



**Transportbranschen – hur står det till? Fakta om
1997–2013 statistiken**

**Transportbranschen – hur står det till?
1997–2013** Fakta om
statistiken

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-12-17

Innehåll

1	Inledning	4
2	Syfte	4
3	Producent	5
4	Källor	5
5	Juridiska former	5
6	Branschurval	6
	6.1 Delbranscher.....	6
	6.2 Undergrupper.....	8
7	Delbranscherna och jämförelser över tiden	9
8	Årsvärden	10
	8.1 Bokslutsuppgifter.....	11
	8.2 Koncernrelationer.....	12
	8.3 Bilinnehav.....	12
	8.4 Inregistreringsstatus.....	12
9	Bortfall och ofullständiga årsvärden	13
	9.1 Ej fullständig täckning av 1997.....	13
	9.2 Nytt bokslut saknas, gamla OK.....	13
	9.3 Kort period senaste bokslut.....	13
	9.4 Bokslut saknas.....	14
10	Fel i bokslut	14
11	Aktiva bolag	15
	11.1 Aktiebolag.....	15
	11.2 Övriga bolagsformer.....	15
	11.3 Nystartade företag.....	15
12	Begrepp i resultat- och balansräkning	16
13	Nyckeltal	19
	13.1 Investeringar.....	20
	13.2 Avkastningsstruktur.....	20
14	Dubbelräkning	21
15	Koncerner och moderbolag	22
16	Beräkning av koncentration	22
17	Teckenförklaring	23

1 Inledning

Uppgifterna i rapporten *Transportbranschen – hur står det till?* har hämtats från en rad olika källor. En grundtanke i insamlingen har varit att inte belasta företagen själva med någon extra arbetsinsats för undersökningens skull. Källorna är huvudsakligen olika administrativa register, men för en liten del av företagen har också andra öppna källor använts, som till exempel företagens webbsidor.

Mest registerinformation finns om aktiebolag, där statistiken kan bygga på bokslutsdata. Därför har statistiken bäst täckning på aktiebolagen. Vilka frågor som varit möjliga att besvara med undersökningen och även kvaliteten på svaren har i den här undersökningen underordnats materialet. Ur statistisk synpunkt hade kanske det omvända varit ett önskemål. Å andra sidan har metoden fördelar som en traditionell enkätundersökning saknar. Till exempel har alla företag som varit verksamma i transportbranschen under hela perioden kunnat ingå i materialet, även de företag som avregistrerats och alltså saknar företrädare som skulle kunna svara på enkätfrågor.

Angreppssättet för att fånga en hel bransch – transportbranschen – går "nedifrån och upp" på så vis att uppgifter om enskilda företag summeras till branschvärden. Metoden är möjlig tack vare att datainsamlingen kan göras genom datautskningar i redan befintliga register. De relevanta registren upprätthålls inte för statistiska ändamål och många av uppgifterna samlas primärt in för andra syften än för att ackumuleras i register. Därför måste sammanställningen göras med försiktighet och flera typer av korrigeringar vidtas.

I denna "Fakta om statistiken" sammanfattas den viktigaste informationen som behövs för att tolka och använda undersökningsresultaten på ett väl avvägt sätt.

Avsnitt 6 om branschurval och 7 om jämförelser över tiden är särskilt viktiga för att förstå vilka grupper av företag som statistiken omfattar. Den som vill veta mer om hanteringen av räkenskapsår och kalenderår hittar information om det i avsnitt 8 och 9. Viktiga begrepp ur resultat- och balansräkningar och definitioner av nyckeltal beskrivs i avsnitt 12 och 13.

2 Syfte

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

3 Producent

Det är företaget Bisnode Information AB som har gjort undersökningen och sammanställt resultaten, på uppdrag av Trafikanalys. Kontaktperson på Bisnode Information AB är senioranalytiker Per Weidenman, telefon 070-674 88 45, e-post per.weidenman@bisnode.se.

4 Källor

Registren som används av producenten för att ta fram statistiken kommer från olika håll, främst Statistiska centralbyrån (företagsregistret med branschkode med mera), Bolagsverket (inregistreringar och avregistreringar av företag) och Bisnode Information AB (bokslutsinformation och koncernförhållanden). Registren innehåller kommersiell information som inte är fritt tillgänglig.

Det största antalet återgivna uppgifter i rapporten kommer från Bisnode Information AB:s 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. Med början 2011 avskaffades dock revisionsplikten för mindre aktieföretag. 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. Bedömningen är ändå att materialet kan användas till en statistisk sammanställning på det sätt som gjorts.

