

--- 525 600 minuter av hållbar logistik ---

års- och hållbarhetsredovisning 2003





— KI 06:30 — Lokstallarna i Borlänge.
Lokförare Anna Eliasson kliver av sitt pass.

Anna har anlänt till Borlänge med det cirka 400 meter långa ståltåget från stålverket i Luleå. I två år har Anna Eliasson varit färdigutbildad lokförare och säger att det är ett kanonjobb, att jobbkompisarna är hur bra som helst och att det är skönt att rå sig själv.



green
cargo

Inledning	6
Intressenterna	8
VD-ordet	12
Året i korthet	14
Företaget	18
Koncernen	20
Marknaden	24
Våra branschlösningar	26
Hållbar logistik för våra kunder	32
Verksamhetsstyrning	36
Alla minuter på en gång	38
Finans	40
Kund	42
Medarbetare	46
Säkerhet	50
Samhälle	54
Miljö	56
Årsredovisning 2003	
Förvaltningsberättelse	64
Resultaträkningar	71
Balansräkningar	72
Förändringar i eget kapital	74
Kassaflödesanalyser	75
Redovisningsprinciper	76
Noter	79
Revisionsberättelse	95
Styrelse	96
Ledning	97
Kontakt	98
Definitioner	99

Minut för minut

Ett steg till

I år har vi vidareutvecklat vår års- och hållbarhetsredovisning. Till hjälp har vi bland annat tagit delar av de riktlinjer som Global Reporting Initiative* (GRI) har utarbetat. De är framtagna för att underlätta arbetet med hållbarhetsredovisningar och för att det ska vara möjligt att jämföra olika företags redovisningar med varandra.

Bland riktlinjerna har vi tagit fasta på de indikatorer som är relevanta för moderbolaget Green Cargos verksamhet. De är sorterade efter ekonomi, socialt ansvar och miljöhänsyn.

Vårt verktyg för förbättringsarbete inom företaget är framför allt det vi kallar Måltavlan. I den bryter vi ner våra övergripande mål inom sex områden till konkreta och verksamhetsnära mål och aktiviteter som är kopplade till det dagliga arbetet.

Här i redovisningen har varje målområde ett eget avsnitt (s. 40-59) i vilket vi redovisar för våra intressenter hur utvecklingsarbetet går. Där redogör vi för våra måltal samt de tillkortakommanden vi är medvetna om.

Värdet av vår verksamhet definieras av vår ägare, våra kunder, av alla som arbetar med Green Cargo och av alla som påverkas av vår verksamhet. Tillsammans är de våra intressenter. Med intressenterna ska vi föra en ständig dialog och efter deras behov, krav och önskemål ska vi utveckla vår verksamhet.

Vi har kommit en god bit på den vägen, men har självklart mycket kvar att uträtta. Just nu utvecklar vi processer och metoder för fungerande intressentdialoger, åtgärder, uppföljningar och återkopplingar.

Detta integrerade sätt att arbeta med redovisning och verksamhet hjälper oss att fokusera på rätt saker. Tack vare intressentdialogen får vi respons på hur väl vår kärnverksamhet fungerar, om vi utvecklas i rätt riktning samt hur väl vi arbetar i enlighet med vår vision om hållbar logistik. Vi ser direkt om vi lyckas leverera de värden som våra intressenter verkligen efterfrågar. Kopplingen mellan dialogen, våra förbättringsåtgärder och eventuella framgångar blir med andra ord mycket tydlig.

Allt vårt interna och externa arbete syftar till att bygga, förtjäna och behålla förtroenden. Vilket knappast låter sig göras i en års- och hållbarhetsredovisning. Det arbetet måste pågå 525 600 minuter om året.

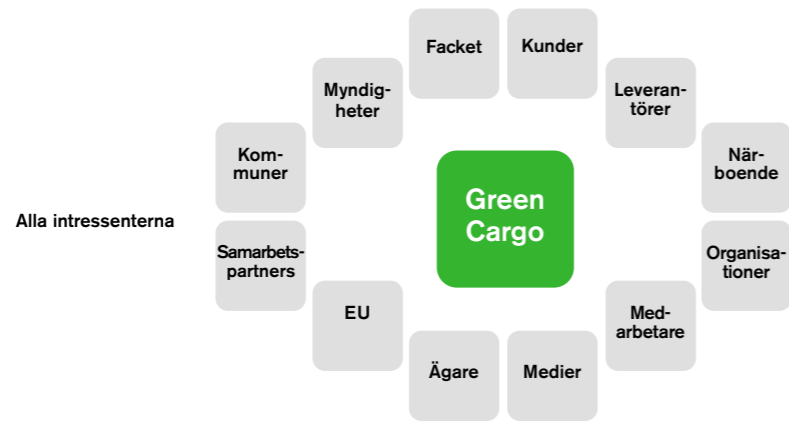
Års- och hållbarhetsredovisningens omfattning: Redovisningsperioden är januari–december 2003.

Redovisningens förvaltningsberättelse och redovisning av det finansiella resultatet omfattar hela koncernen. Avsnitten som beskriver och redovisar vårt arbete inom våra mål-områden omfattar enbart moderbolaget Green Cargo om annat inte anges.

*The Global Reporting Initiative (GRI) är en intressentprocess och en oberoende institution med uppdraget att utveckla och sprida globala applicerbara riktlinjer för hållbarhetsredovisning. GRI bildades 1977. Medlemmar är ideella organisationer, internationella koncerner och bransch-organisationer. Läs mer på www.globalreporting.org



Green Cargos verksamhet berör många: kunder, medarbetare, fackföreningar, leverantörer, ägare, samarbetspartners, myndigheter, organisationer, kommuner, närboende och medier. För att förstå hur vi måste utvecklas ska vi upprätthålla en god dialog med våra intressenter.



Vem: Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten, förvaltas av näringsdepartementets ägarehet och ingår i gruppen "Företag med marknadsmässiga krav". Övergripande mål för dessa företag är att skapa värde i form av marknadsmässig avkastning. Dessutom har regeringen identifierat policyfrågor där statligt ägda företag ska agera föredömligt. Det gäller bland annat inom jämställdhetsfrågor, miljö, mångfald, en frisk arbetsplats och företagets roll i samhället.

Hur: Näringsdepartementet arbetar framförallt med tre verktyg för att styra Green Cargo och andra statliga bolag: styrelsesammansättning, revisorer och genomlysning. Green Cargos styrelse är utsedd av näringsdepartementet och består av personer från näringslivet, organisationer, fackliga representanter samt en ägarrepresentant. Genomlysningen innebär att kraven på Green Cargo och företagets rapportering är de samma som för börsnoterade företag.

Ägare



Vem: Relationerna med våra leverantörer varierar från långa strategiska samarbeten till enstaka inköp. Oavsett vilket så är de alla viktiga för vårt utvecklingsarbete. Några leverantörer hjälper oss till exempel att utveckla ny teknik för vagnar och radiostyrning av lok, andra hjälper oss att driva vårt säkerhets- och miljöarbete framåt.

Hur: Med de större leverantörerna har vi kontinuerliga avstämningsmöten för att gå igenom hur vårt samarbete fungerar. Vi tar gemensamt upp en rad aspekter, som ny teknik, effektivitet och miljöpåverkan. För samtliga leverantörer, stora som små, regleras våra relationer av våra inköpsavtal som bland annat innehåller krav på kvalitets- och miljöarbete.

Leverantörer



Vem: Järnvägsinspektionen, Räddningsverket och Banverket är våra viktigaste intressenter bland annat när det gäller säkerhetsfrågor. Banverket är dessutom den myndighet som ansvarar för järnvägens infrastruktur, det vill säga spår och signalsystem samt för trafikledning. För att driva transportbranschens gemensamma frågor arbetar vi tillsammans med en rad organisationer där Svenska Transportindustriförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna och Godstransportdelegationen är viktiga exempel.

Hur: En bra dialog med myndigheter och organisationer, där vi i samråd ser på godstrafikens speciella behov, är avgörande för vår verksamhet. Järnvägsinspektionens riktlinjer och inspektioner hjälper oss till exempel att garantera en hög säkerhetsnivå. Tillsammans med Banverket håller vi kontinuerliga avstämningsmöten både regionalt och centralt. Här diskuteras bland annat kvalitetsfrågor och framtida infrastrukturfrågor. Dessutom fungerar vi som remissinstans på de förslag som Banverket presenterar för regeringen. Organisationer som certifierar vår verksamhet enligt ISO-standard får rollen både som granskare och förbättringsledare.

Myndigheter och organisationer



Kunder och partners



Vem: Våra största kunder finns i branscherna stål, handel, kemi, bilindustri samt skog och papper. Våra kunder återfinns inom nordiskt näringsliv, medan de uppdrag som vi åtar oss genom våra speditörer ofta är europeiska. Gemensamt för alla är att de ställer höga krav. Att vi har en mycket hög bransch- och logistikkompetens är därför en förutsättning för att vårt kundsamarbete ska fungera.

Hur: Tåta kontakter och nära relationer med våra kunder är ett måste för att vi ska kunna driva utvecklingen framåt och grunden för det vi kallar Kunddialogen. Den bästa kunskapskällan är de dagliga mötena, men vi genomför också regelbundet en undersökning i vilken vi mäter vad våra kunder prioriterar och hur väl vi lever upp till förväntningarna.

Medarbetare



Vem: Vi är cirka 3500 medarbetare inom Green Cargo idag. De stora grupperna är lokförare, bangårdspersonal, chaufförer och terminalarbetare. Vad våra medarbetare utråder är avgörande för kvaliteten på våra tjänster. Att vi kan engagera och motivera våra medarbetare är avgörande för allt vårt förbättringsarbete.

Hur: Basen för Green Cargos arbete med medarbetarutveckling och arbetsmiljö utgörs av kontinuerliga arbetsplatsträffar, samverkansmöten och samtal. I den så kallade Medarbetardialogen ingår också en regelbunden undersökning som vi genomför för att ta reda på vad medarbetarna anser är viktigt för att trivas och göra ett bra arbete. Vi har identifierat och prioriterat områdena ledarskap, kommunikation och friskvård.

Vem: Vår verksamhet finns på cirka 100 platser i Sverige. På vissa orter är vi en stor arbetsgivare med en verksamhet som sätter sin prägel på vardagen. Ett gott samarbete med landets kommuner är därför viktigt, bland annat i frågor som rör rekryteringar eller nedskärningar, markanvändning vid expansion eller ombyggnad samt infrastruktur. Även närboende, som kan beröras av ljud från växlingsarbete och trafik, är viktiga intressenter.

Hur: Vi samråder med kommuner om vår verksamhet. När det gäller synpunkter eller upplevda olägenheter från närboende som är orsakade av vår verksamhet, är vi lyhörda för dessa och försöker så långt det är möjligt att vidta åtgärder.

Kommuner





— KI 09:59 — KappAhl i Kista.

Fatima Lögdberg hänger upp de nyanlända plaggen.

Efter att ha lastats över från tåg till lastbil vid Årsta terminal anländer kläderna med lastbil till bryggan i Kista Galleria. Butikspersonalen tar hissen ner och hämtar de i förväg prissmärkta plaggen som antingen redan hänger på rätt galge eller ligger vikta i backar. Kvar är bara att plasta av och larma på.



Namnbytet och bolagsbildningen för tre år sedan markerar en oåterkallelig attitydförändring. På kort tid har vi gått från att vara ett statligt monopolföretag med fokus på godståg, till att bli ett konkurrensutsatt transport- och logistikföretag med fokus på kunderna och hållbar utveckling.

Stolt men inte nöjd

Det är mycket jag är stolt över när jag ser tillbaka på år 2003. Green Cargo nådde den högsta trafiksäkerhetsnivån och kvaliteten i företagets historia. Kundindex gick från 68 till 72 och 88 procent av våra kunder tycker att vi är lika bra som eller bättre än våra konkurrenter. Vi har aldrig haft nöjdare kunder än nu.

Att våra intressenter ger oss bra betyg är mycket viktigt. Det sporrar oss och ger ringar på vattnet i hela verksamheten. Vi är också stolta över nya kundlösningar, exempelvis den för Outokumpu Stainless (f d AvestaPolarit), vilken innebär fyra heltåg i veckan med stålämnen från stålverket i Torneå till valsverket i Avesta.

Men, och det är ett besvärligt ”men”, vi nådde inte resultatmålet. Försäljningsutvecklingen blev inte vad vi tänkt oss och en oförutsedd ökning av pensionskostnaderna på 41 miljoner försämrade resultatet väsentligt till -88 miljoner kronor. Vår målsättning är att nå ett positivt resultat år 2004.

Allt är logistik

Efter en svag utveckling de senaste åren syns tecken på en ekonomisk stabilisering i Europa. Det är bra för Green Cargo och nordiskt näringsliv, men konjunkturuppgången innebär också ökande konkurrens, både från det vi förr kallade Östeuropa och de stora multinationella logistikaktörerna. Ett tekniskt uppdaterat Östeuropa kommer starkt med attraktiva prisnivåer och de multinationella logistikaktörerna lockar med erfarenhet av precis sådana internationella upplägg som det allt mer globaliserade näringslivet efterfrågar.

För att klara konkurrensen måste nordiskt näringsliv optimera sina erbjudanden. Den geografiskt svårare positionen långt ifrån de stora europeiska marknaderna gör att de nordiska företagen måste ha mycket duktiga och kostnadseffektiva logistikpartners som kan arbeta internationellt.

Det är här Green Cargo kommer in. Vi ska självklart göra allt vi kan för att bistå nordiskt näringslivs ambitioner att komma ut i världen. Vi ska ta med oss vår 150-åriga erfarenhet och skapa logistiklösningar som integrerar våra kompetenser i våra kunders verksamhet. Allt måste vara logistik. Allt måste vara kostnadseffektivitet. Allt måste vara kvalitet.

Samtidigt vill vi också ta ansvar för att utvecklingen av framtidens logistiksystem stödjer våra kunders vilja att bidra till en hållbar samhällsutveckling. I dag tas inte transporter med när en produkts totala miljöpåverkan beräknas. När det sker, vilket bara borde vara en tidsfråga, då ligger vi bra till.

Vårt viktigaste ord: uthållighet

Året domineras av känslan av att vara på rätt väg. Under en period har vi haft fokus på vår produktionsapparat för att effektivisera och bygga en standardiserad bas. Styrelsen har varit ett stöd i arbetet med bolagets internationella strategi, bevakningen av det finansiella läget samt utvecklingen av CargoNet. Beslut har tagits om investeringar i anläggningstillgångar och försäljning av aktier i dotter- och intressebolag.

Under 2004 fortsätter vi att driva effektiviseringsprocesserna och utifrån den standardiserade produkten erbjuda ännu mer utvecklade branschlösningar (s. 26-31). Vi ska också fortsätta att integrera Green Cargo med övriga Europas järnvägsoperatörers verksamheter och gå in i fler nära samarbeten med andra logistikaktörer. Alla dessa relationer ska präglas av en målmedvetenhet att tillsammans stärka den internationella produkten, så att kompetenser och resurser matchar kundernas behov på bästa sätt. Därför ska vi bland annat koppla ihop våra IT-system och optimera vagns- och resursutnyttjandet.

Detta är inga visioner, utan åtgärder vi genomför just nu, så att Green Cargo kan ta en större del av tillväxten på transportmarknaden än vi hittills gjort.

Vi kan nå dit vi vill

Vi ser Green Cargo som en viktig motor när transportmarknaden och transportinfrastrukturen ställer om sig till en hållbar utveckling. Och vi känner en positiv förväntan på oss som företag från i stort sett hela samhället. Kunder, politiker, samarbetspartners och yngre generationer tycker att vi behövs. Det ansvaret måste vi axla.

Vi har valt att skapa en företagskultur som bygger på öppenhet och delaktighet. Vi letar oss fram mot ett gemensamt sätt att vara och agera som är bra både för den enskilde medarbetaren och Green Cargo. Vi håller på att frigöra den inneboende styrkan i det som många menar är ett av Europas mest spännande järnvägslogistikföretag.

Stockholm den 23 mars 2004



Jan Sundling, VD



jan.sundling@greencargo.com

Förbättrat resultat	Green Cargos resultat efter finansiella poster förbättrades till MSEK -88 (-195). Rörelsemarginalen steg från -1,9 procent år 2002 till 0,0 procent år 2003. Men trots en förbättring går Green Cargo inte med vinst. Mycket arbete återstår. Vi fortsätter därför planenligt att driva större åtgärdsprogram som syftar till att förbättra resultatet med i storleksordningen 200 miljoner kronor på två års sikt.
Nya kunduppdrag	Under året har Green Cargo utvecklat ett antal nya spännande transport- och logistiklösningar. Ett exempel är Outokumpu Stainless (f d AvestaPolarit) TAIM Train, vilket innebär fyra heltåg i veckan med stålämnen från stålverket i Torneå till valsverket i Avesta.
Förbättrad punktlighet och trafiksäkerhet	För tredje året i rad har Green Cargo förbättrat leverans- och ankomstpunktligheten liksom trafiksäkerheten. Punktligheten har ökat med 1 procentenhet och trafiksäkerheten med 3 indexenheter.
Kvitto på stark miljöimage	Green Cargo uppnådde en femteplats i tidningen Miljö Ekos Imagebarometer. Green Cargo blev bästa business-to-business-företag, efter konsumentföretag som Coop, Arla, IKEA och Hemköp.
Green Cargos Bra Miljöval-intyg till kunder	SSAB Tunnpå, Outokumpu Stainless (f d AvestaPolarit) och Posten mottog under året Green Cargo Bra Miljöval-intyg. Det betyder att dessa tre företags godstransporter med Green Cargo klarar Svenska Naturskyddsföreningens kriterier enligt Bra Miljöval-godstransporter.
Nya banor invigda	I september invigdes Grycksbobanan mellan Grycksbo och Falun. Alla tre StoraEnso-bruken i Dalarna (Fors, Kvarnsveden och Grycksbo) har nu möjlighet att lasta specialdesignade så kallade SECU-boxar (Stora Euro Cargo Unit) direkt vid fabrik för transport med tåg. Green Cargo har investerat cirka 6 miljoner kronor i Grycksbo, bland annat i en ny kran. I november invigdes också den upprustade Värtabanan i Stockholm. Den möjliggör effektiv godstrafik med tåg till och från Stockholms hamn. Järnvägstrafiken på Värtabanan har ökat med 20 procent på två år, och potentialen bedöms som stor för fortsatt tillväxt i trafik på Finland och Ryssland.
Fortsatta satsningar på Tredjepartslogistik	Tredjepartslogistiken inom Green Cargo har fortsatt att expandera. Affärsområdet Logistics har blivit en egen division och införlivat logistikenheter från dotterbolaget NTR. Green Cargo har också investerat i nya hanteringsanläggningar för konfektionsuppdragen vid terminalen i Göteborg.

Under hösten levererades de första nya godsvagnarna i en serie av 54 vagnar som sätts i trafik i ett stort upplägg för SCA. Vagnarna har beskrivits som Europas modernaste godsvagnar med bland annat helt öppningsbara sidor och ett löpverk som ger en mycket mjuk gång. Vagnarnas egenskaper underlättar lastningen och eliminerar transportsador på godset.

Investeringar i Europas modernaste godsvagnar

Två nya Green Cargo Centers har tagits i drift. I Malmö har personal från Trelleborg och Malmö samlats under ett tak. En motsvarande effektivisering har även skett i Göteborg. Satsningen på Green Cargo Centers sker på prioriterade orter och syftar till att stärka såväl den lokala närvaron som den interna effektiviteten och samarbetet. Orter där nya Green Cargo Centers är under uppförande är Borlänge och Sundsvall.

Flera Green Cargo Centers invigda

Framtida handel är ett gemensamt åtagande från regeringen, dagligvaruhandeln och transportsektorn att sträva mot konkreta miljömål och gå i spetsen för en hållbar utveckling. Green Cargo deltar både för att vi vill lära av andra och bidra med egna kunskaper kring miljöanpassade transportlösningar.

Green Cargo deltar i dialogen Framtida handel

Green Cargo har i samarbete med Terminal West i Varberg och Göteborgs Hamn AB lanserat ett nytt transportkoncept som stärker konkurrenskraften för exporterande sågverken i mellersta och norra Sverige. Trävaror transporteras från sågverken till Borlänge där dagliga direkttåg avgår till hamnar i Göteborg och Varberg. På detta sätt kan ledtider kortas med flera dagar.

Ny transportlösning för sågverk i norra och mellersta Sverige

Under året fattades beslut om att omstrukturera åkeriverksamheten. En del av åkeriverksamheten vid våra Roadkontor kommer att avyttras. För att utveckla lastbilsverksamheten och erbjudandet av kund-till-kundlösningar har ett Full Load Center etablerats. Härifrån sköts kontakterna både med de egna Roadkontoren och drygt 200 externa åkerier med vilka vi slutit samarbetsavtal.

Full Load Center etablerat

Den nya kombiterminalen i Hallsberg är en gemensam satsning av Green Cargo och Hallsbergs kommun. Terminalen möjliggör smidig överflyttning av containrar mellan tåg till lastbil och såväl RailCombi som Euro Shuttle har flyttat sina verksamheter till kombiterminalen. Årsvolymen är 45 000 lastbärare, vilket betyder cirka 25 000 färre lastbilar i långväga transporter per år på Sveriges vägar.

Ny kombiterminal i Hallsberg





— KI 12:30 — Hallsberg.

Kommunalrådet Sören Larsson och en ung kommuninnevånare.

I Hallsberg invigdes under året en ny kombiterminal. En av de inblandade i den gemensamma satsningen mellan Green Cargo och Hallsbergs kommun är kommunalrådet Sören Larsson. Han kan glädja sig åt att lokalpolitik, företagande och miljöhänsyn resulterat i att Hallsberg ytterligare stärker sin position som logistiknav.



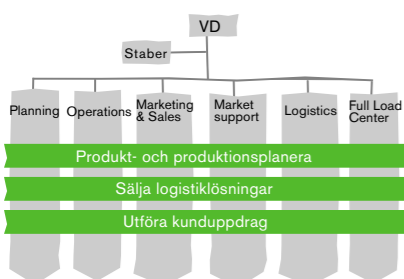
Visionen

Green Cargo ska vara det ledande logistikföretaget som bygger på och medverkar till en hållbar utveckling, nationellt och internationellt.

Affärsidén

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

Arbetsättet



Ett processinriktat arbetsätt i hela organisationen har bidragit till kvalitetsförbättringarna (s. 42-43).

Med järnvägen som bas tillhandahåller Green Cargo logistiklösningar för nordiskt näringsliv. Cirka 80 procent av intäkterna kommer från järnvägstransporter, 13 procent från biltransporter och 7 procent från tredjepartslogistik.

Logistiklösningar med järnvägen som bas

I dag har Green Cargo cirka 1 500 kunder inom de flesta branscher. 70 procent av transportarbetet sker inom Sverige. Av utrikestransporterna går de flesta till och från Tyskland, Norge och Italien.

Ungefär 80 procent av intäkterna kommer från järnvägstransporter, medan 13 procent kommer från biltransporter. Eftersom spåren inte alltid når hela vägen fram och våra kunders behov ibland lämpar sig bättre för bil eller kombitransporter (bil plus tåg), så utgör våra biltransporter i samarbete med externa åkerier ett viktigt komplement.

För att erbjuda heltäckande logistiklösningar har Green Cargo också verksamhet inom tredjepartslogistik. Från ett antal logistikterminaler i Sverige och en i Danmark tillgodoser vi främst konsumentföretags behov av lagring, plock och distribution av artiklar till försäljningsställen. Verksamheten svarar för cirka 7 procent av intäkterna och uppvisar stor tillväxtpotential.

IT-lösningarna lika viktiga som själva transporten

Våra transporter och vår hantering av godset blir i allt högre utsträckning en integrerad och kritisk del av våra kunders verksamhet. För stora industriföretag är transporterna en del av produktionskedjan och för konsumentföretagen är vi en partner ända in i butiken. Det är en utveckling som ställer stora krav på informationsutbytet och som lett till att vi under ett par år strukturerat vår IT-verksamhet. Vi har startat ett antal nya IT-relaterade projekt under 2003. Bland annat samlar vi nu all avtals- och orderhantering på ett ställe och ersätter ett flertal andra system. Projektet kommer att pågå även under 2004. Målet är att minska den manuella hanteringen och därmed risken för fel samt få möjligheter att i större omfattning dela på samma information.

Bra kvalitet kan alltid bli bättre

Det förtroende våra kunder visar oss inspirerar till fortsatt arbete med kvalitet och punktlighet. Att vi når en precision på cirka 85 procent när vi mäter varje vagns ankomst till ett urval kunder är bra, men inte omöjligt att förbättra. Oavsett om det är vi själva eller andra aktörer som påverkar punktligheten så har vi föresatt oss att den ska bli ännu bättre. Vi ställer också stora krav på kvaliteten på vårt eget interna arbete och är kvalitetscertifierade enligt ISO 9001:2000.

