

Transportbranschen – hur står det till?



Statistik om transportbranschen och sex delbranscher
åren 1997–2006

Transportbranschen – hur står det till?

Statistik om transportbranschen och sex delbranscher
åren 1997–2006

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:

- 2007:13 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 2006
- 2007:14 Luftfart 2006
- 2007:15 Televerksamhet 2006
- 2007:16 Sjöfartsföretag 2005
- 2007:17 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2006
- 2007:18 Postverksamhet 2006
- 2007:19 RES 2005-2006 – den nationella resvaneundersökningen
- 2007:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2006
- 2007:21 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2006
- 2007:22 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv. 2007
- 2007:23 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, första kvartalet 2007
- 2007:24 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, första kvartalet 2007
- 2007:25 Fordon enligt vägtrafikregistret, andra kvartalet 2007
- 2007:26 Bantrafik 2005
- 2007:27 Person och godstransporter på järnväg, andra kvartalet 2007
- 2007:28 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, andra kvartalet 2007
- 2007:29 Fordon enligt vägtrafikregistret, tredje kvartalet 2007
- 2007:30 Vägtrafikskador 2006
- 2007:31 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, andra kvartalet 2007

- 2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv. 2007
- 2008:2 Bantrafik 2006
- 2008:3 Person och godstransporter på järnväg, 3 kv 2007
- 2008:4 Fordon enligt vägtrafikregistret, 4 kv och år 2007
- 2008:5 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 3 kv 2007
- 2008:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 4 kv 2007
- 2008:7 Person och godstransporter på järnväg, 4 kv 2007
- 2008:8 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 4 kv 2007
- 2008:9 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2006

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson
ISBN 91-89586-76-X
ISSN 1404-854X

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
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: 2008-05-06
Tryck: EO Grafiska 2008
Digital version: En pdf-version av rapporten går att hämta på www.sika-institute.se

Förord

SIKA publicerar officiell statistik över bland annat fordonsbestånd, lastbils-transporter, resvanor, kollektivtrafik, sjöfart, luftfart, bantrafik och vägtrafikskador. Samtliga dessa områden berör företag av olika slag. Statliga företag och privata, stora företag och små. Företag som kör taxi och buss, företag som fraktar gods med lastbil och företag som sköter transport av människor och gods med flyg, tåg eller fartyg. Alla dessa företag tillhör det vi i denna rapport kallar Transportbranschen. Det är en bransch med 120 000 anställda, den omsätter över 200 miljarder kronor per år och det är en snabbt växande bransch.

Vi presenterar statistik baserat på bokslutsdata från främst aktiebolag, vilka är de företag man kan få mest information om från register. Vi utgår från branschkode som finns för alla bolag och definierar Transportbranschen, som i sin tur delas upp i sex delbranscher:

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

Transportbranschen totalt har under de senaste tio 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, produktivitet, utveckling, soliditet, utländsk dominans, marknadskoncentration och investeringar.

Det är första gången som SIKA publicerar statistik över transportbranschen och dess delbranscher. Vår avsikt är att årligen presentera intresseväckande statistik för en bransch som är central i den svenska ekonomin och en förutsättning för att transportsystemet ska fungera.

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

Östersund i april 2008

Maria Melkersson
Statistikchef, SIKA

Innehåll

1	INLEDNING	5
2	TRANSPORTBRANSCHEN UNDER TIO ÅR.....	7
2.1	Omsättning och anställda	8
2.2	Storleksfördelning och koncentration	11
2.3	Utlandsägda företag.....	14
2.4	Företagens ålder	15
2.5	Juridiska former.....	16
3	TRANSPORTFÖRETAGENS EKONOMISKA UTVECKLING	19
3.1	Kapitalstruktur.....	19
3.2	Investeringar	22
3.3	Resultat.....	22
3.4	Avkastningsstruktur.....	26
4	FAKTA OM STATISTIKEN.....	35
4.1	Källor.....	35
4.2	Branschurval.....	35
4.3	Årsvärden	36
4.4	Nyckeltal	37
4.5	Koncerner och moderbolag	37
4.6	Aktiva bolag	37
4.7	Delbranscherna och jämförelser över tiden.....	37
4.8	Begrepp i resultat- och balansräkning.....	40
	BILAGA 1: DEFINITION AV NYCKELTAL	43
	BILAGA 2: BERÄKNING AV KONCENTRATION.....	45
	TABELLBILAGA	47

1 Inledning

Transporter, både de som utförs professionellt inom transportnäringen och de som utförs privat, ses ofta som en särskild sektor i samhället. Ett tydligt tecken på det är att det finns en särskilt utformad transportpolitik.

Samtidigt är transporterens utveckling i hög grad integrerad med samhällsutvecklingen i stort. Efterfrågan på transporter är huvudsakligen en följd av olika omvärldsfaktorer och beslut inom andra politikområden. Det viktigaste exemplet på detta är kanske det tydliga sambandet mellan den ekonomiska utvecklingen och transporterens utveckling. Ekonomisk tillväxt ökar efterfrågan på transporter, samtidigt som ett välfungerande transportsystem är en viktig förutsättning för tillväxt.

En annan viktig drivkraft bakom transporterens utveckling är hur befolkningen och antalet sysselsatta inom olika branscher utvecklas och fördelas geografiskt. Här har beslut inom bland annat regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken och den fysiska planeringen betydelse.

Ytterligare en annan drivkraft är prisutvecklingen, inte minst när det gäller drivmedel. Råoljepriset är förstås av grundläggande betydelse, men beslut om skatter och avgifter kan vara minst lika viktiga. En av de grundläggande principerna för transportpolitiken är att prissättningen av transporter ska baseras på de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna för trafikens externa effekter. Priset ska alltså inkludera kostnader för olyckor, slitage på infrastrukturen, trängsel, utsläpp till luft samt buller. Om denna princip, *internalisering* av de externa effekterna, genomförs fullt ut, kan kostnadsbilden komma att förändras väsentligt.

SIKA har haft regeringens uppdrag att utreda konsekvenserna av att införa en kilometerskatt för tunga lastbilar.¹ Om kilometerskatten differentieras med hänsyn till relevanta egenskaper hos fordonen samt till var och när fordonen framförs, kan den bli ett effektivt instrument för internalisering av den tunga trafikens externa effekter. Utredningen visade att en kilometerskatt kan väntas leda till väsentliga minskningar av de externa effekterna, utan att merkostnaderna för näringslivets transporter behöver bli särskilt stora.

Transporternas omfattning har ökat stadigt under de senaste årtiondena, och alla prognoser pekar mot en fortsatt ökning. Till den ökande trafiken hör en problembild med både ekonomiska, ekologiska och sociala inslag. Trängseln i storstäderna har ökat. Bilismens expansion har lett till en ökad rörlighet för många men har samtidigt drivit fram en utveckling med minskad tillgänglighet för de

¹ Se "Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner", *SIKA Rapport 2007:2* och "Kilometerskatt för lastbilar – kompletterande analyser", *SIKA Rapport 2007:5*.

grupper som inte har tillgång till bil. De transportpolitiska etappmålen om trafik-säkerhet, klimatpåverkan och buller ser ut att bli svåra att nå.²

Å andra sidan finns det stora förväntningar på transportsektorn som medel att lösa problem inom andra politikområden. Exempelvis finns en ökande tilltro till att man med hjälp av infrastruktursatsningar och andra transportpolitiska åtgärder kan åstadkomma en kraftfull regionalpolitisk utveckling eller en påtaglig utveckling mot en ökad jämställdhet mellan kvinnor och män.

Transportbranschen har således att verka i en miljö med svårförutsägbara omvärldsfaktorer och politiska beslut samt med stora förväntningar från andra politikområden. En viktig förutsättning för kloka politiska beslut som berör transportsektorn är att välgrundade analyser och beslutsunderlag finns tillgängliga. Det förutsätter i sin tur tillförlitlig statistik som beskriver sektorn. Föreliggande rapport avser att fylla en del av det behovet.

² Se till exempel ”Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål - maj 2007”, *SIKA Rapport 2007:3*.

2 Transportbranschen under tio år

- Transportbranschen som helhet har de senaste tio åren ökat sin omsättning i betydligt snabbare takt än BNP ökat.
- Koncentrationen av omsättning och anställda har totalt sett ökat inom de sex delbranscherna.
- Andelen anställda i utlandsägda företag är högst inom Kollektivtrafik och lägst inom Taxitrafik.
- I genomsnitt har ungefär 400 nya företag startat varje år inom de sex delbranscherna – och ungefär lika många har försvunnit varje år.
- Andelen företag som drivs i aktiebolagsform har ökat under tioårsperioden.

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

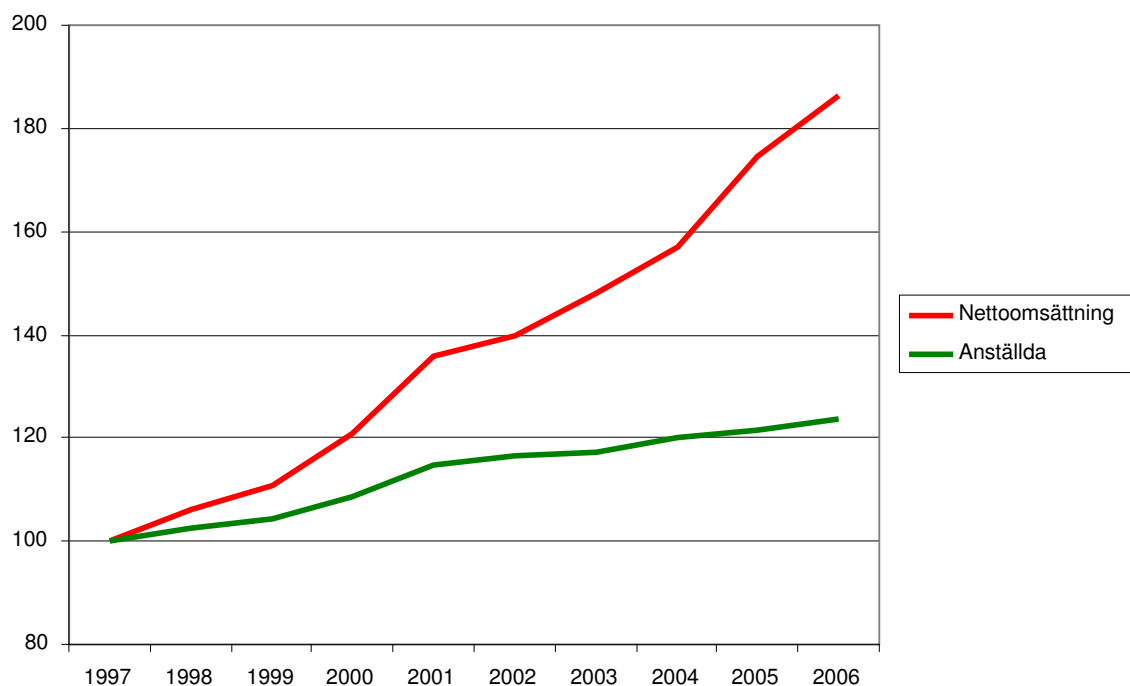
Att de sex delbranscherna leder till viss sammanblandning av gods- och persontrafik är ofrånkomligt. Indelningen i de sex delbranscherna har vissa brister. Delbranschen *Vägtransport av gods* är väldigt tydlig – i den hanteras i princip bara gods. *Sjötransport*, *Lufttransport* och *Järnvägstransport* inkluderar transport av både gods och passagerare. *Kollektivtrafik* inkluderar persontrafik med buss, spårväg och tunnelbana. Dock hanteras av länstrafikbolagen (de flesta inkluderas i Kollektivtrafik) visst gods. Dessutom ligger även viss ”kollektivtrafik” (till exempel persontrafik med tåg och flyg) inom var och en av de tre delbranscherna Sjö, Luft och Järnväg. *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 samtidigt 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 och marknadskoncentration, betydelsen av utländskt ägande, ålder på företagen samt juridiska former.

2.1 Omsättning och anställda

Varje år under perioden 1997 till 2006 har omkring 15 000 företag varit registrerade i den samlade transportbranschen. Liksom i övriga näringslivet är dock dynamiken stor inom transportsektorn. Många företag tillkommer under en tioårsperiod men nästan lika många försvinner. De flesta företagen bedriver aktiv näringsverksamhet i varierande omfattning men många är också vilande eller endast periodvis aktiva. Och naturligtvis varierar den ekonomiska situationen och utvecklingen mellan de sex delbranscherna, vilket den fortsatta beskrivningen visar.

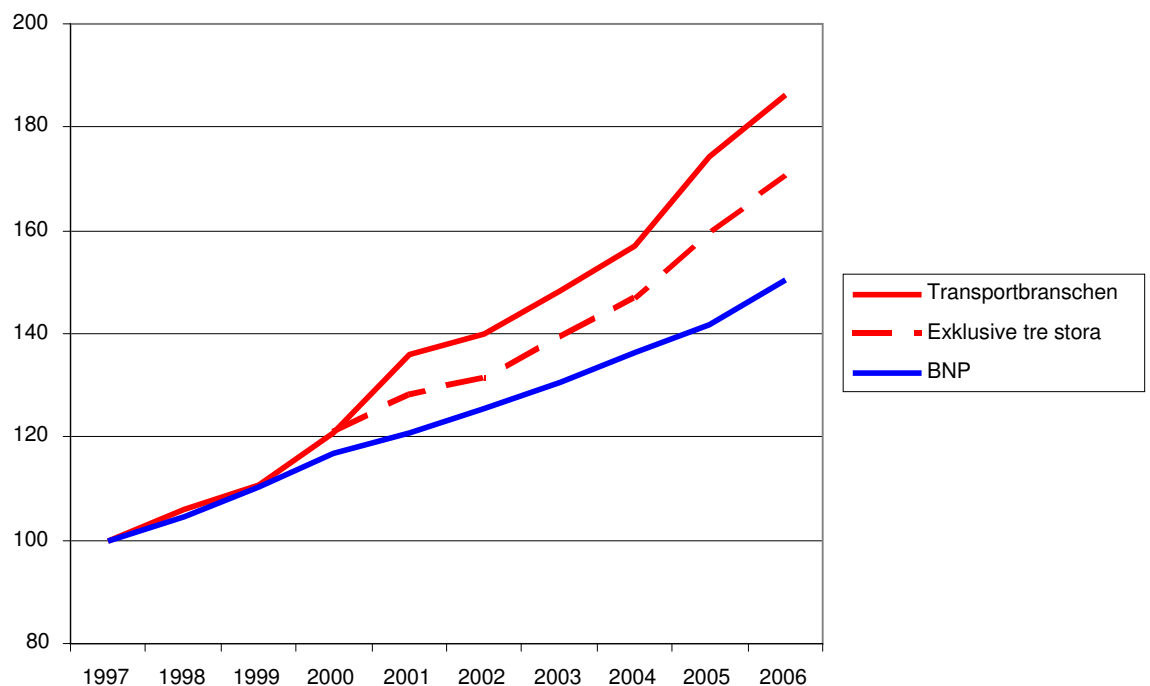


Figur 2.1: Utveckling av antal anställda och nettoomsättning (löpande priser) i transportbranschen, 1997–2006. Index med basår 1997.

Sammanlagt under tioårsperioden 1997–2006 har de sex delbranscherna tillsammans utvecklats så att antalet anställda har ökat med drygt 20 procent, vilket framgår av Figur 2.1. Under den tioåriga undersökningsperioden har emellertid förutsättningarna förändrats i vissa delbranscher.

Speciellt inom Järnvägstransport och Lufttransport har förändringarna medfört ett brott i datamaterialet.³ 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 figuren har transportbranschens nettoomsättning – även då de tre större bolagen exkluderas – ökat med ungefär 70 procent under tioårsperioden. Detta kan jämföras med BNP som i löpande priser endast ökat med ungefär 50 procent under samma period. Inflationen under denna period var drygt 10 procent.⁴



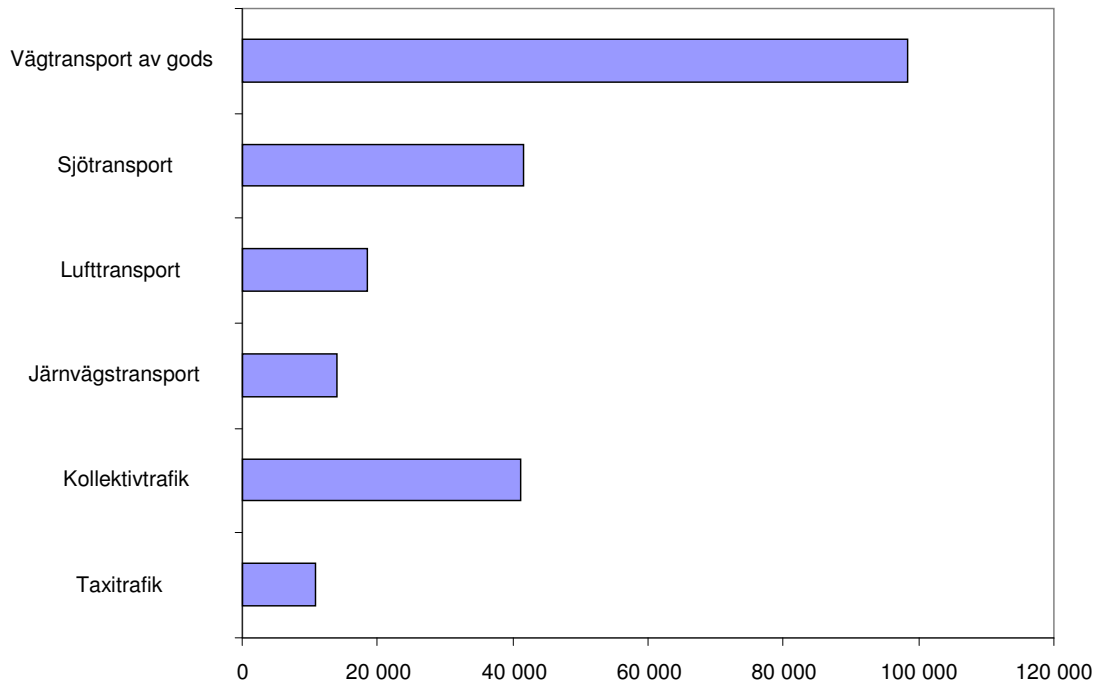
Figur 2.2: Utveckling av transportbranschens totala nettoomsättning i relation till BNP (löpande priser), 1997–2006. Index med basår 1997.

Störst av de undersökta delbranscherna är Vägtransport av gods. År 2006 var dess nettoomsättning nära 100 miljarder kronor och antalet anställda ungefär 60 000 personer. Relationerna mellan delbranscherna framgår av Figur 2.3 och Figur 2.4. Ur omsättningssynpunkt delas andraplatsen av Sjötransport och Kollektivtrafik

³ I branschen Järnvägstransport har verket 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 avsnitt 4.7.

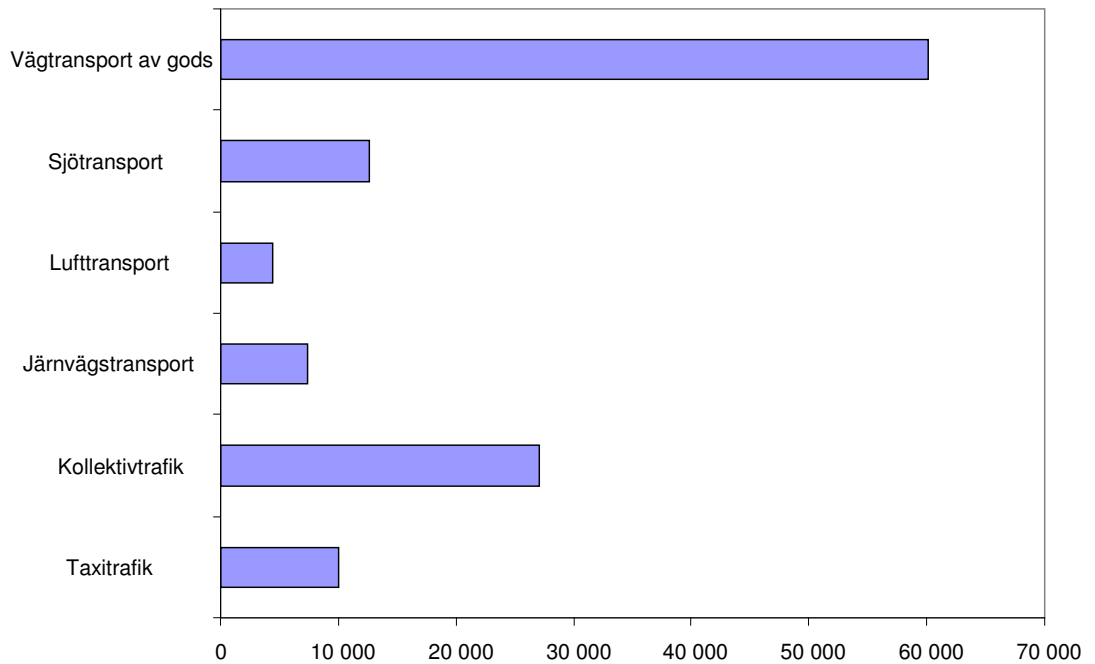
⁴ Enligt KPI från SCB:s hemsida ger årsmedeltal för 1997 och 2006 en inflation på 10,4 procent.

med nettoomsättning på ungefär 40 miljarder kronor vardera. Antalet anställda är dock mer än dubbelt så stort inom Kollektivtrafik som inom Sjötransport.



Figur 2.3: Nettoomsättning (miljoner kronor) i transportbranschens delbranscher, år 2006.

De tre minsta delbranscherna – Lufttransport, Järnvägstransport och Taxitrafik – omsätter mellan 10 och 20 miljarder och har mellan 5 000 och 10 000 anställda. Det är dock 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 3.7).

