



# DELÅRSRAPPORT januari – mars 2010





## Perioden januari – mars 2010

- **Koncernens nettoomsättning i perioden uppgick till 1 478 MSEK (1 426).**
- **Koncernens resultat efter finansiella poster uppgick till -100 MSEK (-186).**
- **Koncernens resultat efter skatt uppgick till -80 MSEK (-140).**
- **Svåra vinterförhållanden skapar stora störningar i godstågstrafiken och försämrar resultatet för perioden. Analys av ekonomiska effekter av störningarna pågår och negativ resultat effekt förväntas även under andra kvartalet.**
- **Green Cargo bildar alliansen Xrail tillsammans med 6 andra europeiska järnvägsföretag för att öka järnvägens konkurrenskraft med effektiva transporter.**
- **Green Cargo tar emot leverans de första energisåla Re-loken som ska dra SSABs ståltransporter från och med 2010.**

## Koncernchefens kommentarer

Det försiktigt positiva resultatet andra halvåret 2009, var ett resultat av en begynnande volymuppgång och effekter av pågående effektiviseringsprogram. Den trenden bröts dock det första kvartalet 2010. Efter att ha pressats av konjunktrens prövningar 2009 var det nu naturens påverkan som tyngde ned resultatet. Green Cargo-koncernens resultat efter finansiella poster blev för det första kvartalet -100 MSEK (-140) och nettoomsättningen i perioden blev något högre än samma period föregående år: 1 478 MSEK (1 426).

En kall och snörik vinter med undermålig snöröjning har tyngt järnvägsverksamheten med minskade intäkter, ersättningskrav från kunder och ökade kostnader för personal, el och underhåll av våra lok och vagnar som fått omfattande skador på grund av snö och is. Det mest dramatiska slaget mot vår verksamhet var när Trafikverket i två omgångar stängde landets största rangerbangårdar. I februari stängdes både Hallsbergs och Göteborgs rangerbangårdar och Hallsbergs bangård som är navet i Green Cargos traditionella godstågstrafik hölls stängd i över två veckor. Detta lamslog den så kallade vagnslasttrafiken och våra kunder meddelades ett bokningsstopp i stora delar av Sverige.

Förutom de ekonomiska skadorna på kort sikt riskerar Trafikverkets misslyckande att minska förtroendet för godsjärnvägen som ett hållbart alternativ på längre sikt. Vi tar därför upp både våra ekonomiska anspråk med infrastrukturhållaren och har begärt och lovats besked till oss och våra kunder, kring vilka slutsatser som det nybildade Trafikverket drar av den här vintern och vilka förändringar som görs vad gäller utrustning och metodik, för att godsjärnvägen och dess kunder inte ska drabbas på detta orimliga sätt igen.

Att hjälpligt klara tågproduktionen denna vinter har tagit mycket tid för organisationen. Det gäller såväl management som operativ planering och kundservice. Produktionen och kundinformation har tagits fram från dag till dag och avslutningsvis tvingades vi till en alternativ resurskrävande produktionsplan eftersom vi inte kunde räkna med Hallsberg som nav. Sammantaget har det tagit resurser och fokus från de pågående effektiviseringarna av vår kärnverksamhet. Analys av störningarna pågår för närvarande och det har ännu ej varit möjligt att överblicka de fulla ekonomiska effekterna vilket mycket sannolikt kommer att belasta resultatet negativt även under andra kvartalet. Det är naturligtvis dubbelt olyckligt och vad det betyder för vår helårsprognos får jag återkomma till.



Det positiva med denna vinter är den fantastiska lojalitet som vår personal visat på alla nivåer av företaget. Vi har också mött stor förståelse från våra stora kunder och fått beröm av exempelvis Coop, Volvo Logistics och Posten vars godstågstrafik med avdelade resurser fungerat väl. Punktligheten för många mindre och medelstora kunder har dock minskat drastiskt denna vinter och en del kunder har gått över till lastbilslösningar. Vår egen Road-verksamhet har kommit in här men kunder har också lämnat oss för externa lastbilslösningar. Konsekvenserna på sikt överblickar vi inte än.

Att förbättra kvalitet och kundnytta i den internationella godstågstrafiken är ett tungt arbete. Under perioden gjordes dock några viktiga framsteg. Ett långvarigt arbete där Green Cargo haft en pådrivande roll, resulterade i bildandet av alliansen Xrail tillsammans med sex andra godstågsoperatörer på kontinenten. Redan rullar testtågen för StoraEnso och IKEA från Sverige i det produktionssamarbete som ska ge bättre punktlighet, bättre information och snabbare offerter till kunder. I perioden säkrades också affärer som möjliggör för Green Cargo att starta intermodala pendlar i egen regi mellan Sverige och Tyskland, sex dagar i veckan. Trafiken Malmö - Krefeld har redan startat och uppmärksammats i europeisk branschpress. I maj startar vi den intermodala pendeln Malmö - Hannover.