Bidra till hållbar utveckling

Utöver kvalitet är miljö och säkerhet prioriterade områden. När det gäller miljön finns områden att förbättra, framför allt internt, men inget annat godstransportslag kan mäta sig med järnvägen när det gäller miljöprestanda. Vi är det enda rikstäckande godstransportföretag som uppfyller Svenska Naturskyddsföreningens kriterier för Bra Miljöval och är även miljöcertifierade enligt ISO 14001.

Säkerhetsarbetet samlar vi under begreppet Säkerhet i främsta ledet. Hela organisationen präglas av ett system för säkerhetsstyrning som mycket påtagligt griper in i den dagliga verksamheten via till exempel de åtgärder som görs för lastsäkring, fordonssäkerhet, trafiksäkerhet och medarbetarsäkerhet.

I dag och i morgon

Tre år har gått sedan Green Cargo bildades i samband med att det tidigare affärsverket Statens Järnvägar bolagiserades. Det är ingen lång tidsperiod för en verksamhet som funnits i närmare 150 år.

Själva tycker vi ändå att vi har kommit en lång bit på väg mot målen med bolagiseringen. Framför allt har vi höjt kvaliteten, förbättrat vårt erbjudande till transportköpare, poängterat våra miljöfördelar och förbättrat vårt finansiella resultat. Därmed inte sagt att vi är nöjda.

Vår kvalitet ska bli bättre, vår miljöpåverkan ska hållas låg och vårt ekonomiska resultat ska bli långsiktigt och uthålligt positivt. Vi fortsätter fölaktligen kartläggningen och förbättringen av våra processer, sätter nya mål och genomför konkreta aktiviteter i hela verksamheten, från huvudkontoret i Solna till lokala enheter i organisationen.

För detta förändringsarbete använder vi Måltavlan, Green Cargos eget verktyg för verksamhetsstyrning, uppföljning, kommunikation och förbättring av vår prestation på alla viktiga områden. Det arbetet redovisas på sidorna 40-59.

Nyckeltal	2003	2002
Rörelsens intäkter, MSEK	6 192	6 170
Resultat efter finansnetto, MSEK	-88	-195
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	197	-15
Rörelseresultat, MSEK	-2	-116
Rörelsemarginal, %	0,0	-1,9
Avkastning på sysselsatt kapital, %	neg	neg
Avkastning på eget kapital, %	neg	neg
Soliditet, %	12	14
Nettoskuldssättningsgrad, ggr	4,7	3,6
Nettoinvesteringar, MSEK	249	319
Medelantal anställda	3 512	3 614
Nettotonkm (miljoner)	12 829	12 508
Vagnkm (tusental)	780 174	771 501

Korta fakta

- 3 512 anställda, varav 3 077 i moderbolaget
- Green Cargo finns på cirka 100 platser i Sverige
- 420 lok, varav 215 ellok och 205 diesellok
- 8 500 godsvagnar
- 240 lastbilar
- 4 logistikcenter
- 180 000 kvm lageryta
- 420 lastnings- och lossningsplatser för järnväg
- 1 009 000 lastade vagnar per år
- 20 terminaler för bildistribution (från 2004, 7 egna terminaler och cirka 200 via avtal med externa åkerier)



Bra Miljöval

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

Koncernen består av moderbolaget Green Cargo AB samt ett antal dotter- och intressebolag som med sina kompetenser kompletterar Green Cargos marknadserbjudande.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 5 100
Antal årsman	3 077
VD	Jan Sundling

www.greencargo.com

Green Cargo AB

Green Cargos verksamhet domineras av logistiktjänster med järnvägen som bas. De flesta kunderna finns i Norden. I Sverige är vi marknadsledande på järnväg men kör även egen trafik i Norge. Även söder- och österut i Europa ökar våra aktiviteter, vilket är ett resultat av vår strävan att följa våra kunder ut i Europa och samarbeta med andra internationella järnvägs- och logistikoperatörer. Lastbilstransporter och olika slags logistiktjänster är integrerade i järnväglösningarna, men erbjuds också som enskilda produkter.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 312
Antal årsman	75
Ägarandel	100%
VD	Hans Larsson

www.combitrans.se

CombiTrans Groupage Sweden

CombiTrans Groupage utvecklar och erbjuder internationella totalkoncept för styckegodstransporter med lastbil. Specialistkompetensen finns inom direktbilstrafik till östra Europa, Grekland, Turkiet och Mellanöstern samt inom Skandinavien. Bolaget avyttrades 1 mars 2004.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 976
Antal årsman	128
Ägarandel	100%
VD	Bo Engdahl

www.ntr.se

Nordisk Transport Rail

Nordisk Transport Rail (NTR) bedriver internationell speditjonsverksamhet. NTR köper, säljer och förädlar järnvägstransporter och logistiklösningar i kombination med andra transportslag. NTR är framför allt verksamt i Europa med ett nätverk av försäljningskontor i tio länder. För de största kunderna, som finns i branscherna skog, stål och kemi, har NTR utvecklat egna transportsystem.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 204
Antal årsman	170
Ägarandel	100%
VD	Kjell Färnström

www.tgojtrafik.se

TGOJ Trafik

TGOJ Trafik erbjuder regionala järnvägstransporter med inriktning på systemtågs- och matarbanetrafik. Dotterbolaget TGOJ Rental AB erbjuder uthyrning av fordon och lokförare.

Celexor AB

Celexor AB tar ansvar för hela flöden av varor och information med hjälp av avancerade informations- och kommunikationslösningar. Benämningen på denna verksamhet är Outsourced Supply Chain Management.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 47
Antal årsman	35
Ägarandel	100%
VD	Lars Nilsson

www.celexor.com

Hallsbergs Terminal AB

Hallsbergs Terminal AB ägs gemensamt av Green Cargo och Hallsbergs kommun. Verksamheten går ut på att skapa infrastruktur som underlättar samverkan mellan transporter på järnväg och landsväg. I september 2003 invigdes den nya kombiterminalen i anslutning till rangerbangården i Hallsberg. Redan nu är vi uppe i en årsvolym motsvarande 25 000 lastbilar.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 4
Antal årsman	7
Ägarandel	67%
VD	Kjell Hammerin

CargoNet*

CargoNets kärnverksamhet är kombinerade transporter på järnväg. Verksamheten bedrivs i ett skandinaviskt nätverk och i samarbete med andra europeiska nätverk. CargoNet är ett intressebolag och ägs till 55 procent av Norska Statsbanorna (NSB) och till 45 procent av Green Cargo. Green Cargos tidigare dotterbolag Rail Combi AB ingår i CargoNet med verksamhet i Sverige. Rail Combis 16 terminaler är länkade till 16 terminaler i Norge och omfattar alla Skandinavien befolknings- och industricentra.

Fakta 2003



Omsättning	MSEK 1 435*
Antal årsman	979*
Ägarandel	45%
VD	Kjell Frøyslid

www.cargonet.no

* Intressebolag, ingår ej i koncernens omsättning.





— — KI 11:30 — — Utanför Borlänge.
Utredningsledare Stig Brahn från Järnvägsinspektionen
kontrollerar en växel.



Syftet med Järnvägsinspektionens arbete är att öka säkerheten och förhindra olyckor. Allvarliga olyckor eller incidenter rapporteras till Järnvägsinspektionen som på plats analyserar orsaker och föreslår säkerhetshöjande åtgärder.



Det ställs allt högre krav på världens transport- och logistikföretag. Marknadens behov kan formuleras mycket enkelt: "Hjälp oss att transportera mer, snabbare och säkrare. Till lägre pris."

Nya krav

Högre kostnadseffektivitet och bättre leveransprecision är de transportköpande företagens viktigaste mål. Men hur ska de göra för att nå dem? Och vad måste Green Cargo göra för bli en trovärdig partner i arbetet mot denna måluppfyllelse?

Det är en mångfacetterad verklighet som europeiskt näringsliv måste ta ställning till. Finns förutsättningar för att bygga upp egen logistikkompetens eller är en strategisk partner ett bättre alternativ? Hur påverkar kundstock, marknadernas geografiska läge och komplexiteten i den egna produktionsapparaten transportlösningar och logistik? Vilken lösning passar bäst för den egna produktportföljen?

Företagens beslut kommer att skilja sig åt, vilket tvingar transport- och logistikföretagen att vara öppna för kundunika behov.

Behovet av gränslös logistik

Företag som väljer att outsourca sin logistik förväntar sig ett större helhetsåtagande. Transport- och logistikföretagen måste utvecklas i takt med detta. Intermodalitet (lösningar som omfattar flera transportslag) blir allt viktigare, liksom förmågan att sy ihop logistiken över nationsgränserna.

För att möta de nya behoven är världens logistikaktörer just nu sysselsatta med att förändra sig. De stora transport- och logistikföretagen går ihop i globala nätverk och gränserna mellan de traditionella aktörerna suddas ut. Vagnbolag blir speditörer, kunder blir egna logistikoperatörer och hamnar utvecklas till logistikcenter för att själva ta kontroll över transporter till och från hamnarna.

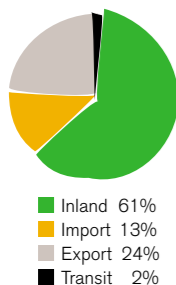
För att få den alltmer komplexa logistiken att fungera med förväntad exakthet och öka kostnadseffektiviteten blir också IT-lösningarna allt viktigare.

Även kraven på miljöanpassade lösningar ökar. Myndigheter och miljöorganisationer driver på utvecklingen och allt fler företag förväntar sig att samarbetspartners och leverantörer tar miljöhänsyn och är måna om god etik och sitt sociala ansvar.

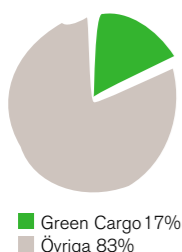
Europeisk transportpolitik driver fram stora förändringar

Det som tidigare bara var planer har blivit konkreta aktiviteter som tvingar de europeiska järnvägsförvaltningarna att anpassa sig till nya förutsättningar med fri konkurrens för godstrafik. Effektiviseringen ger ökad terminalisering, befintliga nätverk och samarbeten förändras och nya mindre operatörer dyker upp som komplement till de större.

Transportvolym per riktning Green Cargo år 2003



Green Cargos andel av det totala transportarbetet i Sverige 2003



Stora köpare av logistiktjänster är väl medvetna om förändringarna. För att sätta sig in i regler och förutsättningar som träder i kraft vid den europeiska avregleringen år 2006 driver dessa företag interna logistikprojekt som ger dem hög kompetens och därmed möjlighet att påverka utvecklingen.

En förväntad förändring är till exempel en överflyttning av gods från bil till tåg och båt till följd av diskussionen i Tyskland kring en framtida vägskatt.

Också Marco Polo-projektet har fått ny fart under 2003. Projektet initierades av EU i syfte att förhindra en förväntad trafikinfarkt och öka andelen gods på järnväg. Bidrag lämnas till företag som väljer kombilösningar och järnväg i stället för billösningar.

Norden måste minska effekterna av transporthandikappet

Om nordiskt näringsliv ska kunna konkurrera i Europa i framtiden måste nackdelarna med avståndet och de högre transportkostnaderna övervinnas. Och det är bråttom. Inom central- och östeuropeisk industri och transportnäring pågår snabba effektiviseringar som ökar konkurrensen ytterligare.

Men vi har fördelar också. Vår järnväg avreglerades först i Europa, vilket har gett oss ett kunskapsförsprång när det gäller att handskas med nya förutsättningar och hårdare lönsamhetskrav. Det har lärt oss att vara innovativa. Endast genom att tänka nytt kommer Green Cargo och övrig transportbransch att kunna bistå nordiskt näringsliv i kampen om marknadsandelar i Europa och resten av världen.

Green Cargo tar med sig det som är bra till framtiden

Green Cargo ingår i flera internationella nätverk, har ett väl fungerande IT-stöd och är Sveriges enda rikstäckande godstransportör som klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval. Det är en profil som passar väl in i framtiden. Outsourcingtrenden är visserligen en utmaning, men vi är samtidigt vana att samarbeta i komplexa upplägg och ta ansvar för höga krav på precision och effektivitet. Vi tror att såväl transportköpare som andra logistikaktörer är öppna för nya samarbets- och helhetslösningar. I många av de större speditörernas internationella upplägg kan vår kompetens passa in perfekt på en eller flera delar.

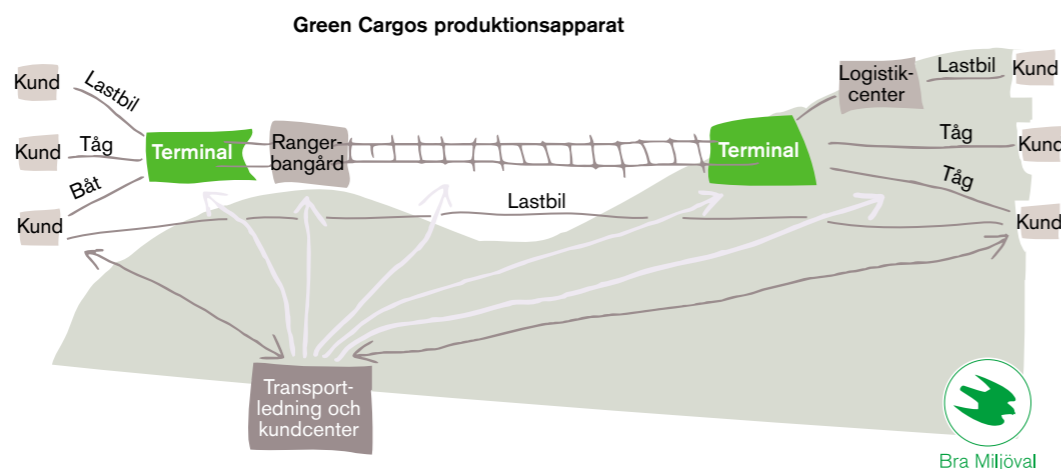
Även avregleringen är positiv för Green Cargo. Den ger oss bättre samarbetsmöjligheter med andra järnvägsoperatörer och gör oss mer delaktiga i skapandet av en hållbar infrastruktur i EU.

Med utgångspunkt i det vi har, ska vi utvecklas till det vi vill bli: ett allt mer betydande transport- och logistikföretag med en större marknadsandel i Europa.

Viktiga transportflöden i Europa



I ett antal år har vi koncentrerat oss på vår produktionsapparat för att skapa kostnadseffektiva standardlösningar. Dessa utgår nu basen i Green Cargos nya branschvisa erbjudanden som anpassas efter behov med kundunika lösningar och internationella partnersamarbeten.



- Kemi och energi** Säkra, frekventa och flexibla logistiklösningar för allt slags kemiskt gods.
- Skog och papper** Helhetslösningar för transport av allt från råvara till högförädlad gods.
- Stål** Stora volymer i upplägg som oftast är tätt länkade med produktionsprocesserna.
- Handel** Kombinerade lösningar med lagerstyrning, finmaskig distribution och korta ledtider.
- Automotive och verkstad** Lösningar för höga varuvärden och krav på hög precision.

Om branschen

Kemi- och energibranschen i Norden har ett stort transportbehov. Ett tiotal orter dominerar produktionen och från dessa ska godset transporteras till ett stort antal slutkunder, med en eller flera enheter per slutdestination. Mest är det drivmedel som bensin och diesel, men även olika typer av klor och väteperoxid för blekning samt svaveldioxid för framställning av pappersmassa med mera. En väsentlig mängd gods importeras.

Särskilda krav

Branschens transporter utmärks av stora krav på säkerhet, flexibilitet och frekvens. Transportörerna måste till exempel kunna erbjuda specialutbildad personal och transportövervakning samt specialanpassade vagnar och lastbärare.

Green Cargo i dag

Green Cargo transporterar godset i speciella cisternvagnar och tankcontainrar. Järnvägsnätet i kombination med bildistribution erbjuder full geografisk täckning och möjligheter till hög frekvens och flexibilitet. Vårt säkerhetssystem inkluderar specialistkunskaper också inom transportteknik. Alla transporter övervakas via vår Kundenservice i Hallsberg och våra rutiner underlättar för våra kunder att leva upp till gällande krav. Tillsammans med våra partners löser vi våra kunders internationella logistikbehov. Green Cargo är också en viktig partner i andra europeiska operatörers lösningar för kemi- och energibranschen.

Logistiken i morgon

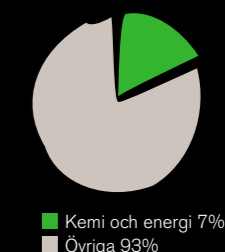
Liksom andra branscher blir kemi- och energibranschen allt mer internationell. Företag går samman över landsgränserna och nya multinationella företag bildas. Vi närmar oss ett nära partnersamarbete och avlägsnar oss allt längre från det traditionella kund-leverantörsförhållandet. Vi fokuserar på att utveckla internationella och intermodala helhetslösningar med hög säkerhetsnivå i alla led från dörr till dörr. Lagerstyrning, lastning och lossning, vagnstyrning och vagninhyrning är viktiga komponenter i detta arbete, liksom att vara en pålitlig och modern underleverantör i andra aktörers logistikupplägg.

Kemi och energi



- Höga krav på säkerhet och övervakning
- Stora volymer fördelas på många slutdestinationer
- Specialanpassade vagnar och lastbärare

Kemi och energis andel av Green Cargos intäkter



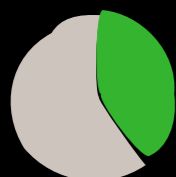
Kontaktperson: Johan Modén,
johan.moden@greencargo.com,
040-20 27 40

Skog och papper



- Både stora och små kunder
- Miljöprofil allt viktigare
- Höga krav på stor transportkapacitet

Skog och pappers andel av Green Cargos intäkter



■ Skog och papper 40%
■ Övriga 60%

Kontaktperson: Christian Ljungdahl,
christian.ljungdahl@greencargo.com,
08-762 42 28

Om branschen

Skog- och pappersbranschen efterfrågar allt från transporter av skogsråvara in till fabrik till distribution av färdig pappersprodukt till slutkund. Branschens företag är både stora integrerade massa- och papperstillverkare och mindre sågverk. Produkterna är pappersmassa, tidnings- och finpapper, förpackningsartiklar, hygienartiklar samt byggnadsprodukter. Transportarbetet från avverkad stock i skogen till kunden är omfattande. Ofta är kravet på kvalitet högt och den internationella konkurrensen är hård. Kostnadseffektiva logistiksystem är avgörande och samtliga företag arbetar intensivt med sin miljöprofil.

Särskilda krav

Flera av företagen i branschen har egna logistikenheter som svarar för upphandlingen och designen av logistiksystemet. Stora volymer skall finnas på plats för vidareförädling i rätt tid och med minsta möjliga miljöbelastning. Tidningspapper bör mellanlagras i närheten av kunderna medan exempelvis finpapper bör gå direkt till tryckeriet. Stor transportkapacitet vid korta avrop kräver flexibel tillgång på lastbärare och plats i tåg. Logistikföretagen förväntas agera för bästa ekonomi, kunna lösa problem, minimera effekterna av en störning samt leverera uppgifter om avvikelser och nya ankomsttider.

Green Cargo i dag

Skog och papper är en av de branscher vi arbetat mycket länge tillsammans med. Vi har kommit långt med att utveckla intermodala logistiklösningar som stödjer våra kunders affärs- och miljömål. Uppläggen bygger ofta på stora regelbundna flöden med systemtåg som bas. Ett bra exempel är helhetslösningen för export av sågade trävaror via Göteborgs och Varbergs hamnar. Vi arbetar även med att kombinera utflöden från Sverige av pappersprodukter med inflöden av konsumtionsvaror till Sverige i syfte att optimera kundernas logistiksystem till och från Europa. För att skydda stora pappersrullar från att bli skadade under transporten har vi också investerat i Europas modernaste godsvagnar.

Logistiken i morgon

I takt med en fortsatt globalisering av branschen förbereder vi oss på en ytterligare specialisering, bland annat med nya terminallösningar och vidareutvecklade lastbärare. Vi integrerar våra IT-system med våra kunders för att komma närmare i planeringsprocessen. Vi stärker branschsamarbetet i Europa samt söker partners och järnvägskollegor utanför Sverige för att tillsammans utveckla tydliga pappers-transportprodukter som kan konkurrera med de etablerade sjösystemen och få ett bättre resursutnyttjande av lastbärare och transportkapacitet.

Om branschen

I stålbranschen utgör de större företagen, ofta specialiserade inom till exempel höghållfast eller rostfritt stål, en viktig grupp. Produkterna går till verkstads-, bil-, vitvaru- och byggnadsindustrin. Tillverknings- och försäljningsorganisation finns i flera länder och ledorden är integrerad produktion och effektiv logistik samt ökad specialisering och positionering. Dessa företag är både skandinaviska med huvudmarknad i mellan- och sydeuropa, och europeiska med export till den skandinaviska marknaden. En annan viktig grupp företag handlar med inflöden i form av skrot- och restprodukter.

Särskilda krav

Det är de långa avstånden för skandinavisk stålindustri till huvudmarknaden i Europa som gör att kraven på kapacitet, ledtider, lager och integrerade informationsflöden blir så höga. För ett snabbt orderflöde är kundernas enheter oftast sammanbundna i gemensamma IT-system. Terminaler med mellanlagring och distribution i Italien måste till exempel knyta ihop informationslösningarna med tillverkningen i Sverige och Finland.

Green Cargo i dag

I nära samarbete med våra kunder utvecklar vi intermodala systemtågs-, vagns- last- och bilupplägg med hög leveransprecision. Uppläggen kan även omfatta övervakning och styrning av lagernivåer i kundens produktion. Genom samarbeten med andra järnvägsoperatörer och terminalbolag skapar vi internationella helhetslösningar för de stora europeiska stålföretagens skandinaviska logistikbehov. Eller så är vi en viktig länk i andra operatörers upplägg för dessa företag. Green Cargo erbjuder också vagnar som är specialanpassade för olika stålprodukter och som underlättar lastning och lossning.

Logistiken i morgon

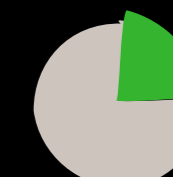
För att möta branschens utveckling arbetar Green Cargo med logistiklösningar som integreras allt mer i kundernas produktion. Med detta följer också en utveckling av samarbetet över gränserna. Vi strävar efter att öka antalet ton per vagn genom lättare vagnar och genom ökat axeltryck. Informationsflöden, lager, ledtider, kapacitet är ledord för utvecklingen.

Stål



- Långa transportavstånd
- Stora volymer tungt gods
- Höga krav på leveransprecision och effektivitet

Stålbranschens andel av Green Cargos intäkter



■ Stål 24%
■ Övriga 76%

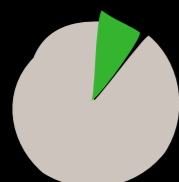
Kontaktperson: Lars-Erik Renström,
larserik.renstrom@greencargo.com,
0243-44 51 25

Handel



- Kombilösningar
- Lagerstyrning
- Finmaskig distribution
- Höga krav på korta ledtider

Handels andel av Green Cargos intäkter



■ Handel 10%
■ Övriga 90%

Kontaktperson: Kent Carlsson,
kent.carlsson@greencargo.com,
08-762 40 56

Om branschen

Bransch handel omfattar i stort sett alla företag som producerar produkter till slutkonsumenter. Några exempel är livsmedel, vitvaror, kläder och möbler. Utmärkande är det stora antalet artiklar och säsongvariationerna. Transporterna hanterar dels insatsvaror till produktionsanläggningar, dels distribution till butiker och slutkonsumenter utspridda på ett stort område.

Särskilda krav

Branschen är känslig för leveransförseningar. Livsmedel blir otjänliga, kläder måste finnas i butiken när annonsen sitter i tidningen och så vidare. Därför är korta ledtider och hög flexibilitet grundläggande krav, speciellt när det gäller transporterna till slutkund. Butikerna vill inte ha för stora lager utan måste snabbt kunna fylla på med det som är på väg att ta slut eller det som efterfrågas för tillfället. I och med den stora mängden artiklar som ska hanteras och distribueras till ett stort antal slutdestinationer ställs också krav på avancerade lagerhanteringssystem och finmaskig distribution med hög leveransprecision.

Green Cargo i dag

Genom att kombinera järnväg, bil och lagertjänster kan vi erbjuda flexibla logistiklösningar med korta ledtider. Våra logistikcentra är utrustade med avancerade lagerstyrssystem som integreras med våra kunders system "on line". Vi kan också erbjuda viss vidareförädling i våra logistikcentra.

