

Transportbranschen – hur står det till?



Statistik om transportbranschen och sex delbranscher
åren 1997-2007

Transportbranschen – hur står det till?

Statistik om transportbranschen och sex delbranscher
åren 1997-2007

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2008:16 Sjöfartsföretag 2006
- 2008:17 Lokal och regional kollektivtrafik 2007
- 2008:18 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2008
- 2008:19 Sjötrafik 2008, kvartal 1
- 2008:20 Lastbilstrafik 2008, kvartal 1
- 2008:21 Långväga buss 2007
- 2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
- 2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
- 2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
- 2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
- 2008:26 Bantrafikskador 2007
- 2008:27 Vägtrafikskador 2007
- 2008:28 Lastbilstrafik 2008, kvartal 2
- 2008:29 Bantrafik 2007
- 2008:30 Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007

- 2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
- 2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
- 2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
- 2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
- 2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4

Ansvarig utgivare: Saman Rashid
ISBN 91-89586-84-0
ISSN 1404-854X

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ
Kontaktperson: Jan Östlund
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Utgivningsdatum: 2009-04-23
Tryck: EO Grafiska 2009
En pdf-version av rapporten går att hämta på www.sika-institute.se

Förord

SIKA publicerar officiell statistik över bland annat fordonsbestånd, olycks- händelser och framför allt transporter i de olika trafikslagen. Samtliga dessa områden berör företag av olika slag. Alla berörda företag tillhör det vi i denna rapport kallar transportbranschen. Det är en bransch med 130 000 anställda, en årlig omsättning på över 200 miljarder kronor och branschen växer snabbt.

Vi presenterar här ekonomisk statistik baserad på registerdata, i viss mån kom- pletterat med uppgifter inhämtade från öppna källor, såsom webbplatser och tidningsartiklar. Mest registerinformation finns om aktiebolag, där statistiken kan bygga på bokslutsdata. Därför har statistiken bäst täckning på aktiebolagen. Vi utgår från branschcoder som finns för alla bolag och definierar transport- branschen, som i sin tur delas upp i sex delbranscher och där så är möjligt i ännu finare indelningar.

Transportbranschen har under de senaste elva åren växt snabbare än ekonomin som helhet. De olika delbranscherna är dock sinsemellan mycket olika ifråga om villkor, funktionssätt, lönsamhet och utveckling över tiden. I rapporten visas statistik om bland annat antal anställda, omsättning, lönsamhet, produktivitets- utveckling, soliditet, marknadskoncentration och investeringar.

Det är nu andra gången SIKA publicerar statistik över transportbranschen och dess delbranscher. Vi tackar alla statistikanvändare som bjudit på sin kunskap och kommenterat den första upplagan. Vi har lyssnat och utvecklat rapporten. Bland många ändringar kan nämnas ett helt nytt kapitel med en genomgång per del- bransch, samt ett utökat avsnitt om in- och avregistreringar av företag, så kallad entry / exit.

Vår avsikt är att årligen presentera intresseväckande statistik för en bransch som är central i ekonomin och en förutsättning för att transportsystemet ska fungera.

Projektledare på SIKA har varit Jan Östlund. Tabeller med statistik och analysen har gjorts av Per Weidenman, MM Partner AB, på uppdrag av SIKA. Vi tackar för mycket gott samarbete!

Östersund i april 2009

Saman Rashid
Statistikchef

Innehåll

1	INLEDNING	5
2	TRANSPORTBRANSCHEN UNDER ELVA ÅR	7
2.1	Omsättning och anställda	8
2.2	Storleksfördelning och koncentration	10
2.3	Utlandsägda företag	12
3	TRANSPORTBRANSCHENS SEX DELBRANSCHER	15
3.1	Vägtransport av gods	15
3.2	Sjötransport	19
3.3	Lufttransport	22
3.4	Järnvägstransport	25
3.5	Kollektivtrafik	27
3.6	Taxitrafik	31
4	TRANSPORTFÖRETAGENS EKONOMISKA UTVECKLING	35
4.1	Kapitalstruktur	35
4.2	Investeringar	38
4.3	Resultat	39
4.4	Nystartade företag i transportbranschen	43
4.5	Antal anställda och utveckling i nystartade företag	44
5	FAKTA OM STATISTIKEN	51
5.1	Källor	51
5.2	Branschurval	51
5.3	Årsvärden	53
5.4	Nyckeltal	53
5.5	Koncerner och moderbolag	53
5.6	Aktiva bolag	53
5.7	Delbranscherna och jämförelser över tiden	54
5.8	Begrepp i resultat- och balansräkning	54
	BILAGA 1. DEFINITIONER AV NYCKELTAL	57
	BILAGA 2. BERÄKNING AV KONCENTRATION	59
	BILAGA 3. AVKASTNINGSSTRUKTUR	61
	TABELLBILAGA	63

1 Inledning

Transportsektorn i Sverige och övriga världen står inför en rad utmaningar. När detta skrivs har de väl kända miljöproblemen kompletterats med ekonomiska problem till följd av den senaste konjunktunedgången.

I takt med den ekonomiska tillväxten och ökningen av internationell handel, brukar alla trafikslag visa nya toppnivåer i transportstatistiken nästan varje år. Den världsomfattande ekonomiska nedgången under slutet av 2008 och början av 2009 syns inte i den ekonomiska statistiken i den här rapporten, som sträcker sig till 2007. I transportstatistik med snabbare framställningstid ser vi dock tydligt hur transportbranschen påverkats och kommer att påverkas av det som händer i världsekonomin. Persontransporterna förefaller ännu inte ha drabbats av den ekonomiska nedgången. Inom godstransporterna däremot, noterades relativt kraftiga nedgångar under fjärde kvartalet 2008, i både sjöfarts- och järnvägstransporterna.¹ Inom svensk sjöfart har lastat utrikes gods minskat, till skillnad från det lossade godset från utlandet och det inrikes godset. Till synes är det de internationella godstransporterna som drabbats hårdast och det inte bara i Sverige utan även i andra länder.

Den fråga som aktualiseras med tanke på transportbranschens ekonomi, är vad som kommer att hända i företagen när intäkterna minskar. Hur hanteras sämre tider i en bransch som är van vid tillväxt varje år? Som framgår av materialet som presenteras i den här rapporten kan avkastningen falla snabbt om kostnaderna minskar långsammare än intäkterna. Ränteläget som gäller för närvarande ger förstås viss lindring för företagen. Statistiken över de olika delbranscherna visar en historik av snabba upp- och nedgångar i avkastning på eget kapital i de olika delbranscherna. Med negativ avkastning på eget kapital i ett företag förbrukas det egna kapitalet. Solida företag har större uthållighet, men när kapitalet inte räcker krävs antingen tillskott från ägarna eller att företaget lämnar marknaden.

I statistiken är nyckeltalen beräknade för hela delbranscher. Verkligheten består däremot av företag som vart och ett har sin unika situation. Mot bakgrund av vad som visas i rapporten kan en varaktig nedgång i godstransporterna medföra en snabb strukturomvandling de närmaste åren. Sammanslagningar och nedläggningar av företag kan väntas öka om inte utvecklingen vänder uppåt igen. Om lågkonjunkturen för med sig stora industrinedläggningar kan situationen förändras snabbt för vissa transportföretag som är beroende av intäkter från dessa företags leveranser. Andra varuägare riskerar i sin tur problem om deras transportörer i det sammanhanget får svårigheter att uppfylla sina åtaganden gentemot dem.

¹ Se *SIKA Statistik* ”2009:4 Person- och godstransporter på järnväg, kvartal 4 2008” och ”2009:5 Sjötrafik 2008 kvartal 4”.

Miljökonsekvenserna av transporter är kanske annars det mest omtalade problemområdet för transportsektorn idag. Reglerna skärps successivt och nu ska de uppfyllas samtidigt som ekonomin pressar många företag. Flygsektorn ska från och med 2012 omfattas av handel med utsläppsrätter för koldioxid. Sjötrafiken i sin tur lever med stadigt minskade gränsvärden för tillåtna svavelhalter i fartygsbränslen. Vägtransporterna ökar över tid men kritiserar för sin negativa miljöpåverkan. Inom politiken diskuteras hur transporter skulle kunna omfördelas mellan trafikslagen för att på så sätt minska utsläppen.

Transportsektorn står idag för en fjärdedel av Sveriges totala slutliga energi-användning. Vägsektorn dominerar med 94 procent.² Beroendet av fossila bränslen är ännu i det närmaste totalt. På senaste tiden har den ökade järnvägs-trafiken, särskilt i Stockholmsområdet, tydliggjort brister i elförsörjningen vid högtrafik. Detta visar på att överflyttning till mer miljövänliga trafikslag inte är trivialt, inte ens om det sker i mindre skala.

Under hösten 2008 genomförde trafikverken och SIKa i samverkan ett regeringsuppdrag att kartlägga överflyttningspotentialer mellan trafikslag, med särskilt fokus på minskade koldioxidutsläpp.³ En slutsats av flera från det omfattande uppdraget är att en övergång till vägfordon med eldrift skulle ha betydande potential att minska koldioxidutsläppen. Effekten skulle bli en minskad användning av fossila bränslen samtidigt som transportsektorns elanvändning skulle öka.

Den sammanlagda ökningen av elanvändningen inom transportsektorn, givet att samtliga potentialer som diskuteras i uppdraget får genomslag, uppgår till ungefär 15-20 TWh år 2040. Den allra största delen av ökningen skulle ske i vägsektorn. Det framtida elbehovet på 15-20 TWh per år kan jämföras med transportsektorns relativt blygsamma elbehov idag på ungefär 3 TWh som främst kan härledas till järnvägen.

En naturlig följdfråga är naturligtvis var all denna nya el ska tas ifrån, från svensk produktion eller import? Om den tekniska utvecklingen av fordonsparken blir densamma i flera länder i Europa kanske inte utrymme finns för import av grön el. Följden blir då att miljövinsten av ökad elanvändning i transportsektorn minskar.

Det är uppenbart att flera av de potentialer som identifierades i nämnda uppdrag inte kan lösas av transportsektorn på egen hand. Särskilt svårt är det kanske i tider av ekonomisk nedgång och därför är det viktigt att följa sektorns ekonomiska utveckling. Att transportsektorn står inför en snabbt föränderlig framtid är uppenbart och företagen i branschen blir i allra högsta grad inblandade. Många frågor måste dessutom lösas politiskt inom flera politikområden. Att lösa klimatproblem som orsakas av transporter kommer att påverka allt från lokalisering av bostäder och arbetsplatser till elproduktion, logistik och teknikutveckling.

² "Transportsektorns energianvändning 2008", Rapport ES 2009:4, Statens energimyndighet.

³ Regeringsuppdrag gavs den 15 maj 2008 till Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen och SIKa. Uppdraget var att kartlägga potentiell överflyttning av person- och gods-transporter mellan trafikslag, som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser, energieffektivisering och som bedöms kunna vara samhällsekonomiskt lönsamma. Samverkan i uppdraget skulle ske tillsammans med VTI. SIKa samordnade arbetet och färdigställde rapporten "Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag", SIKa Rapport 2008:10.

2 Transportbranschen under elva år

- Transportbranschen i sin helhet har de senaste elva åren ökat sin omsättning i betydligt snabbare takt än BNP ökat.
- Under samma period har antalet anställda ökat med ungefär 30 procent i transportbranschen.
- Störst av de sex delbranscherna är Vägtransport av gods som sysselsätter omkring 50 procent av de anställda i transportbranschen.
- Lägst antal anställda finns inom Lufttransport, men med avseende på omsättning är Taxitrafik den minsta delbranschen.
- Andel anställda i utlandsägda företag varierar mellan åren men är högst inom Kollektivtrafik och lägst inom Taxitrafik.
- Koncentrationen av omsättning och anställda har totalt sett ökat inom de sex delbranscherna.

Företagen i det vi här kallar transportbranschen bedriver olika typer av transportverksamhet och agerar på marknader med olika karaktär avseende konkurrensförhållanden, förekomst av regleringar, kundkategorier och mycket annat. Rapporten beskriver den ekonomiska utvecklingen i transportbranschen nedbrutet på följande sex delbranscher:

- Vägtransport av gods
- Sjötransport
- Lufttransport
- Järnvägstransport
- Kollektivtrafik
- Taxitrafik

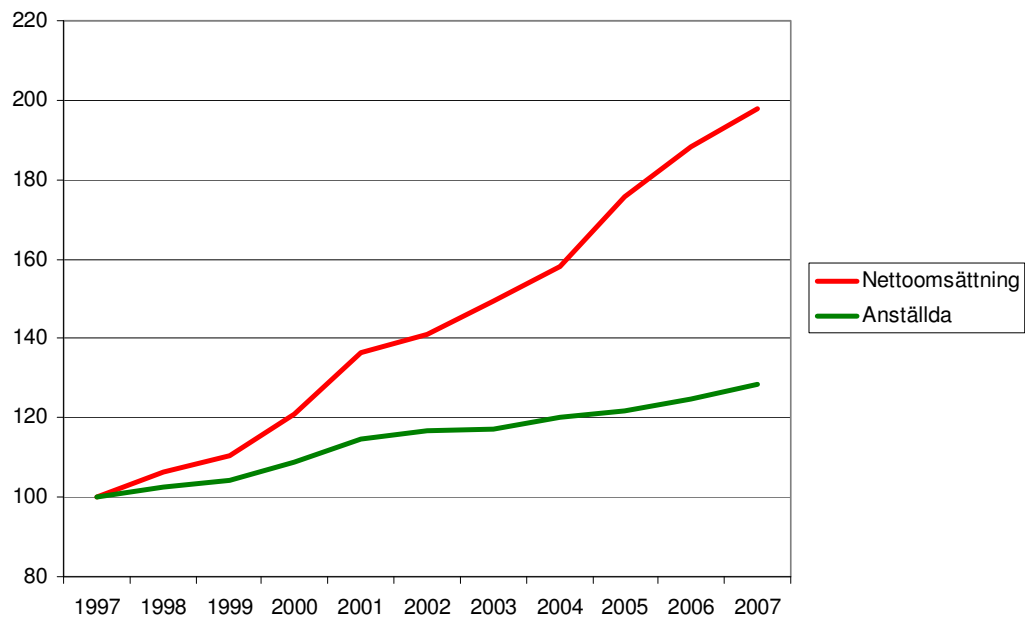
Att de sex delbranscherna leder till viss sammanblandning av gods- och persontrafik är ofrånkomligt. Indelningen i de sex delbranscherna baseras på branschkodning av företag och denna branschkodning har vissa brister, utifrån våra syften. Delbranschen Vägtransport av gods är en tydlig delbransch – i den hanteras i princip bara gods. Sjötransport, Lufttransport och Järnvägstransport inkluderar transport av både gods och passagerare. Kollektivtrafik inkluderar persontrafik med buss, spårväg och tunnelbana. Dock hanteras av länstrafikbolagen (de flesta inkluderas i Kollektivtrafik) också visst gods. Dessutom ligger även viss ”kollektivtrafik” (viss persontrafik med tåg, flyg och fartyg) inom var och en av de tre delbranscherna Järnvägs-, Luft- och Sjötransport. Taxitrafik slutligen är en tydlig delbransch.

Vi kan inte påverka branschkodernas struktur och företag med blandad verksamhet separerar inte sina bokslut på person- och godstransporter. Vår ambition i denna rapport är dock att göra så mycket som är möjligt av materialet, men sam-

tidigt vara medvetna om att den sanna transportbranschen inte så lätt låter sig fångas. De varierande förutsättningarna reflekteras till en del i delbranschernas företagsstruktur och i det följande beskrivs de sex delbranscherna i termer av företagsstorlek, marknadskoncentration och betydelsen av utländskt ägande.

2.1 Omsättning och anställda

Sammantaget under elvaårsperioden 1997–2007 har de sex delbranscherna tillsammans utvecklats så att antalet anställda har ökat med nära 30 procent, vilket framgår av Figur 2.1.



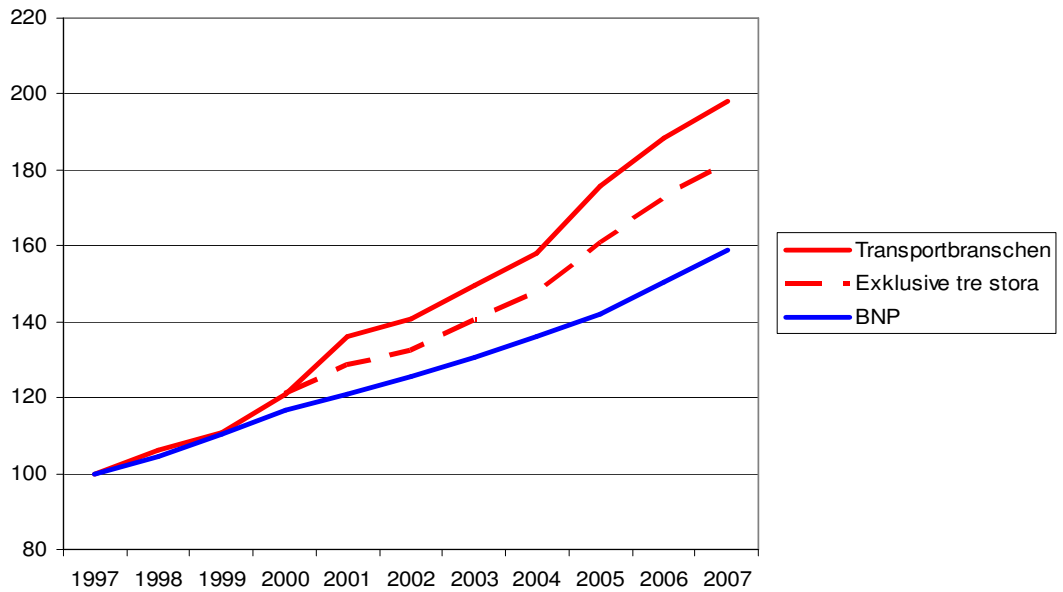
Figur 2.1: Utveckling av antal anställda och nettoomsättning (löpande priser) i transportbranschen, 1997–2007. Index med basår 1997.

Under den elvaåriga undersökningsperioden har emellertid förutsättningarna förändrats i vissa delbranscher. Speciellt inom Järnvägstransport och Lufttransport har förändringarna medfört ett brott i datamaterialet.⁴ För att jämföra utvecklingen i transportbranschen med BNP-utvecklingen har därför den samlade nettoomsättningen rensats från tre större bolag som orsakar brott i dataserien. I Figur 2.2 visas de sex delbranschernas samlade omsättningsutveckling i relation till BNP-utvecklingen i löpande priser.

Som framgår av Figur 2.2 har transportbranschens nettoomsättning – även då de tre större bolagen exkluderas – ökat med ungefär 80 procent under perioden 1997 till 2007. Detta kan jämföras med BNP som i löpande priser endast ökat med

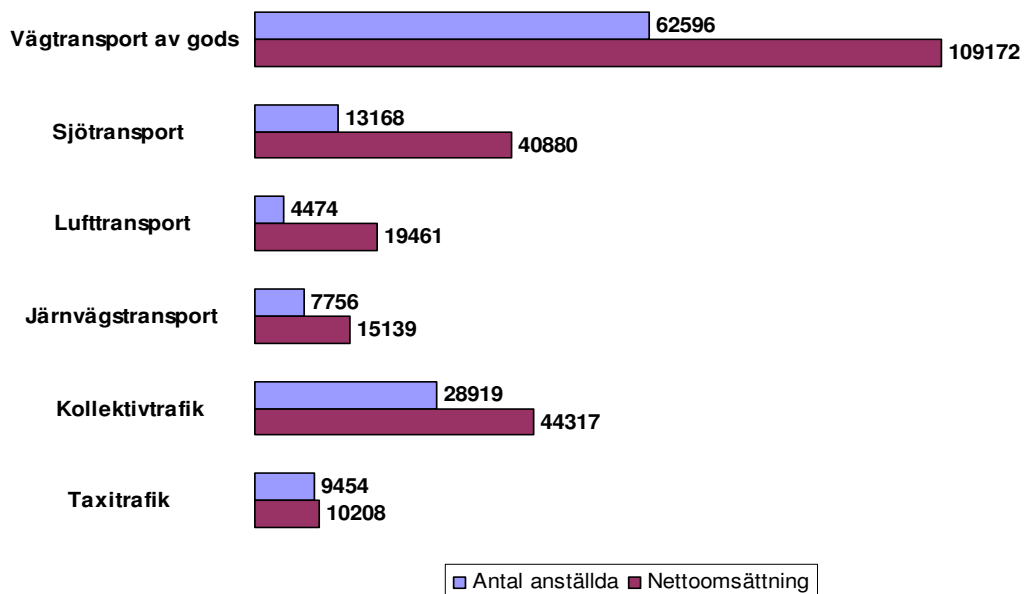
⁴ I delbranschen Järnvägstransport har affärsverket Statens Järnvägar avvecklats och verksamheten bedrivs från och med 2001 i bolagen SJ AB samt Green Cargo AB. För det statliga verket saknas dock redovisningsdata, varför det ekonomiska dataunderlaget för denna rapport saknas fram till och med 2000. Inom Lufttransport har en förändrad bolagsstruktur inom SAS medfört att den svenska delen av verksamheten saknas i dataunderlaget till och med 2002. Dessa speciella omständigheter beskrivs närmare i kapitel 5, Fakta om statistiken.

ungefär 60 procent under samma period. Inflationen under denna period var nära 13 procent.⁵



Figur 2.2: Utveckling av transportbranschens totala nettoomsättning i relation till BNP (löpande priser) 1997–2007. Index med basår 1997.

Störst av transportbranschens delbranscher är Vägtransport av gods. År 2007 var dess nettoomsättning drygt 109 miljarder kronor och antalet anställda drygt 62 000 personer. Relationerna mellan delbranscherna framgår av Figur 2.3. Ur omsättningssynpunkt kommer Kollektivtrafik på andra plats, tätt följd av Sjötransport. Antalet anställda är dock mer än dubbelt så stort inom Kollektivtrafik som inom Sjötransport.



Figur 2.3: Antal anställda och nettoomsättning (miljoner kronor) i transportbranschens sex delbranscher, år 2007.

⁵ Enligt KPI från SCB:s hemsida ger årsmedeltal för 1997 och 2007 en inflation på 12,9 procent.

De tre minsta delbranscherna – Lufttransport, Järnvägstransport och Taxitrafik – omsätter mellan 10 och 20 miljarder och har mellan 5 000 och 10 000 anställda vardera. Det är stora skillnader mellan de tre vad gäller relationen mellan nettoomsättning och antal anställda. Högst nettoomsättning per anställd har Lufttransport (drygt fyra miljoner kronor) och lägst har Taxitrafik (drygt en miljon kronor, se även Figur 4.7 på sidan 42).

2.2 Storleksfördelning och koncentration

Storleksfördelningen i en företagspopulation är generellt sett snedfördelad med relativt få stora företag och en antalsmässig dominans av mindre företag. Detta gäller även transportbranschen. Som framgår av Tabell 2.1 finns 82 procent av företagen i storleksgruppen 0–4 anställda. En speciell omständighet är emellertid den stora mängden enskilda firmor som främst finns i delbranscherna Vägtransport av gods samt Taxitrafik. De enskilda firmorna är ännu mer dominerade av små företag och hela 97 procent av dem finns i gruppen 0–4 anställda.

Tabell 2.1: Antal företag fördelade per storleksklass och bolagsform⁶. Uppgifterna avser 2007.

	0–4 anställda		5–49 anställda		50 anställda eller fler		Totalt	
	Antal företag	Procent	Antal företag	Procent	Antal företag	Procent	Antal företag	Procent
Aktiebolag	7 478	66	3 528	31	286	3	11 292	100
Handelsbolag etc.	1 337	92	112	8	8	1	1 457	100
Enskilda firmor	10 897	97	332	3	0	0	11 229	100
Totalt	19 712	82	3 972	17	294	1	23 978	100

De medelstora och större företagen drivs till största delen som aktiebolag och Tabell 2.2 visar hur dessa är fördelade på storleksgrupper inom de sex delbranscherna. Bland aktiebolagen är det 66 procent av de aktiva företagen som tillhör storleksgruppen 0–4 anställda. De största företagen med 50 anställda eller fler utgör bara 3 procent av antalet aktiva företag, men sysselsätter 56 procent av de anställda i transportbranschen.

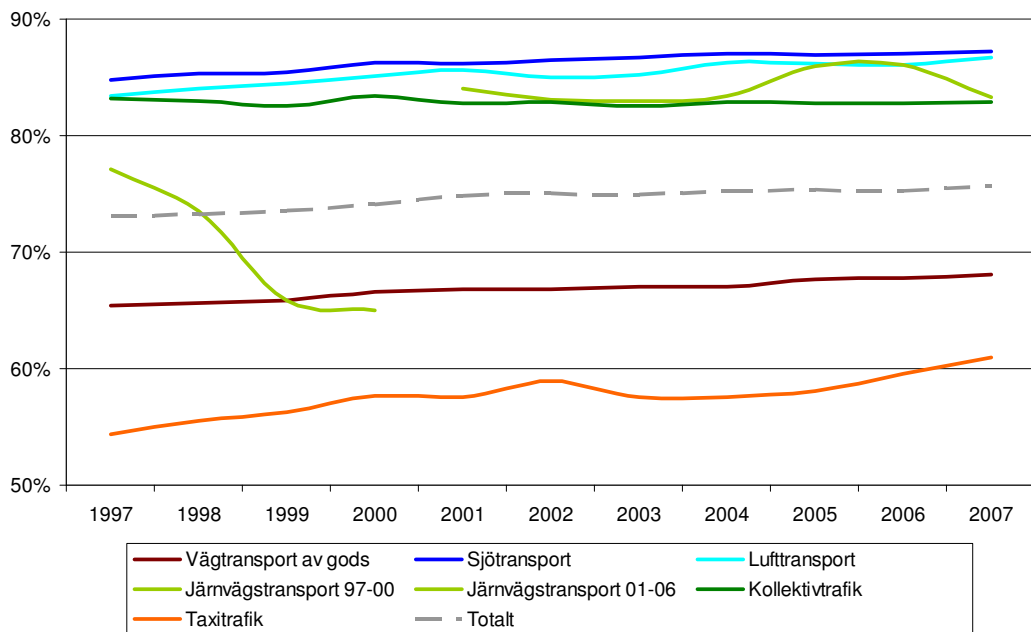
Andelen mindre respektive större företag varierar över tiden men framför allt mellan delbranscherna. Järnvägstransport är den delbransch som har störst andel stora företag och dessa sysselsätter 99 procent av de anställda. Inom Taxitrafik finns däremot endast 21 procent av de anställda finns i företag med 50+ anställda.

⁶ Gruppen "Handelsbolag etc." omfattar handelsbolag, kommanditbolag, ekonomiska föreningar samt utländska juridiska personer.

Tabell 2.2: Antal aktiebolag och antal anställda fördelade per storleksklass och delbransch. Uppgifterna avser 2007.

	0–4 anställda				5–49 anställda				50 anställda eller fler			
	Aktiebolag	%	Anställda	%	Aktiebolag	%	Anställda	%	Aktiebolag	%	Anställda	%
Vägtransport av gods	5 411	66	9 267	15	2 583	32	30 946	49	155	2	22 383	36
Sjötransport	520	80	424	3	88	14	1 349	10	43	7	11 395	87
Lufttransport	110	72	104	2	30	20	430	10	12	8	3 940	88
Järnvägstransport	12	41	11	0	5	17	63	1	12	41	7 682	99
Kollektivtrafik	374	50	621	2	329	44	4 373	15	46	6	23 925	83
Taxitrafik	1 051	67	1 973	21	493	32	5 514	58	18	1	1 967	21
Totalt	7 478	66	12 400	10	3 528	31	42 675	34	286	3	71 292	56

Det är också intressant att studera koncentrationen i delbranscherna. Koncentrationen kan mätas med Ginikoefficienten, ett mått som beskriver hur ojämnt fördelad en variabel är. Vid studier av till exempel inkomstfördelningar är Gini-koefficienten en allmänt erkänd ojämlikhetsindikator, som med ett enda tal beskriver ojämnlighetens nivå. I det följande används Ginikoefficienten för att beskriva koncentrationen av anställda respektive nettoomsättning inom de sex delbranscherna. Ginikoefficienten varierar mellan 0 och 1 eller 100 procent. Ju högre värde desto mer ojämnt fördelade är till exempel anställda, det vill säga desto mer koncentrerad är branschen.⁷



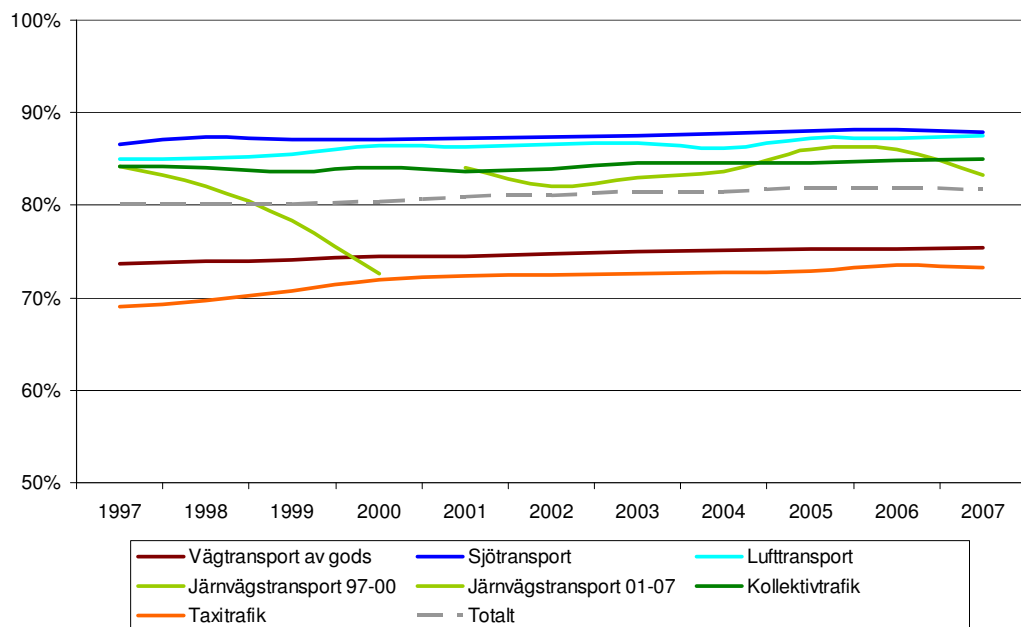
Figur 2.4: Koncentration av anställda i de sex delbranscherna. Ginikoefficientens utveckling, 1997–2007.

⁷ Se Bilaga 2 för beskrivning av hur Ginikoefficienten beräknas.

I Figur 2.4 visas Ginikoefficienten för koncentrationen av anställda inom de sex delbranscherna.⁸ Av figuren framgår att:

- Den totala koncentrationen av anställda har ökat svagt under perioden.
- Lägst koncentration av anställda råder inom Taxitrafik samt inom Vägtransport av gods, men även i dessa delbranscher – och speciellt inom Taxitrafik – har koncentrationen ökat under perioden.
- Sjötransport har den högsta koncentrationen av anställda, tätt följd av Lufttransport, Kollektivtrafik och Järnvägstransport.

Koncentrationen av nettoomsättning uppvisar ett liknande mönster, vilket framgår av Figur 2.5. Även med detta koncentrationsmått visar transportbranschen i sin helhet på en svagt ökande koncentration under elvaårsperioden. Den inbördes ordningen mellan delbranscherna är också i stort sett densamma, men skillnaden i koncentrationsgrad är något mindre mellan ytterlighetsbranscherna Sjötransport och Taxitrafik.



Figur 2.5: Koncentration av nettoomsättning i de sex delbranscherna. Gini-koefficientens utveckling, 1997–2007.

2.3 Utlandsägda företag

Förekomsten av utländskt ägande varierar starkt mellan olika verksamhetsområden och branscher i Sveriges näringsliv. Detta gäller också transportbranschens sex delbranscher. Utländskt ägande har i detta sammanhang definierats som att ett företag ingår i en koncern⁹ som har ett icke-svenskt företag som översta moderbolag.