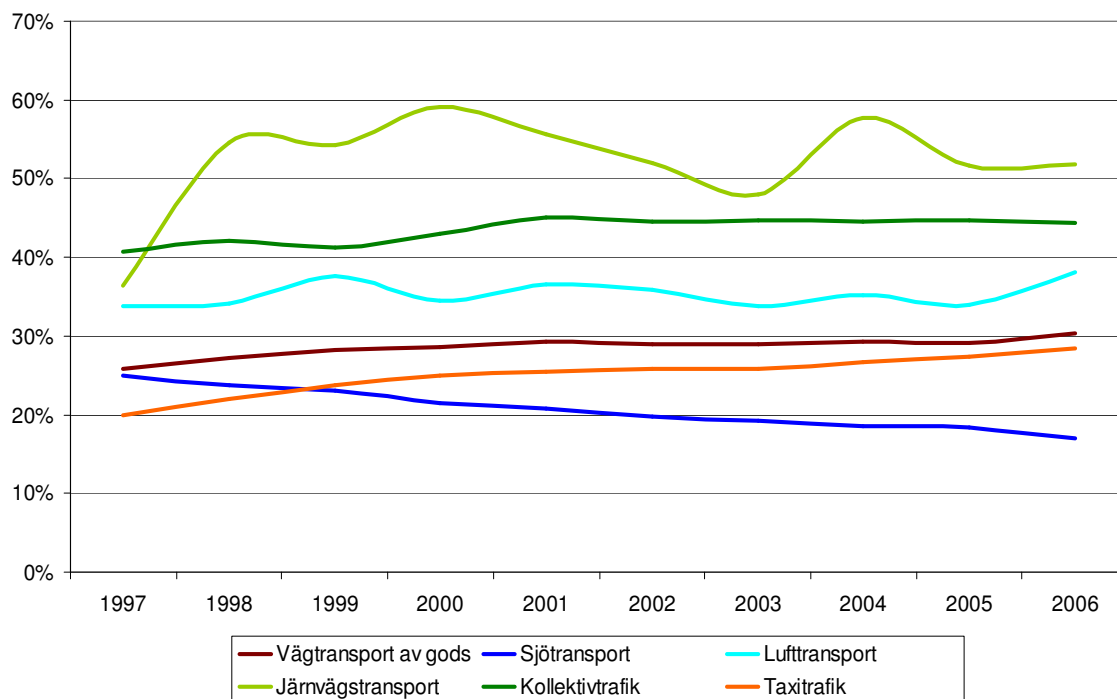


Figur 2.4: Antal anställda i transportbranschens delbranscher, år 2006.

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. Hela 70 procent av de totalt 12 514 aktiva företagen 2006 tillhör storleksgruppen 0–4 anställda. Andelen mindre respektive större företag varierar dock över tiden men framför allt mellan delbranscherna vilket framgår av Figur 2.5. Högst andel större företag (med 5 anställda eller fler) finns i delbranscherna Järnvägstransport, Kollektivtrafik samt Luftransport.⁵

⁵ I Tabell 3D redovisas även antalet företag med 50 anställda eller fler.



Figur 2.5: Andel företag med 5 anställda eller fler. Utveckling inom de sex delbranscherna, 1997–2006.

De riktigt stora företagen – med 50 eller fler anställda – utgör bara drygt två procent av företagen. Antalet stora företag har ökat under tioårsperioden i samtliga delbranscher utom Sjötransport. De flesta företag med 50 eller fler anställda finns inom Vägtransport av gods (se Tabell 3D i tabellbilagan).

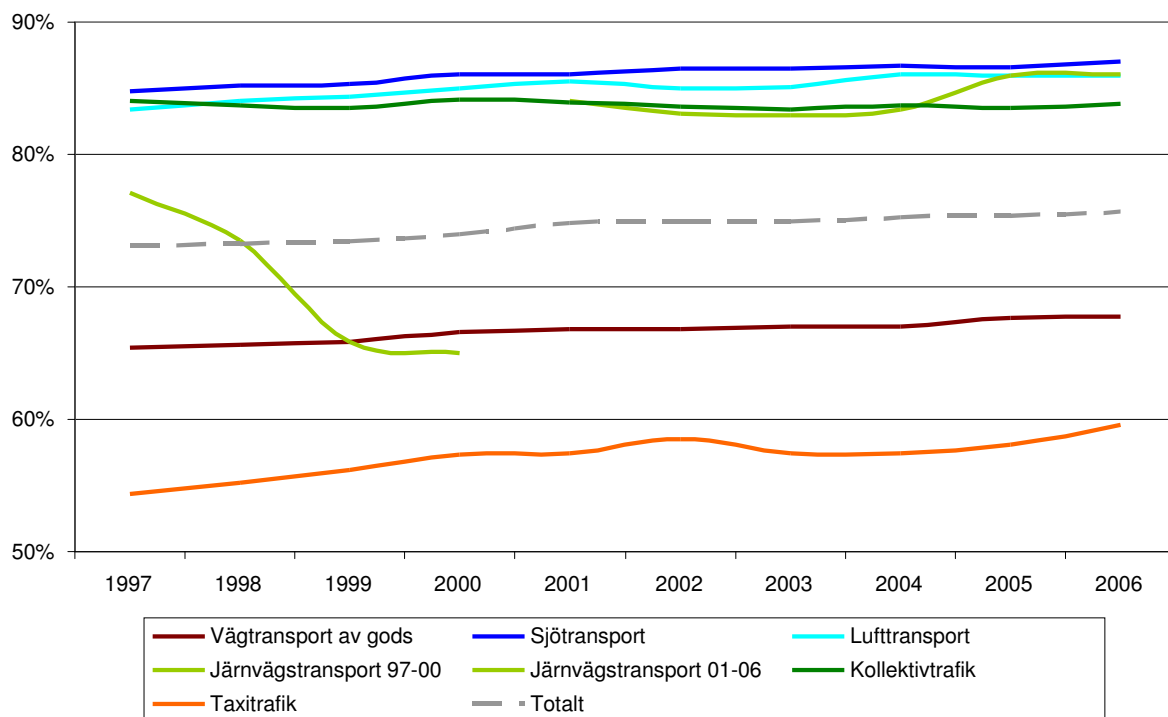
Det är också intressant att studera koncentrationen i delbranscherna, som kan beskrivas med Ginikoefficienten. Det är ett mått som beskriver hur ojämnt fördelad en variabel är. Vid studier av till exempel inkomstfördelningar är Ginikoefficienten en allmänt använd ojämlikhetsindikator, som med ett enda tal beskriver ojämnlighetens nivå. I det följande används Ginikoefficienten för att beskriva koncentrationen av anställda samt 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.⁶

I Figur 2.6 visas Ginikoefficienten för koncentrationen av anställda inom de sex delbranscherna.⁷ 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 Tågtransport.

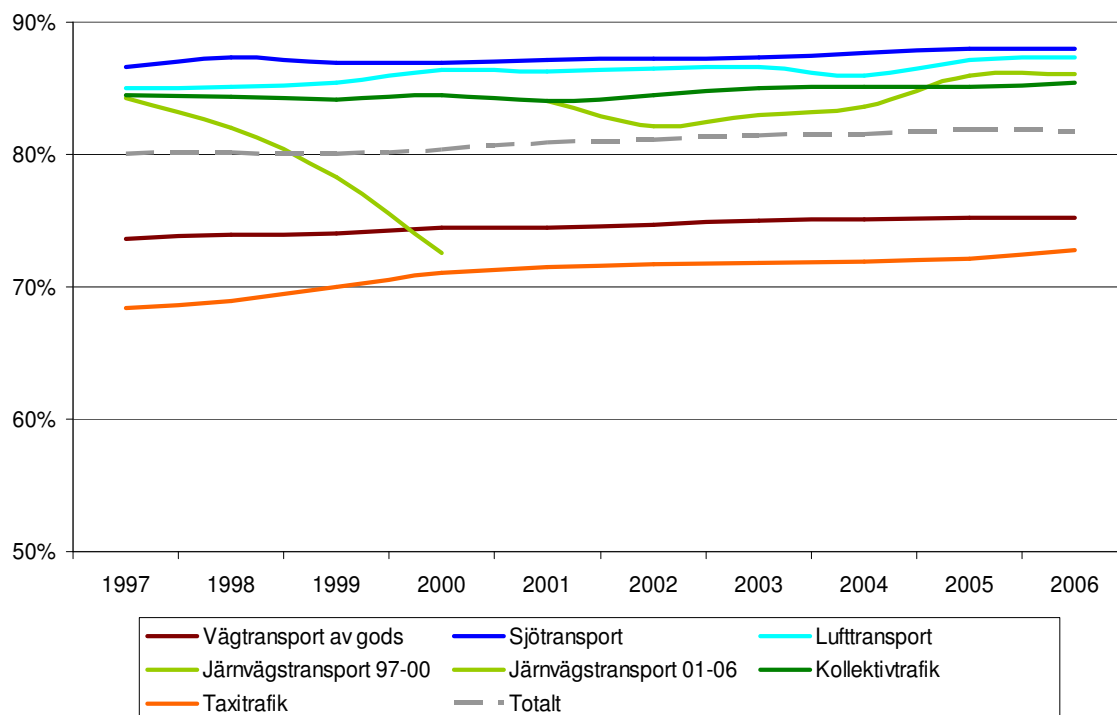
⁶ Se Bilaga 2 för beskrivning av hur Ginikoefficienten beräknas.

⁷ Observera att kurvan för Järnvägstransport är brutet mellan år 2000 och 2001 på grund av att verksamheten vid Statens Järnvägar övergått till de två bolagen SJ och Green Cargo.



Figur 2.6: Koncentration av anställda i de sex delbranscherna. Ginikoefficientens utveckling 1997–2006.

Observera att delbranschen Sjötransport (enligt Figur 2.5) har lägst andel stora företag samtidigt som den har högst koncentration av anställda. Här gäller alltså att det finns några få stora aktörer som dominerar i delbranschen Sjötransport.



Figur 2.7: Koncentration av nettoomsättning i de sex delbranscherna. Gini-koefficientens utveckling 1997–2006.

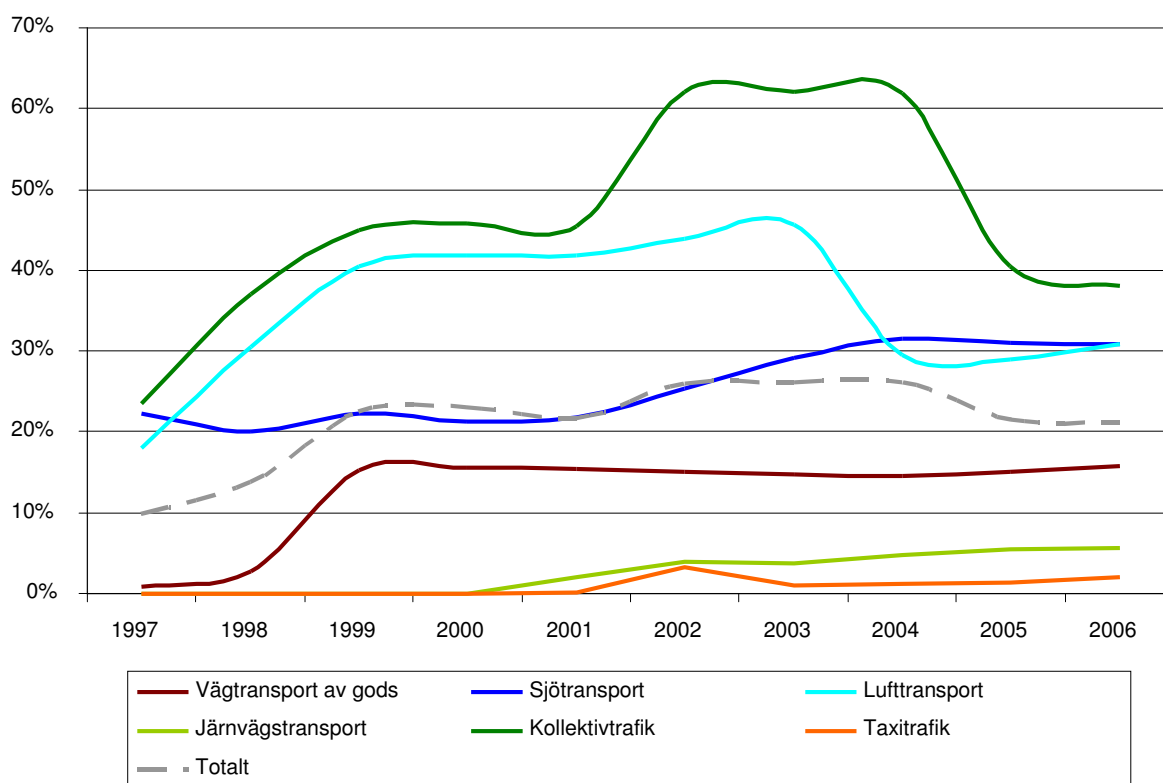
Koncentrationen av nettoomsättning uppvisar ett liknande mönster, vilket framgår av Figur 2.7. Även med detta koncentrationsmått visar delbranscherna i sin helhet på en svagt ökande koncentration under tioårsperioden. Den inbördes ordningen mellan delbranscherna är också i stort sett densamma, men skillnaden i koncentrationsgrad är något mindre mellan ytterlighetsbranscherna Sjötransport och Taxitrafik.

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 koncern⁸ som har ett icke-svenskt företag som översta moderbolag.

I Figur 2.8 visas hur stor andel av de anställda som finns i utlandsägda företag inom de sex delbranscherna. Totalt sett har andelen pendlat i intervallet 20–25 procent de senaste åtta åren. Utländska förvärv inom Vägtransport av gods bidrog till en ökande andel i slutet av nittiotalet, men därefter har den delbranschen legat på en stabil nivå av utlandsägande. Inom Kollektivtrafik har däremot andelen anställda i utlandsägda företag pendlat kraftigt under hela perioden. Bakom detta ligger huvudsakligen upphandlingen av kollektivtrafik, där olika operatörer – svenska och utländska – övertagit driftansvaret under olika perioder. Lägst andel anställda i utlandsägda företag återfinns inom Taxitrafik och Järnvägstransport.

⁸ Ett företag ingår i en koncern om det ägs till 51 procent eller mer av en annan juridisk person.

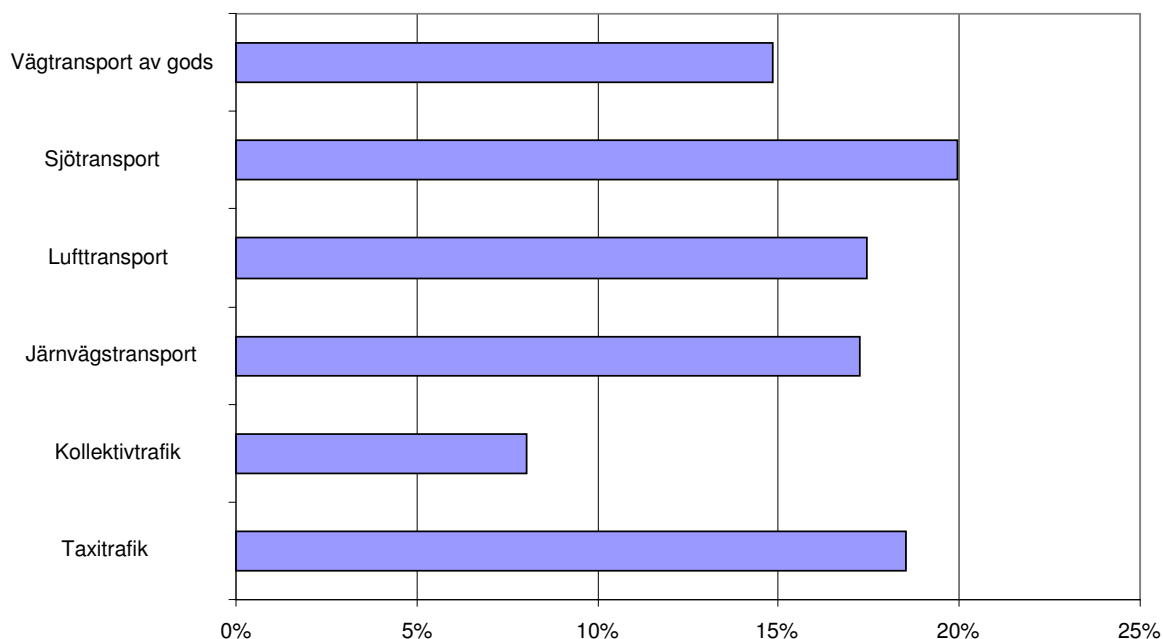


Figur 2.8: Andel anställda i utlandsägda aktiebolag, 1997–2006.

2.4 Företagens ålder

Under den senaste tioårsperioden har i genomsnitt 420 nya företag registrerats varje år, i hela transportbranschen. Samtidigt har ungefär lika många försvunnit genom nedläggning, verksamhetsbyte eller konkurs, och det totala antalet aktiva företag är därför tämligen konstant under hela perioden. Det årliga in- och utflödet varierar förstås mellan delbranscherna, vilket illustreras i Figur 2.9. Där visas hur stor andel av de aktiva företagen 2006 som var ”nya” i bemärkelsen registrerade under de senaste fyra åren.

Som framgår av figuren är andelen nyregistrerade företag högst inom Taxitrafik och Sjötransport. Observera dock att ett nyregistrerat företag inte alltid betyder att det också startat en helt ny verksamhet. I samband med förvärv, fusioner eller andra strukturförändringar kan en etablerad verksamhet flytta från ett ”gammalt” företag till ett ”nytt”. Till exempel har en av de största aktörerna inom Sjötransport – Stena Line – flyttat rederiverksamheten mellan tre olika företag under den studerade tioårsperioden.



Figur 2.9: Nyregistrerade företag, mätt som andel av 2006 års aktiva företag som registrerats under perioden 2003–2006.

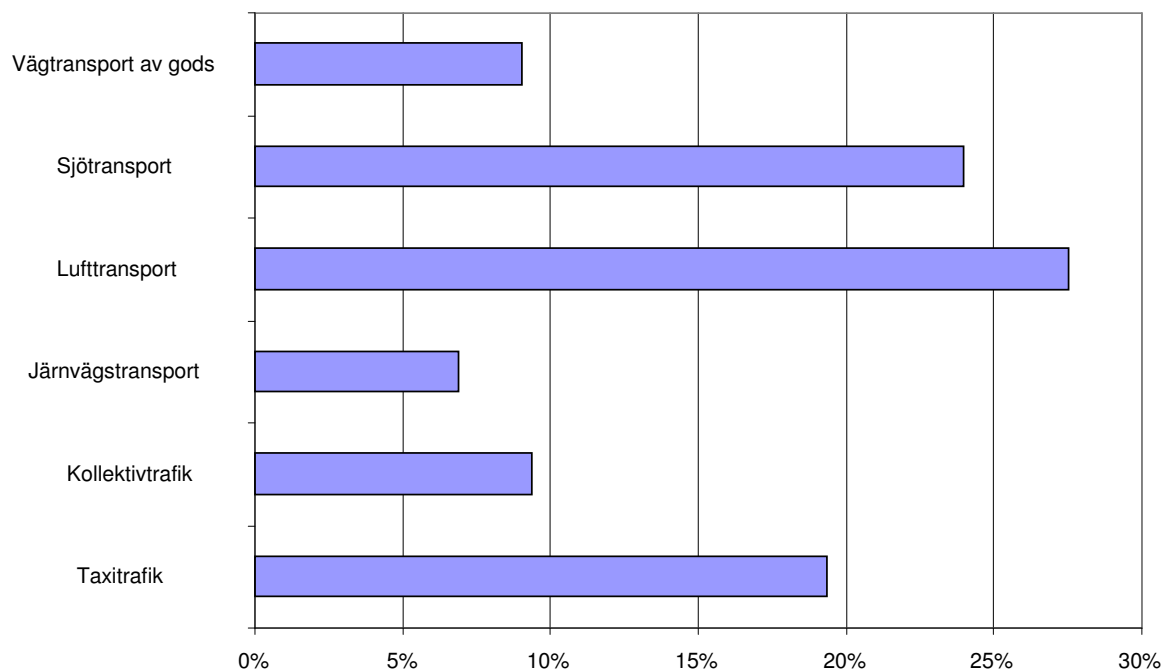
2.5 Juridiska former

De flesta stora och medelstora företag i Sverige är aktiebolag, men även andra bolagsformer förekommer i varierande omfattning. I den här undersökningen av transportbranschens företag ingår därför, förutom aktiebolagen, även

- Kommanditbolag
- Handelsbolag
- Ekonomiska föreningar

Ytterligare några bolagsformer ingår i förekommande fall i undersökningen (partrederier, ideella föreningar och liknande) medan enskilda firmor *inte* ingår i underlaget.

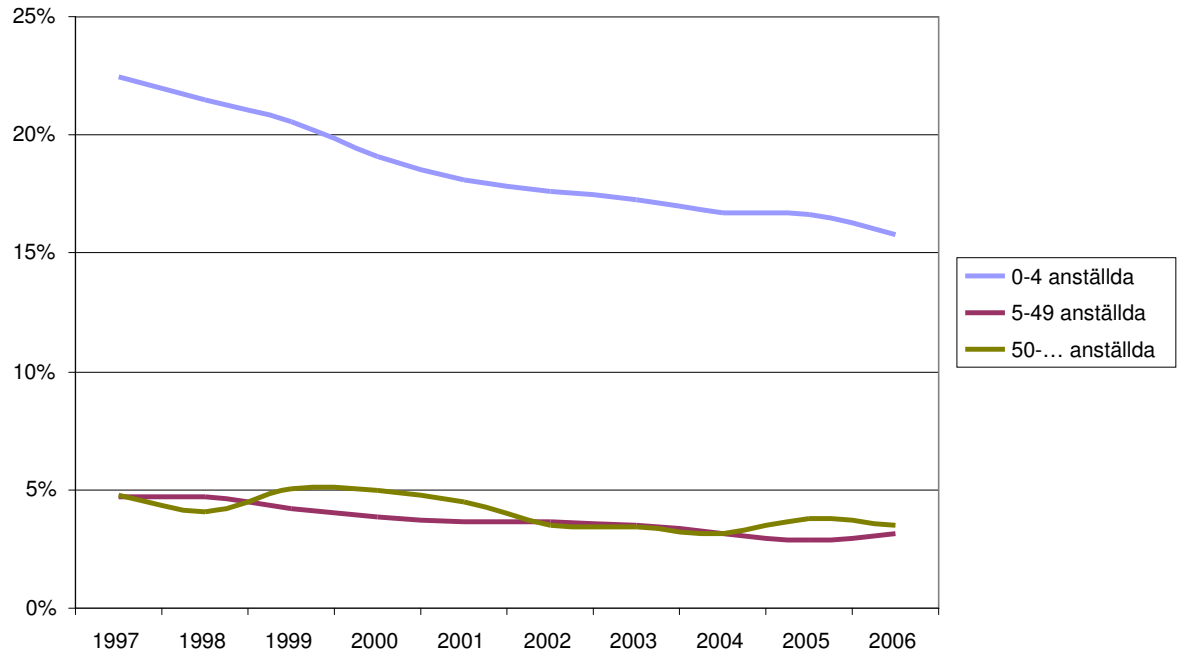
Under 2006 fanns det 12 514 aktiva företag inom de sex undersökta delbranscherna. Av dessa drevs 88 procent i form av aktiebolag det vill säga 12 procent i annan bolagsform. Andelen företag som inte är aktiebolag varierar dock mellan de sex delbranscherna, vilket framgår av Figur 2.10. Över genomsnittet på 12 procent ligger delbranschen Taxitrafik men framför allt Sjötransport och Lufttransport.



