



Snabbväxande transportföretag – vad betyder offentliga stöd?

PM: 2024:1

Datum: 2024-01-24

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2024-01-23

Omslagsfoto: Mostphotos

Förord

Snabbväxande företag anses vara viktiga för tillväxt, jobbskapande och innovation. De finns inom alla branscher, men kunskapen om eventuella branschspecifika mönster och trender är begränsad. Så även betydelsen av offentliga stöd på området. Trafikanalys har därför genomfört denna pilotstudie av snabbväxande transportföretag med utgångspunkt i Dagens industris årliga gaselltävling. Denna promemoria sammanfattar resultatet.

Promemorian är en del av Trafikanalys interna programområde Innovationssystem. Det är ett av tre programområden inom ramen för vilka Trafikanalys genomför egeninitierade studier och analyser. De två andra är Hållbar policy respektive Tillgänglighet. Innovationssystem har fokus på system- och marknadseffekter av offentliga innovationsinsatser på transportområdet.

Tom Andersson är författare till promemorian. Anette Myhr har bistått med statistik. Anders Brandén Klang, Hans Ten-Berg, Krister Sandberg och Sara Berntsson har ingått i en intern referensgrupp. Andreas Tapani är ansvarig avdelningschef.

Stockholm, januari 2023

Andreas Tapani

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Syfte och bakgrund	7
1.1 Tidigare studier	8
1.2 EU-statistik	10
1.3 Metod och avgränsningar	11
2 Gasellföretag inom transporter	13
2.1 Di Gasell	13
2.2 Inventering och uppföljning	16
2.3 Transportgaseller	16
2.4 Offentliga stöd	17
3 Klimatklivet och Vinnova-stöd	21
3.1 Klimatklivet	21
3.2 Innovationsstöd	24
3.3 Reflektioner	27
4 Branschtillväxt och omställning	29
4.1 Näringsutveckling	29
4.2 Gods- och passagerartrafik	30
4.3 Innovationsverksamhet	31
4.4 Digital och grön omställning	32
5 Diskussion	35
Referenser	37

Sammanfattning

Den övergripande frågeställningen i denna promemoria är om offentliga stöd till så kallade snabbväxande transportföretag (engelska high-growth enterprises/firms/companies) är en genväg eller accelerator till den digitala och gröna omställningen av transportsystemet? Vårt korta preliminära svar är att det är tveksamt. Snabbväxande företag utmärker sig inte när det gäller offentliga stöd, privat-offentlig innovationssamverkan och omställning. Affärsmöjligheter, kommersiella intressen och marknadskrafter är generellt styrande, troligtvis än mer så för snabbväxande företag där dessa aspekter stödjer varandra.

Promemorian bygger på en genomgång och analys av Dagens industris årliga gaselltävling (Di Gasell). Tävlingen premierar företag med stark tillväxt, goda resultat och sunda finanser. Vi har valt att fokusera på Di Gasell av två skäl. Dels väger tävlingen in flera viktiga ekonomiska komponenter i hållbar tillväxt, både lönsamhet och omsättning, inte bara ett enskilt mått, dels är grunddata offentligt tillgängliga.

Byggföretag dominerar som bransch i Di Gasell. Kunskapsintensiva konsult- och företags-tjänster är också mer förekommande än vad som kan förväntas med tanke på branschernas verkliga storlek. Tillverkningsindustri och handel är däremot underrepresenterade, medan transportföretag ligger i linje med förväntad representation, 6 procent av Sveriges aktiebolag med minst 10 anställda.

Trafikanalys har gjort ett urval av 106 transportrelaterade gasellföretag 2021–2023 och tittat närmare på deras branschfördelning. Vi ser en klar övervikt av åkeriföretag och företag med fokus på godshantering, framför allt vägtransporter. Övervikten speglar dels att dessa delbranscher är relativt stora på transportområdet, sett till omsättning och anställda, dels att det är lättare att skala upp och ner affärsverksamhet inom godstransporter beroende på vad som efterfrågas. Kollektivtrafiken är i högre grad offentligt styrd och underordnad långsiktig regional transportplanering. Det handlar om mycket olika marknader (B2B respektive B2C) som skapar olika utrymme för tillväxt och omställning.

I syfte att belysa betydelsen av offentliga stöd bland våra 106 transportgaseller lät vi göra en kort enkätundersökning där vi frågade centrala företrädare om deras erfarenhet av offentliga stöd och privat-offentlig forsknings- och innovationssamverkan. Vi fick in 82 svar, varav 67 (82 %) uppgav att de inte har sökt någon form av investerings- eller innovationsstöd. Elva företag har sökt stöd för gröna investeringar i miljöfordon eller laddinfrastruktur. Källan är här främst Klimatklivet (Naturvårdsverket), men också Klimatpremien (Energimyndigheten). I fyra fall har stöd sökts för andra former av affärsutveckling. Bara två företag uppgav att de hade erfarenhet av privat-offentlig forsknings- och innovationssamverkan.

En närmare granskning av beviljade investeringsstöd i Klimatklivet och innovationsstöd från Vinnova visar att transportföretag i högre grad beviljas investeringsstöd än innovationsstöd. Preferensen för investeringsstöd är alltså inget utmärkande för transportgaseller. I likhet med gasellföretagen dominerar åkeri- och logistikföretag även beviljade investerings- och innovationsstöd från Klimatklivet och Vinnova. Dessa är generellt små och medelstora företag, medan stödmottagare inom passagerartrafik är generellt större transportföretag.

Avslutningsvis är det värt att notera att det är olika delbranscher som är ledande när det gäller tillväxt respektive digital och grön omställning av transportsystemet. Den digitala kompetensen

är högre och koldioxidutsläppen lägre inom kollektivtrafiken än godstrafiken, samtidigt som det är åkeri- och logistikföretag som leder tillväxtligan på transportområdet. Många faktorer bidrar till dessa branschskillnader, juridiska, ekonomiska och tekniska. Den nationella samordningen och standardiseringen av kvalitetskrav är mer långt gången inom kollektivtrafiken. Det betyder inte att det saknas initiativ till nationella kvalitetskrav på godstransportområdet. Ett av de mer lovande är Fair Transport, en branschstandard för hållbara godstransporter.

1 Syfte och bakgrund

Denna promemoria belyser betydelsen av offentliga utvecklingsstöd och andra drivkrafter för snabbväxande företag på transportområdet. I klimat- och transportpolitiken är transporter en utpekad sektor med höga förväntningar på en relativt snabb omställning till fossilfria drivmedel och effektivare transportlösningar med hjälp av digitalisering, uppkoppling och automatisering. Det väcker frågan *i vilken utsträckning som marknadsdriven tillväxt och samhällsdriven omställning samverkar och drar åt samma håll i transportsystemet?* För att belysa frågan är snabbväxande företag av särskilt intresse. De representerar företag som under en relativt kort period snabbt skalar upp sin verksamhet i termer av omsättning och/eller anställda.¹

Drivkrafter till snabbväxande företag kan vara många, såväl kortsiktiga affärsmöjligheter som långsiktig affärsutveckling. Vår kunskap om hur intensiva tillväxtfaser och drivkrafter relaterar till transportsektorns digitala och gröna omställning är idag begränsad. Mot den bakgrunden har Trafikanalys genomfört en första pilotstudie av snabbväxande transportföretag och vilken betydelse som offentliga investerings- och innovationsstöd spelar för företagens utveckling. Ambitionen är först och främst att formulera arbetshypoteser för vidare framtida studier av tillväxt, innovation och omställning i transportsektorn.

Tillväxt och omställning är ofta förekommande honnörsord i diskussioner om samhällsekonomi och hållbar utveckling. Ibland framställs de i konflikt med varandra, dvs. ekonomisk tillväxt på basis av fossila energikällor kontra omställning till fossilfri energiförsörjning. Ibland ses i stället tillväxt som en förutsättning för omställning. Utgångspunkten i denna promemoria är att tillväxt och omställning kan vara varandras förutsättningar och möjliggörare, men att de också kan vara i konflikt med varandra. Därmed infinner sig frågan hur offentliga stöd kan göra skillnad och bidra till konstruktiv växelverkan mellan tillväxt och omställning, inte minst på transportområdet där Sveriges mål för omställning till fossilfria transporter är särskilt ambitiösa. Här krävs investeringar i teknikutveckling och uppskalning av digitala och gröna lösningar, vilket förutsätter kapital och tilltro till tillväxt och avkastning.

Snabbväxande företag framställs generellt som en viktig drivkraft i näringslivets utveckling.² De står för en betydande del av nya jobb och bidrar till innovation. I denna promemoria är vi framför allt fokuserade på hur de fördelar sig mellan branscher och hur branschfördelningar i sin tur relaterar till innovation och omställning på transportområdet. Analyserna underbyggs med undersökningar och statistik. Tre frågeställningar har väglett arbetet. *Vad karaktäriserar snabbväxande transportföretag? Är dessa företag mer drivande i transportsystemets gröna och digitala omställning än transportföretag i allmänhet? Vad betyder offentliga stöd för deras och branschens utveckling?* Offentliga stöd avser här statliga finansiella stöd till investeringar, verksamhets- eller produktutveckling, till exempel Klimatklivet och Vinnova-stöd.

¹ Tillväxtanalys (2023), OECD (2021), Grover Goswami med flera (2019), Coad med flera (2014).

² Ibid.

1.1 Tidigare studier

Det finns rikligt med litteratur om snabbväxande företag (engelska rapid growth or high-growth enterprises, firms or companies). Det finns också rikligt med forskning, utredningar och utvärderingar av offentliga investerings- och innovationsstöd till företag. Det framgår snabbt när vi söker efter litteratur i forskningsdatabaser och på relevanta myndigheters webbplatser.³ Däremot är det magert med studier i gränslandet mellan dessa områden, dvs. betydelsen av offentliga stöd för snabbväxande företag, temat för denna promemoria. Studier av offentliga investerings- och innovationsstöd skär i regel företag och näringsliv på andra sätt, till exempel stöd till små- och medelstora företag. Detta avsnitt berör därför bara mer generella drag i kunskapsmassan om snabbväxande företag och offentliga stöd.

Det finns många sätt att mäta tillväxt, vilket innebär att det också finns många definitioner och mått på snabbväxande företag. Tillväxt kan exempelvis avse antal anställda, omsättning, förädlingsvärde eller produktivitet. Kriterier och mått varierar mellan studier, vilket försvårar jämförbarhet mellan studier och analyser. Tillväxtanalys har därför genomfört ett analysarbete i syfte att klargöra hur olika definitioner slår på populationen av snabbväxande företag.⁴ Definitioner kan skilja sig på fler sätt än tillväxtindikatorn, anställda eller omsättning. De kan bygga på absolut eller relativ (procentuell) tillväxt, egen (organisk) eller total tillväxt, olika kriterier för hög tillväxt och olika tidsperioder över vilka tillväxten beräknas.

Tillväxtanalys särskiljer totalt 30 definitioner och analyserar hur dessa påverkar urvalet av snabbväxande företag, företagens egenskaper och jobbskapande, deras storlek, ålder, branschtillhörighet, länstillhörighet och utbildningsnivå. Analyserna visar att definitioner påverkar både urvalet av företag och deras egenskaper. Tillväxt i absoluta tal och över längre tidsperioder (10 år) är högre för större företag, medan tillväxt i relativa tal och under kortare perioder (3 år) är högre för små och medelstora företag. Tillväxtanalys betonar att snabbväxande företag är en heterogen grupp av företag som finns i alla branscher, storlekar och åldrar, och att det är svårt att entydigt ringa in dem. Det generella draget är att de växer mer än andra, även under pandemiåret 2020, till skillnad från näringslivet mer generellt. Tillväxtanalys värderar inte valet av definition närmare och menar att det bör vägledas av den enskilda studiens syfte.

Även om definitioner varierar mellan forskare och experter finns det ändå skäl att utgå från den begreppsnorm som Eurostat och OECD har etablerat i Manual on Business Demography Statistics: "All enterprises with average annualised growth greater than 20 % per annum, over a three year period should be considered as high-growth enterprises [HGE]. Growth can be measured by the number of employees or by turnover".⁵ Definitionen lämnar utrymme för varierande tillämpningar, antal anställda eller omsättning, och omnämns numera ofta i litteratur. I praktiken kan det vara många faktorer som påverkar valet, allt från samhälls-politiska intressen till tillgängligheten på data.