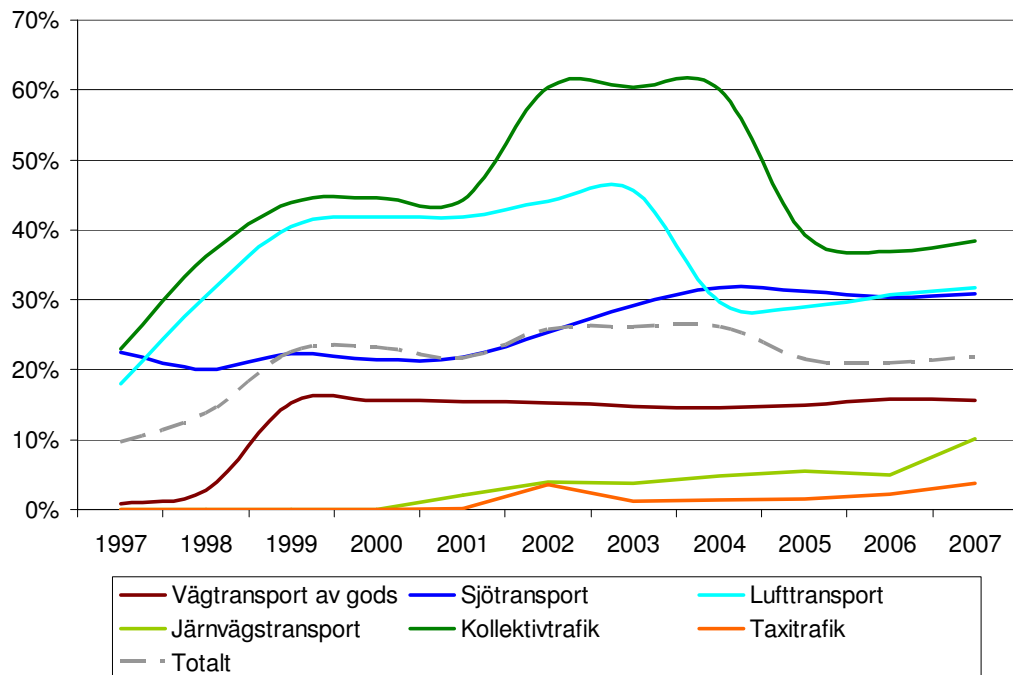
I Figur 2.6 visas hur stor andel av de anställda som finns i utlandsägda företag inom transportbranschen totalt samt de sex delbranscherna. Totalt sett har andelen

⁸ Observera att kurvan för Järnvägstransport är brutet mellan år 2000 och 2001 på grund av att verksamheten vid Statens Järnvägar då övergick till de två bolagen SJ och Green Cargo.

⁹ Ett företag ingår i en koncern om det ägs till 51 procent eller mer av en annan juridisk person.

pendlat i intervallet 20–25 procent de senaste nio åren. Utländska förvärv inom Vägtransport av gods bidrog till en ökande andel i slutet av nittioalet, men därefter har den delbranschen legat på en stabil nivå av utlandsägande.¹⁰

Inom Kollektivtrafik har däremot andelen anställda i utlandsägda företag pendlat kraftigt under hela perioden. Bakom detta ligger huvudsakligen två händelser där ägarsituationen förändrats i större företag. Under 2002 såldes Busslink¹¹ till en fransk kollektivtrafikkoncern, vilket förklarar den kraftiga uppgången i Figur 2.6. Den följande nedgången av andel anställda i utlandsägda företag under 2005 är kopplad till att Swebus ägarbild förändrades efter en rekonstruktion detta år.¹²



Figur 2.6: Andel anställda i utlandsägda företag, 1997–2007.

¹⁰ Inom delbranschen Vägtransport av gods är dock andelen utlandsägda företag mycket olika för åkerier respektive logistikföretag, se Tabell 3.5 på sidan 17.

¹¹ Busslink var tidigare ett helägt dotterbolag till Storstockholms lokaltrafik (SL). Under 2002 såldes 70 procent av Busslink till franska Keolis, medan SL behöll 30 procent av ägandet. Denna ägarfördelning har därefter gällt under resten av perioden fram till och med 2007.

¹² Fram till 2004 var Swebus ett helägt dotterbolag till nederländska Concordia Bus BV. I samband med en rekonstruktion blev ett antal stora internationella investeringsfonder nya ägare i koncernen, med Concordia Bus AB som ny koncernmoder med säte i Sverige. Från och med 2005 är alltså Swebus dotterbolag till Concordia Bus AB. Den nya ägarstrukturen innebär dock att ingen av de utländska ägarna har aktiemajoritet och Concordia Bus AB räknas därför i statistiken från och med 2005 som en svensk koncernmoder och Swebus som ett svenskt företag.

3 Transportbranschens sex delbranscher

I det här kapitlet presenteras de sex delbranscherna mer detaljerat. Här – liksom i resten av rapporten – fokuserar vi på att beskriva transportföretagens ekonomiska situation och utveckling. Eftersom statistiken baseras på tillgängliga registerdata (se Fakta om statistiken på sidan 51) omfattar beskrivningen främst aktiebolagen. För att ändå komplettera beskrivningen av de sex delbranscherna visas i de följande avsnitten:

- Totalt antal företag i delbranscherna oavsett bolagsform, det vill säga inklusive enskilda firmor¹³
- En uppdelning av delbranscherna i undergrupper
- Fordonsinnehav, för de delbranscher där detta är av intresse.

3.1 Vägtransport av gods

Detta är den största av de undersökta delbranscherna. De drygt 8 000 aktiebolagen hade mer än 62 000 anställda och en sammanlagd nettoomsättning över 109 miljarder kronor under 2007. Många företag inom Vägtransport av gods drivs dock i andra bolagsformer än aktiebolag och Tabell 3.1 visar att särskilt enskilda firmor är vanligt förekommande. Antalsmässigt utgör de ungefär 37 procent av företagen i delbranschen. Tabellen tydliggör att de flesta enskilda firmorna är små och att ungefär 98 procent av dessa har maximalt fyra anställda.

Tabell 3.1: Antal företag per storleksklass och bolagsform inom Vägtransport av gods. Uppgifterna avser 2007.

Företagsstorlek, antal anställda	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
0	724	592	4 102	5 418
1–4	4 687	141	989	5 817
5–9	1 418	37	80	1 535
10–19	768	13	17	798
20–49	397	7	3	407
50–99	113	2	0	115
100–199	32	0	0	32
200–...	10	0	0	10
Totalt	8 149	792	5 191	14 132

De branschdefinitioner som används för rapportens statistik innebär att Vägtransport av gods omfattar åkerier men även lastbilscentraler. Därtill inkluderas logistikföretag där vägtransport kan utgöra en del av en transportlösning i kombination med andra transportslag eller tjänster. Tabell 3.2 visar antalet företag

¹³ Det vill säga aktiebolag, handelsbolag, kommanditbolag, ekonomiska föreningar, utländska juridiska personer, samt enskilda firmor.

inom dessa tre undergrupper. Antalsmässigt är åkerierna dominerande och det är också i den undergruppen som de enskilda firmorna är vanligt förekommande.

Lastbilscentralerna skapades ofta som ekonomiska föreningar under 1940-talet och därefter. Under de senaste årtiondena har många lastbilscentraler omvandlats till aktiebolag och i nuläget drivs ungefär 60 procent i denna bolagsform. Fortfarande finns det dock flera stora lastbilscentraler som drivs som ekonomiska föreningar.

Tabell 3.2: Antal företag i undergrupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Åkerier	8 065	747	5 191	14 003
Lastbilscentraler	71	45	0	116
Logistikföretag	13	0	0	13
Totalt	8 149	792	5 191	14 132

De flesta företag inom Vägtransport av gods är aktiebolag och det är också bland dessa som de större transportföretagen återfinns (se Tabell 3.1). Som framgår av Tabell 3.3 sysselsätter aktiebolagen över 62 000 anställda, vilket är nära 50 procent av det totala antalet anställda i de sex delbranscherna tillsammans.

Den sammanlagda nettoomsättningen uppgick till ungefär 109 miljarder kronor under 2007, men här gäller förstås att lastbilscentralernas intäkter huvudsakligen genereras i deras roll som förmedlare av de anslutna åkeriernas tjänster. Mellan åkerier och lastbilscentraler sker alltså en betydande dubbelräkning avseende nettoomsättning.

På motsvarande sätt arbetar många åkerier som underleverantörer till logistikföretagen. Detta framgår också av fordonsinnehaven i de två grupperna – logistikföretagen har relativt få egna lastbilar och mycket av deras vägtransporter utförs av åkerier på uppdrag. Även här sker alltså en viss dubbelräkning avseende nettoomsättning. Logistikföretagens intäkter är dock bara delvis baserade på lastbils-transporter – andra transportslag och tjänster utgör också en grund för deras totala nettoomsättning.

Tabell 3.3: Storlek och lastbilsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning, MKR	Antal lastbilar	
				Lätta	Tunga
Åkerier	8 065	52 202	64 684	10 378	31 401
Lastbilscentraler	71	1 508	16 618	82	87
Logistikföretag	13	8 886	27 870	266	732
Totalt	8 149	62 596	109 172	10 726	32 220

Ur lönsamhetssynpunkt är de tre grupperna inom Vägtransport av gods relativt lika med avseende på *avkastning på totalt kapital*, vilket framgår av Tabell 3.4. Lastbilscentralerna visar dock upp ett typiskt lönsamhetsmönster för åter-

försäljare, med relativt låg rörelsemarginal men högre *förädlingsvärde* per anställd.

Logistikföretagen och åkerierna visade på nästan identiska värden med avseende på avkastning och förädlingsvärde. Däremot hade logistikföretagen betydligt lägre *soliditet* än åkerierna. Detta bör dock ses mot bakgrund av att logistikföretagen inte är särskilt kapitalintensiva, bland annat på grund av det låga fordonsinnehavet. Därtill gäller att logistikföretagen nästan helt utgörs av dotterbolag till utländska koncerner (se Tabell 3.5). Ur aktieägares, finansiärers och andra intressenters perspektiv är det då främst den samlade koncernens soliditet som är av intresse, medan de enskilda dotterbolagen inte har samma krav på sig att uppvisa finansiell styrka.

Tabell 3.4: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelsemarginal	Förädlingsvärde per anställd
Åkerier	34%	9,5%	5,8%	560
Lastbilscentraler	31%	7,0%	1,5%	729
Logistikföretag	16%	9,5%	2,2%	548
Totalt	31%	9,3%	4,2%	562

Totalt sett inom Vägtransport av gods arbetade 16 procent av de anställda i utlandsägda företag 2007 (se även Figur 2.6). Bland åkerier och lastbilscentraler var andelen betydligt lägre, medan logistikföretagen alltså nästan helt dominerades av utlandsägda företag. Bland logistikföretagen arbetade 97 procent av de anställda i företag som var dotterbolag i utlandsägda koncerner.

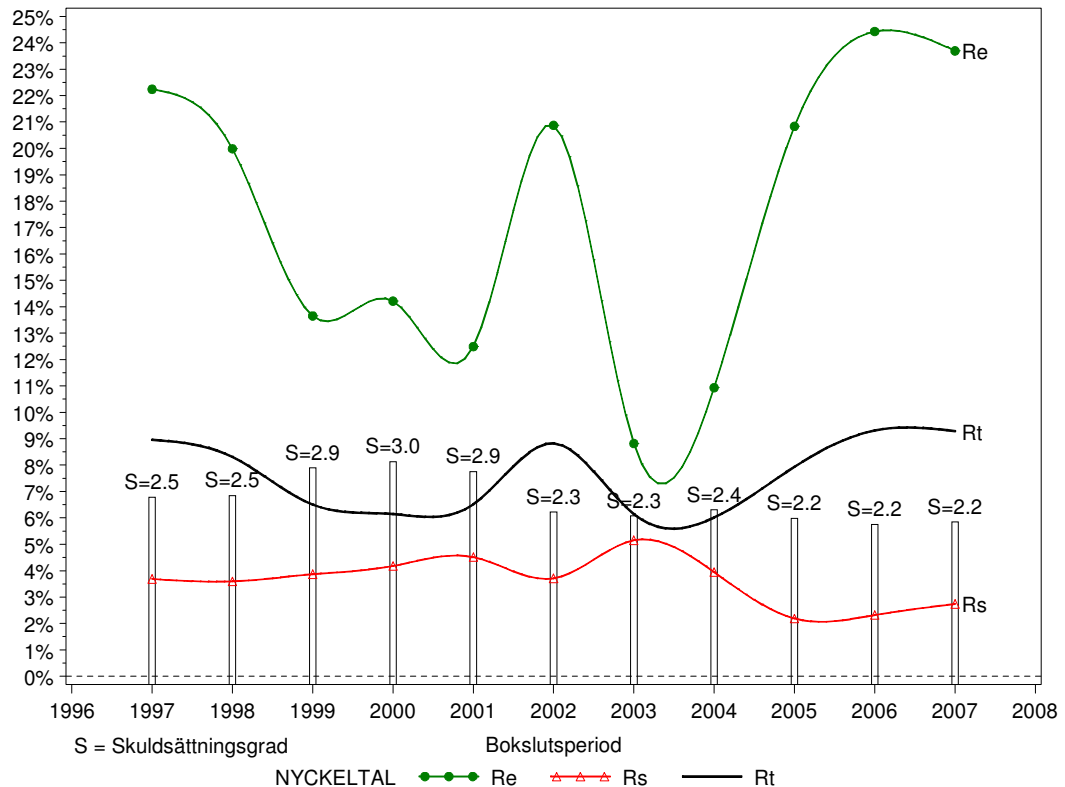
Tabell 3.5: Svenska och utlandsägda aktiebolag i undergrupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Svenska företag					Utlandsägda företag				
	Antal bolag	Anställda		Nettoomsättn.		Antal bolag	Anställda		Nettoomsättn.	
		Antal	%	MKR	%		Antal	%	MKR	%
Åkerier	8 017	51 196	98	63 197	98	48	1 006	2	1 488	2
Lastbilscentraler	68	1 375	91	15 001	90	3	133	9	1 617	10
Logistikföretag	5	255	3	1 375	5	8	8 631	97	26 495	95
Totalt	8 090	52 826	84	79 573	73	59	9 770	16	29 600	27

I tabellerna ovan har delbranschen Vägtransport av gods beskrivits med avseende på 2007 års struktur, storleksuppgifter och ekonomiska nyckeltal. Men det är också intressant att se nyckeltalen i ett sammanhang och utvecklingen över tiden. Den fortsatta beskrivningen visar därför avkastningsstrukturen och den ekonomiska utvecklingen med utgångspunkt från Bilaga 3. Avkastningsstruktur.

Figur 3.1 ger en illustration av den sammanlagda avkastningsstrukturen inom Vägtransport av gods. Branschens genomsnittliga räntekostnad ligger på 4–5 procent fram till 2003 men faller sedan ned mot ungefär 3 procent. Avkastningen på totalt kapital ligger dock över den nivån så att riskbufferten är positiv under hela perioden. Tillsammans med en skuldsättningsgrad på mellan 2 och 3 innebär detta att hävstångsformeln ger en positiv utväxling ur ägarnas synvinkel. Det med-

för att delbranschens genomsnittliga avkastning på det egna kapitalet ligger över avkastningen på det totala kapitalet under hela perioden. Figuren visar emellertid även på de kraftiga variationerna mellan åren. Speciellt de senaste åren illustrerar hur en förbättrad riskbuffert (differensen $R_T - R_S$) – med både stigande R_T och sjunkande R_S – ger en mycket tydlig förbättring av delbranschens avkastning på det egna kapitalet, även om 2007 års värden tyder på en viss återgång till lägre nivåer.



Figur 3.1: Vägtransport av gods. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

Statistiken rörande delbranschen Vägtransport av gods är baserad på registerdata enligt beskrivningen i kapitel 5, Fakta om statistiken. Urvalet av företag baseras på SNI-kod 60240, vilken omfattar åkerier men även lastbilscentraler. Indelningen i undergrupper är baserad på flera kompletterande källor. Lastbilscentralerna har identifierats genom medlemsförteckningar från branschorganisationer, samt genom manuell kontroll av de enskilda företagens förvaltningsberättelse från årsredovisningen. Logistikföretagen är huvudsakligen identifierade genom manuell bedömning av transportlösningarnas bredd och inriktning, med information hämtad från företagens hemsidor och förvaltningsberättelser. Fordonsinnehavet med uppgifter om antal tunga och lätta lastbilar har också använts för att kontrollera och justera indelningen i de tre grupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag.

Som alltid vid sammanställning av branschstatistik finns det ingen garanti att 100 procent av de enskilda företagens verksamhet avser exakt "vägtransport av gods". En del av företagens omsättning, vinster och andra storheter, kan genereras av någon form av biverksamhet. Bland de något större aktörerna förekommer det

exempelvis inslag av uthyrningsverksamhet (entreprenadmaskiner) eller att de även äger och driver en grustäkt. De stora logistikföretagen i branschen arbetar också med transportlösningar där vägtransport av gods kan kombineras med andra transportslag eller tjänster.

Rapportens uppgifter för Vägtransport av gods, liksom för de andra delbranscherna, måste alltså tolkas mot den bakgrunden. Uppgifterna om nettoomsättning, anställda, vinster och så vidare avser den mix av tjänster – huvudsakligen vägtransport av gods men även biverksamheter – som aktörerna i branschen utför. För att tolka uppgifterna om sammanlagd nettoomsättning, vinst, etcetera är det också viktigt att komma ihåg den dubbelräkning som sker mellan exempelvis åkerier och lastbilscentraler, enligt uppgifterna i Tabell 3.3.

3.2 Sjötransport

Som visades i Figur 2.4 på sidan 11 är Sjötransport den mest koncentrerade av de sex undersökta transportbranscherna. En av förklaringarna är att rederiernas verksamhet är mycket kapitalintensiv och varje investering i nya fartyg kan representera hundratals miljoner kronor. Utöver de kapitaltunga rederierna finns det dock också många mindre företag inom Sjötransport och i Tabell 3.6 visas hur företagen fördelar sig mellan de två grupperna samt mellan olika bolagsformer.

Tabell 3.6: Antal företag per bolagsform och undergrupp inom Sjötransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Rederier	155	0	0	155
Annan sjötransport	496	171	302	969
Totalt	651	171	302	1 124

Bland aktiebolagen inom Sjötransport är gruppen Rederier storleksmässigt dominerande. Som framgår av Tabell 3.7 representerar Rederier omkring 95 procent av både antalet anställda¹⁴ och sammanlagd nettoomsättning inom Sjötransport. Även det bokförda värdet av anläggningstillgångarna – exempelvis fartyg – är i ungefär samma omfattning koncentrerade till gruppen Rederier.

Tabell 3.7: Anställda, nettoomsättning och tillgångar för aktiebolagen i undergrupperna rederier och annan sjötransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Netto-omsättn.	Summa anläggn. tillgångar, MKR	Summa omsättn. tillgångar, MKR
Rederier	155	12 300	39 900	39 685	17 310
Annan sjötransport	496	868	980	3 308	1 390
Totalt	651	13 168	40 880	42 992	18 699

¹⁴ Rapportens uppgifter om anställda baseras på antalet årsarbeten angivna i företagens årsredovisning. Inom Sjötransport finns inslag av säsonganställningar (exempelvis cateringpersonal) och för sjömän kan arbetspass respektive ledighet ofta mätas i veckor eller månader. Därför kan *antalet personer med anställning* inom Sjötransport under ett år avvika från rapportens anställningsuppgifter baserade på årsarbeten.

De ekonomiska nyckeltalen avspeglar de speciella förutsättningarna inom Sjötransport. Längre fram i rapporten visas att kapitalets omsättningshastighet är lägst inom Sjötransport (se Figur 4.2 på sidan 37), vilket kan tolkas som att Sjötransport är den mest kapitalintensiva av de undersökta delbranscherna. Därtill gäller att de enskilda investeringarna i nya fartyg representerar mycket stora belopp. Sammantaget innebär detta att den finansiella risken är hög inom Sjötransport. För att balansera detta arbetar företagen med betydligt högre grad av finansiering via eget kapital, vilket avspeglas av den höga soliditeten i Tabell 3.8, hela 38 procent. Detta kan jämföras med de andra delbranscherna där soliditeten i allmänhet ligger på nivån 25–30 procent (se Figur 4.1 på sidan 36).

Tabell 3.8: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna rederier och annan sjötransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Förädlings-värde per anställd, TKR
Rederier	38%	6,7%	5,3%	793
Annan sjötransport	38%	3,3%	3,5%	499
Totalt	38%	6,4%	5,3%	773

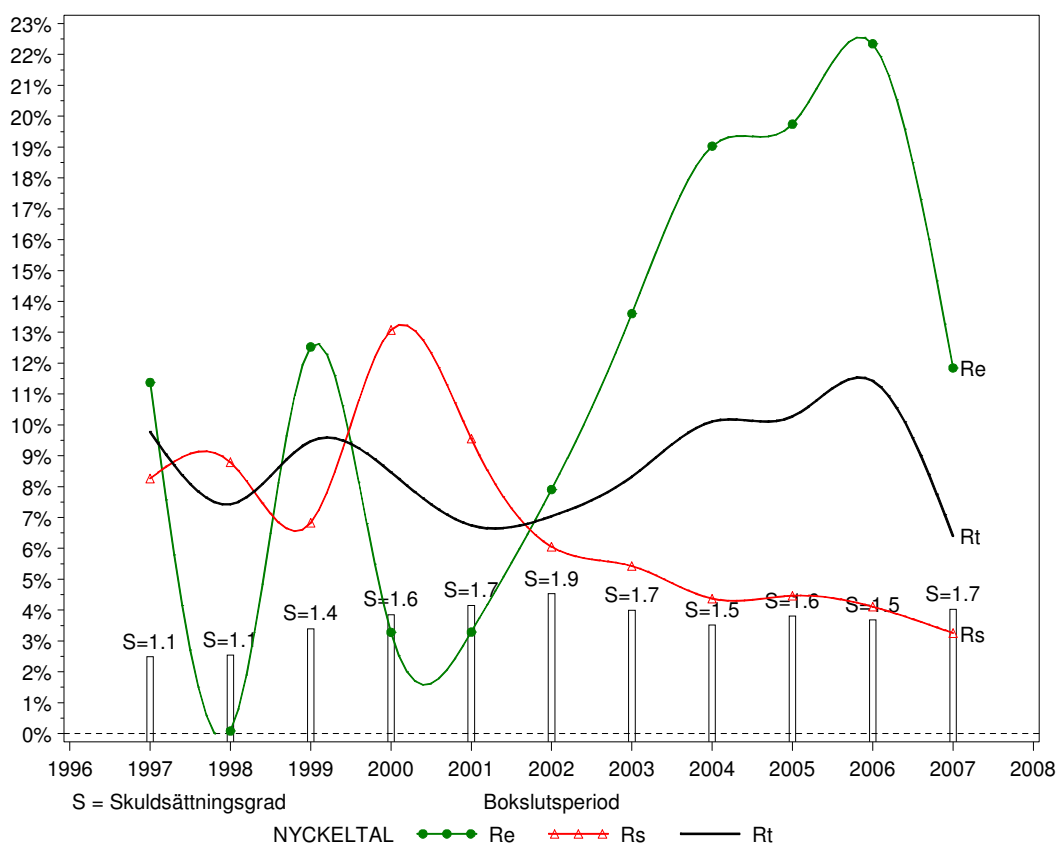
En högre risknivå bör också över tiden balanseras av högre vinster. Längre fram i rapporten visas att avkastning, rörelsemarginal och förädlingsvärde i allmänhet legat på högre nivåer inom Sjötransport än i de andra transportbranscherna under perioden.¹⁵ Som framgår av Figur 3.2 har dock avkastningen på totalt kapital minskat betydligt under 2007, vilket också leder till att avkastningen på eget kapital i stort sett halverats jämfört med 2006.

Den minskade lönsamheten under 2007 följer på en längre period av positiv utveckling. Som framgår av Figur 3.2 ökade avkastningen på eget kapital från 3 procent 2001 till över 20 procent 2006. Här var det framför allt en kraftigt förbättrad riskbuffert¹⁶ som bidrog, med både ökande totalavkastning och minskande räntekostnad. Det bör dock observeras att räntekostnaden legat på en relativt hög nivå tidigare under perioden. Detta kan återigen tolkas som en avspeglning av den risk som kapitalmarknaden bedömer gälla vid investeringar inom Sjötransport, trots att Sjötransport har den lägsta skuldsättningsgraden¹⁷ av de sex undersökta delbranscherna, lägre än 2 under hela perioden.

¹⁵ Se Figur 4.4, Figur 4.5 och Figur 4.6.

¹⁶ Se Bilaga 3. Avkastningsstruktur, för en förklaring av riskbuffert och andra nyckeltal som beskriver avkastningsstrukturen.

¹⁷ Den låga skuldsättningsgraden är alltså samma sak som den höga soliditeten enligt Tabell 3.8.



Figur 3.2: Sjötransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

Statistiken och det underliggande företagsurvalet baseras på tre SNI-koder (se Fakta om statistiken på sidan 51) vilket innebär rederier med både passagerar- och godstransporter som verksamhet.

Sjötransportbranschen är den mest koncentrerade av delbranscherna (se Figur 2.2) och domineras av några få stora företag. Det innebär att enstaka händelser kan få relativt stort genomslag i statistiken. Ett exempel är rederiet N&T Argonaut AB som var noterat på Stockholmsbörsen, dock med österrikiska huvudägare. År 2000 avvecklades företaget från börsen och verksamheten överfördes till utländska bolag. Därmed försvann ungefär fyra procent av branschens nettoomsättning från 2000 till 2001.

Statistiken på branschnivå är förstås ändå korrekt, den sammanlagda nettoomsättningen visar just hur mycket de svenska sjötransportföretagen omsatte per år, även åren 2000 och 2001. Vid tolkning av statistiken är det viktigt att komma ihåg att förändringar mellan åren kan bero på en förändrad efterfrågan riktad mot de svenska företagen, men det kan också bero på att verksamheter överförs till eller från utländska bolag.

I detta avsnitt har delbranschen Sjötransport delats in i två grupper, Rederier respektive Annan sjötransport. Uppdelningen baseras på en första utsökning av alla företag med höga värden på nettoomsättning och redovisade tillgångar, inklusive dessa företags moder- eller dotterbolag. Därefter har gruppen av Rederier

definierats genom manuell bedömning i samarbete med Sveriges Redareförening. Övriga företag har därefter definierats tillhöra gruppen Annan sjötransport.

3.3 Lufttransport

Lufttransport domineras av några få stora företag och är en av de mest koncentrerade delbranscherna i undersökningen (se Figur 2.4 på sidan 11). En speciell omständighet är att flera stora aktörer på den svenska marknaden drivs som utländska filialer knutna till utländska flygbolag eller flygtransportföretag. I Tabell 3.9 finns dessa utländska filialer redovisade inom kategorin "Handelsbolag, kommanditbolag, ekonomiska föreningar". De fyra företagen med 50 anställda eller fler i denna kategori är till exempel alla utländska filialer.

Tabell 3.9: Antal företag per storleksklass och bolagsform inom Lufttransport. Uppgifterna avser 2007.

Företagsstorlek, antal anställda	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
0	57	26	25	108
1-4	53	10	0	63
5-9	14	11	0	25
10-19	10	3	0	13
20-49	6	4	0	10
50-99	4	2	0	6
100-199	3	1	0	4
200-...	5	1	0	6
Totalt	152	58	25	235

Huvuddelen av företagen är verksamma inom persontransport, vilket framgår av Tabell 3.10. Bland aktiebolagen är också persontransport dominerande och över 90 procent av antalet anställda och nettoomsättningen finns inom denna grupp, vilket framgår av Tabell 3.11. Här bör återigen påpekas att några av de största godstransportorganisationerna i Sverige drivs som filialer till utländska flygföretag. Dessa ingår alltså inte i det ekonomiska underlaget avseende svenska *aktiebolag* inom Lufttransport.

Tabell 3.10: Antal företag inom Lufttransport uppdelade i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Persontransport	133	54	23	210
Godstransport	19	4	2	25
Totalt	152	58	25	235

Tabell 3.11: Anställda, nettoomsättning och tillgångar för aktiebolagen i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

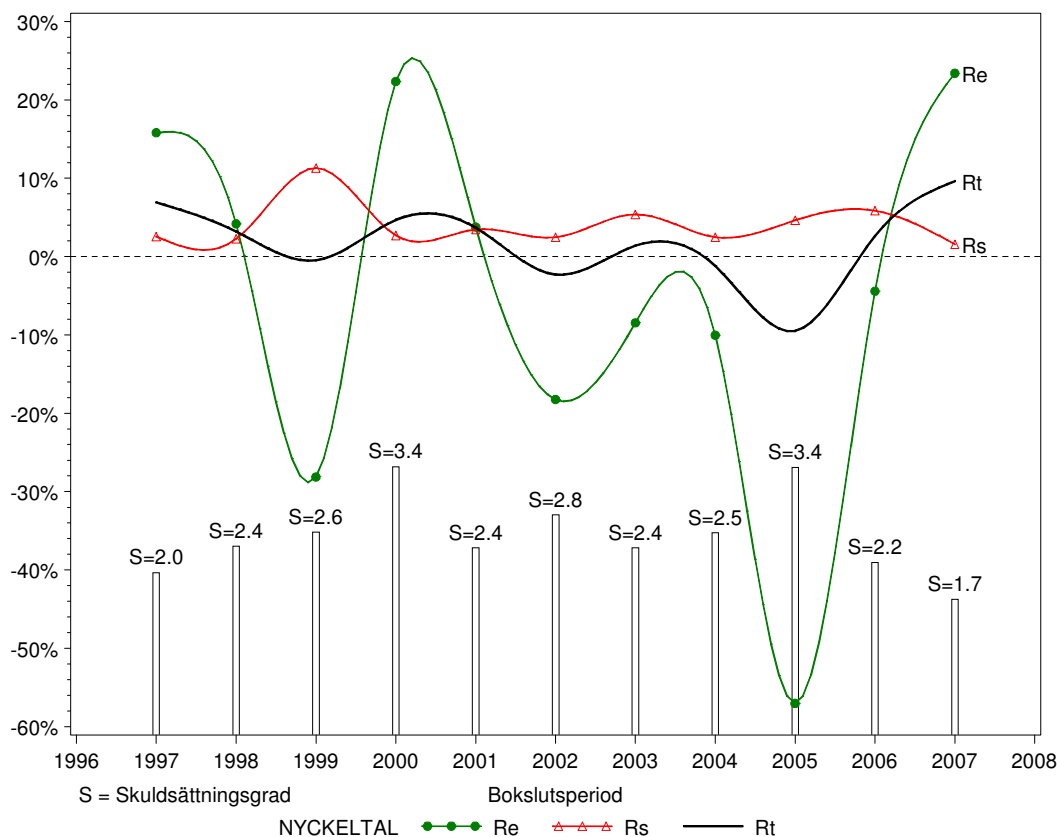
Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Netto- omsättn., MKR	Summa anlägg- Tillgångar, MKR	Summa omsätt- tillgångar, MKR
Persontransport	133	4 179	18 087	3 608	4 669
Godstransport	19	295	1374	238	376
Totalt	152	4 474	19 461	3 846	5 045

Lönsamhetsmässigt visar företagen inom persontransport på betydligt högre värden än inom godstransport, vilket framgår av Tabell 3.12. Förädlingsvärdet per anställd är exempelvis dubbelt så stort inom persontransport, men återigen gäller att några av de största godstransportörerna drivs som utländska filialer och finns därför inte representerade i statistiken.

Tabell 3.12: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse- marginal	Förädlingsvärde per anställd, TKR
Persontransport	37%	10,3%	3,5%	1 013
Godstransport	30%	0,6%	-1,0%	510
Totalt	37%	9,6%	3,2%	980

För Lufttransport ligger avkastningen på totalt kapital under 2007 ungefär på samma nivå som genomsnittet för hela transportbranschen (se Figur 4.5 på sidan 41). Sett över hela den behandlade perioden är detta en klar förbättring och som framgår av Figur 3.3 är 2007 första året på länge som riskbufferten är positiv. De bakomliggande orsakerna är alltså en förbättrad avkastning på totalt kapital i kombination med lägre räntekostnad och skuldsättningsgrad. Sammantaget innebär detta att avkastningen på eget kapital är tydligt positiv under 2007, efter att i flera år varit negativ.



Figur 3.3: Luftransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

För att tolka Figur 3.3 och utvecklingen inom Luftransport måste man dock ta hänsyn till att den svenska delen av SAS inte finns med i rapportens statistikunderlag under periodens början. Det är först från och med 2003 som verksamheten redovisas i det svenska bolaget SAS Scandinavian Airlines Sverige AB. Eftersom Luftransport är en av de mest koncentrerade branscherna – och SAS är den största aktören – måste naturligtvis branschens aggregerade uppgifter tolkas med hänsyn till detta.

De största aktörerna inom Luftransport är fokuserade på reguljär passagerartrafik eller chartertrafik. De två SNI-koder¹⁸ som använts för att definiera delbranschen Luftransport innebär alltså att flygfrakt av gods också ingår i urvalet, men även företag med icke-reguljär flygverksamhet, helikopterflyg och liknande.

