sin helhet. I koncernens egna kapital ingår härigenom endast den del av dotterföretagens egna kapital som tillkommit efter förvärvet.

Omräkning av utländska dotterföretag

För valutaomräkning tillämpas dagskursmetoden för samtliga utländska dotterföretag. Dagskursmetoden innebär att samtliga tillgångar, avsättningar och skulder omräknas till balansdagens kurs och att samtliga poster i resultaträkningen omräknas till genomsnittskurs. Uppkomna omräkningsdifferenser förs direkt till eget kapital. Vid avyttring av utländska dotterföretag realiserar de till verksamheten hänförliga ackumulerade omräkningsdifferenserna i koncernens resultaträkning.

Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag, i vilka koncernen har lägst 20% och högst 50% av rösterna redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretagen motsvaras av koncernens andel i intresseföretagens egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning

redovisas som "Andel i intresseföretags resultat" koncernens andel i intresseföretagens resultat efter finansiella intäkter och kostnader justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden. Koncernens andel i intresseföretagens redovisade skatter ingår i koncernens skattekostnader. Vinstandelar upparbetade efter förvärvet av intresseföretagen som ännu inte realiserats genom utdelning, avsätts till kapitalandelsfonden som utgör en del av koncernens bundna egna kapital.

CargoNet tillämpar inte komponentavskrivningsmetoden enligt samma principer som Green Cargo vilket innebär att samtliga utgifter för periodiskt underhåll kostnadsförs löpande när de uppkommer. En omräkning till Green Cargos principer skulle medföra betydande svårigheter för CargoNet.

Intäkter

Intäkter redovisas när transporter har genomförts. Intäkter från transporter till och från utlandet redovisas brutto. Hela faktureringen, även den del som avser utländsk sträcka, redovisas som intäkt. Ersättning till utländska förvaltningar redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är totalåtagandet gentemot kunden.

Förväntade förluster på kundkontrakt där företagets oundvikliga utgifter för att uppfylla sina åtaganden överstiger avtalad ersättning redovisas som avsättningar då de befaras.

Anläggningstillgångar och avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade av- och nedskrivningar.

Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden, beräknad ekonomisk livslängd och förväntade restvärden. Nedskrivning sker i de fall då det redovisade värdet är högre än det högsta av beräknat nyttjandevärde eller försäljningsvärde. Nyttjandevärdet baseras på framtida kassaflöden från användande av tillgången inklusive beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Tillgångsslag	Avskrivning i %
Goodwill *	10-20
Övriga immateriella tillgångar	20-33
Byggnader (inklusive leasade)	2-4
Markanläggningar	5
Lok och vagnar (inklusive leasade)	4-5
Övriga transportmedel (inkl leasade)	10-20
Övriga inventarier	5-20
Smådatorer och terminaler	33

* Den normala avskrivningstiden för goodwill är 5 år. För goodwill som uppstod vid förvärvet av Nordisk Transport Rail beslutades att avskrivningstiden skulle vara 10 år, då förvärvet ansågs strategiskt.

Vissa komponenter i bolagets lokpark har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för loket ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (s k revisioner). Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare livslängd. (RR 12 – komponentavskrivningsmetoden).

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren.

Tillgångar som förhyrs enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång i balansräkningarna. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter redovisas som lång- och kortfristiga leasingskulder. Tillgångarna skrivs av enligt plan medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulderna. Övriga leasade tillgångar redovisas som operationell leasing.

Operationell leasing innebär att leasingavgiften kostnadsförs över löptiden med utgångspunkt från nyttjandet.

Fordringar

Fordringar har efter individuell värdering upptagits till belopp varmed de beräknas inflyta.

Redovisningsprinciper

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

I den mån fordringar i utländsk valuta har terminssäkrats omräknas de inte till balansdagens kurs, i de fall de har en löptid överstigande tre månader.

Koncernbidrag och aktieägartillskott i moderbolaget

Bolaget redovisar koncernbidrag och aktieägartillskott i enlighet med uttalandet från Redovisningsrådets akutgrupp.

Aktieägartillskott förs direkt mot eget kapital hos mottagaren och aktiveras i aktier och andelar hos givaren, i den mån nedskrivning ej erfordras.

Koncernbidrag redovisas efter sin ekonomiska innebörd, nämligen att minimera koncernens totala skatt. Eftersom koncernbidraget därför inte utgör vederlag för utförda prestationer, redovisas det direkt mot balanserade vinstmedel efter avdrag för dess skatteeffekt.