Figur 2.10: Andel företag som inte är aktiebolag i de sex delbranscherna, år 2006.

Ur storlekssynpunkt är det framför allt de mindre företagen som drivs i andra bolagsformer än aktiebolag. Som framgår av Figur 2.11 är icke-aktiebolagen relativt vanliga bland transportföretag med 0–4 anställda. Bland företag med 5 anställda eller fler är dock andelen icke-aktiebolag lägre än 5 procent. Det framgår också att oavsett storleksklass har andelen företag som inte drivs i aktiebolagsform successivt minskat under tioårsperioden.⁹

⁹ I tabellerna 3A till 3D redovisas fördelningen mellan aktiebolag och icke-aktiebolag inom var och en av de sex delbranscherna.



Figur 2.11: Andel företag som inte är aktieföretag. Utveckling inom tre storleksgrupper avseende antalet anställda, 1997–2006.

3 Transportföretagens ekonomiska utveckling

- Ur ägarperspektiv har de senaste åren inneburit en förbättrad avkastning på det egna kapitalet inom samtliga delbranscher utom Lufttransport.
- Inom Lufttransport har de ekonomiska prestationerna varierat starkt mellan åren, men avkastningstrenden är negativ och delbranschen har även högst konkursandel.
- Resultat och avkastning inom Kollektivtrafik avviker tydligt från övriga delbranscher, men förklaras bland annat av att många av dess företag har ett uppdrag som inte är att generera vinst åt ägarna.

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.¹⁰ 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 transportbranschens och dess sex delbranscher.¹¹

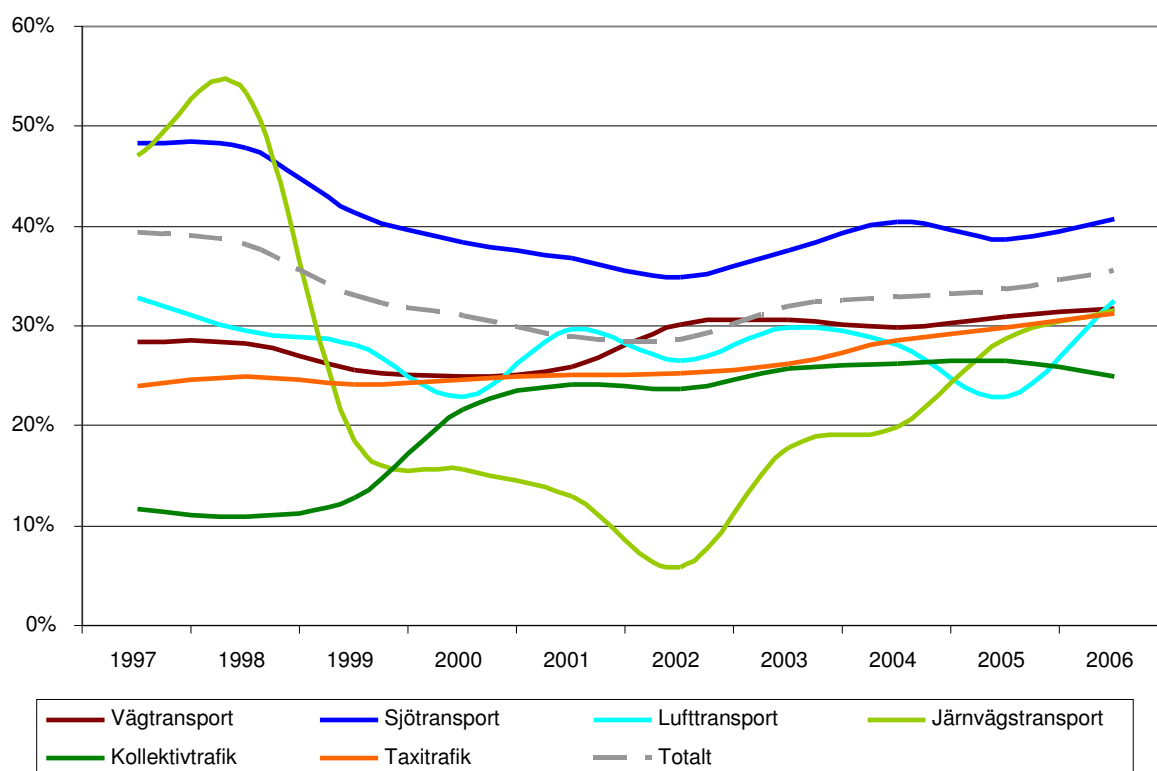
3.1 Kapitalstruktur

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.

¹⁰ Se vidare Kapitel 4 för beskrivning av datamaterialet som statistiken baseras på samt Bilaga 1 för definitioner av nyckeltal.

¹¹ Av företag med fem anställda eller fler är det dock mindre än fem procent som drivs i andra bolagsformer än aktiebolag, se Figur 2.11.

Ett fundamentalt mått är *soliditet* som visar hur stor del av de totala tillgångarna som är finansierade med eget kapital. Som framgår av Figur 3.1 utmärker sig Sjötransport med en betydligt högre soliditet än övriga delbranscher.¹² 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 3.1: Soliditet i de sex delbranscherna, 1997–2006.

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 under resten av perioden. 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.

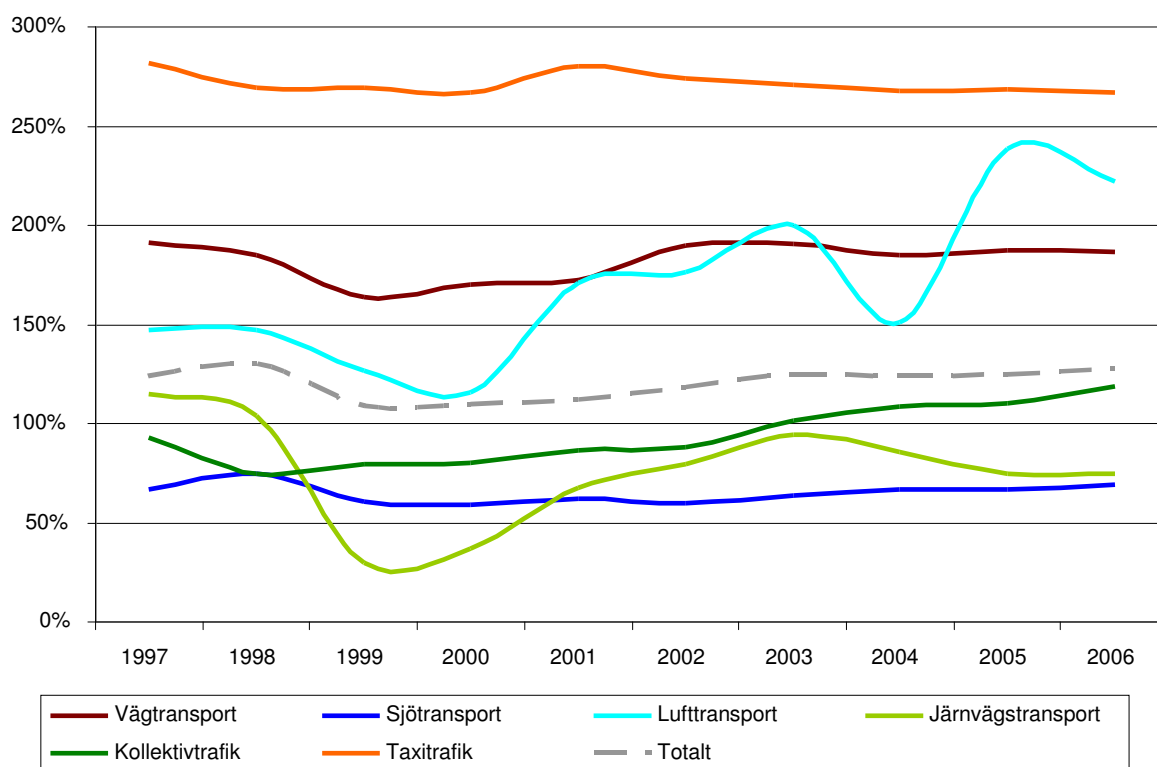
¹² Jämför dock med beskrivningen av avkastningsstrukturen inom Sjötransport på sidan 32. Där framgår att den externa räntekostnaden inom Sjötransport i genomsnitt är högre än i andra transportbranscher, delvis som en avspeglning av kapitalmarknadens bedömning av risknivån för investeringar i branschen. 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 3.2 ligger Taxitrafik i topp bland delbranscherna med en omsättningshastighet på ungefär 270 procent under hela perioden. Detta innebär alltså att den årliga nettoomsättningen i delbranschen ligger på 2,7 gånger värdet av de samlade tillgångarna.

Även inom Vägtransport av gods ligger 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 ligger Sjötransport, Järnvägstransport och Kollektivtrafik.¹³ Inom Lufttransport är återigen variationerna stora mellan åren, men nyckeltalet tyder på en positiv trend i delbranschen med gradvis ökande effektivitet i kapitalutnyttjandet.



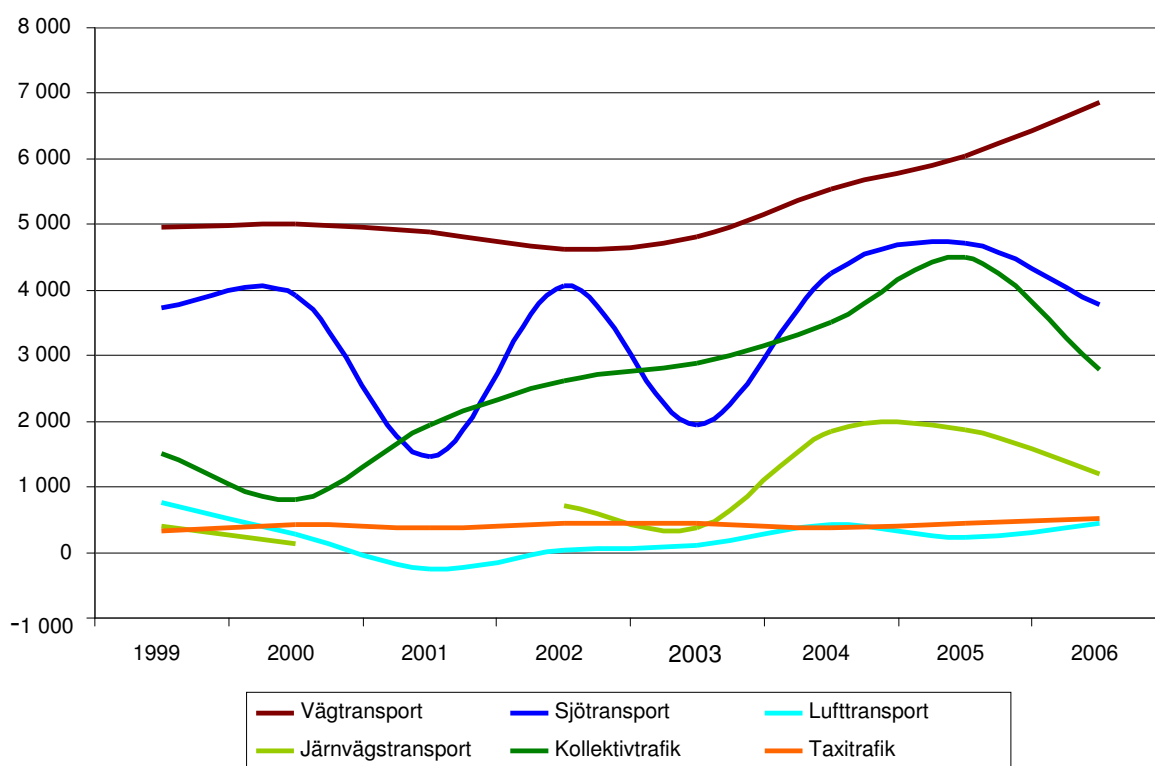
Figur 3.2: Kapitalets omsättningshastighet i de sex delbranscherna, 1997–2006.

¹³ Observera dock att ändrade stödformer inom Kollektivtrafik påverkar detta nyckeltal från och med år 2003. Se sidan 23.

3.2 Investeringar

De sammanlagda investeringarna¹⁴ inom respektive delbransch framgår av Figur 3.3. Naturligtvis är investeringsvolymen relaterad till storleken på respektive delbransch. Störst investeringar visar också Vägtransport av gods med årliga investeringar på ungefär 5 miljarder kronor under första halvan av perioden, för att sedan öka till nära 7 miljarder kronor per år.

För branschen Kollektivtrafik visar figuren på en successivt ökande investeringsvolym under tioårsperioden, med nivåer omkring 3–4 miljarder kronor de senaste åren. Inom Sjötransport tycks också en svagt positiv trend råda under perioden, men framför allt varierar volymerna kraftigt mellan åren. De samlade investeringarna i transportbranschen år 2006 var drygt 15 miljarder kronor.



Figur 3.3: Investeringar i de sex delbranscherna (miljoner kronor), 1997–2006.

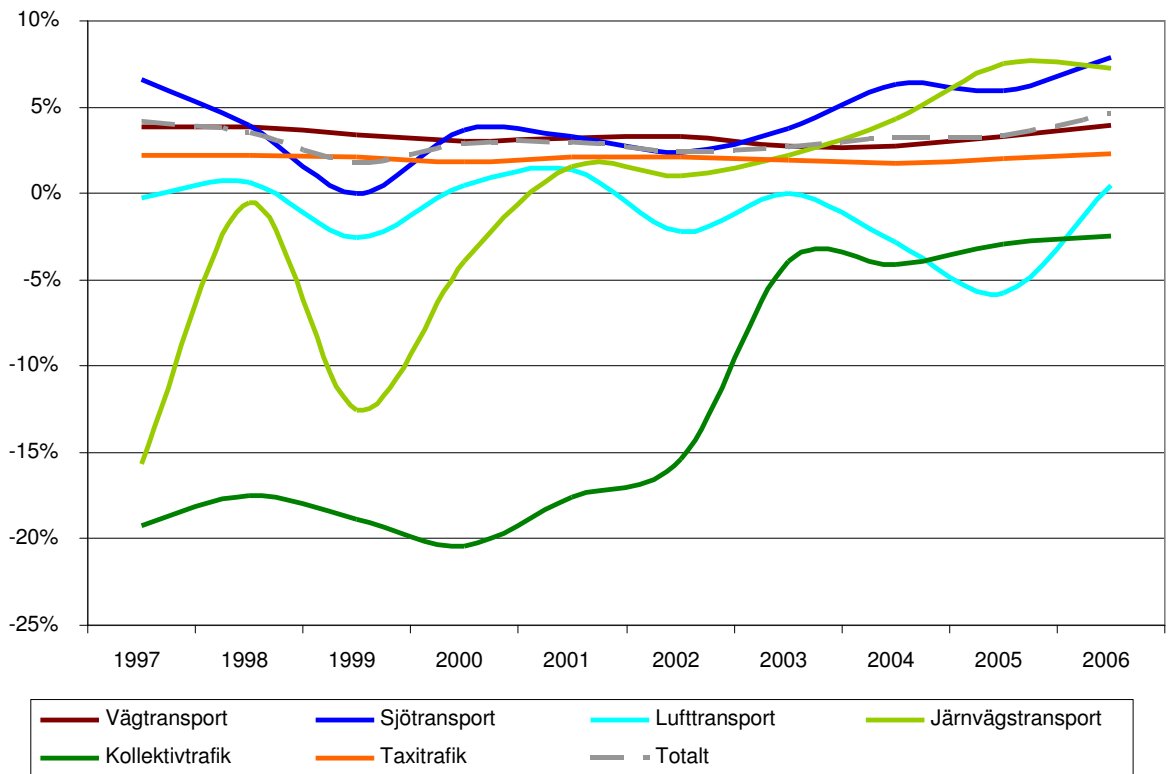
3.3 Resultat

Ett annat viktigt nyckeltal är *rörelsemarginalen* som visar hur många procent av varje omsättningskrona som blir kvar efter det att samtliga rörelsekostnader har

¹⁴ 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.

täckts. Rörelsekostnaderna omfattar då 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 det 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 3.4 är Kollektivtrafik den delbransch som avviker tydligast ur resultat-synpunkt. Under hela tioårsperioden är delbranschens rörelsemarginal negativ, även om en förbättring synes ha skett de senaste åren. Detta beror dock huvudsakligen på en dom i en skattetvist mellan AB Storstockholms Lokaltrafik och Skattemyndigheten. Ägarnas stöd¹⁵ för att täcka förlusterna måste från och med 2003 göras som ett skattepliktigt verksamhetsbidrag. Dessutom inkluderar delbranschen Kollektivtrafik många företag som inte har i sitt uppdrag att generera vinst, till exempel länstrafikbolagen.



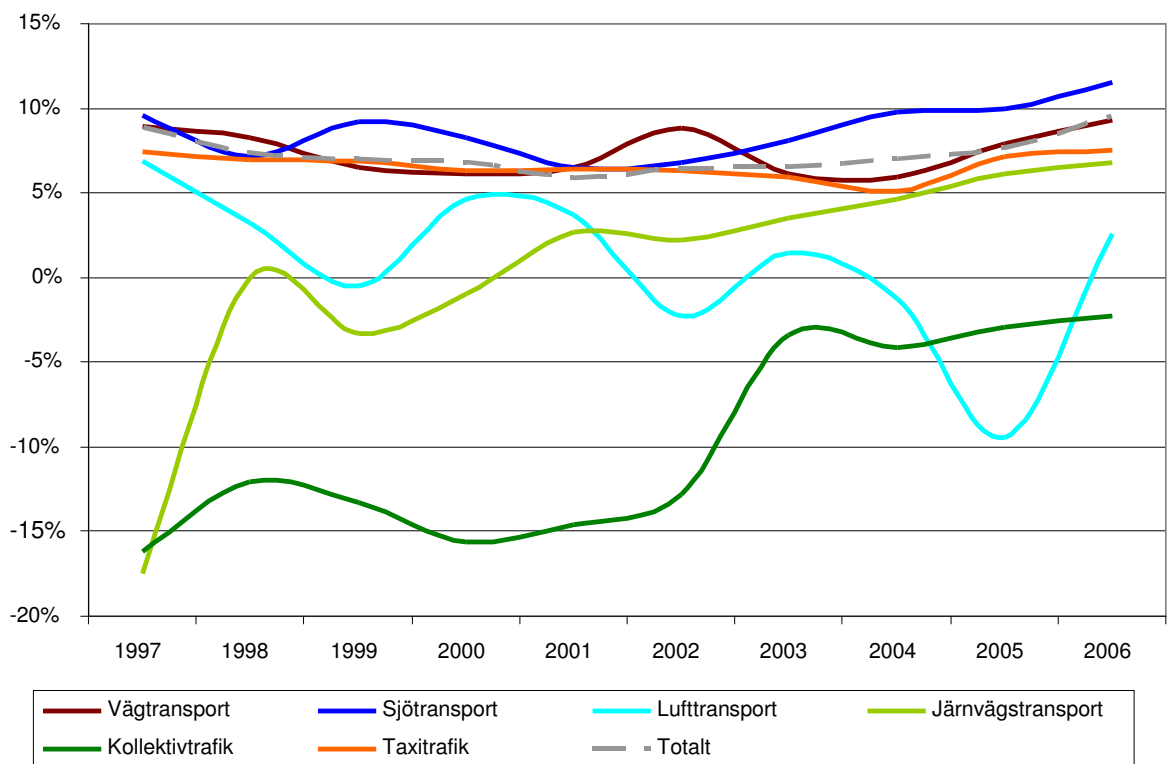
Figur 3.4: Rörelsemarginal i de sex delbranscherna, 1997–2006.

¹⁵ 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. Den beräknade rörelsemarginalen påverkas därmed på följande sätt: Fram till och med 2002 visar rörelsemarginalen verksamhetens resultat *exklusive* ägarnas stöd. Från och med 2003 beräknas rörelsemarginalen *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 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 transportbranschen¹⁶. I figur 3–4 visas därför som referens den totala rörelsemarginalen beräknad för transportbranschen exklusive Kollektivtrafik.

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. Högst rörelsemarginal under de senaste åren återfinns inom Sjötransport och Järnvägstransport. För Lufttransport ser dock resultatutvecklingen sämre ut med en rörelsemarginal som pendlar kring nollnivån.

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.



Figur 3.5: Avkastning på totalt kapital i de sex delbranscherna, 1997–2006.

För Taxitrafik, Vägtransport och Sjötransport ligger avkastningen på totalt kapital i intervallet 5–10 procent under hela tioårsperioden. Undantaget är Sjötransport

¹⁶ 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 figurerna 3-5, 3-6 och 3-7 visas nyckeltalens referensvärde för totala transportbranschen baserat på tabell 6D.