5 Juridiska former

Bruttourvalet av företag omfattar de juridiska formerna aktieföretag, handelsbolag, kommanditbolag, ekonomiska föreningar samt utländska juridiska personer. Vid tabellering har bolagen delats upp i kategorierna 'aktieföretag' och 'övriga bolagsformer'. För antalsräkningar av undergrupper inom de sex delbranscherna inkluderas även enskilda firmor.

6 Branschurval

6.1 Delbranscher

Vilka företag som väljs ut baseras på deras registrerade branschposter enligt *Svensk näringsgrensindelning (SNI)*. Dessa uppgifter registreras av Skatteverket och Statistiska centralbyrån. Vid årsskiftet 2007/2008 byttes SNI-kodsystemet, från SNI02 till SNI07. De transportbranscher som ingår i statistiken är baserade på SNI02-koden för åren 1997 till och med 2007. Från och med 2008 används SNI07-koden.

De branscher enligt SNI02-koden som används för företagsurval till och med 2007 är följande:

Delbransch	Underliggande SNI02-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

De branscher enligt SNI07-koden som använts för företagsurval från och med 2008 är följande:

Delbransch	Underliggande SNI07-koder
Vägtransport av gods	49410 Vägtransport, godstrafik
Sjötransport	50101 Reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare 50201 Reguljär sjötrafik över hav och kust av gods 50102 Icke reguljär sjötrafik över hav och kust av passagerare 50202 Icke reguljär sjötrafik över hav och kust av gods

	50301 Reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av passagerare 50302 Icke reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av passagerare 50401 Reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av gods 50402 Icke reguljär sjötrafik på inre vattenvägar av gods
Luftransport	51101 Reguljär luftransport av passagerare 51211 Reguljär luftransport av gods 51102 Icke reguljär luftransport av passagerare 51212 Icke reguljär luftransport av gods
Järnvägstransport	49100 Järnvägstransport, passagerartrafik 49200 Järnvägstransport, godstrafik
Kollektivtrafik	49311 Linjebussverksamhet 49319 Övrig kollektivtrafik 49390 Annan landtransport av passagerare
Taxitrafik	49320 Taxitrafik

Statistiken är baserad på ett bruttourval innehållande samtliga bolag som någon gång under perioden 1997 till 2013 haft ovanstående SNI-koder som primär branschkod enligt Statistiska centralbyrån. Den kalenderårsvisa statistiken är baserad på de bolag som vid respektive årsslut har varit klassificerade med någon av ovanstående branschcoder som primär kod. De bolag som vid respektive årsslut klassificerats enligt någon annan primär branschkod har däremot uteslutits från det årets statistikunderlag.

Många företag har blandad verksamhet, oftast en kärnverksamhet kompletterad med en eller flera närliggande verksamheter som står för en mindre del. Exempelvis förekommer det bland de något större aktörerna inom Vägtransport av gods inslag av uthyrningsverksamhet (entreprenadmaskiner) eller att man även äger och driver en grustäkt. De stora logistikföretagen i branschen arbetar också med transportlösningar där vägtransport av gods kan kombineras med andra transportslag eller tjänster.

I vissa fall är det inte självklart hur en sådan sekundär branschtillhörighet ska betraktas. I den här undersökningen betraktas till exempel SJ:s biljettförsäljning som en integrerad del av kärnverksamheten. Företag vars primära verksamhet är resebyråverksamhet tillhör däremot inte transportbranschen.

I undersökningen förs alla företag i sin helhet till en och samma delbransch, i första hand den som Statistiska centralbyrån registrerat som primär bransch. Rapportens uppgifter för alla delbranscherna, måste alltså tolkas mot den bakgrunden. Uppgifterna om nettoomsättning, anställda, vinster och så vidare avser den mix av tjänster – primär bransch och biverksamheter – som aktörerna i branschen utför.

Vissa manuella korrigeringar görs i de fall där vi vet från årsredovisningar att den primära SNI-koden är missvisande (se vidare beskrivningen i avsnittet "Delbranscherna och jämförelser över tiden" på sidan 9) För vissa bolag varierar SNI-kodningen mellan åren, så att den utvalda

koden (enligt ovan) ena året angetts som primär kod, för att nästa år anges som sekundär kod. Under vissa förutsättningar används då även den sekundära SNI-koden som underlag att välja ut företagen för statistiken.

6.2 Undergrupper

Tabellerna 3.1 till 3.24 ger en mer detaljerad beskrivning av de sex delbranscherna. En viktig aspekt är att tabellerna avspeglar undergrupper inom respektive transportbransch. Exempelvis delas Vägtransport upp i undergrupperna Åkerier, Lastbilscentraler samt Logistikföretag.

