

Green Cargo års- och hållbarhetsredovisning 2006

Effektiv grön logistik – hållbar framgångsformel. För oss och våra kunder.

VISION

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

94%

2006 nådde vi en uthållig
punktlighetsnivå till kund
i vår inrikes järnvägstrafik.

green cargo

Green Cargo erbjuder effektiv grön logistik med järnvägstransporter som bas. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Norden, men företagets engagemang ökar allt mer i övriga Europa. Det är ett resultat av Green Cargos strävan att följa kunderna ut på kontinenten och samarbeta med andra internationella järnvägs- och logistikoperatörer. Lastbilstransporter och olika slags logistiktjänster är i allt högre grad integrerade i järnvägslösningarna, men erbjuds också som enskilda produkter.

"Utifrån det operativa ledarskapet och med kundnytta, internationalisering och tillväxt för ögonen ska vi fortsätta att utveckla och leverera hållbara logistiklösningar – med kvalitet och lönsamhet."

NYCKELTAL, KONCERNEN

	2002	2003	2004	2005	2006
Rörelsens intäkter, MSEK	6 170	6 192	5 950	5 864	5 883
Resultat efter finansnetto, MSEK	-195	-88	40	137	245
Kassaflöde, MSEK	-538	-34	-25	291	-92
Rörelseresultat, MSEK	-116	-2,0	121	222	283
Rörelsemarginal, %	neg.	neg.	2,0	3,8	4,8
Avkastning på sysselsatt kapital, %	neg.	neg.	6,6	9,3	10
Avkastning på eget kapital, %	neg.	neg.	11	39	11
Soliditet, %	14	12	13	35	39
Nettoinvesteringar, MSEK	319	249	287	244	163
Medelantal årsman	2 727	2 512	2 260	2 187	2 115

Rörelsens intäkter och resultat efter finansnetto, 2002–2006

■ Rörelsens intäkter, MSEK
■ Resultat efter finansnetto, MSEK



Styr
gån
vins

SOCIALT HÅLLBART

Vi ska alltid agera med hänsyn till vår omvärld och vår verksamhet ska inte ha negativ påverkan i något sammanhang. Vi värnar om en god dialog med våra medarbetare, kunder, ägare, närboende och alla andra intressenter i samhället som berörs av vår verksamhet. Våra aktiviteter inom området mäts kontinuerligt inom tre målområden: säkerhet, medarbetare och samhälle.

UTFALL (MODERBOLAGET)

MÅL	UTFALL	MÅL
2006	2006	2007
Trafiksäkerhetsindex, järnväg	94	94
Trafiksäkerhetsindex, vägtrafik i.u.	94	94
Olyckskostnader järnväg, MSEK	11	11
	14,5	
Medelantal årsman	2 943	2 842
Sjukfrånvaro, %	5,5	5,3
Antal samhällsaktiviteter	55	81
Green Cargo Volontär, antal timmar i.u.	60	2 400

MILJÖMÄSSIGT HÅLLBART

Eftersom koldioxidutsläpp från transporter är en av de största källorna till klimatförändringarna är det en styrka för oss att minska bränsleförbrukningen i lastbils- och tågtransporter, mot ett mål om att minska utsläppen med 8 procent, där vi inte kan använda ellok. Vi söker ständigt nya sätt att minimera vår verksamhets påverkan.

UTFALL (MODERBOLAGET)

MÅL	UTFALL
2006	2006
Miljöprestanda, gram CO ₂ /ton el- och dieseltåg	3,0
	2,5
Miljöprestanda, gram CO ₂ /ton lastbil	54,0
	49,2
Antal utfärdade Green Cargo Bra Miljöval-intyg	15
	16
Miljövärde från kunddialog	62
	63
Miljöimage från medarbetare	75
	75

Pure Performance

Med det operativa ledarskapet gör vi mer med mindre

Från att ha varit en utfasningshotad del av vårt industriella arv, har järnvägen fått en historisk chans att ta en aktiv roll i att lösa dagens problem och behov, att bli en del av vår framtid snarare än vår historia.

Jag har under mina sex år som VD för Green Cargo känt ett starkt tryck från omvärlden, allt från kunder, medarbetare och samhälle till mina barnbarn och min gamla mamma, att ta vara på den här historiska chansen. Det finns en allmän vilja – och förväntan – att järnvägen ska lyckas komma tillbaka på allvar som ett starkt alternativ inom såväl gods- som persontransporter. Inte minst bland Europas politiker.

När jag snart ska tacka för mig i den här rollen kan jag konstatera att järnvägslogistiken i Sverige har etablerat sig som ett på alla sätt hållbart alternativ inom transportsektorn. 2006 nådde vi såväl våra kvalitets- som lönsamhetsmål fullt ut och det är första året som vi kan lämna utdelning till vår ägare. Vi är förstas många som kan vara med och dela på äran för detta. Utvecklingen är inte bara resultatet av ett målmedvetet arbete i Green Cargo utan drivs också av en stark konjunktur och ett växande medvetande hos företag och allmänhet om våra miljö- och klimatproblem.

I februari i år lade FN:s klimatpanel fram sin stora rapport om jordens uppvärmning. Här konstaterades att användningen av fossila bränslen och de resulterande utsläppen av växthusgaser till atmosfären till 90 procents sannolikhet är orsaken bakom jordens uppvärmning de senaste 50 åren och alla de klimatförändringar som följer i dess spår och som vi nu ser de dramatiska effekterna av både på hemma- och bortaplan. Svåra översvämningar och elaka vinterstormar här hemma har gjort att många av oss har fått en påminnelse om mänsklighetens beroende av väder- och klimatfrågor.

Det är vår ambition att medverka till att transporter och klimatpåverkan blir en viktigare fråga i företagsledning och styrelser framöver och att ett ökat intresse ska kopplas till prioriteringarna vid val av logistiklösningar. Därför har vi valt att sponsra årets Tällberg Forum, som pågår mellan den 28 juni och 1 juli med fokus på klimatproblematiken, och där en av sessionerna kommer att handla om logistik och resurs-

Vårt resultat på 245 (137) MSEK efter finansnetto är starkt framför allt för att det bygger på mycket goda kvalitetsresultat och en solid kundnöjdhet.

användning. Med Al Gore som gästtalare lär evenemanget få den uppmärksamhet det förtjänar.

Transportsektorn i sin helhet och i synnerhet den växande biltrafiken bidrar tungt till den kritiska situationen. Bilens behov, men inte överallt där den nyttjas idag, och varhelst den kan ersättas med andra transportlösningar med bättre miljöprestanda är det steg i rätt riktning när det gäller koldioxidproblematiken. Tåget med sin goda miljöprestanda spelar en stor roll i detta.

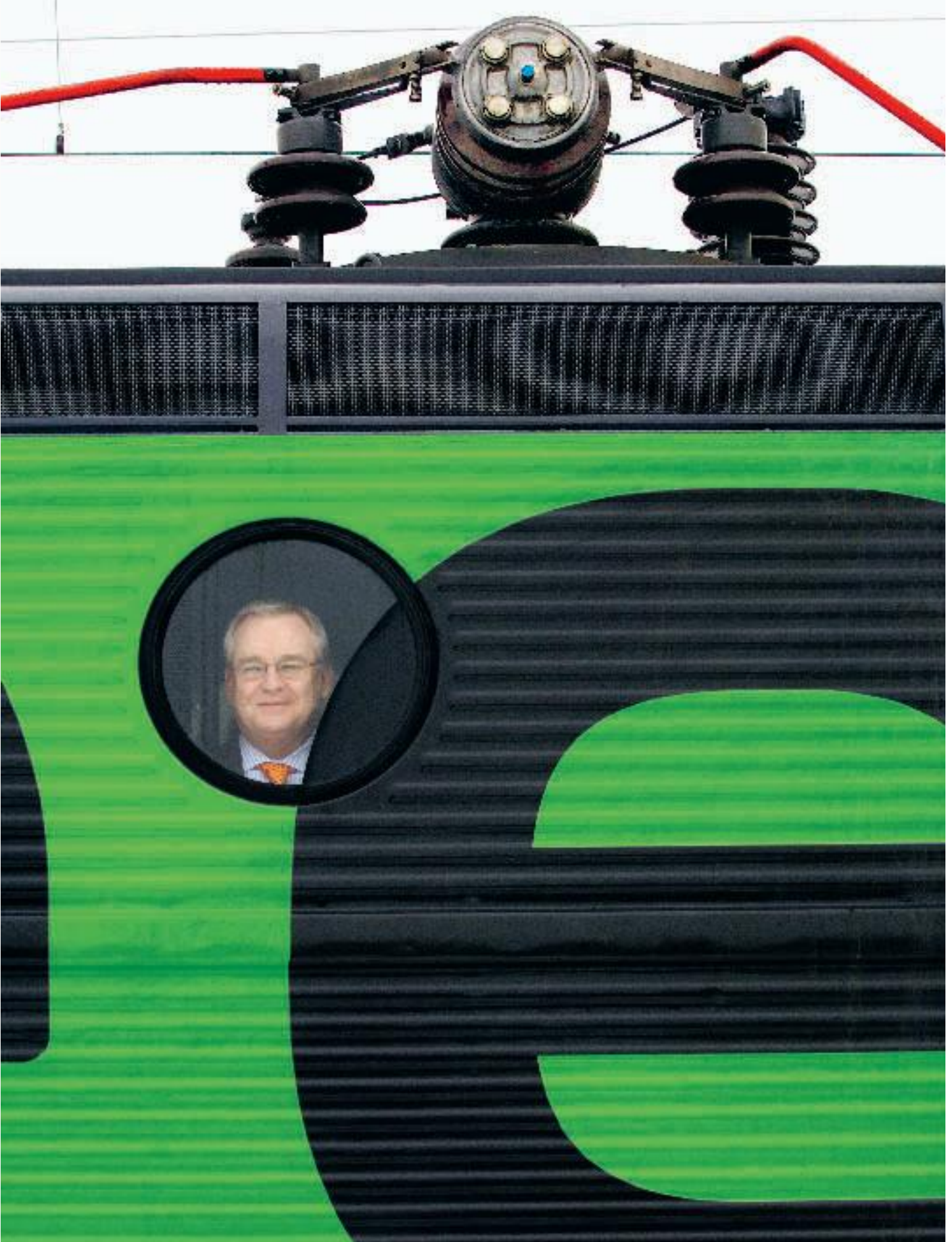
Koldioxidproblematiken i transportsektorn kan inte lösas utan ett ökat inslag av järnvägslogistik. Operatörer och infrastrukturhållare har inget val; de måste lyckas. Likafullt är det svårt att samordna alla insatser, framför allt internationellt. Det har varit klara problem att enas kring enkla regelsystem och det har funnits särintressen och maktspel på både myndighets- och bolagsnivå, som suboptimerar i problembilden på ett sätt som inte gagnar vare sig järnvägssektorn, kunderna eller planeten. Inte ens i Norden har vi lyckats harmonisera infrastrukturer och regelverk fullt ut. Tyvärr är järnvägen fortsatt en "staccato"-värld.

Givetvis är detta ohållbart och EUs politiker har förlorat tålamodet. Lagstiftning och andra regelverk sätts in för att tvinga fram den harmonisering och funktionalitet i marknaden som avregleringen av den europeiska järnvägsindustrin hittills inte måktat med av egen kraft.

Säkerligen har detta bidragit till att vi nu ser ett tydligt attitydskifte hos framför allt de stora europeiska operatörerna, som vill förekomma sanktioner. Detta framgick tydligt på ett möte kring godsjärnvägens framtid i februari 2007, arrangerat av de stora samarbetsorganisationerna CER och UIC.

Jag vågar påstå att våra framgångar inspirerat till efterföljd och att kvalitet i godstågstrafiken nu står överst på agendan i hela den europeiska järnvägsindustrin. Punktlighet och lönsamhet i vagnslastsystemet, som vi slitit med och uppnått, men som de stora aktörerna på kontinenten inte trott på eller strävat efter på ett uthålligt sätt, det har nu blivit ett mål också för dem. Vagnslastsystemet med korridorerna Rotterdam–Genova och Stockholm/Hallsberg–Neapel har fått högsta prioritet. Detta drivs nu som ett projekt – kallat X-Rail efter de två korridorerna – och vi deltar bland annat i styrgruppen.

Historiskt har det funnits en tendens att skylla dålig punktlighet på andra eller på infrastrukturen. Nu inser allt fler att man måste börja med att lösa de egna kvalitetsbristerna, vilket är det förhållningssätt som Green Cargo haft sedan starten. Först när man har städat på egen farstuvist får man trovärdighet i sin kritik av sådant man inte själv råder över.



Som jag ser det ligger Green Cargos möjlighet att bli marknadsledare främst i att etablera "det operativa ledarskapet".

Givetvis har politikerna ett stort eget ansvar när det gäller att se till att infrastrukturen inte gör det omöjligt att leva upp till de nya kvalitetsambitionerna. Kraftfulla infrastruktursatsningar krävs för att utvecklingen ska kunna gå i mål. Det krävs även i Sverige, där en eftersatt järnvägsinfrastruktur begränsar möjligheterna.

Årets resultat på 245 (137) MSEK efter finansnetto är ett starkt resultat – inte bara finansiellt med en rörelsemarginal på 4,8 (3,8) procent. Det är starkt framför allt för att det bygger på goda kvalitetsresultat och en solid kundnöjdhet. Vi har lyckats ta bättre betalt för det vi gjort för att vi har levererat bättre värde. Parallellt har vi minskat våra kostnader.

När vi inledde Green Cargos förändringsarbete för sex år

sedan satsade vi på att först få ordning på vår kvalitet och vår interna effektivitet. Vi var helt enkelt tvungna att få elementan under kontroll – och det var den inte 2001. Idag vågar jag påstå att den är det. Under 2006 nådde vi en leveranspunktighet till kund på nära 95 procent, och den hade varit en bit över den nivån om inte också vi drabbats av översvämningar och höststormar.

Även i år har vår Måltavla granskats av våra revisorer (se s. 96). Den är i själva verket integrerad med årets förvaltningsberättelse och är också stommen i vår bolagsstyrningsrapport. Vi har styrt hela företaget sedan starten 2001 med hjälp av Måltavlan. Den har successivt förfinats som styrinstrument och i år har vi börjat implementera den hela vägen ut i den operativa verksamhetens finmaskiga lokala nät. Så har detta också lett till allt bättre operativ prestanda.

Som jag ser det ligger Green Cargos möjlighet att bli marknadsledare främst i att etablera "det operativa ledarskapet". Vi är redan på god väg. Vi kommer inte att kunna lösa



SVERIGE INTERNATIONELLA GODSTRAFIK PÅ JÄRNVÄG, IMPORT OCH EXPORT, 2005

	Tusen ton
Tyskland	3 232
Norge exkl. malm	1 410
Italien	670
Österrike	488
Belgien	475
Frankrike	474
Danmark	384
Finland	366
Övriga	552
Totalt	8 050

Källa: Banverket

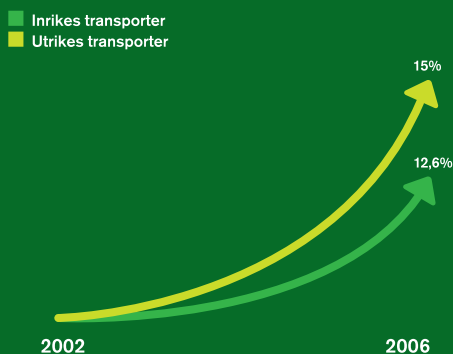
alla transport- och logistikproblem, men de av våra kunders problem som går att lösa genom järnvägsbaserad logistik, med bästa kvalitet och till lägsta kostnad, de kommer vi att kunna lösa bättre än någon annan. Green Cargos framtid ligger i att ta fram effektiva, standardiserade lösningar för stora flöden, som löser många kunders behov och kan produceras och levereras med precision och kostnadseffektivitet. Skräddarsömdnad är inte vår modell för kundorientering. Jag utesluter inte att det finns kundunika element i många lösningar, men grunden är konfektion i stor skala. Och där har vi möjlighet att uppnå operativ excellens.

Med punktlighet och kostnadseffektivitet under kontroll blir vår miljöprestanda ett allt starkare försäljningsargument. Det bekräftades återigen i vår årliga kundenkät, där kunderna prioriterade sina köpmotiv just i den ordningen. Undersökningen visade också att 93 procent av kunderna avser att köpa lika mycket eller mer av Green Cargo – en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2005.

Det är förstås sant som många hävdar att Green Cargo har många gröna profilpoäng gratis tack vare att vårt logistiksystem bygger på järnvägstransporter. Därför är det viktigt att Green Cargo lyckas i alla sina delar. I trovärdiggörandet av Green Cargo som miljöledare blir vår Road-verksamhet av extra stor betydelse. När det gäller transport med bil har vi skapat ett mycket slagkraftigt alternativ med satsningar på säkerhet, ett miljöanpassat körsätt och nya motorer med bättre miljöprestanda. Nu investerar vi i en fortsatt förnyring och modernisering av hela lastbilsflottan.

Ökning av transportarbete, 2002–2006

Miljoner tonkm, ökning i %



Källa: Banverket

Nu kan man göra mer eller mindre väl ifrån sig som järnvägsoperatör, också vad gäller miljöprestanda. Vi har förvisso inte nöjt oss med det som är gratis, utan arbetar hårt och systematiskt med att skärpa vår redan goda miljöprestanda inom Rail. Även här satsar vi på att få ner energiförbrukningen bland annat genom sättet att köra och planera våra tågomlopp samt genom mätning av energiförbrukning i loken.

Kundfokus, produktutveckling, tillväxt och internationalisering var de fyra fokusområden som jag aviserade för Green Cargo framöver i förra årets årsredovisning. De hänger alla intimt samman i ett långsiktigt expansionsstänkande, som baseras på att först med elementar och lönsamheten under kontroll är det meningsfullt att växla upp till tillväxt.

Under året har vi arbetat hårt med att utveckla nya standardiserade lösningar utifrån de viktigaste kundbehoven och de erbjuds nu successivt marknaden. En av de två stora satsningarna är vår intermodala tjänst, som kombinerar tåg och bil för transport av lösa lastbärare med fast tidtabell i ett fördefinierat nätverk mellan inledningsvis ett 20-tal orter, där kunden kan få leveransen dörr-till-dörr om så önskas. Med

Det är förstås sant som många hävdar att Green Cargo har många gröna profilpoäng gratis tack vare att vårt logistiksystem bygger på järnvägstransporter. I trovärdiggörandet av Green Cargo som miljöledare blir vår Road-verksamhet av extra stor betydelse.

Koldioxidproblematiken i transportsektorn kan inte lösas utan ett ökat inslag av järnväg. Därför måste järnvägen lyckas.

den här produkten tror vi att vi kan erbjuda järnvägsbaserade transportlösningar för mycket av det gods som tidigare enbart gått med bil på den långa delen av transportsträckan. Satsningen är också signifikant för infallsvinkeln i vår produktutveckling; tydliga standardiserade "paketeringar" av olika transport- och logistik tjänster som adresserar olika branschens specifika behov och är enkla att köpa och möjliga att leverera på en hållbart hög kvalitetsnivå.

Den andra stora satsningen under året avser de internationella transporter, där vi tillsammans med tyska DB under året tagit kraftfulla initiativ för att utveckla kvalitet och effektivitet i första hand i transporter mellan Sverige och Tyskland. Det är grunden för att vi framöver ska kunna prestera samma stabila 95-procentiga leveranskvalitet över gränserna som våra inrikes transporter nu gör.

För att säkerställa detta har det DB-ägda Railion och Green Cargo kommit överens om att bilda ett gemensamt produktionsbolag, med bas i Danmark. Bolaget kommer att ha egna lok och lokförare i de tre länderna. Loken blir moderna tvåströmslok som klarar att köra i Danmark, Tyskland och Sverige. Initialt kommer bolaget att köra cirka 300 godståg i veckan, vilket motsvarar nästan 10 000 lastbilar. Vi kommer successivt att kunna erbjuda punktligare, snabbare och effektivare transporter till hela kontinenten – med mycket goda miljöprestanda.

Det finns mycket mer att göra i Green Cargo både när det gäller kostnadseffektivitet och kvalitetsarbete. De närmaste åren kommer vi att jobba bort kvarvarande ineffektiviteter i systemet i storleksordningen 300–400 miljoner kronor. Vi måste hela tiden åstadkomma mer med mindre.

Parallellt ska vi åstadkomma tillväxt. För att lyckas med det räcker det inte med att göra det vi gör idag bättre – eller ens att göra allt bättre än vad alla våra konkurrenter gör. Vi måste också tänka och arbeta helt annorlunda, formulera problemen på nya sätt och hitta lösningar i helt nya banor. Det handlar om klassisk business re-engineering.

I allt högre grad har nya tyngdpunkter och flöden etablerats i den globala ekonomin och vi måste anpassa oss bättre till industrins utveckling. Europas näringsliv förändras allt mer

från ett produktionssystem till ett distributionssystem med tunga varuflöden från de stora hamnarna. Vi måste hitta vår roll i detta sammanhang och även kunna transportera helt nya typer av gods.

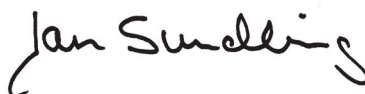
När jag i sommar lämnar över VD-skapet till Sören Belin, så är det viktigt att förstå att det inte finns några dukade bord. Green Cargo är förvisso ett framgångsrikt företag idag – men de fortsatta utmaningarna är många och stora.

Vi kan båda glädjas åt att det inom järnvägslogistiken idag finns en stark vilja och en gedigen industriell kompetens som gjort vår industrirevolution möjlig. Inte minst i Green Cargo finns en dynamik och ett självförtroende, som inger hopp om att både egna utmaningar ska kunna mötas på ett ansvarsfullt och nyskapande sätt och att betydelsefulla bidrag ska kunna lämnas till att lösa våra gemensamma miljöproblem.

Ingen företagsledare kan åstadkomma något utan skickliga medarbetare. Här har jag varit extremt privilegierad med hängivna kollegor, som slitit med att höja effektiviteten och kvaliteten i vår egen verksamhet med samma dedikation som de arbetat med att förstå och möta kundernas behov. Vår senaste medarbetarundersökning ger en stark signal om viljan att vara med i det fortsatta förändringsarbetet. Givetvis är Green Cargos medarbetare extra besjälade av vårt hållbarhetsarbete, vars riktighet bekräftas varje dag.

Liksom i många andra företag går många hos oss i pension under de närmaste åren och vi står inför omfattande nyrekryteringar av exempelvis lokförare. Nya sätt att göra affärer kräver också en kompetensväxling framöver. Vinterns stora undersökning bland landets teknologistudenter visar att Green Cargo rankas som nummer ett av alla svenska företag när det gäller affäretik. Det är en mycket god förutsättning när Green Cargo ska fortsätta att bygga sin framtid.

Stockholm i mars 2007



Jan Sundling
VD



Vår framtid ligger i att ta fram effektiva, standardiserade lösningar för stora flöden, som löser många kunders behov och kan produceras och levereras med precision och kostnadseffektivitet.

Fakta om växthuseffekten

Växthuseffekten handlar om in- och utstrålning av värme till och från Jorden och den balans som ekosystemen och planeten i övrigt har stabiliserat sig mot. Utan någon växthuseffekt alls skulle jorden vara djupfrost och liv i den mening vi är vana vid i stort omöjligt. En maximal växthuseffekt skulle enligt datorsimuleringar ge en medeltemperatur på jorden på runt +30 grader C, jämfört med dagens medeltemperatur på +15–16 grader C. Detta skulle förändra hela jordens eko- och klimatsystem, på land och till havs.

Växthuseffekten skapas av så kallade växthusgaser i atmosfären, som absorberar delar av den långvågiga värmeutstrålningen. Koldioxid är den vanligaste växthusgasen. Andra vanliga växthusgaser är ozon och metan. Ju mer växthusgaser, desto mindre effektiv värmeutstrålning och som följd; desto högre temperatur på jorden.

FNs klimatpanel som består av 2 500 vetenskapsmän i 130 länder, slog i februari 2007 fast att det med 90 procents sannolikhet är användningen av fossila bränslen som ligger bakom de senaste 50 årens temperaturhöjning.



”Det viktiga är att sprida information i världen om klimatändringarna och vad som orsakar dem. Om utsläppen fortsätter får vi ett klimat som blir outhärdligt för stora delar av världen. Det allra allvarligaste är att temperaturhöjningen kan ligga kvar i tusentals år.”

Erland Källén, professor i dynamisk meteorologi,
medlem i regeringens vetenskapliga råd för klimatfrågor.



Klimatproblemet kräver gröna lösningar



Under 2006 fick medvetandet om växthuseffekten och dess inverkan på klimat och natur sitt globala genomslag. Allt fler kom till insikt om att vi som individer och organisationer måste ändra våra beteenden om inte den livsmiljö vi vant oss vid ska äventyras. Före amerikanske vicepresidenten Al Gores film "En obehaglig sanning" om klimatförändringen fick många att omvärdera både jordens och sin egen situation.

Året bjöd mycket syn för sägen. Klimatrelaterade katastrofer med dyra noter liksom nya forskningsrön och allt större intresse från media förde klimatfrågan upp i toppen på debatten – om än inte överallt på agendan. Snabbt smältande glaciärer, gigantiska isberg på drift, varmere rekord slagna på löpande band och det största antalet tropiska cykloner på Atlanten sedan mätningarna började – hela 27 stycken under 2006 – talar sitt tydliga språk. På svensk hemmaplan illustrerades utvecklingen av en rekordvarm sommar och höst, men också översvämningskatastrofer i väst och nya orkaner i syd.

De galopperande koldioxidutsläppen är enligt den stora majoriteten forskare den främsta orsaken till att jordens medeltemperatur höjs, vilket i sin tur driver den mer komplexa klimatförändringen.

Till skillnad från såväl industrin som bostadssektorn, där oljeförbrukningen har gått ned, så har transportsektorn i sin helhet blivit allt mer beroende av fossila bränslen.

Forskarna diskuterar fortfarande i vilken utsträckning klimatförändringarna speglar "naturliga" svängningar respektive är framdrivna av vårt sätt att leva. Nya rön och rapporter under året bidrog till ökad enighet om att våra snabbväxande samhällen, så som vi driver dem, skapar svåra och långsiktiga belastningar på vår livsmiljö och att den snabba globala uppvärmning vi nu bevittnar har sin främsta grund i vår livsstil, konsumtion, infrastruktur samt i våra energi- och produktionssystem.

Idag står det allt tydligare klart att vårt globala eko- och klimatsystem uppvisar tecken på stress och att utvecklingen kan bli dramatisk – inte i en avlägsen framtid, utan i vår livstid som Storbritanniens premiärminister Tony Blair påpekade i oktober 2006. Han angav ett "fönster" på 10–15 år innan utvecklingen nått de kritiska punkter, där den inte längre står att hejda. Hur den globala uppvärmningen ska bemötas är en allt hetare politisk fråga och därmed en väljarfråga, öppen för lobbying både för dem som önskar förändring och dem som vill ha status quo. I allra högsta grad är det också en fråga för företagens styrelser och ledningar. Det blir allt tydligare idag att de företag som går i bräschen blir morgondagens vinnare.

ÖKAT MEDVETANDE – NYA VÄRDERINGAR

Allt fler – nationer, företag och människor – börjar inse att om man inte är en del av lösningen, är man en del av problemet. Till och med i snabbväxande Kina har regeringen prioriterat om från tillväxt till varje pris till tillväxt med hållbarhetsperspektiv.

Insikten börjar få genomslag också i konsumentledet, inte minst när det gäller transporterens inverkan. Bilar med hybriddrift eller som drivs med förnybara bränslen har för första gången tagit ansenliga marknadsandelar under året. Hushållen efterfrågar i ökad grad närproducerade matvaror, främst på grund av kvalitetsskillnader, men även "den osynliga prislappen" vid transport av mat har debatterats på sistone. Långväga transporter behöver inte belasta natur och klimat tungt, men långväga biltransporter gör det. När eltåget transporterar 100 ton gods 100 mil i Sverige så släpper det ut 3 hektokoldioxid. Motsvarande transport med lastbil medför koldioxidutsläpp på över 4 ton. Flygets koldioxidutsläpp är i sin tur många gånger högre. Diskussioner pågår om en märkning av livsmedel, som redovisar för konsumenten hur varan transporterats och därmed bidragit till bland annat koldioxidproblemet.

I den omfattande undersökning Green Cargo gör hos transportkunder varje år, visade sig goda miljöprestanda

redan 2005 ha avancerat till tredje prioritet efter punktlighet och kostnadseffektivitet i valet av leverantör av transport- och logistiktjänster. 2006 var goda miljöprestanda ännu viktigare för kunderna, dock fortfarande på tredje plats. Det innebär en väsentlig omprioritering – för fem år sedan rankades goda miljöprestanda på 11:e plats.

Detta bekräftar att miljö- och hållbarhetsegenskaper får allt större betydelse när företag och individer ser på transporter och väger in det i sin egen förbrukning. För företagen handlar det inte minst om hur deras kunder och deras kunders kunder förhåller sig i frågan. I allt högre grad utgör transporter med svaga miljöprestanda en affärsrisk för företagen.

TRANSPORTSEKTORN – EN RIKTIG SVARTE-PETTER

Transporter är den enskilt tyngsta faktorn i den koldioxidproblematik vi människor skapar. Med oförändrad politik väntas den totalt släppa ut drygt 6 miljarder ton koldioxid 2007 världen över och över 9 miljarder ton 2030 (källa: Sternrapporten). Av EUs sammanlagda koldioxidutsläpp svarar transporter för 28 procent.

Samtliga transportslag behövs. Men skillnaden i utsläpp är stor. Vägtrafiken står för 84 procent av alla utsläpp inom EU – och trängselkostnaderna, miljökostnader och fördyringar på grund av köbildning, beräknas motsvara 1 procent av EUs BNP redan 2010 om inga åtgärder vidtas. Om tillväxten inom transportsektorn håller i sig och fördelningen mellan transportslagen utvecklas som idag kommer de transport-

I allt högre grad utgör transporter med svaga miljöprestanda en affärsrisk för företagen.

relaterade utsläppen att vara nästan 40 procent högre 2010 än 1990 – stick i stäv med EUs åtagande enligt Kyotoavtalet att minska utsläppen med 8 procent fram till 2012.

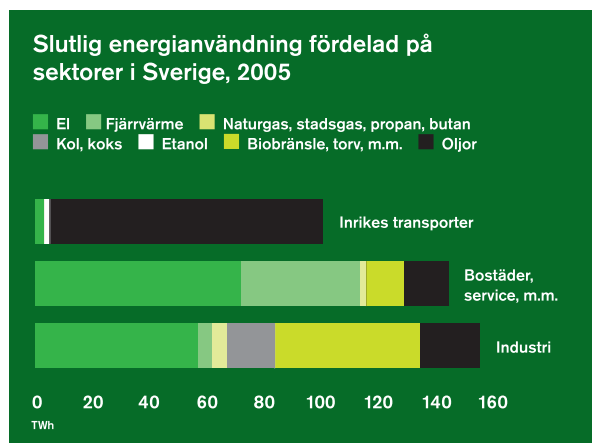
EU lade i januari 2007 fram en reviderad plan som innebär att medlemsländerna måste binda sig att till 2020 minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 20 procent jämfört med 1990. Bland annat Tyskland och Sverige har antagit det mer ambitiösa målet att på samma tid minska utsläppen med 30 procent – vilket innebär en dramatisk sänkning från dagens nivåer.

Till skillnad från såväl industrin som bostadssektorn, där oljeanvändningen successivt gått ned via effektivisering och växling till andra energikällor, så har transportsektorn i sin helhet blivit allt mer beroende av fossila bränslen.

Lastbilens framgångar har i viss mån drivits av låga direkta transportpriser (dock hög samhällskostnad), och framför allt av hög flexibilitet med möjlighet till många mindre leveranser "just-in-time". Tåg- och båttransporter har i jämförelse varit långt mer rigida i sina upplägg.

Ökade drivmedelskostnader, vägavgifter och kapacitetsbrist i åkeribranschen driver nu upp priserna för lastbilstransporter. Ny lagstiftning för långväga transporter – med avsikt dels att stävja koldioxidproblemet, dels lösa den förestående trafikinfarkten i det europeiska vägnätet – kommer också att missgynna lastbilen på långa distanser. Trängseln minskar framkomligheten även för lastbilarna, vilket gör det svårare att hålla utlovade ankomst- och avgångstider.