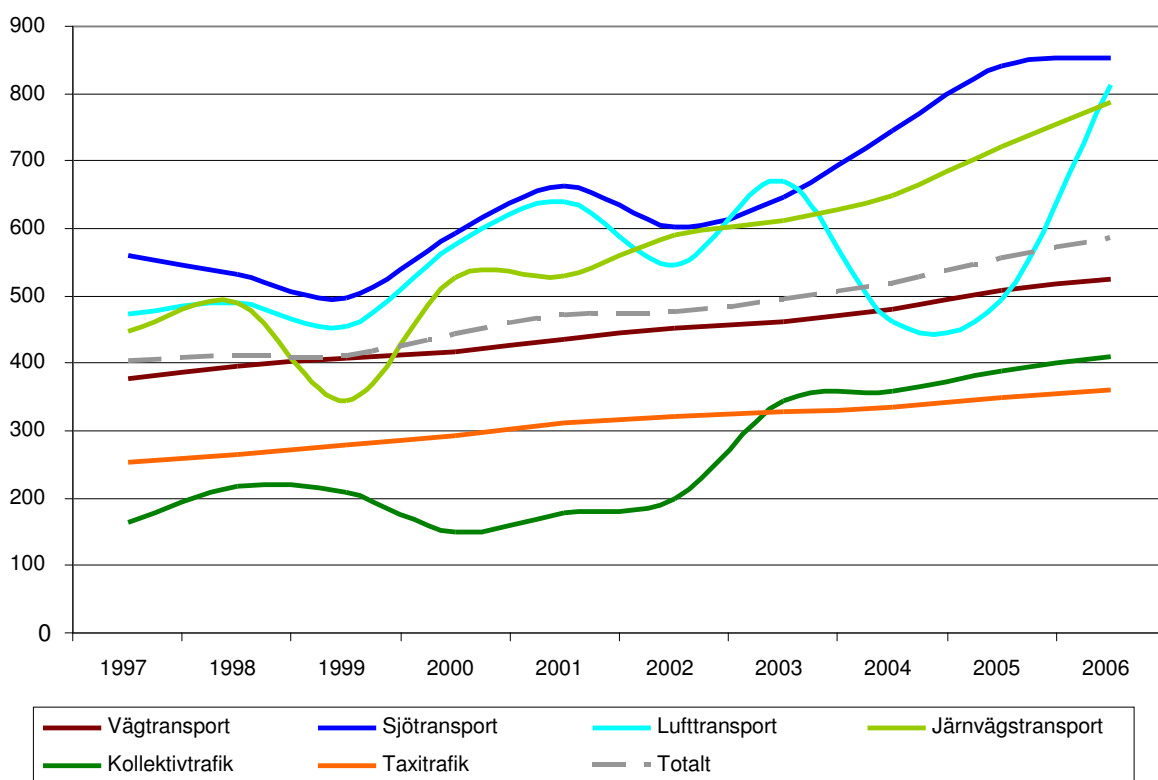
som 2006 ökar avkastningen till ungefär 12 procent. Även Järnvägstransport har de senaste åren visat en avkastning i intervallet 5–10 procent, men tidigare under perioden har delbranschen genererat betydligt lägre nivåer. Här bör man ha i åtanke att de stora aktörerna SJ AB och Green Cargo endast finns med från och med år 2001.

För Flygtrafik har avkastningen ökat 2006 jämfört med 2005 års negativa nivå, men variationerna har varit stora i delbranschen även under tidigare år och trenden under tioårsperioden pekar snarare på en successivt sjunkande avkastning på totalt kapital.

Även här visar Kollektivtrafik det mest avvikande mönstret med kraftigt negativ avkastning på totalt kapital fram till 2002. De ändrade stödformerna (se sidan 23) påverkar dock beräkningen av nyckeltalen. Från och med år 2003 ser avkastningen ut att ha förbättrats, men detta inkluderar alltså stödbelopp som redovisats som en direkt intäkt i rörelsen.

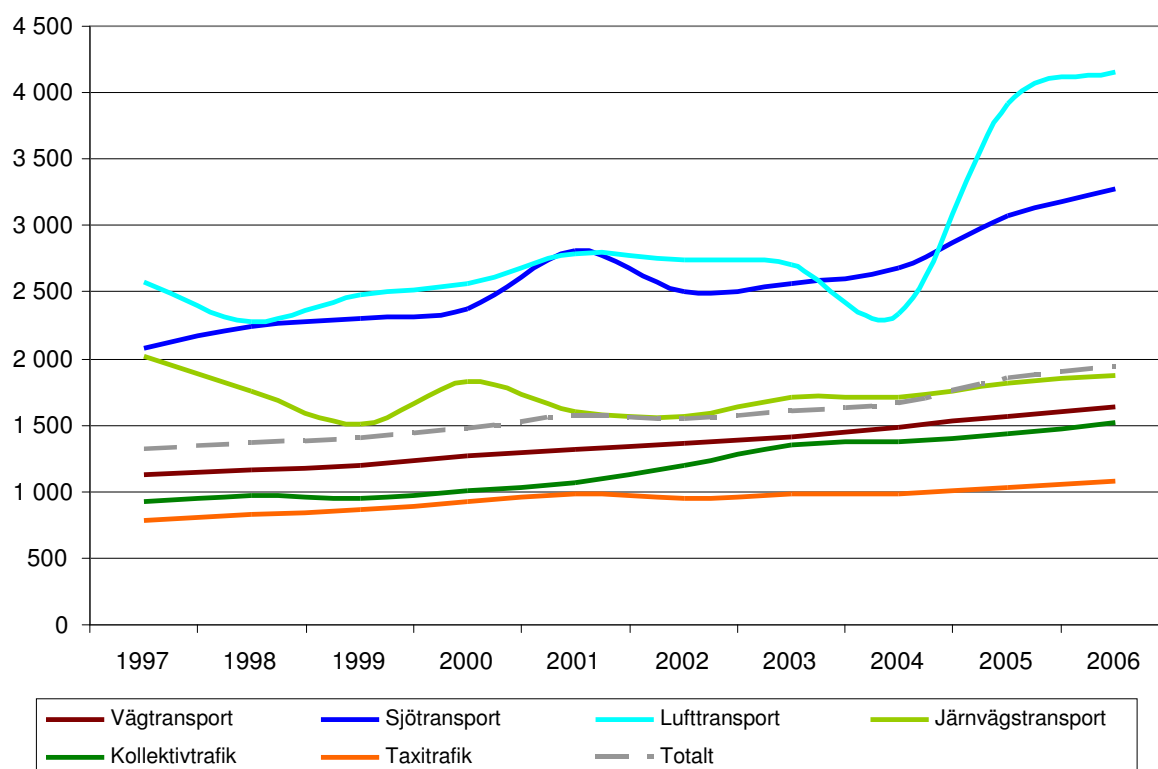
En annan typ av resultatmått är *förädlingsvärdet* som anger det mervärde – produktionsvärde minus kostnader för insatsvaror – som skapas i verksamheten.

Taxitrafik och Vägtransport av gods visar även ur detta perspektiv på en mycket jämn och konsekvent utveckling under tioårsperioden. Högre nivåer på förädlingsvärde per anställd gäller generellt inom Sjötransport, Lufttransport och Järnvägstransport även om variationen mellan åren här också är betydligt större.



Figur 3.6: Förädlingsvärde per anställd i de sex delbranscherna (tusentals kronor), 1997–2006.

Som komplement till ovanstående resultatmått är det intressant att även betrakta intäktsstrukturen, nettoomsättning per anställd. Totalt sett har nyckeltalet, som visas i Figur 3.7, utvecklats stabilt. Nettoomsättning har successivt ökat under tioårsperioden från 1,2 till 1,8 miljoner kronor per anställd. Betydligt över genomsnittet i transportbranschen som helhet ligger Sjötransport och Lufttransport. Lägst nettoomsättning per anställd visar Taxitrafik som även avviker från den allmänna utvecklingstakten – efter 2001 har ökningstakten stannat av och delbranschen redovisar därefter i genomsnitt ungefär en miljon kronor i nettoomsättning per anställd.



Figur 3.7: Nettoomsättning per anställd i de sex delbranscherna (tusentals kronor), 1997–2006.

3.4 Avkastningsstruktur

I föregående avsnitt har den ekonomiska utvecklingen i transportbranschen och dess delbranscher visats i form av olika nyckeltal. Det är dock också viktigt att se nyckeltalen i ett sammanhang. För transportbranschen och andra kapitalintensiva verksamheter är avkastningsmått 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 räntabilitetsmått 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 = Räntekostnad¹⁷
 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 insatta¹⁸ kapital. 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 skuldsättningsgraden¹⁹, det vill säga i vilken grad verksamheten är finansierad genom skulder.

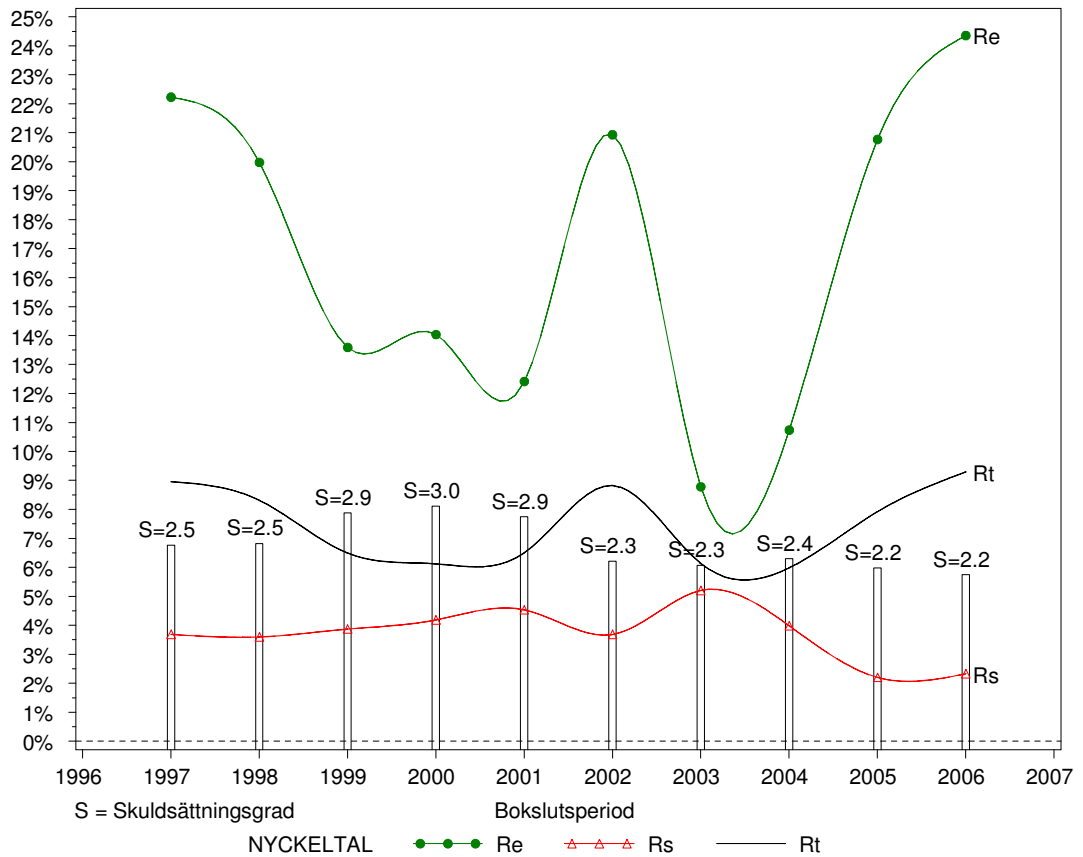
Ur ägarnas synvinkel visar hävstångsformeln först på betydelsen av en hög avkastning på det totala kapitalet – detta bidrar direkt till en hög avkastning även på det egna kapitalet. En “klassisk” slutsats av hävstångsformeln är dock att avkastningen på det egna kapitalet kan ökas ytterligare genom ökad skuldsättning, förutsatt att riskbufferten är positiv (det vill säga att R_T är högre än R_S).

Figur 3.8 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 medför 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 – med både stigande R_T och sjunkande R_S – ger en mycket tydlig förbättring av delbranschens avkastning på det egna kapitalet.

¹⁷ Observera att R_S definieras som *finansiella kostnader* i relation till *summa skulder* (se sidan 43). 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 .

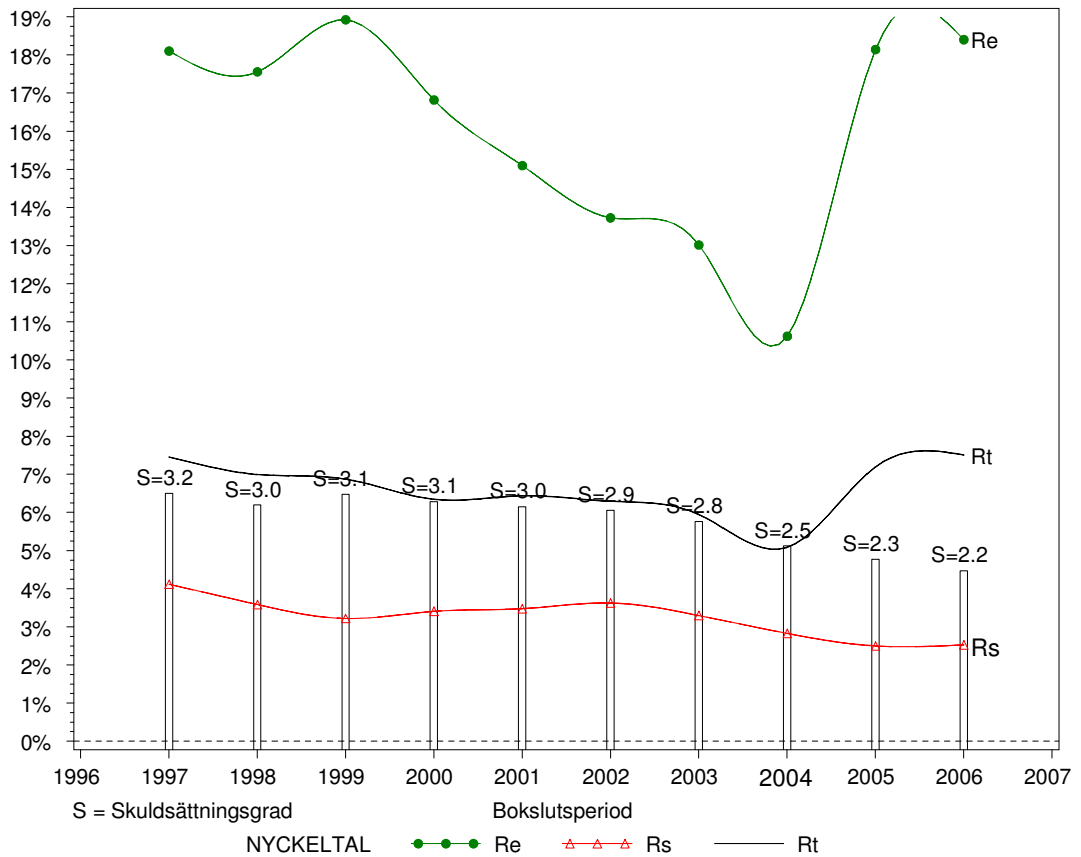
¹⁸ Satsat kapital och ej uttagna vinstmedel.

¹⁹ Skuldsättningsgraden mäter alltså samma sak som nyckeltalet soliditet, fast “tvärtom”. En hög skuldsättningsgrad motsvaras av en låg soliditet och vice versa.



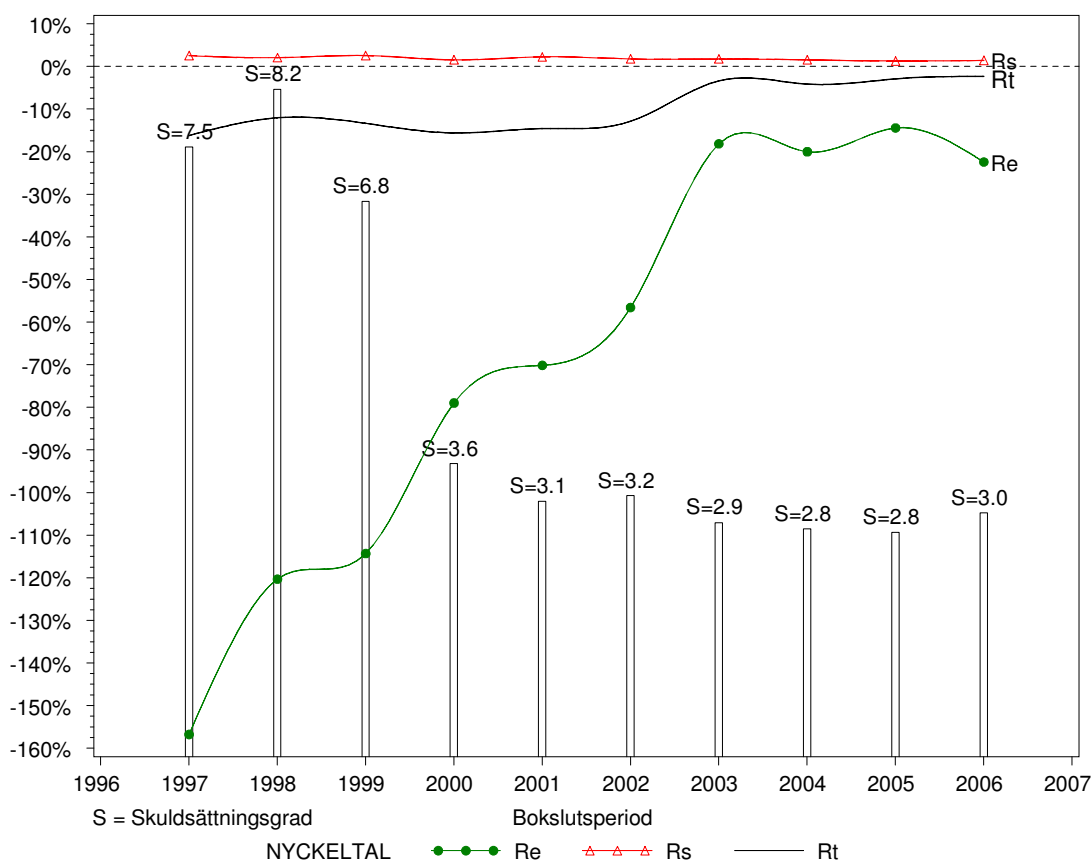
Figur 3.8: Vägtransport av gods. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.

Inom Taxitrafik visar avkastningsstrukturen på en liknande situation, enligt Figur 3.9. Branschens avkastning på eget kapital varierar även här kring en ungefärlig nivå på 15 procent under tioårsperioden, men en stabilare riskbuffert ger dock mindre svängningar mellan åren. Mest markant är dock att en lång och nedåtgående utvecklingstrend har brutits och att de senaste åren medfört en tydlig förbättring av delbranschens avkastning på det egna kapitalet.



Figur 3.9: Taxitrafik. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.

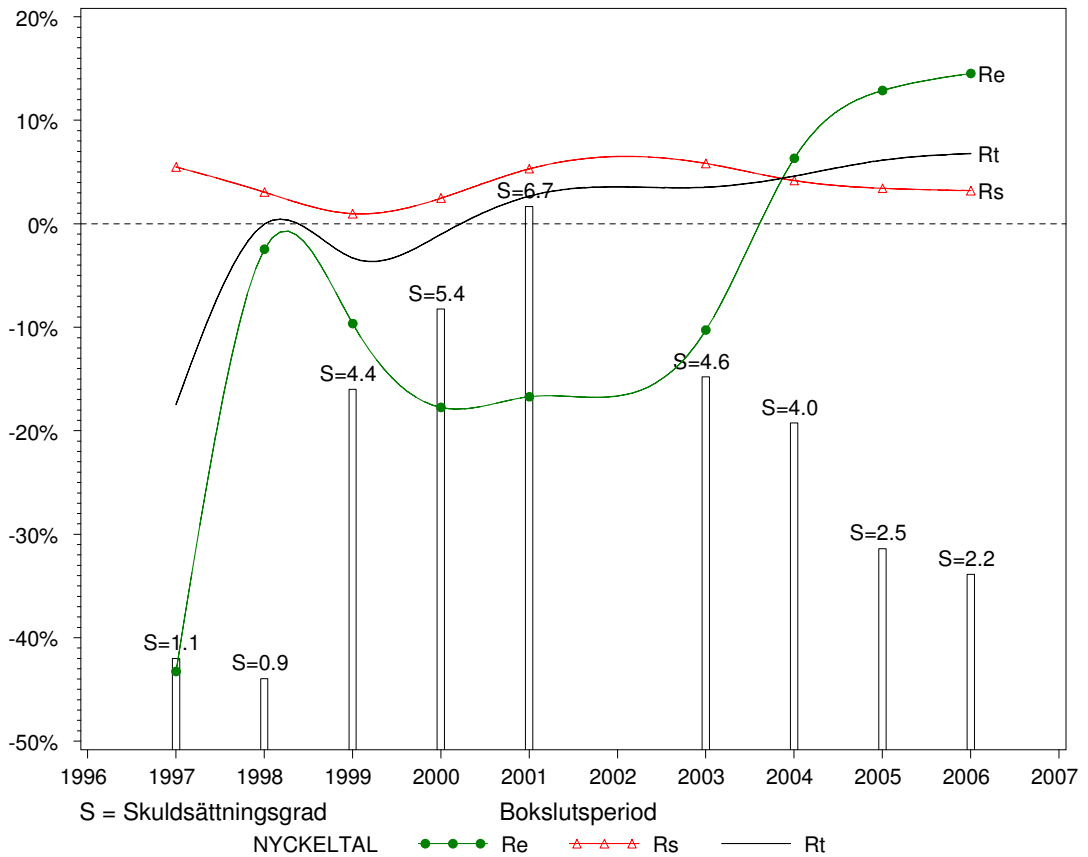
En helt annorlunda avkastningsstruktur gäller inom Kollektivtrafik vilket naturligtvis avspeglar delbranschens verksamhetsidé och ägarförhållanden. Syftet för många företag i delbranschen är inte att verksamheten ska generera vinst och de företagsekonomiska nyckeltalen måste betraktas med hänsyn till detta. Figur 3.10 visar att avkastningen på totalt kapital är negativ under hela perioden vilket naturligtvis även innebär att riskbufferten är negativ. Tillsammans med en mycket hög skuldsättningsgrad medför detta en extremt negativ avkastning på det egna kapitalet under första halvan av tioårsperioden. De ändrade stödformerna (se fotnot sidan 23) påverkar dock nyckeltalsberäkningarna från och med 2003, men även därefter pendlar avkastningen på eget kapital omkring -20 procent.



Figur 3.10: Kollektivtrafik. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.

