

Regeringens proposition

2003/04:127

Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara
transportlösningar

Prop.
2003/04:127

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 april 2004

Göran Persson

Leif Pagrotsky
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att Green Cargo AB skall utvecklas till att vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under åren 2004–2005 vidta följande åtgärder, var för sig eller i kombination: att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB, att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att dessa åtgärder får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag. Regeringen föreslår vidare att regeringen bemyndigas att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra omstruktureringen av bolaget.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Beskrivning av Green Cargo	4
3.1	Bakgrund.....	4
3.2	Verksamhetsbeskrivning.....	4
3.3	Kund- och marknadssegment.....	5
4	Transport- och logistikmarknadens utveckling i Sverige och Europa.....	6
4.1	Avreglerad och konkurrensutsatt marknad	6
4.2	Drivkrafter i branschen	7
4.3	Branscutvecklingens implikationer för logistikaktörerna..	7
5	Green Cargo AB:s nuvarande position och framtida utmaningar	9
6	Green Cargo AB:s framtida strategi	10
6.1	Operativt åtgärdsprogram	10
6.2	Strukturell förändring.....	11
6.3	Finansiell förstärkning	12
7	Bemyndigande för regeringen att vidta omstruktureringsåtgärder..	14
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 april 2004.....	16

Regeringen föreslår att riksdagen

dels bemyndigar regeringen att under åren 2004–2005 vidta följande åtgärder, var för sig eller i kombination

1. att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB, att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB (avsnitt 7) samt

2. att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering av Green Cargo AB (avsnitt 7)

dels godkänner att åtgärder enligt punkt 1 får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag (avsnitt 7).

Med anledning av förslag i propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) bolagiserades Statens järnvägar den 31 december 2000. Bakgrunden till åtgärden var att marknaden för järnvägstrafik var föremål för stora strukturella förändringar, vilka ledde till ökad konkurrens. Utöver en förbättrad konkurrenssituation syftade åtgärden även till ökad genomlysning av den finansiella ställningen och resultatutvecklingen. Verksamheten överfördes till tre separata statligt ägda bolagsgrupper där Green Cargo AB (Green Cargo), som huvudsakligen bedriver godstrafik på järnväg, utgör ett av bolagen.

De strukturella förändringarna på den marknad inom vilken Green Cargo verkar har fortsatt. Konkurrenten har ökat. Regeringen har övervägt ett antal olika handlingsalternativ utöver det som behandlas i avsnitt 6, däribland ordnad avveckling och likvidation.

Ärendet innefattar hantering av affärskänslig information och ett offentliggörande skulle innebära risk för betydande ekonomisk skada för staten och bolaget. Mot denna bakgrund har vid ärendets beredning yttranden från myndigheter, sammanslutningar eller enskilda inte inhämtats. Däremot har underlag inhämtats från ekonomiska och juridiska rådgivare.

Propositionen bygger på en överenskommelse mellan den socialdemokratiska regeringen, vänsterpartiet och miljöpartiet de gröna.

3 Beskrivning av Green Cargo

3.1 Bakgrund

Svenska staten är ensam ägare till aktierna i Green Cargo. Bolaget har alltsedan bolaget bildades bedrivit ett omfattande arbete med effektivisering och rationalisering av verksamheten samt en anpassning till den fortgående internationaliseringen av transportmarknaderna. Under 2003 har bolaget intensifierat arbetet med att fastställa långsiktig investeringsplan, framtida affärsinriktning samt att utveckla system för uppföljning och genomförande. Detta har gjorts för att möta kundernas ökande krav samt för att förbättra lönsamheten.

Green Cargo har trots hittills genomförda åtgärder redovisat negativa resultat och såväl soliditeten som likviditeten är mycket ansträngd. Ett flertal åtgärder för att förbättra lönsamheten har identifierats och ett arbete med att genomföra dessa pågår.

3.2 Verksamhetsbeskrivning

Green Cargo svarar för cirka 18 procent av Sveriges totala transportarbete och för nära 80 procent av godstransporterna på järnväg. Bolaget är därmed en av de viktiga aktörerna på den svenska transportmarknaden.