I EU-reglerad statistik om företagsdemografi är HGE entydigt definierat sedan 2014: "enterprises with at least 10 employees in the beginning of their growth and having average annualised growth in number of employees greater than 10 % per annum, over a three year period".⁶ Definitionen påminner om den i Eurostat-OECD:s manual, men är avgränsad till antal

³ Vi har sökt efter forskningslitteratur och andra studier i Digitalt Vetenskapligt Arkiv (DiVA), Scopus, Google Scholar och på enskilda myndigheters webbplatser, exempelvis Tillväxtanalys.

⁴ Tillväxtanalys (2023).

⁵ Eurostat-OECD (2007, sidan 61).

⁶ Eurostat (2023).

anställda och rymmer en lägre årlig tillväxttröskel, 10 i stället för 20 procent. Att rapportera statistik om HGE i termer av omsättning är frivilligt för medlemsstater. Det speglar ett större samhällspolitiskt intresse för HGE som en källa till nya jobb.

Europeiska kommissionens Joint Research Center (JRC) har utgått från EU-reglerad statistik och analyserat spridningen av HGE i medlemsstater och sektorer samt över tid.⁷ I rapporten analyseras också riskkapital och en rad andra indikatorer som antas spegla förutsättningar för HGE. Antal HGE följer i grova drag storleken på staternas ekonomi, flest i Tyskland, men även andel HGE av alla aktiva företag skiljer sig mellan länder. I EU varierar andelen kring 10 procent över tid. Generellt är andelen högre i Sverige (12–14 procent). Så även i Tyskland och Nederländerna. I dessa tre länder bedöms även förutsättningarna för HGE som gynnsamma med goda affärsvillkor när det gäller finansiering och regelverk, hög innovationsförmåga och välutbildad arbetskraft.

JRC bedömer HGE som en viktig källa till jobbskapande. Mellan 2014 och 2015 stod de för 90 procent av ökningen av alla nya jobb, och mellan 2015 och 2016 för 53 procent. Det ska ses i ljuset av deras andel av alla aktiva företag, cirka 10 procent.⁸ HGE finns i alla sektorer, men varierar i absoluta och relativa tal. Antal HGE per sektor relaterar i grova drag till sektorernas storlek. Andel HGE av alla aktiva företag är ett mer relevant mått för att jämföra HGE mellan sektorer. Det speglar i högre grad förutsättningar och möjligheter för företag att skala upp och växa. Andel HGE är generellt sett större i tjänstesektorer än i industrisektorer. Andelen är högre i kunskapsintensiva tjänstesektorer såsom informations- och kommunikationsteknik (IKT), konsult- och företagstjänster, 15–20 procent, och lägre i sektorer som utvinning av mineraler, tillverkningsindustri och energiförsörjning, 7–15 procent. Det speglar större utmaningar att snabbt skala upp verksamheter vars tillväxt beror på fysiska produktionsanläggningar.

OECD har analyserat snabbväxande, små och medelstora företag (10–249 anställda) i fem länder: Finland, Italien, Portugal, Slovakien och Spanien.⁹ De tillämpar Eurostat-OECD:s definition av snabbväxande företag, men tillämpar även EU:s tröskelvärde, 10 procent tillväxt, för att beskriva två nivåer på snabbväxande, små och medelstora företag: scalers respektive high-growth scalers. I likhet med JRC är fokus på vad som möjliggör snabb tillväxt för mindre företag, exklusive mikroföretag (färre än 10 anställda). De generella slutsatserna är i linje med JRC:s observationer. Scalers utgör 13–15 procent av alla små och medelstora företag, men står för 47–69 procent av jobbskapandet. High-growth scalers som utgör en tredjedel av alla scalers står för hälften av jobbskapandet bland scalers. Scalers har stor spridning geografiskt och mellan sektorer, även om de är mer koncentrerade till områden med hög tillväxt. Andelen scalers är högre bland kunskapsintensiva och yngre företag, men antalet scalers är som högst i andra sektorer och bland etablerade företag. En majoritet av scalers bibehåller eller fortsätter att växa efter en första treårsperiod. Vidare är det vanligt att tillväxt i anställda föregår tillväxt i omsättning. Den omvända ordningen är mer sällsynt.

Studier, analyser och forskning om snabbväxande företag har intensifierats under det senaste decenniet.¹⁰ Det hänger samman med ett växande politiskt intresse i många länder att främja

⁷ Flachenecker med flera (2020).

⁸ Att en minoritet av företag står för en betydande andel av jobbskapande är ett återkommande tema i litteratur om tillväxtföretag. Tillväxtanalys (2020) har exempelvis i en kohortanalys studerat tillväxten bland 54 716 nya företag. En mindre andel av dessa (1 %) stod för en stor del av företagets jobbskapande (74 %). Det bekräftar resultat från internationell forskning.

⁹ OECD (2021).

¹⁰ Flera kunskaps- och forskningsöversikter har publicerats: Tillväxtanalys (2023), Gaikwad (2022), Rocha och Ferreira (2021), OECD (2021), Flachenecker med flera (2020), Grover Goswami med flera (2019), Coad med flera (2014), Mason och Brown (2013), Tillväxtanalys (2011), Henrekson och Johansson (2010).

och stödja entreprenörskap och innovation. Riskkapital och statliga satsningar kretsar då ofta kring nya techbolag inom IKT, hälsa och grön teknik. Forskningen på området framhåller dock att snabbväxande företag finns i alla sektorer och att ett fokus på enskilda näringar innebär en risk för missriktade satsningar. Det finns inga enkla recept på hur företag bör och kan skala upp på kort tid. Det beror på många inre och yttre faktorer för ett företag, affärsplaner, kompetens, innovation, kapital, konkurrens och marknad.¹¹ En period av snabb tillväxt är därför inte någon garanti för fortsatt tillväxt, men resultaten från olika studier och analyser går här isär. Vissa menar att snabb tillväxt är en grund för långsiktig tillväxt,¹² medan andra lyfter fram perioder med snabb tillväxt som mer eller mindre slumpmässiga.¹³ Därmed är det osäkert om det är lämpligt och effektivt att rikta offentliga stöd till just snabbväxande företag. Åsikterna är alltså delade i denna fråga. En del experter och forskare förespråkar bredare offentliga investerings- och innovationsstöd, till exempel stöd till privat-offentlig innovationssamverkan, i stället för att prioritera specifika tillväxtbranscher, till exempel techbolag. Det finns också forskare som är allmänt kritiska till offentliga stöd till nyföretagande och innovation, att det är en tveksam roll för staten i ett marknadsperspektiv och att effekterna av offentliga stöd är oklara.¹⁴

I en genomgång av 110 utvärderingar av offentliga innovationssatsningar i Sverige konstaterar forskarna att en majoritet av utvärderingarna (67 %) ser i huvudsak positivt på resultat och effekter, medan en minoritet i högre grad riktar kritik mot satsningen (6 %).¹⁵ Resterande (37 %) uppfattas ha en neutral syn på värdet av satsningarna. Forskarna menar att det finns en bias-problematik när utvärderingar genomförs av konsulter och/eller självutvärderingar, i stället för oberoende aktörer. Konsulter har genomfört en majoritet av de 110 utvärderingarna och kommer också med de positiva slutsatserna om satsningarna.

I en annan forskningsartikel ifrågasätts kvalitén på tidigare tillväxtstudier av forsknings- och utvecklingsstöd till små och medelstora företag i Sverige.¹⁶ Forskarna menar att studierna är förenade med en rad metodproblem: datakvalitet, mätproblem och urvalsproblem. Det är exempelvis svårt att validera kausala effekter av stöd när det finns en inbyggd bias i urvalet av företag, dvs. att rikta stöd till företag som bedöms ha störst innovationspotential och som också har finansiell förmåga till medfinansiering av innovationssatsningar. Denna urvalsbias har också påtalats i studier i andra länder.¹⁷ När forskarna kontrollerade för denna i en analys av två Vinnova-stöd till små och medelstora företag erhöll de inga signifikanta samband mellan stöd och företagets tillväxt i termer av antalet anställda.

1.2 EU-statistik

Eurostat publicerar statistik om "High Growth Enterprises" (HGE).¹⁸ Definitionen lyder som följer: "enterprises with at least 10 employees in the beginning of their growth and having average annualised growth in number of employees greater than 10% per annum, over a three-year period". Den senaste statistiken är från 2021. Vi har sammanställt statistik om HGE i Sverige och sammanfattar den i ett stapeldiagram (Figur 1). Diagrammet visar dels andel

¹¹ Stam och Van de Ven (2021).

¹² OECD (2021).

¹³ Tillväxtanalys (2011).

¹⁴ Wennberg och Sandström (2022).

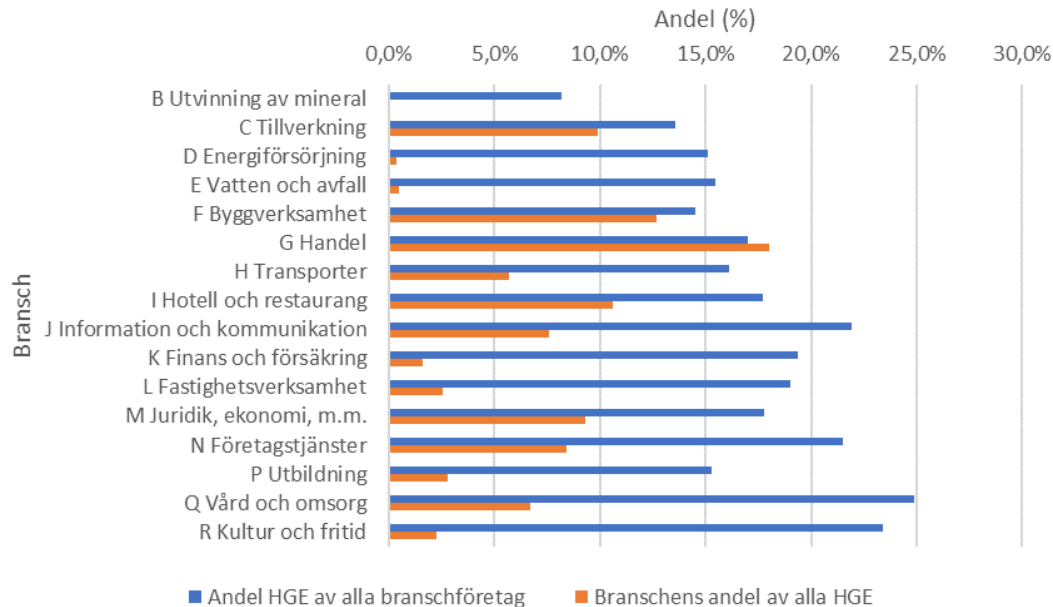
¹⁵ Collin, Sandström och Wennberg (2022).

¹⁶ Daunfeldt med flera (2022).

¹⁷ Mina med flera (2021), Mardones (2021).

¹⁸ Eurostat (2023).

HGE av alla aktiva företag i en sektor (blå färg), dels sektorns andel av samtliga HGE. Det är tydligt att andelen HGE per sektor är högre bland tjänsteföretag, medan handel, byggföretag samt hotell och restaurang dominerar HGE i absoluta tal.



Figur 1. Branschfördelningar av snabbväxande företag (HGE) i Sverige. Blå staplar visar andel HGE av alla aktiva företag med minst 10 anställda per bransch. Orange staplar representerar branschernas andelar av alla HGE. Det fanns 8 817 HGE i Sverige 2021.

Källa: Trafikanalys bearbetning av statistik från Eurostat (2023).

Diagrammet illustrerar att mängden HGE i en sektor beror åtminstone på två faktorer, dels sektorns storlek i absoluta tal (andel av alla HGE, staplar i orange), dels sektorspecifika förutsättningar och möjligheter att skala upp och ner verksamheter (andel HGE per sektor, staplar i blått). Det är lättare att skala upp och ner tjänsteverksamhet som främst beror på personalresurser, medan kapaciteten i fysiska produktionsanläggningar gör det svårare att snabbt skala om verksamheten.

1.3 Metod och avgränsningar

Den övergripande frågeställningen i promemorian är vilken betydelse som offentliga stöd har bland snabbväxande transportföretag. Vi har valt att utgå från gasellföretag i Dagens industris årliga gaselltävling (Di Gasell). Di Gasells tävlingskriterier bygger på företagets ekonomi. Det avviker från EU-statistiken om HGE som utgår från tillväxt i antal anställda. Vi ser två skäl till att ändå titta närmare på just Di Gasell. För det första bör inte studier och analyser av tillväxtföretag bygga på ett enda mått.¹⁹ Omsättning och antal anställda är de vanligaste måtten. Di Gasell tar fasta på omsättning, men betonar också en annan viktig komponent som lyfts fram i forskning om tillväxtföretag, lönsamhet.²⁰ För det andra är Di Gasell en etablerad tävling med offentligt tillgängliga resultat. Vi presenterar tävlingen närmare i nästföljande kapitel.

