



# på väg mot nya mål

å r s r e d o v i s n i n g 2 0 0 1

## Innehållsförteckning

Vision .....	4
VD-ord .....	11
Året i korthet .....	12
Företaget och koncernen.....	14
Marknad.....	18
Marknadserbjudande.....	20
Medarbetare.....	24
Miljö.....	26
Årsredovisning	
Förvaltningsberättelse .....	28
Redovisningshandlingar	
Resultaträkningar.....	33
Balansräkningar .....	34
Kassaflödesanalyser .....	36
Redovisningsprinciper.....	37
Noter .....	39
Revisionsberättelse .....	51
Styrelse och ledning .....	52
Kontakt .....	54
Definitioner .....	55

Ett ungt företag med  
en lång historia.

Green Cargos årsredovisning 2001 beskriver ett företag som  
serviceföretag, ett ungt företag med en lång historia. Samtidigt s  
framför oss, en framtid vi investerar resurser och visioner i. Me  
i Green Cargo, om engagemang och värderingar, om att bygga n  
medarbetare och för framtiden. Vi är på väg mot nya mål.

gått från att vara ett traditionellt transportbolag till att bli ett

som vi har 150 år av transporter bakom oss ser vi en ny framtid

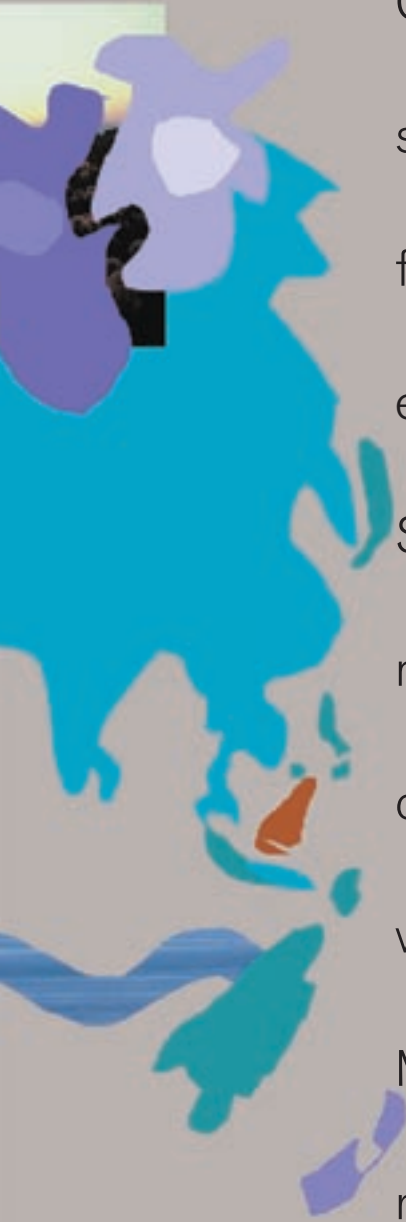
er än något annat handlar vår första årsredovisning om kraften

nya hållbara värden för våra kunder och blivande kunder, för våra



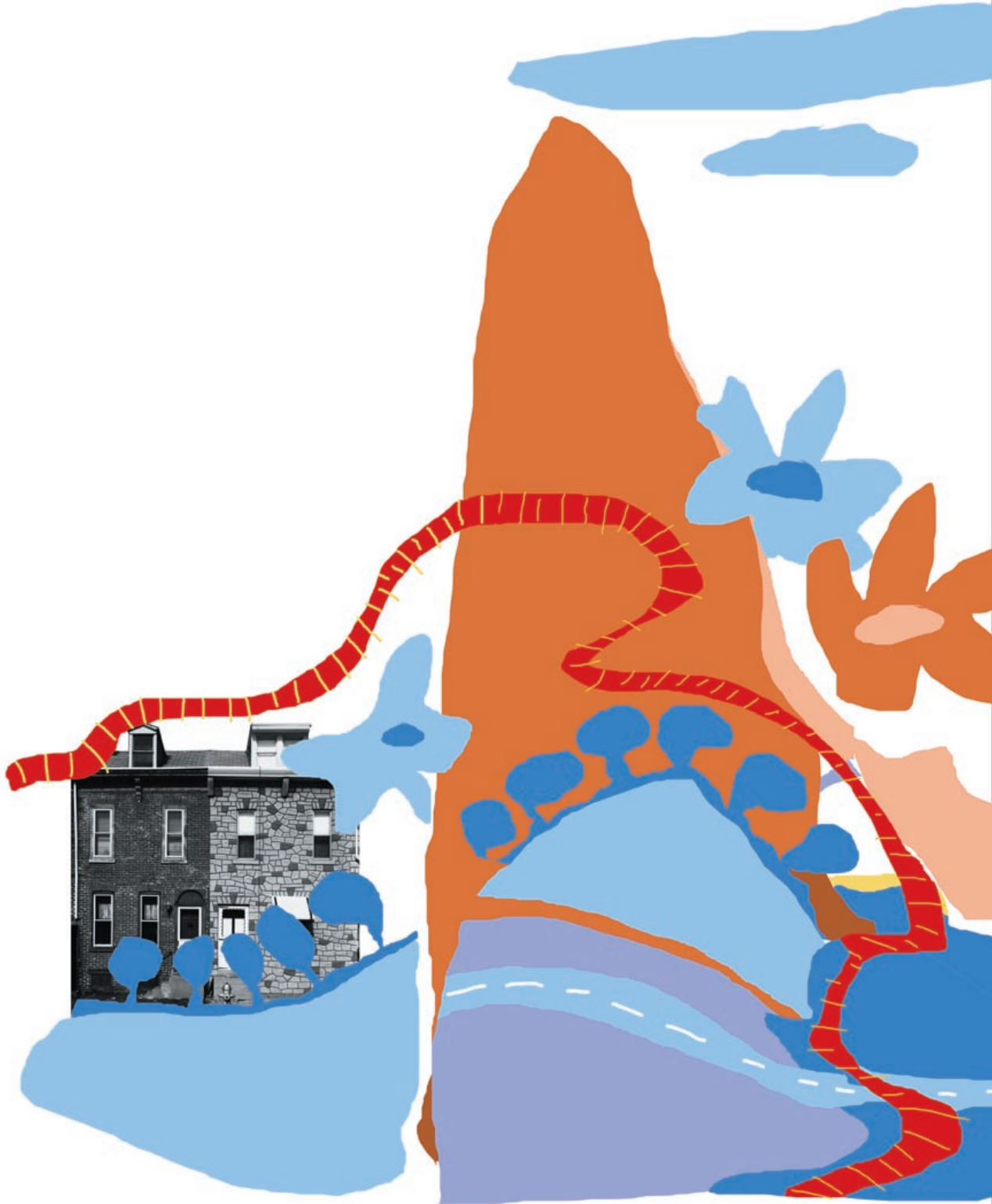
Att tänka grönt kommer att vara...






Vi finns i en tid av internationalisering. Globala marknader, ny teknologi och snabba transporter tillåter företag att frakta varor världen över, människor emellan, utan geografiska begränsningar. Samtidigt lever vi i en värld som förändras, i en värld som tänker. Människor omvärderar överflödet av produkter och val och söker andra värden i livet. Människor vet också att vi använder för mycket av jorden och för fort.

...likvärdigt med att tänka affärer







För företag kommer det i framtiden att vara viktigt att se sanna tillgångar i varumärken, produkter och tjänster. Vi måste utveckla sätt att göra gröna affärer. Och det kommer att handla om att bygga en hållbar värld, en grön värld som det är bra att leva i. Det är den framtid vi tror på och arbetar för.



green  
cargo

# Kraften i att vara på väg

2001 har varit ett viktigt år. Green Cargo har bolagiserats, vi har fått frihet och ansvar att utforma ett ungt och samtidigt erfaret företag. Och vi står inför nya mål.


Med fokus på kärnverksamheten bygger Green Cargo ett starkt fundament för långsiktig lönsamhet. Målet är att alltid leverera det som förväntas av oss och tillföra värden i form av säkerhet, kvalitet och miljö. Vi ska bli bäst för våra kunder genom att själva göra det vi kan bäst, logistiklösningar med järnvägen som bas. Vi finns i en tid och i en omvärld som ställer krav. Green Cargo arbetar för en hållbar utveckling, att vara det gröna alternativet är drivande i det vi gör. Vi ska utforma konkurrenskraftiga lösningar utifrån våra kunders behov, nu och för framtiden.

Det internationella transportarbetet ökar, samtidigt ökar miljötänkandet. Företag bedöms inte längre bara utifrån lönsamhet utan också utifrån vad de står för. Allt fler inser att en hållbar utveckling är en bra affär också när det gäller transporter. EU arbetar för avregleringar och en fri transportmarknad. Mycket talar för en positiv utveckling av järnvägen som transportalternativ, och för Green Cargo. Vår utmaning är att bygga starka nationella och internationella logistiklösningar. För att stärka vår position i Skandinavien och ut till Europa bildade vi under året kombibolaget CargoNet AS tillsammans med Norges Statsbaner, NSB.

Green Cargos redovisade resultat för 2001 är MSEK -76. Till en del beror det negativa utfallet på den globala konjunkturnedgången, och till en del på oss själva. Vägen till ett lönsamt Green Cargo är inget annat än en rad konkreta uppgifter att lösa. För att kvalitetssäkra oss och förbättra våra prestationer har vi under 2001 börjat en processläggning av verksamheten, ett förändringsarbete som kommer att ta tid. I det ingår att ta till vara alla medarbetares erfarenheter och lära av varandra, tillsammans kan vi göra Green Cargo framgångsrikt.

Vi ser företagets resurser och är övertygade om att vi ska kunna leva upp till de förväntningar som kunder, samhälle, ägare, och inte minst vi själva har på Green Cargo. I september invigdes vårt nybyggda kundcenter i Hallsberg. Härifrån styrs nu varutransporter ut över hela Europa, över tusen järnvägsvagnar varje dygn. Precis så komplicerat och enkelt kan det vara. Att vägen till en hållbar framtid börjar på ett dubbelspår i Hallsberg. Vi känner kraften i att vara på väg.



  
Jan Sundling, VD

# Året i korthet

## **Green Cargo bildas**

Statens Järnvägar bolagiseras vid årsskiftet 2000 - 2001. Av SJs division för godstransport och logistik bildas ett fristående aktiebolag, Green Cargo.

## **Årets resultat MSEK -76**

Resultat efter finansiella poster uppgick till MSEK -76 (proforma -1 267) och exklusive jämförelsestörande poster till MSEK -29 (proforma -49). Green Cargo AB var redan under sitt första verksamhetsår på god väg att ersätta årtionden av röda siffror i godstågsverksamheten med ett blygsamt ekonomiskt överskott. Trots en resultatförbättring med MSEK 20 proforma ledde den allmänna konjunkturnedgången och minskade godsvolymer mot slutet av år 2001 till ett helårsresultat på MSEK -29. Om awecklade verksamheter räknas med uppgår resultatförbättringen till MSEK 108.

## **Förbättrad punktlighet**

Green Cargo förbättrar punktligheten med fem procent och klarar därmed sitt uppsatta mål för 2001.

## **Green Cargo och NSB**

För att stärka sin position, utveckla kombitrafiken i Skandinavien och förbättra möjligheten att komma ut i Europa bildar Green Cargo under året kombibolaget CargoNet AS tillsammans med Norges Statsbaner, NSB. Bolaget startar sin verksamhet i början av 2002.

## **Stora Enso**

Stora Ensos "BasePort-upplägg" utvecklas under 2001 och når en kapacitet av 1,5 miljoner transporterade ton. "Baseport" är en kundindividuell intermodal lösning för transporter från Sverige ut i Europa. Transporterna tas med Green Cargos systemtåg till Göteborg och därifrån med fartyg till Zeebrügge för vidare transport till slutdestination.

## **SSAB ger ökade transporter**

En av Green Cargos största och viktigaste kunder, SSAB Tunnbrått, slår under 2001 nytt produktionsrekord och valsar ca 2,5 miljoner ton plåt. För Green Cargo innebär det ett transportåtagande på ca 3,3 miljoner ton inklusive transport mellan bruken.

## **Ny affär med Posten**

Ett stort produktionsupplägg inleds med Posten. Med en ny typ av vagn körs, för första gången i Sverige, godståg i 160 km/h. Affären ger goda miljöeffekter, 340 000 landsvägsmil ersätts med 134 000 järnvägsmil.

## **Utvecklad fjärdepartislogistik**

Green Cargo ingår ett fjärdepartislogistikavtal med IKEA. För att utveckla samarbetet med IKEA och andra kunder med krav på avancerade logistiklösningar bildas ett nytt bolag inom Green Cargo koncernen, Celexor AB.

Green Cargo tecknar avtal med Fritz Companies om samarbete kring logistik och distribution av konsumentvaror för den nordiska marknaden. För att expandera tredjepartslogistiken i Norden utvecklar Green Cargo under året även sitt åtagande för Goodyear med en etablering i Köpenhamn.

## **Tredjepartslogistiken expanderar**

Under året investerar Green Cargo i över 300 nya specialanpassade godsvagnar och påbörjar byggandet av ett antal terminaler för kombitrafik och tredjepartslogistik.

## **Nyinvesteringar**

Green Cargo inviger under hösten ett nytt kundcenter i Hallsberg. De som har daglig kontakt med våra kunder och de som hanterar den dagliga driften av järnvägstrafiken delar nu samma lokal. Det gör att vi kan ge kunderna snabbare information och begränsa trafikstörningar.

## **Kundcenter i Hallsberg**

Under året inleds en genomgripande processläggning av Green Cargos verksamhet. Genom att analysera kundens behov och våra lösningar, från första kontakt till slutfört och fakturerat uppdrag, identifierar vi Green Cargos kundprocess och behovet av förändringar och förbättringar. Medarbetare engageras i seminarier och workshops. Arbetet med ständiga förbättringar fortsätter 2002.

## **Processläggning av verksamheten**

December 2001 beslutar riksdagen om en infrastrukturplan för ett långsiktigt hållbart transportsystem, mellan åren 2004 – 2015. 100 miljarder avsätts för investeringar i järnvägen. Riksdagen beslutar samtidigt att anslå medel fram till 2004 som gör det möjligt att påbörja hittills uppskjutna investeringar. Två beslut som ger järnvägslogistiken förutsättningar för en positiv utveckling.

## **Järnvägen en politisk ambition**

EU arbetar för att förbättra järnvägens konkurrenskraft. Kommissionens vitbok 2001 argumenterar för förändrade och hållbara transportlösningar som kan klara den förväntade europeiska trafikökningen. Även om utvecklingen är svår att förutse finns ett tydligt miljötänkande och en vilja att vitalisera järnvägen. Som internationell aktör är Green Cargos mål att positionera sig på Europas inre marknad.