Marknadsläget för våra järnvägs kunder utvecklas positivt inom alla branscher. Road ökade sina intäkter med 8 procent under perioden jämfört med föregående år och Logistics ökade sina intäkter med drygt 19 procent. Trots att vi byggde ut våra logistikcentra med hela 25 procent 2009, så utnyttjas redan större delen av denna lokalexpansion för implementering av nytilkomna affärer 2009 och 2010.

Som nytilträd VD är det med en viss försiktighet jag vill uttala mig om de utmaningar och de resultat organisationen redovisar, för en period då jag inte var på plats. Så mycket kan jag dock säga att jag mött en stor förståelse för vårt behov att koncentrera våra ansträngningar kring förbättrad lönsamhet. När jag talar med medarbetare för att vi ska göra det kunderna önskar av oss och ta betalt för det, så möts jag av förståelse och instämmanden. Utmaningen är att med tempo och fakta hitta de vägar och ta de beslut som måste till för att Green Cargo ska bli det lönsamma och kundorienterade företag som det måste bli.

Mikael Stöhr

## Nyckeltal

Koncernen	jan-mar 2010	jan-mar 2009	Helår 2009	Helår 2008	Helår 2007	Helår 2006
Nettoomsättning	1 478	1 426	5 889	6 392	6 111	5 857
Rörelseresultat	-109	-169	-191	143	295	283
Resultat efter finansiella poster	-100	-186	-223	27	246	245
Resultat efter skatt	-80	-140	-174	7	174	165
Rörelsemarginal %	neg	neg	neg	2%	5%	5%
Avkastning på sysselsatt kapital %	neg	neg	neg	6%	11%	10%
Avkastning på eget kapital %	neg	neg	neg	0%	11%	11%
Soliditet %	25%	29%	28%	35%	43%	39%
Skuldsättningsgrad (ggr)	2,1	1,5	1,8	1,2	0,8	1,0
Bruttoinvesteringar	116	348	927	608	240	172
Medelantal anställda	2 941	3 186	3 017	3 156	3 050	3 115

Avkastningsmätt för delårsperioderna 2010 och 2009 har omräknats med 360/90 för jämförbarhet med årsiffror.



## Omvärld och marknad

### OMVÄRLD

Den ekonomiska återhämtning som inleddes under hösten föregående år avstannade något under första kvartalet. Trots osäkerhet om effekten från avvecklade stödåtgärder och hur sysselsättningen utvecklas väntas uppgången stärkas under 2010.

Hittills har den svenska ekonomin påverkats mindre av krisen än andra europeiska länder och USA samtidigt som den också har återhämtat sig något snabbare. Det har dock haft bromsande effekt på den exportberoende industrin som nu ser ljusare signaler från marknaden.

I takt med ökad aktivitet inom basnäringarna och industrin ökar transportbehoven vilket förbättrar marknadssituationen för godstågstrafiken. Samtidigt är det fortfarande svårt att bedöma styrkan och takten i uppgången.

### MARKNAD

Marknadsförutsättningarna för samtliga verksamheter har förbättrats avsevärt sedan slutet av föregående år men samtidigt har extrema vinterförhållanden orsakat avbrott och allvarliga störningar för tågtrafiken i hela Sverige. Detta medförde att transportvolymerna under perioden var lägre än 2009 års redan låga siffra men från början av mars märktes en tydlig återhämtning. Denna trend har fortsatt efter första kvartalets slut.

Inom alla branscher med undantag för Handel har marknadsläget utvecklats positivt. Konfidensindikatorn för Detaljhandeln ligger fortfarande över normal nivå och för alla delbranscher väntas god tillväxt den närmaste tiden. För Green Cargos del har branschen drabbats hårt av störningarna under vintern och flera kunder har flyttat gods från järnväg till lastbilstransporter.

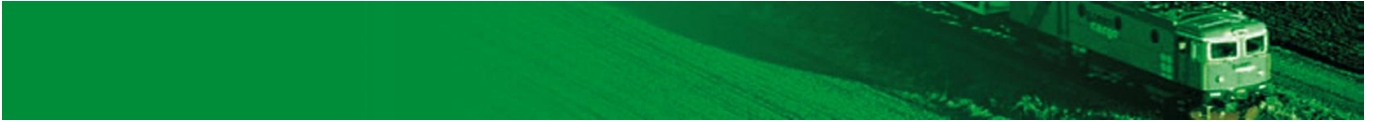
Marknadsläget för bransch Stål har förbättrats betydligt och konfidensindikatorerna ligger nu över normal nivå. Efterfrågan ökar, speciellt från exportmarknaden, och en fortsatt ökning av produktionen väntas de närmaste månaderna.

Inom Auto/Verkstad märks också en avsevärd förbättring under perioden även om orderläget är svagare än normalt. Orderingången ökade främst för personbilar men en uppgång märks även för lastbilar och maskiner. Även verkstadsindustrin visar god tillväxt, främst på exportmarknaden. För byggindustrin är läget oförändrat svagt på grund av fortsatt lågt byggande.

För Skogsindustrin har konfidensindikatorn stärkts och både trävaror samt papper och massa har haft en positiv utveckling. Den pågående arbetsmarknadskonflikten har medfört störningar i produktionen som påverkar utvecklingen den närmaste tiden.