Green Cargo verkar på ett väl utbyggt järnvägsnät i Sverige. Den dominerande delen av verksamheten utgörs av vagnslastsystemet, som motsvarar ca 70 procent av bolagets omsättning inom järnvägstransporter. Vagnslastsystemet är anpassat för kunder med behov av transporter med stor kapacitet, hög frekvens och hög tillförlitlighet över långa avstånd i Sverige och Norge. Systemtåg, som är anpassat för att transportera stora volymer i regelbundna flöden mellan avtalade fasta destinationer, är en annan betydande del av rörelsen och utgör ca 28 procent av omsättningen inom järnvägstransporter. För kunder med behov av att transportera gods som är extra tungt, brett, långt, högt eller känsligt erbjuder Green Cargo även specialtransporter.

Utöver järnvägsverksamheten bedriver Green Cargo även transporter med lastbil samt s.k. tredjepartslogistik. Detta innebär lagerhållning, lossning, lastning och distribution samt kontroll och ansvar för hela varu- och informationsflödet mellan kund, kundens kund och kundens leverantör. Bolaget bedriver även transporter i Norge och Sverige i det norska bolaget CargoNet A/S (tidigare godsverksamheten NSB) som ägs till 45 procent av Green Cargo.

Fakta Green Cargo koncernen, 2003

Omsättning:	6 192 miljoner kronor
Resultat:	-88 miljoner kronor
Soliditet:	11 procent
Antal anställda:	3 512 (inkl helägda dotterbolag)
Helägda dotterbolag:	TGOJ Trafik AB, NTR AB Celexor AB, CombiTrans Groupage Sweden AB, m.fl.
Delägda dotterbolag:	Cargonet A/S, Hallsbergs Terminal AB Sea Rail EEIG, m.fl.
Lok:	420 st, varav 215 ellok och 205 diesellok
Vagnar:	8 500 st
Lastnings- och lossnings- platser för järnvägstransporter:	400 st
Lastbilar:	245 st
Logistikcentra:	4 st (ca 200 000 m ²)
Ägare:	Svenska staten (100 procent)

3.3 Kund- och marknadssegment

Green Cargos kunder återfinns främst inom nordisk basindustri där skog, stål och papper dominerar. En betydande andel av kunderna verkar såväl inom som utanför Sveriges gränser. Det är därför av stor betydelse för Green Cargo att kunna erbjuda internationella logistiklösningar. Green Cargo samarbetar därför med andra logistikföretag i Europa. De största exportflödena går till Tyskland, Italien, Danmark, Norge och Frankrike.

35 procent av Green Cargos transporter är internationella och merparten av dessa går till eller via Tyskland.

Järnvägstransporter är det mest effektiva transportsättet i flera fall. Generellt sett är järnvägens konkurrenskraft störst vid längre transporter. Det avstånd där järnväg blir mer kostnadseffektivt är dock beroende av huruvida omlastning mellan transportmedel krävs. Andra faktorer som påverkar lämpligheten av olika transportsätt i olika situationer är godsets typ, miljöaspekter samt strukturen på transportbehovet. Järnväg är särskilt lämpligt för punkt-till-punkt transporter med lägre krav på flexibilitet.

Dessa faktorer tillsammans med järnvägens stora andel fasta kostnader gör att Green Cargos kunder och kundavtal grovt kan delas in i tre olika segment med olika attraktivitet för järnvägstransporter. Det första segmentet utgörs av transporter där transporter på järnväg är konkurrenskraftigt och Green Cargo kan uppnå en tillfredsställande lönsamhet. I det andra segmentet är järnvägstransporter ibland konkurrenskraftiga men konkurrerar ofta med andra transportsätt. I det tredje segmentet är inte järnvägstransporter konkurrenskraftiga. Green Cargo har i dag affärer i alla tre segmenten, men arbetar med att vidta de åtgärder som krävs för att endast verka i attraktiva segment.

4 Transport- och logistikmarknadens utveckling i Sverige och Europa

4.1 Avreglerad och konkurrensutsatt marknad

Godstransporter på järnväg sker sedan 1996 i konkurrens mellan olika operatörer och utgör cirka 24 procent av allt transportarbete i Sverige. Marknaden är avreglerad och Green Cargo verkar i såväl konkurrens med, som i samverkan med, andra företag i transportbranschen. Godstransporter på järnväg är inte en egen marknad utan skall ses som en del av den totala logistikmarknaden. Således påverkas Green Cargos marknad i mycket stor utsträckning av de drivkrafter som påverkar utvecklingen av den totala transport- och logistikmarknaden.