## **EU arbetar för hållbar utveckling**

Sverige drabbas under året av stormar, översvämningar och stora mängder snö. Det innebär tyvärr också störningar i trafiken, något vi alltid gör vårt bästa för att hantera. I november och december orsakar stormvindar och snöoväder stora trafikstörningar. Tack vare förebyggande åtgärder klarar sig Green Cargo bra.

## **Naturkrafter och trafikstörningar**

# Företaget

Green Cargo är ett nationellt och internationellt logistikföretag. Vi har 3900 medarbetare på över 100 orter i Sverige och Europa. Under 2001 lastade vi en miljon vagnar. 95 procent av våra transporter går på järnväg och är märkta Bra Miljöval.

## Vision

Vi ska vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag som bygger på hållbar utveckling.

## Affärsidé

Vi erbjuder konkurrenskraftiga logistiklösningar som tillgodoser höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö.

## Ägare

Green Cargo ägs till 100 % av svenska staten genom Näringsdepartementet.

## Korta fakta:

- 3 902 anställda, varav 2 612 i moderbolaget
- Green Cargo finns på 100 orter i Sverige och Europa
- 450 lok, varav 230 ellok och 220 diesellok
- 10 000 godsvagnar
  - 284 lastbilar
  - 7 logistikcenter
- 416 lastnings- och lossningsplatser för järnväg
  - 21 terminaler

## Ett ungt företag med lång historia

Järnvägens betydelse för det moderna samhället är avgörande. Infrastruktur och snabba transporter gjorde industrialismen i Europa möjlig. 1849 öppnar Sveriges första privata järnväg för godstransporter, 1856 börjar statliga stambanor byggas och 1949 blir alla järnvägar statliga. 1988 delas Statens Järnvägar i Banverket och SJ. 1995 beslutar riksdagen att avreglera järnvägen. Under 90-talet bygger SJ ut sin logistikverksamhet och 1998 bildas SJ Cargo Group. 2000 bolagiseras SJ och 2001 startar verksamheten i Green Cargo AB.

## Verksamhet

Green Cargo erbjuder logistiklösningar för nordiskt näringsliv. Vi bygger våra kunders transportflöden ut i Europa. I det samarbetar vi med andra aktörer och transportslag. Vi fokuserar vårt erbjudande till kärnverksamheten, kund till kund-lösningar med minsta möjliga inverkan på miljön. Visionen om en hållbar utveckling är drivande för Green Cargo och vi arbetar med järnvägen som bas. Vi är marknadens gröna alternativ. Det skiljer Green Cargo från andra och ska guida företaget i hur vi är mot våra kunder och bemöter vår omvärld, hur vi utvecklar våra medarbetare och ska agera för att uppfattas som professionellt och trovärdigt. Green Cargo är det enda rikstäckande företag som erbjuder transporter som uppfyller Svenska Naturskyddsföreningens krav för Bra Miljöval.

	2001	Proforma 2000
<b>Nyckeltal</b>		
Rörelsens intäkter	6 309	6 364
Resultat efter finansnetto	-76	-1 267
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-78	-
Rörelseresultat*	27	49
Resultat efter finansnetto*	-29	-49
Rörelsemarginal*	0,4	0,8
Avkastning på sysselsatt kapital*	2,4	-
Avkastning på eget kapital*	neg	-
Soliditet	20,2	-
Nettoskldsättningsgrad	1,2	-
Nettoinvesteringar	135	-
Medelantal anställda	3 902	3 905
Nettotonkm (miljoner)	12 601	13 076
Vagnkm (tusental)	795 890	813 579

\* exklusive jämförelsestörande poster

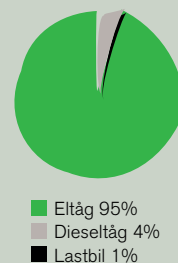
## Mål

Green Cargo koncentrerar verksamheten till och säkrar företagets framgång i fem strategiska målområden. Kund, Finans, Medarbetare, Säkerhet och Miljö. Vårt övergripande mål, en långsiktig lönsamhet, kräver goda och uthålliga resultat inom alla fem områden. Under 2001 har vi påbörjat arbetet med att bryta ner och kommunicera affärsplanen i tydliga mål för verksamhetens olika delar. Under 2002 kommer alla målområden att följas upp varje månad på Green Cargos samtliga arbetsplatser i landet.

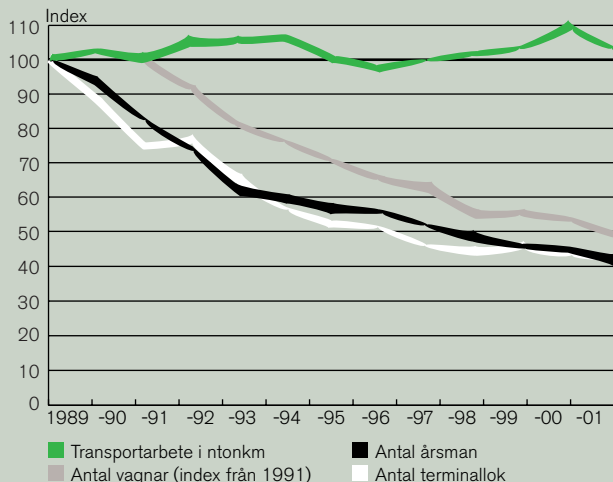
## Vi är vår egen möjlighet

Green Cargo befinner sig i en omvärld som vi påverkas av och vill vara med och påverka. Bolagiseringen har förändrat våra förutsättningar på marknaden. Vi agerar nu på samma villkor som andra aktörer. Kravet på vår finansiella utveckling har blivit tydligare. Vi har fått större frihet och större ansvar. Det är upp till oss att göra Green Cargo framgångsrikt. Vi ska lyckas genom att vara en nationell och internationell logistikaktör och stark partner för våra kunder. Och förutsättningarna är goda, både i företaget och i omvärlden. Framtidens transporter kommer att behöva förena lönsamhet och miljö, en hållbar utveckling är den enda möjliga.

Green Cargos transportarbete 2001



Vår effektivitet



Genom ett systematiskt effektivitetsarbete transporterar Green Cargo samma mängd gods idag som för tio år sedan, men med hälften av resurserna.



## Här finns Green Cargo

Green Cargo trafikerar hela Sverige. Vår geografiska täckning gör att vi kan finnas med våra lösningar där våra kunder finns. Vår andel av Sveriges totala transportarbete är 18%, vår andel av järnvägstransporterna nära 80%.

# Koncernen

Green Cargo-koncernen består av moderbolaget Green Cargo AB och åtta verksamma dotterbolag. Bolagen bistår med sina olika kompetenser i Green Cargos verksamhet.

## Fakta 2001

Omsättning	MSEK 751
Antal anställda	735
Ägarandel	100%
VD	Roland Hojjar

## Green Cargo Road & Logistics

Green Cargo Road & Logistics ingår i Green Cargos kärnverksamhet och bedriver lokal- och fjärrdistribution av gods med lastbil. Företaget erbjuder även tredjepartslogistik och har egna produktionsresurser på ett flertal orter i Sverige, från Malmö i söder till Haparanda i norr.

## Fakta 2001

Omsättning	MSEK 283
Antal anställda	Medeltal 71
Ägarandel	100%
VD	Holger Svantesson

## CombiTrans Groupage Sweden

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

## Fakta 2001

Omsättning	MSEK 1126
Antal anställda	146
Ägarandel	100%
VD	Bo Engdahl

## Nordisk Transport Rail

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

## Fakta 2001

Omsättning	MSEK 456
Antal anställda	175
Ägarandel	100%
VD	Thore Johansson

## Rail Combi AB

Rail Combi utvecklar, producerar och säljer järnvägsbaserad kombitrafik som omfattar tåg, lastbil och båt. Rail Combis verksamhet täcker genom 16 kombiterminaler största delen av Sverige, från Luleå till Trelleborg. Rail Combi levererar även logistiklösningar till Norge. Kunder är åkerier, speditörer, järnvägsoperatörer, logistikbolag och rederier som i sin tur förmedlar transporter för industrin. Från 2002 ingår Rail Combi i det av Green Cargo delägda bolaget CargoNet AS.



## TGOJ Trafik

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



Fakta 2001		TGOJ TRAFIK
Omsättning	MSEK	141
Antal anställda		112
Ägarandel		100%
VD		Sven-Olof Nehrer

## Celexor AB

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

## Celexor

Fakta 2001		Celexor
Omsättning	MSEK	16
Antal anställda		5
Ägarandel		100%
VD		Lars Nilsson

## Hallsbergs Terminal AB

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

## Hallsbergs Terminal AB

Fakta 2001		Hallsbergs Terminal AB
Omsättning	MSEK	0
Antal anställda		0
Ägarandel		67%
VD		Kjell Hammerin

## Sve Rail Italia

Sve Rail Italia utvecklar, köper, säljer och marknadsför järnvägsbaserade godstransporter mellan Norden och Italien. Bolaget köper järnvägstransporter, informationsövervakning och kringtjänster från förvaltningar och underleverantörer. Sve Rail Italia ägs i lika delar av Green Cargo AB och av italienska godsjärnvägen Trenitalia S.p.A. Huvudkontor finns i Stockholm och dotterbolag i Milano.

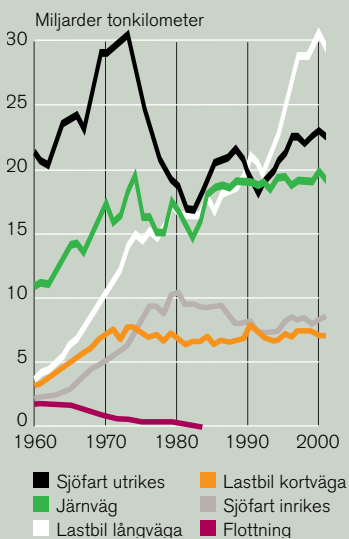
## Fakta 2001 Sve <Rail> Italia

Omsättning	MSEK	483
Antal anställda		17
Ägarandel		50%
VD		Uno Palebo

## Transportmarknad i förändring

Det internationella transportarbetet intensifieras samtidigt som miljömedvetandet ökar. Marknaden förändras. EU arbetar för en hållbar utveckling och transportmarknadens aktörer bygger gränsöverskridande logistiklösningar. Allt talar för en positiv utveckling av järnvägslogistiken och för Green Cargo.

Inrikes godstransportarbete fördelat på transportmedel 1960-2001



## Tilltagande globalisering, rörlighet och konkurrens

De senaste årtiondena har Sveriges totala transportarbete ökat, men minskade något 2001 från de mycket höga nivåerna 2000. Det förklaras delvis av att den globala konjunkturnedgången påverkade svensk export med lägre efterfrågan som följd. Alla transportslag drabbades av minskade volymer, förutom den inrikes sjöfarten vars transportvolymer ökade. Särskilt minskade transporter av högförädlad gods som i huvudsak fraktas med bil. Biltrafiken kompenserade sin förlust genom att ta ökade andelar av annat gods. Det gav minskade transporter för järnvägen som dock lyckades behålla sin marknadsandel. Transporter är avgörande för näringslivets utveckling, och den välfärd samhället vill bygga. Geografiskt är Sverige avlägset övriga Europa och därför ställs högre krav på både nationell och internationell logistikkompetens. I en tid av tilltagande globalisering, rörlighet och konkurrens är lönsamma logistiklösningar avgörande. Marknadens transportaktörer måste utforma nya innovativa lösningar efter företagets behov och mål. Järnvägen ska finnas med och ta sitt ansvar för utvecklingen.

## Hållbar nationell och internationell logistik

Det internationella transportarbetet ökar med marknadens globalisering. Varuflödena koncentreras till starka produktionscentra och handelsvägar. Den ökande trafiken kommer att innebära stora miljöbelastningar. Samtidigt växer miljötänkandet i näringslivet. Mycket görs redan för utvecklingen av miljövänligare produktionsmetoder. Nu tar företag ansvar även för sina transporter och vill utveckla så hållbara lösningar som möjligt. Arbetet för en hållbar transportutveckling är också en politisk vilja inom EU. Vitboken 2001 argumenterar för lösningar som ska klara trafikökningen, och under de senaste åren har EU beslutat om avregleringar för att skapa förutsättningar för en fri konkurrens och en gemensam inre marknad. För att järnvägen framgångsrikt ska ta sig in på den ökande marknaden behövs intermodala transport- och logistiklösningar. Samverkan mellan olika transportslag är en förutsättning. Behovet av enkla och effektiva lösningar för informationstillgänglighet är också ett krav för att den internationella järnvägslogistiken ska lyckas i framtiden.

### Vitboken

EU kommissionens vitbok 2001

"Vägval inför framtiden, den europeiska transportpolitiken fram till 2010" argumenterar för hållbara transportlösningar för att klara den framtida europeiska trafikökningen.

## Marknadsaktörer i samverkan

Transportmarknadens aktörer arbetar allt mer i stora nationella och internationella nätverk. Förutom att erbjuda transporter med enskilda transportslag byggs nu hela logistiklösningar utifrån nya kundbehov och marknadsförutsättningar. Förhållandet mellan konkurrenter och partners har förändrats. I uppköp, sammanslagningar och partnerskap etableras nya affärsrelationer mellan järnvägsbolag och transport- och logistikföretag. För att skapa ökade kundvärden behöver alla utveckla nya produkter och koncept. 2001 bildades till exempel Railion Denmark AS när danska DSB Gods fusionerades med tyska Railion GmbH. För att stärka Green Cargos position i Skandinavien och Europa bildade vi under året kombibolaget CargoNet AS tillsammans med Norges Statsbaner, NSB. Bolaget startade sin verksamhet i början av 2002. Samgåendet är en strategisk satsning som ger Green Cargo möjlighet till gränsöverskridande trafik, geografisk expansion, kontroll över nätverket och möjlighet till ökade volymer.

## Green Cargo som aktör

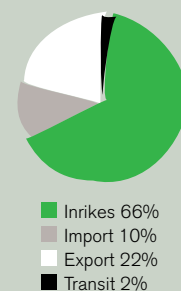
Green Cargos geografiska täckning gör att vi finns med våra lösningar där våra kunder finns. Vår andel av Sveriges totala transportarbete är 18 procent, vår andel av godstransporter på järnväg uppgår till nära 80 procent och vi trafikerar hela Sverige. Norge, Danmark, Tyskland och Italien är Green Cargos viktigaste marknader. Vi finns på kontinenten med några av våra dotterbolag. För att vara konkurrenskraftiga internationellt bygger vi sammanhängande transport- och logistiklösningar hela vägen från Norden ut i Europa. Att infrastrukturen blir tillgänglig för alla aktörer är en nödvändig utveckling. Fortfarande finns en del hinder i form av regler, tillstånd och tekniska förhållanden att övervinna. Hinder som andra transportslag redan övervunnit och som gör att de kan ta stora delar av marknadens ökande volymer. Green Cargo ska bygga internationella lösningar med kontroll över hela varuflödet. I det arbetet behöver vi samarbeta med andra aktörer och transportslag över gränserna, därför är våra tidigare konkurrenter nu ofta våra partners. Green Cargo ska vara en stark nationell och internationell logistikaktör för våra kunder.