I följande avsnitt beskrivs hur undergrupperna har definierats inom var och en av de sex delbranscherna.

Vägtransport av gods

Urvalet av företag baseras på SNI-kod 60240 (SNI02) respektive 49410 (SNI07). Dessa koder omfattar åkerier men även lastbilscentraler. Indelningen i undergrupper är baserad på flera kompletterande källor. Lastbilscentralerna har identifierats genom medlemsförteckningar från branschorganisationer, samt genom manuell kontroll av de enskilda företagens förvaltningsberättelse från årsredovisningen. Logistikföretagen är huvudsakligen identifierade genom manuell bedömning av transportlösningarnas bredd och inriktning, med information hämtad från företagens webbplatser och förvaltningsberättelser. Fordonsinnehavet med uppgifter om antal tunga och lätta lastbilar har också använts för att kontrollera och justera indelningen i de tre grupperna åkerier, lastbilscentraler och logistikföretag.

Sjötransport

Statistiken och det underliggande företagsurvalet baseras på ett flertal SNI-koder (se Branschurval på sidan 6) vilket innebär rederier med både passagerar- och godstrafik som verksamhet. I detaljbeskrivningen har delbranschen Sjötransport delats in i två grupper, Rederier respektive Annan sjötransport. Uppdelningen baseras på en första utsökning av alla företag med höga värden på nettoomsättning och redovisade tillgångar, inklusive dessa företags moder- eller dotterbolag. Därefter har undergruppen av Rederier definierats genom manuell bedömning. Övriga företag har därefter definierats tillhöra undergruppen Annan sjötransport.

Lufttransport

För indelningen i undergrupperna Persontransport och Godstransport i detaljbeskrivningen har branschkodningen SNI07 använts, eftersom denna innehåller en finare uppdelning av flera transportbranscher, inklusive Lufttransport där gods- och persontransport definierats med separata koder. Som komplement har rapportens gruppdefinitioner kontrollerats och justerats manuellt med information från företagens förvaltningsberättelser och webbplatser.

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

Järnvägstransport

Indelningen i undergrupperna person- och godstransport i tabellerna är baserad på branschkodningen SNI07. De koder som då använts är 49100 (persontrafik) och 49200 (godstrafik). Indelningen har därefter bedömts och justerats manuellt med hjälp av information

från företagens webbplatser samt från uppgifter i företagens förvaltningsberättelse hämtad från årsredovisningen för 2013. Annars gäller att företagsurvalet är baserat på SNI-koder (se Branschurval på sidan 6) så att statistiken omfattar både passagerartrafik (till exempel A-Train AB) och godstrafik (till exempel LKAB Malmtrafik AB).

Kollektivtrafik

Urvalet av företag som ingår i delbranschen Kollektivtrafik baseras på tre SNI-koder (se Branschurval på sidan 6). Detta innebär alltså att både beställare och utförare av kollektivtrafiktjänster finns med, samt att både regional och inter-regional kollektivtrafik ingår i statistiken. Delbranschens största företag är de stora länstrafikbolagen samt de aktörer som driver kollektivtrafik på uppdrag. Det senare innebär att statistiken för Kollektivtrafik till viss del inkluderar verksamhet av typen "järnvägstrafik". Ett exempel är Veolia Transport AB (tidigare Connex) som bland annat ansvarade för tunnelbanetraffiken i Stockholm till och med oktober 2009, men som även driver ett antal järnvägslinjer på entreprenad.

Definitionen av undergruppen Beställare baseras på Trafikanalys listor med trafikhuvudmän. Reformen 2012 med nya regionala kollektivtrafikmyndigheter som ersatte länstrafikbolag gjorde att antalet företag i undergruppen minskade. Företagen i undergruppen Operatörer har definierats genom att först identifiera företag med 10 bussar eller mer inom de aktuella SNI-koderna. Därefter har operatörerna identifierats genom manuell bedömning baserad på information från webbplatser och företagens förvaltningsberättelser från 2007 och 2013.

Taxitrafik

Statistiken för Taxitrafik baserar sig på SNI-koden 60220 (SNI02) respektive 49320 (SNI07) och omfattar alltså taxiåkerier men även beställningscentraler och taxiväxlar som utför tjänster åt taxiåkerierna. Undergruppen Beställningscentraler har definierats genom att först identifiera företag med relativt hög omsättning men med få bilar. Denna lista har därefter bedömts manuellt med hjälp av information från webbplatser och företagens förvaltningsberättelser. Övriga företag med rätt SNI-kod har därefter bedömts tillhöra undergruppen Taxiåkerier.