Pensionsåtaganden

För tiden före bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar, årsskiftet 2000/2001, ansvarar Svenska staten för intjänade och ej betalda pensionsutfästelser till de anställda i moderbolaget som var anställda i affärsverket Statens Järnvägar före bolagiseringen. För dessa anställda gäller den statliga pensionsplanen PA-91 vilken är en förmånsbaserad pensionsplan som administreras av Statens Pensionsverk (SPV). Enligt denna plan har ett antal anställda rätt till pensionering vid 60 eller 63 års ålder, s k antastbar pension. Dessa anställda har erbjudits möjlighet att kvarstanna i denna plan. För alla nyanställda gäller ITP-planen vilken är en förmånsbaserad pensionsplan som normalt har 65 år som pensionsålder. Pensionspremierna betalas löpande och redovisas som kostnad i takt med intjänandet.

Vissa dotterföretag har även s k antastbara pensioner för vilken skuld redovisas under avsättningar för pensioner.

Skatter

Skattelagstiftningen har ibland andra regler än vad som följer av god redovisningssed vad gäller tidpunkt för beskattning och redovisning av vissa affärshändelser. Uppskjuten skatt redovisas på skillnader vilka härigenom uppstår mellan det skattemässiga värdet och det

redovisade värdet av tillgångar och skulder, s k temporära skillnader, samt även på skattemässiga underskottsavdrag. Vad beträffar värderingen av uppskjutna skattefordringar, d v s värdet av framtida skattereduktioner, gäller att uppskjutna skattefordringar redovisas om det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott.

Skattelagarna i Sverige ger företag möjlighet att skjuta upp skattebetalning genom avsättning till obeskattade reserver. I koncernens balansräkning behandlas dessa såsom temporära skillnader, d v s uppdelning sker mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital (bundna reserver). I koncernens resultaträkning fördelas avsättning till eller upplösning av obeskattade reserver mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

Proforma (moderbolaget)

Under år 2002 har fusion skett mellan moderbolaget och dotterbolaget Green Cargo Road & Logistics AB. För att underlätta jämförelsen mellan åren presenteras för moderbolaget en proformaresultaträkning för år 2001. Proformaresultaträkningen presenterar moderbolaget som om fusionen hade ägt rum vid ingången av 2001. Den har upprättats enligt koncernvärdemetoden, varvid interna mellanhavanden har eliminerats och koncernposter rörande dotterbolaget har inräknats.

Noter

MSEK om ej annat anges

Not 1 Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av moderbolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 1% (7%) av inköpen och 11% (19%) av försäljningen andra koncernföretag. Motsvarande andelar i Proforma-resultaträkningen är 4% av inköpen och 16% av försäljningen.

Not 2 Försäkringsersättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Ersättning i monetära tillgångar	10	2	10	0

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Rearesultat vid försäljning av dotterbolag	22	-	-	-
Övriga poster	7	6	1	0
Summa	29	6	1	0

Not 4 Leasingavgifter avseende operationell leasing

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Tillgångar som innehas via operationella leasingavtal				
Minimileaseavgifter	76	95	74	24
Summa leasingkostnader	76	95	74	24

Avtalade framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara kontrakt förfaller till betalning:

	2002	2001	2002	2001
Inom ett år	93	101	80	23
Mellan ett och fem år	217	162	210	19
Senare än fem år	165	11	165	1
Summa	475	274	455	43

Not 5 Anställda och personalkostnader

	2002	Varav män	2001	Varav män
Medelantalet anställda				
Moderbolaget				
Sverige	3 350	90%	2 612	91%
Summa moderbolaget	3 350	90%	2 612	91%
Dotterföretag				
Sverige	288	74%	1 206	84%
Norge	-	-	1	100%
Danmark	15	93%	3	100%
Finland	5	40%	4	0%
Tyskland	-	-	1	0%
Frankrike	33	61%	33	64%
Italien	7	57%	7	71%
Schweiz	9	89%	9	89%
Grekland	26	42%	26	58%
Polen	1	0%	-	-
Österrike	3	33%	-	-
Summa dotterföretag	387	71%	1 290	85%
Summa koncernen	3 737	88%	3 902	89%

Inom moderbolagets produktionsorganisation är 95% män och 5% kvinnor. Inom det övriga företagens staber och divisioner är 66% män och 34% kvinnor. I styrelsen finns 7 män och 3 kvinnor. I ledningsgruppen finns 7 män och 3 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2002		2001	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	954	431	749	345
(varav pensionskostnad)	(-)	(91)	(-)	(78)
Dotterföretag	137	60	337	133
(varav pensionskostnad)	(-)	(16)	(-)	(19)
Summa koncernen	1 091	491	1 086	478
(varav pensionskostnad)	(-)	(107) ¹⁾	(-)	(97) ¹⁾

¹⁾ Av koncernens pensionskostnader avser 0 (4) gruppen styrelse och VD. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0).