## De största godstråken i Sverige

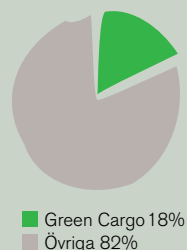


Sveriges nationella och internationella godstransporter följer ett antal fasta godsstråk. Källa: SIKA

## Järnvägstransporter med Green Cargo år 2001



## Green Cargos andel av det totala transportarbetet i Sverige 2001.



# Marknadserbjudande

## Kundorienterat synsätt och processororienterat arbetssätt

Green Cargo utformar nationella och internationella transport- och logistiklösningar med höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö. Vi är marknadens gröna alternativ.



Under hösten invigdes Green Cargos nya Kundcenter. Nu delar de som har daglig kundkontakt lokal med de som hanterar den dagliga driften av järnvägstrafiken. Det gör att vi kan ge kunderna snabbare information och begränsa trafikstörningar.



Under året har drygt 2000 personer genomgått en utbildning i att säkerställa att vagnar och last uppfyller våra stränga säkerhetskrav



Green Cargo är marknadens gröna alternativ

### Vi börjar hos kunden

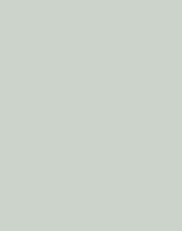
Green Cargo ska alltid leverera det som förväntas av oss och tillföra värden i form av säkerhet, kvalitet och miljö. Vårt uppdrag börjar hos våra kunder med vilka vi vill skapa långa och nära samarbeten. När vi kan och förstår våra kunders verksamhet och behov kan vi också utforma lönsamma logistiklösningar. Green Cargo arbetar utifrån ett kundorienterat synsätt och processororienterat arbetssätt. Det innebär att vi hela tiden uppdaterar oss hos kunden för att utveckla våra lösningar. Vi arbetar långsiktigt och strategiskt för att bygga in fasta rutiner och få total kontroll över våra processer. 2001 inleddes en genomgripande processläggning av Green Cargo. Genom att analysera hela arbetsgången, från första kontakt med kund till slutfört och fakturerat uppdrag, identifierar vi behovet av förändringar och förbättringar. Det handlar om att få kunskap om vad som fungerar bra och inte. Medarbetare i alla delar av företaget har engagerats under året. Förbättringsarbetet fortsätter 2002.

### Säkerhet är ett krav

Green Cargo ansvarar för transporter av stora mängder gods genom Sverige och ut i Europa. En säker hantering är ett krav. Därför har vi byggt in pålitliga säkerhetssystem i verksamheten och det dagliga arbetet. Det handlar om lastsäkring, fordonssäkerhet, trafiksäkerhet och medarbetarsäkerhet. Under 2001 har vi utvecklat våra metoder för rapportering av avvikelser. Vi följer upp och analyserar tillbud, utbildar medarbetare förebyggande i föreskrifter och riktlinjer, och genomför drogtester. För våra kunder är säkerhet också en kvalitet som innebär att de ska kunna lita på att deras varor inte skadas eller stjåls.

### Att leverera kvalitet

Som logistikföretag ska Green Cargo leverera kvalitet, rätt varor i rätt tid, till rätt plats och till lägsta totalkostnad. När vi levererar kvalitet adderar vi värde till våra kunder. Under 2001 har vi inlett ett aktivt kvalitetsarbete i vilket vår punktlighet är högst prioriterad. Kvalitet hänger ihop med service, det är när vi gör precis det vi ska och gör rätt hela vägen. Service som fungerar ska inte märkas. Den kvalitet och den service Green Cargo vill ge kan bara nås med professionalism hos alla våra medarbetare. Under 2001 har vi också utvecklat ett program för att ta tillvara engagemanget i företaget. Alla i verksamheten ska se att bra insatser leder till bra resultat. Kvalitet och service ger logistik som fungerar och genererar lönsamhet. Men mycket finns fortfarande kvar att göra innan våra kunder och vi kan vara nöjda. Kvalitetsarbetet fortsätter därför att vara prioriterat.



## Det gröna alternativet

Green Cargo erbjuder konkurrenskraftiga transport- och logistiklösningar med minsta möjliga inverkan på miljön. Vi arbetar för en hållbar utveckling och en verksamhet som kan möta dagens behov utan att förbruka framtidens resurser. Green Cargo är marknadens gröna alternativ och det skiljer oss från andra. I en tid när medvetandet växer inser allt fler företag att miljö är en hållbar affär. Mycket görs redan för att utveckla miljöbesparande produktionsmetoder och nu vill företag också ta ansvar för sina transporter. Att välja hållbara transport- och logistiklösningar är viktigt för ett företags egna miljöarbete. Och visar samtidigt att företaget tänker på framtiden, sina kunder och verksamheten. Det kan ge nya affärsmöjligheter, stärka varumärket och konkurrenskraften. Green Cargo är ett grönt alternativ som ger trovärdighet och lönsamhet.



[www.snf.se](http://www.snf.se)

Green Cargo är enda rikstäckande transportör som klarar Svenska Naturskyddsföreningens kriterier för Bra Miljöval.

## Logistik adderar värde

Transporter handlar inte bara om att frakta varor. Transportlogistiken ingår som en del i ett företags hela produktionsprocess och adderar värden i form av lönsamhet och framtida hållbara strukturer. Som logistikföretag är Green Cargo länken mellan kunden och kundens kund. För att tillföra våra kunder logistikvärden utformar Green Cargo nationella och internationella lösningar och tar ansvar för transportflödet hela vägen. Våra kunder är i huvudsak nordiska och för att vara konkurrenskraftiga bygger vi sammanhängande transport- och logistiklösningar hela vägen ut i Europa.



Ostkustterminalen i Norrköping

## Logistiklösningar – kund till kund



# Marknadserbjudande

## Transport- och logistiklösningar

Att skapa och styra transportflöden av varor är Green Cargos verksamhet. Vi utformar nationella och internationella transport- och logistiklösningar som tillför företag hållbara värden i form av lönsamhet och framtida strukturer.



Stena Metall använder Green Cargos fasta nät för sina transporter av returmetall.

### Vårt fasta nät

Kunder med behov av stor transportkapacitet i sina produktions- och leveransprocesser får enkelt tillgång till Green Cargos hela vagnslastnät och fasta leveranstider. Godset lastas och lossas på vagnar som tillhandahålls av oss och transporteras i huvudsak på järnväg, nationellt och internationellt. Som en av våra kunder använder Stena Metall Green Cargos fasta nät. Årligen transporterar de 400 000 ton returmetall med järnväg till stål- och smältverk i Sverige. Inför varje transport beställer Stena Metall det antal vagnar som behövs. När stålet slutligen lämnar stålverket är det återvunnet och användbart i nya produkter. Kretsloppet är slutet och som värdeskapande länkar i processen är Stena Metalls återvinningsarbete och Green Cargos effektiva transporter.



SSAB har valt Green Cargos systemtåglösning för sina ståltransporter.

### Våra systemlösningar

För kunder med behov av mycket stor transportkapacitet i regelbundna flöden och med höga precisionskrav, erbjuder Green Cargo kundindividuella systemlösningar, nationellt och internationellt. Det är systemlösningar med specifika resurser som egen tidtabell och vagnar, enligt med kunden avtalad kapacitet. SSAB har valt en individuell systemtåglösning för sina transporter av stål från Luleå till Borlänge. "Stålpendeln" transporterar stålämnen från Luleå till valsverket i Borlänge och färdigprodukter från Borlänge till Luleå. Den höga precisionen ger SSAB möjlighet att integrera transporten som en del i hela sin produktionsprocess. Det möjliggör lägre lagerhållning och högre flexibilitet. Varje dag avgår ungefär 6000 ton i systemet.

### Våra projekttransporter

För kunder med särskilda transportbehov hanterar Green Cargo stora sändningar med tung, skrymmande och känslig last. Vi utformar individuella lösningar ofta av engångskaraktär som kräver speciell kompetens och planering. Godset transporteras i huvudsak i så kallade extra heltåg, nationellt och internationellt. Försvarsmakten anlitar Green Cargo för att flytta förbandsmaterial mellan olika övningsplatser i och utanför Sverige. I våra heltågslösningar ansvarar vi för allt från lastplanering till tekniskt support vid lastning och lossning. Under övningen Snöstorm 2001 transporterade Green Cargo förbandsmaterial och värnpliktiga på 58 heltåg till Boden.



Försvarsmakten anlitar Green Cargo för sina tunga transporter mellan olika övningsplatser

## Våra kombitransporter

Green Cargos kombitransporter kombinerar järnvägens och lastbilens respektive fördelar. Vid våra 16 terminaler flyttas lösa lastbärare från lastbilar över till järnvägsvagnar, och tvärt om. IKEA är en av de kunder som sköter sina stora produktflöden med en av Green Cargo utformad kombitransportlösning. Dagligen går tåg från Älmhult och Jönköping till Årstaterminalen i Stockholm. Tågtransporterna ersätter över hundra lastbilstransporter i veckan. Från Årsta distribuerar Green Cargo IKEAs varor vidare till varuhusen i Barkarby och Kungens Kurva, alla dagar i veckan. Green Cargo uppfyller två för IKEA avgörande kriterier, vi är en kostnadseffektiv partner som samtidigt erbjuder gröna transporter.



IKEA sköter sina produktflöden med Green Cargos kombitransportlösning

## Vår distribution

Green Cargos biltransporter är ett viktigt komplement till järnvägen. De kan hantera behov som forsling till och från järnväg och konventionella lastbilstransporter av hel- och partilaster i Sverige. För KappAhl har Green Cargo utformat en distributionslösning som kombinerar tåg och lastbil och inte kräver att varorna lastas om innan de levereras till butikerna i Sverige. Hög tidsprecision och utnyttjande av järnväg så långt det är möjligt ger KappAhl både finansiella vinster och miljövinster.



Green Cargo har utformat en distributionslösning för KappAhl

## Vår tredjepartslogistik

Som leverantör av tredjepartslogistik erbjuder Green Cargo hela lösningar till företag som distribuerar konsumentvaror och har behov av lagring, förädling, distribution och styrning av varuflödet. Goodyear är en av de kunder som köper tredjepartslogistik av Green Cargo. Goodyears centrallager i Norden har 1,4 miljoner däck i omlopp per år. Korta ledtider mellan leverans och avhämtning kräver en anpassningsbar lagerhantering med stor kapacitet. Green Cargo hanterar hela Goodyears lagerflöde, från lossning och registrering till orderplockning och lastning. Däcken ska också förädlas på olika sätt, dubbas, sättas på fälg eller däckmönstras. För att kunna tillmötesgå Goodyears behov har Green Cargo investerat i logistikcenter i Norrköping och Köpenhamn. Lagerhanteringen matchar Goodyears försäljningstoppar av däck, vår och höst.



Green Cargo hanterar hela Goodyears varu- och lagerflöde

# Medarbetare

## Långsiktighet behöver tid och engagemang

Green Cargo är på väg mot nya mål. Vi vill vara ett grönt företag för våra medarbetare och arbeta för en hållbar utveckling också inom företaget. I det förändringsarbete som inletts 2001 behövs allas erfarenhet och engagemang.



Orderhantering på Händelöterminalen i Norrköping



H&M kläder tas om hand av personalen på Årstatterminalen i Stockholm



Säkerhetsutbildning i Borlänge med instruktörer från vår egen verksamhet



Lokförare under utbildning i Gävle

### Ett företag är sina människor

Ett företag måste utveckla sina medarbetare för att nå framgång. Green Cargo arbetar kontinuerligt för att bli bättre för sina medarbetare. Vi satsar på utbildningar och utvecklingsmöjligheter, på förbättrade arbetsförhållanden, utvecklar säkerheten och våra arbetsmiljöer, har program för friskvård och för att analysera orsaker till sjukfrånvaro. Vi arbetar aktivt för att öka jämställdheten och motarbeta diskriminering. För att Green Cargo ska kunna bli en bättre arbetsplats är det viktigt att alla påpekar brister och visar på möjligheter. Att vi tar tillvara de tillfällen som finns att prata med varandra på arbetsplatsträffar, skriva i personaltidningen eller på intranätet.

### Vår arbetsplats

Green Cargo kan vara en krävande arbetsplats. Lokförare, växlare och chaufförer arbetar ofta nattetid, ensamma och ibland under svåra förhållanden som kräver uppmärksamhet, stresstålighet och kompetens. Eftersom säkerhet är ett grundläggande krav och misstag kan få stora konsekvenser är det väsentligt att våra medarbetare mår bra. Förutom att Green Cargo ger förebyggande säkerhetsutbildningar arbetar vi kontinuerligt med arbetsmiljöfrågor centralt och lokalt. Viktigt är att individen själv kan vara med och påverka sin situation. Under året har vi bland annat infört en ny arbetstidsmodell för våra lokförare för att skapa arbetsturer som både kan fungera efter marknadens och kundernas behov och samtidigt tar hänsyn till privata önskemål.

### Att lära av varandra

Med fokus på kärnverksamheten bygger Green Cargo ett fundament för lönsamhet. Vi ska alltid leverera det som förväntas av oss. För att kvalitetssäkra våra prestationer har vi 2001 inlett en processläggning av verksamheten. Den ska hjälpa oss att se vad vi gör bra och inte gör bra, vad vi behöver förändra och förbättra för att utvecklas. Det är ett långsiktigt arbete som behöver få ta tid och som behöver alla medarbetares insatser. Tillsammans kan vi verksamheten och kan lära av varandras erfarenheter. Vi ska arbeta strategiskt för att bygga in fasta rutiner och få total kontroll över våra processer. Målet är att ta tillvara och öka kompetensen i alla delar av verksamheten. Ökad kompetens kommer att ge oss ökat självförtroende att göra Green Cargo framgångsrikt. Under året har medarbetare i hela företaget deltagit i workshops, seminarier och utbildningar.



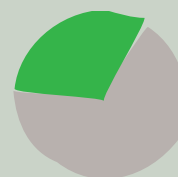


Medarbetare på kontoret i Gävle



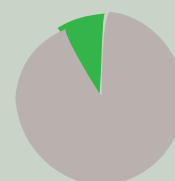
Kombiterminalen i Borlänge

## Könsfördelning i ledningsgruppen



Kvinnor 33%  
Män 67%

## Könsfördelning inom företaget



Kvinnor 8,6%  
Män 91,4%

- Medelålder: 45 år
- Medelantal år i företaget: 21 år
- Sjukfrånvaro: 6%

## Vår måltavla

Med lönsamheten i fokus har vi utvecklat målbilder för företaget. Green Cargo säkrar företagets framgång i fem strategiska målområden, kund, finans, medarbetare, säkerhet och miljö. För att nå lönsamhet krävs goda och hållbara resultat i alla fem målområden. Under 2001 har vi börjat arbetet med att bryta ner och kommunicera affärsplanen i tydliga mål för verksamhetens olika delar. Alla medarbetare kommer att ha möjlighet att påverka vilken målsättning den egna verksamheten ska ha, hur målen ska uppnås och att själva realisera sina aktivitetsplaner. Genom regelbundna mätningar och uppföljningar kommer alla att kunna se resultaten för sin egen enhet och för hela företaget. Det är ett sätt att dela erfarenheter under tiden och att visa att goda insatser ger goda resultat som kan ta Green Cargo framåt. Förändringsarbetet ska kommuniceras och diskuteras. Ett öppet företag som tar tillvara bra initiativ har också goda förutsättningar att lyckas.