¹⁹ Tillväxtanalys (2023).

²⁰ Ben-Hafaïedh och Hamelin (2023).

Vi undersöker betydelsen av offentliga stöd bland ett urval av transportrelaterade gasellföretag (transportgaseller) genom att fråga dem om deras erfarenheter av offentliga stöd. Vi var måna om en kort och koncis enkät för bästa möjliga svarsfrekvens. Vi kontaktade företagen via både telefon och e-post. Här följer den information och frågor som riktades till företagen.

Trafikanalys är en statlig myndighet med ansvar för statistik och analys på transportområdet. Just nu tittar vi närmare på investerings- och innovationsstöd bland tillväxtföretag på transportområdet. Vi hoppas att du har ett par minuter över för att ge oss svar på tre snabba frågor om ert företag.

- *Har ditt företag någon gång **sökt** offentligt stöd för investeringar, affärs- eller verksamhetsutveckling, forskning eller innovation?*
- *Har ditt företag någon gång **erhållit** offentliga stöd för investeringar, affärs- eller verksamhetsutveckling, forskning eller innovation?*
- *Har ditt företag någon gång **deltagit** i offentliga forsknings- eller utvecklingsprojekt med universitet, högskolor eller myndigheter?*

Om svaret är "ja" på någon fråga, vänligen specificera (a) vad stödet/deltagandet handlade om, till exempel IT-utveckling eller grön omställning, (b) när i tiden det var aktuellt, och (c) om det var eller är viktigt eller inte för företagets tillväxt.

Utöver enkätundersökningen har Trafikanalys genomfört en branschanalys av två större källor till offentliga investerings- och innovationsstöd, Klimatklivet respektive Vinnova. Trafikanalys har tagit del av alla beviljade stöd från Klimatklivet över alla år (2015–september 2023), samt alla beviljade stöd från Vinnova under perioden 2018–september 2023. Genom att analysera hur stöden fördelar sig mellan branscher får vi en lägesbild som tillåter oss att jämföra med spridningen av stöd bland gasellföretag. Utmärker sig gasellföretag, eller är spridningen i linje med vad som kan förväntas mer generellt för transportföretag?

Transportföretag är en viktig kugge i transportsystemet. Deras tillväxt, innovationsinsatser och omställning till ett digitalt och grönt transportsystem är viktiga komponenter i utvecklingen av transportsystemet i sin helhet. Frågan infinner sig då vilken roll snabbväxande företag spelar för tillväxten och omställningen av transportsystemet i sin helhet?

I en avslutande analys av transportsystemets utveckling försöker vi belysa denna fråga genom bransch- och transportstatistik. Den huvudsakliga frågan är om tillväxtprofilen bland gasellföretag överensstämmer med tillväxtprofilen mer generellt i transportsystemet?

2 Gasellföretag inom transporter

I detta kapitel beskriver vi Dagens industris (Di:s) gaselltävling och redogör för tävlingsresultat. Information om tävlingen är hämtad från Di:s webbplats,²¹ men även genom korrespondens med ansvariga för tävlingen.

Vi har sökt efter tidigare analyser av Di:s gaselltävling i Digitalt Vetenskapligt Arkiv (DiVA) och Libris.²² Sökorden "Dagens Industri" och "gasell" resulterade i 15 träffar, i huvudsak studentuppsatser och pressartiklar med fokus på enskilda företag, men även några uppsatser med bredare perspektiv på gasellföretagens marknadsföring och affärsstrategier. Av allt att döma har ingen närmare branschanalys gjorts av resultat från Di:s gaselltävling. Det är vårt huvudsakliga fokus här.

2.1 Di Gasell

Di arrangerar gaselltävlingen (Di Gasell) årligen sedan år 2000. De beskriver den som "ett mästerskap i tillväxt". Syftet är att utse de snabbast växande företagen i svenskt näringsliv, att hylla företag som bidrar till ett starkt växande näringsliv, skapar arbetstillfällen, utvecklar och utmanar branscher och andra företag.

Tävlingen bygger på en systematisk granskning av ekonomiska uppgifter om svenska aktiebolag med minst 10 anställda. Uppgifterna hämtas från företagets årsredovisningar. Dun & Bradstreet är leverantör av en bruttolista av företag som Di granskar i detalj, om företag uppfyller samtliga kriterier eller inte. Di tar sedan fram rankinglistor för varje län och arrangerar regionala prisutdelningar, vilka avslutas med en nationell gasellgala.

För att Di ska utse ett företag till Gasell måste ett företag uppfylla ett antal kriterier. Dessutom görs en helhetsbedömning av bolagets ekonomi och verksamhet för att säkerställa att dessa vilar på sunda grunder. Det handlar bland annat om kreditvärdighet, betalningsanmärkningar och kommentarer från revisorer.

Bolagen måste också ha en revisionsberättelse i den senaste årsredovisningen. Di:s grundläggande kriterier är som följer.

- Företaget ska ha minst tio anställda enligt den senaste årsredovisningen.
- Företaget ska ha minst fördubblat sin omsättning det senaste räkenskapsåret i jämförelse med omsättningen tre år tidigare.
- Företaget ska ha ökat sin omsättning varje år de senaste tre åren.
- Omsättningen för det första räkenskapsåret får inte understiga 500 000 kronor.

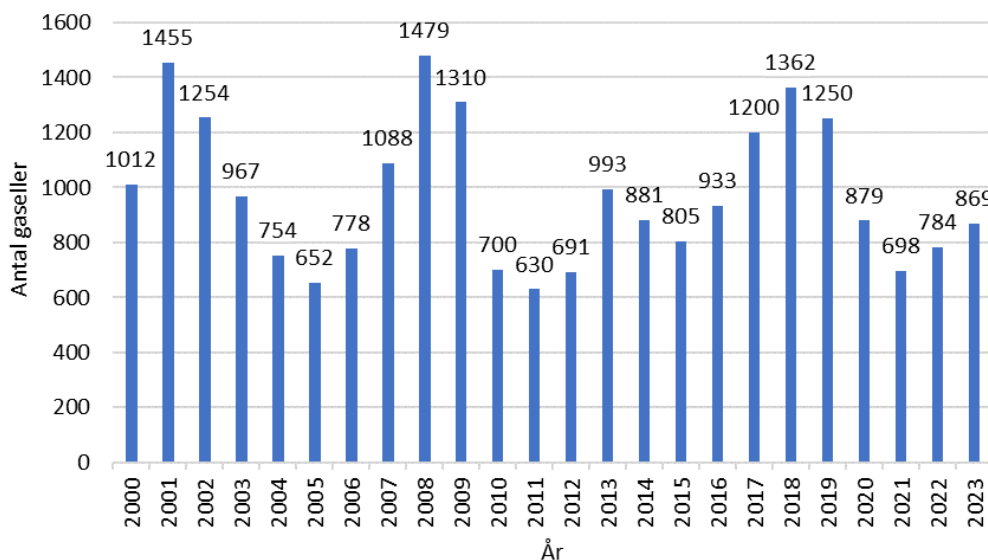
²¹ Di (2023).

²² Sökningar gjordes 2023-11-29 i Libris: <https://libris.kb.se/>, samt DiVA: www.diva-portal.org/.

- Företagets nettoomsättning ska överstiga 10 miljoner kronor enligt den senaste årsredovisningen.
- Företaget ska ha ett positivt samlat rörelseresultat för de fyra senaste räkenskapsåren.
- Företaget ska ha i allt väsentligt vuxit organiskt, inte genom förvärv eller fusioner.
- Företaget ska ha sunda finanser.

Di garanterar inte att alla företag som uppfyller kriterierna också utses till Gaseller. Aktuell och nödvändig dokumentation måste finnas i affärsdatabaserna, alternativt att ett företag kontaktar Di och delger nödvändig information.

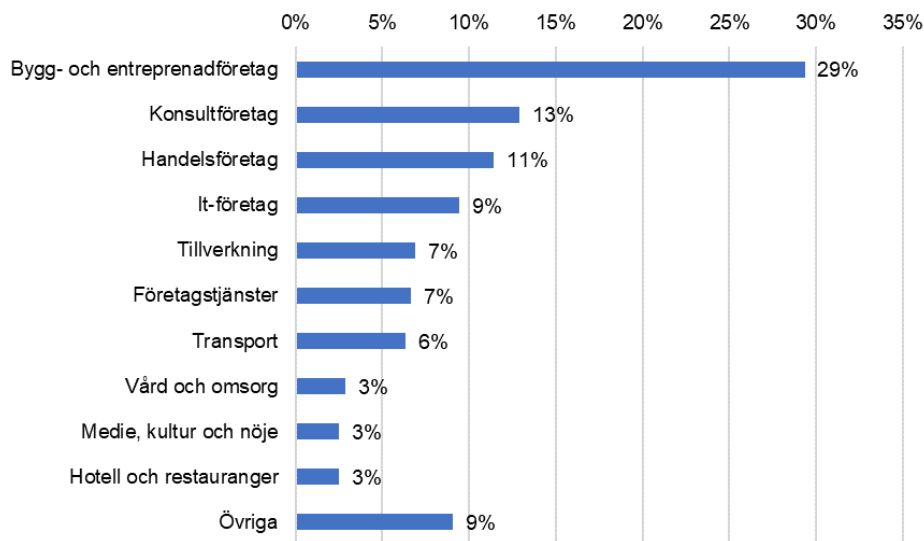
Di publicerar dels resultatlistor på sin webbplats, dels översiktlig statistik. Figur 2 återger antalet gaseller per år för perioden 2000–2023. Antalet för ett givet år avser företag som uppfyller Di:s kriterier för föregående år. Det finns en betydande variation över tid, från drygt 600 till närmare 1 500 gaseller. Det finns också stor variation mellan företagens branschtillhörighet.



Figur 2. Antal gaseller per år i Di gaselltävling.

Källa: Di (2023).

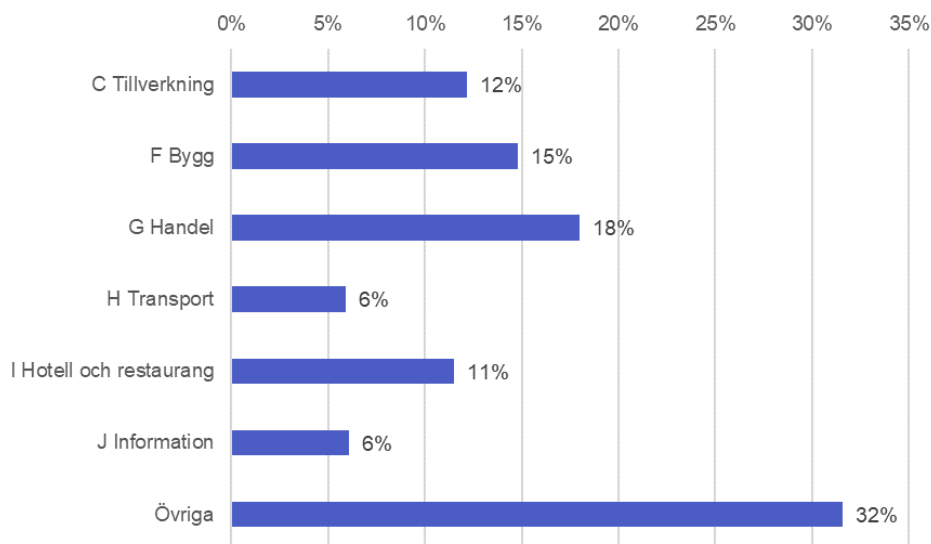
Figur 3 visar branschfördelningen som Di själva har publicerat 2023. Branschindelningen utgår från företagets branschtillhörighet enligt svensk näringsindelning (SNI). När ett företag har flera branschcodor gör Di en bedömning av den mest relevanta branschen. Di slår också ihop de minsta branscherna i gruppen "Övriga".



Figur 3. Andel gaseller per bransch i Di gaselltävling 2023.

Källa: Di (2023).

Gaseller utgör en mindre andel av alla aktiebolag i Sverige. I SCB:s företagsregister finns det närmare 50 000 bolag med minst 10 anställda.²³ Antalet gaseller 2023 (869) utgör 1,7 procent av dessa. Gasellernas branschtillhörighet är inte heller representativ för branschfördelningen av alla bolag (Figur 4). Vi har en överrepresentation av gaseller inom bygg- och IT-sektorn, samt en underrepresentation inom tillverkning, handel, hotell och restaurang. Andelen gaseller inom transporter är däremot i linje med branschens andel av alla bolag, 6 procent.