Även inom bransch Kemi/Energi förbättrades marknadsläget under perioden. Ökat intresse för miljövänliga bränslen innebär nya produktionsanläggningar och även nya transportbehov.

Marknadsläget inom tredjepartslogistiken är fortsatt starkt. Endast inom konfektion märks en minskning av volymerna på grund av den långvariga vintern och effekter av lågkonjunkturen.



## RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Risktagning och hantering av risker är en naturlig del av all affärsverksamhet. Green Cargos verksamhet är exponerad för ett flertal risker, vilka bland annat kännetecknas av att produktionen till sin karaktär är kapitalintensiv, att konkurrensen på marknaden blir starkare och att vår internationella affär är beroende av fungerande samarbete med andra logistikföretag. Green Cargos bedömning och hantering av risker ingår som en integrerad del i vår verksamhet där Måltavlan utgör ett verktyg för att bedöma risker och motverka dessa inom respektive målområde.

Återhämtningen efter lågkonjunkturen utgör fortfarande en osäkerhetsfaktor för Green Cargo. Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till aktiviteten inom basnäringarna och verkstadsindustrin där efterfrågan minskat kraftigt. Uppgången som påbörjats sker från mycket låga nivåer och utvecklingen är fortfarande osäker. Sedan slutet av 2008 genomför Green Cargo omfattande åtgärder för att anpassa verksamheten till det rådande läget och för att förbättra effektiviteten inom alla delar av koncernen.

Den hårda vintern och medföljande störningar har fått konsekvenser som är större än vi tidigare kunnat förutse. Ett arbete har därför påbörjats för att i olika operativa driftscenarier kunna hantera situationer som kan medföra störningar i trafiken. Green Cargo kan till viss del hantera detta men för full effekt krävs även att Trafikverket gör motsvarande översyn av sin verksamhet.

Oron på finansmarknaden har också ökat de finansiella riskerna i form av svängningar på ränte- och valutamarknaderna. Moderbolagets finansfunktion agerar i enlighet med fastställd finanspolicy som fastslår ramar för ränterisker och valutaexponering samt anger tillåtna motparter och limiter för att nå en rimlig finansiell riskexponering. De investeringar som pågår och kommer att fortsätta de närmaste åren beslutades i stor utsträckning under 2006 och 2007 och medför ett betydande finansieringsbehov. Green Cargo har säkrat finansieringen av de stora planerade investeringarna under 2010 – 2012. Investeringar som ej bedöms som kritiska har i många fall flyttats framåt i tiden

En mer omfattande beskrivning av de risker och osäkerhetsfaktorer som kan påverka Green Cargos verksamhet samt hur dessa hanteras återfinns i riskavsnittet i årsredovisningen för 2009.

## VÅRA AFFÄRER

Vinterproblemen har i slutänden drabbat våra kunder och kan på sikt minska förtroendet för järnvägstransporternas tillförlitlighet. Efter mer än tre år med 95 procents punktlighet är den gångna vinterns problem mycket allvarligt. Arbetet pågår nu internt för att förbättra rutiner och förberedelser inför kommande vintrar. Samtidigt måste ansvariga myndigheter vidta kraftfulla åtgärder för att säkerställa en fungerande infrastruktur.

Vi ser en ökad efterfrågan på intermodala transportlösningar och detta har också en nära koppling till den fortsatta Internationella satsningen. Under perioden har flera nya avtal tecknats. Genom ett nytt avtal med ERS Railway, en av kontinentens största tågtransportaktörer, har en ny intermodal tågpendel mellan Norrköpings och Göteborgs hamnar startats. Transporterna motsvarar ungefär 120 lastbilstransporter per vecka och utgör en del av ERS Railways godstågsnät i Europa. Green Cargos stora resurser och tillgänglighet på många platser har varit avgörande för affären.

I mars tecknades också avtal med LKW Walter som innebär skapandet av två nya intermodala godstågspendlar mellan Sverige och två större industricentra i Tyskland. Den första pendeln började trafikeras redan i april och nästa startar i mitten av maj. Godstågen går sex dagar i veckan i båda



riktningar och ger kapacitet att möta efterfrågan från åkerier och speditörer som vill använda effektiva och miljövänliga järnvägstransporter för den långa sträckan mellan Sverige och Tyskland.

I februari presenterades alliansen Xrail, ett samarbete för effektiva järnvägstransporter avseende vagnslasttrafik. Sju europeiska järnvägsföretag, däribland Green Cargo och DB Schenker Rail, startar ett produktionssamarbete som ska förbättra järnvägens konkurrenskraft genom effektiv produktion och ökad kundnytta. Samarbetet är ett led i skapande av s k gröna korridorer för godstransporter på järnväg inom EG och kan komma att växa med nya medlemmar de kommande åren.

Inom tredjepartslogistiken är efterfrågan fortsatt god och under perioden har flera nya avtal tecknats inom det växande segmentet Detaljhandel. Genom ett nytt avtal med Leksaksgrossisten Magtoys tar Green Cargo över ansvaret för lagring och distribution av leksaker och spel. Endast tre veckor efter att avtalet tecknats var verksamheten igång och fungerade störningsfritt.