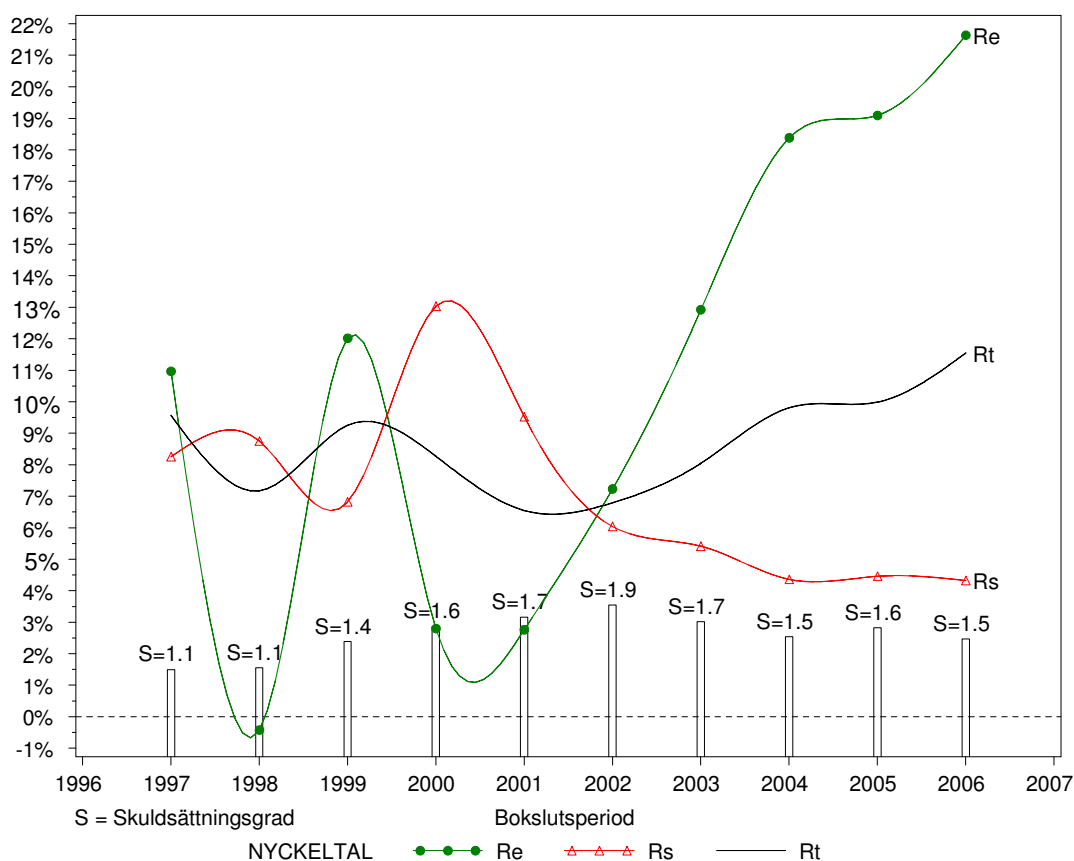
Som tidigare påpekats saknar delbranschen Järnvägstransport ett fullständigt ekonomiskt dataunderlag på grund av att SJ drevs som statligt verk fram till år 2000. Därför måste delbranschens nyckeltal tolkas med hänsyn till detta. Figur 3.11 visar ändå hur delbranschens avkastning utvecklats under perioden, men på grund av förutsättningarna är det de senaste åren som är mest intressanta.

Mönstret med minskande skuldsättningsgrad och förbättrad riskbuffert går igen även inom Järnvägstransport. Till skillnad från Kollektivtrafik 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 år 2003 till ungefär +15 procent år 2006.



Figur 3.11: Järnvägstransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.

Branschen Sjötransport visar också en långsiktig och tydligt förbättrad avkastning. Som framgår av Figur 3.12 har avkastningen på eget kapital ökat från 3 procent år 2001 till över 20 procent år 2006. Här är det framför allt en kraftigt förbättrad riskbuffert som bidrar, trots att räntekostnaden är relativt hög inom delbranschen. Det senare avspeglar delvis de villkor som står till buds vid skuldfinansiering, vilket i sin tur måste tolkas som en avspegling av den risk som kapitalmarknaden bedömer gälla vid investeringar inom Sjötransport. Till bilden hör också att Sjötransport har den lägsta skuldsättningsgraden av de sex undersökta delbranscherna, med en nivå lägre än 2 under hela perioden.

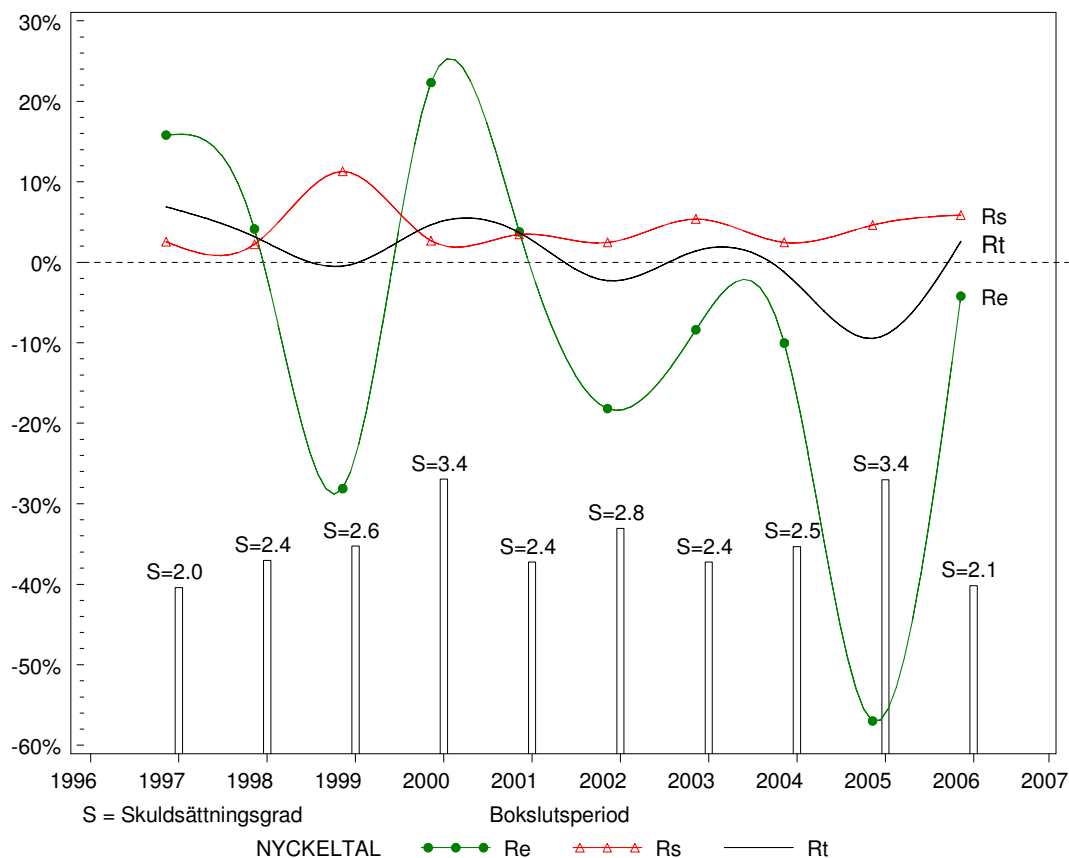


Figur 3.12: Sjötransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.

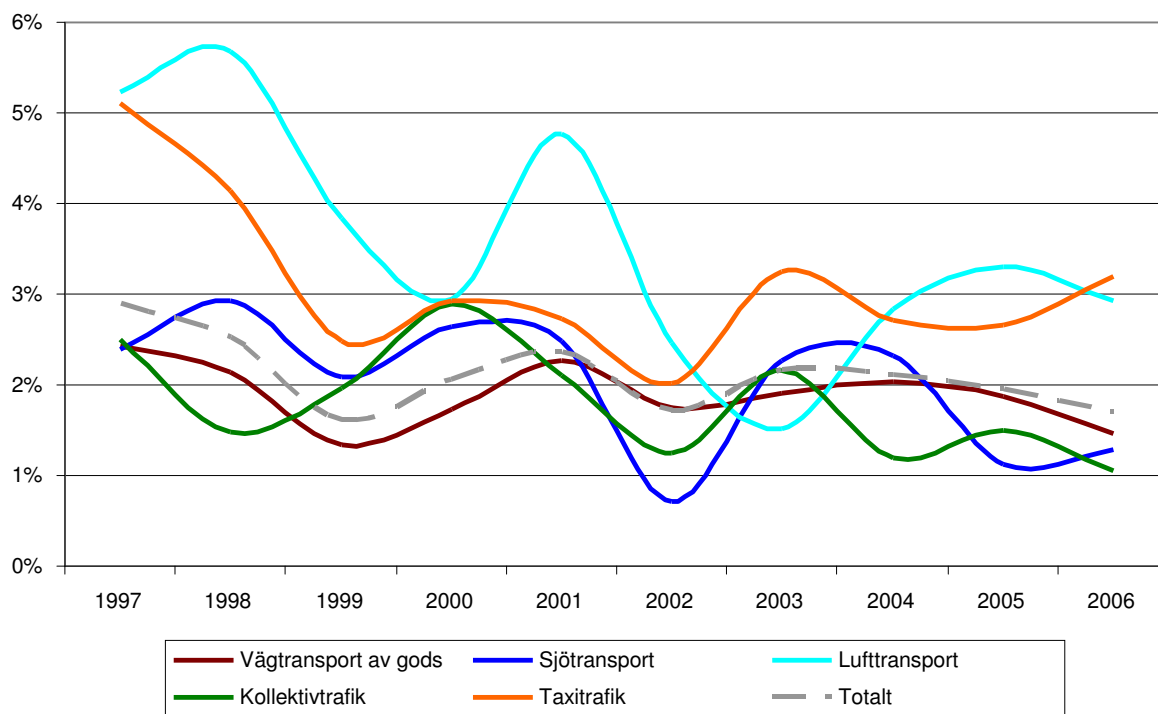
Branschen Lufttransport är däremot svårare att beskriva i termer av “förbättring”. Förvisso är avkastningen högre 2006 jämfört med 2005, men variationen mellan åren har även tidigare varit stor. Av Figur 3.13 framgår därtill att riskbufferten under 8 av de 10 åren varit nära noll eller negativ. Sammantaget har det här inneburit att delbranschens avkastning på eget kapital varierat kraftigt med flera negativa “djupdykningar” under perioden.

Ur ägarsynpunkt är naturligtvis kraftigt sjunkande och negativ avkastning en påfrestning, och inom Lufttransport har också flera konkurser fått medial uppmärksamhet de senaste åren. Det är därför intressant att Figur 3.14 faktiskt visar att Lufttransport har den högsta konkursandelen²⁰ bland de undersökta delbranscherna under större delen av perioden.

²⁰ Konkursandelen är beräknad som antalet konkurser (enligt tabell 3F) i relation till antalet aktiva företag (enligt tabell 3A).



Figur 3.13: Lufttransport. Utveckling avseende avkastning på eget kapital (Re), avkastning på totalt kapital (Rt), samt räntekostnad (Rs), 1997–2006.



Figur 3.14: Andel konkurser bland aktiebolag inom transportbranschens delbranscher, 1997–2006.

4 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 data-utsökningar 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 avsnitt sammanfattas några speciella förhållanden som har betydelse för hur resultaten ska användas och tolkas.

Det är SIKA:s bedömning att metoden, på grund av obefintlig uppgiftslämnar-börda och jämförelsevis låga kostnader, är värd att prövas och utvecklas vidare. Då detta är första gången metoden används vid SIKA är det på sin plats med en viss allmän försiktighet vid tolkningen av resultaten.

4.1 Källor

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

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.

4.2 Branschurval

Vilka företag som väljs ut baseras på deras registrerade branschkode enligt *Svensk näringsgrensindelning (SNI)*. Dessa uppgifter registreras av Skatteverket och Statistiska centralbyrån. De branscher enligt SNI-koden som ingår i statistiken är följande:

Delbransch	Underliggande SNI-koder
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 är baserad på ett bruttourval innehållande samtliga bolag som någon gång under perioden 1997 till 2006 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.

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 betraktas som resebyråverksamhet (som inte tillhör transportbranschen) men i andra företag kan biljettförsäljningen 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 4.7).

4.3 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 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 (2006 i det här fallet) kan alltså komma att revideras i senare upplagor av statistiken, när full täckning uppnåtts i registren.

4.4 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 vägdade medelvärdet av de ingående företagens nyckeltal, så att stora företag får vikt i nyckeltalen efter sin storlek i branschen. De olika nyckeltalen som används definieras i Bilaga 1.

4.5 Koncerner och moderbolag

Koncernbokslut upprättas för att en koncerns ställning sedan 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 primära 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.

4.6 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.

4.7 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 1997–2006 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 tio 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 situationer²¹. Oavsett urvalsmetod finns det emellertid speciella händelser och förhållanden som inte går att korrigera.

²¹ 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.

Inom branschen Järnvägstransporter gäller att det statliga verket Statens Järnvägar bedrev sin verksamhet fram till och med år 2000. Därefter delades verksamheten upp i de två företagen SJ AB och Green Cargo AB. Dessa är normala aktiebolag 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 branschen 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.

Vägtransport av gods

Detta är den största av de undersökta delbranscherna med omkring 60 000 anställda och 100 miljarder kronor i nettoomsättning under 2006. Antalet aktiva företag uppgår till ungefär 8 600 vilket utgör nära 70 procent av företagen inom de sex branscherna. Någon helt dominerande aktör finns inte. Det största företaget står för 11 procent av branschens nettoomsättning och koncentrationen i branschen mätt med Ginikoefficienten är följaktligen låg (se avsnitt 2.2).

Urvalet av företag baseras på SNI-kod 60240, vilken omfattar åkerier men även lastbilscentraler. Som alltid vid sammanställning av branschstatistik finns det dock ingen garanti att 100 procent av de enskilda företagens verksamhet avser exakt "vägtransport" – en del av företagets 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 man även äger och driver en grustäkt. De största åkerierna i branschen arbetar också med logistiklösningar där vägtransport 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 men även biverksamheter – som aktörerna i branschen utför.

Sjötransport

Företagsurvalet baseras på tre SNI-koder (se tabell ovan) vilket innebär rederier med både passagerar- och godstrafik som verksamhet. Branschen utgör på ett sätt motpolen till Vägtransport – det är den mest koncentrerade branschen (se avsnitt 2.2) och domineras av några få stora företag.

Enstaka händelser kan få relativt stort genomslag i statistiken för Sjötransport. 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 år 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. Men 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.

Luftransport

De största aktörerna inom Luftransport är fokuserade på reguljär passagerartrafik eller chartertrafik. De två SNI-koder som företagsurvalet är baserat på innebär dock att urvalet även omfattar företag med icke-reguljär flygverksamhet, flygfrakt av gods, helikopterflyg och liknande.

Som beskrivits ovan ingår den svenska delen av SAS i rapportens statistikunderlag endast från och med 2003. 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. Luftransport är också en bransch med stort in- och utflöde av företag. Andelen nyregistrerade företag är relativt högt (se Figur 2.9) och under en stor del av perioden ligger delbranschen också i topp med avseende på konkurser (se Figur 3.14).

Järnvägstransport

Ur statistiksynpunkt har den huvudsakliga händelsen redan kommenterats. SJ och Green Cargo ingår i underlaget från och med år 2001, men före detta år saknas det ekonomiska underlaget för verksamheten (som då drevs i det statliga verket Statens Järnvägar). Annars gäller att företagsurvalet är baserat på SNI-koden 60100 (Järnvägstransport) vilket innebär att statistiken omfattar både passagerartrafik (till exempel Arlanda Express) och godstrafik (till exempel Malmбанan).

Kollektivtrafik

Urvalet av företag baseras på tre SNI-koder enligt tabellen ovan, vilket innebär att både regional och inter-regional kollektivtrafik ingår i statistiken. Delbranschen domineras av de stora länstrafikbolagen och 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.

Upphandlingarna av kollektivtrafik på entreprenad innebär också att både svenska och utländska moderbolag periodvis har ägt och drivit verksamheterna. Detta avspeglar sig i att branschen har en hög andel anställda i utlandsägda företag (se avsnitt 2.3) och att andelen varierar tydligt mellan åren.

Taxitrafik

Statistiken för Taxitrafik baserar sig på SNI-koden 60220 (Taxitrafik) och omfattar rena taxiföretag men även beställningscentraler och taxiväxlar som utför tjänster åt taxiföretagen. Här finns inga dominerande företag och branschen är den minst koncentrerade bland de sex delbranscherna (se avsnitt 2.2). 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 branschen i sin helhet gäller dock motsatsen. Taxitrafik har i genomsnitt den näst högsta andelen nyregistrerade företag (se Figur 2.9) och ligger också tydligt över genomsnittet beträffande andelen konkurser (se Figur 3.14).

4.8 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 tabell 6–17.

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 ²² : 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 ²³ : 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
Finansiellt resultat internt	Beräknat som finansiellt nettoresultat avseende <ul style="list-style-type: none"> • Finansiella intäkter <i>exklusive externa ränteintäkter</i> • Finansiella kostnader <i>exklusive externa räntekostnader</i>
Finansiellt resultat externt	Beräknat som finansiellt nettoresultat avseende <ul style="list-style-type: none"> • Externa ränteintäkter • Externa räntekostnader
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

²² Bokslutstyp: K = kostnadsslagsindelad, F = funktionsindelad

²³ 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: Definition 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.

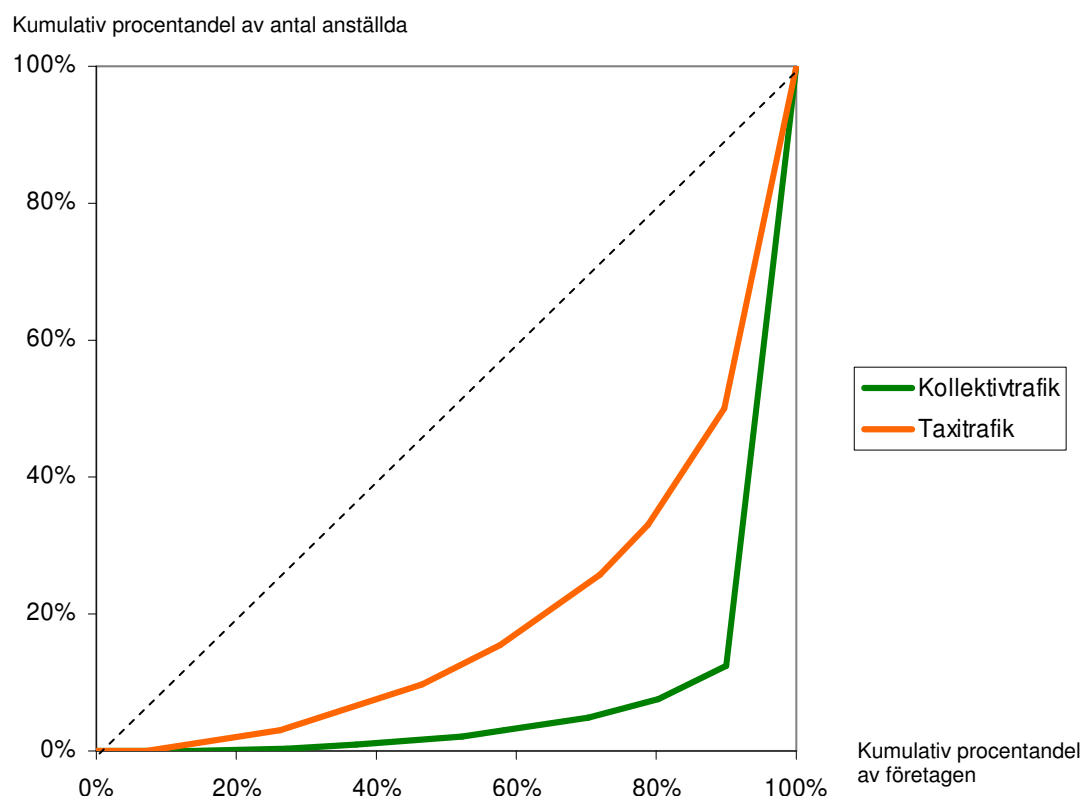
Förädlingsvärde: Beräknas som justerat rörelseresultat + arbetskraftskostnader + avskrivningar.
Arbetskraftskostnader är beräknat som summan av redovisningsposterna *löner* och *sociala avgifter*.

Nyckeltal som redovisas i rapporten visas i tabellen nedan. Samtliga nyckeltal har beräknats från de summerade uppgifterna i respektive bransch 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 omsättningstillgångar minus summa kortfristiga skulder, dividerat med nettoomsättning</i>
Kassalikviditet	<i>Summa omsättningstillgångar 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 2006 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 2006 inom branscherna Kollektivtrafik och Taxitrafik.

Grafiskt beräknas därefter Ginikoefficienten som *ytan mellan diagonalen och Lorentzkurvan* dividerat med *hela ytan under diagonalen*. Ju större Gini-koefficienten 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.

Tabellbilaga

Tabellförteckning A: Beskrivningar av transportbranschen och dess delbranscher

Tabellinnehåll	Hela transportbranschen	Delar av branschen		
		0-4 anst.	5-49 anst.	50+ anst.
Sammanlagd utveckling 1997-2006	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
Registreringsår för alla företag som var aktiva under 2006	Tabell 3E			
Antal konkurser fördelat på aktiebolag respektive övriga bolag	Tabell 3F			
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 1997-2006	Tabell 5B			
Utländska aktiebolag 1997-2006	Tabell 5C			
Utländska aktiebolag, andel företag respektive anställda 1997-2006	Tabell 5D			

Tabellförteckning B: Räkenskaper och nyckeltal

Tabellinnehåll	Hela transportbranschen	Delar av branschen		
		Vägtransport av gods	Sjötransport	Lufttransport
Resultaträkning	Tabell 6A	Tabell 7A	Tabell 8A	Tabell 9A
Balansräkning	Tabell 6B	Tabell 7B	Tabell 8B	Tabell 9B
Nyckeltal	Tabell 6C, 6D ²⁴	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
		Svenska företag	Utländska företag	
Resultaträkning		Tabell 13A	Tabell 14A	
Balansräkning		Tabell 13B	Tabell 14B	
Nyckeltal		Tabell 13C	Tabell 14C	
		0-4 anst.	5-49 anst.	50+ anst.
Resultaträkning		Tabell 15A	Tabell 16A	Tabell 17A
Balansräkning		Tabell 15B	Tabell 16B	Tabell 17B
Nyckeltal		Tabell 15C	Tabell 16C	Tabell 17C

²⁴ Exklusive delbranschen Kollektivtrafik.

Tabell 1: Sammanlagd utveckling för de undersökta transportbranscherna. Nettoomsättning och BNP i löpande priser.