Figur 4. Andel aktiebolag per bransch. Aktiebolag i Sverige med minst 10 anställda.

Källa: Trafikanalys bearbetning av uppgifter i Företagsregistret (SCB 2023).

²³ Det fanns 49 874 bolag med minst 10 anställda i SCB:s företagsregister (SCB 2023a). Sökningen gjordes på "övriga aktiebolag" 2023-11-29.

2.2 Inventering och uppföljning

I syfte att närmare belysa gaseller på transportområdet har Trafikanalys gått igenom och följt upp resultatet av Di:s gaselltävlingar 2021–2023. Vi har tittat närmare på alla gaseller inom fyra av Di:s branscher: *Transport, Tillverkning, IT och Övriga*, samt gaseller som har ett företagsnamn som explicit relaterar till transportverksamhet. Vi har granskat företags- och verksamhetsuppgifter på webben, inklusive årsredovisningar i affärsdatabaser. På basis av det har vi upprättat en lista över "transportgaseller", dvs. gasellföretag som har ett fokus på transporttjänster, fordonstillverkning och/eller digitala transporttjänster.

Basfakta om gasellföretag hämtas från Di:s webbplats och öppna digitala affärsdatabaser. Från Di noteras uppgifter om omsättning, tillväxt och antal anställda. Från affärsdatabaser hämtas uppgift om registreringsår och näringsklassifikation (SNI-kod). Vi har därefter klassificerat alla transportgaseller med avseende på verksamhetsfokus: person- och/eller godstransporter. Vi har också sökt efter kontaktuppgifter till verksamhetsansvariga och efterfrågat uppgifter om erfarenheter av offentliga stöd och privat-offentlig innovations-samverkan. Syftet var att få fram en helhetsbild av utbredningen av offentliga stöd bland transportgasellerna genom en kort och koncis enkätundersökning (se avsnitt 1.3).

För att bedöma och utvärdera förekomst av transportrelaterade gaseller i alla branscher, inte bara de fyra valda (transport, tillverkning, IT och övrigt), gjordes en total genomgång av alla gaseller 2021. Samtliga 698 gaseller klassificerades som transportgasell eller inte för att få en uppfattning om hur många som missas med det mer begränsade urvalet.

För att bedöma eventuella effekter av pandemin på resultatet i gaselltävlingen gick vi igenom branschfördelningen även för perioden 2019–2020, inklusive en enklare granskning av gaseller inom transporter, om affärs- och verksamhetsfokus låg på person- och/eller godstransporter. Pandemin drabbade yrkestrafiken inom persontransporter hårdare än inom godstransporter. Det skulle kunna påverka fördelningen av transportgaseller över tid, dvs. relativt fler gaseller inom godstransporter efter pandemin.

2.3 Transportgaseller

Granskningen av Di Gasell 2021–2023 resulterade i 106 unika transportgaseller, varav 92 (87 procent) har en officiell näringsklassificering (SNI-kod) inom transporter (H 49–53).²⁴ Övriga 14 har en officiell branschtillhörighet inom jord- och skogsbruk (1), fordonstillverkning (4), avfallshantering (1), byggverksamhet (2), IT-företag (5), samt teknikkonsulter (1). Det finns en tydlig dominans av tjänsteföretag i urvalet.

Medianen av gasellföretagens tillväxt i nettoomsättning över tre år är 145 procent. Medianen av antal anställda är 18. Andelen småföretag utgör här 89 procent ($10 \leq$ anställda < 50) och medelstora företag 11 procent ($50 \leq$ anställda ≤ 250). Urvalet är i linje med förväntningar när vi använder procentuella framför absoluta tillväxtmått. Små- och medelstora företag uppvisar bättre resultat än storföretag med relativa mått.

För att närmare karaktärisera urvalet har vi sammanställt uppgifter om fördelningen av företag inom transportverksamhet (SNI H 49–53), dels för urvalet, dels för populationen av aktiebolag

²⁴ Vi räknar bara på antal unika gaseller för varje tävlingsperiod, inte upprepade förekomster av samma företag under flera tävlingsår.

med minst 10 anställda (Tabell 1). Det är generellt sett en god överensstämmelse mellan branschfördelningar i urvalet och register, men det finns en tydlig skillnad. Di Gasell har en under- och överrepresentation av yrkestrafik inom person- respektive godstransporter på väg (SNI 49.3 respektive 49.4).

Det är möjligt att övervikten av gaseller inom godstransporter på väg är en konsekvens av pandemin som drabbade persontransporter hårdare än godstransporter. För att bedöma det jämförde vi andelen gaseller med fokus på person- respektive godstransporter i Di Gasell 2019–2020 (före pandemin) och Di Gasell 2021–2023 (under och efter pandemin).

Vi tittade här bara på gaseller som Di har klassificerat som transportföretag. Analysen visade på 85 procent gaseller med fokus på godstransporter 2019–2020 (94 av 110), respektive 90 procent 2021–2023 (83 av 92). Det är alltså en något större andel gaseller inom godstransporter efter pandemin, men vi kan också konstatera en generell dominans för godstransporter på väg även före pandemin.

En komplett granskning av 2021 års tävlingsresultat visade att vår avgränsning av urvalet till fyra branscher: *Transport, Tillverkning, IT och Övrigt*, innebar ett bortfall av fyra gaseller med en tydlig koppling till transportverksamhet, två konsultföretag och två byggföretag. Antalet transportgaseller i de fyra givna branscherna uppgick till 37. Vår branschavgränsning innebar alltså att vi i grova drag missade en av tio transportgaseller.

Det bör dock noteras att dessa bygg- och konsultföretag omfattar verksamhet som inte är avgränsad till transportfrågor. Det gäller inte minst konsultföretag som ofta verkar som stöd till flera näringar och branscher.

Tabell 1. Fördelning av transportföretag på delbranscher.

Transport och magasinering (H)	Di Gasell	Register
49 Land- och rörtransport	72%	74%
<i>varav 49.3 Passagerartrafik</i>	5%	17%
<i>varav 49.4 Godstrafik</i>	67%	57%
50 Sjötransport	3%	3%
51 Lufttransport	2%	1%
52 Magasinering och stödtjänster till transport	20%	21%
53 Post- och kurirverksamhet	2%	1%
Totalt antal företag inom H	92	2959

Tabellen visar fördelningen av aktiebolag med minst 10 anställda inom transportnäringar (SNI H), dels för gasellföretag, dels för hela populationen av transportföretag med minst 10 anställda.

Källa: Di gaselltävling 2021–2023, samt uppgifter i SCB:s företagsregister (SCB 2023a).

2.4 Offentliga stöd

Trafikanalys har sökt efter kontaktuppgifter och försökt att nå samtliga 106 gaseller i urvalet med förfrågan om uppgifter om företagets eventuella erfarenheter av offentliga investerings-

och innovationsstöd, samt av privat-offentlig innovationssamverkan. Vi har försökt att nå verksamhetsansvariga på e-post i första hand och telefon i andra hand. Minst tre försök till kontakt har gjorts om kontaktuppgifter finns att tillgå. Kontaktarbetet resulterade i 82 svar med någon uppgift om eventuella offentliga stöd (77 %), 3 kontakter med avböjd medverkan (3 %) och 19 ofullbordade kontaktförsök (20 % bortfall). Bortfallet var större bland gaseller som inte officiellt tillhör transportbranschen (SNI H, 7/14, 50 %). Det är möjligt att undersökningen inte tedde sig lika relevant för företag som officiellt inte klassificeras som transportföretag.

Av 82 gasellföretag som delgav uppgifter om offentligt stöd uppgav 67 (82 %) att de inte har sökt någon form av investerings- eller innovationsstöd. Övriga 15 har någon gång sökt stöd, varav 11 har erhållit stöd, 2 avvaktar beslut, samt 2 avslag. Elva företag har sökt stöd för gröna investeringar i miljöfordon eller laddinfrastruktur. I dessa fall avser ansökan stöd från Klimatklivet (Naturvårdsverket, 7 fall) eller Klimatpremien (Energimyndigheten, 4 fall). Övriga fyra fall avser någon form av affärs- eller verksamhetsutveckling. I tre fall är finansären Tillväxtverket och deras regionala affärsutvecklingscheckar. I ett fall rör det sig om ett företag som har sökt ett par stöd från Vinnova för affärs- och produktutveckling.

För att kontrollera företagens uppgifter ombads fem myndigheter att verifiera om något företag i urvalet har varit föremål för stöd i någon form: Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Vinnova, Tillväxtverket och Trafikverket.

Totalt rapporterade myndigheterna beviljat stöd från Klimatklivet till 8 företag, från Klimatpremien till 4 företag och från Vinnova till 2 företag. Bara i ett fall förelåg det en diskrepans med företagens uppgifter. Det gällde ett företag som inte erinrade sig ett mindre stöd från Vinnova 2014. Överensstämmelsen mellan uppgifter från företag och myndigheter får därför sägas vara generellt god. Vi kan utgå från att företagens uppgifter är representativa för urvalet i sin helhet.

Närmare en av fem av transportgasellerna har någon gång sökt offentligt stöd, varav två av tre handlar om gröna investeringsstöd i fordon och infrastruktur. Offentliga stöd för affärs- och verksamhetsutveckling är färre och handlar om mindre summor.

Transportföretag (SNI H) står för 14 av 15 sökande (93 %), vilket är i linje med deras andel i urvalet, 87 procent. I likhet med urvalet i sin helhet dominerar företag inom godstransporter och logistik, 13 av 15 sökande, varav 9 inom åkerinäringen (SNI 49.4).

Två sökande, Parkster och car.info, har fokus på digitala lösningar för privatbilister. Vi hittar inga gaseller inom passagerartrafik (SNI 49.3) bland de sökande av offentliga stöd.

Företag som har sökt offentligt stöd fick också följdfrågan om stöd var viktigt för tillväxt. Ett par företag uppgav att det är viktigt för framtida tillväxt. Inget företag uppgav att stödet har bidragit till företagets tillväxt hittills. Värdet av stödet formulerades på andra sätt, till exempel att det bidrar till att investeringar blir gjorda, att kunden kräver det, eller att det är viktigt för miljön och att det bidrar till affärsutveckling.

Ett företag uppger att stödet var en förutsättning för egna investeringar, medan ett annat menade att det inte påverkade beslutet om att investera. Två företag kommenterade Klimatklivet med att det är alltför invecklat att söka.

Bland de elva företag som har beviljats stöd uppgav fyra företag att de hade tackat nej eller återbetalat stödet efter beviljandet. Motiven var av två slag, dels förändringar av affärsplaner, dels tekniska hinder i genomförandet, exempelvis att det var brist på tillgång till gas för en gaslastbil och att påtänkt miljölastbil inte fanns att tillgå. Att stöd beviljas betyder med andra ord inte att utvecklingsplanerna går i lås.

En klar majoritet (80 av 82 företag) uppgav inga uppgifter om något deltagande i forsknings- eller utvecklingsprojekt tillsammans med myndigheter, högskolor eller universitet. Bara 2 företag uppgav att de har deltagit i sådana projekt. Ett av dem har löpande samarbete, medan det andra handlar om en aktuell punktinsats.

Ytterligare ett företag uppgav att de regelbundet samarbetar med högskolor och universitet när det gäller examensprojekt. Ett företag som inte hade deltagit i något projekt kommenterade frågan med att *det är en naturlig vallgrav mellan de som arbetar med en dator hemma i soffan och vi som jobbar ute fysiskt.*

Sammanfattningsvis, transportgasellerna är i första hand fokuserade på investeringsstöd till grön omställning, miljöfordon och laddinfrastruktur, i mindre grad stöd för affärs- och verksamhetsutveckling, och i liten utsträckning privat-offentlig innovationssamverkan. I nästa kapitel ska vi diskutera dessa mönster är representativa för transportföretag mer generellt genom en branschanalys av investerings- och innovationsstöd.

3 Klimatklivet och Vinnova-stöd

I huvudsak förekommer fyra källor till offentliga investerings- och innovationsstöd i vårt urval av gasellföretag: Klimatklivet, Klimatpremien, Vinnova-stöd och affärsutvecklingscheckar. I ett par fall nämns också kompetensstöd från Almi. I det här kapitlet ska vi titta närmare på framför allt två av dessa stöd, Klimatklivet och Vinnova-stöd. De representerar två typer av stöd, investerings- respektive innovationsstöd. Vi är primärt intresserade av frågan hur dessa stöd fördelar sig mellan branscher, samt om och hur det relaterar till starka tillväxtbranscher i Di Gasell, med särskilt fokus på transportbranschens delbranscher. Underlaget till analyserna omfattar uppgifter och statistik om beviljade stöd från Klimatklivet och Vinnova.