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter m fl och övriga anställda	2002		2001	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolaget				
Sverige	2	952	2	747
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summa moderbolaget	2	952	2	747
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dotterföretag i Sverige				
(varav tantiem o.d)	7	102	11	305
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dotterföretag utomlands				
Finland	0	1	1	1
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Frankrike	1	8	1	7
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Italien	0	3	0	1
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(0)	(-)
Schweiz	1	3	1	2
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Grekland	-	5	2	4
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Österrike	1	0	-	-
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Polen	0	0	-	-
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Danmark	0	5	-	-
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summa dotterföretag	10	127	16	321
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(0)	(-)
Summa koncernen	12	1 079	18	1 068
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(0)	(-)

Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår årsarvode enligt bolagsstämans beslut. Arbetstagarrepresentanter erhåller arvode per sammanträde. Ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, ev rörlig ersättning, övriga förmåner samt pension. Med andra ledande befattningshavare avses de 9 personer som tillsammans med verkställande direktören utgör ledningen.

Ersättningar och övriga förmåner under året

	Grundlön/ styrelse- arvode	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Summa
Styrelsens ordförande	0,2	-	-	0,2
Övriga styrelseledamöter	0,6	-	-	0,6
Verkställande direktören	1,9	0,1	0,4	2,4
Andra ledande befattningshavare (9 personer)	8,1	0,5	2,0	10,6
Summa	10,8	0,6	2,4	13,8

Övriga förmåner avser tjänstebil alternativt kontant ersättning till befattningshavare som avstår tjänstebil samt sjukvårdsförsäkring.

Beredning- och beslutsprocess

Ersättningar till verkställande direktören för verksamhetsåret 2002 har beslutats av styrelsen utifrån styrelseordförandes förslag. Ersättningar till andra ledande befattningshavare har beslutats av verkställande direktören.

Incitamentsprogram

Det incitamentsprogram som gällde år 2001 (bonus utbetalades inte år 2001) har inte förlängts och något sådant program har därför inte tillämpats år 2002, varför ingen rörlig ersättning under året utbetalats till verkställande direktören eller andra ledande befattningshavare.

Pensioner

Pensionsåldern för verkställande direktören är 60 år.

Övriga ledande befattningshavare har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas. Divisionschefen för Road & Logistics har dessutom en kompletterande pensionsförsäkring med en årspremie om 1,3 prisbasbelopp.

Samtliga pensionsförmåner är oantastbara.

Avgångsvederlag

Mellan bolaget och verkställande direktören gäller en uppsägningstid om 12 månader från bolagets sida och 6 månader från verkställande direktörens sida. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 12 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet kan avräknas från uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

Mellan bolaget och övriga ledande befattningshavare gäller en ömsesidig uppsägningstid om 6 månader. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 12 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet skall avräknas från uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

Not 6

Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Deloitte & Touche (Arthur Andersen för 2001)				
Revisionsuppdrag	2,2	3,3	1,6	1,7
Andra uppdrag	0,3	0,3	0,2	0,1
Riksrevisionsverket				
Revisionsuppdrag	0,1	0,2	0,1	0,2
Andra uppdrag	-	-	-	-
Övriga bolag				
Revisionsuppdrag	0,6	0,3	-	-
Andra uppdrag	0,5	0,2	-	-
Summa	3,7	4,3	1,9	2,0

Not 7 Jämförelsestörande poster

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Företagsanknutna medel Alecta	-	1	-	-
Omstruktureringar	-	-48	-	-46
Summa	-	-47	-	-46

Not 8 Övriga rörelsekostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	-6	-17	-5	-17
Övriga poster	-3	-1	-	-
Summa	-9	-18	-5	-17

Not 9 Resultat från andelar i koncernföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	-	-	4	-
Utdelningar	-	-	14	-
Nedskrivningar	-	-	-9	-114
Summa	-	-	9	-114

Under året har nedskrivning av dotterbolaget Sve Rail Italia gjorts med 9. Detta gjordes i samband med att aktieägartillskott lämnades i syfte att täcka uppkomna förluster.

Not 10 Resultat från andelar i intresseföretag

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	-	1	0	-
Summa	-	1	0	-

Not 11 Ränteintäkter och liknande resultatposter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Ränteintäkter, koncernföretag	-	-	2	1
Ränteintäkter, övriga	36	64	31	56
Finansiella valutakursdifferenser	0	4	0	-
Övrigt	0	5	-	4
Summa	36	73	33	61

Not 12 Räntekostnader och liknande resultatposter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Räntekostnader, koncernföretag	-	-	-2	-8
Räntekostnader, övriga	-114	-125	-111	-110
Finansiella valutakursdifferenser	-1	-	0	-
Övrigt	0	-5	-	-
Summa	-115	-130	-113	-118

Not 13 Skatt på årets resultat

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Aktuell skatt	-2	23	2	34
Uppskjuten skatt	-87	-126	-88	-121
Summa	-89	-103	-86	-87