## Att arbeta i ett grönt företag

Green Cargo vill vara ett grönt företag för sina medarbetare och arbeta för en hållbar utveckling också inom företaget. Allteftersom omvärldens miljötankande ökar kommer människor att söka sig till och vilja arbeta i företag som det går bra för och som samtidigt tar ansvar. Green Cargo vill vara ett sådant företag. För att rekrytera rätt medarbetare kommer vi att fortsätta vårt arbete för framtida värden och värderingar och skapa bra arbetsmiljöer för våra medarbetare. Green Cargos miljötankande är ett starkt fundament och en framgångsfaktor inte bara för kunder och företag utan också för alla medarbetare, ekonomiskt och mänskligt. För att göra Green Cargo lönsamt behövs ett stort engagemang, alla har lika stor del i Green Cargos framtid.



Två av våra medarbetare på bangården i Karlstad

## Ett värdeskapande miljöarbete

Att vara transportmarknadens gröna alternativ ger hållbara konkurrensfördelar och vinster, för miljön, våra kunder och Green Cargo. Vårt aktiva miljöarbete och goda miljöprestanda är värdeskapande. Vi är nu det enda nationella logistikföretag med transporter märkta Bra Miljöval.

### Posttåget

Posten och Green Cargo har under 2001 utformat en systemlösning som ersätter 340 000 landsvägsmil med 134 000 järnvägsmil, ger goda miljöeffekter och stärker Postens miljöprofil. Postens sammanlagda transportsträckor under ett år är 28,5 miljoner mil och transporter med låg miljöbelastning är därför nödvändiga. Med sina miljöfördelar är järnvägen ett bra val. Green Cargo hanterar dagligen delar av Postens långväga transporter av brev försändelser. Utvecklandet av en godsvagn som klarar 160 km/h var en förutsättning för att täcka de långa sträckorna och klara de höga tidskraven. Samarbetet ger både Posten och Green Cargo hållbara ekonomiska vinster och miljövinster.



### Grön värdeökning

Green Cargo är transportmarknadens gröna alternativ. Det är drivande för hur vi utformar våra transportlösningar, bemöter våra kunder och hanterar vårt eget miljöarbete. Vi är inte bara ett logistikföretag, utan också ett miljöföretag. Vi försöker alltid förutse och förekomma omvärldens miljökrav. Både genom ett aktivt miljöarbete och genom att hela tiden förbättra Green Cargos miljöprestanda. Konkret handlar det om att fatta hållbara beslut och göra hållbara vinster. Som alla företag har vi ekonomiska åtaganden att uppfylla. Därför tror vi på och arbetar för en verksamhet som både kan uppfylla dagens behov och framtidens. Framtida transporter kommer att behöva förena lönsamhet och miljöhänsyn, en hållbar utveckling är den enda möjliga. Att tänka grönt kommer i framtiden vara likvärdigt med att tänka affärer. Allt sammantaget kan komma att göra järnvägen till ett allt mer attraktivt och kostnadseffektivt transportslag. Att vara transportmarknadens miljöalternativ ger hållbara konkurrensfördelar och vinster. På så sätt är det som är bra för miljön också bra för Green Cargo, och våra kunder.

### Investeringar i bättre miljöprestanda

Green Cargo utformar nationella och internationella logistiklösningar med minsta möjliga inverkan på miljön. Med fokus på kärnverksamheten ska vi bygga en långsiktig lönsamhet. I det är ett aktivt miljöarbete fundamentalt, både för att skapa kundvärden och miljövärden. Nya kundbehov och andra marknadsförutsättningar kräver att vi utvecklar nya lösningar och produkter. Och det gör vi för och tillsammans med våra kunder. Green Cargo investerar i bättre miljöprestanda, i förebyggande åtgärder för att reducera miljöskador och i forskning för att driva framtida logistik- och teknikutveckling. Det rör sig bland annat om energisparprogram och insatser för att bättre utnyttja våra produktionsresurser och utforma effektivare logistik. Under 2001 har vi bland annat startat ett investeringsprogram för att installera nya motorer i våra mindre dieseldrivna växellok, motorer som uppfyller så kallade Euro II-krav och både har bättre miljöprestanda och bättre bränsleekonomi.

### Miljökravens utveckling

Miljötänkandet växer sig starkare hos människor, politiskt och i näringslivet. Kraven på en hållbar utveckling blir allt tydligare. Förutseende företag väljer att bygga in hållbara strukturer som kommer att motsvara den framtida marknadens förutsättningar och krav. Ytterst handlar det om konsumenterna. De har makten att välja och välja bort. För företag kommer det att vara viktigt att deras varor både är producerade och transporterade med så liten miljöpåverkan som möjligt. Green Cargo köper el märkt Bra Miljöval för tågdriften och diesel av miljöklass ett för våra lastbilar och diesellok. Detta bidrar till att vi kan erbjuda transporter märkta med Bra Miljöval. Dessutom arbetar vi för att slutföra vår miljöcertifiering enligt ISO 14001 under 2002 för att säkerställa ett systematiskt miljöarbete. Sveriges miljölagstiftning har skärpts, bland annat med införandet av den nya miljöbalken. Internationellt pågår en liknande utveckling, till exempel införandet av Kyotoprotokollet och arbetet för att minska utsläppen av växthusgaser. Som marknadens gröna alternativ kan Green Cargo leva upp till omvärldens allt tydligare miljökrav. Det ger oss en unik position.

Nyckeltal	2001	2000
Nettoomsättning, SEK/ton fossil koldioxid	49 274	52 984
Ett övergripande mått för Green Cargos miljöeffektivitet. Högre siffra innebär högre energieffektivitet och mindre koldioxidberoende. Koldioxid inkluderar enbart transporter. För beräkning se <a href="http://www.greencargo.com">www.greencargo.com</a>		
Rörelseresultat, SEK/ton fossil koldioxid	379	227
Mått på vår koldioxidkänslighet. Högre siffra innebär bättre förmåga att hantera koldioxidavgifter. Koldioxid inkluderar enbart transporter. För beräkning se <a href="http://www.greencargo.com">www.greencargo.com</a>		
Antal miljörelaterade incidenter	8	–

# Förvaltningsberättelse

Uppgifterna gäller för 2001. Jämförbara siffror för 2000 och proforma 2000 för koncernen redovisas i denna följd inom parantes. Proforma 2000 har som nämnts under redovisningsprinciper framtagits enbart avseende resultaträkningen.

## Verksamheten

Green Cargo är ett transport- och logistikföretag på den europeiska marknaden med utgångspunkt från företag inom nordiskt näringsliv. Huvudprodukterna baseras på järnvägslösningar. Lastbilstransporter och logistiktjänster är integrerade tilläggstjänster, men också självständiga kunderbjudanden.

## Ägarförhållanden

Moderbolaget Green Cargo AB (namnändring från SJ Green Cargo AB registrerades 3 januari 2002), tidigare ingående i SJ-koncernen, direktägs fr o m 30 april 2001 av Svenska staten.

## Koncernförhållanden

Koncernen Green Cargo består av moderbolaget Green Cargo AB och dess dotterföretag.

I koncernen ingår de helägda bolagen Green Cargo Road & Logistics AB, CombiTrans Groupage Sweden AB, CombiTrans Sweden AB, Nordisk Transport Rail AB (NTR), Rail Combi AB, TGOJ Trafik AB samt Celexor AB. Dessutom ingår de delägda bolagen SveRail Italia AB (SRI) samt Hallsbergs Terminal AB. I koncernen ingår också ett antal bolag utan verksamhet eller verksamhet under avveckling.

Rail Combi AB såldes i början av 2002 till Cargo Net AS i utbyte mot aktier i detta bolag.

## Väsentliga händelser

I samband med bolagiseringen av Statens Järnvägar bildades sex fristående bolag. Ett av dessa är Green Cargo AB som övertog godstransportverksamheten från Statens Järnvägar.

- Stora rationaliseringar har genomförts i samband med bolagiseringen, bl a minskades antalet anställda med 410 personer.
- I februari startade ett stort produktionsupplägg med Posten. För första gången i Sverige körs godståg i 160 km/h med en ny typ av vagn. Affären innebär att

340 000 landsvägsmil ersätts med 134 000 järnvägsmil.

- Under 2001 har omfattande resurser investerats i olika projekt för att uppnå kontrollerad lönsamhet i kärnverksamheten. Det viktigaste projektet är processläggningen som pågår för att få en industriell syn på verksamheten.
- Koncernen har fått sitt första fjärdepartslagstikavtal. För att hantera detta avtal och liknande avtal för avancerade logistiska lösningar har Celexor AB bildats.
- Styrelsen godkände i september att bilda ett nytt bolag för kombitrafik under namnet Cargo Net AS tillsammans med Norges Statsbaner BA (NSB). Verksamheten startas i början av 2002.
- I slutet av september beslutade styrelsen om investering i ny kombiterminal i Hallsberg. Investeringen är strategiskt viktig då den skapar förutsättning att tillsammans med andra samarbetspartners skapa ett transportcentrum med expansionsmöjligheter vid rangerbangården.
- Infrastrukturpropositionen är framlagd med ökade satsningar på järnvägstrafik.
- Under fjärde kvartalet börjar den allmänna konjunkturnedgången att märkas även inom Green Cargo, med vikande volymer som följd. Detta har bl a lett till beslut om ett omstruktureringsprogram omfattande personalneddragningar inom moderbolaget och NTR.

## Koncernöversikt

### Koncernen

Koncernens rörelseintäkter uppgick 2001 till MSEK 6 309 (3 272, 6 364). Rörelseresultatet förbättrades till MSEK -20 (-956, -1 169). I rörelseresultatet ingår jämförelsestörande poster med MSEK -47 (-916, -1 218). Finansnettot uppgick till MSEK -56 (-8, -98). Resultat efter finansiella poster uppgick till MSEK -76 (-964, -1 267) och exklusive jämförelsestörande poster till MSEK -29 (-48, -49).

### Green Cargo AB

Rörelseintäkterna för moderbolaget uppgick under år 2001 till MSEK 4 161 (-). Rörelseresultatet uppgick till MSEK -55 (-886).

I en jämförelse mellan årets verksamhet och motsvarande verksamhet under föregående år (del av proforma) uppgår rörelseresultatet, exklusive jämförelsestörande poster, till -9 (9). Resultatnedgången beror till stor del på minskade intäkter under november och december. Den allmänna konjunkturnedgången i kombination med färre antal transportdagar under december gjorde att moderbolaget under dessa två månader tappade ca MSEK 62 i intäkter jämfört med föregående år.

Samtidigt har kostnaderna under året minskat, dock inte i samma takt som intäkterna. Driftkostnaderna är MSEK 18 lägre än föregående år vilket till viss del är en följd av de lägre volymerna.

Det stora rationaliseringsarbetet som gjordes i samband med bolagiseringen medförde en minskad personalkostnad. Detta har delvis motverkats av nyrekryteringar och löneökningar under 2001 varför personalkostnaden minskade med totalt MSEK 46. Nyrekryteringarna som skett innefattar nya tjänster som tillkommit genom etablering av egen koncernfunktion. Det innebär bl a att en egen kommunikation-, miljö- och finansfunktion har byggts upp. Dessutom har en produktdivision skapats.

En ytterligare förklaring till resultatförändringen 2001 är att trafiken lagts om från färja till Öresundsbron vilket medförde en kostnadsminskning med MSEK 12.

Processläggning av hela verksamheten har påbörjats under 2001 och kommer att fortsätta under 2002. Detta har medfört ökade konsultkostnaderna jämfört med föregående år. Dessutom har en lönsamhetsanalys på kundnivå lett till att Green Cargo under året omförhandlat en stor del av kundavtalen. Omförhandlingarna har i de flesta fall accepterats av kunderna,

men på ett fåtal orter har kunderna valt andra transportlösningar.

### *Green Cargo Road & Logistics*

Green Cargo Road & Logistics utgör ett affärsområde inom Green Cargo. I affärsområdet ingår förutom Green Cargo Road & Logistics AB med dotterföretag även CombiTrans Groupage Sweden AB och CombiTrans Sweden AB.

Affärsområdet bedriver logistik- och transportverksamhet med egna produktionsresurser på ett flertal orter i Sverige från Malmö i söder till Haparanda i norr. Under senare delen av året startades verksamhet även i Danmark. Verksamheten drivs i det helägda dotterföretaget Green Cargo Road & Logistics AS.

Rörelseintäkterna för Green Cargo Road & Logistics uppgick under 2001 till MSEK 1 080 (1 035). Rörelseresultatet exklusive jämförelsestörande poster uppgick till MSEK -12 (-28).

Green Cargo Road & Logistics resultatförbättring jämfört med föregående år kan till stor del tillskrivas det kraftiga rationaliseringsarbete som genomförts i verksamheten i samband med sammanslagningen av transportverksamheten och tredje partslogistiken. (AB Svelast gick per 2001-01-01 samman med J Ringborg AB genom ett inkråmsförvärv och namnändrades härvid till Green Cargo Road & Logistics AB.) Både transport- och logistikdelen har förbättrat sitt resultat, även om alla rationaliseringsvinster ännu inte är realiserade.

### *Nordisk Transport Rail*

NTR förmedlar transporttjänster inom området internationell järnvägstrafik. Transportvolymen uppgår till ca 2 miljoner ton per år i Sverige och innebär att företaget är branschledande. NTRs volym utanför Sverige uppgår till drygt en miljon ton. I ett nära samarbete med ledande europeiska järnvägsförvaltningar och privatvagnsföretag kan NTR erbjuda marknaden ett hel-

täckande transportutbud med moderna lastbärare inom hela Väst- och Östeuropa samt Fjärran Östern. Under år 2002 kommer NTR att bilda ett bolag i Polen.

NTR hade 2001 rörelseintäkter på MSEK 1 126 (1 184). Rörelseresultatet exklusive jämförelsestörande poster har försämrats till MSEK 11 (19). Det största skälet till resultatförsämringen är att Green Cargo AB hanterar avtalen på östtransporter i egen regi från 2001. Dessutom har valutans fluktuationer inneburit en förlust på knappt MSEK 3.