För indelningen i Persontransport och Godstransport i detta avsnitt har nya SNI 2007 använts, eftersom denna innehåller en finare uppdelning av flera transportbranscher, inklusive Luftransport, där gods- och persontransport definierats med separata koder. Som komplement har rapportens gruppdefinitioner kontrollerats och justerats manuellt med information från företagens förvaltningsberättelser och hemsidor.

¹⁸ SNI-koderna 62100 och 62200.

3.4 Järnvägstransport

Delbranschen Järnvägstransport omfattar både gods- och passagerartrafik. Med en sammanlagd nettoomsättning på ungefär 15 miljarder kronor under 2007 är det den näst minsta av de sex undersökta delbranscherna (se Figur 2.3). Antalsmässigt är det också relativt få aktiva företag inom Järnvägstransport, vilket framgår av Tabell 3.13. Nästan alla företagen drivs som aktiebolag i nuläget.

Tabell 3.13: Antal företag inom Järnvägstransport uppdelade i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Persontransport	10	0	0	10
Godstransport	19	1	2	22
Totalt	29	1	2	32

De två dominerande företagen inom Järnvägstransport är naturligtvis SJ (persontransport) och Green Cargo (godstransport). Fram till 2000 drevs dessa verksamheter tillsammans inom affärsverket Statens Järnvägar. Från och med 2001 drivs emellertid gods- och persontrafiken separerad i de två aktiebolagen.

Tabell 3.14: Anställda, nettoomsättning och tillgångar för aktiebolagen i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättn., MKR	Summa anläggningstullgångar, MKR	Summa omsättningstullgångar, MKR
Persontransport	10	4 197	8 090	10 043	3 110
Godstransport	19	3 559	7 049	3 488	2 193
Totalt	29	7 756	15 139	13 531	5 303

Tillsammans med de övriga aktiebolagen inom Järnvägstransport uppgår antalet anställda till ungefär 7 700 personer och den samlade nettoomsättningen till drygt 15 miljarder kronor. Det två grupperna person- och godstransport är ungefär jämnstora i termer av anställda och nettoomsättning, vilket framgår av Tabell 3.14. Ur lönsamhetssynpunkt – se Tabell 3.15 – utmärker sig gruppen persontransport med den högsta *rörelsemarginalen* i någon av rapportens undersökta grupper. Detta bidrar till att delbranschen Järnvägstransport i sin helhet uppvisar den högsta rörelsemarginalen för 2007, vilket också framgår av Figur 4.4 på sidan 40.

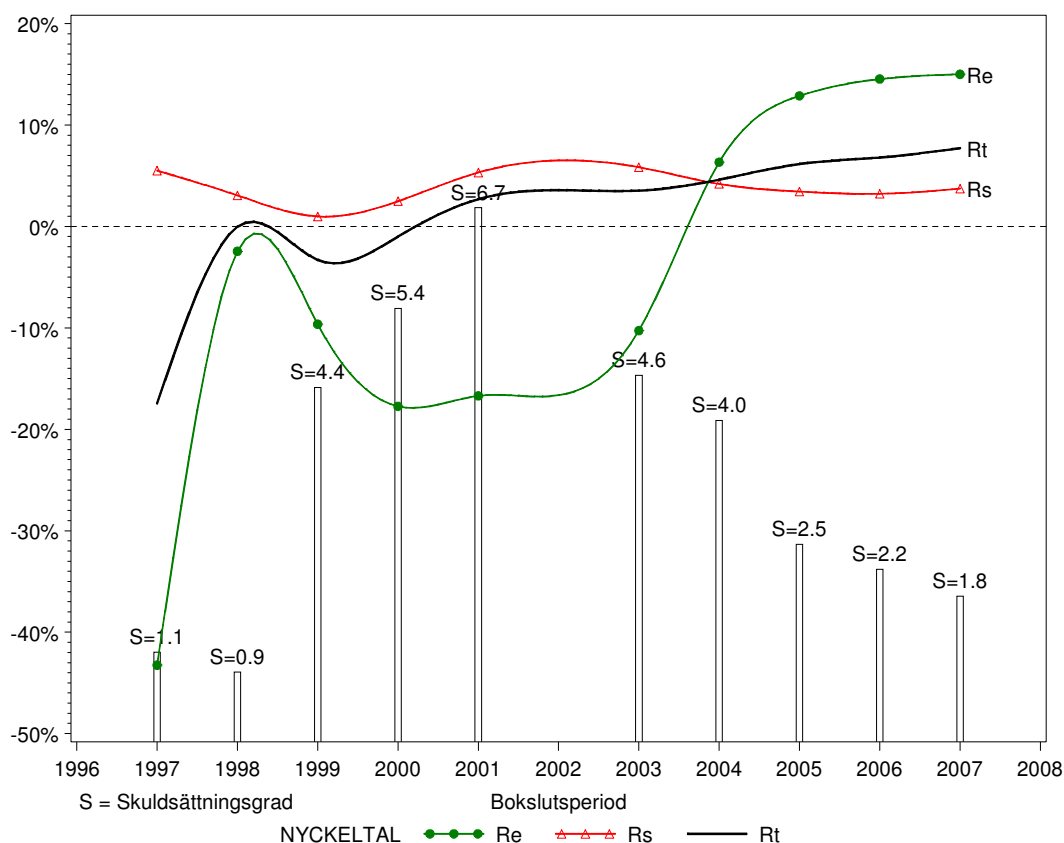
Tabell 3.15: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna persontransport och godstransport. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelsemarginal	Förädlingsvärde per anställd, TKR
Persontransport	31%	8,3%	11,8%	881
Godstransport	46%	6,5%	4,5%	718
Totalt	35%	7,7%	8,4%	806

Inom gruppen godstransport är lönsamheten genomgående lägre än inom persontransport. Även jämfört med åkerierna inom Vägtransport av gods (se Tabell 3.4) är lönsamheten lägre med avseende på avkastning och rörelsemarginal. Förädlingsvärdet per anställd är dock betydligt högre än i grupperna Åkerier och Logistikföretag inom Vägtransport.

Som tidigare påpekats saknar delbranschen Järnvägstransport ett fullständigt ekonomiskt dataunderlag på grund av att Statens Järnvägar drevs som statligt affärsverk fram till 2000. Därför måste delbranschens nyckeltal tolkas med hänsyn till detta. Figur 3.4 visar ändå hur delbranschens avkastning utvecklats under perioden, men på grund av förutsättningarna är det perioden 2001 och framåt som är mest intressant.

Företagen inom Järnvägstransport visar en tydligt minskande skuldsättningsgrad och förbättrad riskbuffert under senare delen av perioden. Till skillnad från Kollektivtrafik (se sidan 30) har dock avkastningen på totalt kapital varit positiv sedan 2001 och riskbufferten utvecklats från negativ till positiv under de senaste åren. Därmed har situationen ur ägarnas synvinkel förbättrats markant – delbranschens genomsnittliga avkastning på eget kapital har ökat från -10 procent 2003 till ungefär +15 procent 2007.



Figur 3.4: Järnvägstransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

Ur statistiksynpunkt har den huvudsakliga händelsen redan kommenterats. SJ och Green Cargo ingår i underlaget från och med 2001, men före detta år saknas det ekonomiska underlaget för verksamheten. Annars gäller att företagsurvalet är

baserat på SNI-koden för Järnvägstransport, vilket innebär att statistiken omfattar både passagerartrafik (till exempel A-Train AB som driver Arlanda Express) och godstrafik (till exempel Malmtrafik i Kiruna AB).

Indelningen i grupperna person- och godstransport i tabellerna ovan är baserad på den nya branschkodningen SNI 2007. De koder som då använts är för persontrafik och godstrafik. Indelningen har därefter bedömts och justerats manuellt med hjälp av information från företagens hemsidor samt från uppgifter i företagens förvaltningsberättelser hämtade från årsredovisningar för 2007.

3.5 Kollektivtrafik

I den här rapporten definieras delbranschen Kollektivtrafik så att den innehåller både beställare och utförare av kollektivtrafiktjänster. Beställarna utgörs av trafik- huvudmännen, eller länstrafikbolagen¹⁹, som ansvarar för kollektivtrafiken inom en region.

Företagen som utför kollektivtrafiktjänster delar vi in i grupperna Operatörer och Övrig busstrafik och i Tabell 3.16 visas hur antalet företag fördelar sig mellan de olika grupperna inom Kollektivtrafik.

Tabell 3.16: Antal företag inom Kollektivtrafik uppdelade i undergrupperna beställare, operatörer och annan busstrafik. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Beställare	20	0	0	20
Operatörer	41	0	0	41
Övrig buss	688	76	228	992
Totalt	749	76	228	1053

Av de 41 företagen i gruppen Operatörer är samtliga aktiebolag. Dessa företag arbetar huvudsakligen med att utföra linjetrafik på uppdrag av Beställare, det vill säga länstrafikbolagen. Gruppen Övrig busstrafik har definierats så att företagen där huvudsakligen arbetar med annan kollektivtrafik, vilket exempelvis kan vara charter eller flygplatstrafik.

Tabell 3.17: Storlek och fordonsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna beställare, operatörer och annan busstrafik. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning, MKR	Fordonsinnehav	
				Personbilar	Bussar
Beställare	20	1 237	20 143	90	26
Operatörer	41	21 781	17 544	405	8 515
Övrig buss	688	5 901	6 631	1 089	4 190
Totalt	749	28 919	44 318	1 584	12 731

¹⁹ I den här undersökningen ingår 20 länstrafikbolag. Utöver dessa finns det trafikhuvudmän, Skånetrafiken och Länstrafiken Kronoberg, som drivs som förvaltningar inom landstinget eller kommunen. Dessa två är alltså inte egna juridiska personer och ingår därför inte i rapportens underlag.

Antalet anställda inom Kollektivtrafik uppgår till nästan 29 000 personer, vilket innebär att det är den näst största av de sex undersökta delbranscherna (se Figur 2.3 på sidan 9). Som framgår av Tabell 3.17 uppgår den sammanlagda nettoomsättningen till drygt 44 miljarder kronor, men naturligtvis gäller att huvuddelen av operatörernas verksamhet utförs på uppdrag av beställarna. Mellan grupperna Beställare och Operatörer sker alltså en betydande dubbelräkning och rapportens summerade uppgifter om nettoomsättning, resultat, etcetera för delbranschen Kollektivtrafik måste tolkas mot bakgrund av detta.

I grupperna Operatörer och Övrig busstrafik uppgår fordonsinnehavet till ungefär 12 700 bussar. I den senare gruppen finns även ett innehav på ungefär 1 000 personbilar. Detta återspeglar en viss branschglidning inom gruppen Övrig busstrafik. En del av dessa företag bedriver också taxiverksamhet även om huvuddelen av verksamheten utgörs av busstrafik.

Tabell 3.18: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna beställare, operatörer och övrig busstrafik. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse- marginal	Förädlings- värde per anställd, TKR
Beställare	32%	-4,9%	-6,0%	186
Operatörer	16%	1,2%	0,0%	403
Övrig buss	22%	5,8%	5,8%	515
Totalt	27%	-1,4%	-1,8%	417

Företagens lönsamhet skiljer sig mycket mellan de tre grupperna, vilket framgår av Tabell 3.18. Här gäller dock att gruppen Beställare, det vill säga länstrafikbolagen, har som uppgift att planera trafiken och handla upp kollektivtrafiktjänster från andra företag²⁰. För detta krävs i allmänhet ägarnas²¹ ekonomiska stöd och verksamhetens idé är alltså inte att generera vinst åt ägarna.

Bäst lönsamhet visar gruppen Övrig busstrafik – rörelsemarginalen ligger på 5,8 procent vilket är ungefär den genomsnittliga nivån 2007 för hela transportbranschen (se Figur 4.4 på sidan 40). Gruppen Operatörer visar däremot en betydligt svagare avkastning och en rörelsemarginal på 0 procent under 2007. Detta ska ses mot bakgrund av att företagen i gruppen av Operatörer i allmänhet är vanliga privata aktiebolag där ägarna rimligen förväntar sig normal vinst över tiden. En speciell omständighet är dock att hälften av operatörernas verksamhet – med avseende på anställda och nettoomsättning – bedrivs av utlandsägda företag, enligt Tabell 3.19.²²

²⁰ Dessa företag – operatörer – är oftast privata företag men kan också vara kommunala bolag.

²¹ Landsting och/eller kommuner.

²² Se även Figur 2.6 på sidan 13 som visar att Kollektivtrafik är den delbransch som i sin helhet har högst andel anställda i utlandsägda företag.

Tabell 3.19: Svenska och utlandsägda aktiebolag i undergrupperna beställare, operatörer och övrig busstrafik. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Svenska företag					Utlandsägda företag				
	Antal bolag	Anställda		Nettoomsättn.		Antal bolag	Anställda		Nettoomsättn.	
		Antal	%	MKR	%		Antal	%	MKR	%
Beställare	20	1 237	100	20 143	100	0	0	0	0	0
Operatörer	34	11 187	51	9 166	52	7	10 594	49	8 377	48
Övrig buss	675	5 402	92	6 058	91	13	499	8	573	9
Totalt	729	17 826	62	35 367	80	20	11 093	38	8 950	20

Den låga lönsamheten bland operatörerna har också en koppling till ägarförhållandena. Som framgår av Tabell 3.20 är det gruppen av utlandsägda operatörer som sammantaget drar ned lönsamheten genom att prestera negativ avkastning och rörelsemarginal under 2007. De svenska företagen bland operatörerna visar förvisso också låg lönsamhet, men ändå positiva resultatmått.

Tabell 3.20: Nyckeltal för svenska och utlandsägda operatörer inom Kollektivtrafik. Uppgifterna avser 2007.

Operatörer	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelsemarginal	Förädlingsvärde per anställd, TKR
Svenska	18%	3,9%	1,4%	414
Utländska	12%	-3,0%	-1,4%	391
Totalt	16%	1,2%	0,0%	403

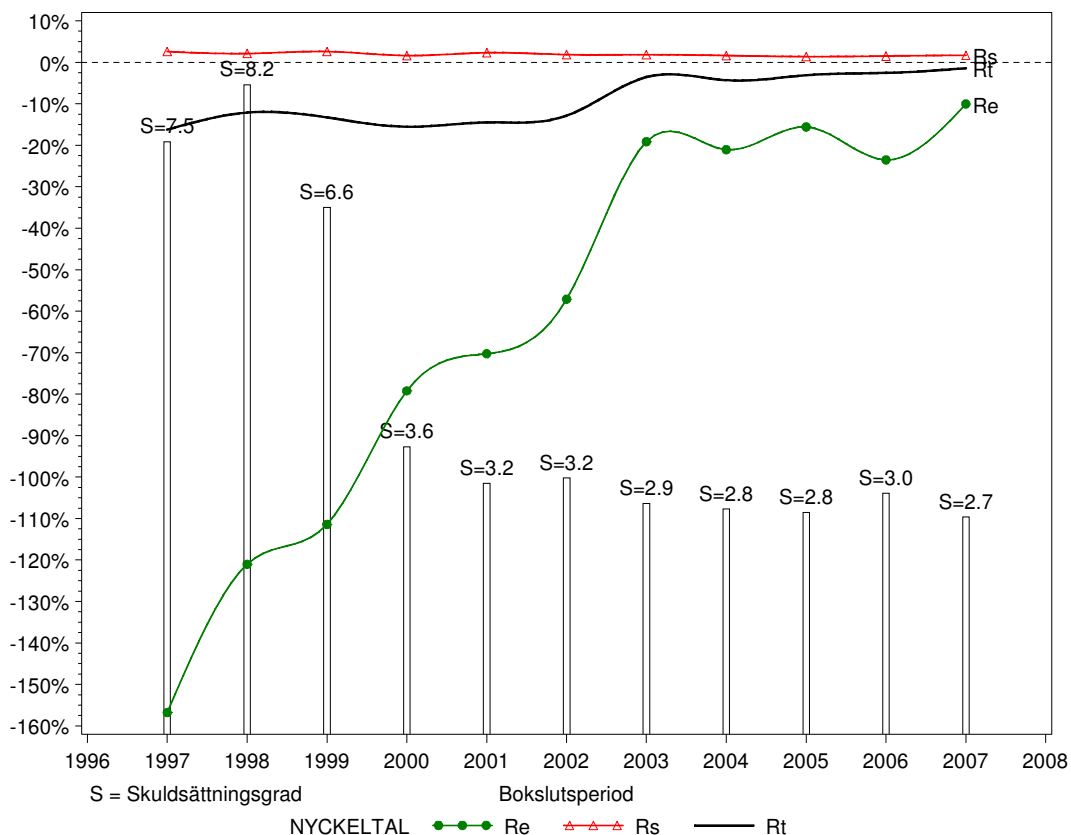
Lönsamheten för hela delbranschen Kollektivtrafik måste alltså tolkas mot bakgrund av att grupperna av Beställare, Operatörer och Övrig busstrafik arbetar med olika förutsättningar. Därtill kommer det stora inslaget av utlandsägda företag bland Operatörerna. Det kan ändå vara intressant att se hur den sammantagna avkastningsstrukturen förändrats inom Kollektivtrafik under perioden 1997 till 2007.

Figur 3.5 visar att avkastningen på totalt kapital är negativ under hela perioden vilket naturligtvis även innebär att riskbufferten är negativ²³. Tillsammans med en mycket hög skuldsättningsgrad medför detta en extremt negativ avkastning på det egna kapitalet under första halvan av perioden, men därefter tycks ändå en förbättring ha skett. Detta beror dock huvudsakligen på en dom i en skattetvist mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Skattemyndigheten. Ägarnas stöd för att täcka förlusterna måste från och med 2003 göras som ett skattepliktigt verksamhetsbidrag.²⁴

²³ Se vidare Bilaga 3 om avkastningsstruktur och nyckeltalens sammanhang.

²⁴ Fram till och med 2002 täcktes förlusterna genom ett aktieägartillskott varje år. Domen i länsrätten slår fast att ägarnas stöd istället ska genomföras som ett skattepliktigt verksamhetsbidrag, redovisat som en intäkt i rörelsen. De beräknade nyckeltalen för avkastning och rörelsemarginal påverkas därmed på följande sätt: Fram till och med 2002 visar nyckeltalen verksamhetens resultat *exklusive* ägarnas stöd. Från och med 2003 beräknas nyckeltalen *inklusive* ägarnas stöd. Se också branschens samlade resultaträkning i tabell 11A, där det framgår hur branschens samlade bokslutsdispositioner, koncernbidrag och aktieägartillskott förändrats mellan år 2002 och 2003.

De ändrade stödformerna påverkar alltså nyckeltalsberäkningarna från och med 2003, men även därefter pendlar avkastningen på eget kapital mellan minus 10 och minus 20 procent.



Figur 3.5: Kollektivtrafik. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

Urvalet av företag som ingår i delbranschen Kollektivtrafik baseras på tre SNI-koder enligt Fakta om statistiken på sidan 51. Detta innebär alltså att både beställare och utförare av kollektivtrafiktjänster finns med, samt att både regional och inter-regional kollektivtrafik ingår i statistiken. Delbranschens största företag är de stora länstrafikbolagen samt de aktörer som driver kollektivtrafik på uppdrag. Det senare innebär att statistiken för Kollektivtrafik till viss del inkluderar verksamhet av typen ”järnvägstrafik”. Ett exempel är Veolia Transport AB (tidigare Connex) som bland annat driver tunnelbanetrafiken i Stockholm, men som även driver ett antal järnvägslinjer på entreprenad.

Definitionen av gruppen Beställare baseras på SIKA:s listor med trafik huvudmän. Företagen i gruppen Operatörer har definierats genom att först identifiera företag med tio bussar eller fler inom de aktuella SNI-koderna. Därefter har Operatörerna identifierats genom manuell bedömning baserad på information från hemsidor och företagets förvaltningsberättelser från 2007.

3.6 Taxitrafik

I den här rapporten presenteras den ekonomiska utvecklingen bland transportbranschens företag. Då är det naturligt att huvudfokus ligger på aktiebolagen, dels för att deras ekonomiska uppgifter finns registrerade i bokslutsdatabaser, dels för att aktiebolagen *är* den dominerande bolagsformen i de flesta branscher. Inom Taxitrafik gäller dock att enskilda firmor är den mest frekventa företagstypen, vilket framgår av Tabell 3.21.

Tabell 3.21: Antal företag per storleksklass och bolagsform inom Taxitrafik.

Företagsstorlek, antal anställda	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
0	129	207	3 278	3 614
1–4	922	129	1 976	3 027
5–9	278	15	174	467
10–19	155	7	45	207
20–49	60	1	8	69
50–99	12	0	0	12
100–199	4	0	0	4
200–...	2	0	0	2
Totalt	1 562	359	5 481	7 402

Bland de enskilda firmorna är de flesta företag små, endast 4 procent av dem har 5 anställda eller fler. För aktiebolagen inom Taxitrafik gäller däremot att över 30 procent av företagen har 5 anställda eller fler. Av Tabell 3.22 framgår också att de enskilda firmorna uteslutande finns inom gruppen Taxiåkerier. Taxibranschens beställningscentraler drivs däremot till största delen som aktiebolag.

Tabell 3.22: Antal företag inom Taxitrafik uppdelade i undergrupperna taxiåkerier och beställningscentraler. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal företag per bolagsform			Totalt
	Aktiebolag	Handelsbolag, kommanditbolag, ekon.för.	Enskilda firmor	
Taxiåkerier	1 472	356	5 481	7 309
Beställningscentraler	90	3	0	93
Totalt	1 562	359	5 481	7 402

Antalsmässigt är alltså aktiebolagen i minoritet i delbranschen Taxitrafik. Som framgick av Tabell 3.21 gäller dock motsatsen för de större företagen – i gruppen som har 5 anställda eller fler är aktiebolagen den vanligaste företagstypen. Det kan därför ändå vara intressant att presentera den ekonomiska statistiken för Taxi-branschens aktiebolag, men tolkningen måste naturligtvis göras med försiktighet.

Som framgår av Tabell 3.23 finns huvuddelen av de anställda och huvuddelen av fordonsinnehaven i gruppen av Taxiåkerier, men mätt i termer av nettoomsättning är gruppen Beställningscentraler ungefär jämnstor med aktiebolagen bland Taxiåkerierna. Här gäller att beställningscentralernas intäkter genereras dels av att de producerar tjänster till de anslutna taxiåkerierna, dels att de förmedlar delar av åkeriernas omsättning som en slags återförsäljare. Mellan taxiåkerier och

beställningscentraler sker alltså en betydande dubbelräkning avseende nettoomsättning.

Tabell 3.23: Storlek och fordonsinnehav för aktiebolagen i undergrupperna taxiåkerier och beställningscentraler. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Antal aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsättning, MKR	Fordonsinnehav	
				Personbilar	Bussar
Taxiåkerier	1 472	8 490	5 012	5 685	353
Beställningscentraler	90	964	5 196	129	44
Totalt	1 562	9 454	10 208	5 814	397

Det sammanlagda fordonsinnehavet uppgår till drygt 5 800 personbilar. Detta gäller alltså för aktiebolagen, exklusive de nära 5 500 enskilda firmorna inom Taxitrafik. Som framgår av Tabell 3.23 finns det även ett visst innehav av bussar, vilket visar på en viss branschglidning mellan grupperna taxiåkerier och busstrafik (jämför Tabell 3.17 på sidan 27).

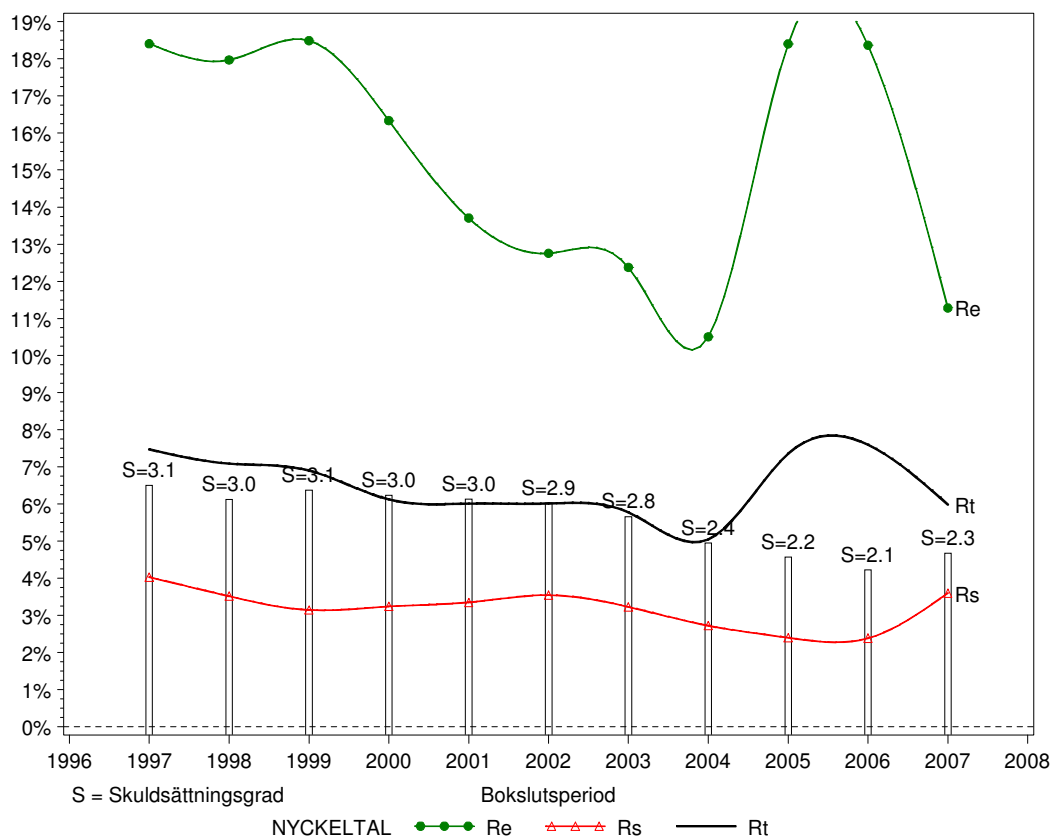
Ur lönsamhetssynpunkt ligger Taxitrafik lägre än transportbranschen i sin helhet (jämför Figur 4.4 på sidan 40). Som framgår av Tabell 3.24 visar Beställningscentralerna också ett typiskt lönsamhetsmönster för återförsäljare med relativt sett lägre rörelsemarginal, men med något högre förädlingsvärde per anställd.

Tabell 3.24: Nyckeltal för aktiebolagen i undergrupperna taxiåkerier och beställningscentraler. Uppgifterna avser 2007.

Grupp	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Förädlingsvärde per anställd, TKR
Taxiåkerier	32%	7,2%	3,3%	346
Beställningscentraler	26%	2,4%	0,3%	482
Totalt	30%	6,0%	1,8%	360

Under hela perioden 1997 till 2007 har riskbufferten²⁵ inom Taxitrafik varit positiv och tämligen stabil. Åren 2005 och 2006 innebar dock en förbättrad riskbuffert med ökad avkastning på totalt kapital och något sjunkande räntekostnad, vilket framgår av Figur 3.6. Detta innebar att avkastningen på det egna kapitalet ökade markant efter en lång och nedåtgående utvecklingstrend under tidigare år. Under 2007 har dock avkastningsmåtten förändrats igen med ökad skuldsättningsgrad, ökad räntekostnad samt minskad avkastning på totalt kapital. Effekten blir en tydlig nedgång av delbranschens avkastning på det egna kapitalet.

²⁵ Se Bilaga 3. Avkastningsstruktur, för en förklaring av nyckeltalen som beskriver avkastningsstrukturen.



Figur 3.6: Taxitrafik. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2007.

Anm: För beskrivning av nyckeltalen i figuren se Bilaga 3. Avkastningsstruktur

Statistiken för Taxitrafik baserar sig på SNI-koden för taxitrafik och omfattar alltså taxiåkerier men även beställningscentraler och taxiväxlar som utför tjänster åt taxiåkerierna. Här finns inga dominerande företag och delbranschen är den minst koncentrerade bland de sex delbranscherna (se Figur 2.4). Trots detta finns det förstås en grupp taxiföretag som är större än de andra i branschen. Inom den gruppen är stabiliteten stor – de flesta företagen är aktiva under hela perioden utan stora variationer i nettoomsättning eller anställda. För delbranschen i sin helhet gäller dock motsatsen. Taxitrafik är den delbransch där nystartade företag har störst genomslag och över 35 procent av de anställda i delbranschen arbetar i företag som startat verksamheten 1997 eller senare²⁶ (se Figur 4.9 på sidan 44).

²⁶ Avser aktiebolagen inom Taxitrafik.

4 Transportföretagens ekonomiska utveckling

- Efter flera års förbättrad lönsamhet visar Järnvägstransport den högsta rörelsemarginalen bland de sex delbranscherna under 2007.
- Lufttransport har tidigare visat låg och sjunkande lönsamhet, men under 2006 och 2007 har en tydlig förbättring skett och delbranschen visar ökande lönsamhet och förbättrad soliditet.
- Under tidigare år har Sjötransport legat högst med avseende på lönsamhet och soliditet, men 2007 innebär ett trendbrott med minskad lönsamhet, minskande investeringar och något försämrad soliditet.
- Antalet nystartade företag har oftast varit fler än antalet nedlagda företag och totalt sett har antalet transportföretag ökat med sex procent under perioden 1997–2007.
- Nystartade företag har störst betydelse inom Taxitrafik. I denna delbransch arbetar mer än en tredjedel av de anställda i företag som startat verksamheten 1997 eller senare.
- I gruppen av nystartade företag från 1999 har antalet anställda ökat med 40 procent, men i andra kohorter av nystartade företag har antalet anställda ökat betydligt mindre eller inte alls.

Den fortsatta beskrivningen av transportsektorns ekonomi bygger på uppgifter och nyckeltal från de enskilda företagens årsredovisningar. För aktiebolag är det obligatoriskt att upprätta och lämna in årsbokslut till Bolagsverket och det ekonomiska underlaget är därför så gott som heltäckande för dessa företag.²⁷ För andra bolagsformer är det mer ovanligt att årsbokslut lämnas till Bolagsverket. Den följande beskrivningen av nyckeltal och ekonomisk utveckling gäller därför *enbart aktiebolagen* inom transportbranschen och dess sex delbranscher.²⁸

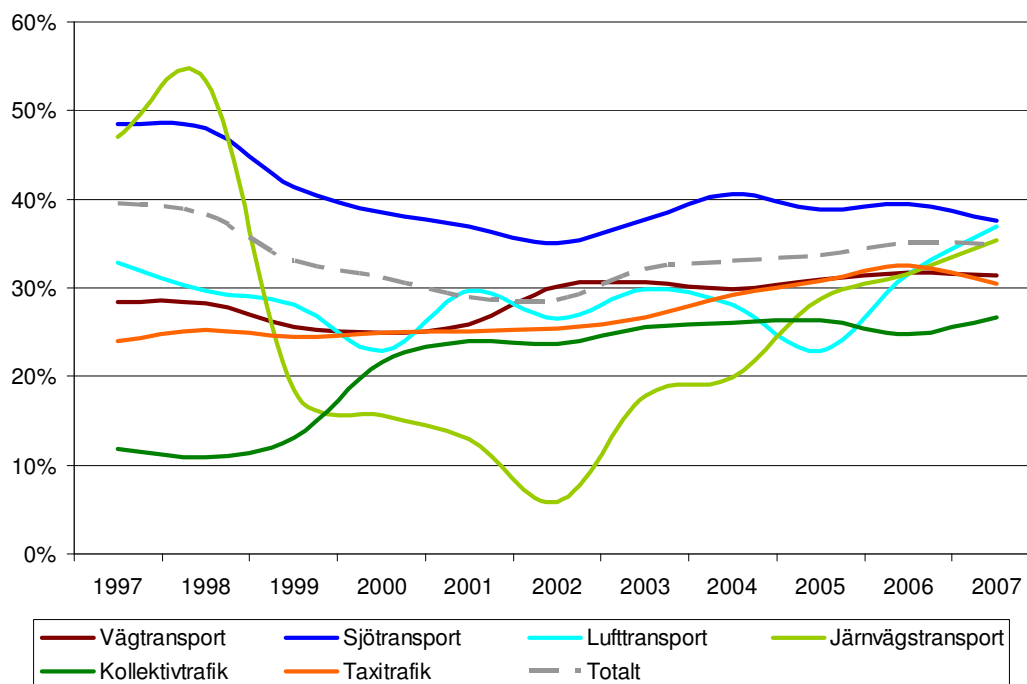
4.1 Kapitalstruktur

För transportbranschen och andra kapitalintensiva verksamheter är nyckeltal som beskriver kapitalstrukturen intressanta. De visar bland annat hur tillgångarna är finansierade och hur väl de utnyttjas för att skapa intäkter. På företagsnivå är nyckeltalen viktiga indikatorer som kan visa på möjligheter att rationalisera kapitalanvändningen, minska räntekostnaderna och så vidare.