7 Delbranscherna och jämförelser över tiden

Urvalet av företag i delbranscherna har gjorts från en företagsdatabas med historik på företagsnivå. 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 1997–2013 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 den undersökta perioden. 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 situationer¹. Oavsett urvalsmetod finns det emellertid speciella händelser och förhållanden som inte går att korrigera.

Inom delbranschen Järnvägstransport gäller att det statliga verket Statens Järnvägar bedrev sin verksamhet fram till och med år 2000. Därefter delades transportverksamheten 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 luckor i dataunderlaget beroende på förändringar i företagens organisation. Den svenska delen av SAS rörelse ligger från 2003 till och med 2008 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 samt för 2009–2013. 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.

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

8 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.

De definitioner och regler som använts för att transformera/modifiera dataunderlaget beskrivs i det följande.

¹ 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.

8.1 Bokslutsuppgifter

Statistikens ekonomiska uppgifter för aktiebolagen är baserade på de bokslut som lämnats till Bolagsverket och som lagrats i en databas. Eftersom de ekonomiska uppgifterna ska användas för att skapa statistik med årsvärden för perioden 1997 till 2013 måste följande situationer hanteras.

Omkring hälften av aktiebolagen lämnar in bokslut som gäller för perioden januari till december under respektive år. Detta betyder att den andra hälften av bolagen lämnar in bokslut med periodslut i någon annan månad än december, oftast april, juni eller augusti. För dessa bolag med brutet räkenskapsår gäller alltså att det inte finns ett enskilt bokslut som motsvarar hela det kalenderår som statistiken ska avspegla.

I vissa fall lämnar aktiebolagen in bokslut med en periodlängd som är kortare eller längre än tolv månader. För nyregistrerade bolag är det till exempel vanligt att första inlämnade bokslutet gäller för en period som är längre än tolv månader. I samband med ägarbyten, nedläggning etcetera kan både förkortade och förlängda bokslutsperioder förekomma. Hur som helst gäller även i dessa fall att de ekonomiska uppgifterna i bokslutet inte motsvarar det önskade kalenderåret i statistiken.

Det kan finnas tidsmässiga bortfall eller luckor i ett bolags serie av inlämnade och registrerade bokslut. I princip skulle det till exempel kunna förekomma att ett bolags bokslut för år n slutar i december, medan bokslutet för år $n+1$ börjar i maj. I praktiken är dock detta ytterst sällsynt, men det är förstås önskvärt att kunna hantera även dessa fall då de förekommer.

En typ av tidsmässigt bortfall som däremot garanterat förekommer då vi ska skapa årsvis statistik för perioden 1997 till 2013 är att ett bolags senast inlämnade och registrerade bokslut avser en period som slutar i april, juni eller augusti 2013. Det innebär att det vid statistikens produktion inte finns något ytterligare bokslut som täcker resten av kalenderåret. Ur statistiksynpunkt innebär detta att det sista årets ekonomiuppgifter (2013 i det här fallet) kan komma att revideras då vi senare har uppnått full täckning (till exempel vid ett senare produktions-tillfälle). Men det är naturligtvis önskvärt att så bra som möjligt kunna hantera denna typ av bortfall redan nu.

En speciell typ av tidsmässigt bortfall gäller för 1997. Detta år finns ett brott i dataunderlaget eftersom bolagen från och med 1997 ålades att lämna in bokslut uppställda enligt nya årsredovisningslagen. Före 1997 lämnades bokslut in enligt gammal redovisning. I praktiken innebär detta att de bolag som lämnar in bokslut för perioden januari till december har full täckning avseende ekonomiska uppgifter enligt årsredovisningslagen för året 1997. För de bolag som däremot tillämpar brutet räkenskapsår saknas i allmänhet full täckning enligt årsredovisningslagen för 1997. Dessa bolag har då alltså lämnat in bokslut enligt gammal redovisning som täcker första delen av 1997, medan senare delen av 1997 täcks av ett bokslut enligt årsredovisningslagen.

Den grundprincip som valts för att hantera ovanstående situationer är följande.

1. Varje ekonomisk bokslutsuppgift konverteras först till månadsvärden. Flödesuppgifterna (resultaträkningens uppgifter samt löneuppgifter) konverteras till månadsvärden genom division med periodlängden i månader. Stockuppgifterna (från balansräkningen samt antal anställda) konverteras genom att för varje månad representeras av det redovisade slutvärdet för bokslutsperioden.

2. Därefter summeras bolagens serier av månadsvärden till årsvärden igen, men nu så att det för varje enskilt bolag skapas ett årsvärde som motsvarar respektive kalenderår. Vid denna summering har alltså de månadsvisa flödesuppgifterna summerats till årsvärden, medan årsvärden för stockuppgifterna har beräknats som medelvärdet av de månadsvisa värdena.