Regeringen har i propositionen Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95) nyligen lagt förslag till fortsatta satsningar i järnvägar med investeringar uppgående till 107,7 miljarder kronor för perioden 2004–2015. Denna fortsatta satsning på infrastrukturen stärker och motiverar en fortsatt omfattande godstrafik på järnväg i Sverige.

Ett arbete för att stärka järnvägens konkurrenskraft pågår inom EU. Marknaden för internationella godstransporter på det transeuropeiska transportnätet har öppnats. Ytterligare EG-direktiv som syftar till att vidga marknadstillträdet och förbättra transportkvaliteten är under utarbetande. Sveriges hållning är att aktivt stödja dessa förslag. Den avreglering som bedrivs inom EU har också medfört en tydligare konkurrenssituation. Fortfarande finns dock faktorer som försämrar tågets konkurrenskraft gentemot lastbil och båt. Huvudsakligen beror detta på att internationella tågtransporter i dag har en låg genomsnittlig hastighet och

leveransprecision då gränsövergångar med tåg är en tidsödande process där ofta såväl lok som personal behöver bytas på grund av olika system i olika länder.

Prop. 2003/04:127

4.2 Drivkrafter i branschen

Avregleringen för godstransporter på järnväg har inneburit nya villkor för aktörerna i branschen. Till detta är det i huvudsak kunderna som driver efterfrågan på och utvecklingen av logistiklösningar på den svenska och europeiska marknaden. De viktigaste drivkrafterna är dels att kundernas nya produkter når marknaden allt snabbare, dels en ökad internationalisering av marknaderna där geografiska gränser blir av alltmer underordnad betydelse och slutligen en ökad medvetenhet hos kunderna om logistikens betydelse för den egna verksamhetens resultat.

Den första viktiga drivkraften bygger på att industriföretagen ständigt söker sätt att reducera tiden för en ny produkt att nå marknaden. Ordercykeln hos internationella företag har minskat med hälften de senaste tio till femton åren. I tillägg till detta har produkternas genomsnittliga livslängd blivit kortare. Denna utveckling ökar efterfrågan på totala logistiklösningar, som exempelvis tidsbestämda transporter med hög kvalitet till lågt pris.

Den andra viktiga drivkraften utgörs av kundernas ökade försäljning över gränserna. Högre produktutvecklingstakt, ökat kostnadstryck, kortare ledtider och ökad specialisering vid sammansättningen gör att det blir allt mer sällsynt med en större europeisk fabrik för sammansättning. I Europa går trenden mot specialiserade fabriker. En viktig orsak till decentraliseringen och specialiseringen är det ökade behovet att producera till lägre kostnad, vilket medför att fabriker placeras i länder med kostnadsfördelar. Detta medför en ökad gränsöverskridande handel.

Den tredje viktiga drivkraften utgörs av kundernas ökade medvetenhet om logistikens betydelse och kostnad. Generellt sett medför ett företags logistikbehov stora kostnader. De senaste åren har företagen gjort stora ansträngningar för att reducera logistikkostnaderna genom mer kostnadseffektiva processer. Den genomsnittliga logistikkostnaden har i princip halverats och trycket på ytterligare kostnadsminskningar består.

Till de ovan beskrivna drivkrafterna kommer att antalet fusioner och förvärv bland kunderna till logistikföretagen har ökat. Stora företag blir allt större och trycket på att realisera beräknade synergier är betydande. Ett flertal funktioner centraliseras, såsom inköp, logistik och marknadsföring. För logistikföretagen innebär detta att de stora kunderna blir större men färre och att de erbjudna logistiklösningarna måste vara än mer konkurrenskraftiga.

4.3 Branschutvecklingens implikationer för logistikaktörerna

Tillsammans har de tre drivkrafterna (ökad hastighet, internationalisering och medvetenhet) haft stor påverkan på den europeiska logistikmarknaden och dess aktörer. Logistikkunderna söker i allt högre grad efter hel-

hetsleverantörer av logistik tjänster. Konsekvensen är att logistikföretagen måste erbjuda mer komplexa och värdeadderande tjänster till lågt pris och hög kvalitet. Dessa dimensioner har traditionellt sett varit underutvecklade i logistikindustrin och är därför ett prioriterat område i framtiden.