²⁷ Se vidare Kapitel 5 för beskrivning av datamaterialet som statistiken baseras på samt Bilaga 1 för definitioner av nyckeltal.

²⁸ Av företag med fem anställda eller fler är det dock bara tio procent som drivs i andra bolagsformer än aktiebolag, se Tabell 2.1.

Ett fundamentalt mått är *soliditet* som visar hur stor del av de totala tillgångarna som är finansierade med eget kapital. Som framgår av Figur 4.1 utmärker sig Sjötransport med en betydligt högre soliditet än övriga delbranscher.²⁹ För övriga delbranscher ligger soliditeten huvudsakligen på nivån 25–30 procent under perioden. Undantagen är Järnvägstransport och Kollektivtrafik som tidigare under perioden har haft betydligt lägre soliditet.



Figur 4.1: Soliditet i de sex delbranscherna, 1997–2007.

Totalt sett har soliditeten ökat svagt i transportbranschen från och med 2003. I två av delbranscherna – Lufttransport och Järnvägstransport – har soliditeten förbättrats kraftigt under de senaste åren, medan Taxitrafik visar en svagare soliditetsförbättring utsträckt över större delen av perioden. Under 2007 har soliditeten minskat igen inom Taxitrafik och detsamma gäller inom Sjötransport.

En annan aspekt av en branschs kapitalstruktur framgår av *kapitalets omsättnings-hastighet*. Nyckeltalet beräknas som nettoomsättning i relation till totala tillgångar och visar hur effektiv kapitalbindningen är i branschen. Det kan också betraktas som en indikator på kapacitetsutnyttjandet.

Totalt sett visar nyckeltalet på en nedgång mellan 1998 och 1999, men därefter har kapitalets omsättningshastighet utvecklats svagt positivt fram till 2003, för att sedan ligga på ungefär samma nivå. Generellt sett är detta också ett nyckeltal med små variationer över tiden och inom en specifik bransch. Nivåskillnaderna mellan branscher är däremot ofta större och så är även fallet med transportbranschens sex delbranscher.

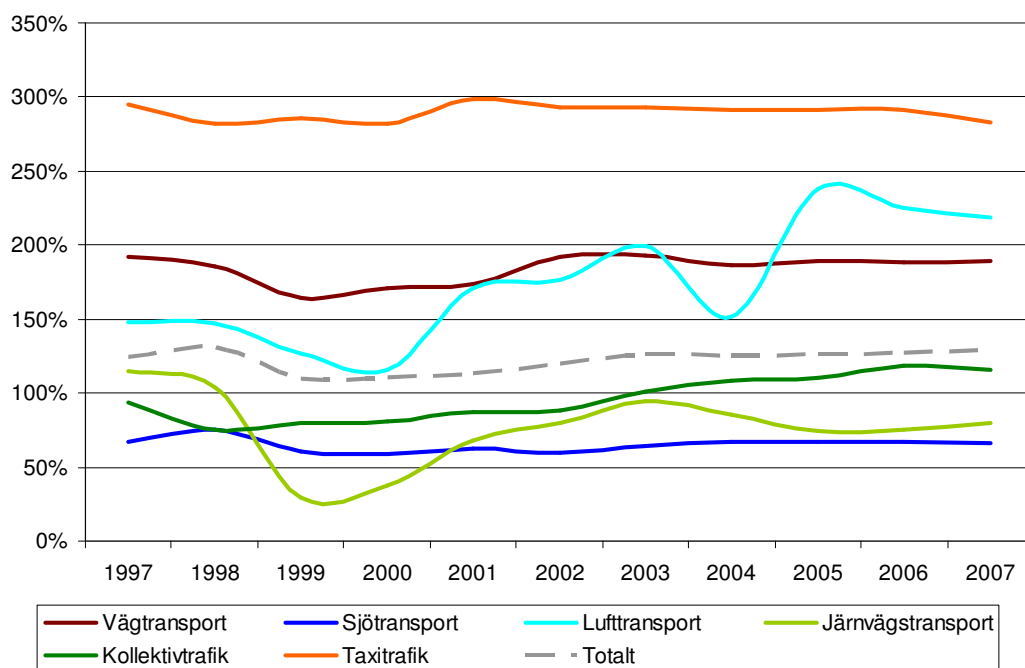
²⁹ Jämför med beskrivningen av avkastningsstrukturen inom Sjötransport på sidan 20. Där diskuteras hur delbranschens kapitalintensitet och investeringarnas storlek avspeglas i kapitalmarknadens bedömning av risknivån. Att företagen inom Sjötransport arbetar med en högre grad av egenfinansiering – högre soliditet – bör alltså ses mot den bakgrunden.

Dessa nivåskillnader avspeglar relationen mellan drifts- och kapitalkostnader men har också delvis sin förklaring i vilken typ av tillgångar – transportmedel – som delbranscherna investerar i, vilken avskrivningstid som gäller och därmed vilken genomsnittlig effektivitet som krävs av kapitalutnyttjandet.

Som framgår av Figur 4.2 låg Taxitrafik i topp bland delbranscherna med en omsättningshastighet på ungefär 270 procent under hela perioden. Detta innebär alltså att den årliga nettoomsättningen i delbranschen låg på 2,7 gånger värdet av de samlade tillgångarna.

Även inom Vägtransport av gods låg omsättningshastigheten på en relativt hög och konstant nivå, men nyckeltalet visar också på ett något lägre kapacitetsutnyttjande under åren 1999–2001.

Lägre än genomsnittet för de sex delbranscherna låg Sjötransport, Järnvägstransport och Kollektivtrafik³⁰. Inom Lufttransport var variationerna stora mellan åren, men nyckeltalet tyder på en positiv trend i delbranschen med gradvis ökande effektivitet i kapitalutnyttjandet. Även inom Kollektivtrafik visar nyckeltalet en svagt positiv tendens under större delen av perioden 1997 till 2007.



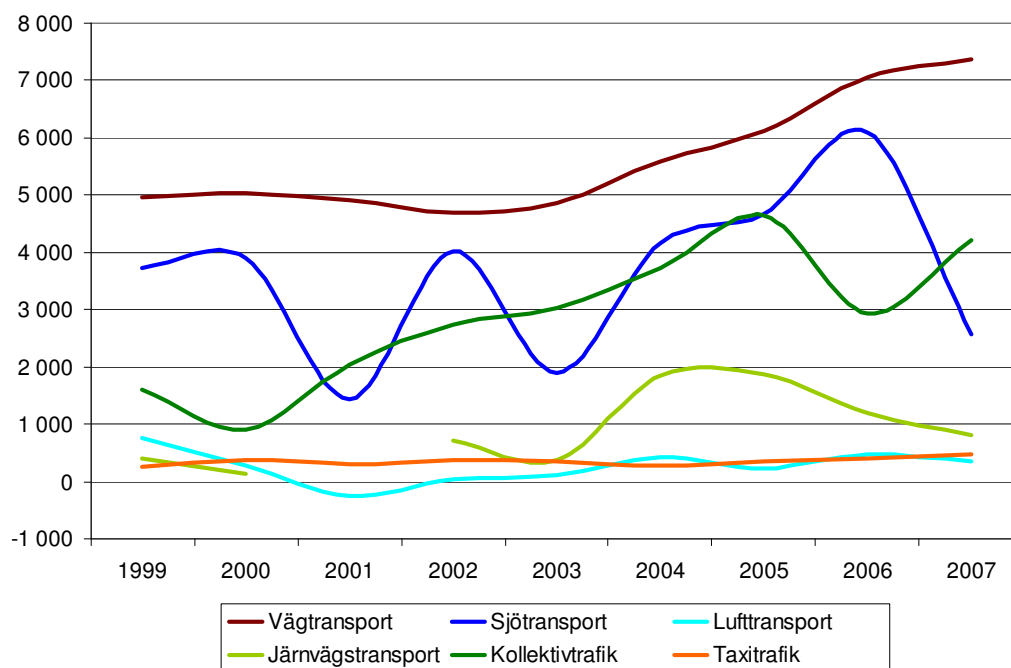
Figur 4.2: Kapitalets omsättningshastighet i de sex delbranscherna, 1997–2007.

³⁰ Observera att ändrade stödformer inom Kollektivtrafik påverkar detta nyckeltal från och med år 2003. Se fotnot på sidan 29.

4.2 Investeringar

De sammanlagda investeringarna inom respektive delbransch framgår av Figur 4.3.³¹ Naturligtvis är investeringsvolymen relaterad till storleken på respektive delbransch. Störst investeringar visade också Vägtransport av gods med årliga investeringar på ungefär 5 miljarder kronor under första halvan av perioden, för att sedan öka till drygt 7 miljarder kronor under 2007. För delbranschen Kollektivtrafik visar figuren också på en successivt ökande investeringsvolym fram till och med 2005. Efter en nedgång 2006 ökade dock investeringarna igen till drygt 4 miljarder kronor under 2007.

Inom Sjötransport tycks det också varit en svagt positiv trend under större delen av perioden, men med kraftigt varierande volymer mellan åren. Under 2007 var dock investeringsnedgången ovanligt stor, så att nivån på investeringarna inom Sjötransport fallit tillbaka till en ungefärlig medelnivå för åren 1999 till 2003. Även inom Järnvägstransport har investeringarna minskat under de senaste åren, så att nivån under 2007 uppgick till knappt 1 miljard kronor. De samlade investeringarna i transportbranschen 2007 var nära 16 miljarder kronor.



Figur 4.3: Investeringar i de sex delbranscherna, 1999–2007.

Anm. Kurvan för Järnvägstrafik är bruten på grund av att SJ övergick till aktieföretagsform från att ha varit ett statligt affärsverk utan årsredovisningsplikt.

³¹ Branschernas årliga investeringar har beräknats som differensen i materiella tillgångar (jämfört med föregående år) summerat med årets avskrivningar. Det beräknade måttet kan alltså tolkas som nettot av årets nyinvesteringar plus ersättningsinvesteringar. Att investeringar bara finns från och med 1999 beror på att en ny årsredovisningslag trädde i kraft från och med bokslut 1998 men därefter fanns en eftersläpning där den gamla lagen tillämpades. Vi anser att 1999 är första året för vilket vi på ett tillförlitligt sätt kan beräkna investeringarna med använd metod.

4.3 Resultat

Ett annat viktigt nyckeltal är *rörelsemarginalen* som visar hur många procent av varje omsättningskrona som blir kvar efter det att samtliga rörelsekostnader har täckts. Rörelsekostnaderna omfattar generella kostnadsposter för personal, lokaler, avskrivningar, handelsvaror och andra externa kostnader. Inom transportsektorn inkluderar det senare drivmedelskostnader, försäkring av transportmedel, ersättningar till andra (lejda) transportörer med mera.

Den andel av nettoomsättningen som återstår efter att rörelsekostnaderna täckts – det vill säga rörelsemarginalen – ska räcka till att täcka räntekostnader och skatter samt ge en acceptabel vinst per omsättningskrona. Som framgår av Figur 4.4 är Kollektivtrafik den delbransch som avviker tydligast ur resultatsynpunkt. Under hela tioårsperioden är delbranschens rörelsemarginal negativ, även om en förbättring synes ha skett de senaste åren. Bakom det senare ligger en dom i en skattetvist mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Skattemyndigheten. Där fastslogs att ägarnas stöd³² för att täcka förlusterna från och med 2003 måste göras som ett skattepliktigt verksamhetsbidrag. Som framgick av Tabell 3.18 på sidan 28 är dock skillnaderna i lönsamhet fortsatt stora mellan grupperna av beställare, operatörer och annan busstrafik.

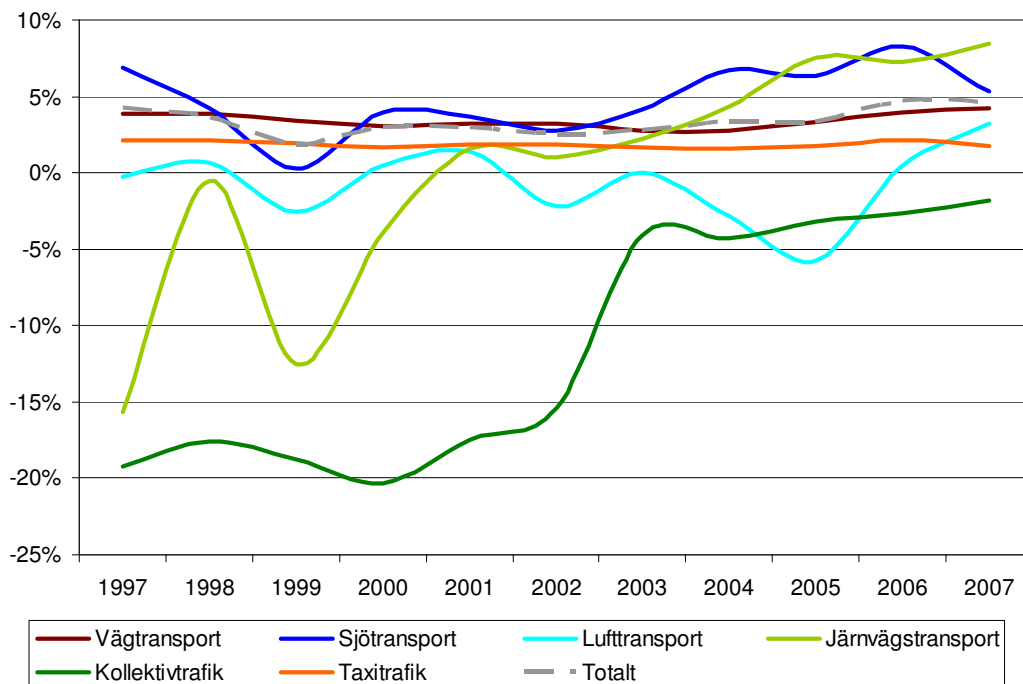
De ändrade stödformerna påverkar den beräknade rörelsemarginalen inom Kollektivtrafik. Från ett kraftigt negativt värde ökar rörelsemarginalen till strax under noll från och med 2003. Förändringarna får även genomslag vid beräkning av den totala rörelsemarginalen för hela transportbranschen³³. I Figur 4.4 visas därför som referens den totala rörelsemarginalen beräknad för transportbranschen exklusive Kollektivtrafik.

Högst rörelsemarginal 2007 återfinns inom Järnvägstransport, som uppvisar en tydlig och stabil resultatförbättring från och med 2002. Även inom Sjötransport har lönsamheten varit hög och ökande de senaste åren, men 2007 sjunker rörelsemarginalen betydligt ned till ungefär genomsnittet för transportbranschen.

För delbranscherna Taxitrafik och Vägtransport av gods ser situationen annorlunda ut. Här har rörelsemarginalen legat på en positiv och nästan konstant nivå under hela perioden. Inom Lufttransport har rörelsemarginalen pendlat kring nollnivån tidigare under perioden, men de senaste två åren har lönsamheten förbättrats betydligt så att även Lufttransport under 2007 ligger nära genomsnittet för hela transportbranschen.

³² Se fotnot 24 på sidan 29.

³³ I tabell 6C redovisas rörelsemarginal och andra nyckeltal beräknade för hela transportbranschen, det vill säga de sex delbranscherna tillsammans. I tabell 6D redovisas motsvarande nyckeltal beräknade för hela transportbranschen *exklusive* Kollektivtrafik. Även i Figur 4.5 till Figur 4.7 visas nyckeltalens referensvärde för totala transportbranschen baserat på tabell 6D.



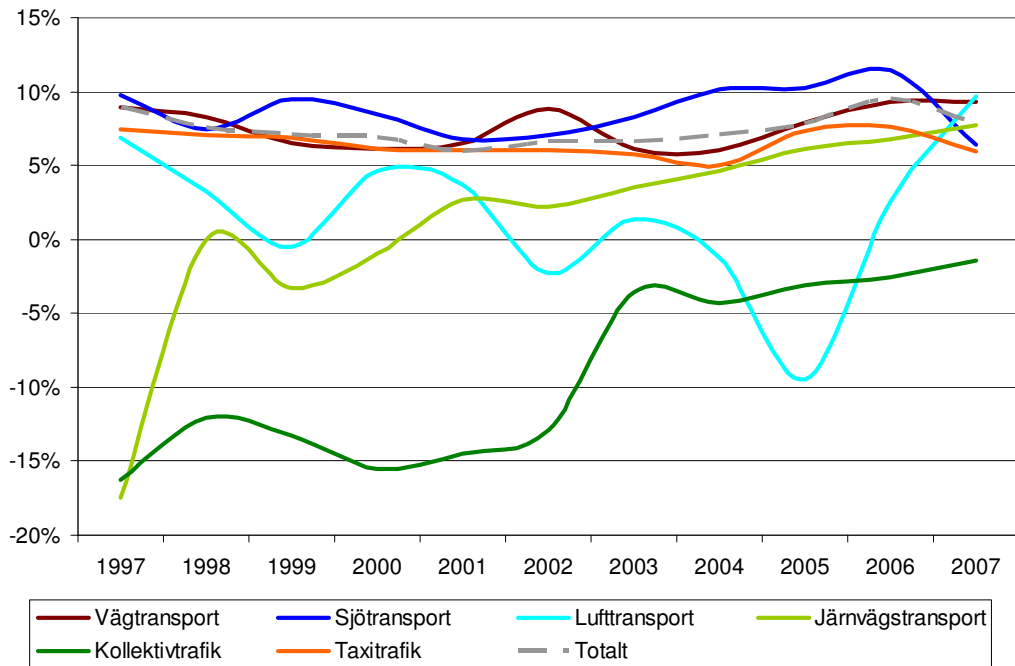
Figur 4.4: Rörelsemarginal i de sex delbranscherna, 1997–2007.

Ett annat centralt nyckeltal är *avkastning på totalt kapital*. För kapitalintensiva verksamheter som transportbranschen är det ett viktigt mått på rörelsens effektivitet. Måttet visar alltså hur effektivt de totala tillgångarna utnyttjats för att generera vinster i rörelsen.

För Taxitrafik, Vägtransport av gods och Sjötransport låg avkastningen på totalt kapital i intervallet 5–10 procent under hela tioårsperioden, vilket framgår av Figur 4.5. Undantaget var Sjötransport som 2006 ökade avkastningen till drygt 11 procent, men sedan föll igen under 2007. Även Järnvägstransport har de senaste åren visat en avkastning i intervallet 5–10 procent, men tidigare under perioden har delbranschen genererat betydligt lägre nivåer. Här bör man ha i åtanke att de stora aktörerna SJ AB och Green Cargo endast finns med från och med 2001.

För Lufftransport har avkastningen tidigare visat stora variationer kring en negativ trend. Under 2005 nåddes en bottenivå på -10 procent, men därefter har avkastningen ökat betydligt under 2006 och 2007. Faktum är att Lufftransport visade den högsta avkastningen på totalt kapital under 2007, även om det bara var några tiondels procentenheter högre än inom Vägtransport.

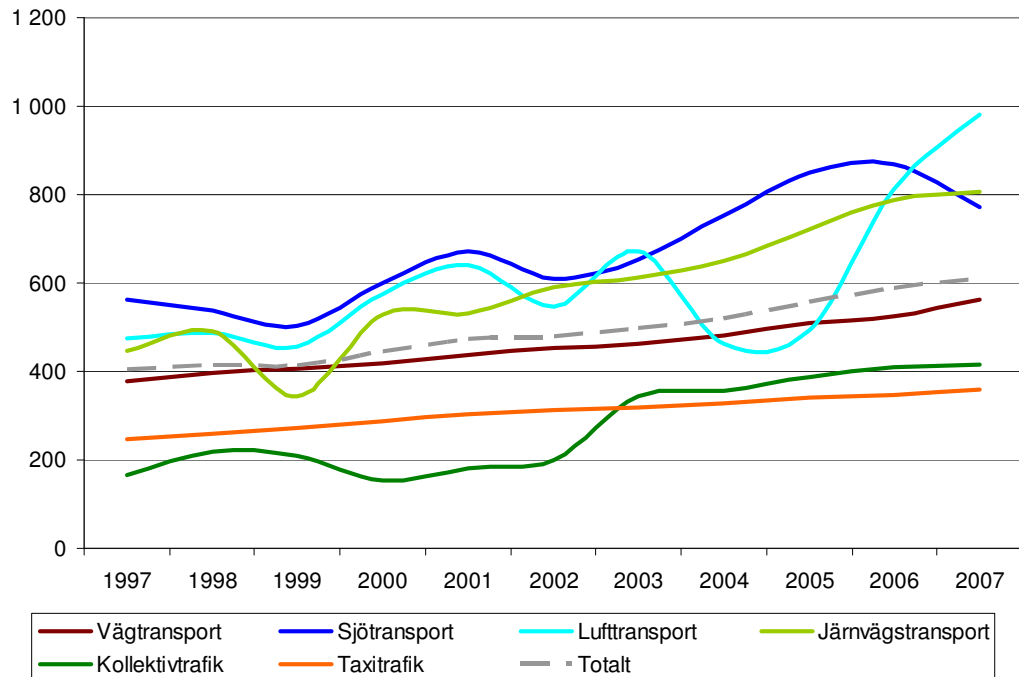
Även här visade Kollektivtrafik det mest avvikande mönstret med kraftigt negativ avkastning på totalt kapital fram till 2002. De ändrade stödformerna (se sidan 39) påverkar dock beräkningen av nyckeltalen. Från och med 2003 ser avkastningen ut att ha förbättrats, men detta inkluderar alltså stödbelopp som redovisats som en direkt intäkt i rörelsen.



Figur 4.5: Avkastning på totalt kapital i de sex delbranscherna, 1997–2007.

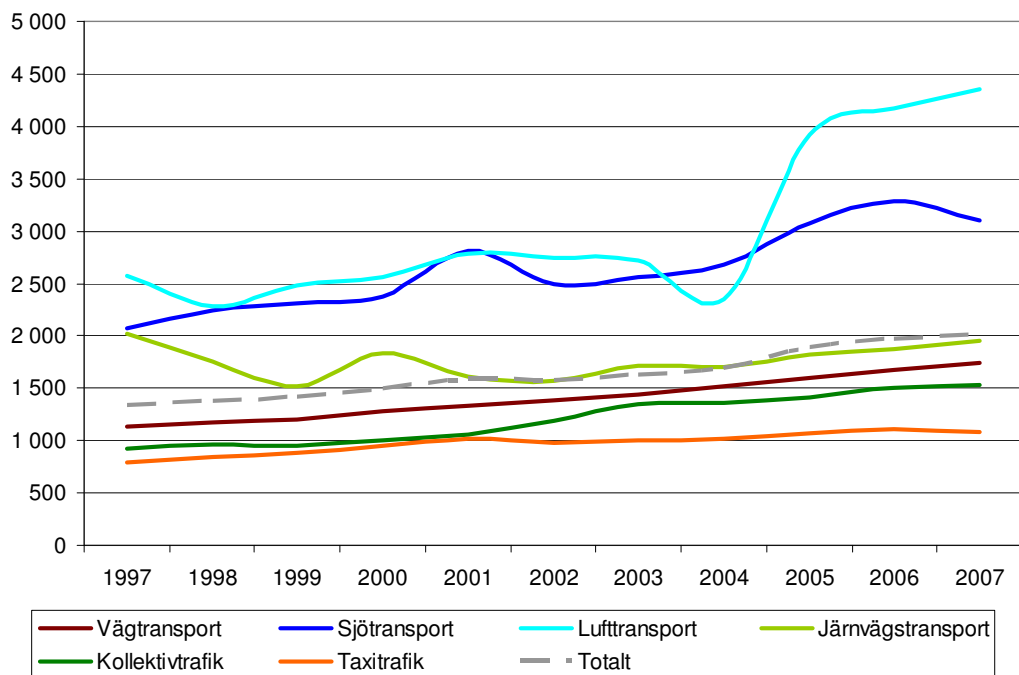
En annan typ av resultatmått är *förädlingsvärdet* som anger det mervärde – produktionsvärde minus kostnader för insatsvaror – som skapas i verksamheten.

Taxitrafik och Vägtransport av gods visade även ur detta perspektiv på en mycket jämn och konsekvent utveckling under tioårsperioden. Högre nivåer på förädlingsvärde per anställd gällde generellt inom Sjötransport, Lufttransport och Järnvägstransport även om variationen mellan åren här också var betydligt större. Som framgår av Figur 4.6 avspeglas de senaste årens lönsamhetsmönster även av detta nyckeltal, så att Lufttransport visar en betydande ökning under de senaste två åren, medan Sjötransport visar ett minskande förädlingsvärde under 2007.



Figur 4.6: Förädlingsvärde per anställd i de sex delbranscherna, 1997–2007.

Som komplement till ovanstående resultatmått är det intressant att även betrakta intäktsstrukturen, nettoomsättning per anställd. Totalt sett har nyckeltalet, som visas i Figur 4.7, utvecklats stabilt. Nettoomsättningen har successivt ökat under tioårsperioden från 1,2 till 2 miljoner kronor per anställd. Betydligt över genomsnittet i transportbranschen som helhet ligger Sjötransport och Lufttransport. Lägst nettoomsättning per anställd visar Taxitrafik där även utvecklingstakten varit svag under perioden.



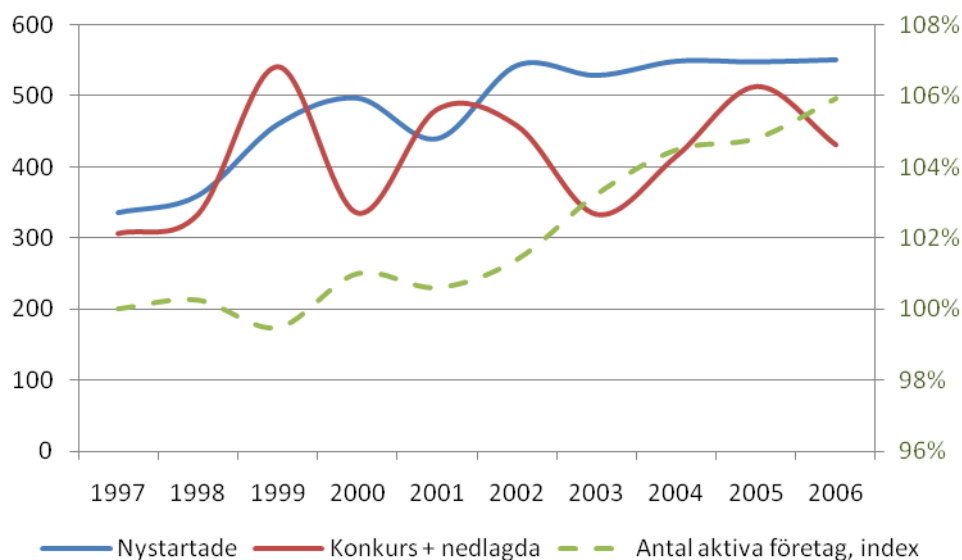
Figur 4.7: Nettoomsättning per anställd i de sex delbranscherna, 1997–2007.

4.4 Nystartade företag i transportbranschen

I föregående avsnitt beskrevs transportbranschens ekonomiska utveckling över tiden. Med hjälp av nyckeltal visades hur transportföretagens kapitalstruktur, investeringar och resultat förändrades år för år under perioden 1997 till 2007. En viktig aspekt av transportbranschens förändring är emellertid även tillkomsten av nya företag under perioden.

Totalt sett har det årliga antalet nystartade företag legat på en nivå av 3–5 procent av den totala mängden aktiva företag i transportbranschen.³⁴ Naturligtvis förekommer det även att företag avslutar sin verksamhet och Figur 4.8 visar det totala antalet nystartade och nedlagda företag under perioden 1997 till 2006.

Av figuren framgår att antalet nystartade aktiebolag i allmänhet varit fler än dem som avslutat verksamheten (via konkurs eller nedläggning) under perioden. Totalt sett har antalet aktiva aktiebolag därmed ökat med ungefär sex procent under perioden. Huvuddelen av den ökningen har skett från och med 2002 och framåt. Vid två tillfällen, 1999 och 2001, var dock antalet aktiebolag som avslutade verksamheten fler än de nystartade bolagen. Följaktligen minskade det totala antalet aktiva aktiebolag inom transportbranschen under dessa två år (se även tabell 16 i tabellbilagan).



Figur 4.8: Antal aktiebolag som startat respektive avslutat verksamhet i transportbranschen 1997–2006, samt totalt antal aktiva företag i transportbranschen uttryckt som index med basår 1997 (höger skala).

För att beskriva nyföretagandet i näringslivet är det viktigt att skilja på begreppen *nystartade* och *nyregistrerade* företag. Med *nyregistrering* menar vi den administrativa process som leder till att ett företag registreras som en egen juridisk person i Bolagsverkets register. Med *nystartat* menar vi däremot att ett företag verkligen startat aktiv verksamhet.³⁵ Förvisso har alla *nystartade* företag också varit *nyregistrerade*, men tidpunkten för dessa två händelser kan skilja sig åt betydligt,

³⁴ Se tabell 16 i tabellbilagan.

³⁵ I statistiken har ett företag definierats som nystartat det år som företaget för första gången har anställda och/eller redovisar en nettoomsättning över 10 tkr.

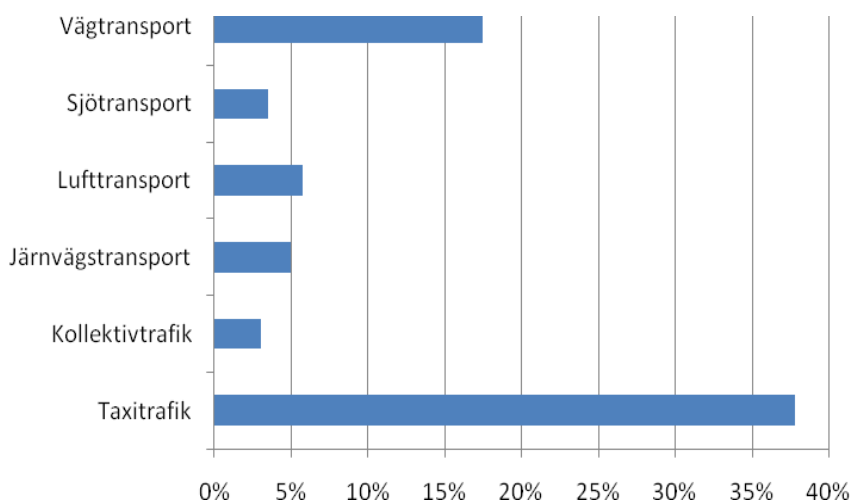
ibland med flera år. För att beskriva och utvärdera hur nya verksamheter startar, utvecklas och – eventuellt – försvinner i transportbranschen är det alltså viktigt att utgå från begreppet *nystartat*, det vill säga den tidpunkt då affärsverksamheterna faktiskt påbörjades.

En mindre andel av de nystartade företagen ingår i redan verksamma koncerner med svensk eller utländsk hemvist. Det handlar då ofta om existerande avdelningar som knoppas av för att fortsätta verksamheten som dotterbolag i koncernen. Men det kan också handla om att ett nytt koncernmoderbolag skapas som ett ägarbolag till redan existerande och verksamma dotterbolag. Även om dessa fall är relativt få (ungefär tio procent av totala antalet nystartade) kan det vara betydande verksamheter i termer av anställda och omsättning som på detta sätt etableras som nya företag

De företag som inte ingår i en koncern vid starttillfället betecknar vi som ”genuint nystartade”. I Figur 4.8 visas det sammanlagda antalet nystartade företag, det vill säga summan av grupperna ”koncernanknutna nystartade” och ”genuint nystartade” företag. I den fortsatta beskrivningen av den ekonomiska utvecklingen fokuserar vi däremot enbart på de ”genuint nystartade” företagen.