Genom detta förfarande hanteras direkt de situationer där bolagen tillämpar brutet räkenskapsår eller där ett förlängt/förkortat bokslut lämnats in. I dessa fall översätts alltså serien av inlämnade bokslutsperioder till kalenderårsvärden.

För bolag som redan tillämpar kalenderår som bokslutsperiod innebär förfarandet med månadsvärden ingen skillnad jämfört med de ursprungliga bokslutsuppgifterna.

I de situationer där det förekommer bortfall genomförs imputering av den saknade tidsperioden baserad på de framräknade månadsvärdena. En närmare beskrivning av imputeringsprinciperna i olika bortfallssituationer ges i avsnitt 9.

8.2 Koncernrelationer

I koncernregistret finns de årliga koncerträdd som visar ägarrelationerna på bokslutsdagen från och med 1996 och framåt. I de fall bolagen tillämpar kalenderår som bokslutsperiod visar koncernregistret direkt den struktur som gäller för den 31 december respektive år. I dessa fall är det alltså denna koncernuppgift som använts i statistiken som underlag för indelning av bolagen i kategorierna 'fristående bolag', 'svensk koncernmoder', 'dotter i svensk koncern' samt 'dotter i utländsk koncern'.

I de fall bolagen tillämpar brutet räkenskapsår (eller då förlängt/förkortat bokslut lämnats in) har statistikens kalenderårsvärde avseende koncernstruktur baserats på den senaste bokslutsperioden som bidragit² till att skapa kalenderårsdata för detta bolag.

8.3 Bilinnehav

Juridiska personers bilinnehav hämtas från Transportstyrelsens register. För att i statistiken skapa kalenderårsvärden avseende bolagens innehav av personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar samt bussar har innehavsuppgiften för den 31 december respektive år tagits fram.

8.4 Inregistreringsstatus

I statistiken finns uppgifter om antalet inregistrerade bolag. Uppgiften om ett bolags registreringsstatus samt in- och avregistreringsdatum kommer från Statistiska centralbyråns företagsregister med månadsvisa uppdateringar. Baserat på dessa uppgifter har ett bolag bedömts som inregistrerat under kalenderåret om:

² Det vill säga den senaste bokslutsperioden som bidragit med månadsvärden under respektive kalenderår, enligt ovanstående beskrivning om hur bokslutsuppgifterna först konverterats till månadsdata för att sedan summeras till kalenderårsdata.

- det varit inregistrerat under hela kalenderåret, eller;
- in- eller avregistreringsdatum visar att det varit inregistrerat under delar av året.

9 Bortfall och ofullständiga årsvärden

Underlaget för statistiken modifieras i en del fall där bortfall föreligger eller där bolagen har ofullständiga kalenderårsvärden. Varje sådan situation (det vill säga varje sådan kombination av organisationsnummer och kalenderår) markeras i underlaget till statistiken med en 'manipuleringsgrad', så att det är möjligt för producenten att kontrollera hur stor andel av underlaget som manipulerats.

De olika situationer där underlaget modifierats beskrivs i det följande.

9.1 Ej fullständig täckning av 1997

De bolag som tillämpade brutet räkenskapsår under 1997 har i allmänhet bokslutsuppgifter enligt gammal redovisning för första delen av 1997, medan senare delen av 1997 representeras av bokslutsuppgifter enligt årsredovisningslagen. Utgångspunkten är att de mer detaljerade bokslutsuppgifterna enligt årsredovisningslagen hyfsat väl kan översättas till uppgifter enligt gammal redovisning, men knappast tvärtom. Därför har vi i dessa fall låtit dessa bolag för kalenderåret 1997 representeras helt av bokslutsuppgifter enligt gammal redovisning. Manipuleringsgraden för dessa bolag har satts till 100 procent för 1997.

9.2 Nytt bokslut saknas, gamla OK

Denna situation kan ses som ett särfall av föregående, men med skillnaden att det helt saknas bokslutsuppgifter enligt årsredovisningslagen som underlag för ett kalenderår, samtidigt som det (av någon anledning) finns bokslutsuppgifter enligt gammal redovisning som täcker kalenderåret. Situationen är ovanlig, men då den förekommer har vi även här låtit bolaget representeras med gamla bokslutsuppgifter för detta kalenderår. Manipuleringsgraden sätts till 100 procent.