För transporter av större volymer av insatsvaror till branschens industrier eller för leveranser av färdigvaror till ett mindre antal lagerpunkter erbjuder Green Cargo framförallt järnvägslösningar. Med hjälp av vårt dotterbolag Celexor som är specialiserade på färdepartislogistik kan vi tillsammans med våra kunder simulera olika logistiklösningar. I vissa fall är vi också en partner till andra operatörer som har huvudansvaret för kundens transport.

Logistiken i morgon

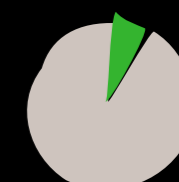
De stora handelskedjorna, som tidigare inte funnits på den nordiska marknaden dyker upp allt mer, ofta i form av lågpriskedjor. Det ställer tuffa förändringskrav på nordiskt näringsliv. Förmodligen måste den totala logistikkostnaden halveras under de närmaste åren om de nordiska företagen ska klara konkurrensen. Green Cargo kartlägger därför dagens logistikkedjor tillsammans med kunderna, för att utveckla kostnadseffektiviteten ännu mer med järnvägen som grund. Rätt utnyttjade och kombinerade med andra transportslag är järnvägstransporter mycket prisvärda.

Automotive och verkstad



- Hög säkerhet och övervakning
- Specialbyggda vagnar och lastbärare
- Korta ledtider
- Logistikplanering tillsammans med kunderna
- Lösningar integrerade i produktionsprocessen

Automotive och verkstads andel av Green Cargos intäkter



■ Automotive och verkstad 8%
■ Övriga 92%

Kontaktperson: Per Tengå,
per.tenga@greencargo.com,
08-762 41 98

Om branschen

Automotive och verkstad omfattar allt från små industriföretag till multinationella fordonstillverkare. Transportvolym och kapacitetskrav varierar kraftigt, medan kraven på effektivitet och leveransprecision alltid är höga. Med en öppen Europamarknad och ökad internationalisering blir en allt större del av transporterna gränsöverskridande. Logistik utgör en betydande del av branschens processer och kompetensen inom området är hög.

Särskilda krav

Våra kunders transportflöden utvecklas allt mer mot att bli en integrerad länk i varuförsörjningskedjan, med allt mindre buffertlagring, oavsett om det är korta avstånd eller om det är längre internationella relationer. För att undvika störningar i kedjan är precisa och effektiva transporter avgörande, speciellt när det gäller försörjningsflöden till och mellan olika produktionsenheter. I distributionsledet, där varuvärdet ofta är högt, ställs ökade krav på leveranstid och möjlighet att ansluta till punkter för mer finmaskig distribution. Vid transporter av stora industriprodukter, som till exempel transformatorer, krävs ofta specialtransporter av projektkaraktär.

Green Cargo i dag

I nära samarbete med våra kunder utvecklar vi logistiklösningar som är väl integrerade i produktionsprocesserna. Vår förmåga att hantera logistik för stora volymer i fasta regelbundna flöden med hög leveransprecision passar branschens behov mycket väl. Genom samarbeten med europeiska transportföretag och järnvägsoperatörer har vi lösningar för behoven av internationella transporter både för våra och våra partners kunder. Vi kör transporterna i såväl konventionella järnvägsvagnar, containers som specialanpassade vagnar.

Logistiken i morgon

Industrin har genomgått en tid av konsolideringar, vilket för med sig att de nya strukturerna nu måste optimeras. Som en konsekvens ser vi en successiv förändring av flöden av komponenter och färdiga produkter. Gamla relationer ökar, minskar eller till och med försvinner samtidigt som nya uppstår. Vi förväntar oss att den trenden kommer förstärkas. Våra kunder kommer att ställa allt tuffare krav på sina logistikleverantörer, samtidigt som omvärlden förändras i snabb takt. Vi förbereder oss för den verkligheten genom att arbeta allt mer integrerat med kunderna, för att vidareutveckla logistikkoncepten i takt med kundernas behov.

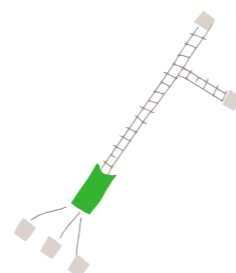
Här presenterar vi några kundanpassade branschlösningar. De bygger alla på ett antal standardlösningar som modifierats för att passa varje företags unika behov av volym, frekvens, flexibilitet, säkerhet, lagerhållning, distribution och leveransprecision. Gemensamt för dem alla är en minimal miljöpåverkan.

Skog och papper



I pendelupplägget mellan Piteå, Umeå och Skövde transporteras varje år 800 000 ton från pappersbruk och sågverk till lagerterminal och distributioncenter. Söderut består godset av pappersrullar, kraftliner och trä, norrut av returfiber. I upplägget används våra nya godsvagnar som hör till Europas modernaste. Hela vagnsidan öppnas automatiskt för att underlätta lastning och lossning. De har även ett unikt fjädringssystem som skyddar de jättelika pappersrullarna från transportskador och inte bara ger en mjukare utan också en tystare gång, vilket är bra med tanke på närboende. Att dörrarna styrs elektriskt ger dessutom en miljövinst, eftersom inga hydrauloljor används.

Europas modernaste vagnar



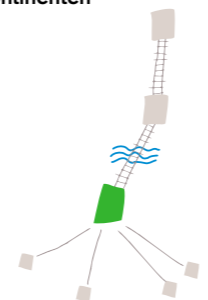
Stål



Fundia tillverkar stångstål i Smedjebacken och Boxholm. Cirka 300 000 ton transporteras årligen till ett hundratal kunder på kontinenten. I ett gränsöverskridande distributionsupplägg ansvarar Green Cargo för transportererna inom Sverige. Stålet lastas, ofta varmt från valsningen, direkt på järnvägsvagnar (som annars skulle gått tomma tillbaka till kontinenten) och körs via Öresundsbron eller järnvägsfärja från Trelleborg vidare till ett antal terminaler i Tyskland och Frankrike. Många av Fundias kunder saknar spåranslutning. Därför lastas godset om till lastbil och distribueras till slutkunderna. Upplägget har utvecklats av logistikföretaget Railog som ansvarar för hela logistikkedjan från dörr till dörr.

–Järnvägskonceptet uppfyller kraven i vår miljöpolicy och godset når snabbt våra kunder, säger Kristina Olsson på Fundia Special Bar AB.

Ett hundratal kunder på kontinenten



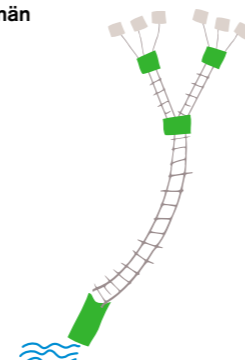
Handel



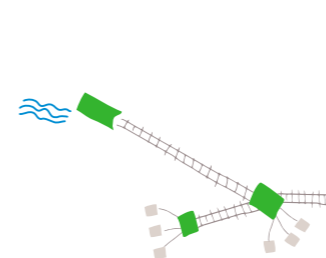
Varnergruppen Norge (Dressmann, Carlings, BikBok och Cubus), en av de fyra största inom nordisk klädförsäljning, anlitar Green Cargo för varuförsörjningen till samtliga Varners 260 butiker i Sverige och Danmark. På Green Cargos specialutrustade terminal i Göteborg hanteras all lagerverksamhet för Varnergruppen. Fem dagar i veckan i ett fast övernattningschema levereras sedan varorna med tåg och bil från vårt så kallade never-out-of-stock-lager där kläderna, både hängande och förpackade i kartong, sorterar och lastas i specialanpassade växelflak efter geografi. Green Cargo står i daglig kontakt med Dressmanns affärssystem. Order för nästa dags leverans skickas via EDI-överföring.

–Under uppbyggnaden av hela vår svenska verksamhet har Green Cargo stått för varuförsörjningen ut till butikerna och medverkat till en mycket positiv utveckling av verksamheten, säger logistikchefen på Dressmann AB.

Tredjepartslogistik till alla män



Säkerhet, samarbete och just-in-time

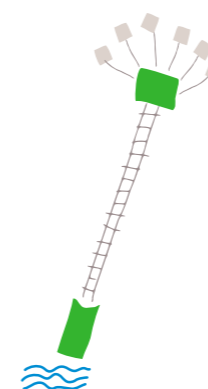


I norska Mo I Rana tillverkar kemiföretaget Eka Chemicals klorat för miljöanpassad blekning av pappersmassa som till stor del ska transporteras till kunder i Finland. Green Cargo ingår i en lösning som tack vare en smart kombination av båt, tåg och bil förkortar Eka Chemicals ledtider avsevärt.

Upplägget börjar med att Green Cargo lastar kloratet direkt från produktion i specialbyggda containrar för transport till Narvik med båt. Från Narvik ansvarar sedan Green Cargo tillsammans med norska järnvägen för de 32 containrar i veckan som ska vidare till själva navet i denna transport, mellanlagret i Torneå i Finland. I Torneå tar Green Cargo hand om kloratcontainrarna och styr transportererna vidare till pappersbruken runt om i Finland och norra Sverige vidare till pappersbruken runt om i Finland och norra Sverige med tåg eller bil och ansvarar för lossning hos slutkund.

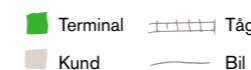
–Mellanlagret i Torneå innebär att vi kan hålla en jämn takt i fabriken, säger Stefan Bodelind, logistikchef på Eka Chemicals. Lagret ligger närmare våra kunder och vi kan hålla god beredskap och leverera snabbare.

Smarta lass och korta ledtider



Motortransport ser till att en stor del av Sveriges bilar når fram till bilhandlarna. Som den största aktören inom fordonstransportbranschen i Sverige transporterar företaget cirka en halv miljon bilar varje år. De viktigaste knutpunkterna är hamnarna i Göteborg, Malmö, Trelleborg och Södertälje. Därifrån transporteras bilarna i specialkonstruerade vagnar med Green Cargo till Motortransports 15 terminaler för omlastning till lastbil och distribution ut till återförsäljarna.

Motortransport har inget stort centrallager. Det är snabba transporter från fabrik eller importhamn direkt till kunden som gäller. För Green Cargo innebär det en ständig utmaning att korta ledtiderna. Vagnarna får inte stå stilla i onödan så arbetet på terminalerna effektiviseras ständigt. Övervakningen av transportererna är intensiv, vagnmekaniken avancerad och hanteringen under rangering, lastning och lossning kräver varsamhet. Miljötankande präglar hela leveranskedjan och liksom Green Cargo är Motortransport miljöcertifierade. Green Cargo bidrar till att Motortransport uppnår ett av sina miljömål, nämligen att alla transporter över 45 mil skall gå med tåg.



Kemi och energi



Automotive och verkstad





— KI 14:15 — Stockholm.

Departementsrådet Eva Halvarsson i samtal med styrelseordförande Karl-Gunnar Holmqvist.

Eva Halvarsson är chef för Enheten för statligt ägande, den enhet som tillsätter de statliga bolagens styrelser. Evas uppgift är att hjälpa de statligt ägda företagen att uppfylla ägarens målsättningar. Att gå med vinst är ett självklart mål. Men också att vara föredömen när det gäller samhällsfrågor som jämställdhet, miljö, mångfald och frisk arbetsplats.

Vårt kärnvärde – hållbar utveckling

Vårt kärnvärde ska genomsyra allt vi gör: våra produkter, hur vi uttrycker oss, hur vi behandlar våra kunder och hur vi medarbetare uppträder mot varandra.

Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtlandkommissionen (Världskommissionen för miljö och utveckling) och definieras som: ”en utveckling som tillfredställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov.”

Inom Green Cargo definierar vi hållbar utveckling som långsiktigt hållbara resultat inom våra målområden Finans, Kund, Medarbetare, Säkerhet, Samhälle och Miljö. På följande sidor redovisar vi aktiviteter, målsättningar och resultat för dessa sex målområden.

Ekonomisk lönsamhet Social hänsyn Miljöprestanda



Måltavlan är Green Cargos verktyg för att säkerställa att vi minut för minut arbetar i enlighet med vår vision om en hållbar utveckling. I Måltavlan bryter vi ner våra övergripande mål till verksamhetsnära mål och aktiviteter inom sex målområden: Finans, Kund, Medarbetare, Säkerhet, Samhälle och Miljö.

Måltavlan är vårt verktyg för verksamhetsstyrning

Måltavlan är basen för vårt arbete med ständiga förbättringar. Den stärker känslan av delaktighet och förståelse för hur var och en kan bidra till utvecklingen. Tack vare Måltavlan blir det enklare för medarbetare och chefer att ta ansvar för "sin" verksamhet och bidra till helheten på ett bra sätt. Med Måltavlan blir både visionen och den personliga insatsen relevant för oss alla på Green Cargo.

Från resultat till nya aktiviteter

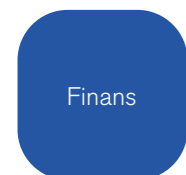
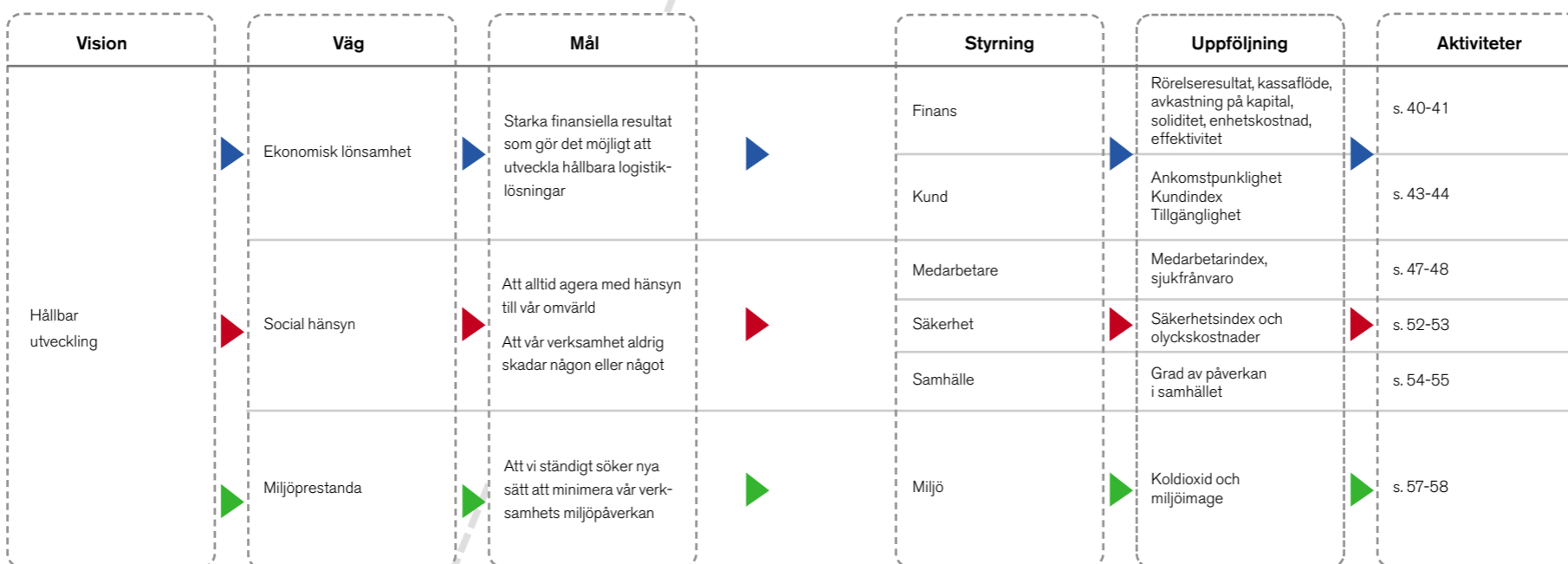
Resultaten i Måltavlan kommuniceras och diskuteras via många olika kanaler inom företaget. Det övergripande resultatet förmedlas i personaltidningen Axel och på företagets intranät Cargonet. De lokala resultaten kommuniceras via arbetsplatsträffar och anslagstavlor. Måltavlan sätter också agendan för styrelsemöten och är grunden för styrelsematerial. Företagsledningen utgår från Måltavlan i sin uppföljning av verksamheten bland annat vid ledningsgruppsmöten och i arbetet med företagets affärsplan.

En god cirkel

Resultaten inom de olika målområdena stödjer varandra. Ett gott resultat inom ett av områdena ger ofta positiva effekter i ett annat. Lyckas vi inom Miljö, Kund, Säkerhet och Medarbetare ger detta också stärkta finanser. Minskar vi antalet olyckor inom säkerhetsområdet innebär detta först och främst en säkrare arbetsmiljö för våra medarbetare, men också bättre leveransprecision och lägre kostnader. Och långsiktig lönsamhet är förstås en förutsättning för att vi ska kunna göra ett bra arbete inom de övriga målområdena.

Tidiga indikationer, lugna manövrar

Måltavlan hjälper oss alltså att se och styra företaget utifrån flera perspektiv. Det ger oss goda möjligheter att parera för förändringar och avvikelser innan de får negativa ekonomiska konsekvenser. Matrisen nedan beskriver hur vi steg för steg går från visionen om en hållbar utveckling via våra mål till våra aktiviteter i Måltavlan.



Ger koncernövergripande ekonomiska och finansiella nyckeltal samt effektivitetstal och resultatutveckling.



Ger mätvärden för leveransprecision, tillgänglighet och service. Både kundupplevd och faktisk utveckling.



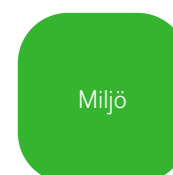
Ger värden för medarbetarnas uppfattning om sin arbetssituation och statistik för sjukfrånvaro med mera.



Ger värden för trafiksäkerhet för tåg och bil, olyckskostnader och resultat av drogtestar.



Visar hur vi medverkar i olika externa forum och sammanhang för att bidra till en hållbar utveckling.



Ger mätvärden för bränsleförbrukning, utsläpp och miljöimage.



Den här sammanställningen visar i korthet utvecklingen över tid inom de prioriterade målområdena. Förutom en snabb överblick av årets resultat och nästa års målsättning, erbjuder den här uppställningen även en viss möjlighet att se trender. Till varje resultat finns sidohänvisningar till mer information.

Finans och Kund

	Utfall 2002	Mål 2003	Utfall 2003		Mål 2004	läs mer
Rörelsemarginal	-1,9%	1,1%	0,0%	☹	uppges ej	s. 40-41
Volymer, miljoner nettotonkm	12 508	13 800	12 829	☹	13 300	s. 40-41
Resultat efter finansnetto, MSEK	-195	-20	-88	☹	uppges ej	s. 40-41
Ankomstpunktighet till terminal, inom 5 minuter	76%	82%	77%	☹	83%	s. 42-44
Tillgänglighet, kundservice, svar inom 3 signaler	34%	70%	70%	☺	85%	s. 42-44
Kundvärde, totalt, indexvärde från kunddialog	68	72	72	☺	75	s. 42-44

Medarbetare, Säkerhet och Samhälle

Friskvård, sjukfrånvaro	8,1%	7,5%	7%	☹	6,5%	s. 46-48
Medarbetarindex, totalt, index från medarbetardialog	60,8	65	61,6	☹	68	s. 46-48
Genomförda medarbetarsamtal	75%	100%	75%	☹	100%	s. 46-48
Trafiksäkerhetsindex, järnväg	88,1	91	91,4	☹	92	s. 50-52
Trafiksäkerhetsindex, bil och logistik	99,9	100	99,9	☹	100	s. 50-52
Olyckskostnader, MSEK	22	15,7	19,7	☹	13	s. 50-52
Samhällsindex, index från kunddialog	-	-	-		70	s.54-55
Antal genomförda aktiviteter, inom målområde samhälle	-	-	-		8	s.54-55

Miljö

Miljöprestanda, g CO ₂ /ntonkm	4,7	4,7	4,4	☺	4,6	s. 56-59
Dieselförbrukning, lastbil liter/mil	4,1	3,96	4,1	☹	4,0	s. 56-59
Miljöimage, index från kunddialog	67	69	68	☹	70	s. 56-59
Miljöimage, index från medarbetardialog	72	73	67,5	☹	74	s. 56-59

Teckenförklaring

- ☺ Bra
- ☹ Tillfredsställande
- ☹ Revanschugna



Ansvarig i företagsledningen för Green Cargos hållbarhetsarbete, Stefan Falk.
stefan.falk@greencargo.com

År 2003 har Green Cargo förbättrat resultatet efter finansnetto med MSEK 107. Trots detta redovisar Green Cargo ett negativt resultat. Arbetet med resultatförbättrande åtgärder fortsätter planenligt under 2004. Långsiktigt mål för rörelsemarginalen är satt till 4 procent.

Rörelsemarginalen är vårt mått

Det centrala måttet inom målområde Finans är rörelsemarginalen. Det är ett vedertaget nyckeltal och ett begrepp som lämpar sig väl som bärare av resultatinformation till breda grupper medarbetare som eventuellt inte är så insatta i företagsekonomiska begrepp. Internt i Green Cargo väljer vi att kommunicera rörelsemarginalen som det antal kronor som återstår av varje 100-lapp i intäkt när kostnaderna är betalda.

Övrig målsättning, uppföljning och kommunikation inom område Finans anpassas till den berörda enhetens förutsättningar. Inom produktionen pratar vi i tillägg till rörelsemarginalen om kostnader per bruttotonkilometer eller per hanterad vagn. Inom säljkåren fokuseras på försäljningsvolym och priser.

Exempel på aktiviteter och framgångar under 2003

Under år 2003 lyckades vi förbättra resultatet kraftigt jämfört med året innan. Rörelsemarginalen gick från -1,9 procent till 0,0 procent och resultatet efter finansnetto ökade med MSEK 107. Vi ser tre viktiga förklaringar till resultatförbättringen.

Åtgärdsprogrammen

Åtgärdsprogrammen som startade under 2002 och 2003 ska förbättra resultatet med 200 miljoner kronor genom både intäktsökningar och kostnadsänkningar. **Intäktsökning** genom intensifierat försäljningsarbete, bland annat genom att erbjuda järnvägs kunder bil- och tredjepartstjänster och vice versa.

Sänkning av administrativa kostnader genom samordning, centralisering och minskning av vår administrativa personalstyrka med 10 procent och övriga administrativa kostnader med 20 procent.

Optimerad bilverksamhet genom ökat fordonsutnyttjande och en bra fördelning mellan egna och inhyrda bilar. Etableringen av vårt Full Load Center innebär att hela Green Cargos bilverksamhet ses över avseende kostnadseffektivitet, kundbehov och miljö.

Optimering av våra produktionsresurser genom tågdragning och rangering för att utjämna trafikflöden under dygnet och reducera produktionstoppar.

Målområde Finans (koncern)	Utfall 2003	Utfall 2002
Rörelsens intäkter, MSEK	6 192	6 170
Rörelsemarginal, %	0,0	-1,9
Resultat efter finansnetto, MSEK	-88	-195
Kassaflöde, MSEK	197	-15
Avkastning på sysselsatt kapital, %	neg	neg
Soliditet, %	12	14
Volym, miljoner nettotonkm	12 829	12 508
Enhetskostnad, öre/bruttotonkm	8,32	8,45
Nettoinvesteringar, MSEK	249	319
Antal årsman	3 512	3 614

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

Fler fyllda vagnar genom kartläggning av tomvagnsflöden för att hitta affärer på sträckor där vagnarna går tomma i dag. Dessutom ska styrningen av vagnflödena förbättras.

Måltavlan

En starkt bidragande orsak till att åtgärdsprogrammen varit så lyckade är att arbetet med Måltavlan fungerar allt bättre. Resultat och nyckeltal har målsatts på enhetsnivå och aktiviteter som ska leda till måluppfyllelse definieras allt mer tydligt och konkret. Förbättringar inom ett målområde sprider ringar på vattnet till andra områden och sporrar hela Green Cargo till att göra ytterligare ansträngningar.

Förfinade rutiner för rapportering, uppföljning och styrning

Utöver åtgärdsprogrammen har det löpande arbetet fortsatt med att ytterligare förbättra och förfina rutiner och verktyg för rapportering, uppföljning och styrning. Detta har bland annat tagit sig uttryck i form av riktlinjer för ekonomistyrningen inom Green Cargo och varje enhets roll i arbetet för att nå en långsiktigt hållbar lönsamhet.