Den redan stora marknaden för gränsöverskridande transport ökar. I dag står gränsöverskridande trafik för omkring 20 procent av det totala fraktflödet i de 15 största länderna i Europa. Denna trafik förväntas öka dubbelt så snabbt som den inhemska trafiken. Ökad internationalisering samt kundernas behov av gränsöverskridande transporter och helhetslösningar från dörr till dörr driver således marknaden och operatörernas utveckling mot gränsöverskridande samarbeten och totallösningar där flera transportsätt måste kunna erbjudas och integreras. För att möta denna utveckling är större strukturella förändringar mellan operatörerna av stor betydelse för framtida framgång och konkurrenskraft.

Den gränsöverskridande trafiken har hanterats, och hanteras delvis så än i dag, genom löst sammansatta allianser mellan logistikföretag med stark närvaro på den lokala marknaden. Detta sätt att sälja och producera internationella transporter möter dock inte längre marknaden efterfrågan på ett effektivt sätt. En vidareutvecklad logistik kräver betydande investeringar i att utveckla integrerade erbjudanden. Detta kräver i sin tur en starkare koppling mellan olika logistikaktörer. Logistikmarknaden i Europa har historiskt sett varit högst fragmenterad. Avregleringen och de öppnade gränserna har gjort det möjligt för den europeiska logistikindustrin att utvecklas mot integration och konsolidering. Denna trend pågår och har i dag resulterat i ett fåtal Europatäckande logistikföretag med ett heltäckande tjänsteutbud.

Sammanfattningsvis befinner sig den europeiska logistikindustrin i en period av stark förändring. På den positiva sidan finns en generell ökning av efterfrågan och nya möjligheter, t.ex. inom internationella transporter, lagerhållning och integrerade lösningar. På den negativa sidan finns prispress, högre servicekrav och färre stora kunder. Dessa förutsättningar gäller även för järnvägstransportföretagen, som dock under de senaste decennierna har tappat markandsandelar eftersom man inte kunnat svara upp till de nya kraven från kunderna.

5 Green Cargo AB:s nuvarande position och framtida utmaningar

Prop. 2003/04:127

Regeringens bedömning: För att nå marknadsmässig avkastning och vara framgångsrik på logistikmarknaden behöver Green Cargo finna lösningar på följande utmaningar.

1. Internationella transporter: Green Cargo måste långsiktigt säkra att man kan erbjuda kunderna effektiva gränsöverskridande transporter.
2. Helhetslösningar: Green Cargo behöver kunna erbjuda kunderna effektiva integrerade helhetslösningar, vilket också innebär tillgång till flera transportsätt.
3. Kostnadseffektivitet och investeringar: Green Cargo måste för att kunna bära framtida investeringar uppnå en högre kostnadseffektivitet i verksamheten.

Skälen för regeringens bedömning: Green Cargo befinner sig i en situation med stora strategiska och operativa utmaningar. Green Cargo har per den 31 december 2003 en soliditet om 11 procent och genererat ett resultat om -88 miljoner kronor år 2003. Betydande förbättringar av lönsamhet och effektivitet har genomförts men ytterligare operativa och strategiska åtgärder av betydande omfattning krävs för att nå marknadsmässig avkastning. Green Cargos lönsamhet och kapitalbas är i dag otillfredsställande låga. Bolagets handlingsutrymme är starkt begränsat eftersom bolaget inte kan genomföra nödvändiga framtida investeringar, avseende framför allt lok och vagnar, samt identifierade omstruktureringar.

Inom godstransporter på järnväg är ovan beskrivna framgångsfaktorer ännu mer centrala än för logistiksektorn generellt. Då ett tåg kan hantera väsentligt större volym än en bil är storskalighet av ännu större betydelse för transportens kostnad och kvalitet. Vidare ökar järnvägens konkurrenskraft vanligen ju längre transportavståndet är. Denna eventuella konkurrens fördel minskar dock beroende på friktion vid gränsövergångar drivet av olika tekniska standarder, operativa olikheter, m.m. Därför är undanröjande av sådana problem av central betydelse. För att kunna tillgodose industrins ökade behov av ökad geografisk täckning, leverans kvalitet och allt högre komplexitet i flödena behöver marknadens aktörer, inklusive Green Cargo, standardisera, kvalitetssäkra och integrera sina erbjudanden samt öka den geografiska täckningen och på ett tillfredsställande sätt säkra effektiva internationella transporter.