9.3 Kort period senaste bokslut

Denna situation uppstår då det sista inlämnade/registrerade bokslutet har periodslut mitt under ett kalenderår, så att det inte går att skapa tolv månadsvärden från underliggande bokslut. Detta är förstås vanligt förekommande under det sista året som ska avspeglas i statistiken (2013 i detta fall), där bolag med brutet räkenskapsår ofta har denna typ av bortfall.

Men det kan också förekomma under tidigare år, till exempel i samband med att ett bolag läggs ned och avregistreras.

Om denna situation uppstår under år n kontrolleras först om bolaget avregistrerats under samma år, eller om konkurs eller fusion inletts under år n. Om så är fallet görs ingen modifiering av datamaterialet. Om däremot ingen sådan avveckling föreligger under år n så görs en imputering av bokslutsvärden för de saknade månaderna under kalenderåret n. Om till exempel det senaste bokslutet under år n har periodslut i augusti, imputeras månadsvärden³ för perioden september till december. Manipuleringsgraden sätts i detta fall till 4/12, det vill säga 33 procent.

9.4 Bokslut saknas

Naturligtvis förekommer det även att bolag helt saknar bokslut som underlag för kalenderåret n. Först kontrolleras då vad som gäller för år n-1: om bokslut saknades även för denna period eller om imputering gjorts enligt situationen 'kort period senaste bokslut', så görs ingen ytterligare åtgärd. Detta innebär alltså att bolaget bedöms som icke-aktivt under år n.

Om kalenderåret n-1 däremot var OK ur bokslutssynpunkt så kontrolleras om bolaget avregistrerats, eller om konkurs eller fusion inletts under år n. Syftet är att avgöra för hur många månader under år n som imputering ska göras. Om, exempelvis, bolaget inlett konkurs under juli månad år n, görs imputering av månadsvärden⁴ för perioden januari till juni. Om däremot ingen avveckling föreligger under år n så görs imputering av månadsvärden för samtliga tolv månader under år n. Oavsett antalet månader som imputeras i denna situation under år n sätts manipuleringsgraden till 100 procent.

10 Fel i bokslut

Det förekommer att bokslut innehåller felskrivningar eller andra bokföringsmässiga eller matematiska fel. Exempelvis kan en summa skilja sig från de ingående delarna. De allra flesta sådana fel är små, bara en krona, eller den större enhet som används, och förklaringen kan då ligga i avrundningsfel. Ibland är det större fel som saknar en rimlig förklaring. När sådana problembokslut läggs in i databasen kan de delar som är orimliga blankas ut för att minimera skadan.

När värdena i många bokslut summeras, vilket har gjorts i den här undersökningen, ökar sannolikheten för att fel i bokslut ska framträda. Det är en förklaring till att vanliga regler som gäller för ett enskilt bokslut inte alltid gäller i de redovisade tabellerna. Exempelvis balanserar inte summa tillgångar med summa skulder och eget kapital på de flesta rader i tabell 6B.

De kontroller som gjorts visar på att storleken på dessa fel är små, oftast en bråkdel av en promille. I enstaka fall kan det dock vara ett större problem.

³ Baserade på genomsnittet av månadsvärdena för perioden januari till augusti under år n.

⁴ Här baseras de imputerade månadsvärdena på genomsnittet av bolagets månadsvärden under år n-1.

11 Aktiva bolag

I statistikens tabeller förekommer uppgiften om antalet *aktiva bolag* för respektive år. Begreppet aktivt bolag har definierats på olika sätt för aktiebolag och övriga bolagsformer enligt följande.

11.1 Aktiebolag

Aktiebolag definieras som aktiva om bokslutsuppgifterna visar att:

- Nettoomsättning > 10 Tkr eller
- Övriga rörelseintäkter > 10 Tkr eller
- Finansiella intäkter > 10 Tkr eller
- Finansiella kostnader < -10 Tkr eller
- Utdelningsbelopp > 10 Tkr eller
- Summa tillgångar > 500 Tkr.

Bedömningen baseras på de kalenderårsvärden (se ovan) som sammanställs för varje aktiebolag. I de fall någon manipulering gjorts av bolagets årsvärden har bedömningen av aktivstatus gjorts på de värden som skapats efter manipuleringen.

11.2 Övriga bolagsformer

Övriga bolagsformer saknar bokslutsinformation i databaserna och bedöms därför som aktiva om de vid något tillfälle under kalenderåret haft verksamhetsstatus 'aktiv' enligt Statistiska centralbyråns bedömning baserad på inbetalda arbetsgivaravgifter och/eller inbetald moms.

11.3 Nystartade företag

I statistiken redovisas även *nystartade* företag i transportbranschen. Företagen har klassificerats som nystartade under det år då de för första gången bedöms aktiva enligt definitionen ovan.