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	15688	12932	12912	10599	98259	120284	98259	120284	1927001
1998	15109	12488	12788	10626	100663	127745	100663	127745	2012091
1999	14780	12295	12547	10543	102531	133078	102531	133078	2123971
2000	14447	12106	12562	10704	106811	145496	106811	145496	2249987
2001	13947	11787	12383	10659	112685	163418	106555	153857	2326176
2002	13899	11813	12432	10741	114426	168214	107473	157790	2420761
2003	14365	12276	12616	10935	115135	178294	108582	167436	2515150
2004	14698	12623	12689	11067	118015	188913	110108	176678	2624964
2005	14833	12744	12709	11100	119387	209819	111883	192016	2735218
2006	14860	12773	12514	11012	121683	224225	113953	205536	2899653

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

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	50389	56576	13659	28355	2558	6597	484	975	23684	21917	7485	5864	98259	120284
1998	52311	60695	13138	29499	3073	7007	575	1010	23713	23024	7853	6511	100663	127746
1999	53863	64362	12845	29622	3422	8476	791	1197	23522	22392	8088	7029	102531	133078
2000	55255	70105	13182	31289	3491	8935	839	1535	25669	25916	8375	7716	106811	145496
2001	56072	73610	11705	32973	3308	9218	7433	11914	25680	27366	8487	8338	112685	163419
2002	55724	75887	12406	31023	3191	8740	8335	13094	25647	30825	9123	8645	114426	168214
2003	56006	78817	12709	32622	3374	9152	7872	13464	26001	35245	9173	8993	115135	178293
2004	56495	83998	12924	34609	4785	11205	7634	13038	26861	36845	9316	9217	118015	188912
2005	57642	90039	13016	40099	4391	17198	7294	13278	27403	39216	9641	9989	119387	209819
2006	60088	98375	12680	41497	4420	18379	7448	13946	27020	41161	10027	10868	121683	224226

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	7704	1307	458	178	134	64	18	4	601	116	1684	644	10599	2313
1998	7713	1221	478	160	141	64	18	4	607	105	1669	608	10626	2162
1999	7687	1097	480	163	130	64	20	4	612	102	1614	574	10543	2004
2000	7723	1021	531	165	136	61	18	4	623	93	1673	514	10704	1858
2001	7716	933	524	165	126	60	24	3	619	88	1650	475	10659	1724
2002	7723	908	559	178	122	59	22	3	636	83	1679	460	10741	1691
2003	7832	905	573	184	132	54	22	3	650	81	1726	454	10935	1681
2004	7903	857	601	199	141	52	23	3	666	76	1733	435	11067	1622
2005	7946	867	623	188	151	52	26	5	665	74	1689	423	11100	1609
2006	7901	785	625	197	137	52	27	2	666	69	1656	397	11012	1502

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	5465	1219	305	172	93	38	11	3	321	104	1243	621	7438	2157
1998	5362	1138	335	152	98	37	9	1	321	91	1196	581	7321	2000
1999	5278	1027	341	154	87	34	9	2	329	90	1123	547	7167	1854
2000	5288	955	390	156	95	34	8	1	324	84	1154	486	7259	1716
2001	5247	876	392	154	88	30	9	3	312	77	1134	450	7182	1590
2002	5280	848	427	165	83	33	9	3	327	72	1148	438	7274	1559
2003	5372	844	440	171	94	29	10	3	331	73	1185	434	7432	1554
2004	5388	807	467	185	96	29	8	3	342	70	1178	410	7479	1504
2005	5439	816	486	176	104	30	10	5	339	70	1131	402	7509	1499
2006	5315	733	497	186	88	29	12	2	348	61	1098	370	7358	1381

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	2134	86	109	6	32	21	4	0	250	12	433	21	2962	146
1998	2236	82	102	8	32	21	5	2	254	14	464	26	3093	153
1999	2286	68	98	9	32	22	4	1	252	12	480	26	3152	138
2000	2309	65	101	9	30	19	5	2	265	8	508	27	3218	130
2001	2346	56	92	10	26	23	5	0	268	10	506	24	3243	123
2002	2312	59	92	13	27	20	3	0	270	10	518	21	3222	123
2003	2325	60	93	13	26	19	2	0	279	7	528	19	3253	118
2004	2387	48	95	14	30	19	5	0	286	5	540	24	3343	110
2005	2375	48	96	11	32	18	7	0	283	3	543	20	3336	100
2006	2437	50	91	10	36	19	4	0	274	6	536	26	3378	111

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	105	2	44		9	5	3	1	30		8	2	199	10
1998	115	1	41		11	6	4	1	32		9	1	212	9
1999	123	2	41		11	8	7	1	31		11	1	224	12
2000	126	1	40		11	8	5	1	34	1	11	1	227	12
2001	123	1	40	1	12	7	10		39	1	10	1	234	11
2002	131	1	40		12	6	10		39	1	13	1	245	9
2003	135	1	40		12	6	10		40	1	13	1	250	9
2004	128	2	39		15	4	10		38	1	15	1	245	8
2005	132	3	41	1	15	4	9		43	1	15	1	255	10
2006	149	2	37	1	13	4	11		44	2	22	1	276	10

Tabell 3E: Registreringsår för alla företag – aktiebolag och övriga bolagsformer – som var aktiva i de sex delbranscherna under 2006.

Registreringsår	Vägtransport av gods		Sjötransport	Lufttransport		Järnvägs-transport		Kollektivtrafik	Taxitrafik	Totalt
Före 1997	5921		457		126		18	552	1209	8283
1997-2002	1475		201		30		6	124	464	2300
2003	305		34		14			15	124	492
2004	390		49		9		3	18	104	573
2005	380		49		7		2	17	103	558
2006	215		32		3			9	49	308
Totalt	8686		822		189		29	735	2053	12514

Tabell 3F: 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		7		1		15	1	86	4	307	18
1998	165	6	14	1	8		2		9	2	69	6	267	15
1999	103	5	10		5				12		40		170	5
2000	134	5	14		4		1		18	2	49	4	220	11
2001	175	6	13	1	6				13		45	4	252	11
2002	135	5	4	1	3				8	1	34	2	184	9
2003	150	9	13		2		2		14		56	5	237	14
2004	161	5	14		4				8		47	1	234	6
2005	149	6	7	2	5		1		10		45	5	217	13
2006	115	9	8		4				7		53	1	187	10

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

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

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

År	Vägtransport av gods	Sjötransport	Lufttransport	Järnvägs- transport	Kollektiv- trafik	Taxitrafik	Totalt
1997	73,6	86,6	85,0	84,2	84,5	68,4	80,0
1998	74,0	87,4	85,1	82,0	84,4	68,9	80,1
1999	74,1	87,0	85,4	78,3	84,1	69,9	80,0
2000	74,5	87,0	86,4	72,6	84,5	71,1	80,3
2001	74,5	87,1	86,2	84,0	84,1	71,5	80,9
2002	74,7	87,2	86,4	82,1	84,5	71,7	81,0
2003	75,0	87,3	86,6	83,0	85,0	71,8	81,4
2004	75,1	87,6	86,0	83,7	85,1	71,9	81,4
2005	75,2	88,0	87,1	86,0	85,1	72,1	81,8
2006	75,3	88,0	87,3	86,0	85,4	72,8	81,7

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

År	Svenska bolag		Utländska bolag	
	Aktiebolag	Övriga	Aktiebolag	Övriga
1997	10526	2313	73	0
1998	10544	2162	82	0
1999	10443	2004	100	0
2000	10590	1858	114	0
2001	10542	1724	117	0
2002	10621	1691	120	0
2003	10808	1681	127	0
2004	10937	1622	130	0
2005	10975	1609	125	0
2006	10871	1502	141	0

Tabell 5B: Svenska aktiebolag inom i 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	7675	49955	430	10606	128	2095	17	484	593	18108	1683	7484	10526	88732
1998	7680	50914	453	10495	133	2134	17	575	594	14922	1667	7853	10544	86893
1999	7641	45670	449	9990	122	2037	18	791	600	12930	1613	8088	10443	79506
2000	7675	46627	494	10369	126	2029	17	839	607	13928	1671	8373	10590	82165
2001	7671	47454	482	9156	117	1924	21	7281	603	14003	1648	8476	10542	88294
2002	7685	47268	514	9265	113	1787	19	8012	614	9718	1676	8827	10621	84877
2003	7793	47721	529	9007	120	1836	19	7578	624	9835	1723	9073	10808	85050
2004	7862	48295	556	8838	129	3369	18	7263	643	10242	1729	9202	10937	87209
2005	7906	48979	574	8967	138	3117	19	6899	652	16322	1686	9512	10975	93796
2006	7851	50650	572	8774	124	3057	20	7022	653	16711	1651	9812	10871	96026

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

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Luftransport		Järnvägstransport		Kollektivtrafik		Taxitrafik		Totalt	
	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda	Företag	Anställda
1997	29	434	28	3053	6	463	1	0	8	5576	1	1	73	9527
1998	33	1397	25	2643	8	939	1	0	13	8791	2	0	82	13770
1999	46	8193	31	2855	8	1385	2	0	12	10592	1	0	100	23025
2000	48	8628	37	2813	10	1462	1	0	16	11741	2	2	114	24646
2001	45	8618	42	2549	9	1384	3	152	16	11677	2	11	117	24391
2002	38	8456	45	3141	9	1404	3	323	22	15929	3	296	120	29549
2003	39	8285	44	3702	12	1538	3	294	26	16166	3	100	127	30085
2004	41	8200	45	4086	12	1416	5	371	23	16619	4	114	130	30806
2005	40	8663	49	4049	13	1274	7	395	13	11081	3	129	125	25591
2006	50	9438	53	3906	13	1363	7	426	13	10309	5	215	141	25657

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

År	Vägtransport av gods		Sjötransport		Luftransport		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	1,3	23,5	0,1	0,0	0,7	9,7
1998	0,4	2,7	5,2	20,1	5,7	30,6	5,6	0,0	2,1	37,1	0,1	0,0	0,8	13,7
1999	0,6	15,2	6,5	22,2	6,2	40,5	10,0	0,0	2,0	45,0	0,1	0,0	0,9	22,5
2000	0,6	15,6	7,0	21,3	7,4	41,9	5,6	0,0	2,6	45,7	0,1	0,0	1,1	23,1
2001	0,6	15,4	8,0	21,8	7,1	41,8	12,5	2,0	2,6	45,5	0,1	0,1	1,1	21,6
2002	0,5	15,2	8,1	25,3	7,4	44,0	13,6	3,9	3,5	62,1	0,2	3,2	1,1	25,8
2003	0,5	14,8	7,7	29,1	9,1	45,6	13,6	3,7	4,0	62,2	0,2	1,1	1,2	26,1
2004	0,5	14,5	7,5	31,6	8,5	29,6	21,7	4,9	3,5	61,9	0,2	1,2	1,2	26,1
2005	0,5	15,0	7,9	31,1	8,6	29,0	26,9	5,4	2,0	40,4	0,2	1,3	1,1	21,4
2006	0,6	15,7	8,5	30,8	9,5	30,8	25,9	5,7	2,0	38,2	0,3	2,1	1,3	21,1

Tabell 6A: Transportbranschens samlade resultaträkning

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	120284	2680	-212	-28050	-5751	-86645	-161	3384	-3292			-70	2988	-357	2561
1998	127745	2587	-899	-30098	-6949	-93648	-1241	2589	-3522	580	-1513	-2174	3554	-583	797
1999	133078	3154	226	-32209	-7347	-98936	-2036	5698	-4548	3067	-1917	-888	3275	-434	1953
2000	145496	3917	774	-34220	-7356	-109697	-1093	4302	-6551	-477	-1772	-3342	4785	-1058	385
2001	163418	4052	34	-37834	-8503	-121966	-790	3375	-6202	-622	-2205	-3618	4754	-918	218
2002	168214	4097	-803	-40193	-8529	-125016	-2203	4429	-4654	705	-929	-2429	3185	-411	345
2003	178294	4384	72	-41499	-9097	-129593	2560	3784	-4632	728	-1576	1713	603	-765	1551
2004	188913	5282	132	-44002	-9338	-137446	3541	3775	-3760	1418	-1404	3556	366	-944	2978
2005	209819	6909	85	-46825	-10397	-155054	4544	5006	-3476	2792	-1263	6074	-1584	602	5092
2006	224225	7006	-852	-48442	-10586	-164715	6641	5309	-3548	2991	-1230	8402	-1089	-1518	5795

Tabell 6B: Transportbranschens samlade balansräkning

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägggn.	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn.	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	o skulder
1997					60555			42332	102894	24064	13814		34253		28155		102898
1998	503	42390	32846	19995	62887	36458	11759	48217	111104	23719	14264	2720	40964	2653	29600	12925	111098
1999	3016	46734	40392	29099	78849	37450	13322	50774	129623	26995	14059	2757	40811	2236	45003	13509	129622
2000	2793	49965	43730	27967	80725	43821	16709	60530	141256	29460	15777	2611	46980	2534	46428	16612	141248
2001	3601	57702	49302	27399	88702	44650	19512	64161	152861	31057	16142	4024	46684	3128	54954	17952	152846
2002	3309	61683	51210	24462	89454	45731	16283	62013	151462	28657	17912	4584	48855	3699	51459	18480	151464
2003	3169	63170	50934	21557	87895	46360	15246	61605	149483	31827	19173	3976	47843	3684	46680	19148	149477
2004	4646	69795	53337	20000	94441	47225	15320	62545	156989	34725	20389	4358	50497	4517	47017	21885	156990
2005	4239	77203	61596	23223	104664	49299	18249	67547	172333	38444	23507	4034	53509	5492	52843	24045	172326
2006	4406	82184	67665	22590	109181	49385	19249	68633	177815	41224	25406	5212	53678	5597	52297	23762	177815

Tabell 6C: Nyckeltal för hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	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%	-0,1%	2,7%	1224	345	33%	117%	6,7%			
1998	2,0%	-6,1%	4,4%	2,3	-0,3%	-1,6%	1,8%	1269	365	31%	115%	5,7%	110%	6,2%	2,4%
1999	2,7%	-2,1%	4,8%	2,5	-1,7%	-0,6%	2,6%	1298	364	29%	103%	7,5%	116%	4,2%	1,9%
2000	1,7%	-7,6%	6,3%	2,5	-1,3%	-2,1%	1,7%	1362	372	29%	103%	9,3%	120%	9,3%	4,2%
2001	1,7%	-8,5%	5,6%	2,6	-0,5%	-2,2%	1,6%	1450	404	28%	107%	10,7%	127%	12,3%	5,5%
2002	2,0%	-5,3%	4,0%	2,6	-0,8%	-1,3%	1,8%	1470	414	27%	111%	7,8%	115%	2,9%	1,5%
2003	4,2%	3,8%	4,5%	2,3	1,4%	1,0%	3,5%	1549	461	31%	119%	7,7%	118%	6,0%	0,6%
2004	4,6%	7,3%	3,5%	2,2	1,8%	1,9%	3,8%	1601	481	31%	120%	6,4%	114%	6,0%	2,5%
2005	5,5%	11,0%	3,0%	2,1	2,1%	2,9%	4,5%	1757	517	32%	122%	6,7%	120%	11,1%	1,2%
2006	7,2%	14,1%	3,0%	2,0	3,3%	3,7%	5,7%	1843	547	33%	126%	6,7%	123%	6,9%	1,9%

Tabell 6D: Nyckeltal för hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans) exklusive Kollektivtrafik

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	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	8,9%	13,6%	5,7%	1,5	4,1%	4,3%	7,1%	1319	402	39%	124%	4,6%			
1998	7,4%	6,3%	5,7%	1,6	3,5%	1,8%	5,7%	1361	410	38%	130%	3,9%	113%	6,5%	3,2%
1999	7,0%	9,9%	5,5%	2,0	1,8%	3,0%	6,4%	1401	410	33%	109%	6,2%	121%	5,7%	2,7%
2000	6,8%	7,2%	7,8%	2,2	2,9%	2,0%	6,2%	1474	442	31%	110%	7,3%	125%	8,0%	2,7%
2001	5,9%	4,8%	6,5%	2,5	2,9%	1,2%	5,2%	1564	471	29%	112%	9,4%	136%	13,8%	7,2%
2002	6,4%	7,5%	4,7%	2,5	2,4%	1,8%	5,5%	1548	476	29%	118%	5,4%	118%	1,0%	2,0%
2003	6,5%	9,1%	5,3%	2,1	2,7%	2,3%	5,2%	1605	495	32%	125%	6,2%	123%	4,1%	0,4%
2004	7,0%	13,3%	4,0%	2,0	3,2%	3,5%	5,6%	1668	517	33%	124%	5,6%	120%	6,3%	2,3%
2005	7,7%	16,2%	3,4%	2,0	3,3%	4,4%	6,1%	1855	555	34%	125%	6,5%	124%	12,2%	0,9%
2006	9,5%	20,3%	3,4%	1,8	4,6%	5,6%	7,4%	1934	585	36%	128%	7,3%	129%	7,3%	2,9%

Tabell 7A: Resultaträkning för delbranschen Vägtransport av gods

År	Netto-omsåtn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	56576	528	38	-13903	-2953	-36433	2209	441	-781			1868	-768	-328	772
1998	60695	846	-28	-15136	-3217	-40854	2300	419	-847	174	-603	1871	-733	-342	796
1999	64362	881	-53	-16206	-3519	-43343	2121	418	-1133	-155	-561	1404	-509	-331	564
2000	70105	911	218	-17193	-3757	-47912	2366	385	-1294	-260	-650	1456	-740	-352	364
2001	73610	938	29	-18085	-4023	-50042	2427	377	-1445	-369	-700	1360	-371	-444	545
2002	75887	908	22	-18569	-4110	-51619	2519	1033	-1073	671	-711	2479	-441	-380	1658
2003	78817	939	67	-19388	-4253	-53943	2239	375	-1497	-477	-646	1117	-284	-453	380
2004	83998	1134	8	-20388	-4455	-57950	2347	378	-1269	-303	-588	1457	-207	-561	689
2005	90039	1383	7	-21526	-4737	-62156	3012	810	-733	595	-518	3089	-315	-706	2068
2006	98375	1342	9	-22678	-4974	-68195	3882	1020	-838	799	-617	4064	-660	-856	2548

Tabell 7B: Balansräkning för delbranschen Vägtransport av gods

År	Anläggningstillgångar				Summa anläggn.	Omsättnings-tillgångar		Summa omsåtn.	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	o skulder
1997					16536			13029	29565	5522	3999		11924		7659		29559
1998	322	14953	12897	3015	18288	10667	3835	14502	32790	6067	4443	580	13164	1085	8537	5329	32785
1999	361	16383	14376	6482	23226	12129	3938	16070	39294	6565	4822	648	14381	1280	12880	5781	39293
2000	276	17644	15517	6672	24592	12801	3821	16622	41215	6685	5031	691	15465	1478	13341	6400	41206
2001	370	18499	16183	6442	25311	13052	4302	17354	42662	7200	5319	756	15720	1649	13668	6568	42662
2002	322	19021	16498	3303	22646	13084	4267	17351	39993	7951	5687	818	15915	1823	9624	6749	39996
2003	273	19585	17226	3223	23081	13632	4715	18346	41424	8405	5922	900	16463	2053	9737	7080	41418
2004	364	20670	18196	3418	24452	15757	5141	20899	45352	9105	6151	1152	18896	2375	10044	7377	45352
2005	330	21991	19316	3565	25886	16423	5787	22210	48091	10229	6432	1174	19270	2667	10992	7892	48092
2006	357	23882	20809	3461	27700	18598	6307	24905	52606	11643	7000	1235	21015	3008	11715	8605	52608

Tabell 7C: Nyckeltal för delbranschen Vägtransport av gods

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%	1123	378	28%	191%	2,0%			
1998	8,3%	20,0%	3,6%	2,5	3,8%	3,1%	4,5%	1160	395	28%	185%	2,2%	107%	7,3%	3,8%
1999	6,5%	13,6%	3,9%	2,9	3,4%	2,1%	4,0%	1195	407	26%	164%	2,6%	109%	6,0%	3,0%
2000	6,1%	14,0%	4,2%	3,0	3,1%	2,1%	3,6%	1269	418	25%	170%	1,6%	104%	8,9%	2,6%
2001	6,5%	12,4%	4,5%	2,9	3,3%	1,9%	3,8%	1313	437	26%	173%	2,2%	107%	5,0%	1,5%
2002	8,8%	20,9%	3,7%	2,3	3,3%	3,3%	4,7%	1362	452	30%	190%	1,9%	106%	3,1%	-0,6%
2003	6,1%	8,8%	5,2%	2,3	2,8%	1,4%	3,2%	1407	461	31%	190%	2,4%	108%	3,9%	0,5%
2004	6,0%	10,7%	4,0%	2,4	2,8%	1,7%	3,2%	1487	481	30%	185%	2,4%	108%	6,6%	0,9%
2005	7,9%	20,8%	2,2%	2,2	3,3%	3,4%	4,2%	1562	508	31%	187%	3,3%	112%	7,2%	2,0%
2006	9,3%	24,4%	2,3%	2,2	3,9%	4,1%	5,0%	1637	525	32%	187%	4,0%	116%	9,3%	4,2%

Tabell 8A: Resultaträkning för delbranschen Sjötransport

År	Nettoomsätt.	Övriga rörelseintäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskrivningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	28355	904	-208	-4543	-999	-21496	1883	2177	-1813			2246	-681	-88	1477
1998	29499	402	-1107	-4708	-1109	-22943	63	1664	-1951	198	-485	-224	28	-152	-348
1999	29622	745	-138	-4945	-1462	-23966	-144	4544	-1961	3403	-820	2440	-342	16	2114
2000	31289	798	442	-4998	-1688	-24265	1578	3276	-4259	-232	-751	595	247	-287	555
2001	32973	395	258	-4744	-1916	-25612	1355	2395	-3176	360	-1141	574	571	-331	814
2002	31023	512	-175	-4917	-1808	-24100	563	2799	-2061	615	123	1300	-880	56	476
2003	32622	551	96	-5103	-1886	-24963	1317	2899	-1734	1531	-366	2483	-240	-285	1958
2004	34609	550	109	-5584	-1871	-25518	2296	2885	-1345	1825	-285	3836	-867	-300	2669
2005	40099	1297	75	-6160	-2385	-30453	2477	3592	-1643	2307	-358	4426	-2458	480	2448
2006	41497	923	-94	-5576	-1988	-31596	3165	3626	-1527	2330	-231	5265	-1202	-442	3621