3.1 Klimatklivet

Klimatklivet är ett investeringsstöd till fossilfri grön omställning. Naturvårdsverket administrerar och följer upp stödet. Myndigheten publicerar information, statistik, analyser och utvärderingar på sin webbplats, även sammanfattande lägesrapporter.²⁵ Låt oss först sammanfatta syftet med stödet, samt därefter presentera och analysera statistik om beviljade ansökningar.

Klimatklivet är ett stöd till fysiska investeringar som minskar utsläppen av koldioxid och andra växthusgaser. Stödet går till olika typer av åtgärder, exempelvis investeringar för att byta till förnybara bränslen och förnybar energi, bygga laddinfrastruktur eller ställa om till mer cirkulära produktionssätt. Centralt för stödet är att klimatinvesteringen ska bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och att åtgärden inte kan genomföras utan finansiellt stöd. Stödet kan sökas av företag, kommuner, regioner och organisationer i Sverige.

Trafikanalys har tagit del av data från Naturvårdsverket över alla beviljade stöd under hela stödperioden 2015–september 2023. Observera att data avser beviljade stöd. Det antas spegla sökandes intresse för klimatinvesteringar. Ett beviljat stöd innebär inte nödvändigtvis att en investering genomförs som planerat. Vår datamängd omfattar 5 246 ansökningar och totalt 13,7 miljarder kronor i beviljat stöd. Vi har kompletterat denna med uppgifter från SCB om sökandes branschtillhörighet (svensk näringsindelning, SNI).

Generellt handlar beviljade stöd i Klimatklivet om investeringar i teknisk utrustning för fossilfri energiproduktion, distribution och användning. I Naturvårdsverkets statistik är beviljade stöd kategoriserade i tio åtgärdstyper: laddinfrastruktur, energikonvertering, transport, vätgas, infrastruktur, fordon, produktion av biogas, energieffektivisering, avfallshantering, minskade gasutsläpp och övrigt. Transport och fordon avser här primärt tankstationer för biodrivmedel respektive tunga fordon med flytande biogas som drivmedel.

Sett till antalet stöd är de största åtgärdskategorierna laddstationer (52 %), energikonvertering (29 %) och fordon (5 %). Sett till beviljade medel är den största åtgärdskategorierna produktion av biogas (29 %), energikonvertering (19 %) och transport (14 %). Åtgärder för omställning till ett fossilfritt transportsystem är alltså en betydande del av satsningarna inom Klimatklivet. Det handlar då framför allt om infrastruktur för drivmedelsproduktion och distribution, i mindre grad

²⁵ Naturvårdsverket (2023)

om fordon, samt i mycket liten grad om transporter som verksamhet. Det blir också tydligt när vi tittar närmare på branschfördelningen av beviljade ansökningar (Tabell 2).

Tabell 2. Branschfördelning av beviljade stöd i Klimatklivet.

Bransch (SNI på bokstavnivå)	Andel av antal ansökningar: 5246	Andel av stöd: 13,7 miljarder SEK
A. Jordbruk, skogsbruk och fiske	14,8%	11,1%
B. Utvinning av mineral	0,3%	1,2%
C. Tillverkning	9,1%	16,9%
D. Försörjning av el, gas, värme och kyla	10,0%	31,4%
E. Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	1,8%	9,6%
F. Byggverksamhet	3,0%	2,2%
G. Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	9,6%	9,5%
H. Transport och magasinering	6,9%	4,2%
I. Hotell- och restaurangverksamhet	1,4%	0,2%
J. Informations- och kommunikationsverksamhet	0,3%	0,1%
K. Finans- och försäkringsverksamhet	0,6%	0,1%
L. Fastighetsverksamhet	27,9%	4,0%
M. Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	3,4%	4,9%
N. Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	0,5%	0,2%
O. Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	0,1%	0,0%
P. Utbildning	1,4%	0,4%
Q. Vård och omsorg; sociala tjänster	5,1%	1,8%
R. Kultur, nöje och fritid	1,0%	0,1%
S. Annan serviceverksamhet	1,0%	0,3%
SNI-kod saknas.	1,9%	1,9%

Källa: Egen bearbetning av Naturvårdsverkets grunddata om Klimatklivet.

Tabellen återger fördelningen av antal ansökningar och beviljade stödbelopp per bransch. Energiförsörjning, fastighetsverksamhet, jord- och skogsbruk, tillverkning och handel

dominerar bland branscherna. Utfallet är mer blygsamt för byggbranschen samt måttligt för transportbranschen (SNI H). Bygg- och transportföretag är ägare av en betydande andel av tyngre transportfordon i Sverige, även transportinfrastruktur (hamnar och logistikterminaler), varför det i princip bör finnas utrymme för betydande klimatinvesteringar.

I Di Gasell noterade vi en övervikt av byggföretag och en normal vikt för transportföretag. När det gäller Klimatklivet är byggbranschen i stället underrepresenterad, 3 procent av beviljade ansökningar, att jämföras med 9 procent av alla företag i Sverige, 12 procent av alla aktiebolag.²⁶ Transportföretag är däremot något överrepresenterade i Klimatklivet, närmare 7 procent av ansökningarna, att jämföras med 3 procent av alla företag respektive aktiebolag. Handelsföretag ligger däremot mer i linje med förväntningar, närmare 10 procent, att jämföras med 10 procent av alla företag, 1,3 procent av alla aktiebolag.

Om vi ser till branschfördelningen av beviljade stöd är det lämpligt att jämföra med företagens egna bruttoinvesteringar. Vi använder oss av officiell statistik om företagens ekonomi 2021.²⁷ För detta år uppgår totala investeringar i näringslivet till närmare 600 miljarder kronor, varav byggföretag (SNI F) stod för 4 procent och transportföretag (SNI H) 7 procent. Med tanke på detta och betydelsen av transporter för klimatanpassning ter sig bygg- och transportföretagen som underrepresenterade i Klimatklivet.

Det finns 236 unika transportföretag (SNI H) som har beviljats 364 stöd i Klimatklivet. För att få en uppfattning om hur representativt det är för transportbranschen bör vi sätta det i relation till antalet transportföretag som har de finansiella möjligheterna till större investeringar som krävs i Klimatklivet. Här kan vi bara göra en grov bedömning. Låt oss anta att populationen av transportföretag är aktiebolag med minst 10 anställda, dvs. 2 959 i enlighet med Tabell 1. Det innebär att i storleksordningen 10 procent av transportföretagen har beviljats stöd i Klimatklivet. Det är i linje andelen gaseller inom transportbranschen (SNI H) som har beviljats stöd från Klimatklivet, 6 av 75.

En mer detaljerad branschfördelning av beviljade stöd till transportföretag (SNI H) (Tabell 3) visar att godstrafik på väg (SNI 49.4) dominerar även i Klimatklivet, följt av Magasinering och stödtjänster (SNI 52). Passagerartrafik på väg (SNI 49.3) är däremot underrepresenterad när det gäller antal beviljade stöd (jmf. Tabell 1). Delbranschen ter sig även underrepresenterad när vi jämför beviljade stöd med företagens bruttoinvesteringar.

Bidragmottagare inom passagerartrafik på väg domineras av större kollektivtrafikföretag. De fem största bidragmottagarna, 25 procent av de sökande, står för närmare 90 procent av det beviljade stödet: Transdev Sverige AB, Nobina Sverige AB, Vy buss AB, Svealandstrafiken AB och Västtrafik AB. Spridningen är större för godstrafik på väg. De 36 största bidragmottagare, 25 procent av de sökande, står för närmare 70 procent av stödet.

Sett till egna bruttoinvesteringar och beviljade stödbelopp ligger sjötransporter som bransch relativt väl till, med en klart större andel beviljade stödbelopp än andelen bruttoinvesteringar. Sjötransporter utmärker sig även inom delbranschen Magasinering och stödtjänster (SNI 52). En tredjedel av stödet har här gått till tre hamnar: Stockholm, Göteborg och Gävle. Annars domineras denna delbransch av logistikföretag, speditörer och parkeringsbolag.

Två åtgärds-kategorier dominerar de beviljade stöden till transportföretag: fordon (47 %) och laddstationer (37 %). Stöd till fordon går främst till delbranschen Landtransporter (SNI 49), medan stöd till laddstationer i högre grad går till företag inom Magasinering och stödtjänster (SNI 52). Bland våra transportgaseller förekom båda åtgärds-kategorierna, men främst stöd till

²⁶ Företagsregistret 2023-12-15 (SCB 2023a).

²⁷ SCB (2023b)

gasdrivna lastbilar. Gasellerna är över lag små och medelstora företag, medan det finns flera storföretag bland stödmottagare i Klimatklivet, i synnerhet inom passagerartrafik. Det bekräftar helhetsbilden från Di Gasell, ett underskott på scale-ups inom passagerartrafik.

Tabell 2. Fördelning av stöd från Klimatklivet inom transportbranschen (SNI H), samt branschens bruttoinvesteringar under fem år, 2017–2021.

Bransch	Företag (antal): 236	Ansökningar (antal): 364	Beviljat stöd: 580 miljoner	Bruttoinvesteringar: 200 miljarder
49.3 Passagerartrafik på väg	7,6%	7,7%	16,6%	27,7%
49.4 Godstrafik på väg	61,4%	50,8%	31,3%	27,9%
49 Övriga landtransporter	0,4%	0,8%	7,5%	3,0%
50 Sjötransport	5,5%	5,8%	16,8%	8,4%
51 Lufttransport	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%
52 Magasinering och stödtjänster	23,3%	33,5%	27,5%	26,0%
53 Post och kurir	1,7%	1,4%	0,3%	2,3%

Källa: Egen bearbetning av Naturvårdsverkets grunddata om Klimatklivet, samt officiell statistik om företagens ekonomi från SCB:s statistikdatabas (SCB 2023b).

3.2 Innovationsstöd

Verket för innovationssystem (Vinnova) har till huvudsaklig uppgift att *främja hållbar tillväxt genom finansiering av behovsmotiverad forskning och utveckling av effektiva innovationssystem*.²⁸ Innovationssystem avser här nätverk av offentliga och privata aktörer där innovationer och ny kunskap tas fram, sprids och används. I myndighetens årsredovisning 2022 redovisas beviljade statliga bidrag om 3,7 miljarder till 3 584 projekt. Det görs ingen särredovisning av stöd till behovsmotiverad forskning respektive innovationssystem, varför vi här betraktar alla former av stöd från Vinnova som innovationsstöd.

Trafikanalys har tagit del av projektuppgifter för perioden 2018–september 2023. Uppgifterna avser projektansvarig (koordinator), projektnamn och beviljade stöd. Vi har kompletterat dessa med uppgift om projektansvarigs branschtillhörighet från SCB. Projektansvarig är den juridiska person som samordnar ett projekt. Av sekretessskäl lämnar Vinnova inte ut några uppgifter om övriga deltagare i ett projekt. Det innebär att vår branschanalys är begränsad till koordinators branschtillhörighet. Det ger oss en indikation på intresset för att söka stöd och driva projekt av innovationskaraktär, kunskaps-, affärs- eller produktutveckling. Däremot tillåter inte underlaget några slutsatser om den reella branschfördelningen av deltagare och stöd.

²⁸ Förordning (2009:1101) med instruktion för Verket för innovationssystem

Tabell 4. Branschfördelning av beviljade stöd från Vinnova under perioden 2018–2023. Branschfördelningen avser här projektkoordinatorns branschtillhörighet.

Bransch (SNI på bokstavnivå)	Andel av antal ansökningar: 8826	Andel av stöd: 19,5 miljarder SEK
A. Jordbruk, skogsbruk och fiske	0,6%	0,3%
B. Utvinning av mineral	0,1%	0,1%
C. Tillverkning	10,1%	10,5%
D. Försörjning av el, gas, värme och kyla	0,3%	0,1%
E. Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshandling och sanering	0,3%	0,1%
F. Byggverksamhet	0,4%	0,1%
G. Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	2,0%	0,7%
H. Transport och magasinering	0,4%	0,3%
I. Hotell- och restaurangverksamhet	0,1%	0,0%
J. Informations- och kommunikationsverksamhet	9,8%	4,2%
K. Finans- och försäkringsverksamhet	0,4%	0,3%
L. Fastighetsverksamhet	0,3%	0,2%
M. Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	40,0%	40,6%
N. Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	0,7%	0,4%
O. Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	1,0%	1,1%
P. Utbildning	21,6%	32,3%
Q. Vård och omsorg; sociala tjänster	4,1%	4,3%
R. Kultur, nöje och fritid	0,6%	0,3%
S. Annan serviceverksamhet	3,1%	2,7%
SNI-kod saknas.	4,2%	1,2%

Källa: Egen bearbetning av Vinnovas registerdata om beviljade stöd 2018–september 2023, kompletterade med projektkoordinatorns branschtillhörighet.