Green Cargo har också tecknat avtal med marknadsledande Candyking om lagring och orderhantering för lösviktsgodis och naturgodis. I första steget flyttas Candykings hela lagringsverksamhet till Logistics terminal i Norrköping och ytterligare samarbete inom logistikområdet diskuteras också.

Trots att Green Cargo under föregående år byggde ut kapaciteten i våra logistikcentra med hela 25 procent utnyttjas redan större delen av ytan för implementering av nytilkomna avtal från 2009 och 2010.



## Resultatanalys

### KONCERNEN

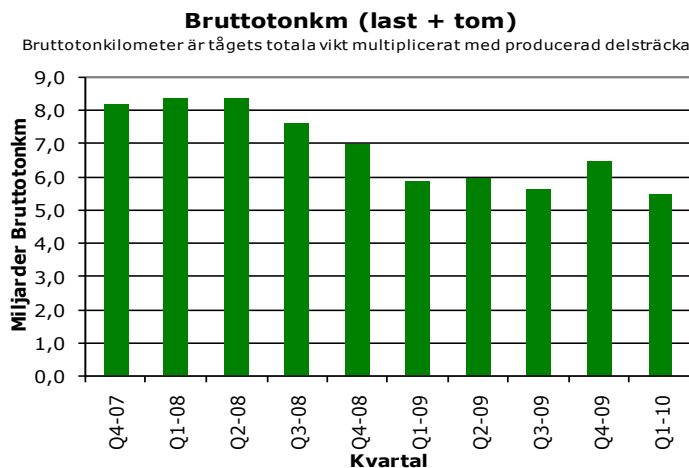
Rörelseintäkterna för första kvartalet 2010 ökade och uppgick till 1 479 MSEK (1 429) trots att allvarliga produktionsstörningar under vintern medfört lägre transportvolymen än föregående år. Detta är en effekt av ett antal fasta kundåtaganden i några branscher samt den fortsatta tillväxten inom tredjepartslogistiken. Rörelseresultatet förbättrades också till -109 MSEK (-169). Genomförda åtgärdsprogram har haft en positiv effekt på kostnader för drift och personal. Samtidigt har kyla och snö medfört ökade kostnader främst avseende el för lokdrift, övertid och andra produktionskostnader samt försling. Resultatet påverkades också negativt av ersättningskrav från kunder vid inställda eller försenade tåg. Föregående års personalkostnader belastades dock av engångsposter i samband med omstrukturering.

TGOJs rörelseintäkter var oförändrade jämfört med samma period 2009 och rörelseresultatet förbättrades till -1 MSEK (-4). I NTR-koncernen minskade rörelseintäkterna på grund av låga volymer och rörelseresultatet försämrades till -2 MSEK (1). Intäkterna för Hallbergs Terminal och Green Cargo Road & Logistics A/S minskade något jämfört med föregående år och det sammanlagda rörelseresultatet för övriga koncernbolag var oförändrat 3 MSEK.

Koncernens andel i intresseföretags resultat efter skatt blev -22 MSEK (-15) främst beroende på en negativ resultatutveckling för CargoNet. Green Cargos resultatandel under första kvartalet uppgick till -22 MSEK (-15). Det danska produktionsbolaget DB Schenker Rail Scandinavia A/S försämrade resultatet något och koncernens resultatandel var 0 MSEK (1). Resultatet för SeaRail OY var i nivå med föregående år och Green Cargos resultatandel blev -1 MSEK (-1).

Finansnettot i koncernen uppgick till 10 MSEK (-17). Effekten från omvärderingar av skulder i utländsk valuta och finansiella instrument var positiv och uppgick till 26 MSEK (-4). Räntenettet var i princip oförändrat jämfört med första kvartalet föregående år. Minskade placeringar och lägre marknadsräntor medförde lägre ränteintäkter. Räntekostnaderna minskade också tack vare lägre upplåningsränta som kompenserar den ökade skuldsättningen till följd av genomförda investeringar.

### GREEN CARGO AB (MODERBOLAGET)



### Intäkter

Moderbolagets rörelseintäkter ökade med 5 procent jämfört med första kvartalet 2009. Ökningen sker i alla tre verksamheterna men förklaras främst av högre transportvolymen för några större kunder inom Rail och fortsatt expansion inom tredjepartslogistiken.



**Rails** intäkter ökade under perioden januari – mars med drygt 3 procent trots att transportvolymerna inte nått upp till föregående års nivå. Intäktsökningen är främst hänförligt till branscherna Stål och Kemi medan övriga segment visar mindre förändringar.

Tillväxten inom **Logistics** fortsätter och intäkterna för perioden blev drygt 19 procent högre jämfört med föregående år. Den största ökningen har skett inom segmentet Sprit & Vin samt de nya tillväxtområdena Böcker & Media och Byggmarknad.

Intäkterna för **Road** ökade med 8 procent mot första kvartalet föregående år. Ökningen har skett inom Spedition och beror till stor del på störningsavhjälpning i samband med vinterproblem i tågtrafiken.