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Redovisat resultat före skatt	-186	-74	-185	-226
Skatt enligt gällande skattesats (28%)	52	21	52	63
Förändring i skatteeffekt av temporära skillnader där uppskjuten skatt ej bokförts	-3	-34	1	-32
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader /ej skattepliktiga intäkter	5	28	1	0
Skatteeffekt av avvikande skattesatser i utlandet	-3	0	-	-
Förändring i värderingsreserv avseende temporära skillnader	-140	-118	-140	-118
Summa	-89	-103	-86	-87

Aktuell och uppskjuten skatt som redovisas direkt mot eget kapital	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Aktuell skatt avseende koncernbidrag	-	-	2	34
Övrigt	-	2	-	2
Summa	-	2	2	36

Specifikation över temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Nedskrivningar av leasade anläggningstillgångar	747	818	747	818
Temporära skillnader avseende leasing	-7	-10	-7	-10
Underskottsavdrag	280	23	275	14
Obeskattade reserver	-22	-50	-	-
Övriga temporära skillnader	56	63	56	63
Summa temporära skillnader	1 054	844	1 071	885
Uppskjuten skattefordran på detta belopp	295	236	300	248

Avgår: Värderingsreserv	-258	-118	-258	-118
Bokförd uppskjuten skattefordran	37	118	42	130

Not 14

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen	Balanserade utvecklingskostnader		Goodwill		Övriga immateriella tillgångar	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	87	73	108	110	4	4
Nyanskaffningar	12	16	-	0	1	0
Förvärv/försäljning av dotterföretag	-77	-	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-2	0	-2	-3	0
Vid årets slut	22	87	108	108	2	4
Ackumulerade avskrivningar enligt plan						
Vid årets början	-30	-23	-45	-39	-2	0
Avyttringar och utrangeringar	-	1	-	1	2	-
Förvärv/försäljning av dotterföretag	23	-	-	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-3	-8	-7	-7	-2	-2
Vid årets slut	-10	-30	-52	-45	-2	-2
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	-32	-32	-18	-18	-	-
Förvärv/försäljning av dotterföretag	32	-	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	0	-32	-18	-18	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	12	25	38	45	0	2
Moderbolaget	Balanserade utvecklingskostnader					
	2002	2001				
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	-	-				
Övertaget IB vid fusion av dotterföretag	4	-				
Nyanskaffningar	6	-				
Vid årets slut	10	-				
Ackumulerade avskrivningar enligt plan						
Vid årets början	-	-				
Övertaget IB vid fusion av dotterföretag	-3	-				
Årets avskrivning enligt plan	-2	-				
Vid årets slut	-5	-				
Bokfört restvärde vid årets slut	5	-				

Not 15

Materiella anläggningstillgångar

Koncernen	Mark, mark- anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler		Transport- medel		Leasade transportmedel		Inventarier	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Ackumulerade anskaffningsvärden												
Vid årets början	123	119	206	206	-	-	1 086	1 077	1 725	1 685	242	248
Nyanskaffningar	97	3	-	-	22	-	70	81	61	41	45	44
Förvärv/försäljning av dotterföretag	-78	0	-	-	-	-	-236	-	-14	-	-122	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-2	-	-	-	-	-30	-77	-1	-	-14	-51
Omklassificeringar	-8	-	-	-	8	-	8	4	-14	-1	-8	-
Årets omräkningsdifferenser	-1	3	-	-	-	-	1	1	-	-	-1	1
Vid årets slut	133	123	206	206	30	-	899	1 086	1 757	1 725	142	242
Ackumulerade avskrivningar enligt plan												
Vid årets början	-22	-19	-2	-1	-	-	-442	-394	-83	-6	-130	-139
Omklassificeringar	3	-	-	-	-3	-	-3	-2	-	2	3	-
Förvärv/försäljning av dotterföretag	10	0	-	-	-	-	138	-	6	-	69	1
Avyttringar och utrangeringar	-	0	-	-	-	-	20	42	-	-	11	33
Årets avskrivning enligt plan	-2	-2	-6	-1	-3	-	-81	-88	-72	-79	-22	-25
Årets omräkningsdifferenser	-	-1	-	-	-	-	-1	0	-	-	2	0
Vid årets slut	-11	-22	-8	-2	-6	-	-369	-442	-149	-83	-67	-130
Ackumulerade nedskrivningar												
Vid årets början	-67	-67	-	-	-	-	-95	-95	-888	-888	-12	-12
Förvärv/försäljning av dotterföretag	67	-	-	-	-	-	48	-	-	-	11	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-	-	-	-1	-	-	-	-	0
Vid årets slut	-	-67	-	-	-	-	-48	-95	-888	-888	-1	-12
Bokfört restvärde vid årets slut	122	34	198	204	24	-	482	549	720	754	74	100
Moderbolaget	Mark, mark- anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler		Transport- medel		Leasade transportmedel		Inventarier	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Ackumulerade anskaffningsvärden												
Vid årets början	-	-	-	-	-	-	456	411	1 694	1 638	42	31
Övertaget IB vid fusion av dotterföretag	1	-	206	-	8	-	144	-	7	-	29	-
Nyanskaffningar	91	-	-	-	22	-	56	66	35	56	35	22
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-	-	-	-25	-21	-1	-	-3	-11
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	-	9	-	-5	-	-9	-
Vid årets slut	92	-	206	0	30	-	640	456	1 730	1 694	94	42
Ackumulerade avskrivningar enligt plan												
Vid årets början	-	-	-	-	-	-	-54	-	-73	-	-10	-
Övertaget IB vid fusion av dotterföretag	0	-	-2	-	-3	-	-96	-	-2	-	-15	-
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	-	-5	-	-	-	5	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-	-	-	18	3	-	-	2	0
Årets avskrivning enligt plan	-1	-	-6	-	-3	-	-74	-57	-72	-73	-17	-10
Vid årets slut	-1	-	-8	-	-6	-	-211	-54	-147	-73	-35	-10
Ackumulerade nedskrivningar												
Vid årets början	-	-	-	-	-	-	-	-	-888	-888	-	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-	-	-	-1	-	-	-	0	-
Vid årets slut	-	-	-	-	-	-	-1	-	-888	-888	0	-
Bokfört restvärde vid årets slut	91	-	198	-	24	-	428	402	695	733	59	32