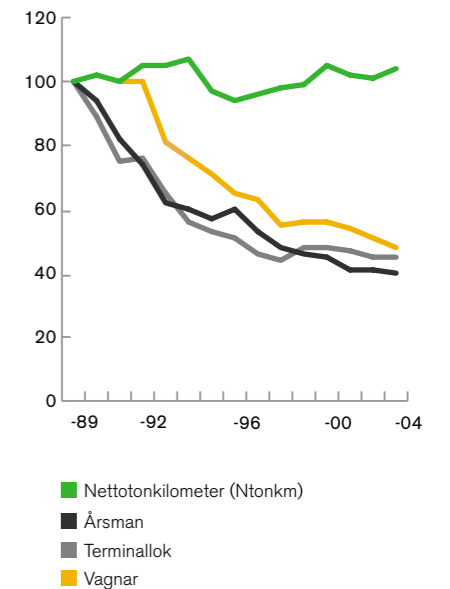
Motgångar under 2003

Även om vi har gjort många förbättringar så är resultatet inte långsiktigt hållbart. Målet för 2003 års resultat efter finansnetto var MSEK -20 med en rörelsemarginal på 1 procent. Detta mål nåddes inte. Resultat efter finansnetto blev i stället MSEK -88 med en rörelsemarginal kring nollstrecket. Moderbolaget svarar för merparten av avvikelserna där framför allt höjda elpriser och pensionspremier utgör förklaringsposter. Dotter-/intressebolagens resultat blev MSEK -31.

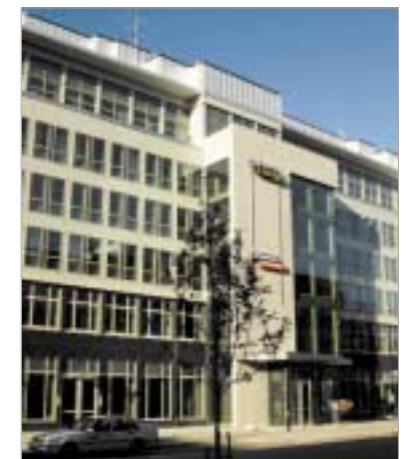
Exempel på aktiviteter 2004

Utöver fortsatt utveckling av rutiner och verktyg för det löpande arbetet kommer även andra ansträngningar att göras i syfte att öka intäkter och sänka kostnader. Vi kommer till exempel att fokusera mer på Måltavlan, som berör samtliga målområden, för att ytterligare stärka verktygets roll i målstyrningen av Green Cargo.

Effektivt effektiviseringsarbete



I dag producerar vi lika mycket som för 15 år sedan med betydligt mindre resurser.



Vi har flera anledningar att vara nöjda med Målområde Kund. Under 2003 arbetade vi vidare med aktiviteter för att förbättra mätmetoder, punktlighet och service. Sammantaget ledde detta till att kundnöjdheten, en av de viktigaste förutsättningarna för framtida volymökningar, förbättrades med fyra enheter.

Stora långsiktiga upplägg eller enstaka transporter

Våra kunder finns i de flesta branscher, framför allt inom nordiskt näringsliv. De representeras av allt från stora multinationella företag med avancerade logistikbehov i stora volymer till mindre företag med transporter av engångskaraktär. I många fall ingår vi också som en av flera leverantörer i ett logistikupplägg där en speditör är vår kund eller där vi är en samarbetspartner till europeiska operatörer.

Kunddialogen visar på ökat förtroende

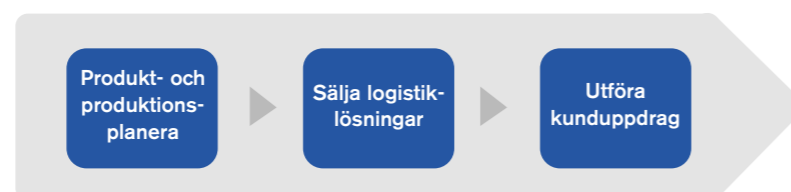
För andra året i rad har vi genomfört vår kundundersökning Kunddialogen. Med hjälp av den vet vi hur våra kunder prioriterar och hur Green Cargo lever upp till förväntningarna. Kunddialogen kompletterar de dagliga kundkontaktarna i vår strävan att identifiera förbättringsområden.

Glädjande nog kan vi konstatera att de aktiviteter som vi genomfört med ledning av föregående års Kunddialog har givit resultat. Hela 87 procent (en ökning med 5 procent) av våra kunder bedömer vår förmåga som lika bra eller bättre jämfört med andra liknande företag och 80 procent (75 procent förra året) kan tänka sig att rekommendera Green Cargo till en kollega på ett annat företag.

Vi ser förbättringar inom de flesta områden och det totala kundindexet har ökat med fyra enheter (från 68 till 72). Även upplevelsen av det som våra kunder ställer hårdast krav på, vår leveransprecision, har förbättrats.

Alla aktiviteter utgår från kundprocessen

För att förstå vad som direkt eller indirekt påverkar våra kunder och kvaliteten i logistiklösningarna har vi under flera år arbetat med att processlägga vår verksamhet och arbeta med ständiga förbättringar i processerna. Vårt förbättringsarbete har delats in i tre delprocesser som allt förbättringsarbete utgår ifrån:



Målområde Kund	Utfall 2002	Utfall 2003	Mål 2004
Månatlig uppföljning			
Ankomstpunktlighet till terminal vagnlast, %	76	77	83
Leverans kvalitet utan reklamationer-bil, %	99,9	99,9	99,9
Plockkvalitet utan reklamationer-logistik, %	99,75	99,9	99,9
Tillgänglighet alla med kundkontakt, %	28	62	65
Tillgänglighet kundservice, %	34	70	85
Årlig kunddialog (index-värden)			
Kundvärde, totalt	68	72	75
Leveransprecision	57	62	-
Snabb återkoppling vid problem	56	60	-
Proaktiv hantering vid avvikelser	52	54	-

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

Att produkt- och produktionsplanera innebär att utifrån analyser av kundbehov och produktionsförutsättningar utveckla, förvalta, följa upp och förbättra Green Cargos produkter. Därefter omsätts kundernas behov av transporter till produktionsplaner. Planerna beskriver vad vi producerar och hur vi ska använda våra resurser. För järnväg handlar det om tidtabeller, lok- och vagnomlopp samt ranger-, växlings-, sammansättnings-, vidaresändnings-, spår användnings- och bemanningsplaner.

Att sälja logistiklösningar är att identifiera affärsmöjligheter och ta fram erbjudanden utifrån kundens behov och Green Cargos produktportfölj. Efter intern förankring inleds förhandling med kund. Vid avtal säkerställs affären och överlämnas till delprocess "Utföra kunduppdrag".

Att utföra kunduppdrag innebär att utifrån avtal, produktionsbilagor och gällande produktionsplaner leverera avtalade uppdrag enligt Green Cargos kundlöfte.

Exempel på aktiviteter under 2003

Förbättrade mätningar

Under året har vi förbättrat våra metoder för mätning av leveransprecision genom att också genomföra mätningar från kund till kundens kund och inte bara fram till terminal. Vi startade med ett fåtal men har under året förfinat metoderna och utökat antalet kunder.

Fokus på Hallsberg

Arbetet med att förbättra punktligheten i hela vårt järnvägssystem har under året fokuserats till Hallsberg, som är vår viktigaste knutpunkt för tågtransporter. Förbättringar här ger utslag i hela systemet. Tåg har styrts om, nya arbetsätt har införts och förslag från medarbetarna har efterlysts och uppmuntrats.

Nytt telefonsystem för snabbare ärendehantering

För att förbättra vår service har vi infört ett nytt telefonsystem i vår Kundservice. Systemet ger transportledningen snabbare information om till exempel störningar, vilket leder till bättre åtgärder.

Snabbare offerter till kunderna

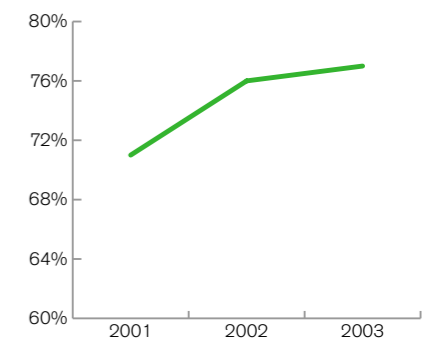
För att snabba upp offerteringsprocessen har vi bland annat tagit fram ett antal standardiserade prislister för den internationella trafiken tillsammans med utländska operatörer.

Branschträffar

Under året har vi genomfört sex branschträffar med våra kunder. Det har gett oss möjligheter till återkoppling på Kunddialogen och vårt förbättringsarbete samt på de kundlösningar och erbjudanden vi har.



Ankomstpunktlighet till terminal, vagnlast



Kvalitetspolicy

Vi ska ständigt förbättra våra processer så att vi kan erbjuda konkurrenskraftiga transport- och logistikprodukter. Vi ska alltid utföra våra transport- och logistikuppdrag så att vi hjälper våra kunder att leverera sina produkter till rätt mottagare, i rätt tid och med rätta produkt-egenskaper.

Vi ska ge löften och hålla vad vi lovar!

Fastställt av Green Cargos ledning 2002-06-17.



System som stödjer processerna

Vi har intensifierat förbättringsarbetet av vårt systemstöd för hela processen från offert till faktura. Det är ett av våra absolut största projekt och kommer att stå i centrum en längre tid. Genom ett förbättrat systemstöd ska vi alltid ha korrekt information om våra kunder och deras transporter. På så sätt ökar vi servicenivån och minskar riskerna för felhantering. Resultat av projektet kommer vi att se först 2004.

Exempel på aktiviteter 2004

Fortsatt fokus på leveransprecision

Utvecklingen av våra leveransprecisionsmätningar fortsätter. Målet är att de 50 största kunderna ska omfattas av våra förbättringsplaner och ingå i mätningen den 1 juli.

Branschträffar för befintliga kunder

För att förbättra dialogen med våra kunder och utveckla affärsmöjligheterna genomför vi branschvisa kundmöten.

Bättre avvikelserapportering

För att snabbare upptäcka och hantera förseningar eller andra avvikelser, kommer vi att förbättra övervakningen. Målet är att arbeta proaktivt för att minska effekterna av leveransstörningar, bland annat genom att öka andelen regelbundna kvalitetsmöten med kund samt ökad kommunikation mellan kundservice och säljorganisation. Kunder ska till exempel i god tid få uppgift om eventuella förseningar och ny leveranstid.

Kvalitetsuppföljningsmöten med våra 50 största kunder

Under året ska kvalitetsuppföljningsmöten införas för våra 50 största kunder. Mötena ska ta upp hur samarbetet har fungerat utifrån kvalitet och service samt besluta om förbättringsåtgärder.

Branschlösningarna vidareutvecklas

De logistiklösningar vi utvecklar tillsammans med, och för, våra kunder i en särskild bransch är ofta användbara för branschen i sin helhet. När vi i framtiden till exempel kör sågade trävaror till Tyskland, ståltrafik till Italien eller papper till Tyskland, Frankrike och Italien ska vi fokusera ännu mer på att sprida "best practice" och smarta idéer till övriga lösningar.



Per Emanuelsson, driftschef på Svenska Statoil Gasol/LPG, vad är det Green Cargo transporterar åt er?

– Det är propan, eller gasol som är handelsnamnet på denna gas.

Hur ser upplägget ut?

– Propanet kommer med båt till våra terminaler i Stenungsund och Piteå. Härifrån transporterar Green Cargo delar av produkten med tåg direkt till kund eller till våra omlastningsdepåer i landet.

Vilka är Statoils propankunder?

– Det varierar från riktigt stora förbrukare inom stål- och pappersindustrin till mindre anläggningar, som till exempel växthus.

Varför Green Cargo?

– Av gammal vana. Nej då, jag bara skojar. Green Cargo är ett av de få logistikföretag som kan hantera ett uppdrag av den här storleken på ett både ekonomiskt och säkert sätt. Det är förstås ett krav att transportören har ett utvecklat säkerhetssystem och rutiner som borgar för trygghet.

Hur vet du att Green Cargos fungerar?

– Genom att föra en kontinuerlig dialog. Nyligen genomförde vi dessutom en revision med inriktning på säkerhet.

Hur gick revisionen till?

– Vi gick igenom dokumentation, intervjuade berörda personer och besökte olika platser i landet där vår produkt passerar för att se att Green Cargo lever som de lär.

Och blev ni nöjda?

– Absolut. Vi framförde en del synpunkter som Green Cargo är medvetna om och arbetar med att förbättra, men på det stora hela var resultatet mycket positivt.

Vad är på gång i framtiden?

– Vi letar ständigt efter nya lösningar för att effektivisera våra flöden och då är det viktigt att ha duktiga samarbetspartners. Eventuellt kan Green Cargo komma att ta ett större ansvar för att uppfylla våra kunders behov. Green Cargo ser ju även vad som händer ute hos våra kunder på ett annat sätt än vad Statoil har möjlighet till, vilket är ovärderligt. Det är kul att följa utvecklingen av ett vinstdrivande företag, både i tanke och handling. För oss är det mycket viktigt att järnvägen kan behålla och stärka sin konkurrenskraft både när det gäller ekonomi och säkerhet.



Medarbetarna ger mest ros, men också en del ris för aktiviteter och förändringar genomförda under året som gått. Mottagandet av det nya planeringssystemet vittnar om ett missnöje, men i det stora hela ser vi flera positiva trender, bland annat ett ökat deltagande i Medarbetardialogen och ett förbättrat ledarskapsindex.

God produktivitet

Arbetsuppgifterna mellan Green Cargos medarbetare skiljer sig mycket. Här finns allt från lagerarbete, lastbils- och lockörning, växling och kundservice till finansiell informationsbearbetning och logistikplanering. Även arbetsmiljön skiftar stort beroende på var i verksamheten man arbetar.

I genomsnitt har vi under året haft 3 077 medarbetare på våra cirka 100 verksamhetsplatser i Sverige. Genomsnittsåldern är 48 år och de flesta har varit med oss under lång tid, i genomsnitt i 23 år.

Utslaget på totalsumman genererar varje medarbetare 1 659 554 kronor per år i intäkter. Det är en produktivitet som står sig väl inom järnvägsvärlden och som vi är mycket stolta över.

Medarbetardialogen

Nöjda medarbetare är givetvis en av de viktigaste faktorerna för att Green Cargo ska lyckas uppnå sina affärs mål. Därför måste vi förstå vad medarbetarna sätter värde på och vad vi behöver göra för att de ska trivas och vilja anstränga sig för Green Cargo. Medarbetardialogen är Green Cargos namn på de möten, samtal och åsiktsutbyten som sker i samband med vår medarbetarenkät. Denna aktivitet skapar en relativt god bild av hur medarbetaren upplever sin situation.

Resultaten leder vidare till nya mål och aktiviteter som tas fram utifrån enhetens resultat på region- och enhetsnivå, lokalt och centralt. Vissa aktiviteter går in i i företagets övergripande affärsplan och andra stannar i den lokala verksamhetsplaneringen.

Aktiviteterna följs sedan upp och resultatet förmedlas fortlöpande till dem som berörs via bland annat anslagstavlor och arbetsplatsträffar.

Exempel på aktiviteter och framgångar under 2003

Många resultat från Medarbetardialogen 2003 visar att vi är på rätt väg. Svarefrekvensen steg från 57 till 62 procent (vissa enheter har nått 100 procent). Medarbetarindex steg från 61 till 62 (målet på 65 nåddes dock inte) och aspekterna Ledarskap-Kommunikation och Ledarskap-Återkoppling har förbättrats.

Kopplingen mellan högt ledarskapsindex och högt medarbetarindex är tydlig. Medarbetare som är mest nöjda med ledarskap är också mest nöjda med sin arbetsmiljö, även den fysiska.

Yrke:	Andel anställda:
Bangårdsoperatör	30%
Lokförare	29%
Administrationspersonal	15%
Lastbilschaufför	10%
Terminalarbetare	6%
Kundservicepersonal	5%
Chefer/Arbetsledare	4%
Totalt	100%

Målområde Medarbetare	Utfall 2002	Utfall 2003	Mål 2004
Månatlig uppföljning			
Medelantal anställda koncernen	3 614	3 512	3 017
Medelantal anställda moderbolaget	3 227	3 077	2 705
Friskvård, sjukfrånvaro, %	8,1	7	6,5
Genomförda medarbetarsamtal, %	75	75	100
Årlig medarbetardialog (index-värden)			
Svarfrekvens på enkät, %	57	62	70
Medarbetarindex, totalt	60,8	61,6	68
Ledarskap	61,2	61,9	65
Kommunikation	57,3	58,4	65
Kompetensutveckling	60,8	60,4	63
Laganda	70,9	70	75

För mer information om Green Cargos medarbetarmål: stefan.falk@greencargo.com

Sammantaget har resultaten från Medarbetardialogen lett till att vi under 2003 och även fortsättningsvis jobbar vidare med nedanstående fyra prioriterade utvecklingsprojekt:

Chefsutvecklingsprogram

I Medarbetardialogen framkommer tydligt att den närmaste chefen är avgörande för hur man upplever sitt arbete. Därför har vi under året etablerat ett chefsutvecklingsprogram för att stärka våra chefer. Varje chef har vid tre tillfällen genomgått en tvådagarsutbildning med träning i nya verktyg för ledning av verksamheten, problemlösning, målnedbrytning och utveckling av den egna personligheten. Ett viktigt verktyg är de nya Medarbetarplanerna, där affärsplaner och verksamhetsplaner är nedbrutna och konkretiserade så att varje enskild medarbetare får sin egen individuella plan.

Koncept för samverkan

För att bibehålla och utveckla goda relationer med de arbetstagarorganisationer som representerar våra medarbetare, har vi tillsammans tagit fram ett nytt koncept för samverkan. Konceptet är anpassat efter Green Cargos processer och ger en tydligare struktur för hur samarbetet ska gå till.

Friskvårdssatsning

Under 2003 har vi startat en friskvårdssatsning som omfattar alla Green Cargos medarbetare. Genom förebyggande insatser vill vi skapa förutsättningar för en sund livsstil, friskare medarbetare, mindre sjukfrånvaro och lägre sjukfrånvarokostnader.

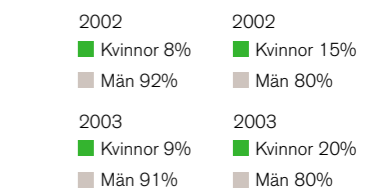
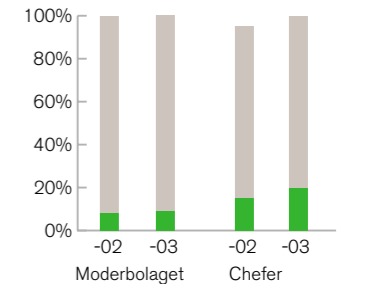
Friskvårdssatsningen är ett långsiktigt arbete och bygger på att varje medarbetare träffar en hälsocoach. Tillsammans analyserar de nuvarande hälsosituation och upprättar sedan Hälsoprofil, Balansprofil och Funktionsprofil. Under en sex månadersperiod träffar medarbetaren sin coach för att följa upp hälsoutvecklande aktiviteter och skapa nya.

Friskvårdsarbetet påbörjades under fjärde kvartalet 2003 och beräknas vara genomfört under 2004. Utvärdering kommer att äga rum år 2005.

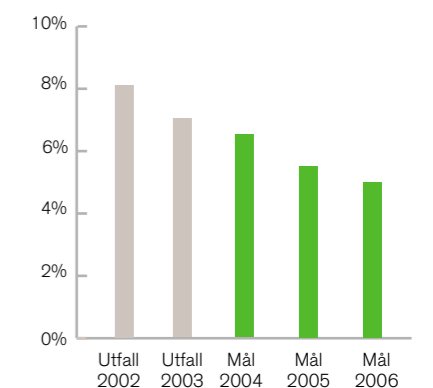
Aktiviteter mot sned könsfördelning

Genom rekrytering och riktade insatser mot underrepresenterade grupper har vi under ett par års tid försökt att påverka en sned könsfördelningen inom företaget (endast 9 procent är kvinnor). Antalet nyrekryteringar är emellertid lågt, vilket försvårar arbetet. Av våra chefer är 20 procent kvinnor, inom koncernledningen 18 procent och inom bolagsstyrelsen 17 procent.

Männen i majoritet



Sjukfrånvaro



Medarbetare

Våra beteenden

I samband med chefsutvecklingsprogrammen togs sex företagsgemensamma beteenden (Code of conduct) fram:

Var förberedd!

Inför arbetsdagen, inför mötet och inför det oväntade.

Var Faktabaserad!

Skilj mellan vad du tycker och vad du faktiskt vet!

Bidra konstruktivt!

Sök lösningar, för fram dina synpunkter och var öppen för andras.

Leverera på åtaganden!

Håll vad du lovar – säkerställ att du förstått uppgiften, börja i tid.

Utveckla kollegor!

Var frikostig med beröm, dela med dig av dina kunskaper och be kollegor om råd.

Tolerera inte slöseri!

Håll alla tider. Välj ekonomiskt försvarbara lösningar i varje situation.

Utdrag ur Arbetsmiljöpolicyn

Det skall eftersträvas att arbetet organiseras så att de anställda upplever arbetet som meningsfullt, omväxlande, stimulerande och utvecklande. Detta medför att arbetsmiljön anpassas väl till den anställdes förutsättningar och behov av utveckling samt till verksamhetens kvalitetskrav.

Fastställd av Green Cargos ledning 2001-09-19.

Motgångar 2003

Rapportområdet ”Balans arbete-privatliv” i Medarbetardialogen har försämrats markant från 63 till 57. Mestadels är försämringen kopplat till det nya personalplaneringssystemet som varit i bruk i drygt ett år. Framför allt har lokförarna uttryckt ett stort missnöje med bristerna i hanteringen av de personliga önskemålen i den långsiktiga planeringen av schemat.

Syftet är förstås det rakt motsatta. Våra planeringsverktyg ska underlätta Green Cargos resursplanering av lok, vagnar och lokförare samt ge medarbetare möjligheter att föra fram önskemål om arbetstider och ledighet. Det nya personalplaneringssystem ska göra det enklare att påverka den egna arbetstiden.

Vi har tagit kritiken på allvar, kartlagt och analyserat utfallet samt inlett förbättringsarbetet. Kontinuerligt arbete pågår nu inom Operations för att öka den upplevda nyttan med personalplaneringssystemet. Under 2003 har vi kommit så långt att vi ökat tillgängligheten. Nu kan lokförarna till exempel önska arbetstider och se sitt schema från hemmet via Internet.

Exempel på aktiviteter 2004

Ny rehabiliteringsmetodik

För att komma tillrätta med långtidssjukskrivningar och så snabbt som möjligt få tillbaka medarbetaren i arbete igen har vi under årets sista kvartal lagt grunden till en ny rehabiliteringsmetodik. Tillsammans med en extern part har vi tagit fram en systematik med IT-stöd för att säkra dokumentation och uppföljning av handlingsplaner. Den nya metodiken sätts i verket under 2004.

Fortsatt chefsutbildning och friskvårdssatsning

En kontinuerlig satsning på våra medarbetare är en förutsättning för att vi ska kunna leda kraften i Green Cargo i rätt och hållbar riktning. Därför fortsätter både chefsutvecklingsprogrammet och friskvårdsarbetet under 2004. Medarbetarplanerna lanseras på bred front inom moderbolaget, och cheferna ges särskilt stöd för en lyckad implementeringsprocess.

Kennet Sköld, personalhandläggare Region Sundsvall, hur fungerar Friskvårdsprojektet i Gävle?

– Det är så nytt så vi har inte hunnit mäta några resultat än, men jag tror att folk tycker att det är väldigt bra.

Är det frivilligt?

– Det är helt frivilligt. Vi skickade ut en intresseanmälan och det visade sig att många ville vara med direkt från början. Mest positiva var lokförarna, men sedan spred det sig, så nu är vi uppe i cirka 70 procent deltagande totalt.

Vad var det som upplevs så positivt, tror du?

– Jag tror att folk känner att det är bra struktur på det här projektet. De får ett seriöst och respektfullt samtal med hälsocoachen, gör några tester och mätningar och kommer sedan tillbaka ett halvår senare för att se om de lyckats förbättra sina resultat.

Så allt hänger på individen själv?

– Ja, så är det. Det är genom samtalet med hälsocoachen som varje medarbetare ska sätta rimliga mål och komma underfund med vilken form av motion som passar honom eller henne bäst.

Och inga bidrag?

– Faktiskt inte. Inte i det här skedet i alla fall. Vi får väl se hur projektet utvecklar sig.

Verkar tufft.

– Det är okej att ringa hälsocoachen när man behöver få stöd eller vill fråga om något. Men vi tror att det är bra att all kraft kommer från individen själv och att alla klarar träningen och maten av egen övertygelse.

Tror du de klarar det?