I Tabell 4 har vi fördelat antalet stöd och stödbelopp på projektansvariges branschtillhörighet. De i särklass största branscherna är Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik (SNI M) och utbildning (SNI P). Den förstnämnda gruppen omfattar kunskapsintensiva företag,

forskningsinstitut och konsultföretag. Topp tre i termer av både antal stöd och stödbelopp är RISE Research Institutes of Sweden, Lindholmen Science Park och Metallforskningsinstitutet Swerim. Den andra stora gruppen är högskolor och universitet. Fem i topp är KTH, Chalmers, LTU, Lunds universitet och Linköpings universitet.

Utöver de två stora sektorerna sker det också betydande projektkoordinering inom ytterligare tre sektorer: Tillverkning (SNI C), Informations- och kommunikationsverksamhet (SNI J) och Vård och omsorg (SNI Q). I toppen bland bidragsmottagarna hittar vi Saab, GKN Aerospace, Volvo Personvagnar, Region Skåne, Scania och Ericsson. Transportmedelsindustrin (SNI 29–30) är en tung Fol-aktör med ansvar för 245 projekt och 1,1 miljarder i stöd.

Om vi ser till antalet unika projektansvariga är mångfalden av organisationer som störst bland konsult- och företagstjänster (SNI M, 1 017 organisationer), information och kommunikation (SNI J, 553 organisationer) och tillverkning (SNI C, 395 organisationer). I bygg- och transportbranscherna är engagemanget betydligt lägre. Här hittar vi bara 29 respektive 22 samordnare av innovationsstöd. De tre största på transportområdet, sett till stödbelopp, är Nobina Sverige, Hugo Delivery och Örebro läns flygplats. Här märks även Sjöfartsverket, Luftfartsverket och några hamnar. Närmare hälften av projektkoordinatorerna på transportområdet är inriktade på godstrafik och logistik. Endast 3 av 22 har fokus på passagerartrafik.

Transportbranschens intresse för innovationsstöd kan generellt beskrivas som magert, klart svagare än intresset för investeringsstöd såsom Klimatklivet. Det handlar då främst om intresset för att driva och leda innovationsprojekt. Underlaget från Vinnova tillåter oss inte att dra några slutsatser om branschfördelningen av alla projektdeltagare och stödbelopp. Vi kan likväl närma oss en mer detaljerad branschbild av deltagare med hjälp av ett kompletterande underlag från Vinnova, en lista på samtliga organisationer som någon gång har varit deltagare (partner) i ett eller flera Vinnova-projekt under perioden 2018–september 2023, 10 045 organisationer. En branschfördelning av unika partners liknar i grova drag den som gäller för projektkoordinatorerna (korrelation 0,78). En betydande andel av deltagare återfinns inom konsult-, kunskaps- och andra företagstjänster (SNI M, 27 %), tillverkning (SNI C, 17 %) och information och kommunikation (SNI J, 17 %). Lägst siffror hittar vi inom utvinning av mineral (SNI B, 0,3 %) och hotell och restaurang (SNI I, 0,5 %). Även bygg- och transportföretag är svagt representerade (SNI F, 1,9 % respektive SNI H, 2,1 %).

Bland transportgasellerna nämndes i ett par fall även ett annat offentligt utvecklingsstöd som ger oss ytterligare indikationer på en svag representation bland transportföretag. Det gäller så kallade affärsutvecklingscheckar som riktar sig till småföretag. Tillväxtverket förmedlar stödet via regionerna. Syftet är att öka företagets konkurrenskraft. Checkarna går framför allt till att anlita tillfällig extern kompetens för att utveckla verksamheten i företag genom insatser för digitalisering, hållbar utveckling eller internationalisering. Regionerna administrerar stödet och beviljade belopp ligger i intervallet 50–250 tkr. Checkarna finansieras med nationella medel och medel från den europeiska regionala utvecklingsfonden. Alla regioner erbjuder inte stödet och det kan också skilja sig mellan regioner som gör det.

Trafikanalys har tagit del av uppgifter om affärsutvecklingscheckar i åtta regioner: Stockholm, Uppsala, Sörmland, Östergötland, Kronoberg, Jönköping, Halland och Skåne. Det handlar om totalt 469 beviljade checkar under perioden 2020–september 2023. Vi har kompletterat uppgifterna med SNI-koder från SCB och därefter tagit fram en branschfördelning av antalet checkar. Flest checkar har gått till företag inom handel (SNI G, 25 %) och tillverkning (SNI C, 24 %). Handel och tillverkning är överrepresenterade sett till dessa branschers reella storlek. Bygg- och transportbranscherna är däremot underrepresenterade, (SNI F, 3,2 %) respektive (SNI H, 1,1 %). Mönstret är i linje med innovationsstöd från Vinnova.

3.3 Reflektioner

Transportbranschen är i högre grad representerade i investeringsstöd från Klimatklivet än i innovationsstöd. Det är helt i linje med våra observationer bland transportgasellerna. Bland dessa märktes fler fall av investeringsstöd än innovationsstöd, främst Klimatklivet. Vinnova nämnes bara i ett par fall. Det var konsekvent också magert med privat-offentlig samverkan med universitet, högskolor och andra myndigheter.

Åkeri- och logistikföretag dominerar både bland transportgaseller och bland de företag som har fått investeringsstöd från Klimatklivet. Mångfalden är här större än stödmottagare inom passagerartrafik. De senare är företrädevis större etablerade transportföretag, till exempel Nobina Sverige. Gasellföretag är däremot som regel små och medelstora företag.

Sammantaget pekar våra underlag om offentliga stöd på jämförbar utbredning av stöd bland transportgaseller och i transportbranschen mer generellt. Stödmottagarna utgör i båda fallen i storleksordning 10 procent av populationen. Det är i båda fallen också vanligare med stöd för gröna investeringar. Med andra ord, förekomst av offentliga stöd bland transportgaseller är i linje med vad som kan förväntas om vi ser till totala investerings- och innovationsstöd.

4 Branschtillväxt och omställning

I det här kapitlet tittar vi närmare på branscutvecklingen av gods- och passagerartrafik och frågar oss hur gasellföretagen relaterar till mer generella utvecklingstrender och mönster i transportsystemet? Är branschprofilen på gasellföretag i linje med vad som kan förväntas om vi ser till tillväxt och omställning i transportsektorn mer generellt. För att belysa dessa frågor kommer vi att presentera statistik av flera slag med fokus på yrkestrafik på väg.

4.1 Näringsutveckling

Det huvudsakliga kriteriet i gaselltävlingen är företagets tillväxt i termer av omsättning. Det motiverar frågan om vi ser samma utvecklingsmönster för branscherna i sin helhet och inte bara för gasellföretagen specifikt. För att belysa det har vi sammanställt några ekonomiska nyckeltal för tillväxt i tre branscher under perioden 2016–2021 (Tabell 5): Byggverksamhet (F), Transport och magasinering (H) och Hotell- och restaurangverksamhet (I), samt två delbranscher inom landtransporter: passagerartrafik på väg (SNI 49.3) respektive godstrafik och flyttjänster (SNI 49.4).

Tabell 5. Nyckeltal för årlig tillväxt per bransch²⁹

Nyckeltal	Bygg	Transport	Kollektivtrafik	Åkerier	Hotell & restaurang
Antal anställda	3,0%	1,5%	1,7%	1,5%	0,1%
Omsättning	7,4%	4,3%	3,3%	5,7%	4,2%
Förädlingsvärde	5,5%	4,1%	4,0%	4,5%	3,6%

Tabellen visar medianen av årlig tillväxt under perioden 2016–2021. Branscherna representeras av SNI-koderna F (Byggföretag), H (Transporter), 49.3 (Kollektivtrafik och taxi), 49.4 (Åkerier) respektive I (Hotell & restaurang).

Källa: Eget bearbetning av uppgifter från SCB:s statistikdatabas, Företagens ekonomi (SCB 2023b).

Av tabellen framgår att byggindustrin har haft en hög branschtillväxt oavsett mått, anställda, omsättning och förädlingsvärde. Hotell och restaurang har haft lägst tillväxt, och transportbranschen däremellan, särskilt åkerinäringen. Utvecklingsmönstret överensstämmer med branschfördelningen av transportgaseller. Vi hittar flest gaseller inom byggverksamhet. Deras andel är påtagligt högre än deras reella andel av svenska bolag. Andelen gaseller inom hotell & restaurang var däremot lägre än förväntan, medan andelen gaseller inom transport var i linje med förväntan. Delbranscherna kollektivtrafik och taxi (49.3) och åkeriföretag (49.4) är vidare under- respektive överrepresenterade i Di Gasell. Sammantalet indikerar detta att Di Gasell speglar generella branschmönster i tillväxt.

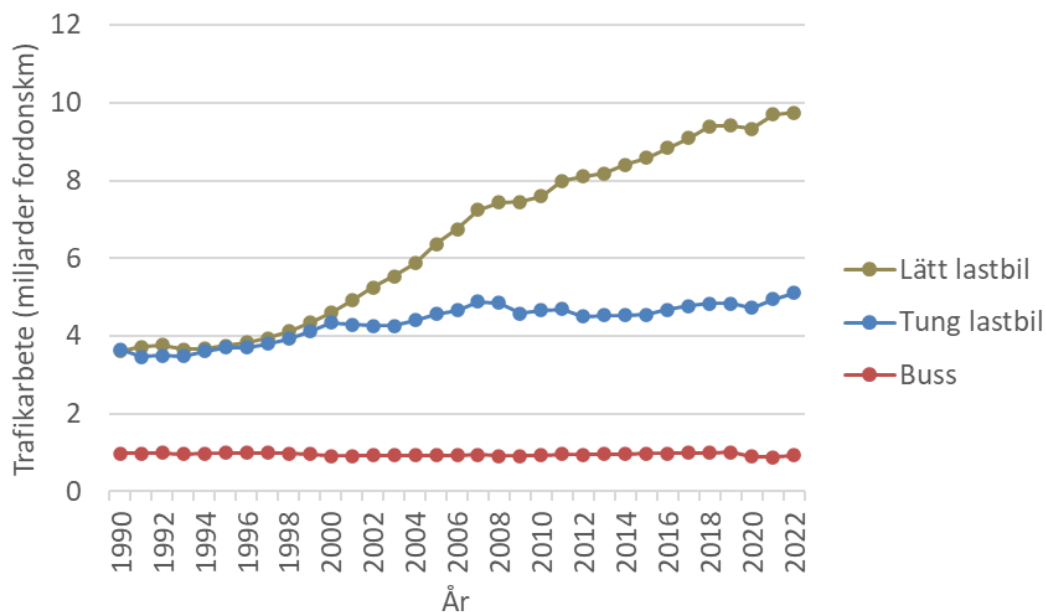
²⁹ Nyckeltalen avser medianen av årlig tillväxt under perioden 2016–2021. Perioden omfattar pandemiåren, men dessa visar sig ha begränsad effekt på tillväxttalen. De två åren 2020 och 2021 är generellt förenade med negativa respektive positiva årliga tillväxttal som hamnade på var sida om medianen för hela perioden.

4.2 Gods- och passagerartrafik

Ett tydligt mönster bland våra transportgaseller är övervikten för företag inom godstransporter och logistik. Yrkestrafiken inom persontransporter är mer sparsamt representerad. Pandemi-effekter kan vara en del av förklaringen, men knappast hela eftersom vi kan notera en dominans av godstransport- och logistikföretag även före pandemin. Vi kan se åtminstone tre möjliga förklaringar till detta.

För det första överlappar godstransportverksamhet med byggbranschen som har haft en god tillväxt. För det andra har e-handeln växt stadigt under de senaste åren. Därmed följer ökad efterfrågan på sista-milens godstransporter och logistiktjänster. För det tredje har vi att göra med olika transportmarknader: en i hög grad offentligt upphandlad kollektivtrafik för persontransporter (B2C) respektive en friare och större marknad för godstransporter (B2B). Det är kanske lättare att skala upp företag på den sistnämnda marknaden. Vi har inga direkta underlag om det, men indirekta mått pekar i den riktningen.