Not 15 forts.

Taxeringsvärden	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Summa taxeringsvärden	5	8	0	-
varav mark	1	3	0	-

Not 16

Uppgifter om leasing

Skulder avseende finansiella leasingavtal avser framtida leasinguppgifter hänförliga till avtal under finansiell leasing.

Förpliktelser avseende finansiell leasing förfaller till betalning enligt nedan:

Koncernen	2002			2001		
	Amortering	Ränta	Summa Betalning	Amortering	Ränta	Summa Betalning
Inom ett år	154	93	247	156	96	252
Mellan ett och fem år	915	248	1 163	935	285	1 220
Senare än fem år	573	102	675	679	95	774
Summa	1 642	443	2 085	1 770	476	2 246

Moderbolaget	2002			2001		
	Amortering	Ränta	Summa Betalning	Amortering	Ränta	Summa Betalning
Inom ett år	153	91	244	143	84	227
Mellan ett och fem år	911	241	1 152	724	243	967
Senare än fem år	554	69	623	678	95	773
Summa	1 618	401	2 019	1 545	422	1 967

Amorteringsdelen av leasingavgifter som förfaller inom ett år redvisas som kortfristig skuld.

Moderbolaget träffade december 2000, i samband med övertagandet av verksamheten i SJ Godstransportdivisionen, ett underuthyrningsavtal med Statens Järnvägar. Avtalet innebär att Green Cargo hyr lok och godsvagnar. Inom avtalet ryms ett antal delavtal. Underuthyrningsavtalet innebär att Green Cargo övertar samtliga befogenheter och skyldigheter som ingår i Statens Järnvägars huvudleasor.

Avgifterna för två av delavtalen är fasta under hela avtalstiden. För övriga gäller att avgiften beräknas som summan av Statens Järnvägars planerliga avskrivningar för objekten och finansieringskostnad för objektens restvärde.

Koncernen har köpationer för samtliga objekt.

Variabla avgifter bestående av effekter av ränteändringar uppgår till ett oväsentligt belopp och redovisas därför inte separat.

Framtida minimileaseavgifter avseende objekt som vidareuthyrs uppgår till	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
	1	1	1	1