– Ja, jag tror det. Många har ju blivit glatt överraskade av att det inte krävs så drastiska förändringar för att man ska må lite bättre. Våra hälsocoacher har till exempel betonat värdet av helt vanliga promenader. Och om det inte krävs hårdträning kanske det är lite lättare att välja bort en del mat som kanske inte är så himla nyttig också.

Hur kommer projektet att fortsätta?

– Under 2004 ska alla medarbetare ha fått erbjudandet om att träffa en hälsocoach och få hjälp att komma igång med några förändringar kring livsstil, träning och mat.

Och hur går det för dig själv med motionen och maten?

– Jo då, framför allt blir det många långa promenader. Jag har ju hund. Och visst tänker jag på vad jag äter. Och så åker jag längdskidåkning med mina två barn, en kille och tjej på nio och tio år. Det är roligt. Ettåringen får jag dra i pulka, så det är ju också motion.



Trafiksäkerhetsarbetet 2003 har utgått från Green Cargos system för säkerhetsstyrning och syftat till att öka engagemang och ansvar för säkerhet till alla medarbetare. Under samlingsnamnet Säkerhet i främsta ledet, stärker vi det lokala ledarskapet och ger medarbetarna rätt förutsättningar för en säker produktion samt en tydligare återkoppling på utfört arbete.

Säkerheten främst

Att våra medarbetare eller andra människor aldrig ska komma till skada är vårt viktigaste mål. Säkerhetsarbetet måste förebygga olyckor av alla slag för att undvika konsekvenser för arbetsmiljö, yttre miljö, produktionskvalitet, effektivitet och ekonomi. Säker trafik är förutsättningen för att Green Cargo ska nå målen inom övriga prioriterade områden.

Definition av begreppet säkerhet

Säkerhet är ett vitt begrepp som täcker in både operationell säkerhet för trafik och medarbetare samt strategisk säkerhet som rör tillträdeskydd, IT-säkerhet med mera.

I målområde Säkerhet arbetar vi i första hand med den operationella säkerheten för gods, trafik, människor och miljö. Eftersom lagstiftningen ställer särskilda krav i Järnvägssäkerhetslagen är Green Cargos system för säkerhetsstyrning främst inriktad på järnvägsverksamheten. Lagen ställer krav på att operatören har ett heltäckande system för att ge ut regler för verksamheten, för internkontroll, för att ansvara, utforma och genomföra trafiksäkerhetsutbildning för egen personal samt för att utreda olyckor och tillbud med mera. Järnvägsinspektionen är tillsynsmyndighet för verksamheten och utfärdar också tillstånd för järnvägsverksamhet.

Trafiksäkerhetsorganisationen inom Green Cargo

Trafiksäkerhetsstaben är direkt underställd VD och är Green Cargos kontaktyta mot myndigheter som Järnvägsinspektionen, Räddningsverket och Haverikommissionen. Staben samverkar och är kravställare på divisionerna Planning, Operations och Marketing and Sales i trafiksäkerhetsfrågor och hanterar företagets övergripande system för säkerhetsstyrning inom följande områden:

- Trafiksäkerhetsregler
- Farligt gods
- Lastsäkring
- Fordonssäkerhet
- Olyckshantering
- Trafiksäkerhetsutbildning
- Trafiksäkerhetsrevisioner

Division Operations chef har av VD delegerats ansvar för trafiksäkerheten. Underställda chefen för Division Operations finns sju regionchefer. Varje region har dessutom trafiksäkerhetshandläggare direkt underställda regionchefen. De samordnar och driver trafiksäkerhetsfrågorna inom respektive region och ingår i ett nätverk som leds av trafiksäkerhetsstaben. På regionerna finns också resurser och kompetens för att arbeta med säkerhetsförbättringar på vagnar och laster samt särskild kompetens i hantering av farligt gods.

Exempel på aktiviteter under 2003

Säkerhet i främsta ledet

Trafiksäkerhetsarbetet under 2003 har varit inriktat på det praktiska arbetet ute i järnvägsproduktionen. Aktiviteterna har samlats under rubriken Säkerhet i främsta ledet, eftersom en stor del av förbättringsarbetet har syftat till att ge medarbetarna i just främsta ledet förutsättningar för en säker trafikproduktion. Lika viktigt har det varit att förbättra kommunikationen kring trafiksäkerhetsfrågorna på alla nivåer i verksamheten. Viktiga beståndsdelar har varit:

- att förenkla trafiksäkerhetsreglerna och göra det enkelt att ta del av dem
- att beakta trafiksäkerheten redan vid planeringen av produkter och produktion
- att ge chefer och medarbetare på alla nivåer rätt utbildning för sin funktion
- att systematiskt påverka spårinnehavare att hålla alla spår i trafiksäkert skick
- att ge arbetsledningen förtroendet att begränsa eller stoppa produktion som tillfälligt har för stora risker, till exempel vid stora snö- eller ismängder
- att redovisa alla inträffade olyckor och olyckskostnader på arbetsplatsernas måltavlor varje månad
- att diskutera olyckor och säkerhetshöjande åtgärder på arbetsplatsträffar
- att alltid genomföra återkopplingsamtal mellan regionchef och den inblandade medarbetaren när en olycka inträffat

Olycksfri månad

För att förstärka den positiva utvecklingen med minskat antal olyckor sedan juni, utmanade vi tre regionchefer att utse varsitt område som under oktober skulle klara att helt undvika olyckor.

Utfallet blev mycket positivt och uppmärksammades på berörda arbetsplatsträffar före jul. I Göteborgsregionen inträffade inom området Hisingen inga olyckor. På Luleå och Malmö godsbangårdar inträffade endast ett par mindre allvarliga incidenter, som följdes upp med mycket goda insatser.



Trafiksäkerhetspolicy

Green Cargo ska vara Sveriges säkraste transport- och logistikföretag.

Det uppnår vi genom att konsekvent arbeta med:

- bra planering
- rätt kompetens
- tydligt ledarskap
- professionellt utförande

Vi prioriterar alltid trafiksäkerheten först!

Fastställd av Green Cargos ledning 2004-01-26.

Målområde Säkerhet	Utfall 2002	Utfall 2003	Mål 2004
Månatlig uppföljning			
Trafiksäkerhetsindex, järnväg ¹	88,1	91,4	92
Trafiksäkerhetsindex, bil & logistik ²	99,9	99,9	100
Olyckskostnader, (MSEK)	22,0	19,7	13
¹ Olyckorna viktas utifrån hur allvarliga 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

Kategori	Utfall 2002	Mål 2003	Utfall 2003	Avvikelse mot mål
Urspårningar	231	166	198	32
Påkörningar	156	100	184	84
Kollisioner	38	34	39	5
Plankorsnings- olyckor	10	7	21	14
Läckage	15	*	12	-
Lastsäkrings- olyckor	*	4	6	2

Årets utfall jämfört med motsvarande period 2002 i de olyckskategorier som omfattas av Säkerhet i främsta ledet.

* ingen uppgift.



Motivera medarbetare med kostnadsberäkning

För att skapa incitament och intresse bland chefer och medarbetare kostnadsberäknas alla inträffade växlingsolyckor utifrån schablonvärden. Beräknat värde för 2002 års olyckor uppgick till MSEK 24. Målet för 2003 var att minska kostnaderna med MSEK 10. Som framgår av tabellen har händelser inom kategorin påkörningar ökat oacceptabelt vilket påverkar olyckskostnaderna negativt. Utfall för 2003 blev MSEK 20.

Motgångar och motåtgärder 2003

Målen för mindre olyckor, framförallt växlingsolyckor, har inte uppnåtts under 2003. Anledningen är att året började med ett stort antal urspårningar och påkörningar på grund av snö och kyla. Under sommaren och hösten har dock månadsmålet för schablonkostnader uppnåtts vid flera tillfällen.

De största negativa differenserna jämfört med 2002 och uppsatta mål finns inom påkörningar och plankorsningsolyckor. Orsaken vid plankorsningsolyckor är oftast vägtrafikanterns bristande uppmärksamhet och uppsikt. Alla lok som körs vid växling kommer därför att förses med varningsljus.

Förutom de utredningar som görs av allvarliga olyckor har vi också utökat vårt engagemang kring rapport och analys även av de mindre allvarliga händelser som sker under växling i låga hastigheter. För att vi så snabbt som möjligt ska kunna vidta åtgärder har Green Cargo beslutat att medarbetare som varit inblandad i en olycka ska ha ett återkopplingsamtal med sin regionchef inom en vecka efter olyckan.

Exempel på aktiviteter 2004

Förebyggande åtgärder

Under 2004 ska vi stärka det förebyggande säkerhetsarbetet genom att:

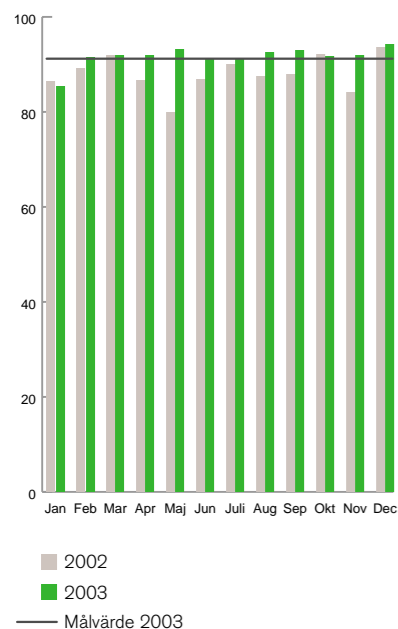
- stimulera rapportering av tillbud
- analysera och fatta beslut med utgångspunkt från tillbud
- tillsammans med Banverket förebygga otillåtna stoppsignalpassager
- införa riskanalyser som en naturlig del av beslutsfattandet
- följa upp att de åtgärder som infördes under 2003 ger avsedd effekt

Öka vagn- och lastsäkerheten

Förbättringar av vagn- och lastsäkerheten är också prioriterat. Därför ska vi:

- förstärka resurserna för lokalt arbete med vagn- och lastsäkerhet
- skapa systematisk återkoppling av upptäckta fel på vagn och last till berörd avsändningsstation
- skapa ett processtyrt arbetssätt som utgår ifrån kundens behov av säker och effektiv lastsäkring

Trafiksäkerhetsindex



Alla inträffade olyckor värderas efter allvarlighetsgrad, risker för människor, samhälle och miljö samt kostnader enligt en schablonberäkning. Dessa värden sammanvägs sedan i ett trafiksäkerhetsindex där index 100 motsvarar noll olyckor. Mål för 2003 var index 91.

Bengt Owe Birgersson, ordförande för Godstransportdelegationen, vad är det ni arbetar med egentligen?

– Vi är en statlig kommitté, fast med lite annan karaktär, eftersom här finns ledamöter både från näringsliv och offentlig sektor. Näringslivet finns representerat av transportköpare och transportföretag, staten av Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Finansdepartementet och Näringsdepartementet samt SIKÄ, Statens Institut för Kommunikationsanalys.

Och vilken är uppgiften?

– Vi är ett kontaktforum mellan transportföretagen, deras kunder och statsmakten. Vi ska analysera de stora transportflödena i Sverige och lägga fram ett betänkande till regeringen till sommaren 2004.

Vad ska betänkandet handla om?

– Vi ska komma med idéer för ett effektivt och samhällsekonomiskt hållbart utnyttjande av fler transportslag i samma transportupplägg, det vill säga stödja en större intermodalitet.

Hur räknar man ut vad som är mest effektivt i ett större samhälleligt hållbarhetsperspektiv?

– Vi måste ta fram avgifter som motsvarar de kostnader som transporten orsakar i form av utsläpp, buller och olycksrisker. Vad kostar till exempel tio kilometer med tåg jämfört med bil? Och så vidare.

Vilka hinder finns för en större intermodalitet?

– Utvecklingen går mot en större intermodalitet. Det som bromsar är att det krävs infrastrukturförändringar och sådana tar förstås tid att genomföra även om viljan finns. När det gäller godstågen så kan de inte bara gå på natten och alltid lämna företräde åt persontågen. Det är viktigt hur besluten tas i Bryssel.

Vad är det som driver den här utvecklingen?

– Det är helt enkelt marknaden. Staten ska skapa förutsättningarna, som till exempel att bygga dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby, som vi föreslagit och som nu är beslutat om.

Vad får den intermodala trenden för konsekvenser för logistik- och transportföretagen?

– Man kan till exempel se hur speditörerna ändrar sitt sätt att arbeta. Förr var de knutna till ett särskilt transportslag, men i dag växer det fram speditörskoncerner som arbetar transportslagsövergripande. Endast så kan de se ihop de bästa uppläggen.

Och vad talar för att järnvägen vinner på en ökad intermodalitet?

– Godstransportdelegationen är helt neutral. Här finns inga motsättningar mellan olika transportslag. Alla vinner på en rationellt utnyttjad modalitet och tågen är mycket effektiva för stora volymer på långa sträckor.

Vad tror du om Green Cargo? Är de på rätt spår?

– Jag tror att de kommer att flytta fram sina positioner. Jag upplever att de genomgått en ganska snabb professionalisering. När jag hälsat på i till exempel Hallsberg har jag blivit mycket imponerad av deras systematiska sätt att arbeta. Men konkurrensen är hård. Inget kommer gratis.





Målområde Samhälle handlar om att samarbeta och påverka på lång sikt. Under 2003 har arbetet fortgått i den europeiska järnvägsunionen (UIC), i den internationella järnvägstransportkommittén (CIT) samt i Godstransportdelegationen. Indirekt har vi också velat bidra till en hållbar utveckling med stöd till olika projekt och organisationer, bland annat till BRIS (Barnens Rätt I Samhället).

Det större ansvaret

Att producera transport- och logistiklösningar handlar inte bara om att tillfredsställa våra kunders behov. Som företag är vi en del i ett större sammanhang och har därför ett delansvar för hur vår värld utvecklas. Green Cargo vill, förutom att bidra med hållbara logistiklösningar för våra kunder, också bidra till en positiv och hållbar samhällsutveckling. För oss är detta inte något dilemma. Effektiva, säkra och energisnåla transporter är bra både för näringslivet och samhället.

De trafikpolitiska målen

Green Cargo och alla andra transportföretag omfattas av och verkar för de transportpolitiska mål som riksdagen antagit. Dessa är:

- Tillgängligt transportsystem (högre kapacitet, fler och snabbare förbindelser)
- Hög transportkvalitet (höjd punktlighet, bättre framkomlighet, hålla löften)
- Positiv regional utveckling (bidra till tillväxt i olika regioner)
- Säker trafik (bidra till en högre säkerhet i transportsystemen)
- God miljö (bidra till att samhällets miljömål nås)
- Jämställt transportsystem (gäller i huvudsak på persontransporter)

Exempel på aktiviteter och framgångar under 2003

Aktiviteter inom målområde Samhälle kan delas upp i indirekta eller direkta.¹ De indirekta rör sig i första hand om aktiviteter utan affärsmotiv i syfte att skapa en god relation med samhället. De direkta aktiviteterna har en tydligare koppling till affären och handlar om att utöva påverkan på företagets intressenter, exempelvis genom engagemang i olika nätverk, svar på remisser etc. Nedan följer några av årets genomförda direkta aktiviteter (se marginalen för de indirekta):

Hög transportkvalité

Förutom arbetet med våra egna processer och rutiner (s.42-43) har vi lyft fram problem och orsaker till störningar som vi själva inte råder över, till exempel väg- och spårbrister.

¹ Hållbarhet med fokus på affären, Öhrlings PricewaterhouseCoopers, 2003.

Målområde Samhälle	Utfall 2002	Utfall 2003	Mål 2004
Årlig uppföljning			
Antal genomförda aktiviteter ¹	-	-	8
Samhällsindex index från kunddialog	-	-	70
¹ Jämfört mot affärsplan			

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

Indirekta aktiviteter

Under året har Green Cargo lämnat bidrag till ett antal opolitiska projekt och organisationer, som utan direkt koppling till vår verksamhet arbetar i linje med visionen om hållbar utveckling:

YAR (Youth at Risk) i Borlänge är ett ettårigt projekt som stödjer ungdomar i riskzonen. 25 ungdomar i åldern 15-20 erbjuds att gå en kurs för att bestämma mål och få hjälp av en egen stödperson för att nå dem.

Skolbarnens Trafikkalender har som målsättning att alla skolbarn ska få en bättre och tryggare trafikmiljö. Det centrala är en kalender som delas ut till alla skolbarn i årskurs 1-6. Den lär ut trafikregler och informerar barn och vuxna om hur barn på olika sätt kan skydda sig i trafiken.

Städa Sverige innebär att skolbarn under en dag varje år städar längs Sveriges gator och vägar.

EKO Centrum är en permanent utställning i Göteborg där vi, genom att vara en av utställarna, informerar besökare om miljö, ekologi och vägar till ett hållbart samhälle.

BRIS (Barnens Rätt I Samhället) erbjuder utsatta barn och ungdomar någon vuxen att vända sig till. BRIS ger också barn stöd i kontakt med olika myndigheter om barnet själv vill. Den som kontaktar BRIS är anonym och de som arbetar inom BRIS har tystnadsplikt. Samtalen betalas av BRIS och syns inte på telefonräkningen. Flera hundra tusen barn kontaktar BRIS varje år. Under ett par års tid har Green Cargo stöttat organisationens arbete.

Håll hela Sverige levande

Green Cargo bedriver verksamhet på över 100 orter. Med bil och tåg kan vi leverera och hämta gods i hela landet. På så sätt bidrar vi till att hålla hela Sverige levande. För att skapa dialog, förbättra den regionala förståelsen för godstransporter och lära oss om de regionala behoven, har Green Cargos ledning träffat landshövdingarna i ett flertal län.

Säker trafik

Green Cargo transporterar stora mängder gods med tåg och bil genom tätbebyggda områden. En olycka kan få allvarliga konsekvenser. Därför medverkar vi till exempel i beredskaps- och räddningsövningar arrangerade av Räddningsverket och den kommunala räddningstjänsten. Mer om hur vi arbetar internt och i samarbete med andra för att höja säkerheten i våra transporter finns att läsa om på sidorna 50-52.

Aktiva påverkare

Genom att delta i den offentliga debatten inom till exempel infrastrukturfrågor vill vi lyfta fram godstransportfrågorna och järnvägens viktiga roll i framtidens transportsystem. Detta gör vi både i egen regi och genom medlemskap och engagemang i Sveriges Transportindustriförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna och Järnvägsforum. En viktig fråga som vi fått gehör för är utbyggnaden av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby som nu tidigarelags. Det är en mycket viktig sträcka för svenskt näringsliv och exportindustri, eftersom den binder samman Bergslagen med kontinentförbindelserna i Malmö och Trelleborg.

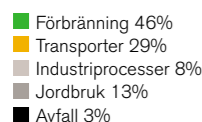
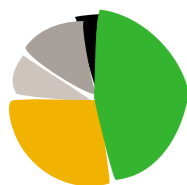
Motgångar 2003

För att bidra till de trafikpolitiska målen bör vi redovisa tillväxt och ta marknadsandelar på en växande marknad. Det har vi inte lyckats med. Särskilt svårt har det varit att hävda Green Cargos position i utrikestrafiken. En annan motgång är att Green Cargo inte lyckats få balans i in- och utgående flöden i framför allt utrikestrafiken. Bil och sjöfart har betydligt bättre balanser.

Exempel på aktiviteter 2004

För att knyta ihop det nordiska transportsystemet med kontinenten och motsvara den politiska viljan att främja järnvägstransporter pågår olika förbättringsarbeten överallt i verksamheten. Inom målområde Samhälle fortsätter Green Cargo också under 2004 det långsiktiga internationella förändringsarbetet genom medlemskap i den europeiska järnvägsunionen (UIC) och den internationella järnvägstransportkommittén (CIT).

Utsläpp av växthusgaser i Sverige



Källa: Naturvårdsverket

Målområde Miljö	Utfall 2002	Utfall 2003	Mål 2004
Miljöprestanda, (g CO ₂ /ntonkm) ¹	4,7	4,4	4,6 ²
Dieselförbrukning, lastbil liter/mil	4,1	4,1	4,0
Image index från årlig kunddialog	67	68	70
Image index från årlig medarbetardialog	72	67,5	74

¹ Följs upp genom indikatorerna dieselförbrukning och elanvändning
² Under kommande år kan andelen järnvägstrafik med dieseldrift samt andelen biltrafik komma att öka. Vi har därför valt att låta målsättningen för 2004 att kvarstå trots att vi redan nått upp till den.

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

Vår yttre miljöpåverkan är relativt liten. Green Cargo är det enda rikstäckande godstransportföretaget som klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval, världens tuffaste miljömärkning. Vår största förbättringspotential har vi inom vår dieseldrivna tågtrafik och lastbilstrafik. På dessa områden har vi också genomfört flest aktiviteter.

Alla ska vinna på vårt miljöarbete

Att vi som transportföretag måste fokusera på miljöfrågan säger sig självt. Transporter bidrar till de flesta miljöförändringar vi ser idag, som växthuseffekten, försurningen och övergödningen. Av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser står transporter för cirka 30 procent.

Miljöhänsyn blir allt viktigare på alla nivåer i samhället och vår ambition är att bidra där vi kan. För Green Cargos ägare är det av stort värde att vi arbetar med miljöfrågor på ett seriöst och ansvarsfullt sätt och att vi följer upp miljöarbetet via styrelsemöten och kvartalsrapporter. Även Green Cargos medarbetare ska känna att företaget tar miljöfrågorna på allvar och att arbetet utförs effektivt och systematiskt.

Eftersom vår verksamhet finns över hela Sverige och vi transporterar genom många tätorter är vi också beroende av goda relationer till kommuner och närboende, som vi vill ska uppfatta vår miljöprofil som seriös och sann.

Kravet på miljöansvar allt vanligare

I dag ställer också kunder nya miljökrav på sina leverantörer, vilket leder till att fler och fler företag upptäcker sambandet mellan transportlösningarna och konkurrenskraften. Att använda sig av mer järnvägstransporter är ett enkelt sätt att minska sina koldioxidutsläpp. Järnvägen är mer energieffektiv än lastbilen, då friktionen mellan godsvagnshjul och räls är betydligt mindre än mellan lastbilshjul och väg.

Även närboende ställer hårdare krav. Det kan gälla minskade bullernivåer, minskad tomgångskörning eller andra upplevda olägenheter. Genom deltagande i exempelvis kommunala samråd vill vi försöka hantera dessa frågor i direkt samverkan med de berörda.

Stolta över miljömärkningen, men inte färdiga

Vi tillåter oss att vara stolta över att vi har marknadens bästa miljöprestanda och att Green Cargo är det enda rikstäckande godstransportföretaget som klarar Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval. Samtidigt arbetar vi vidare med det interna miljöarbetet och bryter ner den övergripande affärsplanen till respektive divisions verksamhetsplan och synliga aktiviteter på lokal nivå.

Exempel på aktiviteter och framgångar under 2003

Miljöutbildning av samtliga medarbetare

Merparten av Green Cargos medarbetare har genomgått miljöutbildning som i huvudsak behandlat tre områden:

- Miljöförändringar (bland annat växthuseffekten, övergödning, försurning och uttunning av ozonskiktet)
- Transporternas bidrag till miljöförändringarna
- Företagets interna miljöledningssystem och miljöarbete

Miljöcertifiering enligt ISO 14001

Vi har marknadens bästa miljöprestanda, men också områden inom vår verksamhet som vi kan förbättra. I maj fick vi vårt miljöcertifikat, vilket är ett kvitto på att vi arbetar på ett systematiskt sätt med våra interna miljöfrågor. Miljöcertifieringen omfattar all verksamhet inom moderbolaget.

Ekologisk tågplanering

Genom att ha den totala energiförbrukningen för ögonen i varje del av planeringsprocessen, från tidtabell till lokförarschema, ökar vi effektiviteten redan när vi beställer kapacitet hos Banverket. Syftet är att Banverket ska ta hänsyn till miljöaspekter vid kapacitetsfördelningen. Då kan vi bland annat minska antalet onödiga start och stopp för tunga godståg och bidra till mindre miljöpåverkan.

Utdelning av tre stycken Green Cargo Bra Miljöval-intyg

Under 2003 erhöll tre kunder intyget: SSAB, Outokumpu Stainless (f d Avesta-Polarit) samt Posten AB.

Mycket gott resultat i undersökning

Varje år mäter tidningen Miljö Eko vilka företag som har bäst respektive sämst miljöimage i Sverige. I årets mätning ingick 33 välkända företag i undersökningen. Miljö Eko intervjuade en grupp slumpvis utvalda vanliga konsumenter samt en grupp slumpvis utvalda miljöchefer. Green Cargo, som var med för första gången, hamnade på femte plats.