### *Rail Combi AB*

Rail Combis affärsidé är att marknadsföra, producera och utveckla kombitransporter av lösa lastbärare till åkerier, speditörer, rederier, järnvägsoperatörer och logistikbolag så att kunden genom valet av kombitransport - som tillgodoser höga krav på säkerhet, kvalitet och miljö - kan stärka sin konkurrenskraft. Företaget bedriver trafik, med järnvägen som bas, mellan 16 terminaler och har sitt huvudkontor i Stockholm. Ett viktigt steg under hösten har varit att skapa möjligheter för Rail Combi AB att även kunna erbjuda marknaden internationella transporter.

Rörelseintäkterna för Rail Combi uppgick under 2001 till MSEK 456 (480). Rörelseresultatet uppgick till MSEK 19 (25). Under året har Rail Combi AB märkt av minskade volymer. Intäkterna har minskat samtidigt som tågdragningskostnaden per tåg har ökat till följd av volymminskningen.

I december offentliggjordes bildandet av en ny koncern med fokus på kombitrafik i Skandinavien. Namnet på moderbolaget blir Cargo Net AS, med säte i Oslo, till vilket Rail Combi AB blir ett helägt dotterbolag. Ägare till Cargo Net AS blir NSB BA och Green Cargo AB. Syftet med affären är att skapa ett mer heltäckande kunderbjudande för kombitransporter i Skandinavien.

### *TGOJ Trafik*

TGOJ Trafik agerar som ett fristående bolag på en avreglerad marknad. Verksamheten består förutom av godstransporter på järnväg även uthyrning av järnvägsfordon och personal för godstransporter. Bolaget har under året träffat ett antal viktiga avtal avseende såväl nationell som internationell trafik.

Rörelseintäkterna för TGOJ Trafik uppgick under 2001 till MSEK 141 (130). Rörelseresultatet uppgick till MSEK 22 (7). I resultatet ingår en kostnadsminskning avseende inlösen av pensionsskuld, MSEK 11.

### *Sve Rail Italia*

SRI har som verksamhet att utveckla, producera, köpa, sälja och marknadsföra järnvägsbaserade godstransporter från Norden till Italien och vice versa. Bolaget köper järnvägstransporter, informationsövervakning och kringtjänster från förvaltningar och underleverantörer. Sve Rail Italia ägs i lika delar av Green Cargo AB och av italienska godsjärnvägen Trenitalia S.p.A. Huvudkontor finns i Stockholm och dotterbolag i Milano.

SRI:s rörelseintäkter uppgick till MSEK 483 (456). Rörelseresultatet har förbättrats till MSEK -3 (-6). Trots en volymminskning på i genomsnitt 5% ökade intäkterna med 6% i förhållande till 2000. Det beror främst på prisökningar mot kund, en något annorlunda volymmix och en svag valuta.

### *Celexor AB*

Celexors verksamhet startade i september 2001 i samband med etableringen av ett operativt center i Skövde för en av bolagets kunder. Celexor erbjuder lösningar inom s.k. outsourced supply chain management och ansvarar för hela flöden av varor och information.

Rörelseintäkterna för Celexor uppgick 2001 till MSEK 17 (-). Rörelseresultatet uppgick till MSEK 1 (-). Volymerna har följt den prognos som lagts fram t o m

# Förvaltningsberättelse

november, men en viss avmattning inträffade under årets sista en och en halv månad.

*Jämförelsestörande poster* för koncernen uppgick till MSEK -47 (-916, -1 218) och består till stor del av omstruktureringskostnader inom moderbolaget, MSEK -54 och NTR, MSEK -7. Dessutom har reserver avseende avveckling och omstrukturering av tidigare innehavda verksamheter (SJ Express, CombiTrans Kontab och Scanfreight) upplösts med MSEK 15.

Jämförelsestörande poster, proforma, bestod av nedskrivning av anläggningstillgångar (MSEK -1 113), erhållande av företagsanknutna medel från Alecta (MSEK 68) samt kostnader för omstruktureringar mm (MSEK -173).

*Finansnettot* i koncernen uppgick till MSEK -56 (-8, -98), vilket är en förbättring jämfört med proforma med MSEK 42. Förbättringen beror på en ökad likviditet.

## Skatteskostnad

Av årets skatteskostnad avser MSEK -118 nedskrivning av uppskjuten skattefordran med 50%.

## Investeringar

Koncernens nettoinvesteringar uppgick till MSEK 135. Investeringar under året har huvudsakligen varit underhållsinvesteringar. Tillsammans med koncernens avskrivningar, MSEK 212, minskade anläggningstillgångarna med MSEK 77.

Under året har beslut fattats om ersättningsinvesteringar i vagnsparken samt uppgradering av IT-system.

## Risker och riskhantering

### Operationella risker

I järnvägsverksamheten är drygt 70% av kostnadsmassan fast i form av kapital och personal samtidigt som stora delar av intäkterna är rörliga. För att motverka

effekterna av konjunktursvängningar är det viktigt att optimera produktionskapaciteten så att konjunkturtoppar ej är dimensionerande. För att minska risken på intäktsidan, påbörjades under 2001 ett projekt med målet att få en bättre matchning och riskspridning mellan den produktionskapacitet som Green Cargo ställer till marknadens förfogande och avtalen som tecknas med kunderna.

### Finansiella risker

Finansverksamheten i koncernen är centraliserad till moderbolagets finansfunktion. Finansfunktionen fungerar som internbank och ansvarar för kapitalförsörjning, cash management och finansiell riskhantering. Ansvar och befogenheter regleras i den av styrelsen fastställda finanspolicy. Denna policy anger målen med finansverksamheten. Dessutom regleras ansvarsfördelningen i finansfrågor och specifika regler och limiter. Viktiga finansiella risker att hantera är:

- **Ränterisker.** Koncernen strävar efter en ordnad resultatutveckling vilket innebär att ränterisken måste begränsas. I finanspolicy uttrycks ramarna för tillåten ränterisk som genomsnittlig räntebindning. För placeringar är denna 3 månader och för upplåning 6 månader. För att justera räntebindningstid får derivatinstrument användas. Under 2001 har ränteswap använts för att justera skuldportföljen.
- **Valutarisker.** Exponering i utländska valuta är främst relaterad till koncernens internationella transporter. Med hjälp av valutaklausuler och valutaterminer hantearas den uppkomna valutarisken. Koncernens exponering, uttryckt som summan i absoluta tal av exponering i respektive valuta, mäts löpande och får enligt finanspolicy högst uppgå till ett motvärde av MSEK 70. För risktäckning får derivatinstrument användas.
- **Motpartsrisker.** Koncernens placeringar

av likvida medel får endast ske i likvida instrument med låg motpartsrisk. Med motpartsrisk avses risken att motparten inte kan fullgöra sina åtaganden till fullo och i tid. Gällande finanspolicy anger tillåtna motparter och beloppslimit per motpart. Endast motparter med hög kreditvärdighet är aktuella.

- **Likviditetsrisker.** Risken att koncernen tillförs kostnader på grund av otillräckliga likvida reserver hanteras genom att en lägsta nivå för disponibla medel inom tre bankdagar har angetts.
- **Refinansieringsrisker.** För att skydda koncernen mot kostnader på grund av att förfallande skuldbelopp ej kan täckas med likviditet eller ny finansiering, får inte mer än 60% av totala finansieringslöften förfalla inom samma kalenderår. Vidare ska låneförfall spridas jämnt över tiden.

## Personal

Personalminskningen i koncernen uppgår till 500 personer under året.

Omstruktureringen av verksamheten medförde att 410 personer har lämnat verksamheten, främst från produktionen, samtidigt har 185 personer tillkommit genom att divisionen Product & Services samt koncernfunktion har etablerats.

För dotterföretagen har antalet årsanställda ökat med 26. Det är främst TGOJ Trafik och Rail Combi som har bidragit till ökningen.

I de avvecklade verksamheterna är det framför allt nedläggningen av Expressgods-verksamheten och CombiTrans Kontab som minskat antal årsanställda med 301.

## Miljöinformation

Verksamheten inom Green Cargo kan ha inverkan på människors hälsa och miljö i huvudsak genom luftutsläpp, buller, olyckor, läckage och markföroreningar. Relativt konkurrenter i transportbranschen har

Green Cargo avsevärt bättre miljöprestanda. Genom ett aktivt miljö- och säkerhetsarbete försöker Green Cargo vidare att minska riskerna för miljöpåverkan så långt som möjligt. Detta arbete bedrivs inom ramen för vårt miljöledningssystem.

Koncernen bedriver inte tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken, däremot anmälningspliktiga verksamheter. Dessa består av tankanläggningar för diesel.

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

#### Styrelsens arbete

Green Cargo AB har under verksamhetsåret 2001 letts av en styrelse bestående av tio ledamöter, varav två personalrepre-

sentanter. Under året har styrelsen sammanträtt sex gånger. Styrelsearbetet har framförallt inriktats på följande frågor:

- utveckling av Green Cargo som en fristående koncern i aktiebolagsform
- hantering av större investeringar
- företagets strategiska inriktning

Detta arbete inkluderar även att tillsammans med företagets ledning fastställa det nya bolagets långsiktiga finansiella mål.

#### Framtidsutsikter

Green Cargo har ett naturligt försprång med ett transportsystem som i de allra flesta fall är det bästa miljövalet. Green Cargo kan också utnyttja den positiva attityd som finns i samhället för att transpor-

tera mer gods på järnväg.

Kunderna vill gärna att mer gods transporteras på järnväg, bara de grundläggande förutsättningarna om kvalitet och punktlighet uppfylles.

Den huvudsakliga utmaningen Green Cargo står inför är den ej tillfredsställande lönsamheten och kvarstående brister avseende leverans kvalitet. I affärsplanen för 2002 finns ett fokus på att slutföra det "inre arbetet" med styrning och kontroll, roller och ansvar samt processläggning, även om det inte ger några kortsiktiga vinster i resultaträkningen.

Avmattningen i konjunkturen under sista kvartalet 2001 förväntas bestå under 2002. Detta gör att även 2002 kommer att visa ett svagt resultat.

#### Nyckeltal

	Koncernen		Proforma 2000	Moderbolaget	
	2001	2000		2001	2000
Rörelsens intäkter	6 309	3 272	6 364	4 161	-
Resultat efter finansiella poster	-76	-964	-1 267	-226	-893
Tillgångar	3 679	4 313	-	3 243	3 856
Skulder	2 947	4 003	-	2 529	3 474
Eget kapital	732	347	-	714	382
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-78	9	-	96	2
Nettoinvesteringar	135	2 198	-	207	2 081
Rörelsemarginal	neg	neg	-	neg	neg
Avkastning på eget kapital	neg	neg	-	neg	neg
Soliditet	20%	8%	-	22%	10%

# Vinstdisposition

Till bolagsstämmans förfogande:

Balanserade vinstmedel från föregående år	299 800 839
Erhållet villkorat aktieägartillskott	346 750 000
Koncernbidrag netto efter skatt	87 516 720
Omvärdering av förvärvsbalans	-13 720 824
Årets förlust	-313 373 402

<b>Summa</b>	<b>406 973 333</b>
--------------	--------------------

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	406 973 333
-----------------------	-------------

<b>Summa</b>	<b>406 973 333</b>
--------------	--------------------

Koncernbidrag har lämnats till dotterbolag med KSEK 7 305 och erhållits med KSEK 128 856 vilket netto ger ett erhållet bidrag med KSEK 121 551.

Koncernens fria egna kapital uppgick per 2001-12-31 till SEK 394 461 000.



## Resultaträkningar

MSEK

	Not	Koncernen			Moderbolaget	
		2001	2000	Proforma 2000	2001	2000
<i>Rörelsens intäkter</i>						
Nettoomsättning	Not 1	6 303	3 254	6 009	4 161	–
Övriga rörelseintäkter	Not 2	6	18	355	0	–
		6 309	3 272	6 364	4 161	–
<i>Rörelsens kostnader</i>						
Driftskostnader	Not 3	-3 753	-2 535	-3 838	-2 381	–
Personalkostnader	Not 4	-1 619	-518	-1 615	-1 136	–
Övriga externa kostnader	Not 5	-688	-177	-659	-496	0
Avskrivningar och nedskrivningar		-212	-88	-217	-140	–
Jämförelsestörande poster	Not 6	-47	-916	-1 218	-46	-886
Övriga rörelsekostnader	Not 2	-18	-1	7	-17	–
Andelar i intresseföretags resultat		8	7	7	–	–
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-20</b>	<b>-956</b>	<b>-1 169</b>	<b>-55</b>	<b>-886</b>
<i>Resultat från finansiella poster</i>						
Resultat från andelar i koncernföretag	Not 7	0	5	5	-114	-6
Resultat från andelar i intresseföretag	Not 8	1	–	–	–	–
Övriga ränteintäkter och likn resultatposter	Not 9	73	11	6	61	4
Räntekostnader och likn resultatposter	Not 10	-130	-24	-109	-118	-5
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-76</b>	<b>-964</b>	<b>-1 267</b>	<b>-226</b>	<b>-893</b>
Minoritetens andel i årets resultat		2	3	–	–	–
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-74</b>	<b>-961</b>	<b>-1 267</b>	<b>-226</b>	<b>-893</b>
Skatt på årets resultat	Not 11	-103	255		-87	248
<b>Årets resultat</b>		<b>-177</b>	<b>-706</b>		<b>-313</b>	<b>-645</b>

# Balansräkningar

MSEK

TILLGÅNGAR	Not	Koncernen 2001-12-31	2000-12-31	Moderbolaget 2001-12-31	2000-12-31
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar	Not 12	72	74	–	–
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
Mark, markanläggningar och byggnader	Not 13	34	31	–	–
Leasade byggnader	Not 14	204	205	–	–
Transportmedel		549	589	402	411
Leasade transportmedel	Not 14	754	792	733	750
Inventarier och andra tekniska anläggningar		100	97	32	31
Pågående nyanläggningar		7	2	2	1
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		<b>1 648</b>	<b>1 716</b>	<b>1 169</b>	<b>1 193</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Andelar i koncernföretag	Not 15	–	–	453	475
Andelar i intresseföretag	Not 15	28	27	1	0
Andra långfristiga värdepappersinnehav		5	5	0	0
Andra långfristiga fordringar	Not 16	22	26	15	–
Uppskjuten skattefordran	Not 11	118	212	130	249
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		<b>173</b>	<b>270</b>	<b>599</b>	<b>724</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>1 893</b>	<b>2 060</b>	<b>1 768</b>	<b>1 917</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Varulager mm		–	1	–	–
<i>Kortfristiga fordringar</i>					
Kundfordringar		648	1 196	303	287
Fordringar hos koncernföretag		–	–	214	1 569
Fordringar hos intresseföretag		5	13	–	–
Övriga fordringar		90	850	35	16
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 17	146	113	124	67
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		<b>889</b>	<b>2 172</b>	<b>676</b>	<b>1 939</b>
Kortfristiga placeringar		101	3	98	–
Kassa och bank		796	77	701	–
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 786</b>	<b>2 253</b>	<b>1 475</b>	<b>1 939</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>3 679</b>	<b>4 313</b>	<b>3 243</b>	<b>3 856</b>