4.5 Antal anställda och utveckling i nystartade företag

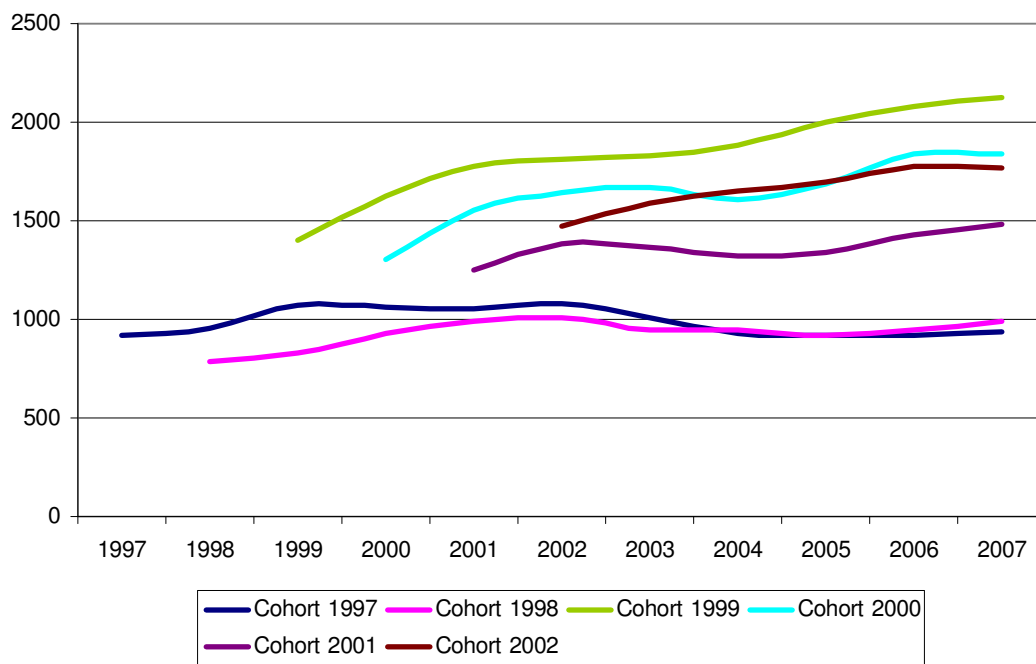
Totalt sett arbetade 2007 ungefär 13 procent av transportbranschens anställda i de genuint nystartade företag, det vill säga företag som påbörjade sin verksamhet under perioden 1997 till 2006. Skillnaderna är stora mellan de sex delbranscherna vilket framgår av Figur 4.9. Inom Taxitrafik arbetar mer än en tredjedel av de anställda i genuint nystartade företag och även inom Vägtransport av gods står dessa för en betydande del av sysselsättningen. I de övriga delbranscherna – Sjö-, Luft- och Järnvägstransport samt Kollektivtrafik – har de nystartade företagen en mindre betydelse med som mest ungefär fem procent av sysselsättningen.



Figur 4.9: Andel anställda i genuint nystartade företag, beräknat som 2007 års andel anställda i företag som startat verksamheten under åren 1997–2006.

I Figur 4.9 illustreras alltså den samlade effekten av tio års nystartade företag inom de sex delbranscherna. Men det är också intressant att titta på hur en enskild

årskull av nystartade bolag utvecklas över tiden. För detta ändamål grupperar vi företagen i kohorter. Alla företag som startat verksamheten under 1997 tillhör således kohort 1997 och så vidare. I Figur 4.10 visas hur sex sådana ”årskullar” – kohorter – har utvecklats avseende antalet anställda.³⁶



Figur 4.10: Antal anställda per år i sex kohorter av genuint nystartade aktiebolag i transportbranschen i sin helhet, 1997–2007.

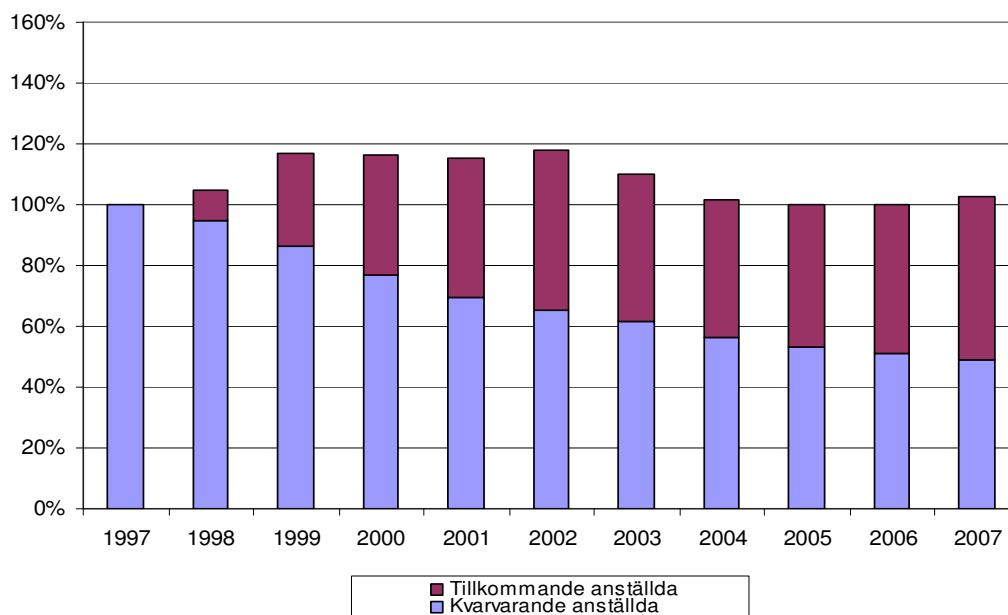
Kurvan för kohort 1997 visar på ett typiskt utvecklingsmönster för nystartade företag. Under 1997 startades 305 fristående (ej koncernanknutna) aktiebolag inom transportbranschen (se tabell 16). Kurvan för denna nystartkohort visar alltså att dessa företag under sitt första verksamhetsår sammantaget sysselsatte 916 personer (jämför tabell 18A). Därefter har antalet anställda successivt ökat till maximalt 1 079 personer under 2002, för att sedan successivt minska igen så att denna kohort 2007 sysselsatte 924 personer.

Denna typiska upp- och nedgång beror förstås på en balans eller dragkamp mellan företagstillväxt och företagsmisslyckande. Av de 305 bolag som startade verksamhet under 1997 hade 77 gått i konkurs fram till 2007 och ytterligare 39 hade frivilligt lagt ner verksamheten. Det är alltså de kvarvarande 189 bolagen som sysselsatte de 924 personerna som kurvan visar för kohort 1997. På samma sätt visar de andra kurvorna hur antalet anställda i kohorterna 1998 till 2002 utvecklats fram till 2007.

³⁶ Vi fokuserar här på kohorterna 1997 till och med 2002 för att utvecklingen per kohort ska omfatta minst fem följande år.

Beskrivningen av kohorternas utveckling kan också fördjupas genom att dela upp varje enskilt företags anställda i *kvarvarande* och *tillkommande* anställda för varje år efter starttillfället.³⁷ För kohort 1997 gäller alltså att företagen sammantaget sysselsatte 916 personer under startåret. Följande år har några företag expanderat så att de sammantaget sysselsatte 90 *tillkommande* anställda jämfört med startåret. Bland övriga företag i kohort 1997 har emellertid några minskat sin verksamhet – eller upphört helt – så att antalet *kvarvarande* anställda har minskat till 867 personer. Den samlade nettoeffekten blir att sysselsättningen ökat med 41 personer mellan 1997 och 1998 i denna kohort (se även tabell 18A i tabellbilagan).

Utvecklingen för kohort 1997 under hela perioden 1997 till 2007 kan då beskrivas enligt Figur 4.11, men här är antalet anställda uttryckt som index med basår 1997.



Figur 4.11: Antal anställda i kohort 1997 uppdelat på kvarvarande och tillkommande anställda. Index med basår 1997.

Av Figur 4.11 framgår att för kohort 1997 är det sammanlagda antalet anställda under 2007 nästan exakt lika stort som under startåret 1997. Omkring 50 procent av antalet anställda 2007 utgörs dock av tillkommande anställningar som genererats i företag som expanderat anställningsmässigt jämfört med utgångsläget 1997. Expansionen av tillkommande anställningar balanseras i detta fall av att andra företag i kohort 1997 minskat i volym eller upphört helt. Effekten blir att de

³⁷ Om ett företag exempelvis hade 5 anställda under startåret 1997 och 7 anställda året därpå, så definierar vi följande uppdelning. Företaget har:

- 5 *kvarvarande* anställda under 1998,
- 2 *tillkommande* anställda under 1998.

Om ett annat företag också hade 5 anställda under startåret 1997 men endast 3 anställda året därpå, så gäller följaktligen att företaget har:

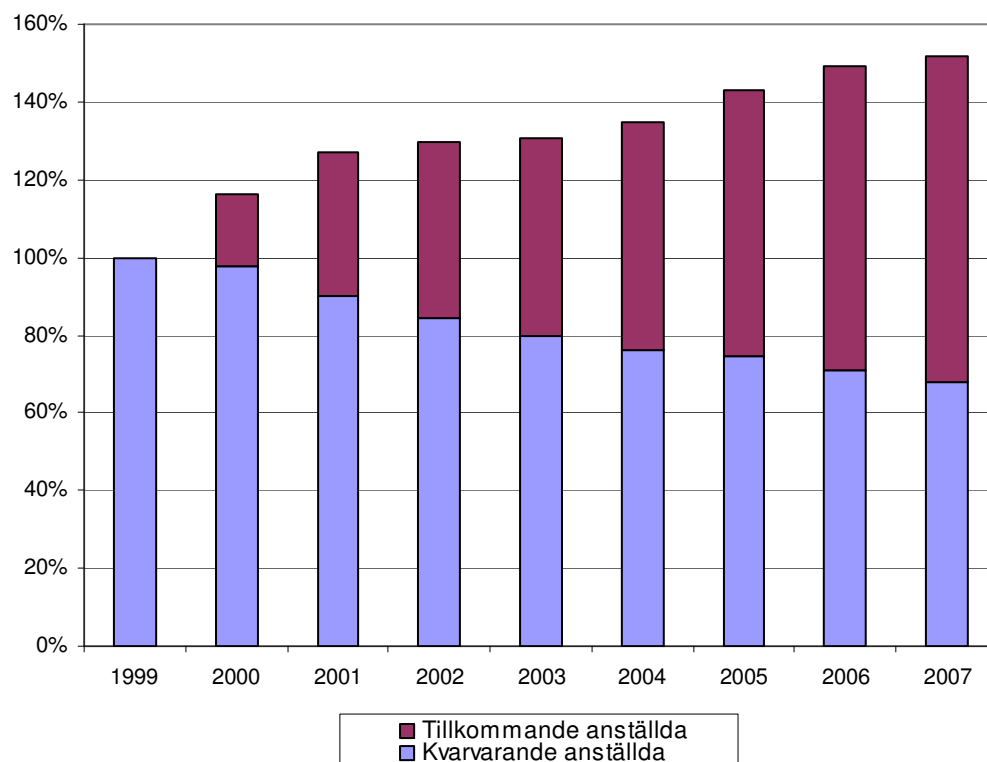
- 3 *kvarvarande* anställda under 1998,
- 0 *tillkommande* anställda under 1998.

Metoden ser alltså enbart till *antalet* anställda och bortser från eventuell personalomsättning, det vill säga vi känner inte till kvarvarande och tillkommande anställda på individnivå.

Även för följande år (1999, 2000 och så vidare) görs denna uppdelning i *kvarvarande* och *tillkommande* anställda med referens till antalet anställda under startåret 1997.

företag som nystartade 1997, endast sysselsätter ungefär 50 procent av det ursprungliga antalet anställda 2007.

För andra kohorter ser utvecklingen annorlunda ut, speciellt för kohort 1999 (se Figur 4.10). Här har det sammanlagda antalet anställda ökat med ungefär 50 procent från startåret 1999 till 2007. Som framgår av Figur 4.12 gäller dock även här att det totala antalet anställda under 2007 utgörs till hälften av tillkommande anställda. Antalet kvarvarande anställda har minskat även i denna kohort, men inte lika mycket som i kohort 1997. Nettoeffekten blir alltså positiv med en tydlig anställningsökning i kohort 1999.



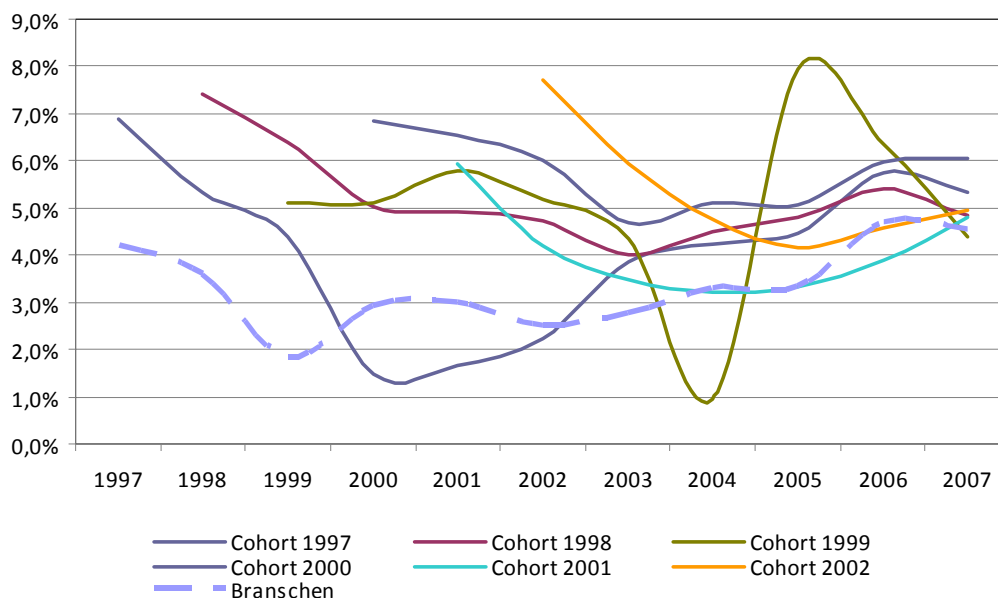
Figur 4.12: Antal anställda i kohort 1999 uppdelat på kvarvarande och tillkommande anställda. Index med basår 1999.

För både kohort 1997 och 1999 – men även för de övriga kohorterna – gäller att huvuddelen av de nystartade företagen är verksamma inom Vägtransport av gods och Taxitrafik. Detta är förvisso också de delbranscher som innehåller många företag över huvud taget (se tabell 3A), men Figur 4.9 visade ändå att betydelsen av de nystartade företagen är störst i dessa två delbranscher.

Inom Sjö-, Luft- och Järnvägstransport är däremot antalet nystartade företag betydligt färre och vissa kohorter innehåller inga nystartade företag alls inom dessa delbranscher (se tabell 19A och 19B). Inom kohort 1999 finns dock några få nystartade företag inom Järnvägstransport och Kollektivtrafik, vilka utvecklats bra under perioden. Därmed bidrar dessa få företag till den särskilt positiva utvecklingen inom kohort 1999 (se tabellbilagan, tabell 19B).

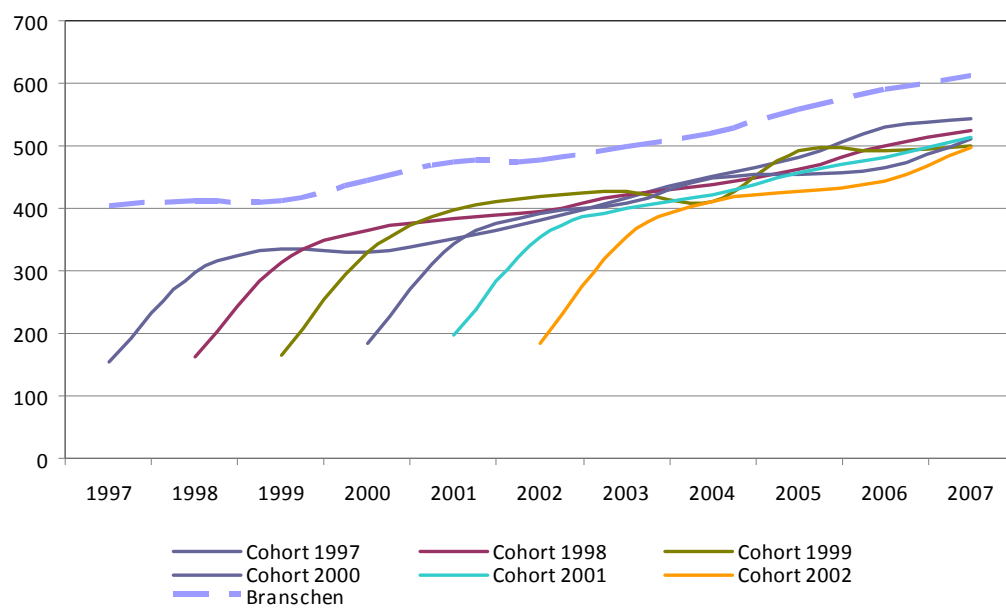
Ur lönsamhetssynpunkt varierar nivån mycket över tiden och mellan kohorterna, vilket framgår av Figur 4.13 som visar rörelsemarginalen för de nystartade företagen. Skillnaderna i branschammansättning mellan kohorterna är förstås en

faktor som bidrar till variationerna. Trots detta visar Figur 4.13 ett genomgående mönster och det framgår att rörelsemarginalen för de sex kohorterna är högre än genomsnittet för hela transportbranschen under startåret och att den därefter minskar betydligt under de första åren. Det senare är naturligtvis negativt för ägare och finansiärer till de nystartade företagen och bidrar sannolikt till den utslagning som sker genom nedläggningar och konkurser.



Figur 4.13: Rörelsemarginal inom kohort 1997 till kohort 2002. Jämförelsevärde avser samtliga företag i transportbranschen.

Det är också intressant att se hur förädlingsvärdet per anställd utvecklas för de nystartade företagen. Förädlingsvärdet visar alltså det mervärde – produktionsvärde minus kostnader för insatsvaror – som skapas i verksamheten. Som framgår av Figur 4.14 uppvisar de sex kohorterna ett mycket likartat mönster. Under startåret ligger förädlingsvärdet per anställd på knappt halva nivån jämfört med transportbranschen i sin helhet under motsvarande år. Därefter ökar nivån snabbt i respektive kohort, men når ändå inte upp till den genomsnittliga nivån för samtliga företag inom transportbranschen.



Figur 4.14: Förädlingsvärde per anställd inom kohorterna 1997 till 2002. Jämförelsevärdet avser samtliga företag i transportbranschen.

5 Fakta om statistiken

Angreppssättet för att fånga en hel bransch – transportbranschen – går ”nedifrån och upp” på så vis att uppgifter om enskilda företag summeras till branschvärden. Metoden är möjlig tack vare att datainsamlingen kan göras genom datautskningar i redan befintliga register. De relevanta registren upprätthålls inte för statistiska ändamål och många av uppgifterna samlas primärt in för andra syften än för att ackumuleras i register. Därför måste datainsamlingen göras med försiktighet och flera typer av korrigeringar vidtas. I detta kapitel sammanfattas några speciella förhållanden som har betydelse för hur resultaten ska användas och tolkas.

Det är SIKAs bedömning att metoden, på grund av obefintlig uppgiftslämnarbrörda och jämförelsevis låga kostnader, är värd att utvecklas vidare. Då denna undersökning endast genomförts två gånger vid SIKAs är det på sin plats med en viss allmän försiktighet vid tolkningen av resultaten.

5.1 Källor

De använda registren kommer från olika håll, främst MM Partner (bokslutsinformation och koncernförhållanden), Statistiska centralbyrån (företagsregistret med branschkode med mera), Bolagsverket (inregistreringar och avregistreringar av företag) och Transportstyrelsen (fordonsinnehav).

Det största antalet återgivna uppgifter i rapporten kommer från MM Partners bokslutsregister, som består av räkenskapsuppgifter som dataregistrerats manuellt från kopior av de årsredovisningar som de allra flesta företag måste lämna till Bolagsverket. Årsredovisningarna ska följa god redovisningssed och svensk lag och att så är fallet kontrolleras av företagets revisorer. Av naturliga orsaker använder inte alla företag och revisorer exakt samma redovisningsprinciper ner i minsta detalj. Inte heller görs den företagsmässiga redovisningen med tanke på att det ska göras statistik på den.

5.2 Branschurval

Vilka företag som väljs ut baseras på deras registrerade branschkode enligt *Svensk näringsgrensindelning (SNI)*. Dessa uppgifter registreras av Skatteverket och Statistiska centralbyrån. Sedan 2008 används standarden SNI 2007, som ersatte SNI 2002 som i sin tur ersatte SNI 92. I den här undersökningen som sträcker sig över perioden 1997–2007 används uppgifter enligt alla tre standarderna. För de flesta branschindelningarna i materialet används SNI92 och SNI2002 (vars koder inte skiljde sig åt beträffande transportbranschen). De branscher enligt SNI-koden som ingår i tidsserierna är följande:

Delbransch	Underliggande SNI-koder (SNI 92 och 2002)
Vägtransport av gods	60240 Vägtransport av gods
Sjötransport	61101 Färjetrafik över hav eller i kustsjöfart 61102 Övrig havs- och kustsjöfart 61200 Sjöfart på inre vattenvägar
Lufttransport	62100 Reguljär lufttransport 62200 Icke reguljär lufttransport
Järnvägstransport	60100 Järnvägstransport
Kollektivtrafik	60211 Kollektivtrafikverksamhet 60212 Linjebussverksamhet 60230 Annan landtransport av passagerare
Taxitrafik	60220 Taxitrafik

Statistiken i tidsserierna är baserad på ett bruttourval innehållande samtliga bolag som någon gång under perioden 1997 till 2007 haft ovanstående SNI-koder som primär branschkod. Den kalenderårsvisa statistiken är baserad på de bolag som vid respektive årsslut har varit klassificerade enligt någon av ovanstående bransch-koder.

Den finare indelning av delbranscherna som används i kapitel 3 och som avser 2007, baseras i ett andra steg på uppgifter delvis enligt SNI 2007, delvis enligt andra källor enligt nedan.

Delbransch / undergrupp	Källor
<i>Vägtransport av gods</i> Åkerier Lastbilscentraler Logistikföretag	branschorganisationernas medlemsförteckningar företagens förvaltningsberättelser företagens hemsidor register över fordonsinnehav
<i>Sjötransport</i> Rederier Annan sjötransport	företagens nettoomsättning och tillgångar branschorganisationernas medlemsförteckningar
<i>Lufttransport</i> Persontransport Godstransport	SNI 2007 (51100 och 51200) företagens förvaltningsberättelser företagens hemsidor
<i>Järnvägstransport</i> Persontransport Godstransport	SNI 2007 (49100 och 49200) företagens förvaltningsberättelser företagens hemsidor
<i>Kollektivtrafik</i> Beställare Operatörer Övrig buss	Underlagsmaterial till SIKA:s undersökning <i>Lokal och regional kollektivtrafik</i> register över fordonsinnehav företagens förvaltningsberättelser företagens hemsidor
<i>Taxitrafik</i> Taxiåkerier Beställningscentraler	register över fordonsinnehav företagens förvaltningsberättelser företagens hemsidor

Många företag har blandad verksamhet, oftast en kärnverksamhet kompletterad med en eller flera närliggande verksamheter som står för en mindre del av omsättningen. I vissa fall är det inte självklart hur en sådan sekundär branschtillhörighet ska betraktas. Till exempel kan SJ:s biljettförsäljning i vissa sammanhang betrak-

tas som resebyråverksamhet (som inte tillhör transportbranschen) men i detta och andra reseföretag kan biljettförsäljningen också ses som en integrerad del av kärnverksamheten. I undersökningen har alla företag förts i sin helhet till en och samma delbransch, i första hand den som SCB registrerat som primär bransch. Vissa manuella korrigeringar har gjorts i de fall där vi vet från årsredovisningar att den primära SNI-koden är missvisande (se vidare beskrivningen i avsnitt 5.7).

5.3 Årsvärden

För att kunna sammanställa den ekonomiska statistiken med årsvisa värden är det nödvändigt att i viss mån transformera och modifiera de registrerade uppgifterna i databaserna till jämförbara kalenderårsvärden. I första hand gäller detta för bokslutsuppgifter som avviker från kalenderår, men även vissa andra registeruppgifter måste i en del fall översättas till kalenderårsvärden.

En särskild typ av tidsmässigt bortfall som förekommer är att sista mätperioden i undersökningen slutar i december samtidigt som vissa bolags senast registrerade bokslut avser en period som slutar i april, juni eller augusti. Det får lösas genom att fylla ut med uppgifter som beräknas med ledning av de närmast föregående. Sista årets ekonomiuppgifter (2007 i det här fallet) kan alltså komma att revideras i senare upplagor av statistiken, när full täckning uppnåtts i registren.

5.4 Nyckeltal

De redovisade nyckeltalen beräknas på det vanliga sättet, men med den skillnaden att de ingående parametrarna är summorna för hela delbranschen. Resultatet kan ses som det vägda medelvärdet av de ingående företagens nyckeltal, så att stora företag får hög vikt i nyckeltalen efter sin storlek i branschen. De olika nyckeltalen som används definieras i Bilaga 1.

5.5 Koncerner och moderbolag

Koncernbokslut upprättas för att visa en koncerns ställning sedan bokförda mellanhavanden inom koncernen eliminerats. I denna undersökning används enbart företagens egna redovisningsuppgifter. Viss förekomst av koncerntransaktioner kan alltså förekomma i materialet.

Urvalet av företag, vilket inte heller görs på koncernnivå, medför att vissa företag som till namnet tycks tillhöra branschen, kan uteslutas. Företag som har som primär verksamhet att äga aktier, i dotterbolag eller andra företag, klassas oftast som holdingbolag. Sådana företag är alltså inte med. Istället ingår de företag där transportverksamheten bokförs.

5.6 Aktiva bolag

I statistikens tabeller förekommer uppgifter om antalet *aktiva bolag* för respektive år. Aktiebolag definieras som aktiva baserat på beloppsgränser i relevanta räkenskapsuppgifter. Övriga bolagsformer bedöms som aktiva om de vid något tillfälle under kalenderåret haft verksamhetsstatus "aktiv" enligt SCB:s bedömning baserad på inbetalda arbetsgivaravgifter och/eller inbetald moms.

5.7 Delbranscherna och jämförelser över tiden

Urvalet av företag i delbranscherna har gjorts från en företagsdatabas med historik på "mikronivå". För varje enskilt organisationsnummer finns både aktuella och tidigare gällande uppgifter lagrade. Den SNI-kod som enligt historiken finns registrerad den 31 december respektive år under perioden 1997–2007 har använts för att bedöma om ett företag tillhör någon av delbranscherna.

Det finns flera fördelar med att skapa det statistiska underlaget med hjälp av företagsurval från historisk mikrodata. Det går att följa enskilda organisationsnummer för att se hur de finns representerade i materialet under alla elva åren. Kontroller har därför gjorts för alla större företag i de sex branscherna och på detta sätt kan kvaliteten höjas genom att manuellt korrigera SNI-koden för vissa företag i vissa situationer³⁸. Oavsett urvalsmetod finns det emellertid speciella händelser och förhållanden som inte går att korrigera.

Inom delbranschen Järnvägstransporter gäller att det statliga verket Statens Järnvägar bedrev sin verksamhet fram till och med 2000. Därefter delades verksamheten upp i de två företagen SJ AB och Green Cargo AB. Dessa är normala aktieföretag och från 2001 finns därför deras årsredovisningar registrerade. För gamla SJ finns inte motsvarande registerbaserade uppgifter, så för 1997–2000 saknas därför det ekonomiska underlaget för branschens största aktör. Rapportens tabeller och diagram avseende Järnvägstransport måste därför ses och tolkas mot den bakgrunden.

Även inom Lufttransport finns en lucka i dataunderlaget som beror på förändringar i företagets organisation. Svenska delen av SAS rörelse ligger från 2003 i bolaget SAS Scandinavian Airlines Sverige AB. Även här innebär detta att en av branschens största aktörer inte finns representerad i dataunderlaget, för perioden 1997–2002. SAS andel av delbranschen Lufttransport är inte lika stor som i fallet SJ/Green Cargo, men situationen innebär ändå att tabeller och diagram avseende Lufttransport måste tolkas med hänsyn till detta.

5.8 Begrepp i resultat- och balansräkning

Statistik med avseende på ett antal nyckeltal presenteras i rapporten och här följer definitioner. Delbranschernas resultat- och balansräkningar visas i tabellerna 6 till 15 i tabellbilagan.

³⁸ Exempelvis i samband med förvärv, fusioner och överflyttning av verksamhet mellan bolag kan det hända att registreringen av gällande SNI-kod inte hinner med, vilket ur statistiksynpunkt kan leda till tidsluckor i det underliggande datamaterialet.

Resultaträkning	Kommentar
Nettoomsättning	Redovisad nettoomsättning
Övriga rörelseintäkter	Redovisade övriga rörelseintäkter
Jämförelsestörande poster	Redovisade jämförelsestörande poster
Personalkostnader	Beräknat som summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Löner och ersättningar • Sociala kostnader
Avskrivningar	Redovisade avskrivningar
Övriga rörelsekostnader	Bokslut typ K ³⁹ : Beräknat som summa redovisade rörelsekostnader inklusive <ul style="list-style-type: none"> • Lagerförändring • Aktiverat arbete men exklusive <ul style="list-style-type: none"> • Jämförelsestörande poster • Personalkostnader (enligt ovan). Bokslut typ F ⁴⁰ : Beräknat som summa redovisade rörelsekostnader exklusive Jämförelsestörande poster och Personalkostnader (enligt ovan)
Rörelseresultat	Redovisat rörelseresultat det vill säga Nettoomsättning + övriga rörelseintäkter +/- jämförelsestörande poster - personalkostnader - avskrivningar - övriga rörelsekostnader
Finansiella intäkter	Redovisade finansiella intäkter det vill säga summa av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Positiva resultatandelar i koncern- och intressebolag • Ränteintäkter från koncernbolag • Externa ränteintäkter • Övriga finansiella intäkter • Positiva jämförelsestörande finansiella poster
Finansiella kostnader	Redovisade finansiella kostnader, alltså summan av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Negativa resultatandelar i koncern- och intressebolag • Räntekostnader till koncernbolag • Externa räntekostnader • Övriga finansiella kostnader • Negativa jämförelsestörande finansiella poster
Resultat efter finansnetto	Redovisat resultat efter finansnetto
Bokslutsdispositioner	Redovisade bokslutsdispositioner, alltså summan av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Koncernbidrag • Aktieägartillskott • Övriga bokslutsdispositioner
Skatter	Redovisad skatt
Årets resultat	Redovisat årets resultat

³⁹ Bokslutstyp: K = kostnadsslagsindelad, F = funktionsindelad

⁴⁰ Se föregående fotnot.

Balansräkning	Kommentar
Immateriella anläggningstillgångar	Redovisad summa immateriella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Balanserade utgifter för forskning och utveckling • Patent, licenser, koncessioner, med mera • Goodwill • Övriga immateriella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar	Redovisad summa materiella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Byggnader och mark • Maskiner och inventarier • Övriga materiella anläggningstillgångar
Maskiner och inventarier	Anger redovisningsposten <i>Maskiner och inventarier</i> , alltså en del av ovanstående summa.
Finansiella anläggningstillgångar	Redovisad summa finansiella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Andelar i koncern och intressebolag • Långfristiga fordringar koncern och intressebolag • Lån till delägare och närstående • Övriga finansiella anläggningstillgångar
Summa anläggningstillgångar	Redovisad summa anläggningstillgångar
Varulager	Beräknat som summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Summa lager • Kundfordringar • Kortfristiga fordringar koncern och intressebolag • Övriga kortfristiga fordringar
Likvida medel	Beräknat som summan av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Likvida medel • Kortfristiga placeringar
Summa omsättningstillgångar	Redovisad summa omsättningstillgångar
Summa tillgångar	Redovisad summa tillgångar
Summa eget kapital	Redovisad summa eget kapital, alltså summan av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Aktiekapital • Överkursfond • Uppskrivningsfond • Övrigt bundet eget kapital • Balanserat resultat • Årets resultat
Obeskattade reserver	Redovisade obeskattade reserver
Avsättningar	Redovisade avsättningar
Summa korta skulder	Beräknat som summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Leverantörsskulder • Kortfristiga skulder kreditinstitut • Kortfristiga skulder koncern och intressebolag • Övriga kortfristiga skulder
Korta skulder till kreditinstitut	Anger redovisningsposten <i>Kortfristiga skulder kreditinstitut</i> , alltså en del av ovanstående summa.
Summa långa skulder	Beräknat som summan av redovisningsposterna <ul style="list-style-type: none"> • Långfristiga skulder kreditinstitut • Långfristiga skulder koncern och intressebolag • Övriga långfristiga skulder
Långa skulder till kreditinstitut	Anger redovisningsposten <i>Långfristiga skulder kreditinstitut</i> , alltså en del av ovanstående summa.
Summa eget kapital och skulder	Redovisad summa eget kapital och skulder

Bilaga 1. Definitioner av nyckeltal

Vid nyckeltalsberäkning används följande justerade bokslutsuppgifter:

Justerat rörelseresultat: Beräknas som rörelseresultat (efter avskrivningar) justerat för jämförelsestörande poster.