Test av biogasbil

Tillsammans med andra aktörer inom transportbranschen har vi testat biogasbilar. I dag har vi en biogasbil i trafik (Stockholm/Norrköping) och är intresserade av att köpa fler. Under året har vi bland annat varit delaktiga i ett EU-projekt, Tellusprojektet, rörande biogasbilar i Göteborgsregionen.



Miljöpolicy

Vår verksamhet omfattar transport- och logistiklösningar med järnväg och lastbil. Utifrån våra betydande miljöaspekter eftersträvar vi att minska resursanvändning och förebygga utsläpp.

Vi fastställer och följer upp miljömål och aktiviteter i vår affärsplan för att nå ständigt förbättring.

Vi efterlever gällande lagstiftning, interna riktlinjer, krav och rekommendationer som berör verksamheten.

Fastställt av Green Cargos ledning 2003-01-27.



Jan Sundling överräcker Green Cargo Bra Miljöval-intyg till Erik Olsson, VD på Posten.

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 kan kunden få ett Green Cargo Bra Miljövalintyg som bevis på det.

Anmälningspliktiga verksamheter enligt miljöbalken

Koncernen bedriver inte någon tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken, 9 kap. Däremot har vi en tankanläggning för diesel av sådan storlek att den är anmälningspliktig enligt bilagan till förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Vidare har Green Cargo ytterligare tankanläggningar av mindre sort, vilka bland annat omfattas av brandskyddslagstiftning. Green Cargo har tillstånd att transportera farligt avfall.



Bra Miljöval

Svenska Naturskyddsföreningens Bra Miljöval-transporter är idag den enda oberoende miljömärkningen av transporter. Föreningen sätter upp strikta nivåer för utsläpp och energianvändning som transporter inte får överskrida. Transportarbetet inom Green Cargo sker till 93 procent med ellok, 5 procent med diesellok och 2 procent med lastbil. Vi köper produktspecificerad el – för närvarande endast vattenkraft.

Aktiviteterna och de koncernövergripande miljömålen

När vi summerar årets aktiviteter vill vi se att de bidragit till att de koncernövergripande målen nås, som till exempel att minska gram koldioxid per tonkilometer och stärka vår miljöimage i Medarbetar- och Kunddialogen. Att årets koldioxidmål är uppnått kopplar vi därför till aktiviteterna kring minskad tomgångskörning, effektivisering av omlopp med diesellok och ellok samt den ekologiska tågplaneringen. Vårt ökade kundindex anser vi hänger samman med informationen till våra kunder om Bra Miljöval och att vi har miljöcertifierat verksamheten. Här nådde vi dock inte ända fram, vilket vi inte heller gjorde med stärkandet av vår miljöimage i medarbetardialogen. Förhoppningsvis kommer den företagsomfattande miljöutbildningen som genomfördes under september–december 2003 ge resultat 2004.

Icke genomförda aktiviteter och motgångar

Test av rökgasrening på T44

Vår största förbättringspotential finns där vi använder dieselfordon (diesellok och lastbilar). Ändå har ett försök att rena avgaserna från vårt största diesellok, T44 av olika anledningar skjutits upp. Under 2004 kommer miljöstaben att genomföra en förstudie av en eventuell ombyggnad av aktuellt lok.

Olyckan i Sävenäs

I maj spårade ett diesellok med ett antal vagnar ur på rangerbangården i Sävenäs, vilket medförde ett utsläpp av lut och diesel. I samarbete med Banverket och berörd kommunal miljö- och hälsoskyddsnämnd genomfördes genast en marksanering. Olyckan orsakade inga bestående skador på miljön.

Exempel på aktiviteter 2004

Kartläggning av bullerkällor

Vi räknar med att Banverket, som i de flesta fall har det miljörättsliga ansvaret för buller från järnvägstrafik, kommer att ställa strängare krav på operatörer att vidta bullerbegränsande åtgärder. Under 2004 kommer vi därför att kartlägga olika bullerkällor för att se vilka insatser som kan bli mest effektiva. Green Cargo är involverade i ett antal europeiska projekt rörande exempelvis mindre bullrande bromsblock.

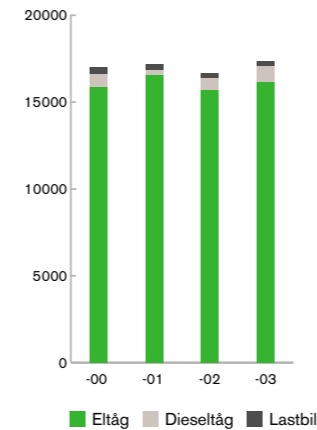
Avveckling av dieseltankanläggningar

Under 2004 kommer ett antal dieseltankanläggningar inom Green Cargo att avvecklas och ersättas med tankning direkt från tankbil. Avsikten är att minska risken för läckage och föroreningar. Vårt ansvar blir att ställa försiktighetskrav på våra underleverantörer.

Miljöpåverkan från Green Cargos transporter i Sverige

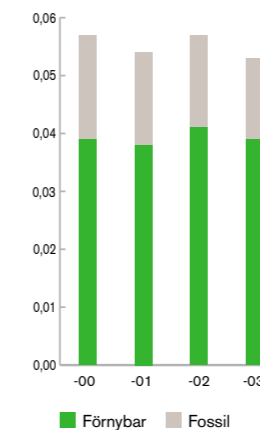
Transportarbete

miljoner nettotonkilometer



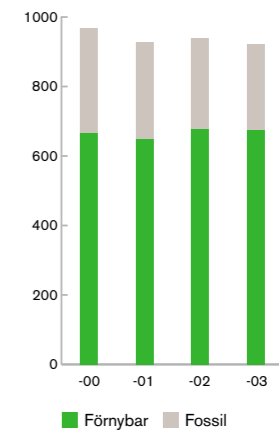
Transporternas energi-användning per nettotonkm

kWh per nettotonkm



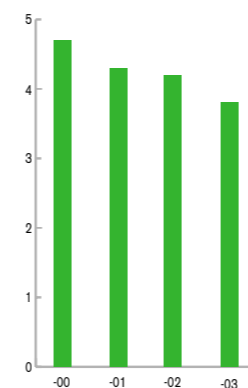
Transporternas energi-användning totalt

miljoner GWh



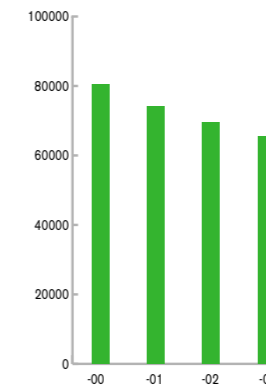
Emissioner av koldioxid per nettotonkm

Gram CO₂ per nettotonkm



Emissioner av koldioxid, totalt

Ton CO₂



Emissioner per nettotonkm				
Gram/nettotonkm	2000	2001	2002	2003
Kväveoxider	0,031	0,027	0,034	0,027
Kolväten	0,0023	0,0022	0,0026	0,0020
Partiklar	0,00044	0,00056	0,00072	0,00050
Svaveloxid	0,00031	0,00041	0,00040	0,00023

Emissioner				
Ton	2000	2001	2002	2003
Kväveoxider	528	466	569	475
Kolväten	39	37	43	36
Partiklar	7	10	12	9
Svaveloxid	5	7	7	4

När det gäller emissionerna är fossil koldioxid per nettotonkilometer det viktigaste nyckeltalet. Det fångar in fördelningen av fossil och förnybar energi, fördelningen lastbil - tåg, fördelningen eltåg - dieseltåg samt effektiviseringar i våra transporter. Koldioxid är inte hälsofarligt men påverkar klimatet vilket anses vara det största miljöhotet ur ett globalt perspektiv. Kväveoxider, partiklar och kolväten är i första hand farligt för människors hälsa, medan svaveloxider mest förknippas med försurning.



— KI 15:37 — Rengsfallet nära Valsjöbyn i Jämtland.
Öringen nappar.

Här har vattnet störtat ner på samma sätt i 9 000 år. År 1916 bildade Valsjöborna en lysförening och byggde ett kraftverk som utnyttjade en liten del av Rengsfallet kraft till att förse byn med elström ända fram till 1948, då Kvarnfallets kraftverk i Rörvattnet byggdes. 40 mil därifrån rullar papperståget från SCA ner mot mellanlagret i Skövde på produktspecificerad el från vattenkraft. Precis som 93 procent av Green Cargos samtliga transporter.



årsredovisning 2003

Uppgifterna gäller 2003. 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 logistiktjänster är integrerade tilläggstjänster, men också självständiga kunderbjudanden.

ÄGARFÖRHÅLLANDEN

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

ÅRET SOM GÅTT

Koncernförändringar

Dotterbolaget TGOJ Trafik har under året förvärvat en underhållsverkstad från Euromaint AB. Verkstaden skall i första hand utföra underhåll av bolagets egen vagn- och lokpark, men gör även visst underhållsarbete för externa kunder. Majoritetsandelen i koncernbolagen CombiTrans France SA samt SCI Franco Suedoise, båda med säte i Frankrike har sålts. Dessa bolag ingår numera som intressebolag i koncernen.

I nedanstående tabell 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.

Emissioner av koldioxid per nettotonkm (gram CO ₂ per nettotonkm)				
2000	2001	2002	2003	
4,7	4,3	4,3	3,8	

Emissioner av koldioxid totalt (ton CO ₂)				
2000	2001	2002	2003	
80 350	74 096	69 460	65 522	

Internt arbete

Ett antal åtgärdsprogram för resultatförbättring startades under 2002 och 2003. Aktiviteter såsom intensifierat försäljningsarbete, sänkning av administrativa kostnader, optimerad bilverksamhet, effektivare tågdragning och rangering samt bättre styrning av vagnflöden har påverkat resultatet positivt.

Antalet årsanställda har minskat med 102 i koncernen. Minskningen beror till största delen på tidigare beslutade åtgärdsprogram i moderbolaget där personalstyrkan minskat med 150. Köpet av verkstad har ökat personalstyrkan i TGOJ Trafik med 38.

Ett led i effektiviseringen är centralisering av verksamheten till ett antal Green Cargo Center. Green Cargo Center finns nu i Solna, Malmö, Göteborg och Hallsberg. Under 2004 beräknas Borlänge och Sundsvall färdigställas. Under året har ett Full Load Center startat som skall ansvara för samtliga biltransporter inom moderbolaget. Beslut har fattats om avveckling av merparten av de egna åkeridelnerna och andelen köpta transporter kommer att öka.

Transporternas energianvändning per nettotonkm (kWh per nettotonkm)				
	2000	2001	2002	2003
Förnybar	0,039	0,038	0,041	0,039
Fossil	0,018	0,016	0,016	0,014

Transporternas energianvändning totalt (GWh)				
	2000	2001	2002	2003
Förnybar	665	648	677	674
Fossil	303	279	262	247

Transportverksamheten

– miljö, säkerhet, punktlighet

Under året har Green Cargo utvecklat ett antal nya transportlösningar. Ett exempel är Outokumpu Stainless TAIM Train – fyra hel-tåg i veckan med stålmenen från stålverket i Torneå till valsverket i Avesta. Under året startade även produkten "Sågade trävaror Varberg", ett upplägg för att effektivisera transporten av sågade trävaror från norra och mellersta Sverige till exporthamnarna i Varberg och Göteborg.

Miljöverksamheten har under året inriktat sig på bland annat miljöutbildning av samtliga medarbetare samt effektiviserat utnyttjande av diesellok och ellok.

Under året har Bra Miljövalintyg delats ut till SSAB Tunnpå, Outokumpu Stainless och Posten.

I maj spårade ett diesellok med ett antal vagnar ur på rangerbangården i Sävenäs, vilket medförde ett utsläpp av lut och diesel. I samarbete med Banverket och berörd kommunal miljö- och hälsoskyddsnämnd genomfördes genast en marksanering. Olyckan orsakade inga bestående skador på miljön.

Transportarbetets fördelning mellan transportslagen (miljoner nettotonkm)				
	2000	2001	2002	2003
Eltåg	15 859	16 530	15 679	16 173
Dieseltåg	747	328	684	879
Lastbil	389	334	309	296

Trafiksäkerhetsarbetet inom järnvägstrafiken 2003 har till stor del präglats av att utifrån det system för säkerhetsstyrning som etablerats i Green Cargo, bredda engagemanget och ansvaret för säkerhet till alla medarbetare. Vi har valt att kalla denna kraftsamling för **Säkerhet i främsta ledet**. Det handlar om att stärka det lokala ledarskapet, ge medarbetarna rätt förutsättningar för en säker produktion, bättre utbildning och tydligare återkoppling på utfört resultat.

Förutom de kvalificerade utredningar som görs av allvarliga olyckor har vi utökat vårt engagemang kring att rapportera, analysera och åtgärda även de mindre allvarliga händelser som sker under växling i låga hastigheter och med relativt små risker. En viktig drivkraft i detta arbete har varit att minska kostnaderna för dessa växlingsolyckor.

Alla inträffade olyckor värderas enligt allvarlighetsgrad utifrån risker för människor, samhälle, miljö och kostnader enligt en schablonberäkning. Dessa värden vägs sedan samman i ett trafiksäkerhetsindex där index 100 motsvarar 0 olyckor. Utfallet för 2003 var 91,4 (88,1), vilket skall jämföras med ett mål satt till 91,0.

En av våra viktigaste kvalitetsfaktorer är vår punktlighet. Ett målmedvetet kvalitetsarbete har gjort att vi för tredje året i rad förbättrat vår ankomstpunktlighet. Arbetet med att förbättra punktligheten i hela vårt järnvägssystem har under året fokuserats till Hallsberg. Hallsberg är vår viktigaste knutpunkt för tågtransporter och förbättringar här ger utslag i hela systemet.

KONCERNÖVERSIKT

Koncernen

Koncernens rörelseintäkter uppgick 2003 till 6 192 (6 170). Rörelseresultatet förbättrades till -2 (-116). Resultatförbättringen beror i första hand på intäktsökningar för

järnvägsverksamheten inom moderbolaget. Volymökningen i järnvägstrafiken var cirka 3% jämfört med föregående år. Denna ökning ger inte fullt genomslag beroende på försäljning och avveckling av dotterbolag samt försämrade intäkter för biltransporter inom moderbolaget.

Finansnettot uppgick till -86 (-79). Försämringen beror främst på att räntebärande tillgångar minskat till följd av att investeringar inte kunnat finansieras av medel genererade från årets rörelse.

Resultat efter finansnetto blev -88, att jämföra med budget -20. Avvikelsen mot plan beror främst på en oväntad höjning av pensionspremier från Statens Pensionsverk (SPV) på -41 för moderbolaget. Övriga faktorer som påverkat är ökade elpriser, en svag intäktutveckling för biltransporter samt en sämre resultatutveckling än planerat i dotterbolagen NTR och TGOJ Trafik samt intressebolaget CargoNet.

Green Cargo AB (moderbolaget)

Rörelseresultatet uppgick till -21 (-122). Resultatförbättringen har uppnåtts genom ökade intäkter och kostnadsrationaliseringar. Dessa har dock till viss del motverkats av en oväntad höjning av pensionspremier samt ökade elkostnader och minskad försäljning av biltransporter.

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 2 (-3). Resultatförbättringen på 5 berodde på att dotterbolagen i Europa haft en god resultat-

utveckling samt att vissa kostnadsänkningar gjorts i moderbolaget.

TGOJ Trafik

TGOJ Trafik bedriver godstransporter på järnväg samt uthyrning av järnvägsfordon och personal för gods- och persontransporter. Bolaget har även en egen underhållsverkstad för lok och vagnar, förvärvat under 2003.

Rörelseresultatet uppgick till 8 (2). Resultatförbättringen beror på flera faktorer. Intäkterna har ökat kraftigt såväl från trafik som personaluthyrning och verkstad. En annan orsak är en justering av överskotts-fondmedel från en inlöst pensionsskuld. Vid försäljning av lok har realisationsvinst uppkommit. Ökade kostnader för bland annat höjda pensionspremier har dock påverkat resultatutvecklingen negativt.

Celexor AB

Celexor erbjuder lösningar inom fjärdepartislogistik och ansvarar för hela flöden av varor och information.

Bolagets rörelseresultat uppgick till 0 (1).

Hallsbergs Terminal

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 Ulvsåters industriområde i Hallsberg utvecklas till ett kraftfullt logistikcentrum för järnväg och landsväg.

I september 2003 invigdes den nya kombiterminalen som har en årsvolym på 45 000 containrar.

Rörelseresultatet uppgick till 0 (-1).

CombiTrans Groupage Sweden

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

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

Rörelseresultatet uppgick till 11 (6). Förbättringen beror på en försäljningsökning på i princip samtliga marknader med bibehållen bruttomarginal.

Green Cargo Road & Logistics A/S

Bolaget bedriver tredjepartslogistik i Danmark. Rörelseresultatet uppgick till 2 (1).

CargoNet

Intresebolaget CargoNet AS har sin kärnverksamhet inom kombinerade järnvägstransporter och bedriver verksamheten 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 kombi- trafik 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 före skatt år 2003 var -5 (-22). Förbättringen av resultatet i CargoNet beror på kostnadsminskningar inom den norska verksamheten, ökade intäk-

ter inom Rail Combi samt ett bättre finansnetto. Resultatandelen har justerats för en upplösning av kvarvarande belopp av den negativa goodwill som uppstod vid förvärvet av CargoNet samt en upplösning av balanserad realisationsvinst om 4 från Rail Combi-försäljningen, vilken motsvaras av goodwill-avskrivning i CargoNet-koncernen. Resultatandelen före skatt efter dessa justeringar blev 5.

FRAMTIDSUTSIKTER

Tillväxten av industriproduktionen i Sverige har de senaste åren varit relativt låg samtidigt som konjunkturutvecklingen på flera av de viktiga marknaderna i Europa varit svag.

Det har inneburit en låg volymtillväxt på våra huvudmarknader och därmed en svag intäktsutveckling. Trots detta har resultatförbättringen det senaste året varit betydande. En mycket framgångsrik kostnadsrationalisering har medverkat till resultatförbättringen.

De pågående rationaliseringsprogrammen förväntas ge ytterligare kostnadsreduktioner under de närmaste åren och det fokuserade arbetet med att förbättra kvaliteten och leveransprecisionen i våra produkter fortsätter.

För år 2004 bedöms den generella marknadstillväxten både i Sverige och i de för oss viktiga marknaderna i Europa att öka. Den

fortsatta avregleringen av järnvägstrafiken i Europa skapar ökade affärsmöjligheter.

En ökad efterfrågan och ökade affärsmöjligheter ger goda förutsättningar att öka volymen gods på järnväg. Vidare kommer ett antal riktade konkreta åtgärder att vidtas inom mindre lönsamma varusegment och kundbranscher för att höja lönsamheten. Dessa aktiviteter kommer i huvudsak att innehålla prishöjningar, nya volymer inklusive återlastning av tomma vagnar samt en förändrad produktionsstruktur.

Dessa intäktsmöjligheter samt den fortsatta förbättringen av den interna kostnadseffektiviteten och kvalitén innebär att det senaste årets resultatförbättringstakt bedöms kunna fortsätta under 2004.

Målet för år 2004 är att för koncernen visa ett positivt resultat efter finansiella poster.

Förutom ovanstående generella bedömningar inför 2004 kommer följande specifika områden att påverka resultatet nästa år:

- bolaget CombiTrans Groupage har sålts i början av 2004
- Celexor har förlorat sin största avtalskund och detta medför att bolaget måste anpassa sin kostnads massa efter nya förutsättningar

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

	Rörelsens intäkter			Rörelseresultat		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Green Cargo AB	5 106	4 778	4 160	-21	-122	-55
Nordisk Transport Rail	976	1 070	1 126	2	-3	4
TGOJ Trafik	213	167	141	8	2	22
Celexor AB	55	83	17	0	1	1
Hallsbergs Terminal	4	0	0	0	-1	0
CombiTrans Groupage Sweden	313	300	284	11	6	9
Green Cargo Road & Logistics A/S	39	17	3	2	1	0
Koncernjusteringar samt övriga bolag	-514	-245	578	-4	0	-1
Koncernen	6 192	6 170	6 309	-2	-116	-20

INVESTERINGAR

Årets nettoinvesteringar uppgick till 249 (319). Av dessa svarade moderbolaget för 138. 51 har investerats i järnvägsmateriel, varav 27 i underhåll och 24 i nya vagnar. Totalt investerades 25 i landsvägsfordon innan beslutet togs om avveckling av åkeriverksamheten. 30 investerades i inventarier och byggnadsinventarier, där de största enskilda objekten var totalt 13 i terminalutrustning för vår tredjepartslogistik samt 6 i en lastkran vid Grycksbo pappersbruk. 9 har aktiverats för systemutveckling.

Av återstående nettoinvesteringar svarade TGOJ Trafik för 71, vilket avsåg lok och vagnar (75 procent) samt övertagande av Eskilstuna Verkstad (25 procent). Hallsbergs Kombiterminal AB investerade under året för 24. Celexor, NTR, Green Cargo Road & Logistics A/S och Green Cargo Fastigheter AB svarade tillsammans för 16.

Av årets investeringar har 82 leasingfinansierats. Dessutom har en fastighetsinvestering från 2002 refinansierats med 90. Kassaflödet från köp och försäljning av materiella anläggningstillgångar var -120 (-268).

OMVÄRLD

Trenden hos större företag, att outsourca sin logistikverksamhet, ställer krav på transportföretagen att vara kunniga i hela logistikkedjan. Intermodalitet (lösningar som omfattar flera transportslag) blir allt viktigare, liksom förmågan att sy ihop logistiken över nationsgränserna. För att möta behoven går de stora transport- och logistikaktörerna ihop i globala nätverk. För att få den alltmer komplexa logistiken att fungera med förväntad exakthet och öka kostnadseffektiviteten blir också IT-lösningarna allt viktigare. Även kraven på miljöanpassningar ökar.

Inom EU pågår ett projekt för att öka

andelen gods på järnväg och minska trängseln på vägarna.

Green Cargo är väl rustat att möta de nya kraven. Vi ingår redan i flera internationella nätverk, har kommit långt när det gäller IT-stöd och har en mycket god miljöprestanda.

MILJÖINFORMATION

Verksamheten inom Green Cargo kan ha inverkan på människors hälsa och miljö i huvudsak genom utsläpp till luft, buller, olyckor, läckage och markföroreningar.

Green Cargo AB är det enda rikstäckande godstransportföretaget vars transporter är märkta med Svenska Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval. Detta innebär att vår miljöprestanda är avsevärt högre än våra konkurrenters i transportbranschen. Vår verksamhet är även certifierad enligt miljöstandarden ISO 14001 och inom ramen för vårt miljöledningssystem försöker vi minska den miljöpåverkan vi trots allt har.

Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899), däremot anmälningspliktig verksamhet. Denna består av en tankanläggning för diesel. Övriga mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brand- och skydd. Dotterbolaget TGOJ Trafik bedriver tillståndspliktig verksamhet i form av underhållsverkstad för lok.

Green Cargo AB har tillstånd att transportera avfall samt farligt avfall.

PERSONAL

Jämställdhetsarbetet vid Green Cargo bedrivs i linjeorganisationen och innebär bland annat 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 ett par års tid har vi strävat efter att påverka den sneda könsfördelning som råder inom Green Cargo genom rekrytering och riktade insatser mot underrepresenterade grupper. Antalet nyrekryteringar är emellertid lågt, vilket försvårar arbetet.

En friskvårdssatsning har inletts under året. Genom förebyggande åtgärder vill vi skapa förutsättningar för en sund livsstil, friskare medarbetare, mindre sjukfrånvaro och lägre sjukvårdskostnader.

Vi har även satsat på ett chefsutvecklingsprogram, som syftar till ett gott ledarskap inom Green Cargo.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE EFTER RÅKENSKAPSÅRETS UTGÅNG

Under 2004 har tecknats avtal om försäljning av dotterbolaget CombiTrans Groupage Sweden AB inklusive CombiTrans Hellas Ltd med tillträdesdag 1 mars 2004. Balansomslutningen för dessa bolag var 59 år 2003. Omsättningen var 312 och redovisat resultat var 7. Bolagen har inte haft någon väsentlig handel med övriga koncernbolag. Försäljningen kommer att medföra en realisationsvinst.

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 prissättningen
- 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.

Under året har ett Full Load Center startat som skall ansvara för samtliga biltransporter inom moderbolaget. Beslut har fattats om avveckling av merparten av de egna åkeridelarna och andelen köpta transporter kommer att öka. Dessa åtgärder leder till reducerad risk inom detta område.

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 cirka 40%. I möjligaste mån anpassas de fasta kostnaderna till befintliga kundavtal. Vid nybyggnation är löptiden på hyresavtal ofta 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, cirka 7% 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 9 månader och för upplåning 12 månader. För att justera räntebindningstid får derivatinstrument användas. Skuldportföljen hade vid årsskiftet 42% rörlig ränta. En känslighetsanalys visar att en ränteförändring med +/- 2% påverkar det finansiella nettot med +/- 9.