# Balansräkningar

MSEK

<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<i>Not</i>	<i>Koncernen</i> 2001-12-31	2000-12-31	<i>Moderbolaget</i> 2001-12-31	2000-12-31
<b>Eget kapital</b>	Not 18				
<i>Bundet eget kapital</i>					
Aktiekapital		200	75	200	75
Överkursfond		100	–	100	–
Uppskrivningsfond		7	7	7	7
Övriga bundna reserver		31	28	–	–
<i>Summa bundet eget kapital</i>		<b>338</b>	<b>110</b>	<b>307</b>	<b>82</b>
<i>Fritt eget kapital</i>					
Balanserad vinst		571	943	720	945
Årets resultat		-177	-706	-313	-645
<i>Summa fritt eget kapital</i>		<b>394</b>	<b>237</b>	<b>407</b>	<b>300</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>732</b>	<b>347</b>	<b>714</b>	<b>382</b>
Minoritetens andel av eget kapital		10	5	–	–
<b>Avsättningar och skulder</b>					
<i>Avsättningar</i>	Not 19				
Avsättningar för pensioner		30	51	2	–
Övriga avsättningar		69	55	65	11
<i>Summa avsättningar</i>		<b>99</b>	<b>106</b>	<b>67</b>	<b>11</b>
<i>Långfristiga skulder</i>					
Långfristiga leasingskulder	Not 14	1 614	1 723	1 402	1 490
Övriga långfristiga skulder	Not 20	8	9	–	–
<i>Summa långfristiga skulder</i>		<b>1 622</b>	<b>1 732</b>	<b>1 402</b>	<b>1 490</b>
<i>Kortfristiga skulder</i>					
Leverantörsskulder		461	1 309	287	223
Skulder till koncernföretag		–	–	271	1 299
Skulder till intresseföretag		2	27	2	0
Kortfristiga leasingskulder	Not 14	156	164	143	148
Skulder till kreditinstitut		1	1	–	26
Skatteskulder		4	3	–	–
Övriga skulder		109	143	46	1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 21	483	476	311	276
<i>Summa kortfristiga skulder</i>		<b>1 216</b>	<b>2 123</b>	<b>1 060</b>	<b>1 973</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>3 679</b>	<b>4 313</b>	<b>3 243</b>	<b>3 856</b>

<b>POSTER INOM LINJEN</b>	<i>Not</i>	<i>Koncernen</i> 2001-12-31	2000-12-31	<i>Moderbolaget</i> 2001-12-31	2000-12-31
<b>Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser</b>	Not 22				
<b>Ställda säkerheter</b>		17	81	Inga	Inga
<b>Ansvarsförbindelser</b>		356	6	357	5

# Kassaflödesanalys

MSEK

	Not	Koncernen 2001	2000	Moderbolaget 2001	2000
<i>Den löpande verksamheten</i>					
Resultat före skatt		-74	-961	-226	-893
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m m	Not 23	244	973	336	894
Betald inkomstskatt		-34	-4	-21	-
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</i>		<b>136</b>	<b>8</b>	<b>89</b>	<b>1</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning/Minskning av varulager och fordringar		-119	88	48	1
Ökning/Minskning av övriga skulder		-95	-87	-41	0
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten</i>		<b>-78</b>	<b>9</b>	<b>96</b>	<b>2</b>
<i>Investeringsverksamheten</i>					
Betalningar avseende avsättningar		-37	43	-	-
Förändring av andelar i intressebolag		-	-4	-	-
Utdelningar		4	-	-	-
Förändring av andra långfristiga fordringar		-	-24	-15	-
Förvärv av affärsenhet	Not 23	-860	527	-860	527
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-16	-	-	-
Försäljning av immateriella anläggningstillgångar		0	-4	-	-
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-134	-62	-91	-
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		45	5	20	-
Förvärv av aktier och andelar		-1	-	-91	-65
Försäljning av aktier och andelar		7	-	-	5
<i>Kassaflöde från investeringsverksamheten</i>		<b>-992</b>	<b>481</b>	<b>-1 037</b>	<b>467</b>
<i>Finansieringsverksamheten</i>					
Nyemission		225	-	225	-
Upptagna lån		-	50	-	51
Amortering av leasingskulder och lån		-159	-	-148	-
Erhållna aktieägartillskott		953	34	953	-
Erhållna koncernbidrag		-	-	58	33
Omräkningsdifferens		-	-2	-	-
<i>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</i>		<b>1 019</b>	<b>82</b>	<b>1 088</b>	<b>84</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-51</b>	<b>572</b>	<b>147</b>	<b>553</b>
Likvida medel vid årets början		847	275	554	1
<b>LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT</b>	<b>Not 23</b>	<b>796</b>	<b>847</b>	<b>701</b>	<b>554</b>

De redovisningsprinciper som används i moderbolaget och koncernen överensstämmer med Årsredovisningslagen samt med Redovisningsrådets rekommendationer och uttalanden. Nya rekommendationer från Redovisningsrådet börjar tillämpas när de träder i kraft.

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärde respektive nominellt belopp om inget annat anges nedan.

## Koncernredovisning

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

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

## Omräkning av utländska dotterföretag

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

## Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag, i vilka koncernen har lägst 20% och högst 50% av rösterna redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretagen motsvaras av koncernens andel i intresseföretagens egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Andel i intresseföretags resultat" koncernens andel i intresseföretagens resultat efter finansiella intäkter och kostnader justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden. Koncernens andel i intresseföretagens redovisade skatter ingår i koncernens skattekostnader.

Vinstandelar upparbetade efter förvärvet av intresseföretagen som ännu inte realiserats genom utdelning, avsätts till kapitalandelsfonden som utgör en del av koncernens bundna egna kapital.

## Intäkter

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

Förväntade förluster på kundkontrakt redovisas som avsättningar då de befaras.

## Anläggningstillgångar och avskrivningar

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

Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden, beräknad ekonomisk livslängd och förväntade restvärden. Nedskrivning sker vid bestående värdenedgång.

Följande avskrivningstider tillämpas:

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

## Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagaren. Om så ej är fallet är det fråga om operationell leasing.

Tillgångar som förhyrs enligt finansiella leasingavtal har redovisats som tillgång i koncernens balansräkning. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter har redovisats som lång- och kortfristiga leasingkulder. Dessa tillgångar avskrivs enligt plan medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulderna.

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

## Fordringar

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

## Fordringar och skulder i utländsk valuta

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

I den mån fordringar i utländsk valuta har terminssäkrats omräknas de inte till

# Redovisningsprinciper

balansdagens kurs, då de har en löptid överstigande tre månader.

## *Koncernbidrag och aktieägartillskott i moderbolaget*

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

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

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

## *Pensionsåtaganden*

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

ITP-planen vilken är en förmånsbaserad pensionsplan som normalt har 65 år som pensionsålder. Pensionspremierna betalas löpande och redovisas som kostnad i takt med intjänandet.

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

## **Ändrad redovisningsprincip**

### *Inkomstskatter*

Av de nya rekommendationer från Redovisningsrådet som Green Cargo tillämpar från år 2001, har enbart rekommendation 9 om inkomstskatter inneburit ändrad redovisningsprincip med beloppsmässig väsentlig påverkan. Uppskjuten skatt redovisas i enlighet med denna rekommendation med 28% av temporära skillnader mellan bokförda och skattemässiga restvärden. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den utsträckning det bedöms sannolikt att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas tillgängliga. Jämförelseårets resultat- och balansräkning samt eget kapital har anpassats i enlighet med denna princip.

### **Proforma**

Koncernen har mellan år 2000 och 2001 verksamhetsmässigt genomgått stora förändringar. I samband med bolagiseringen av Statens Järnvägar övertog verksamheten inom Godstransportdivisionen av Green Cargo AB.

Bolagiseringen medförde även att koncernförhållandena förändrades och Green Cargo blev en fristående koncern, helägd av staten. För att underlätta jämförelse mellan åren har för år 2000 en proformaresultaträkning tagits fram för koncernen.

## *Följande principer har gällt vid framtagandet.*

Resultatposter från SJ Godstransportdivisionen exkl under år 2000 avvecklade verksamheter har inräknats.

SJ Godstransportdivisionen var inte ett skattesubjekt. Dotterföretagen inom Green Cargo har haft möjlighet till skatteutjämning via koncernbidrag inom Swedcarrier-koncernen. På grund av dessa skillnader slutar proformaresultaträkningen vid nivån Resultat före skatt.

Räntenettet har räknats om för att motsvara årets kapitalstruktur. Leasingkostnaderna för år 2000 har justerats så att de motsvarar årets redovisning.

Eftersom verksamheten i CombiTrans Kontab Sweden AB till största delen avvecklades förra året har intäkter och kostnader från den verksamheten ej medtagits.

**Not 1** Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av moderbolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 7% (0%) av inköpen och 19% (0%) av försäljningen andra koncernföretag.

Av koncernens totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 0% (35%) av inköpen och 0% (7%) av försäljningen andra koncernföretag. Motsvarande andelar i Proformaresultaträkningen är 21% av inköpen och 4% av försäljningen.

**Not 2** Valutakursdifferenser som påverkat resultatet

	Koncernen			Moderbolaget	
	2001	2000	Proforma 2000	2001	2000
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	-17	0	4	-17	-
Finansiella valutakursdifferenser	-1	2	2	0	-
<b>Summa</b>	<b>-18</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>-17</b>	<b>-</b>

**Not 3** Leasingavgifter avseende operationell leasing

Tillgångar som innehas via operationella leasingavtal	Koncernen			Moderbolaget	
	2001	2000	Proforma 2000	2001	2000
Minimileaseavgifter	58	48	47	24	-
Variabla avgifter	-	-	-	-	-
<b>Summa leasingkostnader</b>	<b>58</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>24</b>	<b>-</b>
<i>Avtalade framtida minimileaseavgifter avseende icke uppsägningsbara kontrakt förfaller till betalning:</i>					
Inom ett år	64	69	69	23	38
Mellan ett och fem år	95	91	91	19	20
Senare än fem år	11	44	44	1	19
<b>Summa</b>	<b>170</b>	<b>204</b>	<b>204</b>	<b>43</b>	<b>77</b>

**Not 4** Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda	2001	Varav män	2000	Varav män
<b>Moderbolaget</b>				
Sverige	2 612	91%	-	0%
<b>Summa moderbolaget</b>	<b>2 612</b>	<b>91%</b>	<b>-</b>	<b>0%</b>
<b>Dotterföretag</b>				
Sverige	1 206	84%	1 254	83%
Norge	1	100%	1	100%
Danmark	3	100%	-	-
Finland	4	0%	4	50%
Tyskland	1	0%	1	0%
Frankrike	33	64%	31	65%
Italien	7	71%	8	63%
Schweiz	9	89%	8	88%
Grekland	26	58%	25	44%
Etiopien	2	50%	-	-
<b>Summa dotterföretag</b>	<b>1 290</b>	<b>85%</b>	<b>1 332</b>	<b>82%</b>
<b>Summa koncernen</b>	<b>3 902</b>	<b>89%</b>	<b>1 332</b>	<b>82%</b>

Inom produktionsorganisationen är 94% män och 6% kvinnor. Inom det övriga företagens staber och divisioner är 66% män och 34% kvinnor. I styrelsen finns 7 män och 3 kvinnor. I ledningsgruppen finns 6 män och 4 kvinnor.

<i>Löner, andra ersättningar och sociala kostnader</i>	2001		2000	
	<i>Löner och ersättningar</i>	<i>Sociala kostnader</i>	<i>Löner och ersättningar</i>	<i>Sociala kostnader</i>
Moderbolaget	749	345	–	–
(varav pensionskostnad)	(–)	78	(–)	(–)
Dotterföretag	337	133	343	157
(varav pensionskostnad)	(–)	19	(–)	40
<b>Summa koncernen</b>	<b>1 086</b>	<b>478</b>	<b>343</b>	<b>157</b>
(varav pensionskostnad)	(–)	97 <sup>2)</sup>	(–)	40 <sup>2)</sup>

2) Av koncernens pensionskostnader avser 4 (3) gruppen styrelse och VD.  
Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0).

*Löner och andra ersättningar fördelade  
per land och mellan styrelseledamöter  
m fl och övriga anställda*

	2001		2000	
	<i>Styrelse och VD</i>	<i>Övriga anställda</i>	<i>Styrelse och VD</i>	<i>Övriga anställda</i>
<b>Moderbolaget</b>				
Sverige	2	747	–	–
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
<b>Summa moderbolaget</b>	<b>2</b>	<b>747</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
<b>Dotterföretag i Sverige</b>	11	305	11	315
(varav tantiem o.d.)	(0)	(–)	(0)	(–)
<b>Dotterföretag utomlands</b>				
Finland	1	1	0	1
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
Frankrike	1	7	1	6
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
Italien	0	1	0	2
(varav tantiem o.d.)	(0)	(–)	(–)	(–)
Schweiz	1	2	1	2
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
Grekland	2	4	1	3
(varav tantiem o.d.)	(–)	(–)	(–)	(–)
<b>Summa dotterföretag</b>	<b>16</b>	<b>321</b>	<b>14</b>	<b>329</b>
(varav tantiem o.d.)	(0)	(–)	(0)	(–)
<b>Summa koncernen</b>	<b>18</b>	<b>1 068</b>	<b>14</b>	<b>329</b>
(varav tantiem o.d.)	(0)	(–)	(0)	(–)

**Information avseende ledningsgruppen**

Medlemmarna i ledningsgruppen erhåller ITP enligt alternativregeln, förmånsbil eller likvärdig förmån samt sjukvårdsförsäkring. Avtal om avgångsvederlag till dessa uppgår till i regel en årslön, samt 6 månaders uppsägningstid från arbetsgivarens sida.

**Information avseende styrelsen**

I enlighet med bolagsstämmans beslut uppgår arvodet till styrelseordförande till 200 000 kronor/år, till övriga ledamöter 70 000/år.

**Information avseende VD**

VD har en avtalad årslön uppgående till 1 680 000 kronor. VD erhåller ITP enligt alternativregeln, förmånsbil eller likvärdig förmån samt sjukvårdsförsäkring. Avtal om avgångsvederlag uppgår till en årslön samt 12 månaders uppsägningstid från arbetsgivarens sida.

**Incitamentsprogram**

Incitamentsprogrammet i Green Crago AB omfattar ledningsgruppen (10 personer). Grundkrav för att bonus ska utbetalas är att Green Cargo når det i budgeten uppsatta resultatmålet. Maximalt bonusbelopp är 1,5 månadslöner. Vid utfall bestäms bonusen av 2 komponenter - uppfyllnad av gemensamma mål (40%) samt uppfyllnad av individuella mål (60%). Under 2001 har ingen utbetalning av bonus skett.