### Kostnader

Moderbolaget svarar för knappt 90 procent av koncernens rörelsekostnader. Utfallet för perioden januari – mars blev något lägre än för 2009 då utfallet också belastades av reserveringar för omstruktureringskostnader med -72 MSEK. Under 2010 har dock produktionsstörningarna på grund av snö och kyla orsakat merkostnader inom flera områden.

Kostnaderna inom **Rail** påverkas negativt av vinterproblemen, främst avseende underhåll, skadekostnader och kundreklamationer. Även kostnaderna för el ökade på grund av höga elpriser under perioden. Personalkostnaderna minskade som ett resultat av genomförda personalminskningar samt att föregående års utfall påverkades av ovan nämnda engångskostnader för omstrukturering.

Som en effekt av den fortsatta expansionen ökade **Logistics** kostnader jämfört med samma period 2009. Kostnadsökningen är i huvudsak volymrelaterad och är i främst hänförlig till kostnader för frakter och personalkostnader.

Inom **Road** ökade kostnaderna jämfört med första kvartalet jämfört med föregående år. Ökningen avser direkta driftskostnader och är en effekt av ökad produktion och försäljning under perioden.

Övriga gemensamma är oförändrade jämfört med föregående år men resultatpåverkan från rörelserelaterade kursdifferenser minskade till -9 MSEK (-15).

Moderbolagets finansnetto blev positivt till följd av omvärderingar av finansiella instrument och lån i utländsk valuta med totalt 26 MSEK (-4). Räntenettet var i princip oförändrat mot 2009. Lägre marknadsräntor har minskat såväl ränteintäkter som räntekostnader mot föregående år.

### Säkerhet, punktlighet och miljö

Utfallet för trafiksäkerhetsindex under perioden januari – mars blev för Rail 90,2 (93,9) vilket är betydligt lägre än målet 94,6. Utfallet har påverkats negativt av en allvarligare olycka, utan personskador, samt två allvarligare tillbud som dock inte fick några allvarligare följder. Utredning av händelserna pågår.

Roads trafiksäkerhetsindex blev 95,3 vilket var en förbättring mot 93,9 föregående år och även bättre årets mål på 94,6.

Punktlighet till kund under första kvartalet påverkades negativt av avbrott och stora störningar i tågtrafiken på grund avintervädret. Ackumulerat utfall efter första kvartalet blev 93 procent jämför



med målet på 95 procent. Kunderna har till stor del haft förståelse för den extrema situationen som varit. I takt med att förutsättningarna för järnvägsverksamheten normaliserats under mars har punktlighetssiffrorna förbättrats. Aktiviteter genomförs nu för att samla erfarenheter från vinterns arbete och förbereda organisationen inför kommande vintrar.

Utfallet inom målområde miljö nådde inte målet under perioden. Dieselförbrukningen inom Rail och Road blev högre än 2010 års mål vilket delvis förklaras av den långa och kalla vintern. Utfallet för Rail påverkas också av att en större andel diesellok än normalt använts i produktionen. För Road har förbrukningen också ökat på grund av en större andel tunga transporter. Inte heller Logistics nådde målet inom målområde miljö eftersom elförbrukningen i logistikterminalerna ökat på grund av kylan.

## **Koncernförändringar**

Under första kvartalet 2010 har inga förändringar skett av koncernstrukturen.

## **Viktiga händelser efter periodens utgång**

Störningarna i samband med vintern har och kommer att få konsekvenser även efter periodens utgång. Analys av detta pågår och det har ännu ej varit möjligt att överblicka de fulla effekterna vilket mycket sannolikt kommer att belasta resultatet även under andra kvartalet.

## **Investeringar**

Koncernens bruttoinvesteringar i immateriella tillgångar och materiella anläggningstillgångar under första kvartalet uppgick till 116 MSEK (348). Moderbolaget svarar för 113 MSEK (300) av de totala investeringarna under perioden. Investeringarna avser huvudsakligen lokmodernisering, nya lok och vagnar samt IT-system.

Beställda investeringar som inte levererats uppgår totalt till 895 MSEK varav lokmodernisering utgör 867 MSEK. Resterande del avser främst investeringar i nya vagnar. För pågående men ej slutlevererade investeringar har förskotts betalats 1 040 MSEK.

## **Finansiering**

Koncernens räntebärande skulder uppgick vid årets utgång till 2 748 MSEK varav 1 727 MSEK avsåg finansiella leasingkontrakt och 1 021 MSEK lånefinansiering. Leasingkontrakten förfaller under perioden 2010-2023 och skuldportföljen inklusive lån har en genomsnittlig löptid på drygt 7 år. Skulderna, inklusive räntederivat, har en genomsnittlig räntebindningstid på 1,5 år.