Valutarisker

Exponering i utländska valutor är främst relaterad till koncernens internationella transporter. Med hjälp av valutaklausuler i avtalen kompletterat med ingångna valutaterminer och valutaoptioner 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, dvs tillgodohavanden i utländsk valuta som inte kurssäkrats, i genomsnitt uppgått till 3. Vid årets utgång fanns utestående terminskontrakt till ett motvärde av 287, med förfall till och med december 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 beloppslimiter per motpart. Endast motparter med hög kreditvärdighet är aktuella.

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken definieras som risken att åsamkas kostnader eller tvingas till betalningsinställelse genom att ej ha tillgång till eller kunna låna likvida medel för att täcka sina utgifter. Detta innefattar även risken att värdepapper ej kan omsättas vid önskad tidpunkt, till önskat pris eller till önskad volym. Denna risk hanteras genom att en lägsta nivå för disponibla medel inom tre bankdagar har angetts. Likviditetsrisken för kommande år har reducerats genom att en checkräkningskredit på 300 i februari 2004 har beviljats av Riksgälden.

Refinansieringsrisker

Refinansieringsrisken definieras som risken att Green Cargo-koncernen tillförs kostnader eller tvingas till betalningsinställelse på grund av att förfallande skuldbelopp ej kan täckas med likviditet eller likvärdig nyfinansiering. Av de totala finansieringslöftena får inte mer än 60% förfalla inom samma 12-månadersperiod. Vidare skall förfallen spridas jämnt över tiden.

Skatter

Skattemyndigheten har efter förfrågan från bolaget gjort en bedömning av viss vagnavgift som bolaget erhåller då bolagets järnvägs-vagnar befinner sig i utlandet. Bolaget anser att avgifterna inte skall belastas med mervärdesskatt då tjänsten i fråga omsätts utomlands. Skattemyndighetens beslut är emellertid att tjänsten är mervärdesskattepliktig i Sverige. Skattemyndighetens beslut har överklagats av bolaget. Bolaget debiterar numera mervärdesskatt på denna tjänst till de utländska motparterna och de flesta har accepterat förfarandet. För de parter som inte accepterar att betala mervärdesskatt har en reserv bokförts motsvarande obetalt belopp.

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

konkurrensskadeavgift. 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 att Green Cargo blir skyldigt att utge en konkurrensskadeavgift. Det är även i detta fall inte möjligt att uppskatta storleken av en eventuell sådan avgift.

Någon avsättning för eventuella konkurrensskadeavgifter för ovanstående anmälningar har inte gjorts.

ANPASSNING AV REDOVISNINGSPRINCIPER TILL IFRS (International Financial Reporting Standards)

Green Cargo skall anpassa sina redovisningsprinciper till IFRS 2005. För denna anpassning har en projektgrupp bildats. En arbetsplan för analys och implementation har framtagits. Den första analysen kommer att vara klar första kvartalet 2004. I denna skall framgå vilka rekommendationer som kräver förändringar i våra redovisningsprinciper. Därefter följer en analys av skillnader mellan redovisning och skattelagstiftning samt en

kartläggning av eventuella behov av systemförändringar eller nytt systemstöd.

STYRELSENS ARBETE

Green Cargo AB har under verksamhetsåret 2003 letts av en styrelse bestående av tio ledamöter, varav två personalrepresentanter. Styrelsen består av två kvinnor och åtta män. Under året har styrelsen sammanträtt tio gånger. Styrelsearbetet har framför allt inriktats på följande frågor:

- bolagets internationella strategi
- bevakning av resultatet och den finansiella ställningen
- utveckling av CargoNet
- investeringar i anläggningstillgångar
- försäljning av aktier i dotter- och intressebolag

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.

Nyckeltal	Koncernen			Moderbolaget		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Rörelsens intäkter	6 192	6 170	6 309	5 106	4 778	4 161
Resultat efter finansiella poster	-88	-195	-76	-100	-193	-226
Tillgångar	3 153	3 316	3 679	2 918	3 043	3 243
Skulder	2 795	2 849	2 947	2 546	2 599	2 529
Eget kapital	358	467	732	372	444	714
Kassaflöde från den löpande verksamheten	197	-15	-115	195	-63	96
Nettoinvesteringar	249	319	135	138	236	207
Rörelsemarginal	Neg	Neg	Neg	Neg	Neg	Neg
Avkastning på eget kapital	Neg	Neg	Neg	Neg	Neg	Neg
Soliditet	12 %	14 %	20 %	13 %	15 %	22 %

Vinstdisposition

	SEK
Till bolagsstämmans förfogande:	
Balanserade vinstmedel från föregående år	136 521 002
Koncernbidrag netto efter skatt	10 141 200
Fusionsresultat	14 530 840
Upplösning av uppskrivningsfond	6 901 000
Årets förlust	-96 259 298
Summa	71 834 744

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	71 834 744
Summa	71 834 744

Koncernbidrag har erhållits från dotterbolag med KSEK 14 085.

Koncernens fria egna kapital uppgick per 2003-12-31 till KSEK 29 032.

För överföring till bundna medel åtgår KSEK 21.

	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2003	2002	2003	2002
Rörelsens intäkter					
Nettoomsättning	Not 1, 2	6 167	6 141	5 100	4 777
Övriga rörelseintäkter	Not 3	25	29	6	1
Summa rörelsens intäkter		6 192	6 170	5 106	4 778
Rörelsens kostnader					
Driftskostnader	Not 4	-3 563	-3 740	-2 843	-2 696
Personalkostnader	Not 5	-1 723	-1 621	-1 508	-1 419
Övriga externa kostnader	Not 6	-702	-720	-596	-604
Avskrivningar och nedskrivningar	Not 13,14	-216	-199	-186	-176
Övriga rörelsekostnader	Not 7	2	-9	6	-5
Andel i intresseföretags resultat före skatt		8	3	-	-
Rörelseresultat		-2	-116	-21	-122
Resultat från finansiella poster					
Resultat från andelar i koncernföretag	Not 8	-	-	-2	9
Resultat från andelar i intresseföretag	Not 9	-	-	2	0
Ränteutgifter och likn resultatposter	Not 10	25	36	25	33
Räntekostnader och likn resultatposter	Not 11	-111	-115	-104	-113
Resultat efter finansiella poster		-88	-195	-100	-193
Minoritetens andel i årets resultat		1	9	-	-
Bokslutsdispositioner					
Förändring av ackumulerade överavskrivningar		-	-	-	8
Resultat före skatt		-87	-186	-100	-185
Skatt på årets resultat	Not 12	-1	-89	4	-86
Årets resultat		-88	-275	-96	-271

TILLGÅNGAR	Not	MSEK			
		Koncernen 2003-12-31	2002-12-31	Moderbolaget 2003-12-31	2002-12-31
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar	Not 13				
Balanserade utvecklingskostnader		16	12	3	5
Goodwill		31	38	-	-
Pågående immateriella nyinvesteringar		9	-	9	-
Summa immateriella anläggningstillgångar		56	50	12	5
Materiella anläggningstillgångar	Not 14				
Mark, markanläggningar och byggnader		74	122	2	91
Leasade byggnader	Not 15	278	198	278	198
Investeringar i hyrda lokaler		23	24	23	24
Transportmedel		443	482	388	428
Leasade transportmedel	Not 15	714	720	652	695
Inventarier och andra tekniska anläggningar		91	74	74	59
Pågående nyanläggningar		43	33	28	3
Summa materiella anläggningstillgångar		1 666	1 653	1 445	1 498
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i koncernföretag	Not 16	-	-	172	196
Andelar i intresseföretag	Not 16	239	253	236	236
Andra långfristiga värdepappersinnehav	Not 17	22	5	21	4
Uppskjuten skattefordran	Not 12	38	37	42	42
Andra långfristiga fordringar	Not 18	1	1	1	4
Summa finansiella anläggningstillgångar		300	296	472	482
Summa anläggningstillgångar		2 022	1 999	1 929	1 985
Omsättningstillgångar					
Varulager m m	Not 19	7	0	-	-
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		582	613	430	401
Fordringar hos koncernföretag		-	-	110	110
Fordringar hos intresseföretag		31	33	30	33
Övriga fordringar		63	90	42	64
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 20	188	175	164	148
Summa kortfristiga fordringar	Not 21	864	911	776	756
Kortfristiga placeringar		185	283	181	281
Kassa och bank		75	123	32	21
Summa omsättningstillgångar		1 131	1 317	989	1 058
SUMMA TILLGÅNGAR		3 153	3 316	2 918	3 043

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	MSEK			
		Koncernen 2003-12-31	2002-12-31	Moderbolaget 2003-12-31	2002-12-31
Eget kapital					
Bundet eget kapital					
Aktiekapital		200	200	200	200
Överkursfond		-	-	100	100
Uppskrivningsfond		-	-	-	7
Bundna reserver		129	147	0	0
Summa bundet eget kapital		329	347	300	307
Fritt eget kapital					
Balanserad vinst		117	395	168	408
Årets resultat		-88	-275	-96	-271
Summa fritt eget kapital		29	120	72	137
Summa eget kapital		358	467	372	444
Minoritetens andel av eget kapital		7	7	-	-
Avsättningar och skulder					
Avsättningar	Not 22				
Avsättningar för pensioner		23	28	0	0
Övriga avsättningar		36	46	36	45
Summa avsättningar		59	74	36	45
Långfristiga skulder					
Långfristiga leasingsskulder, räntebärande	Not 15	1 475	1 488	1 416	1 465
Övriga långfristiga skulder, räntebärande	Not 23	33	35	0	0
Summa långfristiga skulder		1 508	1 523	1 416	1 465
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder		490	510	405	397
Skulder till koncernföretag		-	-	42	82
Skulder till intresseföretag		10	23	10	23
Kortfristiga leasingsskulder	Not 15	174	154	171	153
Skulder till kreditinstitut		-	5	-	-
Skatteskulder		17	1	14	-
Övriga skulder		124	128	113	114
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 24	406	424	339	320
Summa kortfristiga skulder	Not 25	1 221	1 245	1 094	1 089
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 153	3 316	2 918	3 043
POSTER INOM LINJEN					
Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser	Not 26				
Ställda säkerheter		6	14	Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		118	38	133	57

KONCERNEN	MSEK				
	Aktie- kapital	Bundna reserver	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa
Eget kapital 2001-12-31	200	138	571	-177	732
Varav ackumulerad omräkningsdifferens	-	3	1	-	4
Disposition av föregående års resultat	-	-	-177	177	0
Förskjutning mellan bundet och fritt eget kapital	-	-1	1	-	0
Årets omräkningsdifferens	-	10	-	-	10
Årets resultat	-	-	-	-275	-275
Eget kapital 2002-12-31	200	147	395	-275	467
Varav ackumulerad omräkningsdifferens	-	13	1	-	14
Disposition av föregående års resultat	-	-	-275	275	0
Upplösning av uppskrivningsfond	-	-7	7	-	0
Aktieägartillskott	-	-	3	-	3
Årets omräkningsdifferens	-	-11	-13	-	-24
Årets resultat	-	-	-	-88	-88
Eget kapital 2003-12-31	200	129	117	-88	358
Varav ackumulerad omräkningsdifferens	-	2	-12	-	-10

MODERBOLAGET	MSEK					
	Aktie- kapital	Överkurs- fond	Övr. bundna fonder	Balanserad vinst	Årets resultat	Summa
Eget kapital 2001-12-31	200	100	7	720	-313	714
Disposition av föregående års resultat	-	-	-	-313	313	0
Fusionsresultat	-	-	-	-5	-	-5
Erhållna/lämnade koncernbidrag	-	-	-	8	-	8
Skatteeffekt på erhållna/lämnade koncernbidrag	-	-	-	-2	-	-2
Årets resultat	-	-	-	-	-271	-271
Eget kapital 2002-12-31	200	100	7	408	-271	444
Disposition av föregående års resultat	-	-	-	-271	271	0
Upplösning av uppskrivningsfond	-	-	-7	7	-	0
Fusionsresultat	-	-	-	14	-	14
Erhållna koncernbidrag	-	-	-	14	-	14
Skatteeffekt på erhållna koncernbidrag	-	-	-	-4	-	-4
Årets resultat	-	-	-	-	-96	-96
Eget kapital 2003-12-31	200	100	0	168	-96	372

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

Aktieägaren har lämnat villkorat aktieägartillskott som uppgår till totalt 347 (347), 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 affärsred. Denna post har tidigare år redovisats som ansvarförbindelse.

	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2003	2002	2003	2002
Den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		-87	-186	-100	-185
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	Not 27	237	147	219	140
Betalningar avseende avsättningar		-50	-23	-48	-23
Betald inkomstskatt		-26	-28	-20	-22
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		74	-90	51	-90
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Ökning/minskning av kortfristiga fordringar		65	-225	20	-92
Förändring av kortfristiga finansiella placeringar		112	134	113	134
Ökning/minskning av kortfristiga skulder		-54	166	11	-15
Kassaflöde från den löpande verksamheten		197	-15	195	-63
Investeringsverksamheten					
Utdelningar		-	5	-	14
Försäljning av Rail Combi samt förvärv av CargoNet	Not 27	-	-139	-	-78
Lämnade aktieägartillskott		-	-	-2	-10
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-16	-12	-9	-6
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-138	-283	-94	-228
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		18	15	11	10
Förvärv/försäljning av finansiella anläggningstillgångar		2	-	4	0
Förvärv av verksamheter		-4	-	-	0
Försäljning av verksamheter		-11	-	-	-
Förändring av andra långfristiga fordringar		-	2	-	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-149	-412	-90	-298
Finansieringsverksamheten					
Finansiering av fastighet genom leasing		74	-	74	-
Upptagna lån		6	27	-	-
Amortering av leasingskulder och lån		-165	-143	-162	-143
Erhållna aktieägartillskott		3	5	-	-
Erhållna/lämnade koncernbidrag		-	-	8	27
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-82	-111	-80	-116
Årets kassaflöde		-34	-538	25	-477
Likvida medel vid årets början		258	796	155	701
Likvida medel övertagna vid fusion		-	-	-	-69
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	Not 27	224	258	180	155

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 röstetalet, 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 realiseras 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.

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, så kallade temporära skillnader, samt även på skattemässiga underskottsavdrag. Vad beträffar värderingen av uppskjutna skattefordringar, det vill säga 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, det vill säga 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.

IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Goodwill utgör det värde varmed förvärvspriset överstiger marknadsvärdet på de nettotillgångar koncernen förvärvat i samband med ett företagsförvärv. Goodwill skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden för tillgången. 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.

Balanserade utvecklingskostnader består främst av utgifter för utveckling av IT-system och skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden. Avskrivningstiden för balanserade utvecklingskostnader är 3-5 år.

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade av- och nedskrivningar. Utgifter för förbättringar utöver tillgångens ursprungliga nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnad.

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 %
Byggnader (inkl leasade)	2-4
Markanläggningar	5
Lok och vagnar (inkl leasade)	4-5
Övriga transportmedel (inkl leasade)	10-20
Övriga inventarier	5-20
Smådatorer och terminaler	33

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 (så kallade 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 risker och förmåner som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren.

Tillgångar som förhys enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång i balansräkningarna. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter redovisas som lång- och kortfristiga leasingkulder. 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.

FUSION AV HELÄGDA DOTTERBOLAG

Fusion av helägda aktiebolag redovisas enligt koncernvärdeemetoden, vilket innebär att tillgångar och skulder övertas till koncernmässiga nettovärden. Fusionsdifferensen bokförs direkt i eget kapital.

DERIVATINSTRUMENT

Koncernen utnyttjar derivatinstrument i form av valutaoptionskontrakt, valutatermins-kontrakt och ränteswap-avtal för att minska sin exponering för valutakursförändringar och ränterisker.

Valutatermins-kontrakt och valutaoptions-

kontrakt skyddar koncernen mot förändringar i valutakurser. Vid terminskontrakt kvittas valutakursresultatet från terminskontraktet mot valutakursresultatet från den underliggande tillgången. Terminspremier redovisas som ränta och periodiseras över kontraktets löptid. Vid tecknande respektive utställande av valutaoptionskontrakt som motverkar varandra kvittas premierna och redovisas inte i de finansiella rapporterna. Valutakursresultat från valutaoptioner netto redovisas.

Ränteswap-avtal skyddar koncernen mot ränteförändringar. Eventuell ränteskilnad redovisas som intäkt- eller kostnadsränta och periodiseras över avtalstiden.

Inga finansiella instrument redovisas över balansräkningen.

VARULAGER

Förråd och lager redovisas enligt lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningskostnad eller nettoförsäljningsvärde (verkligt värde) på balansdagen, och där anskaffningskostnaden beräknas med tillämpning av FIFU-metoden (först in/först ut). Vid bedömning av inkurans tas hänsyn till artiklarnas ålder och omsättningshastighet. Förändringen mellan årets in- och utgående inkuransreserv påverkar i sin helhet rörelse-resultatet.

FORDRINGAR

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

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 värderas de till terminens spotkurs.

KONCERNBIDRAG OCH AKTIE-ÄGARTILLSKOTT 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.

AVSÄTTNINGAR

Koncernen redovisar omstruktureringkostnader samt avsättningar för förlustkontrakt under rubriken avsättningar i balansräkningen.

Omstruktureringkostnader bokförs då det finns en detaljerad, beslutad plan för

omstrukturering av verksamheten. För personalkostnader bokförs kostnad för arbetsbefriad tid under uppsägningstiden, eventuella avgångsvederlag samt avtalspensioner inkl sociala kostnader.

Moderbolaget har kundavtal som sträcker sig över flera år. För de avtal som nyttjar dedikerade resurser görs varje år en prövning av lönsamheten. Skulle ett avtal vara olönsamt görs en avsättning för tiden fram till nästa avtalade prisförhandlingstillfälle.

UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

I samband med upprättande av bokslut i enlighet med god redovisningssed gör företagsledningen uppskattningar och bedömningar som påverkar tillgångars och skulders samt ansvarsförbindelsers redovisade värden på bokslutsdagen. Redovisade intäkter och kostnader påverkas också. Verkligt utfall kan komma att avvika från dessa uppskattningar.

SEGMENTSREDOVISNING

Koncernen tillämpar inte segmentsredovisning. Transportverksamheten för bil och järnväg är integrerade med varandra och övriga affärsområden är omsättningsmässigt och resultatmässigt ej så väsentliga att segmentsredovisning är motiverad.

Samma redovisningsprinciper har tillämpats under 2003 som under 2002, med tillägg för Redovisningsrådets nya rekommendationer RR 22 Utformning av finansiella rapporter, RR 25 Rapportering för segment, RR 26 Händelser efter balansdagen och RR 27 Finansiella instrument. De nya rekommendationerna har inte haft någon effekt på bolagets resultat och ställning.

MSEK om ej annat anges

Not 1 Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av moderbolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 1% (1%) av inköpen och 10% (11%) av försäljningen andra koncernföretag.

Not 2 Försäkringsersättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Ersättning i monetära tillgångar	5	10	5	10

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	12	0	6	1
Resultat vid försäljning av dotterbolag	0	22	-	-
Övriga poster	13	7	0	-
Summa	25	29	6	1

Not 4 Leasingavgifter avseende operationell leasing

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Leasingkostnader och leasingintäkter avseende operationella leasingavtal uppgår under året till:				
Leasingkostnader	248	204	207	190
Minimileaseavgifter				

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Avtalade framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara kontrakt förfaller till betalning:				
Inom ett år	193	132	144	111
Mellan ett och fem år	435	296	358	273
Senare än fem år	173	165	161	165
Summa	801	593	663	549

Not 5 Anställda och personalkostnader

	2003	Varav män	2002	Varav män
Medelantalet anställda				
Moderbolaget				
Sverige	3 077	90%	3 227	90%
Summa moderbolaget	3 077	90%	3 227	90%
Dotterföretag				
Sverige	362	77%	288	74%
Danmark	19	84%	15	93%
Finland	4	50%	5	40%
Frankrike	8	50%	33	61%
Italien	1	100%	7	57%
Schweiz	9	89%	9	89%
Grekland	26	46%	26	42%
Polen	2	0%	1	0%
Österrike	4	25%	3	33%
Summa dotterföretag	435	74%	387	71%
Summa koncernen	3 512	88%	3 614	88%

Inom moderbolagets produktionsorganisation är 93% män och 7% kvinnor. Inom det övriga företagens staber och divisioner är 64% män och 36% kvinnor. I styrelsen finns 8 män och 2 kvinnor. I ledningsgruppen finns 9 män och 2 kvinnor.

Not 5 forts.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2003		2002	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	970	507	954	431
(varav pensionskostnad)	(-)	(147)	(-)	(91)
Dotterföretag	149	63	137	60
(varav pensionskostnad)	(-)	(14)	(-)	(16)
Summa koncernen	1 119	570	1 091	491
(varav pensionskostnad)	(-)	(161) ¹	(-)	(107) ¹

¹ Av koncernens pensionskostnader avser 9 (3) gruppen styrelse och VD. Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0).

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 de statliga pensionsplanerna PA-91 eller PA 03 som administreras av Statens Pensionsverk (SPV). PA-91 är en förmånsbestämd pensionsplan och PA 03 är både förmåns- och avgiftsbestämd. Enligt dessa planer har ett antal anställda rätt till pensionering vid 60 eller 63 års ålder, så kallad antastbar pension. De anställda har erbjudits möjlighet att kvarstanna i dessa planer. 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 så kallade antastbara pensioner för vilken skuld redovisas under avsättningar för pensioner.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter m fl och övriga anställda	2003		2002	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
Moderbolaget				
Sverige	3	967	2	952
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summa moderbolaget	3	967	2	952
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dotterföretag i Sverige	5	120	7	102
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dotterföretag utomlands				
Finland	1	1	0	1
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Frankrike	0	3	1	8
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Italien	0	1	0	3
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Schweiz	1	3	1	3
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Grekland	-	5	-	5
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Österrike	1	0	1	0
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Polen	0	0	0	0
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Danmark	0	8	0	5
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summa dotterföretag	8	141	10	127
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summa koncernen	11	1 108	12	1 079
(varav tantiem o.d)	(-)	(-)	(-)	(-)

Sjukfrånvaro (helår)

Moderbolaget	Kvinnor	Män	Totalt
Åldersgrupp			
-30	3,91%	5,06%	4,81%
31-49	8,21%	4,90%	5,23%
50-	8,18%	9,94%	9,82%
Frånvarotid			
Korttidsfrånvaro (<60 dagar)	2,85%	2,28%	2,34%
Långtidsfrånvaro (>60 dagar)	4,56%	4,70%	4,69%

Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår årsarvode enligt bolagsstämmans 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 10 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	2,0	0,1	5,0	7,1
Andra ledande befattningshavare (10 st)	7,3	0,4	2,5	10,2
Summa	10,1	0,5	7,5	18,1

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

Av ovanstående pensionskostnader avser för moderbolagets vd - förutom normala ITP-premier - engångs-premie om 4,6 MSEK som erlagts enligt ett avtal om direktpension. Denna direktpension på en nivå av 55% av lönen kan tas ut tidigast från 60 års ålder och fram till 65 års ålder.

Beredning- och beslutsprocess

Ersättningar till verkställande direktören för verksamhetsåret 2003 har beslutats av styrelsen utifrån styrelse-ordförandes förslag. Ersättningar till andra ledande befattningshavare har beslutats av verkställande direktören.

Incitamentsprogram

Något incitamentsprogram har liksom föregående år inte tillämpats år 2003, varför ingen rörlig ersättning under året utbetalats till verkställande direktören eller andra ledande befattningshavare.

Pensioner

Pensionsåldern för verkställande direktören är 60 år. För ekonomidirektören är pensionsåldern 62 år. Övriga ledande befattningshavare har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas. 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 uppsägningsslönen och avgångsvederlaget. 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 uppsägningsslönen och avgångsvederlaget. Vid uppsägning från ledande befattningshavarens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

Not 6	Arvode och kostnadsersättning till revisorer			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Deloitte & Touche				
Revisionsuppdrag	2,5	2,2	1,4	1,6
Andra uppdrag	0,5	0,3	0,4	0,2
Riksrevisionen (RRV för 2002)				
Revisionsuppdrag	0,2	0,1	0,2	0,1
Andra uppdrag	-	-	-	-
Övriga bolag				
Revisionsuppdrag	0,1	0,6	-	-
Andra uppdrag	0,3	0,5	-	-
Summa	3,6	3,7	2,0	1,9

Not 7	Övriga rörelsekostnader			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet				
	4	-6	6	-5
Övriga poster				
	-2	-3	-	-
Summa	2	-9	6	-5

Viss del av förväntade flöden av utländska valutor kurssäkras. Utan dessa kurssäkringar skulle den totala valutakursdifferensen i rörelseresultatet vara 1 (-1) i koncernen och 3 (0) i moderbolaget.