**Not 5** Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	2001	2000	2001	2000
<i>Arthur Andersen</i>				
Revisionsuppdrag	3	2	2	0
Andra uppdrag	0	1	0	–
<i>Riksrevisionsverket</i>				
Revisionsuppdrag	0	0	0	0
Andra uppdrag	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

**Not 6** Jämförelsestörande poster

	<i>Koncernen</i>			<i>Moderbolaget</i>	
	2001	2000	<i>Proforma</i> 2000	2001	2000
Företagsanknutna medel Alecta	1	73	68	–	2
Nedskrivning transportmedel	–	–	-177	–	–
Nedskrivningar leasade transportmedel	–	-888	-888	–	-888
Nedskrivning immateriella tillgångar	–	–	-45	–	–
Nedskrivning Goodwill	–	-18	-3	–	–
Avtalspensioner	–	-22	-22	–	–
Omstruktureringar	-48	-60	-132	-46	–
Övrigt	-0	-1	-19	–	–
<b>Summa</b>	<b>-47</b>	<b>-916</b>	<b>-1 218</b>	<b>-46</b>	<b>-886</b>

Av allokerade företagsanknutna medel från Alecta har totalt 9 erhållits under året dels i form av kontant utbetalning, dels genom användning för betalning av premier. Resterande belopp om 32 har nuvärdeberäknats och beräknas kunna utnyttjas de kommande fem åren.

**Not 7** Resultat från andelar i koncernföretag

	<i>Koncernen</i>			<i>Moderbolaget</i>	
	2001	2000	<i>Proforma</i> 2000	2001	2000
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	–	5	5	–	1
Nedskrivningar	–	–	–	-114	-7
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>-114</b>	<b>-6</b>

**Not 8** Resultat från andelar i intresseföretag

	<i>Koncernen</i>			<i>Moderbolaget</i>	
	2001	2000	<i>Proforma</i> 2000	2001	2000
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	1	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

**Not 9** Ränteintäkter och liknande resultatposter

	<i>Koncernen</i>			<i>Moderbolaget</i>	
	2001	2000	<i>Proforma</i> 2000	2001	2000
Ränteintäkter, koncernföretag	–	–	–	1	1
Ränteintäkter, övriga	–	64	11	6	563
Finansiella valutakursdifferenser	4	–	–	–	–
Övrigt	5	–	–	4	–
<b>Summa</b>	<b>73</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>61</b>	<b>4</b>

## Not 10

## Räntekostnader och liknande resultatposter

	Koncernen			Moderbolaget	
	2001	2000	Proforma 2000	2001	2000
Räntekostnader, koncernföretag	–	–	–	-8	-4
Räntekostnader, övriga	-125	-24	-109	-110	-1
Övrigt	-5	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>-130</b>	<b>-24</b>	<b>-109</b>	<b>-118</b>	<b>-5</b>

## Not 11

## Skatt på årets resultat

	Koncernen		Moderbolaget	
	2001	2000	2001	2000
<i>Väsentliga delbelopp i årets skatteintäkt</i>				
Aktuell skatt	23	16	34	-1
Uppskjuten skatt	-126	239	-121	249
<b>Summa</b>	<b>-103</b>	<b>255</b>	<b>-87</b>	<b>248</b>
<i>Sambandet mellan årets skatteintäkt och redovisat resultat före skatt</i>				
Redovisat resultat före skatt	-74	-961	-226	-893
Skatt enligt gällande skattesats (28%)	21	269	63	250
Skatteeffekt av temporära skillnader där uppskjuten skatt ej bokförts	-34	-7	-32	–
Värderingsreserv avseende temporära skillnader	-118	–	-118	–
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	28	-6	0	-2
Skatteeffekt av avvikande skattesatser i utlandet	0	-1	–	–
<b>Summa</b>	<b>-103</b>	<b>255</b>	<b>-87</b>	<b>248</b>
<i>Aktuell och uppskjuten skatt som redovisas direkt mot eget kapital</i>				
Aktuell skatt avseende koncernbidrag	–	–	34	1
Övrigt	2	–	2	–
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>–</b>	<b>36</b>	<b>1</b>
<i>Specifikation över temporära skillnader</i>				
Nedskrivningar av leasade anläggningstillgångar	818	888	818	888
Temporära skillnader avseende leasing	-10	–	-10	–
Underskottsavdrag	23	0	14	–
Obeskattade reserver	-50	-150	–	–
Övriga temporära skillnader	63	17	63	–
<b>Summa temporära skillnader</b>	<b>844</b>	<b>755</b>	<b>885</b>	<b>888</b>
<b>Uppskjuten skattefordran på detta belopp</b>	<b>236</b>	<b>212</b>	<b>248</b>	<b>249</b>
Avgår: Värderingsreserv	-118	–	-118	–
<b>Bokförd uppskjuten skattefordran</b>	<b>118</b>	<b>212</b>	<b>130</b>	<b>249</b>

Bolaget bedömer vid utgången av 2001 att tillräckliga skattepliktiga överskott för utnyttjande av uppskjuten skattefordran kommer att finnas tillgängliga senare än tidigare beräknat. Detta beror delvis på den avmatning i konjunkturen som skett under sista kvartalet 2001. Till följd härav tillämpas en värderingsreserv vid redovisning av uppskjuten skattefordran.

<b>Koncernen</b>	<i>Balanserade utvecklingskostnader</i>		<i>Goodwill</i>		<i>Övriga immateriella tillgångar</i>		<i>Summa</i>	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	73	72	110	111	4	1	187	184
Nyanskaffningar	16	1	0	15	0	3	16	19
Ändrad koncernsammansättning	–	–	–	-15	–	–	–	-15
Avyttringar och utrangeringar	-2	–	-2	-1	–	–	-4	-1
Vid årets slut	87	73	108	110	4	4	199	187
<i>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</i>								
Vid årets början	-23	-15	-39	-25	0	0	-62	-40
Avyttringar och utrangeringar	1	–	1	1	–	–	2	1
Årets avskrivning enligt plan	-8	-8	-7	-15	-2	-1	-17	-24
Vid årets slut	-30	-23	-45	-39	-2	-1	-77	-63
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	-32	-32	-18	–	–	–	-50	-32
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	1	–	–	–	1
Årets nedskrivningar	–	0	–	-19	–	–	–	-19
Vid årets slut	-32	-32	-18	-18	–	–	-50	-50
<b>Bokfört restvärde vid årets slut</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>45</b>	<b>53</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>72</b>	<b>74</b>

**Not 13**

**Materiella anläggningstillgångar**

**Koncernen**

	<i>Mark, mark- anläggningar och byggnader</i>		<i>Leasade byggnader</i>		<i>Transportmedel</i>		<i>Leasade transportmedel</i>		<i>Inventarier</i>	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>										
Vid årets början	119	113	206	–	1 077	566	1 685	–	248	258
Justering pga ändrad redovisningsprincip	–	–	–	206	–	–	–	47	–	–
Nyanskaffningar	3	3	–	–	81	499	41	1 638	44	52
Förvärv av dotterföretag (ändrad koncernsammansättn)	0	1	–	–	–	46	–	–	–	-47
Avyttringar och utrangeringar	-2	–	–	–	-77	-34	–	–	-51	-15
Omklassificeringar	–	–	–	–	4	–	-1	–	–	–
Årets omräkningsdifferenser	3	2	–	–	1	1	–	–	1	–
Vid årets slut	123	119	206	206	1 086	1 078	1 725	1 685	242	248
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>										
Vid årets början	-19	-17	-1	–	-394	-357	-6	–	-139	-154
Justering pga ändrad redovisningsprincip	–	–	–	-1	–	–	–	–	–	–
Omklassificeringar	–	–	–	–	-2	–	2	–	–	–
Förvärv av dotterföretag (ändrad koncernsammansättn)	0	0	–	–	–	-26	–	–	1	26
Avyttringar och utrangeringar	0	-1	–	–	42	28	–	–	33	7
Årets avskrivning enligt plan	-2	-2	-1	–	-88	-39	-79	-5	-25	-18
Årets omräkningsdifferenser	-1	-1	–	–	0	–	–	–	0	–
Vid årets slut	-22	-21	-2	-1	-442	-394	-83	-5	-130	-139
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>										
Vid årets början	-67	-67	–	–	-95	-50	-888	–	-12	-12
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–	2	–	–	0	–
Årets nedskrivningar	–	–	–	–	–	-47	–	-888	0	–
Vid årets slut	-67	-67	–	–	-95	-95	-888	-888	-12	-12
<b>Bokfört restvärde vid årets slut</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>204</b>	<b>205</b>	<b>549</b>	<b>589</b>	<b>754</b>	<b>792</b>	<b>100</b>	<b>97</b>
<b>Summa taxeringsvärde</b>	<b>8</b>	<b>8</b>								
Varav mark	3	3								

<i>Moderbolaget</i>	<i>Transportmedel</i>		<i>Leasade transportmedel</i>		<i>Inventarier</i>	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	411	–	1 638	–	31	–
Nyanskaffningar	66	411	56	1 638 <sup>1)</sup>	22	31
Avyttringar och utrangeringar	-21	–	–	–	-11	–
Vid årets slut	456	411	1 694	1 638	42	31
<i>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</i>						
Vid årets början	3	–	–	–	0	–
Avyttringar och utrangeringar	-57	–	-73	–	-10	–
Årets avskrivning enligt plan	-54	–	-73	–	-10	–
Vid årets slut	-54	–	-73	–	-10	–
<i>Ackumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–	–	-888	–	–	–
Årets nedskrivningar	–	–	–	-888	–	–
Vid årets slut	–	–	-888	-888	–	–
<b>Bokfört restvärde vid årets slut</b>	<b>402</b>	<b>411</b>	<b>733</b>	<b>750</b>	<b>32</b>	<b>31</b>

1) Detta belopp och motsvarande leasingkulder har ökats med 236 jämfört med tidigare redovisning, till följd av omklassificering.

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

Förpliktelser avseende finansiell leasing förfaller till betalning enligt nedan:

<b>Koncernen</b>	2001			2000		
	<i>Amortering</i>	<i>Ränta</i>	<i>Summa betalning</i>	<i>Amortering</i>	<i>Ränta</i>	<i>Summa betalning</i>
Inom ett år	156	96	252	164	84	248
Mellan ett och fem år	935	285	1 220	762	271	1 033
Senare än fem år	679	95	774	961	74	1 035
<b>Summa</b>	<b>1 770</b>	<b>476</b>	<b>2 246</b>	<b>1 887</b>	<b>429</b>	<b>2 316</b>

<b>Moderbolaget</b>	2001			2000		
	<i>Amortering</i>	<i>Ränta</i>	<i>Summa betalning</i>	<i>Amortering</i>	<i>Ränta</i>	<i>Summa betalning</i>
Inom ett år	143	84	227	148	88	236
Mellan ett och fem år	724	243	967	842	271	1 113
Senare än fem år	678	95	773	648	83	731
<b>Summa</b>	<b>1 545</b>	<b>422</b>	<b>1 967</b>	<b>1 638<sup>1)</sup></b>	<b>442</b>	<b>2 080</b>

1) Ökade leasingkulder med 236, se not 13 ovan.

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

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

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

Koncernen har för samtliga objekt köpoptioner.

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
Framtida minimileaseavgifter avseende objekt som vidareuthyrs uppgår till	1	171	16	169

<b>Andelar i koncernföretag, moderbolaget och koncernen</b>	<b>Antal andelar</b>	<b>Andel i % 1)</b>	<b>Bokfört värde</b>
TGOJ Trafik AB, 556157, Eskilstuna	5 000	100,0	10
TGOJ Rental AB, 556578-3247, Eskilstuna	1 000	100,0	–
CombiTrans Sweden AB, 556244-4637, Stockholm	790 000	100,0	11
Nordisk Transport Rail AB, 556336-9270, Trelleborg	100 000	100,0	121
CombiTrans Rail Sweden AB, 556533-2540, Stockholm	20 000	100,0	–
Railcarriers A/S, 954006344, Magnor, NO	100	100,0	–
OY Railcarriers, 381834, Helsingfors, FI	100	66,2	–
Nordisk Transport Rail SA, 329880934, St. Malo, FR	2 993	100,0	–
Nordisk Transport Rail SRL, Milano, IT	–	100,0	–
Züst & Bachmeier S.A., Chiasso, CH	1 000	100,0	–
Jerre OY, 305127, Helsingfors, FI	1 000	100,0	–
Nordisk Transport Rail Austria GmbH, Wien, AU	–	100,0	–
CombiTrans France SA, 35326125800019, Bayonne, FR	–	99,8	–
SCI Franco Suedoise, 39970980700016, Bayonne, FR	–	100,0	–
CombiTrans Combi Sweden AB, 556531-5214, Västerås	30 000	100,0	–
CombiTrans Combi Deutschland GmbH, 2229107334, Lübeck, DE	–	100,0	–
Sve Rail Italia AB, 556065-7313, Stockholm	15 000	50,0	4
Sve Rail Italia s.r.l., 04774191003, Milano, IT	–	100,0	–
Rail Combi AB, 556447-4616, Stockholm	500 000	100,0	231
Green Cargo Road & Logistics AB, 556060-2434, Stockholm	200 000	100,0	28
Svelast Fastigheter, 556167-6197, Stockholm	4 200	100,0	–
Green Cargo Road & Logistics AS, 26115396, Glostrup DK	–	100,0	–
CombiTrans Groupage Sweden AB, 556284-5866, Stockholm	13 000	100,0	5
CombiTrans Hellas Ltd, Aten	–	100,0	–
CombiTrans Kontab Sweden AB, 556238-6085, Varberg	1 000	100,0	5
Homerun Europe AB, 556587-2776, Stockholm	790 000	79,0	2
Homerun Incentive AB, 556587-5878, Stockholm	1 000	100,0	–
J Ringborg AB, 556161-7191, Norrköping	50 000	100,0	18
AB Scanfreight, 556031-6969, Göteborg	4 000	100,0	7
Green Cargo International AB,	8 000	100,0	1
Celexor AB, 556325-0470, Stockholm	1 000	100,0	–
Hallsbergs Terminal AB, 556317-5966, Hallsberg	30 000	67,0	10
<b>Summa</b>			<b>453</b>

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

<b>Andelar i intresseföretag</b>	<b>Antal andelar i % 2)</b>	<b>Kapitalandelens värde i koncernen</b>	<b>Bokfört värde hos moderbolaget</b>
<i>Direkt ägda</i>			
Swederaile AB, 556209-1644, Stockholm	33	1	0
OY Railtrans Ltd, 173611, Helsingfors, FI	50	25	–
Kühne Nagel Timber Trans, Hamburg, DE	26	0	–
Hansa Rail GmbH, Frankfurt am Main, DE	50	2	1
CombiTrans Bulgaria OOD, 2220105337, Sofia	50	0	–
SeaRail EEIG, 1491987-8, Helsingfors, FI	33	0	–
<b>Summa</b>		<b>28</b>	<b>1</b>