Den europeiska järnvägsbranschen har bland annat på grund av nationella hinder haft svårigheter att erbjuda alternativ till långväga och gränsöverskridande biltransporter i Europa. Detta trots ledig kapacitet och investeringar i en harmoniserad infrastruktur, bland annat i form av ett antal gods-transportkorridorer (se faktaruta s. 14). Järnvägsoperatörer och infrastrukturhållare har inte lyckats samordna sina insatser tillräckligt väl för att skapa effektiva transporttjänster över gränserna. Därför har politikerna återigen ingripit och tar nu en rad initiativ, nationellt och i EU, för att vända utvecklingen.



Källa: Energimyndigheten



Christer Ågren, VD
Stora Enso AB

Green Cargos intermodala produkt och internationella trafik hör till våra viktigaste satsningsområden 2007, båda förankrade i tydliga kundbehov och uttryckta av till exempel Stora Enso. För att öka kvaliteten i vår internationella trafik har vi intensifierat vårt nära samarbete med tyska DB. För kunder med behov av fjärrtransport av lösa lastbärare har vi nu även standardiserat vår intermodala produkt.

Sören Belin, chef Business, Green Cargo

Nära samarbete för ständigt högre transportkvalitet

– Med omkring 13 miljoner ton insatsvaror och en tillverkningsvolym på uppemot 5 miljoner ton per år är vi naturligtvis beroende av väl fungerande transporter och infrastruktur. Vi transporterar nästan 6 miljoner ton på järnväg i Sverige till och från våra bruk som oftast är belägna i inlandet, så visst är tåget viktigt för oss, säger Stora Enso ABs verkställande direktör Christer Ågren om sitt företags betydande verksamhet i Sverige.

Green Cargo har ett långvarigt och nära samarbete med Stora Enso och sköter större delen av dess järnvägstrafik i Sverige. Skogsindustrikoncernen är också den omsättningsmässigt största kunden. Green Cargo möter Stora Ensos behov av effektiva transporter av råvara till bruken och färdigvaror därifrån genom flera upplägg. Varje år går uppemot 2,5 miljoner ton på järnväg, främst tryckpapper och förpackningskartong, från skogsjättens pappersbruk runt om i landet. De flesta transporterarna går till utskeppningshamnen i Göteborg och därifrån vidare till den europeiska kontinenten och England. Omkring 450 000 ton exporteras årligen också på järnväg direkt till Tyskland, varav mindre volymer fortsätter bland annat till Italien och de östeuropeiska länderna. Green Cargo kör även uppemot tre miljoner ton massaved- och timmertransporter på järnväg i flexibla upplägg som möjliggör exempelvis ändring av slutdestinationen med kort varsel.

– Järnvägen möjliggör effektiv lastning av kund-

anpassade vagnar, erbjuder stor kapacitet och kan snabbt anpassa sig efter förändrade behov, sammanfattar Christer Ågren fördelarna.

Men trots att transportuppläggen fungerar bra pågår ständigt förbättringsarbete. En gemensam utvecklingsgrupp ser kontinuerligt över möjligheter att effektivisera olika delar av logistikkedjan. Det handlar framför allt om att skapa en mer resurssnål järnvägstrafik och därmed också arbeta för minskad miljöbelastning samt att öka tågans anpassningsförmåga efter Stora Ensos behov. Samarbetet har lett till elmätningar, större vagnar och tyngre tåg. Förra året var dessa två företag först i Sverige med att pröva ett miljöanpassat körsätt på järnväg. På den icke-elektrifierade banan mellan Halmstad och Hyltebruk uppnådde lokförarna bränslebesparingar på uppemot 20 procent.

– Vi uppskattar att Green Cargo arbetar aktivt med de för oss viktiga frågorna som kostnadseffektivitet, leveranssäkerhet och långsiktighet, konstaterar Christer Ågren och fortsätter:

– I inrikestrafiken har Green Cargo också en bra produkt. Direkttrafiken till kontinenten är dock ett exempel där kvalitetsbrister fortfarande förekommer. Kombitrafiken är ett annat område som kräver satsningar. Vi är dock övertygade om att vi tillsammans kan skapa ännu bättre förutsättningar för effektiva och miljövänliga transportlösningar.

POLITIKERNAS TÅLAMOD SLUT - "REGLERAR AVREGLERINGEN"

I och med EUs andra järnvägspaket har Green Cargo och andra operatörer från 1 januari 2007 möjlighet att trafikera andra länders järnvägsnät, samt lasta och lossa gods för kunder i dessa länder. Fri trafikeringsrätt ökar konkurrens-exponeringen rejält.

Avregleringen av järnvägen har lockat till sig nya aktörer, främst på attraktiva delar, men den har ändå inte gett önskat resultat i form av en fungerande järnvägsmarknad, som möter Europas behov. Politikerna har insett att en större del av transporterna bör ske med tåg. Om fördelningen mellan transportslagen består, kommer de transportrelaterade koldioxidutsläppen att fortsätta öka. EUs politiker har under året infört både incitamentsprogram och lagstiftning för att "reglera fram" sunda marknadskrafter – och samtidigt bidra till en lösning på koldioxidproblemet.

I juli 2006 trädde det nya fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF1999) i kraft, som detaljreglerar krav på och former för samarbete, bland annat genom incitament till ökat resursutnyttjande som ska skapa bättre balans i trafiken mellan operatörer. Operatörerna måste i högre grad säkerställa retur-last och samverka i affärer genom ett ökat vagnssamarbete.

Målet är bland annat att frigöra kapacitet på spåren genom att drastiskt minska dyrbar tomvagnsdragning vid returer och därigenom också sänka kostnadsnivån i hela branschen. Eftersom tomvagnslopp nu blivit väsentligt dyrare för operatörerna beräknas ett stort antal vagnar, möjligtvis uppåt 100 000, försvinna från spåren inom de närmaste åren, samtidigt som servicenivån kan höjas. Systemsiftet innebär också stora investeringar i IT-infrastruktur, som möjliggör väsentligt förbättrat informationsutbyte med kunderna. I en annan reglering (TAF-TSI) har EU beslutat reglera hur operatörerna ska utbyta information i alla led i en transport. Detta ska leda till en effektivare transportprocess över gränserna.

I ökad utsträckning kommer också all infrastruktur att avgiftsbeläggas – vägar, hamnar, spår. Det gör det möjligt för politikerna att via prissättning ta ut kostnaderna för transpor-

Diskussioner pågår om en märkning av livsmedel, som ger konsumenten vägledning i hur varan transporterats och därmed bidragit till bland annat koldioxidproblemet.

ternas inverkan på den totala samhällsnotan. Detta kommer att gynna transporter på järnväg.

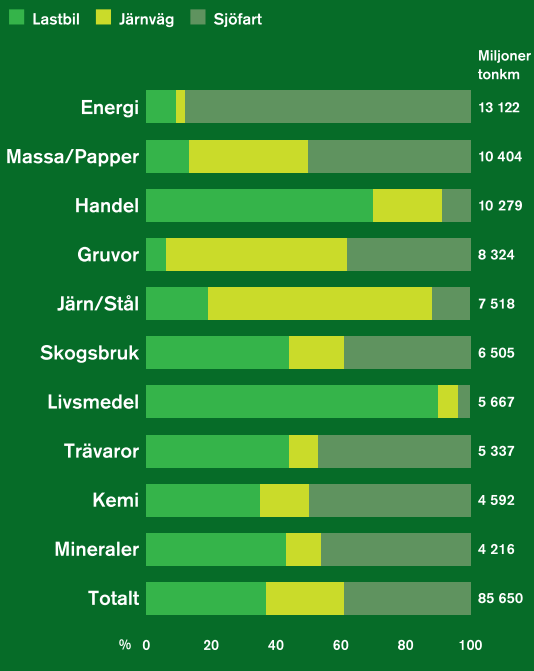
Generellt väntas de gränsöverskridande järnvägstransporterna de kommande åren öka väsentligt snabbare än de inhemska och snabbare än andra gränsöverskridande transporter.

SÖMLÖSA KORRIDORER UNDERLÄTTAR GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG

RailNetEurope är en sammanslutning av 31 järnvägsinfrastrukturhållare i Europa. Ett av de mest betydelsefulla resultaten av organisationens arbete är ett antal "korridorer" för sömlösa godstransporter i viktiga flödesriktningar. Några av de viktigaste är Rotterdam–Milano, Rotterdam–Marseille, Rotterdam–Warszawa och Stockholm–Hamburg.

Långväga transportarbete, 2004

Miljoner tonkm, andel i %



Källa: Banverket

Allt fler börjar också inse att om man inte är en del av lösningen, är man en del av problemet.

HÖGKONJUNKTUR INNEBÄR ÖKAT TRANSPORTBEHOV

Den internationella och svenska BNP-tillväxten förväntas fortsätta vara god under de närmaste åren. Utvecklingen är huvudsakligen en effekt av låga räntor och höga företagsvinster, vilket driver konsumtion och investeringar. BNP-tillväxten globalt har beräknats uppgå till 5 procent 2006 med en liknande utveckling de kommande åren.

Sveriges tillväxt 2006 hörde till de högsta i EU, driven av en kraftig exportökning. BNP under perioden 2007–2010 förväntas växa i långsammare takt. Den goda konjunkturen gynnar transportarbetet, som förväntas öka rejält under perioden, med den kraftigaste ökningen under de två första åren.

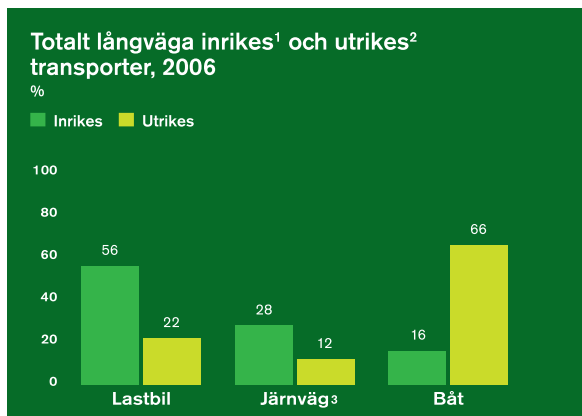
Järnvägens transportarbete förväntas öka sin andel av det totala transportarbetet, drivet av större transportvolymerna både i den nationella och internationella järnvägstrafiken.

Priset på diesel och el har ökat under året, vilket påverkar hela transportindustrin. Dock slår de ökade energikostnaderna ojämnt över transportslagen. Högre bränslepriser verkar generellt i riktning mot mer miljöanpassade transportalternativ. Priset på pengar är fortfarande lågt, men höjda räntor driver på i riktning både mot hållbara lösningar och intelligent logistik.

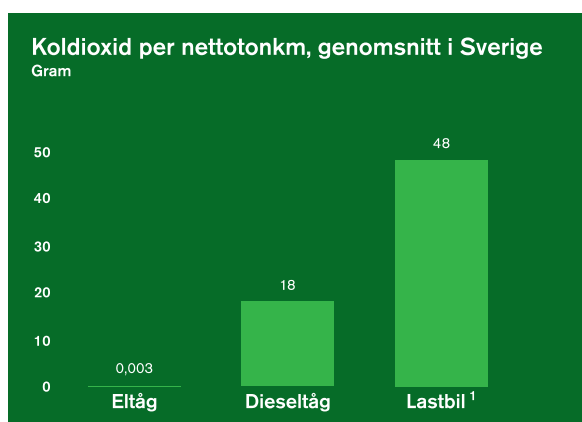
INDUSTRI TRENDER MÖBLERAR OM TRANSPORTMARKNADEN

Globaliseringstendenserna fortskrider på de flesta plan. Inte minst flyttas industriell produktion i allt högre grad till lågkostnadsländer, främst i Östeuropa och Asien, numera även när det gäller högförädlade produkter. Besparingarna i tillverkningsledet kompenseras med råge kostnaderna för att transportera lång väg. Ökade långväga transportbehov skapar förskjutningar mellan transportslagen i alla led. Främst gynnas sjöfarten, som sedan några år också har en mycket god utveckling.

Nya tyngdpunkter i den ekonomiska geografien påverkar i allra högsta grad transportmönstren. Östersjöregionens expansion, driven främst av Rysslands export av olja och varuflöden i motsatt riktning, driver transportbehoven med båt och tåg.

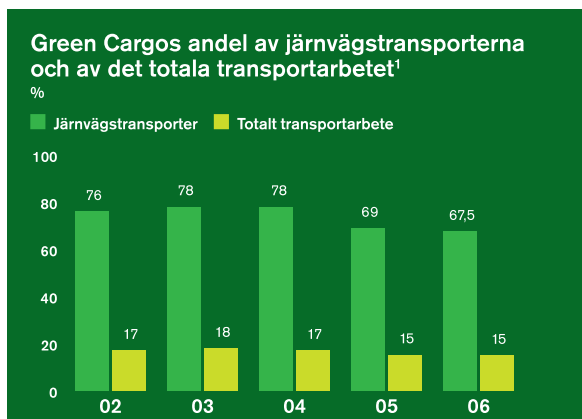


¹ Procenttalen anger transporternas marknadsandel av trafiken mellan svenska orter. Källa: Banverket
² Procenttalen anger transportmedlens marknadsandel för utrikestrafiken i Sverige.
³ Järnvägens marknadsandel är exklusive trafiken på malmbanan.



¹ Tung lastbil med släp, Euro 3, 70% fyllnadsgrad.

Dataunderlag för beräkningar: NTM



¹ Uppskattning av marknadsandelar bygger på transportarbete i nettotonkm.

Källa: Banverket



Högonkonjunkturen har medfört snabbt ökade priser också på insatsvaror, och i allt högre grad vill företagen ha kortare ledtider även på lågvärdigt gods. Det är inte ovanligt att man "flyger stål". I takt med att passagerare åter fyller planen minskar dock flygets kapacitet att transportera gods.

Multimodala transporter, där olika kombinationer av transportslag nyttjas, är en kraftigt tilltagande trend. Allt fler kunder tänker i termer av lösa lastbärare vilket möjliggör optimering av kostnader, ledtider och leveransprecision. "Containerisering" och multimodala transportupplägg benämns ibland som "det femte transportslaget".

Vi ser också en tydlig trend mot allt fler trailers och olika typer av lösa lastbärare både i Sverige och ute i Europa, vilket

speglar utvecklingen mot ökad kombitrafik. På kontinenten driver parallellt många aktörer på mot ökat axeltryck, vilket signalerar en utveckling mot bilar med större kapacitet. Det råder högtryck i åkeribranschen med kapacitetsbrist och press uppåt på priserna för lastbilstransporter.

Marknaden för tredjepartslogistik påverkas av att logistikbesluten i de stora företagen flyttar ner på kontinenten – ofta även funktionerna. Fler och fler stora företag insourcar logistikfunktionen, vilket pressar tillbaka transportföretagen i värdekedjan. På logistikområdet utkristalliseras konträra trender. Å ena sidan inhouse-lösningar där stora företag till och med kör egna tåg och båtar. Å andra sidan uppkomsten av "fjärdepartslogistik" – virtuella logistiktjänster i form av mäklari.

Efter att avregleringen av Europas tågindustri inte gett önskat resultat i form av en fungerande marknad har nu EUs politiker beslutat att "reglera fram" en sådan.

STORA BLIR STÖRRE OCH NYA AKTÖRER TRÄDER IN

Idag konkurrerar tio järnvägsoperatörer inklusive Green Cargo i Sverige och än fler i Norden och ute i Europa. Under året hårdnade konkurrenstrycket generellt vad gäller transporter på järnväg inrikes samt till och från Sverige. Hector Rail har varit aktiva och framgångsrika under året. Stena Gotthard, Sveriges största företag inom återvinning av järn- och metallskrot, började under året köra egna tåg.

Kunderna vill ha ökad konkurrens på marknaden och logistikavdelningar och speditörer driver på utvecklingen. Slutkunden kan i allt högre grad välja att köpa sina transporttjänster från en speditör eller en godsoperatör. De stora speditörerna har i sin tur möjlighet att välja vilken godsoperatör de vill samarbeta med. Nära samarbeten med de stora speditörerna är därför allt viktigare. I allt högre grad är tågdragning en bastjänst, där operatörerna börjat köpa kapacitet från varandra, medan differentieringen i tjänsterna ligger i de sammansatta lösningar som erbjuds.

Breda allianser och djupa partnerskap över landgränser och mellan operatörer med huvudförankring i olika transportslag kommer att bli allt viktigare för att kunna lösa kundernas behov av effektiva, sömlösa, internationella och integrerade lösningar, med full kontroll över såväl gods som information.

Green Cargos och tyska DBs samarbete intensifieras löpande. Samarbetet koncentreras nu till att höja effektiviteten i den gränsöverskridande trafiken genom en delvis gemensam produktion.

Inom biltransporter har operatörerna blivit allt större för att kunna ta på sig mer omfattande godsflöden med höga leveranskrav och för att kunna bearbeta sina pressade marginaler. Åkeribranschen domineras av stora transportföretag som DHL, Schenker, DSV samt lokala lastbilscentraler. Nya konstellationer skapar dock viss turbulens på marknaden. Åkerisammanslutningen OnRoad är en ny operatör, som blir den tredje största transportören på bilmarknaden.

Inom tredjepartslogistik tilltar konkurrensen och bara två av tio stora aktörer tjänar pengar, varav Green Cargo är den ena.

ÖKAD ANDEL JÄRNVÄGSTRANSPORTER MINSKAR TRANSPORTERNAS KLIMATPÅVERKAN

En rad omvärldsfaktorer driver i allt högre grad i riktning mot grön logistik. De nu tydliga klimatförändringarna har bidragit till en stark opinion som politiker och företag lyssnar till. Med ett ökat inslag av järnväg kan transportsektorn bidra till att minska koldioxidproblemen.

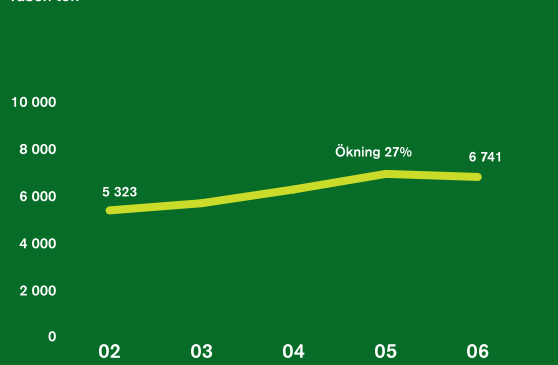
Trots ökande elpriser, osäkerhet kring framtida banavgifter och andra rådande hinder, är det mycket som talar för järnvägen i förhållande till andra transportslag. Högre bränslepriser och vägavgifter försämrar bilens konkurrensförmåga, liksom trängseln på Europas vägar.

Båt utgör ett energieffektivt alternativ för kunder med exportbehov, men har i regel sämre miljöprestanda än tåget. Även hamnar utsätts för avgiftsbeläggning. Flyget utgör en viss konkurrens när det gäller främst det högförädlade godset, men är inget alternativ för företag som själva vill ha en stark miljöprofil. Dock räknar Boeing i sina prognoser med att cargotrafiken ska öka med i genomsnitt 6,4 procent årligen fram till 2021 jämfört med passagerartrafikens 4,9 procent. Det är inget bra scenario för klimatet.

Järnvägsbaserad grön logistik har nu visat sig allt bättre kunna möta kundernas krav på kostnadseffektivitet och precision liksom ägarnas krav på lönsamhet. Därför har den goda förutsättningar att på allvar färga av sig på hela transportsektorn.

Den intermodala trafikens ökning, 2002–2006

Tusen ton



Källa: Banverket

Fakta om koldioxidmålen inom EU

I februari 2007 enades EU om att minska sina koldioxidutsläpp med minst 20 procent fram till år 2020, jämfört med Kyotoprotokollets startår 1990. Lyckas man övertyga de andra industriländerna i världen att minska sina utsläpp av växthusgaser med 30 procent, gäller detta som mål också för EU. Medlemsländerna ges olika stora krav för att uppnå målet.

Sverige förespråkar sedan tidigare en minskning av koldioxidutsläppen med 30 procent mellan 1990 och 2020.

Under 2007 inleds förhandlingarna om ett nytt internationellt avtal efter Kyotoprotokollet, som löper ut år 2012. Enligt det gällande Kyotoprotokollet ska EU minska sina utsläpp av växthusgaser med åtta procent till år 2010, men än så länge har unionen en bit kvar för att nå målet. Inför förhandlingarna har EU sagt sig vilja vara en drivande kraft för att få andra industriländer, framför allt USA, att binda sig till konkreta minskningar.

”För att möta klimathoten ska vi satsa både på ny teknik och att göra det enkla och omedelbara. Vi behöver forskning kring nya bränslen och samtidigt hitta vardagsnära lösningar för minskad energiåtgång i dagens transporter. Redan med ett miljöanpassat körsätt har våra lokförare och lastbilschaufförer bevisat att det går att minska energiåtgången även med dagens teknik. Genom att optimera logistiksystemen och använda tåg i långväga flöden och lastbil när flexibiliteten kräver det, så får vi transporter som bidrar till den omställning som behövs för miljöns skull.”

Erica Kronhöffer, miljöchef, Green Cargo



Pure Performance – så möter vi kundens behov



Green Cargo erbjuder effektiv grön logistik med järnvägs-transporter som huvudresurs. Vi tar hand om kundens samlade transport- och logistikbehov genom Bra Miljövalmärkta transporttjänster med tåg och bil samt tjänster inom tredjepartslogistik.

Inrikes och utrikes transporter är vår huvudtjänst. Vi kombinerar långväga tågtransporter i ett stort nätverk med ännu mer finmaskig distribution med lastbil ända ut till kundens kund.

I vår tredjepartslogistik effektiviserar vi kundernas försörjningskedja genom lagring, distribution och styrning av varuflöden. I våra fyra logistikcentra utför vi också en rad kundunika förädlings-tjänster.

Vi strävar efter att erbjuda kundanpassade lösningar som bygger på standardiserade upplägg, som är enkla att förstå, köpa och nyttja. Våra upplägg är huvudsakligen komponentbaserade – olika delar i vår produktportfölj kombineras ihop för att sammantaget ge kunden den mest effektiva logistiklösningen. Flertalet tjänster kan köpas var och en för sig eller i olika kombinationer. De flesta lösningar innefattar också serviceåtaganden, IT och administrativa upplägg. Under 2006 infördes ett nytt avtals- och ordersystem, som väsentligen höjer kvaliteten i den dagliga kundkontakten.

Green Cargos intermodala och internationella dörr-till-dörr-lösningar hör till våra viktigaste satsningsområden 2007,

En central del i vår idé om hållbar logistik är hållbara kundlöften.

båda förankrade i tydliga och uttalade kundbehov. Eftersom satsningarna driver utvecklingen mot ökat inslag av järnväg möter de också miljöns behov.

Vi gör de kommande fem åren investeringar om totalt 3,7 miljarder kronor i vår lok- och vagnpark, våra lastbilar och IT-system för att möta kundkraven.

Effektiva gröna lösningar genom hela logistikkedjan

Behovet av transporter och effektiv logistik fortsätter att öka, liksom krav på upplägg som sparar pengar, människor och miljö. Rätt gods på rätt plats vid rätt tillfälle i rätt skick – till minsta möjliga kostnad för kunden och för miljön. Det är den nytta vi arbetar med att leverera på olika sätt.

Kundernas verklighet och kravbild förändras löpande och det måste också våra erbjudanden göra. Kunderna vill ha kapacitet och tillgänglighet samt precision och kostnadseffektivitet i leveranserna. Goda miljöprestanda blir också allt viktigare i kravbilderna.

En central del i vår idé om hållbar logistik är hållbara kundlöften. Vi har arbetat mycket målmedvetet sedan Green Cargo bildades med att möta kundernas krav på kostnadseffektivitet och punktlighet. Vår årliga kunddialog visade att kunderna tycker att vi nu levererar kostnadseffektiva produkter och tjänster och stadigt förbättrar oss, samt att vi hjälper dem att förbättra sina miljöprestanda. Vi har nått runt 95 procent punktlighet till kund sedan slutet av våren. Målet är att klara det stabilt över hela året. 75 procent av kunderna svarade i Kunddialogen 2006 att vi är lika bra eller bättre än våra konkurrenter. 93 procent av dem avser att köpa lika mycket eller mer av Green Cargo – en ökning med 10 procentenheter jämfört med 2005.

Våra kunder måste ha ett effektivt flöde av insatsvaror, råvaror och halvfabrikat för sin produktion och de måste nå sina marknader och kunder med hög precision. Green Cargos uppgift är att hjälpa till med detta, oavsett var i värde- och försäljningskedjan vi lämnar våra bidrag.

Nu satsar vi på produktutveckling. Det handlar dels om helt nyutvecklade tjänster, men också om att kombinera våra

De främsta skälen att använda Green Cargo är vår kapacitet, höga säkerhet, goda miljöprestanda, kostnadseffektivitet samt vår förmåga att ta ansvar för hela logistikupplägg.

TÅGFAKTA

- Lok: 434, varav 231 ellok och 203 diesellok.
- Vagnar: 6 992, fördelade på 20 standardiserade vagnstyper och lastbärare för olika godsdrag.
- Kapacitet: Våra vanligaste godsvagnar lastar upp till 30 ton och rymmer mer än 100 kubikmeter. Green Cargo kör tåg med tågvikter upp till 3 000 ton.

LASTBILSFAKTA

- Bilar: 135. Lastbilsflottan uppgraderas kontinuerligt. Under 2006 togs ytterligare 17 bilar med Euro 4 i drift. Totalt har nu 13 procent av lastbilsflottan Euro 4-motorer. Under 2007 ökar vi tempot i nyinvesteringar av nya lastbilar, inledningsvis med Euro 4-motorer men med Euro 5-motorer så snart dessa finns på marknaden.
- Platskontor: 12 i hela landet.
- Säkerhet: De nya bilarna är utrustade med airbag, optiscruiser för att optimera bränsleekonomin samt alkoholås. Green Cargo har installerat alkoholås i samtliga befintliga lastbilar.

FAKTA OM TREDJEPARTSLOGISTIKEN

- Logistikcentra: Fyra stycken i Stockholm, Norrköping, Göteborg, Helsingborg/Glostrup.
- Yta: Sammanlagt 180 000 kvadratmeter.
- Erbjudande: Kundunika lösningar till företag inom hela Norden. Vi sköter import, förtullning, tullager, ankomstkontroller, lagring, kundorderregistrering, orderplockning, distribution och förädling.

standardkomponenter på nya sätt i lösningar som möter olika kundbehov. Vi kommer särskilt att satsa på tydliga standardiserade "paketeringar" av olika transport- och logistik tjänster som adresserar olika branschens specifika behov och är enkla att köpa.

Våra transportlösningar möter behoven särskilt väl i ett antal branscher som vi också har långa relationer till. Under åren har vi utvecklat stor kunskap om affärsförutsättningar och affärsmiljön i dessa branscher, vilket hjälper oss att ta fram de optimala transport- och logistiklösningarna. Vi har också skapat effektiva lösningar för den löpande dialogen och kunden behöver bara en kontakt oavsett transportsätt eller problemställning.

För stålbranschen transporterar vi stora volymer i upplägg som ofta är tätt länkade med kundens produktionsprocesser. För skogs- och pappersindustrin handlar det om transport-

lösningar för allt från råvara till högfördelat gods. För kemi och energibranscherna arbetar vi med säkra, frekventa och kundanpassade logistiklösningar. För verkstad och automotive med höga varuvärden handlar det om säkerhet och hög precision. Och för handelskunderna om kombinerade lösningar med lagerstyrning, finmaskig distribution och korta ledtider.

Järnvägsbaserad grön logistik

Med våra tåg som kärnresurs skapar vi effektiva logistikupplägg för stora godsvolymer. Inom järnvägslogistiken har vi både standardlösningar och kundanpassade lösningar.

De flesta uppdrag, men långtifrån alla, bygger på en långväga tågtransport. Lastbil använder vi i första hand för transporter till och från järnvägen och när kundens krav på ledtider och flexibilitet kräver det. I ökad utsträckning utför vi transporter hela vägen fram till dörren hos kundens kund.

Vi minskar miljöbelastningen när vi kan erbjuda kunderna järnvägstransport på de långa sträckorna. Därför driver vi på utvecklingen mot ökad intermodalitet. Det handlar om att kombinera olika transportmedel – främst tåg-bil, men också tåg-båt och bil-båt. Intermodala lösningar gör det möjligt att nyttja det bästa av varje transportslag. Med våra eller kundens lösa lastbärare, såsom containers, växelflak och trailers, skapas också flexibilitet för ändrade förutsättningar. En lös lastbärare kan också användas av flera kunder, vilket förbättrar fyllnadsgraden.

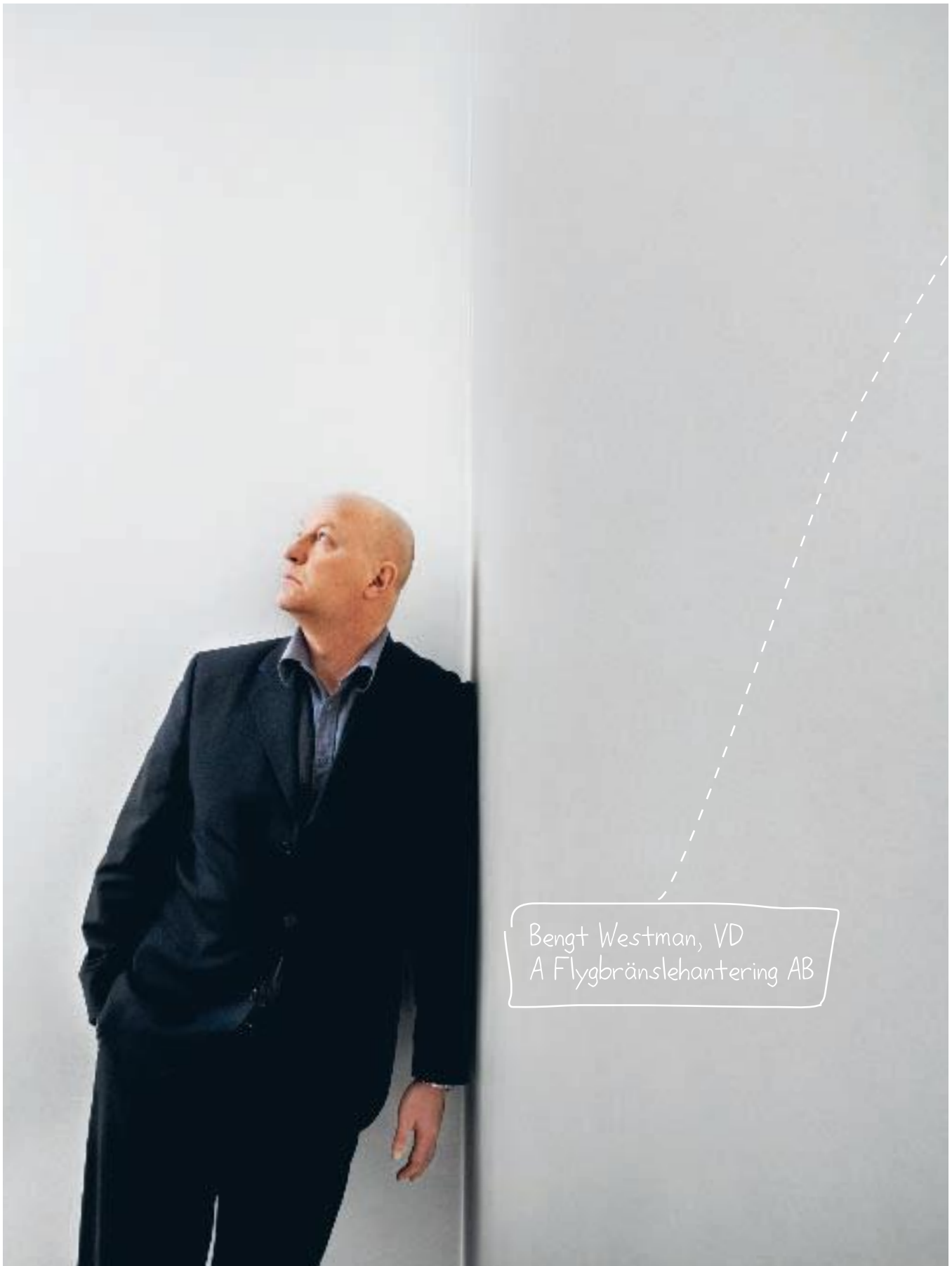
Green Cargos erbjudande kompletteras av dotterföretagen TGOJ, NTR och Hallsbergs Terminal. SeaRail och CargoNet är våra två intresseföretag som ytterligare kompletterar vårt erbjudande. Därutöver arbetar vi nära ett antal partners, exempelvis speditörer som DHL och Railog.

Rail – kostnadseffektiva "gröna" lösningar med tåg

Med våra tåg kan vi erbjuda många olika slags transportupplägg, inom och från och till Norden. Vi har ett brett utbud av vagnar och lastbärare med olika lastkapacitet och anpassning beroende på vilken typ av gods som ska transporteras.

De logistiska behoven skiljer sig i hög grad beroende på bransch, men med vårt branschindelade arbetssätt har vi den kunskap som krävs för att möta de flesta behov i en konkret lösning.

När en kund har behov av stor transportkapacitet med fasta leveranstider och hög frekvens passar vårt nätverk och vagnslastsystem. Grunderbjudandet omfattar transport av en eller flera godsvagnar från en avsändare till en mottagare – in- eller utrikes.



Bengt Westman, VD
A Flygbränslehantering AB

Tåget lyfter flyget

550 000 ton flygfotogen på järnväg minskar koldioxidutsläppen med 900 ton. Varje år. Efter år av förberedelsearbete byttes omkring 50 dagliga tankbilsleveranser under hösten 2006 ut mot tio veckovisa tåg. Lastbilstransporter med flygbränsle genom centrala Stockholm ersattes med det säkrare spåralternativet från Gävle Hamn till slutstationen Brista utanför Arlanda.

A Flygbränslehantering AB (AFAB), som ansvarar för att förse flygplanen med bränsle, hade länge sökt alternativ för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Huvudorsaken var den stadigt växande flygverksamheten. Transporter med tåg från Gävle Hamn visade sig alltså vara lösningen med flest fördelar och sedan början av oktober 2006 försörjer Green Cargos tåg samtliga flygplan på Arlanda med flygbränsle.

– Det är många positiva aspekter med det här uppbygget: miljö, säkerhet, ekonomi och kapacitet är de mest uppenbara och avgörande fördelarna. Bara det faktum att inga tankbilar längre behöver köras till flygplatsen ger en reduktion av utsläppen till Arlanda. För att inte tala om minskningen av lastbilar och avgaser på Stockholms gator. Dessutom är olycksstatistiken på vägarna högre än på spåren, säger AFABs verkställande direktör Bengt Westman.

Det nya transportsystemet innebär att 40–50 fartyg varje år ska angöra Gävle Hamn med bränsle. Via rör, en cistern och en lastningsanläggning vid järnvägs-

spåret förses tågagnar med flygfotogen. 80 kubikmeter i varje vagn, vilket ska jämföras med lastbilarnas kapacitet på 50. Därifrån kör Green Cargo sedan varje vecka tio tåg med 17 vagnar i vardera till en nyinrättad anläggning i Brista utanför Arlanda. Det blir ungefär 1 105 ton per resa, 11 000 ton per vecka och 550 000 ton flygfotogen per år. Från Brista pumpas bränslet genom en 5,5 kilometer lång pipeline till en cistern på flygplatsen och därifrån hela vägen till avgångsgaterna.

– Det här är en mycket flexibel lösning. Vi har inte låst oss till att transportera flygfotogenet på ett sätt för all tid framöver utan kan, om vi vill, lasta tågen i en annan hamn, säger Bengt Westman.

Den första tiden har gått enligt förväntningarna.

– Det har fungerat från dag ett utan förseningar och endast marginella driftsstörningar. Green Cargo har verkligen ställt upp under åren och planerat för detta uppdrag. Så resultatet är mycket tillfredsställande, sammanfattar Bengt Westman den första tiden.

Bengt Westman och AFAB ser också att antalet tåg kan bli fler i takt med ökade bränslemängder.

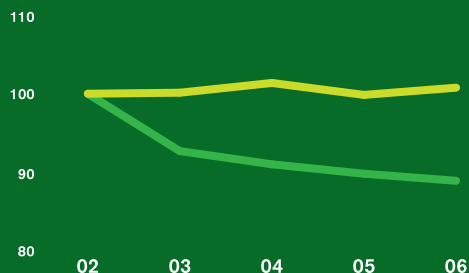
– Vi ser bara tåg just nu – åtminstone de närmaste 25 åren. Och vi räknar med att Green Cargo är med och kör dem, blickar Bengt Westman framåt.

För Green Cargo är transporter av kemi- och energiprodukter ett växande segment, vilket AFAB är ett bra exempel på. En viktig anledning är att den här typen av produkter lämpar sig väl – både ur säkerhets- och miljösynpunkt – för att transporteras på järnväg. Så naturligtvis är jag glad för AFABs uthållighet i projektet.

Mats Hansson, divisionschef Marketing & Sales, Green Cargo

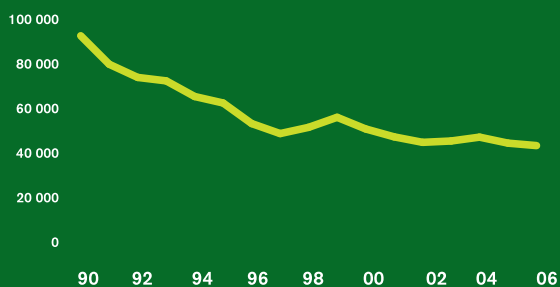
Green Cargos utveckling av bruttotonkilometer och årsman

■ Bruttotonkilometer ■ Årsman i tågproduktionen, medeltal
2002 = index 100



Green Cargos utsläpp från dieseltåg¹, 1990–2006

Ton CO₂



¹ Samtliga utsläpp utgår från 1990, som är basåret för Kyotoprotokollet. Green Cargo har, i absoluta och relativa tal, minskat sina utsläpp för dieseltågen med 50 procent under perioden. Detta har uppnåtts samtidigt som vi kör mer gods.

För kunder med mycket stora volymer i regelbundna flöden mellan fasta destinationer och med höga precisionskrav passar våra systemtransportlösningar. Vissa av våra kunder med regelbunden transport av stora volymer får sin egen tågpendel med fast tidtabell och fasta destinationer. En sådan transportlösning blir ofta en del av kundens interna produktionsprocess.

Under 2006 har vi testat en ny produkt – ESSL (European Scandinavian Steel Link) – ståltransporter dörr-till-dörr och ständigt uppdaterad estimerad ankomsttid. I första fasen erbjuds produkten för transporter från Skandinavien till Italien, Frankrike och Tyskland. Systemet är ett samarbete med tyska

Vi minskar miljöbelastningen när vi kan erbjuda kunderna järnvägstransport på de långa sträckorna. Därför driver vi på utvecklingen mot ökad intermodalitet.

DB och bygger på ett antal så kallade Railports som DB har etablerat på kontinenten. Vi kan utöver transporten även erbjuda olika lagerlösningar och lokal distribution mot avrop.

Vi har också tågprodukter för gods som kräver speciell hantering, är extra skrymmande eller omgärdas med särskilda säkerhetskrav.

Stor satsning på den internationella produkten

Vi har gett ett övergripande löfte till det nordiska näringslivet att bidra till att minska deras kostnads- och avstånds-handikapp genom våra kostnadseffektiva logistiklösningar. För att lyckas med detta måste vi nå alla Europas hörn med samma kvalitet och effektivitet som i Sverige. Till följd av kvarvarande brister i den gränsöverskridande tågtrafiken är punktligheten där sämre. Detta gäller i synnerhet transporter vidare ut i Europa som passerar flera gränser.

I syfte att få ordning på kvalitetsproblemen har vi intensifierat vårt nära samarbete med tyska DB, främst genom ett effektivare arbete med planering och produktion av tågdragnin mellan Sverige och Tyskland. En gemensam kvalitetsstandard kommer att etableras och kunderna ska på lite sikt kunna erbjudas 95 procents punktlighet också i internationell trafik.

Road – flexibla lösningar med lastbil

Ju längre ut i förädlingskedjan, desto större behov av biltransport. Våra lastbilslösningar kompletterar järnvägstransporten i olika upplägg med höga krav på flexibilitet och precision ända ut i en finmaskig slutdistribution. När järnvägen av olika skäl inte går att nyttja för fjärrtransporten är våra billösningar ett av de mest hållbara alternativen som står till buds.

INTRESSERAD AV VAD VI KAN ERBJUDA DIG OCH DITT FÖRETAG?

Kontakta oss så berättar vi mer:
forsaljning@greencargo.com

HÅLLBARHETSFÖRDELAR FÖR KUNDEN SOM VÄLJER OSS:

Genom att välja Green Cargos tjänster minskar kunden sin belastning på miljön. 92 procent av våra transporter går med ellok. I de fall där vi använder diesellok inför vi steg för steg ett miljöanpassat körsätt. Inom vår lastbilsverksamhet har samtliga lastbilar alkalolås. Våra förare har utbildats i miljöanpassad körning och får inte överskrida en hastighet på 80 kilometer i timmen. Vår intermodala produkt ger effektivare energianvändning och mindre trängsel på vägarna. Likaså drivs vår tredjepartslogistik så energieffektivt som möjligt.

Green Cargo är det enda rikstäckande godstransportföretaget som klarar av Svenska Naturskyddsföreningens krav på Bra Miljöval-godstransporter. Det stärker också kundens miljöprofil.

Green Cargos lastbilsverksamhet har mycket hög ambitionsnivå när det gäller säkerhet och goda miljöprestanda. Program och rutiner har införts för att säkerställa regel- och lagerfärdighet på alla områden och alkalolås har införts i samtliga bilar. En ökning av stölder i hela Europa ställer krav på kontroll och säkerhet i hela logistikkedjan. Vi erbjuder också säkerhetstransporter med larmade fordon.

Under 2005–2006 togs ytterligare 17 bilar med Euro 4-standard i drift, vilket motsvarar 13 procent av flottan. Samtliga förare har nu också gått igenom vår utbildning för miljöanpassat körsätt. Våra lastbilar kör inte över 80 kilometer i timmen. Tillsammans med återkommande uppföljningar har detta resulterat i bränslebesparingar på 5–8 procent.

Vid sidan av våra 135 lastbilar använder vi oss också av ett partnersättnätverk av åkerier. Med detta nätverk täcker vi alla orter i hela landet. Dagligen nyttjar vi 400–600 bilar i våra leveranser, där egen produktion hela tiden hålls kostnads-effektiv genom upphandling i konkurrens.

Ett fördjupat samarbete inom kvalitetsområdet med Railion gör det möjligt att på sikt erbjuda kunderna 95 procents punktlighet också i internationell trafik.

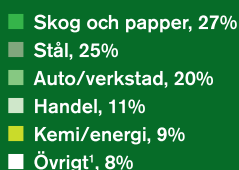
Green Cargos intermodala lösningar med lösa lastbärare

Bärande i vår satsning på intermodala tjänster är en ny standardiserad intermodal produkt. Den erbjuder transporter av lösa lastbärare, där bil och järnväg kombineras i ett fördefinierat nätverk mellan initialt ett 20-tal orter, enligt en fast tidtabell och till fast pris. Produkten kan antingen köpas från dörr-till-dörr med ett samlat åtagande och pris eller i delar, exempelvis bara terminal-till-terminal. Tillsammans med delägda Cargo-Net kan vi erbjuda destinationer i hela landet.

Vårt mål för den intermodala produkten är att den blir ett förstahandsval för kunder med fjärrtransport av lösa lastbärare, där tjänsten utgör ett enkelt, miljömässigt och konkurrenskraftigt alternativ till vägtransporter. Syftet är främst att attrahera volymer som idag huvudsakligen går med bil. Med intermodala upplägg tror vi också att nya kunder kommer att vilja nyttja järnvägen den långa sträckan och bilen för att nå ända fram. Framgång för den intermodala produkten blir en framgång för miljön.

Förutom detta tillhandahåller vi ett antal intermodala pendlar till och från hamnar och ett rikstäckande skandinaviskt kombitrafiknät med 14 terminaler i Sverige och 12 i Norge. Transporter av lösa lastbärare utförs även inom ramen för vagnslasttrafiken, särskilt när det är en spårbundet start- eller slutpunkt i transporten. Orter utanför nätverket för den intermodala produkten, betjänas via vår vagnslasttrafik.

Green Cargos intäkter per bransch, 2006



¹ Intermodala transporttjänster, entreprenader, avyttring inventarier ingår.



Johan Åberg, VD
BAUHAUS

"BAUHAUS är en symbolisk kund för oss ur två aspekter. För det första växer vi genom detta samarbete i ett för oss helt nytt kundsegment inom tredjepartslogistik. För det andra är BAUHAUS ett företag som inte ser vårt hållbarhetsarbete som en bonus, utan som ett självklart ansvar. Det är glädjande att den konkurrensfördelen på allvar börjar göra sig gällande och ge oss nya affärer."

Atna Nasiopoulos, chef för division Logistics, Green Cargo

Samarbete med tillväxtpotential

Inom 3 år ska 10 varuhus ha fördubblats till 20. För att öka kontrollen över de egna logistikflödena under den kraftiga tillväxtfasen har byggvaruhuskedjan BAUHAUS tagit ett första steg mot centralisering av sitt lager. I slutet av 2006 tecknades därför ett treårigt avtal med Green Cargo. Målet är att uppnå samordningsvinster och att till en rimlig kostnad säkra kvalitet och leveranssäkerhet.

Ett första steg har inneburit att containervolymer med företrädesvis trädgårdsartiklar från leverantörer nere i Europa och Asien, som tidigare hamnade i det danska systerbolagets lager, flyttats till Green Cargos distributionscenter i Norrköping. Nästa fas blir att med ökad användning av järnvägen hantera infrakter av varor från Europa till lagret och därifrån vidare distribuera varorna med lastbil till varuhusen. Och för att ytterligare öka leveranssäkerheten är tanken att BAUHAUS på sikt ska överta så mycket som möjligt av den distribution till varuhusen som leverantörerna idag själva ansvarar för.

– I vår detaljhandelsbransch, där vi ofta konkurrerar med pris mot slutkunden, är effektiva logistikkedjor en förutsättning. Vi måste kunna lita på att vi får rätt saker till rätt varuhus i rätt tid, vilket tidigare

inte alltid har fungerat för oss. Ökad kontroll är framför allt viktigt nu när vi växer, förklarar BAUHAUS VD Johan Åberg.

En utvärdering av tänkbara samarbetspartner och geografisk placering av lagret visade att Green Cargo och företagets logistikcenter i Norrköping var lämpligast. De huvudsakliga anledningarna var företagets logistikkunnande, arbetsmetodik med stödjande system- och hållbarhetsfilosofi.

– Miljö är definitivt en central del av vår verksamhet. Vi har tydliga interna riktlinjer kring vårt miljöarbete och den aspekten är också viktig i vår värdering av samarbetspartner. Vår verksamhet ska ha en grön tråd som löper genom alla dess delar, inte bara när det gäller det logistiska. Och upplägget med Green Cargo resulterar i färre transporter samtidigt som vi nu får linjetrafik i stället för en lastbil till varje varuhus, konstaterar Johan Åberg och fortsätter:

– Green Cargo är en strategiskt bra partner för oss som med sin långa erfarenhet och kompetens kan hjälpa oss till rationaliseringar och underlätta vår pågående expansion. Så visst har samarbetet tillväxtpotential.

Intelligenta lösningar med tredjepartlogistik

Green Cargo är en av Nordens största aktörer inom tredjepartslogistik och den enda med egna järnvägslösningar. Från något av våra fyra logistikcentra kan vi organisera effektiva varuflöden i den nordeuropeiska delen av våra kunders logistik, samt intransporter från hela Europa med bil, tåg eller båt.

Vi vänder oss till kunder med behov av effektiv distribution och styrning av sina varuflöden inom hela Norden och Baltikum. Kännetecknande för våra kunder är att de ställer höga krav på korta ledtider, effektivitet och kvalitet. Vi är inriktade mot färdigprodukter inom konsumentvarusektorn, som modevaror, sport och fritid, elektronik och vitvaror, byggmarknad, vin och sprit, dagligvaror och däck.

Vi tar ansvar för kundens hela varuflöde från leverantör eller europeiskt centrallager till slutkund. I våra logistikcentra erbjuder vi import, förtullning och tullager, ankomstkontroller, effektiv lagring, och förädling av färdigvaror. Vi styr orderplockning, sändningsstrukturer och transporter för att kostnads-effektivisera flödet till varumottagarna.

Anpassade efter kundens branschkrav har vi skapat uppdragsniska tilläggstjänster som kortar de totala ledtiderna och minskar kundföretagets kapitalbindning. Genom dessa allt mer kompletta åtaganden kan vi effektivisera kundernas försörjningskedja och hjälpa kunden att möta handelns krav på flexibilitet och produktpassning.

I grunden handlar våra tredjepartslösningar om att spara pengar åt våra kunder. Med lång erfarenhet och ny teknik säkerställer våra medarbetare hög plockkvalitet, flexibilitet och leveranssäkerhet till kund. Vi har för andra året i rad en ackumulerad plockkvalitet över 99,95 procent.

Naturligtvis effektiviseras arbetet av moderna, säkra och energieffektiva lokaler. Vi använder ny hanterings- och lagringsteknik och har ett avancerat IT-stöd för hela logistikflödet. Varje kundorder går via EDI eller Internet till Green Cargos lager-system. Informationsutbytet med tullmyndigheter och transportörer sker via EDI. Under 2006 har vi genomfört förprojektering av en kontrolltornstjänst, ett webbgränssnitt som bland annat ger våra kunder Track & Trace-funktion på order- och artikel-

Det är vårt mål att investeringarna på 3,7 miljarder kronor ska ge god avkastning både i företagets egna räkenskaper och på den gröna raden i samhällsnotan.

GREEN CARGOS BRANSCHVISA UTMANINGAR

STÅL

Effektiva transporter av stora volymer i upplagg som oftast är tätt länkade med produktionsprocesserna och präglas av prispress.

SKOG OCH PAPPER

Helhetslösningar för transport av allt från råvara till högförädlad gods, nationellt och internationellt.

HANDEL

Kombinerade lösningar med lagerstyrning, finmaskig distribution och korta ledtider.

KEMI OCH ENERGI

Säkra, frekventa och flexibla logistiklösningar för allt slags kemiskt gods.

BIL OCH VERKSTAD

Logistikplanering och transportlösningar för höga varuvärden och krav på hög precision.

nivå, såväl i lager som under distribution. Tjänsten tas i bruk och erbjuds våra kunder successivt under 2007.

Satsningar på IT

För att öka servicegraden och ge både oss och kunden bättre kontroll över hela logistikkedjan satsar vi för närvarande stort i informationsteknik. Under året har vi exempelvis genomfört en förstudie om ett så kallat kontrolltorn även inom vår järnvägsverksamhet. Kontrolltornet kommer att vara en effektiv, modern kundyta där kunden enkelt kan ta del av logistikinformation via Green Cargos webb. Genom systemet kommer kunden att få information om sitt gods och på sikt även få möjlighet att enkelt själv lägga in sin transportbeställning.

Vi har parallellt utvecklat och tagit i bruk den första delen av ett Track & Trace-system – LITTS (Local and International Track and Trace System). Det omfattar alla godsvagnar i nationell och internationell trafik med historik på avgångs- och ankomsttider samt kontinuerlig statusinformation om förväntade ankomsttider. LITTS är ett trestegsprogram som ska vara helt genomfört senast 2009. Under 2006 har SSAB

testat informationen från systemet, och avsikten är att det får en väsentligt bredare användning under 2007.

Investeringar i en grönare framtid

För att behålla och utveckla vår konkurrenskraft och lönsamhet krävs fortsatta investeringar i verksamheten. Med hjälp av olika satsningar vill vi säkerställa att vårt erbjudande hela tiden anpassas till kundernas krav. För närvarande, och fram till år 2011, genomför vi investeringar på omkring 3,7 miljarder kronor. De närmaste tre åren avser huvudsakligen underhållsinvesteringar, investeringar i nya vagnar, investeringar i nya lok och gångtidsförkortning av äldre lok samt därutöver investeringar i IT och ny teknik. Det är vårt mål att investeringarna ska ge god avkastning både i företagets egna räkenskaper och på den gröna raden i samhällsnotan.

Under kommande 5-årsperiod kommer vi att investera mycket i intermodala vagnar. Upp till 400 vagnar för trans-

porter av både trailers och containrar kommer att köpas eller hyras in. Investeringen är av avgörande betydelse för att lyckas med satsningen på våra intermodala lösningar.

För att kunna följa med våra kunder ut i världen kräver vår internationella satsning också en kapacitetsökning. Ett utökat produktionssamarbete med DB-ägda Railion mellan Tyskland och Sverige innehåller bland annat användandet av moderna multisystemslok.

Drygt 200 av våra ellok ska utrustas med elmätare för kontroll av deras energiförbrukning. Detta ger oss bättre kontroll över våra kostnader för elenergin.

Vi ska också renovera våra stora diesellok samt förbättra lokens miljöprestanda.

Vi fortsätter naturligtvis även att investera i kompetensutveckling av våra medarbetare i form av olika kunskaps- och utbildningar. I takt med våra framgångar rekryterar vi också nya medarbetare, delvis med helt nya kompetenser.





Bo Söderkvist, VD
Bröderna Edstrand Sverige

Bröderna Edstrand är en kund som verkligen ställer oss på prov när det gäller punktlighet, flexibilitet och kunskap. Inte minst våra chaufförers kunskap är viktig. Det är också en kund som framöver kan bli aktuell för intermodala lösningar, där vi än så länge bara har berört denna möjlighet. Förutsättningen är att vi hittar lösningar så att ledtiderna inte blir lidande.

Hans Paridon, divisionschef Road, Green Cargo.

Den förlängda armen

Relationen mellan stål- och metallhandelsföretaget Bröderna Edstrand och Green Cargo inleddes för nästan två decennier sedan. Med tiden har samarbetet vuxit och idag utför Green Cargo flera transportuppdrag åt Bröderna Edstrand. Ett av dem är spårbundet och Green Cargo transporterar stål- och metallgods från stålindustrin nere i Europa direkt till produktionsanläggningarna i Malmö, Norrköping och Borlänge. Där vidareförädlas bland annat balkar, stänger, tunn- och grovplåt genom kapning, borring av hål eller formatskärning, så att kunden direkt ska kunna använda materialet i sin egen produktion.

– Vi vill närma oss våra kunder och öka servicenivån gentemot dem. Det som berättigar vår existens är att stålverken blir färre och större och producerar alltmer standardiserade produkter, samtidigt som våra kunder inom bygg- och verkstadsindustrin lever på korta ledtider och "Just-in-Time"-leveranser. Vi får systemet att fungera genom att bli länken mellan producent och slutkund, berättar Bröderna Edstrands verkställande direktör Bo Söderkvist.

Tillgänglighet, leveransförmåga med korta ledtider och kundanpassade lösningar är med andra ord förutsättningar för att Bröderna Edstrand ska kunna spara tid och kostnader för sina kunder. Därför blir distribution företagets livsnerv. Och Green Cargo blir den förlängda armen mot kunden.

– Våra korta ledtider betyder att om en kund till exempel gör en beställning klockan 14, så ska leverans ske redan nästa dag, säger Bo Söderkvist.

För Green Cargo betyder det lastbilstransporter till kundens kunder. Från Norrköping försörjer företaget

både i fasta transportslingor kunder på flera orter och direkttransporterar bland annat till Hälsingland. Via omlastning i Jordbro får även slutkunderna i Stockholmsområdet sina produkter. Nyligen utvidgades Green Cargos uppdrag ytterligare till att också frakta gods norröver när Bröderna Edstrand avvecklade sitt lager i Sundsvall.

Eftersom transportgodset varierar från grova balkar till känsligt och dyrbart aluminium ställs det höga kunskapskrav på chaufförerna. Därför är Green Cargos chaufförer utbildade i såväl Bröderna Edstrands produkter som kunder.

När det gäller miljöaspekten utvärderar Bröderna Edstrand kontinuerligt sitt arbete.

– Transporter utgör ryggraden i vår verksamhet. Där det är möjligt, såsom vid inleveranserna, använder vi förstas järnväg. Men vårt dilemma uppstår vid utleveranserna som kräver lastbil på grund av ledtider och det faktum att många kunder ofta finns på svårtillgängliga platser utan spåranslutning. För att göra det bästa av denna verklighet ställer vi krav på åkerierna exempelvis genom certifiering, fyllnadsgrad och mätning av bränsleförbrukning. Naturligtvis är det då en trygghet att samarbeta med Green Cargos chaufförer, som förutom ovanstående krav också har alkohol i sina bilar och aldrig överskrider 80 kilometer i timmen, konstaterar Bo Söderkvist och fortsätter:

– Den andra trygghetsfaktorn är att Green Cargo kan vår verksamhet, vilket är en förutsättning för att kunna fungera som vår förlängda arm till våra kunder.

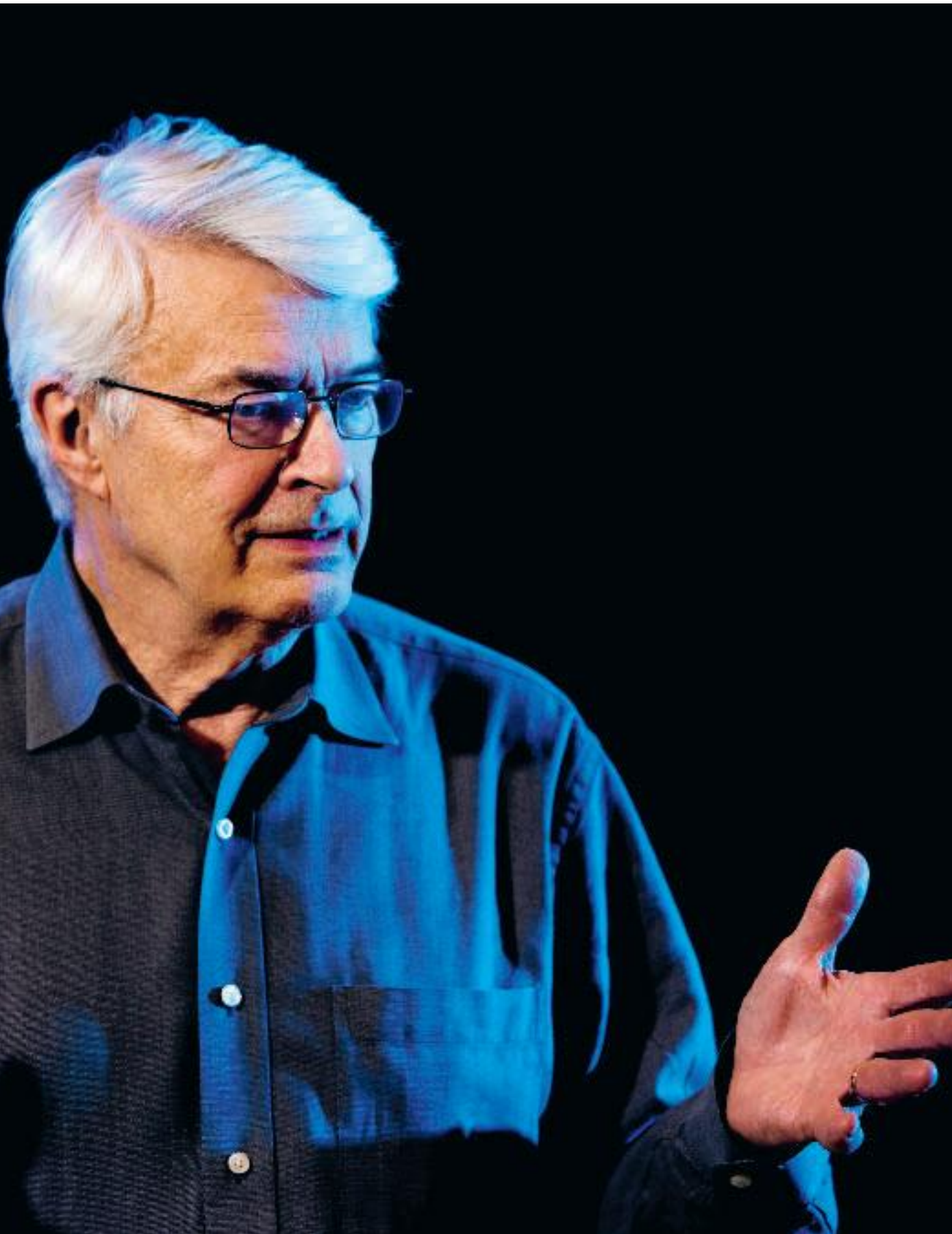
"Klimatförändringarna är ett stort hot mot vår överlevnad och kommer att präglade samtalen på årets Tällberg Forum. Bland annat kommer en session att ta upp logistikfrågorna och resursutnyttjandet. En viktig del i arbetet mot koldioxidutsläppen blir att skapa en ny internationell myndighet som med kraft och sanktionsrätt kan genomdriva och följa upp de åtaganden som varje nation måste göra. Detta blir en nyckelfråga för framgång."

Bo Ekman, styrelseordförande, Tällberg Forum

Fakta om Tällberg Forum

Tällberg Forum är en global mötesplats i Dalarna där forskare, företagsledare och politiker på toppnivå umgås under lediga former och byter idéer och tankar. Forumet anordnas varje sommar sedan 25 år och en av sommarens huvudtalare är den förre vicepresidenten Al Gore. Genom sin film och sina föreläsningar jorden runt är han en av dem som lyft fram klimathotet, vilket också blir en central fråga för hela Tällberg Forum 2007. Green Cargo är en av Tällberg Forums sponsorer.







I år ser årsredovisningen lite annorlunda ut.
 Våra mål och vår hållbarhetsredovisning utgör nu en del av förvaltningsberättelsen.

Förvaltningsberättelse		Medarbetare	47	Balansräkningar	60
Om Green Cargo	35	Samhälle	48	Förändringar i eget kapital	62
Våra intressenter	36	Miljö	49	Kassaflödesanalyser	64
Så styr vi Green Cargo	38	Kund	51	Noter	65
Styrelse	40	Finans	52	Underskrifter	95
Ledning	41	Risker och riskhantering	56	Revisionsberättelse	96
Måltavlan	44	Framtidsutsikter och vinstdisposition	58	Bolagsstyrningsrapport	97
Säkerhet	46	Resultaträkningar	59	Definitioner	100

Om Green Cargo

Uppgifterna gäller 2006. Samtliga belopp är angivna i MSEK om inget annat anges.

VERKSAMHETEN

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

VIKTIGA HÄNDELSER UNDER 2006

Green Cargos verksamhetsår 2006 har präglats av fortsatt arbete för högre kvalitet och kostnadseffektivitet. Alla delar av moderbolaget stärkte sitt resultat under 2006. Starkaste bidrag kom från järnvägsverksamheten och tredjepartslogistiken. Även våra dotter- och intresseföretag bidrar positivt till koncernens rörelseresultat. Styrelsen föreslår en utdelning till vår ägare för första gången i Green Cargos historia. Utdelning föreslås med 80 miljoner kronor.

Under året har:

- vi fördjupat samarbetet med Deutsche Bahn.
- våra förare av diesellok testat miljöanpassat körsätt och en genomförandefas har inletts.

NYCKELTAL

	Koncernen					Moderbolaget				
	2006	2005	2004	2003	2002	2006	2005	2004	2003	2002
Rörelsens intäkter	5 883	5 864	5 950	6 192	6 170	5 214	5 266	5 252	5 106	4 778
Resultat efter finansiella poster	245	137	40	-88	-195	235	132	51	-100	-193
Tillgångar	3 949	3 928	3 071	3 153	3 316	3 694	3 682	2 851	2 918	3 043
Skulder	2 420	2 557	2 662	2 795	2 849	2 202	2 361	2 462	2 546	2 599
Eget kapital	1 529	1 371	409	358	467	1 492	1 321	389	372	444
Kassaflöde från den löpande verksamheten	386	311	282	85	-15	367	315	292	82	-63
Nettoinvesteringar	163	244	287	249	319	128	238	259	138	236
Rörelsemarginal, %	5	4	2	neg.	neg.	5	4	3	neg.	neg.
Avkastning på eget kapital, %	11	39	11	neg.	neg.	12	41	12	neg.	neg.
Soliditet, %	39	35	13	12	14	40	36	14	13	15

Sammanställning av nyckeltal för Green Cargo-koncernen. Jämförelsesiffrorna för 2003 och 2002 har inte justerats i enlighet med IFRS. En justering av dessa bedöms inte leda till några väsentliga skillnader.

Kassaflödesanalyserna har omräknats. Kassaflöde från förändringar i kortfristiga placeringar redovisas i investeringsverksamheten. Tidigare redovisades dessa som kassaflöde från förändringar i rörelsekapital.

För 2005 har siffrorna omräknats pga. CargoNets övergång till redovisning enligt IFRS.

- vi nått en uthållig hög punktlighetsnivå till kund i vår inrikes järnvägstrafik. Punktligheten har under året i snitt varit cirka 94 procent.
- vi vuxit genom nya kunder, såsom AFAB, Bauhaus, Toshiba Tec Nordic.
- vi vuxit genom utökade affärer, såsom Goodyear, Bröderna Edstrand, Maxxium, Procordia Food.
- järnvägen firat 150 år.
- vi vunnit den första upphandlingen av rangering som Banverket har genomfört.
- det kraftiga regnet och översvämningarna i västra Sverige i slutet av året påverkat vår produktion och punktlighet.

Väsentliga händelser efter periodens utgång

Green Cargos VD Jan Sundling går i pension till sommaren efter ha lett Green Cargo sedan bolagets bildades 2001. Till ny VD i Green Cargo har styrelsen utsett Sören Belin, som sedan drygt ett år är chef för division Business med plats i Green Cargos koncernledning. Sören Belin har erfarenhet från såväl flygbolaget SAS som lastbilsföretaget ASG.

Green Cargo och det tyska godståg företaget Railion har undertecknat ett Letter of Intent rörande bildandet av ett gemensamt ägt bolag. Det nya godståg företaget ska köra godståg mellan Sverige och Tyskland och det kommer att ge det skandinaviska näringslivet enklare, punktligare och mer effektiva internationella transporter.

Värde från varje relation

2006 har varit ett bra år för Green Cargo. Vår framgång skapar värde för våra intressenter. För att kunna verka framgångsrikt krävs goda relationer och givande dialog med varje intressentgrupp i vår omgivning. Kontinuerlig interaktion, tydliga prioriteringar och uppföljning av vårt arbete ger oss bättre möjligheter att nå uppsatta mål. Nedan presenteras översiktligt Green Cargos mångfacetterade intressentbild.

Kunder

Övergripande prioriteringar: Lyhördhet och nära kundrelationer är en förutsättning för att vi ska kunna driva utvecklingen framåt. Våra kunder ställer höga krav på bransch- och logistikkompetens som bidrar till att effektivisera deras egna processer. Den kompetensen ska vara ledande när det gäller proaktivitet, punktlighet, kostnadseffektivitet och i allt högre grad hållbarhet.

Uppföljning: Den årliga undersökningen, Kunddialogen, håller oss uppdaterade om våra kunders prioriteringar, hur vi lever upp till deras förväntningar och ger signaler om hur vi ska förbättra oss. Vi har också affärsutvecklingsavtal med ett antal av våra kunder.

Medarbetare

Övergripande prioriteringar: Våra medarbetare är förutsättningen för att vi ska kunna erbjuda kvalitativa tjänster. Därför måste vi hela tiden engagera och motivera våra medarbetare samt attrahera ny kompetens till vår organisation. Vi lägger kraft framför allt på ledarskap, kommunikation och friskvård.

Uppföljning: Återkommande arbetsplatsträffar, möten för samverkan, medarbetarplaner och ledarskap i vardagen bidrar till utveckling av våra medarbetare och god arbetsmiljö. Den årliga Medarbetardialogen visar också vad medarbetarna anser vara viktiga förutsättningar för trivsel och goda arbetsprestationer.

Ägare

Övergripande prioriteringar: I egenskap av ett statligt ägt företag med marknadsmässiga krav anger vår ägare tydliga avkastningsmål för vår verksamhet. Regeringen har dessutom identifierat riktlinjer avseende jämställdhet, miljö, mångfald och samhällsansvar, som ställer krav på oss som en föredömlig aktör.

Uppföljning: Näringsdepartementets verktyg för styrning av verksamheten är styrelsesammansättning, revisorer och genomlysning. Kraven på Green Cargos rapportering är desamma som gäller för börsnoterade bolag.

Leverantörer och andra samarbetspartner

Övergripande prioriteringar: Vi har ett antal samarbeten – såväl nationella som internationella – som säkerställer kvaliteten på vårt arbete ur miljö-, människo- och ekonomiskt perspektiv. Varje samarbetsrelation är viktig för att höja kvaliteten i vårt erbjudande och därmed vår framgång.

Uppföljning: Med våra större leverantörer har vi ständiga avstämningsmöten för vårt samarbete. Vi ställer också krav på och granskar aspekter som teknik, säkerhet och miljö. Nära och konkreta projekt för att öka kundnyttan resulterar i vinster för båda parter. Till exempel samarbetar vi med Deutsche Bahn i en rad strategiska projekt såsom IT-lösningar, produktutveckling samt lok- och vagnutnyttjande.

**Myndigheter
och
organisa-
tioner**

Övergripande prioriteringar: Olika myndigheter och organisationer ställer olika krav på oss. För att exempelvis driva transportbranschens gemensamma frågor samarbetar vi med Järnvägsstyrelsen, Räddningsverket, Banverket, Transportindustriförbundet och Branschföreningen Tågoperatörerna. En god dialog om godstrafikens speciella behov är avgörande för att vi ska säkerställa att så mycket gods som möjligt går på järnväg. Kvalitet, infrastruktur, regler och säkerhet är vanliga frågeställningar i våra kontakter med myndigheter och organisationer.

Uppföljning: Vi har kontinuerliga avstämningsmöten med de myndigheter och organisationer som har intresse i vår verksamhet. Exempelvis är vi remissinstans för Banverket. De organisationer som certifierar oss enligt ISO-standard är både granskare och förbättringsledare.

Kommuner

Övergripande prioriteringar: Vi verkar på omkring 100 orter runtom i Sverige. På varje ort krävs en god lokal dialog i vår egenskap av arbetsgivare och aktör i det lokala samhället – oavsett om samtalet är positivt eller syftar till att hantera problem. Samarbeten med skolor och hänsyn till närboende som kan beröras av ljud från växlingsarbete och trafik är för oss viktiga aspekter. Vi vill göra en positiv skillnad i vår närmiljö.

Uppföljning: Vi samråder med kommuner om vår verksamhet och är så lyhörda som möjligt för synpunkter och krav från den lokala omgivningen. Vi har också kontakter med skolor och högskolor i olika sammanhang för att ge elever och studenter en insyn i logistikbranschen.

Medier

Övergripande prioriteringar: Det är genom media vi kan nå ut med vårt budskap och stärka bilden av Green Cargo som ett hållbart företag – samt verka för insikt och medvetenhet om transportsektorns påverkan på vår miljö. Därför nyttjar vi dess olika kanaler i de fall det är möjligt och när frågorna är av intresse för omvärlden.

Uppföljning: Medierna är inte bara förmedlare av fakta och budskap från oss, utan bevakar också vår verksamhet. Därför vill vi vara öppna och ärliga för att underlätta för dem att göra sin uppgift i samhället.

Styrning av Green Cargo – så säkerställer vi effekten av vårt arbete

Green Cargos övergripande styrning syftar till att vi ska utvecklas i enlighet med ägarens mål för verksamheten. Vår styrning bryts ned i riktlinjer och mål för samtliga delar av organisationen som följs upp i våra sex strategiska målområden. De dagliga aktiviteterna genomsyras av en långsiktig hållbarhetstanke, helt i enlighet med vår vision.

Som helägt av den svenska staten företräds Green Cargo av Näringsdepartementet. Verksamheten drivs främst i moderbolaget Green Cargo AB. Under verksamhetsåret 2006 har Green Cargo AB letts av en styrelse bestående av åtta ledamöter. I styrelsen ingår även två arbetstagarrepresentanter och två suppleanter till dessa. Styrelsen består av tre kvinnor och fem män. Green Cargos årsstämma, där bland annat styrelsen valdes, ägde rum den 7 april 2006. Under året har styrelsen sammanträtt vid sju tillfällen, varav ett av dessa möten har haft närvaro av revisorerna. För att driva och övervaka bolaget i enlighet med de uppgifter som åligger styrelsen, och som stipuleras i statens ägarpolitik, har det gångna årets arbete framför allt inriktats på följande strategiska frågor:

- Affärsplan och strategi
- Bevakning av resultat och finansiell ställning
- Utveckling av dotter- och intresseföretag
- Investeringar i anläggningstillgångar
- Bevakning av produktutveckling
- Bevakning av kvalitets- och säkerhetsarbetet
- Policyfrågor

Green Cargo styrs via rullande treåriga affärsplaner för hela koncernen och alla delar av verksamheten. Framtagna av koncernledningen och beslutade i styrelsen slår affärsplanerna fast mål och strategier på lång sikt och på ett års sikt, förankrade i vision och kärnvärden.

Green Cargo arbetar med ett integrerat ledningssystem som omfattar kvalitet, arbetsmiljö och miljö och syftar till hållbar utveckling. Ledningssystemet har ett gemensamt certifikat för ISO 9001:2000, 14001:2004 samt AFS 2001:1. I kvalitetsstyrningen är våra prestationer gentemot kund grunden. Därför arbetar vi med kvalitet genom SIQs modell för kundorienterad verksamhetsutveckling. Ekonomistyrningen sker i två kompletterande dimensioner; lönsamhet och process-

Green Cargos styrelse beslöt formellt den 9 december 2005 att tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning. Bolagsstyrningsrapporten, inklusive redogörelse av avvikelser från koden och rapport om intern kontroll, finns att läsa i sin helhet på s. 97–99. Avvikelsena från koden speglar huvudsakligen det faktum att Green Cargo har en enda ägare och att det därför inte finns någon ägarminoritet vars intressen måste säkerställas.

effektivitet. I båda dimensionerna bryts resultatet av arbetet i de olika verksamheterna ned i relevanta nyckeltal.

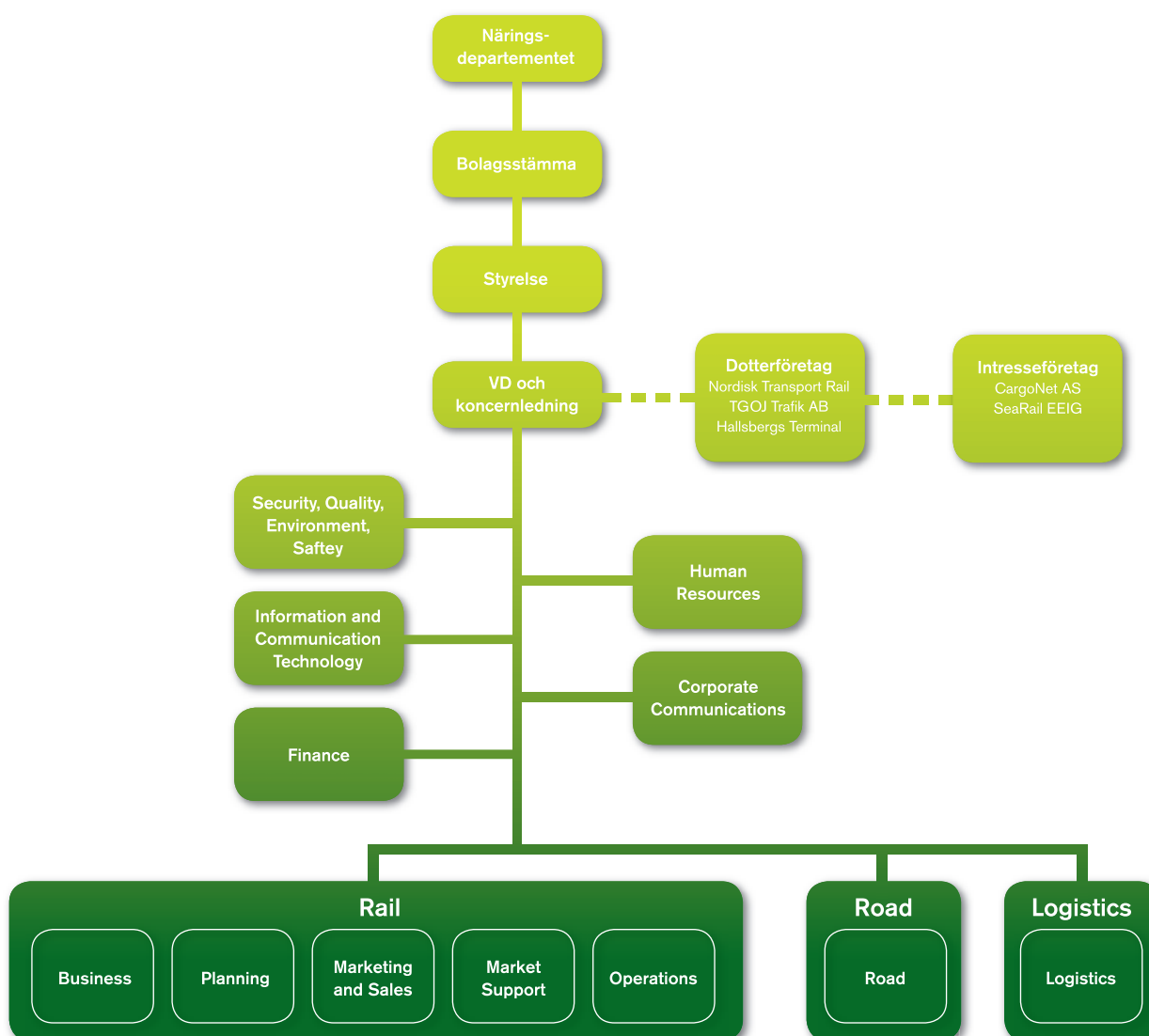
Organisation

Moderbolaget Green Cargo AB är organiserat i divisioner. Huvudverksamheten Rail har fem divisioner: Business, Planning, Marketing & Sales, Market Support samt Operations. Road och Logistics är egna divisioner. Samtliga divisioner drivs med resultatansvar.

Utöver moderbolaget omfattar Green Cargo-koncernen de tre dotterföretagen Nordisk Transport Rail (NTR), TGOJ Trafik AB och Hallsbergs Terminal samt de två intresseföretagen CargoNet AS och SeaRail EEIG. Primärt styrs dessa bolag via styrelserepresentation. Alla transaktioner mellan bolagen sker på marknadsmässiga grunder. Läs mer om dotter- och intresseföretagen på sidan 55.

Koncernförändringar under 2006

I juni köpte moderbolaget minoritetens andel på 21 procent i Homerun Europe, som därmed är ett helägt dotterföretag. Beslut har fattats om likvidation av de helägda dotterföretagen Celexor, J Ringborgs, Homerun Incentive och Homerun Europe. Inget av dessa bolag har bedrivit verksamhet under 2006. Försäljningsprocessen av SveRail Italia påbörjades också under året.



Green Cargo direktägs till 100 procent av svenska staten som företräds av Näringsdepartementet. Styrelsen har 8 ledamöter samt 4 personalrepresentanter (2 ordinarie och 2 suppleanter). Verksamheten drivs främst i moderbolaget, Green Cargo AB. Därutöver drivs kompletterande verksamhet i 3 helägda och 2 delägda

bolag. Dessa styrs via styrelserepresentation. VD har stöd av en koncernledning med 13 medlemmar, representanter för staberna samt de 7 divisionerna. Huvudverksamheten Rail är organiserad i 5 divisioner medan Road och Logistics är egna divisioner.



Karl-Gunnar Holmqvist

Född 1946. Ordförande sedan januari 2001. Hemort Luleå. Ordförande i HSB ProjektPartner, HSB Norr, Föreningsparbanken Luleå och NSD. Styrelseledamot i HSBs Riksförbund.

Lotta Lundén

Född 1957. Civilekonom. Ledamot i styrelsen sedan 2006. Hemort Stockholm. Partner i och grundare av Konzeptwerkstan AB. Styrelseledamot i Assa Abloy, JC, Exportrådet, Bergendahlgruppen, SAS Bijouterier, Expanda och Gallerix.

Malin Persson

Född 1968. Civilingenjör, Industriell Ekonomi, Chalmers Tekniska Högskola. Ledamot i styrelsen sedan april 2005. Hemort Göteborg. Chef Koncernstrategi & Affärsutveckling, AB Volvo. Styrelseledamot i KCI Konecranes Plc, Finland, Volvo Lastvagnar AB, Volvo Technology Transfer AB och Volvo Maroc.

Björn Mikkelsen

Född 1962. Civilekonom, jur. kand., Lunds universitet. Ledamot i styrelsen sedan april 2003. Hemort Stockholm. Kansliråd i Näringsdepartementet. Styrelseledamot i SJ AB.

Christer Bådholm

Född 1943. Civilingenjör, Chalmers Tekniska Högskola. Ledamot i styrelsen sedan januari 2001. Hemort Källered. Ordförande i Bombardier Transportation (Sweden) AB. Styrelseledamot i Vattenfall AB, Icomera AB och Metronet Rail Ltd., U.K.

Carl-Viggo Östlund

Född 1955. Civilekonom Handelshögskolan i Stockholm. Ledamot i styrelsen sedan januari 2001. Hemort Stockholm. VD för SalusAnsvar. Styrelseledamot i Bindomatic AB.

Jan Sjökvist

Född 1948. Civilekonom. Ledamot i styrelsen sedan januari 2001. Hemort Stockholm. Ordförande i Concordia Buss AB och Oden Anläggningsentreprenad AB. Styrelseledamot i Stora Enso OY och Lannebo Fonder AB.

Lisbeth Grönfeldt Bergman

Född 1948. Högskoleutbildad syokonsulent. F.d. EU-parlamentariker. Ledamot i styrelsen sedan 2006. Hemort Göteborg. Moderat riksdagsledamot. Styrelseledamot i Göteborgs hamn.

Peter Lundmark

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

Stefan Bieder

Född 1958. Facklig företrädare. Ledamot i styrelsen sedan maj 2001. Hemort Landskrona. Arbetstagarrepresentant utsedd av Fackförbundet ST. Anställd sedan 1981.

Björn T Johansson

Född 1960. Facklig företrädare. Suppleant i styrelsen sedan maj 2001. Hemort Laröd. Arbetstagarrepresentant utsedd av Fackförbundet ST. Anställd sedan 1984. Styrelseledamot i Fackförbundet ST.

Anders Gustavsson

Född 1961. Facklig företrädare. Suppleant i styrelsen sedan augusti 2004. Hemort Göteborg. Arbetstagarrepresentant utsedd av Fackförbundet SEKO. Anställd sedan 1981.



Jan Sundling
CEO
Född 1947.
I verksamheten sedan 2000.

Gunnar Andersson
CFO, vice VD
Född 1952.
I verksamheten sedan 2000.

Atna Nasiopoulos
Director Logistics
Född 1950.
I verksamheten sedan 1998.

Mats Granath
Director Planning
Född 1953.
I verksamheten sedan 1978.

Marcin Tubylewicz
Director Operations
Född 1965.
I verksamheten sedan 2003.

Mats Hanson
Director Marketing and Sales
Född 1954.
I verksamheten sedan 2000.

Olle Wennerstein
Director Market Support
Född 1947.
I verksamheten sedan 2004.

Sören Belin
Director Business
Född 1953.
I verksamheten sedan 2006.
Tillträdande CEO under 2007.

Kine Jangren
Director Human Resources
Född 1955.
I verksamheten sedan 2005.

Mats Hollander
Director Corporate
Communications
Född 1954.
I verksamheten sedan 2001.

Kerstin Stenberg
CIO
Född 1951.
I verksamheten sedan 2000.

Ingvar Elmén
Director Business Architecture
Född 1966.
I verksamheten sedan 2003.

Lars Reinholdsson
Director Road
Född 1962.
I verksamheten sedan 2003.
I ledningsgruppen
t.o.m. 17 september.

MÅLTAVLAN – DAGLIG STYRNING OCH UPPFÖLJNING

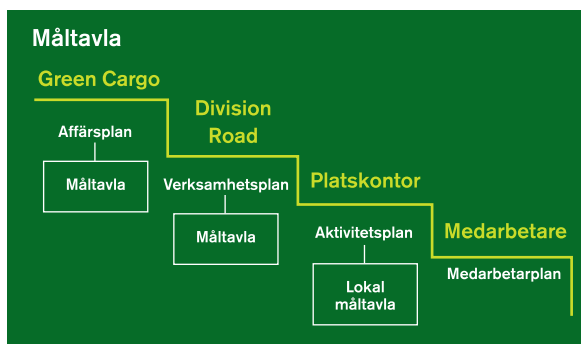
Vi är övertygade om att ansvarsfullt agerande och långsiktighet i våra interna och externa relationer är förutsättningar för framgång. För att löpande hålla oss uppdaterade om vårt arbete och våra relationer med varje intressentgrupp har vi utvecklat en struktur för att kontinuerligt mäta våra prestationer. Den kallas Måltavlan och syftar till ständig förbättring. Måltavlan består av sex målområden kopplade till kärnvärdet hållbar utveckling: säkerhet, medarbetare, samhälle, miljö, kund och finans.

De ettåriga målen i den företagsgemensamma och de divisionsspecifika affärsplanerna översätts till operativa mål och aktiviteter. Dessa följs upp löpande, vilket gör Måltavlan till ett operativt verktyg för ständig förbättring inom ett antal verksamhetskritiska målområden.

Ända ut i den lokala verksamheten

Månatlig uppföljning ökar möjligheten att parera negativa avvikelser innan de hinner få några större konsekvenser. Måltavlan skapar också transparens i företaget och stärker känslan av delaktighet när alla medarbetare på sina arbetsplatser har möjlighet att se och påverka hur verkligheten – och deras arbetsinsatser – utvecklar sig i relation till målen. För ett företag med Green Cargos inriktning och förutsättningar är integrerad verksamhetsstyrning avgörande för framgång.

För att höja effekten av arbetet med Måltavlan i organisationen och underlätta för varje medarbetare att löpande ta



Den lokala Måltavlan ska vara knuten till en aktivitetsplan som går igenom på arbetsplatsträffar.

del av dess information, har den första av landets sju regioner inom järnvägsverksamheten brutit ned Måltavlan till lokala måltavlor.

En lokal Måltavla omfattar i regel en arbetsplats med egen arbetsledare, exempelvis en bangård eller en grupp lokförare. Medarbetarna kan veckovis följa sina lokala resultat via intranät och monitorer. På arbetsplatsträffar diskuteras sedan uppnådda resultat och pågående aktiviteter som syftar till att förbättra dem. Avsikten är att varje medarbetare deltar i att bryta ned affärsplanen och medverkar i utformningen av sin lokala aktivitetsplan för det kommande året. Alla ska kunna påverka resultaten.

Följande sidor presenterar vårt arbete och de resultat vi

MÅLTAVLAN ÄR VERKTYGET FÖR ATT REALISERA VÅR AFFÄRSPLAN

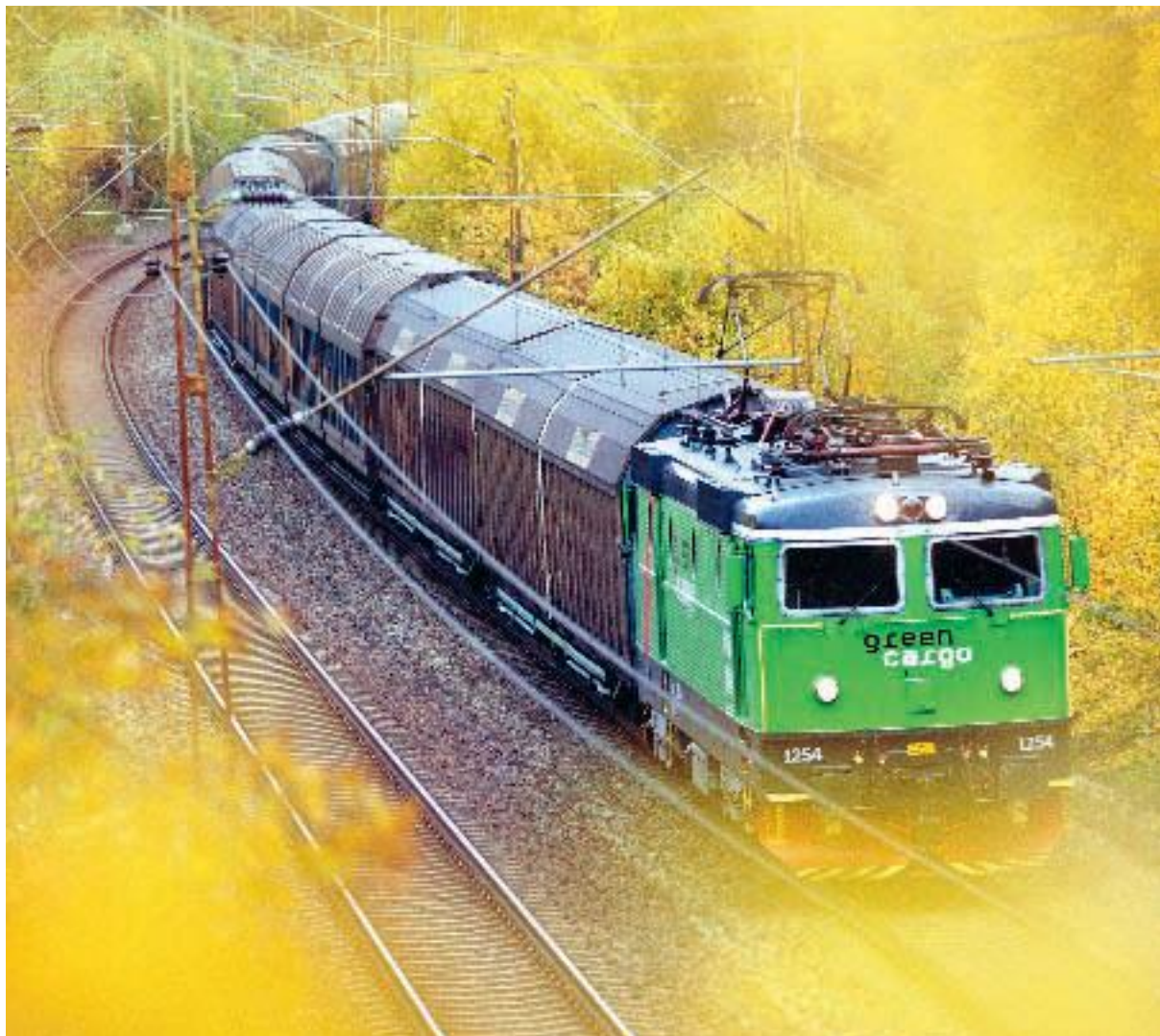
- Måltavlan ökar transparensen i företaget samt hjälper oss att se verksamhetsmål och styra utifrån ett brett perspektiv.
- Måltavlan ökar, genom månatlig uppföljning, möjligheten att parera för ändringar och avvikelser i negativ riktning.
- Måltavlan är ett stöd i vår verksamhetsutveckling och basen för vårt arbete med ständiga förbättringar.
- Måltavlan stärker känslan av delaktighet och förståelse för hur var och en kan bidra till utvecklingen – ända ut på lokal nivå.

SÅ NÄR MÅLTAVLAN MEDARBETARNA:

- Intranätet Cargonet – huvudkälla för rapporteringen av utfallet för hela Green Cargo.
- Anslagstavlan – utvalda centrala och regionala utfall presenteras.
- Medarbetartidningen Axel – centrala utfall rapporteras i de sex nummer som kommer ut varje år. Varje nummer fördjupar sig i ett av målområdena.
- Arbetsplatsträffar – hela Green Cargo rapporteras, men fokus ligger på de lokala utfallen och aktiviteterna.
- Medarbetarsamtal – de lokala målen bryts ned till enskild medarbetares perspektiv.

har uppnått under året inom de sex målområdena säkerhet, medarbetare, samhälle, kund, miljö och finans. Redovisningen av alla målområden avser moderbolaget Green Cargo ABs arbete, med undantag av målområde finans som redovisar resultat på koncernnivå. De händelser och aktiviteter som i varje målområdesavsnitt redovisas under rubriken "Hämt

under 2006" är ett urval och således inte en heltäckande presentation av det som har hänt under året. På samma sätt redogör "Prioriteringar 2007" endast för exempel på kommande satsningar. På sidan 100 och www.greencargo.com finns definitioner av de mätetal som ingår i varje målområde.



VISION	INNEBÖRD	MÅL	STYRNING	AKTIVITETER
Hållbar utveckling	<p><u>Socialt hållbart</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ säker verksamhet för medarbetare och allmänhet ■ en bra framtid och attraktiv arbetsplats för våra medarbetare ■ att vi hela tiden tar vårt samhällsansvar 	<p>Att alltid agera med hänsyn till vår omvärld.</p> <p>Att vår verksamhet aldrig har en negativ påverkan i något sammanhang.</p>	<p><u>Säkerhet</u></p> <p>Trafiksäkerhetspolicy, mål och aktiviteter för säkerhetsarbete och förebyggande åtgärder för att motverka olyckor.</p> <p><u>Medarbetare</u></p> <p>Arbetsmiljö- och kompetensförsörjningspolicy.</p> <p><u>Samhälle</u></p> <p>Etikpolicy samt medverkan i externa sammanhang för att bidra till hållbar utveckling.</p>	<p>s. 46</p> <p>s. 47</p> <p>s. 48</p>

VISION	INNEBÖRD	MÅL	STYRNING	AKTIVITETER
Hållbar utveckling	<p><u>Miljömässigt hållbart</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ minimal egen påverkan på miljön ■ en aktiv roll i att skapa ökad insikt och förståelse för transporter och miljöpåverkan 	<p>Att vi ständigt söker nya sätt att minimera vår verksamhets miljöpåverkan.</p>	<p><u>Miljö</u></p> <p>Miljöpolicy, mål och aktiviteter som präglar samtliga områden i vår verksamhet.</p>	<p>s. 49-50</p>

VISION	INNEBÖRD	MÅL	STYRNING	AKTIVITETER
Hållbar utveckling	<p><u>Ekonomiskt hållbart</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ uthålligt finansiellt resultat ■ hållbara löften i våra erbjudanden, som leder till långsiktiga och förtroendefulla relationer med våra kunder 	<p>Att vi når starka finansiella resultat som tillåter oss att fortsätta utveckla långsiktigt hållbara logistiklösningar.</p>	<p><u>Kund</u></p> <p>Kvalitetspolicy, mål och aktiviteter för att förbättra vår leverans till kund.</p> <p><u>Finans</u></p> <p>Ekonomistyrningsprocess för att förverkliga ägarens intentioner med Green Cargo.</p>	<p>s. 51</p> <p>s. 52-55</p>

UPPFÖLJNING

	Utfall 2004	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Säkerhet					
Trafiksäkerhetsindex, järnväg	92,1	92,5	94	92,3	94
Trafiksäkerhetsindex, vägtrafik	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	94
Olyckskostnader järnväg, MSEK	16,1	13,4	11	14,5	11
Medarbetare					
Medelantal årsman	3 067	2 930	2 943	2 842	2 814
Andel medarbetare som deltagit i minst en arbetsplatsträff, %	i.u.	66	100	72	90
Medarbetardialogen – Ledarskapsindex	i.u.	65,7	65	64,2	66
Medarbetardialogen – Medarbetarindex	i.u.	63,4	63,5	62,8	65
Sjukfrånvaro, %	6,7	6,0	5,5	5,3	5,0
Samhälle					
Antal genomförda direkta aktiviteter	7	8	55	81	60
Green Cargo Volontär, antal timmar	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.	2 400

UPPFÖLJNING

	Utfall 2004	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Miljö					
Miljöprestanda, gram CO ₂ /tonkm, el- och dieseltåg	2,9	2,7	3,0	2,5	2,9
Miljöprestanda, gram CO ₂ /tonkm, lastbil	55,2	55,1	54,0	49,2	53,8
Elförbrukning, kW/m ² (avser lager)	i.u.	41	38	38	37
Antal utfärdade Green Cargo Bra Miljöval-intyg	3	12	15	16	25
Miljövärde från kunddialog	67	60	62	63	63
Miljöimage, index från medarbetardialog	72	73	75	75	76

UPPFÖLJNING

	Utfall 2004	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Kund					
Kundnöjdhet (kundens helhetsbedömning)	72	70	70	68	71
Punktlighet till kund inrikes järnväg, %	i.u.	89	95	94	95
Plockkvalitet logistik, reklamationer/tusen orderrader	i.u.	0,5	2,0	0,4	2,0
Faktureringskvalitet bil, krediteringar/tusen order	i.u.	i.u.	1,4	1,2	0,9
Finans¹					
Rörelsemarginal, koncernen, %	2,0	3,8	4,2	4,8	5,0
Avkastning på eget kapital, %	11	39	11	11	11
Soliditet, %	13	35	35	39	41

¹ Uppgifter avser koncernen, till skillnad från övriga målområden som avser moderbolaget.

Säkerhet framför allt

Målområde säkerhet handlar om det riskreducerande arbete som bedrivs i linjeorganisationen för att förhindra alla typer av olyckor. Det viktigaste målet är att ingen människa ska förolyckas eller allvarligt skadas av vår verksamhet, vilket också uppnåddes under 2006. Däremot har antalet mindre allvarliga händelser ökat, såsom urspårningar i låga hastigheter på bangårdar. 2007 ökas bland annat utbildningsinsatser, för att förhindra olyckor.

Säkerheten lägger grunden för bättre kvalitet i vår leverans till kunderna. Det minskar negativ miljöpåverkan och ger naturligtvis en tryggare arbetsmiljö. Hög trafiksäkerhet är vårt högst prioriterade område när det gäller att styra Green Cargo som ett kvalitetsfokuserat företag. Målområdet omfattar framför allt trafiksäkerhet inom tåg- och lastbilsverksamheterna.

Vi samarbetar med andra organisationer kring säkerhetsfrågor, både nationellt och internationellt.

TRAFIKSÄKERHETSPOLICY

- Green Cargo ska vara Sveriges säkraste transport- och logistikföretag.
- Detta uppnår vi genom att konsekvent arbeta med
 - Bra planering
 - Rätt kompetens
 - Tydligt ledarskap
 - Professionellt utförande

Vi prioriterar alltid trafiksäkerheten först!

HÄNT UNDER 2006

Höjd säkerhet vid plankorsningar

Samarbetet med Banverket för att höja säkerheten vid plankorsningar fortsätter. Vi har tagit fram säkerhetshöjande åtgärder, som främst handlar om krav på ombyggnad eller avstängning av plankorsningar med hög olycksrisk. Åtgärderna togs fram i utredningen av en allvarlig kollision på en plankorsning vid Ekträsk i mars 2005.

Bromshantering

Under året införde vi striktare regler för kontroll av tågens bromsförmåga och ökade krav på användning av ATC (system för automatisk tågövervakning) vid framförande av tåg.

Leverantörsstyrning

Vi har ställt tydligare säkerhetskrav i våra avtal med leverantörer av trafiksäkerhetstjänster, till exempel avseende kompetensnivå. Kraven följs upp i samband med revisioner och i likhet med förra året reviderades två av våra sju leverantörer av fordonsunderhåll under 2006.

Urspårningar

Under året har tre tågurspårningar ägt rum till följd av dåliga spår och solkurvor, en urspårning på grund av axelbrott samt en kollision på lokstallsområdet i Hallsberg. Urspårningarna medförde tappade laster men inga människor skadades.

Olycksrapportering inom Road-verksamheten

Vi har infört rutiner och systemstöd för att förbättra rapporteringen av olyckor inom Road-verksamheten.

MÅLOMRÅDE SÄKERHET (MODERBOLAGET)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Trafiksäkerhetsindex, järnväg	92,5	94	92,3	94
Trafiksäkerhetsindex, vägtrafik ¹	i.u.	i.u.	i.u.	94
Olyckskostnader järnväg, MSEK	13,4	11	14,5	11

¹ Vi har förfinat vår mätmetod inom Road-verksamheten från 2007. För definition av mätmetoder, se www.greencargo.com

PRIORITERINGAR 2007

Rapportering av tillbud inom Road- och Rail-verksamheten

Vi gör en bred satsning för att motivera alla medarbetare att delta i det förebyggande arbetet med att rapportera och åtgärda tillbud innan de leder till olyckor.

Ökat fokus på funktionskontroller av godsvagnar

Vi ska gå igenom systemet för säkerhetskontroller av godsvagnar med berörda medarbetare för att ge dem bättre förutsättningar och tydligare återkoppling på utfört resultat.

Alkolås på lok

Samtliga våra lok ska få alkolås installerade under året.

Interaktiva utbildningar

Ny interaktiv modell har utvecklats för trafiksäkerhetsutbildningar. Under 2006 har tester gjorts och under 2007 ska 1 800 medarbetare gå dessa säkerhetsutbildningar.

Medarbetare förverkligar vår potential

Målområde medarbetare ska säkerställa att vi har rätt kompetens och motivation för att kunna utveckla och leverera vårt erbjudande – effektiv hållbar logistik. Under året har vi fokuserat på ledarskap. Vi fortsätter att arbeta med dessa frågor under 2007 genom att sträva efter att samtliga medarbetare ska ha aktuella medarbetarplaner och årligen delta i arbetsplatsträffar, vilket vi ännu inte har lyckats med helt. Även friskvårdsarbete som vi nådde vissa framgångar med under 2006, förblir ett prioriterat område för att förebygga kort- och långtidssjukfrånvaro.

Vi vill vara ett föredöme när det gäller att motivera och utveckla vår personal. En del i detta är att ha verktyg som tydliggör för våra medarbetare hur deras insats och engagemang direkt påverkar vår lönsamhet. Dessutom blir kompetensförsörjning och ökad mångfald, allt mer avgörande för vår framgång.

ARBETSMILJÖPOLICY

Green Cargo ska vara en attraktiv arbetsplats med bra arbetsmiljö. Arbetsmiljöarbetet inom Green Cargo ska därför:

- drivas så att arbetsskador och ohälsa förebyggs och sjukfrånvaro minskar. Varje chef ansvarar för arbetsmiljön enligt skriftlig delegering.
- utvecklas i samverkan med de anställda, så att arbetet upplevs som meningsfullt och stimulerande.
- anpassas till den anställdes förutsättningar och behov av utveckling samt verksamhetens krav.

HÄNT UNDER 2006

Kompetensförsörjning

Under 2006 har vi genomfört flera aktiviteter inom kompetensförsörjningsprocessen. Flera chefsutbildningar har genomförts, bl.a. den ettåriga utbildningen "Framtida chefer och ledare", där hälften var kvinnor.

Friskvårdssatsning

Vi arbetar för att våra medarbetare ska kunna förbättra sin hälsa. Vi har inlett samarbeten med två friskvårdsföretag, för att få tillbaka våra sjukskrivna medarbetare till arbetet. Arbetet med rehabilitering har gett resultat och sjukfrånvaron sänktes till 5,3 procent, varav 3,1 procent var långtidssjukskrivna.

Arbete med mångfald

Medvetna satsningar för att öka mångfalden i vår organisation har bland annat bidragit till att vi nått det fastslagna målet om 15 procent kvinnor av det totala antalet nyrekryteringar. Under året har vi prövat metoder som avidentifiering av inkomna ansökningshandlingar och också formerat en jämställdhetsgrupp. Vi samarbetar med och stödjer Carpe Competencia, ett nätverk av kvinnliga högskolestudenter, för att motivera kvinnor till ledarskap. Vidare har vi under året genomfört lokala seminarier med temat "Mångfald", i anslutning till arbetsplatsträffar.

MÅLOMRÅDE MEDARBETARE (MODERBOLAGET)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Medelantal årsman	2 930	2 943	2 842	2 814
Andel medarbetare som deltagit i minst en arbetsplatsträff, %	66	100	72	90
Medarbetardialogen				
– Ledarskapsindex	65,7	65	64,2	66
– Medarbetarindex	63,4	63,5	62,8	65
Sjukfrånvaro, % ¹	6,0	5,5	5,3	5,0

¹ Medeltal sjukfrånvaro uttryckt som andel sjukfrånvarande av antal årsanställda i genomsnitt under innevarande år.

För definition av mätmetoder, se www.greencargo.com

PRIORITERINGAR 2007

Chefssupport

Vi kommer att stödja våra chefer i deras ansträngningar att engagera varje medarbetare. Framför allt ska vi prioritera arbetet med att samtliga medarbetare ska delta i arbetsplatsträffar och ha aktuella medarbetarplaner.

Utveckling och kompetensförsörjning

Vi ska genomföra "Chefsprogrammet 2007", "Basprogrammet", "Framtida chefer och ledare" för att utveckla dagens och morgondagens ledare. I februari startar även ett nytt traineeprogram, till vilket vi har rekryterat fyra unga kvinnor med syftet att öka antalet kvinnliga chefer i vårt företag.

Ansvar i och utanför vår verksamhet

Green Cargos mål är att verka för hållbar utveckling, ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Målområde samhälle delas in i direkta och indirekta aktiviteter, det vill säga med eller utan direkt koppling till verksamheten. Under 2006 har vi fokuserat på våra direkta aktiviteter och bland annat engagerat oss i intresseorganisationer samt tagit emot praktikanter. Under 2007 kommer vi också att fokusera på den enskilda medarbetarens möjligheter att bidra genom ideella insatser i programmet Green Cargo Volontär.

Vi är en del av en större helhet och värnar om en öppen dialog med våra intressenter; såväl ägare, kunder och medarbetare som myndigheter, skolor, närboende och samhället i stort. Inom ramen för våra direkta aktiviteter samarbetar vi kontinuerligt med en rad myndigheter och organisationer. En god dialog med dessa om godstrafikens speciella behov är avgörande för vår verksamhet.

Vi hoppas också att ett gediget hållbarhetsarbete får människor med rätt kompetens och värderingar att söka sig till vårt företag samtidigt som det attraherar kunder och partners.

HÄNDELSER UNDER ÅRET

Green Cargo Volontär

Hösten 2006 lanserades Green Cargo Volontär som innebär att alla medarbetare får använda åtta timmars betald arbetstid per år för ideellt arbete. Aktiviteter som ryms inom programmet är till exempel ledarroll inom barn- och ungdomsidrott, organiserad läsläsning, jourarbete för BRIS, insamlingsarbete för ideellt ändamål eller stödperson. Val av aktivitet samt hur medarbetaren förlägger sin volontäraktivitet sker i samråd med närmaste chef.

Delaktighet i utbildning

På flera orter runt om i landet erbjuder vi praktikplatser på tre till sex veckor för elever från gymnasieskolornas yrkesutbildningar samt praoplatser för högstadielärover. Bland annat har Road-kontor haft totalt 25 elever från Transporttekniskt program på praktik under året. På varje kontor finns utbildade instruktörer som tar hand om eleven. Under året har också våra medarbetare, huvudsakligen lokförare, varit ute på skolor och föreläst om faror runt spårområden. Vidare har vi fortsatt att ge extern handledning för studenter på universitet och högskolor.

ETIKPOLICY

Green Cargo har ett etiskt och moraliskt beteende i och utanför företaget. Vi ska:

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

Etiskt företagande

I höstens omgång av Chefsprogrammet ingick en utbildningsdel om Green Cargos etiska ansvar. Den utgjordes av teori och en efterföljande gruppdiskussion kring etiska dilemman.

MÅLOMRÅDE SAMHÄLLE (MODERBOLAGET)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Antal genomförda direkta aktiviteter ¹	8	55	81 ²	60
Green Cargo Volontär, antal timmar	i.u.	i.u.	i.u.	2 400

¹ Från 2006 har en ny mätmetod införts i målområdet, vilket innebär att aktivitetsmålet har höjts avsevärt.

² Differensen mellan mål och utfall berodde på ett större antal praktikanter än planerat.

För definition av mätmetoder, se www.greencargo.com

PRIORITERINGAR 2007

Under 2007 kommer vi att fortsätta arbeta med ovan angivna aktiviteter och också följa upp utfallet för Green Cargo Volontär i relation till målet.

Allt grönare logistik

Green Cargos miljöarbete handlar om vår förmåga att uppfylla våra egna och våra intressenters miljökrav. Miljöarbete genomsyrar hela verksamheten, oavsett var i organisationen eller vad arbetet avser. Vårt övergripande fokus under året har varit att minska bränsleförbrukningen i de lastbils- och tågtransporter, motsvarande 8 procent, där vi inte kan använda ellok. Under 2007 kommer kraft att läggas på att sprida vår kunskap om grön logistik internt och externt.

Vikten av långsiktigt arbete för en bättre miljö kan inte överkattas. Redan i vår affärsidé och vision finns miljö och hållbar utveckling som bärande idéer. Vårt miljöledningssystem är verktyget för arbetet, och utvärderingen sker när vi mäter våra mål mot verkliga miljöprestanda. Våra mål, prestanda och aktiviteter ger oss en bättre miljöprofil än branschen i övrigt. Det betyder samtidigt att våra kunder, genom att välja oss som transportör, förbättrar sina egna miljöprestanda. Vi är övertygade om att miljöargumentet driver allt hårdare i riktning mot järnvägsbaserad logistik.

Hänsyn till vår omvärld

Kunderna prioriterar kostnadseffektivitet och hög punktlighet. Vår starka miljöprofil blir dock en allt mer avgörande tillgång som skiljer oss från våra konkurrenter.

Vårt miljöarbete drivs även av vår ägares krav och vår hänsyn till boende nära järnvägen. Vi strävar efter att minska användning av diesellok och att minimera tomgångskörning och bullernivåer. Under året har vi dessutom reviderat ett antal av våra underleverantörer och kontrollerat att de efterlever de miljökrav som stadgas i våra avtal. Det förpliktigar att heta Green Cargo eller vara en underleverantör till oss.

MILJÖPOLICY

Vår verksamhet omfattar transport- och logistiklösningar med järnväg och lastbil.

Utifrån våra betydande miljöaspekter eftersträvar vi att minska resursanvändning och förebygga utsläpp.

- Vi fastställer och följer upp miljö mål och aktiviteter i vår affärsplan för att nå ständig förbättring.
- Vi efterlever gällande lagstiftning, interna riktlinjer, krav och rekommendationer som berör verksamheten.

HÄNT UNDER 2006

Utbildning i miljöanpassat körsätt för diesellok

För första gången har miljöanpassat körsätt prövats på järnväg i Sverige. Ett pilotprojekt i samarbete med Stora Enso på banan mellan Halmstad och Hyltebruk resulterade i överraskande stora bränslebesparingar på upp till 20 procent. De lokförare som kör sträckan utbildades i energisnålt körsätt och fick direkt återkoppling på bränsleanvändningen genom en display i loket.

Pilotprojektet ska nu följas upp med ytterligare mätningar på två andra banor i Sverige, eftersom banan Halmstad–Hyltebruk på grund av sin topografi inte är representativ för dieseldrift i allmänhet. Besparingarna beräknas i genomsnitt uppgå till 10 procent, vilket vi redan har noterat på lastbilsidan. Senast 2008 ska samtliga Green Cargos lokförare ha utbildats i miljöanpassat körsätt.

Så kallade flödesmätare, som mäter den momentana bränsleförbrukningen, installeras löpande i våra diesellok under de kommande åren.

Riktad försäljning med miljöargument

Green Cargo är det enda rikstäckande godstransportföretaget som klarar Svenska Naturskyddsföreningens hårda krav för Bra Miljöval-märkning. Under 2006 har Green Cargo Bra Miljöval-intyg utfärdats till 16 av våra kunder och intresset för intygen har ökat markant. Intygen tydliggör våra transportlösningars låga miljöbelastning för våra kunder och deras kunder.



Bra Miljöval

Uppföljning av lagefterlevnad i våra lastbilar

Vårt trafiksäkerhetsarbete, som bland annat har inneburit nya rutiner för uppföljning av att våra lastbilsförare håller lagstadgad hastighet på vägarna, har också lett till lägre bränsleförbrukning. Besparingen uppskattas till 2 miljoner kronor under 2006.

Fördelning av kapacitet

Det finns stora möjligheter till energieffektivisering i planeringen av tågtrafiken genom ekonomisk och ekologisk tågplanering som minskar godstågens inbromsningar, väntetider och energiåtgång under transportererna. Detta framförs i diskussioner med Banverket, som styr tågtrafiken.

PRIORITERINGAR 2007

Minskade utsläpp från diesellok

Ett projekt för att förlänga livslängden på våra stora diesellok har påbörjats och upphandling sker under 2007. Vilken lösning vi än väljer kommer det att innebära betydande utsläppsminskningar och förbättring av våra loks miljöprestanda.

MÅLOMRÅDE MILJÖ (MODERBOLAGET)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Miljöprestanda, gram CO ₂ /tonkm, el- och dieseltåg	2,7	3	2,5	2,9
Miljöprestanda, gram CO ₂ /tonkm, lastbil	55,1	54	49,2	53,8
Elförbrukning, kWh/m ² (avser lager)	41	38	38	37
Antal utfärdade Green Cargo Bra Miljöval-intyg	12	15	16	25
Miljövärde från kunddialog	60 ¹	62	63	63
Miljöimage, index från medarbetardialog	73	75	75	76

¹ Ej jämförbart utfall på grund av ny fråga i kundenkät.
För definition av mätmetoder, se www.greencargo.com

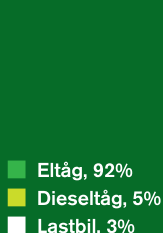
Utbildning av lokförare

Vi fortsätter att utbilda våra lokförare i miljöanpassat körsätt och under perioden 2007–2008 ska samtliga ha genomgått godkänd utbildning.

Installation av elmätare i ellok samt flödesmätare i diesellok

Installation av elmätare i våra ellok och flödesmätare i våra diesellok påbörjas under 2007 och beräknas vara genomförd i samtliga lok 2009. Det är en förutsättning för kontroll och minskning av vår energiförbrukning.

Fördelning mellan transportslag av Green Cargos totala transportarbete



Miljöpåverkan från Green Cargo ABs transporter

EMISSIONER TOTALT

	2004	2005	2006 ¹
Koldioxid, ton	76 326	71 786	66 716
Kväveoxider, ton	538,4	502,4	503,3
Kolväten, ton	46,8	46,2	43,3
Partiklar, ton	10,8	9,8	10,0
Fossil energi, GWh	275,2	257,2	239,1
Förnybar energi, GWh	566,6	562,9	644,8

¹ Inklusive entreprenadtrafik.

EMISSIONER PER NETTOTONKILOMETER

	2004	2005	2006 ¹
Koldioxid, gram/ntkm	4,98	4,32	3,90
Kväveoxider, gram/ntkm	0,035	0,030	0,029
Kolväten, gram/ntkm	0,0031	0,0028	0,0025
Partiklar, gram/ntkm	0,00070	0,00059	0,00059
Fossil energi, kWh/ntkm	0,018	0,015	0,014
Förnybar energi, kWh/ntkm	0,037	0,034	0,038

¹ Inklusive entreprenadtrafik.

Från punktlighet till kundnöjdhet

Målområde kund handlar om vår förmåga att uppfylla kundernas krav och förväntningar. Genom enträget kvalitetsarbete i hela organisationen har vi under året också lyckats öka kvaliteten i vår leverans, men i takt med att kundkraven fortsätter att skärpas fortgår ansträngningarna för högre kvalitet.

Punktlighet i våra transporter och plockkvalitet inom logistikverksamheten är våra viktigaste kvalitetsmått och de främsta anledningarna till lönsamhet och nya affärer. Vi har under året förbättrat punktligheten avsevärt i våra inrikestransporter och har en mycket god plockkvalitet i våra lagerterminaler. Vi har också börjat mäta våra ankomsttider på internationella sträckor, där mycket arbete dock återstår de kommande åren.

KVALITETSPOLICY

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

HÄNT UNDER 2006

Kunddialogen

Årets Kunddialog hade en svarsfrekvens på 50 procent (50). Kundernas totalbedömning av kundnöjdheten hamnade på 68 av 100 möjliga, jämfört med 70 året innan. Undersökningen signalerade fortsatta kundkrav på förbättringar inom kostnadseffektivitet och leveransprecision. Samtidigt visar den att kunderna uppfattar oss som mer kostnadseffektiva än tidigare, att de i högre utsträckning förstår att vi hjälper dem att förbättra sina miljöprestanda och att viljan att rekommendera oss har ökat jämfört med 2005. 93 procent av våra kunder avser att köpa lika mycket eller mer av oss. Det är en ökning med 10 procentenheter.

Kundorienterad verksamhetsutveckling

För att ytterligare förbättra vårt kvalitetsarbete och koppla det närmare till utvecklingen av kundernas kravbild påbörjade vi under 2006 ett systematiskt förbättringsarbete enligt SIQs modell för kundorienterad verksamhetsutveckling.

Punktlighet i inrikestrafik

I vår järnvägsverksamhet har vi, genom att processlägga verksamheten och jaga felkällorna, nått stora förbättringar i punktligheten till kund i våra inrikestransporter. Under året har vi redovisat en punktlighet till kund på i genomsnitt 94 procent, vilket är en unik siffra i historisk och internationell jämförelse. Det är alltså inte enskilda toppmånader, utan vi ligger på dessa nivåer sedan våren 2006.

MÅLOMRÅDE KUND (MODERBOLAGET)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Kundnöjdhet, kundens helhetsbedömning ¹	70	70	68	71
Punktlighet till kund inrikes, % (inom utlovad timme, järnväg)	89	95	94	95
Plockkvalitet logistik, reklamationer/tusen orderrader	0,5	2,0	0,4	2,0
Faktureringskvalitet bil, krediteringar/tusen order	i.u.	1,4	1,2	0,9

¹ Kundernas svar i kunddialogen översätts till ett medelvärde uttryckt som en indexskala från 0 till 100. För definition av mätmetoder, se www.greencargo.com

PRIORITERINGAR 2007

Kundorienterad verksamhetsutveckling

Vi ska under 2007 slutföra vår verksamhetsbeskrivning enligt SIQs modell. Samtidigt som vi med modellens hjälp identifierar förbättringsområden ska vi också börja genomföra successiva förändringar i våra angreppssätt och i deras tillämpningar.

Punktlighet i utrikestrafik

Framgångarna i punktlighetsarbetet i vår inrikes järnvägstrafik ska också överföras till utrikestrafiken, där mycket arbete återstår. Därför har vi börjat mäta punktligheten i vår utrikes järnvägstrafik för att kunna jaga felkällor och ta fram åtgärdsaktiviteter i syfte att öka kvaliteten i de transporter som går utomlands.

På väg mot uthållig lönsamhet

Målområde finans mäter Green Cargos lönsamhet och produktivitet och är det enda av våra målområden som är koncernövergripande. De finansiella mätetalen indikerar den ekonomiska effekten av de övriga målområdena. Green Cargos goda utveckling håller i sig 2006 och resultatet före skatt på 245 (137) är det bästa i vår historia. Rörelsemarginalen har ökat markant sedan 2004 och är nu 5 procent (4), jämfört med årets mål om 4 procent. Arbetet med kontroll, rationalisering och lönsamhet fortsätter, men nu riktar vi också fokus mot områden som skapar tillväxt och nya affärer.

Vår ägare har uttryckt övergripande ekonomiska mål för koncernen i syfte att säkerställa långsiktigt värdeskapande, kapitaleffektivitet och en rimlig nivå på den finansiella risken. Målen är att nå en avkastning på eget kapital på 10 procent och en soliditet på 30 procent. När soliditetsmålet är nått ska ordinarie utdelning uppgå till 50 procent av årets vinst efter skatt. 2006 stärktes soliditeten till 39 procent (35) till följd av bra årsresultat och amorteringar av leasinglån. Hög soliditet är en förutsättning för vårt investeringsprogram som beräknas fortgå till år 2011. Avkastningen på eget kapital för året blev 11 procent (39). Styrelsen föreslår därför, i enlighet med bolagets utdelningspolicy, att för första gången i Green Cargos historia dela ut pengar till ägaren. För räkenskapsåret 2006 föreslås en utdelning på 80 miljoner kronor, vilket motsvarar 40 kronor/aktie.

UTDELNINGSPOLICY

Ordinarie utdelning ska uppgå till 50 procent av årets vinst efter skatt då soliditetsmålet har uppnåtts.

FORTSATT POSITIV RESULTATUTVECKLING

Green Cargos resultatförbättring är i huvudsak en effekt av ett åtgärdsprogram som inleddes 2003 och som löper fram till 2007. Dess huvudsakliga syfte är att lyfta vårt resultat genom rationaliseringar och genomlysning av avtalsportföljen. Alla moderbolagets divisioner stärker rörelseresultatet, varav de starkaste bidragen kommer från järnvägsverksamheten och tredjepartslogistiken. För dotter- och intresseföretag har det sammantagna rörelseresultatet förbättrats med 16 sedan 2005. Koncernen förbättrar resultatet för femte året i rad.

Green Cargo är en av få europeiska operatörer inom järnvägslogistik som är lönsam. Vi står dock inför en stor utmaning att fortsätta förvalta de två senaste årens framgångar och visa omsättningstillväxt och högre rörelsemarginal även under kommande år. För att vi ska nå en uthållig vinstnivå i enlighet med våra långsiktiga mål krävs såväl investeringar som effektivare kapacitetsutnyttjande.

HÄNT UNDER 2006

Investeringsprogrammet fortskrider

För att stärka Green Cargo på den alltmer konkurrensutsatta marknaden fortsätter det pågående investeringsprogrammet på 3,7 miljarder kronor fram till år 2011. Årets nettoinvesteringar uppgick till 163 (244), av vilka moderbolaget svarade för 128 (238). Investeringarna har huvudsakligen bestått av lokrevisioner, inköp av nya lastbilar, ombyggnader av godsvagnar för timmertransporter och nyinvesteringar i vagnar för skogstransporter. Investeringar i byggnader har främst gjorts i Norrköping och Gävle. Även ett omfattande arbete med kommande investeringar har genomförts under året. Vi har fattat beslut om en rad nya investeringar, såsom inköp av vagnar för transport av lastbiltrailers på järnväg och nya lastbilar med bättre miljöprestanda. De kommande tre årens investeringar avser främst gångtidslängning av lok, nya rundvirkesvagnar, postvagnar och trailervagnar samt underhållsinvesteringar.

Samarbete med Deutsche Bahn

Under 2006 har samarbetet med Deutsche Bahn fördjupats ytterligare. Samarbetet är uppdelat i två delar. Den ena är kommersiell och syftar till att skapa tillväxt i trafiken mellan Skandinavien och kontinenten. Den andra består av att hitta en lösning för att hantera trafiken effektivare mellan Sverige och Tyskland.

Upphandling

Banverkets upphandling av rangerbangårdshantering startade under tredje kvartalet 2006. Green Cargo vann entreprenadavtalet för att sköta driften av Hallsbergs rangerbangård, vilket är glädjande eftersom rangeringen i Hallsberg är en viktig del i vårt kvalitetsarbete.

MÅLOMRÅDE FINANS (KONCERNEN)

	Utfall 2005	Mål 2006	Utfall 2006	Mål 2007
Rörelsens intäkter, MSEK	5 864		5 883	
Rörelsemarginal, %	3,8	4,2	4,8	5,0
Resultat efter finansnetto, MSEK	137		245	
Kassaflöde, MSEK	291		-92	
Avkastning på eget kapital, %	39	11	11	11
Soliditet, %	35	35	39	41
Nettoinvesteringar, MSEK	244		163	
Volym, miljarder bruttotonkm	31,38		31,67	
Medelantal årsman	3 187		3 115	

PRIORITERINGAR 2007**Utveckling av erbjudandet**

Ökad konkurrens kräver fortsatt effektivisering, kontroll och lönsamhet samtidigt som vi adresserar tillväxt. De viktigaste arbetsområdena för att lyckas med detta är stärkt internationellt samarbete – främst med Deutsche Bahn – och tydliga produkt erbjudanden. Nya produkt lanseringar är en viktig del. Till exempel har satsningen på intermodala transporter till syfte att skapa en attraktiv produkt där den långväga sträckan körs med tåg, som har goda miljöprestanda. 2007 betraktas som ett viktigt år för vår strävan att fortsätta den positivt påbörjade trenden.

Effektivitetsprogram

Green Cargos mål är att minska enhetskostnaden med tio procent fram till 2008. Fortsatta kostnadsrationaliseringar är en förutsättning för att vi ska kunna möta den ökade konkurrensen och prispressen på transportmarknaden.

GREEN CARGO AB (MODERBOLAGET)**Intäkter**

Green Cargos intäkter minskade under 2006 med 1 procent jämfört med föregående år. Järnvägsverksamheten Rails intäkter minskade med 1,4 procent, främst beroende på utvecklingen av ett större kontrakt och utfasningen av transporter av stormfällt virke. Jämfört med föregående år finns också positiva avvikelser, huvudsakligen när det gäller försäljningen till andra speditörer och järnvägsförvaltningar och då i synnerhet inom bransch Stål samt försäljningen av intermodala transporter. Inom segmentet slutkunder visade alla branscher

utom skog på ett positivt utfall. Branscherna Automotive/Verkstad och Handel ökade mest.

Resultatområde Logistics intäkter ökade med 3,3 procent, vilket motsvarar den högsta intäkten hittills inom divisionen. Utvecklingen för de största kunduppgifterna har varit god. Logistics har under året också träffat avtal om nya eller ökade affärer med Bauhaus, Procordia Food, Zoegas, Goodyear samt Toshiba Tec Nordic. Den goda konjunkturen samt investeringar i ökad effektivitet innebar både högre intäkter och lägre resurskostnader.

Intäkterna för Road var 3 procent högre än föregående år. Speditionsverksamheten har gått bra och inom åkeriverksamheten varierar resultaten från ort till ort, men samtliga kontor bidrar positivt till Roads resultat.

Kostnader

De totala kostnaderna minskade under 2006 med 95, jämfört med föregående år. Rail minskade sina kostnader med 119, främst till följd av lägre kostnader för köp av utländsk produktion. Kostnader för köp av extern tågdragnings minskade också i takt med avtagande transporter av stormfällt virke och CargoNets omstrukturering. Kostnader som ökat sedan föregående år är främst volymberoende kostnader för infrastruktur, el och diesel samt personal. När det gäller kostnader för tågel finns även en prisseffekt motsvarande 3,0 öre/kWh i ökat elpris. Lok- och vagnunderhållet var högre till följd av den extrema vintern.

Logistics kostnader ökade med 11, jämfört med föregående år. Högre volymer i verksamheten har också inneburit högre kostnader för frakt och inköpta entreprenadtjänster. Under tredje kvartalet sades 62 personer upp i Norrköping till följd av adidas beslut att vid årsskiftet 2006/2007 flytta hela sin Nordenlogistik till Tyskland. Periodens resultat har belastats med 6 i utvecklingskostnader för detta uppdrag, som inbegriper uppsägningslöner och kostnader för nedskrivning av kundspecifika inventarier.

Kostnaderna för Road ökade med 7 jämfört med föregående år vilket huvudsakligen är volymrelaterat. Däremot minskade kostnaderna för drivmedel något, trots att mer volymer körs med tyngre ekipage och längre sträckor. Det har kunnat uppnås tack vare att förarna utbildats i ekologiskt körsätt och att vi genomfört en kraftfull satsning på lagefterlevnad i trafiken (max 80 km/h).

En mervärdesskattetvist avgjordes till Green Cargos fördel under sista kvartalet. Domen innebär återbetalning av in-

betald moms för åren 2002–2005 och har en direkt resultat-effekt på 7.

I moderbolaget har antalet anställda minskat med 88. Personalkostnaderna har däremot ökat marginellt beroende på genomslaget av lönerrevisionen.

KONCERNEN

Resultatöversikt

Koncernens rörelseintäkter uppgick under perioden till 5 883 (5 864). Rörelseresultatet förbättrades till 283 (222). Rörelseresultatet från dotterföretag och intresseföretag uppgick till 18 (2). TGOJ Trafik redovisar ett rörelseresultat på 5 (9) och NTR ett rörelseresultat på –3 (–4). Resultat före skatt från andel i intresseföretaget CargoNet uppgår till 14 (9). Resultatet i CargoNet har belastats med en ökning av pensionsskulden till följd av förändringar i aktuariella antaganden. Förändringen berör samtliga bolag i Norge som beräknar sin pensionsskuld enligt IFRS. Rörelseresultatet föregående år belastades med en goodwillnedskrivning på –11.

Finansnettot uppgick till –38 (–85), vilket är 47 bättre än föregående år. Högre marknadsräntor och bättre likviditet på grund av ägartillskottet, på 600, 2005 har sammantaget inneburit högre finansiella intäkter på 17. Skuldportföljen hade, jämfört med föregående år, en lägre genomsnittlig ränta till följd av amorteringar samt lösen av äldre leasinglån.

Årets andel i intresseföretags resultat uppgår till 13 (7).

Skatter

Perioden har belastats med en skattekostnad på –80 (214). Skillnaden mot föregående år beror på att koncernen då hade icke balansförda underskottsavdrag och temporära skillnader som redovisades som tillgångar sista kvartalet 2005.

Finansiering

Koncernens räntebärande skulder uppgick vid årets utgång totalt till 1 483 (1 652), varav 1 332 (1 595) avsåg finansiella leasingkontrakt. Finansiella leasingkontrakt uppgående till 663 härstammar från tiden före bolagiseringen av Statens Järnvägar och för dessa utgår en riskavspeglande avgift som Riksgäldskontoret fastställer. För närvarande uppgår den till mellan 0,75 och 0,80 procentenheter. Leasingkontrakten förfaller under perioden 2007–2021. Övriga leasingkontrakt har tecknats efter bolagiseringen och avser finansiering av godsvagnar, logistikfastigheter, inventarier och landsvägsfordon.