Not 17

Andelar i koncernföretag och intresseföretag

Andelar i koncernföretag, moderbolaget och koncernen	Antal andelar	Andel i % ¹⁾	Bokfört värde
TGOJ Trafik AB, 556157-6587, Eskilstuna	5 000	100,0	10
TGOJ Rental AB, 556578-3247, Eskilstuna	1 000	100,0	-
CombiTrans Sweden AB, 556244-4637, Stockholm	790 000	100,0	11
Nordisk Transport Rail AB, 556336-9270, Trelleborg	100 000	100,0	121
CombiTrans Rail Sweden AB, 556533-2540, Stockholm	20 000	100,0	-
Railcarriers AS, 954006344, Magnor, NO	100	100,0	-
OY Railcarriers, 381834, Helsingfors, FI	100	66,2	-
Nordisk Transport Rail SA, 329880934, St. Malo, FR	2 993	100,0	-
Nordisk Transport Rail SRL, Milano, IT	-	100,0	-
Züst & Bachmeiser S.A., Chiasso, CH	1 000	100,0	-
Jerre OY, 305127, Helsingfors, FI	1 000	100,0	-
Nordisk Transport Rail Austria GmbH, Wien, AU	-	100,0	-
CombiTrans France SA, 35326125800019, Bayonne, FR	-	99,8	-
SCI Franco Suedoise, 39970980700016, Bayonne, FR	-	100,0	-
Nordisk Transport Rail Polska Sp. Z.o.o., Warszawa, PL	-	100,0	-
CombiTrans Combi Sweden AB, 556531-5214, Västerås	30 000	100,0	-
CombiTrans Combi Deutschland GmbH, 2229107334, Lübeck, DE	-	100,0	-
Sve Rail Italia AB, 556065-7313, Stockholm	15 000	50,0	-
Sve Rail Italia s.r.l., 04774191003, Milano, IT	-	100,0	-
Svelast Fastigheter AB 556167-6197, Stockholm	4 200	100,0	0
Green Cargo Road & Logistics A/S, 26115396, Glostrup DK	-	100,0	1
CombiTrans Groupage Sweden AB, 556284-5866, Stockholm	13 000	100,0	5
CombiTrans Hellas Ltd, Aten	-	100,0	-
CombiTrans Kontab Sweden AB, 556238-6085, Varberg	1 000	100,0	5
Homerun Europe AB, 556587-2776, Stockholm	790 000	79,0	2
Homerun Incentive AB, 556587-5878, Stockholm	1 000	100,0	-
J Ringborg AB, 556161-7191, Norrköping	50 000	100,0	18
AB Scanfreight, 556031-6969, Göteborg	4 000	100,0	7
Scanfreight AS, 977106729, Oslo	50	100,0	-
Finnfreight OY, 597516, Helsingfors	1 800	100,0	-
Green Cargo International AB, 556334-4620, Stockholm	8 000	100,0	1
Celexor AB, 556325-0470, Stockholm	1 000	100,0	5
Hallsbergs Terminal AB, 556317-5966, Hallsberg	30 000	67,0	10
Summa			196

¹⁾ Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

Green Cargo äger 50% av aktier och röster i Sve Rail Italia AB. Bolaget har klassificerats som ett dotterbolag då inflytandet i bolaget är väsentligt och dess verksamhet till stor del är integrerad med Green Cargos.

Andelar i intresseföretag, moderbolaget och koncernen

	Antal andelar i % ²⁾	Kapitalandels värde i koncernen	Bokfört värde hos moderbolaget
Direkt ägda			
Cargonet AS, 983606598, Oslo	45	228	236
Swederrail AB, 556209-1644, Stockholm	33	1	0
OY Railtrans AB, 173611, Helsingfors, FI	50	22	-
Hansa Rail GmbH, HRB 37130, Frankfurt am Main, DE	50	2	0
CombiTrans Bulgaria OOD, 2220105337, Sofia	50	0	-
SeaRail EEIG, 1491987-8, Helsingfors, FI	33	0	-
Summa		253	236
Indirekt ägda			
Rail Combi AB, 556447-4616, Stockholm	45	-	-

²⁾ Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

Koncernen har följande filialer i utlandet:

Nordisk Transport Rail Representation, Prag, Tjeckien
 Nordisk Transport Rail Representation, Budapest, Ungern

Förvärv och försäljning av bolag

I januari 2002 såldes Rail Combi AB, org nr 556447-4616, till CargoNet AS mot utbyte av aktier i detta bolag. Green Cargo AB ägde tidigare 100% av Rail Combi, och erhöll vid försäljningen 45% av aktierna i CargoNet. Bokfört värde på Rail Combi uppgick vid försäljningen till 231 och vid aktiebytet erhöles aktier i CargoNet AS till ett värde av 236. Koncernmässigt nettovärde på Rail Combi uppgick vid försäljningen till 195. Den koncernmässiga reavinsten uppgick till 41. 55% av detta (22) är realiserad i koncernen. Resterande 45% kommer att lösas upp mot goodwillavskrivningar i CargoNet. En negativ goodwill på 22 har under året lösts upp mot förluster i resultatandelen i CargoNet AS. Resterande del av negativ goodwill på 6 förväntas lösas upp under år 2003. Rail Combi AB redovisades i koncernredovisningen enligt förvärvsvärdeometoden och CargoNet AS redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Om CargoNet AS redovisats enligt anskaffningsvärdeometoden hade bokfört värde i koncernen uppgått till 236. Green Cargos andel av eget kapital i CargoNet AS värderat till balansdagens kurs uppgår till 252. Skillnaden mellan detta värde och bokfört värde i koncernen består av realiserad koncernmässig reavinst om 18 samt återstående negativ goodwill om 6.

Fusion av helägt dotterbolag

Den 29 november 2002 registrerades fusionen mellan Green Cargo AB och det tidigare helägda dotterbolaget Green Cargo Road & Logistics AB, org nr 556060-2434. I Green Cargo AB:s nettoomsättning respektive rörelseresultat ingår Green Cargo Road & Logistics AB:s nettoomsättning och rörelseresultat, justerat till moderbolagets redovisningsprinciper, för tiden fram till fusionen med 711 respektive -29. Fusionsresultatet uppgick till -5.