Justerat rörelseresultat efter finansiella intäkter: Beräknas som justerat rörelseresultat (enligt ovan) + finansiella intäkter – jämförelsestörande finansiella intäkter.

Justerat nettoresultat: Beräknas som resultat efter finansnetto justerat för jämförelsestörande finansiella poster.

Justerat eget kapital: Beräknas som summa eget kapital + obeskattade reserver – latent skatteskuld. Den latent skatteskulden beräknas i sin tur som aktuell skattesats (för närvarande 28 procent) multiplicerat med obeskattade reserver.

Justerad summa skulder: Beräknas som långfristiga skulder + kortfristiga skulder + avsättningar + latent skatteskuld. Den latent skatteskulden beräknas enligt ovan.

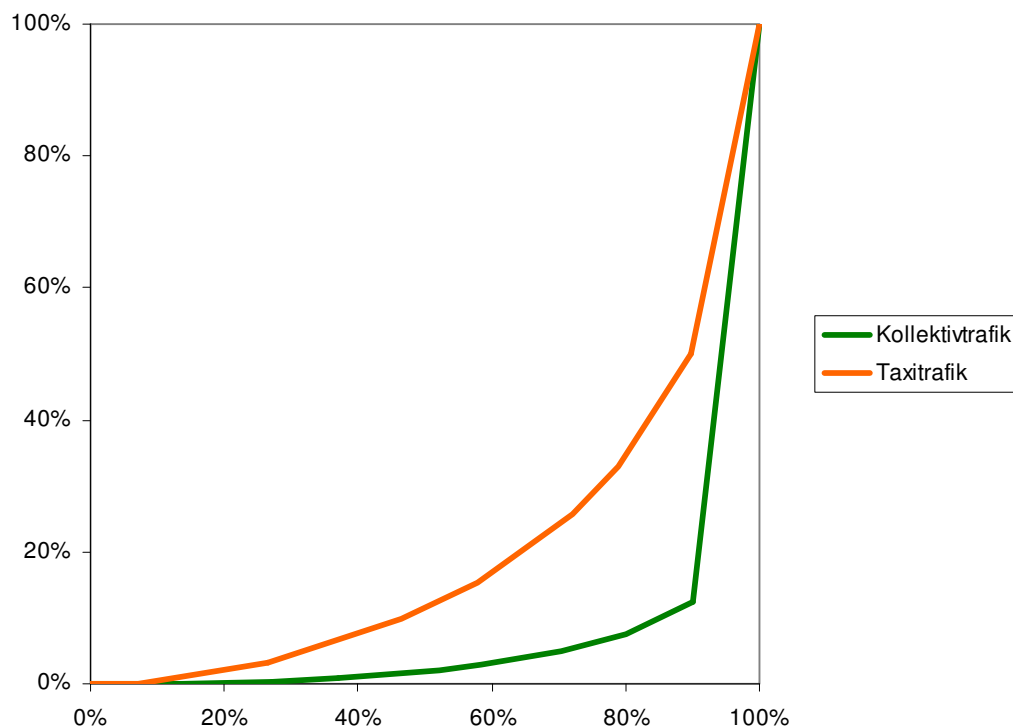
Förädlingsvärde: Beräknas som justerat rörelseresultat + arbetskraftskostnader + avskrivningar. Arbetskraftskostnader beräknas som summan av redovisningsposterna *löner* och *sociala avgifter*.

Nyckeltal som redovisas i rapporten visas i tabellen nedan. Samtliga nyckeltal har beräknats från de summerade uppgifterna i respektive branschs sammanlagda resultat- och balansräkning. Nyckeltalen utgör därmed vägda genomsnittsvärden för transportbranschen som helhet respektive varje delbransch.

Nyckeltal	Kommentar
Avkastning på totalt kapital	<i>Justerat rörelseresultat efter finansiella intäkter dividerat med summa tillgångar</i>
Avkastning på eget kapital	<i>Justerat nettoresultat dividerat med justerat eget kapital</i>
Skuldränta (räntekostnad)	<i>Finansiella kostnader minus jämförelsestörande finansiella kostnader dividerat med justerad summa skulder</i>
Skuldsättningsgrad	<i>Justerade summa skulder dividerat med justerat eget kapital</i>
Rörelsemarginal	<i>Justerat rörelseresultat dividerat med nettoomsättning</i>
Nettomarginal	<i>Justerat nettoresultat dividerat med nettoomsättning</i>
Vinstprocent	<i>Justerat rörelseresultat efter finansiella intäkter dividerat med nettoomsättning</i>
Nettoomsättning per anställd	<i>Nettoomsättning dividerat med antal anställda</i>
Förädlingsvärde per anställd	<i>Förädlingsvärde dividerat med antal anställda</i>
Soliditet	<i>Justerat eget kapital dividerat med summa tillgångar</i>
Kapitalets omsättningshastighet	<i>Nettoomsättning dividerat med summa tillgångar</i>
Rörelsekapital i procent av nettoomsättning	<i>Summa omsättningsstillgångar minus summa kortfristiga skulder, dividerat med nettoomsättning</i>
Kassalikviditet	<i>Summa omsättningsstillgångar minus summa lager, dividerat med summa kortfristiga skulder</i>
Förändring nettoomsättning	Procentuell förändring jämfört med föregående år
Förändring antal anställda	Procentuell förändring jämfört med föregående år

Bilaga 2. Beräkning av koncentration

En grafisk representation av Ginikoefficientens beräkning visas i figuren nedan. Utgångspunkten är en så kallad Lorentzkurva som i det här fallet beskriver 2007 års fördelning av antalet anställda inom Taxi- respektive Kollektivtrafik. Lorentz-kurvan för till exempel Taxitrafik har då tagits fram genom att sortera företagen efter deras storlek mätt i antal anställda, beräkna totalt antal anställda inom Taxitrafik och beräkna den kumulativa andelen anställda för taxiföretagen i stigande ordning.



Lorentzkurvor avseende koncentrationen av anställda inom branscherna Kollektivtrafik och Taxitrafik.

Grafiskt beräknas därefter Ginikoefficienten som *ytan mellan diagonalen och Lorentzkurvan* dividerat med *hela ytan under diagonalen*. Ju större Ginikoefficienten är, desto ojämnare är fördelningen. Koefficientens högsta möjliga värde är 1 eller 100 procent, vilket skulle innebära att ett enda företag har alla anställda i branschen. Ginikoefficientens lägsta möjliga värde är 0, vilket skulle innebära att alla företag är precis lika stora, det vill säga har lika många anställda. I exemplet i figuren ovan beräknas Ginikoefficienten för Taxitrafik till 60 procent medan koefficienten för Kollektivtrafik är 85 procent. Slutsatsen är alltså att koncentrationen av anställda är betydligt högre inom Kollektivtrafik än inom Taxitrafik.

Bilaga 3. Avkastningsstruktur

I kapitel 3 har den ekonomiska utvecklingen i transportbranschen och dess delbranscher visats i form av olika nyckeltal. Det är viktigt att se nyckeltalen i ett sammanhang. För transportbranschen och andra kapitalintensiva verksamheter är avkastningsmåten centrala nyckeltal och för dessa finns ett både logiskt och matematiskt samband som ger ytterligare inblick i företagens villkor.

Det välkända sambandet brukar kallas hävstångsformeln och beskriver hur de olika räntabilitetsmåten hänger samman och hur kapitalsituationen påverkar avkastningen. Följande beteckningar brukar användas:

R_E = Avkastning på eget kapital
 R_T = Avkastning på totalt kapital
 R_S = Räntekostnad⁴¹
 S = Skuldsättningsgrad

Hävstångsformeln beskriver då följande samband:

$$R_E = R_T + (R_T - R_S)S$$

Avkastning på eget kapital anger alltså förräntningen av ägarnas insatta kapital.⁴² Hävstångsformeln visar att nyckeltalet påverkas av två faktorer, *rörelsens effektivitet* och *finansieringens effektivitet*.

Rörelsens effektivitet mäts genom avkastningen på totalt kapital. Eftersom detta nyckeltal beräknas som resultatet *före* räntekostnader i relation till totala tillgångar, kan det betraktas som ett mått på den totala räntabiliteten *oberoende* av vald finansieringsmetod.

Finansieringens effektivitet mäter å andra sidan effekten av den valda finansieringslösningen. Effektens storlek beror dels på riskbufferten – skillnaden mellan avkastningen på totalt kapital och räntekostnaden – dels på skuldsättningsgraden⁴³, det vill säga ett mått på i vilken grad verksamheten är finansierad genom skulder.

Ur ägarnas synvinkel visar hävstångsformeln först på betydelsen av en hög avkastning på det totala kapitalet – detta bidrar direkt till en hög avkastning även på

⁴¹ Observera att R_S definieras som *finansiella kostnader* i relation till *summa skulder* (se sidan 57). Det förekommer dock att en del av *summa skulder* inte är räntebärande, till exempel skulder till koncern- eller intressebolag. Därför kan nivån på det beräknade nyckeltalet R_S inte direkt jämföras med "bankräntan", även om det allmänna ränteläget naturligtvis påverkar R_S .

⁴² Satsat kapital och ej uttagna vinstmedel.

⁴³ Skuldsättningsgraden mäter alltså samma sak som nyckeltalet soliditet, fast tvärt om. En hög skuldsättningsgrad motsvaras av en låg soliditet och vice versa.

det egna kapitalet. En klassisk slutsats av hävstångsformeln är dock att avkastningen på det egna kapitalet kan ökas ytterligare genom ökad skuldsättning, förutsatt att riskbufferten är positiv (det vill säga att R_T är högre än R_S).

Tabellbilaga

Tabellförteckning A: Beskrivningar av transportbranschen och dess delbranscher samt nystartade företag

Tabellinnehåll	Hela transportbranschen	Delar av branschen		
		0-4 anst.	5-49 anst.	50+ anst.
Sammanlagd utveckling 1997–2007	Tabell 1			
Antal anställda och nettoomsättning	Tabell 2			
		0-4 anst.	5-49 anst.	50+ anst.
Antal företag fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag	Tabell 3A	Tabell 3B	Tabell 3C	Tabell 3D
Antal konkurser fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag	Tabell 3E			
Branschernas koncentration avseende antalet anställda, Ginikoefficient	Tabell 4A			
Branschernas koncentration avseende nettoomsättning, Ginikoefficient	Tabell 4B			
Antal svenska respektive utländska bolag, uppdelat på aktiebolag samt övriga bolag	Tabell 5A			
Svenska aktiebolag 1997–2007	Tabell 5B			
Utländska aktiebolag 1997–2007	Tabell 5C			
Utländska aktiebolag, andel företag respektive anställda 1997–2007	Tabell 5D			
Antal anställda 2007 i företag som startade åren 1997–2006	Tabell 17			
Antal bolag, nettoomsättning och anställda 1997–2007 för kohort 1997–kohort 2002	Tabell 18A			
Nyckeltal 1997–2007 för kohort 1997–kohort 2002	Tabell 18B			
Antal bolag, nettoomsättning och anställda per delbransch åren 1997–2007 i kohort 1997	Tabell 19A			
Antal bolag, nettoomsättning och anställda per delbransch åren 1997–2007 i kohort 1999	Tabell 19B			

Tabellförteckning B: Räkenskaper och nyckeltal

Tabellinnehåll	Hela transportbranschen	Delar av branschen		
		Vägtransport av gods	Sjötransport	Lufftransport
Resultaträkning	Tabell 6A	Tabell 7A	Tabell 8A	Tabell 9A
Balansräkning	Tabell 6B	Tabell 7B	Tabell 8B	Tabell 9B
Nyckeltal	Tabell 6C, 6D ⁴⁴	Tabell 7C	Tabell 8C	Tabell 9C
		Järnvägstransport	Kollektivtrafik	Taxitrafik
Resultaträkning		Tabell 10A	Tabell 11A	Tabell 12A
Balansräkning		Tabell 10B	Tabell 11B	Tabell 12B
Nyckeltal		Tabell 10C	Tabell 11C	Tabell 12C
		0-4 anst.	5-49 anst.	50+ anst.
Resultaträkning		Tabell 13A	Tabell 14A	Tabell 15A
Balansräkning		Tabell 13B	Tabell 14B	Tabell 15B
Nyckeltal		Tabell 13C	Tabell 14C	Tabell 15C

⁴⁴ Exklusive delbranschen Kollektivtrafik.

Tabell 1: Antal företag i transportbranschen, nettoomsättning och antal anställda i transportbranschens aktiebolag samt BNP.

År	Inregistrerade företag		Aktiva företag			Aktiva aktiebolag		Aktiva aktiebolag exklusive SJ, Green Cargo, SAS		BNP Löpande priser (mkr)
	Totalt	Därav aktiebolag	Totalt	Därav aktiebolag	Antal anställda	Nettoomsätt- ning (mkr)	Antal anställda	Nettoomsätt- ning (mkr)		
1997	15 681	12 969	12 905	10 609	98 386	120 768	98 386	120 768	1 927 001	
1998	15 097	12 524	12 771	10 635	100 781	128 271	100 781	128 271	2 012 091	
1999	14 778	12 336	12 538	10 553	102 649	133 630	102 649	133 630	2 123 971	
2000	14 446	12 150	12 552	10 714	106 934	146 163	106 934	146 163	2 249 987	
2001	13 948	11 835	12 369	10 672	112 892	164 560	106 762	154 999	2 326 176	
2002	13 910	11 869	12 422	10 756	114 733	170 073	107 780	159 649	2 420 761	
2003	14 379	12 333	12 610	10 951	115 470	180 408	108 917	169 550	2 515 150	
2004	14 712	12 686	12 680	11 084	118 330	190 905	110 423	178 670	2 624 964	
2005	14 856	12 819	12 703	11 118	119 720	212 245	112 216	194 443	2 735 218	
2006	14 869	12 856	12 714	11 237	122 536	227 452	114 806	208 763	2 900 790	
2007	15 074	13 081	12 749	11 292	126 367	239 178	118 418	219 360	3 061 449	

Tabell 2: Antal anställda och nettoomsättning i de sex delbranscherna. Belopp i miljoner kronor.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.	Anställda	Nettooms.
1997	50 515	57 060	13 634	28 297	2 558	6 597	484	975	24 172	22 232	7 023	5 607	98 386	120 768
1998	52 430	61 221	13 113	29 447	3 071	7 006	575	1 010	24 228	23 356	7 364	6 231	100 781	128 271
1999	53 987	64 921	12 820	29 555	3 415	8 469	791	1 197	24 107	22 791	7 529	6 697	102 649	133 630
2000	55 381	70 782	13 157	31 219	3 486	8 925	839	1 535	26 320	26 372	7 751	7 331	106 934	146 164
2001	56 279	74 760	11 678	32 876	3 305	9 207	7 433	11 914	26 374	27 898	7 823	7 904	112 892	164 559
2002	56 036	77 759	12 381	30 925	3 186	8 727	8 335	13 094	26 380	31 402	8 415	8 166	114 733	170 073
2003	56 348	80 946	12 686	32 526	3 367	9 138	7 872	13 464	26 753	35 847	8 444	8 487	115 470	180 408
2004	56 817	86 008	12 900	34 514	4 778	11 188	7 634	13 038	27 687	37 493	8 514	8 664	118 330	190 905
2005	57 983	92 485	12 992	40 000	4 383	17 179	7 294	13 278	28 264	39 924	8 804	9 380	119 720	212 246
2006	60 788	101 476	12 601	41 375	4 416	18 398	7 448	13 946	27 989	42 018	9 294	10 238	122 536	227 451
2007	62 596	109 172	13 168	40 880	4 474	19 461	7 756	15 139	28 919	44 317	9 454	10 208	126 367	239 177

Tabell 3A: Antal företag i de sex delbranscherna fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	7 713	1 327	457	155	134	62	18	3	668	124	1 619	625	10 609	2 296
1998	7 722	1 237	477	134	140	62	18	3	677	115	1 601	585	10 635	2 136
1999	7 697	1 119	479	139	129	62	20	3	686	112	1 542	550	10 553	1 985
2000	7 733	1 042	530	140	135	59	18	3	698	103	1 600	491	10 714	1 838
2001	7 729	950	523	137	125	58	24	3	695	98	1 576	451	10 672	1 697
2002	7 739	923	558	154	121	57	22	2	713	93	1 603	437	10 756	1 666
2003	7 849	921	572	160	131	53	22	2	730	90	1 647	433	10 951	1 659
2004	7 921	870	600	175	140	51	23	2	750	86	1 650	412	11 084	1 596
2005	7 965	880	622	168	150	51	26	4	750	85	1 605	397	11 118	1 585
2006	8 058	799	646	172	142	51	27	1	756	80	1 608	374	11 237	1 477
2007	8 149	792	651	171	152	58	29	1	749	76	1 562	359	11 292	1 457

Tabell 3B: Antal företag i de sex delbranscherna fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag. Företag med 0-4 anställda respektive år.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	5 468	1 225	305	150	93	37	11	2	350	112	1 215	603	7 442	2 129
1998	5 365	1 141	335	127	97	36	9	1	352	100	1 166	560	7 324	1 965
1999	5 282	1 036	341	131	87	33	9	1	366	99	1 087	525	7 172	1 825
2000	5 292	963	390	133	95	33	8	1	357	93	1 122	466	7 264	1 689
2001	5 251	881	392	129	87	29	9	3	345	87	1 102	428	7 186	1 557
2002	5 284	852	427	143	83	32	9	2	358	82	1 117	417	7 278	1 528
2003	5 375	852	440	149	94	29	10	2	366	80	1 150	416	7 435	1 528
2004	5 393	813	467	163	96	29	8	2	375	78	1 145	390	7 484	1 475
2005	5 445	823	486	158	104	30	10	4	372	79	1 098	379	7 515	1 473
2006	5 444	740	518	164	94	29	12	1	387	71	1 089	350	7 544	1 355
2007	5 411	733	520	163	110	36	12	1	374	68	1 051	336	7 478	1 337

Tabell 3C: Antal företag i de sex delbranscherna fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag. Företag med 5-49 anställda respektive år.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	2 139	100	108	5	32	21	4	0	288	12	396	20	2 967	158
1998	2 241	95	101	7	32	21	5	1	293	15	426	24	3 098	163
1999	2 291	81	97	8	31	22	4	1	289	13	444	24	3 156	149
2000	2 314	78	100	7	29	19	5	1	307	9	467	24	3 222	138
2001	2 353	68	91	7	26	23	5	0	311	10	464	22	3 250	130
2002	2 321	70	91	11	26	20	3	0	315	10	474	19	3 230	130
2003	2 336	68	92	11	25	19	2	0	323	9	485	16	3 263	123
2004	2 398	55	94	12	29	19	5	0	334	7	493	21	3 353	114
2005	2 386	54	95	9	31	18	7	0	332	5	495	17	3 346	103
2006	2 463	57	91	7	35	19	4	0	322	7	500	23	3 415	113
2007	2 583	57	88	8	30	18	5	0	329	6	493	23	3 528	112

Tabell 3D: Antal företag i de sex delbranscherna fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag. Företag med 50 anställda eller fler respektive år.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	106	2	44	0	9	4	3	1	30	0	8	2	200	9
1998	116	1	41	0	11	5	4	1	32	0	9	1	213	8
1999	124	2	41	0	11	7	7	1	31	0	11	1	225	11
2000	127	1	40	0	11	7	5	1	34	1	11	1	228	11
2001	125	1	40	1	12	6	10	0	39	1	10	1	236	10
2002	134	1	40	0	12	5	10	0	40	1	12	1	248	8
2003	138	1	40	0	12	5	10	0	41	1	12	1	253	8
2004	130	2	39	0	15	3	10	0	41	1	12	1	247	7
2005	134	3	41	1	15	3	9	0	46	1	12	1	257	9
2006	151	2	37	1	13	3	11	0	47	2	19	1	278	9
2007	155	2	43	0	12	4	12	0	46	2	18	0	286	8

Tabell 3E: Antal konkurser i de sex delbranscherna fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	187	13	11	0	7	0	1	0	15	1	86	4	307	18
1998	165	6	14	1	8	0	2	0	9	2	69	6	267	15
1999	103	5	10	0	5	0	0	0	12	0	40	0	170	5
2000	134	5	14	0	4	0	1	0	18	2	49	4	220	11
2001	175	6	13	1	6	0	0	0	13	0	45	4	252	11
2002	135	5	4	1	3	0	0	0	8	1	34	2	184	9
2003	150	9	13	0	2	0	2	0	14	0	56	5	237	14
2004	161	5	14	0	4	0	0	0	8	0	47	1	234	6
2005	149	6	7	2	5	0	1	0	10	0	45	5	217	13
2006	116	9	8	0	4	0	0	0	7	0	53	1	188	10
2007	77	2	7	1	1	0	3	0	5	0	57	3	150	6

Tabell 4A: Branschernas koncentration avseende antal anställda. Ginikoefficient per bransch och år. Procent.

År	Vägtransport			Järnvägs- transport	Kollektiv- trafik		Taxitrafik	Totalt
	av gods	Sjötransport	Lufttransport					
1997	65,4%	84,7%	83,4%	77,1%	83,2%	54,4%	73,1%	
1998	65,6%	85,4%	84,0%	73,5%	82,9%	55,5%	73,2%	
1999	65,9%	85,5%	84,4%	65,9%	82,6%	56,3%	73,4%	
2000	66,6%	86,2%	85,1%	65,0%	83,4%	57,6%	74,0%	
2001	66,8%	86,2%	85,6%	84,1%	82,8%	57,6%	74,8%	
2002	66,8%	86,4%	85,0%	83,1%	82,8%	58,9%	74,9%	
2003	67,0%	86,7%	85,2%	83,0%	82,5%	57,6%	74,9%	
2004	67,1%	87,0%	86,3%	83,4%	82,8%	57,5%	75,2%	
2005	67,7%	86,9%	86,2%	86,0%	82,7%	58,1%	75,3%	
2006	67,8%	87,0%	86,0%	86,0%	82,8%	59,6%	75,1%	
2007	68,1%	87,3%	86,7%	83,3%	82,9%	61,0%	75,6%	

Tabell 4B: Branschernas koncentration avseende nettoomsättning. Ginikoefficient per bransch och år. Procent.

År	Vägtransport			Järnvägs- transport	Kollektiv- trafik		Taxitrafik	Totalt
	av gods	Sjötransport	Lufttransport					
1997	73,7%	86,6%	85,0%	84,2%	84,2%	69,1%	80,0%	
1998	74,1%	87,3%	85,1%	82,0%	84,0%	69,6%	80,1%	
1999	74,2%	87,1%	85,5%	78,3%	83,7%	70,7%	80,0%	
2000	74,6%	87,1%	86,5%	72,6%	84,0%	71,9%	80,3%	
2001	74,7%	87,2%	86,3%	84,0%	83,7%	72,3%	80,9%	
2002	75,0%	87,3%	86,5%	82,1%	84,0%	72,5%	81,1%	
2003	75,3%	87,5%	86,7%	83,0%	84,6%	72,6%	81,4%	
2004	75,4%	87,7%	86,2%	83,7%	84,6%	72,7%	81,5%	
2005	75,6%	88,0%	87,2%	86,0%	84,6%	72,9%	81,8%	
2006	75,6%	88,1%	87,2%	86,0%	84,9%	73,6%	81,8%	
2007	75,7%	87,9%	87,5%	83,3%	84,9%	73,3%	81,7%	

Tabell 5A: Totalt antal svenska respektive utländska bolag i transportbranschen, uppdelat på aktiebolag respektive övriga bolag.

År	Svenska bolag		Utländska bolag	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	10 536	2 296	73	0
1998	10 553	2 136	82	0
1999	10 452	1 985	101	0
2000	10 598	1 838	116	0
2001	10 554	1 697	118	0
2002	10 635	1 666	121	0
2003	10 823	1 659	128	0
2004	10 953	1 596	131	0
2005	10 993	1 585	125	0
2006	11 092	1 477	145	0
2007	11 131	1 457	161	0

Tabell 5B: Svenska aktiebolag inom de sex delbranscherna, med uppgift om antal företag och antal anställda per bransch och år.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda
1997	7 684	50 081	429	10 581	128	2 095	17	484	660	18 596	1 618	7 022	10 536	88 859
1998	7 689	51 033	452	10 470	132	2 132	17	575	664	15 437	1 599	7 364	10 553	87 011
1999	7 650	45 728	448	9 965	121	2 030	18	791	674	13 515	1 541	7 529	10 452	79 558
2000	7 684	46 687	492	10 343	125	2 024	17	839	682	14 579	1 598	7 749	10 598	82 221
2001	7 683	47 595	481	9 129	116	1 921	21	7 281	679	14 697	1 574	7 812	10 554	88 435
2002	7 700	47 510	513	9 240	112	1 782	19	8 012	691	10 451	1 600	8 119	10 635	85 114
2003	7 809	47 989	528	8 984	119	1 829	19	7 578	704	10 587	1 644	8 344	10 823	85 311
2004	7 879	48 541	555	8 814	128	3 362	18	7 263	727	11 068	1 646	8 400	10 953	87 448
2005	7 925	49 320	573	8 943	137	3 109	19	6 899	737	17 183	1 602	8 675	10 993	94 129
2006	8 002	51 234	594	8 769	130	3 060	21	7 074	742	17 663	1 603	9 079	11 092	96 879
2007	8 090	52 826	599	9 107	136	3 056	21	6 969	729	17 826	1 556	9 097	11 131	98 881

Tabell 5C: Utländska aktiebolag inom de sex delbranscherna, med uppgift om antal företag och antal anställda per bransch och år.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda
1997	29	434	28	3 053	6	463	1	0	8	5 576	1	1	73	9 527
1998	33	1 397	25	2 643	8	939	1	0	13	8 791	2	0	82	13 770
1999	47	8 259	31	2 855	8	1 385	2	0	12	10 592	1	0	101	23 091
2000	49	8 694	38	2 814	10	1 462	1	0	16	11 741	2	2	116	24 713
2001	46	8 684	42	2 549	9	1 384	3	152	16	11 677	2	11	118	24 457
2002	39	8 526	45	3 141	9	1 404	3	323	22	15 929	3	296	121	29 619
2003	40	8 359	44	3 702	12	1 538	3	294	26	16 166	3	100	128	30 159
2004	42	8 276	45	4 086	12	1 416	5	371	23	16 619	4	114	131	30 882
2005	40	8 663	49	4 049	13	1 274	7	395	13	11 081	3	129	125	25 591
2006	56	9 554	52	3 832	12	1 356	6	374	14	10 326	5	215	145	25 657
2007	59	9 770	52	4 061	16	1 418	8	787	20	11 093	6	357	161	27 486

Tabell 5D: Utländska aktiebolag i de sex delbranscherna. Andel företag respektive anställda per år. Procent.

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Lufttransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda
1997	0,4%	0,9%	6,1%	22,4%	4,5%	18,1%	5,6%	0,0%	1,2%	23,1%	0,1%	0,0%	0,7%	9,7%
1998	0,4%	2,7%	5,2%	20,2%	5,7%	30,6%	5,6%	0,0%	1,9%	36,3%	0,1%	0,0%	0,8%	13,7%
1999	0,6%	15,3%	6,5%	22,3%	6,2%	40,6%	10,0%	0,0%	1,7%	43,9%	0,1%	0,0%	1,0%	22,5%
2000	0,6%	15,7%	7,2%	21,4%	7,4%	41,9%	5,6%	0,0%	2,3%	44,6%	0,1%	0,0%	1,1%	23,1%
2001	0,6%	15,4%	8,0%	21,8%	7,2%	41,9%	12,5%	2,0%	2,3%	44,3%	0,1%	0,1%	1,1%	21,7%
2002	0,5%	15,2%	8,1%	25,4%	7,4%	44,1%	13,6%	3,9%	3,1%	60,4%	0,2%	3,5%	1,1%	25,8%
2003	0,5%	14,8%	7,7%	29,2%	9,2%	45,7%	13,6%	3,7%	3,6%	60,4%	0,2%	1,2%	1,2%	26,1%
2004	0,5%	14,6%	7,5%	31,7%	8,6%	29,6%	21,7%	4,9%	3,1%	60,0%	0,2%	1,3%	1,2%	26,1%
2005	0,5%	14,9%	7,9%	31,2%	8,7%	29,1%	26,9%	5,4%	1,7%	39,2%	0,2%	1,5%	1,1%	21,4%
2006	0,7%	15,7%	8,0%	30,4%	8,5%	30,7%	22,2%	5,0%	1,9%	36,9%	0,3%	2,3%	1,3%	20,9%
2007	0,7%	15,6%	8,0%	30,8%	10,5%	31,7%	27,6%	10,1%	2,7%	38,4%	0,4%	3,8%	1,4%	21,8%

Tabell 6A: Transportbranschens samlade resultaträkning. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter		Jämför. störande poster	Personal-kostn.	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.		Rörelse-resultat	Finans-iella intäkter		Finans-iella kostn.	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
		rörelse-intäkter	Jämför. störande poster				Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat		Finans-iella intäkter	Finans-iella kostn.							
1997	120 768	2 692	-212	-28 090	-5 755	-87 086	-149	3 384	-3 295	-60	3 218	-358	2 563	10 609	98 386			
1998	128 271	2 598	-899	-30 139	-6 954	-94 128	-1 230	2 590	-3 524	-2 165	3 550	-584	798	10 635	100 781			
1999	133 630	3 162	226	-32 250	-7 352	-99 438	-2 022	5 699	-4 551	-876	3 263	-435	1 955	10 553	102 649			
2000	146 163	3 927	781	-34 269	-7 360	-110 304	-1 068	4 308	-6 554	-3 315	4 779	-1 064	403	10 714	106 934			
2001	164 560	4 062	34	-37 910	-8 509	-123 013	-767	3 378	-6 206	-3 597	4 754	-923	233	10 672	112 892			
2002	170 073	4 114	-804	-40 321	-8 541	-126 729	-2 183	4 453	-4 659	-2 391	3 184	-417	378	10 756	114 733			
2003	180 408	4 410	60	-41 645	-9 112	-131 544	2 577	3 793	-4 638	1 734	607	-772	1 570	10 951	115 470			
2004	190 905	5 324	133	-44 143	-9 357	-139 290	3 572	3 799	-3 766	3 605	358	-954	3 010	11 084	118 330			
2005	212 245	6 971	85	-46 984	-10 422	-157 321	4 581	5 036	-3 483	6 135	-1 598	591	5 128	11 118	119 720			
2006	227 452	7 106	-822	-48 763	-10 646	-167 560	6 770	5 353	-3 584	8 540	-1 146	-1 543	5 852	11 237	122 536			
2007	239 178	7 356	60	-52 420	-10 995	-175 072	8 106	3 250	-3 449	7 907	-539	-1 809	5 560	11 292	126 367			

Tabell 6B: Transportbranschens samlade balansräkning. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggningstillgångar	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder			
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finans-iella		Varu-lager	Likvida medel						Summa	Summa	Summa	Summa		Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.
1997	.	.	.	.	60 621	.	.	42 414	103 042	24 096	13 823	.	34 319	.	28 194	.	103 046
1998	503	42 435	32 859	20 012	62 949	36 544	11 775	48 318	111 267	23 753	14 273	2 720	41 043	2 654	29 640	12 934	111 262			
1999	3 016	46 779	40 405	29 122	78 917	37 544	13 343	50 890	129 806	27 037	14 069	2 758	40 906	2 236	45 039	13 516	129 805			
2000	2 793	50 017	43 743	28 020	80 830	43 932	16 720	60 652	141 482	29 511	15 788	2 612	47 084	2 534	46 487	16 617	141 475			
2001	3 601	57 772	49 317	27 461	88 833	44 864	19 530	64 393	153 225	31 149	16 159	4 025	46 872	3 128	55 021	17 968	153 210			
2002	3 311	61 807	51 264	24 495	89 612	46 087	16 302	62 388	151 994	28 786	17 945	4 585	49 136	3 707	51 547	18 527	151 996			
2003	3 170	63 327	50 995	21 623	88 121	46 723	15 266	61 988	150 092	31 993	19 206	3 978	48 155	3 690	46 776	19 199	150 086			
2004	4 651	69 978	53 412	20 065	94 693	47 654	15 345	62 999	157 695	34 908	20 433	4 362	50 892	4 565	47 098	21 960	157 696			
2005	4 244	77 426	61 663	23 292	104 961	49 748	18 304	68 052	173 135	38 651	23 563	4 038	53 956	5 528	52 933	24 128	173 128			
2006	4 415	84 922	70 296	22 613	111 950	50 093	19 398	69 491	181 442	41 492	25 567	5 216	54 310	5 657	54 860	24 019	181 444			
2007	4 158	89 724	74 074	23 324	117 206	51 906	19 894	71 799	188 997	43 404	26 646	5 200	56 850	6 553	56 908	25 217	188 994			