Under året har ny leasingskuld tagits upp med 51 MSEK vid investeringar i nya lok och godsvagnar. Nya lån avseende modernisering av 104 lok har tagits upp med 200 MSEK inom ramen för en lånefacilitet på 1 078 MSEK. Amortering av befintliga leasingskulder har gjorts med 22 MSEK medan lån amorterats med 3 MSEK. Räntebärande skulder har ökat med netto 188 MSEK efter amortering och omvärdering av skulder i utländsk valuta samtidigt som räntebärande tillgångar har ökat med totalt 254 MSEK. Sammanlagt har räntebärande nettoskuld minskat med 66 MSEK. Green Cargo AB har en outnyttjad rörelsekredit i Nordea Bank på 75 MSEK.



## Resultaträkningar koncernen i sammandrag (MSEK)

Koncernens resultaträkning	jan - mar 2010	jan - mar 2009
Nettoomsättning	1 478	1 426
Övriga rörelseintäkter	1	3
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>1 479</b>	<b>1 429</b>
Driftskostnader	-842	-803
Personalkostnader	-451	-534
Övriga kostnader	-214	-189
Avskrivningar	-59	-57
Nedskrivningar	0	0
Andel i intresseföretags resultat	-22	-15
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-109</b>	<b>-169</b>
Finansiella poster	10	-17
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-99</b>	<b>-186</b>
Skatter	20	-46
<b>Periodens resultat</b>	<b>-79</b>	<b>-140</b>
Varav hänförligt till moderbolagets ägare	-79	-140
Varav hänförligt till minoritetsägare	0	0

### Rapport över koncernens totalresultat

	jan - mar 2010	jan - mar 2009
<b>Periodens resultat</b>	<b>-79</b>	<b>-140</b>
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde	43	17
Omräkningsdifferens	-24	33
Skatt	-11	-4
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>-71</b>	<b>-94</b>
Varav hänförligt till moderbolagets ägare	-71	-94
Varav hänförligt till minoritetsägare	0	0



## Resultaträkningar moderbolaget i sammandrag (MSEK)

<b>Moderbolagets resultaträkning</b>	jan - mar 2010	jan - mar 2009
Nettoomsättning	1 313	1 252
Övriga rörelseintäkter	1	1
<b>Summa rörelsens intäkter</b>	<b>1 314</b>	<b>1 253</b>
Driftskostnader	-751	-705
Personalkostnader	-406	-487
Övriga kostnader	-192	-165
Avskrivningar	-51	-49
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-86</b>	<b>-153</b>
Finansiella poster	12	-15
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-74</b>	<b>-168</b>
Skatter	19	44
<b>Periodens resultat</b>	<b>-55</b>	<b>-124</b>

### Rapport över moderbolagets totalresultat

	jan - mar 2010	jan - mar 2009
<b>Periodens resultat</b>	<b>-55</b>	<b>-124</b>
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde	43	17
Skatt	-11	-4
<b>Totalresultat för perioden</b>	<b>-23</b>	<b>-111</b>



## Balansräkningar i sammandrag (MSEK)

TILLGÅNGAR	Koncernen			Moderbolaget		
	31 mar 2010	31 dec 2009	31 mar 2009	31 mar 2010	31 dec 2009	31 mar 2009
Immateriella tillgångar	70	69	55	62	61	47
Materiella anläggningstillgångar	2714	2 659	2 276	2 192	2 132	1 771
Finansiella anläggningstillgångar	584	682	580	749	800	681
Uppskjutna skattefordringar	196	179	193	182	167	181
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>3 564</b>	<b>3 589</b>	<b>3 104</b>	<b>3 185</b>	<b>3 160</b>	<b>2 680</b>
Varulager	14	13	12	3	3	2
Kortfristiga fordringar	854	833	1 167	762	757	1 119
Kortfristiga placeringar	234	72	316	234	72	316
Kassa och bank	479	359	185	443	306	104
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>1 581</b>	<b>1 277</b>	<b>1 680</b>	<b>1 442</b>	<b>1 138</b>	<b>1 541</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	111	111	-	111	111	-
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>5256</b>	<b>4 977</b>	<b>4 784</b>		<b>4 409</b>	<b>4 221</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>						
<b>Eget kapital</b>	<b>1329</b>	<b>1 400</b>	<b>1 395</b>	<b>1 356</b>	<b>1 380</b>	<b>1 331</b>
Långfristiga avsättningar	17	18	18	0	0	0
Långfristiga leasingkulder	1621	1 632	1 282	1 571	1 580	1 228
Övriga långfristiga skulder	995	810	725	598	408	443
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>2 633</b>	<b>2 460</b>	<b>2 025</b>	<b>2 169</b>	<b>1 988</b>	<b>1 671</b>
Kortfristiga leasingkulder	106	92	80	102	87	76
Övriga kortfristiga skulder	1188	1 025	1 284	1 111	954	1 143
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>1 294</b>	<b>1 117</b>	<b>1 364</b>	<b>1 213</b>	<b>1 041</b>	<b>1 219</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>5256</b>	<b>4 977</b>	<b>4 784</b>	<b>4 738</b>	<b>4 409</b>	<b>4 221</b>
<b>POSTER INOM LINJEN</b>						
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	738	600	863	993	858	916