Tabell 8B: Balansräkning för delbranschen Sjötransport

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa	Summa	Obeskatt.	Avsätt-	Korta skulder		Långa skulder		Summa
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	anlägggn. tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar					tillgångar	Summa eget kapital	reserver	ningar	
1997					30002			12423	42425	15452	6980		9489		9833		42425
1998	74	13372	10195	15245	28691	6726	4075	10801	39492	13959	6812	747	8810	1187	9164	4852	39492
1999	180	15643	14810	19916	35739	8570	4655	13226	48965	15812	6171	685	8446	519	17850	4730	48965
2000	104	17887	16919	18472	36464	8667	7943	16610	53074	14648	7988	525	9132	592	20782	6520	53074
2001	662	17439	14943	15965	34066	10199	8482	18681	52747	13951	7588	620	9069	816	21519	8197	52747
2002	480	19694	17099	16482	36657	9363	6014	15378	52034	12074	8450	533	10087	1103	20890	8415	52034
2003	389	19760	18432	15131	35279	10839	5054	15893	51172	12955	8715	532	9570	945	19400	8458	51172
2004	446	22145	19640	13034	35624	11671	4389	16060	51685	13956	9598	717	9485	1342	17929	8395	51685
2005	405	24483	20033	15135	40023	14124	5843	19968	59991	14409	12183	707	12303	1846	20389	9656	59985
2006	312	26272	22891	13815	40398	13829	5386	19214	59613	14746	13308	702	11057	1712	19800	10513	59613

Tabell 8C: Nyckeltal för delbranschen Sjötransport

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	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	9,6%	11,0%	8,3%	1,1	6,6%	7,9%	14,3%	2076	559	48%	67%	10,3%			
1998	7,2%	-0,4%	8,8%	1,1	4,0%	-0,3%	9,6%	2245	532	48%	75%	6,7%	119%	4,0%	-3,8%
1999	9,3%	12,0%	6,8%	1,4	0,0%	8,2%	15,3%	2306	498	41%	60%	16,1%	152%	0,4%	-2,2%
2000	8,3%	2,8%	13,0%	1,6	3,6%	1,8%	14,0%	2374	593	38%	59%	23,9%	178%	5,6%	2,6%
2001	6,5%	2,8%	9,5%	1,7	3,3%	1,6%	10,5%	2817	663	37%	63%	29,2%	201%	5,4%	-11,2%
2002	6,8%	7,2%	6,0%	1,9	2,4%	4,2%	11,4%	2501	602	35%	60%	17,1%	148%	-5,9%	6,0%
2003	8,1%	12,9%	5,4%	1,7	3,7%	7,6%	12,6%	2567	646	38%	64%	19,4%	162%	5,2%	2,4%
2004	9,8%	18,4%	4,4%	1,5	6,3%	11,1%	14,7%	2678	746	40%	67%	19,0%	166%	6,1%	1,7%
2005	10,0%	19,1%	4,5%	1,6	6,0%	11,0%	14,9%	3081	841	39%	67%	19,1%	158%	15,9%	0,7%
2006	11,6%	21,6%	4,3%	1,5	7,9%	12,7%	16,6%	3273	854	41%	70%	19,7%	170%	3,5%	-2,6%

Tabell 9A: Resultaträkning för delbranschen Lufttransport

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskrivningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	6597	75	-20	-1035	-173	-5431	-15	324	-77			232	10	108	350
1998	7007	58	-18	-1296	-159	-5564	27	107	-76	75	-43	59	84	-28	115
1999	8476	174	46	-1564	-204	-7095	-167	204	-543	-294	-45	-506	-100	-47	-653
2000	8935	120	194	-1688	-278	-7044	240	322	-161	249	-88	401	4	-326	79
2001	9218	313	-7	-1765	-227	-7421	119	73	-134	15	-76	58	7	-77	-12
2002	8740	81	-36	-1737	-200	-7076	-228	79	-95	0	-15	-244	191	-4	-57
2003	9152	130	-6	-1945	-320	-7018	-8	67	-173	25	-131	-114	-47	-59	-220
2004	11205	364	11	-2304	-222	-9364	-309	232	-132	138	-37	-209	56	-31	-184
2005	17198	1032	0	-2887	-269	-16059	-985	302	-258	72	-28	-940	68	29	-843
2006	18379	1170	0	-3211	-292	-15954	91	162	-329	-160	-7	-76	-14	89	-1

Tabell 9B: Balansräkning för delbranschen Lufttransport

År	Anläggningstillgångar				Summa anlägggn. tillgångar	Omsättnings-tillgångar		Summa omsättn. tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	Summa eget kapital	ning	Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	o skulder
1997					2135			2317	4473	1240		1749		972		4473
1998	44	1585	1477	655	2285	2067	418	2485	4770	1184	258	1758	39	1255	448	4770
1999	27	2135	1560	1305	3467	2685	525	3211	6677	1639	539	2629	65	1540	877	6677
2000	23	2126	2049	1597	3746	3600	383	3983	7728	1495	226	3899	103	1734	1088	7728
2001	3	1637	1571	491	2131	2518	757	3275	5406	1351	187	2301	40	1213	691	5393
2002	27	1467	1072	533	2026	2324	615	2939	4965	1104	114	2359	80	1095	570	4965
2003	75	1261	1063	601	1937	2015	631	2646	4582	1052	171	2171	148	753	480	4582
2004	1282	1457	1396	714	3453	3427	517	3945	7398	1778	266	3786	168	1143	452	7398
2005	1036	1407	1335	567	3009	3583	497	4081	7217	1371	332	3689	195	1436	388	7217
2006	1321	1551	1451	1149	4021	3554	715	4269	8290	2377	651	3704	141	1108	389	8290

Tabell 9C: Nyckeltal för delbranschen Lufttransport

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	6,9%	15,8%	2,6%	2,0	-0,2%	3,5%	4,7%	2579	474	33%	147%	8,6%			
1998	3,2%	4,2%	2,2%	2,4	0,7%	0,8%	2,2%	2280	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%	2477	454	28%	127%	6,9%	116%	21,0%	11,4%
2000	4,7%	22,4%	2,7%	3,4	0,5%	4,4%	4,0%	2559	576	23%	116%	0,9%	97%	5,4%	2,0%
2001	3,7%	3,8%	3,5%	2,4	1,4%	0,7%	2,2%	2786	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%	2739	547	26%	176%	6,6%	116%	-5,2%	-3,5%
2003	1,4%	-8,4%	5,4%	2,4	0,0%	-1,2%	0,7%	2712	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%	2342	461	28%	151%	1,4%	100%	22,4%	41,8%
2005	-9,5%	-57,0%	4,6%	3,4	-5,7%	-5,5%	-4,0%	3917	494	23%	238%	2,3%	106%	53,5%	-8,2%
2006	2,6%	-4,2%	5,9%	2,1	0,5%	-0,6%	1,2%	4158	813	33%	222%	3,1%	111%	6,9%	0,7%

Tabell 10A: Resultaträkning för delbranschen Järnvägstransport

År	Nettoomsätt.	Övriga rörelseintäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskrivningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	975	3	0	-164	-205	-761	-153	5	-25			-172	47	0	-125
1998	1010	100	1	-200	-87	-828	-4	5	-14	-6	-2	-13	94	-3	78
1999	1197	93	94	-307	-115	-1019	-56	18	-32	-15	0	-71	31	-7	-47
2000	1535	109	14	-344	-159	-1202	-47	20	-86	-1	-65	-113	-15	1	-127
2001	11914	89	-41	-3040	-707	-8067	150	283	-815	-456	-76	-382	-39	-37	-458
2002	13094	93	-891	-3975	-820	-8265	-764	234	-818	-485	-100	-1348	2	-85	-1431
2003	13464	122	-83	-3621	-896	-8771	215	208	-685	-252	-225	-262	-235	73	-424
2004	13038	552	0	-3520	-871	-8631	568	134	-551	-81	-336	151	16	-3	164
2005	13278	211	0	-3362	-898	-8229	1000	95	-436	-146	-195	659	-168	895	1386
2006	13946	179	0	-3737	-1118	-8257	1013	250	-408	48	-207	854	-87	-183	584

Tabell 10B: Balansräkning för delbranschen Järnvägstransport

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa eget kapital	Obskatt. reserver	Avsättningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder	
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	anläggningstillgångar	Varulager	Likvida medel	omsättningstillgångar				Summa	Därav kreditinst.	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	2348	872	547	54	3274	359	383	743	4017	656	115	80	942	11	2224	6	4017
2000	2315	838	611	62	3215	548	342	889	4104	545	130	69	922	6	2439	3	4104
2001	2500	7965	7364	2676	13141	2968	1489	4457	17598	2167	169	1062	3958	1	10242	7	17598
2002	2432	7851	6117	2286	12570	2793	1061	3854	16424	828	176	1530	3880	0	10010	11	16424
2003	2372	7328	7076	835	10535	2673	1070	3743	14278	2258	411	1314	3614	0	6681	23	14278
2004	2345	8304	6854	1190	11838	1737	1617	3354	15192	2740	395	979	3662	22	7416	1168	15192
2005	2276	9267	7285	2468	14012	1847	1921	3767	17779	4710	565	598	3749	50	8157	1132	17779
2006	2263	9339	8811	2274	13876	1788	2909	4697	18572	5407	654	299	4178	29	8035	1235	18572

Tabell 10C: Nyckeltal för delbranschen Järnvägstransport

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	-17,4%	-43,3%	5,5%	1,1	-15,7%	-17,7%	-15,1%	2014	448	47%	115%	-13,7%			
1998	0,0%	-2,4%	3,1%	0,9	-0,5%	-1,3%	0,0%	1757	490	53%	104%	-1,3%	89%	3,6%	18,8%
1999	-3,3%	-9,6%	1,0%	4,4	-12,5%	-5,9%	-11,1%	1513	344	18%	30%	-16,6%	76%	18,5%	37,6%
2000	-1,0%	-17,7%	2,5%	5,4	-4,0%	-7,4%	-2,7%	1829	527	16%	37%	-2,1%	92%	28,2%	6,1%
2001	2,7%	-16,7%	5,3%	6,7	1,6%	-3,2%	4,0%	1603	530	13%	68%	4,2%	111%	676,3%	785,9%
2002	2,2%	-128,1%	4,5%	16,2	1,0%	-9,3%	2,8%	1571	591	6%	80%	-0,2%	98%	9,9%	12,1%
2003	3,5%	-10,3%	5,8%	4,6	2,2%	-1,9%	3,8%	1710	612	18%	94%	1,0%	102%	2,8%	-5,6%
2004	4,6%	6,3%	4,2%	4,0	4,4%	1,5%	5,4%	1708	650	20%	86%	-2,4%	90%	-3,2%	-3,0%
2005	6,2%	12,9%	3,4%	2,5	7,5%	5,0%	8,2%	1820	721	29%	75%	0,1%	99%	1,8%	-4,5%
2006	6,8%	14,5%	3,2%	2,2	7,3%	6,1%	9,1%	1872	788	32%	75%	3,7%	111%	5,0%	2,1%

Tabell 11A: Resultaträkning för delbranschen Kollektivtrafik

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	21917	1088	-25	-6863	-1215	-18612	-4217	414	-531			-4334	4393	-26	33
1998	23024	1092	252	-7057	-2144	-18937	-3773	340	-568	97	-326	-4002	4097	-21	74
1999	22392	1166	274	-7338	-1794	-18642	-3942	479	-816	102	-438	-4279	4201	-31	-109
2000	25916	1874	-104	-7960	-1203	-23907	-5385	260	-676	-259	-157	-5801	5310	-53	-544
2001	27366	2212	-205	-8031	-1327	-25030	-5016	231	-553	-173	-149	-5339	4615	4	-720
2002	30825	2389	280	-8590	-1260	-28116	-4472	267	-517	-92	-159	-4723	4333	39	-351
2003	35245	2554	1	-8947	-1391	-28830	-1369	207	-462	-110	-145	-1623	1434	-6	-195
2004	36845	2575	5	-9619	-1551	-29774	-1519	130	-394	-165	-100	-1784	1375	-10	-419
2005	39216	2882	4	-10106	-1720	-31434	-1158	137	-342	-95	-110	-1362	1289	-46	-119
2006	41161	3289	-765	-10292	-1808	-33348	-1763	200	-376	-63	-113	-1939	894	-66	-1111

Tabell 11B: Balansräkning för delbranschen Kollektivtrafik

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	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997					10169			13351	23506	1133	2266		9804		9046		23520
1998	18	10882	6945	835	11735	15879	3045	18925	30659	1628	2360	1093	15790	282	9951	1871	30659
1999	87	10603	8185	1137	11827	12796	3439	16235	28062	1843	2414	803	13164	287	9838	1663	28062
2000	60	10217	7618	942	11218	17223	3804	21027	32245	5541	2023	1098	16217	259	7366	2079	32245
2001	46	10826	8108	1652	12523	14888	4064	18952	31475	5826	2459	1398	14296	513	7496	1912	31475
2002	33	12190	9221	1686	13909	17111	3871	20982	34891	6099	3029	1567	15202	566	8993	2125	34891
2003	44	13674	5858	1589	15308	16153	3258	19410	34705	6503	3388	1037	14551	375	9238	2472	34705
2004	185	15645	5946	1388	17218	13574	3121	16695	33916	6385	3512	1221	13171	439	9627	3846	33916
2005	159	18427	12303	1205	19791	12162	3579	15741	35531	6833	3632	1201	12825	506	11040	4357	35531
2006	119	19398	12302	1526	21043	10344	3279	13623	34666	6022	3660	2304	12007	485	10673	2297	34666

Tabell 11C: Nyckeltal för delbranschen Kollektivtrafik

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	-16,2%	-156,8%	2,6%	7,5	-19,2%	-19,8%	-17,4%	925	164	12%	93%	16,2%			
1998	-12,0%	-120,3%	2,1%	8,2	-17,5%	-17,4%	-16,0%	971	218	11%	75%	13,6%	105%	5,1%	0,1%
1999	-13,3%	-114,3%	2,6%	6,8	-18,8%	-18,3%	-16,7%	952	209	13%	80%	13,7%	105%	-2,7%	-0,8%
2000	-15,6%	-79,0%	1,6%	3,6	-20,4%	-21,3%	-19,4%	1010	151	22%	80%	18,6%	113%	15,7%	9,1%
2001	-14,6%	-70,1%	2,3%	3,1	-17,6%	-19,5%	-16,7%	1066	177	24%	87%	17,0%	107%	5,6%	0,0%
2002	-12,9%	-56,6%	1,8%	3,2	-15,4%	-15,2%	-14,6%	1202	199	24%	88%	18,8%	108%	12,6%	-0,1%
2003	-3,4%	-18,1%	1,8%	2,9	-3,9%	-4,6%	-3,3%	1356	345	26%	102%	13,8%	105%	14,3%	1,4%
2004	-4,1%	-20,0%	1,6%	2,8	-4,1%	-4,8%	-3,8%	1372	359	26%	109%	9,6%	96%	4,5%	3,3%
2005	-2,9%	-14,4%	1,3%	2,8	-3,0%	-3,5%	-2,6%	1431	389	27%	110%	7,4%	106%	6,4%	2,0%
2006	-2,3%	-22,4%	1,4%	3,0	-2,4%	-4,7%	-1,9%	1523	411	25%	119%	3,9%	100%	5,0%	-1,4%

Tabell 12A: Resultaträkning för delbranschen Taxitrafik

År	Nettoomsätt.	Övriga rörelseintäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskrivningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	5864	83	3	-1542	-205	-3912	132	23	-65			90	-14	-22	54
1998	6511	90	2	-1701	-233	-4522	146	54	-65	42	-54	134	-16	-36	82
1999	7029	95	3	-1850	-253	-4872	153	36	-64	25	-53	125	-6	-34	85
2000	7716	105	10	-2037	-271	-5367	155	40	-74	25	-60	121	-20	-42	59
2001	8338	104	0	-2169	-303	-5794	175	17	-79	1	-64	111	-30	-32	49
2002	8645	113	-3	-2406	-331	-5839	179	17	-89	-4	-67	106	-18	-37	51
2003	8993	88	-3	-2493	-350	-6069	167	27	-81	10	-64	114	-27	-34	53
2004	9217	106	-1	-2587	-368	-6209	158	16	-70	4	-58	104	-4	-40	60
2005	9989	105	-1	-2784	-389	-6723	197	70	-65	58	-54	202	1	-50	153
2006	10868	103	-1	-2948	-407	-7364	253	52	-71	37	-56	234	-22	-59	153

Tabell 12B: Balansräkning för delbranschen Taxitrafik

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa eget kapital	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 kreditinst.	Därav kreditinst.	Summa kreditinst.	
1997					1029			1051	2079	388	154	992		536		2075
1998	16	1022	829	168	1206	849	364	1214	2420	468	187	1138	60	618	422	2420
1999	12	1099	915	205	1316	911	381	1291	2607	481	206	1248	74	671	452	2608
2000	15	1254	1016	222	1491	982	417	1399	2890	546	232	1345	96	767	522	2891
2001	20	1337	1135	173	1530	1025	418	1443	2973	561	254	1340	109	816	577	2971
2002	16	1459	1202	173	1647	1055	454	1509	3155	600	277	1411	127	848	610	3154
2003	16	1562	1279	177	1755	1049	519	1568	3322	654	302	1474	162	871	636	3322
2004	25	1574	1304	255	1854	1058	534	1592	3446	761	307	1497	172	859	648	3447
2005	33	1629	1323	282	1943	1159	621	1780	3724	892	307	1673	228	830	620	3722
2006	35	1742	1400	365	2143	1272	653	1925	4068	1030	334	1717	223	966	723	4067

Tabell 12C: Nyckeltal för delbranschen Taxitrafik

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	7,5%	18,1%	4,1%	3,2	2,3%	1,5%	2,6%	783	252	24%	282%	1,0%			
1998	7,0%	17,6%	3,6%	3,0	2,2%	1,6%	2,6%	829	265	25%	269%	1,2%	105%	11,0%	4,9%
1999	6,9%	18,9%	3,2%	3,1	2,1%	1,7%	2,6%	869	278	24%	270%	0,6%	101%	8,0%	3,0%
2000	6,3%	16,8%	3,4%	3,1	1,9%	1,6%	2,4%	921	293	25%	267%	0,7%	102%	9,8%	3,5%
2001	6,4%	15,1%	3,5%	3,0	2,1%	1,3%	2,3%	982	312	25%	280%	1,2%	106%	8,1%	1,3%
2002	6,3%	13,7%	3,6%	2,9	2,1%	1,3%	2,3%	948	320	25%	274%	1,1%	105%	3,7%	7,5%
2003	5,9%	13,0%	3,3%	2,8	1,9%	1,3%	2,2%	980	328	26%	271%	1,0%	105%	4,0%	0,5%
2004	5,1%	10,6%	2,8%	2,5	1,7%	1,1%	1,9%	989	334	29%	267%	1,0%	105%	2,5%	1,6%
2005	7,2%	18,1%	2,5%	2,3	2,0%	2,0%	2,7%	1036	350	30%	268%	1,1%	105%	8,4%	3,5%
2006	7,5%	18,4%	2,5%	2,2	2,3%	2,2%	2,8%	1084	360	31%	267%	1,9%	110%	8,8%	4,0%

Tabell 13A: Resultaträkning för svenska företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	110529	2592	-212	-25238	-5449	-80242	-399	2389	-2875			-886	3052	-317	1849
1998	112639	2337	-845	-25853	-5627	-84178	-1506	2401	-2711	1212	-1523	-1817	3751	-556	1378
1999	97918	2680	311	-24480	-6165	-71904	-1641	4608	-3034	3372	-1799	-69	3390	-418	2903
2000	105555	3147	465	-25618	-6668	-78080	-1204	3144	-5822	-907	-1772	-3884	4562	-917	-239
2001	122727	3460	-259	-29149	-7917	-89978	-1107	2714	-4721	-93	-1915	-3115	4128	-676	337
2002	122936	3507	-806	-29218	-7756	-91012	-2322	3062	-3933	300	-1171	-3194	3235	-434	-393
2003	129871	3745	17	-29999	-8122	-93260	2251	2354	-3398	516	-1560	1208	415	-665	958
2004	139462	4716	134	-31601	-8307	-100674	3731	2285	-2620	927	-1262	3397	427	-851	2973
2005	164240	5921	86	-35920	-9284	-121153	3897	3881	-3022	2076	-1217	4756	-1417	808	4147
2006	175218	6274	-748	-37563	-9509	-128301	5377	3855	-3094	1932	-1172	6138	-426	-1292	4420

Tabell 13B: Balansräkning för svenska företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

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	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	Summa kreditinst.	Därav kreditinst.	o skulder
1997					55239			39114	94359	20761	12805		31271		26982		94363
1998	479	38458	29935	17832	56769	33598	11162	44759	101527	20843	12724	2551	36992	2073	28418	12796	101522
1999	2742	41302	35286	18453	62497	28788	12145	40936	103432	19599	12314	1629	31941	2216	37951	13381	103431
2000	2658	45754	39734	18994	67406	33513	13311	46824	114230	23321	13955	1668	35550	2476	39735	16455	114222
2001	3192	53973	45904	18304	75468	37085	14307	51391	126857	25909	14910	3062	37436	3007	45540	17087	126842
2002	2948	56423	46338	19256	78626	38036	12590	50625	129246	24667	16344	3681	38359	3571	46200	17496	129248
2003	2746	57167	45326	17510	77423	36956	12756	49712	127117	27128	17324	2869	37538	3559	42274	18322	127112
2004	1903	62808	47191	17305	82015	37147	12707	49854	131873	30343	18160	2905	39384	4344	41080	19885	131874
2005	1652	70010	55028	21501	93163	40400	14821	55220	148506	33712	21028	2572	43997	5309	47203	22093	148499
2006	1885	73315	59652	20050	95250	38272	15907	54179	149431	34575	22293	3690	42998	5355	45877	21522	149431