Vid tidpunkten för fusionen uppgick Green Cargo Road & Logistics AB:s balansräkning, justerad till moderbolagets redovisningsprinciper, till:

Tillgångar	
Anläggningstillgångar	297
Omsättningstillgångar	13
Summa tillgångar	310

Skulder, avsättningar och eget kapital	
Eget kapital	-4
Långfristiga skulder	202
Kortfristiga skulder	112
Summa skulder, avsättningar och eget kapital	310

Not 18 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Ej räntebärande	0	1	-	3
Räntebärande				
Företagsanknutna medel Alecta	-	16	-	-
Övriga räntebärande	1	5	4	12
Summa räntebärande	1	21	4	12
Summa	1	22	4	15

Not 19 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Förskottsbetalda hyror o liknande	26	21	23	11
Övriga förskottsbetalda kostnader	30	24	27	7
Upplupna fraktintäkter	91	83	86	88
Övriga upplupna intäkter	28	18	12	18
Summa	175	146	148	124

Not 20 Kortfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Räntebärande	1	6	34	74
Ej räntebärande	910	883	722	602
Summa	911	889	756	676

Not 21 Eget kapital

Koncernen	Aktie-kapital	Bundna reserver	Balanserad vinst	Årets resultat		Summa
				2002	2001	
Ingående balans	200	138	571	-177		732
Varav ack omräkningsdifferens	-	3	1	-		4
Disposition av föregående års resultat	-	-	-177	177		-
Förskjutning mellan bundet och fritt eget kapital	-	-1	1	-		-
Årets resultat	-	-	-	-275		-275
Årets omräkningsdifferens	-	10	-	-		10
Utgående balans	200	147	395	-275		467

Moderbolaget	Aktie-kapital	Överkurs fond	Uppskrivnings-fond	Reserv-fond	Balanserad vinst	Årets resultat		Summa
						2002	2001	
Ingående balans	200	100	7	0	720	-313		714
Disposition av föregående års resultat	-	-	-	-	-313	313		0
Fusionsresultat	-	-	-	-	-5	-		-5
Erhållna/lämnade koncernbidrag	-	-	-	-	8	-		8
Skatt på erhållna/lämnade koncernbidrag	-	-	-	-	-2	-		-2
Årets resultat	-	-	-	-	-	-271		-271
Utgående balans	200	100	7	0	408	-271		444

Aktiekapitalet består av 2 000 000 aktier med ett nominellt belopp på SEK 100 per styck.

Not 22 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Avsättningar för omstruktureringsåtgärder	44	56	44	54
Övriga ej räntebärande avsättningar	2	13	1	11
Summa ej räntebärande avsättningar	46	69	45	65

Avsättningar för pensioner	28	30	-	2
Summa räntebärande avsättningar	28	30	-	2

Summa	74	99	45	67
--------------	-----------	-----------	-----------	-----------

Koncernen	Omstrukturerings-åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar		Summa
			2002	2001	
Vid årets början	56	30	13		99
Avsättningar under året	11	-	1		12
lanspråktaget belopp	-23	-1	-		-24
Återförda outnyttjade belopp	-	-1	-12		-13
Vid årets slut	44	28	2		74

Moderbolaget	Omstrukturerings-åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar		Summa
			2002	2001	
Vid årets början	54	2	11		67
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	2	-	-		2
Avsättningar under året	11	-	-		11
lanspråktaget belopp	-23	-	-		-23
Återförda outnyttjade belopp	-	-2	-10		-12
Vid årets slut	44	-	1		45

Not 23	Övriga långfristiga skulder			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Förfallotidpunkt, 1-5 år från balansdagen	35	1	0	-
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	0	7	-	-
Summa	35	8	0	-
Ej räntebärande långfristiga skulder	0	1	0	-
Räntebärande långfristiga skulder	35	7	-	-
Summa	35	8	0	-

Not 24	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Personalrelaterade kostnader	175	168	150	124
Infraavgifter	34	11	31	11
Räntekostnader	9	8	9	8
Övriga upplupna kostnader	199	280	125	167
Övriga förutbetalda intäkter	7	16	5	1
Summa	424	483	320	311

Not 25	Kortfristiga skulder			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Räntebärande	160	157	229	279
Ej räntebärande	1 085	1 059	860	781
Summa	1 245	1 216	1 089	1 060

Not 26	Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Ställda säkerheter				
Fastighetsinteckningar	14	17	-	-
Summa ställda säkerheter	14	17	-	-
Ansvarsförbindelser				
Ej skuldförda pensionsförbindelser	1	1	-	-
Övriga ansvarsförbindelser till förmån för koncernföretag	-	-	55	10
Villkorat aktieägartillskott	347	347	347	347
Övriga ansvarsförbindelser	37	8	2	-
Summa ansvarsförbindelser	385	356	404	357

Ej skuldförda pensionsförbindelser uppgår till 2% av avsättningar för pensioner. Övriga ansvarsförbindelser avser motförbindelser för bankgarantier samt garantier mot tullverk och utländska järnvägsförvaltningar. Dessa förväntas inte generera något utflöde av resurser.