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

Koncernen har följande filialer i utlandet:

Nordisk Transport Rail, Warszawa, Polen  
 Nordisk Transport Rail Representation, Prag, Tjeckien  
 Nordisk Transport Rail Representation, Berlin, Tyskland  
 Nordisk Transport Rail Representation, Budapest, Ungern

**Not 16** Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2001	2000	2001	2000
Företagsanknutna medel Alecta	16	24	–	–
Övrigt	6	2	15	–
<b>Summa</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>–</b>

**Not 17** Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2001	2000	2001	2000
Förskottsbetalda hyror o likn	21	20	11	–
Övriga förskottsbetalda kostnader	24	22	7	12
Upplupna fraktintäkter	83	65	88	52
Övriga upplupna intäkter	18	6	18	3
<b>Summa</b>	<b>146</b>	<b>113</b>	<b>124</b>	<b>67</b>

**Not 18** Eget kapital

	Aktie- kapital	Över- kurs fond	Upp- skriv- nings fond	Reserv- fond	Övriga bundna reserver	Balan- serad vinst	Årets resultat	Summa
<b>Koncernen</b>								
Ingående balans								
enligt fastställd redovisning	75	–	7	4	24	929	-946	93
Effekt av byte av redovisningsprincip	–	–	–	–	–	14	240	254
<b>Justerad ingående balans</b>	<b>75</b>	<b>–</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>943</b>	<b>-706</b>	<b>347</b>
Omvärdering av förvärvsbalans	–	–	–	–	–	-14	–	-14
Nyemission till 180% av pari	125	100	–	–	–	–	–	225
Aktieägartillskott	–	–	–	–	–	347	–	347
Avsättning till reservfond	–	–	–	1	–	-1	–	–
Förändring intressebolag	–	–	–	–	2	1	–	3
Disposition av föregående års resultat	–	–	–	–	–	-706	706	–
Årets resultat	–	–	–	–	–	–	-177	-177
Årets omräkningsdifferens	–	–	–	0	0	1	–	1
<b>Utgående balans</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>571</b>	<b>-177</b>	<b>732</b>
<b>Moderbolaget</b>								
Ingående balans								
enligt fastställd redovisning	75	–	7	0	–	945	-894	133
Effekt av byte av redovisningsprincip:	–	–	–	–	–	–	249	249
<b>Justerad ingående balans</b>	<b>75</b>	<b>–</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>–</b>	<b>945</b>	<b>-645</b>	<b>382</b>
Omvärdering av förvärvsbalans	–	–	–	–	–	-14	–	-14
Nyemission till 180% av pari	125	100	–	–	–	–	–	225
Aktieägartillskott	–	–	–	–	–	347	–	347
Koncernbidrag	–	–	–	–	–	121	–	121
Skatteeffekt på koncernbidrag	–	–	–	–	–	-34	–	-34
Disposition av föregående års resultat	–	–	–	–	–	-645	645	–
Årets resultat	–	–	–	–	–	–	-313	-313
<b>Utgående balans</b>	<b>200</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>–</b>	<b>720</b>	<b>-313</b>	<b>714</b>

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

**Not 19** Avsättningar

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
Avsättningar för pensioner <sup>1)</sup>	30	51	2	–
Avsättningar för omstruktureringsåtgärder	56	55	54	11
Övrigt	13	–	11	–
<b>Summa</b>	<b>99</b>	<b>106</b>	<b>67</b>	<b>11</b>
1) Varav kreditförsäkrat via FPG/PRI:	27	47		

**Not 20** Övriga långfristiga skulder

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
Förfallotidpunkt, 1-5 år från balansdagen	1	1	–	–
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	7	8	–	–
<b>Summa</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

**Not 21** Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
Personalrelaterade kostnader	168	161	124	93
Infraavgifter	11	35	11	34
Räntekostnader	8	2	8	–
Övriga upplupna kostnader	279	235	166	7
Förutbetalda hyror	1	22	1	142
Övriga förutbetalda intäkter	16	21	1	–
<b>Summa</b>	<b>483</b>	<b>476</b>	<b>311</b>	<b>276</b>

**Not 22** Ställda säkerheter och ansvarsförbindelser

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
<b>Ställda säkerheter</b>				
Kundfordringar (factoring)	–	65	–	–
Fastighetsinteckningar	17	16	–	0
<b>Summa ställda säkerheter</b>	<b>17</b>	<b>81</b>	<b>–</b>	<b>0</b>
<b>Ansvarsförbindelser</b>				
Ej skuldförda pensionsförpliktelser	1	1	–	–
Övriga ansvarsförbindelser till förmån för koncernföretag	–	–	10	5
Villkorat aktieägartillskott	347	–	347	–
Övriga ansvarsförbindelser	8	5	–	–
<b>Summa ansvarsförbindelser</b>	<b>356</b>	<b>6</b>	<b>357</b>	<b>5</b>



**Not 23**

Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalysen

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
<b>Betalda räntor och erhållen utdelning</b>				
Erhållen utdelning	4	–	–	–
Erhållen ränta	52	10	45	4
Erlagd ränta	-76	-39	-74	-36
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m m</b>				
Erhållen utdelning från intresseföretag	-4	–	–	–
Av- och nedskrivningar av tillgångar	214	989	252	895
Rearesultat försäljning av anläggningstillgångar	1	1	9	–
Rearesultat försäljning av rörelse/dotterföretag	6	–	–	-1
Övriga avsättningar	5	–	59	–
Uppskrivningar	-6	–	–	–
Räntor	34	-17	28	–
Övrigt	-6	–	-12	–
<b>Summa</b>	<b>244</b>	<b>973</b>	<b>336</b>	<b>894</b>
<b>Transaktioner som inte medför betalningar</b>				
Förvärv av tillgång genom finansiell lease	41	1 402	55	1 402
<b>Förvärv av affärsenhet</b>				
<i>Förvärvade tillgångar och skulder:</i>				
Materiella anläggningstillgångar	–	443	–	443
Rörelsefordringar	–	480	–	480
Likvida medel	–	527	–	527
<b>Summa tillgångar</b>	<b>–</b>	<b>1 450</b>	<b>–</b>	<b>1 450</b>
Avsättningar	–	-11	–	-11
Rörelseskulder	–	-578	–	-578
<b>Summa skulder och avsättningar</b>	<b>–</b>	<b>-589</b>	<b>–</b>	<b>-589</b>
Likvida medel erhållna vid verksamhetsöverlåtelse	-527	527	-527	527
Utbetald köpeskilling	-333	–	-333	–
<b>Påverkan på likvida medel</b>	<b>-860</b>	<b>527</b>	<b>-860</b>	<b>527</b>
<i>Följande delkomponenter ingår i likvida medel:</i>				
Kassa och bank	796	77	701	–
Tillgodohavande på koncernkonto hos moderbolaget	–	770	–	554
<b>Summa</b>	<b>796</b>	<b>847</b>	<b>701</b>	<b>554</b>

**Not 24**

Checkräkningskredit

	<i>Koncernen</i>		<i>Moderbolaget</i>	
	<i>2001</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2000</i>
Beviljad kreditlimit	34	–	15	–
Outnyttjad del	29	–	15	–
<b>Utnyttjad kreditbelopp</b>	<b>5</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

**Not 25**

Utestående valutaterminer vid årets utgång

<b>Koncernen</b>		<i>Genom- snittskurs</i>	<i>Säkrat belopp MSEK</i>	<i>Förfalloperiod</i>
<i>Valuta</i>	<i>Säkrat valutainflöde</i>			
EUR	17 1)	9,023	150	21 januari 2002 – 14 mars 2003
NOK	1	1,070	1	10 januari 2002 – 11 mars 2003

1) Varav 2 ingår i detta bokslut.

## Definition nyckeltal

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

**Rörelsemarginal.** Rörelseresultat inklusive jämförelsestörande poster dividerat med omsättning.

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

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

## Stockholm den 21 februari 2002

Karl-Gunnar Holmqvist  
Styrelseordförande

Christer Bådholm  
Ledamot

Eva Halvarsson  
Ledamot

Kristina Rennerstedt  
Ledamot

Peter Sandberg  
Ledamot

Jan Sjöqvist  
Ledamot

Birgitta Strömberg  
Ledamot

Carl-Viggo Östlund  
Ledamot

Stefan Bieder  
Personalrepresentant

Peter Lundmark  
Personalrepresentant

Jan Sundling  
Verkställande Direktör

## Vår revisionsberättelse har avgivits den 22 februari 2002

Tommy Mårtensson  
Auktoriserad revisor  
Arthur Andersen AB

Filip Cassel  
Auktoriserad revisor  
Riksrevisionsverket

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

Vi har granskat årsredovisningen, sidorna 28-50, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Green Cargo AB för år 2001. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att i rimlig grad försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredo-

visningen inte innehåller väsentliga fel. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger därmed en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige.

Vi tillstyrker att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

**Stockholm den 22 februari 2002**

Tommy Mårtensson  
Auktoriserad revisor  
Arthur Andersen AB

Filip Cassel  
Auktoriserad revisor  
Riksrevisionsverket

# Styrelse

**1** Karl-Gunnar Holmqvist  
Styrelseordförande  
Födelseår: 1946  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

**2** Jan Sjöqvist  
Direktör  
Födelseår: 1948  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

**3** Birgitta Strömberg  
Senior Vice President, CIO Skanska  
Födelseår: 1947  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

**4** Carl-Viggo Östlund  
VD SalusAnsvar  
Födelseår: 1955  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

**5** Eva Halvarsson  
Kansliråd Näringsdepartementet  
Födelseår: 1962  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

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

**7** Kristina Rennerstedt  
Generaldirektör Statens Kulturråd  
Födelseår: 1952  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

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

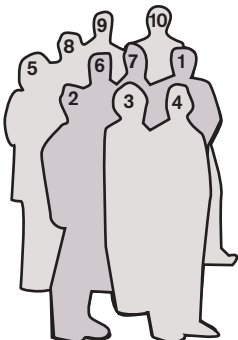
**9** Stefan Bieder  
Personalrepresentant ST  
Födelseår: 1958  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

**10** Peter Sandberg  
VD och Koncernchef Bure Equity AB  
Födelseår: 1959  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

\* Christer Bådholm  
vVD Bombardier Transportation  
Födelseår: 1943  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

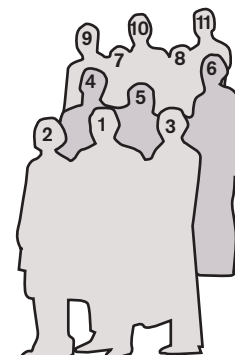
\* Björn T Johansson  
Suppleant ST  
Födelseår: 1960  
I Green Cargos styrelse sedan 2001

\*Frånvarande vid fotografering





- 1 Jan Sundling  
CEO  
Födelseår: 1947  
Anställd sedan: 2000
- 2 Kerstin Stenberg  
CIO  
Födelseår: 1951  
Anställd sedan: 2000
- 3 Ingela Roos af Hjelmsäter  
Director Market Support  
Födelseår: 1960  
Anställd sedan: 1991
- 4 Mats Hanson  
Director Marketing and Sales  
Födelseår: 1954  
Anställd sedan: 2000
- 5 Anders C Johansson  
Director Sales  
Födelseår: 1949  
Anställd sedan: 2000
- 6 Anna Bergqvist  
Director Corporate Communications  
Födelseår: 1964  
Anställd sedan: 1995
- 7 Kjell Färnström  
Director Operations  
Födelseår: 1957  
Anställd sedan: 1975
- 8 Kaarina Kranz  
Director  
Födelseår: 1970  
Anställd sedan: 1995
- 9 Roland Højjar  
Director Green Cargo Road & Logistics  
Födelseår: 1950  
Anställd sedan: 1992
- 10 Rune Karlsson  
Director Human Resource  
Födelseår: 1952  
Anställd sedan: 1976
- 11 Gunnar Andersson  
CFO  
Födelseår: 1952  
Anställd sedan: 2000



## Huvudkontor

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

Besöksadress:  
Svetsarvägen 10

Telefon:  
+46 8 762 40 00

E-post:  
info@greencargo.com

Hemsida:  
www.greencargo.com

## Kundcenter

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

Besöksadress:  
Kraftvärmegatan 2

Telefon:  
+46 582 66 57 00

## Dotterbolag

Green Cargo Road & Logistics AB  
Telefon: +46 8 762 40 00  
www.greencargo.com

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

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

Rail Combi AB  
Telefon: +46 8 685 89 00  
www.railcombi.se

TGOJ Trafik AB  
Telefon: +46 16 17 26 00  
www.tgojtrafik.se

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

Hallsbergs Terminal AB  
Telefon: +46 582 68 50 56

Sve Rail Italia AB  
Telefon: +46 8 789 45 00

## Avkastning på sysselsatt kapital

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

## Fjärdepartslogistik

Styr supply chain utifrån helheten åt ett företag genom att koordinera och ta hjälp av tredjepartslogistik och IT-tjänster men äger inga fysiska resurser, såsom lastbilar, lok, vagnar, båtar, flygplan och lager.

## Infrastruktur

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

## Intermodala lösningar

Samma betydelse som kombitrafik (se nedan).

## Kombitrafik

Trafiksystem i vilket semitrailrar, växelflak och containrar transporteras på såväl järnväg som landsväg.

## Logistik

Den strategiska ledning av inköp, förflyttning och förvaring av material, artiklar och färdigvarulager och tillhörande informationsflöde genom organisationen och

dess marknadskanaler på ett sådant sätt att nuvarande och framtida lönsamhet maximeras genom att kostnadseffektivt tillgodose order.

## Matartåg

Matartåg ansvarar för transporter från kundernas lastningsplatser till rangerbangårdar.

## Miljöprestanda

Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

## Nettoskuldssättningsgrad

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

## Nettotonkilometer

Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka.

## Soliditet

Eget kapital inklusive minoritetsandel i relation till balansomslutningen vid periodens utgång.

## Speditjonsverksamhet

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

## Supply Chain Management

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

## Systemtåg

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

## Tredjepartslogistik

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

## Vagnkilometer

Verkligt producerat transportavstånd per vagn multiplicerat med antal vagnar.

## Vagnslastnät

Det sammanhållna nätet där det idag går järnvägstrafik i Sverige.

Produktion: Green Cargo och Aastroem & Co  
Foto: Paul Quant, Fredrik Eriksson, Johan Bergmark, Stefan Bohlin, Bildhuset, Mira Bildarkiv samt bilder ur Green Cargos egna arkiv  
Tryck: Edita Sandlund & Co / Federativ, Stockholm 2002

Årsredovisningen är tryckt på Silverblade Matt och miljömärkt med Svanen





green  
cargo