Tabell 6C: Nyckeltal för hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsätt- ningsgrad	Rörelse- marginal	Netto- marginal	Vinst- procent	Netto- omsätt. per anställd	Förädlings- värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelse- kapital	Kassa- likviditet	Förändring netto- omsätt.	Förändring antal anställda
1997	3,1%	-0,2%	4,8%	2,0	-0,1%	0,0%	2,7%	1 227	345	33%	117%	6,7%	.	.	.
1998	2,0%	-6,1%	4,4%	2,3	-0,3%	-1,6%	1,8%	1 273	365	31%	115%	5,7%	110%	6,2%	2,4%
1999	2,7%	-2,0%	4,8%	2,5	-1,7%	-0,6%	2,6%	1 302	364	29%	103%	7,5%	116%	4,2%	1,9%
2000	1,7%	-7,5%	6,3%	2,5	-1,3%	-2,1%	1,7%	1 367	372	29%	103%	9,3%	120%	9,4%	4,2%
2001	1,7%	-8,4%	5,6%	2,6	-0,5%	-2,2%	1,6%	1 458	404	28%	107%	10,6%	127%	12,6%	5,6%
2002	2,0%	-5,2%	4,0%	2,6	-0,8%	-1,3%	1,8%	1 482	414	27%	112%	7,8%	115%	3,4%	1,6%
2003	4,2%	3,8%	4,4%	2,3	1,4%	1,0%	3,5%	1 562	461	31%	120%	7,7%	118%	6,1%	0,6%
2004	4,6%	7,3%	3,5%	2,2	1,8%	1,9%	3,8%	1 613	481	31%	121%	6,3%	114%	5,8%	2,5%
2005	5,5%	11,0%	3,0%	2,1	2,1%	2,9%	4,5%	1 773	517	32%	123%	6,6%	120%	11,2%	1,2%
2006	7,1%	14,2%	2,9%	2,0	3,3%	3,7%	5,7%	1 856	547	33%	125%	6,7%	123%	7,2%	2,4%
2007	6,0%	12,6%	2,7%	2,0	3,4%	3,3%	4,7%	1 893	565	33%	127%	6,3%	122%	5,2%	3,1%

Tabell 6D: Nyckeltal för hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans) exklusive Kollektivtrafik. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsätt- ningsgrad	Rörelse- marginal	Netto- marginal	Vinst- procent	Netto- omsätt. per anställd	Förädlings- värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelse- kapital	Kassa- likviditet	Förändring netto- omsätt.	Förändring antal anställda
1997	9,0%	13,9%	5,7%	1,5	4,2%	4,4%	7,2%	1 328	404	39%	124%	4,6%	.	.	.
1998	7,5%	6,6%	5,7%	1,6	3,6%	1,9%	5,7%	1 370	411	38%	131%	4,0%	113%	6,5%	3,2%
1999	7,1%	10,2%	5,5%	2,0	1,8%	3,1%	6,5%	1 411	411	33%	110%	6,2%	121%	5,6%	2,6%
2000	6,9%	7,5%	7,8%	2,2	2,9%	2,1%	6,3%	1 486	443	31%	110%	7,3%	125%	8,1%	2,6%
2001	5,9%	5,1%	6,5%	2,5	3,0%	1,3%	5,3%	1 580	472	29%	113%	9,4%	136%	14,1%	7,3%
2002	6,6%	7,8%	4,7%	2,5	2,5%	1,9%	5,5%	1 570	477	29%	119%	5,4%	119%	1,5%	2,1%
2003	6,6%	9,4%	5,3%	2,1	2,8%	2,4%	5,2%	1 629	497	32%	126%	6,2%	123%	4,2%	0,4%
2004	7,1%	13,7%	4,0%	2,0	3,3%	3,6%	5,7%	1 692	519	33%	125%	5,6%	120%	6,1%	2,2%
2005	7,8%	16,6%	3,4%	2,0	3,3%	4,4%	6,2%	1 884	557	34%	126%	6,5%	124%	12,3%	0,9%
2006	9,5%	20,7%	3,4%	1,9	4,7%	5,7%	7,4%	1 961	588	35%	127%	7,3%	129%	7,6%	3,4%
2007	7,9%	17,1%	3,0%	1,9	4,5%	4,6%	6,1%	2 000	610	35%	129%	7,6%	131%	5,1%	3,1%

Tabell 7A: Resultaträkning för delbranschen Vägtransport av gods. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostn.	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finans-iella intäkter	Finans-iella kostn.	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
1997	57 060	540	38	-13 943	-2 957	-36 874	2 221	441	-784	1 877	-585	-329	774	7 713	50 515
1998	61 221	856	-28	-15 177	-3 222	-41 334	2 310	420	-850	1 880	-739	-343	796	7 722	52 430
1999	64 921	890	-53	-16 248	-3 524	-43 849	2 136	418	-1 136	1 416	-521	-332	565	7 697	53 987
2000	70 782	921	225	-17 244	-3 761	-48 526	2 391	391	-1 298	1 483	-746	-357	382	7 733	55 381
2001	74 760	948	28	-18 162	-4 029	-51 096	2 449	380	-1 450	1 381	-370	-450	560	7 729	56 279
2002	77 759	925	20	-18 699	-4 123	-53 342	2 540	1 057	-1 079	2 518	-442	-386	1 691	7 739	56 036
2003	80 946	965	55	-19 537	-4 268	-55 904	2 256	385	-1 503	1 138	-281	-460	399	7 849	56 348
2004	86 008	1 176	9	-20 532	-4 474	-59 808	2 379	402	-1 275	1 506	-215	-571	720	7 921	56 817
2005	92 485	1 445	7	-21 688	-4 762	-64 438	3 051	839	-739	3 151	-330	-717	2 103	7 965	57 983
2006	101 476	1 428	9	-22 955	-5 018	-70 966	3 977	1 052	-853	4 176	-682	-879	2 616	8 058	60 788
2007	109 172	1 600	13	-25 202	-5 367	-75 581	4 635	744	-1 085	4 294	-768	-977	2 549	8 149	62 596

Tabell 7B: Balansräkning för delbranschen Vägtransport av gods. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggningstillgångar	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finans-iella		Varu-lager	Likvida medel						Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997	.	.	.	.	16 602	.	.	13 110	29 712	5 554	4 008	.	11 990	.	7 698	.	29 706
1998	322	14 997	12 911	3 033	18 352	10 753	3 851	14 603	32 955	6 100	4 452	581	13 244	1 086	8 578	5 340	32 950
1999	361	16 427	14 390	6 506	23 294	12 224	3 959	16 186	39 479	6 606	4 833	649	14 477	1 281	12 916	5 788	39 478
2000	277	17 696	15 531	6 725	24 697	12 914	3 831	16 745	41 443	6 736	5 042	692	15 571	1 479	13 400	6 405	41 435
2001	370	18 570	16 198	6 504	25 444	13 268	4 319	17 586	43 028	7 292	5 336	756	15 909	1 649	13 736	6 585	43 028
2002	324	19 147	16 554	3 335	22 806	13 442	4 287	17 729	40 530	8 081	5 721	820	16 198	1 831	9 713	6 797	40 533
2003	275	19 745	17 289	3 290	23 309	13 998	4 736	18 733	42 039	8 573	5 956	902	16 778	2 060	9 833	7 132	42 033
2004	368	20 853	18 271	3 486	24 707	16 189	5 167	21 356	46 064	9 289	6 196	1 156	19 294	2 423	10 127	7 454	46 065
2005	335	22 214	19 383	3 637	26 186	16 876	5 843	22 718	48 899	10 437	6 488	1 178	19 719	2 704	11 083	7 977	48 900
2006	366	24 262	21 087	3 557	28 185	19 271	6 428	25 698	53 884	11 972	7 106	1 239	21 609	3 056	11 960	8 814	53 886
2007	366	26 274	22 823	3 786	30 426	20 074	7 237	27 311	57 734	12 557	7 703	1 338	23 199	3 342	12 942	9 687	57 731

Tabell 7C: Nyckeltal för delbranschen Vägtransport av gods. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelsemarginal	Nettomarginal	Vinstprocent	Nettoomsätt. per anställd	Förädlingsvärde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelsekapital	Kassalikviditet	Förändring nettoomsätt.	Förändring antal anställda
1997	9,0%	22,2%	3,7%	2,5	3,9%	3,3%	4,7%	1 130	378	28%	192%	2,0%	.	.	.
1998	8,3%	20,0%	3,6%	2,5	3,8%	3,0%	4,5%	1 168	396	28%	186%	2,2%	107%	7,3%	3,8%
1999	6,5%	13,7%	3,9%	2,9	3,4%	2,1%	4,0%	1 203	407	26%	164%	2,6%	109%	6,0%	3,0%
2000	6,1%	14,2%	4,2%	3,0	3,1%	2,1%	3,6%	1 278	418	25%	171%	1,7%	104%	9,0%	2,6%
2001	6,5%	12,5%	4,5%	2,9	3,2%	1,9%	3,7%	1 328	437	26%	174%	2,2%	107%	5,6%	1,6%
2002	8,8%	20,9%	3,7%	2,3	3,2%	3,3%	4,6%	1 388	452	30%	192%	2,0%	106%	4,0%	-0,4%
2003	6,1%	8,8%	5,2%	2,3	2,7%	1,4%	3,2%	1 437	462	31%	193%	2,4%	108%	4,1%	0,6%
2004	6,0%	10,9%	3,9%	2,4	2,8%	1,7%	3,2%	1 514	482	30%	187%	2,4%	108%	6,3%	0,8%
2005	7,9%	20,8%	2,2%	2,2	3,3%	3,4%	4,2%	1 595	509	31%	189%	3,2%	112%	7,5%	2,1%
2006	9,3%	24,4%	2,3%	2,2	3,9%	4,1%	4,9%	1 669	525	32%	188%	4,0%	116%	9,7%	4,8%
2007	9,3%	23,7%	2,7%	2,2	4,2%	3,9%	4,9%	1 744	562	31%	189%	3,8%	115%	7,6%	3,0%

Tabell 8A: Resultaträkning för delbranschen Sjötransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Nettoomsätt.	Övriga rörelseintäkter	Jämför. störande poster	Personalkostnader	Avskrivningar	Övriga rörelsekostn.	Rörelseresultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Resultat efter	Bokslutsdisp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
1997	28 297	904	-208	-4 532	-987	-21 387	1 957	2 175	-1 804	2 329	-709	-88	1 477	457	13 634
1998	29 447	400	-1 107	-4 698	-1 097	-22 825	150	1 663	-1 943	-129	-64	-152	-348	477	13 113
1999	29 555	745	-138	-4 934	-1 447	-23 845	-64	4 543	-1 950	2 529	-530	16	2 015	479	12 820
2000	31 219	795	442	-4 986	-1 675	-24 129	1 667	3 275	-4 249	693	149	-287	555	530	13 157
2001	32 876	393	258	-4 730	-1 900	-25 437	1 460	2 380	-3 165	675	563	-359	879	523	11 678
2002	30 925	512	-175	-4 901	-1 791	-23 922	677	2 797	-2 053	1 421	-881	56	597	558	12 381
2003	32 526	551	96	-5 089	-1 868	-24 778	1 438	2 898	-1 725	2 611	-239	-285	2 087	572	12 686
2004	34 514	546	109	-5 570	-1 850	-25 330	2 419	2 884	-1 334	3 970	-868	-300	2 802	600	12 900
2005	40 000	1 297	75	-6 145	-2 360	-30 258	2 614	3 591	-1 630	4 575	-2 458	480	2 596	622	12 992
2006	41 375	941	-65	-5 559	-1 975	-31 371	3 347	3 637	-1 532	5 452	-1 239	-440	3 772	646	12 601
2007	40 880	811	50	-5 972	-2 044	-31 508	2 217	1 784	-1 253	2 748	-266	-533	1 949	651	13 168

Tabell 8B: Balansräkning för delbranschen Sjötransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggningstillgångar	Omsättnings- tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsättning	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	tillgångar	Varulager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	tillgångar	Summa eget kapital	ning	Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	o skulder
1997	.	.	.	.	29 900	.	.	12 396	42 296	15 451	6 971	.	9 467	.	9 735	.	42 296
1998	74	13 249	10 090	15 245	28 568	6 679	4 058	10 736	39 305	13 959	6 803	747	8 749	1 154	9 046	4 852	39 305
1999	180	15 520	14 690	19 916	35 616	8 449	4 636	13 086	48 702	15 713	6 163	685	8 408	504	17 732	4 730	48 702
2000	104	17 754	16 788	18 472	36 330	8 635	7 918	16 552	52 883	14 638	7 979	525	9 084	575	20 657	6 520	52 883
2001	662	17 299	14 806	15 965	33 927	10 172	8 434	18 606	52 532	13 935	7 588	616	9 010	796	21 384	8 197	52 532
2002	480	19 533	16 959	16 482	36 495	9 349	5 980	15 329	51 825	12 064	8 450	527	10 024	1 087	20 760	8 415	51 825
2003	389	19 568	18 295	15 131	35 088	10 823	5 023	15 846	50 934	12 945	8 715	525	9 529	939	19 220	8 458	50 934
2004	446	21 870	19 396	13 033	35 349	11 654	4 359	16 012	51 362	13 945	9 598	711	9 404	1 342	17 704	8 395	51 362
2005	405	24 192	19 744	15 135	39 732	14 107	5 821	19 928	59 660	14 399	12 183	701	12 256	1 846	20 122	9 656	59 654
2006	312	28 310	24 936	13 827	42 449	13 873	5 368	19 242	61 690	14 785	13 352	695	11 027	1 722	21 832	10 548	61 690
2007	236	28 825	26 103	13 931	42 992	14 396	4 304	18 699	61 692	13 538	13 424	731	11 116	2 286	22 883	10 548	61 692

Tabell 8C: Nyckeltal för delbranschen Sjötransport. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuld-ränta	Skuldsätt- nings-grad	Rörelse- marginal	Netto- marginal	Vinst- procent	Netto- omsättn. per anställd	Föräd- lings- värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse- kapital	Kassa- likviditet	Förändr. netto- omsättn.	Förändr. antal anställda
1997	9,8%	11,4%	8,3%	1,1	6,9%	8,2%	14,6%	2 075	564	48%	67%	10,3%	.	.	.
1998	7,4%	0,1%	8,8%	1,1	4,3%	0,1%	9,9%	2 246	538	48%	75%	6,7%	119%	4,1%	-3,8%
1999	9,5%	12,5%	6,8%	1,4	0,2%	8,5%	15,6%	2 305	504	41%	61%	15,8%	151%	0,4%	-2,2%
2000	8,5%	3,3%	13,1%	1,6	3,9%	2,1%	14,3%	2 373	599	39%	59%	23,9%	178%	5,6%	2,6%
2001	6,7%	3,3%	9,6%	1,7	3,7%	1,9%	10,8%	2 815	671	37%	63%	29,2%	202%	5,3%	-11,2%
2002	7,0%	7,9%	6,1%	1,9	2,8%	4,6%	11,8%	2 498	609	35%	60%	17,2%	148%	-5,9%	6,0%
2003	8,3%	13,6%	5,4%	1,7	4,1%	8,0%	13,0%	2 564	654	38%	64%	19,4%	162%	5,2%	2,5%
2004	10,1%	19,0%	4,4%	1,5	6,7%	11,5%	15,0%	2 675	754	41%	67%	19,1%	167%	6,1%	1,7%
2005	10,3%	19,7%	4,5%	1,6	6,3%	11,4%	15,3%	3 079	850	39%	67%	19,2%	159%	15,9%	0,7%
2006	11,4%	22,3%	4,1%	1,5	8,2%	13,2%	17,0%	3 283	869	40%	67%	19,9%	170%	3,4%	-3,0%
2007	6,4%	11,8%	3,3%	1,7	5,3%	6,7%	9,7%	3 105	773	38%	66%	18,6%	163%	-1,2%	4,5%

Tabell 9A: Resultaträkning för delbranschen Lufttransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsätt.	Övriga	Jämför.	Personal-kostn.	Avskriv-ningar	Övriga	Rörelse- resultat	Finans-		Resultat efter fin.netto	Boksluts- disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
		rörelse- intäkter	störande poster			rörelse- kostn.		iella	Finans- iella kostn.						
1997	6 597	75	-20	-1 035	-173	-5 431	-15	324	-77	232	6	108	350	134	2 558
1998	7 006	58	-18	-1 296	-159	-5 563	28	107	-75	60	83	-28	115	140	3 071
1999	8 469	174	46	-1 563	-204	-7 090	-168	204	-543	-507	-100	-47	-654	129	3 415
2000	8 925	120	194	-1 686	-278	-7 036	239	322	-161	400	4	-326	79	135	3 486
2001	9 207	313	-7	-1 763	-227	-7 413	119	73	-134	58	8	-77	-12	125	3 305
2002	8 727	81	-36	-1 735	-199	-7 066	-229	79	-95	-245	191	-4	-57	121	3 186
2003	9 138	130	-6	-1 943	-320	-7 007	-9	67	-173	-115	-47	-59	-221	131	3 367
2004	11 188	364	11	-2 301	-222	-9 350	-310	232	-132	-209	56	-31	-184	140	4 778
2005	17 179	1 032	0	-2 884	-269	-16 043	-985	302	-258	-941	69	29	-843	150	4 383
2006	18 398	1 165	0	-3 210	-293	-15 971	91	162	-329	-76	-14	88	-3	142	4 416
2007	19 461	1 398	0	-3 507	-252	-16 476	624	233	-89	768	-186	-29	553	152	4 474

Tabell 9B: Balansräkning för delbranschen Lufttransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägg- ningar	Omsättnings- tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt- ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder		
	Immäte- riella	Materiella	Därav maskiner	Finans- iella		Varu- lager	Likvida medel						Summa	Summa	Summa	Summa		Därav kreditinst.	Därav kreditinst.
1997	.	.	.	.	2 135	.	.	2 317	4 473	1 240	317	.	1 749	.	972	.	4 473
1998	44	1 584	1 476	655	2 283	2 066	418	2 484	4 767	1 184	316	258	1 757	38	1 253	446	4 767		
1999	27	2 133	1 559	1 305	3 465	2 684	525	3 209	6 674	1 639	330	539	2 628	64	1 538	875	6 674		
2000	22	2 124	2 047	1 597	3 743	3 598	383	3 981	7 724	1 495	373	226	3 897	102	1 733	1 086	7 724		
2001	3	1 635	1 569	491	2 129	2 516	757	3 273	5 402	1 351	353	187	2 299	39	1 212	690	5 389		
2002	26	1 465	1 070	533	2 024	2 321	615	2 936	4 960	1 103	292	114	2 357	80	1 094	569	4 960		
2003	74	1 259	1 062	601	1 935	2 012	630	2 642	4 577	1 051	433	171	2 169	147	753	479	4 577		
2004	1 282	1 456	1 396	712	3 451	3 424	517	3 942	7 392	1 777	425	266	3 783	168	1 142	451	7 392		
2005	1 036	1 407	1 335	564	3 006	3 581	497	4 078	7 210	1 370	388	332	3 686	194	1 434	386	7 210		
2006	1 321	1 578	1 477	1 058	3 956	3 510	723	4 233	8 189	2 254	452	651	3 698	141	1 135	402	8 189		
2007	1 164	1 688	1 584	994	3 846	3 537	1 508	5 045	8 891	2 776	704	602	3 744	87	1 065	400	8 891		

Tabell 9C: Nyckeltal för delbranschen Lufttransport. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-omsättn. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet	Förändring netto-omsättn.	Förändring antal anställda
1997	6,9%	15,8%	2,6%	2,0	-0,2%	3,5%	4,7%	2 579	474	33%	147%	8,6%	.	.	.
1998	3,2%	4,2%	2,2%	2,4	0,7%	0,8%	2,2%	2 281	489	30%	147%	10,4%	134%	6,2%	20,1%
1999	-0,5%	-28,1%	11,3%	2,6	-2,5%	-6,2%	-0,4%	2 480	455	28%	127%	6,9%	116%	20,9%	11,2%
2000	4,7%	22,4%	2,7%	3,4	0,5%	4,4%	4,0%	2 560	576	23%	116%	0,9%	97%	5,4%	2,1%
2001	3,7%	3,8%	3,5%	2,4	1,4%	0,7%	2,2%	2 786	640	30%	170%	10,6%	131%	3,2%	-5,2%
2002	-2,3%	-18,2%	2,5%	2,8	-2,2%	-2,7%	-1,3%	2 739	547	26%	176%	6,6%	116%	-5,2%	-3,6%
2003	1,4%	-8,5%	5,4%	2,4	0,0%	-1,3%	0,7%	2 714	671	30%	200%	5,2%	112%	4,7%	5,7%
2004	-1,2%	-10,0%	2,5%	2,5	-2,9%	-1,9%	-0,8%	2 342	461	28%	151%	1,4%	100%	22,4%	41,9%
2005	-9,5%	-57,0%	4,6%	3,4	-5,7%	-5,5%	-4,0%	3 919	494	23%	238%	2,3%	106%	53,5%	-8,3%
2006	2,6%	-4,4%	5,9%	2,2	0,5%	-0,6%	1,2%	4 166	814	32%	225%	2,9%	111%	7,1%	0,8%
2007	9,6%	23,4%	1,6%	1,7	3,2%	3,9%	4,4%	4 350	980	37%	219%	6,7%	131%	5,8%	1,3%

Tabell 10A: Resultaträkning för delbranschen Järnvägstransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
1997	975	3	0	-164	-205	-761	-153	5	-25	-172	47	0	-125	18	484
1998	1 010	100	1	-200	-87	-828	-4	5	-14	-13	94	-3	78	18	575
1999	1 197	93	94	-307	-115	-1 019	-56	18	-32	-71	31	-7	-47	20	791
2000	1 535	109	14	-344	-159	-1 202	-47	20	-86	-113	-15	1	-127	18	839
2001	11 914	89	-41	-3 040	-707	-8 067	150	283	-815	-382	-39	-37	-458	24	7 433
2002	13 094	93	-891	-3 975	-820	-8 265	-764	234	-818	-1 348	2	-85	-1 431	22	8 335
2003	13 464	122	-83	-3 621	-896	-8 771	215	208	-685	-262	-235	73	-424	22	7 872
2004	13 038	552	0	-3 520	-871	-8 631	568	134	-551	151	16	-3	164	23	7 634
2005	13 278	211	0	-3 362	-898	-8 229	1 000	95	-436	659	-169	895	1 386	26	7 294
2006	13 946	179	0	-3 737	-1 118	-8 257	1 013	250	-408	854	-87	-183	584	27	7 448
2007	15 139	254	0	-3 991	-989	-9 139	1 273	183	-454	1 001	-134	-131	736	29	7 756

Tabell 10B: Balansräkning för delbranschen Järnvägstransport. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa eget kapital	Summa Obeskatt. reserver	Avsättningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder	
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	anläggningstillgångar	Varulager	Likvida medel	omsättningstillgångar				Summa tillgångar	Summa	Därav kreditinst.	Summa		Därav kreditinst.
1997	.	.	.	.	684	.	.	162	846	328	98	.	295	.	108	.	846
1998	28	577	503	76	681	269	22	291	972	413	146	33	304	0	76	3	972
1999	2 348	872	547	54	3 274	359	383	743	4 017	656	115	80	942	11	2 224	6	4 017
2000	2 315	838	611	62	3 215	548	342	889	4 104	545	130	69	922	6	2 439	3	4 104
2001	2 500	7 965	7 364	2 676	13 141	2 968	1 489	4 457	17 598	2 167	169	1 062	3 958	1	10 242	7	17 598
2002	2 432	7 851	6 117	2 286	12 570	2 793	1 061	3 854	16 424	828	176	1 530	3 880	0	10 010	11	16 424
2003	2 372	7 328	7 076	835	10 535	2 673	1 070	3 743	14 278	2 258	411	1 314	3 614	0	6 681	23	14 278
2004	2 345	8 304	6 854	1 190	11 838	1 737	1 617	3 354	15 192	2 740	395	979	3 662	22	7 416	1 168	15 192
2005	2 276	9 267	7 285	2 468	14 012	1 847	1 921	3 767	17 779	4 710	565	598	3 749	50	8 157	1 132	17 779
2006	2 263	9 339	8 811	2 274	13 876	1 788	2 909	4 697	18 572	5 407	654	299	4 178	29	8 035	1 235	18 572
2007	2 265	9 163	8 432	2 102	13 531	2 066	3 237	5 303	18 834	6 103	789	186	3 682	42	8 074	1 391	18 834

Tabell 10C: Nyckeltal för delbranschen Järnvägstransport. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuld-ränta	Skuldsättnings-grad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-	Förädl.-värde per anställd	Kapitalets omsättn.-hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet	Förändr. netto-omsättn.	Förändr. antal anställda	
								omsättn. per anställd							
1997	-17,4%	-43,3%	5,5%	1	-15,7%	-17,7%	-15,1%	2 014	448	47%	115%	-13,7%	.	.	.
1998	0,0%	-2,4%	3,1%	1	-0,5%	-1,3%	0,0%	1 757	490	53%	104%	-1,3%	89%	3,6%	18,8%
1999	-3,3%	-9,6%	1,0%	4	-12,5%	-5,9%	-11,1%	1 513	344	18%	30%	-16,6%	76%	18,5%	37,6%
2000	-1,0%	-17,7%	2,5%	5	-4,0%	-7,4%	-2,7%	1 829	527	16%	37%	-2,1%	92%	28,2%	6,1%
2001	2,7%	-16,7%	5,3%	7	1,6%	-3,2%	4,0%	1 603	530	13%	68%	4,2%	111%	676,3%	785,9%
2002	2,2%	-128,1%	4,5%	16	1,0%	-9,3%	2,8%	1 571	591	6%	80%	-0,2%	98%	9,9%	12,1%
2003	3,5%	-10,3%	5,8%	5	2,2%	-1,9%	3,8%	1 710	612	18%	94%	1,0%	102%	2,8%	-5,6%
2004	4,6%	6,3%	4,2%	4	4,4%	1,5%	5,4%	1 708	650	20%	86%	-2,4%	90%	-3,2%	-3,0%
2005	6,2%	12,9%	3,4%	2	7,5%	5,0%	8,2%	1 820	721	29%	75%	0,1%	99%	1,8%	-4,5%
2006	6,8%	14,5%	3,2%	2	7,3%	6,1%	9,1%	1 872	788	32%	75%	3,7%	111%	5,0%	2,1%
2007	7,7%	15,0%	3,7%	2	8,4%	6,6%	9,6%	1 952	806	35%	80%	10,7%	143%	8,6%	4,1%

Tabell 11A: Resultaträkning för delbranschen Kollektivtrafik. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto- omsättn.	Övriga rörelse- intäkter	Jämför. störande poster	Personal- kostn.	Avskriv- ningar	Övriga rörelse- kostn.	Rörelse- resultat	Finans-		Resultat efter fin.netto	Boksluts- disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
								iella intäkter	iella kostn.						
1997	22 232	1 091	-25	-6 986	-1 253	-18 812	-4 279	416	-547	-4 410	4 469	-28	37	668	24 172
1998	23 356	1 100	252	-7 190	-2 186	-19 176	-3 848	341	-584	-4 091	4 191	-23	78	677	24 228
1999	22 791	1 176	277	-7 496	-1 843	-18 906	-4 001	480	-834	-4 355	4 382	-33	-6	686	24 107
2000	26 372	1 886	-103	-8 139	-1 258	-24 209	-5 452	263	-697	-5 886	5 403	-56	-538	698	26 320
2001	27 898	2 226	-204	-8 232	-1 390	-25 385	-5 088	246	-576	-5 418	4 613	28	-777	695	26 374
2002	31 402	2 401	280	-8 811	-1 331	-28 497	-4 556	269	-538	-4 825	4 324	36	-465	713	26 380
2003	35 847	2 567	1	-9 184	-1 466	-29 227	-1 461	209	-483	-1 734	1 425	-9	-318	730	26 753
2004	37 493	2 592	6	-9 879	-1 637	-30 192	-1 618	132	-418	-1 904	1 371	-13	-546	750	27 687
2005	39 924	2 896	4	-10 385	-1 821	-31 883	-1 265	139	-366	-1 492	1 283	-50	-259	750	28 264
2006	42 018	3 308	-765	-10 621	-1 912	-33 905	-1 876	205	-404	-2 074	889	-72	-1 257	756	27 989
2007	44 317	3 203	-1	-10 874	-1 997	-35 469	-821	270	-477	-1 028	819	-88	-297	749	28 919

Tabell 11B: Balansräkning för delbranschen Kollektivtrafik. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägg- tillgångar	Omsättnings- tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt- ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder			
	Immate- riella	Materiella	Därav maskiner	Finans- iella		Varu- lager	Likvida medel						Summa	Summa	Summa	Summa		Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.
1997	.	.	.	.	10 396	.	.	13 428	23 810	1 157	2 300	.	9 893	.	9 205	.	23 825
1998	18	11 152	7 179	839	12 009	15 972	3 077	19 049	31 059	1 656	2 394	1 093	15 922	325	10 155	1 925	31 059			
1999	88	10 908	8 469	1 143	12 139	12 970	3 480	16 450	28 589	1 972	2 457	803	13 294	315	10 063	1 730	28 589			
2000	60	10 551	7 918	949	11 559	17 313	3 854	21 168	32 727	5 589	2 071	1 098	16 360	291	7 610	2 154	32 727			
2001	46	11 189	8 451	1 661	12 896	14 980	4 144	19 124	32 020	5 888	2 508	1 402	14 458	555	7 764	2 002	32 020			
2002	33	12 607	9 590	1 696	14 336	17 199	3 937	21 137	35 473	6 158	3 087	1 574	15 377	607	9 277	2 238	35 472			
2003	45	14 168	6 268	1 600	15 812	16 247	3 319	19 566	35 365	6 564	3 455	1 044	14 714	410	9 601	2 609	35 365			
2004	185	16 261	6 502	1 401	17 846	13 673	3 184	16 857	34 706	6 454	3 584	1 228	13 383	472	10 056	4 015	34 706			
2005	160	19 080	12 921	1 222	20 462	12 266	3 638	15 904	36 366	6 909	3 709	1 207	13 019	545	11 520	4 538	36 365			
2006	119	20 090	12 947	1 560	21 769	10 466	3 352	13 818	35 587	6 110	3 757	2 312	12 221	534	11 188	2 527	35 587			
2007	87	22 297	13 998	2 179	24 563	10 681	2 989	13 671	38 234	7 499	3 794	2 311	13 510	596	11 120	2 592	38 234			

Tabell 11C: Nyckeltal för delbranschen Kollektivtrafik. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-omsättn. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet	Förändring netto-omsättn.	Förändring antal anställda
1997	-16,2%	-156,8%	2,6%	7,5	-19,2%	-19,8%	-17,4%	920	165	12%	93%	15,9%	.	.	.
1998	-12,1%	-121,0%	2,1%	8,2	-17,6%	-17,5%	-16,1%	964	218	11%	75%	13,4%	105%	5,1%	0,2%
1999	-13,3%	-111,4%	2,6%	6,6	-18,8%	-18,3%	-16,7%	945	210	13%	80%	13,8%	106%	-2,4%	-0,5%
2000	-15,5%	-79,2%	1,6%	3,6	-20,3%	-21,3%	-19,3%	1 002	154	22%	81%	18,2%	113%	15,7%	9,2%
2001	-14,5%	-70,3%	2,3%	3,2	-17,5%	-19,4%	-16,6%	1 058	180	24%	87%	16,7%	107%	5,8%	0,2%
2002	-12,9%	-57,1%	1,8%	3,2	-15,4%	-15,2%	-14,5%	1 190	201	24%	89%	18,3%	108%	12,6%	0,0%
2003	-3,5%	-19,1%	1,8%	2,9	-4,1%	-4,8%	-3,5%	1 340	343	26%	101%	13,5%	105%	14,2%	1,4%
2004	-4,3%	-21,1%	1,6%	2,8	-4,3%	-5,1%	-4,0%	1 354	357	26%	108%	9,3%	96%	4,6%	3,5%
2005	-3,1%	-15,6%	1,4%	2,8	-3,2%	-3,7%	-2,8%	1 413	387	26%	110%	7,2%	106%	6,5%	2,1%
2006	-2,5%	-23,5%	1,5%	3,0	-2,6%	-4,9%	-2,2%	1 501	408	25%	118%	3,8%	100%	5,2%	-1,0%
2007	-1,4%	-10,0%	1,7%	2,7	-1,8%	-2,3%	-1,2%	1 532	417	27%	116%	0,4%	96%	5,5%	3,3%

