

Års- och hållbarhetsredovisning 2010



Innehållsförteckning

Green Cargo	3
Detta är Green Cargo	3
– Året i korthet	4
– VD har ordet	6
– Omvärld	7
– Våra transporter	14
– Vår tredjepartslogistik	20
Hållbarhet	21
– Så styr vi Green Cargo	21
– Måltavlan	22
– Våra intressenter	32
– Hållbarhetsredovisning	34
Förvaltningsberättelse	35
Räkenskaper	50
– Femårs översikt	50
– Resultaträkningar	51
– Balansräkningar	52
– Förändringar i eget kapital	54
– Kassaflödesanalyser	55
– Noter	56
– Underskrifter	92
– Revisionsberättelse	93
Styrning	94
– Styrelse	94
– Ledning	95
– Bolagsstyrningsrapport	96

Detta är Green Cargo

Green Cargo är en del av framtiden. Vi erbjuder trygga transporter med minimal miljöpåverkan och tredjepartslogistik med hög kvalitet. Vi ser att våra kunder inom industrin och handeln har ett växande intresse för just detta. Transporter är en viktig förutsättning för utvecklingen inom näringslivet och beslutsfattarna på den politiska arenan visar samma intresse för hållbara transporter. Det gäller lokalt, för landet som helhet men även på EU-nivå.

När industrin och handeln frågar efter trygga, konkurrenskraftiga och miljöanpassade transportlösningar, då vill vi vara en del av svaret. I Sverige men också mellan Skandinavien och kontinenten.

Vår tredjepartslogistik kompletterar vårt transporterbjudande och växer år efter år. Green Cargo Logistics serverar företag inom olika branscher med intranporter, varuförädling, lagerhållning och distribution. Det ger våra kunder en möjlighet att koncentrera sig på sin kärnverksamhet samtidigt som de får en effektiv logistik. Välkommen till Green Cargos Års- och hållbarhetsredovisning 2010. Här summerar vi både det vi gjort och blickar mot framtiden.

VISION OCH AFFÄRSIDÉ

- **Vision** Vi ska vara det ledande logistikföretaget som bygger på och medverkar till en hållbar utveckling, nationellt och internationellt.
- **Affärsidé** Vi erbjuder hållbara logistiklösningar med socialt ansvar, miljöhänsyn, och ekonomiskt lönsamhet.



Året i korthet 2010

NY VD

Den 19 april tar Mikael Stöhr över som VD för Green Cargo.

STÖRSTA AVTALET I GREEN CARGOS HISTORIA

ScandFibre Logistics gör Green Cargo till huvudleverantör för inrikestransporterna i ett stort godstågssystem för 10 stora svenska pappersbruk. Avtalet löper på sex år och är det största nya avtalet någonsin för Green Cargo, värt över 350 miljoner kr årligen.

NYA AFFÄRER

Under 2010 slöt Green Cargo 728 nya affärer. De intermodala transporterna ökade och har nästan fördubblats på fyra år. Under 2010 startade Green Cargo intermodal trafik sex nätter i veckan mellan Malmö och Hannover respektive Krefeld i Tyskland. EON, Svea skog och Vattenfall är nya kunder i de växande transporterna av biobränsle.

TYSKLANDSPENDLAR

Green Cargo rullar ut i Europa med intermodala pendlar i egen regi. De nya tågpendlarna med trailers och containers går sex nätter i veckan på sträckorna Malmö-Hannover samt Malmö-Krefeld i Tyskland. Kapaciteten motsvarar nästan 40 000 lastbilekipage årligen.

GREEN CARGO SÄLJER SIN DEL I CARGONET

Green Cargo säljer sin 45-procentiga ägarandel i CargoNet AS till Norska Statsbanorna NSB. Försäljningen innebär att Green Cargo stärker det egna erbjudandet där lastbilsgods kan ta tåget de långa sträckorna.

EFFEKTIVARE GODSTRAFIK I JÄMTLAND

Green Cargo och Inlandståget AB har lagt grunden för en utveckling av den nedläggningshotade godstågstrafiken i norra och västra Jämtland. Inlandståget blir tågdragare åt Green Cargo och de blir även lokal återförsäljare av Green Cargos tjänster.

GREEN CARGO ORGANISERAR OM

En ny organisation gör Green Cargo effektivare och bättre anpassat för kundernas önskemål. Verksamheten får två ben: godstransporter och tredjepartslogistik, den senare delen i dotterbolaget Green Cargo Logistics. Green Cargo kör godståg och kompletterar med lastbilstransporter. Dessa körs av externa partners.

DRAGKRAFT FÖR FRAMTIDEN

Green Cargo sätter in sammanlagt 16 nya ellok i SSAB-trafiken. De nya loken med littera Re blir de första av den här typen som Green Cargo köper in för eget bruk.

Dessutom genomgår 62 diesellok och 42 ellok en fullständig renovering och modernisering.

MODERNARE LOK

De första moderniserade elloken lämnades över till Green Cargo. Totalt 42 ellok kommer att rulla ut på spåren, en del av Green Cargos modernisering av lokflottan. Det är de beprövade men äldre Rc-loken som monteras ned till grunden och totalrenoveras.



Nya moderna lok till Green Cargo.

REKORDMÅNGA KLIMATINTYG TILL MILJÖMEDVETNA FÖRETAG

Green Cargos seminarium Hållbar logistik gästades bland annat av COOP och vinimportören Prime Wine. Miljöminister Andreas Carlgren delade ut 28 Klimatintyg till företag med maximalt utsläpp på 10 gram koldioxid per nettotonkilometer.

– Ska vi klara de utmaningar vi står inför så måste alla delar i samhället samverka för att sänka våra utsläpp av växthusgaser. Att det går att minska transporternas klimatpåverkan är ni som företag konkreta bevis för, sa miljöminister Andreas Carlgren när han delade ut Green Cargos Klimatintyg till företagsledarna.

Österrikiska transportföretaget LKW Walter som fick utmärkelsen Årets Klimatkommet 2010, som ett kvitto på att företaget utifrån sina förutsättningar gjort stora förbättringar av sin logistiks klimatpåverkan.



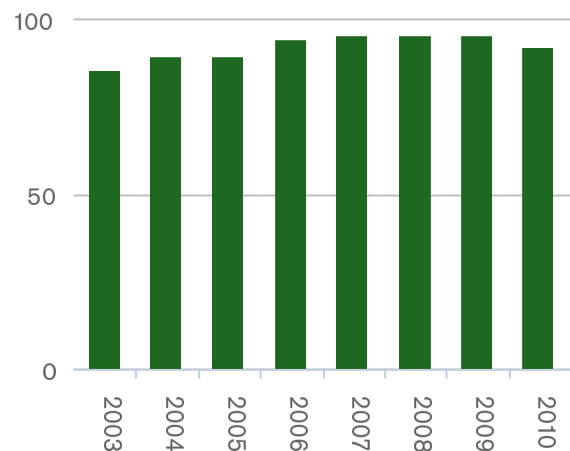
Rekordmånga företag fick Green Cargos Klimatintyg 2010.

XRAIL

Green Cargo är ett av de ledande transportföretagen i det nybildade samarbetet X-rail. X-rail har för avsikt att öka kvaliteten och konkurrenskraften på europeiska vagnslasttransporter och vara ett bättre alternativ än transporter med lastbil.

92 PROCENTS PUNKTLIGHET TILL KUND

Green Cargos leverans inom utlovad timme, mäts på inrikes godsvagnars ankomst till kund



Vd har ordet

En årsredovisning är självfallet en tillbakablick på året som ska redovisas, men jag vill gärna vända blicken framåt och säga något om framtiden också. Först dock några ord om det som varit.

Vi har tagit ett stort steg i rätt riktning ur den lågkonjunktur som slog hårt mot oss och våra kunder inom exempelvis stål-, pappers- och fordonsindustrin. Koncernens rörelseresultat rensat för engångskostnader blev positivt 2010 och nettoomsättningen ökade med nästan 300 miljoner SEK till 6 181 miljoner (5 889 MSEK 2009). Två hårda vintrar visade brister i infrastrukturhållarens snöröjning och stängda bangårdar medförde orimliga problem i näringslivets transporter och verksamhet. Trots det kom 9 av 10 av våra godsvagnar i tid till kunderna 2010 och vi arbetar intensivt för att höja kvaliteten ytterligare. Vi ska tillbaka till den höga punktlighet vi hade under flera år då 95 procent av godsvagnarna kom inom utlovad timme till kunderna.

Det har talats mycket om problem i tågtrafiken och lättköpta analyser pekar på avregleringen av järnvägen som orsak. Då kan det vara viktigt att påminna om järnvägsbranschens kraftiga utveckling sedan avregleringen inleddes. När Green Cargo vände förlust till vinst fick vi också kapitalstarka konkurrenter på spåren. Det betyder att vi fick konkurrens och industrin och handeln fick ökad valfrihet vid val av leverantör. Resultatet blev att godstågstrafiken ökade med över 20 procent sedan Green Cargo bildades 2001. Persontågstrafiken har dessutom ökat med nästan 70 procent sedan Banverket skildes från SJ 1988.

Den ökande trafiken och vinterproblem visade emellertid på underhållsbrister som ackumulerats och det har drabbat våra kunder som mött störningar och förseningar. Det blev problem i våra kunders egen produktion och leverans. Vi vet att våra kunder vill ha trygghet i transporterna och det tycks nu råda enighet om behovet av underhåll, re-investeringar och nysatsningar inom det järnvägsnät vi har. Avregleringen har varit en framgång men framgångar kräver också satsningar i infrastrukturen för att klara av den ökade efterfrågan på järnvägstransporter.

Viktigt för framtiden är att Trafikverket nu fått ett övergripande ansvar för infrastrukturen och visat prov på realistiska bedömningar och hög ambitionsnivå när det gäller de insatser som krävs. Vi ser också allt mer av en politisk samsyn kring det eftersatta underhållet och behovet av budget-satsningar för att komma ifatt med det.

Under 2010 slöt vi det enskilt största transportavtalet sedan Green Cargo bildades, då vi blev huvudleverantör för Scand Fibre Logistics transporter åt tio pappersbruk i Sverige. Avtalet är värt över 350 miljoner SEK årligen under sex år. Det är ett avtal som leder in i framtiden, liksom den intermodala tågtrafik mellan Sverige



och ekonomiska centra i Tyskland som vi startade 2010. Sex dagar i veckan i båda riktningar rullar tågen som tar lastbilstrailers effektivt och miljöanpassat de långa sträckorna. De investeringar Green Cargo genomför i nya fordon samt lokaler för vår växande tredjepartslogistik, möjliggör också framtiden. Den största investeringen gör vi i nya och moderniserade lok, en investering på över 1,5 miljarder som ger oss dragkraft för morgondagen.

Nya lok och lokaler, nya spår och banor och internationella satsningar i all ära. För oss har 2010 handlat mycket om att skapa en enkel organisation. Green Cargo kör godståg och tillsammans med partners kompletterar vi med lastbilstransporter för att godset ska komma ända fram. Green Cargo Logistics har blivit näst störst i Sverige inom tredjepartslogistiken och hjälper företag i skilda branscher med deras intransporter, lagerhantering och distribution. För att få ut full potential i vår nya organisation – för kunderna och för oss själva – arbetar vi nu praktiskt och uthålligt med att utveckla vår företagskultur. Ansvarstagande uppmuntras, enkelhet efterfrågas och resultatfokus genomsyrar verksamheten. Det är dessa värderingar som gör det möjligt för oss att förbli en trygg partner för näringslivet och därmed bidra till en hållbar utveckling.

Mikael Stöhr

Transportbranschen som en konjunkturmätare

Lågkonjunkturen drabbade godsjärnvägens kunder kraftigt och volymnedgången inom järnvägen blev således mycket påtaglig under fjärde kvartalet 2008 med ett ras som för Green Cargos transporter uppgick till ca 30 procent. En återhämtning dröjde ända till hösten 2009. Återhämtningen fortsatte under 2010 men järnvägens samlade transportarbete under 2010 nådde inte nivåerna som producerades 2008. För Green Cargo som är den största operatören inom godsjärnvägen, var transportarbetet 2010 drygt 10 procent lägre än 2008. Järnvägens samlade transportarbete inklusive malm och olja, minskade från 23,3 miljarder tonkilometer i högkonjunkturen till 19,4 år 2009. För 2010 var järnvägens samlade transportarbete 22,1 miljarder tonkilometer och Trafikverkets prognos i november 2010 pekade på full återhämtning 2011(23,3) och ett större transportarbete redan 2012 24,5 miljarder tonkilometer. Det är en snabbare återhämtning än de prognoser som gjordes året innan.

Problem i infrastrukturen under vintermånader 2010 förklarar en del av de lägre volymerna 2010 jämfört med högkonjunkturen. Godsjärnvägen tappade under lågkonjunkturen en procentenhet av sin marknadsandel för långväga transporter men tog tillbaka den procentenheten 2010, då marknadsandelen för godstrafiken åter blev 25 procent, exklusive malm och olja. Sjöfartens marknadsandel inrikes och utrikes blev 30 procent 2010 och lastbilens 45 procent (exklusive malm och olja).

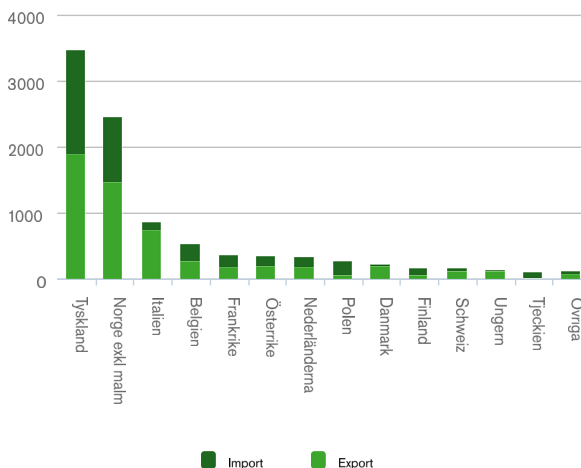
Transportgruppen inom Svenskt Näringsliv gör varje kvartal en undersökning bland transportföretagen i Sverige, kring hur de bedömer konjunktur och framtidsutsikter. Den så kallade Transportindikatorn har visat en positiv framtidstro sedan fjärde kvartalet 2009 och för 2011 tror 40 procent av transportföretagen på en ökad omsättning 2011 och en tredjedel av transportföretagen tror även på nyanställningar inom branschen.

Konjunkturbedömningarna är vid årsredovisningens fastställande generellt goda för svensk industri och för våra främsta exportländer. Sveriges tillväxt och sunda statsfinanser ger en stabilitet och ytterligare grund för optimism.

Sveriges internationella godstrafik på järnväg 2010

(ton)

Källa: Trafikverket



Transportindikatorn

Läs den senaste Transportindikatorn och följ transportföretagens bedömningar om konjunkturen och framtiden

BNP och transportarbete 2001–2010 (Index)

(BNP i miljarder kronor)

Källa: Trafikverket



Tillväxt för gods med tåg

Trafikverket som arbetar med prognoser för framtiden med utgångspunkt i konjunkturbedömningar, räknar med att järnvägen och framför allt lastbilen kommer att öka sin marknadsandel på sjöfartens bekostnad. De räknar även med att järnvägens obalans mellan flöden i sydlig och nordlig riktning förbättras under kommande år, då importen förväntas öka något snabbare än exporten.

I Trafikverkets prognoser förväntas järnvägens transporter öka med i genomsnitt 4,1 procent mellan 2010 och 2014. Järnvägens transportarbete var 2009 19,4 miljarder tonkilometer och det beräknas uppgå till 26 miljarder tonkilometer 2014.

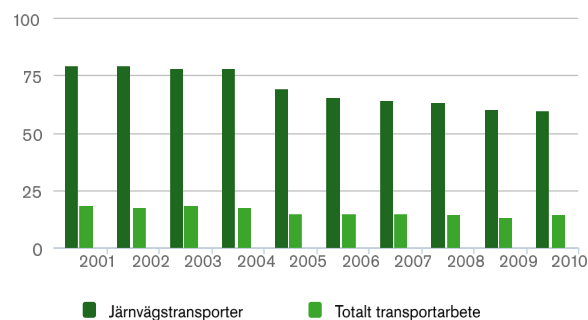
Godsjärnvägen har traditionellt en stark ställning när det gäller transporter för stål- och skogsindustrin, men dessa branscher står endast för ca 15 procent av transportmarknaden. Handeln, byggsektorn, fordons- och verkstadsindustrin står för nästan 75 procent av transportmarknaden och där är godsjärnvägens marknadsandel låg. Här ligger således en potential för godsjärnvägens tillväxt. Det finns också ett växande intresse för "grön logistik" inom handeln och många av de stora företagen har satt upp mål för att minska sin miljöpåverkan.

En förutsättning för mer gods med tåg inom dessa branscher är dock järnvägens pålitlighet. Här måste störningar i infrastrukturen minimeras och kvaliteten inte minst i den internationella tågdragningen öka. Trafikverket arbetar med att förbättra underhållet av spåren och för att garantera en bättre snöröjning för fungerande godstransporter. Det finns inget utrymme för misslyckanden här om järnvägen ska kunna ta en ökad andel av godset och minska transportsektorns beroende av fossila bränslen. Det här handlar lika mycket om exportindustrins konkurrenskraft som att klara transport- och miljöpolitiska mål som Sverige fastställt.

Priskonkurrensen är mycket hård inom transportbranschen som traditionellt är en verksamhet med låga marginaler. Priskonkurrensen har stärkts under lågkonjunkturen då exempelvis många åkerier som haft last till Sverige, sänker priserna dramatiskt för att få återlast. Beslutade banavgiftshöjningar började slå igenom 2010 och enligt planen fortsätter de att höjas med en fördubbling till år 2013. Det minskar godstågens konkurrenskraft gentemot lastbilen.

GREEN CARGOS TRANSPORTARBETE

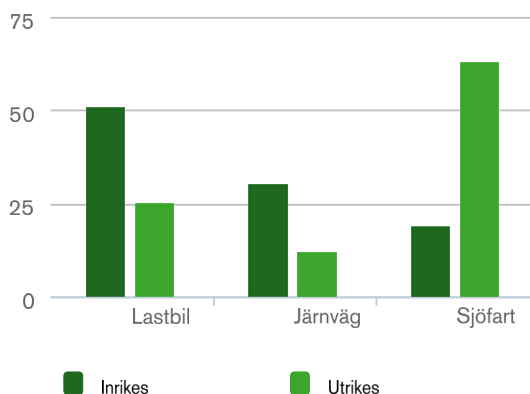
Green Cargos andel i procent av järnvägstransporterna och av det totala transportarbetet i Sverige.



Källa Trafikverket

Transportslagens andelar

Transportslagens andelar i procent, utrikes och inrikes transporter över 10 mil, 2010. Exklusive trafiken på malmбанан.



Källa: Trafikverket

Avregleringens betydelse för godstransporterna

Sverige var tidigt ute med en avreglering av godstrafik på järnväg och det har medfört en positiv utveckling vad gäller kvalitet och volym. 1988 började anpassningen av Statens Järnvägar till en avreglerad marknad, i och med att ansvaret för infrastrukturen hamnade hos det nybildade Banverket och 1995 avreglerades godstågstrafiken. Från 1995 till perioden precis före finanskrisen, ökade godstransporterna på järnväg med ca 25 procent i Sverige.

År 2001 delades återstående delar av Statens Järnvägar upp i bolag och bland andra Green Cargo bildades. När Green Cargo 2004 visade att det gick att nå lönsamhet, kom fler tågoperatörer att etablera sig och kunderna har nu en reell valfrihet mellan olika tågbolag vilket gynnat den samlade utvecklingen av järnvägens marknadsandelar. Godstrafik på järnväg i Sverige har en marknadsandel på 25 procent av transportarbetet över 10 mil. Det är en hög andel i en jämförelse med genomsnittet inom EU som minskat i ett längre perspektiv och nu ligger på cirka 16 procent.

Andra orsaker som bidragit till järnvägens starka ställning i Sverige är allt bättre samverkan med sjö- och vägtransporter samt att godstågen är omtvistat energieffektiva och klimatanpassade.



En infrastruktur för dagens och morgondagens behov

Den Nationella planen för transportsystemet 2010 – 2021 kommer att avgöra många företags val av transportlösningar i framtiden. Branschföreningen Tågoperatörerna och Näringslivets Transportråd som representerar transportköparna, har kritiserat ambitionsnivåerna i planen och sagt att det är för lite och för sent. Investeringar som är vitala för godstågstrafiken ligger sent i planen och bör tidigareläggas. Det handlar exempelvis om godsstråket från Bergslagen ända ut till Göteborgs hamn och dubbelspår på det viktiga godsstråket Hallsberg - Mjölby ned mot Skåne och kontinenten.

Det råder stor enighet om att det finns ett eftersatt underhållsbehov i järnvägssystemet samtidigt som trafiken har ökat - på godssidan och än mer på persontågssidan. Sverige är ett transportberoende land men ligger mycket långt ner vid en europeisk jämförelse, när det gäller reinvesteringar och underhåll i järnvägsnätet. De senaste årens vinstrar aktualiserade dessutom brister i Trafikverkets snöröjning för näringslivets transporter.

Sammanslagningen av Vägverket och Banverket till Trafikverket, har för Trafikverket inneburit stora möjligheter till effektiviseringar enligt Trafikverkets generaldirektör. Effektiviseringar som ska frigöra resurser för ökat underhåll. Det är en lovvärd inriktning som Branschföreningen Tågoperatörerna stödjer.



Banavgifter och ERTMS

Branschföreningen Tågoperatörerna lyfter fram viktiga frågor för att godsjärnvägen ska kunna växa i volym och med livskraftiga större och mindre tågoperatörer. En sådan fråga är banavgiftshöjningarna som i dagsläget inte motsvaras av ökad kvalitet i infrastrukturen eller ökande avgifter för lastbilarna. Ska godstågen kunna konkurrera och erbjuda näringslivet valfrihet, så underlättas det av en differentiering av banavgifterna. Tåg som prioriteras ned i planeringen och får längre transporttider, tåg som körs på lågtrafikerade sträckor eller nattetid då trängseln på spåren inte är påtaglig, de tågen skulle då betala en lägre avgift. Tåg med hög prioritet på högtrafikerade sträckor och tider, betalar då en högre avgift. Det är ett sätt att med marknadsmekanismer öka möjligheterna för godstransporter med tåg.

Den inledda höjningen av banavgifterna har även kritiserats av Näringslivets Transportråd, som representerar företagen som köper transporter.

Branschföreningen Tågoperatörerna har sedan 2005 då frågan blev aktuell, manat till eftertanke när det gäller ett ensidigt införande av det nya och oprövade signalsystemet

ERTMS. Citytunneln i Malmö kom att byggas med en signalkoncept så att även dagens fordon kan trafikera banan, men Botniabanan byggdes mot Tågoperatörernas uttalade vilja enbart med ERTMS-systemet.

Tågoperatörernas synpunkter kan sammanfattas med att ERTMS är ett system som inte är tekniskt färdigutvecklat och det ökar inte järnvägens kapacitet. Det finns inte heller någon leverantörsmarknad för fordonsutrustningen vilket gör införandet dyrt för operatörerna, utan att de får en ökad nytta. Att i princip flytta in signalstolparna i loken och lägga kostnaden på operatörerna, samtidigt som Trafikverket minskar sina kostnader för infrastrukturens signalsystem är en orimlig lösning enligt Branschföreningen Tågoperatörerna.

Detta och de inledande driftproblemen på Botniabanan har fått Branschföreningen Tågoperatörerna att uppvakta infrastrukturministern med krav på att Botniabanan och Ådalsbanan ska betraktas som en testbana för att samla erfarenhet och att avvaka med övriga planerade ERTMS-investeringar. Dessa investeringspengar bör omgående sättas in för att förbättra underhållet och öka kapaciteten.



Internationell utveckling

De dominerande godstågsoperatörerna i Tyskland, Österrike, Schweiz, Belgien, Tjeckien, Luxemburg och Sverige har i alliansen Xrail arbetat för en ökad kvalitet i de internationella transporterna mellan viktiga industricentra. Hösten 2010 formaliserades samarbetet i bildandet av servicebolaget Xrail SA och pilotfasen med tester avslutades under året. Totalt startades 183 relationer med Xrail under 2010, vilket bland annat innebär ökad punktlighet och proaktiv transportinformation. Green Cargo är en del av Xrail-samarbetet och inledde 2010 trafik från Sverige till 45 destinationer på kontinenten och under 2011 kommer trafik med Xrail-service att starta till ytterligare 40 exportdestinationer.

Målsättningen för Xrail-servicen är att under 2011 korta svarstiden till kund vid offerering till maximalt tre dagar och under 2012 planeras transportinformationen att utvecklas ytterligare med EDI-information till kund som en möjlighet.

Flera tågoperatörer och speditörer satsar på internationella intermodala pendeltågsupplägg. Från flera orter i Sverige och Norge har dessa pendlar startats med destinationer i olika delar av Tyskland och förbindelse med de intermodala nätverk som finns på kontinenten. Det är en kombination av pris och kundanpassade ledtider som är framgångsfaktorer för denna typ av upplägg. Stigande färjepriser, trängsel på vägarna och avgifter för lastbilarna på kontinenten driver också utvecklingen.

Lågkonjunkturen driver på tredjepartslogistiken



I tider av lågkonjunktur ser många företag över sin logistik och lägger över lagerverksamheten på en tredje part som är specialist på detta. Företagen vill koncentrera sig på sin kärnverksamhet och minska sin kapitalbindning.

Det är en möjlighet för tredjepartslogistikföretag, men konkurrensen har också hårdnat i denna bransch. Både större och mindre aktörer söker sig in på marknaden för tredjepartslogistik. Krisen på finansmarknaden påverkar dock de tredjepartslogistikföretag som behöver investera i lokaler för lagerverksamhet.

Logistik med kvalitet och dessutom grönt

Transporter. Green Cargo erbjuder effektiv grön logistik. Vi kör godståg med hög säkerhet och punktlighet och kombinerar det med lastbilstransporter. Vi kan därmed erbjuda kostnadseffektiva och klimatanpassade transportlösningar som möter näringslivets krav, oavsett om det är industrin eller handeln som är vår kund. Vår bas är Sverige men våra lösningar omfattar Norden och europeiska kontinenten.

De flesta av våra uppdrag bygger på långväga tåg-

transporter. Lastbil använder vi för transporter till och från järnvägen, i det finmaskiga distributionsnätverket och i de fall där järnvägsalternativ saknas. Vi kör transporter från A till B likaväl som kundunika lösningar.

PURE PERFORMANCE

Rätt gods på rätt plats vid rätt tillfälle i rätt skick - ökad konkurrenskraft för kunden till minsta möjliga kostnad för miljön.



Gods med tåg – basen i vårt erbjudande

Vi kan erbjuda godstransporter i ett nätverk som täcker Sverige och med hjälp av partners når vi övriga Europa. Våra kunder finns i de flesta branscher: skog, stål, papper, kemi, verkstad men även i den växande handelsbranschen. För handeln kör vi exempelvis möbler, post, konfektion och livsmedel.

Gods med tåg är oftast mest konkurrenskraftigt när det gäller större volymer. Våra lösningar bygger på varje kunds transportbehov. Många kunder bokar med flexibilitet eller har avtalat om transportuppdrag med garanterad kapacitet. Vi kan även transportera små volymer som en enskild vagn eller gods som körs till eller från järnvägen med lastbil. Det kan handla om container, trailer eller växelflak. Läs mer om transporter med tåg och bil i samverkan under Intermodalt. Vår kundservice är din dagliga kontaktyta som kund och den är öppen dygnet runt, året runt. Genom den görs bokningar, lämnas information om transporter och händer det något på vägen så meddelas kunderna. Att kunna möta kundernas krav på tillgänglighet, punktlighet, information och en snabb proaktiv återkoppling vid avvikelser är en del av hållbar logistik för oss.

Green Cargos samlade transportarbete med lastbil och tåg är godkänt som Bra Miljöval enligt Svenska Naturskyddsföreningens krav. Vi erbjuder miljökalkyler som visar kunder hur de minskar sin klimatpåverkan när de anlitar Green Cargo.

GREEN CARGOS GODSTÅG

- Green Cargos nätverk täcker hela Sverige och med partners når vi i stort sett hela Europa.
- Resurser: Med över 400 lok och 6 000 vagnar har vi resurserna att ta hand om stora godsvolymer. Vi gör det med säkerhet och har resurserna att sätta in när det uppstår ökade behov.
- Kapacitet: Våra vanligaste godsvagnar lastar upp till 30 ton och rymmer mer än 100 kubikmeter. Green Cargo kör tåg med tågvikter upp till 3 000 ton.

Pappersbruken som är störst på spåren

Tillsammans med Hector Rail, Captrain och Transwaggon ser Green Cargo till att Europa aldrig behöver vara utan kartonger och tidningar. Från tio pappersbruk runt om i

Sverige transporterar Green Cargo som huvudleverantör pappersprodukter åt ScandFibre Logistics i Sveriges största internationella tåglösning.

I logistiksystemet Rail 11 transporteras mer än 2,5 miljoner ton papper, eller 30 000 vagnar om året. Merparten exporteras ut till Europa med dagliga avgångar. Från pappersbruken ska godset till Tyskland, Italien, Frankrike, Spanien, Benelux och Österrike. Vagnkapaciteten nyttjas fullt ut och på vägen tillbaka är vagnarna fulla med andra varor vilket ger ett bra balansflöde.

Exempelvis kan ett tåg från SmurfitKappa i Piteå köras till Milano, där pappersmassan förfinas och förvandlas till slutprodukt. Samma tåg fylls med vin och sprit och stannar inne på Altias område för avlastning. Kedjan blir komplett när tåget slutligen kommer tillbaka till pappersbruket för att lastas på nytt och återvända till kontinenten.

ScandFibre Logistics ägs av Smurfit Kappa AB, Mondi Dynäs AB, Billerud AB, Korsnäs AB och Holmen AB.

Sveaskog, Neova, E.ON -

Sveaskog, Neova och E.ON brinner för miljön. Med bio-bränsle i kraftvärmeverken produceras fjärrvärme och el. I ett tåg ryms 1000 ton biobränsle som räcker för att värma 100 villor i ett år. Under bränslesäsongen kör Green Cargo tre-fyra tåg i veckan åt Sveaskog, E.ON och Neova till kraftvärmeverken i Örebro och Eskilstuna. För att maximera produktionsresurserna delar dessa leverantörer på ett vagnset och på så sätt möjliggör Green Cargo konkurrenskraftiga transporter.