Aktieägartillskottet har lämnats med förbehåll för rätten att erhålla återbetalning i den utsträckning Green Cargo AB har disponibla vinstmedel enligt 12 kap ABL och att återbetalningen inte står i strid mot god affärssed.

Moderbolaget har lämnat en kapitaltäckningsgaranti för dotterbolaget Sve Rail Italia AB om 2, vilken förfaller 31 mars 2003.

Not 27	Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalysen			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Betalda och erhållna räntor				
Erhållen ränta	23	52	21	45
Erlagd ränta	-118	-76	-117	-74
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m				
Erhållen utdelning från intresseföretag	-	-4	-	-
Av- och nedskrivningar av tillgångar	199	214	185	252
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-1	1	-1	9
Rearesultat vid försäljning av rörelse/dotterföretag	-22	6	-5	-
Minoritetens andel av resultatet	-9	-2	-	-
Förändringar av avsättningar	-2	5	-1	59
Uppskrivningar	-	-6	-	-
Utdelningar	-	-	-14	-
Räntor	-16	34	-16	28
Övrigt	-2	-4	-8	-12
Summa	147	244	140	336
Transaktioner som inte medför betalningar				
Förvärv av tillgångar genom finansiell lease	36	41	11	55
Verksamhetsöverlåtelse				
Likvida medel erhållna vid verksamhetsöverlåtelse	-	-527	-	-527
Utbetald köpeskilling	-	-333	-	-333
Påverkan på likvida medel	-	-860	-	-860
Försäljning av Rail Combi AB samt förvärv av CargoNet AS				
Tillskott av likvida medel till Rail Combi	-78	-	-78	-
Koncernkonto i Rail Combi	-61	-	-	-
Summa	-139	-	-78	-
Följande delkomponenter ingår i likvida medel:				
Kassa och bank	124	796	21	701
Kortfristiga placeringar med löptid < 3 månader	134	-	134	-
Summa	258	796	155	701
Värde av avyttrade tillgångar och skulder i Rail Combi:				
Anläggningstillgångar	-117			
Omsättningstillgångar	-161			
Avsättningar	5			
Långfristiga skulder	4			
Kortfristiga skulder	74			
Summa	-195			
Värde på erhållna aktier i CargoNet AS	217			
Erhållen köpeskilling	0			
Reavinst	-22			
Tillskott av likvida medel till Rail Combi	-78			
Koncernkonto i Rail Combi	-61			
Försäljningens påverkan på koncernens likvida medel	-139			

Not 28 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2002	2001	2002	2001
Beviljad kreditlimit	36	34	15	15
Outnyttjad del	35	29	15	15
Utnyttjat kreditbelopp	1	5	-	-

Not 29 Utestående valutaterminer vid årets utgång

Koncernen				Förfalloperiod 10 januari 2003-21 september 2004
Valuta	Säkrat Valutaflöde	Genom- snittskurs	Säkrat belopp	
EUR	51,4 ¹⁾	9,25	475	

¹⁾ Varav 2 förfaller inom 30 dagar.
Terminens marknadsvärde per 2002-12-31 uppgick till 2.

Definitioner nyckeltal

Nettoinvesteringar. Gjorda investeringar minskat med avyttrade anläggningar inklusive återlagda avskrivningar för dessa.
Rörelsemarginal. Rörelseresultat dividerat med omsättning.
Avkastning på eget kapital. Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.
Soliditet. Eget kapital inklusive minoritetsandel dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

Stockholm den 19 mars 2003

Karl-Gunnar Holmqvist
Styrelseordförande

Christer Bådholm
Ledamot

Eva Halvarsson
Ledamot

Kristina Rennerstedt
Ledamot

Peter Sandberg
Ledamot

Jan Sjöqvist
Ledamot

Birgitta Strömberg
Ledamot

Carl-Viggo Östlund
Ledamot

Stefan Bieder
Personalrepresentant

Peter Lundmark
Personalrepresentant

Jan Sundling
Verkställande direktör

Stockholm den 24 mars 2003

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor
Deloitte & Touche AB

Filip Cassel
Auktoriserad revisor
Riksrevisionsverket

Vår revisionsberättelse har avgivits den 24 mars 2003

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor
Deloitte & Touche AB

Filip Cassel
Auktoriserad revisor
Riksrevisionsverket

Till bolagsstämman i Green Cargo AB, organisationsnummer 556119-6436.
 Vi har granskat årsredovisningen, sidorna 41-66, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Green Cargo AB för år 2002. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.
 Revisionen har utförts i enlighet med god revisionsssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av

underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig 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 vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.
 Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige.
 Vi tillstyrker att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.