12 Begrepp i resultat- och balansräkning

Följande definitioner gäller för den statistik som baseras på aktiebolagens resultat- och balansräkning samt beräknade nyckeltal.

Resultaträkning	Kommentar
Nettoomsättning	Redovisad nettoomsättning. Nettoomsättningen visar summa försäljningsintäkter avseende varor och tjänster som ingår i företagets normala verksamhet, dock exklusive moms och rabatter.
Övriga rörelseintäkter	Redovisade övriga rörelseintäkter
Jämförelsestörande poster	Redovisade jämförelsestörande poster. De jämförelsestörande posterna avser transaktioner som inte har med företagets normala verksamhet att göra, eller som är av engångskaraktär.
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 ⁵ : 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 ⁶ : 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 summan av redovisningsposterna: <ul style="list-style-type: none"> • Positiva resultatandelar i koncern- och intressebolag

⁵ Bokslutstyp: K=kostnadsslagsindelad, F=funktionsindelad

⁶ Se föregående fotnot.

	<ul style="list-style-type: none"> • Ränteintäkter från koncernbolag • Externa ränteintäkter • Övriga finansiella intäkter • Positiva jämförelsestörande finansiella poster
Finansiella kostnader	<p>Redovisade finansiella kostnader, alltså summan av redovisningsposterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negativa resultatandelar i koncern- och intressebolag • Räntekostnader till koncernbolag • Externa räntekostnader • Övriga finansiella kostnader • Negativa jämförelsestörande finansiella poster
Resultat efter finansnetto	Redovisat resultat efter finansnetto. Finansnettot beräknas som finansiella intäkter minus finansiella kostnader.
Bokslutsdispositioner	<p>Redovisade bokslutsdispositioner, alltså summan av redovisningsposterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koncernbidrag • Aktieägartillskott • Övriga bokslutsdispositioner
Skatter	Redovisad skatt
Årets resultat	Redovisat årets resultat
Balansräkning	Kommentar
Immateriella anläggningstillgångar	<p>Redovisad summa immateriella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Balanserade utgifter för forskning och utveckling • Patent, licenser, koncessioner, med mera • Goodwill • Övriga immateriella anläggningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar	<p>Redovisad summa materiella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna:</p> <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	<p>Redovisad summa finansiella anläggningstillgångar, alltså summan av redovisningsposterna:</p> <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, alltså summan av de fyra posterna närmast ovan.
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 omsättnings-tillgångar	Redovisad summa omsättningstillgångar, alltså summan av de två posterna närmast ovan.
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. Avsättningar är en typ av skulder där det råder osäkerhet om förfallotidpunkt och belopp. Företaget kan göra avsättningar för exempelvis <ul style="list-style-type: none"> • Pensioner • Förväntade kundförluster • Garantiåtagande • Latenta skatter • Etc.
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 kredit-institut	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 kredit-institut	Anger redovisningsposten <i>Långfristiga skulder kreditinstitut</i> , alltså en del av ovanstående summa.
Summa eget kapital och skulder	Redovisad summa eget kapital och skulder

13 Nyckeltal

De redovisade nyckeltalen beräknas i princip på det vanliga sättet, enligt beskrivningen nedan. Skillnaden jämfört med att applicera nyckeltalen på ett företag i taget är, att de ingående parametrarna är summorna för hela delbranschen. Resultatet kan ses som det vägda medelvärde av de ingående företagens nyckeltal, så att alla företag får vikt i nyckeltalen efter sin storlek i branschen.

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 beräknas 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

13.1 Investeringar

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

13.2 Avkastningsstruktur

I föregående avsnitt redovisas vilka enskilda nyckeltal som används i rapporten, men det är också viktigt att se nyckeltalen i ett sammanhang. För transportbranschen och andra kapitalintensiva verksamheter är avkastningsmåten centrala nyckeltal, och för dessa finns ett både logiskt och matematiskt samband som ger ytterligare inblick i företagets villkor.

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

R_E = Avkastning på eget kapital

R_T = Avkastning på totalt kapital

$R_S = \text{Räntekostnad}^7$

$S = \text{Skuldsättningsgrad}$

Hävstångsformeln beskriver då följande samband:

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

Avkastning på eget kapital anger alltså förräntningen av ägarnas insatta⁸ 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 skuldsättningsgraden⁹, det vill säga ett mått på i vilken grad verksamheten är finansierad genom skulder.

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

14 Dubbelräkning

Inom hela transportbranschen är det naturligt att det förekommer transaktioner mellan samarbetande företag med samma eller olika delbransch. Det kan vara lösningar som företagen tar till vid tillfälliga problem, till exempel för att rädda sina åtaganden vid störningar i produktionen. Det kan också vara en del av ett långsiktigt affärsupplägg, till exempel när företag som erbjuder flygfrakt av gods anlitar lastbilstransportörer för en del av sträckan och tar betalt för hela transporten av kunden. Dessa förhållanden är en naturlig del av affärslivet, men bidrar till att försvåra tolkningen av statistiken. Kort sagt överstiger den sammanlagda omsättningen i företagen i de här fallen vad slutkunderna betalar för tjänsterna.

En delbransch där dubbelräkning är speciellt omfattande är Vägtransport av gods, där åkerier och lastbilscentraler har nära affärsmässiga samarbeten. På liknande sätt ser det ut i taxi-branschen där en del av omsättningen regelbundet överförs mellan Taxiåkerier och Beställningscentraler som betalning för viktiga tjänster.

⁷ Observera att R_S definieras som *finansiella kostnader* i relation till *summa skulder* (se sidan 56). 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 .

⁸ Satsat kapital och ej uttagna vinstmedel.

⁹ Skuldsättningsgraden mäter alltså samma sak som nyckeltalet soliditet, fast tvärt om. En hög skuldsättningsgrad motsvaras av en låg soliditet och vice versa.

Denna dubbelräkning påverkar tolkningen av uppgifterna om sammanlagd nettoomsättning, vinst, etcetera.

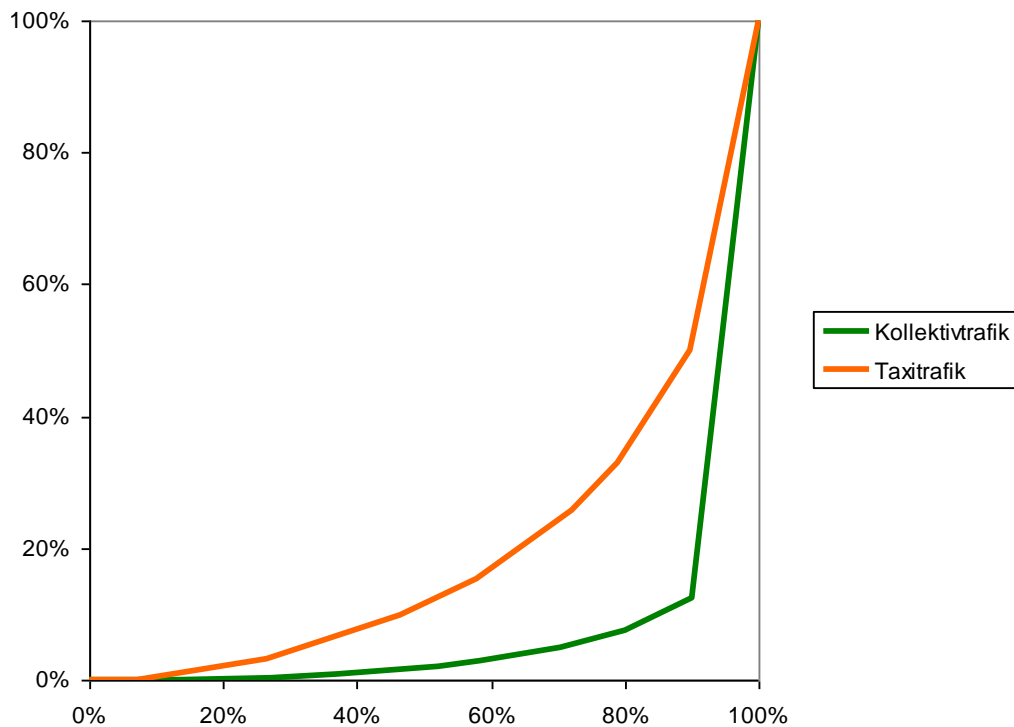
15 Koncerner och moderbolag

Koncernbokslut upprättas för att visa 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 primär verksamhet att äga aktier, i dotterbolag eller andra företag, klassas oftast som holdingbolag. Sådana företag är alltså inte med. Istället ingår de företag där transportverksamheten bokförs.

16 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. Lorentzkurvan för till exempel Taxitrafik har då tagits fram genom att sortera företagen efter deras storlek mätt i antal anställda, beräkna totalt antal anställda inom Taxitrafik och beräkna den kumulativa andelen anställda för taxiföretagen i stigande ordning.



Lorentzkurvor avseende koncentrationen av anställda inom branscherna Kollektivtrafik och Taxitrafik.

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

17 Teckenförklaring

.	Uppgift saknas
---	----------------



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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.