- För att kunna fullbelägga ett eget tåg krävs en väldigt stor volym flis. Green Cargo erbjuder ett bra alternativ, eftersom vi kan dela tåg med Neova och E.ON, säger Anders Eriksson, Anders Eriksson, logistiker på Sveaskog.

En viktig kugge i upplägget är Green Cargos verkstad i Eskilstuna som används som ett naturligt nav för underhållet av vagnarna. Det gör att underhållet av vagnarna går smidigt och till ett lägre pris.

- Vi ser stora fördelar med tågtransporter. Utöver miljöaspekten är det även en effektiv hantering för oss, som gör det möjligt för oss att hämta bränsle i en större del av landet, säger Rikard Nilsson, logistikansvarig på E.ON.

Intermodalt – det bästa från två världar

Företag inom allt fler branscher vill köra tåg de långa sträckorna, men fabriken eller butiken ligger kanske långt från spåren. För att möta marknadens efterfrågan på miljöanpassade transporter när inte spåren räcker till, har vi därför utvecklat tjänsten Green Cargo Intermodal.

Vi transporterar trailers eller containers med tåg de långa sträckorna och med lastbil för att komma ända fram. Det är ett effektivt alternativ till långväga lastbilstransporter och med stora fördelar för miljön. Den intermodala lösningen kan vara dörr-till-dörr i vår regi eller genom att kunder själva kör till terminaler där vi står för lyft och vidare transport med tåg. Vi har investerat i både logistikkunnande och nya flexibla vagnar för att klara den växande efterfrågan på intermodala lösningar. Vi kör de intermodala tåglösningarna till ett 40-tal orter i Sverige och nu utvecklar vi även intermodala tåglösningar till terminaler på kontinenten.

GREEN CARGO INTERMODAL

- Transporter av standardiserade lösa lastbärare i kombinationen järnväg och bil.
- Våra intermodala lösningar kan ofta reducera CO₂-utsläppen med 80–90 procent.
- Green Cargo har investerat i järnvägsvagnar för transport av växelflak, lastbilstrailers och containers.
- Rikstäckande nätverk omfattande ca 40 orter med terminaler för lyft i Sverige.
- Dagliga intermodala direktförbindelser i båda riktningarna: Malmö – Krefeld och Malmö – Hannover.

Norrmännen dricker "grön" Coca Cola

Coca-Cola Enterprises Sverige har satt upp ambitiösa klimatmål för sin verksamhet.

- Genom innovation, ständiga förbättringar och ett brett engagemang bland medarbetarna arbetar vi för att minska vår klimatpåverkan. Därför ställer Coca-Cola också höga krav på kvalitet och miljömässigt ansvarstagande hos våra partners, säger Johanna Schelin, miljöchef på Coca-Cola.

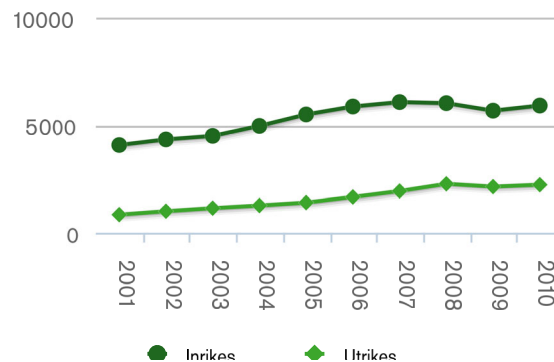
Med Green Cargos intermodala lösning tar Coca-Cola tåget den långa sträckan och lastbil sista biten för att komma ända fram.

Fyra Coca-Cola-strajpade trailers per dag och cirka 30 000 pallar årligen lämnar fabriken i Jordbro, fyllda med läsk i glasflaskor med destination Robsrud i Norge. Innan tåget vänder hem fylls det med tomglas som återigen kommer att återvända till Norge fylld med dryck.

Den intermodala trafikens ökning i Sverige

(1000 ton)

Källa: Trafikverket



Lastbilen gör det möjligt att ta tåget



Green Cargo erbjuder transportlösningar som täcker de flesta av näringslivets behov. Det klarar vi tack vare godstågen - och lastbilarna. Green Cargo har avtal med över 200 lastbilsåkerier i hela landet och vi ställer höga krav på dem när det gäller säkerhet, planering och miljöprestanda.

Våra biltjänster klarar skräddarsydda lösningar för forsling till och från järnvägen, fjärr- och lokaltransporter samt distribution.

Vårt lastbilserbudande gör det möjligt för fler att använda järnvägen, när vi kör trailers eller containers till och från intermodala terminaler med tåganslutning.

GREEN CARGO BIL

- Vårt lastbilserbudande gör det möjligt för alla att använda järnvägen. Vi distribuerar lokalt, tar järnvägsgodset ända fram och kör det tågen inte klarar av.
- Vi har avtal med över 200 lastbilsåkerier över hela landet. Ca 5 procent av Green Cargos transportarbete sker med lastbil.

Transporter man kan lita på

Säkerhet. Green Cargo vill vara en transportör att lita på och främst kommer säkerheten. Genom tydliga krav och återkommande fortbildningar har vår personal utvecklat sitt säkerhetstänkande. Varje olycka och tillbud utreds för att vi ska hitta säkrare sätt att arbeta och sammantaget har det lett till att vi mer än halverat olyckskostnaderna sedan starten. Och det i ett system som redan tidigare haft tekniska stödsystem som skapar säker trafik.

Visst händer det olyckor även i vår verksamhet, men anlitar man Green Cargo så ska man veta att säkerheten kommer främst och att det synsättet gjort järnvägen ännu säkrare. Våra lastbilserbudanden utmärks av realistisk planering och utvärdering av underleverantörer – faktorer som också verkar för trafiksäkerheten.

Punktlighet. Du som kund ska även kunna lita på att godset kommer fram i rätt tid. Ett uthålligt kvalitetsarbete har lett fram till vi för lastade vagnar under flera år levererade 95 procents punktlighet till kund inom utlovad timme. 2010 tyngdes punktligheten av problem i infrastrukturen under några vintermånader och vi klarade enbart 92 procents punktlighet som årsvärde. Det är vi inte nöjda med, vi ska tillbaka till den punktlighet vi hade och arbetar hårt med Trafikverket för att infrastrukturen ska klara trafiken – oavsett om solen skiner eller snön faller.

Nästa steg i vårt eget kvalitetsarbete är att öka punktligheten för de tomvagnar som kunden beställt.

Kontroll och information. Om godstrafiken med tåg påverkas av planerade banarbeten så får du som kund tidig information om det och hur vi kan lösa situationen. Blir det oplanerade störningar så arbetar vi för att hitta åtgärder och informera kunderna om detta. Vi har nyligen förbättrat kundinformationen vid störningar och fortsätter att satsa på detta.

Plötsliga problem i infrastrukturen ska vara vårt problem, inte kundens. Här har vi och Trafikverket en bit kvar innan vi är nöjda, men vi har en gemensam ambition och målbild som styr vårt och Trafikverkets arbete med utvecklad information.

Electrolux tar tåget från Italien

Med säkra och punktliga transporter ser speditören NTR till att Electrolux aldrig står utan vitvaror som tvättmaskiner, diskmaskiner, spisar med mera. Green Cargo har ansvar för sträckan Trelleborg – Torsvik/Mariestad och ser till att leveranserna kommer fram i tid.

Resan börjar i Porcia i Italien, där vagnarna lastas inne i Electrolux spårbundna fabrik. Åtta till tio vagnar i veckan lastas med vitvaror och sedan körs tågen via Verona mot Sverige. Fem dygn senare ankommer tågen direkt till de spåranslutna lagrena. I Torsvik står Elgigantens personal redo för avlastning och i Mariestad körs tågen in i Electrolux egna anläggning.

- De nya NTR-tågen hjälper oss att uppfylla våra miljömål. Dessutom kan vi dra nytta av det faktum att vi kan balansera våra lastnings- och lossningsaktiviteter mellan väg och järnväg och på så sätt optimera effektiviteten i utnyttjandet av personal och anläggningar, säger Martin Van Dop, European Rail Transport Manager.

Klimatkommet visar vägen

Godstågens effektivitet och miljöprestanda samt lastbilens flexibilitet ligger till grund för den intermodala trafikens tillväxt. Det har det österrikiska transportbolaget LKW Walter, som är en av Europas största aktörer med intermodala transporter, tagit fasta på.

Med hjälp av Green Cargo kör LKW Walter lastbilstrailers från Malmö till Hannover och Krefeld och tillbaka i ett modernt intermodalt upplägg. Tågen med lastbilstrailers går över natt sex gånger i veckan mellan destinationerna både i nord- och sydriktning.

LKW Walter har ökat de intermodala transportererna, så vägnätet avlastas 22 000 lastbilstransporter årligen enbart mellan Sverige och Tyskland. För sitt målmedvetna miljöarbete blev de årets Klimatkommet 2010, en utmärkelse som vi delar ut till företag som utifrån sina förutsättningar gjort stora förbättringar av transporterats miljöpåverkan.

Olyckskostnader

Green Cargos kostnader i järnvägsverksamheten 2010 för incidenter och olyckor MSEK



Vi är ett bra miljöval



Miljö. Våra miljöprestanda är ingen reklamslogan utan en konsekvens av att nästan 95 procent av våra transporter sker med tåg. Vi kör till närmare 90 procent med eltåg och investerar i nya motorer för våra stora diesellok, som sänker koldioxidutsläppen med cirka 20 procent. Våra lager har under flera år minskat sin elförbrukning genom en rad åtgärder och engagemang från personalen.

Genom att välja Green Cargos tjänster minskar näringslivet sin belastning på miljön. Green Cargos totala transportarbete är godkänt som Bra Miljöval - Godstransporter av Svenska Naturskyddsföreningen.

Tredjepartslogistik – på kundens topplista

Tillväxten på tredjepartsmarknaden ökade med ca 6 procent under år 2010 samtidigt som Green Cargo Logistics presterade en tillväxt på 22 procent.

Green Cargo Logistics är den näst största aktören inom tredjepartslogistik i Sverige och är även fortsättningsvis den snabbast växande operatören med lokalisering i Jordbro, Norrköping, Göteborg, Helsingborg och Köpenhamn. Den totala lagerytan uppgår för närvarande till ca 250 000 kvadratmeter.

Erbjudandet inkluderar globala intransporter, tullservice, ankomstkontroller, lagring, orderadministration, plock och packning, förädlings tjänster, distribution och returhantering. Sammanställning av information kring samtliga flöden och statusförändringar kan erbjudas kunderna genom internetportalen Kontrolltorn. Kundunika rapporter visar hur den uppnådda kvaliteten är för definierade nyckeltal.

Green Cargo Logistics fortsätter att uppfylla ägarens krav på lönsamhet och avkastning.

Vi erbjuder även våra kunder neutrala och effektiva distributionsupplägg med samtliga transportörer på den nordiska marknaden.

Green Cargo Logistics möter även marknadens ökade krav på såväl järnvägs- och intermodala lösningar, både inrikes och på europeisk bas. Under året har omfattande järnvägslösningar producerats för sprit/vin-marknaden och bygg/trädgård från olika delar av Europa till den svenska marknaden. Dessutom körs ett intermodalt distributionsystem för konfektionsföretagen till hela den svenska marknaden samt till Norge och Polen. Marknaden och intresset för intermodala lösningar ökar hela tiden.

Våra framgångsfaktorer är kvalitet, kompetens, fortlöpande utveckling och miljöhänsyn. Den genomsnittliga plockkvaliteten har uppnått 99,93 procent under året.

GREEN CARGO LOGISTICS

- Sveriges näst största företag inom tredjepartslogistik med en levererad plockkvalitet på 99,93 procent
- Kompletta logistiklösningar till näringslivet på den nordiska marknaden
- 13 stycken logistikenheter fördelade på Stockholm, Norrköping, Göteborg, Helsingborg och Köpenhamn
- Total lageryta på ca 250 000 kvadratmeter
- Modernt IT-stöd för alla delar i logistikflödet ger hög tillgänglighet för kunderna via en internetportal

Green Cargo Logistics kommer med kaffet

Internethandel är en självklarhet bland många av Green Cargo Logistics kunder. Idag är det lika självklart att kunna beställa kaffe på internet som det är att betala sina räkningar.

Nestlé har valt Green Cargo Logistics för sin satsning Dolce Gusto. Det är ett koncept där kaffebryggare, tillbehör och pods (ampuller med koncentrerat kaffe) säljs via en webbshop, Green Cargo Logistics sköter hela logistikkedjan. Lagret i Helsingborg tar emot, lagrar och hanterar varorna in och ut.

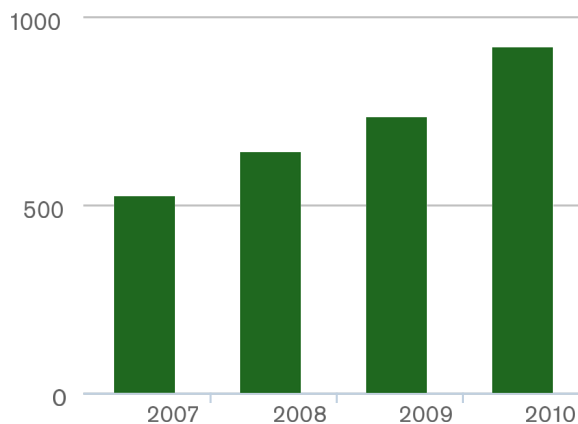
Kunderna beställer via webbshopen och produkterna packas per kundorder och levereras ut direkt till privatkunderna.

Utöver snabb och säker leverans tillhandahåller Green Cargo Logistics hela kundservicen för webbshopen. Eftersom webbshopen finns i hela Norden är kundtjänsten anpassad till alla språk, det vill säga danska, svenska, norska och finska.

- Vi har sedan tidigare ett gott samarbete. När vi skulle introducera vår nya webbshop var Green Cargo Logistics en naturlig partner, som dessutom tillhandahåller en kundservice på flera språk, säger Annika Johansson, Customer Service Manager på Nestlé.

Växande tredjepartslogistik

Green Cargos tredjepartslogistik
Tillväxt mätt som omsättning i miljoner kronor.



Så styr vi Green Cargo

Green Cargo styrs för att utvecklas i enlighet med ägarens mål för verksamheten och företagets vision.

Styrning och uppföljning genom vår styrmodell Måltavlan

Green Cargos verksamhet styrs via rullande treåriga affärsplaner, som är framtagna av ledningen och beslutade i styrelsen. Affärsplanerna slår fast strategier och mål för hela koncernen och dess samtliga delar. I affärsplanen har konkreta aktiviteter tagits fram för att säkerställa att de uppsatta målen nås. Målen är av social, miljömässig och ekonomisk karaktär och följs upp på alla relevanta nivåer i organisationen – från styrelsen till lokföraren – i den så kallade Måltavlan. Det betyder att såväl styrelsen och ledningen som medarbetaren på den lokala arbetsplatsen löpande tar del av relevant information inom Måltavlans respektive målområde.

Måltavlan består av de sex målområdena säkerhet, medarbetare, samhälle, miljö, kund och finans, som alla är kopplade till visionen och kärnvärdet hållbar utveckling. Måltavlan är vårt stöd att styra verksamheten i enlighet med de krav som våra intressenter ställer på oss. Inom varje målområde finns ett antal vägledande policyer, såsom miljö, arbetsmiljö- och säkerhetspolicy. Därtill hjälper rutiner och riktlinjer medarbetarna i det dagliga arbetet. Frekvensen på måluppföljningen är till största del månadsvis och i vissa fall veckovis eller dagligen. Ett fåtal måltal följs upp på årsbasis. Det gör Måltavlan till ett viktigt verktyg för ständiga förbättringar, och ökar samtidigt möjligheten att motverka negativa avvikelser innan de hinner ge några större konsekvenser.

Green Cargos arbete och de resultat vi har uppnått under 2010 presenteras inom de sex målområdena. Redovisningen av målområdena avser moderbolaget Green Cargo AB, med undantag av målområde finans som redovisar utfall på koncernnivå. De händelser och aktiviteter som i varje målområdesavsnitt redovisas under rubriken "Hänt under 2010" är ett urval och således inte en heltäckande presentation av alla händelser under året. På samma sätt innefattar "Prioriteringar 2011" exempel på kommande satsningar.

Green Cargo har ett gemensamt certifikat för ISO 9001:2008 (kvalitet), 14001:2004 (miljö) samt OHSAS 18001:2007 (arbetsmiljö). På <http://www.greencargo.com/> finns definitioner av de mätetal som ingår i varje målområde.

MÅLTAVLAN

- Är ett stöd i vår verksamhetsstyrning och hjälper oss att nå verksamhetsmål.
- Ökar transparensen av viktiga mål i organisationen.
- Uppföljning ger ökad möjlighet att arbeta mer förebyggande och minska bolagets risker.
- Stärker bolaget genom att den genomsyrar hela organisationen, känslan av delaktighet och förståelse för hur medarbetaren kan bidra till utvecklingen.

SÅ NÄR MÅLTAVLAN MEDARBETARNA

- Monitorer/anslagstavlor – varje enhet får aktuell information om sina lokala utfall.
- Arbetsplatsträffar – hela Green Cargo rapporteras, men fokus ligger på de lokala utfallen och aktiviteterna.
- Medarbetarsamtal – de lokala målen bryts ned till enskild medarbetares perspektiv.
- Intranätet Cargonet – huvudkälla för rapporteringen av utfallet för hela Green Cargo.
- Medarbetartidningen Axel – centrala utfall rapporteras i de fyra nummer som kommer ut varje år. Varje nummer fördjupar sig i ett av målområdena.

MÅLTAVLAN

	Socialt hållbart	Miljömässigt hållbart	Ekonomiskt hållbart
Innebörd	<p>En säker verksamhet för medarbetare och allmänhet.</p> <p>En attraktiv arbetsplats och en bra framtid för våra medarbetare.</p> <p>En öppen och ärlig dialog med våra intressenter.</p>	<p>Minimal egen miljöpåverkan.</p> <p>Marknadsföring av klimatsmarta logistiklösningar och förståelse för koppling mellan transporter och miljöpåverkan.</p>	<p>Uthålligt finansiellt resultat.</p> <p>Erbjudanden som ger långsiktiga och förtroendefulla relationer med våra kunder.</p>
Mål	<p>Att alltid agera med hänsyn till vår omvärld.</p> <p>Att vår verksamhet inte påverkar negativt i något sammanhang.</p>	<p>Att ständigt minimera miljöpåverkan från vår verksamhet.</p>	<p>Att vi når starka finansiella resultat som tillåter oss att utveckla långsiktigt hållbara logistiklösningar.</p>
Styrning	<p>Säkerhet – Trafiksäkerhetspolicy och mål för säkerhetsarbetet.</p> <p>Medarbetare - Arbetsmiljö- och kompetensförsörjningspolicy och mål kopplade till medarbetare.</p> <p>Samhälle - Etikpolicy, etiska riktlinjer och mål kopplade till samhälle.</p>	<p>Miljö - Miljöpolicy och mål som präglar samtliga områden i vår verksamhet.</p>	<p>Kund - Kvalitetspolicy och mål för att förbättra vår leverans till kund.</p> <p>Finans – Ekonomistyrning och finansiella mål.</p>

Få stora olyckor trots svåra vintrar

2010 inleddes och avslutades med svåra vinterförhållanden över hela landet som innebar stora påfrestningar för järnvägsproduktionen. I samband med växling av godsvagnar på bangårdar, terminaler och hamnar ökade antalet urspårningar och påkörda föremål när snö och is försvårade möjligheterna för operatörerna att ha kontroll på spår och växlar. Vid flera tillfällen stoppades verksamheten av säkerhetsskäl, i avvaktan på snöröjning.

Antalet solkurvor i tågspår minskade under 2010 jämfört med de senaste åren, efter ett fruktbart samarbete med Trafikverket kring förebyggande åtgärder vid spårunderhåll.

Antalet allvarliga järnvägsolyckor har varit färre under 2010, jämfört med de senaste åren.

De allvarligaste olyckorna under året var:

- En medarbetare skadades i samband med växling vid Göteborg norra den 14 juni
- En vagn med farligt gods spårade ur i Kristianstad den 19 mars på grund av bristfälligt underhållna spår. En omfattande räddningsinsats genomfördes men inget läckage och inga personskador uppstod
- Ett lok kolliderade med ett persontåg vid Olskroken i Göteborg den 28 oktober. Materiella skador uppstod men inga personer kom till allvarlig skada.
- Ett växlingsätt kom i okontrollerad rullning mellan två bangårdar i Borlänge den 2 december varvid stora materiella skador uppstod

VIKTIGA SÄKERHETSÅKTIVITETER UNDER 2010

Branschsamverkan för säkra transporter av rundvirke

Branschföreningen Tågoperatörerna, Skogsindustrierna och Sveriges Åkeriföretag har påbörjat gemensamma utbildningar av virkeslastare vid timmerterminaler. Samarbetet har resulterat i avsevärt färre olyckstillbud vid transporter av rundvirke på järnväg.

Anpassning till nya EU-krav för underhållsansvar av godsvagnar

Green Cargo har tagit det första steget till ett EU-gemensamt system för fordonsunderhåll inom gemenskapen. System och rutiner har tagits fram för att möta de nya kraven för underhållsansvariga enheter (ECM).

PRIORITERINGAR 2011

Branschsamarbete kring skydd mot godsstölder

Green Cargo kommer genom sitt engagemang i Branschföreningen Tågoperatörerna att utveckla systematiskt samarbete med Polismyndigheter och Trafikverket för att motverka godsstölder.

Fortsatt utveckling av utbildningsmetoder för operativ personal i det så kallade Kompetensåret

En årscykel med interaktiva utbildningsmoduler i datormiljö, certifieringsprov och lärarledda lektioner kompletteras med uppföljning och lärande ute i verksamheten genom att instruktörer följer medarbetarna på arbetspasset. För att få ökat fokus på säkerhet och risker görs också en mötesturné landet runt, då riskområden inventeras och instruktörer och arbetsledare får underlag för utveckling av medarbetarnas säkerhetstänkande i medarbetarsamtal och på arbetsplatsträffar.

Utvecklade metoder för riskanalyser

Green Cargo utvecklar sina riskanalysmetoder för att uppfylla de krav på gemensamma säkerhetsmetoder som EU ställer inom det europeiska järnvägssystemet. Alla funktioner i företaget som har påverkan på säkerheten kommer att utbildas i principerna för säkerhetsstyrning och hur risker ska minimeras.

Målområde Säkerhet

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010	Mål 2011
Trafiksäkerhetsindex järnväg	94,5	94,6	93,4	94,7
Trafiksäkerhetsindex bil	95,0	94,6	96,1	Upphör
Olyckskostnad järnväg msek	10,9	9,5	12,6	Ny mätmetod

Målet för olyckskostnader är från 2011 nedbrutna till lokala mål för säkerhetsförbättringar vilket mäts i förhållande till den produktionsvolym (antal hanterade vagnar) som utförs på varje område.

Trafiksäkerhetspolicy

- Green Cargo ska vara Sveriges säkraste transport- och logistikföretag.
- Detta uppnår vi genom att konsekvent arbeta med:
 - Bra planering
 - Rätt kompetens
 - Tydligt ledarskap
 - Professionellt utförande
- Alla medarbetares öppna och ärliga rapportering av avvikelser är nödvändiga underlag för våra ständiga säkerhetsförbättringar.
- Vi prioriterar alltid trafiksäkerheten först.



Medarbetarna – vår viktigaste resurs

Det pågående effektiviseringsarbetet har under året haft olika delar, varav höstens omorganisation gav de största effektiviseringarna och övertaligheter uppstod. Delar av IT verksamheten har också outsourcats under året. Trygghetsrådet kopplades in som en hjälp för övertaliga medarbetare att komma vidare i yrkeslivet.

Chefsinventering av ca 90 chefer har skett för att se framtida utvecklings- och utbildningsbehov. Ett program för Framtida chefer och ledare har startat. Vi har lyckats minska sjukfrånvaron under flera år och den är nu 3,6 procent för kort- och långtidssjukskrivna sammantaget. Det är lägre än uppsatta mål, vilket inneburit friskare medarbetare och därmed kostnadsbesparingar.

HÄNT UNDER 2010

Ledarutveckling och kompetensförsörjning

Det övergripande målet för chefs- och ledarutveckling är att företaget med hjälp av bra ledarskap framgångsrikt ska nå sina affärs mål.

Kartläggningen av chefsprofilen inom företaget ska dels ligga till grund för beslut om generella utvecklingsaktiviteter, dels identifiera kandidater till tyngre chefsuppdrag. Därför bör den gjorda bedömningen av potential kompletteras med bedömning av arbetsprestation med hjälp av 360 graders instrument.

Under hösten har ett chefsförsörjningsprogram startat med tio deltagare, varav tre deltagare har fått chefsuppdrag i den nya organisationen.

Arbetsmiljö och hälsa

Under året har ett omfattande arbete gjorts med att förnya och förändra företagets policy och handlingsplan gällande jämställdhets- och diskrimineringsområdet. Ett antal aktiviteter är beslutade för att kommunicera och förverkliga detta.

Ett annat stort arbete som påverkar nästan alla medarbetare inom produktionen är företagets ambition att förstärka och förbättra användandet av personlig skyddsutrustning i samband med arbete i olika bullermiljöer. Här inför nu ett integrerat system med användande av hörselkåpor i kombination med trådlös radiokommunikation. Fullskalig testverksamhet pågår i Oxelösund.

Nytt för året har också varit att vi har genomfört två om-

fattande processrevisioner gällande kundupplägg. I dessa revisioner har vårt arbetsmiljöcertifikat mot OHSAS 18001:2007 utgjort en del av granskningen.

Som en utökad säkerhetsåtgärd för våra medarbetare vid huvudkontoret i Solna, så har en defibrillator anskaffats och våra utrymningsledare har utbildats för att kunna hantera denna.

PRIORITERINGAR 2011

Ny organisationsstruktur

Bemanningen ska anpassas efter den framtida strategin och organisationsstrukturen i företaget. Vi skall coacha cheferna i den nya organisationsstrukturen och öka förståelsen för den och de nya krav som ställs på den enskilde medarbetaren. Arbetet med att förändra företagskulturen internt men också gentemot våra kunder har påbörjats.

Medarbetardialog och friskvård

Medarbetarenkäter kommer att genomföras under året och en friskvårdsmånad genomförs under våren 2011.

Målområde medarbetare (moderbolaget)

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010	Mål 2011
Medelantal årsman	2719	2 271	2 406	iu
Andel medarbetare som deltagit i minst en arbetsplatsträff under innevarande kvartal, %	57	85	26	Upphör
Andel medarbetare med aktuell medarbetarplan	59	95	45	Upphör
Sjukfrånvaro, %	3,3	4	3,6	4
Medarbetardialogen				
- Ledarskapsindex	77	82	*)	82
- Medarbetarindex	79	80	*)	82

*) ingen mätning

Arbetsmiljöpolicy

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

För att kunna uppnå detta ska vi bedriva ett arbetsmiljö- och hälsoarbete som präglas av förebyggande åtgärder och ständiga förbättringar. Vi ska – utifrån de fysiska och psykosociala arbetsmiljörisiker vi identifierar i vår verksamhet – arbeta för att förebygga skada och ohälsa.

Detta åstadkommer vi genom ett engagerat ledarskap baserat på en god insikt i medarbetarnas arbetsmiljö, allas delaktighet i arbetsmiljöarbetet och genom att vi uppfyller de lagkrav och myndighetskrav som gäller för vår verksamhet.

För att säkerställa detta ska vi varje år fastställa och följa upp arbetsmiljömål utifrån denna policy.



Aktiva inom och utanför det egna området

Vårt mål inom Green Cargo är att verka för en hållbar utveckling. Både det sociala, miljömässiga och ekonomiska perspektivet ska vara med. För att komma dit samverkar vi bland annat med kunder, medarbetare och ägare. Vi har mål inom varje område som presenteras varje månad i vår måltavla. Målområde Samhälle delas in i direkta och indirekta aktiviteter, det vill säga med eller utan direkt koppling till verksamheten.

Direkta aktiviteter inom målområde samhälle är aktiviteter som berör transporter och logistik men utan att det handlar om försäljning. Aktiviteterna kan vara att det sker studiebesök hos oss eller att representanter från Green Cargo föreläser externt. Under året har vi bland annat föreläst på universiteten i Göteborg, Stockholm och i Umeå. Vi har haft studiebesök från företagarnätverk, branschorganisationer och skolor. Målet för antalet direkta aktiviteter har varit 150 och det har vi uppnått under året.

Indirekta aktiviteter kallar vi aktiviteter som inte har någon direkt koppling till vår verksamhet. Företagets insats är att alla anställda har möjlighet att arbeta ideellt 8 timmar per år och man kompenseras för detta med 8 timmars ledighet. Programmet heter Green Cargo Volontär och under året har medarbetare engagerat sig i allt från scouting, knattfotboll och andra idrotter till att sitta i BRIS-telefonen eller att lämna blod. Målet för antal arbetade volontärtimmar har inte uppnåtts och inför 2011 så planerar vi att definiera tydligare vad som ingår i Green Cargo Volontär.

HÄNT UNDER 2010

Green Cargo har medlemskap i en rad organisationer och ett centralt mål för våra aktiviteter är en väl fungerande infrastrukturer till rätt pris. Via Branschföreningen Tågoperatörerna har vi uttalat oss för en mer rimlig nivå på de höjningar av avgifterna som planeras. I praktiken planeras idag för att avgifterna inom järnvägssektorn som helhet ska gå från ca 500 miljoner kr/år till ett genomsnitt under perioden 2010-2021 om 1,3 miljarder kr/år vilket kommer att påverka branschen påtagligt. Vi vill också ha ett intelligentare system där attraktiva tidtabellslägen kan kosta mer och där avgifter för nya diesellok kan vara lägre än för lok med gammal teknik.

Green Cargo stödjer medarbetares engagemang i en rad föreningsaktiviteter landet runt genom att Green Cargos medarbetare kan delta i programmet Green Cargo Volontär. Utöver detta har Green Cargo gett ett ekonomiskt

bidrag i organisationen Bris julinsamling.

PRIORITERINGAR UNDER 2011

Under 2011 kommer vi att fortsätta engagera oss i frågor som rör vår framtid. Vi kommer att ha fokus på att utveckla området indirekta aktiviteter genom att försöka tydliggöra möjligheterna som finns inom Green Cargo Volontär.