Eftersom bussar och lastbilar främst körs i yrkestrafik kan trafikarbetet för dessa fordon också tolkas som ett tillväxtmått, dvs. företagens fysiska prestationer. Figur 5 visar utvecklingen av trafikarbetet för tre fordonsslag, bussar, lätta och tunga lastbilar. Trafikarbetet för bussar har inte förändrats nämnvärt över tid, närmare en miljard fordonskilometer per år. Trafikarbetet för lastbilar har däremot ökat över tid, i synnerhet för lätta lastbilar, en fördubbling på 20 år.



Figur 5. Utvecklingen av trafikarbete. Trafikarbetet är uttryckt i miljarder fordonskilometer för bussar, lätta och tunga lastbilar.

Källa: Trafikanalys (2023a).

Det är rimligt att anta att det finns en koppling mellan tillväxt av trafikarbete och företagens ekonomiska tillväxt. I ett företagsperspektiv är kopplingen mellan tillväxt i trafikarbete och omsättning direkt, varför det är rimligt att även förvänta sig det på en aggregerad branschnivå.

Officiell fordonstatistik bekräftar bilden.³⁰ Bussar ägs i huvudsak av företag inom kollektivtrafik och taxi (SNI 49.3), 92 % av alla fordon. Ägandet av lastbilar är mer varierat. Åkeriföretag (SNI 49.4) dominerar som ägare av tunga lastbilar, 44 % av alla fordon. Byggföretag (SNI F) dominerar som ägare av lätta lastbilar, 32 % av alla fordon. Med andra ord, utvecklingen av trafikarbetet är i linje med starkare tillväxt bland bygg-, åkeri- och logistikföretag, samt svagare för passagerartrafik på väg.

Bussar är inte det enda fordonsslaget i yrkestrafik inom persontransporter på väg (SNI 49.3). Även taxibilar hör hit, men de ingår inte i Trafikanalys statistik om trafikarbete. Däremot finns det statistik om årliga körsträckor med taxi, ett alternativt mått på trafikarbete.³¹ Här finns det uppgifter för perioden 2013–2022. I likhet med bussar ligger de totala årliga körsträckorna för taxi på cirka en miljard fordonskilometer. Med undantag för en nedgång under pandemiåren 2020–2021 går det inte att urskilja någon trend i trafikarbetet.

4.3 Innovationsverksamhet

SCB genomför årligen EU-reglerade undersökningar av företagens innovationsverksamhet.³² I statistiken definieras "innovation" som en ny eller förbättrad produkt (vara eller tjänst), process eller en kombination därav, som väsentligt skiljer sig från företagets tidigare produkter eller processer. För att räknas som innovation ska en produkt eller process har gjorts tillgänglig för dess målgrupp. "Innovationsaktiviteter" definieras som alla utvecklingsinriktade, finansiella och kommersiella aktiviteter med avsikt att resultera i en innovation. Sådana aktiviteter kan vara av olika slag: forskning och utveckling (FoU), kreativa aktiviteter, marknadsföring, hantering av immateriella rättigheter, utbildning av personal, IT-utveckling, investeringar i materiella tillgångar, samt ledning och administration av innovationsaktiviteter.

Den senaste statistiken om innovation i företagssektorn berör innovation och aktiviteter under perioden 2020–2022. Hälften av företagen uppger någon form av innovationsaktivitet. Andel företag med någon form av innovationsaktivitet är som störst bland forsknings- och utvecklingsinstitutioner samt företag inom informationstjänster, 93 respektive 84 procent (SNI 72 respektive SNI 63). Lägst andel finner vi bland bygg- och transportföretag, 32 respektive 37 procent (SNI F respektive SNI 49-51).

Tre procent av alla företag har tagit mot statliga finansiella stöd för innovationsaktiviteter under perioden 2020–2022. Motsvarande siffror bland transportföretag är något lägre, en procent för transportörer (SNI 49–51) och två procent för övriga (SNI 52–53). I Di Gasell har 2 av 75 transportföretag (3 %) tagit mot stöd för innovation, affärs- och verksamhetsutveckling. I båda fallen tillhör de stödtjänster inom transport (SNI 52). Mönstret är i linje med statistiken.³³

Statistiken bekräftar samtidigt bilden av begränsad privat-offentlig samverkan. Andelen företag som har haft någon form av samarbete kring forskning och innovation utanför företagssektorn ligger på 13 procent. I transportbranscherna är siffrorna lägre, 7 procent (SNI 49–51) och 10 procent (SNI 52–53). I vårt urval av gasellföretag uppgav endast tre företag att de hade någon

³⁰ Trafikanalys (2023b).

³¹ Trafikanalys (2023c).

³² SCB (2023b)

³³ Det föreligger en osäkerhet i hur företag tolkar begreppet "innovationsstöd", i såväl statistik som den aktuella undersökningen. Investeringsstöd skulle kunna vara en form av innovationsstöd. I så fall har statliga stöd gått till 10 av 75 transportföretag (13 %). Att döma av svaren från företagens företrädare beskrivs dock investerings- och innovationsstöd konsekvent. Klimatklivet och Klimatpremien är investeringsstöd, medan Vinnova-stöd och affärsutvecklingscheckar handlar om innovationsstöd.

form av innovationssamverkan med myndigheter, universitet eller högskolor. Gasellföretagen utmärker sig alltså inte i privat-offentlig samverkan.

4.4 Digital och grön omställning

Hur relaterar digital och grön omställning till transportföretagens tillväxt? I det här avsnittet belyser vi frågan genom några indikatorer på omställning i ett jämförande branschperspektiv, godstrafik- respektive passagerartrafik på väg (SNI 49.3 och 49.4).

Digital kompetens är en generell indikator på digitalisering. Digital kompetens innebär att ett företag har förmåga att utveckla och hantera digitala lösningar och system i verksamheten. Egen kompetens underlättar IT- och systemutveckling. Ett sätt att mäta branschernas digitala kompetens är att räkna på antalet anställda i yrkesroller som relaterar till IT-uppgifter. För ändamålet har SCB delgett ett särskilt utdrag från yrkesregistret med uppgifter om antalet anställda per yrkeskategori och bransch (SNI 49.3 och 49.4). Tabell 6 sammanfattar några nyckeltal om yrkesfördelningen.

Tabell 6. Yrkesroller per bransch. Yrkestrafik inom person- respektive godstransporter (SNI 49.3 respektive 49.4).

Yrkesregistret 2021	SNI 49.3	SNI 49.4
Antal anställda i branschen	39 225	46 382
Andel kvinnor	19%	12%
Andel med högre utbildning	6%	2%
Andel med IT-kompetens	0,8%	0,1%

Högre utbildning avser högskolekompetens eller motsvarande.
IT-kompetens avser högskolekompetens inom IT.

Källa: Trafikanalys bearbetning av uppgifter från SCB:s yrkesregister.

Andelen kvinnor är högre i passagerartrafikföretag, så även personer med högre utbildning och IT-kompetens. Ett rimligt antagande är att skillnaderna beror på en större mångfald av yrkesroller och kompetens bland länstrafikbolag i storstadsregioner. Kollektivtrafiken ställer krav på trafiksamordning, information och systemutveckling i en större skala än vad som är fallet i åkerinringen som verkar på en friare marknad. Det finns exempelvis ingen jämförbar organisation till Samtrafiken inom godstrafik. Samtrafiken är ett företag för nationell samverkan och utveckling i kollektivtrafikbranschen.³⁴ Det ägs av 35 trafikoperatörer. Arbetet omfattar i första hand tillgängliggörande av kollektivtrafikbiljetter inom Sverige. Utveckling av digitala plattformar och tjänster är viktiga inslag, inte minst Resplus.

Den mer långtgående nationella samordningen inom passagerartrafik gäller inte bara digital omställning, utan även den gröna omställningen. Kollektivbranschen har samordnat arbetet med kvalitets- och miljöfrågor genom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.³⁵ Bakom Partnersamverkan står Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tågföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenska Taxiförbundet samt Jernhusen. Tillsammans utarbetas modellavtal och vägledning för upphandling och uppföljning av kvalitets- och miljökrav på fordon och kollektivtrafikens verksamhet. Det finns även en gemensam databas

³⁴ <https://samtrafiken.se/>

³⁵ www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan

över uppfyllelsen av kvalitets- och miljökrav på den regionala kollektivtrafikens fordonsparker: FRIDA, miljö- och fordonsdatabas.³⁶

Det finns ingen jämförbar nationell samordning av riktlinjer och uppföljning av kvalitets- och miljökrav bland godstransportföretag. Det närmaste vi kommer är Fair Transport.³⁷ Det är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Bakom det står Transportföretagen och Sveriges Åkeriföretag. Certifieringen ska säkerställa att transporter utförs på ett ansvarsfullt, trafiksäkert och klimatsmart sätt. Det finns ett antal villkor och krav som måste vara uppfyllda, till exempel policys av olika slag, systematiskt arbetsmiljöarbete, uppföljning av kör- och vilotider, hastigheter, drivmedel och alkohol. För vissa krav finns det olika nivåer på certifiering, till exempel för drivmedel där den lägsta nivån är användning av diesel enligt svensk reduktionsplikt och den högsta nivån innebär krav på minst 80 procent reduktion av företagets koldioxidutsläpp över 12 månader.

Hittills (2023-12-14) är 586 företag registrerade i Fair Transports databas över certifieringar. Certifieringen lanserades 2019. Antalet certifieringar ökade med cirka 65 procent under 2023. Tillströmningen är hög. Det är svårt att bedöma hur många företag som potentiellt kan tänkas certifiera sig. Eftersom certifieringen har fokus på arbetsmiljöfrågor är det rimligt med kriteriet att ett företag ska ha minst en anställd. Det finns totalt 7 593 åkerier (SNI 49.410) med minst en anställd i företagsregistret.³⁸ Hittills är det alltså cirka 8 procent av dessa som är certifierade. Bland våra gaseller på transportområdet var 8 av 62 åkerier certifierade i Fair Transport, dvs. 13 procent. Transportgasellerna utmärker sig alltså inte i certifiering.

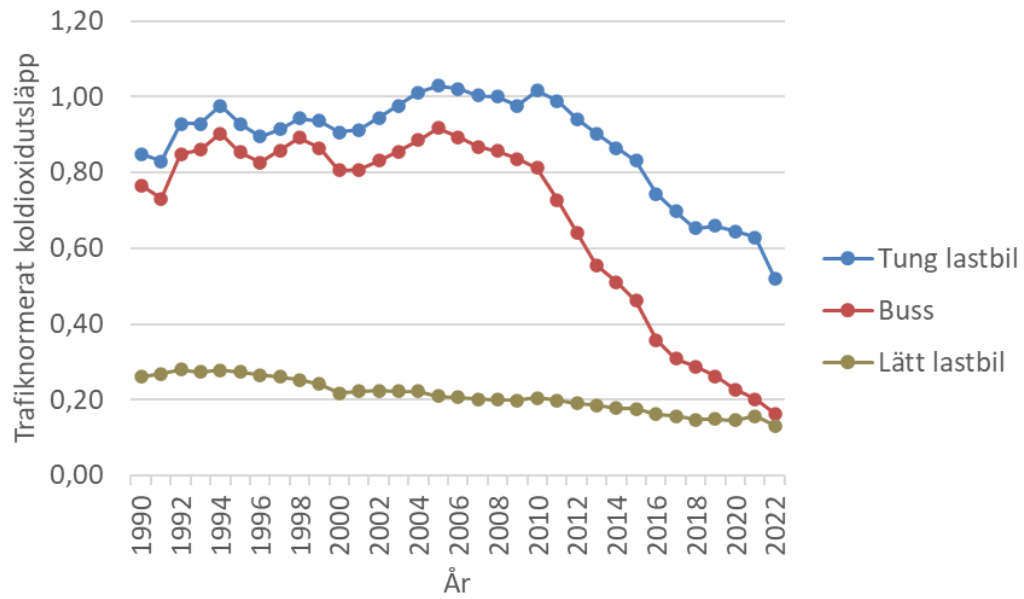
Den sammantagna bilden är att den nationella samordningen av grön omställning är starkare när det gäller passagerartrafik än godstrafik. Frågan är då om detta återspeglar sig i reella klimatavtryck. Med Figur 6 sammanfattar vi utvecklingen av normerade koldioxidutsläpp för bussar, lätta och tunga lastbilar, dvs. koldioxidutsläpp per fordonskilometer och fordonsslag. Om vi jämför 2022 års värden med 2005, ett toppår i koldioxidutsläpp, minskade utsläppen för bussar med 82 procent, tunga lastbilar med 49 procent och lätta lastbilar med 37 procent.