Tabell 12A: Resultaträkning för delbranschen Taxitrafik. Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
1997	5 607	80	3	-1 430	-180	-3 822	120	22	-58	84	-12	-21	51	1 619	7 023
1998	6 231	84	1	-1 578	-203	-4 401	133	53	-58	129	-16	-34	78	1 601	7 364
1999	6 697	85	0	-1 703	-218	-4 728	132	35	-56	112	1	-32	81	1 542	7 529
2000	7 331	96	10	-1 870	-230	-5 202	134	37	-63	107	-16	-39	53	1 600	7 751
2001	7 904	93	0	-1 983	-256	-5 615	143	16	-68	90	-20	-29	41	1 576	7 823
2002	8 166	102	-3	-2 201	-277	-5 638	149	16	-76	88	-11	-34	44	1 603	8 415
2003	8 487	75	-3	-2 270	-294	-5 857	138	26	-69	96	-16	-31	48	1 647	8 444
2004	8 664	94	-2	-2 341	-303	-5 978	134	15	-57	92	-1	-37	54	1 650	8 514
2005	9 380	90	-1	-2 519	-314	-6 469	167	68	-53	183	7	-46	144	1 605	8 804
2006	10 238	85	-1	-2 681	-331	-7 090	220	47	-58	209	-12	-56	140	1 608	9 294
2007	10 208	91	-2	-2 874	-346	-6 899	178	37	-90	124	-3	-51	70	1 562	9 454

Tabell 12B: Balansräkning för delbranschen Taxitrafik. Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggningstillgångar	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsättningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	tillgångar	Varulager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997	.	.	.	.	903	.	.	1001	1904	365	129	.	925	.	475	.	1900
1998	16	876	701	164	1056	804	351	1154	2210	441	161	9	1066	50	532	368	2210
1999	12	919	751	198	1129	858	359	1216	2346	451	171	2	1157	62	565	386	2346
2000	15	1055	847	216	1286	925	392	1317	2602	509	193	2	1251	80	649	448	2602
2001	20	1113	929	164	1297	960	387	1348	2644	517	206	1	1238	87	684	487	2642
2002	16	1203	973	162	1381	981	422	1403	2783	551	219	21	1300	101	693	496	2782
2003	16	1260	1006	166	1442	970	489	1458	2900	603	236	21	1352	134	688	499	2900
2004	25	1233	993	243	1501	976	502	1478	2979	703	234	22	1366	138	654	479	2980
2005	32	1267	995	265	1564	1072	585	1657	3221	827	229	22	1526	189	617	439	3219
2006	35	1343	1038	337	1714	1184	619	1804	3518	965	247	21	1578	175	709	493	3519
2007	40	1477	1134	331	1848	1151	618	1769	3612	931	233	32	1598	199	824	599	3612

Tabell 12C: Nyckeltal för delbranschen Taxitrafik. Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuld-ränta	Skuldsättnings-grad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-omsättn. per anställd	Förädl.-värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet	Förändr. netto-omsättn.	Förändr. antal anställda
	1997	7,5%	18,4%	4,0%	3,1	2,1%	1,5%	2,5%	798	247	24%	294%	1,3%	.	.
1998	7,1%	18,0%	3,5%	3,0	2,1%	1,6%	2,5%	846	260	25%	282%	1,4%	106%	11,1%	4,9%
1999	6,9%	18,5%	3,1%	3,1	2,0%	1,6%	2,4%	890	273	24%	285%	0,9%	103%	7,5%	2,2%
2000	6,1%	16,3%	3,2%	3,0	1,7%	1,4%	2,2%	946	287	25%	282%	0,9%	103%	9,5%	2,9%
2001	6,0%	13,7%	3,3%	3,0	1,8%	1,2%	2,0%	1010	304	25%	299%	1,4%	108%	7,8%	0,9%
2002	6,0%	12,8%	3,5%	2,9	1,9%	1,1%	2,0%	970	312	25%	293%	1,3%	106%	3,3%	7,6%
2003	5,8%	12,4%	3,2%	2,8	1,7%	1,1%	2,0%	1005	320	27%	293%	1,3%	106%	3,9%	0,3%
2004	5,0%	10,5%	2,7%	2,4	1,6%	1,1%	1,7%	1018	327	29%	291%	1,3%	107%	2,1%	0,8%
2005	7,4%	18,4%	2,4%	2,2	1,8%	1,9%	2,5%	1065	341	31%	291%	1,4%	107%	8,3%	3,4%
2006	7,6%	18,4%	2,4%	2,1	2,2%	2,0%	2,6%	1102	348	32%	291%	2,2%	112%	9,1%	5,6%
2007	6,0%	11,3%	3,6%	2,3	1,8%	1,2%	2,1%	1080	360	30%	283%	1,7%	109%	-0,3%	1,7%

Tabell 13A: Resultaträkning för företag med 0-4 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga	Jämför.	Personal-kostn.	Avskriv-ningar	Övriga	Rörelse- resultat	Finans-	Finans-	Resultat efter fin.netto	Boksluts- disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
		rörelse- intäkter	störande poster			rörelse- kostn.		iella intäkter	iella kostn.						
1997	14 798	430	-215	-2 971	-1 283	-9 291	889	809	-754	944	70	-63	867	7 442	13 524
1998	14 509	474	16	-3 089	-1 366	-9 573	970	685	-1 401	254	230	-214	266	7 324	13 276
1999	16 108	465	64	-3 165	-1 396	-11 516	559	1 058	-1 625	-7	284	-208	70	7 172	12 931
2000	17 981	904	152	-3 259	-1 656	-12 958	1 162	1 232	-1 583	812	395	-489	718	7 264	12 877
2001	19 544	859	15	-3 418	-1 631	-14 334	1 037	856	-1 966	-73	924	-404	445	7 186	12 677
2002	21 128	708	-184	-3 469	-1 725	-16 032	426	1 208	-1 036	598	-349	-87	163	7 278	12 801
2003	21 608	692	1	-3 578	-1 801	-16 056	866	1 986	-962	1 890	15	-353	1 552	7 435	12 956
2004	21 010	739	-1	-3 639	-1 887	-15 333	890	2 045	-734	2 202	-20	-221	1 960	7 484	12 884
2005	22 908	1 421	32	-3 743	-2 004	-17 531	1 088	1 620	-1 065	1 643	-585	20	1 078	7 515	12 880
2006	20 935	953	-61	-3 860	-2 029	-14 553	1 386	2 769	-761	3 394	-576	-262	2 556	7 544	12 834
2007	21 477	1 151	6	-4 411	-2 146	-14 775	1 302	1 124	-968	1 459	-310	-204	945	7 478	12 400

Tabell 13B: Balansräkning för företag med 0-4 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägg- ning	Omsättnings- tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt- ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder			
	Immate- riella	Materiella	Därav maskiner	Finans- iella		Varu- lager	Likvida medel						Summa	Summa	Summa	Summa		Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.
1997	.	.	.	.	13 501	.	.	7 063	20 550	7 175	2 864	.	4 278	.	6 028	.	20 558
1998	130	8 272	6 978	6 783	15 184	5 186	3 347	8 532	23 716	8 991	2 881	277	5 145	995	6 423	3 125	23 716			
1999	138	8 413	7 454	6 949	15 499	6 514	3 261	9 778	25 276	9 128	2 876	344	6 538	492	6 393	3 231	25 275			
2000	119	11 013	10 093	9 729	20 861	6 475	3 686	10 161	31 022	7 879	4 431	168	7 051	652	11 493	4 667	31 014			
2001	40	10 468	9 537	11 810	22 318	5 098	6 873	11 971	34 287	8 476	3 779	226	6 949	727	14 857	5 010	34 273			
2002	32	12 633	11 049	9 055	21 719	5 021	5 377	10 397	32 112	7 320	4 410	206	8 220	1 000	11 960	5 708	32 114			
2003	34	14 405	13 140	8 080	22 519	6 651	4 331	10 982	33 496	8 305	4 909	225	7 583	1 058	12 479	6 852	33 495			
2004	30	15 491	13 891	7 497	23 018	6 288	4 896	11 184	34 203	9 843	5 481	183	7 223	1 170	11 471	6 321	34 203			
2005	37	16 610	14 881	8 883	25 529	6 178	6 300	12 478	38 003	10 505	6 569	290	7 836	1 338	12 809	7 449	37 995			
2006	33	20 243	18 707	9 518	29 794	8 924	6 575	15 499	45 294	14 674	7 350	262	8 806	1 302	14 203	7 392	45 294			
2007	38	22 483	20 343	9 664	32 185	9 138	5 881	15 019	47 196	13 437	7 966	484	9 333	1 332	15 987	7 982	47 195			

Tabell 13C: Nyckeltal för företag med 0-4 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsätt- ningsgrad	Rörelse- marginal	Netto- marginal	Vinst- procent	Netto- omsättn. per anställd	Förädlings- värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse- kapital	Kassa- likviditet
1997	8,3%	10,2%	6,7%	1,2	6,0%	6,4%	11,5%	1 094	397	45%	72%	18,8%	.
1998	6,9%	3,4%	10,1%	1,1	6,6%	2,6%	11,3%	1 093	407	47%	61%	23,3%	163%
1999	6,1%	1,0%	10,7%	1,3	3,1%	0,7%	9,6%	1 246	391	44%	64%	20,1%	146%
2000	7,2%	9,3%	6,8%	1,8	5,6%	5,7%	12,5%	1 396	460	36%	58%	17,3%	139%
2001	5,5%	-0,4%	8,4%	2,1	5,2%	-0,2%	9,6%	1 542	479	33%	57%	25,7%	168%
2002	5,7%	6,4%	4,4%	2,1	2,9%	3,2%	8,6%	1 651	453	33%	66%	10,3%	122%
2003	8,5%	15,9%	4,4%	1,8	4,0%	8,7%	13,2%	1 668	482	35%	65%	15,7%	140%
2004	8,6%	16,0%	3,6%	1,5	4,2%	10,5%	14,0%	1 631	498	40%	61%	18,8%	151%
2005	7,0%	10,8%	4,7%	1,5	4,6%	7,2%	11,7%	1 779	528	40%	60%	20,3%	154%
2006	9,3%	17,0%	3,0%	1,3	6,9%	16,2%	20,1%	1 631	572	44%	46%	32,0%	157%
2007	5,1%	7,6%	3,5%	1,5	6,0%	6,8%	11,3%	1 732	633	41%	46%	26,5%	152%

Tabell 14A: Resultaträkning för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Netto- omsättn.	Övriga rörelse- intäkter	Jämför. störande poster	Personal- kostnader	Avskriv- ningar	Övriga rörelse- kostn.	Rörelse- resultat	Finansiella		Resultat			Årets		Antal anställda
								intäkter	kostnader	fin.netto	Boksluts- disp	Skatter	resultat	Antal bolag	
1997	42 328	736	67	-9 483	-2 215	-29 025	716	1 694	-1 221	1 189	351	-210	1 321	2 967	34 305
1998	45 867	676	-883	-10 453	-2 353	-33 343	-498	995	-1 008	-511	618	-209	-102	3 098	36 037
1999	47 246	831	34	-11 107	-2 600	-34 406	-2	1 771	-1 119	649	657	-210	1 097	3 156	37 031
2000	52 365	959	289	-11 795	-2 740	-37 987	1 089	1 058	-881	1 264	-166	-281	819	3 222	37 971
2001	53 856	998	1	-12 295	-2 881	-38 555	1 132	867	-873	1 124	-14	-387	725	3 250	38 449
2002	53 419	1 160	-30	-12 757	-3 045	-37 842	904	562	-983	483	-97	-232	155	3 230	38 780
2003	59 785	1 300	3	-13 502	-3 460	-42 618	1 510	949	-1 158	1 301	28	-395	935	3 263	39 160
2004	65 729	1 490	15	-14 307	-3 645	-46 825	2 455	1 113	-833	2 736	-283	-628	1 826	3 353	40 116
2005	69 204	1 916	11	-14 850	-3 759	-49 366	3 158	2 269	-1 074	4 353	-138	-876	3 339	3 346	40 328
2006	73 007	1 577	198	-15 246	-3 923	-52 045	3 569	1 285	-1 462	3 392	-732	-797	1 863	3 415	40 953
2007	73 603	1 588	6	-16 598	-4 152	-51 995	2 450	888	-967	2 371	139	-688	1 823	3 528	42 675

Tabell 14B: Balansräkning för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggningstillgångar	Omsättnings- tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsättning	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	tillgångar	Varulager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital		ning	Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997	.	.	.	.	23 963	.	.	13 088	37 072	10 685	4 581	.	11 896	.	9 571	.	37 068
1998	120	13 219	11 393	8 354	21 693	8 112	3 927	12 039	33 732	9 026	4 185	267	11 337	1 003	8 917	5 728	33 727
1999	129	14 378	12 904	11 073	25 580	8 956	3 960	12 916	38 496	9 282	4 269	164	11 186	1 125	13 594	6 002	38 496
2000	114	14 789	13 222	6 960	21 863	9 367	6 250	15 617	37 481	10 354	4 576	169	12 566	1 219	9 815	6 266	37 481
2001	95	15 538	13 689	4 995	20 628	9 784	3 756	13 540	34 168	8 311	4 608	212	11 947	1 326	9 089	6 733	34 167
2002	77	17 652	15 730	5 259	22 988	9 720	4 247	13 967	36 954	8 207	5 691	300	12 034	1 463	10 722	7 374	36 954
2003	138	19 816	17 962	8 344	28 298	10 323	5 442	15 765	44 050	10 990	7 702	275	12 908	1 750	12 187	7 763	44 045
2004	128	22 254	19 372	7 592	29 974	12 206	5 540	17 746	47 722	11 753	8 262	288	15 007	2 095	12 411	7 973	47 723
2005	119	23 702	19 509	8 265	32 087	13 050	6 324	19 374	51 588	12 579	8 425	251	16 380	2 808	13 953	9 120	51 589
2006	227	25 510	21 424	7 249	32 986	13 050	5 884	18 933	51 920	10 260	9 088	271	16 716	2 917	15 585	10 609	51 921
2007	192	25 328	21 751	7 580	33 100	12 924	5 869	18 793	51 893	10 223	8 435	343	16 813	3 686	16 079	10 903	51 891

Tabell 14C: Nyckeltal för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuld- ränta	Skuldsättnings-grad	Rörelse- marginal	Netto- marginal	Vinst- procent	Netto- omsättn. per anställd	Förädl.- värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse- kapital	Kassa- likviditet
	1997	6,5%	8,5%	5,3%	1,7	1,7%	2,8%	5,7%	1 234	360	38%	114%	2,8%
1998	4,0%	-4,4%	4,6%	1,8	0,8%	-1,1%	3,0%	1 273	366	36%	136%	1,5%	103%
1999	4,5%	5,2%	4,3%	2,1	-0,1%	1,4%	3,7%	1 276	369	32%	123%	3,7%	111%
2000	5,0%	9,4%	3,6%	1,7	1,5%	2,4%	3,5%	1 379	404	36%	140%	5,8%	121%
2001	5,8%	9,5%	3,9%	1,9	2,1%	2,1%	3,7%	1 401	424	34%	158%	3,0%	110%
2002	4,0%	4,1%	3,9%	2,0	1,7%	0,9%	2,8%	1 377	432	33%	145%	3,6%	113%
2003	5,6%	7,9%	4,2%	1,7	2,5%	2,2%	4,1%	1 527	472	38%	136%	4,8%	119%
2004	7,4%	15,4%	2,8%	1,7	3,7%	4,2%	5,4%	1 638	508	37%	138%	4,2%	115%
2005	10,5%	23,3%	3,3%	1,8	4,5%	6,3%	7,8%	1 716	539	36%	134%	4,3%	115%
2006	8,9%	20,0%	4,2%	2,1	4,6%	4,6%	6,3%	1 783	550	32%	141%	3,0%	110%
2007	6,4%	14,5%	2,7%	2,2	3,3%	3,2%	4,5%	1 725	544	31%	142%	2,7%	109%

Tabell 15A: Resultaträkning för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Netto-omsättn.	Övriga	Jämför.	Personal-kostn.	Avskriv-ningar	Övriga	Rörelse-resultat	Finans-	Finans-	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat	Antal bolag	Antal anställda
		rörelse-intäkter	störande poster			rörelse-kostn.		iella intäkter	iella kostn.						
1997	63 643	1 527	-63	-15 637	-2 258	-48 770	-1 754	882	-1 320	-2 194	2 796	-84	375	200	50 557
1998	67 896	1 447	-31	-16 598	-3 235	-51 212	-1 702	910	-1 115	-1 908	2 702	-161	634	213	51 468
1999	70 276	1 866	128	-17 978	-3 355	-53 515	-2 579	2 869	-1 806	-1 518	2 322	-17	788	225	52 687
2000	75 817	2 064	340	-19 215	-2 964	-59 360	-3 319	2 017	-4 090	-5 391	4 550	-293	-1 134	228	56 086
2001	91 160	2 205	18	-22 197	-3 997	-70 124	-2 936	1 655	-3 367	-4 648	3 844	-132	-937	236	61 766
2002	95 525	2 246	-590	-24 096	-3 772	-72 855	-3 514	2 683	-2 640	-3 471	3 630	-98	60	248	63 152
2003	99 015	2 418	55	-24 565	-3 851	-72 870	202	859	-2 518	-1 457	564	-24	-917	253	63 354
2004	104 166	3 095	119	-26 197	-3 825	-77 132	226	641	-2 199	-1 332	661	-104	-776	247	65 330
2005	120 133	3 633	43	-28 390	-4 659	-90 424	335	1 147	-1 344	138	-874	1 447	711	257	66 512
2006	133 510	4 577	-959	-29 656	-4 695	-100 962	1 816	1 299	-1 361	1 754	162	-483	1 433	278	68 749
2007	144 098	4 618	49	-31 411	-4 696	-108 302	4 355	1 238	-1 515	4 077	-368	-917	2 792	286	71 292

Tabell 15B: Balansräkning för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i miljoner kronor.

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägggn. tillgångar	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immate-riella	Materiella	Därav maskiner	Finans-iella		Varu-lager	Likvida medel						Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997	.	.	.	.	23 158	.	.	22 262	45 420	6 236	6 378	.	18 146	.	12 595	.	45 420
1998	253	20 944	14 488	4 875	26 072	23 246	4 501	27 747	53 819	5 736	7 207	2 177	24 561	656	14 300	4 081	53 819
1999	2 749	23 988	20 048	11 101	37 838	22 074	6 122	28 196	66 034	8 627	6 925	2 249	23 181	620	25 052	4 282	66 034
2000	2 560	24 215	20 428	11 331	38 106	28 090	6 784	34 874	72 980	11 279	6 781	2 275	27 468	663	25 178	5 684	72 980
2001	3 466	31 766	26 091	10 656	45 888	29 981	8 901	38 882	84 770	14 362	7 771	3 587	27 976	1 075	31 074	6 225	84 770
2002	3 202	31 522	24 486	10 181	44 905	31 346	6 678	38 023	82 929	13 259	7 844	4 079	28 882	1 244	28 866	5 445	82 929
2003	2 999	29 107	19 892	5 199	37 304	29 748	5 493	35 242	72 546	12 698	6 595	3 478	27 665	882	22 110	4 585	72 546
2004	4 493	32 233	20 149	4 975	41 701	29 160	4 909	34 069	75 770	13 311	6 689	3 892	28 662	1 300	23 216	7 667	75 770
2005	4 088	37 114	27 273	6 144	47 345	30 520	5 680	36 200	83 544	15 567	8 568	3 498	29 740	1 382	26 171	7 559	83 544
2006	4 155	39 169	30 165	5 846	49 170	28 119	6 940	35 059	84 229	16 558	9 129	4 683	28 787	1 437	25 071	6 018	84 229
2007	3 928	41 913	31 980	6 080	51 921	29 843	8 144	37 987	89 908	19 744	10 245	4 373	30 705	1 535	24 842	6 332	89 908

Tabell 15C: Nyckeltal för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans). Belopp i tusen kronor.

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-omsättn. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsättn. hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet
1997	-1,9%	-20,3%	3,8%	3,2	-2,8%	-3,4%	-1,4%	1 259	321	24%	140%	6,5%	.
1998	-1,4%	-17,5%	2,6%	3,9	-2,5%	-2,8%	-1,1%	1 319	353	20%	126%	4,7%	102%
1999	0,2%	-11,2%	3,4%	3,9	-3,9%	-2,2%	0,2%	1 334	354	21%	106%	7,1%	110%
2000	-2,3%	-33,3%	7,2%	3,5	-4,8%	-7,1%	-2,2%	1 352	330	22%	104%	9,8%	116%
2001	-1,6%	-23,4%	5,2%	3,2	-3,2%	-5,1%	-1,5%	1 476	376	24%	108%	12,0%	124%
2002	-0,3%	-17,8%	3,9%	3,4	-3,1%	-3,5%	-0,3%	1 513	395	23%	115%	9,6%	114%
2003	1,4%	-8,3%	4,6%	3,2	0,1%	-1,5%	1,0%	1 563	451	24%	136%	7,7%	111%
2004	1,0%	-7,1%	3,7%	3,2	0,1%	-1,2%	0,7%	1 594	461	24%	137%	5,2%	103%
2005	1,7%	0,6%	2,2%	2,8	0,2%	0,1%	1,2%	1 806	501	26%	144%	5,4%	113%
2006	4,8%	7,6%	2,2%	2,6	2,1%	1,3%	3,1%	1 942	540	27%	159%	4,7%	119%
2007	6,2%	15,0%	2,4%	2,3	3,0%	2,8%	3,8%	2 021	567	30%	160%	5,1%	121%

Tabell16: Antal nystartade och nedlagda aktiebolag

År	Nystartade företag		Nedlagda företag		Avslutad aktivitet
	Antal aktiva aktiebolag	Fristående	Inom koncern	Konkurs	
1997	10 609	305	31	307	.
1998	10 635	313	47	267	67
1999	10 553	445	15	170	372
2000	10 714	462	35	220	116
2001	10 672	405	35	252	230
2002	10 756	498	45	184	275
2003	10 951	488	41	237	97
2004	11 084	510	39	234	182
2005	11 118	497	51	217	297
2006	11 237	492	59	188	244
2007	11 292	.	.	150	.

Tabell 17: Antal anställda 2007 i företag som startat aktiv verksamhet under åren 1997 till 2006. Totalt och fördelat på de sex delbranscherna.

Delbransch	Antal anställda 2007 i nystartade företag										Summa anställda	Totalt antal anställda 2007	Andel anställda i nystartade företag
	Antal anställda per kohort												
	Cohort 1997	Cohort 1998	Cohort 1999	Cohort 2000	Cohort 2001	Cohort 2002	Cohort 2003	Cohort 2004	Cohort 2005	Cohort 2006			
Vägtransport	731	642	1 306	1 273	905	1 114	1 109	1 524	1 121	1 197	10 922	62 596	17%
Sjötransport	19	15	33	82	30	35	79	65	81	20	459	13 168	3%
Lufttransport	6	15	.	16	0	73	135	2	2	9	258	4 474	6%
Järnvägstransport	.	0	248	.	138	.	0	2	.	.	388	7 756	5%
Kollektivtrafik	24	65	147	181	138	97	60	33	86	55	886	28 919	3%
Taxitrafik	144	250	390	290	269	449	609	377	436	348	3 562	9 454	38%
Totalt	924	987	2 124	1 842	1 480	1 768	1 992	2 003	1 726	1 629	16 475	126 367	13%

Tabell 18A: Antal bolag, nettoomsättning (mkr) och anställda per år för kohorter av nystartade fristående aktiebolag

År	Cohort 1997					Cohort 1998					Cohort 1999				
	Antal anställda					Antal anställda					Antal anställda				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1997	305	343	916	0	916										
1998	299	689	867	90	957	313	346	784	0	784					
1999	286	837	793	277	1 070	310	669	756	76	832	445	540	1 398	0	1 398
2000	270	924	706	358	1 064	297	861	712	214	926	443	1 275	1 369	259	1 628
2001	259	1 014	635	422	1 057	279	978	668	323	991	424	1 684	1 260	513	1 773
2002	249	1 070	596	483	1 079	265	1 035	622	383	1 005	403	1 734	1 182	634	1 816
2003	229	1 008	559	439	998	250	1 041	545	400	945	386	1 670	1 118	710	1 828
2004	217	1 003	512	408	920	236	1 071	521	428	949	370	1 789	1 068	818	1 886
2005	204	1 042	483	419	902	224	1 121	489	429	918	353	2 072	1 044	955	1 999
2006	197	1 134	467	429	896	213	1 309	455	492	947	339	2 279	994	1 089	2 083
2007	189	1 202	446	478	924	208	1 438	427	560	987	326	2 453	951	1 173	2 124

År	Cohort 2000					Cohort 2001					Cohort 2002				
	Antal anställda					Antal anställda					Antal anställda				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1997															
1998															
1999															
2000	462	571	1 304	0	1 304										
2001	457	1 205	1 265	287	1 552	405	633	1 252	0	1 252					
2002	438	1 409	1 158	482	1 640	403	1 367	1 230	158	1 388	498	624	1 469	0	1 469
2003	421	1 519	1 080	590	1 670	383	1 571	1 056	306	1 362	494	1 283	1 438	149	1 587
2004	406	1 598	1 018	590	1 608	361	1 633	904	416	1 320	467	1 642	1 315	341	1 656
2005	382	1 768	950	737	1 687	342	1 829	821	519	1 340	443	1 839	1 185	514	1 699
2006	368	2 005	917	924	1 841	319	1 977	757	669	1 426	425	2 015	1 106	675	1 781
2007	355	2 233	882	960	1 842	307	2 158	691	789	1 480	409	2 249	1 030	738	1 768

Tabell 18B: Avkastning, resultat och soliditet per år för cohorter av nystartade fristående aktiebolag. Belopp i tusen kronor.

År	Cohort 1997					Cohort 1998					Cohort 1999				
	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet
1997	5,8%	6,9%	375	153	16%										
1998	8,7%	5,3%	720	297	17%	6,5%	7,4%	442	161	18%					
1999	7,3%	4,4%	782	335	18%	10,1%	6,4%	804	313	19%	3,5%	5,1%	386	166	14%
2000	2,6%	1,5%	868	329	20%	8,6%	5,0%	930	365	18%	7,6%	5,1%	783	330	15%
2001	3,3%	1,7%	960	351	19%	9,0%	4,9%	987	383	21%	10,1%	5,8%	950	398	18%
2002	4,2%	2,2%	992	380	21%	9,1%	4,7%	1 030	394	24%	9,9%	5,2%	955	419	23%
2003	6,5%	3,9%	1 010	416	26%	7,6%	4,0%	1 102	421	27%	7,1%	4,3%	914	426	23%
2004	7,1%	4,2%	1 090	451	30%	8,1%	4,5%	1 129	437	28%	1,8%	1,0%	948	410	18%
2005	7,2%	4,5%	1 156	480	31%	9,0%	4,8%	1 221	463	31%	13,4%	8,0%	1 036	493	27%
2006	9,1%	5,7%	1 266	531	32%	10,4%	5,4%	1 382	500	33%	10,4%	6,3%	1 094	492	30%
2007	9,2%	5,3%	1 301	543	33%	10,4%	4,8%	1 457	525	34%	9,7%	4,4%	1 155	501	30%

År	Cohort 2000					Cohort 2001					Cohort 2002				
	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Avkastn. totalt kapital	Rörelse-marginal	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet
1997															
1998															
1999															
2000	5,5%	6,8%	438	185	35%										
2001	7,8%	6,5%	777	343	32%	5,5%	5,9%	506	196	14%					
2002	7,3%	6,0%	859	391	29%	7,9%	4,2%	985	354	15%	5,7%	7,7%	425	184	14%
2003	5,7%	4,7%	910	407	29%	7,2%	3,5%	1 153	401	17%	8,5%	5,9%	809	353	16%
2004	6,1%	5,1%	994	449	28%	7,0%	3,2%	1 237	422	20%	7,8%	4,8%	992	412	19%
2005	5,8%	5,1%	1 048	454	28%	6,7%	3,3%	1 365	457	22%	7,3%	4,2%	1 082	427	21%
2006	9,6%	6,0%	1 089	464	34%	10,2%	3,9%	1 386	480	25%	8,2%	4,6%	1 131	444	23%
2007	8,9%	6,0%	1 212	512	37%	9,5%	4,8%	1 458	514	25%	9,1%	4,9%	1 272	498	24%

Tabell 19A: Nystartade företag i kohort 1997 uppdelade på sex delbranscher. Belopp i miljoner kronor.

År	Vägtransport av gods					Sjötransport					Lufttransport				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda		
			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1997	207	268	598	0	598	11	5	17	0	17	4	4	0	0	0
1998	205	559	581	72	653	10	5	11	0	11	4	7	0	1	1
1999	198	680	538	204	742	10	15	11	7	18	4	13	0	4	4
2000	190	767	512	284	796	9	29	9	10	19	4	18	0	5	5
2001	183	830	481	345	826	8	60	10	9	19	4	17	0	4	4
2002	174	881	449	398	847	8	56	11	9	20	4	18	0	3	3
2003	165	871	430	371	801	6	18	11	7	18	4	23	0	2	2
2004	157	872	400	334	734	6	18	11	8	19	4	23	0	2	2
2005	148	905	375	341	716	5	19	10	7	17	4	22	0	5	5
2006	144	984	370	344	714	5	23	10	6	16	4	24	0	6	6
2007	136	1 035	351	380	731	5	25	10	9	19	4	28	0	6	6

År	Järnvägstransport					Kollektivtrafik					Taxitrafik				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda		
			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1997	0	0	0	0	0	17	15	46	0	46	66	51	255	0	255
1998	0	0	0	0	0	17	29	45	2	47	63	89	230	15	245
1999	0	0	0	0	0	14	21	30	3	33	60	107	214	59	273
2000	0	0	0	0	0	12	18	26	3	29	55	91	159	56	215
2001	0	0	0	0	0	13	26	30	8	38	51	81	114	56	170
2002	0	0	0	0	0	12	28	27	9	36	51	87	109	64	173
2003	0	0	0	0	0	10	24	26	5	31	44	73	92	54	146
2004	0	0	0	0	0	10	24	24	7	31	40	67	77	57	134
2005	0	0	0	0	0	10	22	22	4	26	37	73	76	62	138
2006	0	0	0	0	0	10	22	21	4	25	34	80	66	69	135
2007	0	0	0	0	0	10	21	20	4	24	34	94	65	79	144

Tabell 19B: Nystartade företag i kohort 1999 uppdelade på sex delbranscher. Belopp i miljoner kronor.

År	Vägtransport av gods					Sjötransport					Luftransport				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda		
			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1999	306	347	884	0	884	23	8	19	0	19	0	0	0	0	0
2000	304	805	863	145	1 008	23	27	17	1	18	0	0	0	0	0
2001	293	974	790	281	1 071	20	66	15	3	18	0	0	0	0	0
2002	278	989	717	335	1 052	20	46	15	6	21	0	0	0	0	0
2003	266	1 081	661	436	1 097	19	43	16	9	25	0	0	0	0	0
2004	255	1 201	628	523	1 151	19	130	14	16	30	0	0	0	0	0
2005	245	1 330	614	560	1 174	19	191	13	17	30	0	0	0	0	0
2006	238	1 565	578	696	1 274	18	110	13	18	31	0	0	0	0	0
2007	231	1 763	543	763	1 306	16	66	13	20	33	0	0	0	0	0

År	Järnvägstransport					Kollektivtrafik					Taxitrafik				
	Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda			Aktiva bolag	Netto-omsättn.	Antal anställda		
			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt			Kvarvarande	Tillkommande	Totalt
1999	1	93	81	0	81	25	28	116	0	116	90	64	298	0	298
2000	1	224	81	50	131	25	68	116	7	123	90	151	292	56	348
2001	1	376	81	108	189	25	87	110	20	130	85	181	264	101	365
2002	1	399	81	133	214	25	108	112	40	152	79	192	257	120	377
2003	1	238	81	84	165	23	112	109	53	162	77	197	251	128	379
2004	1	149	81	111	192	23	113	105	54	159	72	195	240	114	354
2005	1	225	81	203	284	21	117	100	60	160	67	209	236	115	351
2006	1	246	81	179	260	21	130	95	61	156	61	228	227	135	362
2007	1	239	81	167	248	20	131	94	53	147	58	254	220	170	390

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
www.sika-institute.se