Green Cargo måste skapa och erbjuda helhetslösningar och effektiva integrerade logistikprodukter, vilket innebär ett brett tjänsteutbud och hög logistikkompetens, för att kunna tillgodose sina kunders samtliga logistikbehov. Utgångspunkten är att på bästa sätt lösa kundens hela transportbehov oberoende av transportsätt.

Green Cargo agerar på en mogen marknad med stark prispress och behöver liksom de andra aktörerna på marknaden säkerställa maximal kostnadseffektivitet. Detta kan ske genom att ta till vara stordriftseffekter i optimering av godsflöden, genom stora volymer och genom

produktion med låg enhetskostnad. Investeringar behöver göras i exempelvis lok, vagnar, stödsystem och försäljningsnätverk för att säkerställa god leverans kvalitet. Green Cargo arbetar, givet sin position på marknaden i Sverige, redan i dag med de flesta attraktiva kundens transportlösningar. Möjligheten att uppnå tillväxt genom att vinna ytterligare affärer med attraktiv lönsamhet, där tåg hittills inte valts som transportmedel, är därför relativt begränsad. Det finns dock goda tillväxtpotentialer om kvaliteten och effektiviteten i de internationella transporterna förbättras. Den eventuella tillväxten på internationella transporter som då uppkommer kommer dock endast Green Cargo till del genom de transporter som utförs i Sverige.

Green Cargo kan i dag inte själva utföra transporter utanför Sveriges gränser, utan opererar på dessa sträckor genom samarbetspartners. Dessa partners verkar alltså på samma marknad och är således samtidigt potentiella konkurrenter. Med hänsyn till den svenska industrins struktur, geografiska placering samt behov av export- och import av gods finns flera kundsegment på den svenska marknaden där gods-transport på tåg är attraktivt. De samlade satsningarna på förbättrad infrastruktur som svenska regeringen har genomfört, och även föreslår för perioden 2004–2015, stärker och motiverar en fortsatt omfattande godstrafik på järnväg i Sverige. Järnvägsnätet kommer bl.a. att fortsätta anpassas för högre hastigheter. En förbättrad infrastruktur stärker konkurrenskraften för samtliga operatörer på järnväg, såväl inhemska som utländska, och bidrar till att förbättra dessa operatörers positioner som godstransportörer i förhållande till lastbil och båt. En aktör som vill komma in på den svenska marknaden förväntas närma sig de mest attraktiva kunderna först. Om inte Green Cargo kan möta detta med ett konkurrenskraftigt pris och produktutbud riskerar bolaget att förlora de lönsamma affärerna, med en försämrad total lönsamhet som följd.

6 Green Cargo AB:s framtida strategi

Mot bakgrund av Green Cargos nuvarande position och framtida utmaningar krävs en anpassning av villkoren för bolagets verksamhet. Regeringen gör bedömningen att bolagets framtida strategi måste baseras på tre huvuddelar, nämligen ett operativt åtgärdsprogram, en strukturell förändring samt en finansiell förstärkning.

6.1 Operativt åtgärdsprogram

Regeringens bedömning: Ett åtgärdsprogram bör genomföras omgående för att stärka operationell effektivitet och ökad lönsamhet i Green Cargo. Förändringsåtgärderna medför initialt kostnader. Staten bör aktivt medverka till att operativt åtgärdsprogram och nödvändiga framtida investeringar kan genomföras genom att ställa nödvändiga medel till förfogande för att uppnå en konkurrenskraftig verksamhet.

Skälen för regeringens bedömning: Green Cargos lönsamhet och kapitalbas är i dag otillfredsställande låga. Detta får negativa effekter genom att bolaget inte kan genomföra nödvändiga framtida investeringar i exempelvis lok, vagnar, stödsystem och försäljningsnätverk samt genomföra och förbättra operativa rutiner och processer. Som en effekt av den svaga finansiella situationen har Green Cargo inte heller möjlighet att finansiera olika aktiviteter och investeringar genom att uppta lån på marknaden. Nuvarande situation leder också till en hög sårbarhet för ökad konkurrens och oförutsedda händelser. Åtgärdsprogrammet syftar i ekonomiska termer till att nå ett rörelseresultat om 350–400 miljoner kronor för att ge marknadsmässig avkastning (se vidare 6.3 Finansiell förstärkning).