Det är här värt att notera ett omvänt förhållande mellan fordonsslagets utsläpp och tillväxt i trafikarbete (jmf. Figur 5). Lätta lastbilar som har växt mest i trafikarbete har den svagaste utvecklingen i reduktion av koldioxidutsläpp. Bussar med den svagaste utvecklingen av trafikarbete har däremot den starkaste reduktionen av utsläpp. Det tyder på ett visst mått av frikoppling mellan tillväxt och omställning, såväl digital som grön omställning. Även våra transportgaseller som domineras av åkeri- och logistikföretag bekräftar den bilden. De drar främst nytta av investeringsstöd som kan tjäna företagets tillväxt och har ett svalare intresse för innovationsstöd och samverkan.

³⁶ [FRIDA miljö- och fordonsdatabas \(svenskkollektivtrafik.se\)](https://frida.se/)

³⁷ <https://fairtransport.se/>

³⁸ SCB (2023a)



Figur 1. Utvecklingen av normerade koldioxidutsläpp. Normeringen är gjord med avseende på miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Källa: Bearbetning av egen statistik om trafikarbete (Trafikanalys, 2023) och statistik om koldioxidutsläpp från Naturvårdsverket (2023).

5 Diskussion

Promemorian inleddes med en övergripande frågeställning, om offentliga stöd till snabbväxande transportföretag är en genväg eller accelerator till den digitala och gröna omställningen av transportsystemet? För att belysa frågan har vi tittat närmare på Di Gasell, Dagens industris årliga gaselltävling, vad som karakteriserar gasellföretag inom transporter. Vi noterade här en övertikt av godstransport- och logistikföretag, samt en preferens för investeringsstöd i laddinfrastruktur och miljöfordon.

För att sätta dessa resultat i perspektiv har vi därefter presenterat branschanalyser av offentliga investerings- och innovationsstöd samt presenterat statistik som belyser branschtillväxt och omställning i generella termer. På basis av det ser vi få tecken på att snabbväxande företag avviker från mer generella branschtrender och mönster. Det finns en indikation på ett starkare intresse för investeringsstöd i miljöfordon och laddinfrastruktur än för transportbranschen i sin helhet, men det är svårtolkat med ett så pass begränsat underlag, 106 gasellföretag på transportområdet.

Promemorian är att betrakta som en första pilotstudie på området och bekräftar även tidigare studier på området. Den enda entydiga gemensamma nämnaren för snabbväxande företag är att de är just snabbväxande, och det är svårt att peka på några recept för deras framgångar. Det beror på många inre och yttre faktorer. Offentliga stöd är därför av allt att döma en perifer faktor i sammanhanget.

Med tanke på att transportsektorn har varit och är central för klimatpolitiska åtgärder vore det önskvärt att se en tydligare koppling mellan tillväxt och omställning, digital och grön. Det finns dock få tecken på en sådan koppling i våra underlag. De branscher som uppvisar starkast tillväxt, både när det gäller gasellföretag och på aggregerad branschnivå, är byggföretag generellt sett, samt åkeri- och logistikföretag i transportsektorn mer specifikt. Dessa branscher har inte kommit lika långt i digital och grön omställning som kollektivtrafiken som har haft en relativt svag tillväxt i termer av ekonomi och trafik. Om något så pekar underlagen och analyserna på en frikoppling mellan tillväxt och omställning. Det ena utesluter inte det andra, men det ena inkluderar inte heller nödvändigtvis det andra.

Kollektivtrafik och godstrafik är två olika marknader: Den första är företrädesvis en offentligt styrd verksamhet där resenärer och konsumenter är slutkunden (B2C). Den andra är i högre grad en konkurrensutsatt affärsverksamhet där företag är säljare och köpare (B2B). Att döma av svenska gasellföretag verkar det vara lättare att etablera och skala upp företag inom godstrafik och logistik. Däremot har den gröna omställningen inte kommit lika långt som inom kollektivtrafiken. Inte heller finns det någon branschövergripande plan för digitalisering. Dessa skillnader beror på att kollektivtrafik och godstrafik är marknader som är förenade med olika regelverk och mål, krav och förväntningar på nationell samordning och omställning. Framtida studier bör inriktas på att belysa skillnader och likheter mellan dessa marknader och som kan förklara asymmetrier i tillväxt, omställning, offentliga stöd och andra styrmedel, till exempel legala krav och upphandlingskrav.

I promemorian har det varit underförstått att offentliga stöd bör ge avtryck i tillväxtföretag och deras gröna och digitala omställning. Det kan givetvis diskuteras. Offentliga stöd ska generellt sett inte påverka konkurrensförhållanden på marknaden. En koppling mellan företagsstöd och

tillväxt skulle kunna tolkas som sådan påverkan. Det är lättare att motivera stöd till utveckling av nya produkter och ny teknik på konceptstadiet, som ännu inte är etablerade på marknaden. I princip ska offentliga stöd sättas in i tidiga utvecklingsfaser, där utvecklingsriskerna är som störst. Det innebär att spårbarheten av stöd sjunker ju mer mogen en verksamhet och produkt är, i företagets senare tillväxtfaser.

Promemorian vilar som sagt på ett begränsat och specifikt underlag, 106 transportföretag i Di Gasell. Enligt EU-statistik fanns det 8 817 snabbväxande företag (HGE) i Sverige 2021, varav 501 transportföretag (SNI H). Det är närmare fem gånger fler transportföretag än i Di Gasell som sträcker sig över tre år, 2021–2023. EU-statistiken vilar på andra definitioner och mått än Di Gasell, tillväxt i anställda i stället för omsättning. Enligt analyser av OECD tenderar tillväxt i omsättning att föregås av tillväxt i anställda, varför framtida studier på området bör ta fasta på fler tillväxtmått och analysmetoder än i denna promemoria.

Referenser

Ben-Hafaïedh, C., & Hamelin, A. (2023). Questioning the growth dogma: a replication study. *Entrepreneurship Theory and Practice*, 47(2), 628-647.

<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/10422587211059991>

Coad, A., Amaral-Garcia, S., Bauer, P., Domnick, C., Harasztosi, P., Pal, R. and Teruel, M., High-Growth Enterprises in times of COVID-19: an overview, European Commission, 2022, JRC129090. <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC129090>

Coad, A., Daunfeldt, S. O., Hözl, W., Johansson, D., & Nightingale, P. (2014). High-growth firms: introduction to the special section. *Industrial and corporate change*, 23(1), 91-112.

<https://academic.oup.com/icc/article/23/1/91/666544>

Collin, E., Sandström, C., & Wennberg, K. (2022). Evaluating Evaluations of Innovation Policy: Exploring Reliability, Methods, and Conflicts of Interest. *Questioning the Entrepreneurial State*, 157. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-94273-1>

Daunfeldt, S. O., Halvarsson, D., Tingvall, P. G., & McKelvie, A. (2022). Do Targeted R&D Grants toward SMEs Increase Employment and Demand for High Human Capital Workers?. *Questioning the Entrepreneurial State*, 175. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-94273-1>

Di (2023) Webbplatser med information om gaselltävlingen. Dagens industri.

<https://gasell.di.se/> och www.di.se/nyheter/lan-for-lan-har-ar-2023-ars-gasellforetag/

Eurostat (2023) Database. Tabell High growth enterprises.

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/bd_hg/default

Eurostat (2021) Metadata on Business demography.

https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/bd_esms.htm

Eurostat-OECD (2007) Eurostat-OECD Manual on Business Demography Statistics.

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-ra-07-010>

Flachenecker, F., Gavigan, J. P. Goenaga Beldarrain, X., Pasi, G., Preziosi, N., Stamenov, B. and Testa, G. (2020) High Growth Enterprises: demographics, finance and policy measures. Joint Research Centre. Publications Office of the European Union.

<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC119788>

Gaikwad, P. (2022). Catching Up with Gazelles: A systematic literature review of high growth antecedents. *The Promises and Properties of Rapidly Growing Companies: Gazelles*, 7-38.

www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/978-1-80117-818-120221002/full/html

Grover Goswami, A., Medvedev, D. och Olafsen, E. 2019. High-Growth Firms: Facts, Fiction, and Policy Options for Emerging Economies. Washington, DC: World Bank.

<https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/978-1-4648-1368-9>

Henrekson, M., & Johansson, D. (2010). Gazelles as job creators: a survey and interpretation of the evidence. *Small business economics*, 35, 227-244.

<https://link.springer.com/article/10.1007/s11187-009-9172-z>

- Mardones, C. (2021). Ex-post evaluation of public funding programs on innovation in Chilean firms. *Contaduría y administración*, 66(3). www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0186-10422021000300011&script=sci_arttext
- Mason, C., & Brown, R. (2013). Creating good public policy to support high-growth firms. *Small business economics*, 40, 211-225. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11187-011-9369-9>
- Mina, A., Di Minin, A., Martelli, I., Testa, G., & Santoleri, P. (2021). Public funding of innovation: Exploring applications and allocations of the European SME Instrument. *Research Policy*, 50(1), 104131. www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048733320302067
- Naturvårdsverket (2023) Lägesbeskrivning för Klimatklivet. Samlad redovisning för anslag 1:16 Klimatinvesteringar i enlighet med uppdrag i Naturvårdsverkets regleringsbrev. www.naturvardsverket.se/499452/globalassets/amnen/klimat/klimatklivet/lagesbeskrivning-for-klimatklivet-2023-04-13.pdf
- OECD (2021), Understanding Firm Growth: Helping SMEs Scale Up, OECD Studies on SMEs and Entrepreneurship, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/fc60b04c-en>
- Rocha, R. G., & Ferreira, J. J. (2021). Gazelles (high-growth) companies: A bibliometric science map of the field. *Journal of the Knowledge Economy*, 1-24. <https://link.springer.com/article/10.1007/s13132-021-00828-4>
- SCB (2023a). Företagsregistret. www.foretagsregistret.scb.se/
- SCB (2023b). Statistikdatabasen. www.statistikdatabasen.scb.se/
- Spitsin, V., Vukovic, D., Mikhailchuk, A., Spitsina, L., & Novoseltseva, D. (2023). High-tech gazelle firms at various stages of evolution: performance and distinctive features. *Journal of Economic Studies*, 50(4), 674-695. www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JES-12-2021-0644/full/html
- Stam, E., & Van de Ven, A. (2021). Entrepreneurial ecosystem elements. *Small business economics*, 56, 809-832. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11187-019-00270-6>
- Tillväxtanalys (2023) Djungeln av tillväxtdefinitioner. Hur påverkar definitionen av snabbväxande företag empirin om desamma? Rapport 2023:03. www.tillvaxtanalys.se/publikationer/rapport/rapportserien/2023-04-19-djungeln-av--tillvaxtdefinitioner.html
- Tillväxtanalys (2020) Att analysera entreprenörskap – ett metodutvecklingsprojekt. PM 2020:07. www.tillvaxtanalys.se/publikationer/pm/pm/2020-03-26-att-analysera-entreprenorskap---ett-metodutvecklingsprojekt.html
- Tillväxtanalys (2011) Snabbväxarnas dynamik - Är hög företagstillväxt uthållig? Dnr 2011/059. www.tillvaxtanalys.se/publikationer/rapport/rapportserien/2011-12-29-snabbvaxarnas-dynamik---ar-hog-foretagstillvaxt-uthallig.html
- Trafikanalys (2023a) Officiell statistik. Trafikarbete på svenska vägar. www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/
- Trafikanalys (2023b) Officiell statistik. Fordon på väg. www.trafa.se/vagtrafik/fordon/
- Trafikanalys (2023c) Officiell statistik. Körsträckor med svenskregistrerade fordon. www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/

Trafikanalys (2022) Undersökning av innovationsföretag på godstransportmarknaden. PM 2022:1. www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/undersokning-av-innovationsforetag-pa-godstransportmarknaden-12890/

Trafikanalys (2018) Vad vet vi om taxi? Kartläggning och analys av datakällor. Rapport 2018:9. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_9-vad-vet-vi-om-taxi.pdf

Wennberg, K., & Sandström, C. (2022). Questioning the entrepreneurial state: Status-quo, pitfalls, and the need for credible innovation policy (p. 367). Springer Nature. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-94273-1>

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.



Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 20
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se