Not 8	Resultat från andelar i koncernföretag			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Realisationsresultat vid avyttring av andelar				
	-	-	-	4
Utdelningar				
	-	-	-	14
Nedskrivningar				
	-	-	-2	-9
Summa	-	-	-2	9

Not 9	Resultat från andelar i intresseföretag			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Resultatandel i handelsbolag				
	-	-	1	0
Realisationsresultat vid avyttring av andelar				
	-	-	1	0
Summa	-	-	2	0

Not 10	Ränteintäkter och liknande resultatposter			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Ränteintäkter, koncernföretag				
	-	-	2	2
Ränteintäkter, övriga				
	25	36	23	31
Summa	25	36	25	33

Not 11	Räntekostnader och liknande resultatposter			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Räntekostnader, koncernföretag				
	-	-	0	-2
Räntekostnader, övriga				
	-111	-114	-104	-111
Finansiella valutakursdifferenser				
	0	-1	0	0
Summa	-111	-115	-104	-113

Not 12	Skatt på årets resultat			
	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad				
Aktuell skatt	-2	-2	4	2
Uppskjuten skatt	1	-87	0	-88
Summa	-1	-89	4	-86

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Redovisat resultat före skatt	-87	-186	-100	-185
Skatt enligt gällande skattesats (28%)	24	52	28	52
Förändring i skatteeffekt av temporära skillnader där uppskjuten skatt ej bokförts	-2	-3	-	1
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader/ ej skattepliktiga intäkter	4	5	4	1
Skatteeffekt av awikande skattesatser i utlandet	1	-3	-	-
Förändring i värderingsreserv avseende temporära skillnader	-28	-140	-28	-140
Summa	-1	-89	4	-86

Aktuell och uppskjuten skatt som redovisas direkt mot eget kapital	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Aktuell skatt avseende koncernbidrag	-	-	4	2
Summa	-	-	4	2

Specifikation över temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Nedskrivningar av leasade anläggningstillgångar	670	747	670	747
Temporära skillnader avseende leasing	-2	-7	-2	-7
Underskottsavdrag	465	280	459	275
Obeskattade reserver	-21	-22	-	-
Övriga temporära skillnader	44	56	44	56
Summa temporära skillnader	1 156	1 054	1 171	1 071
Uppskjuten skattefordran på detta belopp	324	295	328	300

Avgår: Värderingsreserv	-286	-258	-286	-258
Bokförd uppskjuten skattefordran	38	37	42	42

Not 13 Immateriella anläggningstillgångar

Koncernen	Balanserade utvecklingskostnader		Goodwill		Övriga immateriella tillgångar		Pågående immateriella nyinvest.	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	22	87	108	108	2	4	-	-
Nyanskaffningar	7	12	-	-	0	1	9	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	0	-1	-3	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-	-77	-27	-	-	-	-	-
Vid årets slut	29	22	81	108	1	2	9	-
Ackumulerade avskrivningar enl. plan								
Vid årets början	-10	-30	-52	-45	-2	-2	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-	-	-	-	1	2	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-	23	15	-	-	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-3	-3	-7	-7	0	-2	-	-
Vid årets slut	-13	-10	-44	-52	-1	-2	-	-
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	0	-32	-18	-18	-	-	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-	32	12	-	-	-	-	-
Vid årets slut	0	0	-6	-18	-	-	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	16	12	31	38	0	0	9	-

Moderbolaget	Balanserade utvecklingskostnader		Pågående immateriella nyinvesteringar	
	2003	2002	2003	2002
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	10	-	-	-
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	-	4	-	-
Nyanskaffningar	-	6	9	-
Vid årets slut	10	10	9	-
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-5	-	-	-
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	-	-3	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-2	-2	-	-
Vid årets slut	-7	-5	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	3	5	9	-

Not 14 Materiella anläggningstillgångar

Koncernen	Mark, mark-anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	133	123	206	206	30	-
Nyanskaffningar	31	97	2	-	2	22
Ändrad koncernsammansättning	-15	-78	-	-	-	-
Omklassificeringar	-67	-8	88	-	0	8
Årets omräkningsdifferenser	-1	-1	-	-	-	-
Vid årets slut	81	133	296	206	32	30
Ackumulerade avskrivningar enligt plan						
Vid årets början	-11	-22	-8	-2	-6	-
Omklassificeringar	2	3	-1	-	0	-3
Ändrad koncernsammansättning	5	10	-	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-3	-2	-9	-6	-3	-3
Årets omräkningsdifferenser	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	-7	-11	-18	-8	-9	-6
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	-	-67	-	-	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-	67	-	-	-	-
Vid årets slut	-	-	-	-	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	74	122	278	198	23	24

	Transportmedel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanlägg.	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	852	1 039	1 757	1 725	142	242	33	7
Nyanskaffningar	38	70	81	61	46	45	39	31
Ändrad koncernsammansättning	0	-236	-	-14	-5	-122	-	-
Avyttringar och utrangeringar	-11	-30	-	-1	-7	-14	-	-
Omklassificeringar	5	8	-2	-14	0	-8	-27	-5
Årets omräkningsdifferenser	0	1	0	-	0	-1	-2	-
Vid årets slut	884	852	1 836	1 757	176	142	43	33
Ackumulerade avskrivningar enligt plan								
Vid årets början	-369	-442	-149	-83	-67	-130	-	-
Omklassificeringar	0	-3	2	-	0	3	-	-
Ändrad koncernsammansättning	0	138	-	6	4	69	-	-
Avyttringar och utrangeringar	8	20	-	-	4	11	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-79	-81	-87	-72	-25	-22	-	-
Årets omräkningsdifferenser	0	-1	-	-	0	2	-	-
Vid årets slut	-440	-369	-234	-149	-84	-67	-	-
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	-1	-48	-888	-888	-1	-12	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-	48	-	-	-	11	-	-
Årets nedskrivningar	-	-1	-	-	0	-	-	-
Vid årets slut	-1	-1	-888	-888	-1	-1	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	443	482	714	720	91	74	43	33

Not 14 forts.

Moderbolaget	Mark, mark- anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Akkumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	92	-	206	-	30	-
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	1	1	-	206	-	8
Nyanskaffningar	0	91	2	-	2	22
Avyttringar och utrangeringar	-1	-	-	-	-	-
Omklassificeringar	-89	-	88	-	-	-
Vid årets slut	3	92	296	206	32	30
Akkumulerade avskrivningar enligt plan						
Vid årets början	-1	-	-8	-	-6	-
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	0	0	-	-2	-	-3
Omklassificeringar	1	-	-1	-	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-1	-1	-9	-6	-3	-3
Vid årets slut	-1	-1	-18	-8	-9	-6
Bokfört restvärde vid årets slut	2	91	278	198	23	24

	Transport- medel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanlägg.	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Akkumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	640	456	1 730	1 694	94	42	3	2
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	-	144	-	7	0	29	-	0
Nyanskaffningar	29	56	41	35	33	35	27	3
Avyttringar och utrangeringar	-9	-25	-	-1	0	-3	-	-
Omklassificeringar	3	9	-1	-5	0	-9	-2	-2
Vid årets slut	663	640	1 770	1 730	127	94	28	3
Akkumulerade avskrivningar enligt plan								
Vid årets början	-211	-54	-147	-73	-35	-10	-	-
Övertaget IB vid fusion av dotterbolag	-	-96	-	-2	0	-15	-	-
Omklassificeringar	0	-5	0	-	0	5	-	-
Avyttringar och utrangeringar	6	18	-	-	0	2	-	-
Årets avskrivning enligt plan	-69	-74	-83	-72	-18	-17	-	-
Vid årets slut	-274	-211	-230	-147	-53	-35	-	-
Akkumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	-1	-	-888	-888	0	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	-1	-	-	-	0	-	-
Vid årets slut	-1	-1	-888	-888	0	0	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	388	428	652	695	74	59	28	3

Byggnader och mark	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Bokfört värde byggnader i Sverige	14	92	1	90
Bokfört värde mark i Sverige	11	6	0	0
Skattvärde byggnader i Sverige	4	4	0	0
Skattvärde mark i Sverige	1	1	0	0

Not 15 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	2003			2002		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	174	89	263	154	93	247
Mellan ett och fem år	900	228	1 128	915	248	1 163
Senare än fem år	575	193	768	573	102	675
Summa	1 649	510	2 159	1 642	443	2 085

Moderbolaget	2003			2002		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	171	85	256	153	91	244
Mellan ett och fem år	886	214	1 100	911	241	1 152
Senare än fem år	530	188	718	554	69	623
Summa	1 587	487	2 074	1 618	401	2 019

Amorteringsdelen av leasingavgifter som förfaller inom ett år redovisas 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 planerade avskrivningar för objekten och finansieringskostnad för objektens restvärde.

Koncernen har köpoptioner 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	
	2003	2002	2003	2002
	210	139	128	139

Not 16 Andelar i koncernföretag och intresseföretag

Andelar i koncernföretag, moderbolaget och koncernen	Org. nummer	Antal andelar	Andel i % ¹	Bokfört värde
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
TGOJ Rental AB, Eskilstuna	556578-3247	1 000	100,0	-
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	121
CombiTrans Rail Sweden AB, Stockholm	556533-2540	20 000	100,0	-
Railcarriers AS, Magnor, NO	954006344	100	100,0	-
OY Railcarriers, Helsingfors, FI	381834	100	66,2	-
Nordisk Transport Rail SA, St. Malo, FR	329880934	2 993	100,0	-
Nordisk Transport Rail SRL, Milano, IT	-	-	100,0	-
Züst & Bachmeier S.A., Chiasso, CH	-	1 000	100,0	-
Jerre OY, Helsingfors, FI	305127	1 000	100,0	-
Nordisk Transport Rail Austria GmbH, Wien, AU	-	-	100,0	-
Nordisk Transport Rail Polska Sp. Z.o.o., Warszawa, PL	-	-	100,0	-
Nordisk Transport Rail GmbH, Berlin, DE	-	-	100,0	-
Sve Rail Italia AB, Stockholm	556065-7313	1 000	100,0	0
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Green Cargo Road & Logistics A/S, Glostrup, DK	26115396	-	100,0	1
CombiTrans Groupage Sweden AB, Stockholm	556284-5866	13 000	100,0	5
CombiTrans Hellas Ltd, Aten, GR	E 095467918	-	100,0	-
Homerun Europe AB, Stockholm	556587-2776	790 000	79,0	2
Homerun Incentive AB, Stockholm	556587-5878	1 000	100,0	-
J Ringborg AB, Norrköping	556161-7191	50 000	100,0	18
Finnfreight OY, Helsingfors, FI	597516	1 800	100,0	-
Celexor AB, Stockholm	556325-0470	1 000	100,0	5
Hallsbergs Terminal AB, Hallsberg	556317-5966	30 000	67,0	10
Hallsbergs Kombiterminal AB, Hallsberg	556643-8023	1 200	60,0	-
Summa				172

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

Andelar i intresseföretag, moderbolaget och koncernen

Andelar i intresseföretag, moderbolaget och koncernen	Org. nummer	Antal andelar i % ²	Kapitalandelens värde i koncernen	Bokfört värde hos moderbolaget
Direkt ägda				
Cargonet AS, Oslo, NO	983606598	45	212	236
OY Railtrans AB, Helsingfors, FI	173611	50	23	-
CombiTrans France SA, Bayonne, FR	35326125800019	49	1	-
SCI Franco Suedoise, Bayonne, FR	39970980700016	50	1	-
Hansa Rail GmbH, Frankfurt am Main, DE	HRB 37130	50	2	0
CombiTrans Bulgaria OOD, Sofia, BU	2220105337	50	0	-
SeaRail EEIG, Helsingfors, FI	1491987-8	33	-	-
Summa			239	236
Indirekt ägda				
Rail Combi AB, Stockholm	556447-4616	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

Cargonet AS

Om Cargonet AS redovisats enligt anskaffningsvärdemetoden hade bokfört värde i koncernen uppgått till 236. Green Cargos andel av eget kapital i Cargonet AS värderat till balansdagens kurs uppgår till 226. Skillnaden mellan detta värde och bokfört värde i koncernen består av realiserad koncernmässig reavinst om 14.

Green Cargo AB har ett garantiåtagande om 68 fram till och med februari 2004 mot bank avseende Cargonets checkräkningskredit.

Fusion av helägda dotterbolag

Den 28 november 2003 registrerades fusion mellan Green Cargo AB och de tidigare helägda dotterbolagen:

Namn	Org. nummer
Green Cargo International AB	556334-4620
AB Scanfreight	556031-6969
CombiTrans Sweden AB	556244-4637
CombiTrans Combi Sweden AB	556531-5214
CombiTrans Kontab Sweden AB	556238-6085

I Green Cargo AB:s nettoomsättning respektive rörelseresultat ingår de fusionerade bolagens nettoomsättning och rörelseresultat för tiden fram till fusionen med 0 respektive -4. Det sammanlagda fusionsresultatet uppgick till 14.

Vid tidpunkten för fusionen uppgick dotterbolagens balansräkningar till:

	Green Cargo International AB	AB Scanfreight	CombiTrans Sweden AB	CombiTrans Combi Sweden AB	CombiTrans Kontab Sweden AB
Tillgångar					
Anläggningstillgångar	0	-	1	-	0
Omsättningstillgångar	0	10	11	5	13
Summa tillgångar	0	10	12	5	13
Skulder, avsättningar och eget kapital					
Eget kapital	-3	9	12	5	13
Långfristiga skulder	-	1	-	-	0
Kortfristiga skulder	3	0	-	0	0
Summa skulder, avsättningar och eget kapital	0	10	12	5	13

Not 17 Andra långfristiga värdepappersinnehav (Moderbolaget och Koncernen)

Av andra långfristiga värdepappersinnehav utgör 20 (3) insatskapital i KB Sveterm. KB Sveterm ägs tillsammans med Nordisk Renting AB. KB Sveterm äger logistikfastigheter som Green Cargo AB förvaltar och leasar. Green Cargo har möjlighet att mellan år 2010 och 2016 förvärva fastigheterna.

Not 18 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Ej räntebärande	1	0	0	-
Räntebärande	0	1	1	4
Summa	1	1	1	4

Not 19 Varulager

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Reservdelslager, anskaffningsvärde	6	0	-	-
Reservdelslager, nettoförsäljningsvärde	0	0	-	-
Handelsvaror, anskaffningsvärde	0	0	-	-
Handelsvaror, nettoförsäljningsvärde	0	0	-	-
Pågående arbete för annans räkning	1	-	-	-
Summa bokfört värde	7	0	-	-

Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Förskottsbetalda hyror o likn	33	26	30	23
Övriga förskottsbetalda kostnader	44	30	37	27
Upplupna fraktintäkter	65	91	56	86
Övriga upplupna intäkter	46	28	41	12
Summa	188	175	164	148

Not 21 Kortfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Räntebärande	1	1	57	34
Ej räntebärande	863	910	719	722
Summa	864	911	776	756

Not 22 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Avsättningar för omstruktureringsåtgärder	31	44	31	44
Övriga ej räntebärande avsättningar	5	2	5	1
Summa ej räntebärande avsättningar	36	46	36	45
Avsättningar för pensioner	23	28	0	0
Summa räntebärande avsättningar	23	28	0	0
Summa	59	74	36	45

	Omstrukturerings- åtgärder		Pensioner		Övriga avsättningar		Summa
	Koncernen 2003	Koncernen 2002	Moderbolaget 2003	Moderbolaget 2002	Koncernen 2003	Koncernen 2002	
Koncernen							
Vid årets början	44	28	2				74
Avsättningar under året	35	-	3				38
lanspråktaget belopp	-48	-2	-				-50
Återförda outnyttjade belopp	-	-3	-				-3
Vid årets slut	31	23	5				59
Moderbolaget							
Vid årets början	44	-	1				45
Avsättningar under året	35	-	4				39
lanspråktaget belopp	-48	-	-				-48
Återförda outnyttjade belopp	-	-	-				-
Vid årets slut	31	-	5				36

Not 23 Övriga långfristiga skulder, räntebärande

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Förfallotidpunkt, 1-5 år från balansdagen	5	35	0	0
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	28	0	0	-
Summa	33	35	0	0

Not 24 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Personalrelaterade kostnader	183	175	158	150
Infraavgifter	42	34	36	31
Räntekostnader	7	9	8	9
Övriga upplupna kostnader	166	199	131	125
Övriga förutbetalda intäkter	8	7	6	5
Summa	406	424	339	320

Not 25 Kortfristiga skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Räntebärande	174	160	208	229
Ej räntebärande	1 047	1 085	886	860
Summa	1 221	1 245	1 094	1 089

Not 26 Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Ställda säkerheter				
Fastighetsinteckningar	6	14	-	-
Summa ställda säkerheter	6	14	-	-
Ansvarsförbindelser				
Ej skuldförda pensionsförpliktelser	5	1	-	-
Övriga ansvarsförbindelser till förmån för koncernföretag	-	-	126	55
Övriga ansvarsförbindelser	113	37	7	2
Summa ansvarsförbindelser	118	38	133	57

Ej skuldförda pensionsförpliktelser uppgår till 23,2% (1,9%) 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.

Not 27 Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalysen

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Betalda och erhållna räntor				
Erhållen ränta	17	23	14	21
Erlagd ränta	-92	-118	-90	-117
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	216	199	186	185
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-12	-1	-7	-1
Rearesultat vid försäljning av rörelse/dotterföretag	-	-22	-	-5
Minoritetens andel av resultatet	-	-9	-	-
Förändringar av avsättningar	35	-2	39	-1
Utdelningar	-	-	-	-14
Räntor	10	-16	3	-16
Övrigt	-12	-2	-2	-8
Summa	237	147	219	140
Transaktioner som inte medför betalningar				
Förvärv av tillgångar genom finansiell lease	81	36	41	11
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	76	124	32	21
Kortfristiga placeringar med löptid < 3 månader	148	134	148	134
Summa	224	258	180	155

Not 28 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Beviljad kreditlimit	38	36	15	15
Outnyttjad del	37	35	15	15
Utnyttjat kreditbelopp	1	1	-	-

Not 29 Derivatinstrument (beloppen avser motvärde i MSEK)

Ränteswappar

Per den 31 december hade koncernen tre öppna ränteswappar där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, samtliga med en löptid på upp till fem år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
EUR	91	3,04%	2,22%
SEK	100	4,38%	2,88%
SEK	50	4,02%	2,88%

Valutaterminer

Per den 31 december hade koncernens öppna terminskontrakt löptider på upp till ett år. De belopp som kommer att erhållas och de kontrakterade växelkurserna för öppna kontrakt är följande:

	Belopp (MSEK)		Växelkurser	
	2003	2002	2003	2002
EUR	296	479	9,35	9,31

Nettot av kundfordringar och leverantörsskulder i utländsk valuta utgjorde per den 31 december en fordran på 147 (136) varav 32 (27) har säkrats med valutaterminskontrakt som ingår i sammanställningen ovan.

Per den 31 december uppgick ej redovisade nettovinsten på öppna kontrakt som säkrar framtida kassaflöden i utländska valutor till 5 (8). Dessa vinster kommer att redovisas i resultaträkningen i takt med att kontrakten förfaller, vid varierande tidpunkter på upp till ett år efter balansdagen.

Verkliga värden

Verkliga värden på derivatinstrument, som inte redovisas i balansräkningen, uppgår till:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2003	2002	2003	2002
Kontrakt med positiva verkliga värden				
Ränteswapkontrakt	-	-	-	-
Valutaterminskontrakt	5	3	5	3
Kontrakt med negativa verkliga värden				
Ränteswapkontrakt	-3	-1	-3	-1
Valutaterminskontrakt	-0	-0	-0	-0

På balansdagen fanns inga derivatinstrument redovisade i balansräkningen.

Verkligt värde på ränteswappar och terminskontrakt har beräknats som de kostnader/intäkter som uppstått om kontrakten stängts på balansdagen. Härvid har bankernas officiella kurser använts, då sådana finns. I annat fall har värdet beräknats med hjälp av avkastningsmodeller baserade på förväntat kassaflöde.

Not 30 Uppgifter om Green Cargo AB

Green Cargo AB (priv) har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är:
Box 39
171 11 SOLNA

Definitioner nyckeltal

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

Rörelsemarginal. Rörelseresultat dividerat med nettoomsättning.

Avkastning på eget kapital. Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

Soliditet. Eget kapital inklusive minoritetsandel dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

Stockholm den 23 mars 2004

Karl-Gunnar Holmqvist
Styrelseordförande

Christer Bådholm
Ledamot

Björn Mikkelsen
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

Vår revisionsberättelse har avgivits den 23 mars 2004

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor
Deloitte & Touche AB

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Riksrevisionen

Till bolagsstämman i Green Cargo AB, organisationsnummer 556119-6436.

Vi har granskat årsredovisningen, sidorna 64-97, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Green Cargo AB för år 2003. 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 revisions sed 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 ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att 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.

Stockholm den 23 mars 2004

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor
Deloitte & Touche AB

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Riksrevisionen



Kristina Rennerstedt
Generaldirektör Statens Kulturråd
Födelseår: 1952
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Avdelningsordförande i Allmänna reklamationsnämnden
Styrelseledamot i Nordiska Kulturfonden, Stiftelsen Framtidens Kultur och Örebro Universitet



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



Birgitta Strömberg
Konsult
Födelseår: 1947
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelse- och konsultuppdrag



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



Mats Granath
Director Planning
Födelseår: 1953
Anställd sedan: 1978



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



Gunnar Andersson
CFO
Födelseår: 1952
Anställd sedan: 2000



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



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



Björn Mikkelsen
Kansliråd Näringsdepartementet
Födelseår: 1962
I Green Cargos styrelse sedan 2003
Styrelseledamot i SJ AB



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



Christer Bådholm
Styrelseordförande Bombardier Transportation
Födelseår: 1943
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseledamot i Vattenfall AB, Icomedia AB och Metronet Ltd UK



Jan Sundling
CEO
Födelseår: 1947
Anställd sedan: 2000



Bengt Fors
Director Operations
Födelseår: 1961
Anställd sedan: 1981



Marcin Tubylewicz
Director Logistics
Födelseår: 1965
Anställd sedan: 2003



Kerstin Stenberg
CIO
Födelseår: 1951
Anställd sedan: 2000



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



Peter Sandberg
Födelseår: 1959
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseordförande i Diakrit intermedia AB och Adapt AB.
Styrelseuppdrag i Teleca AB, Volvo Technology Transfer AB och IVAs näringsråd



Jan Sjökvist
Direktör
Födelseår: 1948
I Green Cargos styrelse sedan 2001
Styrelseledamot i SSAB, Stora Enso, Lannebo Fonder och Vd Swedia networks



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



Lars Reinholdsson
Director Full Load Center
Födelseår: 1962
Anställd sedan: 2003



Stefan Falk
Director Sustainable Development
Födelseår: 1964
Anställd sedan: 2003



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

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

*Bolaget avyttrades 1 mars 2004

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
Telefon: +46 582 68 50 56

Intressebolag

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

Ordlista

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.

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.

Intermodala transportlösningar

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

Logistik

Strategisk 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.

Miljöprestanda

Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

Nettoinvesteringar

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

Nettoskuldskattningsgrad

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

Nettotonkilometer

Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka.

Rörelsemarginal

Rörelseresultat dividerat med omsättning.

Soliditet

Eget kapital inklusive minoritetsandel dividerat med balansomslutningen vid periodens utgång.

Speditionsverksamhet

Verksamhet som innebär att för annans räkning men i eget namn ombesörja mottagning, transport, lagring, omlastning, tullbehandling m m av gods.

Supply Chain Management

Omfattar en helhetssyn över finansiella-, materiella- och informationsflöden under processen från leverantör till tillverkare, grossist, detaljist och 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 rängeringar.

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.

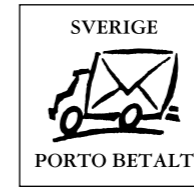
Vagnkilometer

Totala antalet producerade kilometer för hela vagnflottan.

Vagnslast

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





Låt oss veta vad du tycker.

Vi är mycket intresserade av dina synpunkter på Green Cargo och vår års- och hållbarhetsredovisning.

Fyll i och skicka in kortet eller e-posta till info@greencargo.com

Mina synpunkter på Green Cargos års- och hållbarhetsredovisning 2003:

(Frivilliga uppgifter)

Tel: _____

E-post: _____

Hälsningar



SVARSPOST

122 166 400

171 20 SOLNA