Tabell 13C: Nyckeltal för svenska företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelse-marginal	Netto-marginal	Vinst-procent	Netto-omsätt. per anställd	Förädlings-värde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelse-kapital	Kassa-likviditet
1997	2,1%	-3,0%	4,5%	2,1	-0,4%	-0,8%	1,8%	1246	344	32%	117%	7,1%	
1998	1,7%	-5,7%	3,7%	2,4	-0,6%	-1,5%	1,5%	1296	355	30%	111%	6,9%	112%
1999	2,6%	0,2%	3,9%	2,6	-2,0%	0,0%	2,7%	1232	361	28%	95%	9,2%	118%
2000	1,3%	-10,9%	6,9%	2,4	-1,6%	-3,5%	1,4%	1285	373	29%	92%	10,7%	121%
2001	1,5%	-8,5%	5,2%	2,5	-0,7%	-2,5%	1,5%	1390	410	29%	97%	11,4%	125%
2002	1,2%	-8,2%	4,0%	2,5	-1,2%	-2,4%	1,3%	1448	418	28%	95%	10,0%	118%
2003	3,6%	3,0%	3,9%	2,2	1,7%	0,9%	3,5%	1527	474	31%	102%	9,4%	119%
2004	4,5%	7,9%	2,9%	2,0	2,6%	2,5%	4,2%	1599	499	33%	106%	7,5%	114%
2005	5,2%	9,7%	3,0%	2,0	2,3%	2,9%	4,7%	1751	523	33%	111%	6,8%	118%
2006	6,7%	12,1%	3,1%	2,0	3,5%	3,5%	5,7%	1825	554	34%	117%	6,4%	120%

Tabell 14A: Resultaträkning för utlandsägda företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Netto-omsätt.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	9755	88	0	-2812	-302	-6403	238	994	-417			816	-64	-40	712
1998	15106	251	-54	-4245	-1323	-9471	265	189	-810	-632	10	-357	-197	-27	-581
1999	35159	474	-85	-7730	-1182	-27032	-395	1090	-1514	-305	-118	-819	-115	-16	-950
2000	39940	770	309	-8602	-688	-31616	112	1158	-728	430	0	542	222	-141	623
2001	40691	592	293	-8685	-586	-31988	317	660	-1481	-530	-291	-503	626	-242	-119
2002	45278	590	3	-10975	-773	-34005	119	1367	-721	405	241	765	-50	23	738
2003	48422	639	55	-11499	-975	-36333	310	1430	-1234	212	-16	506	187	-100	593
2004	49451	566	-1	-12401	-1031	-36773	-190	1489	-1141	491	-142	159	-60	-94	5
2005	45579	988	0	-10905	-1113	-33902	647	1126	-455	716	-45	1318	-167	-206	945
2006	49007	731	-104	-10879	-1077	-36414	1264	1455	-454	1059	-59	2264	-663	-226	1375

Tabell 14B: Balansräkning för utlandsägda företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsättningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder	
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finansiella	anläggningstillgångar	Varulager	Likvida medel	omsättningstillgångar				Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.		
1997					5317			3219	8535	3303	1009		2982		1173		8535
1998	23	3932	2912	2163	6118	2860	598	3458	9576	2875	1540	169	3973	580	1182	129	9576
1999	274	5433	5106	10645	16352	8662	1177	9839	26191	7396	1745	1128	8870	20	7052	128	26191
2000	135	4212	3997	8973	13320	10308	3398	13706	27026	6139	1822	943	11429	58	6693	157	27026
2001	409	3729	3398	9095	13233	7565	5205	12770	26004	5148	1232	962	9248	121	9414	865	26004
2002	361	5261	4872	5206	10828	7695	3692	11388	22216	3990	1568	903	10496	128	5259	984	22216
2003	423	6003	5608	4046	10472	9404	2490	11894	22365	4698	1849	1107	10305	124	4406	826	22365
2004	2743	6987	6146	2695	12425	10078	2612	12690	25115	4383	2229	1454	11112	173	5937	2000	25115
2005	2586	7193	6568	1722	11501	8899	3427	12326	23827	4733	2479	1462	9512	182	5640	1952	23827
2006	2521	8869	8013	2540	13930	11113	3341	14454	28384	6649	3113	1522	10680	242	6420	2240	28384

Tabell 14C: Nyckeltal för utlandsägda företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelsemarginal	Nettomarginal	Vinstprocent	Nettoomsätt. per anställd	Förädlingsvärde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelsekapital	Kassalikviditet
1997	14,4%	20,3%	9,2%	1,1	2,4%	8,4%	12,6%	1024	352	47%	114%	2,4%	
1998	5,3%	-9,0%	14,5%	1,4	2,1%	-2,4%	3,4%	1097	427	42%	158%	-3,4%	85%
1999	3,0%	-9,5%	8,6%	2,0	-0,9%	-2,3%	2,2%	1527	374	33%	134%	2,8%	108%
2000	3,6%	7,3%	3,7%	2,6	-0,5%	1,4%	2,4%	1621	369	28%	148%	5,7%	118%
2001	2,6%	-8,6%	7,4%	3,3	0,1%	-1,3%	1,6%	1668	381	23%	156%	8,7%	136%
2002	6,7%	15,1%	4,2%	3,3	0,3%	1,7%	3,3%	1532	401	23%	204%	2,0%	106%
2003	7,5%	8,4%	7,6%	2,7	0,5%	1,0%	3,5%	1610	423	27%	217%	3,3%	113%
2004	5,2%	2,6%	6,0%	3,2	-0,4%	0,3%	2,6%	1605	430	24%	197%	3,2%	113%
2005	7,4%	20,2%	2,6%	2,7	1,4%	2,9%	3,9%	1781	495	27%	191%	6,2%	128%
2006	9,8%	25,0%	2,3%	2,2	2,8%	4,5%	5,7%	1910	519	31%	173%	7,7%	134%

Tabell 15A: Resultaträkning för företag med 0-4 anställda företag i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Netto-omsättn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	14787	429	-215	-2971	-1283	-9281	889	809	-754			944	-14	-63	867
1998	14507	474	16	-3089	-1366	-9571	970	685	-1401	-434	-282	254	226	-214	266
1999	16102	464	64	-3164	-1396	-11511	559	1058	-1625	-210	-357	-7	285	-208	70
2000	17927	904	151	-3257	-1655	-12907	1162	1232	-1583	149	-500	812	395	-489	718
2001	19491	859	15	-3417	-1631	-14281	1037	855	-1966	-469	-642	-73	922	-404	445
2002	21062	708	-184	-3466	-1724	-15969	426	1208	-1036	207	-36	597	-348	-87	162
2003	21605	692	1	-3577	-1801	-16055	866	1986	-962	1432	-409	1890	15	-353	1552
2004	20937	739	-1	-3636	-1886	-15264	890	2045	-734	1645	-334	2201	-21	-221	1959
2005	22826	1421	32	-3740	-2003	-17453	1088	1619	-1065	957	-402	1643	-587	20	1076
2006	20542	935	-91	-3798	-2003	-14279	1307	2755	-740	2243	-228	3323	-532	-253	2538

Tabell 15B: Balansräkning för företag med 0-4 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

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	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997					13498			7062	20546	7174	2863		4276		6027		20554
1998	130	8271	6978	6782	15183	5186	3347	8532	23715	8990	2881	277	5145	995	6423	3125	23715
1999	138	8410	7452	6943	15490	6506	3259	9768	25258	9121	2875	344	6527	491	6391	3230	25257
2000	119	11011	10091	9723	20852	6467	3684	10151	31003	7872	4431	168	7040	652	11492	4666	30995
2001	40	10468	9537	11804	22312	5091	6871	11961	34271	8470	3780	226	6939	727	14857	5010	34257
2002	31	12628	11047	9055	21714	5009	5377	10386	32095	7314	4409	206	8213	1000	11957	5706	32097
2003	34	14402	13139	8080	22515	6650	4331	10980	33491	8305	4909	225	7579	1058	12476	6851	33490
2004	29	15485	13889	7492	23007	6277	4896	11172	34181	9833	5479	182	7216	1170	11468	6320	34180
2005	37	16605	14880	8878	25520	6165	6298	12463	37978	10493	6568	289	7828	1338	12805	7448	37971
2006	30	17795	16272	9553	27378	8802	6526	15327	42706	14680	7277	262	8677	1280	11811	7297	42706

Tabell 15C: Nyckeltal för företag med 0-4 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelsemarginal	Nettomarginal	Vinstprocent	Nettoomsätt. per anställd	Förädlingsvärde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelsekapital	Kassalikviditet
1997	8,3%	10,2%	6,7%	1,2	6,0%	6,4%	11,5%	1094	397	45%	72%	18,8%	
1998	6,9%	3,4%	10,1%	1,1	6,6%	2,6%	11,3%	1093	407	47%	61%	23,4%	163%
1999	6,2%	1,0%	10,7%	1,3	3,1%	0,7%	9,6%	1246	391	44%	64%	20,1%	146%
2000	7,2%	9,3%	6,8%	1,8	5,6%	5,7%	12,5%	1393	460	36%	58%	17,4%	139%
2001	5,5%	-0,4%	8,4%	2,1	5,2%	-0,2%	9,6%	1538	479	33%	57%	25,8%	168%
2002	5,7%	6,4%	4,4%	2,1	2,9%	3,2%	8,6%	1646	453	33%	66%	10,3%	122%
2003	8,5%	15,9%	4,4%	1,8	4,0%	8,7%	13,2%	1668	482	35%	65%	15,7%	140%
2004	8,6%	16,0%	3,6%	1,5	4,3%	10,5%	14,0%	1626	498	40%	61%	18,9%	151%
2005	7,0%	10,8%	4,7%	1,5	4,6%	7,2%	11,7%	1773	528	40%	60%	20,3%	154%
2006	9,7%	16,7%	3,2%	1,1	6,8%	16,2%	20,2%	1637	574	47%	48%	32,4%	157%

Tabell 16A: Resultaträkning för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Nettoomsätt.	Övriga rörelseintäkter	Jämför. störande poster	Personalkostnader	Avskrivningar	Övriga rörelsekostn.	Rörelseresultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Bokslutsdisp	Skatter	Årets resultat
1997	41956	733	67	-9465	-2212	-28675	710	1693	-1218			1185	344	-210	1319
1998	45460	671	-883	-10434	-2350	-32958	-503	994	-1005	558	-569	-514	619	-208	-103
1999	46823	825	34	-11089	-2597	-34004	-7	1771	-1117	1159	-506	647	657	-209	1095
2000	51889	951	284	-11774	-2737	-37534	1077	1058	-878	725	-545	1254	-161	-279	814
2001	53264	991	1	-12267	-2878	-37998	1122	867	-870	566	-570	1116	-11	-385	720
2002	52618	1146	-29	-12718	-3041	-37076	899	562	-980	142	-560	480	-98	-230	152
2003	58774	1277	3	-13452	-3455	-41650	1498	945	-1154	356	-565	1290	30	-393	927
2004	64546	1449	15	-14246	-3636	-45686	2440	1092	-828	774	-510	2704	-275	-623	1806
2005	67739	1856	11	-14783	-3746	-47939	3140	2243	-1070	1651	-478	4313	-130	-868	3315
2006	71196	1505	198	-15106	-3895	-50360	3542	1256	-1450	378	-572	3347	-726	-784	1837

Tabell 16B: Balansräkning för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Anläggningstillgångar				Summa	Omsättnings-		Summa	Summa eget kapital	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 kreditinst.	Därav kreditinst.	Summa kreditinst.		Därav kreditinst.
1997					23922			13025	36967	10671	4575	11851		9533		36964	
1998	119	13187	11384	8348	21655	8039	3919	11957	33612	9011	4177	266	11281	1002	8877	5718	33607
1999	130	14348	12895	11066	25543	8883	3951	12834	38377	9265	4261	164	11129	1125	13560	5997	38377
2000	114	14751	13213	6950	21815	9284	6243	15527	37344	10331	4566	169	12504	1219	9773	6262	37344
2001	95	15496	13679	4981	20572	9646	3742	13388	33959	8274	4596	211	11835	1326	9041	6725	33958
2002	76	17599	15715	5245	22919	9573	4236	13808	36727	8167	5677	298	11919	1461	10665	7357	36726
2003	136	19755	17945	8321	28213	10140	5422	15562	43763	10925	7685	273	12755	1746	12137	7750	43758
2004	126	22161	19345	7547	29835	11928	5516	17444	47280	11639	8233	284	14762	2055	12361	7927	47282
2005	119	23600	19483	8215	31934	12757	6287	19043	51105	12451	8392	247	16112	2780	13903	9075	51105
2006	227	25244	21248	7209	32680	12663	5827	18489	51170	10070	9034	267	16375	2885	15426	10457	51170

Tabell 16C: Nyckeltal för företag med 5-49 anställda i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Avkastn. totalt kapital	Avkastn. eget kapital	Skuldränta	Skuldsättningsgrad	Rörelsemarginal	Nettomarginal	Vinstprocent	Nettoomsätt. per anställd	Förädlingsvärde per anställd	Soliditet	Kapitalets omsätt. hastighet	Rörelsekapital	Kassalikviditet
1997	6,5%	8,5%	5,3%	1,6	1,7%	2,8%	5,7%	1225	360	38%	113%	2,8%	
1998	4,0%	-4,4%	4,7%	1,8	0,8%	-1,2%	3,0%	1263	366	36%	135%	1,5%	103%
1999	4,5%	5,2%	4,3%	2,1	-0,1%	1,4%	3,7%	1266	369	32%	122%	3,6%	111%
2000	5,0%	9,3%	3,6%	1,7	1,5%	2,4%	3,6%	1368	404	36%	139%	5,8%	121%
2001	5,8%	9,5%	3,9%	1,9	2,1%	2,1%	3,7%	1388	424	34%	157%	2,9%	110%
2002	4,1%	4,1%	3,9%	2,0	1,8%	1,0%	2,8%	1360	431	33%	143%	3,6%	112%
2003	5,6%	7,8%	4,2%	1,7	2,5%	2,2%	4,1%	1505	471	38%	134%	4,8%	119%
2004	7,4%	15,4%	2,8%	1,7	3,8%	4,2%	5,4%	1615	508	37%	137%	4,2%	115%
2005	10,5%	23,3%	3,3%	1,8	4,6%	6,4%	7,9%	1686	539	36%	133%	4,3%	115%
2006	8,9%	20,0%	4,2%	2,1	4,7%	4,6%	6,4%	1755	551	32%	139%	3,0%	110%

Tabell 17A: Resultaträkning för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

År	Netto-omsåtn.	Övriga rörelse-intäkter	Jämför. störande poster	Personal-kostnader	Avskriv-ningar	Övriga rörelse-kostn.	Rörelse-resultat	Finansiella intäkter	Finansiella kostnader	Finans. resultat internt	Finans. resultat externt	Resultat efter fin.netto	Boksluts-disp	Skatter	Årets resultat
1997	63541	1518	-63	-15615	-2256	-48689	-1760	882	-1320			-2199	2657	-84	374
1998	67778	1442	-31	-16576	-3233	-51119	-1709	910	-1115	456	-662	-1914	2708	-160	634
1999	70153	1864	128	-17956	-3354	-53422	-2589	2869	-1806	2117	-1054	-1527	2331	-16	788
2000	75679	2062	338	-19189	-2963	-59256	-3332	2012	-4090	-1351	-727	-5407	4550	-290	-1147
2001	90663	2201	18	-22150	-3994	-69688	-2949	1653	-3365	-719	-993	-4662	3844	-129	-947
2002	94534	2244	-589	-24009	-3764	-71971	-3527	2660	-2638	356	-334	-3505	3629	-94	30
2003	97914	2416	67	-24470	-3842	-71889	197	853	-2516	-1060	-603	-1467	559	-20	-928
2004	103430	3094	119	-26120	-3816	-76496	211	637	-2198	-1001	-560	-1350	663	-100	-787
2005	119253	3632	43	-28302	-4648	-89662	316	1144	-1342	184	-382	118	-867	1450	701
2006	132487	4565	-959	-29537	-4687	-100076	1792	1299	-1359	370	-430	1732	170	-481	1421

Tabell 17B: Balansräkning för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

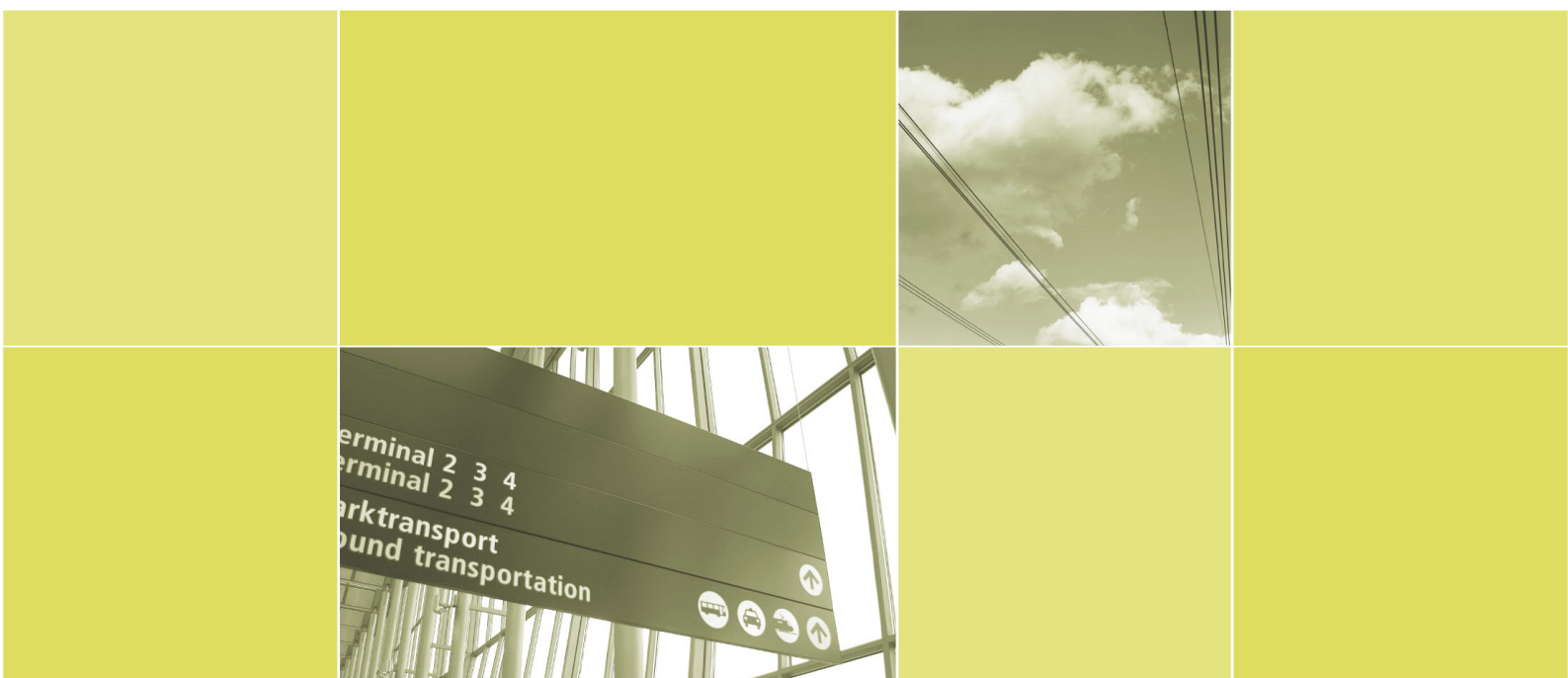
År	Anläggningstillgångar				Summa anlägggn.	Omsättnings-tillgångar		Summa omsåtn.	Summa tillgångar	Summa eget kapital	Obeskatt. reserver	Avsätt-ningar	Korta skulder		Långa skulder		Summa eget kapital o skulder
	Immateriella	Materiella	Därav maskiner	Finan-siella	tillgångar	Varu-lager	Likvida medel	tillgångar	tillgångar	kapital			Summa	Därav kreditinst.	Summa	Därav kreditinst.	
1997					23135			22246	45381	6219	6376		18126		12595		45381
1998	253	20932	14485	4864	26050	23233	4494	27727	53777	5718	7205	2177	24539	656	14300	4081	53777
1999	2749	23977	20045	11090	37816	22061	6112	28172	65988	8609	6923	2249	23155	620	25052	4282	65988
2000	2560	24204	20426	11293	38058	28070	6782	34852	72909	11257	6780	2275	27436	663	25163	5684	72909
2001	3466	31739	26087	10614	45818	29913	8899	38812	84631	14312	7767	3587	27910	1075	31055	6218	84631
2002	3202	31457	24448	10162	44822	31149	6670	37819	82640	13176	7825	4079	28723	1238	28837	5417	82640
2003	2999	29012	19850	5155	37166	29570	5493	35063	72229	12596	6580	3478	27509	879	22066	4547	72229
2004	4491	32149	20103	4960	41599	29020	4908	33928	75528	13254	6676	3892	28518	1292	23188	7638	75528
2005	4083	36999	27232	6129	47211	30377	5663	36040	83250	15500	8547	3498	29570	1373	26135	7523	83250
2006	4149	39145	30145	5829	49123	27920	6896	34816	83939	16474	9095	4683	28627	1432	25060	6007	83939

Tabell 17C: Nyckeltal för företag med 50 anställda eller fler i hela transportbranschen (de sex delbranscherna tillsammans).

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%	-3,5%	-1,4%	1259	320	24%	140%	6,5%	
1998	-1,4%	-17,6%	2,6%	3,9	-2,5%	-2,8%	-1,1%	1319	353	20%	126%	4,7%	102%
1999	0,2%	-11,3%	3,4%	3,9	-3,9%	-2,2%	0,2%	1333	353	21%	106%	7,2%	110%
2000	-2,3%	-33,5%	7,2%	3,5	-4,8%	-7,1%	-2,2%	1351	330	22%	104%	9,8%	116%
2001	-1,6%	-23,6%	5,2%	3,3	-3,3%	-5,2%	-1,5%	1471	376	24%	107%	12,0%	124%
2002	-0,3%	-18,0%	3,9%	3,4	-3,1%	-3,6%	-0,3%	1502	394	23%	114%	9,6%	114%
2003	1,4%	-8,4%	4,6%	3,2	0,1%	-1,5%	1,0%	1551	450	24%	136%	7,7%	111%
2004	1,0%	-7,2%	3,8%	3,2	0,1%	-1,3%	0,7%	1587	461	24%	137%	5,2%	104%
2005	1,7%	0,5%	2,2%	2,8	0,2%	0,1%	1,2%	1798	501	26%	143%	5,4%	113%
2006	4,8%	7,5%	2,2%	2,6	2,1%	1,3%	3,1%	1932	539	27%	158%	4,7%	119%

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