Under året har anläggningstillgångar finansierats med finansiell leasing till ett värde av 46 och leasingobjekt har lösts ut till ett lösenvärde av 119. Vidare har ett lån på 107 tagits hos Statens Järnvägar. Lånet är en följd av avtal tecknade före bolagiseringen 2001.

Skuldportföljen hade per 2006-12-31 en genomsnittlig räntebindningstid på 2,4 år till en genomsnittlig upplåningsränta på 4,92 procent. Nettoskulden har minskat med 273, jämfört med 2005-12-31, främst genom en ökad volym räntebärande

	Rörelsens intäkter					Rörelseresultat				
	2006	2005	2004	2003	2002	2006	2005	2004	2003	2002
Green Cargo AB	5 214	5 266	5 252	5 106	4 778	265	224	156	–21	–122
Nordisk Transport Rail	822	847	886	976	1 070	–3	–4	–10	2	–3
TGOJ Trafik AB	224	193	205	213	167	5	9	14	8	2
Hallsbergs Terminal	14	12	10	4	0	1	1	0	0	–1
Green Cargo Road & Logistics A/S	20	17	29	39	17	–1	–2	1	2	1
Koncernjusteringar samt övriga bolag	–411	–471	–432	–146	138	16	–6	–40	7	7
Koncernen	5 883	5 864	5 950	6 192	6 170	283	222	121	–2	–116

Sammanställning av finansiella data för Green Cargo-koncernen och dess rörelsedrivande dotterföretag. Jämförelsesiffrorna för 2003 och 2002 har inte justerats i enlighet med IFRS. En justering av dessa bedöms inte leda till några väsentliga skillnader.

värdepapper samtidigt som de räntebärande skulderna har minskat genom amorteringar och begränsad nyupplåning. Green Cargo AB har en outnyttjad rörelsekredit i Nordea Bank på 15.

Kassaflöde

Årets kassaflöde innebar en minskning av likviditeten med -92, jämfört med en ökning på 291 för 2005. Huvudorsaken till skillnaden är det kapitaltillskott på 600 som Green Cargo erhöll 2005. Kassaflödet från den löpande verksamheten var positivt 2006, 386, medan investerings- och finansieringsverksamheten reducerade detta med 478.

Tillståndspliktig verksamhet

Moderbolaget bedriver ingen tillståndspliktig verksamhet i enlighet med förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899), men däremot anmälningspliktig verksamhet som består av en tankanläggning för diesel. Övriga mindre tankanläggningar omfattas av författningar rörande brandskydd. Dotterföretaget TGOJ Trafik AB driver en verkstad för lokunderhåll och loktvätt. Verkstaden är anmälningspliktig i enlighet med förordningen för miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Green Cargo AB har tillstånd att transportera avfall inklusive farligt avfall.

VÅRA KONCERNBOLAG

Förutom moderbolaget Green Cargo AB består koncernen av ett antal dotter- och intresseföretag som kompletterar vårt erbjudande till marknaden. De olika bolagen stärker koncernens förmåga att leverera effektiva lösningar till kunderna. All handel mellan bolagen sker på marknadsmässiga villkor. Nedan presenteras de större bolagen som ingår i koncernen och deras resultatutveckling 2006.

Nordisk Transport Rail (NTR) bedriver speditorsverksamhet inom internationell järnvägstrafik. Företaget köper, säljer och förädlar järnvägstransporter och logistiklösningar i kombination med andra transportslag. NTRs marknader finns huvudsakligen inom Europa, där bolaget har byggt upp ett nätverk av dotterföretag och försäljningskontor i tio länder. Rörelseresultatet uppgick till -3 (-4).

TGOJ Trafik AB erbjuder kundanpassade transportlösningar, ofta i form av systemtåg, och hyr även ut järnvägsfordon. I bolagets tjänster ingår vidare underhåll av fordon. Rörelseresultatet uppgick till 5 (9).

Hallsbergs Terminal AB ägs gemensamt av Green Cargo

och Hallsbergs kommun. Verksamheten syftar till att skapa infrastruktur för samverkan mellan transporter på järnväg och landsväg. Bolaget driver en kombiterminal med en årsvolym på 50 000 lyft. Rörelseresultatet uppgick till 1 (1).

CargoNet erbjuder, i ett eget skandinaviskt nätverk och i samarbete med andra europeiska nätverk, kombinerade transporter på järnväg till, från och i Skandinavien. CargoNet är ett intresseföretag och ägs till 55 procent av Norges Statsbaner (NSB) och till 45 procent av Green Cargo. CargoNets rörelseresultat blev MNOK 14 (15). Green Cargos resultatandel före skatt år 2006 blev 14 (9).

NORDISK TRANSPORT RAIL FAKTA 2006

Omsättning	MSEK 820	Huvudkontor	Trelleborg
Antal årsman	65	VD	Jan Lundström
Ägarandel	100%		

TGOJ TRAFIK FAKTA 2006

Omsättning	MSEK 212	Huvudkontor	Eskilstuna
Antal årsman	183	VD	Bengt Fors
Ägarandel	100%		

HALLSBERGS TERMINAL FAKTA 2006

Omsättning	MSEK 12	Huvudkontor	Hallsberg
Antal årsman	6	VD	Ulf Gustavsson
Ägarandel	67%		

CARGONET AS¹ FAKTA 2006

Omsättning	MSEK 1 636	Huvudkontor	Oslo
Antal årsman	893	VD	Are Kjensli
Ägarandel	45%		

¹ Intresseföretag, ingår inte i koncernens omsättning.

Risker och riskhantering

FINANSIELLA RISKER

Finansverksamheten i koncernen är centraliserad till moderbolagets finansfunktion, som fungerar som internbank och ansvarar för kapitalförsörjning, cash management och finansiell riskhantering. Viktiga finansiella risker att hantera är:

Ränterisker

Koncernen strävar efter en stabil resultatutveckling, vilket innebär att ränterisken måste begränsas. I finanspolicyen uttrycks ramarna för tillåten ränterisk som genomsnittlig räntebindning. För placeringar är detta sex månader (rörelselikviditet) respektive fem år (likviditetsreserv). För upplåning är maximalt tillåten räntebindning 39 månader. För att justera räntebindningstid får derivatinstrument användas. Sju procent av skuldportföljen hade vid årsskiftet rörlig ränta. En känslighetsanalys visar att en ränteförändring med +/- 1 procent påverkar det finansiella nettot med +/- 4.

Valutarisker

Exponering i utländska valutor är främst relaterad till koncernens internationella transporter. Med hjälp av valutaterminer och valutaoptioner kompletterat med valutaklausuler i avtalen reducerar vi valutarisken. För risktäckning får derivatinstrument användas. Under året har exponering i utländsk valuta, det vill säga tillgodohavanden som inte har kurssäkrats, i genomsnitt uppgått till 21. Vid årets utgång fanns utestående derivatkontrakt till ett motvärde av 370, med förfall till och med december 2007.

Motpartsrisker

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

Likviditetsrisker

Likviditetsrisken definieras som risken att åsamkas kostnader eller tvingas till betalningsinställelse genom att inte ha tillgång till eller kunna låna likvida medel för att täcka sina utgifter. Det innefattar även risken att värdepapper inte kan omsättas vid önskad tidpunkt, till önskat pris eller till önskad volym. Likviditetsrisker hanteras genom en fastställd lägsta nivå för medel disponibla inom tre bankdagar.

Refinansieringsrisker

Refinansieringsrisken definieras som risken att Green Cargo-koncernen tillförs kostnader eller tvingas till betalningsinställelse på grund av att förfallande skuldbelopp inte kan täckas med likviditet eller likvärdig nyfinansiering. Förfallen ska spridas jämnt över tiden.

OMVÄRLDS- OCH MARKNADSRISKER

Konjunkturen

Den generella konjunkturen påverkar naturligtvis alla företag. Den rådande högkonjunkturen har medfört ökade priser också på insatsvaror, och i allt högre grad vill företagen ha kortare ledtider även på lågvärdigt gods.

Energipriser

Prisvariationer på olja och el påverkar Green Cargos kostnader. När det gäller el för tågdrift köper vi denna från Banverket. Utifrån tågoperatörernas volymprognoser köper Banverket el på termin med en femårshorisont. På detta sätt erhålls en jämnare kostnadsutveckling. Högre bränslepriser verkar generellt i riktning mot mer miljöanpassade transportalternativ. Green Cargo har också infört drivmedelsklausuler i sina kundavtal.

Globalisering

Globaliseringstendenserna fortskrider på de flesta plan. Inte minst flyttas industriell produktion i allt högre grad till lågkostnadsländer, främst i Östeuropa och Asien, numera även när det gäller högförädlade produkter. Besparingarna i tillverkningsledet kompenseras med råge kostnaderna för att transportera lång väg. Nya tyngdpunkter i den ekonomiska geografien påverkar i allra högsta grad transportmönstren. Ökade långväga transportbehov skapar förskjutningar mellan transportslagen i alla led. Främst gynnas sjöfarten, som sedan några år också har en mycket god utveckling. Om svensk/nordisk industri får en så ogynnsam kostnadsutveckling på hemmaplan att en allt större del av verksamheten flyttas utomlands riskerar transportvolymerna att minska åtminstone från Norden.

Konkurrensen

Konkurrensen på spåret ökar. Idag konkurrerar Green Cargo med nio andra järnvägsoperatörer i Sverige och än fler i Norden och ute i Europa. Green Cargos sätt att möta konkurrensen är ett oavbrutet effektiviseringsarbete.

Konsolidering

Transportbranschen fortsätter att konsolideras. De stora blir större och förvärvar de mindre. Som motvikt dyker det också upp allt fler nischaktörer.

Klimatet

Den senaste tidens alltmer extrema väderlek som illustreras av översvämningskatastrofer i väst och nya orkaner i syd är inte bara en risk i vår verksamhet utan är också ett globalt problem som måste hanteras. Effekterna av dessa klimatförändringar för vår verksamhet kan variera; stormen Gudrun krävde vår närvaro samtidigt som regnovädret i västra Sverige förhindrade vår framfart i spåren.

OPERATIONELLA RISKER**Transportverksamheten**

Järnvägsverksamhet är investeringskrävande. För att nå avkastning på de investeringar som görs krävs vissa minimivolymer.

För trafikslaget järnväg är ungefär 70 procent av kostnadsmassan bunden på 12 månaders sikt. En orsak är att produktionen av järnvägstransporter utgör ett sammanhängande system där samtliga transportavtal delar resurserna (exempelvis lok, vagnar och personal).

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

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

När det gäller lastbilstrafik arbetar Green Cargo huvudsakligen med kundkontrakt som sträcker sig över ett år. Dessa avtal har automatisk förlängning om de inte sägs upp tre till sex månader innan förfall. Det finns även avtal med längre avtalstid, ofta kopplade till en större investering i inledningsfasen. Kostnadsmassan, inklusive den fasta delen, har relativt stor rörlighet och större kundtapp kan till övervägande del mötas med motsvarande neddragning på kostnadssidan. Green Cargos största risk på bilsidan är volymnedgång

orsakad av kundtapp eller konjunktursvängningar. Volymnedgång på grund av konjunktursvängningar drabbar i regel alla kunder och ger mindre möjligheter till snabba kostnadsneddragningar. Green Cargo motverkar detta genom att vid sidan av den egna bilkapaciteten arbeta med lejda åkerier.

Under 2006 har andelen transporter med lejda åkerier varit cirka 35 procent.

Transportverksamheten står för den övervägande delen av koncernens omsättning.

Tredjepartslogistik

Green Cargos avtal med kunder inom tredjepartslogistik har i regel en initial löptid på tre till fem år. Löptiden vid förlängning varierar från ett år eller längre, men också den är oftast tre till fem år. Vid utgången av 2006 hade 77 procent av nuvarande intäkter säkrats i avtal med längre löptid än två år. Våra längsta avtal löper till 2012.

Den fasta kostnaden ligger i lagerhyra och fasta inventarier och uppgår till knappt 20 procent av den totala kostnaden. I möjligaste mån anpassas de fasta kostnaderna till befintliga kundavtal. Vid nybyggnation är löptiden på hyresavtal ofta längre än motsvarande kundavtal. De fasta kostnaderna är svåra att hantera ur detta perspektiv, men risken begränsas genom att lokalerna är attraktiva och belägna i intressanta regioner ur logistisk synpunkt. Green Cargos kundavtal kostnadsprissätts utifrån de rörliga och de fasta kostnaderna. Genom att delvis arbeta med inhyrd personal kan resurserna anpassas till hög- respektive lågsäsong. Bolaget har också i ökad omfattning lagt ut vissa moment på entreprenad, vilket minimerar den egna risken.

Till skillnad från transportverksamheten är påverkan från konjunktursvängningar liten. Det är till och med så att ett ökat intresse för att outsourca lagerlösningar ofta uppstår under lågkonjunkturer.

Tredjepartslogistiken står för en mindre del, cirka 9 procent, av koncernens omsättning.

Framtidsutsikter och vinstdisposition

FRAMTIDSUTSIKTER

Både den globala och den svenska ekonomin är i en tillväxtfas som förväntas fortsätta under både 2007 och 2008.

Transportbehovet beräknas öka från 100 miljarder tonkilometer från 2006 till 108 miljarder tonkilometer fram till 2010. Ökningen förväntas bli störst under de två första åren i perioden. Järnvägstransporter förväntas öka under de närmaste åren, med störst ökning för internationella transporter. (Källa: Banverket).

Avregleringen av järnvägen i Europa börjar nu få tydliga genomslag också i Sverige, där nya aktörer fortsätter att etablera sig på spåren. I och med EUs andra järnvägspaket får Green Cargo och andra operatörer från 1 januari 2007 möjlighet att trafikera andra länders järnvägsnät.

Idag konkurrerar Green Cargo med nio andra järnvägsoperatörer i Sverige och än fler i Norden och ute i Europa. Kunderna vill ha ökad konkurrens på marknaden och logistikavdelningar och speditörer driver på utvecklingen.

Marginalerna för biltransporter är fortsatt låga, trots kapacitetsbrist i branschen. Ny lagstiftning kring långväga transporter ska införas, vilken kan komma att missgynna utländska åkerier som idag konkurrerar på den svenska marknaden.

Marknaden för tredjepartslogistik blir alltmer internationell, vilket leder till stora lageretableringar främst i Centraluropa. Stora kunder tenderar att i högre utsträckning etablera egna fastigheter för lagerhållning. Dessa faktorer bidrar till att branschtillväxten har avtagit i förhållande till de nivåer som fanns för tre–fyra år sedan. Avmattningen uppvägs dock något av den rådande högkonjunkturen.

Vi bedömer att järnvägens konkurrensförmåga kommer att öka. Orsaker till detta är avregleringen inom järnvägssektorn, ökat fokus på effektiviseringar och kvalitet samt inte minst järnvägstransporternas goda miljöprestanda. Vi tror på ett ökat samarbete mellan transportslagen bil, båt och järnväg, där varje transportslag bidrar till optimala transportlösningar.

Den lönsamhet vi har uppnått ska bibehållas och ökas. Detta säkerställs bland annat genom:

- fortsatt satsning på internationella transporter och samarbetet med Deutsche Bahn.
- ett kostnadsrationaliseringsprogram för järnvägstransporter som inleddes hösten 2006 och ska pågå under de närmaste åren.
- fortsatt arbete med säkerhet, miljöprestanda och punktlighet.

VINSTDISPOSITION

Till årsstämman förfogande (kronor):

Balanserade vinstmedel	1 026 932 912
Koncernbidrag efter skatt	-1 398 960
Årets vinst	166 023 384
Summa	1 191 557 336

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:

Till aktieägaren utdelas 40 kr per aktie (2 000 000 aktier), totalt	80 000 000
I ny räkning överförs	1 111 557 336
Summa	1 191 557 336

Med hänvisning till ovanstående och vad som i övrigt kommit till styrelsens kännedom är styrelsens bedömning att en allsidig bedömning av bolagets och koncernens ekonomiska ställning medför att utdelningen är försvarlig med hänvisning till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital samt bolagets och koncernverksamhetens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

(MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2006	2005	2006	2005
Rörelsens intäkter					
Nettoomsättning	5, 6	5 857	5 853	5 204	5 260
Övriga rörelseintäkter	7	26	11	10	6
Summa rörelsens intäkter		5 883	5 864	5 214	5 266
Rörelsens kostnader					
Driftskostnader	8	-3 156	-3 235	-2 736	-2 860
Personalkostnader	9	-1 613	-1 585	-1 466	-1 441
Övriga externa kostnader	10	-610	-579	-538	-523
Avskrivningar och nedskrivningar	17, 18	-233	-242	-209	-211
Övriga rörelsekostnader	11	-1	-8	-	-7
Andel i intresseföretags resultat före skatt		13	7	-	-
Rörelseresultat		283	222	265	224
Resultat från finansiella poster					
Resultat från andelar i koncernföretag	12	-	-	2	-12
Resultat från andelar i intresseföretag	13	-	-	0	-1
Ränteintäkter och liknande resultatposter	14	32	15	32	15
Räntekostnader och liknande resultatposter	15	-70	-100	-64	-94
Resultat före skatt		245	137	235	132
Skatt på årets resultat	16	-80	214	-69	219
Årets resultat		165	351	166	351
Varav hänförligt till moderbolagets ägare		165	351		
Varav hänförligt till minoritetsägare		0	0		
Summa		165	351		
Resultat per aktie (före och efter utspädning), SEK		83	176		
Antal aktier vid årets utgång, tusental		2 000	2 000		
Antal aktier i genomsnitt under året, tusental		2 000	2 000		

TILLGÅNGAR (MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		06-12-31	05-12-31	06-12-31	05-12-31
Anläggningstillgångar					
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>					
	17				
Balanserade utvecklingsutgifter		47	42	46	41
Goodwill		5	5	–	–
Pågående balanserade utvecklingsutgifter		–	4	–	4
<i>Summa immateriella anläggningstillgångar</i>		52	51	46	45
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>					
	18				
Mark, markanläggningar och byggnader		59	63	1	1
Leasade byggnader	19	332	238	332	238
Investeringar i hyrda lokaler		21	24	21	24
Transportmedel		364	297	302	238
Leasade transportmedel	19	762	872	671	791
Inventarier och andra tekniska anläggningar		65	77	58	69
Pågående nyanläggningar		24	129	13	119
<i>Summa materiella anläggningstillgångar</i>		1 627	1 700	1 398	1 480
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>					
Andelar i koncernföretag	20	–	–	107	104
Andelar i intresseföretag	20	249	256	236	236
Andra långfristiga värdepappersinnehav	21	30	21	29	20
Derivatinstrument	22	12	0	12	0
Fordringar hos koncernföretag		–	–	2	–
Andra långfristiga fordringar	23	1	1	0	0
<i>Summa finansiella anläggningstillgångar</i>		292	278	386	360
Uppskjutna skattefordringar	24	206	278	206	278
Summa anläggningstillgångar		2 177	2 307	2 036	2 163
Omsättningstillgångar					
Varulager	25	9	12	2	3
Kundfordringar		551	536	459	436
Fordringar hos koncernföretag	26	–	–	53	56
Fordringar hos intresseföretag		43	2	43	2
Aktuella skattefordringar		15	–	14	–
Övriga fordringar		21	16	16	8
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	27	131	138	125	130
Derivatinstrument	22	10	4	10	4
Kortfristiga placeringar		792	867	792	867
Kassa och bank	35	200	46	144	13
<i>Summa omsättningstillgångar</i>		1 772	1 621	1 658	1 519
SUMMA TILLGÅNGAR		3 949	3 928	3 694	3 682

EGET KAPITAL OCH SKULDER (MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		06-12-31	05-12-31	06-12-31	05-12-31
Eget kapital					
				<i>Bundet eget kapital</i>	
Aktiekapital		200	200	200	200
Reservfond		–	–	100	100
				300	300
				<i>Fritt eget kapital</i>	
Övrigt tillskjutet kapital		1 047	1 047	–	–
Reserver		5	13	7	0
Balanserade vinstmedel		107	–246	1 019	670
Årets resultat		165	351	166	351
				1 192	1 021
<i>Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare</i>		1 524	1 365	–	–
Minoritetens andel av eget kapital		5	6	–	–
Totalt eget kapital	33	1 529	1 371	1 492	1 321
Skulder					
<i>Långfristiga skulder</i>					
Långfristiga leasingskulder	19	939	1 303	852	1 224
Övriga långfristiga skulder	28	41	30	12	0
Uppskjutna skatteskulder	24	8	7	–	–
Avsättningar för pensioner	29	6	10	0	0
Övriga avsättningar	29	1	1	1	1
<i>Summa långfristiga skulder</i>		995	1 351	865	1 225
<i>Kortfristiga skulder</i>					
Leverantörsskulder		391	384	341	337
Skulder till koncernföretag		–	–	27	40
Skulder till intresseföretag		11	13	11	12
Kortfristiga leasingskulder	19	393	292	388	287
Aktuella skatteskulder		0	7	–	7
Derivatinstrument	22	3	15	3	15
Övriga skulder		195	85	185	76
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	30	421	397	377	352
Avsättningar för pensioner	29	2	3	0	0
Övriga avsättningar	29	9	10	5	10
<i>Summa kortfristiga skulder</i>	31	1 425	1 206	1 337	1 136
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		3 949	3 928	3 694	3 682

POSTER INOM LINJEN	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		06-12-31	05-12-31	06-12-31	05-12-31
Ställda säkerheter och eventalförpliktelser					
Ställda säkerheter	32	7	7	Inga	Inga
Eventalförpliktelser		31	142	86	199

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

Årsredovisning 2006 – Green Cargo AB, org.nr. 556119-6436

KONCERNEN (MSEK)	Eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare					Summa	Minoritets- intresse	Totalt Eget kapital
	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat			
Ingående balans per 2005-01-01	200	447	0	-287	43	403	6	409
<i>Byte av redovisningsprincip</i>								
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			-1	-9		-10		-10
Disposition av föregående års resultat				43	-43	0		0
Aktieägartillskott		600				600		600
Årets omräkningsdifferens			13			13		13
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			1	0		1		1
<i>Summa resultatförändringar som inte redovisas i resultaträkningen</i>			14	0	0	14		14
Årets resultat					351	351	0	351
<i>Summa resultatförändringar</i>			14	0	351	365		365
Utgående balans per 2005-12-31	200	1 047	13	-253	351	1 358	6	1 364
Justering av kapitalandel pga. intresseföretaget CargoNets anpassning till IFRS				7		7		7
Justerad utgående balans per 2005-12-31	200	1 047	13	-246	351	1 365	6	1 371
Ingående balans per 2006-01-01	200	1 047	13	-246	351	1 365	6	1 371
Disposition av föregående års resultat				351	-351	0		0
Förvärv av minoritetsandel						0	-1	-1
Årets omräkningsdifferens			-15			-15		-15
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			7			7		7
Justering kapitalandel CargoNet, värdering av finansiella instrument till verkligt värde				2		2		2
<i>Summa resultatförändringar som inte redovisas i resultaträkningen</i>			-8	2	0	-6		-6
Årets resultat					165	165	0	165
<i>Summa resultatförändringar</i>			-8	2	165	159		159
Utgående balans per 2006-12-31 (not 33)	200	1 047	5	107	165	1 524	5	1 529

FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

MODERBOLAGET (MSEK)	Aktie- kapital	Reserv- fond	Reserver	Balanserade vinstmedel	Årets resultat	Summa
Ingående balans per 2005-01-01	200	100	0	42	47	389
<i>Byte av redovisningsprincip</i>						
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			-1	-9		-10
Disposition av föregående års resultat				47	-47	0
Erhållet ovillkorat aktieägartillskott				600		600
Erhållna/lämnade koncernbidrag				-15		-15
Skatteeffekt på erhållna/lämnade koncernbidrag				5		5
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			1			1
Årets resultat					351	351
Utgående balans per 2005-12-31	200	100	0	670	351	1 321
Ingående balans per 2006-01-01	200	100	0	670	351	1 321
Disposition av föregående års resultat				351	-351	0
Erhållna/lämnade koncernbidrag				-2		-2
Skatteeffekt på erhållna/lämnade koncernbidrag				0		0
Redovisning av finansiella instrument till verkligt värde			7			7
Årets resultat					166	166
Utgående balans per 2006-12-31 (not 33)	200	100	7	1 019	166	1 492

(MSEK)	Not	Koncernen		Moderbolaget	
		2006	2005	2006	2005
Den löpande verksamheten					
Resultat före skatt		245	137	235	132
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	34	184	251	179	239
Betalningar avseende avsättningar		-15	-23	-10	-18
Betald skatt		-46	-29	-45	-27
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		368	336	359	326
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>					
Ökning/Minskning av kortfristiga fordringar		-5	66	-14	44
Ökning/Minskning av kortfristiga skulder		23	-91	22	-55
Kassaflöde från den löpande verksamheten		386	311	367	315
Investeringsverksamheten					
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-12	-11	-12	-11
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-113	-101	-90	-76
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		30	20	14	11
Förvärv/försäljning av finansiella anläggningstillgångar		-9	7	-9	7
Förändringar i kortfristiga placeringar		-174	-350	-174	-350
Förvärv av verksamheter		-1	-	-1	-
Förändring av andra långfristiga fordringar		0	-	-2	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-279	-435	-274	-419
Finansieringsverksamheten					
Upptagna lån		107	-	107	-
Amortering av leasingskulder och lån		-306	-185	-299	-180
Erhållet aktieägartillskott		-	600	-	600
Erhållna/lämnade koncernbidrag		-	-	-15	-35
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-199	415	-207	385
<i>Årets kassaflöde</i>		<i>-92</i>	<i>291</i>	<i>-114</i>	<i>281</i>
Likvida medel vid årets början		490	199	457	176
LIKVIDA MEDEL VID ÅRETS SLUT	34	398	490	343	457

En omklassificering har gjorts i kassaflödesanalyserna. Kassaflöde från förändringar i kortfristiga placeringar redovisas 2006 i investeringsverksamheten, tidigare redovisades dessa som kassaflöde från förändringar i rörelsekapital. Tidigare perioder har justerats enligt den nya principen.

INNEHÅLL NOTER

Not 1	Allmän information	65
Not 2	Sammanfattning av viktiga redovisningsprinciper	65
Not 3	Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål	70
Not 4	Standarder som har publicerats men ännu ej tillämpas av bolaget	70
Not 5	Transaktioner med närstående	72
Not 6	Försäkringsersättningar	72
Not 7	Övriga rörelseintäkter	72
Not 8	Leasingavgifter avseende operationell leasing	73
Not 9	Anställda och personalkostnader	78
Not 10	Arvode och kostnadsersättning till revisorer	78
Not 11	Övriga rörelsekostnader	78
Not 12	Resultat från andelar i koncernföretag	79
Not 13	Resultat från andelar i intresseföretag	79
Not 14	Räntintäkter och liknande resultatposter	79
Not 15	Räntekostnader och liknande resultatposter	80
Not 16	Skatt på årets resultat	81
Not 17	Immateriella anläggningstillgångar	82
Not 18	Materiella anläggningstillgångar	85
Not 19	Uppgifter om leasing	86
Not 20	Andelar i koncernföretag och intresseföretag	88
Not 21	Andra långfristiga värdepappersinnehav	88
Not 22	Derivatinstrument, koncernen och moderbolaget	89
Not 23	Andra långfristiga fordringar	89
Not 24	Uppskjuten inkomstskatt	90
Not 25	Varulager	90
Not 26	Fordringar hos koncernföretag	90
Not 27	Förtutbetalda kostnader och upplupna intäkter	90
Not 28	Övriga långfristiga skulder	91
Not 29	Avsättningar	91
Not 30	Upplupna kostnader och förtutbetalda intäkter	91
Not 31	Kortfristiga skulder	92
Not 32	Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	92
Not 33	Särskilda upplysningar om eget kapital	94
Not 34	Tilläggsupplysningar till kassaflödesanalyser	94
Not 35	Checkräkningskredit	94

Samtliga belopp är angivna i MSEK om inget annat anges.

Vid upprättande av årsredovisningen kan avrundningsdifferenser förekomma då beloppen anges i MSEK.

NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

Moderbolaget Green Cargo AB är ett transport- och logistikföretag på den europeiska marknaden. Järnvägstransporter utgör basen i verksamheten. Biltransporter är ett komplement och kombinationen tåg-lastbil blir allt viktigare i vårt erbjudande. För att erbjuda heltäckande logistiklösningar har Green Cargo också verksamhet inom tredjepartslogistik, vilket innefattar lagring, plockning och distribution. Företagets största kunder finns främst inom industrierna stål, kemi, bil, verkstad och skog samt handel. För ytterligare information om verksamheten under 2006

hänvisas till förvaltningsberättelsen.

Moderbolaget Green Cargo AB direktägs till 100 procent av Svenska staten. Green Cargo AB (priv) har sitt säte i Solna i Sverige och adressen till företagets huvudkontor är: Box 39, 171 11 SOLNA.

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 29 mars 2007 och de kommer att föreläggas årsstämman den 18 april 2007 för fastställande.

NOT 2 SAMMANFATTNING AV VIKTIGA REDOVISNINGSPRINCIPER**ALLMÄNT**

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningsuttalanden från International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC). Vidare tillämpar koncernen Redovisningsrådets rekommendation RR 30:05 (Kompletterande redovisningsregler för koncerner) vilken specificerar de tillägg till upplysningar som krävs enligt bestämmelserna i Årsredovisningslagen.

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

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

Moderbolagets redovisningsprinciper följer koncernens med undantag för de tvingande regler som framgår i Redovisningsrådets rekommendation RR 32:05 Redovisning för juridiska personer. Redovisningsprinciperna för moderbolaget framgår under rubriken "Moderbolagets redovisningsprinciper".

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

KONCERNENS REDOVISNINGSPRINCIPER**Koncernredovisning**

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

Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventalförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Det överskott som utgörs av skillnaden mellan anskaffningsvärdet för de förvärvade andelarna och summan av verkliga värden på förvärvade identifierbara tillgångar och skulder redovisas som goodwill. Denna uppkomna goodwill värderas och redovisas enligt avsnittet im-

materiella anläggningstillgångar. Om anskaffningskostnaden understiger verkligt värde för det förvärvade dotterföretagets nettotillgångar, redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital.

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

Omräkning av utlandsverksamheter

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

Intresseföretag

Aktieinnehav i intresseföretag, i vilka koncernen har lägst 20 procent och högst 50 procent av rösterna redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretagen motsvaras av koncernens andel i intresseföretagens egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- 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. Erhållna utdelningar från intresseföretag minskar investeringens redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget redovisar koncernen inte ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig förpliktelser eller gjort betalningar för intresseföretagets räkning. Om intresseföretaget senare visar vinst återgår koncernen till att redovisa sin andel av dessa vinster först när dessa uppgår till samma belopp som andelen av förlusterna vilka inte redovisats av koncernen.

Från och med år 2006 tillämpas IFRS i intresseföretaget CargoNet. Justeringarna vid rapportering enligt de nya redovisningsreglerna avser främst komponentavskrivningar och pensioner. Effekten har redovisats och påverkar kapitalandelen i intresseföretag och eget kapital. Justeringarna är ackumulerat per 2005-12-31 positiva med 7 då hänsyn har tagits till uppskjuten skatt.

Intäkter

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

Statliga bidrag

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

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

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

Ersättningar till anställda

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

Pensioner

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

De huvudsakliga pensionsplanerna inom Green Cargo är PA 03 (administrerad av SPV) som är både en förmåns- och avgiftsbestämd plan samt ITP-planen som är en förmånsbestämd plan. Den förmånsbestämda delen av PA 03 är ej väsentlig och planen klassificeras därmed som avgiftsbestämd. ITP-planen administreras av Alecta och är en gemensam plan för flera arbetsgivare. I URA 45 uttalas att den information som Alecta meddelat företagen för närvarande inte innehåller de upplysningar som krävs för att kunna redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Planen redovisas därför som en avgiftsbestämd plan enligt punkt 30 i IAS 19. Avgifterna för avgiftsbestämda planer kostnadsförs när den anställda utför sina tjänster, alltså under anställningstiden.

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

Ersättningar vid uppsägning

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

Skatter

Redovisad skatt utgörs av aktuell samt uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen förutom då underliggande transaktion redovisas direkt mot eget kapital. Den aktuella skatten baseras på periodens resultat och beräknas på balansdagens skattesats. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder. Skattelagstiftningen har ibland andra regler än vad som följer av god redovisningssed vad gäller tidpunkt för beskattning av vissa affärshändelser. Uppskjuten skatt redovisas på skillnader vilka härigenom uppstår mellan det skattemässiga värdet och det redovisade värdet av tillgångar och skulder, så kallade temporära skillnader, samt även på underskottsavdrag.

Vad beträffar värderingen av uppskjutna skattefordringar, det vill säga värdet av framtida skattereduktioner, gäller att uppskjutna skattefordringar redovisas om det är sannolikt att beloppen kan utnyttjas mot framtida skattepliktiga överskott. Värdet på uppskjutna skattefordringar reduceras när det inte längre bedöms sannolikt att de kan utnyttjas.

Skattelagarna i Sverige ger företag möjlighet att skjuta upp skattebetalning genom avsättning till obeskattade reserver. I koncernens balansräkning behandlas dessa såsom temporära skillnader, det vill säga uppdelning sker mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital (balanserat resultat). I koncernens resultaträkning fördelas bokslutsdispositioner mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

Immateriella anläggningstillgångar

Goodwill utgör det värde varmed förvärvspriset överstiger verkligt värde på de nettotillgångar koncernen förvärvat i samband med ett företagsförvärv. Goodwill vid förvärv av dotterföretag redovisas som immateriella tillgångar. Goodwill vid förvärv av intresseföretag ingår i värdet på innehav i intresseföretag. Goodwill testas årligen för att identifiera eventuellt nedskrivningsbehov och redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar. Nedskrivningsprövning görs även då indikationer finns på att en värdenedgång kan ha skett. Vinst eller förlust vid avyttring av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade enheten.

Utgifter för utveckling av programvara för eget bruk redovisas som tillgång i balansräkningen, under förutsättning att framtida effektivitetsvinster är sannolika och överstiger nedlagda utgifter. Utgifter för anställd personal, utbildning och löpande underhåll kostnadsförs löpande. Balanserade utvecklingsutgifter består främst av utgifter för utveckling av IT-system och skrivs av linjärt under den beräknade nyttjandeperioden. Avskrivningstiden för balanserade utvecklingsutgifter är 3–5 år.

Materiella anläggningstillgångar

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

Utgifter för reparation och löpande underhåll redovisas som kostnad.

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

Linjär avskrivningsmetod tillämpas och följande avskrivningstider gäller:

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

Vissa komponenter i bolagets lokpark har en nyttjandeperiod som är kortare än den totala livslängden för loket ifråga och ersätts därför regelbundet vid periodiska underhåll (så kallade revisioner). Dessa komponenter särskiljs och skrivs av som separata enheter över denna kortare nyttjandeperiod (komponentavskrivningsmetoden). Även för byggnader särskiljs komponenter, som skrivs av över en kortare nyttjandeperiod.

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

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

Nedskrivningar

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

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

Leasing

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

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

Ett leasingavtal som inte klassificeras som finansiellt är operationellt. Operationell leasing innebär att leasingavgiften kostnadsförs över löptiden med utgångspunkt från nyttjandet. Leasad mark redovisas som operationell leasing, då bolaget inte väntas förvärva tillgången vid leasingperiodens slut.

Varulager

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

Finansiella instrument

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

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

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

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

Koncernen klassificerar sina finansiella instrument i följande kategorier: finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen, lånefordringar och kundfordringar, andra långfristiga värdepappersinnehav, finansiella instrument som hålles till förfall och övriga

skulder. Klassificeringen är beroende av för vilket syfte instrumenten förvärvades. Klassificeringen prövas vid varje rapporteringstillfälle.

Finansiella tillgångar/skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

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

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

Lånefordringar och kundfordringar

Lånefordringar och kundfordringar är icke-derivata finansiella tillgångar med fastställda eller fastställbara betalningar. Värdering görs till upplupet anskaffningsvärde. Med upplupet anskaffningsvärde avses det värde till vilket en finansiell tillgång eller skuld värderas när den initialt bokas upp på balansräkningen, med avdrag för eventuella återbetalningar, och med tillägg eller avdrag för periodisering av eventuell skillnad mellan det initialt bokförda beloppet och återbetalningsbeloppet. Kundfordringar tas efter individuell värdering i balansräkningen upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Kundfordringars förväntade löptid är kort, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering. Nedskrivning av kundfordringar redovisas i rörelsens kostnader. Fordringar i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster. Undantag är då transaktionerna utgör säkringar som uppfyller villkoren för säkringsredovisning av kassaflöden, då vinster/förluster redovisas i eget kapital.

Andra långfristiga värdepappersinnehav

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

Finansiella instrument som hålles till förfall

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

Övriga skulder

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

Redovisning av derivatinstrument och säkringsåtgärder

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

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

Accumulerade belopp i eget kapital återförs till resultaträkningen i de perioder då den säkrade posten påverkar resultatet.

Avsättningar

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

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

Green Cargo har försäljningsavtal som sträcker sig över flera år. För de avtal för vilka speciella resurser avsatts görs varje år en prövning av lönsamheten. Skulle ett avtal vara olönsamt görs en avsättning för tiden fram till nästa avtalade prisförhandlingstillfälle.

Eventualförpliktelser

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

Lånekostnader

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

Segmentsredovisning

Transportverksamheten för bil och järnväg är integrerade med varandra och är utsatta för likartade risker och möjligheter. Övriga affärsområden är för närvarande ej så väsentliga omsättningsmässigt och resultatmässigt att segmentsredovisning är motiverad.

Kassaflödesanalys

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

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

I kassaflöde från investeringsverksamheten redovisas in- och utbetalningar avseende företagets investeringar, häri ingår främst köp och försäljningar av anläggningstillgångar, men även tex. utdelningar från dotterföretag. I investeringsverksamhet ingår även sådana placeringar som inte inryms i begreppet likvida medel, det vill säga placeringar med en vid investeringstillfället återstående löptid överstigande tre månader. Dessa har tidigare redovisats som kassaflöde från förändringar i rörelsekapital men då detta inte ger en rättvisande bild har en omklassificering gjorts. Tidigare perioder har omräknats enligt den nya principen. Anläggningstillgångar som anskaffats genom finansiell leasing redovisas inte som ett inköp i kassaflödet. Eftersom det upptagna lånet och investeringen sker som en transaktion, kvittas dessa mot varandra. Vid förvärv eller försäljning av dotterföretag redovisas endast kassaförändringen till följd av förvärvet/försäljningen, dvs. summan av försäljningspris och dotterföretagets likvida medel.

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

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderbolagets redovisning har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen (ÅRL) och Redovisningsrådets rekommendation RR 32:05. Enligt RR 32:05 ska moderbolaget som huvudregel tillämpa de IFRS/IAS som tillämpas i koncernredovisningen. Från denna regel görs i rekommendationen vissa undantag och tillägg beroende på lagbestämmelser, främst i ÅRL, samt på sambandet mellan redovisning och beskattning. Redovisningsrådet har gett ut en reviderad version RR 32:06 i december 2006. RR 32:06 ska tillämpas för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2007 eller senare. Förtida tillämpning uppmuntras. Ett företag kan välja att förtidstillämpa enbart punkterna 4, 31, 43, 70 och 71. Moderbolaget har valt att förtidstillämpa punkt 70 beträffande finansiella garantiavtal.

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

Innehav i dotterföretag och intresseföretag

Andelar i dotterföretag och intresseföretag redovisas i moderbolaget enligt ÅRL. Kapitalandelsmetoden ska dock inte tillämpas. Enligt an-

skaffningsvärdemetoden redovisar ägarföretaget sin andel i dotterföretag och intresseföretag till anskaffningsvärde. Som intäkt redovisas endast erhållna utdelningar och då under förutsättning att dessa härrör från vinstmedel som intjänats efter förvärvet. Utdelningar som överstiger dessa vinstmedel betraktas som en återbetalning av investeringen och reducerar andelens redovisade värde.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Bolaget redovisar koncernbidrag och aktieägartillskott i enlighet med uttalandet URA 7 från Redovisningsrådets akutgrupp.

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

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

Utformning av finansiella rapporter

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

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

Finansiella garantiavtal

I enlighet med RR 32:06 punkt 70 tillämpas inte reglerna i IAS 39 beträffande finansiella garantiavtal i moderbolaget avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag. När detta undantag tillämpas följs istället reglerna för redovisning och värdering i IAS 37. Anledningen till detta undantag från redovisning av finansiella garantier avseende garantiavtal till förmån för dotter- och intresseföretag är sambandet mellan redovisning och beskattning.

NOT 3 VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR FÖR REDOVISNINGSAÄNDAMÅL

Att upprätta finansiella rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga redovisningsmässiga uppskattningar. Vidare krävs att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av företagets redovisningsprinciper. Dessa uppskattningar och bedömningar påverkar i rapporterna redovisade tillgångs- och skuldposter respektive intäkt- och kostnadsposter samt lämnad information i övrigt, bland annat om eventuell-förpliktelser. Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för avgöranden rörande redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Verkligt utfall kan skilja sig

från dessa bedömningar om andra antaganden görs eller andra förutsättningar gäller. De uppskattningar och bedömningar som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsår diskuteras nedan. Utfall avseende reserv för osäkra kundfordringar kan skilja sig mot de bedömningar och uppskattningar som gjorts. Detta beror bland annat på utfall avseende tvister och kunders betalningsförmåga.

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

Avsättningen avseende olyckskostnader bedöms vara osäker till belopp. Utgången är oviss och reserven grundas på bolagets bästa uppskattning om bedömt utfall.

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

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

Nedan kommenteras nya standarder eller tolkningar som har publicerats men ännu inte trätt i kraft. Endast de standarder som bedöms tillämpliga för Green Cargo beskrivs. Dessa kommer att tillämpas av bolaget när de träder i kraft men bedöms inte få någon väsentlig effekt vid införandet.

Ändring i IAS 1 om upplysningar om ett företags kapital

Bolaget ska lämna upplysningar så att den som läser årsredovisningen kan utvärdera företagets mål, policier och rutiner för att förvalta bolagets egna kapital och kapitalstruktur. Upplysningskraven ska tillämpas för räkenskapsår som påbörjas 1 januari 2007 eller senare. Tidigare tillämpning uppmuntras.

IFRS 7 om upplysningar om finansiella instrument

IFRS 7 är en ny standard som bland annat behandlar upplysningskrav för risker som uppkommer genom finansiella instrument. Alla företag som innehar finansiella instrument ska tillämpa denna standard för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2007 eller senare. Tidigare tillämpning uppmuntras.

NOT 5 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Svenska staten äger 100 procent av Green Cargo AB. Förutom de dotter- och intresseföretag som framgår av not 20 definieras närstående företag som övriga statliga bolag med marknadsmissiga krav, affärsverket Statens Järnvägar samt Banverket. Transaktioner med dotterföretag avser enbart moderbolaget medan uppgifter för övriga närstående företag avser hela koncernen. Moderbolagets andel utgör över 95 procent av koncernens belopp.

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

Till Sören Belin, chef för division Business och ingående i Green Cargos ledning, har konsultarvode utbetalats med 3,1. Till övriga inom ledning och styrelse har inga inköp eller försäljningar förekommit utöver de löner och ersättningar som framgår av not 9. På balansdagen fanns inga väsentliga fordringar eller skulder hänförliga till annat än lön och ersättningar.

KONCERNEN

Försäljning av varor och tjänster	2006	2005
<i>Dotterföretag (avser moderbolaget)</i>		
Nordiskt Transport Rail AB	360	404
TGOJ Trafik AB	11	10
<i>Intresseföretag</i>		
CargoNet AB	240	258
CargoNet AS	94	88
SeaRail EEIG	45	41
OY Railtrans Ltd.	0	2
<i>Övriga närstående företag</i>		
Posten AB	129	130
Banverket	59	27
SJ AB	2	4
Euromaint AB	2	2
<i>Summa försäljning av varor och tjänster till närstående</i>	942	966

Inköp av varor och tjänster	2006	2005
<i>Dotterföretag (avser moderbolaget)</i>		
Nordiskt Transport Rail AB	21	20
TGOJ Trafik AB	18	37
<i>Intresseföretag</i>		
CargoNet AS	42	39
CargoNet AB	35	60
OY Railtrans Ltd.	2	2
CombiTrans France SA	–	3
<i>Övriga närstående företag</i>		
Banverket	497	466
Euromaint AB	305	306
Statens Järnvägar	290	193
Jernhusen AB	24	27
SJ AB	9	22
Posten AB	2	4
<i>Summa inköp av varor och tjänster från närstående</i>	1 245	1 179

Utestående fordringar på närstående	2006	2005
<i>Dotterföretag (avser moderbolaget)</i>		
TGOJ Trafik AB	28	34
Nordiskt Transport Rail AB	17	17
Green Cargo Fastigheter AB	7	5
<i>Intresseföretag</i>		
CargoNet AB	26	2
CargoNet AS	10	0
SeaRail EEIG	7	–
<i>Övriga närstående företag</i>		
Posten AB	27	14
Banverket	14	8
SJ AB	0	5
<i>Summa utestående fordringar på närstående</i>	136	85

Utestående skulder till närstående	2006	2005
<i>Dotterföretag (avser moderbolaget)</i>		
Nordiskt Transport Rail AB	7	17
Celexor AB	7	7
J Ringborg AB	6	6
Homerun Europe AB	5	5
TGOJ Trafik AB	1	5
<i>Intresseföretag</i>		
CargoNet AB	4	8
SeaRail EEIG	4	5
CargoNet AS	3	0
<i>Övriga närstående företag</i>		
Statens Järnvägar	577 ¹	725 ¹
Banverket	82	66
Euromaint AB	36	12
Jernhusen AB	2	2
SJ AB	1	2
<i>Summa utestående skulder till närstående</i>	735	860
¹ varav långfristig del	113	476

Försäljning och fordringar på närstående företag enligt ovanstående tabeller består främst av transporttjänster och andra transportnära tjänster som omfattar bl.a. lastning/lossning, rangering, växling samt uthyrning av spårfordon. Nedanstående tabell specificerar vad som främst utgör inköp och skulder till närstående.

CargoNet Tågdragning, terminalväxling, underhåll av spårfordon

Banverket Infrastrukturkostnader: banhyra, el för lokdrift

Euromaint AB Underhåll av spårfordon, bärgning, materialinköp

Statens Järnvägar Leasinghyror, räntor och lösen avseende leasade fordon

Jernhusen AB Hyra av kontor och övriga lokaler

NOT 6 FÖRSÄKRINGSERSÄTTNINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Ersättning i monetära tillgångar	4	1	4	1

NOT 7 ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	22	8	9	6
Resultat vid försäljning av dotterföretag/rörelse	–	0	–	–
Resultat vid försäljning av intresseföretag	–	1	–	–
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	1	–	1	–
Övriga poster	3	2	–	–
<i>Summa</i>	26	11	10	6

Viss del av förväntade flöden av utländska valutor kurssäkras. Utan dessa kurssäkringar skulle den totala valutakursdifferensen i rörelseresultatet vara –7 (2) i koncernen och –7 (2) i moderbolaget.

NOT 8 LEASINGAVGIFTER AVSEENDE OPERATIONELL LEASING

Leasingavgifter avseende operationella leasingavtal uppgår under året till:

Leasingavgifter	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Minimileasingavgifter	220	240	225	235

Avtalade framtida minimileasingavgifter avseende icke uppsägningsbara kontrakt förfaller till betalning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005 ¹	2006	2005 ¹
Inom 1 år	154	181	154	173
Mellan 1 och 5 år	228	261	228	235
Senare än 5 år	75	96	75	96
<i>Summa</i>	457	538	457	504

¹Föregående års siffror har omräknats pga. att ett finansiellt leasingavtal av misstag medräknats.

Leasingintäkter avseende operationella leasingavtal uppgår under året till:

Leasingintäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Leasingintäkter avseende objekt som vidareuthyrs	19	16	19	16

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Framtida minimileasingavgifter avseende objekt som vidareuthyrs externt	40	44	40	44

I sammanställningen över framtida minimileasingavgifter har endast väsentliga kontrakt inräknats. Betydande operationella leasingavtal som bolaget ingått är leasing av vagnar och hyra av lokaler. Vissa leasingavtal innehåller villkor som ger möjlighet till förlängning. Variabla avgifter bestående av effekter av ränteändringar uppgår till ett oväsentligt belopp och redovisas därför inte separat.

NOT 9 ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER

Medelantalet anställda	2006 varav män, %		2005 varav män, %	
<i>Moderbolaget</i>				
Sverige	2 842	90	2 930	90
<i>Summa moderbolaget</i>	2 842	90	2 930	90
<i>Dotterföretag</i>				
Sverige	227	84	214	84
Danmark	15	73	15	73
Frankrike	8	50	7	57
Schweiz	9	89	9	89
Grekland	–	–	2	50
Polen	7	0	6	0
Tjeckien	2	50	–	–
Tyskland	2	50	2	50
Österrike	3	33	2	50
<i>Summa dotterföretag</i>	273		257	
<i>Summa koncernen</i>	3 115	89	3 187	89

I moderbolagets styrelse (exkl. arbetstagarrepresentanter) finns 5 män och 3 kvinnor.
 I samtliga koncernens styrelser finns 35 män och 6 kvinnor.
 I moderbolagets ledningsgrupp ingår 11 män och 2 kvinnor.
 I koncernens ledningsgrupper ingår 30 män och 5 kvinnor.

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2006		2005	
	Löner och ersättningar	Sociala kostnader	Löner och ersättningar	Sociala kostnader
Moderbolaget	972	447	949	445
(varav pensionskostnad)		(100)		(106)
Dotterföretag	101	50	97	45
(varav pensionskostnad)		(19)		(14)
<i>Summa koncernen</i>	1 073	497	1 046	490
(varav pensionskostnad)		(119)		(120)

Av koncernens pensionskostnader avser 4 (5) gruppen styrelse och VD.
 Koncernens utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 (0).
 Kostnader till följd av ersättningar vid uppsägning uppgår under året till 4 (11).

NOT 9 FORTS.

Löner och andra ersättningar fördelade per land och mellan styrelseledamöter med flera och övriga anställda	2006		2005	
	Styrelse och VD	Övriga anställda	Styrelse och VD	Övriga anställda
<i>Moderbolaget</i>				
Sverige	6	966	6	943
<i>Summa moderbolaget</i> (varav tantiem o.d.)	6 (-)	966 (-)	6 (-)	943 (-)
<i>Dotterföretag i Sverige</i>				
(varav tantiem o.d.)	2 (-)	85 (-)	3 (-)	80 (-)
<i>Dotterföretag utomlands</i>				
Frankrike (varav tantiem o.d.)	- (-)	3 (o)	- (-)	3 (-)
Schweiz	1	3	1	3
Österrike	1	0	1	0
Polen	0	1	0	1
Danmark	0	4	0	5
Övriga länder	0	1	0	0
<i>Summa dotterföretag</i> (varav tantiem o.d.)	4 (-)	97 (o)	5 (-)	92 (-)
<i>Summa koncernen</i> (varav tantiem o.d.)	10 (-)	1 063 (o)	11 (-)	1 035 (-)

För tiden före bolagiseringen av affärsverket Statens Järnvägar, årsskiftet 2000/2001, ansvarar Svenska staten för intjänade och ej betalda pensionsutfästelser till de anställda i moderbolaget som var anställda i affärsverket Statens Järnvägar före bolagiseringen. För dessa anställda gäller de statliga pensionsplanerna PA g1 eller PA o3 som administreras av Statens Pensionsverk (SPV). PA g1 är en förmånsbestämd pensionsplan och PA o3 är både förmåns- och avgiftsbestämd. Enligt dessa planer har ett antal anställda rätt till pensionering vid 60 eller 63 års ålder, s.k. antastbar pension. De anställda har erbjudits möjlighet att kvarstanna i dessa planer. Pensionsplanen PA g1 och den förmånsbestämda delen av PA o3 är ej väsentliga och dessa har därmed i sin helhet klassificerats som avgiftsbestämda pensionsplaner. För alla nyanställda gäller ITP-planen som normalt har 65 år som pensionsålder. ITP-planen klassificeras som en förmånsbestämd plan. Den administreras av Alecta och är en gemensam plan för flera arbetsgivare. För närvarande saknas möjlighet att erhålla de upplysningar som krävs för att kunna redovisa denna plan som en förmånsbestämd plan. Planen redovisas därför som en avgiftsbestämd plan.

Årets kostnad för avgiftsbestämda planer uppgår för moderbolaget till 92 (106) och för koncernen till 97 (114).

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

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

Avsättningar till pensioner redovisade enligt IAS 19	2006	2005	2004
<i>Den totala kostnad som redovisas i resultaträkningen avseende förmånsbestämda pensioner</i>			
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande period	-4	-3	-4
Räntekostnad	-1	-1	-1
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	1	0	-0
Aktuariella förluster och vinster	-1	-	-
Reglering	-	2	-
Summa pensionskostnad för året	-5	-2	-5
<i>Pensionssskuld avseende förmånsbestämda planer</i>			
Nuvärdet på balansdagen av förmånsbestämda förpliktelser	-41	-39	-28
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde på balansdagen	23	16	9
Nettot av aktuariella vinster och förluster som inte redovisas i balansräkningen	12	13	4
Skuld att redovisa i balansräkningen	-6	-10	-15
<i>Specifikation av förändringen av förpliktelsens nuvärde</i>			
Förpliktelsens nuvärden den 1 januari	-39	-28	-22
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-4	-4	-4
Räntekostnad	-1	-1	-1
Utbetalda förmåner	3	2	1
Aktuariell förlust på förpliktelsen	0	-11	-2
Reglering	-	3	-
Förpliktelsens nuvärde den 31 december	-41	-39	-28
<i>Specifikation av förändringen av förvaltningstillgångarnas verkliga värde</i>			
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde den 1 januari	16	9	7
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	1	0	0
Tillskjutna medel från arbetsgivare	6	5	4
Utbetalda medel till arbetsgivare	0	0	-0
Aktuariell vinst/förlust på förvaltningstillgångar	0	2	-2
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde den 31 december	23	16	9
<i>Specifikation av förändringarna i den nettoskuld som redovisas i balansräkningen</i>			
Skuld vid årets början	-10	-15	-15
Pensionskostnad	-5	-2	-5
Utbetalda förmåner	3	2	1
Tillskjutna medel från arbetsgivare	6	5	4
Utbetalda medel till arbetsgivare	-	0	0
Skuld vid årets slut	-6	-10	-15
Aktuariella antaganden, %			
Diskonteringsränta	3,5	4,5	5,0
Förväntad avkastning på förvaltningstillgångar	3,5	4,5	5,0
Förväntad löneökningstakt	3,0	3,0	3,0
Förändring i inkomstbasbelopp	3,0	3,0	3,0
Inflation	2,0	2,0	2,0
Personalomsättning	5,0	5,0	2,0
Utnyttjandegrad antastbara pensioner	50,0	50,0	50,0
Livslängd enligt beräkningar i P94			

NOT 9 FORTS.**Grund för antaganden**

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

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

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

För antagande om inflation har använts Riksbankens långsiktiga mål.

Personalomsättning och utnyttjandegrad antastbara pensioner, baseras på historisk erfarenhet.

Sjukfrånvaro (helår), moderbolaget, %	Kvinnor	Män	Totalt
Åldersgrupp			
–30	1,87	2,33	2,24
31–49	5,80	3,64	3,95
50–	9,21	7,19	7,33
Frånvarotid			
Korttidsfrånvaro (–59 dagar)	3,99	3,15	3,25
Långtidsfrånvaro (60– dagar)	2,25	2,16	2,17

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare, moderbolaget*Principer*

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår årsarvode enligt årsstämans beslut.

Arbetstagarrepresentanter erhåller arvode per sammanträde. Ersättning till verkställande direktören och andra ledande befattningshavare utgörs av grundlön, eventuell rörlig ersättning, övriga förmåner samt pension.

Ersättningar till styrelsen

Belopp i KSEK		Styrelsearvode
Styrelsens ordförande	Karl-Gunnar Holmqvist	240
Styrelseledamot	Lisbeth Grönfeldt Bergman	109
Styrelseledamot	Lotta Lundén	109
Styrelseledamot	Björn Mikkelsen	109
Styrelseledamot	Christer Bådholm	109
Styrelseledamot	Carl-Viggo Östlund	109
Styrelseledamot	Jan Sjökvist	109
Styrelseledamot	Malin Persson	109
Arbetstagarrepresentant	Stefan Bieder	28
Arbetstagarrepresentant	Peter Lundmark	32
Arbetstagarrepresentant, adjungerad	Ann-Charlotte Juliusson	32
Arbetstagarrepresentant, suppleant	Björn T Johansson	4

Ersättningar och övriga förmåner till ledande befattningshavare		Lön ¹	Övriga förmåner	Summa	Pensions-ålder	Pensions-kostnad
Belopp i KSEK						
Verkställande direktör	Jan Sundling	2 580	136	2 716	60	1 964
Ekonomidirektör, vice VD	Gunnar Andersson	1 620	106	1 726	62	923
Divisionschef Operations, vice VD	Johan Saarm, avgående ²	992	70	1 062	65	208
Divisionschef Logistics	Atna Nasiopoulos ³	450	25	475	65 ⁵	349
Divisionschef Marketing and Sales	Mats Hanson	1 380	90	1 470	65	430
Divisionschef Planning	Mats Granath	1 380	60	1 440	65	602
Divisionschef Road	Lars Reinholdsson ⁴	765	0	765	65	155
Divisionschef Operations	Marcin Tubylewicz	1 320	73	1 393	65	355
Divisionschef Market Support	Olle Wennerstein	1 380	64	1 444	65	513
Stabschef Information, Communication and Technology	Kerstin Stenberg	1 140	73	1 213	65	433
Stabschef Human Resource	Kine Jangren	1 020	66	1 086	65	481
Stabschef Corporate Communication	Mats Hollander	816	60	876	65	268
Stabschef Business Architecture	Ingvar Elmér ⁶	665	60	725	65	163
Divisionschef Business	Sören Belin ⁷					

¹ Ingen rörlig ersättning har utgått under året.

² Johan Saarm avgick från ledningsgruppen 1/9 2006.

³ Atna Nasiopoulos tillträdde 1/8 2006.

⁴ Lars Reinholdsson avgick från ledningsgruppen 17/9 2006.

⁵ Genom avstående av lön har erhållits en tilläggsförsäkring som kan lyftas från 60 år.

⁶ Ingvar Elmér tillträdde 1/6 2006.

⁷ Anlitad på konsultbasis, se not 5.

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

Berednings- och beslutsprocess

Vid årsstämman 2006 beslutades att statens riktlinjer rörande anställningsvillkor för personer i företagsledande ställning i statliga företag av den 9 oktober 2003 ska tillämpas av Green Cargo. Styrelsen beslutar om anställningsvillkor för verkställande direktör efter förslag från styrelsens ersättningsutskott. Utskottet behandlar även strukturen i villkoren för övriga i ledningsgruppen inklusive verkställande direktörer i dotterföretag, som t.ex. pensionsförmåner, villkor vid anställningens upphörande, förmåner utöver lön. Verkställande direktör beslutar om lön för ledande befattningshavare i koncernen.

Incitamentsprogram

Något incitamentsprogram har liksom föregående år inte tillämpats år 2006, varför ingen rörlig ersättning under året utbetalats till verkställande direktören eller andra ledande befattningshavare.

Pensioner

Pensionsåldern för moderbolagets verkställande direktör är 60 år. För ekonomidirektören är pensionsåldern 62 år. För verkställande direktören och ekonomidirektören har pensionspremien indexreglerats med anledning av lönejusteringar. Övriga ledande befattningshavare har 65 års pensionsålder och omfattas normalt av ITP-planen, eller annan lösning på motsvarande kostnadsnivå, varvid alternativregeln tillämpas. Samtliga pensionsförmåner utom ekonomidirektörens är oantastbara.

Avgångsvederlag

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

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

NOT 10 ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
<i>Deloitte</i>				
Revisionsuppdrag	2,3	1,7	1,7	1,2
Andra uppdrag	0,3	0,2	0,3	0,2
<i>Riksrevisionen</i>				
Revisionsuppdrag	0,2	0,1	0,2	0,1
Andra uppdrag	–	–	–	–
<i>Övriga bolag</i>				
Revisionsuppdrag	0,2	0,3	–	0
Andra uppdrag	0,2	0,3	0	–
<i>Summa</i>	3,2	2,6	2,2	1,5

NOT 11 ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Valutakursdifferenser som påverkat rörelseresultatet	0	–7	–	–7
Övriga poster	–1	–1	–	–
<i>Summa</i>	–1	–8	–	–7

NOT 12 RESULTAT FRÅN ANDELAR I KONCERNFÖRETAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	–	–	–	0
Nedskrivningar/återförda nedskrivningar	–	–	2	–12
<i>Summa</i>	–	–	2	–12

NOT 13 RESULTAT FRÅN ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Resultatandel i handelsbolag	-	-	0	-3
Realisationsresultat vid avyttring av andelar	-	-	-	2
<i>Summa</i>	-	-	0	-1

NOT 14 RÄNTEINTÄKTER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Ränteintäkter, koncernföretag	-	-	1	1
Ränteintäkter, övriga	32	15	31	14
<i>Summa</i>	32	15	32	15

NOT 15 RÄNTEKOSTNADER OCH LIKNANDE RESULTATPOSTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Räntekostnader, koncernföretag	-	-	0	0
Räntekostnader, ränteswap	-4	-10	-4	-10
Räntekostnader, övriga	-86	-89	-80	-83
Verkligt värderesultat för finansiella instrument				
räntederivat: överföring från eget kapital	-	-1	-	-1
räntederivat: ej säkringsredovisade	20	5	20	5
kortfristiga placeringar	-5	-	-5	-
valutaderivat: transaktioner som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning	-0	-	-0	-
Finansiella valutakursdifferenser	5	-5	5	-5
<i>Summa</i>	-70	-100	-64	-94

NOT 16 SKATT PÅ ÅRETS RESULTAT

Väsentliga delbelopp i årets skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Aktuell skatt	-10	-10	0	-5
Uppskjuten skatt	-70	224	-69	224
Summa	-80	214	-69	219

Sambandet mellan årets skattekostnad och redovisat resultat före skatt	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Redovisat resultat före skatt	245	137	235	132
Skatt enligt gällande skattesats (28 procent)	-69	-38	-66	-37
Förändring i skatteeffekt av temporära skillnader där uppskjuten skatt ej bokförts	-7	-2	-	-
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader/ej skattepliktiga intäkter	-4	-2	-3	-6
Skatteeffekt av avvikande skattesatser i utlandet	0	-0	-	-
Avdragsgilla temporära skillnader ej redovisade som uppskjuten skattefordran	-	256	-	262
Summa	-80	214	-69	219

Aktuell och uppskjuten skatt som redovisas direkt mot eget kapital	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Aktuell skatt avseende koncernbidrag	-	-	-0	-5
Summa	-	-	-0	-5

NOT 17 IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Balanserade utvecklingsutgifter		Goodwill		Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	71	48	31	31	4	19
Nyanskaffningar	0	1	–	–	12	11
Avyttringar och utrangeringar	–5	–4	–	–	–	0
Omklassificeringar	16	26	–	–	–16	–26
<i>Vid årets slut</i>	82	71	31	31	–	4
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–24	–15	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	5	4	–	–	–	–
Årets avskrivning	–11	–13	–	–	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–30	–24	–	–	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–5	–5	–26	–15	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	0	–	0	–11	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–5	–5	–26	–26	–	–
Bokfört restvärde vid årets slut	47	42	5	5	–	4
Moderbolaget	Balanserade utvecklingsutgifter				Pågående balanserade utvecklingsutgifter	
	2006	2005			2006	2005
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	65	43			4	19
Nyanskaffningar	–	–			12	11
Utrangerat	–	–4			0	0
Omklassificeringar	16	26			–16	–26
<i>Vid årets slut</i>	81	65			–	4
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–19	–10			–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	3			–	–
Årets avskrivning	–11	–12			–	–
<i>Vid årets slut</i>	–30	–19			–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>						
Vid årets början	–5	–5			–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–			–	–
<i>Vid årets slut</i>	–5	–5			–	–
Bokfört restvärde vid årets slut	46	41			–	4

NOT 17 FORTS.

Total kostnad för utveckling	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Utgifter för utveckling som kostnadsförts	26	17	26	17
Avskrivningar	11	13	11	12
<i>Summa</i>	37	30	37	29

Balanserade utvecklingsutgifter avser till väsentlig del ett projekt avseende avtals- och ordersystem. Det redovisade värdet per 2006-12-31 är 45 och genomsnittlig kvarstående avskrivningstid är 4 år.

Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

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

NOT 18 MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernen	Mark, mark- anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>						
Vid årets början	73	74	277	277	43	43
Nyanskaffningar	0	0	2	–	3	0
Avyttringar och utrangeringar	–3	–1	–	–	–	0
Omklassificeringar	1	–	104	–	0	–
<i>Vid årets slut</i>	71	73	383	277	46	43
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Vid årets början	–10	–8	–39	–30	–19	–14
Avyttringar och utrangeringar	0	0	–	–	–	0
Årets avskrivning	–2	–2	–12	–9	–6	–5
<i>Vid årets slut</i>	–12	–10	–51	–39	–25	–19
Bokfört restvärde vid årets slut	59	63	332	238	21	24

	Transport- medel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	688	665	2 310	2 238	169	173	129	34
Nyanskaffningar	51	35	74	86	6	17	23	118
Avyttringar och utrangeringar	-44	-28	-5	-16	-2	-25	-1	0
Omklassificeringar	242	16	-232	2	10	4	-127	-23
Vid årets slut	937	688	2 147	2 310	183	169	24	129
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	-387	-353	-550	-433	-91	-91	-	-
Omklassificeringar	-156	-2	157	2	-1	-	-	-
Avyttringar och utrangeringar	41	20	3	4	2	24	-	-
Årets avskrivning	-65	-52	-107	-123	-25	-24	-	-
Vid årets slut	-567	-387	-497	-550	-115	-91	-	-
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	-4	-2	-888	-888	-1	-1	-	-
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	-2	-2	-	-0	-2	-0	-	-
Vid årets slut	-6	-4	-888	-888	-3	-1	-	-
Bokfört restvärde vid årets slut	364	297	762	872	65	77	24	129

I leasade transportmedel ingår investeringar som finansierats med egna medel. Dessa investeringar går inte att fysiskt skilja från transportmedlen och klassificeras därför som leasade transportmedel. Totalt bokfört värde av egenfinansierade anläggningar som ingår i leasade transportmedel är 146. Anskaffningar under året är 38.

NOT 18 FORTS.

Moderbolaget	Mark, mark- anläggningar och byggnader		Leasade byggnader		Investeringar i hyrda lokaler			
	2006	2005	2006	2005	2006	2005		
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	3	3	277	277	42	42		
Nyanskaffningar	–	–	2	–	3	0		
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–1	0		
Omklassificeringar	–	–	104	–	1	–		
<i>Vid årets slut</i>	3	3	383	277	45	42		
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–1	–1	–39	–30	–18	–13		
Avyttringar och utrangeringar	0	0	–	–	0	0		
Årets avskrivning	–0	–0	–12	–9	–6	–5		
<i>Vid årets slut</i>	–1	–1	–51	–39	–24	–18		
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	–1	–	–	–	–	–		
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–1	–	–	–	–		
<i>Vid årets slut</i>	–1	–1	–	–	–	–		
Bokfört restvärde vid årets slut	1	1	332	238	21	24		
	Transport- medel		Leasade transportmedel		Inventarier		Pågående nyanläggningar	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>								
Vid årets början	455	443	2 220	2 136	138	141	119	27
Nyanskaffningar	42	23	59	86	4	14	13	109
Avyttringar och utrangeringar	–16	–21	–5	–4	–1	–22	–1	0
Omklassificeringar	234	10	–231	2	10	5	–118	–17
<i>Vid årets slut</i>	715	455	2 043	2 220	151	138	13	119
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>								
Vid årets början	–213	–188	–541	–427	–69	–70	–	–
Omklassificeringar	–156	–2	157	2	–1	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	13	19	3	2	1	22	–	–
Årets avskrivning	–53	–42	–103	–118	–22	–21	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–409	–213	–484	–541	–91	–69	–	–
<i>Akkumulerade nedskrivningar</i>								
Vid årets början	–4	–2	–888	–888	0	0	–	–
Nedskrivningar som redovisas i resultaträkningen	–	–2	–	–0	–2	0	–	–
<i>Vid årets slut</i>	–4	–4	–888	–888	–2	0	–	–
Bokfört restvärde vid årets slut	302	238	671	791	58	69	13	119

I leasade transportmedel ingår investeringar som finansierats med egna medel. Dessa investeringar går inte att fysiskt skilja från transportmedlen och klassificeras därför som leasade transportmedel. Totalt bokfört värde av egenfinansierade anläggningar som ingår i leasade transportmedel är 146. Anskaffningar under året är 38.

Byggnader och mark	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Bokfört värde byggnader i Sverige	20	22	0	0
Bokfört värde mark i Sverige	12	12	0	0
Taxeringsvärde byggnader i Sverige	5	2	–	–
Taxeringsvärde mark i Sverige	0	0	–	–

NOT 19 UPPGIFTER OM LEASING

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

Koncernen	2006			2005		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	393	55	448	292	68	360
Mellan ett och fem år	252	128	380	568	139	707
Senare än fem år	687	139	826	735	144	879
Summa	1 332	322	1 654	1 595	351	1 946

Skuldens fördelning per valuta (omräknat i MSEK)

		Genomsnittlig ränta under året, %
EUR	141	3,27
varav med fast ränta	91	3,04
SEK	1 191	5,36
varav med fast ränta	1 039	5,01
Summa	1 332	

Moderbolaget	2006			2005		
	Amortering	Ränta	Summa betalning	Amortering	Ränta	Summa betalning
Inom ett år	388	51	439	287	64	351
Mellan ett och fem år	216	115	331	540	124	664
Senare än fem år	636	138	774	684	142	826
Summa	1 240	304	1 544	1 511	330	1 841

Skuldens fördelning per valuta (omräknat i MSEK)

		Genomsnittlig ränta under året, %
EUR	141	3,27
varav med fast ränta	91	3,04
SEK	1 099	5,25
varav med fast ränta	1 039	5,01
Summa	1 240	

NOT 19 FORTS.

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

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

Avgifterna för ett delavtal är fast under hela avtalstiden. För övriga gäller att avgiften beräknas som summan av Statens Järnvägars planenliga avskrivningar för objekten och finansieringskostnad för objektens restvärde.

Koncernen har köpoptioner för samtliga objekt.

Under perioden 2001–2006 har flera avtal om finansiell leasing träffats med ett flertal motparter. De finansierade objekten är vagnar, lastbilar, logistikfastigheter och inventarier. I samtliga dessa avtal finns möjlighet för Green Cargo att förtidslösa objekten. Avtalen har en rörlig basränta och ett restvärde som motsvarar det beräknade ekonomiska restvärdet.

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

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
<i>Finansiella leasingkontrakt</i>				
Framtida minimileasingavgifter avseende objekt som vidareuthyrs externt	67	179	1	108

NOT 20 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG OCH INTRESSEFÖRETAG

Andelar i koncernföretag, moderbolaget	Org.nr.	Antal andelar	Andel, % ¹	Bokfört värde
Celexor AB, Stockholm	556325-0470	1 000	100,0	1
Green Cargo Fastigheter AB, Stockholm	556167-6197	4 200	100,0	0
Green Cargo Road & Logistics A/S, Glostrup DK	26115396	–	100,0	1
Hallsbergs Terminal AB, Hallsberg	556317-5966	30 000	67,0	10
Hallsbergs Kombiterminal AB, Hallsberg	556643-8023	1 200	60,0	–
Homerun Europe AB, Stockholm	556587-2776	1 000 000	100,0	5
Homerun Incentive AB, Stockholm	556587-5878	1 000	100,0	–
J Ringborg AB, Norrköping	556161-7191	50 000	100,0	6
Nordisk Transport Rail AB, Trelleborg	556336-9270	100 000	100,0	73
Nordisk Transport Rail Austria GmbH, Wien, AU		–	100,0	–
Nordisk Transport Rail GmbH, Berlin, DE		–	100,0	–
Nordisk Transport Rail Polska Sp. Z.o.o., Warszawa, PL		–	100,0	–
Nordisk Transport Rail SA, 329880934, St. Malo, FR	329880934	2 993	100,0	–
Züst & Bachmeiser S.A., Chiasso, CH		1 000	100,0	–
Sve Rail Italia AB, Stockholm	556065-7313	1 000	100,0	1
TGOJ Trafik AB, Eskilstuna	556157-6587	5 000	100,0	10
<i>Summa</i>				107

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

Andelar i intresseföretag, moderbolaget och koncernen	Org.nr.	Antal andelar, % ²	Kapitalandelens värde i koncernen	Bokfört värde hos moderbolaget
<i>Direkt ägda</i>				
CargoNet AS, Oslo, NO	983606598	45	228	236
Hansa Rail GmbH, Frankfurt am Main, DE	HRB 37130	50	2	0
OY Railtrans Ltd., Helsingfors, FI	173611	50	19	–
SeaRail EEIG, Helsingfors, FI	1491987-8	33	–	–
Summa			249	236
<i>Indirekt ägda</i>				
CargoNet AB, Stockholm	556447-4616	45	–	–
Swe-Kombi AB, Stockholm	556360-0526	45	–	–
Tömmervogner AS, Oslo	986040471	25	–	–

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

Koncernen har följande filialer i utlandet

Nordisk Transport Rail Representation, Prag, Tjeckien
 Nordisk Transport Rail Representation, Bratislava, Slovakien

Förvärv av dotterföretag

Den 19 juni 2006 förvärvades resterande 21 procent av aktierna i Homerun Europe AB och bolaget blev därmed helägt dotterföretag till Green Cargo AB. Köpeskillingen uppgick till 1.

Andelar i intresseföretag, koncernen	2006	2005
Ingående balans	256	239
Försäljning av andelar i intresseföretag	0	-3
Andel av resultat	4	2
Valutakursdifferenser	-13	11
Andra förändringar i eget kapital	2	7
Utgående balans	249	256

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

Namn	Reg. land	Tillgångar	Skulder	Intäkter	Vinst/(förlust)	Ägarandel, %
2006						
CargoNet	Norge	970	464	1 730	10	45
Oy Railtrans Ltd.	Finland	55	16	110	-2	50
SeaRail EEIG	Finland	20	31	173	1	33

NOT 21 ANDRA LÅNGFRISTIGA VÄRDEPAPPERSINNEHAV

Av andra långfristiga värdepappersinnehav utgör 29 (20) insatskapital i KB Sveterm. KB Sveterm ägs tillsammans med Nordisk Renting AB. KB Sveterm äger logistikfastigheter som Green Cargo AB förvaltar och leasar. Green Cargo har möjlighet att mellan år 2007 och 2016 förvärva bolaget.

NOT 22 DERIVATINSTRUMENT, KONCERNEN OCH MODERBOLAGET

	2006		2005	
	Tillgångar	Skulder	Tillgångar	Skulder
Räntederivat – ej säkringsredovisade	12	3	4	15
Valutaderivat – ej säkringsredovisade	0	0	–	–
Valutaderivat – kassaflödessäkringar	10	0	0	0
Summa	22	3	4	15
varav långfristig del	12	0	0	0
varav kortfristig del	10	3	4	15

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

Räntederivat

Per den 31 december hade koncernen 13 öppna räntederivat där rörlig ränta bytts mot bunden ränta, samtliga med en löptid mellan 10 månader och 10 år. Nominella belopp och räntor för dessa är följande:

	2006			2005		
	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta	Nominellt belopp (MSEK)	Bunden ränta	Rörlig ränta
EUR	91	3,04	3,53	95	3,04	2,41
SEK	725	3,25	3,19	700	2,70	1,74

Valutaderivat

Per den 31 december hade koncernens 47 öppna valutaterminkontrakt löptider på upp till 12 månader. De belopp som kommer att erhållas och de kontrakterade växelkurserna för öppna kontrakt är följande:

	Belopp (MSEK)		Växelkurser	
	2006	2005	2006	2005
EUR	326	207	9,31	9,42
NOK	44	–	1,10	–

Nettot av kundfordringar och leverantörsskulder i utländsk valuta utgjorde per den 31 december en fordran på 136 (109) varav 38 (24) har säkrats med valutaterminkontrakt som ingår i sammanställningen ovan.

Vinster och förluster i eget kapital på valutaterminkontrakt per 31 december 2006 kommer att överföras till resultaträkningen vid olika tidpunkter mellan 1 månader och 12 månader från balansdagen.

NOT 23 ANDRA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Ej räntebärande	1	1	0	0
Räntebärande	–	0	–	0
<i>Summa</i>	1	1	0	0

NOT 24 UPPSKJUTEN INKOMSTSKATT

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

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Uppskjutna skattefordringar	206	278	206	278
<i>Summa uppskjutna skattefordringar</i>	206	278	206	278

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Uppskjutna skatteskulder	–8	–7	–	–
<i>Summa uppskjutna skatteskulder</i>	–8	–7	0	–

Uppskjutna skatteskulder avser uppskjuten skatt på avskrivningar över plan.

Specifikation över temporära skillnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Nedskrivningar av leasade anläggningstillgångar	376	494	376	494
Temporära skillnader avseende leasing	61	28	61	28
Underskottsavdrag	300	440	300	440
Övriga temporära skillnader	–3	30	–3	30
<i>Summa temporära skillnader</i>	734	992	734	992
<i>Uppskjutna skattefordringar på detta belopp</i>	206	278	206	278

Uppskjutna skatter redovisade i eget kapital under året framgår nedan:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Uppskjuten skatt avseende finansiella instrument	–3	4	–3	4
Uppskjuten skatt avseende byggnadskomponenter	–	1	–	1
<i>Summa</i>	–3	5	–3	5

NOT 25 VARULAGER

Redovisade värden	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Diesellager, anskaffningsvärde	2	3	2	3
Diesellager, nettoförsäljningsvärde	2	3	2	3
Reservdelslager, anskaffningsvärde	7	9	–	–
Reservdelslager, nettoförsäljningsvärde	7	9	–	–
Pågående arbete för annans räkning	0	0	–	–
<i>Summa bokfört värde</i>	9	12	2	3

NOT 26 FORDRINGAR HOS KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2006	2005
Räntebärande	33	35
Ej räntebärande	20	21
<i>Summa</i>	53	56

NOT 27 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Förskottsbetalda hyror och liknande	21	24	22	24
Övriga förskottsbetalda kostnader	16	40	14	37
Upplupna fraktintäkter	65	62	60	57
Övriga upplupna intäkter	29	12	29	12
<i>Summa</i>	131	138	125	130

NOT 28 ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER

Räntebärande	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Förfallotidpunkt, ett till fem år från balansdagen	3	5	–	0
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	26	25	–	–
<i>Summa</i>	29	30	–	0

Ej räntebärande	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Förfallotidpunkt, ett till fem år från balansdagen	12	–	12	–
Förfallotidpunkt, senare än fem år från balansdagen	–	–	–	–
<i>Summa</i>	12	–	12	–

NOT 29 AVSÄTTNINGAR

Koncernen	Omstrukturerings- åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar	Totalt
Vid årets början	3	13	8	24
Avsättningar som gjorts under året	3	5	6	14
Avsättningar som tagits i anspråk under året	-2	-10	-8	-20
Vid årets slut	4	8	6	18
varav kortfristig del	3	2	6	11
varav långfristig del	1	6	0	7

Moderbolaget	Omstrukturerings- åtgärder	Pensioner	Övriga avsättningar	Totalt
Vid årets början	3	0	8	11
Avsättningar som gjorts under året	3	-	2	5
Avsättningar som tagits i anspråk under året	-2	-	-8	-10
Vid årets slut	4	0	2	6
varav kortfristig del	3	0	2	5
varav långfristig del	1	0	0	1

NOT 30 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Personalrelaterade kostnader	196	171	176	155
Infraavgifter	39	42	34	36
Räntekostnader	11	9	11	9
Övriga upplupna kostnader	165	167	146	144
Övriga förutbetalda intäkter	10	8	10	8
Summa	421	397	377	352

NOT 31 KORTFRISTIGA SKULDER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Räntebärande	508	309	521	325
Ej räntebärande	917	897	816	811
Summa	1 425	1 206	1 337	1 136

NOT 32 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
<i>Ställda säkerheter</i>				
Företagsinteckningar	3	3	–	–
Fastighetsinteckningar	4	4	–	–
Andra ställda panter	0	0	–	–
<i>Summa ställda säkerheter</i>	7	7	–	–
<i>Eventualförpliktelser</i>				
Övriga eventualförpliktelser till förmån för koncernföretag	–	–	71	80
Övriga eventualförpliktelser	31	142	15	119
<i>Summa eventualförpliktelser</i>	31	142	86	199

Övriga eventualförpliktelser avser främst motförbindelser för bankgarantier samt garantier mot tullverk och utländska järnvägsförvaltningar. Dessa förväntas inte generera något utflöde av resurser.

Minskningen av Övriga eventualförpliktelser jämfört med 2005 beror främst på att en eventualförpliktelse på 107 upptagits som lån under 2006.

NOT 33 SÄRSKILDA UPPLYSNINGAR OM EGET KAPITAL**KONCERNEN****Aktiekapital**

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

Övrigt tillskjutet kapital

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

Reserver**Säkringsreserv**

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

Omräkningsreserv

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

Balanserade vinstmedel och årets resultat

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

NOT 33 FORTS.

Specifikation reserver	Säkringsreserv	Omräkningsreserv
<i>Belopp vid årets början</i>	0	13
Kassaflödessäkringar valutaterminer		
Redovisat direkt mot eget kapital	10	
Uppskjuten skatt	-3	
Valutakursdifferenser		
Dotterföretag		-2
Intresseföretag		-13
<i>Belopp vid årets slut</i>	7	-2

Justering av kapitalandel pga. CargoNet anpassning till IFRS

Från och med år 2006 tillämpas IFRS i intresseföretaget CargoNet. Justeringarna vid rapportering enligt de nya redovisningsreglerna avser främst komponentavskrivningar och pensioner. Effekten har redovisats och påverkar kapitalandelen i intresseföretag och eget kapital. Justeringarna är ackumulerat per 2005-12-31 positiva med 7 då hänsyn har tagits till uppskjuten skatt. Justeringen avseende andel i intresseföretags resultat för 2005 är 0.

MODERBOLAGET**Aktiekapital**

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

Bundet och fritt eget kapital

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

Specifikation reserver	Säkringsreserv
<i>Belopp vid årets början</i>	0
Kassaflödessäkringar valutaterminer	
Redovisat direkt mot eget kapital	10
Uppskjuten skatt	-3
<i>Belopp vid årets slut</i>	7

NOT 34 TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYSER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Betalda och erhållna räntor				
Erhållen ränta	26	13	26	12
Erlagd ränta	-77	-85	-72	-83
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.				
Av- och nedskrivningar av tillgångar	233	242	207	223
Rearesultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-20	-8	-8	-6
Rearesultat vid försäljning av rörelse/dotterföretag	-	-1	-	-2
Förändringar av avsättningar	8	12	4	13
Orealiserat resultat vid värdering till verkligt värde	-15	-3	-15	-3
Räntor	-4	11	-4	7
Övrigt	-18	-2	-5	7
<i>Summa</i>	184	251	179	239
Transaktioner som inte medför betalningar				
Förvärv av tillgångar genom finansiell lease	46	155	32	155
<i>Summa</i>	46	155	32	155
Följande delkomponenter ingår i likvida medel				
Kassa och bank	199	46	144	13
Kortfristiga placeringar med löptid mindre än 3 månader	199	444	199	444
<i>Summa</i>	398	490	343	457

NOT 35 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2006	2005	2006	2005
Beviljad kreditlimit	37	37	15	15
Outnyttjad del	36	36	15	15
<i>Utnyttjat kreditbelopp</i>	1	1	-	-

Såvitt styrelsen och verkställande direktören känner till är årsredovisningen upprättad i överensstämmelse med god redovisningssed. De lämnade uppgifterna stämmer med de faktiska förhållandena i verksamheten och ingenting av

väsentlig betydelse har utelämnats som skulle kunna påverka den bild av koncernen och moderbolaget som skapats av årsredovisningen.

Solna den 29 mars 2007

Karl-Gunnar Holmqvist
Styrelseordförande

Lotta Lundén
Ledamot

Malin Persson
Ledamot

Björn Mikkelsen
Ledamot

Christer Bådholm
Ledamot

Carl-Viggo Östlund
Ledamot

Jan Sjöqvist
Ledamot

Lisbeth Grönfeldt Bergman
Ledamot

Peter Lundmark
Personalrepresentant

Stefan Bieder
Personalrepresentant

Jan Sundling
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 29 mars 2007

Deloitte AB

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Riksrevisionen

REVISIONSBERÄTTELSE

Till årsstämman i Green Cargo AB **Organisationsnummer 556119-6436**

Vi har granskat årsredovisningen, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i Green Cargo AB för räkenskapsåret 2006. Bolagets årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 34–95. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen samt för att internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören

gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och 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 har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS sådana de antagits av EU och årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av koncernens resultat och ställning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Stockholm den 29 mars 2007

Deloitte AB

Björn Sundkvist
Auktoriserad revisor

Per Redemo
Auktoriserad revisor
Riksrevisionen

Bolagsstyrningsrapport för verksamhetsåret 2006

SVENSK KOD FÖR BOLAGSSTYRNING (KODEN)

Förutom vad som följer av riksdagsbeslut, lagar och avtal med staten styrs Green Cargo AB (Green Cargo), som helägt statligt bolag, av de riktlinjer som regeringen genom näringsdepartementet tagit fram för sin ägarförvaltning. I statens ägarpolitik 2006, artikelnummer: N6019, redogörs för dessa riktlinjer. De principer som regeringen tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Kodens. För att ytterligare stärka ambitionsnivån för ett trovärdigt och förutsägbart agerande i ägarförvaltningen anser regeringen att Kodens regler skall vara en del av regeringens ramverk för ägarförvaltningen. Eftersom Kodens regler i första hand vänder sig till börsnoterade bolag har regeringskansliet funnit skäl att i vissa frågor komplettera eller uttolka Kodens regler.

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

TILLÄMPNING AV KODEN

Under 2006 har Green Cargos styrelse med tillämpning av Kodens upprättat bolagsstyrnings- och internkontrollrapport, vid konstituerande möte utsett ledamöter i ersättningsutskottet samt fattat beslut om vilka frågor som skall behandlas i detta utskott. Ersättningsutskottet har haft fem möten under 2006. Green Cargos hemsida har successivt uppdaterats med finansiell rapportering och rapportering om styrning. Årstämman 2006 hölls den 7 april 2006 i Solna. Revisorerna har utfört en översiktlig granskning av delårsrapporten för Green Cargo för perioden 1 januari – 30 september 2006.

AVVIKELSE FRÅN KODEN

Green Cargos styrelse har beslutat att inte tillämpa Kodens regler om valberedning, punkt 2.1.1 och om valberedningens sammansättning, punkt 2.1.2. Dessa regler ersätts med ägarens nomineringsprocess. Skälet till detta är att Green Cargo endast har en ägare, medan reglerna om valberedning enligt Kodens regler är anpassade till bolag med spritt ägande.

Ägarens nomineringsprocess innefattar även tillsättning av styrelse och revisor. Kodens regler om tillsättning av styrelse under punkt 2.2 och revisor under punkt 2.3 får anses tillgodosedda genom denna process.

I punkt 2.2.3 i Kodens regler skall valberedningen bl.a. redogöra för nominerade styrelseledamöters oberoende i förhållande till både ägare och bolag. Staten har beslutat att inte följa

Kodens regler i fråga om att redovisa ledamöters eventuella oberoende till staten som större ägare. Skälet till detta är följande. Statens ägarpolitik klargör att nomineringar till styrelsen offentliggörs enligt Kodens riktlinjer med undantag för redovisning av oberoende i förhållande till större ägare. Skälet till att bolag skall ha minst två styrelseledamöter som är oberoende i förhållande till större aktieägare och att samtliga styrelseledamöters oberoende i förhållande till större ägare skall redovisas enligt Kodens regler, syftar i all huvudsak till att skydda minoritetsaktieägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas dessa skäl för att redovisa oberoende. Green Cargo omfattas av ägarens beslut enligt ovan.

Kodens regler anger i punkt 3.8.2 att ett revisionsutskott skall inrättas. Regeringen anser att det är varje styrelses ansvar att bedöma behovet av att inrätta ett sådant utskott. Green Cargos styrelse har ansett att det inte föreligger behov av att inrätta ett revisionsutskott. I stället arbetar hela styrelsen med redovisnings- och revisionsfrågor. I detta arbete skall punkt 3.8.3 i Kodens regler tjäna som underlag och vägledning.

KVALITETSSÄKRING AV DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen kvalitetssäkrar den finansiella rapporteringen genom att:

- en finanspolicy, är framtagen som styrelsen granskat och godkänt. Vid styrelsemöte 7 december 2006 presenterades ett förslag till reviderad finanspolicy som styrelsen godkände,
- ta del av kvartalsrapporterna och fastställa dessa när de presenteras på styrelsemöten samt tillse att Green Cargo följer statens riktlinjer för extern ekonomisk rapportering,
- ta del av den månatliga kontrollerrapporten som är en detaljerad analys och kontinuerlig uppföljning av verksamheten mot mål i affärsplan och mot föregående år,
- granska och rapportera om den interna kontrollen.

Styrelsen sammanträffar med Green Cargos revisorer vid det styrelsemöte då årsredovisningen presenteras och godkänns. Vid styrelsemötet redogör revisorerna för sina iakttagelser i samband med revision av verksamhetsåret. För verksamhetsåret 2006 deltog revisorerna på styrelsemötet den 29 mars 2007.

Bolagsstyrningsrapporten har inte granskats av revisor.

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen ansvarar enligt den svenska aktiebolagslagen för den interna kontrollen. Enligt Koden skall till bolagets årsredovisning bifogas styrelsens rapport om den interna kontrollen. Denna rapport beskriver hur den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen inom Green Cargo är organiserad.

Beskrivning

Kontrollmiljö

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

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

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

Riskbedömning

Riskbedömningen av den finansiella rapporteringen har identifierat de resultaträknings- respektive balansräkningsposter

där risken för väsentliga fel är förhöjd samt till vilka processer dessa poster relaterar. De risker som identifierats beror huvudsakligen på högt balansvärde, antal transaktioner samt komplexitet i beräkningar. Riskbedömningen har resulterat i en beskrivning av aktuella processer och de kontroller som är inbyggda i dessa. I bolagets redovisningshandbok finns värderingsregler för alla väsentliga resultat- och balansposter.

Kontrollaktiviteter

Kontrollaktiviteter för säkerställande av korrekt finansiell rapportering är främst avstämningar, såväl maskinella som manuella. Resultatanalyser är en annan kontrollaktivitet. Resultatanalyserna bryts ned på divisionsnivå.

Bolaget har ingen formell internrevision skiljd från den övriga organisationen. Styrelsens bedömning är att ytterligare en kontrollinstans utöver de nuvarande kontrollfunktionerna inte är ekonomiskt motiverad.

Information och kommunikation

Den interna kommunikationen sker genom bolagets intranät, e-post, arbetsplatsträffar och personaltidning. Alla policies och riktlinjer finns åtkomliga på den interna webben.

För den externa och interna kommunikationen finns en kommunikationspolicy som reglerar hur vår information och kommunikation skall vara. Denna policy kompletteras av riktlinjer som reglerar bland annat ansvar, kanaler och massmediakontakter. Den externa finansiella ekonomiska rapporteringen produceras av ekonomistaben. Styrelsen godkänner rapporterna och uppdrar åt verkställande direktören att publicera dessa.

Uppföljning

Styrelsen erhåller tio gånger per år en rapport över den finansiella ställningen i jämförelse med både affärsplan och föregående år. Uppföljning görs också av de mål som uppsatts inom områdena Säkerhet, Miljö, Kund, Medarbetare, Samhälle och Finans.

BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Styrelsen träffar varje år de externa revisorerna för en avrapportering av den externa revisionen omfattande bland annat internkontroll. Inom bolaget upprättas en internkontrollrapport som innehåller en uppföljning över de brister

som identifierats i föregående års rapport och hur dessa hanterats under året.

Styrelsens rapport om intern kontroll har inte granskats av revisor.

Solna den 29 mars 2007

Karl-Gunnar Holmqvist

Christer Bådholm

Lisbeth Grönfeldt Bergman

Lotta Lundén

Björn Mikkelsen

Malin Persson

Jan Sjöqvist

Carl-Viggo Östlund

Stefan Bieder

Peter Lundmark

DEFINITIONER

AVKASTNING PÅ EGET KAPITAL Årets resultat dividerat med genomsnittligt eget kapital.

BRA MILJÖVAL Bra Miljöval är Svenska Naturskyddsföreningens miljömärkning. Producenter får ansöka om och – vid uppnådda kriterier – betala för en tidsbegränsad licens.

BRUTTOTONKILOMETER Lastens vikt samt vagnvikt och lokvikt multiplicerad med faktisk transportsträcka.

EDI (ELECTRONIC DATA INTERCHANGE) En internationell standard för att över datorer utbyta meddelanden som order, order- och leveranserkännande samt fakturor.

EURO4 Europeisk avgasnorm för tunga fordon, lagkrav från oktober 2006.

HÅLLBAR UTVECKLING Begreppet hållbar utveckling myntades av Brundtlandkommissionen (Världskommissionen för miljö och utveckling) och definieras som "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov."

INTERMODALA TRANSPORTLÖSNINGAR Öppen transportlösning för dörr-till-dörr-transporter baserat på lösa lastbärare, tåg och bil i kombination.

KONTROLLTORN För Green Cargo är det ett gränssnitt där kunden kan få tillgång till orderinformation/orderstatus, exempelvis möjlighet att följa godsets väg genom logistikkedjan. I kontrolltornet får kunden även tillgång till statistik och ska kunna skicka beställningar på transporter eller varuleveranser.

KUNDDIALOGEN Återkommande webb-baserad kundundersökning där Green Cargo undersöker kundernas nöjdhet och prioriteringar.

LOGISTIK Strategisk ledning av inköp, förflyttning, lagring av material, artiklar och färdigvaror samt av tillhörande informationsflöde. Logistikerns uppgift är att medelst god organisation och smart utnyttjande av marknadskanaler maximera nuvarande och framtida lönsamhet genom att så kostnadseffektivt som möjligt tillgodose order.

LÖS LASTBÄRARE Anordning som kan lyftas lastad mellan olika transportslag som lastbil, tåg eller båt. Exempel på lösa lastbärare är växelflak och container.

MEDARBETARDIALOGEN Återkommande webb-baserad undersökning där Green Cargo undersöker medarbetarnas nöjdhet och prioriteringar.

MEDELANTAL ÅRSMAN Medelantal årsanställda räknat i heltidstjänster.

MILJÖPRESTANDA Mätbar miljöpåverkan från verksamheten.

MILJÖIMAGE, FRÅN MEDARBETARDIALOG Medarbetarnas svar på en miljöfråga i medarbetardialogen vägs samman till ett index.

MILJÖPÅVERKAN Varje förändring i miljön, antingen negativ eller positiv, som helt eller delvis är ett resultat av organisationens aktiviteter/verksamhet, produkter eller tjänster.

MÅLTAVLAN Green Cargos affärsplanprocess som bryter ned Affärsplanens mål och aktiviteter på divisionsnivå och vidare ut på lokal nivå, med koppling ända till individuella medarbetarplaner. Med månatlig rapportering av utfall på de olika nivåerna i hela organisationen, är Måltavlan ett verktyg i syfte att åstadkomma ständig förbättring inom Affärsplanens prioriterade områden. Måltavlan fokuserade områden är Säkerhet, Medarbetare, Samhälle, Miljö, Kund och Finans.

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

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

NETTOTONKILOMETER Lastens vikt multiplicerad med debiterad transportsträcka.

OLYCKSKOSTNADER, JÄRNVÄG Varje olycka i kategorierna kollision, påkörning, urspårning och plankorsningsolycka ges ett schablonbelopp som jämförs per region med uppställda mål. Schablonkostnaden baseras på ett genomsnitt av direkta kostnader för

återställning av spår, fordon, last etc. Enbart olyckor där Green Cargo eller personalen har kunnat påverka händelsen och endast plankorsningsolyckor som inträffat utanför Banverkets infrastruktur noteras för kostnad.

RÖRELSEMARGINAL Rörelseresultat dividerat med nettoomsättning.

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

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

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

TDS (TULLDATASYSTEM) Det datasystem som tullen använder för klarering av import- och exportärenden och för att debitera tull och mervärdesskatt.

TRAFIKSÄKERHETSINDEX, JÄRNVÄG OCH VÄGTRAFIK Ett index som bygger på en värdering av alla inträffade olyckor under viss tid. Olyckor ges ett i förväg bestämt värde beroende på allvarlighetsgrad. Alla olycksvärden sätts samman i en formel där resultatet blir ett indexvärde i en skala från 0 till 100. Index 100 indikerar att inga olyckor har inträffat. Indexvärdet sänks av olycksantal och allvarlighetsgrad.

TRACK & TRACE Ett elektroniskt system som tillåter kunden att spåra och följa sitt transportgods.

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

VAGNSLAST Transporter som går med järnväg i ett fast nätverk enligt en fast tidtabell. Tåget innehåller vagnar från flera olika kunder.