6.2 Strukturell förändring

Regeringens bedömning: För att bibehålla och öka Green Cargos konkurrenskraft som godstransportör måste två mål uppnås, dels en permanent, effektiv och konkurrenskraftig lösning för internationella transporter, dels ett kunderbjudande som innebär en helhetslösning av kundens transport, från dörr till dörr. Detta uppnås på bästa sätt genom sammanslagning med, eller försäljning till, annan godstransporterande aktör som kan erbjuda ett brett tjänsteutbud och som ger möjlighet att, på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt, nå destinationer utanför Sveriges gränser.

Skälen för regeringens bedömning: Den samarbetsform som Green Cargo har med andra godstransportörer i dag är inte tillräckligt stabil för att genomföra betydande investeringar i. Detta beror på att konkurrensen hårdnar och en samarbetspartner inom kort tid kan bli bolagets konkurrent. Samarbetsformen är otillräcklig för att nå önskad kontroll och inflytande. Vid en jämförelse mellan formerna samarbete och samgående uppnås genom samarbete inte samma ekonomiska och marknadsmässiga fördelar som ett samgående med annan lämplig aktör medför. Green Cargos verksamhet bör på sikt vila på en så stabil bas att en investering kan göras utifrån en bedömning av acceptabel risknivå och under sådana förutsättningar att den marknadsekonomiska investeringsprincipen efterlevs (se avsnitt 6.3).

Konsekvenserna av att inte genomföra den nämnda strategin medför sannolikt en betydande neddragning av Green Cargos verksamhet där fokus för att nå lönsamhet huvudsakligen blir nationella järnvägstransporter från en punkt till en annan. Om inte Green Cargo kan erbjuda kunderna tillräckligt konkurrenskraftiga tjänster, innefattande kostnads-effektiva transporter med tillräcklig kvalitet och effektiva gränsöverskridande transporter riskerar bolaget att förlora kunder till konkurrenter. Detta, i sin tur, innebär sannolikt att en kritisk volym för att upprätthålla vagnslastsystemet går förlorad. I det fall Green Cargo tvingas genomföra en ordnad avveckling av vagnslastsystemet och koncentrera verksamheten till att endast omfatta nationella transporter från punkt till punkt krävs betydande finansiella resurser.

Det finns betydande kostnads- och intäktssynergier som kan realiseras vid ett samgående med rätt förutsättningar. Synergier som Green Cargo inte på egen hand kan realisera, exempelvis avseende framtida investeringar i lok, vagnpark, effektivare rutiner vid gränsövergångar, helhetslösningar, kvalitetskontroll samt mer normala intäktssynergier.

Staten och Green Cargo är i dag uppvtade av såväl industriella som finansiella aktörer som tillsammans med Green Cargo vill verka för skapandet av en stark aktör såväl operationellt som strategiskt och finansiellt på den svenska och europeiska marknaden.

Regeringen anser att det, mot bakgrund i vad som ovan sagts, finns starka skäl för staten att delta i en diskussion och verka för en långsiktig strukturell lösning för Green Cargo.

6.3 Finansiell förstärkning

Regeringens bedömning: För att uppnå en långsiktigt konkurrenskraftig position behöver Green Cargo ha tillräckliga finansiella resurser för att genomföra ett operativt åtgärdsprogram och framtida investeringar. Omfattningen av det finansiella behovet påverkas vidare av Green Cargos framtida ägarstruktur.

Skälen för regeringens bedömning: För att kunna agera professionellt och affärsmässigt i såväl operativ verksamhet som i relation till affärspartners behöver Green Cargo, oavsett när en eventuell strukturell förändring sker, en avsevärt bättre finansiell stabilitet än vad bolaget har i dag.

Behovet av finansiella resurser är avhängigt bolagets finansiella utveckling samt resultatet av förhandlingar vid eventuell strukturförändring. Omfattningen, i det fall en strukturförändring genomförs, är vidare avhängigt utfallet av strukturförändringens art, framtida hel- eller delägare, avtalsförhandlingar samt övriga villkor förknippade med transaktionen. Resultatet av villkoren för en eventuell framtida strukturlösning är i dag inte kända.