## Förändring i eget kapital (MSEK)

Koncernen jan - mar 2010 Belopp i MSEK	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare							Minoritets intresse		Totalt eget kapital
	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Kassa flödes säkring	Omräknings differens	Skatt hänförlig till övrigt totalresultat	Summa		
<b>Ingående balans per 1 januari 2010</b>	200	1 047	286	-174	-14	44	4	1 393	7	1 400
Disposition av föregående års resultat			-174	174				0		0
Summa totalresultat för perioden				-79	43	-24	-11	-71	0	-71
<b>Utgående balans per 31 mars 2010</b>	200	1 047	112	-79	29	20	-7	1 322	7	1 329

Moderbolaget jan - mar 2010 Belopp i MSEK	Aktie- kapital	Reserv fond	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
<b>Ingående balans per 1 januari 2010</b>	200	100	-10	1 219	-129	1 380
Disposition av föregående års resultat				-129	129	0
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			31			31
Periodens resultat					-55	-55
<b>Utgående balans per 31 mars 2010</b>	200	100	21	1 090	-55	1 356

Aktiekapitalet består av 2 000 000 aktier med ett kvotvärde om 100 SEK per aktie.  
Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs vid nyemission 100 MSEK och erhållet aktieägarutskott 947 MSEK.  
Aktieägaren har lämnat villkorat aktieägarutskott som uppgår till totalt MSEK 347 (347).

Koncernen jan - mar 2009 Belopp i MSEK	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare							Minoritets intresse		Totalt eget kapital
	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Kassa flödes säkring	Omräknings differens	Skatt hänförlig till övrigt totalresultat	Summa		
<b>Ingående balans per 1 januari 2009</b>	200	1 047	280	6	-99	22	26	1 482	7	1 489
Disposition av föregående års resultat			6	-6				0		0
Summa totalresultat för perioden				-140	17	33	-4	-94	0	-94
<b>Utgående balans per 31 mars 2009</b>	200	1 047	286	-140	-82	55	22	1 388	7	1 395

Moderbolaget jan - mar 2009 Belopp i MSEK	Aktie- kapital	Reserv fond	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
<b>Ingående balans per 1 januari 2009</b>	200	100	-73	1 216	0	1 443
Disposition av föregående års resultat				0	0	0
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			12			12
Periodens resultat					-124	-124
<b>Utgående balans per 31 mars 2009</b>	200	100	-61	1 216	-124	1 331

Aktiekapitalet består av 2 000 000 aktier med ett kvotvärde om 100 SEK per aktie.  
Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs vid nyemission 100 MSEK och erhållet aktieägarutskott 947 MSEK.  
Aktieägaren har lämnat villkorat aktieägarutskott som uppgår till totalt MSEK 347 (347).



## Kassaflödesanalyser i sammandrag MSEK)

	Koncernen		Moderbolaget	
	jan - mar 2010	2009	jan - mar 2010	2009
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat efter finansiella poster	-100	-186	-75	-168
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	58	182	29	129
Betalningar avseende avsättningar	-16	-1	-16	-1
Betald skatt	-8	-6	-6	-4
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>-66</b>	<b>-11</b>	<b>-68</b>	<b>-44</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>				
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar	6	-57	17	-113
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder	182	181	173	188
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>122</b>	<b>113</b>	<b>122</b>	<b>31</b>
Förvärv/försäljning av anläggningstillgångar	-64	-141	-60	-92
Förvärv/försäljning av verksamheter	-3	0	0	0
Förändringar i kortfristiga placeringar	-84	126	-84	126
Förändringar av långfristiga finansiella placeringar	52	0	52	0
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-99</b>	<b>-15</b>	<b>-92</b>	<b>34</b>
Upptagna lån	200	0	200	0
Amortering av leasingskulder och lån	-25	-15	-21	-12
Erhållna/lämnade koncembidrag	-	-	5	15
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>175</b>	<b>-15</b>	<b>184</b>	<b>3</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>198</b>	<b>83</b>	<b>214</b>	<b>68</b>
Likvida medel vid periodens början	359	101	306	36
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>557</b>	<b>184</b>	<b>520</b>	<b>104</b>

<sup>1</sup> Likvida medel avser kassa och bank och kortfristiga placeringar med en löptid på tre månader eller mindre vid anskaffningstidpunkten. Utöver placeringar som ingår i likvida medel vid periodens slut enligt ovan uppgår värdet av realiserbara lång- och kortfristiga placeringar i moderbolaget och koncernen till 302 (316).

Koncernens kassaflöde för perioden blev 198 MSEK (83) där främst nyupptagna lån haft en positiv effekt med 200 MSEK jämfört med första kvartalet 2009.

Kassaflödet från den löpande verksamheten är fortsatt positivt tack vare förändringar i rörelsekapitalet. Det är främst en effekt av ökade kortfristiga skulder.

Investeringsverksamheten visar ett negativt kassaflöde med -99 MSEK (-15). Effekten av investeringar i anläggningstillgångar minskade till -64 MSEK (-141) men ökningen av kort- och långfristiga placeringar medförde ett nettoutflöde med -32 MSEK (126).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten blev 175 MSEK (-15) till följd av nyupptagna lån för lokmoderniseringen under första kvartalet.



## Noter

### Not 1 Segmentinformation (MSEK)

Moderbolaget Green Cargo AB är organiserat i tre verksamhetsområden: Rail, Road och Logistics. Ledningen följer även upp dotterbolagen, men det är endast moderbolagets verksamhet som är indelad i verksamhetsområden vilka bildar egna segment medan dotterbolagen redovisas som separata segment. Nedan följer en sammansättning av moderbolagets största segment Rail och Logistics, samt dotterbolaget NTR. Övriga segment och dotterbolag uppfyller ej de kvantitativa gränsvärden då separat redovisning redovisning krävs. Dessa redovisas gemensamt under övrigt.

**Rail** - Verksamhetsområdet Rail erbjuder kostnadseffektiva tjänster inom järnvägslogistik. Med tåg som kärnresurs erbjuder Rail olika transport- och logistikupplägg, inom samt till och från Sverige. Rail tillhandahåller tjänster såsom transporter inrikes och utrikes, systemtransporter, specialtransporter, entreprenad, intermodal samt biofuel och bioflex.

**Logistics** - Verksamhetsområdet Logistics är den enda aktören inom tredjepartslogistik som även tillhandahåller egna järnvägslösningar. Logistics verksamhet omfattar tjänster inom import, förtullning och tullager, lagring, kundorderregistrering, orderplockning och distribution samt förädling av varor. Logistics erbjuder även internationella erbjuder även internationella upplägg som inkluderar flöden med återlastning.

**Nordisk Transport Rail (NTR)** - Bolaget bedriver expeditionsverksamhet inom internationell järnvägstrafik. NTR köper, säljer samt förädlar järnvägstransporter och logistiklösningar i kombination med andra transportslag. Företagets marknader finns huvudsakligen i Europa.

#### Koncernen

Rörelseintäkter, externa	2010	2009
	jan - mars	jan - mars
Rail	1 031	999
Logistics	198	165
NTR	158	172
Övrigt	92	87
<b>Rörelseintäkter, externa</b>	<b>1 479</b>	<b>1 423</b>

Interna intäkter <sup>1</sup>	2010	2009
	jan - mars	jan - mars
Rail	2	2
Logistics	0	0
NTR	14	13
Övrigt	60	124
Eliminering	-76	-139
<b>Interna intäkter</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

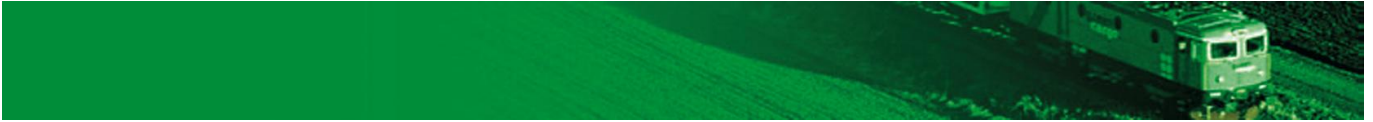
Rörelseresultat	2010	2009
	jan - mars	jan - mars
Rail	-85	-139
Logistics	10	7
NTR	-2	1
Övrigt	-33	-38
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-110</b>	<b>-169</b>
Avstämningposter <sup>2</sup>	10	-17
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-100</b>	<b>-186</b>

<sup>1</sup> Interna intäkter består av interna intäkter mellan segmenten i moderbolaget samt koncerninterna intäkter.

<sup>2</sup> Avstämningposter utgörs finansiella intäkter och kostnader som för segment inom moderbolagets verksamhet endast fördelas på en övergripande nivå.

#### Externa rörelseintäkter fördelade per geografiskt område

	2010	2009
Sverige	1250	1163
Övriga länder	229	266
<b>Summa</b>	<b>1479</b>	<b>1429</b>



## Redovisningsprinciper

Denna delårsrapport har upprättats enligt IAS 34 – Delårsrapportering samt Årsredovisningslagen. Green Cargo tillämpar International Financial Reporting Standards, IFRS, såsom de antagits av EU, i sin koncernredovisning. Moderbolaget tillämpar RFR 2.1 i sin redovisning.

Redovisningsprinciperna kan i sin helhet läsas i bolagets årsredovisning för 2009. Inga förändringar av redovisningsprinciperna har skett under 2010.

Solna den 5 maj 2010

### **Mikael Stöhr**

Verkställande direktör

Denna delårsrapport har ej varit föremål för granskning av bolagets revisorer.

Kommande delårsrapporter avseende år 2010 är planerade att presenteras på **www.greencargo.com** enligt följande:

Kvartal 2: 30 juli 2010

Kvartal 3: 29 oktober 2010

Kvartal 4: 29 januari 2011

Har du frågor gällande Green Cargos delårsrapport, vänligen kontakta:

Mikael Stöhr, CEO, tel 070-828 82 68

Mariann Östansjö, CFO, tel 070-637 70 08

Mats Hollander, informationsdirektör, tel 070-762 46 14

Adress:

Box 39

171 11 SOLNA

Tel vx 010-455 40 00