Målområde samhälle (moderbolaget)

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010	Mål 2011
Antal genomförda direkta aktiviteter	165	150	156	Upphör
Green Cargo volontär, antal timmar *)	566	1500	770	1500

*) Under 2011 kommer aktiviteter att genomföras för att öka utfallet av Green Cargo volontär

Istället för julklappar till våra medarbetare och kunder skänker vi en gåva till BRIS.

VÅR ETIKPOLICY

Green Cargo ska ha ett etiskt och moraliskt beteende i och utanför företaget.

Vi ska:

- Sträva efter att fatta omdömesgilla och hållbara val i såväl stora som små frågor.
- Upprätthålla en öppen och ärlig dialog med våra intressenter.
- Eftersträva en god hushållning med samtliga resurser som utgör grunden för vår verksamhet; ekonomiska resurser, naturresurser och mänskliga resurser.
- Leverera på åtaganden såväl internt som externt.
- Engagera och motivera våra medarbetare genom kompetensutvecklande och tydliga arbetsuppgifter.
- Umgås korrekt med våra affärskontakter och myndigheter och inte medverka i någon prissamverkan, kartellbildning eller missbruk av marknadsdominans.
- Inte acceptera eller erbjuda gåvor, representation eller andra personliga fördelar som rimligen kan antas påverka en affärssuppgörelse.
- Ta ett samhällsansvar genom att stötta vår omvärld utan egna affärsintressen.

Järnväg är det storskaliga miljöalternativet

Klimatfrågan är den största miljöfrågan för transportbranschen och vår fördel är att vi har det mest koldioxidsnåla transportsystemet. Tågets låga energiförbrukning och förnybar energi i hela tågdriften gör att vi kan vara märkta med Svenska Naturskyddsföreningens Bra Miljöval transporter som enda rikstäckande transportör.

Närmare 90 procent av vårt transportarbete sker med eltåg. Tack vare att elen kommer från vattenkraft och en liten del vindkraft så står eltågen dock för en mycket liten del av vår miljöpåverkan. Aktiviteterna inom miljöområdet är därför huvudsakligen inriktade mot den del av transporterna som utförs med diesellok och lastbilar. Vårt mål är att använda ellok den långa sträckan och dieseldrivna transporter där det behövs för att komma ända fram.

HÄNT UNDER 2010

Vi är i färd med att modernisera stora delar av lokflottan genom omfattande ombyggnad av både ellok och diesellok och till dieselloken så har en ny motor använts istället för att renovera den gamla. Detta minskar buller och emissioner av partiklar och kväveoxider samtidigt som bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen minskar med runt 20 procent.

Vid ett större kundevenemang har delat ut vårt Klimatintyg till vissa av våra kunder. Kravet för att få ett intyg är att kundens samlade transporter med Green Cargo orsakar mindre än 10 gram fossil koldioxid per nettotonkilometer vilket kräver ett upplägg med stor andel eldrivna tåg. Intyget delades ut till 30 kunder av miljöministern Andreas Carlgren. Samtidigt delades också utmärkelsen Årets Klimatkommet ut till det Österrikiska transportföretaget LKW Walter för deras arbete för att transportera lastbilstrailers på tåg.

Green Cargo har en avancerad web-baserade miljökalkylator som kallas EcoTransit och under året har den globala versionen EcoTransit World lanserats. Där man kan enkelt beräkna miljöbelastningen mellan två orter var som helst i världen och få resultatet presenterat i siffror och staplar och godsets färdväg presenterat i Google Earth. Med den globala versionen på plats så kommer fokus den närmaste tiden att ytterligare förbättra användarvänligheten hos miljökalkylatorn.

PRIORITERINGAR UNDER 2011

Under 2011 är avsikten att sälja det egna åkeriet för att sedan enbart arbeta med externa åkerier. Det kommer att påverka fokus för miljöarbetet då arbetet med miljö och lastbilstransporter kommer att handla om kravställning mot leverantörer.

I verksamheten kommer fokus fortsatt att vara på att både spara och byta ut fossila bränslen. Spara fossila bränslen sker huvudsakligen genom att köra mer energisnålt och för att byta ut fossil diesel så söker vi gångbara alternativa drivmedel och förhoppningen är att inom kort hitta alternativ som kan användas i stor skala.

Målområde Miljö (moderbolaget)

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010	Mål 2011
Miljöprestanda gram CO ₂ /tonkm el- och dieseltåg	3,3	2,4	3,5	2,1
Miljöprestanda gram CO ₂ /tonkm lastbil	54,6	51,5	46,3	51,2
Elförbrukning kWh/m ² (avser lager)	35,4	34,0	34,8	33,0
Antal utfärdade Green Cargo Klimatintyg	24	30	30	30
Miljövärde kunddialog	*)	73,0	65,5	74,0
Miljöimage, index från medarbetardialog	77,2	79,0	*)	80,0

*) Det genomfördes inga dialoger dessa år.

VÅR 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 ständig förbättring.
- Vi efterlever gällande lagstiftning, interna riktlinjer, krav och rekommendationer som berör verksamheten.

Miljöpåverkan från Green Cargo AB

Emissioner totalt	2008	2009	2010
Koldioxid, transporter, ton	66 853	62 456	58 155
Kväveoxider, transporter, ton	413,6	290,6	275,9
Kolväten, transporter, ton	42,7	29,9	27,5
Partiklar transporter ton	7,5	5,2	4,8
Fossil energi transporter GWh	245,9	233,7	217,3
Förnybar energi transporter GWh	635,5	491,8	453,8
Påfylld köldmedia, järnvägsverksamheten, kg CO ₂ -ekvivalenter	39 975	45 955	45 955
Energiförbrukning, lager	2008	2009	2010
Elförbrukning, MWh	7 643	7 682	9 600
Koldioxid, elförbrukning, kg	517	520	650
Fjärrvärme, direkt energi, MWh*)	3 571	4 388	10 381
Fjärrvärme, indirekt energi, MWh	2 771	3 594	7 063
Koldioxid, fjärrvärme, kg	90 786	10 113	48 1391
*) Den stora förändringen i fjärrvärme beror på bristande rapportering tidigare år.			
Emissioner per nettotonkilometer	2008	2009	2010
Koldioxid transporter gram/ntkm	5,38	6,27	6,22
Kväveoxider transporter gram/ntkm	0,033	0,029	0,03
Kolväten transporter gram/ntkm	0,0034	0,0030	0,0029
Partiklar transporter gram/ntkm	0,00060	0,00052	0,00052
Fossil energi transporter kWh/ntkm	0,020	0,023	0,023
Förnybar energi transporter kWh/ntkm	0,051	0,049	0,049



Hög punktlighet är vår starkaste kundrelation

Högkvalitativa leveranser säkerställer Green Cargos långsiktiga förmåga till lönsamhet och nya affärer. Målområde kund ska säkerställa att vi uppfyller, och överträffar, kundernas förväntningar på transport- och logistiktjänster.

HÄNT UNDER 2010

Punktlig het

Ett under många år uthålligt och strukturerat förbättringsarbete ledde till att vi under flera år klarade vårt mål för punktlighet till kund av lastade vagnar som är 95 procent. Vinterproblematiken som inledde och avslutade år 2010 medförde att vi enbart kom upp i ett årsvärde om 92 procents punktlighet. Under övriga delar av året var punktligheten betydligt bättre och i nivå med tidigare år.

Kunddialog

Resultatet från kunddialogen, som genomfördes under för sommaren, och de synpunkter som kommer fram ur den är viktig information för oss så att vi kan säkerställa att vi har rätt förbättringsaktiviteter.

Internationellt samarbete ger större möjligheter

Xrail är ett internationellt produktsamarbete mellan sju Europeiska järnvägsbolag som syftar till att utveckla transport- och informationskvaliteten i den gränsöverskridande vagnslasttrafiken. Under året har IT-system testats och anpassning av arbetsrutiner genomförts för att kunna starta Green Cargos del av Xrail-samarbetet. Under hösten har uttrullningen av Green Cargos internationella järnvägsvolymer påbörjats. Den förbättrade informationen till kund i kombination med ökad fokus på leveransprecision gör Xrail till ett stort lyft för vår internationella järnvägstrafik

Tredjepartslogistik

Plockkvaliteten fortsatte att vara mycket bra under hela året trots ökade orderrader. Målet på maximalt 1,5 plockfel per 1000 rader klaras med god marginal både i perioden som för hela året. Under året har samarbetet med en kund utökats till att vi fullt ut hanterar deras lagerstyrning vilket har inneburit att kunden har kunnat effektivisera sin verksamhet.

Översyn av tjänsteerbjudandet för järnvägstransporter och intermodala tjänster

Vi har sett över hur vi kan översätta kundernas behov till en effektiv produktionsapparat.

PRIORITERINGAR 2011

Enkelt att vara kund

Det ska vara enkelt att vara kund hos Green Cargo, med det som ledord arbetar vi för att förbättra våra interna processer och genom organisationsförändringar.

Punktlig het tomvagnar

Vi ska arbeta med att öka punktligheten för de tomvagnar som kunden beställt.

Målområde kund (moderbolaget)

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010	Mål 2011
Kundnöjdhet, kundens helhetsbedömning	i.u. ¹	71,0	50,0	71,0
Punktlig het till kund inrikes, % (inom utlovad timme,järnväg)	95,0	95,0	92,0	95,0
Plockkvalitet logistik, reklamationer/tusen orderrad	0,9	1,5	0,7	utgår
Faktureringskvalitet bil, krediteringar, %	0,17	0,15 ²	0,11	utgår

¹ Djupintervjuer genomfördes under 2009 till följd av 2008 års utfall på Kunddialogen.

Antalet representerade kunder var inte tillräckligt för att ta fram ett representativt Nöjd Kund Index.

² Mätetalet nytt under 2010.

KVALITETSPOLICY

- Vi ska ständigt förbättra våra processer så att vi kan erbjuda konkurrenskraftiga transport- och logistikprodukter.
- Vi ska alltid utföra våra uppdrag så att vi hjälper våra kunder att leverera sina produkter till rätt mottagare, i rätt tid och med rätta produktgenskaper.
- Vi ska ge löften och kunna hålla vad vi lovar.

Med långsiktig lönsamhet i fokus

Inom målområde finans ligger ansvaret att styra och följa verksamheten för att uppnå ägarens övergripande ekonomiska mål, det vill säga att säkerställa långsiktigt värdeskapande, kapitaleffektivitet och en rimlig finansiell risknivå. Målen är avkastning på eget kapital på 10 procent och en soliditet på 30 procent. Målområdet är den enda delen av måltavlan där målen omfattar hela Green Cargo koncernen.

Utfallet inom målområde finans har liksom flera andra målområden påverkats negativt av det svåra vintervädret både i början och slutet av året. Detta har dock motverkats av en tydlig uppgång av efterfrågan på de flesta av Green Cargos huvudmarknader samt genomförda effektiviseringar.

De finansiella målen har ändå inte uppnåtts och under 2011 kommer Green Cargo att prioritera arbetet med att uppnå fastställda finansiella ägarkrav. Under senare delen av 2010 gjorde bolaget en stark förbättring av rörelseresultatet vilket kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet med att stärka lönsamheten.

HÄNT UNDER 2010

Vinterstörningar belastar lönsamheten

Det hårda vintervädret orsakade stora problem med infrastrukturen och medförde onormalt höga påfrestningar på lok, vagnar och personal i vår produktion. Resultateffekterna var mycket omfattande både genom förlorade kundintäkter samt högre kostnader för underhåll, personal och alternativa transportlösningar.

Konjunkturuppgång och effektiviseringar

En fortsatt konjunkturuppgång medförde ökande volymer på alla Green Cargos marknader förutom skogsindustrin vilket hade en positiv effekt på koncernens intäkter. Under andra halvåret fattades beslut om effektiviseringsåtgärder för ytterligare resultatförbättring och för att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar lönsamhet.

Omstrukturering av koncern och moderbolag

Med syfte att förenkla de interna processerna och bli en tydligare aktör på våra marknader genomfördes en rad förändringar av koncernstrukturen och moderbolagets organisation under hösten. Genom detta har transportverksam-

heten renodlats till moderbolaget och tredjepartslogistiken bolagiserats samtidigt som försäljningsprocessen för åkerirörelsen i moderbolaget inlett.

PRIORITERINGAR 2011

Under 2011 prioriteras i första hand att säkerställa genomförandet av de omstruktureringar, investeringar och övriga åtgärder, vilka beslutades under 2010, för att uppnå önskad effekt på lönsamheten. De områden som kommer att ha speciellt fokus under 2011 faller under rubrikerna "Ta betalt för utfört arbete, genomarbetade avtal, effektiviseringar av personal, vagnar och lok, kostnadseffektiv underhåll, kapitalrationalisering och kulturförändring". Med en begynnande lönsamhetsförbättring i den nuvarande verksamheten, som visar ett rörelseöverskott för 2010, och de ovan angivna prioriteringarna är förutsättningarna goda för att redan under 2011 komma en bra bit på vägen mot att uppfylla ägarkraven.

För ytterligare information om de finansiella målen och utfall avseende koncernens lönsamhet och finansiella ställning hänvisas till förvaltningsberättelsen och efterföljande räkenskaper.

Målområde Finans (Koncernen)

	Utfall 2009	Mål 2010	Utfall 2010
Rörelsens intäkter, MSEK	5 897	5 955	6 196
Rörelsemarginal, %	neg	1,4	neg
Resultat efter finansnetto, MSEK	-223	27	-131**
Kassaflöde, MSEK	257		45
Avkastning på eget kapital, %	neg	1,7	neg
Soliditet, %	28	24,1	25
Nettoinvesteringar, MSEK	921	995	426
Volym, miljarder bruttoton*	23,90	22,70	22,60
Medelantal årsman	3 017	2 825	2 907

*) volymer 2009 inkl Cargonet avseende avtal som skrivits om fr o m 2010

***) inkl omstruktureringarkostnader och realisationsförlust vid avyttring av andelar i CargoNet AS om totalt 154

UTDELNINGSPOLICY

- Ordinarie utdelning ska uppgå till 50 procent av årets vinst efter skatt när soliditetsmålet har uppnåtts

En aktör bland andra

Vi är övertygade om att ett ansvarsfullt agerande och långsiktighet i våra interna och externa relationer avgör vår framgång. Likväl som vi på Green Cargo ställer krav på aktörer i vår omvärld, så ställer de krav på oss i frågor som är viktiga för dem. Det handlar såväl om ekonomiska som miljömässiga och sociala aspekter.

I den kontinuerliga interaktionen med våra intressenter har vi tydliga prioriteringar och mål som vi följer upp. Utöver vår strävan att nå visionen ska vår styrning säkerställa att de dagliga aktiviteterna är i linje med våra intressenters förväntningar på oss.

På följande sidor ges en översiktlig presentation av Green Cargos intressenter, av vilka kunder, medarbetare och ägaren är särskilt styrande för vårt arbete. Läs mer om "Nyckeltal för uppföljning" under målområdena Säkerhet, Medarbetare, Samhälle, Miljö, Kund och Finans.

Kunder

Övergripande prioriteringar: Våra kunder ställer höga krav på bransch- och logistikkompetens som bidrar till att effektivisera deras processer. Den kompetensen ska vara ledande när det gäller punktlighet, kostnadseffektivitet och miljöprestanda.

Uppföljning: Vid sidan av den dagliga kundkontakten håller fokusgrupper och undersökningen Kunddialogen oss uppdaterade om våra kunders prioriteringar, hur vi lever upp till deras förväntningar och hur vi ska förbättra oss. Därtill gör vi löpande mätningar av punktlighet och tillgänglighet. Vi har också affärsutvecklingsavtal med ett antal av våra kunder samt ett kundserviceråd med representanter från olika enheter som följer upp hur kunderna upplever Green Cargo.

Nyckeltal för uppföljning: Kundnöjdhet, punktlighet (inrikes järnväg), plockkvalitet (logistik), miljövärde från kunddialog.

Medarbetare

Övergripande prioriteringar: Medarbetarna vill ha säkra och meningsfulla arbeten, kunna vara stolta och känna att företaget arbetar för en bättre miljö. Vi lägger kraft på ledarskap, internkommunikation och friskvård. På så sätt vill vi samtidigt att medarbetarna ska känna att de kan bidra till att påverka Green Cargos utveckling.

Uppföljning: Återkommande arbetsplatsträffar, möten för samverkan, medarbetarplaner och medarbetarsamtal samt ledarskap i vardagen bidrar till utveckling av våra medarbetare och en god arbetsmiljö. Medarbetardialogen, som genomförs med jämna mellanrum, visar också vad medarbetarna anser vara viktiga förutsättningar för trivsel och goda arbetsprestationer.

Nyckeltal för uppföljning: Medarbetardialogen, miljöimage, sjukfrånvaro.

Ägare

Övergripande prioriteringar: Vår ägare har angett krav på marknadsmissig avkastning med relevanta och tydliga mål för vår verksamhet. Regeringen har dessutom identifierat särskilda frågor där statligt ägda företag ska agera föredömligt. Det gäller bland annat jämställdhet, miljö, mångfald, en frisk arbetsplats och företagets roll i samhället.

Uppföljning: Finansdepartementets verktyg för styrning av verksamheten är styrelsesammansättning, revisorer och årlig genomlysning. Green Cargos styrelse är utsedd av Regeringskansliet. Kraven på Green Cargos rapportering är desamma som för börsnoterade bolag. De statliga bolagen ska även redovisa sitt hållbarhetsarbete utifrån redovisningsstandarderna Global Reporting Initiative (GRI).

Nyckeltal för uppföljning: Rörelsemarginal, avkastning på eget kapital, soliditet, trafiksäkerhetsindex, miljöprestanda, sjukfrånvaro.

Leverantörer och andra samarbetspartners

Övergripande prioriteringar: Vi har ett antal samarbeten – såväl nationella som internationella – som syftar till att säkerställa kvaliteten på vårt arbete. Varje samarbetsrelation är viktig för att höja kvaliteten i vårt erbjudande och bygger på ömsesidigt kravställande.

Uppföljning: Vi har regelbundna avstämningsmöten med våra större leverantörer. Vi ställer också krav på och granskar aspekter som teknik, säkerhet och miljö. Nära och konkreta projekt för att öka kundnyttan resulterar i vinster för båda parter. Till exempel samarbetar vi med DB Schenker Rail och andra europeiska tågbolag i en rad strategiska projekt såsom IT-lösningar, produktutveckling samt lok- och vagnutnyttjande. Sedan 2008 äger vi tillsammans med DB Schenker Rail ett gemensamt produktionsbolag för effektiva och punktliga tågtransporter mellan Sverige och kontinenten.

Myndigheter och organisationer

Övergripande prioriteringar: Myndigheter och organisationer ställer olika krav på oss. Kvalitet, infrastruktur, regler och säkerhet är vanliga frågeställningar i våra kontakter med myndigheter och organisationer. För att driva transportbranschens frågor samarbetar vi till exempel med Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Trafikverket, Transportindustriförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna och Future Rail Sweden.

Uppföljning: Vi har kontinuerliga avstämningsmöten med de myndigheter och organisationer som har intresse av oss och kan ställa krav på vår verksamhet. Vi vänder oss också till dem för att driva på förändringar inom logistikbranschen.

Nyckeltal för uppföljning: Trafiksäkerhet, miljöprestanda.

Kommuner och närboende

Övergripande prioriteringar: Vi verkar i hela Sverige och vill ha en positiv inverkan i vår närmiljö. På varje ort krävs en lokal dialog i egenskap av arbetsgivare och aktör i det lokala samhället. Samarbeten med skolor och hänsyn till närboende som kan beröras av buller och ljud från växlingsarbete och trafik är en del av vår vardag.

Uppföljning: Vi samråder med kommuner om vår verksamhet och lyssnar på synpunkter och krav från den lokala omgivningen. Vi har också kontakt med skolor och högskolor för att ge elever och studenter insyn i logistikbranschen och Green Cargo.

Nyckeltal för uppföljning: Green Cargo Volontär, miljöprestanda, trafiksäkerhet.

Medier

Övergripande prioriteringar: Det är genom media vi kan nå ut med vårt budskap och stärka bilden av Green Cargo som ett hållbart företag samt verka för insikt och medvetenhet om transportsektorns betydelse och miljöpåverkan.

Uppföljning: Green Cargos exponering i medierna följs upp varje dag och alla medarbetare har tillgång till allt som skrivs om Green Cargo på nyhetssajter. Medierna är inte bara förmedlare av fakta och budskap från oss, utan bevakar också vår verksamhet. Därför vill vi vara öppna och ärliga för att bidra till en korrekt bild av Green Cargo och för att underlätta för dem att göra sin samhällsuppgift.

Hållbarhetsredovisning

Green Cargo redovisar sitt hållbarhetsarbete i enlighet med den internationella rapporteringsstandarden GRI (Global Reporting Initiative). Hållbarhetsredovisningen omfattar hållbarhetsinformation samt definitioner av mätmetoder och GRI korsreferenslista som återfinns under fliken övrigt/nedladdningar.

Hållbarhetsredovisningen omfattar Green Cargo AB. Moderbolaget står för omkring 87 procent av Green Cargo-koncernens omsättning, och har därmed den största påverkan på hållbar utveckling. Redovisningen av våra mest betydande hållbarhetsaspekter återfinns i den så kallade Måltavlan. Dessa ekonomiska, miljömässiga och sociala frågor är de som vi och våra främsta intressenter anser har störst påverkan för Green Cargos framgång. Vi introducerade Måltavlan som styrverktyg år 2002 med utgångspunkt i interna och externa krav och förväntningar på vår verksamhet.

Det är Green Cargos egna bedömning att hållbarhetsredovisningen 2010 uppfyller de krav som ställs på en hållbarhetsredovisning på tillämplighetsnivå B+ i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Guidelines version 3.0.

Deloitte AB har bestyrkt Green Cargos hållbarhetsredovisning 2010 och bekräftar att den uppfyller tillämplighetsnivå B+.

Vid ytterligare frågor, vänligen kontakta oss per e-post, info@greencargo.com

GRI-NIVÅ

Green Cargo har valt att för 2010 applicera nivå B+.

		C	C+	B	B+	A	A+
Obligatoriskt	Egen bedömning				X		
Frivilligt	Uttalande från tredje part				X		
	Granskat av GRI						

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Green Cargo AB, org.nr 556119-6436, får härmed avge redovisning för räkenskapsåret 2010. Alla belopp avser miljoner kronor om ej annat anges.

KONCERNEN

Green Cargos verksamhet är i huvudsak uppdelad på transportverksamhet och tredjepartslogistik och med sin huvudsakliga verksamhet i Sverige. Visionen är att vara det ledande logistikföretaget som bygger på och medverkar till en hållbar utveckling, nationellt och internationellt.

Green Cargo ägs till 100 procent av svenska staten och förvaltas av Finansdepartementet.

Järnvägstransporter utgör basen för Green Cargos verksamhet. Biltransporter är ett komplement och kombinationen tåg och bil blir en allt vanligare del av vårt erbjudande. De största kunderna finns inom industrierna stål, kemi, fordon, verkstad, skog och handel. Green Cargo AB säljer och producerar godstransportlösningar baserat på järnväg. Verksamheten är organiserad i de två divisionerna Marknad och Produktion vilka drivs med resultatansvar. Därtill finns fyra stabsfunktioner.

Tredjepartslogistikverksamhet bedrivs i två fristående dotterbolag och verksamheten omfattar lagring, hantering och distribution.

Utöver moderbolaget omfattar Green Cargokoncernen dotterföretagen Nordisk Transport Rail (NTR) AB, Green Cargo Logistics AB, Green Cargo Åkeri AB, Hallsbergs Terminal AB och Green Cargo Road & Logistics A/S. Verksamheten i dotterföretaget TGOJ Trafik AB integrerades i moderbolaget vid årsskiftet. I koncernen ingår även intresseföretagen DB Schenker Rail Scandinavia A/S och Sea-Rail OY. Samtliga bolag styrs i huvudsak genom styrelsepresentation och alla transaktioner mellan koncernbolagen sker på marknadsmässiga villkor.

GREEN CARGOS OMVÄRLD OCH MARKNAD 2010

Green Cargos transportkunder utgörs till största delen av den svenska basindustrin. Denna visade en gradvis återhämtning under hela 2010 efter finanskrisen och den lågkonjunktur som präglade föregående år. Ett undantag var skogsindustrin där samma starka återhämtning som övriga branscher haft inte kunde märkas under 2010.

I och med att konjunkturuppgången har haft en starkt positiv effekt för huvuddelen av Green Cargos viktigaste transportkunder har vi fått del av det ökade behovet av transporter. Under 2010 ökade transportvolymerna inom alla branscher med undantag för skogsindustri. Uppgången mattades något under hösten men förväntas fortsatt ligga på en hög nivå även under 2011.

Inom tredjepartslogistiken har marknadsläget utvecklats mycket starkt både inom de etablerade segmenten Sprit & Vin och Dagligvaror samt på tillväxtmarknaderna Bygg och Böcker & Media. Utsikterna för verksamheten bedöms fortfarande vara mycket positiva.

Nya avtal under året

Under 2010 tecknade Green Cargo sitt största avtal någonsin inom järnvägstransporter då vi blev en huvudleverantör inom Scand Fibre Logistics (SFL) nya logistiksystem Rail 11. Avtalet, som är värt över 350 miljoner kronor årligen i sex år, avser järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten för tio svenska pappersbruk och logistiklösningen startade upp den 12 december.

Tillväxten för de intermodala transportlösningarna har också varit god, främst under andra halvåret. I april 2010 startade Green Cargo också sin första intermodala pendeltrafik mot kontinenten. Med dagliga pendlar från Malmö till två destinationer i Tyskland erbjuds en lösning för åkerier och speditörer som köra lastbilstrailers och containrar till och från kontinenten. Kapaciteten motsvarar nästan 40 000 lastbilsekipage per år.

Under sommaren tecknade Green Cargo också två nya fleråriga avtal med norska CargoNet. Green Cargo tillhandahåller främst inrikestransporter som en del av CargoNets nätverk och de årliga intäkterna uppgår sammanlagt till 200 miljoner kronor.

Tillväxten inom tredjepartslogistiken fortsatte under 2010 och intäkterna ökade med 21 procent och efter implementering av en rad nya kundavtal är nu huvuddelen av tillgänglig kapacitet utnyttjad. Flera nya avtal har tecknats med importörer inom det väletablerade segmentet Sprit & Vin. Under året tecknades också ett nytt avtal med däckproducenten Yokohama.

Med föregående års investeringar i nya terminaler ökade tredjepartslogistikens tillgängliga lageryta med 20 procent men tack vare tillväxten under 2010 är nu i princip hela denna yta belagd. Med bolagiseringen genomförd som planerat fortsätter arbetet att utöka kapaciteten ytterligare, främst genom effektivare utnyttjande av lageryta i befintliga terminaler.

Totalt slöts nya avtal inom både transport- och tredjepartslogistik till ett värde av över 2 miljarder på årsbasis under 2010.

Året i korthet

Svag uppgång i början av året störs av kraftig vinterproblematik

När 2010 inleddes var det med en lågkonjunktur från 2009 som drabbat Green Cargo och dess kunder hårt. Sista kvartalet 2009 uppvisade en viss upphämtning men då 2010 inleddes med kraftiga störningar i infrastrukturen på grund av den kraftiga vintern avstannade uppgången helt under första kvartalet. Resultateffekterna var mycket omfattande och bestod såväl av förlorade kundintäkter som högre kostnader.

Åtgärdsprogram och ökad efterfrågan vänder den negativa resultattrenden

Under andra och tredje kvartalet ledde en kombinationen av åtgärdsprogram, nyförsäljning och ökad efterfrågan till att resultatet månad för månad förbättrades. Marknadsläget för våra järnvägs kunder stärktes samtidigt under våren inom samtliga branscher och den ökade efterfrågan spillde även över i ett ökat antal förfrågningar inom expedition och åkeriverksamheten. Tredjepartslogistiken fortsatte att växa såväl inom befintliga kundupplägg som med nytillkommande kunder.

Omstrukturering för lönsamhet och ökat kundfokus

Under sommaren och tredje kvartalet genomfördes ett omfattande arbete med två fundament för Green Cargos framtid: vår organisation och vårt kunderbjudande. Båda dessa arbeten grundades i breda interna och externa undersökningar och de genomfördes i ett högt tempo.

Syftet med omorganisationen var främst att det skulle bli enklare att vara kund eller anställd i Green Cargo samtidigt som ett starkt fokus sattes på uthållig lönsamhet.

Omstrukturering av verksamheten ledde till en uppdelning i två tydliga delar, transportverksamhet och tredjepartslogistik. Som en följd av uppdelningen bolagiserades tredjepartslogistik i ett eget bolag, Green Cargo Logistics AB, för att verksamheten som har utvecklats starkt med god lönsamhet skulle få en större frihet som eget bolag. Samtidigt beslutades att Åkeridelen i Green Cargo skulle bolagiseras för att säljas. Inom transportverksamheten förklarades organisationen med uppdelning i en division för Marknad och en för Produktion samtidigt som stabsverksamheterna centraliserades. TGOJs tågdragning och verkstadssida integrerades successivt under hösten med Green Cargo och ingår fr.o.m. 1.1 2011 som integrerade delar i Green Cargos transportverksamhet. Som en följd av omorganisationen resulterade ökad effektivitet och bortrensad dubbelarbete i en övertalighet.

Vårt kunderbjudande arbetades fram med hjälp av en omfattande kundundersökning som hjälpte oss att utveckla Green Cargos varumärkeslöfte och erbjudande till kunderna. De viktigaste kundsegmenten identifierades, vad de styrs av vid valet av transportör och vad som krävs av Green Cargo för att växa i de segment där vi har störst möj-

lighet till detta. Med den faktabasen, i vad kunderna verkligen vill ha, kan Green Cargo vässa sin verksamhet för framtiden.

De vidtagna åtgärderna ger goda förutsättningar för en framtida uthållig lönsamhet där Green Cargo kan fortsätta att utveckla hållbara transport- och tredjepartslogistiklösningar för sina kunder.

Utveckling av den internationella affären

Som en viktig del i vår satsning på utökning av den internationella trafiken startade Green Cargo under 2010 för första gången intermodala pendlar mellan Sverige och kontinenten i egen regi. I april startades den första pendeltrafiken mellan Malmö och Krefeld i Ruhr-området och i maj började den andra sträckan, Malmö – Hannover, att trafikeras. Detta innebär att två dagliga pendlar sex dagar i veckan förbinder Sverige med stora industricentra i Tyskland. Efter en lovande start har trafiken drabbats av internationella störningar som påverkat kvaliteten samtidigt som kraftigt vinterväder i norra Europa orsakat ytterligare problem i slutet av året. Åtgärder för att höja punktligheten genomförs nu under första halvåret 2011.

Green Cargo har också utvecklat det intermodala nätverket inom Sverige där vi nu trafikerar 40 orter. Med utbyggd kapacitet och förbättrade tidtabeller ökar valmöjligheterna för de kunder som vill kombinera järnvägstransport med bilforsling, både inhemskt och för transporter mot kontinenten.

Förändringar i dotter- och intressebolagsstruktur

Som nämnts ovan genomfördes under hösten 2010 en omstrukturering såväl inom moderbolaget som i koncernen. Moderbolagets division Logistics bolagiserades per den 1 november i Green Cargo Logistics AB. Under november avyttrades andelarna (45%) i intresseföretaget Cargo-Net AS.

Den 1 december bolagiserades åkeriverksamheten inom moderbolagets division Road i dotterföretaget Green Cargo Åkeri AB. En process i syfte att avyttra åkeriet inleddes i och med detta och verksamheten redovisas som verksamhet till försäljning. Green Cargo Åkeri AB förväntas vara avyttrat under 2011.

Efter omstruktureringen (fr.o.m 1 januari 2011) består koncernen, utöver moderbolaget Green Cargo AB, av fyra dotterbolag Green Cargo Logistics AB, Nordisk Transport Rail (NTR), Hallsbergs Terminal samt Green Cargo Åkeri AB (det senare som hålls för försäljning) samt de två intressebolagsföretagen DB Schenker Rail Scandinavia A/S (ägarandel 49%) och SeaRail OY (ägarandel 50%) Dotter- och intressebolagen stärker koncernens förmåga att leverera efterfrågade logistiklösningar.

Green Cargo koncern

5 ÅRS ÖVERSIKT ÖVER INTÄKTER OCH RÖRELSERESULTAT

	Rörelsens intäkter					Rörelseresultat				
	2010	2009	2008	2007	2006	2010	2009	2008	2007	2006
Green Cargo AB	5 376	5 176	5 571	5 357	5 214	-48	-174	109	294	265
Green Cargo Logistics AB (nov-dec 2010)	156	-	-	-	-	7	-	-	-	-
Green Cargo Åkeri AB (dec 2010)	22	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Nordisk Transport Rail	686	730	936	920	822	-3	2	2	1	-3
TGOJ Trafik AB	297	288	285	257	224	23	-5	22	25	5
Hallsbergs Terminal	41	33	31	20	14	7	4	5	2	1
Green Cargo Road & Logistics A/S	30	32	25	25	20	3	1	1	1	-1
Koncernjusteringar samt övriga bolag	-412	-362	-416	-422	-411	-131	-19	4	-28	16
Koncernen	6 196	5 897	6 432	6 157	5 883	-141*	-191	143	295	283

*) Inklusive omstrukturingskostnader och realisationsförlust vid avyttring av andelar i CargoNet AS om totalt 154.

Rörelseintäkterna under 2010 uppgick till 6 196 (5 897) och rörelseresultatet blev -141 (-191). Ökningen i rörelseintäkter beror såväl på ökade volymer som höjda priser. Volymökningen märks inom samtliga Green Cargos marknader med undantag för skogsindustrin som hade en svag utveckling under året. Uppgången har varit störst för kunder som drabbats hårdast av lågkonjunkturen under tidigare år vilket var stål- och fordonsindustrin.

Resultatförbättringen för den löpande verksamheten var betydligt större än vad som framgår vid direkt jämförelse mellan åren. Detta eftersom 2010 års rörelseresultat påverkades starkt negativt av engångsposter sammanlagt uppgående till -154, i form av omstrukturingskostnader och en realisationsförlust vid avyttringen av CargoNet. Låga volymer och den starkare kronan medförde minskade intäkter för NTR-koncernen och rörelseresultatet uppgick till -3 (2). TGOJ Trafik ökade intäkterna och rörelseresultatet förbättrades väsentligt till 23 (-5). Föregående års resultat belastades dock av en större kundförlust samt kostnader för en urspårning. Även Hallsbergs Terminal förbättrade rörelseresultatet till 7 (4) och det sammanlagda resultatet för övriga dotterföretag (exklusive KB Sveterm) blev 3 (2).

Koncernens resultat från andelar i intresseföretag uppgick till -134 (-23) varav huvuddelen avser resultatandel och realisationsförlust avseende CargoNet AS. Intresseföretaget CargoNet fortsatte att visa förlust under 2010, främst på grund av ett sämre marknads läge på den norska marknaden. Green Cargos resultatandel efter skatt var -32 (-44) och resultatet belastades även med en realisationsförlust på -99 vid avyttringen i november.

DB Schenker Rail Scandinavia minskade vinsten jämfört med föregående år, då resultatet 2009 inkluderade en större realisationsvinst från försäljning av lok. Green Cargos andel av resultatet efter skatt blev 0 (27). Resultatet för SeaRail OY var fortsatt negativt på grund av låga volymer och ogynnsamt kostnadsläge. Green Cargos resultatandel efter skatt uppgick till -3 (-5).

Moderbolaget svarade som framgår ovan för 87% av intäkterna. Segmentet Logistics ingick i moderbolaget fram till 1 november då Logistics bolagiserades. I nedanstående resultat per segment har Logistics andel av intäkter i Green Cargo AB fram till 1 november 2010 adderats med intäkter och resultat för bolaget Green Cargo Logistics för att på så vis få fram hela året för den delen.

Resultat per segment

	Rail	Logistics	NTR	Övrigt	Totalt
Rörelseintäkter	4 262	892	648	394	6 196
Rörelseresultat	-52	52	-3	-138	-141*

*) Inklusive omstruktureringkostnader och realisationsförlust vid avyttring av andelar i CargoNet AS om totalt 154.

Inom verksamhetsområde Rail ökade intäkterna med 5 procent jämfört med föregående år främst tack vare högre transportvolym och genomförda prishöjningar.

För division Road (som redovisas under Övrigt) var intäkterna 3 procent högre än 2009 och med tillägg för intäkterna i den bolagiserade åkeriverksamheten blev ökningen 8 procent. Förbättringen beror främst på växande volym inom både åkeri- och speditorsverksamheten.

Även tredjepartslogistiken visade fortsatt tillväxt under året. Bakom ökningen ligger högre volym inom befintliga avtal samt en rad nya kunduppdrag inom Detaljhandel, Sprit & Vin samt Däckhantering.

Resultat efter finansiella poster

	2010	2009
Rörelseresultat	-141*	-191
<i>Resultat från finansiella poster</i>		
Resultat från andelar i koncernföretag	7	-5
Resultat från andelar i intresseföretag	0	-
Ränteintäkter och liknande resultatposter	78	15
Räntekostnader och liknande resultatposter	-76	-42
Resultat efter finansiella poster	-132	-223

*) Inklusive omstrukturingskostnader och realisationsförlust vid avyttring av andelar i CargoNet AS om totalt 154.

Koncernens finansnetto uppgick till 9 (-32) där den positiva effekten står att finna i den kronförstärkning som skett under året. Marknadsvärderingar och omvärdering av finansiella skulder i utländsk valuta har haft en positiv effekt med 70 (22). Räntekostnaderna ökade på grund av ökad upplåning i takt med investeringar och stigande upplåningsräntor samtidigt som ränteintäkterna minskade något.

Investeringar

Koncernens totala bruttoinvesteringar under 2010 uppgick totalt till 437 (927) MSEK.

De 16 nya TRAXX-lok som anskaffats för att användas i trafiken på stålpendeln för SSAB togs i drift under året.

Moderniseringen av Green Cargos lokflotta fortsatte under 2010 och uppgick totalt till 249 MSEK och serieleveranserna av ombyggda diesellok fortsatte under hela året. Totalt hade per 31 december 2010 32 av totalt 62 genomgått moderniseringen. Under 2011 fortsätter moderniseringen och de sista ombyggda loken beräknas levereras i början av 2012.

Moderniseringen av Green Cargos ellok har också tagit ett steg framåt med omfattande tester och leverans av de första två loken i slutet av november. Moderniseringen fortsätter under 2011 och totalt 42 lok ska byggas om.

Kassaflöde

Koncernens kassaflöde från den löpande verksamheten uppgick till 318 (75) vilket främst var en effekt av ett förbättrat resultat jämfört med föregående år, men även förändringen av rörelsekapitalet bidrog positivt. Kassaflödet från investeringsverksamheten blev -323 (153). Årets investeringar, som huvudsakligen utgjorts av lokmoderniseringen, belastade kassaflödet med -334 (-101) men försäljningen av CargoNet AS gav ett positivt tillskott. Förändringen av lång- och kortfristiga placeringar påverkade dock kassaflödet negativt med -25 jämfört med en positiv effekt föregående år med 255.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten ökade något och uppgick till 50 (29). Nyupptagen finansiering inom den lånefacilitet som avtalats för lokmoderniseringen medförde ett positivt kassaflöde med 200 (0). Amorteringarna ökade jämfört med 2009 och påverkade kassaflödet negativt med -150 (-119). Sammantaget uppgick koncernens kassaflöde till 45 (257).

Green Cargo AB (moderbolaget)

INTÄKTER

Moderbolagets rörelseintäkter för 2010 blev 5 376 (5 176). Med växande transportvolymerna på våra huvudmarknader ökade intäkterna trots att tredjepartslogistiken och åkeriverksamheten bedrivits i separata bolag de sista månaderna.

KOSTNADER

Rörelsekostnaderna för 2010 uppgick till 5 424 (5 350). Driftskostnaderna ökade, men i lägre takt än intäkterna, samtidigt som personalkostnaderna minskade jämfört med 2009. Kostnaderna belastas även av omstruktureringskostnader på 55 i samband med förändringar av koncernstrukturen och den omorganisation inom moderbolaget som genomförts under andra halvåret.

Inom Rail ökade kostnaderna endast med 2 procent trots högre kostnader för den internationella trafiken och en ökning av kostnaderna för skador och olyckor. Personalkostnaderna minskade, även med hänsyn till de omstruktureringskostnader som belastade föregående år.

Kostnaderna inom Road ökade också jämfört med 2009 men i lägre takt än intäkterna. Volymökningar påverkade driftskostnaderna negativt medan övriga rörelsekostnader, inklusive personalkostnader, minskade något. Kostnaderna för division Logistics fram till bolagiseringen den 1 november motsvarade helårsutfallet 2009.

Moderbolagets finansnetto försämrades jämfört med 2009 på grund av en realisationsförlust med -196 vid avyttring av andelarna i CargoNet AS. Omvärdering av skulder i utländsk valuta och värdeförändringar för derivat samt andra finansiella instrument bidrog positivt med 70 (22). Räntekostnaderna ökade på grund av ökad upplåning och stigande räntor medan ränteintäkterna minskade något.

Finansiering och kapitalförvaltning

Pågående och planerade investeringar medför ett omfattande finansieringsbehov. Vid årets slut hade finansiering säkrats för större beslutade investeringar under de kommande åren.

Koncernens räntebärande skulder uppgick vid kvartalets utgång till 2 601 varav 1 654 avsåg finansiella leasingkontrakt och 947 lånefinansiering. Leasingkontrakten förfaller under perioden 2011-2023, och skuldportföljen inklusive lån har en genomsnittlig löptid på 7 år. Skulderna, inklusive räntederivat, har en genomsnittlig räntebindning på 1,8 år.

Under året har ny leasingkund tagits upp med 105 vid investeringar i nya lok, godsvagnar och lastbilar. Nya lån avseende pågående modernisering av 104 lok har tagits upp med 200 inom ramen för en lånefacilitet på 1 078. Amortering av befintliga leasingkulder har gjorts med 114, medan lån amorterats med 36. Räntebärande skulder har ökat med netto 35 efter amortering och omvärdering av skulder i utländsk valuta samtidigt som räntebärande tillgångar har ökat med totalt 86, vilket sammantaget innebär att räntebärande nettoskuld minskat med 51. Green Cargo AB har en utnyttjad rörelsekredit i Nordea Bank på 75.

Green Cargos placerings- och kapitalförsörjningspolicy fastställs årligen av styrelsen och anger inom vilka ramar likviditet och skulder får förvaltas. Ramarna anger vilka löptider, motpartsrisiker och typer av instrument som är tillåtna.

Målsättningen för kapitalförvaltningen är att vara rörelsestödjande och ge bästa möjliga räntenetto inom de av styrelsen uppställda ramarna. Resultatet av kapitalförvaltningen mäts genom olika jämförelser, såsom ränteindex, OMRX O/N och OMRX mortgage bond.

Koncernens likviditetsförvaltning omfattar en kortfristig rörelselikviditet, som ska uppgå till minst 200, och en likviditetsreserv som placeras på medellång sikt. Med rörelselikviditet avses kassa och marknadsnoterade placeringar som kan omsättas inom tre bankdagar samt utnyttjade, bekräftade krediter. Syftet med den kortfristiga portföljen är att minimera likviditetsrisken. Den genomsnittliga löptiden får inte överstiga sex månader.

Likviditetsreserven definieras som de likvida medel som bedöms överstiga ovanstående rörelselikviditet, och den genomsnittliga löptiden får inte överstiga två år. För båda portföljerna gäller att motpartsrisken är låg och att värdepappersinnehav håller en hög likviditet. Det gäller särskilt vid placering av rörelselikviditeten.

Skuldportföljen, det vill säga leasingavtal och lån, uppgår i koncernen till 2 595, varav knappt 2 121 avser moderbolaget. Finansiering görs regelmässigt med en rörlig ränta. För att uppnå önskad räntebindning används köpta ränteswapar, där rörlig ränta byts mot fast.

Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899), men däremot anmälningspliktig verksamhet som består av en tankanläggning för diesel. Övriga mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brandskydd.

Dotterföretaget TGOJ Trafik AB har till och med den 31 december 2010 drivit en verkstad för lokunderhåll och loktvätt. Verkstaden är anmälningspliktig i enlighet med förordningen för miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Från och med den 1 januari 2011 har Green Cargo AB övertagit den anmälningspliktiga verksamheten.

Green Cargo har tillstånd att transportera avfall, inklusive farligt avfall.

Måluppfyllelse

Finansiella mål- avkastning på eget kapital och soliditet

Vår ägares övergripande ekonomiska mål för koncernen är att säkerställa långsiktigt värdeskapande, kapitaleffektivitet och en rimlig finansiell risknivå. Målet är avkastning på eget kapital på 10 procent och soliditet på 30 procent. Green Cargos avkastning på eget kapital, var liksom föregående år även för 2010 negativ och soliditeten minskade till 25 (28) procent. Green Cargo uppfyllde därmed inte ägarnas krav på avkastning och soliditet.

För räkenskapsåret 2010 föreslås ingen vinstutdelning (0).

Risker och riskhantering

Risktagning och hantering av risker är en naturlig del av all affärsverksamhet. Såväl strategival och daglig verksamhet som skeenden i omvärlden innefattar risker. 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 med verktyg för att bedöma risker och motverka dessa inom respektive riskområde.

Återhämtningen efter lågkonjunkturen har varit stark men trots stabiliteten i den svenska ekonomin utgör utvecklingen i omvärlden fortfarande en osäkerhetsfaktor för Green Cargo. Efterfrågan på järnvägstransporter är starkt knuten till aktiviteten inom basnäringarna och verkstadsindustrin vilka påverkas av efterfrågan på exportmarknaderna både inom EU och USA. Green Cargo fortsätter att genomföra de åtgärder som krävs för att anpassa verksam-

heten till marknadsläget och för att förbättra effektiviteten inom alla delar av koncernen.

Finansoron inom Euro-zonen medför också fortsatt höga finansiella risker 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. Green Cargo har också säkrat finansieringen för större beslutade investeringar under de kommande åren.

Green Cargo har i Måltavlan definierat sex målområden. Dessa redovisas nedan och hur vår exponering för olika risker ser ut och hur vi motverka dessa risker. Green Cargo har ingen separat funktion för riskhantering eftersom bedömning och hantering av dem är en integrerad del av verksamheten och dess styrning.

Säkerhet

Olyckor medför avbrott i verksamheten och kan skada våra medarbetare, vår utrustning eller tredje part. Hög säkerhet är en förutsättning för hela verksamheten. Vi arbetar metodiskt med säkerhetsfrågor och på att bli ännu mer proaktiva genom att rapportera in tillbud. I varje aktivitet och satsning ingår en säkerhetsaspekt.

Medarbetare

Otillräcklig kompetens för att möta kundernas krav är en risk som skulle kunna bromsa Green Cargos tillväxt. Nya förutsättningar och Green Cargos utveckling till tjänsteföretag ställer krav på helt nya kompetenser, som det råder hård konkurrens om. Vi arbetar långsiktigt för att rekrytera rätt medarbetare och på utbildning. Green Cargo har även ett gott renommé på arbetsmarknaden som en attraktiv arbetsgivare, inte minst är den goda miljöprofilen en allt viktigare tillgång i konkurrensen.

Samhälle

Som en aktör i samhället är vi utsatta för risker från omvärlden runtomkring oss. Risker som följer av makroekonomins utveckling, förändrade förutsättningar för järnvägen och logistikbranschen eller ändrade konsumtionsmönster är tre exempel som vi på olika sätt måste bevaka och hantera. De viktigaste komponenterna är infrastruktur, transportmönster och makroekonomiska förändringar.

Otillräcklig infrastruktur – För att Green Cargo ska kunna bidra till en positiv samhällsutveckling och erbjuda konkurrenskraftiga logistiklösningar krävs investeringar i infrastruktur. Det är en uppenbar risk att otillräcklig och föråldrad infrastruktur kan förhindra denna utveckling.

Green Cargo arbetar löpande med information och deltar i debatten kring frågan. Exempelvis för vi kontinuerlig dialog med Trafikverket och lyfter fram våra åsikter på andra sätt som når beslutsfattarna.

Förändrade transportmönster – Nya tyngdpunkter i den ekonomiska geografin påverkar transportmönstren, samtidigt som ökade långväga transportbehov skapar förskjutningar mellan transportslag. Om allt fler verksamheter och industriell produktion flyttas utomlands kan svensk och nordisk industri få en så ogynnsam kostnadsutveckling att transportvolymerna minskar.

Green Cargo utvecklar kontinuerligt sitt kunderbjudande för att säkerställa värdeskapande för kundernas verksamheter.

Makroekonomiska förändringar med störst effekt på Green Cargo rör framför allt konjunkturella förändringar med betydelse för våra kunders efterfrågesituation men även valuta har en stark påverkan såväl direkt (på lån, kundavtal etc) som indirekt i kundernas relativa konkurrenskraft.

Starkare fokus på kostnadseffektivitet hjälper oss att bättre klara av en konjunkturavmattning. Prisvariationer och framtida tillgång på olja och el påverkar också våra kostnader.

El för tågdrift köper vi från Trafikverket som har en långsiktig strategi för upphandling av el för att ge järnvägens operatörer en stabil elkostnad över tiden. Vi har också drivmedelsklausuler i våra kundavtal för att ytterligare nå jämnare kostnadsutveckling. Högre bränslepriser verkar dock generellt i riktning mot mer miljöeffektiva transportalternativ, såsom järnväg.

Hantering av Green Cargos exponering visavi utländska valutor och räntor är reglerat i företagets Finanspolicy.

Miljö

De senaste årens extrema väderlek är inte bara en risk i vår verksamhet, utan också ett globalt problem som måste hanteras. Effekterna av klimatförändringar kan öka behovet av Green Cargos verksamhet exempelvis vid stormar, och samtidigt kan de förhindra godstågens framfart i spåren. På längre sikt skulle förhöjda vattennivåer kunna påverka verksamheten negativt.

Varje godstransport som vi får över till tåget är en vinst för miljön. För att eliminera risken för trafikstopp på grund av stormfällda träd har vi krävt lika breda trädfria zoner runt de stora järnvägsstråken som runt motorvägarna. Efter de två senaste årens vintrar arbetar vi också tillsammans med Trafikverket och andra aktörer inom järnvägssektorn för att förbättra beredskapen och förebygga störningar på grund av snö och kyla.

Det finns en risk i att branschen, inklusive Green Cargo, inte lyckas utveckla lösningar med tillräckligt kundvärde för att möta behovet av konkurrenskraftig logistik som dessutom är klimatsmart. Green Cargo har en klar fördel av sitt omfattande miljöarbete och sin spårbundna logistik som bas. Vi bedömer att det kommer att bli en allt större affärsrisk för företag att underskatta vikten av miljöfrågorna vid inköp av logistiklösningar. Inte minst växer konsumentkraven på miljöanpassade lösningar.

Kund

Konkurrensen på spåren och marknadens krav på nya högkvalitativa produkter ökar. Green Cargo måste kunna anpassa sig till varje situation och hitta konkurrensfördelar i sin storlek. Nya konkurrenter liksom etablerade logistikaktörer kan på egen hand ge sig in i järnvägsmarknaden.

För att klara av att utveckla och marknadsföra lösningar med tillräckligt högt kundvärde investerar vi mycket i kundstyrd produktutveckling. Lanseringen av den intermodala produkten och samarbetet med Deutsche Bahn är två viktiga delar i att säkerställa befintliga affärer och vinna nya.

Framgången för Green Cargos internationella satsning och kvaliteten i den gränsöverskridande trafiken beror i hög utsträckning på samarbetet med DB Schenker Rail.

För att attrahera kritiska godsvolymer till järnväg med den intermodala produkten krävs investeringar i utbyggd nätverks- och produktionskapacitet samt fungerande underleverantörer.

Green Cargo fokuserar på att etablera nya kombiterminaler och intermodala flöden via olika hamnar där god till växtpotential finns. Vi trafikerar idag drygt 40 orter med möjlighet att lyfta intermodala lastbärare.

Skog och stål står för två tredjedelar av Green Cargos affärsvolym. Risken är stor att förlorad affärsvolym inom dessa branscher inte kompenseras av ny affärsvolym från nya tillväxtsegment. Vi utvecklar nya tjänster och logistikkoncept för de olika kundgrupperna. En annan viktig åtgärd är fortsatt kraftfull effektivisering, reducering av enhetskostnader och ökad flexibilitet i vår kostnads massa.

Ändrade köpbeteende i form av outsourcing till tredje parts och fjärdepartislogistikföretag med andra kompetenser och värderingar än varuägaren blir vanligare. För att möta de nya kraven måste Green Cargo säkerställa att vi har den kompetens och kostnadseffektivitet som kunderna kräver.



Finans

Green Cargos verksamhet exponeras mot ett antal finansiella risker som påverkar koncernens resultatutveckling och kassaflöden. Green Cargos moderbolag har en finansfunktion vars huvuduppgifter är att identifiera, bedöma och effektivt hantera dessa risker. Den fungerar även som internbank och ansvarar för kapitalförsörjning och cash management. Arbetet bedrivs i enlighet med den finanspolicy som beslutats av styrelsen. Finanspolicyen fastställer kraven på en löpande riskuppföljning för att underlätta god intern riskkontroll.

INVESTERINGAR

Varje investering kan förknippas med osäkerhet om den inte genererar avsett kundvärde. Green Cargo fortsätter att investera i kapacitet med låg miljöpåverkan, i form av nya lok och lokmoderniseringar. Det pågående lokmoderniseringsprojektet löper i stort enligt plan. Varje investering i Green Cargo bedöms utifrån de affärskoncept som investeringen ska avkasta.

KOSTNADSUTVECKLING

Finansiell risk ökar vid stigande enhetskostnader inom Green Cargo. Det pågår ett kontinuerligt arbete med att effektivisera verksamheten och dra ner enhetskostnaderna, vare sig det avser lok, vagnar, personal, underhåll etc.

FASTA KOSTNADER OCH KUNDAVTAL

Green Cargos verksamhet kräver stora resurser. Huvudsakligen beror det på att produktionen är kapitalintensiv, särskilt järnvägstransporter som är ett sammanhängande system där samtliga kunder delar resurserna. För järnväg är ungefär 70 procent av kostnadsmassan fast på 12 månaders sikt. För att öka flexibiliteten strävar Green Cargo efter att:

- dela volymriskerna med kunderna genom kombinationer av rörlig och fast del i prissättningen samt längre avtalstider
- dimensionera den egna verksamheten tydligare med hänsyn till hela konjunkturcykeln
- komplettera egna resurser med inhyrd kapacitet
- öka möjligheterna till samutnyttjande av olika resurser

Inom lastbilstrafik har kostnadsmassan, inklusive den fasta delen, relativt stor rörlighet. Större volymnedgångar och förlust av viktigare kundupdrag kan till övervägande del motverkas med motsvarande neddragning på kostnadssidan. Riskerna på lastbilssidan minskas även genom samarbete med lejda åkerier.

De fasta kostnaderna inom tredjepartslogistik, som uppgår till knappt 20 procent av den totala kostnaden, anpassas i möjligaste mån till befintliga kundavtal. Riskerna begränsas genom att lokalerna är belägna i attraktiva regioner ur logistisk synpunkt. Genom att delvis arbeta med in-

hyrd personal och lägga ut vissa moment på entreprenad kan vi anpassa resurserna till hög och lågsäsong.

Det främsta sättet för oss att motverka riskerna med fasta kostnader är långsiktigt starka relationer med kunder och leverantörer.

FINANSIELLA RISKER

Transaktioner med olika parter kan skapa risker för betydande kostnader och förluster, i form av ränterisker, valutarisiker, motpartsrisiker, likviditetsrisker (vår egen likviditet) och refinansieringsrisker. Finansoro ökar de finansiella riskerna i form av påverkan på ränte- och valutamarknaderna. Finanspolicyen slår fast ramar för ränterisker och valutaexponering samt anger tillåtna motparter och limiter, i syfte att hantera den finansiella riskexponeringen.

RÄNTERISKER

Koncernen strävar efter en stabil resultatutveckling, vilket innebär att ränterisken skall begränsas. I finanspolicyen uttrycks ramarna för tillåten ränterisk som genomsnittlig räntebindning och löptid. För placeringar är genomsnittlig löptid maximalt sex månader (rörelselikviditet) respektive två år (likviditetsreserv). För upplåning är maximalt tillåten räntebindning 39 månader. För att justera räntebindningstid får derivatinstrument användas. Skulderna hade vid årsskiftet huvudsakligen rörlig ränta. En känslighetsanalys visar att en ränteförändring med +/- 1 procentenhet påverkar det finansiella nettot med +/- 8.

VALUTARISKER

Exponering i utländska valutor relateras främst till koncernens internationella transporter. För risktäckning används främst valutaklausuler i kundavtal, valutaterminer och till viss del valutaoptioner. Under året har prognostiserade fordringar i utländsk valuta kurssäkrats. Valutasäkring har uppgått till MEUR 53. Vid årets utgång fanns MEUR 30 i utestående terminskontrakt, med förfall under 2011. En känslighetsanalys visar att en valutakursförändring för EUR/SEK med +/- 2,5 procent påverkar det finansiella nettot med +/- 3.

MOTPARTSRISKER/KREDITRISKER

Med motpartsrisk avses risken att motparten inte kan fullgöra sina åtaganden till fullo och/eller i tid. Koncernens placeringar av likvida medel får endast ske i likvida instrument med låg motpartsrisk. Vår finanspolicy anger tillåtna motparter och beloppslimiter per motpart. Motpartsexponeringen är indelad i tre olika kategorier med ett maximalt limitbelopp per emittent. Vid årsskiftet var den totala exponeringen avseende likvida medel 623.

LIKVIDITETSRISKER

Kostnader eller betalningsinställelse kan uppstå om vi inte har tillgång till eller inte kan låna likvida medel för att täcka våra utgifter. Det innefattar även risken att värdepapper inte kan omsättas vid önskad tidpunkt, till önskat pris eller till önskad volym. Likviditetsrisker hanteras genom en fastställd lägsta nivå för medel disponibla inom tre bankdagar.

REFINANSIERINGSRISKER

Green Cargo tillförs kostnader eller tvingas till betalningsinställelse om förfallande skuldbelopp inte kan täckas med likviditet eller likvärdig nyfinansiering. Förfallen ska spridas jämnt över tiden och högst en tredjedel av koncernens lån får förfalla inom en 12 månaders period. Återstående kontraktstid för våra finansiella skulder var vid årsskiftet i genomsnitt sju år.



Framtidsutsikter och vinstdisposition

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

I mitten av januari 2011 skedde en omfattande urspårning utanför Bräcke på norra stambanan. Ett antal vagnar lastade med pappersrullar spårade ur och orsakade omfattande materiell skada på såväl infrastruktur, järnvägsvagnar som gods. På grund av den stora skadan och ett komplicerat bärgningsarbete medförde olyckan ett fem dagar långt totalt trafikstopp på denna del av stambanan.

Utredningen visar att en sannolik olycksorsak var varmgång i ett hjullager på en av vagnarna. Detta kommer att utredas vidare men enligt en första bedömning beräknas Green Cargos kostnader för urspårningen uppgå till 12 miljoner kronor vilket belastat resultatet för första kvartalet 2011. Trafikstoppet ledde också till ett intäktsbortfall under perioden.

Ett fortsatt strängt vinterväder med snö och mycket kallt väder i norra Sverige har också medfört fortsatta problem med störningar för tågtrafiken, dock i mindre omfattning än 2010. Detta har även påverkat Green Cargos produktion och resulterat i ökade kostnader för reparationer och underhåll av lok och vagnar och stillståndskonsekvenser till följd av detta.

FRAMTIDSUTSIKTER

Trots en problemfylld inledning och en bister avslutning kan 2010 summeras som ett år av återhämtning då en djup lågkonjunktur vändes i en stabil högkonjunktur för den svenska industrin. Under de första månaderna på 2011 har vi sett fortsatt positiva signaler från de flesta av våra huvudmarknader.

Våra nya lok är på plats och en stor del av de beställda moderniserade el- och dieselloken kommer att vara levererade vid årets utgång. Detta är avgörande för att säkerställa produktionskapaciteten när volymerna hos befintliga och nya kunder ökar. Vi räknar också med att tillgängligheten ökar samtidigt som en väntad ökning underhållskostnaderna motverkas. Genom integrationen av TGOJs verkstäder i moderbolaget får vi också helt nya möjligheter att planera och utföra underhåll på ett effektivt sätt vilket blir en stor tillgång under de kommande åren.

Med enklare och tydligare organisation, genomförda effektiviseringar och ett stabilt marknadsläge för både transportverksamheten och tredjepartslogistiken är förutsättningarna goda för att växa och nå en betydande resultatförbättring redan under 2011.

PRIORITERINGAR OCH UTSIKTER FÖR 2011

Finansiella mål

Ägarens krav på 10 procent avkastning på eget kapital och en soliditet på 30 procent ligger fortsatt fast och för 2011 blir prioriteten för Green Cargo att arbeta för att uppfylla fastställda finansiella ägarkrav. Uthållig lönsamhet är en förutsättning för vår verksamhet som av naturen är kapitalintensiv och också är beroende av ett nätverk av resurser för att fungera effektivt. Med en stor del fasta resurser i form av lok och vagnar samt personal är det viktigt att vi når en stabil lönsamhet som ger ägaren avkastning på sitt insatta kapital. Under senare delen av 2010 uppvisade Green Cargo en stark underliggande rörelseresultatförbättring som utgör grunden för ett fortsatt arbete med att ytterligare stärka lönsamheten.

Våra prioriteringar under 2011 kommer till stor del att präglas av de åtgärder, omstruktureringar och investeringar som beslutats under 2010 och tidigare år och inriktas på linjedrivna förbättringar för uthållig lönsamhet. De områden som kommer att ha speciellt fokus under 2011 faller under rubrikerna "Ta betalt för utfört arbete, genomarbetade avtal, effektiviseringar av personal, vagnar och lok, kostnadseffektivt underhåll, kapitalrationalisering och kulturförändring". Med den nuvarande verksamheten som visar ett rörelseöverskott och de ovan angivna prioriteringarna är förutsättningarna goda för att vi ska kunna komma en bra bit på vägen under 2011 till att uppfylla ägarkraven.

Vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande (kronor):

Balanserade vinstmedel	1 139 754 425
Koncernbidrag efter skatt	33 592 460
Årets resultat	-224 685 929
Summa	948 660 956

Styrelsen och den verkställande direktören föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	948 660 956
Summa	948 660 956

Femårsöversikt

	Rörelsens intäkter					Rörelseresultat				
	2010	2009	2008	2007	2006	2010	2009	2008	2007	2006
Green Cargo AB	5 376	5 176	5 571	5 357	5 214	-48	-174	109	294	265
Green Cargo Logistics AB (nov-dec 2010)	156	-	-	-	-	7	-	-	-	-
Green Cargo Åkeri AB (dec 2010)	22	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Nordisk Transport Rail	686	730	936	920	822	-3	2	2	1	-3
TGOJ Trafik AB	297	288	285	257	224	23	-5	22	25	5
Hallsbergs Terminal	41	33	31	20	14	7	4	5	2	1
Green Cargo Road & Logistics A/S	30	32	25	25	20	3	1	1	1	-1
Koncernjusteringar samt övriga bolag	-412	-362	-416	-422	-411	-131	-19	4	-28	16
Koncernen	6 196	5 897	6 432	6 157	5 883	-141*	-191	143	295	283

*) Inklusive omstrukturingskostnader och realisationsförlust vid avyttring av andelar i CargoNet AS om totalt 154.

Resultaträkning

(MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2010	2009	2010	2009
Rörelsens intäkter					
Nettoomsättning	5, 6	6 181	5 889	5 356	5 169
Övriga rörelseintäkter	7	15	8	20	7
Summa rörelsens intäkter		6 196	5 897	5 376	5 176
Rörelsens kostnader					
Driftskostnader	5, 8	-3 349	-3 215	-2 933	-2 805
Personalkostnader	9	-1 744	-1 842	-1 545	-1 656
Övriga externa kostnader	10	-854	-740	-728	-653
Avskrivningar och nedskrivningar	16, 17	-256	-237	-218	-205
Övriga rörelsekostnader	11	-	-31	-	-31
Andel i intresseföretags resultat		-134	-23	-	-
Rörelseresultat	6	-141	-191	-48	-174
Resultat från finansiella poster					
Resultat från andelar i koncernföretag	12	7	-5	-	15
Resultat från andelar i intresseföretag		0	-	-196	0
Ränteutgifter och liknande resultatposter	13	78	15	78	13
Räntekostnader och liknande resultatposter	14	-76	-42	-60	-32
Resultat efter finansiella poster	6	-132	-223	-226	-178
Skatt på årets resultat	15	-7	49	1	49
Årets resultat		-139	-174	-225	-129
Varav hänförligt till moderföretagets ägare		-140	-174		
Varav hänförligt till minoritetsägare		1	0		
Summa		-139	-174		

RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

(MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2010	2009	2010	2009
Årets resultat		-139	-174	-225	-129
Övrigt totalresultat:					
Kassaflödessäkringar		28	70	28	70
Säkring av nettoinvestering		34	158	34	15
Omräkningsdifferenser		-52	22	-	-
Skatt	15	-16	-22	-16	-22
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-6	85	46	63
Summa totalresultat för året		-145	-89	-179	-66
Varav hänförligt till moderföretagets ägare		-146	-89		
Varav hänförligt till minoritetsägare		1	0		
Summa		-145	-89		

Balansräkningar

TILLGÅNGAR (MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		10-12-31	09-12-31	10-12-31	08-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella tillgångar</i>	16				
Balanserade utvecklingsutgifter		30	29	30	27
Goodwill		8	8	1	1
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		17	32	17	33
<i>Summa immateriella tillgångar</i>		55	69	48	61
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	17				
Mark, markanläggningar och byggnader		405	410	2	2
Leasade byggnader	18	211	218	211	218
Investeringar i hyrda lokaler		15	20	13	20
Transportmedel		547	358	541	310
Leasade transportmedel	18	724	849	718	794
Inventarier och andra tekniska anläggningar		91	81	25	68
Pågående nyanläggningar		770	723	764	720
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		2 763	2 659	2 274	2 132
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Andelar i koncernföretag	19	–	–	126	126
Andelar i intresseföretag	19	335	560	316	551
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0	1	0	0
Långfristiga placeringar		10	120	9	120
Derivatinstrument	33	0	0	0	0
Fordringar hos koncernföretag	5	–	–	84	3
Andra långfristiga fordringar		0	1	0	0
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		345	682	535	800
Uppskjutna skattefordringar	20	150	179	140	167
Summa anläggningstillgångar		3 313	3 589	2 997	3 160
Omsättningstillgångar					
Varulager	21	16	13	16	3
Kundfordringar		667	615	471	510
Fordringar hos koncernföretag	5, 22	–	–	101	48
Fordringar hos intresseföretag	5	7	37	7	37
Aktuella skattefordringar		0	0	0	0
Övriga fordringar		2	13	23	4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	23	103	167	86	157
Derivatinstrument	33	0	1	0	1
Kortfristiga placeringar		309	72	309	72
Kassa och bank	32	303	359	252	306
Summa omsättningstillgångar		1 407	1 277	1 265	1 138
Tillgångar som innehas för försäljning	24	220	111	108	111
SUMMA TILLGÅNGAR		4 940	4 977	4 370	4 409

Förändringar i eget kapital

		Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare					Minoritets- intresse		
KONCERNEN (MSEK)	Not	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa		Totalt eget kapital
Ingående balans per 2009-01-01		200	1 047	-51	280	6	1 482	7	1 489
Disposition av föregående års resultat					6	-6	0		0
Totalresultat									
Årets resultat						-174	-174	0	-174
Övrigt totalresultat									
Kassaflödessäkringar, efter skatt				52			52		52
Säkring av nettoinvestering				11			11		11
Omräkningsdifferens				22			22		22
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		-	-	85	-	-	85	-	85
Summa totalresultat		-	-	85	-	-174	-89	0	-89
Utgående balans per 2009-12-31	30	200	1 047	34	286	-174	1 393	7	1 400
Ingående balans per 2010-01-01		200	1 047	34	286	-174	1 393	7	1 400
Disposition av föregående års resultat					-174	174	0		0
Förvärv/avyttring av verksamheter					-2		-2		-2
Totalresultat									
Årets resultat						-140	-140	1	-139
Övrigt totalresultat									
Kassaflödessäkringar, efter skatt				21			21		21
Säkring av nettoinvestering				25			25		25
Omräkningsdifferens				-52			-52		-52
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		-	-	-6	-	-	-6	-	-6
Summa totalresultat		-	-	-6	-	-140	-146	1	-145
Utgående balans per 2010-12-31	30	200	1 047	28	110	-140	1 245	8	1 253

		Aktie- kapital	Reserv- fond	Fond för verkligt värde	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
MODERBOLAGET (MSEK)	Not						
Ingående balans per 2009-01-01		200	100	-73	1 216	0	1 443
Disposition av föregående års resultat					0	0	0
Erhållna koncernbidrag					4		4
Skatteeffekt på erhållna koncernbidrag					-1		-1
Kassaflödessäkringar, efter skatt				52			52
Säkring av nettoinvestering				11			11
Årets resultat						-129	-129
Utgående balans per 2009-12-31	30	200	100	-10	1 219	-129	1 380
Ingående balans per 2010-01-01		200	100	-10	1 219	-129	1 380
Disposition av föregående års resultat					-129	129	0
Förvärv/avyttring av verksamheter					14		14
Erhållna koncernbidrag					46		46
Skatteeffekt på erhållna koncernbidrag					-12		-12
Kassaflödessäkringar, efter skatt				21			21
Säkring av nettoinvestering				25			25
Årets resultat						-225	-225
Utgående balans per 2010-12-31	30	200	100	36	1 138	-225	1 249

Kassaflödesanalys

(MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2010	2009	2010	2009
Den löpande verksamheten					
Resultat efter finansiella poster		-132	-223	-226	-178
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	31	389	340	416	262
Betalningar avseende avsättningar		-44	-55	-38	-53
Betald skatt		-26	-10	-25	-9
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		187	52	127	22
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		59	5	165	-11
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		72	18	-26	86
Kassaflöde från den löpande verksamheten		318	75	266	97
Investeringsverksamheten					
Avsättningar		0	0	0	0
Förvärv av immateriella tillgångar		-5	-30	-5	-30
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-430	-237	-411	-145
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		101	166	111	166
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		39	0	39	0
Förändringar i kortfristiga placeringar		-135	179	-135	179
Förändringar i långfristiga placeringar		110	76	110	76
Förvärv av verksamheter		-3	-1	0	-0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-323	153	-291	246
Finansieringsverksamheten					
Utdelning till aktieägaren		-	-	-	-
Upptagna lån		200	148	200	20
Amortering av leasingkulder och lån		-150	-119	-134	-108
Erhållna/lämnade koncernbidrag		-	-	5	15
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		50	29	71	-73
<i>Årets kassaflöde</i>					
Likvida medel vid årets början		358	101	306	36
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	31	403	358	352	306

Noter

NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

Moderbolaget Green Cargo AB är ett transport- och logistikföretag på den europeiska marknaden. Järnvägstransporter utgör basen i verksamheten. Biltransporter är ett komplement och kombinationen tåg-lastbil blir allt viktigare i vårt erbjudande. För att erbjuda heltäckande logistiklösningar har Green Cargo också verksamhet inom tredjepartslogistik, vilket innefattar lagring, plockning och distribution. Företagets största kunder finns främst inom industrierna stål, kemi, bil, verkstad och skog samt handel. För ytterligare information om verksamheten under 2010 hänvisas till förvaltningsberättelsen.

Moderbolaget Green Cargo AB direktägs till 100 procent av Svenska staten. Green Cargo AB (priv) har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagens huvudkontor är:

Box 39, 171 11 SOLNA.

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 24 mars 2011 och de kommer att föreläggas årsstämman den 27 april 2011 för fastställande.

NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

ALLMÄNT

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Vidare tillämpar koncernen Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 1.2 (Kompletterande redovisningsregler för koncerner) vilken specificerar de tillägg till upplysningar som krävs enligt bestämmelserna i Årsredovisningslagen.

Tillgångar och skulder är värderade till anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde består av derivatinstrument och finansiella tillgångar/skulder klassificerade som finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen.

Omsättningstillgångar och kortfristiga skulder består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas inom tolv månader från balansdagen. Övriga tillgångar och skulder redovisas som anläggningstillgångar respektive långfristiga skulder.

Moderbolagets redovisningsprinciper följer koncernens med undantag för de tvingande regler som framgår i Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2.2 (Redovisning för juridiska personer). Redovisningsprinciperna för moderbolaget framgår under rubriken "Moderbolagets redovisningsprinciper".

Nedan beskrivs mer väsentliga redovisningsprinciper som har tillämpats. Dessa principer har tillämpats konsekvent för presenterade år, om inte annat anges.

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER

Ändrade redovisningsprinciper

Redovisningsprinciper och beräkningsmetoder är, med undantag av nya och ändrade principer nedan, oförändrade från de som tillämpats i

årsredovisningen 2009. Nya IFRS-standarder och uttalanden från IFRIC under 2010 har inte haft någon påverkan på Green Cargos redovisning (förutom vad gäller upplysningar).

Koncernen har tillämpat följande nya och ändrade IFRS från 1 januari 2010.

IAS 24 Upplysningar om närstående (ändring)

Den ändrade standarden medför att definitionen för vad som avses med ett närstående bolag har förenklats och förtydligats. För företag med statligt ägande kan detta innebära vissa undantag från upplysningskraven. Den nya standarden ska tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2011. Green Cargo har dock valt att tillämpa ändringen i förtid från den 1 januari 2010.

Den nya definitionen innebär att några av de bolag, vilka tidigare har klassificerats som intresseföretag, ej är att betrakta som intresseföretag. Ändringen innebär att notupplysningarna avseende transaktioner med närstående förändrats, och exkluderar uppgifter om Trafikverket, Posten AB samt SJ AB.

IAS 27 Koncernredovisning och separata finansiella rapporter

Ändringen gällde för räkenskapsår som började den 1 juli 2009 och senare. Den ändrade standarden kräver att alla transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande (tidigare minoritetsägare) redovisas i eget kapital om de inte medför någon ändring i det bestämmande inflytandet och dessa transaktioner ger inte längre upphov till goodwill eller vinster och förluster. Standarden anger också att när ett moderföretag mister det bestämmande inflytandet ska eventuell kvarvarande andel omvärderas till verkligt värde och en vinst eller förlust redovisas i resultaträkningen.

Green Cargo har tillämpat ändringen framåtriktad från den 1 januari 2010. Inga transaktioner har skett som omfattas av ändringen varför ändringen ej har påverkat den finansiella rapporteringen.

IFRS 3 Rörelseförvärv

Ändringen gällde för räkenskapsår som började den 1 juli 2009 och senare. Den omarbetade standarden fortsätter att föreskriva att förvärvsmetoden tillämpas för rörelseförvärv men med några väsentliga ändringar. Exempelvis redovisas alla betalningar för att köpa en verksamhet till verkligt värde på förvärvsdagen, medan efterföljande villkorade betalningar klassificeras som skulder som därefter omvärderas i resultaträkningen. Innehav utan bestämmande inflytande i den förvärvade rörelsen kan valfritt för varje förvärv värderas antingen till verkligt värde eller till den proportionella andel av den förvärvade rörelsens nettotillgångar, som innehas av innehavare utan bestämmande inflytande. Alla transaktioner avseende förvärv ska kostnadsföras.

Green Cargo har tillämpat den omarbetade standarden framåtriktad från den 1 januari 2010. Inga transaktioner har skett som omfattas av den omarbetade standarden varför den finansiella rapporteringen ej har påverkats.

TILLÄMPNING AV REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar de företag i vilka moderbolaget direkt

eller genom dotterföretag innehar mer än 50 procent av röstetalet. I ej helägda dotterföretag, redovisas minoritetsintresset i koncernbalansräkningen som en post inom eget kapital och utgörs av utomstående aktieägares andel av dotterföretagets resultat och nettotillgångar. Årets resultat som redovisas i resultaträkningen inkluderar minoritetsandelen och visar således det sammanlagda resultatet hänförligt till såväl moderbolagets ägare som minoritetsägarna. Fördelningen av årets resultat mellan moderbolagets ägare och minoritetsägarna specificeras separat.

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventalförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Villkorade betalningar efter förvärvsdagen klassificeras som skulder och omvärderas via resultaträkningen. Det överskott som utgörs av skillnaden mellan den överförda ersättningen och nettot per förvärvstidpunkten, av verkliga värden på förvärvade identifierbara tillgångar och skulder redovisas som goodwill. Denna uppkomna goodwill värderas och redovisas enligt avsnittet immateriella tillgångar. Om anskaffningskostnaden understiger verkligt värde för det förvärvade dotterföretagets nettotillgångar, redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Alla transaktioner avseende förvärv kostnadsförs.

Koncerninterna transaktioner och balansposter samt orealiserade vinster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Även orealiserade förluster elimineras, om inte transaktionen utgör ett bevis på att ett nedskrivningsbehov föreligger för den överlåtna tillgången.

Omräkning av utlandsverksamheter

Vid upprättande av koncernredovisning omräknas koncernens utlandsverksamheters balansräkningar från dessas funktionella valuta till svenska kronor baserat på balansdagens valutakurs. Intäkt- och kostnadsposter omräknas till periodens genomsnittskurs. De omräkningsdifferenser som uppstår redovisas mot övrigt totalresultat och överförs till koncernens omräkningsreserv. Den ackumulerade omräkningsdifferensen omförs och redovisas som en del i reavinst eller – förlust i de fall utlandsverksamheten avyttras. Goodwill och justeringar till verkligt värde som är hänförliga till förvärv av verksamheter med annan funktionell valuta än svenska kronor behandlas som tillgångar och skulder i den förvärvade verksamheten och omräknas till balansdagens valutakurs.

Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag, i vilka koncernen har lägst 20 procent och högst 50 procent 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- respektive undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Andel i intresseföretags resultat" koncernens andel i intresseföretagens resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden. Erhållna utdelningar från intresseföretag minskar investeringens redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretag

tags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget redovisar koncernen inte ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig förpliktelser eller gjort betalningar för intresseföretagets räkning. Om intresseföretaget senare visar vinst återgår koncernen till att redovisa sin andel av dessa vinster först när dessa uppgår till samma belopp som andelen av förlusterna vilka inte redovisats av koncernen.

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 järnvägsförvaltningar redovisas som kostnad. Skälet till denna redovisningsprincip är totalåtagandet gentemot kunden.

Statliga bidrag

Statliga bidrag redovisas i balans- och resultaträkningarna när det föreligger rimlig säkerhet att företaget kommer att uppfylla de villkor som är förknippade med bidraget och att bidraget kommer att erhållas.

Statliga bidrag redovisas över resultaträkningen som intäkt. Bidragen periodiseras på samma sätt och över samma tidsperiod som de kostnader bidragen är avsedda att kompensera för. Om företaget redan haft kostnaden som bidraget avser redovisas bidraget som intäkt så snart fordran uppkommer.

Om bidraget lämnas i form av icke-monetär tillgång, till exempel mark, fastställs tillgångens verkliga värde och redovisas som tillgång och intäkt i balans- och resultaträkningarna.

Ersättningar till anställda

Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda såsom löner och sociala kostnader, betald semester med mera redovisas som en kostnad i aktuell intjänandeperiod.

Pensioner

Pensionsplanerna klassificeras som antingen avgiftsbestämda eller förmånsbestämda. Avgiftsbestämda planer innebär att pension utgår med överenskommet belopp och förmånsbestämda planer innebär att pension utgår med en procentuell andel av lönen.

De huvudsakliga pensionsplanerna inom Green Cargo AB är PA 03 (administrerad av SPV) som är både en förmåns- och avgiftsbestämd plan samt ITP-planen som är en förmånsbestämd plan. Den förmånsbestämda delen av PA 03 är ej väsentlig och planen redovisas därmed som avgiftsbestämd. ITP-planen administreras av Alecta och är en gemensam plan för flera arbetsgivare. I UFR 6 uttalas att den information som Alecta meddelat företagen för närvarande inte innehåller de upplysningar som krävs för att kunna redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Planen redovisas därför som en avgiftsbestämd plan enligt punkt 30 i IAS 19. Avgifterna för avgiftsbestämda planer kostnadsförs när den anställda utför sina tjänster, alltså under anställningstiden.

Dotterföretaget TGOJ Trafik AB har pensionsplaner som klassificeras som förmånsbestämda. För dessa planer nuvärdeberäknas det

framtida formella och informella åtagandet med hjälp av aktuariella antaganden. Vid värdering av förmånsbestämda pensionsförpliktelser har den så kallade Projected Unit Credit Method (PUCM) använts, i enlighet med IAS 19. PUCM innebär att den slutgiltiga förpliktelsen periodiseras linjärt mellan den tidpunkt som först ger upphov till en kostnad enligt planen, vanligen anställningstidpunkten, och den tidpunkt vid vilken den anställde förväntas gå i pension. Ersättningarna fördelas på innevarande period och tidigare perioder för att fastställa kostnader för tjänstgöring under innevarande period och nuvärdet av pensionsförpliktelsen. Åtagandet ökas eller minskas med aktuariella förluster och vinster och minskas med kostnader för åtaganden som avser tidigare tjänstgöringstid (vid förändring av förutsättningarna, till exempel löneökningar) samt värdet av förvaltningstillgångarna. Ackumulerade aktuariella vinster och förluster vid årets början redovisas i resultaträkningen fördelat över återstående tjänstgöringstid till den del de överstiger 10 procent av det högsta av nuvärdet av förpliktelsen och förvaltningstillgångarna vid årets början (den så kallade "korridoren").

Ersättningar vid uppsägning

Ersättningar vid uppsägning redovisas direkt när företaget har en fastställd kommunicerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen. Vid arbetsbefrielse under uppsägningstiden görs en avsättning för uppsägningsslönen direkt, vid arbetsplikt kostnadsförs uppsägningsslönen under uppsägningstiden.

Skatter

Redovisad skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen förutom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat eller direkt i eget kapital. Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Skattelagstiftningen innehåller andra regler än vad som följer av god redovisningssed vad gäller tidpunkt för beskattning 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 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. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

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 (balanserat resultat). I koncernens resultaträkning fördelas bokslutsdispositioner mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

Immateriella tillgångar

Det överskott som utgörs av skillnaden mellan den överförda ersätt-

ningen och nettot per förvärvstidpunkten, av verkliga värden på förvärvade identifierbara tillgångar och skulder redovisas som goodwill. Goodwill vid förvärv av dotterföretag redovisas som immateriella tillgångar. Goodwill vid förvärv av intresseföretag ingår i värdet på innehav i intresseföretag. Goodwill testas årligen för att identifiera eventuellt nedskrivningsbehov och redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar. Nedskrivningsprövning görs även då indikationer finns på att en värdenedgång kan ha skett. Vinst eller förlust vid avyttring av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade enheten.

Utgifter för utveckling av programvara för eget bruk redovisas som tillgång i balansräkningen, under förutsättning att framtida effektivitetsvinster är sannolika och överstiger nedlagda utgifter. Utgifter för anställd personal, utbildning och löpande underhåll kostnadsförs löpande. Balanserade utvecklingsutgifter består främst av utgifter för utveckling av IT-system och skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden. Avskrivningstiden för balanserade utvecklingsutgifter 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 löpande underhåll redovisas som kostnad.

Avskrivningar baseras på ursprungliga anskaffningsvärden, beräknad nyttjandeperiod och förväntade restvärden. Nedskrivning sker i de fall då det redovisade värdet är högre än det högsta av beräknat nyttjandevärde och tillgångens verkliga värde minskat med försäljningskostnader. Nyttjandevärdet baseras på framtida diskonterade kassaflöden från användande av tillgången inklusive beräknat restvärde vid nyttjandeperiodens slut.

Linjär avskrivningsmetod tillämpas och följande avskrivningstider gäller:

Tillgångsslag	Avskrivning i %
Byggnader	2–4
Markanläggningar	5
Lok och vagnar	4–5
Övriga transportmedel	10–20
Övriga inventarier, inklusive lok- och byggnadskomponenter	5–20

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 nyttjandeperiod (komponentavskrivnings-metoden). Även för byggnader särskiljs komponenter, vilka skrivs av över olika nyttjandeperioder.

Tillgångarnas restvärden och nyttjandeperiod prövas varje balansdag och justeras vid behov.

Vinster och förluster vid avyttring fastställs genom en jämförelse mellan försäljningsintäkt och redovisat värde och redovisas i resultaträkningen.

Nedskrivningar

Goodwill och andra immateriella tillgångar som har en obestämd nyttjandeperiod skrivs inte av utan provas årligen avseende eventuellt nedskrivningsbehov. Tillgångar som skrivs av bedöms med avseende på värdeminskning då händelser eller förändringar i förhållanden indikerar att det redovisade värdet kanske inte är återvinningsbart. En nedskrivning görs med det belopp med vilket tillgångens redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av en tillgångs verkliga värde minskat med försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Vid bedömning av nedskrivningsbehov grupperas tillgångar på de lägsta nivåer där det finns separata identifierbara kassaflöden (kassagenererande enheter).

Nedskrivningar på materiella och immateriella tillgångar återförs om det har skett en förändring i de antaganden som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts. Nedskrivningar på goodwill återförs inte.

Leasing

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

Tillgångar som förhys enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång i balansräkningen. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter redovisas som lång- och kortfristiga leasingkulder. Leasingperioden är den period som tillgångarna ska leasas enligt avtal. Tillgångar enligt finansiella leasingavtal skrivs av över beräknad nyttjandeperiod. Betalning av leasingavgifterna uppdelas i räntekostnader och amortering av skulderna.

Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt. Operationell leasing innebär att leasingavgiften kostnadsförs över löptiden med utgångspunkt från nyttjandet.

Varulager

I koncernen finns lager av reservdelar och lager av diesel. Varulagret värderas enligt lägsta värdets princip till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde på balansdagen. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet för reservdelar används genomsnittsmetoden. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet för diesel görs en beräkning av när en genomsnittlig liter inhandlades med hjälp av lagrets genomsnittliga omsättningshastighet. Det inköpspris som förelåg vid denna anskaffningstidpunkt ligger till grund för värderingen av dieseln. Vid bedömning av inkurans tas hänsyn till lagrets ålder och omsättningshastighet. Förändringen mellan årets in- och utgående inkuransreserv påverkar i sin helhet rörelseresultatet.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar, aktier, lånefordringar och obligationsfordringar samt derivat. Bland skulder återfinns leverantörs-

skulder, låneskulder samt derivat.

Finansiella instrument redovisas initialt till anskaffningsvärde motsvarande instrumentets verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång/skuld som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Redovisning sker därefter beroende av hur de klassificerats enligt nedan. En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsmässiga villkor. Kundfordringar tas upp i balansräkningen när faktura har skickats. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura inte mottagits. Leverantörsskulder tas upp när faktura mottagits. Köp och försäljningar av finansiella instrument redovisas på likviddagen. Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt upphör.

Verkligt värde för noterade placeringar baseras på aktuella köpkurser. För onoterade värdepapper fastställs verkligt värde till emittentens eller banks värdering.

Inga finansiella tillgångar eller skulder redovisas till ett värde som väsentligt avviker från verkligt värde.

Koncernen klassificerar sina finansiella instrument i följande kategorier: finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen, lånefordringar och kundfordringar, andra långfristiga värdepappersinnehav, finansiella instrument som hålles till förfall och övriga skulder. Klassificeringen är beroende av för vilket syfte instrumenten förvärvades. Klassificeringen provas vid varje rapporteringstillfälle.

Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Denna kategori har två underkategorier: finansiella tillgångar/skulder som innehas för handel och sådana som från första början hänförs till kategorin värderade till verkligt värde via resultaträkningen. Derivatinstrument kategoriseras som innehav för handel om de inte är identifierade som säkringar. Tillgångar och skulder i denna kategori klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om de antingen innehas för handel eller förväntas bli realiserade inom 12 månader från balansdagen. Tillgångarna/skulderna omvärderas löpande till verkligt värde. Värdeförändringar till följd av förändringar i verkligt värde ingår i resultaträkningen i den period de uppstår.

I denna kategori ingår kassa, bank och liknande tillgångar, samt omedelbart tillgängliga tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut samt kortfristiga placeringar med en ursprunglig löptid understigande tre månader. Kategorin inkluderar även kortfristiga placeringar, vars ursprungliga löptid överstiger tre månader.

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar. Värdering görs till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det värde till vilket en finansiell tillgång eller skuld värderas när den initialt bokas upp i balansräkningen, med avdrag för eventuella återbetalningar, och med tillägg eller avdrag för periodisering av eventuell skill-

nad mellan det initialt bokförda beloppet och återbetalningsbeloppet. Kundfordringar tas efter individuell värdering i balansräkningen upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringars förväntade löptid är kort, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivning av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Fordringar i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster. Undantag är då transaktionerna utgör säkringar som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden, då vinster/förluster redovisas i övrigt totalresultat.

Andra långfristiga värdepappersinnehav

Avser aktier och andelar för vilka marknadsnoteringar ej förekommer, och där ett verkligt värde inte går att fastställa. Värdering görs till ursprungligt anskaffningsvärde, i vissa fall med beaktande av ackumulerade nedskrivningar.

Finansiella instrument som hålles till förfall

Finansiella instrument som hålles till förfall är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar och fastställd löptid som avses att behållas till förfall. De ingår i anläggningstillgångar utom i de fall då förfallotidpunkten ligger mindre än 12 månader efter balansdagen, då de klassificeras som omsättningstillgångar. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Övriga skulder

Skulder till kreditinstitut, leasingskulder, checkräkningskredit samt leverantörsskulder kategoriseras som "Andra skulder" och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Leverantörsskulders förväntade löptid är kort, varför skulden redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

Redovisning av derivatinstrument och säkringsåtgärder

Värdet förändringar av derivatinstrument redovisas i balansräkningen. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifieras som ett säkringsinstrument, och, om så är fallet, karaktären hos den post som säkrats. Koncernen använder sig av kassaflödessäkringar i form av valutaterminskontrakt, valutoptionskontrakt och ränteswapavtal för att minska sin exponering för valutakursförändringar och ränterisker. Då transaktionen ingås dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten (posterna). Bedömning görs, både vid säkringens början och löpande, av huruvida de derivatinstrument som använts är effektiva när det gäller att utjämna förändringar i kassaflöde för säkrade poster.

Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde på derivatinstrument som identifieras som kassaflödessäkring och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i övrigt totalresultat. Den vinst eller förlust som hänför sig till den ineffektiva delen redovisas omedelbart i resultaträkningen.

Akkumulerade belopp i övrigt totalresultat återförs till resultaträkningen i de perioder då den säkrade posten påverkar resultatet.

Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamheter redovisas på liknande sätt som kassaflödessäkringar. Den andel av vinst eller förlust på ett säkringsinstrument som bedöms som en effektiv säkring redovisas i övrigt totalresultat. Den vinst eller förlust som hänför sig till den ineffektiva delen redovisas i resultaträkningen. Ackumulerade vinster och förluster i eget kapital redovisas i resultaträkningen när utlandsverksamheten avyttras helt eller delvis.

Avsättningar

Koncernen avsätter för omstruktureringsåtgärder samt gör avsättning för förlustkontrakt under rubrikerna långfristiga respektive kortfristiga skulder i balansräkningen.

Avsättning för omstruktureringsåtgärder görs då det finns en detaljerad, beslutad plan för omstrukturering av verksamheten. För personalkostnader avsätts kostnad för arbetsbefriad tid under uppsägningstiden, eventuella avgångsvederlag samt avtalspensioner inklusive sociala avgifter.

Green Cargo AB har försäljningsavtal som sträcker sig över flera år. För de avtal för vilka speciella resurser avsatts görs varje år en prövning av lönsamheten. Skulle ett avtal vara olönsamt görs en avsättning för tiden fram till nästa avtalade prisförhandlingstillfälle eller den tidpunkt då avtalet av andra skäl bedöms ha blivit lönsamt.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse redovisas när det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser eller när det finns ett åtagande som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas.

Lånekostnader

Lånekostnader som avser konstruktion av en tillgång för vilken lånekostnader ska inräknas i anskaffningsvärdet aktiveras under den tid som krävs att slutföra arbetet och att färdigställa tillgången för dess avsedda användning. Övriga lånekostnader kostnadsförs.

Segmentsredovisning

Green Cargo AB är organiserat i tre verksamhetsgrenar vilka består av järnväg, bil samt logistik. Verksamhetsområdena rapporteras på ett sätt som överensstämmer med den interna rapporteringen som lämnas till den högste verkställande beslutsfattaren. Verkställande direktören är den högste verkställande beslutsfattaren. Det är endast moderbolagets verksamhet som delas in per segment. Uppföljning sker även av dotterbolagen, vilka utgör egna segment. Verksamheten styrs och utvärderas baserat på verksamhetsgrenar och inte geografiska områden. Från och med den 1 december 2010 bedrivs verksamhetsgrenarna Transportverksamhet, Tredjepartslogistik och Åkeri (till försäljning) i tre separata bolag.

Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avecklade verksamheter

Anläggningstillgångar, alternativt avyttringsgrupper, som innehas för försäljning värderas till högst det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningsomkostnader

Kassaflödesanalys

Green Cargo AB redovisar kassaflödesanalysen enligt den indirekta metoden. Vid indirekt metod är utgångspunkten årets resultat före skatt och justeringar görs för resultatposter som inte är kassaflödespåverkande och för förändringar i rörelsekapital.

I kassaflöde från den löpande verksamheten redovisas resultat före skatt, betalda räntor, betalda skatter och "justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet". Med detta avses kostnader och intäkter i resultaträkningen som inte motsvaras av någon in- eller utbetalning, t ex avskrivningar och realisationsresultat.

I kassaflöde från investeringsverksamheten redovisas in- och utbetalningar avseende företags investeringar, häri ingår främst köp och försäljningar av anläggningstillgångar, men även t ex utdelningar från dotterföretag. I investeringsverksamhet ingår även sådana placeringar som inte inryms i begreppet likvida medel, det vill säga placeringar med en vid investeringstillfället återstående löptid överstigande tre månader. Anläggningstillgångar som anskaffats genom finansiell leasing redovisas inte som ett inköp i kassaflödet. Eftersom det upptagna lånet och investeringen sker som en transaktion, kvittas dessa mot varandra. Vid förvärv eller försäljning av dotterföretag redovisas endast kassaförändringen till följd av förvärvet/försäljningen, dvs summan av försäljningspris och dotterföretagets likvida medel.

I kassaflöde från finansieringsverksamheten redovisas kassatransaktioner till följd av företagets finansiering. Här redovisas således upptagna lån förutom leasingskulder, amortering av lån (även amortering av leasingskulder), nyemissioner, aktieägartillskott, koncernbidrag och utbetald utdelning.

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderbolagets redovisning har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen (ÅRL) och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2.2. Enligt RFR 2.2 ska moderbolaget som huvudregel tillämpa de IFRS/IAS som tillämpas i koncernredovisningen. Från denna regel görs i rekommendationen vissa undantag och tillägg beroende på lagbestämmelser, främst i ÅRL, samt på sambandet mellan redovisning och beskattning.

Koncernens redovisningsprinciper tillämpas även i moderbolaget om inte annat anges. Alla avvikelser från koncernens principer framgår nedan.

Innehav i dotterföretag och intresseföretag

Andelar i dotterföretag och intresseföretag redovisas i moderbolaget enligt ÅRL. Kapitalandelsmetoden ska dock inte tillämpas. Enligt anskaffningsvärdemetoden redovisar ägarföretaget sin andel i dotterföretag och intresseföretag till anskaffningsvärde. Till skillnad från koncernens principer ingår eventuella transaktionskostnader som en del av anskaffningsvärdet för andelarna. Erhållna utdelningar redovisas i sin helhet som intäkt. Utdelningar som överstiger dessa vinstmedel betraktas som en återbetalning av investeringen och reducerar andelens redovisade värde.

För dotter- och intresseföretag som är handelsbolag respektive kommanditbolag redovisas dock resultatandelen i resultaträkningen. Moderbolagets andel av handelsbolagets eller kommanditbolagets

resultat tas upp som en finansiell post och motsvarande belopp bokas som en fordran/skuld till dotterföretaget eller intresseföretaget.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Bolaget redovisar koncernbidrag och aktieägartillskott i enlighet med uttalandet UFR 2 från Rådet för finansiell rapportering.

Aktieägartillskott förs direkt mot eget kapital hos mottagaren och aktiveras i aktier och andelar hos givaren. Därefter sker prövning av värdenedgång.

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

Utformning av finansiella rapporter

IAS 1 som behandlar de finansiella rapporternas struktur och innehåll ska inte tillämpas vad avser balans- och resultaträkningarna. I stället ska balansräkningarna och resultaträkningarna ställas upp i enlighet med vad som anges i Årsredovisningslagen. I koncernredovisningen görs i balansräkningarna ingen uppdelning i fritt och bundet eget kapital vilken däremot görs i moderbolaget i enlighet med ÅRL.

Green Cargo AB upprättar, i enlighet med IAS 1 p. 12, en resultaträkning med ett tillägg i vilket totalresultatet presenteras.

Frivillig tillämpning av särregler i ÅRL innebär att företag som tillämpar IFRS i sin koncernredovisning bland annat får dela upp avsättningar i en långfristig respektive kortfristig del. Denna särregel tillämpas av Green Cargo AB.

Värdering av immateriella tillgångar med obestämbart nyttjandeperiod

Värdering av immateriella tillgångar med obestämbart nyttjandeperiod ska inte tillämpas enligt IAS 38. I stället tillämpas bestämmelserna om avskrivningar i ÅRL. Nyttjandeperioden för en immateriell tillgång ska anses uppgå till högst fem år, om inte en annan längre tid med rimlig grad av säkerhet kan fastställas.

Finansiella garantiavtal

I enlighet med RFR 2.1 punkt 72 tillämpas inte reglerna i IAS 39 beträffande finansiella garantiavtal i moderbolaget avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag. När detta undantag tillämpas följs istället reglerna för redovisning och värdering i IAS 37. Anledningen till detta undantag från redovisning av finansiella garantier avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag är sambandet mellan redovisning och beskattning.

NOT 3 VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSAÄNDAMÅL

Att upprätta finansiella rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar. Vidare krävs att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. Dessa uppskattningar och bedömningar påverkar i rapporterna redovisade tillgångs- och skuldposter

respektive intäkts- och kostnadsposter samt lämnad information i övrigt, bland annat om eventalförpliktelser. Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för avgöranden rörande redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Verkligt utfall kan skilja sig från dessa bedömningar om andra antaganden görs eller andra förutsättningar gäller. De uppskattningar och bedömningar som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsår diskuteras nedan.

Utfall avseende reserv för osäkra kundfordringar kan skilja sig mot de bedömningar och uppskattningar som gjorts. Detta beror bland annat på utfall avseende tvister och kunders betalningsförmåga.

Twister med leverantörer kan få ett annat utfall än det som uppskattats.

Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Ansvarsfrågan samt uppkomna kostnader kan vara svåra att bedöma och utredningarna kan ta tid. Reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall.

Avsättningar för förlustkontrakt kan vara osäkra till belopp då de inrymmer antaganden om framtida händelser, såsom transportvolym, effektiviseringsmöjligheter med mera.

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 på underskottsavdrag. Värderingen av underskottsavdrag och koncernens förmåga att utnyttja underskottsavdrag baseras på ledningens uppskattningar av framtida skattepliktiga inkomster.

Klassificeringen av anläggningstillgångar, och avyttringsgrupp, till försäljning baseras på antagande från företagsledningen om att det är mycket sannolikt att en avyttring kommer att ske inom en 12-månaders period. Då det inrymmer ett antagande om framtida händelser finns dock ett inslag av osäkerhet.

Under räkenskapsåret har koncerninterna inkrämsöverlåtelse skett till bokfört värde.

NOT 4 STANDARDER SOM HAR PUBLICERATS MEN ÄNNU EJ TILLÄMPAS AV BOLAGET

Följande standarder och tolkningar av befintliga standarder har publicerats och är obligatoriska för koncernens redovisning för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2011 eller senare, men har inte tillämpats i förtid:

IFRS 9 Finansiella instrument: Värdering och klassificering (förslag – ännu ej godkänt)

Standarden avser en fullständig omarbetning av den nuvarande standarden IAS 39. Standarden innebär en minskning av antalet värderingskategorier för finansiella tillgångar och innebär att huvudkategorierna

för redovisning är till anskaffningsvärde, respektive verkligt värde via resultaträkningen. För vissa investeringar i eget kapitalinstrument finns möjligheten att redovisa till verkligt värde i balansräkningen med värdeförändringen redovisad direkt i övrigt totalresultat, där ingen överföring sker till periodens resultat vid avyttring. Vidare kommer nya regler för hur förändringen i kreditspread skall presenteras när skulder redovisas till verkligt värde. IFRS 9 kommer troligen att tillämpas första gången för räkenskapsår som påbörjats den 1 januari 2013. Green Cargo avvaktar med att implementera standarden till dess att den är färdig och godkänd av EU. Eventuell effekt av förslaget, på den finansiella rapporteringen, har ännu ej utretts.

IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering (ändring)

Definitionen av vad som är skuld ändras vilket innebär att bland annat att teckningsoptioner som ett företag ger ut och där teckningsbeloppet är bestämt i en annan valuta än bolagets funktionella valuta, kommer att vara ett eget kapitalinstrument om de ges ut pro rata till existerande ägare. Green Cargo kommer att tillämpa ändringen framåttriktat när så är tillämpligt. Ändringen bedöms inte ha någon inverkan på de finansiella rapporterna för koncernen.

IFRIC 14 Förskottsbetalning av ett lägsta fonderingskrav (ändring)

Ändringsförslaget ger vägledning vid bedömning av återvinningsvärdet för en "nettopensionstillgång". Ändringen tillåter ett företag att redovisa en förskottsbetalning av ett lägsta fonderingskrav som en tillgång. Ändringen bedöms ej ha någon inverkan på koncernens finansiella rapporter.

IFRIC 19 Utsläckning av finansiella skulder med eget kapitalinstrument (ny)

Tolkningen redogör för hur ett företag ska redovisa omförhandlade villkor för en finansiell skuld som resulterar i att företaget emitterar eget kapitalinstrument till en långivare och som helt eller delvis utsläcker den finansiella skulden. Green Cargo kommer att tillämpa tolkningen framåttriktat från den 1 januari 2011, men bedömer att tillämpningen ej kommer att påverka koncernens finansiella rapportering.

IFRS 7 Finansiella instrument: Upplýsningar (ändring – ännu ej godkänd)

Ändringen avser ett tillägg vilket kommer att innebära att ytterligare kvantitativa och kvalitativa upplýsningar lämnas vid borttagande av finansiella instrument ur balansräkningen. Om en överföring av tillgångar inte resulterar i borttagande i sin helhet ska detta upplýsas om. På samma sätt, om företaget behåller ett engagemang i den borttagna tillgången ska företaget även upplýsa om detta. Tillägget förväntas godkännas under andra kvartalet 2011, varför Green Cargo avvaktar med att implementera tillägget till dess att det är godkänt av EU. Förutom vad gäller tilläggupplýsningar, bedöms ändringen ej ha någon effekt på koncernens finansiella rapporter.

NOT 5 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Svenska staten äger 100 procent av Green Cargo AB. Dotter- och intresseföretag framgår av not 19. Transaktioner med dotterföretag avser enbart moderbolaget. Moderbolagets andel utgör 76 procent av försäljningen och minst 90 procent av inköp, 72 procent av fordringar och 38 procent av skulder.

I denna not har koncernföretag samt övriga närstående företag där mellanhavandet är noll eller försumbart inte specificerats.

KONCERNEN

Försäljning av varor och tjänster	2010	1009
<i>Dotterföretag: (avser moderbolaget)</i>		
Nordisk Transport Rail AB	278	260
TGOJ Trafik AB	17	18
Green Cargo Logistics AB	3	–
Green Cargo Åkeri AB	8	–
<i>Intresseföretag:</i>		
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	39	115
SeaRail OY	24	29
Summa försäljning av varor och tjänster till närstående:	369	422

Inköp av varor och tjänster	2010	1009
<i>Dotterföretag: (avser moderbolaget)</i>		
Nordisk Transport Rail AB	35	43
Hallsbergs Terminal	28	19
KB Sveterm	10	14
TGOJ Trafik AB	32	21
Green Cargo Fastigheter AB	2	–
<i>Intresseföretag:</i>		
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	152	160
SeaRail OY	1	–
Summa inköp av varor och tjänster från närstående:	260	257

Utestående fordringar på närstående	2010	1009
<i>Dotterföretag: (avser moderbolaget)</i>		
Dotterföretag: (avser moderbolaget)		
Green Cargo Fastigheter AB	8	9
Green Cargo Road & Logistics A/S	2	3
Hallsbergs Terminal	–	0
KB Sveterm	2	3
Nordisk Transport Rail AB	8	15
TGOJ Trafik AB	39	21
Green Cargo Logistics AB	93	–
Green Cargo Åkeri AB	31	–
<i>Intresseföretag:</i>		
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	4	–
SeaRail OY	3	1
Summa utestående fordringar på närstående:	190	52

Utestående skulder till närstående	2010	1009
<i>Dotterföretag: (avser moderbolaget)</i>		
Hallsbergs Terminal	8	4
J Ringborg AB	0	1
KB Sveterm	9	7
Nordisk Transport Rail AB	43	51
TGOJ Trafik AB	32	2
<i>Intresseföretag:</i>		
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	10	14
Summa utestående skulder till närstående:	102	79

Försäljning och fordringar på närstående företag enligt ovanstående tabeller består främst av transporttjänster och andra transportnära tjänster som omfattar bl a lastning/lossning, rangering, växling samt uthyrning av spårfordon.

Transaktioner med KB Sveterm avser huvudsakligen hyra av logistikfastigheter.

Inköp och skulder till DB Schenker Rail Scandinavia avser främst tågdragnin.

NOT 6 SEGMENTINFORMATION

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 sammanställning av moderbolagets största segment Rail och Logistics, samt dotterbolaget NTR. Övriga segment och dotterbolag uppfyller ej de kvantitativa gränsvärdena då separat segmentsredovisning 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 tillhandahåller egna järnvägslösningar. Logistics tillhandahåller tjänster inom import, förtullning och tullager, lagring, kundorderregistrering, orderplockning och distribution samt förädling av varor. Logistics erbjuder även internationella upplägg som inkluderar flöden med återlastning.

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

Koncernen 2010	Rail	Logistics	NTR	Övrigt	Eliminering interna transaktioner	Totalt
Rörelseintäkter	4 262	892	648	394		6 196
Interna intäkter	7	2	38	239	-286	0
Totala intäkter	4 269	894	686	633	-286	6 196
Rörelsekostnader	-3 774	-787	-688	-836		-6 085
Interna kostnader	-151	-17	-	-118	286	0
Avskrivningar	-169	-25	-1	-57		-252
Fördelade kostnader	-227	-13	-	240		0
Rörelseresultat	-52	52	-3	-140	0	-141
Finansnetto	10	0	-1	0		9
Resultat efter finansiella poster	-42	52	-4	-138	0	-132
Tillgångar¹	2 308	77	2	625		3 012
I summa tillgångar ingår:						
Inköp av materiella anläggningstillgångar	406	13	1	10		430

Koncernen 2009	Rail	Logistics	NTR	Övrigt	Eliminering interna transaktioner	Totalt
Rörelseintäkter	4 065	730	688	414		5 897
Interna intäkter	9	2	43	189	-243	0
Totala intäkter	4 074	732	731	603	-243	5 897
Rörelsekostnader	-3 721	-647	-728	-754		-5 850
Interna kostnader	-117	-20	-	-106	243	0
Avskrivningar	-161	-17	-1	-59		-238
Fördelade kostnader	-247	-17	-	264		0
Rörelseresultat	-172	31	2	-52	0	-191
Finansnetto	-23	-5	-4	0		-32
Resultat efter finansiella poster	-195	26	-2	-52	0	-223
Tillgångar¹	1737	283	2	706		2728
I summa tillgångar ingår:						
Inköp av materiella anläggningstillgångar	639	159	1	98		897

¹⁾ Tillgångar avser de tillgångar per segment som används i den löpande verksamheten samt vilka som tillförlitligt kan fördelas. De tillgångar som inkluderas är immateriella- samt materiella anläggningstillgångar. Omsättningstillgångar samt finansiella tillgångar har inte fördelats per segment. Intäkter från externa kunder härrörs från försäljning av tjänster inom transport samt logistik enligt tabeller ovan.

Materiella anläggningstillgångars geografiska placering är i huvudsak Sverige.

Externa rörelseintäkter fördelade per geografiskt område

	2010	2009
Sverige	5 193	5 031
Övriga länder	1 003	866
Summa	6 196	5 897

NOT 7 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-4	5	-4	5
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	18	-	23	-
Försäkringsersättningar	1	1	1	1
Övriga poster		2	0	1
Summa	15	8	20	7

NOT 8 LEASINGAVGIFTER AVSEENDE OPERATIONELL LEASING

Leasingavgifter avseende operationella leasingavtal uppgår under året till:

Leasingavgifter	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Minimileaseavgifter	294	310	284	318

Avtalade framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara kontrakt förfaller till betalning:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Inom 1 år	209	181	145	189
Mellan 1 och 5 år	318	398	137	454
Senare än 5 år	25	67	25	165
Summa	552	646	307	808

Leasingintäkter avseende operationella leasingavtal uppgår under året till:

Leasingintäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Leasingintäkter avseende objekt som vidareuthyrs externt	25	27	22	22

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Framtida minimileaseavgifter avseende objekt som vidareuthyrs externt	24	25	21	25

I sammanställningen över framtida minimileaseavgifter har endast väsentliga kontrakt inräknats. Betydande operationella leasingavtal som bolaget ingått är leasing av vagnar och hyra av lokaler.

Vissa leasingavtal innehåller villkor som ger möjlighet till förlängning. Variabla avgifter bestående av effekter av ränteändringar uppgår till ett oväsentligt belopp och redovisas därför inte separat.

NOT 9 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Medelantalet anställda	2010	Varav män, %	2009	Varav män, %
<i>Moderbolaget</i>				
Sverige	2 612	90	2 719	90
Summa moderbolaget	2 612	90	2 719	90
<i>Dotterföretag</i>				
Sverige	270	84	257	86
Danmark	12	67	12	67
Frankrike	6	33	6	33
Schweiz	–	–	7	86
Polen	4	75	7	14
Tjeckien	2	50	2	50
Tyskland	2	50	2	50
Österrike	–	–	4	75
<i>Summa dotterföretag</i>	296		297	
<i>Summa koncernen</i>	2 908	89	3 016	90

I moderbolagets styrelse (exkl arbetstagarrepresentanter) ingick 4 män och 3 kvinnor.

I samtliga koncernens styrelser ingick 17 män och 2 kvinnor.

I moderbolagets ledningsgrupp ingick 7 män och 3 kvinnor.

I koncernens ledningsgrupper ingick 16 män och 5 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2010		2009	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	1 045	472	1 097	484
(varav pensionskostnad)		(114)		(98)
Dotterföretag	137	64	124	55
(varav pensionskostnad)		(23)		(19)
<i>Summa koncernen</i>	1 182	536	1 221	539
(varav pensionskostnad)		(115)		–117

Av koncernens pensionskostnader avser 2 (3) gruppen styrelse och VD.

Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0).

Kostnader till följd av ersättningar vid uppsägning uppgår under året till 34 (21).

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter med flera och övriga anställda	2010		2009	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
<i>Moderbolaget</i>				
Sverige	5 ¹	1 040	13 ¹	1 084
Summa moderbolaget (varav tantiem o.d)	5 (-)	1 040 (-)	13 (-)	1 084 (-)
<i>Dotterföretag i Sverige</i>				
(varav tantiem o.d)	4 (-)	124 (-)	3 (-)	106 (-)
<i>Dotterföretag utomlands</i>				
Frankrike (varav tantiem o.d)	0 (-)	2 (-)	0 (-)	3 (-)
Schweiz (varav tantiem o.d)	- (-)	- (-)	1 (-)	2 0
Polen (varav tantiem o.d)	0 (-)	1 (-)	1 (-)	1 (-)
Danmark (varav tantiem o.d)	0 (-)	5 (-)	0 (-)	6 (-)
Övriga länder (varav tantiem o.d)	0 (-)	1 (-)	0 (-)	1 (-)
<i>Summa dotterföretag</i> (varav tantiem o.d)	4 (-)	133 (-)	5 (-)	119 (-)
<i>Summa koncernen</i> (varav tantiem o.d)	9 (-)	1 173 (-)	18 (-)	1 203 (-)

¹⁾ I beloppet inkluderas även kostnader för vice VD.

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, s k antastbar pension. De anställda har erbjudits möjlighet att kvarstanna i dessa planer.

Pensionsplanen PA 91 och den förmånsbestämda delen av PA 03 är ej väsentliga och dessa har därmed i sin helhet redovisats som avgiftsbestämda pensionsplaner.

För alla nyanställda gäller ITP-planen som normalt har 65 år som pensionsålder.

ITP-planen klassificeras som en förmånsbestämd plan. Den administreras av Collectum och är en gemensam plan för flera arbetsgivare.

För närvarande saknas möjlighet att erhålla de upplysningar som krävs för att kunna redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Planen redovisas därför som en avgiftsbestämd plan.

De som är födda 1979 och senare omfattas av en avgiftsbestämd ITP-plan.

Årets kostnad för avgiftsbestämda planer uppgår för moderbolaget till 114 (120) och för koncernen till 121 (127).

Dotterföretaget TGOJ Trafik AB har även sk antastbara pensioner för vilken skuld redovisas under avsättningar för pensioner i enlighet med IAS 19.

I övrigt förekommer i koncernen ett flertal olika pensionslösningar, både avgiftsbestämda och förmånsbestämda. Då dessa i koncernsamarthang har bedömts som ej väsentliga har de ej redovisats enligt IAS 19.

KONCERNEN**Avsättningar för pensioner redovisade enligt IAS 19**

	2010	2009	2008	2007	2006
<i>Den totala kostnad som redovisas i resultaträkningen avseende förmånsbestämda pensioner</i>					
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande period	-4	-6	-4	-3	-4
Räntekostnad	-2	-2	-2	-2	-1
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	2	1	2	1	1
Aktuariella förluster och vinster	-2	-3	-1	0	-1
Reglering	-2	-	-	-	-
Summa pensionskostnad för året	-8	-10	-5	-5	-2
<i>Pensionssskuld avseende förmånsbestämda planer</i>					
Nuvärdet på balansdagen av förmånsbestämda förpliktelser	-78	-63	-68	-50	-41
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde på balansdagen	52	41	35	31	23
Nettot av aktuariella vinster och förluster som inte redovisas i balansräkningen	28	22	34	17	12
Skuld att redovisa i balansräkningen	2	0	1	-2	-6
<i>Specifikation av förändringen av förpliktelsens nuvärde</i>					
Förpliktelsens nuvärden den 1 januari	-63	-68	-50	-41	-39
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-4	-6	-4	-3	-4
Räntekostnad	-2	-2	-2	-2	-1
Utbetalda förmåner	2	2	2	2	3
Aktuariell vinst/förlust på förpliktelsen	-9	11	-14	-6	0
Reglering	-2	-	-	-	-
Förpliktelsens nuvärde den 31 december	-78	-63	-68	-50	-41
<i>Specifikation av förändringen av förvaltningstillgångarnas verkliga värde</i>					
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde den 1 januari	41	35	30	23	16
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	2	1	2	1	1
Tillskjutna medel från arbetsgivare	8	7	5	6	6
Utbetalda medel till arbetsgivare	0	0	0	0	0
Aktuariell vinst/förlust på förvaltningstillgångar	1	-2	-2	1	0
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde den 31 december	52	41	35	31	23
<i>Specifikation av förändringarna i den nettoskuld som redovisas i balansräkningen</i>					
Skuld vid årets början	0	0	-2	-6	-10
Pensionskostnad	-8	-9	-5	-4	-5
Utbetalda förmåner	2	2	2	2	3
Tillskjutna medel från arbetsgivare	8	7	5	6	6
Utbetalda medel till arbetsgivare	-1	0	0	0	-
Skuld vid årets slut	1	0	0	-2	-6

NOT 9 FORTS.

Aktuariella antaganden, %	2010	2009	2008	2007	2006
Diskonteringsränta	3,65	3,20	4,20	3,80	3,50
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	3,65	3,20	4,20	3,80	3,50
Förväntad löneökningstakt	3	3,20	3	3	3
Förändring i inkomstbasbelopp	3	3	3	3	3
Inflation	2	2	2	2	2
Personalomsättning	3,50	3,50	3,50	5	5
Utnyttjandegrad antastbara pensioner	50	50	50	50	50
Livslängd enligt beräkningar i FFFS 2007:31					

Grund för antaganden

För diskonteringsräntan har använts den marknadsmässiga avkastningen på förstklassiga statsobligationer med 10 års löptid, vilken är den längsta löptid som kan erhållas i Sverige.

Förvaltningstillgångarna består av försäkringsbrev. För dessa har antagits att placering kan göras enligt samma princip som för diskonteringsräntan.

Den förväntade löneökningstakten och förändring i inkomstbasbelopp väntas följa varandra. Antagandet baserar sig på den ökningstakt som är rimlig i relation till övriga parametrar.

För antagande om inflation har använts Riksbankens långsiktiga mål. Personalomsättning och utnyttjandegrad antastbara pensioner, baseras på historisk erfarenhet.

Sjukfrånvaro (helår)

Moderbolaget, %	Kvinnor	Män	Totalt
Åldersgrupp			
–30	1,92%	2,68%	2,49%
31–49	2,35%	1,63%	1,86%
50–	2,20%	8,72%	8,33%

Frånvarotid

Korttidsfrånvaro (–59 dagar)	2,31%	2,65%	2,61%
Långtidsfrånvaro (60- dagar)	0,38%	4,58%	4,08%
Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare			

Moderbolaget**Principer**

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår årsarvode enligt årsstämans beslut. Arbetstagarrepresentanter erhåller arvode per sammanträde. Ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, eventuell rörlig ersättning, övriga förmåner samt pension.

Ersättningar till styrelsen

Belopp i KSEK	Styrelsearvode
Styrelsens ordförande	Håkan Buskhe 260
Styrelseledamot	Lotta Lundén ¹ 41
Styrelseledamot	Lena Olving 122
Styrelseledamot	Björn Mikkelsen ³ 41
Styrelseledamot	Jan Sjökvist ¹ 41
Styrelseledamot	Tryggve Sthen 122
Styrelseledamot	Lennart Pihl ² 71
Styrelseledamot	Anne Gynnerstedt 122
Styrelseledamot	Margareta Alestig Johnson ² 71
Personalrepresentant	Peter Lundmark 8
Personalrepresentant	Stefan Bieder 4
Suppleant	Björn T Johansson 0
Suppleant	Anders Gustavsson 0
Personalrepresentant, adjungerad	Ann-Charlotte Juliusson 12

¹) Avgick ur styrelsen 30 april 2010

²) Tillträdde 1 maj 2010

³) Avgick ur styrelsen 31 december 2010

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare		Lön ¹⁾	Övriga förmåner	Summa	Pensions- ålder	Pensions- kostnad
Belopp i KSEK						
Verkställande direktör	Mikael Stöhr ³⁾	2 854	60	2 914	65	875
Verkställande direktör	Lennart Pihl, konsult ⁴⁾	–	–	–	–	–
Ekonomidirektör, vice VD	Gunnar Andersson ⁵⁾	347	22	368	62 ²⁾	243
Ekonomidirektör	Mariann Östansjö ⁶⁾	1 386	52	1 438	65	332
Divisionschef Marketing and Sales	Mats Hanson	1 555	116	1 671	65 ²⁾	958
Stabschef Human Resources	Kine Jangren ⁷⁾	1 036	61	1 096	65	460
Stabschef Information, Communication and Technology	Björn Rosell ⁷⁾	1 136	71	1 207	65	284
Stabschef International, vice VD	Olle Wennerstein ⁷⁾	1 541	82	1 623	65	548
Divisionschef Logistics	Atna Nasiopoulos ⁷⁾	1 444	75	1 519	65 ²⁾	847
Divisionschef Road	Hans Paridon ⁷⁾	1 650	61	1 711	65	378
Divisionschef Operations	Bertil Nilsson	2 376	60	2 436	65	812
Stabschef Affärsutveckling	John Klint ⁸⁾	139	0	139	65	41
Stabschef Kommunikation	Mats Hollander ⁷⁾	840	65	905	65	290
Divisionschef Customer Service	Anette Löhn ⁷⁾	1 015	47	1 062	65	320
Stabschef Sustainable Development	Britt-Marie Olsson ⁷⁾	588	0	588	65	137

¹⁾ Ingen rörlig ersättning har utgått under året.

²⁾ Genom avstående av lön har erhållits en tilläggsförsäkring som i vissa fall kan lyftas från 60 år.

³⁾ Tillträdde affärsledningen 19 april 2010.

⁴⁾ Avgick ur affärsledningen 18 april tillförordnad verkställande direktör på konsultbasis.

⁵⁾ Avgick ur affärsledningen 28 februari 2010.

⁶⁾ Tillträdde affärsledningen 1 maj 2010.

⁷⁾ Avgick ur affärsledningen i samband med ny organisation och förändrad ledning den 15 oktober 2010.

⁸⁾ Tillträdde affärsledningen 6 december 2010.

Övriga förmåner avser tjänstebil, bensinförmån, kostförmån, hushålls-tjänster samt sjukvårdsförsäkring. Ledande befattningshavare som avstår från tjänstebil erhåller istället kontant ersättning i form av lön.

Beredning- och beslutsprocess

För 2010 har Green Cargo tillämpat statens riktlinjer rörande anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande av den 20 april 2009, vilket formellt beslutades vid årsstämman den 16 april 2010. Styrelsen beslutar om anställningsvillkor för verkställande direktör. Styrelsen behandlar även strukturen i villkoren för övriga i ledningsgruppen inklusive verkställande direktörer i dotterföretag, som t ex pensionsförmåner, villkor vid anställningens upphörande, förmåner utöver lön. Verkställande direktör beslutar om lön för ledande befattningshavare i koncernen.

Incitamentsprogram

Något incitamentsprogram har liksom föregående år inte förekommit år 2010, varför ingen rörlig ersättning under året utbetalats till verkställande direktören eller andra ledande befattningshavare.

Pensioner

Moderbolagets verkställande direktör och övriga ledande befattningshavare har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas. Samtliga pensionsförmåner följer Statens riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare.

Avgångsvederlag

Mellan bolaget och verkställande direktören gäller en uppsägningstid om 6 månader från bolagets sida och 6 månader från verkställande direktörens sida. Vid uppsägning från bolagets sida erhålls ett avgångsvederlag som uppgår till 18 månadslöner. Nya inkomster från annan anställning eller egen verksamhet ska avräknas från uppsägningsslön och avgångsvederlag. Vid uppsägning från verkställande direktörens sida utbetalas inget avgångsvederlag.

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

NOT 10 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
<i>Deloitte</i>				
Revisionsuppdrag	2,4	2,6	1,9	1,9
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0,1	0	0,1	0
Skatterådgivning	0	0	0	0
Övriga tjänster	0,5	0,2	0,5	0,1
<i>Övriga bolag</i>				
Revisionsuppdrag	0,1	0,2	0	0
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	–	0	–	0
Skatterådgivning	0	0	0	0
Övriga tjänster	0,3	0,3	0,2	–
<i>Summa</i>	3,4	3,3	2,7	2

NOT 11 ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	–	–31	–	–31
<i>Summa</i>	–	–31	–	–31

Viss del av förväntade flöden av utländska valutor kurssäkras. Utan dessa kurssäkringar skulle den totala valutakursdifferensen i rörelseresultatet vara –23 (–10) i koncernen och –20 (–10) i moderbolaget.

NOT 12 RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Utdelningar	–	–	–	14
Resultatandel i handelsbolag	–	–	–	1
Nedskrivningar	7	–5	–	–
<i>Summa</i>	7	–5	–	15

NOT 13 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ränteintäkter, koncernföretag	–	–	1	1
Ränteintäkter, ränteswap	–	–	–	–
Ränteintäkter, övriga	9	15	8	12
Verkligt värdevinster för finansiella instrument: – räntederivat: ej säkringsredovisade	11	–	11	–
Finansiella valutakursdifferenser	58	–	58	–
<i>Summa</i>	78	15	78	13

NOT 14 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Räntekostnader, koncernföretag	–	–	0	0
Räntekostnader, ränteswap	–19	–11	–19	–11
Räntekostnader, övriga	–51	–53	–41	–43
Nedskrivning av finansiella anläggningstillgångar	–6	–	–	–
Verkligt värdevinster för finansiella instrument:				
räntederivat: ej säkringsredovisade	–	–3	–	–3
kortfristiga placeringar	–	3	–	3
valutaderivat: transaktioner som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning	–	3	–	3
Finansiella valutakursdifferenser	–	19	–	19
Summa	–76	–42	–60	–32

NOT 15 INKOMSTSKATT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Aktuell skatt	3	–1	16	2
Uppskjuten skatt	–10	50	–15	47
Summa	–7	49	1	49

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Redovisat resultat före skatt	–132	–223	–226	–178
Skatt enligt gällande skattesats (26,3%)	35	59	59	47
Skatteeffekt av ändrad skattesats	–	–	–	–
Förändring i skatteeffekt av temporära skillnader där uppskjuten skatt ej bokförts	0	–0	–	–
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader /ej skattepliktiga intäkter	–33	–4	–58	2
Skatteeffekt av avvikande skattesatser i utlandet	0	0	–	–
Skatteeffekt av resultat i intresseföretag	–9	–6	–	–
Summa	–7	49	1	49

Aktuell skatt som redovisas direkt mot eget kapital	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Aktuell skatt avseende koncernbidrag	–	–	12	1
Summa	–	–	12	1

Skatt hänförlig till komponenter i övrigt totalresultat	Före skatt	2010		Före skatt	2009	
		Skatteeffekt	Efter skatt		Skatteeffekt	Efter skatt
Kassaflödessäkringar	28	–7	21	70	–18	52
Säkring av nettoinvestering	34	–9	25	15	–4	11
	62	–16	46	85	–22	63

NOT 16 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

	Balanserade utvecklingsutgifter		Goodwill		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Koncernen						
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	104	81	34	34	32	25
Nyanskaffningar	–	5	–	–	5	25
Avyttringar och utrangeringar	–12	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	20	18	–	–	–20	–18
<i>Vid årets slut</i>	112	104	34	34	17	32
Ackumulerade avskrivningar						
Vid årets början	–70	–56	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	7	–	–	–	–	–
Årets avskrivning	–12	–14	–	–	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–74	–70	–	–	–	–
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	–5	–5	–26	–26	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–2	–	–	–	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–7	–5	–26	–26	–	–
Bokfört restvärde vid årets slut	30	29	8	8	17	32
Moderbolaget						
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	102	81	3	3	33	24
Nyanskaffningar	1	5	–	–	4	25
Avyttringar och utrangeringar	–13	–	–	–	–	–
Ändrad koncernsammansättning	1	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	20	16	–	–	–20	–16
<i>Vid årets slut</i>	111	102	3	3	17	33
Ackumulerade avskrivningar						
Vid årets början	–70	–56	–2	–1	–	–
Avyttringar och utrangeringar	7	–	–	–	–	–
Ändrad koncernsammansättning	0	–	–	–	–	–
Årets avskrivning	–11	–14	0	–1	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–74	–70	–2	–2	–	–
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	–5	–5	–	–	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–2	–	–	–	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–7	–5	–	–	–	–
Bokfört restvärde vid årets slut	30	27	1	1	17	33

Total kostnad för utveckling	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	34	22	32	21
Avskrivningar	12	14	11	14
<i>Summa</i>	46	36	43	35

Balanserade utvecklingsutgifter avser till väsentlig del ett projekt avseende avtals- och ordersystem, HR-system samt ett projekt avseende trafikflödesplaneringssystem. Det redovisade värdet per 2010-12-31 är i koncernen 30 och genomsnittlig kvarstående avskrivningstid är 5 år.

Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Goodwill hänförlig till Logistics verksamhet i Helsingborg uppgår till 5. Resultatet för verksamheten är positivt, liksom framtida prognoser. Inget nedskrivningsbehov bedöms föreligga. Goodwill hänförlig till Roads verksamhet i Stockholm uppgår till 3. Inget nedskrivningsbehov bedöms föreligga.

NOT 17 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, markanläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	506	378	232	105	66	60
Nyanskaffningar	11	78	1	127	0	1
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–	–	–2	–
Omklassificeringar	0	50	–	–	0	5
<i>Vid årets slut</i>	517	506	233	232	64	66
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–96	–83	–14	–10	–46	–39
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–	–	2	–
Årets avskrivning	–16	–13	–8	–4	–5	–7
Omklassificeringar	0	0	–	–	–	0
<i>Vid årets slut</i>	–112	–96	–22	–14	–49	–46
Bokfört restvärde vid årets slut	405	410	211	218	15	20

NOT 17 FORTS.

Koncernen	Transportmedel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1,335	1,200	2,263	2,168	244	220	723	380
Nyanskaffningar	189	29	63	211	11	20	155	431
Avyttringar och utrangeringar	-60	-21	-9	-14	-32	-3	-	-
Omklassificeringar	84	127	-180	-102	22	7	-108	-88
Vid årets slut	1,548	1,335	2,137	2,263	245	244	770	723
Ackumulerade avskrivningar								
Vid årets början	-971	-804	-526	-543	-161	-145	-	-
Omklassificeringar	9	-91	91	91	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	56	19	7	11	31	3	-	-
Årets avskrivning	-91	-95	-97	-85	-20	-19	-	-
Vid årets slut	-997	-971	-525	-526	-150	-161	-	-
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	-6	-6	-888	-888	-2	-3	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	2	0	-	-	-2	1	-	-
Vid årets slut	-4	-6	-888	-888	-4	-2	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	547	358	724	849	91	81	770	723

I leasade transportmedel ingår investeringar som finansierats med egna medel. Dessa investeringar går inte att fysiskt skilja från transportmedlen och klassificeras därför som leasade transportmedel.

Totalt bokfört värde av egenfinansierade anläggningar som ingår i leasade transportmedel är 58 (78). Anskaffningar under året är 7 (7).

Moderbolaget	Mark, markanläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	4	3	232	105	64	59
Nyanskaffningar	-	1	1	127	0	1
Avyttringar och utrangeringar	-1	-	-	-	-2	-
Ändrad koncernsammansättning	0	-	-	-	-5	-
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	4
Vid årets slut	3	4	233	232	57	64
Ackumulerade avskrivningar						
Vid årets början	-1	-1	-14	-10	-44	-37
Avyttringar och utrangeringar	1	-	-	-	2	-
Ändrad koncernsammansättning	0	-	-	-	3	-
Årets avskrivning	0	-0	-8	-4	-5	-7
Vid årets slut	0	-1	-22	-14	-44	-44
Ackumulerade nedskrivningar						
Vid årets början	-1	-1	-	-	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-	-	-
Vid årets slut	-1	-1	-	-	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	2	2	211	218	13	20

Moderbolaget	Transportmedel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1,105	977	2,189	2,094	206	186	720	327
Nyanskaffningar	186	24	64	211	10	13	150	427
Avyttringar och utrangeringar	-26	-21	-9	-14	-25	-0	-	-
Ändrad koncernsammansättning	120	-	-51	-	-100	-	1	-
Omklassificeringar	156	125	-71	-102	21	7	-107	-34
Vid årets slut	1,541	1,105	2,122	2,189	112	206	764	720
Ackumulerade avskrivningar								
Vid årets början	-791	-637	-507	-527	-136	-120	-	-
Omklassificeringar	-53	-91	53	91	-	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	23	18	7	11	24	0	-	-
Ändrad koncernsammansättning	-96	-	23	-	44	-	-	-
Årets avskrivning	-79	-81	-92	-82	-15	-16	-	-
Vid årets slut	-996	-791	-516	-507	-83	-136	-	-
Ackumulerade nedskrivningar								
Vid årets början	-4	-4	-888	-888	-2	-2	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-	-	-	-	-2	-	-	-
Vid årets slut	-4	-4	-888	-888	-4	-2	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	541	310	718	794	25	68	764	720

I leasade transportmedel ingår investeringar som finansierats med egna medel. Dessa investeringar går inte att fysiskt skilja från transportmedlen och klassificeras därför som leasade transportmedel.

Totalt bokfört värde av egenfinansierade anläggningar som ingår i leasade transportmedel är 58 (78). Anskaffningar under året är 7 (7).

Byggnader och mark	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Bokfört värde byggnader i Sverige	344	349	0	0
Bokfört värde mark i Sverige	31	31	0	0
Taxeringsvärde byggnader i Sverige	4	4	-	-
Taxeringsvärde mark i Sverige	2	2	-	-

NOT 18 UPPGIFTER OM LEASING

Skulder avseende finansiella leasingavtal avser framtida leasingavgifter hänförliga till avtal under finansiell leasing. Förpliktelser avseende finansiell leasing förfaller till betalning enligt nedan:

Koncernen	2010			2009		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	112	21	133	92	24	116
Mellan ett och fem år	826	176	1 002	670	96	766
Senare än fem år	647	67	714	962	37	999
Summa	1585	264	1 848	1724	157	1881

Skuldens fördelning per valuta (omräknat i MSEK)		Genomsnittlig ränta under året (%)	
EUR	371		1,42%
varav med fast ränta	0		
SEK	1 214		2,06%
varav med fast ränta	762		3,30%
Summa	1 585		

Moderbolaget	2010			2009		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	110	19	129	87	22	109
Mellan ett och fem år	820	170	990	622	93	715
Senare än fem år	647	67	714	958	37	995
Summa	1 577	257	1 833	1667	152	1819

Skuldens fördelning per valuta (omräknat i MSEK)		Genomsnittlig ränta under året, %	
EUR	371		1,42%
varav med fast ränta	0		
SEK	1 206		1,94%
varav med fast ränta	762		3,30%
Summa	1 577		

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

Under perioden 2001–2010 har flera avtal om finansiell leasing träffats med ett flertal motparter. De finansierade objekten är lok, godsvagnar, lastbilar, truckar, logistikfastigheter och inventarier. Avtalen har en rörlig basränta och ett restvärde som motsvarar det beräknade eko-

nomiska restvärdet. Under 2010 har 311 vagnar lösts ur leasingkontrakt med Affärsverket Statens Järnvägar vid ordinarie tidpunkt, och 12 lok har blivit lösta ur leasingavtal i förtid.

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

Finansiella leasingkontrakt	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Framtida minimileaseavgifter avseende objekt som vidareuthyrs externt	–	50	–	–

NOT 19 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG

Andelar i koncernföretag, moderbolaget	Org.nummer	Antal andelar	Andel i % ¹	Bokfört värde
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Green Cargo Logistics AB, Norrköping	556161-7191	50 000	100,0	1
Green Cargo Road & Logistics A/S, Glostrup DK	26115396	–	100,0	1
Green Cargo Åkeri AB, Solna	556736-6223	100 000	100,0	0
Hallsbergs Terminal AB, Hallsberg	556317-5966	30 000	67,0	10
Hallsbergs Kombiterminal AB, Hallsberg	556643-8023	1 200	80,0	–
KB Sveterm	916631-9492	–	99,8	30
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	74
Nordisk Transport Rail GmbH, Berlin, DE		–	100,0	–
Nordisk Transport Rail Polska Sp. Z.o.o., Warszawa, PL		–	100,0	–
Nordisk Transport Rail SA, 329880934, St. Malo, FR	329880934	2 993	100,0	–
Sandarne Kombiterminal AB	556587-5878	600	60,0	0
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
<i>Summa</i>				126

¹⁾ 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, Bratislava, Slovakien

Förändringar av innehav i dotterföretag

Den 1 november 2010 bolagiserades hela verksamheten i moderbolagets division Logistics genom en inkrämsöverlåtelse till dotterföretaget J Ringborgs AB, som därmed fick firman Green Cargo Logisitics AB. Den 1 december överfördes även åkerirörelsen inom moderbolagets division Road till ett eget bolag. Genom en inkrämsöverlåtelse överfördes verksamheten till dotterföretaget Green Cargo Kombiterminal AB som samtidigt firma ändrades till Green Cargo Åkeri AB.

Den 31 december integrerades transport- och underhållsverksamheterna i dotterföretaget TGOJ Trafik AB in i moderbolaget Green

Cargo AB. Tillgångar och skulder överfördes i en inkrämsöverlåtelse. Transaktionen medförde omstrukturingskostnader avseende övertalighet, integration och nedskrivning av IT-system, vilka belastade moderbolagets och koncernens resultat med sammanlagt 9 MSEK. TGOJ Trafik AB kvarstår som dotterföretag till Green Cargo AB med förvaltning av den fastighet i Eskilstuna där underhållsverksamheten har sin huvudverkstad.

I underkoncernen NTR, med moderbolaget Nordisk Transport Rail AB, avvecklades verksamheten i två av dotterföretagen. Den 1 januari 2010 avyttrades samtliga andelar i Züst & Bachmeier S.A och under året likviderades också dotterföretaget NTR Austria GmbH. Resultatet från avvecklingarna har inte haft någon väsentlig påverkan på koncernens resultat eller finansiella ställning.

Andelar i intresseföretag, moderbolaget och koncernen	Org.nr.	Antal andelar i % ¹	Kapitalandelens värde i koncernen	Bokfört värde hos moderbolaget
DB Schenker Rail Scandinavia A/S		49	325	301
Hansa Rail GmbH, Frankfurt am Main, DE	HRB 37130	50	2	0
SeaRail OY, FI		50	8	15
<i>Summa</i>			335	316

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

Andelar i intresseföretag, koncernen

	2010	2009
Ingående balans	560	560
Förvärv av andelar i intresseföretag	–139	0
Andel av resultat	–35	–23
Valutakursdifferenser	–51	23
<i>Utgående balans</i>	335	560

NOT 19 FORTS.

Finansiell information i sammandrag avseende väsentliga intresseföretag, totala belopp i företagen:

Namn	Reg. land	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Resultat	Ägarandel, %
2010						
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	Danmark	1 138	768	795	1	49
SeaRail OY	Finland	27	14	139	-8	50

Avyttring av CargoNet AS

Den 28 november avyttrade Green Cargo AB hela sin ägarandel, 49 procent av aktierna, i intresseföretaget CargoNet AS. Försäljningen av andelarna belastade moderbolagets resultat med -196 och koncernens resultat med -99.

att tillskjuta kapital genom apport av nya flersystemslok, som möjliggör effektiv produktion av järnvägstransporter mellan Skandinavien och kontinenten. Green Cargo AB och Railion AG ska tillskjuta totalt 6 lok var. En första apportemission genomfördes i december 2008 och avsåg 3 lok från respektive ägare. Återstående del var planerad att genomföras under 2010 men planeras nu att genomföras 2011. Värdet för de 3 lok som ska överlåtas är 108 och redovisas i balansräkningen under Tillgångar som innehas för försäljning (se not 24).

Andra åtaganden som kommer att påverka vår finansiella ställning

Vid förvärvet av DB Schenker Rail Scandinavia A/S beslutade ägarerna

NOT 20 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder kvittas när det finns en legal kvittningsrätt för aktuella skattefordringar och skatteskulder och när uppskjutna skatter avser samma skattemyndighet. Beloppen är som följer:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Uppskjutna skattefordringar	150	179	140	167
Summa uppskjutna skattefordringar	150	179	140	167

Specifikation över temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Nedskrivning av materiella anläggningstillgångar	-	-	-	-
Temporära skillnader avseende leasing	216	276	216	275
Underskottsavdrag	364	346	364	345
Övriga temporära skillnader	-9	60	-48	14
Summa temporära skillnader	571	682	532	634
Uppskjutna skattefordringar på detta belopp	150	179	140	167

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Uppskjutna skatteskulder avsättningar för pensioner	-5	-4	-5	-
Uppskjutna skatteskulder avskrivningar över plan	-	-9	-	-
Summa uppskjutna skatteskulder	-5	-13	-5	-

Uppskjutna skatter redovisade i övrigt totalresultat under året framgår nedan:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Uppskjuten skattefordran avseende finansiella instrument	-13	4	-13	4
Summa	-13	4	-13	4

NOT 21 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Diesellager, anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde	2	3	2	3
Reservdelslager, anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde	14	10	14	–
<i>Summa bokfört värde</i>	16	13	16	3

NOT 22 FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2010	2009
Räntebärande	78	28
Ej räntebärande	23	20
<i>Summa</i>	101	48

NOT 23 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förskottsbetalda hyror och liknande	27	30	17	30
Övriga förutbetalda kostnader	12	33	10	29
Upplupna fraktintäkter	43	77	43	73
Övriga upplupna intäkter	21	27	16	25
<i>Summa</i>	103	167	86	157

NOT 24 TILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING

Tillgång/Avyttringsgrupp	Tillgångar	Skulder
TRAXX-lok	108	–
Green Cargo Åkeri AB	112	93
	220	93

TRAXX-lok för apport till DB Schenker Rail Scandinavia A/S.

Under hösten 2009 förvärvade Green Cargo AB 3 nya flersystemslok med kapacitet att trafikera sträckor både i Sverige och på kontinenten. Loken ska överlätas till intresseföretaget DB Schenker Rail Scandinavia A/S och är ej avsedda för användning i moderbolagets verksamhet. Tillgångarnas redovisade värde uppgår till 108. Inga intäkter eller kostnader hänförliga till dessa tillgångar har redovisats i övrigt totalresultat.

Vid förvärvet av DB Schenker Rail Scandinavia A/S beslutade ägarna att tillskjuta kapital genom apport nya flersystemslok som möjliggör effektiv produktion av järnvägstransporter mellan Skandinavien och kontinenten. Green Cargo AB och Railion AG ska tillskjuta totalt 6 lok var. En första apportemission genomfördes i december 2008 och avsåg 3 lok från respektive ägare. Avsikten var att genomföra återstående del under 2010 men processen har försenats och tillskottet väntas ske under första halvåret 2011.

Green Cargo Åkeri AB

Green Cargos styrelse beslutade under hösten att avyttra åkerirörelsen inom moderbolagets division Road. I samband med att försäljningsprocessen inleddes överfördes verksamheten till dotterföretaget Green Cargo Åkeri AB. I avyttringsgruppen ingår samtliga åkerikontor och Linköping Terminal. Personal tillhörande åkeriet och samtliga terminaler har övertagits av Green Cargo Åkeri AB per den 1 januari 2011.

Avyttringen av verksamheten kommer att ske genom försäljning av aktierna i dotterföretaget och beräknas vara genomförd under 2011. Försäljningsprocessen startade i slutet av 2010 och eftersom lastbilstransport försätter att vara ett viktigt komplement till våra järnvägstransporter, är det av stor vikt att en köpare kan garantera en fortsatt stabilitet och utveckling av åkeriverksamheten.

NOT 24 FORTS.

Huvudsakliga slag av tillgångar och skulder för avyttringsgruppen		2010-12-31
<i>Tillgångar</i>		
Materiella anläggningstillgångar		86
Övriga fordringar		26
		112
<i>Skulder</i>		
Leasingskulder		69
Övriga skulder		24
		93

NOT 25 ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER

Räntebärande	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förfallotidpunkt, ett till fem år från balansdagen	432	182	271	125
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	473	595	244	253
<i>Summa</i>	905	777	515	378
Ej räntebärande	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Förfallotidpunkt, ett till fem år från balansdagen	9	12	9	9
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	–	–	–	–
<i>Summa</i>	9	12	9	9

NOT 26 AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Omstrukturerings- åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar	Totalt
Avsättningar som gjorts under året	41	–1	28	68
Avsättningar som tagits i anspråk under året	–34		–15	–49
<i>Vid årets slut</i>	42	–1	30	71
varav kortfristig del	42	0	25	67
varav långfristig del	–	–1	5	4
Moderbolaget	Omstrukturerings- åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar	Totalt
Avsättningar som gjorts under året	41	–1	27	67
Avsättningar som tagits i anspråk under året	–34		–9	–43
<i>Vid årets slut</i>	42	–1	30	71
varav kortfristig del	42	0	25	67
varav långfristig del	–	–1	5	4

NOT 27 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Personalrelaterade kostnader	216	229	189	205
Infraavgifter	13	13	13	10
Räntekostnader	8	6	8	6
Övriga upplupna kostnader	221	218	177	173
Övriga förutbetalda intäkter	15	33	11	33
<i>Summa</i>	473	499	398	427

NOT 28 KORTFRISTIGA SKULDER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Räntebärande	146	130	186	171
Ej räntebärande	1052	984	933	867
<i>Summa</i>	1,198	1,114	1,119	1,038

NOT 29 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
<i>Ställda säkerheter</i>				
Företagsinteckningar	3	3	–	–
Fastighetsinteckningar	100	100	–	–
Andra ställda panter	346	152	230	30
<i>Summa ställda säkerheter</i>	449	255	230	30
<i>Eventualförpliktelser</i>				
Övriga eventalförpliktelser till förmån för koncernföretag	327	375	706	764
Övriga eventalförpliktelser	72	70	72	64
<i>Summa eventalförpliktelser</i>	399	445	778	828

Ökningen av andra ställda panter avser diesellok, vilka ställts som säkerhet för upptagen finansiering av lokmodernisering.

Förändringen av eventalförpliktelser till förmån koncernföretag avser omräkning av kreditgarantier som ställts ut i utländsk valuta till förmån för DB Schenker Rail Scandinavia A/S.

NOT 30 - SÄRSKILDA UPPLYSNINGAR OM EGET KAPITAL**Förvaltning av kapital**

Kapital avser eget kapital samt lånat kapital. Koncernens mål för förvaltning av kapitalet är att trygga koncernens fortlevnad och handlingsfrihet samt tillse att ägarna även fortsättningsvis erhåller avkastning på sina placerade medel. Fördelningen mellan eget och lånat kapital ska vara sådan att en god balans erhålls mellan risk och avkastning. Kapitalstrukturen anpassas om så är nödvändigt till förändrade ekonomiska förutsättningar och andra omvärldsfaktorer. För att bibehålla och anpassa kapitalstrukturen kan koncernen dela ut medel, öka det egna kapitalet genom utgivande av nya aktier eller kapitaltillskott alternativt minska eller öka skulderna. Av balansräkningen framgår koncernens skulder och eget kapital. Av rapporten Förändringar i eget kapital framgår de olika komponenterna i eget kapital och i denna not finns en specifikation av de olika komponenterna som ingår i reserver.

Det långsiktiga målet för koncernens soliditet är 30%. Målet för avkastning på eget kapital är 10%.

KONCERNEN**Aktiekapital**

Antalet aktier uppgår till 2 000 000 och kvotvärdet är 100 kronor per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget eller av dess dotterföretag.

Övrigt tillskjutet kapital

Avser eget kapital som är tillskjutet från ägaren. Här ingår överkurs vid nyemission 100 och erhållet aktieägartillskott 947. Av aktieägartillskott är 347 villkorat.

Reserver**Säkringsreserv**

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassaflödessäkringsinstrument hänförligt till transaktioner som ännu inte har inträffat.

Omräkningsreserv

Omräkningsreserven innefattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än den valuta i vilken koncernens finansiella rapporter presenteras. Moderbolaget och koncernen presenterar sina finansiella rapporter i svenska kronor.

Balanserade vinstmedel och årets resultat

I balanserade vinstmedel inklusive årets resultat ingår intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess dotterföretag och intresseföretag.

Specifikation reserver	2010		2009	
	Säkringsreserv	Omräkningsreserv	Säkringsreserv	Omräkningsreserv
Belopp vid årets början	3	31	-49	-2
Kassaflödessäkringar valutaterminer:				
Redovisat i rapport över totalresultatet	28		70	
(varav upplöst mot övriga rörelsekostnader i resultaträkningen)	(1)		(37)	
Uppskjuten skatt	-7		-18	
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:				
Redovisat i rapport över totalresultatet		34		15
Uppskjuten skatt		-9		-4
Valutakursdifferenser:				
Intresseföretag		-52		22
Belopp vid årets slut	24	4	3	31

MODERBOLAGET**Aktiekapital**

Antalet aktier uppgår till 2 000 000 och kvotvärdet är 100 kronor per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda. Inga aktier innehas av bolaget eller av dess dotterföretag.

Bundet och fritt eget kapital

Bundet eget kapital får inte minskas genom vinstutdelning. Det bundna kapitalet består av aktiekapital 200 och reservfond 100. Från och med 2006 görs inga avsättningar till reservfond. Fritt eget kapital utgörs av fond för verkligt värde, balanserade vinstmedel och årets resultat.

NOT 30 FORTS.

Specifikation fond för verkligt värde	2010		2009	
	Säkringsreserv	Omräkningsreserv	Säkringsreserv	Omräkningsreserv
Belopp vid årets början	3	-13	-49	-24
Kassaflödessäkringar valutaterminer:				
Redovisat i rapport över totalresultatet	28		70	
(varav upplöst mot övriga rörelsekostnader i resultaträkningen)	(1)		(37)	
Uppskjuten skatt	-7		-18	
Säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet:				
Redovisat i rapport över totalresultatet		34		15
Uppskjuten skatt		-9		-4
<i>Belopp vid årets slut</i>	24	12	3	-13

NOT 31 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

Betalda och erhållna räntor	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Erhållen ränta	11	16	10	15
Erlagd ränta	-58	-59	-53	-49
<i>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet mm</i>				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	256	237	218	205
Realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar	4	-5	4	-5
Realisationsresultat vid försäljning av rörelse/dotterföretag	100	-	196	0
Förändringar av avsättningar	63	101	63	98
Orealiserat resultat vid värdering till verkligt värde	-	-3	-	-3
Räntor	2	4	5	4
Övrigt	-36	6	-70	-37
<i>Summa</i>	389	340	416	262
<i>Transaktioner som inte medför betalningar</i>				
Förvärv av tillgångar genom finansiell lease	105	814	105	814
<i>Summa</i>	105	814	105	814
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>				
Kassa och bank	303	359	252	306
Kortfristiga placeringar med löptid < 3 månader	100	0	100	0
<i>Summa</i>	403	359	352	306

NOT 32 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Beviljad kreditlimit	90	90	75	75
Outnyttjad del	90	90	75	75
<i>Utnyttjat kreditbelopp</i>	0	0	0	0

NOT 33 FINANSIELLA INSTRUMENT OCH FINANSIELL RISKHANTERING**Finansiell riskhantering**

Green Cargo är i sin verksamhet exponerade för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är likviditets-, valuta-, ränte-, refinansierings-, motpartsrisk och kundkreditrisker. Hantering av samtliga risker är reglerade i av styrelsen fastställd finanspolicy, samt i företagets kreditpolicy. Finanspolicyen slår fast att finansiella risker ska minimeras och att tillgången på likviditet ska vara säkerställd. Treasuryenheten ansvarar för hanteringen av finansiella risker.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisk är risken att inte kunna fullgöra betalningsåtaganden till följd av att tillräckliga likvida medel inte är tillgängliga, att finansiella innehav inte kan realiseras till beräknat värde.

Valutarisk

Valutarisk är risken att förändringar i valutakurser negativt påverkar kassaflödet. Valutakursförändringar påverkar dessutom resultat- och balansräkning när intäkter och kostnader, samt tillgångar och skulder, räknas om från utländsk valuta till svenska kronor.

**Säkring av valutaflöden
31 dec. 2010**

		EUR/SEK	
		Volym ¹	Kurs ²
Kv 1	2011	18,4	9,5
Kv 2	2011	12,0	9,5
Kv 3	2011	–	–
Kv 4	2011	–	–
Totalt		30,4	9,5

Balansdagskurs	31 Dec 2010	9,00
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven ³	31 Dec 2010	14,7

Ränterisk

Risken att förändringar i marknadsräntor negativt påverkar kassaflödet eller det verkliga värdet på finansiella tillgångar och skulder utgör en ränterisk. En stor del av Green Cargos räntebärande skulder avser leasingfinansierade investeringar som löper med rörlig ränta. Räntebärande tillgångar utgörs i huvudsak av likvida medel samt lång- och kortfristiga placeringar. För att hantera ränterisken i skulder används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Ränterisken för skuldportföljen är $-/+ 13$ MSEK ($-/+ 14$ MSEK), inklusive ränteswapavtal, mätt som förändringen av årlig räntekostnad

Risken att förändringar i valutakurser påverkar resultatet och lönsamheten hanteras genom att prognostiserade intäkter och kostnader i utländsk valuta valutasäkras främst genom försäljning av valuta på termin, och till en mindre del genom valutaoptioner.

	Förändring	Resultat- påverkan	Eget kapital påverkan
12/31/10			
EUR/SEK	$+/- 2,5\%$	$+/- 3$ MSEK	$+/- 7$ MSEK
12/31/09			
EUR/SEK	$+/- 2,5\%$	$+/- 12$ MSEK	$+/- 10,5$ MSEK

Valutaderivatens påverkan på rörelseresultatet uppgick till MSEK +43 (–21). Värdet av utestående, ej resultatförda kontrakt, framgår av tabellen nedan.

**Säkring av valutaflöden
31 dec. 2009**

		EUR/SEK	
		Volym ¹	Kurs ²
Kv 1	2010	3,9	9,96
Kv 2	2010	17,3	10,27
Kv 3	2010	4,9	9,95
Kv 4	2010	14,3	10,75
Totalt		40,4	10,37

Balansdagskurs	31 Dec 2009	10,35
Orealiserat resultat (MSEK) redovisat i säkringsreserven ³	31 Dec 2009	0,7

¹ Volymen är uttryckt i miljoner i lokal valuta.

² Valutakurs utgörs av spotkurs.

³ Verkligt värde, exkl uppskjuten skatt, redovisat under reserver inom eget kapital på kassaflödessakringar där säkringsredovisning tillämpas.

vid en ränteförändring med $+/- 1$ procentenhet. Ränterisken för tillgångsportföljen är $+/- 6$ MSEK ($+/- 5$ MSEK), mätt som förändringen av årlig ränteintäkt vid en ränteförändring med $+/- 1$ procentenhet.

Ränteriskerna mäts varje vecka.

Per den 31 december 2010 hade koncernen 14 (11) öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, med en löptid mellan 8 (11) månader och 9 (9) år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

	Nominellt belopp, MSEK	2010 Bunden ränta	Rörlig ränta	Nominellt belopp, MSEK	2009 Bunden ränta	Rörlig ränta
SEK	870	3,11	1,63	695	3,36	0,51

Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran.

Kundkreditrisk

Krediter i samband med nya avtal och avtalsförlängningar kan beslutas av avtalsadministrationen inom fastställda ramar. Övriga kreditbeslut tas centralt inom treasuryenheten.

Åldersfördelning kundfordringar: ¹	Koncernen				Moderbolaget			
	2010 Brutto	2010 Reserverat	2009 Brutto	2009 Reserverat	2010 Brutto	2010 Reserverat	2009 Brutto	2009 Reserverat
Ej förfallet	541		462		378		446	
< 30 dagar	69		116		56		106	
30–90 dagar	20		3		21		-2	
91–180 dagar	4		-5		4		-6	
> 180 dagar	25	26	29	33	24	25	15	26
Total	659	26	605	33	483	25	559	26

Avsättning för osäkra kundfordringar:	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Avsättningar vid årets början	33	35	26	32
Reservering för befarade förluster	3	9	3	3
Återföring av tidigare reserveringar	-4	-10	-4	-8
Konstaterade förluster	-6	-1	-0	-1
Avsättning vid årets slut	26	33	25	26
Årets kostnad för osäkrade fordringar	-0	2	-0	-3

Total kreditriskexponering:	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Kundfordringar	675	652	572	558
Derivatinstrument	6	-21	6	-21
Lånefordringar	-	-	84	3
Andra långfristiga värdepappersinnehav	0	1	0	-
Långfristiga placeringar	10	120	9	120
Kortfristiga placeringar	309	72	309	72
Kassa och bank	303	359	252	306
Finansiella garantier	399	445	778	828

¹⁾ I koncernen ingår kundfordringar på intresseföretag och i moderbolaget ingår kundfordringar på koncern- och intresseföretag.

NOT 33 FORTS.**Motpartsrisk**

Vid förvaltning av likviditet uppkommer kreditrisker relaterade till finansiella motparter. Dessa motpartsrisker är reglerade i finanspolicyn och placeringar tillåts endast i instrument emitterade av motparter med hög kreditvärdighet, med givna limiter per motpart och för den riskklass som motparterna tillhör.

Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk är risken att ett företag inte kan erhålla finansiering eller att finansiering endast kan erhållas till avsevärt ökade kostnader. Green Cargo upprätthåller därför en minimilikviditet som består av banktillgodohavanden, marknadsnoterade placeringar som kan omsättas inom 3 bankdagar samt outnyttjade, bekräftade, krediter. Löptiderna på koncernens lån ska också fördelas i tiden så att låneförfallen sprids jämnt eller anpassas till att möta förväntade inbetalningar.

Förfallostruktur på upplåning

	Bokfört värde	Avtalade kassaflöden (varav ränta) ¹	6 mån eller mindre (varav ränta)	6–12 mån (varav ränta)	1–2 år (varav ränta)	2–5 år (varav ränta)	Mer än 5 år (varav ränta)
Koncernen							
<i>Skulder per 2010-12-31</i>							
Skulder till kreditinstitut	947	1,065 (118)	39 (11)	145 (11)	69 (18)	339 (44)	473 (32)
Leverantörsskulder (externa)	406	406	406				
Leasingskulder	1,654	1,918 (264)	70 (8)	76 (12)	329 (88)	729 (88)	714 (67)
Skulder till intresseföretag ²	10	10	10				
Checkräkning, utnyttjat belopp							
<i>Skulder per 2009-12-31</i>							
Skulder till kreditinstitut	814	916 (102)	36 (4)	9 (4)	52 (9)	131 (23)	688 (62)
Leverantörsskulder (externa)	343	343	343				
Leasingskulder	1,724	1,880 (156)	58 (12)	57 (11)	286 (47)	480 (49)	999 (37)
Skulder till intresseföretag ²	6	6	6				
Checkräkning, utnyttjat belopp							
Moderbolaget							
<i>Skulder per 2010-12-31</i>							
Skulder till kreditinstitut	548	609 (61)	27 (6)	6 (6)	34 (12)	297 (29)	244 (7)
Leverantörsskulder (externa)	326	326	326				
Leasingskulder	1,577	1,834 (257)	62 (8)	68 (11)	295 (84)	694 (86)	714 (67)
Skulder till koncernföretag ²	94	94	92		2		
Skulder till intresseföretag ²	10	10	10				
Checkräkning, utnyttjat belopp							

Skulder per 2009-12-31

Skulder till kreditinstitut	403	427 (24)	27 (2)	2 (2)	28 (3)	77 (9)	294 (8)
Leverantörsskulder (externa)	303	303	303				
Leasingskulder	1,667	1,818 (151)	54 (11)	54 (10)	279 (46)	436 (47)	995 (37)
Skulder till koncernföretag ²	66	66	66				
Skulder till intresseföretag ²	6	6	6				

Checkräkning, utnyttjat belopp

¹⁾ Avtalade framtida kassaflöden inkluderar beräknade räntebetalningar och andra avgifter. Ej diskonterade belopp.

²⁾ Inkluderar leverantörsskulder, koncernkonton och låneskulder.

Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument

	Tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen ¹	Säkrings- redovisning	Lånefordringar och kundfordringar	Andra långfristiga värdepappersinnehav	Övriga skulder	<i>Summa bokfört värde</i>
	<i>Verkligt värde</i>	<i>Verkligt värde</i>	<i>Upplupet anskaffningsvärde</i>	<i>Upplupet anskaffningsvärde</i>	<i>Upplupet anskaffningsvärde</i>	
Koncernen, 2010						
<i>Finansiella tillgångar</i>						
Andra långfristiga värdepappersinnehav						0
Derivatinstrument		29				29
Kundfordringar (externa)						0
Fordringar hos intresseföretag						0
Kortfristiga placeringar	200	118				318
Kassa och bank	304					304
	504	147	0	0	0	651
<i>Finansiella skulder</i>						
Leasingskulder	-33				1,654	1,621
Leverantörsskulder (externa)						0
Skulder till intresseföretag						0
Derivatinstrument	10					10
Skulder till kreditinstitut		-14			947	933
<i>Summa</i>	-24	-14	0	0	2,601	2,564

NOT 33 FORTS.

Redovisat och verkligt värde på finansiella instrument

Tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen ¹⁾	Säkrings- redovisning	Lånefordringar och kundfordringar <i>Upplupet</i>	Andra långfristiga värdepappersinnehav <i>Upplupet</i>	Övriga skulder <i>Upplupet</i>	<i>Summa bokfört värde</i>	
<i>Verkligt värde</i>	<i>Verkligt värde</i>	<i>anskaffningsvärde</i>	<i>anskaffningsvärde</i>	<i>anskaffningsvärde</i>		
Koncernen, 2009						
<i>Finansiella tillgångar</i>						
Andra långfristiga värdepappersinnehav			1		1	
Derivatinstrument	1				1	
Kundfordringar (externa)		615			615	
Fordringar hos intresseföretag		37			37	
Långfristiga placeringar	120				120	
Kortfristiga placeringar	72				72	
Kassa och bank	359				359	
	431	121	652	1	0	1,205
<i>Finansiella skulder</i>						
Leasingskulder				1,724	1,724	
Leverantörsskulder (externa)				343	343	
Skulder till intresseföretag				6	6	
Derivatinstrument	21	1			22	
Skulder till kreditinstitut		403		411	814	
Summa	21	404	0	0	2,484	2,909

¹⁾ Tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen avser de som klassificeras som att de innehas för handel enligt IAS 39.

För mer utförlig information om de olika kategorierna se not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper".

Verkligt värde på ränte- och valutaderivat 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.

Inga finansiella tillgångar eller skulder redovisas till ett värde som väsentligt avviker från verkligt värde.

Koncernen och moderbolaget 2010	Nivå 1 ¹⁾	Nivå 2 ²⁾	Nivå 3 ³⁾	<i>Summa bokfört värde</i>
<i>Finansiella tillgångar</i>				
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen:				
- Derivatinstrument		6		6
- Kortfristiga placeringar		309		309
- Långfristiga placeringar		0		0
Säkringsredovisade derivatinstrument		29		29
Säkringsredovisade långfristiga placeringar		10		10
Summa		354		354
<i>Finansiella skulder</i>				
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen:				
- Derivatinstrument		0		0
Säkringsredovisade derivatinstrument		0		0
Säkringsredovisade långfristiga lån		211		211
Summa		211		211

¹⁾ Verkligt värde bestäms utifrån priser noterade på en aktiv marknad.

²⁾ Vid värdering till verkligt värde används marknadspriser, som inte ingår i nivå 1.

³⁾ Verkligt värde bestämt utifrån indata som inte är observerbara marknadsdata.

Finansiella tillgångar och skulder värderas enligt nivå 2. Verkligt värde på ränte- och valutaderivat 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.

Säkringsredovisning

Vid utgången av 2010 tillämpas säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- Kassaflödessäkring av valutaderivat som används för säkring av framtida betalningar i utländsk valuta.
- Kassaflödessäkring av räntederivat som används för säkring av framtida räntebetalningar av skulder med rörlig ränta.

För information om det belopp som redovisades i eget kapital samt det belopp som togs bort från eget kapital och redovisades i resultaträkningen, se not 30 "Särskilda upplysningar om eget kapital". Ingen ineffektivitet föreligger för kassaflödessäkringar.

För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster, se not 2 "Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper".

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden
- Vinster och förluster avseende finansiella valutakursdifferenser
- Verkligt värderesultat för finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Nettovinst /Nettoförlust:	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
<i>Varav finansiella instrument kategoriserade som:</i>				
Tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	2	-6	2	-6
Säkringsredovisning	41	-21	41	-21
Lånefordringar och kundfordringar		-5		-5
Andra långfristiga värdepappersinnehav				
Övriga skulder		23		23

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument

Nedanstående tabell visar ränteintäkter och räntekostnader avseende Green Cargos samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder.

Summa ränteintäkter och räntekostnader:	Koncernen		Moderbolaget	
	2010	2009	2010	2009
Ränteintäkter	9	15	9	13
Varav ränteintäkter på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde	2	1	2	1
Räntekostnader	70	64	60	55
Varav räntekostnader på finansiella skulder ej värderade till verkligt värde	51	52	41	44

Koncernredovisningen respektive årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat. Förvalt-

ningsberättelsen ger en rättvisande översikt över koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Solna den 24 mars 2011

Håkan Buskhe
Styrelseordförande

Lennart Pihl
Ledamot

Lena Olving
Ledamot

Margareta Alestig Johnson
Ledamot

Tryggve Sthen
Ledamot

Anne Gynnerstedt
Ledamot

Peter Lundmark
Personalrepresentant

Stefan Bieder
Personalrepresentant

Mikael Stöhr
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 24 mars 2011

Deloitte AB

Henrik Nilsson
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till årsstämman i Green Cargo AB Organisationsnummer 556119-6436

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Green Cargo AB för räkenskapsåret 2010. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 35–92. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. 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 med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. 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 de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhål-

landen 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 har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman 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 24 mars 2011

Deloitte AB

Henrik Nilsson
Auktoriserad revisor

Styrelse



Håkan Buskhe
Född 1963. Teknisk licentiat.
Ordförande sedan 2009.
Hemort Malmö.
CEO Saab AB (publ.).



Anne Gynnerstedt
Född 1957. Ledamot i styrelsen
sedan april 2007.
Jur. kand., Stockholms uni-
versitet.
Hemort Stockholm.
Chefsjurist och medlem av
koncernledningen i Saab AB
(publ.), ledamot i Saab AB:s
amerikanska dotterbolag.



Tryggve Sthen
Född 1952. Civilingenjör.
Ledamot i styrelsen sedan
april 2008.
Hemort Göteborg.
President, AB SKF Automo-
tive Division.



Lena Olving
Född 1956. Civilingenjör
Maskinteknik, Chalmers Tek-
niska Högskola.
Ledamot sedan maj 2008.
Hemort Göteborg.
Executive Vice President
och Chief Operating Offi-
cer (COO) för Saab AB
(publ.), styrelseledamot i Gun-
nebo AB, ledamot i Kungliga
Ingenjörsvetenskapsakade-
min (IVA).



Margareta Alestig Johnson
Född 1961. Civilekonom.
Ledamot sedan 2010.
Hemort Göteborg.
CFO för JCE Group,
styrelseledamot i Cybercom
Group AB.



Lennart Pihl
Född 1950. Civilekonom.
Ledamot i styrelsen sedan
maj 2010.
Hemort Helsingborg.
Styrelseordförande MultiQ
AB, vice ordförande Readsoft
AB, vice ordförande Heatex
AB, styrelseledamot Duroc
AB, styrelseledamot i Form-
pipe (publ.).



Stefan Bieder
Född 1958. Facklig företrädare.
Ledamot i styrelsen sedan
maj 2001.
Hemort Landskrona.
Arbetsgärrrepresentant
utsedd av ST.
Anställd sedan 1981.



Peter Lundmark
Född 1958. Facklig företrädare.
Ledamot i styrelsen sedan
maj 2001.
Hemort Umeå.
Arbetsgärrrepresentant
utsedd av Fackförbundet
SEKO.
Anställd sedan 1976.



Björn T Johansson
Född 1960. Facklig företrädare.
Suppleant i styrelsen sedan
maj 2001.
Hemort Laröd.
Arbetsgärrrepresentant
utsedd av ST.
Anställd sedan 1984.
Branschordförande ST Spår-
Trafik.



Anders Gustavsson
Född 1961. Facklig företrädare.
Suppleant i styrelsen sedan
augusti 2004.
Hemort Göteborg.
Arbetsgärrrepresentant
utsedd av SEKO.
Anställd sedan 1981.

Ledning



Mikael Stöhr
VD.
Född 1970.
I verksamheten sedan 2010.



Mariann Östansjö
Ekonomidirektör.
Född 1955.
I verksamheten sedan 2010.



Mats Hanson
Marknadsdirektör.
Född 1954.
I verksamheten sedan 2000.



Bertil Nilsson
Produktionsdirektör.
Född 1950.
I verksamheten sedan 2008.



John Klint
Affärsutvecklingsdirektör.
Född 1974.
I verksamheten sedan 2010.

Bolagstyrningsrapport för verksamhetsåret 2010

SVENSK KOD FÖR BOLAGSSTYRNING (KODEN)

Förutom vad som följer av riksdagsbeslut, lagar och avtal med staten styrs Green Cargo AB (Green Cargo), som helägt statligt bolag, av de riktlinjer som regeringen genom Finansdepartementet tagit fram för sin ägarförvaltning. I Statens ägarpolicy 2010 redogörs för dessa riktlinjer. De principer som regeringen tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Kodens. För att ytterligare stärka ambitionsnivån för ett trovärdigt och förutsägbart agerande i ägarförvaltningen anser regeringen att Kodens ska vara en del av regeringens ramverk för ägarförvaltningen. Eftersom Kodens i första hand vänder sig till börsnoterade bolag har regeringskansliet funnit skäl att i vissa frågor komplettera eller uttolka Kodens regler.

Ett formellt beslut att tillämpa Kodens togs vid Green Cargos styrelsemöte den 9 december 2005.

TILLÄMPNING AV KODEN

Under 2010 har Green Cargos styrelse med tillämpning av Kodens upprättat bolagsstyrningsrapport inklusive ett avsnitt om den interna kontrollen. Green Cargos hemsida har successivt uppdaterats med finansiell rapportering och rapportering om styrning. Årsstämma hölls den 16 april 2010 i Solna. Revisorerna har utfört en översiktlig granskning av delårsrapporten för Green Cargo för perioden 1 januari – 30 september 2010.

Bolaget har en formaliserad process för beslut om anställningsvillkor för ledande befattningshavare i enlighet med regeringens riktlinjer av den 20 april 2009. Green Cargo riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare fastställdes vid årsstämman den 16 april 2010.

AVVIKELSE FRÅN KODEN

Green Cargos styrelse har beslutat att inte tillämpa Kodens regler om valberedning. Dessa regler ersätts med ägarens nomineringsprocess. Detta framgår av Statens ägarpolicy 2010.

Ägarens nomineringsprocess innefattar även tillsättning av styrelse och revisor. Kodens regler om tillsättning av styrelse och revisor får anses tillgodosedda genom denna process.

Valberedningen ska bl. a. redogöra för nominerade styrelseledamöters oberoende i förhållande till både ägare och bolag. Staten har beslutat att inte följa Kodens i fråga

om att redovisa ledamöters eventuella oberoende till staten som större ägare.

Koden anger att ett revisionsutskott ska inrättas. Regeringen anser att det är varje styrelses ansvar att bedöma behovet av att inrätta ett sådant utskott. Green Cargos styrelse anser att det inte föreligger behov av att inrätta ett revisionsutskott. I stället ansvarar hela styrelsen för redovisnings- och revisionsfrågor.

Styrelsen bedömer att det med hänsyn till de riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare som fastställdes den 16 april 2010 inte är ändamålsenligt med ett särskilt ersättningsutskott.

KVALITETSSÄKRING AV DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen kvalitetssäkrar den finansiella rapporteringen genom att:

- en finanspolicy är framtagen som styrelsen årligen granskar och godkänner,
- ta del av kvartalsrapporterna och diskutera dessa när de presenteras på styrelsemötet samt tillse att Green Cargo följer statens riktlinjer för extern ekonomisk rapportering,
- ta del av den månatliga kontrollrapporten som är en detaljerad analys och kontinuerlig uppföljning av verksamheten mot mål i affärsplan och mot föregående år,
- granska och rapportera om den interna kontrollen.

Vid det styrelsemöte då årsredovisningen för verksamhetsåret 2010 presenteras och beslut fattas om godkännande deltar även revisorerna, som vid mötet redogör för sina iakttagelser i samband med revision av verksamheten.

STYRELSEN I GREEN CARGO

På bolagsstämma den 16 april 2010 beslutades för tiden in till slutet av nästa ordinarie bolagsstämma om omval av Håkan Buskhe, Anne Gynnerstedt, Björn Mikkelsen, Lena Olving och Tryggve Sthen samt nyval av Margareta Alestig Johnson och Lennart Pihl. Vidare valdes Håkan Buskhe till ordförande. Björn Mikkelsen trädde på egen begäran ur styrelsen den 31 december 2010.

Arbetsgärrrepresentanter i styrelsen är Stefan Bieder, ST, ledamot, Björn T Johansson, ST, suppleant, Peter Lundmark, SEKO, ledamot, Anders Gustafsson, SEKO, suppleant samt Ann-Charlotte Juliusson, SACO, adjungerad ledamot.

I årsredovisningen för Green Cargo 2010 återfinns närmare uppgifter om respektive styrelseledamot.

Av styrelsens arbetsordning, som antagits 5 maj 2010, framgår att det åligger ordförande att:

- Genom kontakter med verkställande direktören följa Green Cargos och den koncerns i vilket Green Cargo är moderbolag ("Koncernen") utveckling.
- Organisera och leda styrelsens arbete.
- Tillse att styrelsens ledamöter fortlöpande uppdaterar sina kunskaper om Green Cargo och dess verksamhet och få nödvändig utbildning.
- Tillse att ny ledamot genomgår erforderlig introduktionsutbildning.
- Ta emot synpunkter från ägaren och förmedla dessa inom styrelsen.
- Tillse att styrelsens ledamöter genom verkställande direktörens försorg fortlöpande får den information som behövs för att kunna följa Green Cargos och Koncernens ställning, ekonomiska planering och utveckling.
- Samråda med verkställande direktören i strategiska frågor och vid förändringar av Green Cargos operativa ledning.
- Vara ordförande på styrelsemötena, kalla till dessa, godkänna dagordning, samt kalla till extra styrelsemöte när så befinns påkallat.
- Tillse att handläggning av ärenden inte sker i strid med bestämmelserna i aktiebolagslagen och bolagsordningen.
- Kontrollera att styrelsens beslut verkställs effektivt.
- Kalla till extra bolagsstämma när så är påkallat med hänsyn till utvecklingen i Green Cargo.
- Sköta styrelsens samtliga kontakter med massmedia.
- Vid behov medverka vid viktigare externa kontakter
- Sammanställa styrelsens utvärdering av verkställande direktörens arbete.
- Tillse att styrelsens arbete årligen utvärderas och att enheten för statligt ägande informeras om resultatet av styrelsen.

I övrigt gäller att samtliga styrelseledamöter svarar för styrelsens arbete i lika omfattning om inte annat beslutats vid styrelsemöte.

Styrelsemötena ska hållas minst sex gånger per verksamhetsår och i enlighet med en i arbetsordningen angiven

plan, i vilken anges under vilken period möte ska hållas samt vilket ärende som ska behandlas vid respektive möte såsom exempelvis kvartalsbokslut, strategidiskussion, affärsplan.

Vid varje ordinarie styrelsemöte ska även följande ärenden behandlas:

- Genomgång och godkännande av föregående mötesprotokoll
- Verkställande direktörens rapport avseende
- Affärsläget
- Produktion/personal/organisation
- Framtidsutsikter
- Ekonomisk rapport
- Finansiell rapport
- Investeringar
- Övriga förekommande frågor som ska underställas styrelsen för beslut.

Under verksamhetsåret 2010 hade styrelsen 9 protokollförda möten. De bolagsstämmovalda styrelseledamöterna har varit närvarande enligt följande.

Styrelseledamot	Närvaro/ Antal möjliga
Håkan Buskhe	8/9
Margareta Alestig Johnson	6/6
Anne Gynnerstedt	7/9
Björn Mikkelsen	8/9
Lena Olving	6/9
Lennart Pihl	5/6
Tryggve Sthen	8/9

På årsstämman 16 april 2010 beslutades om styrelsens arvoden. Uppgifter om dessa återfinns i årsredovisningen för 2010.

Verkställande direktör

Styrelsen utser Green Cargos verkställande direktör, som tillika är koncernchef. Fram till och med den 18 april 2010 innehades posten som tillförordnad verkställande direktör av Lennart Pihl. Från och med den 19 april 2010 tillträdde Mikael Stöhr som verkställande direktör. Mikael Stöhr, f.1970, var dessförinnan verkställande direktör på AxIndu-

stries, där han varit sedan 2005. Under 2003–2004 satt han i ledningen för Axel Johnson International AB. Innan dess, 2000–2002, var Mikael Stöhr chef för Exportrådet i Ryssland. Han har även erfarenheter som McKinsey-konsult och som jurist på advokatbyrån Mannheimer Swartling.

Huvudsaklig utbildning:

- Jur kand vid Lunds universitet 1995.
- Företags- och Nationalekonomi vid Lunds universitet

Väsentliga uppdrag utanför Green Cargo:

- Styrelseledamot i Ruric AB
- Styrelseledamot i Sveriges Transportindustriförbund

Val av revisor

Ansvaret för val av revisorer ligger hos ägaren som följer alla steg i upphandlingsprocessen, från upphandlingskriterier till urval och utvärdering. Det slutliga beslutet fattas av ägaren vid årsstämman.

Deloitte AB med den auktoriserade revisorn Henrik Nilsson som huvudansvarig valdes vid årsstämman 2008 för en period av tre år intill utgången av årsstämman 2011.

Beskrivning av den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen utgörs av kontrollmiljön. Kontrollmiljön innefattar ramverket med organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar som dokumenterats och kommunicerats i styrande dokument. Exempel på sådana dokument inom Green Cargo är:

- Styrelsens arbetsordning med bland annat arbetsfördelningen mellan styrelsen, ordföranden och verkställande direktören.
- Instruktion till verkställande direktören med bland annat arbetsuppgifter och rapporteringsskyldighet till styrelsen.
- Etikpolicy
- Styrande dokument såsom finanspolicy, riktlinjer för kreditgivning, riktlinjer för investeringar, riktlinjer för ekonomistyrning, redovisningshandbok och riktlinjer för rapportering.
- Besluts- och attestregler finns dokumenterade med beloppsgränser såväl som delegeringsrätter.

- Funktionsbeskrivningar anger ansvarsfördelningen mellan avdelningar, befattningsbeskrivningar anger det individuella ansvaret.

Varje år upprättas en affärsplan omfattande tre år. Affärsplanen innehåller både strategi och budget och är nedbruten på divisionsnivå för optimal uppföljning.

Riskbedömning

Under 2010 genomfördes en riskanalys av posterna i balans- och resultaträkning per 2009-12-31 för Green Cargo-koncernen. I analysen applicerades en ansats där fokus i första hand låg på poster där det existerade en risk för felaktiga belopp överstigande 20 MSEK. För dessa poster identifierades även källan för respektive risk. Varje post bedömdes utifrån specifika kriterier, såsom exempelvis volatilitet, subjektivitet och komplexitet. Ingen av de identifierade riskerna bedömdes som hög.

Kontrollaktiviteter

Bolaget hade under 2010 ingen egen separat internkontrollfunktion. Riskbedömningen är utgångspunkten för att identifiera de kontroller som företaget måste ha i syfte att förhindra de mest väsentliga riskerna eller att minimera riskernas konsekvenser. Den riskanalys som gjorts parat med den kontrollmiljö som redan finns i företaget gör att styrelsen bedömer att det inte är ekonomiskt försvarbart med en separat kontrollfunktion.

Information och kommunikation

Den interna kommunikationen sker genom bolagets intranät, e-post, arbetsplatsträffar och personaltidning. Alla policys och riktlinjer finns åtkomliga på den interna webben. Den externa och interna kommunikationen regleras av en kommunikationspolicy som kompletteras av riktlinjer som reglerar bland annat ansvar, kanaler och massmedia-kontakter. Den externa finansiella ekonomiska rapporteringen produceras av ekonomistaben. Styrelsen godkänner rapporterna och uppdrar åt VD att publicera dessa.

Uppföljning

Styrelsen erhåller 10–12 gånger per år en rapport över den finansiella ställningen i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som

uppsatts inom områdena Säkerhet, Miljö, Kund, Medarbetare och Finans. Styrelsen träffar varje år de externa revisorerna för en avrapportering av den externa revisionen omfattande bland annat internkontroll. Inom bolaget upprättas en internkontrollrapport som innehåller en uppföljning över de brister som identifierats i föregående års rapport och hur dessa hanterats under året.

Solna den 24 mars 2011

Håkan Buskhe	Margareta Alestig Johnson
Anne Gynnerstedt	Lena Olving
Lennart Pihl	Tryggve Sthen
Stefan Bieder	Peter Lundmark

REVISORS YTTRANDE OM BOLAGSTYRNINGSRAPPORTEN

Till årsstämman i Green Cargo AB, org.nr 556119-6436

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Som underlag för vårt uttalande om bolagsstyrningsrapporten har upprättats och är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen, har vi läst bolagsstyrningsrapporten och bedömt dess lagstadgade innehåll baserat på vår kunskap om bolaget.

Vi anser att en bolagsstyrningsrapport har upprättats, och att dess lagstadgade information är förenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen.

Stockholm den 24 mars 2011

Deloitte AB

Henrik Nilsson
Auktoriserad revisor