Texten nedan åskådliggör bolagets nuvarande ekonomiska situation, vilka långsiktigt nödvändiga investeringsnivåer som krävs samt ett resonemang kring vad detta innebär i termer av nödvändiga framtida resultatnivåer för att bolaget på sikt skall kunna finansiera sina investeringar. Vidare beskrivs de legala förutsättningarna för ett ägaringripande med hänsyn till Europeiska gemenskapens konkurrens- och statsstödsregler.

	2003	2002	2001
Rörelsens intäkter, miljoner kronor	6192	6170	6309
Rörelseresultat, miljoner kronor	-2	-116	-20
Avskrivningar, miljoner kronor	-216	-197	-212
Resultat efter finansiella poster, miljoner kronor	-88	-195	-76
Tillgångar, miljoner kronor	3153	3316	3679
Skulder, miljoner kronor	2795	2849	2947
Eget kapital, miljoner kronor	358	467	732
Nettoinvesteringar, miljoner kronor	249	319	135
Soliditet, %	11	14	20
Rörelsemarginal, %	neg	neg	neg
Avkastning på eget kapital, %	neg	neg	neg
Anställda, medeltal	3512	3737	3902

För definitioner se årsredovisning Green Cargo AB

De redovisade negativa resultaten har över åren minskat bolagets egna kapital. Verksamheten är kapitalintensiv. Lok och vagnar utgör de investeringar som binder mest kapital. Förändringar i bolagets rörelsekapital är av den omfattningen att bolaget behöver en hög stabil likviditet.

Utifrån information och analyser från såväl bolaget som oberoende rådgivare gör regeringen bedömningen att det långsiktiga investeringsbehovet uppgår till 300–350 miljoner kronor per år. Dagens avskrivningar och kapitalstruktur reflekterar inte en långsiktigt hållbar investeringsnivå. En avskrivningsnivå som korrekt reflekterar investeringsbehovet bör uppgå till ca 300–350 miljoner kronor per år vilket är väsentligt högre än dagens avskrivningsnivåer (216 miljoner kronor år 2003). Högre avskrivningar skulle naturligtvis påverka rörelseresultat negativt i samma utsträckning. Med hänsyn tagen till de långsiktigt nödvändiga investeringarna, och korrelerade avskrivningar, bedöms rörelseresultatet behöva uppgå till minst 350–400 miljoner kronor för att ge marknads-mässig avkastning.

Som framgår av tabellen ovan genomförde Green Cargo nettoinvesteringar uppgående till 249 miljoner kronor år 2003 och 319 miljoner kronor år 2002. Denna relativt låga investeringsnivå kommer att behöva höjas framöver då bolaget står inför en period av större investeringar där ett betydande antal lok (som till största delen är inköpta på 70-talet) behöver gångtidslängas.

Kostnaden för att genomföra nämnda åtgärdsprogram bedöms uppgå till 150–200 miljoner kronor. Dessa kostnader kommer främst att belasta resultatet och kassaflödet under åren 2004–2005.

De legala förutsättningarna för ett ägaringsripande med hänsyn till EG:s konkurrens- och statsstödsregler har analyserats. En viktig utgångspunkt för regeringen i detta hänseende har varit att eventuella ytterligare investeringar i Green Cargo skall vara i överensstämmelse med den s.k. marknadsekonomiska investeringsprincipen. Denna princip innebär att ett tillskjutande av kapital inte utgör statsstöd om det beviljats i en situation i vilken även en privat investerare som agerar utifrån normala marknadsekonomiska villkor skulle ha tillskjutit kapital. Om staten kan anses ha agerat på samma sätt som en privat investerare skulle ha gjort, föreligger inget statsstöd. Normalt är den marknadsekonomiska investeringsprincipen uppfylld om det aktuella företags struktur och framtidsperspektiv är

sådana att, jämfört med ett motsvarande privat företag, en normal vinst i form av utdelning eller värdeökning kan förväntas inom rimlig tid eller om staten vid tidpunkten för investeringen har anledning att tro att tillskottet långsiktigt kan ge tillräcklig avkastning. Tillskottet utgör då inte olagligt statsstöd. Den innebär att staten skall jämföras med hur en privat investerare som har en långsiktig syn på lönsamhet och avkastning på investerat kapital skulle agera i motsvarande situation.

Regeringen gör bedömningen att ett eventuellt tillskjutande av kapital till Green Cargo i kombination med åtgärdsprogram och eventuella strukturella förändringar av de slag som föreslås motsvarar sådana åtgärder som en privat investerare skulle ha kunnat vidta i en liknande situation. Vid en sammantagen bedömning rör det sig om ett affärsmässigt beteende och den marknadsekonomiska investerarprincipen får därför anses uppfyllt.

7 Bemyndigande för regeringen att vidta omstruktureringsåtgärder

Regeringens förslag: Regeringen ges bemyndigande att under åren 2004–2005 vidta följande åtgärder, var för sig eller i kombination, att avyttra hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB, förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, att förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till bolaget. Dessa åtgärder får finansieras från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

Regeringen ges bemyndigande att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra omstrukturen av bolaget.

Skälen för regeringens förslag: Målsättningen är att Green Cargo skall vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag. Bolaget skall uppfylla sina ekonomiska mål genom att påtagligt förbättra sitt resultat, vid behov låna medel på kreditmarknaden på egna meriter och förse sin ägare, svenska staten, med marknadsmässig avkastning på investerat kapital.

Den marknad inom vilken Green Cargo verkar genomgår stora förändringar. För att möta en situation med bl.a. låg lönsamhet och tilltagande konkurrens är det nödvändigt att genomföra den strategi i form av operativa åtgärder, strukturella lösningar och finansiell förstärkning som regeringen har redogjort för under avsnitt 6.

Det operativa åtgärdsprogrammet måste omedelbart inledas för att förbättra bolagets lönsamhet. Nödvändiga investeringar måste genomföras för att förbättra kunderbjudande, säkerhet och leverans kvalitet. Detta måste ske oberoende av ett eventuellt förändrat ägande i bolaget.

Vidare måste strukturella förändringar ske för att förbättra bolagets konkurrensförmågor. Detta gäller särskilt för internationella transpor-

ter. Vad som framför allt måste komma till stånd är åtgärder som för framtiden säkrar gränsöverskridande transporter. Bolaget måste kunna erbjuda helhetslösningar, vilket innefattar integration med andra logistiksystem och ett brett tjänsteutbud. Möjligheten till strukturella lösningar med andra aktörer på marknaden måste prövas.

Staten har som ensam ägare till Green Cargo att ta ansvar för att bolaget ges förutsättningar att utveckla sin verksamhet på ett sådant sätt att det blir konkurrenskraftigt. För detta krävs en stabil finansiell ställning samt goda förutsättningar för att verka på såväl den nationella som den internationella marknaden.

Regeringen har redogjort för Green Cargos verksamhet, nuvarande situation och framtida utmaningar. Som ägare behöver staten skapa förutsättningar för en strukturell förändring samt en finansiell förstärkning. För att skapa dessa förutsättningar bör regeringen få möjlighet och finansiella förutsättningar att genomföra en avyttring av hela eller delar av aktieinnehavet i Green Cargo AB och förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB, förvärva rättigheter att förvärva aktier eller andra former av andelar i det företag eller den företagsgrupp som förvärvar aktier i Green Cargo AB eller att tillskjuta kapital till Green Cargo AB.

Regeringen har på tilläggsbudget i 2004 års ekonomiska vårproposition föreslagit att regeringen även under 2004 får utnyttja ett särskilt konto i Riksgäldskontoret för att till detta tillföra medel för insatser i av staten hel- eller delägda bolag. För att genomföra ovan nämnda strategi och för att skapa nödvändigt utrymme för att kunna genomföra de åtgärder regeringen föreslår behöver medel kunna tas i anspråk från detta konto. Regeringen föreslår därför att den föreslagna finansieringen av åtgärderna får ske från det särskilda kontot i Riksgäldskontoret avsett för insatser i av staten hel- eller delägda aktiebolag.

Regeringen behöver vidare ges möjlighet att vidta de åtgärder som i övrigt behövs för att genomföra en omstrukturering

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 april 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Karlsson, Lund, Nykvist, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Holmberg, Jämtin

Föredragande: Statsrådet Leif Pagrotsky

Regeringen beslutar proposition 2003/04:127 Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar