

En rapport från HUI research
på uppdrag av Transportföretagen

TRANSPORTFÖRETAGEN

Transportnäringen och jobben - en framtidsspaning



Elin Gabrielsson, Filippa Frisk-Stähle, Patrik Jansson, Per Hortlund 2017

HUI
RESEARCH

Sammanfattning

Denna rapport syftar till att beskriva transportnäringens betydelse ur ett sysselsättningsperspektiv – idag och i framtiden – samt belysa de utmaningar som transportnäringen står inför och hur dessa kan påverka transportnäringens framtida sysselsättningskapacitet. Rapporten bygger på HUI Researchs prognoser över den framtida sysselsättningen i transportnäringen samt uppskattningar av hur prognoserna skulle kunna påverkas av förändringar vad gäller politiska satsningar. Vidare bygger rapporten på offentlig statistik, branschstatistik samt intervjuer med branschföreträdare¹.

30 000–40 000 jobb riskerar att saknas 2030

HUI Researchs prognos för transportnäringen räknar med en sysselsättningsstillväxt om 0,8 procent per år fram till 2030, vilket skulle innebära 349 000 förvärvsarbetande i transportnäringen år 2030. Men mycket tyder på att sysselsättningsökningen i transportnäringen skulle behöva vara betydligt kraftigare. Utifrån scenariot att sysselsättningen ska hålla jämna steg med de framtida transportvolymerna, som prognostiserats av Trafikverket, skulle det behövas 386 000 sysselsatta i transportnäringen år 2030. Tittar man istället på ett scenario där antalet förvärvsarbetande i branschen ska hålla jämna steg med den förväntade BNP-utvecklingen i Sverige måste sysselsättningen öka till 427 000 personer år 2030.

Antal sysselsatta i transportnäringen 2030

Scenario 1	HUI prognos (sysselsättning i transportnäringen):	349 000
Scenario 2	Genomsnittlig tillväxttakt för transportvolymerna:	386 000
Scenario 3	BNP-tillväxt:	427 000

Sysselsättningen bör åtminstone hålla jämna steg med utvecklingen i transportvolymerna. På grund av en viss grad av effektivisering är det dock rimligt att anta en något lägre arbetskraftsintensitet än i dag. Därmed är ett försiktigt antagande att ett gap på omkring 30 000–40 000 personer riskerar att uppstå om sysselsättningsökningen inte klarar av att öka i takt med de framtida prognostiserade transportvolymerna.

Växande andel äldre i transportnäringen 2030

HUI Researchs prognoser visar att förskjutningen mot en äldre arbetskraft väntas förstärkas under prognosperioden fram till 2030. Andelen äldre (55–74 år) väntas öka från dagens 24 procent till 31 procent. För att undvika att en framtida brist på nytilleford av arbetskraft uppstår behövs effektiva satsningar på utbudssidan. Det handlar framförallt om att göra transportnäringen mer attraktiv och således vända det nu minskande intresset för fordons- och transportprogrammet på gymnasienivå, men även satsningar på strukturella frågor såsom fler platser på vuxenutbildningar och förenklad övergång till yrkesvux.

Högt kostnadsläge minskar konkurrenskraften

Transportnäringen i Sverige har i dag ett högt kostnadsläge relativt konkurrentländer. Det beror mycket på att Sverige har bland de högsta kostnaderna för arbete och drivmedel i Europa – där skatterna utgör en betydande del av de totala kostnaderna. Det finns en betydande risk att lag- och skatteförslag förhindrar sysselsättningen i branschen och flyttar branschen alltmer utomlands. Redan idag är branschen mer konkurrensutsatt från utlandet än många andra branscher.

¹ Rapporten inkluderar inte kompetensförsörjningsbehovet för Säkerhetsföretagen – en bransch som anslöt sig till Transportföretagen under våren 2017.

Minskat körkortstagande hotar kompetensförsörjningen

Det råder en nedåtgående trend av körkortstagandet för behörigheterna B, C och D. Situationen är allvarlig då den riskerar leda till en kraftigt minskad rekryteringsbas och ett kompetensgap för många arbeten inom transportnäringen om trenden fortsätter. Under de senaste 20 åren har rekryteringsbasen minskat med 3,1 procent årligen. För att upprätthålla samma rekryteringsbas i förhållande till antal sysselsatta år 2030 som idag skulle antalet personer med C- och D-körkort behöva stiga med 94 000 personer. Även antalet personer mellan 18-47 år med B-körkort har minskat de senaste decennierna. Andelen körkortsinnehavare mellan 18 till 47 år har minskat från 85 procent 1990 till 73 procent 2015, en minskning med 12 procentenheter under samma period. Detta motsvarar ungefär 300 000 personer.

Att körkortstagandet minskar är problematiskt för transportnäringen då det ofta är ett yrkeskrav och en biljett in på arbetsmarknaden. Den negativa utvecklingen förklaras delvis av lagen om yrkesförarkompetens, som infört ett krav på yrkeskompetensbevis som en förutsättning för att utöva föraryrket, samt ökade kostnader för att ta B-körkort. Enligt beräkningar från HUI Research skulle en sänkning av körkortskostnaderna med 10 till 20 procent kunna ge 1 000 nya jobb för ungdomar i ekonomin som helhet. Förmodligen skulle sysselsättningseffekten i transportnäringen vara än mer tydlig.

Viktig för integrationen av utrikes födda

Transportnäringen utmärker sig som en bransch med hög andel utrikes födda. Nästan var femte person som arbetar i transportnäringen i dag är född utomlands, vilket enligt HUI Researchs prognoser beräknas fortsätta att öka till närmare var fjärde person som arbetar i transportnäringen år 2030. Utrikes födda är således en stor möjlighet för transportnäringens framtida kompetensförsörjning. Här kan transportnäringen dessutom komma att spela en allt viktigare roll för att minska polariseringen på den svenska arbetsmarknaden vilket väntas bli en av Sveriges största framtida utmaningar.

Transportföretagens egna förslag till åtgärder inom kompetensförsörjningsområdet

För att kunna möta det framtida rekryteringsbehovet och säkra kompetensförsörjningen krävs det politiska satsningar, såväl kvalitativa som strukturella. Då transportnäringen har betydelse för andra näringar i Sverige, och därmed för jobbskapande och ekonomisk tillväxt i svensk ekonomi som helhet, blir denna fråga än mer viktig. Transportföretagen har därför tagit fram ett antal utgångspunkter och förslag på åtgärder inom arbetsmarknads- och utbildningsområdet som krävs för att säkerställa transportnäringens framtida kompetensförsörjning:

- Trenden med ett svagt **intresse bland unga för yrkesutbildningar** i Sverige måste brytas – inte minst när det gäller gymnasieskolans fordons- och transportprogram. Transportföretagen välkomnar därför offentliga och långsiktiga satsningar som bidrar till att förändra bilden av yrkesutbildningar. I linje med detta bör innehållet i SYV:s uppdrag (studie- och yrkesvägledare) förändras från informativ till mer rådgivande.
- Utbildningssystemet behöver i större utsträckning **möta företagens efterfrågan på kompetens**. Det handlar om att fördela de offentliga resurserna för att mer effektivt möta transportnäringens kompetensefterfrågan och ta bättre hänsyn geografiska och säsongsmässigt betingade skillnader.
- **Utbildningskvaliteten** inom gymnasieskolan och vuxenutbildningen behöver stärkas – bland annat genom:
 - Relevant, återkommande och tillräcklig kompetensutveckling av yrkeslärare
 - Öka resurserna till insatser som stimulerar samverkan mellan skola och näringsliv. Inrätta resurspersoner med uppgift att initiera och utveckla denna samverkan
 - Fortsatt satsa på att få fler att söka sig till en karriär som yrkeslärare då bristen på yrkeslärare påverkar utbildningssystemets förmåga att möta företagens efterfrågan
 - Säkerställ att tillsynsmyndigheter utför en kvalitativ uppföljning av yrkesutbildningarnas innehåll
 - Utbildningsarrangörer måste ha förutsättningar att i utbildningen använda utrustning som motsvarar utvecklingen inom transportnäringen

- Då gymnasieskolan inte numerärt kommer att tillfredsställa transportnäringens efterfrågan på kompetens måste **antalet platser inom vuxenutbildningen öka**. En fortsatt utbyggnad av yrkesvux och yrkeshögskolan är nödvändigt. Fortsatta satsningar på arbetsmarknadsutbildningar är av mycket stor betydelse.
- Tillträdet till den **yrkesinriktade vuxenutbildningen måste vara öppen** – det ska inte vara så att den som bedöms stå längst från arbetsmarknaden ska prioriteras för studier inom yrkesvux framför den som redan har en examen med godkända betyg.
- Fortsatt offentlig stöttning för utveckling och implementering av **valideringssystem, yrkesprov och branschrelaterade kvalitetssystem** är nödvändigt.
- Det råder ett tydligt samband mellan innehav av körkort och anställningsbarhet. Integrera därför **körkortsutbildning för elever i gymnasieskolan**.

Transportföretagens förslag till åtgärder inom kompetensförsörjningsområdet utvecklas närmare under avsnitt 3.1.

Innehåll

I. Transportnäringen och jobben.....	7
1.1 Transportnäringen – en central del av Sveriges ekonomi.....	7
1.2 Transportnäringens framtidspotential	9
1.2.1 Transportvolymerna ökar.....	9
1.2.2 Prognostiserad sysselsättning i transportnäringen fram till 2030.....	10
2. Utmaningar för transportnäring och jobb i framtiden.....	18
2.1 Förutsättningar: Infrastrukturutbyggnad för att klara framtida transportvolymerna	18
2.2 Hinder: Skatter och regleringar.....	19
2.2.1 Löneskatter	21
2.2.2 Miljöskatter	21
2.3 Resurser: behov för en framgångsrik framtida kompetensförsörjning	23
2.3.1. Minskat intresse för transportnäringen	23
2.3.2. Minskat körkortstagande	25
2.3.3 Kompetensgap – allt färre med körkort C eller D	26
2.3.4 Ett växande rekryteringsbehov.....	27
2.3.5 Behov av att satsa på vuxenutbildningar	28
2.3.6 Utbildningens kvalitet	28
3. Slutsatser	29
3.1 Transportföretagens förslag på åtgärder	30
Appendix.....	33
A. HUI Researchs prognoser.....	33
Respondenter.....	36
Referenser.....	36

I.

Transportnäringen och jobben

Transporter är centrala för såväl ekonomin som för människors liv då de minskar avståndet mellan människor, platser, resurser och företag. Allt vi gör, använder, äter och klär oss i förutsätter transporter: transporter av insatsvaror i produktion, transporter av färdiga produkter till grossister, till butiker, transporter till och från arbete, semesterresor, och så vidare. Transportnäringens avgörande roll i ekonomin består inte enbart i dess tydliga bidrag till BNP och sysselsättning, utan även i dess funktion som smörjmedel för övriga delar av ekonomin. Exempelvis används en fjärdedel av produktionen inom transportnäringen av tillverkningsindustrin, som också är en central del av svensk ekonomi.

I detta avsnitt redogörs för transportnäringens nyckelroll i svensk ekonomi, med särskilt fokus på dess betydelse för sysselsättningen – idag och i framtiden. HUI Researchs prognoser över sysselsättningsutvecklingen till och med 2030 visar att transportnäringen väntas spela en fortsatt viktig roll som jobbskapare även i framtiden. Vidare har den potentiellt en betydelsefull roll att spela i avgörande framtidsfrågor för Sverige, såsom utrikes föddas integration på den svenska arbetsmarknaden, då den redan idag sysselsätter många utrikes födda och väntas göra det i allt högre utsträckning framöver. På grund av transportnäringens centrala roll i ekonomin påverkas dessutom även sysselsättningen inom andra kringnäringar av sysselsättningsutvecklingen inom transportnäringen.

Transportnäringen står dock inför en rad utmaningar vad gäller infrastruktursatsningar, skatteregleringar och kompetensförsörjning, vilka riskerar att påverka dess roll som jobbskapare i framtiden. Sist i detta avsnitt prognostiseras sysselsättningsutvecklingen inom transportnäringen. Prognoserna är baserade på den historiska tillväxttakten och tar därmed inte hänsyn till utmaningarna, såsom utveckling inom infrastruktur, skatter och regleringar, teknologi samt kompetensförsörjning, vilka redogörs för i avsnitt 2.

1.1 Transportnäringen – en central del av Sveriges ekonomi

Förädlingsvärdet som genereras av transportnäringen utgör cirka 5,2 procent av Sveriges BNP.² Det är framförallt branscherna landtransport, magasinering och stödtjänster till transport, samt handel med – och reparation av – motorfordon, som ger de största bidragen till BNP. Räknas även tillverkning av transportmedel in tillkommer ytterligare 1,8 procent i BNP-bidrag.

Tabell 1. Transportnäringen i siffror

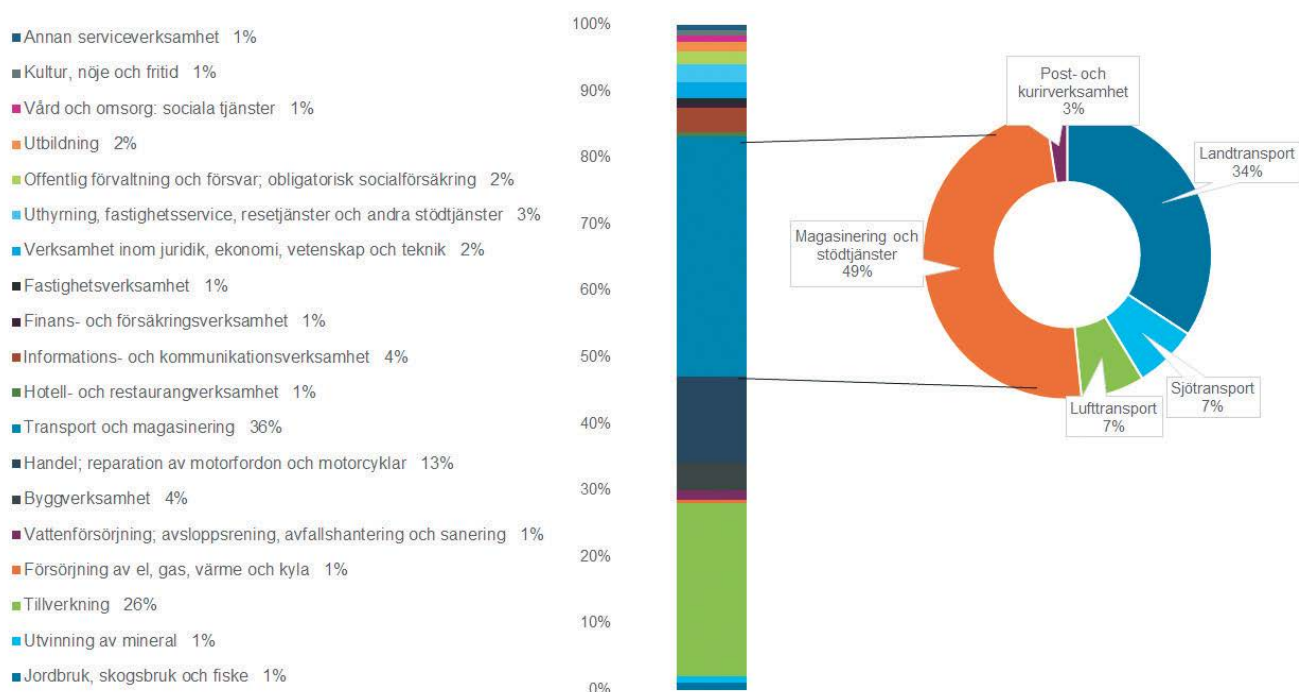
Antal företag	52 851
Omsättning	790 639 mnkr
Förädlingsvärde	180 439 mnkr
Andel av BNP	5.2%

Transportnäringen är central för nästan alla industrier i Sverige och utgör ett smörjmedel för hela den svenska ekonomin. Diagrammet nedan visar hur produktionen³ från transportnäringen användes av andra näringar i Sverige under 2014. Transportnäringen har stor betydelse för tillverkningsindustrin: 26 procent av transportnäringens produktion används av tillverkningsindustrin. I tillverkningsindustrin är det framförallt pappers-, trä-, livsmedels-, kemi- och fordonsindustrin som i hög grad är beroende av transportnäringen. Transportnäringen förser även sig själva i hög grad och fångar upp 36 procent av produktionen. Andra industrier som i hög grad är beroende av transportnäringen är handeln, byggindustrin samt informations- och kommunikationsverksamheter. Dessa fångar tillsammans upp 21 procent av produktionen. Därmed försörjer transportnäringen i princip samtliga delar av svensk ekonomi och inte minst privatpersoner.

² Andel av hela ekonomins förädlingsvärde (näringsliv och offentlig verksamhet) 2013.

³ Detta görs utifrån antagandet att transportnäringen producerar produktgrupperna C19, G45, H49-53 och N77 enligt SPIN 2007. Trafikskoleverksamhet, som ingår i produktgrupp P85, är exkluderad.

Diagram 1. Andelen av produktionen från transportnäringen som används av andra industrier och näringar i Sverige, 2014

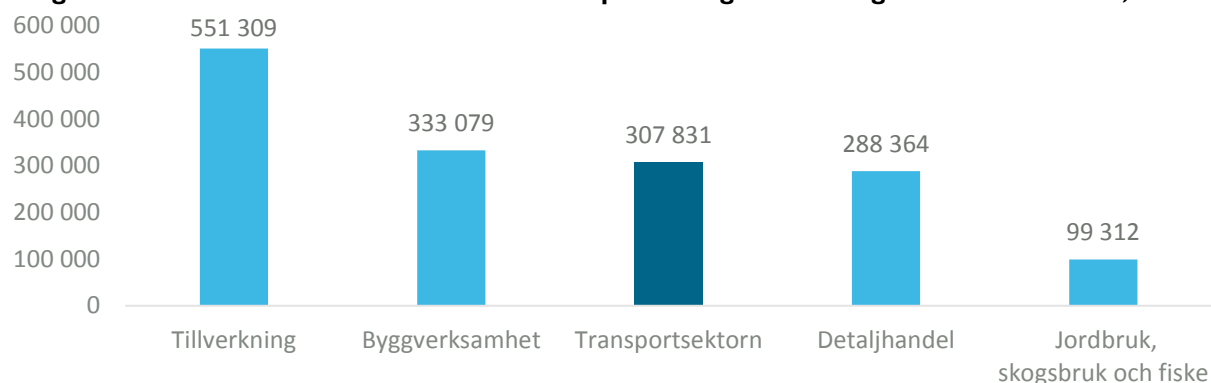


Källa: SCB, tillgång- och användningstabeller

*Hotell- och restaurangverksamhet inkluderar inte privat användning av transportnäringens produktion, och bör således inte misstas för hela besöksnäringen.

Transportnäringen i Sverige sysselsätter nästan 308 000 människor och står därmed för omkring 6,5 procent av den totala sysselsättningen i Sverige. Nedanstående diagram visar antal förvärvsarbetande inom transportnäringen. För att sätta dess storlek i relation till övriga delar av ekonomin jämförs transportnäringen i diagrammet med några andra branscher i svensk ekonomi.

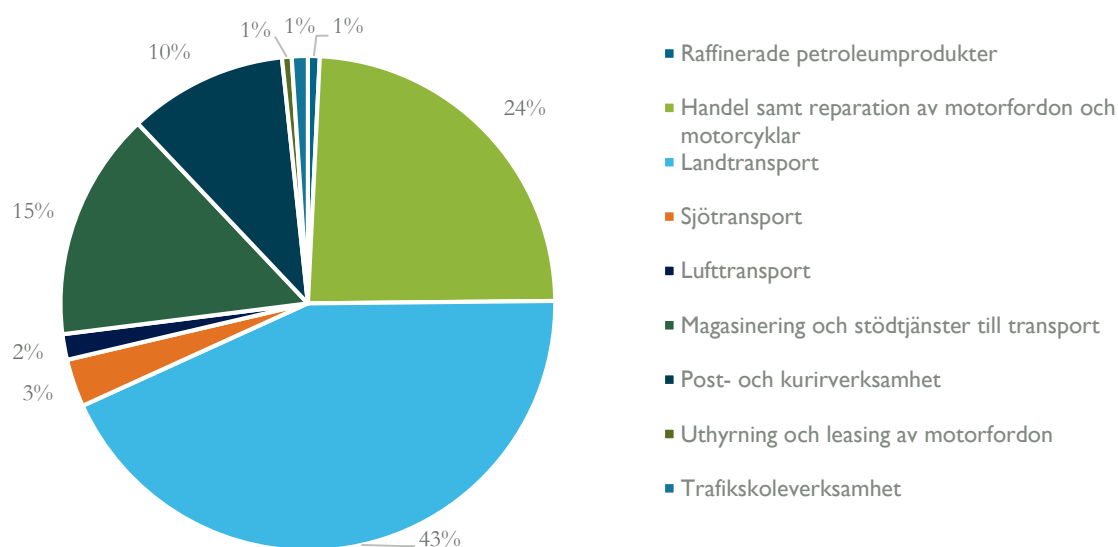
Diagram 2. Antal förvärvsarbetande inom transportnäringen samt några andra branscher, 2015



Källa: SCB (Rams)

Landtransport är den del av transportnäringen som sysselsätter flest människor, drygt 43 procent av alla som arbetar inom transportnäringen i Sverige arbetar inom landtransport. Nästan var fjärde förvärvsarbetande inom transportnäringen arbetar med handel och reparation av motorfordon och motorcyklar och en av tio arbetar med post- och kurirverksamhet.

Diagram 3. Förvärvsarbetande inom transportnäringen, uppdelat på bransch, 2015



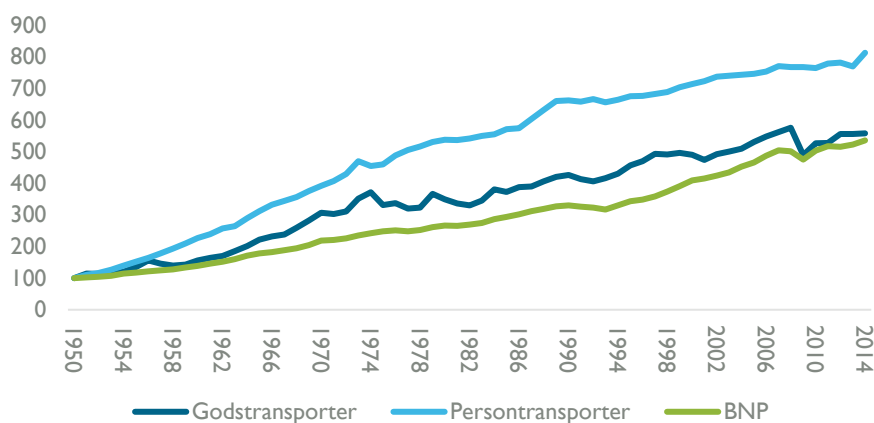
Källa: SCB (Rams)

1.2 Transportnäringens framtidspotential

1.2.1 Transportvolymerna ökar

Mellan 1950 och 2014 har persontransportvolymerna (mätt i antal personkilometer) i Sverige ökat nära dubbelt så mycket som Sveriges BNP. Utvecklingen av godstransportvolymerna (mätt i antal tonkilometer) har däremot legat nära BNP-utvecklingen.

Diagram 4. Transportarbete och BNP 1950–2014, Index 100=år 1950



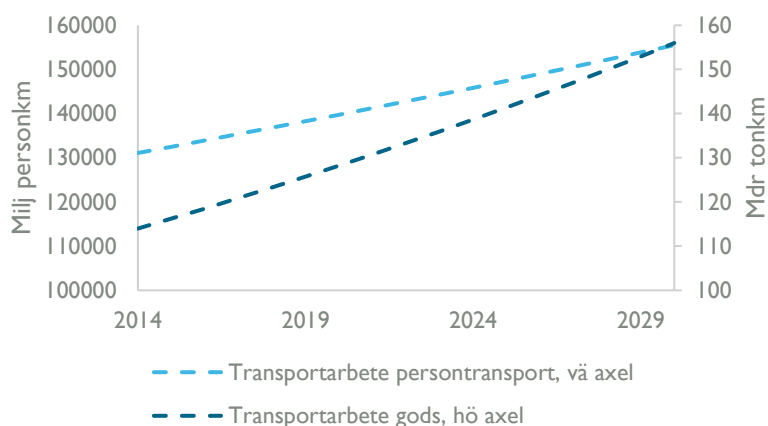
Källa: Trafikanalys och SCB (Nationalräkenskaperna).

Enligt Trafikverkets prognoser väntas transportvolymerna i Sverige fortsätta att öka i stabil takt framöver: mellan 2014 och 2030 väntas godstransporterna öka med cirka 2 procent per år, medan persontransporterna väntas öka med 1,1 procent årligen under samma period. Det finns således inget som tyder på att Sveriges framtida transportbehov skulle avta. Prognoserna för Sveriges framtida transportbehov ligger något högre än för Europa, där förväntad årlig tillväxt i transportvolym ligger på 1,6 procent för godstransporter respektive 1,0 procent för persontransporter mellan 2010 och 2030.⁴ Det beror sannolikt delvis på en lägre prognostiserad BNP-tillväxt i Europa under de kommande åren.⁵ Trafikverkets prognoser för Sverige bygger bland annat på den förväntade genomsnittliga BNP-tillväxt om 2,2 procent per år mellan 2014 och 2030 som prognostiserats i Finansdepartementets Långtidsutredning (2015).

⁴ Avser perioden 2010–2030. EU energy, transport and ghg emissions, trends to 2050, reference scenario 2013, s.87

⁵ IMF. Baseras på prognoser för 2020, fasta priser, procentuell förändring.

Diagram 5. Trafikverkets prognostiserade transportvolym (person- respektive godstransporter), 2014–2030



Källa: Trafikverket.

Viktiga drivkrafter bakom en ökad efterfrågan på transportnäringens tjänster och därmed transportvolymerna är BNP-tillväxt, ökad globalisering samt en tilltagande befolkningstillväxt vilket ökar efterfrågan. Vidare bidrar turismens starka utveckling till ökade transportvolym, och sätter därmed ökad press på befintlig infrastruktur. I Sverige har turismen ökat allt mer under de senaste åren: mellan 2011 och 2016 har exempelvis antalet gästnätter ökat med 17 procent.⁶ Ytterligare en faktor som påverkar transportvolymerna – framförallt inom luft- och vägtransporter – är energipriserna, i synnerhet oljepriset. Trots teknisk utveckling, politiska insatser och mer energieffektiva alternativ, är transportnäringen fortfarande beroende av oljan. I EU beräknas transportnäringen idag använda olja till 96 procent av dess energibehov. Motsvarande andel beräknas vara 90 procent år 2030 respektive 89 procent år 2050.⁷

1.2.2 Prognostiserad sysselsättning i transportnäringen fram till 2030

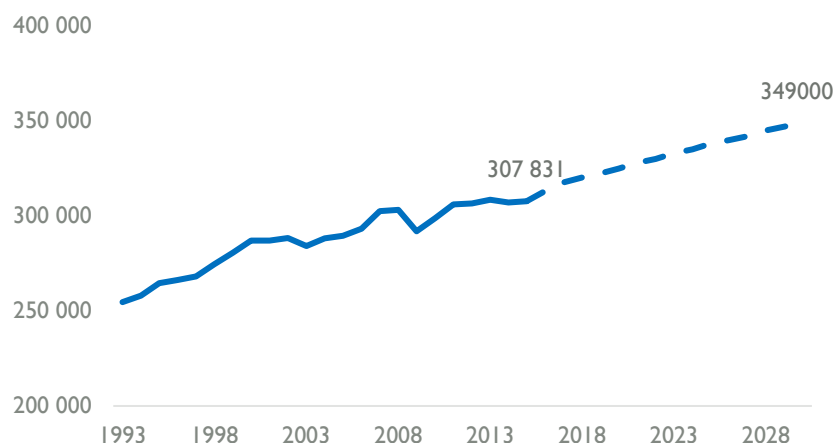
HUI Research har – utifrån den historiska sysselsättningsutvecklingen inom transportnäringen – prognostiserat en förväntad sysselsättningsutveckling för de kommande 15 åren. Mellan åren 1993 och 2015 ökade antalet sysselsatta inom transportnäringen med i genomsnitt 0,9 procent årligen. Tillväxttakten under perioden 1993–2003 var något högre (1,1 procent) än under perioden fram till 2015 (0,7 procent), och har således avtagit något över de senaste 20 åren. I HUI Researchs långtidsprognos som gjorts genom en autoregressiv modell⁸ väntas antalet sysselsatta inom transportnäringen öka med 0,8 procent årligen fram till 2030. Den prognostiserade tillväxttakten ligger således strax under den som förelegat mellan 1993 och 2015, och strax över tillväxttakten mellan 2003 och 2015. Prognosen är ett grundscenari, som utgår från en utveckling i linje med de senaste decenniernas utvecklingsmönster, vilka karaktäriserats bland annat av en växande infrastrukturskuld, ökat skattetryck vad gäller miljöskatter, ett minskande intresse för yrkesutbildningar och minskat körkortstagande. Således finns en potential för en starkare sysselsättningsstillväxt, vilket diskuteras kort nedan. I avsnitt 2 diskuteras vidare ett antal viktiga faktorer för transportnäringens framtida betydelse som skapare av jobb tillfällen samt hur dessa faktorer kan komma att påverka näringens konkurrensvillkor och sysselsättningskapacitet.

⁶ STS (Swedish Tourism Survey)/Tillväxtverket/HUI Research.

⁷ Europeiska kommissionen, 2011.

⁸ Prognosen har gjorts genom en autoregressiv modell (AR-3 med linjär tidstrend) som använder sig av en tidsserie av den prognostiserade variabeln i syfte att uppnå största möjliga prognosprecision framåt. Modellen gör således inga ansatser att förklara vad som styr variabelns utveckling utan enbart att prognostisera den. Prognoser har gjorts i ett antal kategorier: totalt antal sysselsatta, antal sysselsatta uppdelat per ålder (16-24 år, 25-54 år, 55-74 år) samt antal sysselsatta uppdelat på födelseland (Sverige, inom övriga Europa, utanför Europa).

Diagram 6. Prognostiserad sysselsättning i transportnäringen, 2016–2030



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

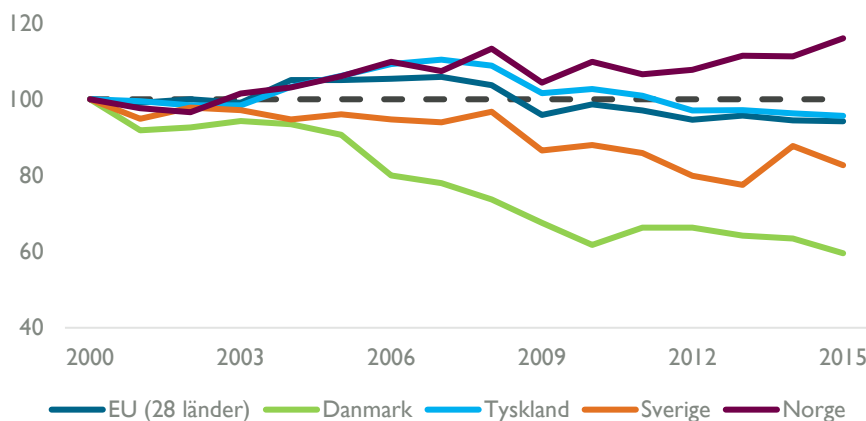
Potentiellt sysselsättningsgap

Enligt HUI Researchs prognos väntas sysselsättningen landa på 349 000 jobb år 2030. Denna siffra kan ställas mot uppskattningar av hur många jobb som skulle behövas år 2030 givet olika antaganden. Om siffrorna skiljer sig åt finns en risk för att ett sysselsättningsgap kan uppstå, om prognosen över sysselsättningen avviker från den sysselsättning som vid olika antaganden kan antas behövas i framtiden. Här jämförs prognosen med två tal, nämligen den sysselsättning som skulle krävas givet Trafikverkets prognoser över transportvolymernas utveckling, respektive sysselsättningen givet den förväntade ökningen i BNP enligt Finansdepartementets långtidsutredning (2015).

Under 2015 var kvoten mellan antal sysselsatta och aktuella gods- respektive transportvolymerna 2 700 sysselsatta per miljarder tonkilometer (godsarbete) respektive 2,4 sysselsatta per miljoner personkilometer (persontransport). För att upprätthålla dessa kvoter till 2030 skulle antalet sysselsatta – givet Trafikverkets prognoser för gods- och persontransportvolymerna – behöva ligga på omkring 386 000 sysselsatta år 2030. En viss grad av effektivisering fram till 2030 skulle kunna innebära att kvoterna inte behöver vara fullt i höjd med dagens nivåer för att kunna upprätthålla det transportarbete som Trafikverket räknar med. Den erforderliga sysselsättningen skulle då kunna vara något lägre än 386 000 personer.

Ett annat alternativ är att beräkna hur många jobb som skulle behövas, givet den förväntade utvecklingen i BNP. Det kan som första approximation verka rimligt att sysselsättningen i transportbranschen skall hålla jämna steg med utvecklingen i den övriga ekonomin. Följande diagram illustrerar hur mängden tonkilometer godstransport har utvecklats i förhållande till BNP i några för Sverige jämförbara europeiska länder.

Diagram 7. Antal tonkilometer som andel av BNP i några europeiska länder, 2000–2015, Index 100= år 2000



Källa: Eurostat.

Som kan ses i ovanstående diagram har utvecklingen av antalet tonkilometer och BNP följt varandra någorlunda i Tyskland respektive i EU-28 under den aktuella perioden. I Sverige följde tonkilometrarna BNP relativt väl fram till finanskrisen kring år 2008, men har sedan halkat efter. I Danmark har transportnäringen haft en ännu sämre utveckling. Norge har däremot haft en positiv utveckling, där tonkilometrarna har växt snabbare än BNP.

Låt oss anta att transportvolymerna skulle behöva öka i takt med BNP fram till år 2030. Givet Finansdepartementets långtidsutredning skulle tillväxten då bli 2,2 procent per år (se Finansdepartementets Långtidsutredning), vilket gör att transportvolymerna år 2030 skulle landa på 161 miljarder tonkilometer (godstransportarbete) respektive 185 702 miljoner personkilometer (persontransportarbete). För att bibehålla dagens kvot mellan sysselsatta och transportvolymerna fram till 2030 skulle då 427 000 sysselsatta behövas i transportnäringen år 2030, det vill säga omkring 81 000 fler sysselsatta än i grundscenariot i HUI Researchs sysselsättningsframskrivning. Förhållandet mellan de tre prognoserna summeras i följande tabell:

Tabell 2. Tre scenarion för den framtida sysselsättningen i transportnäringen

		2016-2030 (Tillväxttakt)	Antal sysselsatta i transportnäringen 2030
Scenario 1	HUI prognos (sysselsättning i transportnäringen):	0,8 %	349 000
Scenario 2	Genomsnittlig tillväxttakt, gods- och persontransport:	1,5 %	386 000
	Transportvolym (gods)	2 %	
	Transportvolym (person)	1,1 %	
Scenario 3	BNP-tillväxt:	2,2 %	427 000

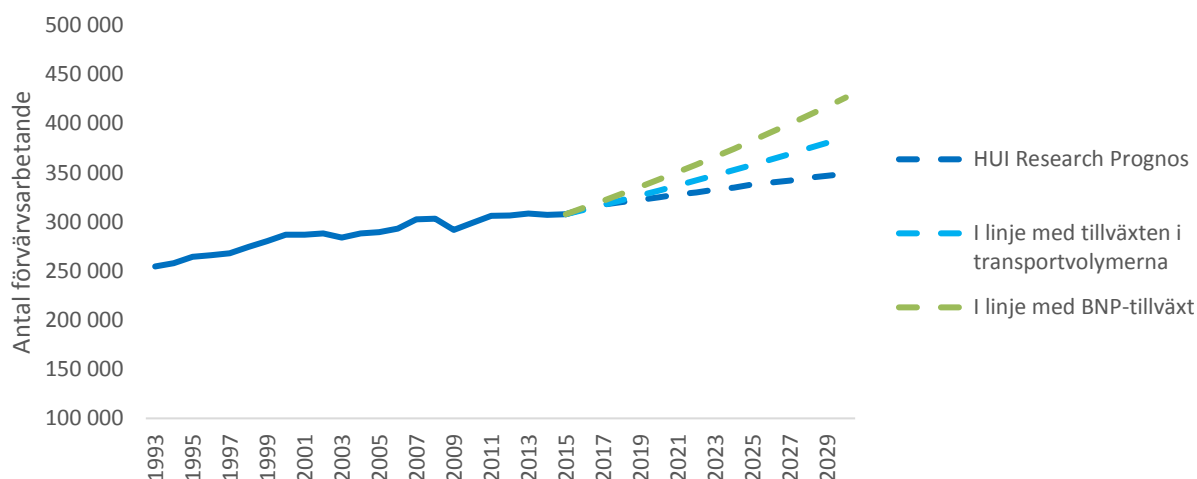
Källa: HUI, Trafikverket, Finansdepartementet samt HUI beräkningar

Sysselsättningsgapet mellan HUI:s prognos och den implicita sysselsättningen givet Trafikverkets prognoser uppgår till omkring 37 000 jobb. Skillnaden mellan prognos och den implicita sysselsättningen givet BNP-utvecklingen uppgår till omkring 80 000 jobb. "BNP-scenariot" är sannolikt i det starkaste laget. Det är dock inte orimligt att anta att det finns en risk för att befintliga förutsättningar inom transportnäringen är otillräckliga för att skapa den sysselsättning som behövs i framtiden. Sysselsättningen skulle sannolikt behöva öka kraftigt jämfört med vad som historiskt varit fallet, för att inte ett sysselsättningsgap skall uppstå inom transportnäringen. En försiktig skattning är att om detta inte sker, kan ett sysselsättningsgap på omkring 30 000 jobb komma att uppstå i branschen, givet de framtida transportvolymerna som Trafikverket räknar med. Detta försiktiga antagande ligger således något lägre än de 37 000 jobb som skulle krävas för att upprätthålla exakt samma arbetskraftsintensitet som idag, givet Trafikverkets prognostiserade framtida transportvolymerna. Ett argument för att anta ett något försiktigare gap är att en viss grad av effektivisering i framtiden kan tänkas möjliggöra en något lägre arbetskraftsintensitet. Sammantaget bedöms sysselsättningsgapet vara mellan 30 000–40 000 personer år 2030.

Förutom den makroekonomiska ansatsen ovan kan det även vara intressant att se på hur branschen och olika myndigheter bedömer det framtida rekryteringsbehovet inom transportnäringen. I avsnitt 2.3.4 nedan görs en genomgång av detta behov. Det framtida rekryteringsbehovet bedöms uppgå till 8 800-11 000 personer per år inom branschen. Samtidigt beräknas utbudet att uppgå till 7 000 personer per år. Det skulle i så fall föreligga ett utbudsunderskott på 1 800-4 000 personer per år. Under en femtonårsperiod skulle det betyda ett underskott på 27 000–60 000 personer. Då både utbud och efterfrågan är grovt skattad är ett potentiellt sysselsättningsgap på 30 000–40 000 personer fram till år 2030 inte orimligt även ur ett rekryteringsperspektiv.

För att minska risken att ett sysselsättningsgap uppstår är det angeläget att skapa förutsättningar för att öka sysselsättningen i transportbranschen. För att kunna möta transportnäringens framtida sysselsättningsbehov och skapa de jobb som behövs för en konkurrenskraftig och tillförlitlig transport av varor och människor i framtiden behövs politiska insatser som ökar antalet personer som utbildar sig till ett jobb i transportnäringen samt att öka antalet personer som väljer att skaffa körkort. Detta diskuteras vidare i detalj i kapitel 2.

Diagram 8. Tre scenarion för den framtida sysselsättningen i transportnäringen, 2016–2030

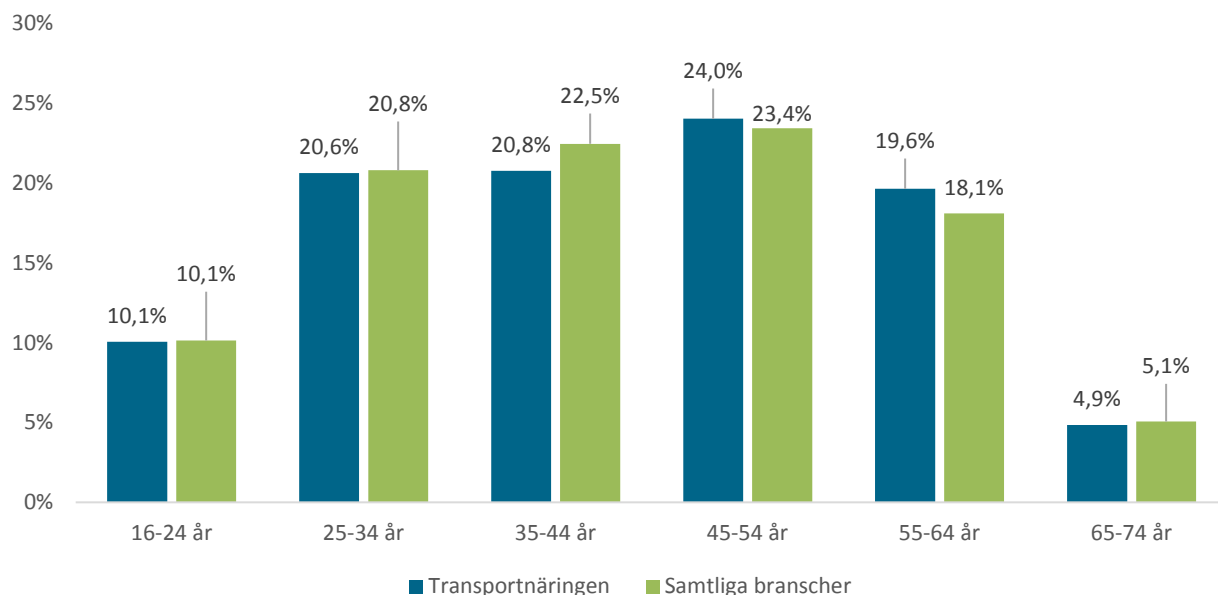


Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

1.2.2.1 Åldersstruktur

HUI Research har även gjort sysselsättningsprognoser för transportnäringen i Sverige uppdelat på de tre åldersgrupperna 16–24 år, 25–54 år respektive 55–74 år. Transportnäringen har redan idag en övervikt av medelålders- respektive äldre sysselsatta, vilket speglar bilden i svensk ekonomi som helhet även om mönstret är något mer uttalat inom transportnäringen. I diagrammet nedan visas åldersstrukturen något mer detaljerat för att ytterligare belysa skillnaderna mellan transportnäringen och ekonomin som helhet.

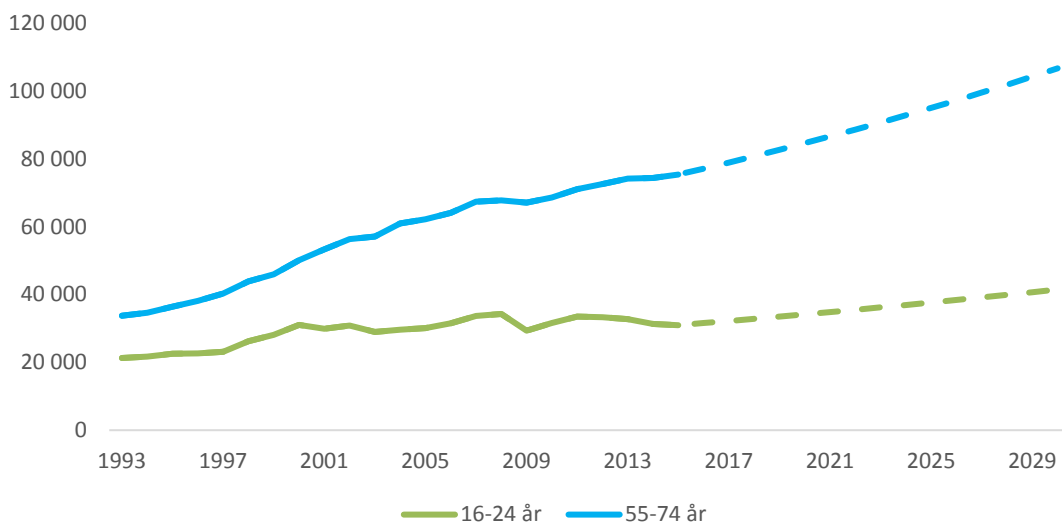
Diagram 9. Åldersstruktur samtliga branscher respektive transportnäringen, 2015



Källa: SCB (Rams)

Prognoserna utgår från mönstret i den historiska utvecklingen och förutsätter att utvecklingen fortsätter enligt en liknande trend även framåt. Som kan ses i nedanstående diagram skulle denna utveckling innebära att antalet ungdomar (16–24 år) sysselsatta i transportnäringen ökar med en årlig tillväxttakt om 1,9 procent, en något lägre tillväxttakt än den genomsnittliga årstillväxt om 2,0 procent som uppvisats under de senaste 20 åren. En större ökning väntas ske i gruppen äldre (55–74 år), som väntas öka med omkring 2,3 procent per år under perioden 2016–2030.

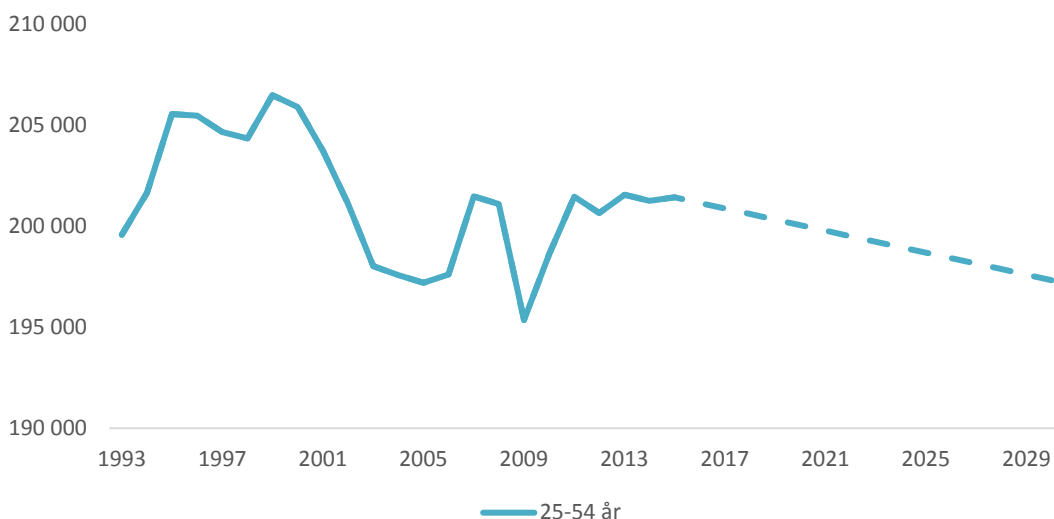
Diagram 10. Prognostiserad sysselsättning i transportnäringen 2016–2030 per åldersgrupp



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

Det mittersta segmentet, sysselsatta i åldern 25–54 år, beräknas däremot fortsätta att minska, i enlighet med den historiska trenden. Totalt väntas denna grupp minska från dagens omkring 201 000 till 198 000 sysselsatta i transportnäringen år 2030, vilket innebär en minskningstakt om -0,1 procent per år.

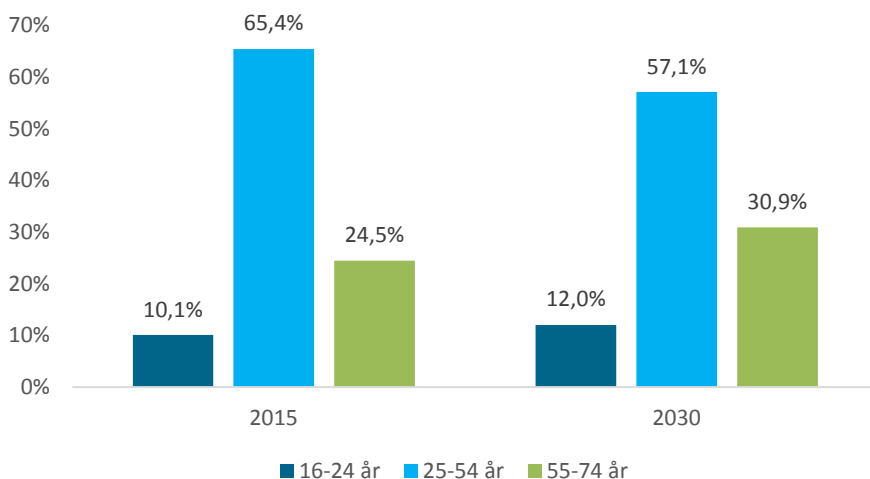
Diagram 11. Prognostiserad sysselsättning i transportnäringen 2014–2030 bland åldersgruppen 25–54 år



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

Det prognostiserade scenariot innebär att åldersfördelningen bland de som arbetar inom transportnäringen skulle förändras med en viss ökning av andelen unga (16–25 år) men framförallt en ökning av andelen äldre (55–74 år) från dagens 24,5 procent av alla sysselsatta till 31 procent 2030. Samtidigt minskar gruppen 25–54 år i takt med att dessa personer åldras och går över till gruppen 55–74 år. Prognoserna pekar således på att snedvridningen mot en stor andel äldre väntas öka ytterligare. För att motverka att denna snedvridning blir alltför stor och att en brist på nytillförsel av arbetskraft uppstår i framtiden behövs sannolikt satsningar på utbudssidan (för att bemöta det minskade intresset för yrkesutbildningar såväl som körkort B, C och D) såväl som i strukturella frågor (såsom fler platser på vuxenutbildningar, förenklad övergång till yrkesvux etc). Detta för att kunna möta det ökande rekryteringsbehovet från efterfrågesidan. Behovet av resurser för att kunna säkra en framgångsrik framtida kompetensförsörjning i transportnäringen diskuteras mer i detalj i avsnitt 2.3 och 3.1.

Diagram 12. Åldersstruktur inom transportnäringen 2015 respektive 2030

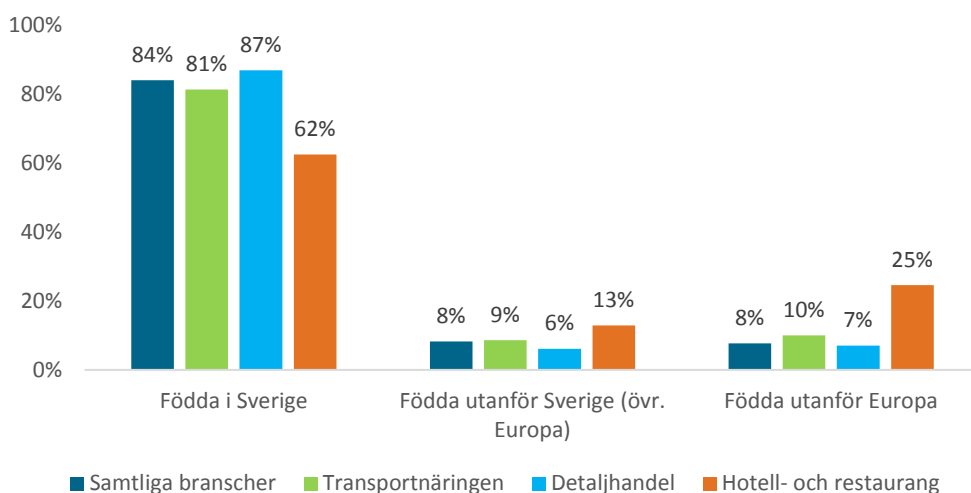


Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

1.2.2.2 Transportnäringens betydelse för utrikes födda på arbetsmarknaden

HUI Research har även gjort sysselsättningsprognoser uppdelade efter födelseland för de tre grupperna: födda i Sverige, födda utanför Sverige (övriga Europa) respektive födda utanför Europa. Antalet utrikes födda – i synnerhet födda utanför Europa – som är sysselsatta inom transportnäringen har ökat betydligt under de senaste åren. Som bransch står transportnäringen ut med en betydligt högre andel utrikes födda jämfört med ekonomin som helhet: 19 procent av alla som arbetar i transportnäringen är utrikes födda, jämfört med 16 procent i ekonomin som helhet. Det kan även ställas i jämförelse med andra branscher som är kända för att ha en hög andel utrikes födda, såsom detaljhandeln och hotell- och restauranger, där motsvarande andel är 13 procent respektive 38 procent.

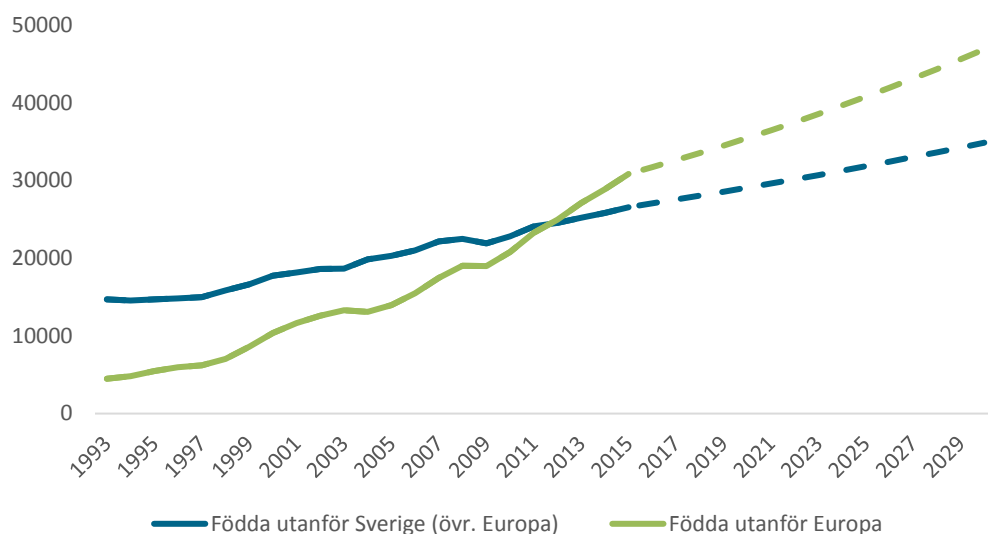
Diagram 13. Sysselsatta i transportnäringen, detaljhandeln, hotell- och restauranger samt för samtliga branscher, efter födelseland, 2015



Källa: SCB (Rams)

De senaste decenniernas utvecklingsmönster med en ökande andel utrikes födda i transportnäringen väntas fortsätta även framöver, och ligger i linje med SCB:s prognoser för den demografiska utvecklingen i befolkningen som helhet. Enligt HUI:s prognos väntas andelen utrikes födda som arbetar i transportnäringen öka från dagens 19 procent till 23 procent 2030, där den största ökningen sker i andelen födda utanför Europa, som väntas öka från 10 till 13 procent av alla sysselsatta i transportnäringen år 2030.

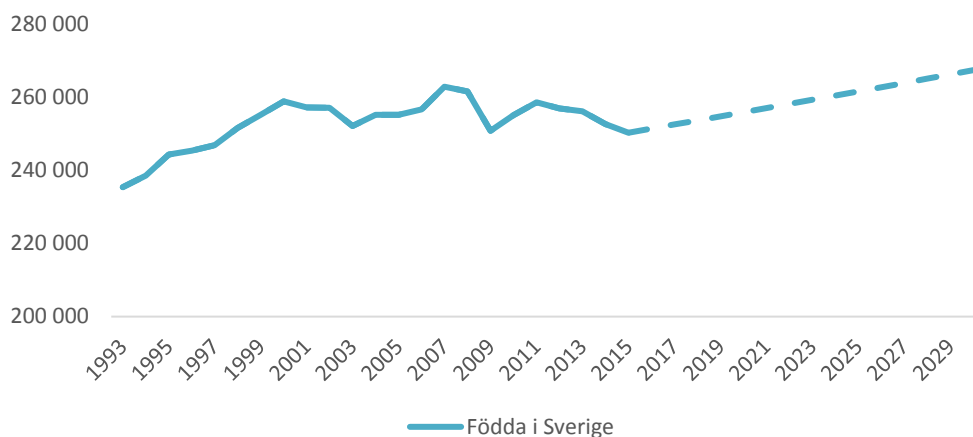
Diagram 14. Prognostiserad sysselsättningsutveckling efter födelseland, 2016–2030



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

Antalet sysselsatta i transportnäringen som är födda i Sverige väntas däremot växa i en något mer måttlig takt, med 0,44 procent årligen, och utgöra 77 procent av alla som arbetar i transportnäringen år 2030.

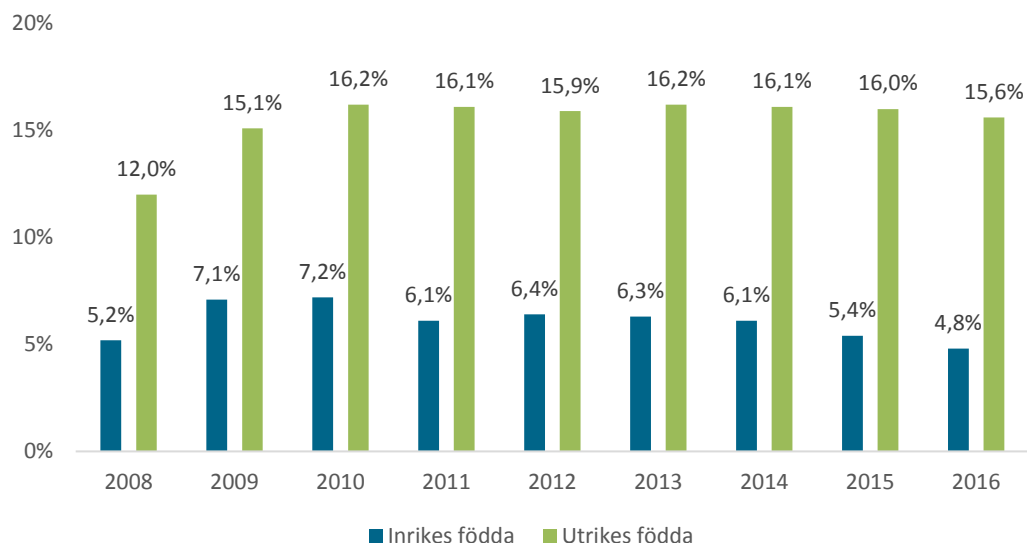
Diagram 15. Prognostiserad sysselsättningsutveckling efter födelseland, 2016–2030



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

Enligt Framtidskommissionen är polariseringen på den svenska arbetsmarknaden en av de största framtida utmaningarna i Sverige. Samtidigt som andelen utrikes födda i Sverige fortsätter att öka visar de senaste årens utveckling på arbetsmarknaden dock att klyftan i sysselsättningsgrad mellan utrikes respektive inrikes födda också växer allt mer. Som kan ses i nedanstående diagram är arbetslöshetsrisken i Sverige mer än tre gånger så hög bland utrikes födda jämfört med de som är födda i Sverige. Arbetsförmedlingens senaste prognos visar dock att en allt större del av de nya jobben på marknaden kommer gå till utrikes födda, vilket kommer minska klyftan i arbetslöshet mellan inrikes och utrikes födda.

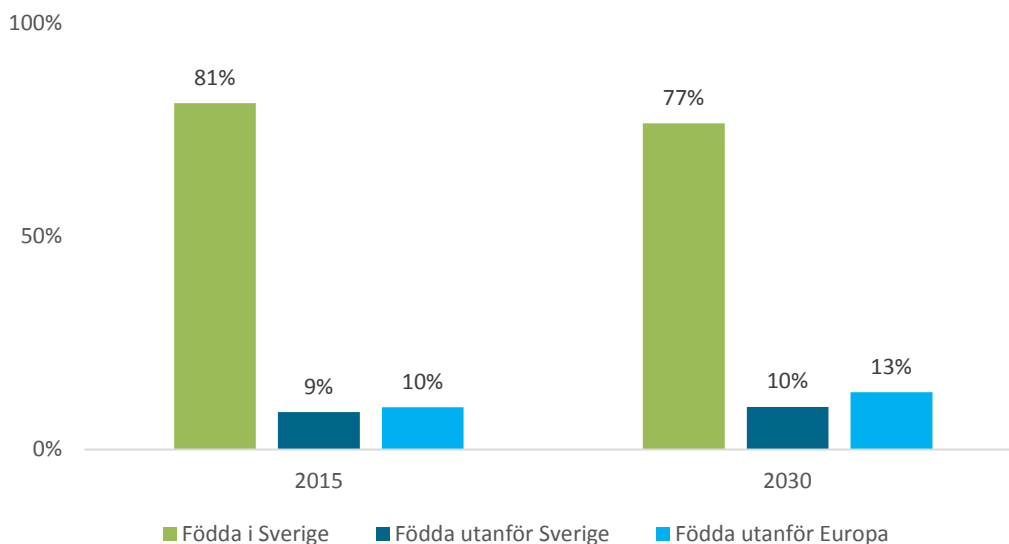
Diagram 16. Arbetslöshet i Sverige efter födelseland, 2008–2016



Källa: SCB (AKU)

Utrikes födda kan bli särskilt viktiga för transportnäringens framtida kompetensförsörjning, då utrikes födda jämfört med inrikes födda har en relativt sett större andel människor i arbetsför ålder i Sverige. Transportnäringen har således en möjlighet att utnyttja den potential som finns i den växande arbetskraften med utländskt ursprung och samtidigt bidra till att hjälpa utrikes födda in på den svenska arbetsmarknaden. Redan idag utmärker sig transportnäringen tydligt som en bransch med en hög andel utrikes födda som arbetar i branschen. Andelen utrikes födda väntas fortsätta att öka i hög takt även framöver och närmare var fjärde som arbetar i transportnäringen 2030 väntas vara född utomlands.

Diagram 17. Fördelning uppdelat på födelseland, 2015 respektive 2030



Källa: SCB (Rams) & HUI Research (prognos)

2.

Utmaningar för transportnäring och jobb i framtiden

Som visats i föregående avsnitt väntas behovet av såväl gods- som persontransporter i framtiden öka tydligt i takt med ökad BNP, ökad befolkningstillväxt och en allt starkare globalisering. Sysselsättningen inom transportnäringen beräknas öka från dagens drygt 308 000 människor till 349 000 sysselsatta inom näringen år 2030 givet att de senaste decenniernas utveckling fortsätter enligt ett liknande mönster även framåt. Detta är dock en försiktig prognos: för att kunna möta de ökade transportvolymerna som Trafikverket räknar med behövs sannolikt ytterligare omkring 30 000–40 000 sysselsatta i transportnäringen till 2030.

Transportnäringen är beroende av politiska åtgärder vad gäller infrastruktur, skatter och regleringar samt kompetensförsörjning för att kunna säkerställa konkurrenskraftiga och tillförlitliga transporter av varor och människor även i framtiden. Transportnäringens betydelse för andra näringar och nyckelroll i ekonomin innebär att frågan om dess framtida sysselsättning har betydelse även för jobbskapande och ekonomisk tillväxt i svensk ekonomi som helhet.

Transportnäringen står i huvudsak inför tre betydande utmaningar för att kunna tillgodose Sveriges framtida transportbehov och arbetskraftsbehovet inom transportnäringen: förutsättningar kopplat till infrastruktur, hinder i form av skatter och regleringar som riskerar att försvaga svenska företags konkurrenskraft på den globala marknaden, samt resurser kopplat till transportnäringens framtida kompetensförsörjning. I detta avsnitt redogörs för var och en av dessa framtida utmaningar.

Förutsättningar

...kopplat till infrastruktur & transportvolymerna (2.1)

Hinder

...kopplat till skatter & regelkrångel (2.2)

Resurser

...kopplat till utbildning & kompetensförsörjning (2.3)

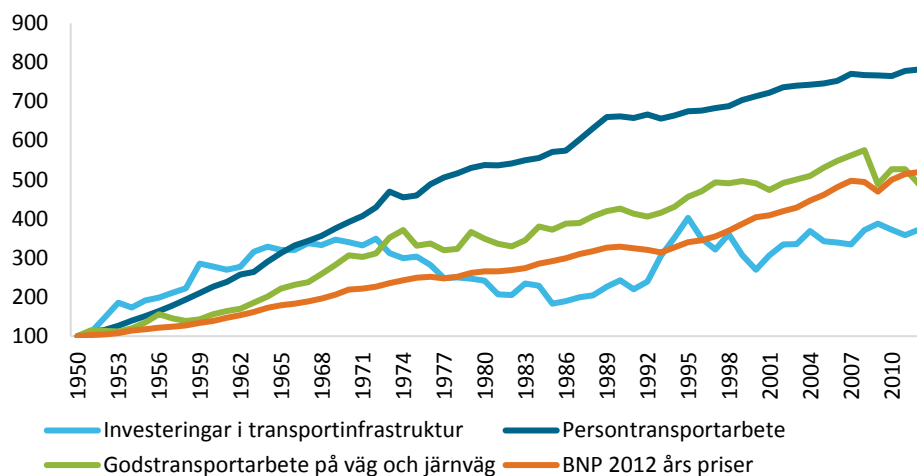
2.1 Förutsättningar: Infrastrukturutbyggnad för att klara framtida transportvolymerna

En väl fungerande och utbyggd infrastruktur är en förutsättning för sund ekonomisk tillväxt. När ekonomin, befolkningen, och därmed också transportvolymerna växer innebär det en ökad belastning på infrastrukturen. Värdet av infrastrukturen bör därför hålla jämna steg med BNP-tillväxten. I rapporten Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skulden som WSP gjort på uppdrag av Transportföretagen (2014) konstateras att investeringar i transportinfrastruktur har vuxit långsammare än BNP under perioden 1950–2012. Enligt WSP skulle investeringarna år 2012 behövt vara 40 procent högre än faktiska nivåer för att ligga i fas med BNP.⁹ Investeringarna i transportinfrastrukturen håller inte heller jämn takt med gods- respektive persontransportarbetet. För att hålla jämn takt med utvecklingen i dessa hade investeringarna behövt vara 30 procent respektive 100 procent högre. Totalt har Sverige ackumulerat en utebliven investeringsstock för transportinfrastrukturen motsvarande cirka 184 miljarder kronor.¹⁰

⁹ WSP (2014) Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skulden.

¹⁰ WSP (2014) Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skulden.

Diagram 18. Investeringar i transportinfrastruktur (fasta priser), persontransportarbete, godstransportarbete samt BNP (fasta priser) 1950–2012, 1950=index 100



Källa: WSP (bearbetning av data från SCB).

Den minskande andelen investeringar i infrastruktur är särskilt allvarlig då Sverige i flera avseenden har ett större behov av infrastrukturinvesteringar relativt andra länder. Detta då Sverige är ett av de länder i EU där urbaniseringen går snabbast, vilket ställer ökade krav på infrastruktur i storstadsregionerna. Trots den snabba urbaniseringen är Sverige dock fortfarande ett land som karaktäriseras av glesbygd och långa avstånd såväl mellan bebyggelse som mellan Sverige och dess exportmarknader, vilket också innebär att Sverige är mer beroende av infrastruktur jämfört med många andra industriländer.

Transportrelaterade investeringar är förknippade med långsamma och kostsamma genomförandeprocesser.¹¹ Att lyckas ta igen den långa period av uteblivna investeringar som nu ackumulerats är därmed en utmaning som ökar med tiden. Infrastrukturinvesteringar är svårfinansierade och det skattemässiga underlaget är ofta otillräckligt. I takt med att befolkningen åldras och en allt större andel av befolkningen behöver vård och andra offentliga tjänster hårdnar konkurrensen om de offentliga skattemedlen. Vidare finns det en politisk konflikt mellan kort-siktiga och långsiktiga investeringar, där politiker kan anses ha incitament att skjuta upp långsiktiga investeringar såsom infrastrukturinvesteringar till förmån för kortsiktiga resultat, i syfte att vinna röster.

Den växande infrastrukturen får stora konsekvenser för näringslivet då den hämmar företagets utvecklingsmöjligheter. Minskad mobilitet innebär på sikt minskad tillväxt och försämrad konkurrenskraft. Detta gäller transportnäringen i synnerhet, vars stomme är just transportinfrastrukturen, men likväl näringslivet i stort, som i allra högsta grad är beroende av transporter för produktion och distribution (se avsnitt 1.1). Vidare innebär brister i transportinfrastrukturen längre transporttider och därmed ökade kostnader för såväl transportnäringen, näringslivet i stort, som för den enskilda individen. En eftersatt transportinfrastruktur minskar möjligheterna att upprätthålla tillförlitliga transporter, vilket i sin tur innebär ökade kostnader, för såväl näringslivet som för den enskilde resenären. Förutom ökade kostnader och begränsningar av företagets expansionsmöjligheter riskerar infrastrukturen även att leda till uteblivna investeringar också inom andra områden. En eftersatt infrastrukturstandard kan resultera i att privata investerare väljer att investera någon annanstans, där förutsättningarna är bättre. Detta kan i sin tur innebära färre transporter för transportnäringen.

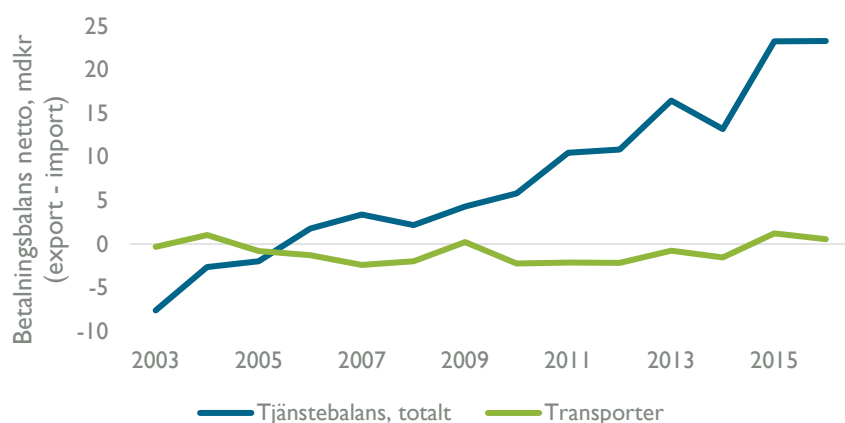
2.2 Hinder: Skatter och regleringar

Transportnäringens framtida förutsättningar påverkas i hög grad av politiska beslut på såväl nationell som europeisk nivå, då dessa direkt påverkar näringsens konkurrensvillkor. Nationella skatter och avgifter som inte ligger i linje med den globala marknadens nivåer innebär att svenska företag får allt svårare att konkurrera med utländska aktörer som har ett lägre kostnadsläge.

¹¹ Svenskt Näringsliv, 2013.

Transportnäringen är av naturliga skäl särskilt konkurrensutsatt då den per definition är rörlig. Under det senaste decenniet har nettot av tjänsteexporten i svensk ekonomi totalt sett ökat, medan exportnettot för transporttjänster legat stilla under samma period, och därmed halkat efter övriga delar av ekonomin (se diagram 19 nedan).

Diagram 19. Betalningsbalans tjänsteexport, totalt (hela ekonomin) samt för transporttjänster, 2003–2016

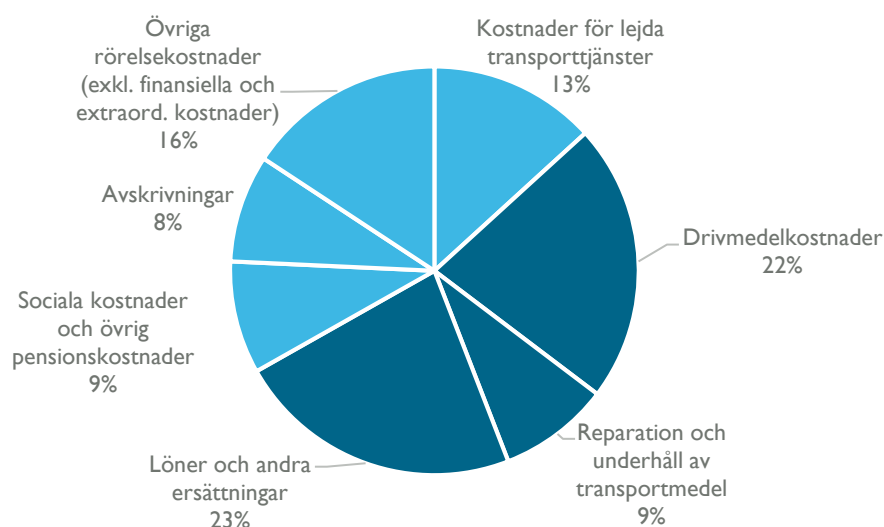


Källa: SCB

Då transportnäringen är en central del av ekonomin är det flera sektorer som drabbas när transportnäringen drabbas av ökade kostnader och försämrad konkurrenskraft. Näringar som är särskilt nära knutna till transportnäringen, såsom exempelvis pappers- och träindustrin, livsmedelsindustrin, kemindustrin, detaljhandeln och fordonsindustrin (se diagram 1, avsnitt 1.1), påverkas direkt när transportföretagens kostnadsläge och regelbörda påverkas.

En betydande del av transportföretagens kostnader består av arbetskraftskostnader respektive drivmedelskostnader. Nedan illustreras kostnadsstrukturen i transportnäringen med ett exempel från åkeriföretagen, som är den delbransch för vilken SCB har tillgänglig statistik på detaljerad nivå (Företagens ekonomi). Lönekostnader och sociala avgifter samt drivmedelskostnader står tillsammans för drygt hälften av företagens kostnader. I detta avsnitt behandlas därför frågan om skatter och regler kopplat till transportnäringens konkurrenskraft med exempel från dessa två områden: arbetskraftskostnader respektive miljöskatter.

Diagram 20. Kostnadsstruktur svenska åkeriföretag, 2007



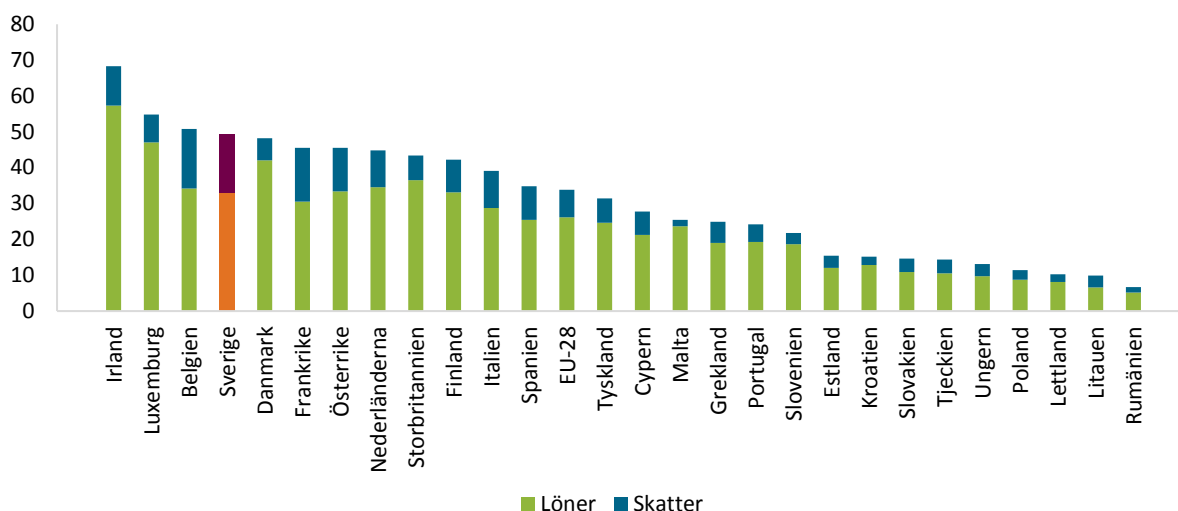
Källa: SCB (Företagens ekonomi)

2.2.1 Löneskatter

Ett exempel på skatter som riskerar att snedvrider konkurrensen för svenska företag på en global marknad är skatterna på arbete. Höga skattekitlar riskerar att urholka konkurrensen ur två aspekter. Dels ger höga löneskatter högre kostnader för företagen vilket gör det svårare för dem att konkurrera. Dels pressar löneskatterna ned lönerna efter skatt, vilket gör det svårare för företagen att rekrytera personal.

Nedanstående diagram visar lönekostnader i transportnäringen i Sverige jämfört med i övriga EU-länder, respektive skatternas del av de totala lönekostnaderna. Av diagrammet framgår att löneläget i Sverige inte är speciellt högt jämfört med många andra konkurrentländer. Detta till trots har Sverige bland de högsta totala personalkostnaderna i transportnäringen i Europa. Löneskatterna pressar upp kostnadsläget för svenska transportföretag, vilket skapar utmaningar för att kunna möta konkurrensen.

Diagram 21. Löner och skatter i transportnäringen, 1000 Euro, 2014



Källa: Eurostat

Det bör påpekas att jämförelser mellan olika länders lönekostnader och löneskatter är en komplicerad fråga. Olika länder har olika system för hur sociala avgifter betalas in, i form av arbetsgivaravgifter och egenavgifter. Löneskatter påverkar också lönernas nivå då den så kallade skatteincidensen av löneskatter – det vill säga vem som drabbas av skatten oberoende av hur den betalas in – till stor del faller på löntagarna.

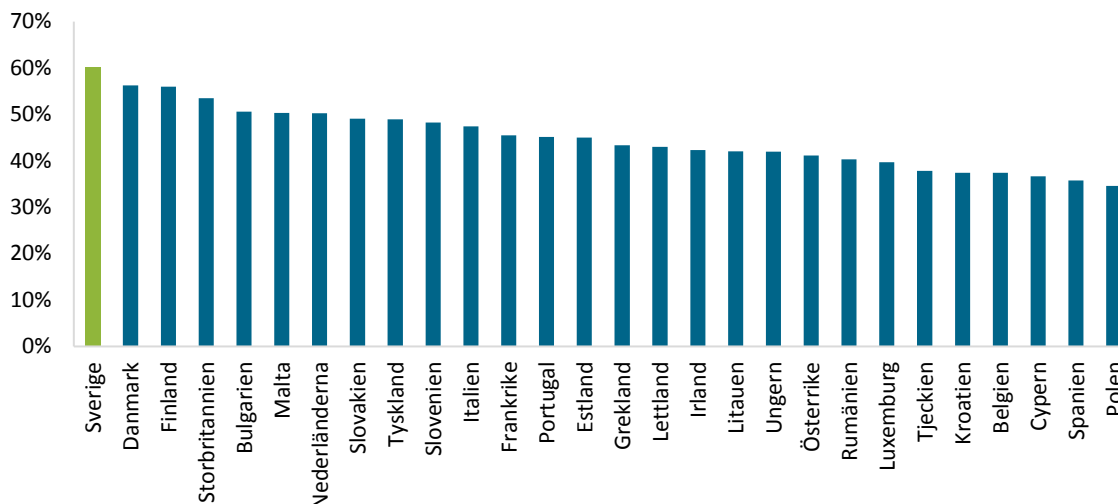
2.2.2 Miljöskatter

Sverige är det land bland EU-28 där skatternas andel av det totala bränslepriset är högst. De relativt sett höga skattenivåerna på drivmedel i Sverige snedvrider konkurrensen mellan svenska och utländska transportföretag på den svenska marknaden, då de utländska företagen i högre utsträckning har möjlighet att fylla på bränsle utanför Sverige.¹² Detta får betydande konsekvenser för ekonomin som helhet då det i sin tur påverkar andra branscher som i hög grad är beroende av transportnäringen, såsom exempelvis pappers- och träindustrin, livsmedelsindustrin, kemindustrin och fordonsindustrin (se diagram 1, avsnitt 1.1). Kostnadsökningar för dessa branscher riskerar, vid höjda skatter på drivmedel, att tvinga dem flytta närmare förädlingsindustrin och marknaden.¹³

¹² Intervju med branschföreträdare.

¹³ Tillväxtverket, remissvar, 2015.

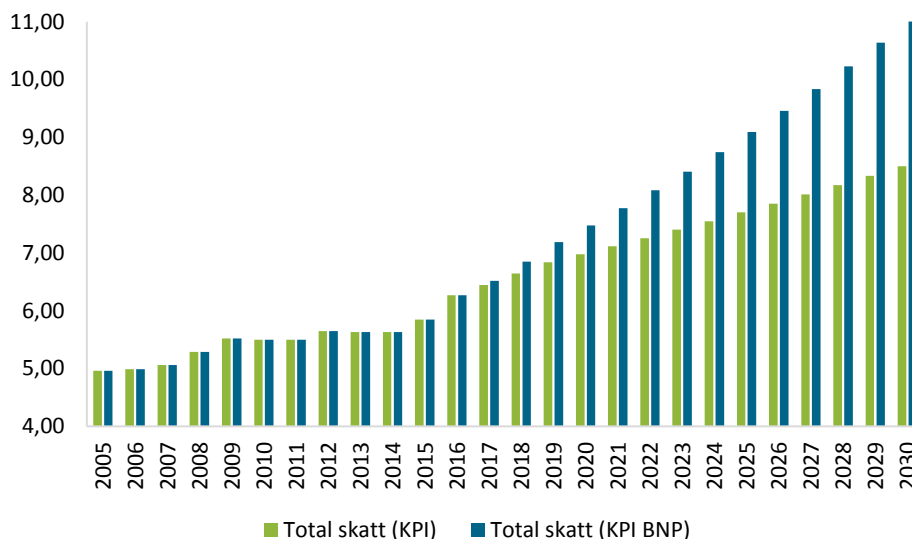
Diagram 22. Skatternas genomsnittliga andel av totalt bränslepris¹⁴, aktuella prisnivåer 2017-05-15



Källa: EU (Oil Bulletin)

Sverige har således redan i dag skatter på drivmedel som ligger högre än övriga konkurrentländers skatter som andel av priset. Riksdagen införde 2016 en ny drivmedelsskatteutveckling vilket syftar till att ytterligare höja skatterna på drivmedel i Sverige. Tidigare har skatterna på drivmedel ändrats genom riksdagsbeslut där skatten höjts i form av enskilda punktskatt höjningar. I praktiken har skatten på senare år höjts i takt med ökningen i KPI. Detta ersattes sedermera med en automatisk uppräkningsfaktor i takt med KPI samt en ytterligare uppräkningsfaktor om två procent per år, räknad som en schablon för BNP-utvecklingen. Denna nya metod ändrar dramatiskt trenden i priset på drivmedel, vilket illustreras i följande diagram:

Diagram 23. Drivmedelsskatteutveckling 2005–2030, Bensin (MKI), kr/l (exkl. moms)



Källa: Finansdepartementet promemoria (Fi2015/1733)

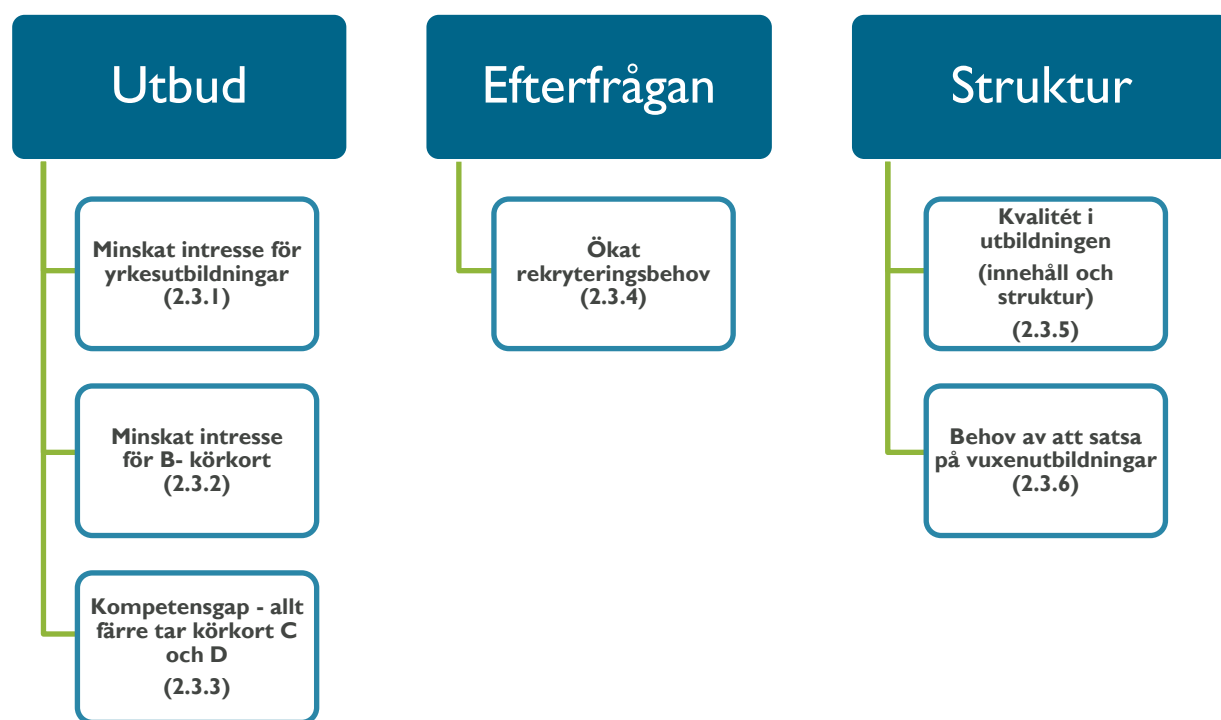
Diagrammet visar hur drivmedelspriset enligt departementspromemorians skiljer sig från tidigare drivmedelsprisutveckling. Införandet medför att drivmedelspriset kommer att öka med 30 procent jämfört med om praxis enligt det tidigare systemet hade kvarstått. Med en kostnadsstruktur där drivmedel står för 22 procent av transportföretagens kostnader innebär en 30-procentig ökning att de totala kostnaderna ökar med omkring 7 procent. Allt annat lika riskerar detta att försämra svenska transportföretags möjligheter att hävda sig i konkurrensen om transporttjänsterna i EU betydligt. Det påverkar också kostnadsläget negativt i förhållande till andra branscher, med negativa följder för sysselsättningen till följd.

¹⁴ Avser bränslekategorierna automotive gas oil, Euro-super 95, Fuel oil-Sulphur less than 1%, heating oil gas.

2.3 Resurser: behov för en framgångsrik framtida kompetensförsörjning

Transportnäringen står inför stora utmaningar kopplade till utbildning och kompetensförsörjning. Den tekniska utvecklingen och digitaliseringen sätter ökad press på kompetenskrav för att möta det framtida behovet av arbetskraft. Trots den tekniska utvecklingen beräknas behovet av humankapital för ett effektivt och kvalitativt transportsystem alltjämt vara högt även framöver, men kraven på arbetskraftens utbildning och kompetensområden kommer sannolikt att förändras. I detta avsnitt beskrivs några av de utmaningar som transportnäringen står inför ifråga om den framtida kompetensförsörjningen.

Utmaningarna finns dels på utbudssidan, där ett minskat intresse för transportnäringen under de senaste åren lett till minskat antal studerande (gymnasie-, vuxen- och vidareutbildning) och ett minskat körkortstagande. På efterfrågesidan ökar rekryteringsbehovet och väntas fortsätta att göra det framöver, såväl på EU-nivå som i Sverige. Bristen på arbetskraft riskerar således att öka i framtiden. På strukturell nivå finns en rad utmaningar kopplat dels till kvaliteten i utbildningen – vilken måste anpassas efter globaliseringen och den tekniska utvecklingen – dels till matchningen på arbetsmarknaden, där samverkan mellan näringsliv och utbildningssystemet är en viktig faktor.



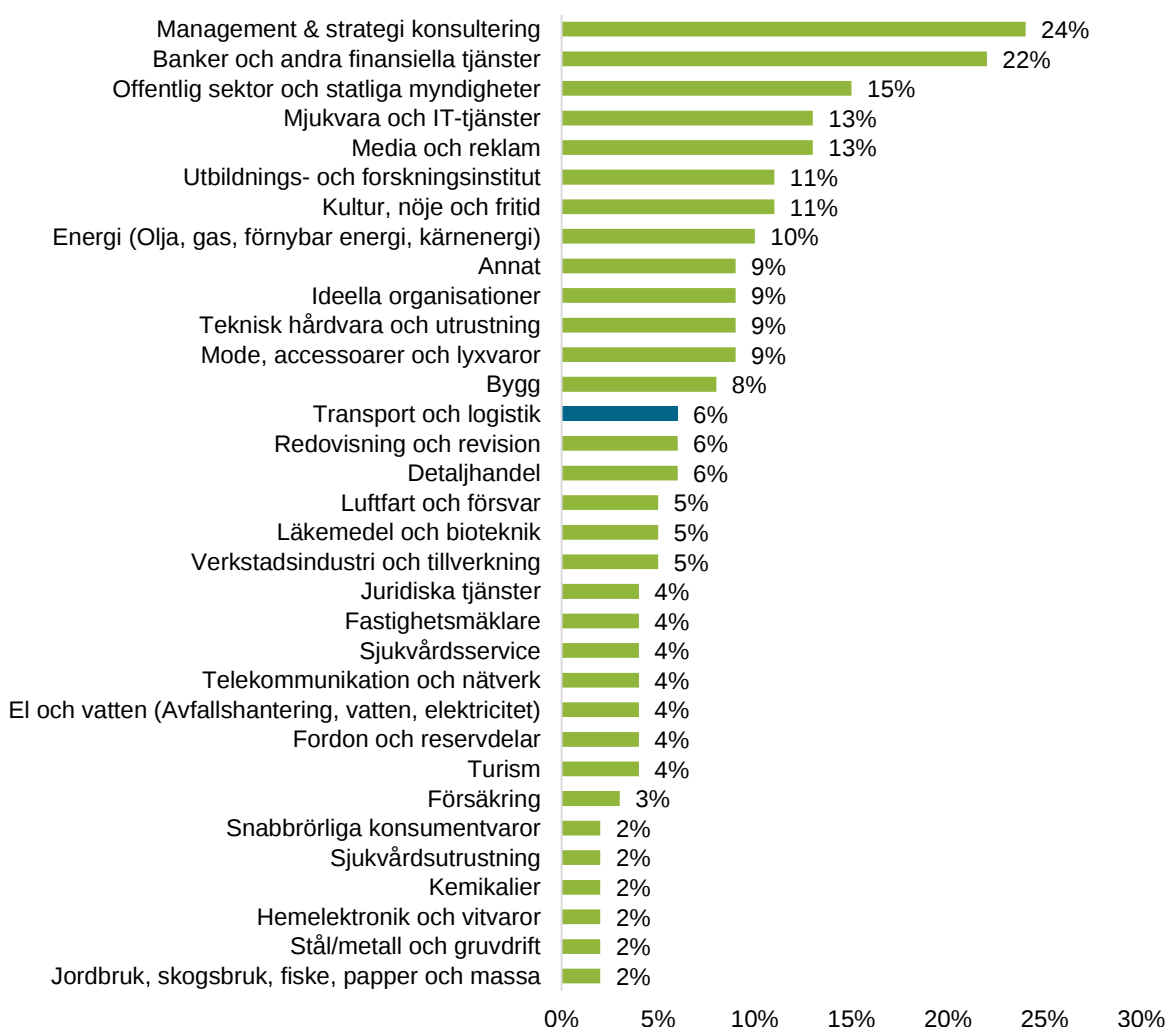
2.3.1. Minskat intresse för transportnäringen

Enligt en rapport från Europeiska kommissionen har många en negativ bild av transportnäringen som arbetsplats.¹⁵ Det har sammantaget bidragit till att transportnäringen fått ett mindre attraktivt anseende bland unga. Diagram 24 visar vilka branscher unga anser vara mest attraktiva att arbeta i. Endast 6 procent uppger att de helst vill arbeta inom transport och logistik, 5 procent att de helst vill jobba med luftfart och försvar och endast 4 procent vill helst jobba med fordon och reservdelar.¹⁶

¹⁵ Europeiska Unionen, 2013.

¹⁶ Universum, 2015. Resultatet baseras på en studentundersökning om karriär, arbetsliv och framtid, där 23 297 studenter har deltagit under perioden september 2014 till februari 2015.

Diagram 24. I vilken bransch skulle du helst arbeta?



Källa: Universum, 2015.

Överlag har intresset för yrkesutbildningar – och därmed även fordons- och transportprogrammet – minskat under de senaste åren. Endast 33 procent av eleverna på nationella program i årskurs 1 läste på ett yrkesprogram under skolåret 2016/17, vilket är en minskning sedan 2011/12 då motsvarande andel var 38 procent.¹⁷ Diagram 25 visar att antalet elever i årskurs 1 på fordons- och transportprogrammet har minskat med 14 procent mellan läsåret 2011/12 och läsåret 2016/17. Trenden tycks vara nedåtgående, dock skedde en marginell uppgång 2016/17. Under samma period har antalet unga i gymnasieåldern, 15-19 år, minskat med 11,5 procent.¹⁸ Det som står ut och visar en något positivare bild för fordons- och transportprogrammet är att andelen nybörjarelever ökat med ungefär en procentenhet under perioden. Hela utvecklingen förklaras delvis av det minskade intresset för yrkesprogram, men också av att antalet elever som påbörjar en gymnasieutbildning har minskat. Fordonsprogrammet hamnar på tredje plats över de som tappat minst elever under denna period. Naturbruk har minskat med 9 procent, medan handel och administration tappat 13 procent.¹⁹ Enligt siffror från Skolverket sticker fordons- och transportprogrammet ut som det program där andelen elever som fått jobb efter utbildningen är som högst. 53 procent av eleverna som fått slutbetyg från transport- och fordonsprogrammet läsåret 2012/13 hade jobb inom ett år efter utbildningen, vilket kan jämföras med 29 procent för yrkesförberedande program totalt.²⁰ Ett fortsatt sjunkande intresse riskerar att leda till minskat antal platser och i förlängningen att programmen läggs ned, vilket skulle påverka förutsättningarna för transportnäringens framtida kompetensförsörjning avsevärt.

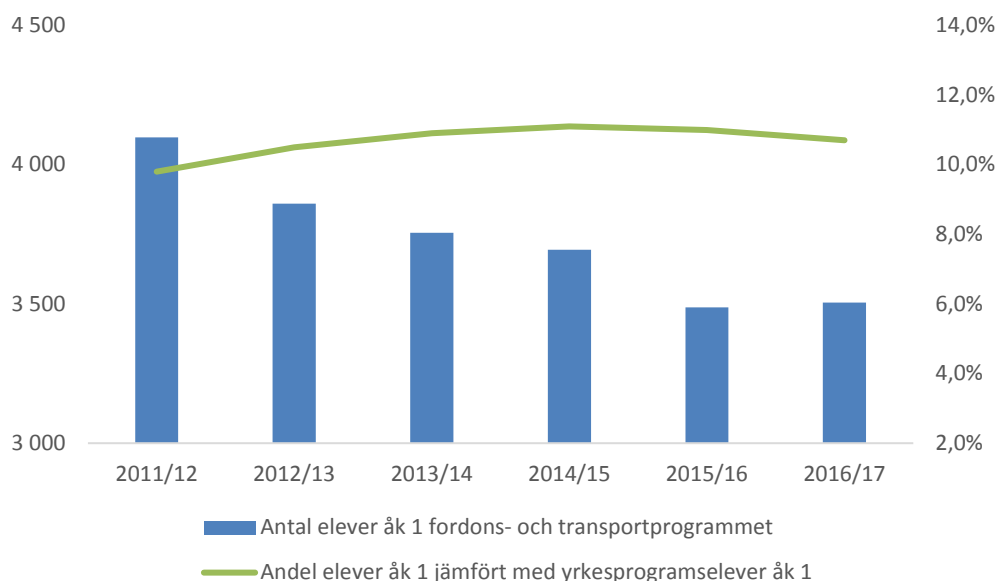
¹⁷ Skolverket, SIRIS.

¹⁸ SCB.

¹⁹ Skolverket. Observera att statistiken för utvecklingen innan och efter läsåret 2011/12 inte är helt jämförbar då läroplaner och utbildningsprogram förändrades och därför redovisas annorlunda.

²⁰ Skolverket.

Diagram 25. Antal elever i årskurs I på Fordons- och transportprogrammet, läsåret 2011/12–2016/17



Källa: Skolverket

Samtidigt som intresset för transportnäringen minskar sker ett demografiskt skifte med många pensionsavgångar inom näringen under de närmaste åren. Därmed kommer det att behövas fler platser på vuxenutbildningar för att kunna bemöta rekryteringsbehovet inom transportnäringen i framtiden.

2.3.2. Minskat körkortstagande

Det minskade intresset för transportnäringen återspeglas även i ett sjunkande körkortstagande bland ungdomar. Andelen unga (18–24 år) med körkort har minskat stadigt sedan början av 1990-talet, med en viss återhämtning under senare delen av 00-talet.²¹ Enligt Bil Sweden har antalet körkortsinnehavare mellan 18 och 47 år minskat från 3,1 miljoner 1990 till 2,8 miljoner 2016. Andelen körkortsinnehavare mellan 18 till 47 år har minskat från 86 procent till 73 procent, en minskning med ungefär 13 procent under samma period. Andelen körkortsinnehavare har ökat totalt, dock är detta företrädesvis på grund av ett ökat innehav av körkort hos personer som är 66 år eller äldre. Att intresset för att ta körkort har minskat kan bero på faktorer som ökade kostnader för att ta körkort samt ett sjunkande antal elever som studerar yrkesförberedande program till transportnäringen, som beskrivits i avsnitt 2.3.1. Arbetsmarknadsdepartementet utreder nu möjligheten att ett speciellt körkortslån skall kunna användas av vissa grupper för att ta körkort. Detta för att förbättra jobbmatchningen, så att arbetssökande lättare kan komma in i arbetsmarknaden. Ett sådant förslag skulle sannolikt öka körkortstagandet, speciellt för de grupper som väljer bort att ta ett körkort av ekonomiska skäl.

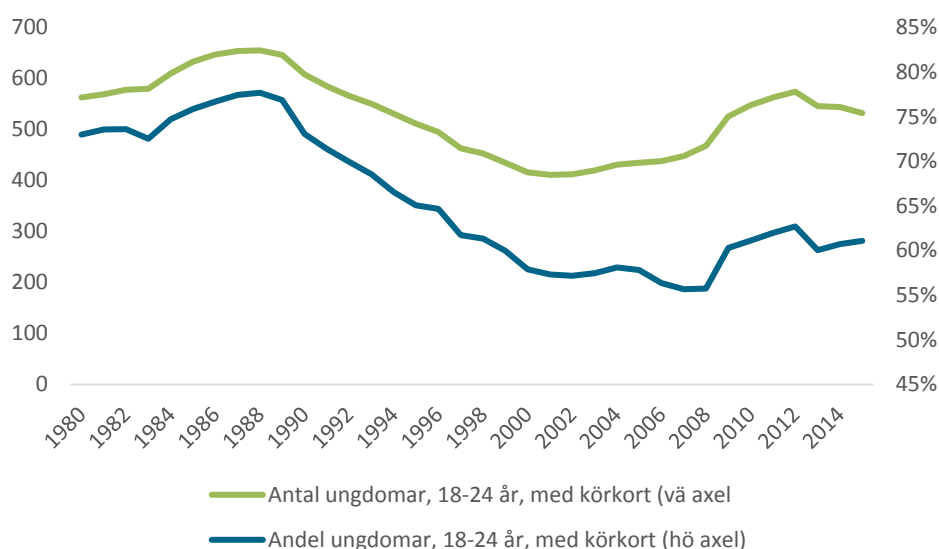
Att körkortstagandet minskar är problematiskt för transportnäringen, då det ofta är ett yrkeskrav och en biljett in på arbetsmarknaden. Körkortets betydelse för anställbarheten framgår tydligt av en undersökning som genomförts av Svenskt Näringsliv, som visade att körkortet – näst efter yrkesspecifik kompetens – enligt företagen var det viktigaste kriteriet för att anställa ungdomar. Enligt Svenskt Näringslivs undersökning var körkort ett krav för hela 60 procent av de relevanta yrkena för ungdomar. Med körkort blir den relevanta arbetsmarknaden därför 2,5 gånger så stor jämfört med när körkort saknas. Statistik från Arbetsförmedlingen visar också att risken att bli arbetslös är 2,5 gånger större för ungdomar utan körkort jämfört med risken för ungdomar med körkort.²² Detta gäller i ännu högre grad inom transportnäringen där närmare 90 procent av företagen uppgav att körkort var ett krav för att anställa unga.²³ Värt att notera är dock att körkort, per automatik, inte är någon garanti för anställning utan därtill krävs det annan kompetens för att vara attraktiv på transportnäringens arbetsmarknad.

²¹ Bil Sweden & Transportgruppen, 2013.

²² Bil Sweden & Transportgruppen, 2013.

²³ Bil Sweden & Transportgruppen, 2013.

Diagram 26. Ungdomar (18–24 år) med B-körkort, procent respektive 1000-tal, 1980–2015



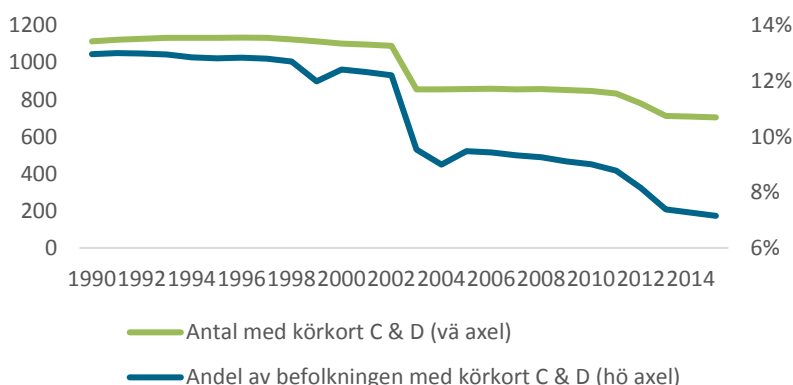
Källa: Bil Sweden.

Enligt beräkningar som HUI Research gjort (2013) skulle en sänkning av körkortskostnaderna med 10-20 procent kunna öka sysselsättningen bland ungdomar i svensk ekonomi som helhet med minst 1 000 personer, genom att ungdomarnas anställbarhet ökar betydligt vid körkortsinnehav. Beräkningarna avsåg näringslivet som helhet och utgår från att 60 procent av företagen uppgett att körkort var nödvändigt för anställbarhet. Som nämnts ovan är denna andel hela 90 procent bland företag inom transportnäringen, vilket innebär att effekten av sänkta körkortskostnader kan förväntas vara särskilt tydlig bland just transportföretagen.

2.3.3 Kompetensgap – allt färre med körkort C eller D

Körkortstagandets nedåtgående trend är speciellt påtaglig vad gäller körkort C eller D, som är ett krav för många arbeten inom transportnäringen. Såväl antalet som andelen personer med C eller D-körkort har sjunkit tydligt under de senaste 20 åren, i synnerhet sedan början av 2000-talet.²⁴ De senaste årens nedgångar förklaras sannolikt delvis av införandet av ett krav på innehav av ett yrkeskompetensbevis, YKB, som en förutsättning för såväl gods- som persontransporter. Genom lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens finns sedan 2009 ett krav på att yrkesförare som kör lastbil (körkort C) respektive buss (körkort D) dels har en grundutbildning, dels fortbildar sig vart femte år. Lagen har inneburit ökade kostnader för den som, utanför det reguljära utbildningssystemet, bestämmer sig för att bli yrkesförare. Effekten är ett tydligt sjunkande intresse för yrkesrollerna.

Diagram 27. Personer med körkort C eller D, procent och 1000-tal 1990–2015



Källa: Transportstyrelsen och SCB.

²⁴ Transportstyrelsen och SCB.

Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens är teoretiskt sett konkurrensneutral då den är baserad på ett EU-direktiv som omfattar samtliga EU-länder. I praktiken finns det dock en gråzon där tillämpningarna av direktivet kan skilja sig åt betydligt mellan länder, vilket får negativa konsekvenser för konkurrenskraften som följd.

Utöver dessa negativa konsekvenser tycks den således även ha lett till ett tydligt sjunkande intresse för körkort C eller D. Under 2015 hade 709 000 personer körkort C eller D utav totalt 308 831 som var sysselsatta inom transportnäringen. Det innebär att för varje person som jobbar inom transportnäringen finns 2,3 personer med C eller D-körkort. För att upprätthålla dagens rekryteringsbas skulle det – givet HUI Researchs sysselsättningsprognos – behövas 803 000 personer med körkort C eller D till 2030, det vill säga ytterligare 94 000 jämfört med idag.

Trenden är dock tydligt nedåtgående, och dagens kvot om 2,3 personer för varje sysselsatt i transportnäringen är mer än en halvering från 1993, då kvoten var 4,5 personer med körkort C eller D per varje sysselsatt. Givet de nya kraven för Yrkeskompetensbevis finns en betydande risk att antalet personer med körkort C och D fortsätter att minska, vilket riskerar att minska rekryteringsbasen ytterligare. Om trenden håller i sig så att kvoten fortsätter att sjunka med 3,1 procent per år – som skett mellan 1993 och 2012 – skulle detta innebära endast 444 000 personer med körkort C och D år 2030, det vill säga en kvot på 1,3 personer per varje sysselsatt i transportnäringen.

2.3.4 Ett växande rekryteringsbehov

Parallellt med ett sjunkande intresse för transportnäringen och minskande antal studerande på fordons- och transportprogrammet ökar samtidigt efterfrågan på arbetskraft från företagen. Detta innebär att det finns ett växande utbudsunderskott på arbetsmarknaden.

Rekryteringsbehovet varierar inom de olika underbranscherna inom transportnäringen. Branschrepresentanter från de stora delbranscherna gods- respektive persontransporter, samt motor har räknat ut att det finns ett sammantaget rekryteringsbehov om upp mot 11 000 nyanställda per år under de kommande åren. Därtill finns en rad andra delbranscher vars rekryteringsbehov grovt uppskattas till cirka 1 000 personer per år.²⁵ Samtidigt går det endast ut cirka 2 500 gymnasieelever från fordons- och transportprogrammet varje år, samt 6 000 personer från Arbetsförmedlingens arbetsmarknadsutbildning per år. I statistiken från Arbetsförmedlingens arbetsmarknadsutbildning finns det dock risk för dubbelräkningar då en och samma person kan gå flera utbildningar, varför utbudet därifrån med stor sannolikhet är lägre än 6 000 personer. Förutom att det finns risk för dubbelräkning är det svårt att se att alla kan räknas som möjliga arbetstagare inom transportsektorn. Detta sammantaget innebär ett utbudsunderskott på 1 800-4 000 arbetstillfällen per år. Det faktum att alla som går en relevant utbildning inte nödvändigtvis söker sig till transportnäringen efter examen sätter ytterligare press på rekryteringsbehovet. I den meningen konkurrerar transportnäringen även med andra branscher som har behov av liknande kompetens.

Tabell 3. Rekryteringsbehovet²⁶ och utbudsunderskottet

	Efterfrågan per år		Utbud per år
Lastbilsförare	4 000–6 000 personer ²⁷	Fordons- och transportprogrammet	2 500 personer
Motorbranschen	1 800 - 2000 personer	Arbetsmarknadsutbildning (Arbetsförmedlingen)	4 500 personer
Bussbranschen	Cirka 2 000 personer ²⁸		
Övriga delbranscher i transportnäringen	Cirka 1 000 personer		
Totalt	8 800– 11 000 personer	Totalt	7 000 personer

Källa: Motorbranschens yrkesnämnder (MYN och LYN), TYA, Transportföretagen, Sveriges Bussföretag, TransportNäringen i samverkan (2008), Skolverket SIRIS, Arbetsförmedlingen.

²⁵ Då faktiska beräkningar saknas för dessa delbranscher baseras den grova uppskattningen på samtal med branschföreträdare.

²⁶ Uppgifterna för åkeribranschen, taxibranschen, flygbranschen, petroleumbranschen, sjöfartsnäringen, hamnnäringen och tågnäringen är för 2008, men ger ändå en ungefärlig uppskattning av rekryteringsbehovet.

²⁷ Denna siffra baseras på de senaste årens rekryteringsbehov. Behovet är dock växande och siffran börjar troligen närma sig 7 000 personer per år.

²⁸ Rekryteringsbarometern, Sveriges bussföretag (2016).

Även på europeisk nivå råder det brist på arbetskraft i transportnäringen. Enligt EU-kommissionens beräkningar fanns det exempelvis ett rekryteringsbehov och underskott om 70 000 förare av tunga fordon (år 2009).²⁹ Förutsatt att den nedåtgående trenden med minskat intresse för fordons- och transportprogrammet fortsätter, samt att transportnäringens efterfrågan på arbetskraft fortsätter att öka riskerar underskottet att öka ytterligare, i såväl Europa som Sverige.

2.3.5 Behov av att satsa på vuxenutbildningar

Som nämnts ovan sker ett demografiskt skifte med många pensionsavgångar inom transportnäringen parallellt med en ökad efterfrågan på transporter. Därmed behövs tillgängligheten öka med fler utbildningsplatser inom den yrkesinriktade vuxenutbildningen på fler ställen i landet för att kunna bemöta rekryteringsbehovet inom transportnäringen i framtiden. Men det finns en begränsning i regelverket som styr tillträdet till den yrkesinriktade vuxenutbildningen. Och det är något som försvårar för den som senare i livet önskar utbilda sig till efterfrågade yrken i transportnäringen. Begränsningen innebär att den som bedöms stå långt från arbetsmarknaden prioriteras för studier inom yrkesvux framför den som redan har en examen med godkända betyg.

I praktiken innebär det att personer med ett fullständigt betyg från en högskoleförberedande gymnasieutbildning får svårt att yrkesväxla till ett praktiskt yrke, något som oundvikligen slår mot transportnäringens kompetensförsörjningsmöjligheter. Komvux har en viktig kompensatorisk roll för den som saknar delar av en utbildning eller behöver komplettera. Men om transportnäringen ska kunna växa behöver den yrkesinriktade vuxenutbildningen även göras tillgänglig för personer som på eget initiativ söker sig till transportnäringen.

2.3.6 Utbildningens kvalitet

Transportnäringen står inför utmaningar beträffande kvaliteten i utbildningen. Utmaningarna i kvaliteten är både av innehållsmässig och strukturell karaktär.

En utmaning kopplad till innehållet i utbildningen är den tekniska utvecklingen, som ställer nya krav på kompetens och kvalitet i såväl gymnasie- som vuxenutbildningen. Den tekniska utvecklingen kräver välutbildad arbetskraft med nya kunskaper inom tillverkning, installation, drift och underhåll av den nya tekniken. Om kvalitets- och kunskapsglappet blir för stort mellan utbildningen och marknadens efterfrågan riskerar detta att i längden skapa matchningsproblem och därmed stora kostnader för arbetsgivarna i transportnäringen. De ökade kraven på vidareutbildning som den tekniska utvecklingen medför innebär ökade kostnader för arbetsgivare. För att kunna erbjuda utbildningar som håller den kvalitet och nivå som den tekniska utvecklingen kräver, behövs lärare med rätt kompetens. Det blir allt svårare för lärare att kunskapsmässigt hålla takt med den snabba tekniska utvecklingen. Det finns därmed en ökad risk att lärare står för långt ifrån verkligheten och från aktuella kunskapskrav.

Vidare ställer ökningen av gränsöverskridande transporter ökade krav på språkkunskaper, kunskaper om internationella lagar, regleringar och miljökrav. Dessutom ökar kraven på att arbetstagarna besitter en social kompetens och servicenivå som krävs för att vara konkurrenskraftiga på en allt mer global marknad. Motorbranschen utgör ett tydligt exempel på hur både teknisk utveckling och en allt mer global marknad påverkar kraven på kunskap och kompetens. De som arbetar i motorbranschen idag behöver kunna hantera manualer på andra språk, ha kunskap om nya miljökrav kring råvaror och drivmedel samt kunna hantera felsökningar som blir allt mer komplexa i takt med den tekniska utvecklingen.

En strukturell utmaning kopplat till utbildningskvaliteten är bristen på samverkan mellan näringsliv och utbildningssystemet, vilken i sin tur bidrar till kunskapsgapet. Det finns ett starkt samband mellan god samverkan mellan näringsliv och utbildningssystemet och en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Enligt projektet Högskolekvalitet, som genomfördes av Svenskt Näringsliv, ökar sannolikheten för att nyexaminerade får ett kvalificerat jobb med i snitt 69 procent om samverkan med näringslivet har varit god under utbildningen.³⁰ Samverkan mellan näringslivet och utbildningssystemet tenderar att vara personberoende och därmed också sårbar. En tydlig stödstruktur för hur samverkan mellan näringslivet och utbildningssystemet ska fungera skulle kunna göra detta område mindre personberoende och därmed mindre sårbart. Denna typ av åtgärder kan sannolikt bidra till att säkerställa långsiktigt hög kvalitet i utbildningen.

²⁹ Europeiska Unionen, 2013.

³⁰ Svenskt Näringsliv, 2013.

3.

Slutsatser



- HUI Researchs prognos för transportnäringen räknar med en sysselsättningstillväxt om 0,8 procent per år fram till 2030, vilket skulle innebära 349 000 sysselsatta i transportnäringen år 2030. För att sysselsättningen ska hålla jämna steg med de framtida transportvolymerna som prognostiserats av Trafikverket skulle det behövas 386 000 sysselsatta i transportnäringen år 2030. Om sysselsättningen i branschen istället ska hålla jämna steg med den förväntade BNP-utvecklingen i Sverige måste sysselsättningen öka till 427 000 personer år 2030.
- Sysselsättningsökningen i transportbranschen skulle behöva vara kraftigare än vad som blir fallet om utvecklingen fortsätter enligt det historiska utvecklingsmönstret, för att inte ett sysselsättningsgap skall uppstå. Ett rimligt antagande är att sysselsättningen åtminstone bör hålla jämna steg med utvecklingen i transportvolymerna, möjligen med en något lägre arbetskraftsintensitet än idag, tack vare en viss grad av effektivisering. Ett försiktigt antagande är då att ett gap på omkring 30 000–40 000 personer riskerar att uppstå om sysselsättningsökningen inte klarar av att öka i takt med de framtida prognostiserade transportvolymerna.
- HUI Researchs prognoser visar att förskjutningen mot en äldre arbetskraft väntas förstärkas under prognosperioden fram till 2030. För att motverka att denna förskjutning blir alltför kraftig på längre sikt och att en brist på nyutbildad arbetskraft uppstår behövs effektiva satsningar på utbildningssidan – för att vända det nu minskande intresset för yrkesutbildningar – såväl som i strukturella frågor (vuxenutbildningar, övergång till Yrkesvux, med mera).
- Kostnader för arbete och drivmedel står för omkring hälften av transportföretagens totala kostnader. Statistik visar att Sverige är bland de länder i EU med absolut högst kostnader på dessa områden – där skatterna utgör en betydande del av de totala kostnaderna – vilket är ett hinder i konkurrensen med övriga EU-länder. Då kostnader för arbete och drivmedel står för en så pass stor del av transportföretagens totala kostnader och Sverige redan idag har ett högt kostnadsläge relativt konkurrentländer är det av största vikt att konsekvenserna av nya lag- och skatteförslag på dessa områden utreds ingående.
- Den nedåtgående trenden i antal personer som tar körkort C och D riskerar att leda till en kraftigt minskad rekryteringsbas och ett kompetensgap för många arbeten inom transportnäringen om samma utvecklings-mönster fortsätter. Under de senaste 20 åren har rekryteringsbasen minskat med 3,1 procent årligen. Kvoten har sjunkit från 4,5 personer med körkort C och D per varje sysselsatt i transportnäringen 1993 till endast 2,3 under 2015, vilket riskerar att sjunka ytterligare till 1,3 år 2030 om utvecklingen fortsätter i samma riktning. För att upprätthålla samma rekryteringsbas i förhållande till antal sysselsatta år 2030 som idag skulle antalet personer med C- och D-körkort istället för att fortsätta sjunka snarare behöva stiga med 94 000 personer. Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens kan vara en bidragande faktor till det minskande intresset för körkort C och D på grund av den kostnadsökning den inneburit.

- Under de senaste decennierna har även antalet personer med B-körkort minskat parallellt med en tydlig ökning i kostnaderna för att ta körkort. Andelen personer som har körkort i åldrarna 18-47 år har sjunkit från 85 procent till 73 procent mellan 1993 och 2015. Hela 9 av 10 transportföretag anser att körkort är näst viktigast för anställning efter yrkesspecifik kompetens. Beräkningar från HUI Research visar att en sänkning av körkortskostnaderna med 10 till 20 procent skulle kunna ge 1 000 nya ungdomsjobb i ekonomin som helhet. Sysselsättningseffekten av sänkta körkortskostnader skulle av naturliga skäl sannolikt vara än mer tydlig inom transportnäringen.
- Sysselsättningsstatistik visar att transportnäringen är en viktig bransch för integrationen av utrikes födda på den svenska arbetsmarknaden. Omkring var femte person som arbetar i transportnäringen idag är född utomlands, jämfört med endast var sjätte person i ekonomin som helhet.



Enligt HUI Researchs prognoser beräknas denna utveckling förstärkas ytterligare i framtiden: år 2030 väntas närmare var fjärde person som arbetar i transportnäringen vara född utomlands, och mer än hälften av dessa födda utanför Europa. Transportnäringen kan därmed komma att spela en allt viktigare roll för att minska polariseringen på den svenska arbetsmarknaden. Då detta enligt Framtidskommissionen väntas bli en av Sveriges största framtida utmaningar är det särskilt angeläget att undvika ett framtida sysselsättningsgap och att se till att transportnäringen får rätt förutsättningar för att skapa de jobb som behövs för en konkurrenskraftig och tillförlitlig transport av människor och varor i framtiden.

3.1 Transportföretagens förslag på åtgärder

Denna rapport har visat på transportnäringens betydelse ur ett sysselsättningsperspektiv, både i dag och i framtiden. För att kunna möta det framtida rekryteringsbehovet och säkra kompetensförsörjningen krävs det politiska satsningar, såväl kvalitativa som strukturella. Då transportnäringen har betydelse för andra näringar i Sverige, och därmed för jobbskapande och ekonomisk tillväxt i svensk ekonomi som helhet, blir denna fråga än mer viktig. Transportföretagen har därför tagit fram ett antal utgångspunkter och förslag på åtgärder inom arbetsmarknads- och utbildningsområdet som krävs för att säkerställa transportnäringens framtida konkurrenskraft:

- **Ungas intresse för yrkesutbildningar måste öka**
Vi har under ett flertal år i Sverige sett ett vikande intresse för yrkesutbildningar bland unga. Den här utvecklingen har tillsammans med minskande årskullar kraftigt bidragit till att bransch efter bransch fått problem med att hitta rätt kompetens. För att komma till rätta med det satsar transportnäringen årligen stora resurser på att bland annat kommunicera alla spännande jobb- och karriärmöjligheter som finns i transportnäringen. Men även offentliga insatser är nödvändiga. Regeringens satsning på 2016 som "Yrkesutbildningens år" och arrangemanget av EuroSkills – även det under 2016 – var positiva inslag. Transportföretagen välkomnar fortsatta offentliga och långsiktiga satsningar som bidrar till att förändra bilden av yrkesutbildningar.



EuroSkills 2016, Jonathan Rydberg och Andreas Siöberg

I linje med detta bör innehållet i SYV:s uppdrag (studie- och yrkesvägledare) förändras från informativ till mer rådgivande. Det förutsätter utbildningsinsatser för att SYV ska få än större kunskap om bland annat transportnäringens olika yrken liksom om behoven på arbetsmarknaden.

- **Möta företagets efterfrågan på kompetens**

Utbildningssystemet behöver i större utsträckning än i dag möta företagets efterfrågan på kompetens. Det handlar om att fördela de offentliga resurserna för att mer effektivt tillfredsställa transportnäringens kompetensefterfrågan – inte minst genom att bättre ta hänsyn till geografiskt och säsongsmässigt betingade skillnader när det gäller behovet av personal.

Att överutbilda, att utbilda till fel kunskaper eller att genomföra utbildningar i delar av landet där det inte råder en efterfrågan på arbetskraft sker inte sällan idag. I det här sammanhanget är yrkeshögskolan en förebild. Där finns nämligen en stark koppling mellan utbildningsutbud och behoven inom näringslivet. Effekten är också att elever som kommer ut från en yrkeshögskoleutbildning, i synnerligen stor utsträckning, får en anställning. Vi menar att yrkeshögskolan bör tjäna som förebild för andra delar av det offentliga utbildningssystemet. Inom delar av vuxenutbildningsområdet ser vi vidare flera exempel på mycket positiva utfall av utbildningsinsatser om man vid urvalet till dessa utbildningar integrerar företag med stor erfarenhet av rekrytering.

- **Utbildningskvaliteten** inom utbildningssystemet behöver stärkas – bland annat genom:

- Relevant, återkommande och tillräcklig kompetensutveckling av yrkeslärare. Idag har en majoritet av gymnasieskolans yrkeslärare en synnerligen begränsad årlig budget för kompetensutveckling. Och det är naturligtvis ett stort problem givet att den tekniska utvecklingen i transportnäringen är mycket snabb.
- En långsiktig och väl fungerande samverkan mellan utbildningsarrangör och näringsliv är nästan en garant för att utbildningen genererar anställningsbara elever. Öka därför resurserna till insatser som stimulerar en sådan samverkan – inte minst genom att inrätta regionala resurspersoner med uppgift att initiera och utveckla dialogen mellan skola och näringsliv.
- Fortsatt satsningen på att få fler att söka sig till en karriär som yrkeslärare då bristen på yrkeslärare har stor påverkan på utbildningssystemets förmåga att möta företagets efterfrågan.
- Säkerställ att tillsynsmyndigheter utför en kvalitativ uppföljning av yrkesutbildningarnas innehåll. Detta är angeläget då Skolinspektionen i dagsläget inte ser det som sin uppgift att säkerställa utbildningens kvalitet och avsaknaden av en uppföljning påverkar utbildningssystemets leveransförmåga.
- Utbildningsarrangörer måste ha förutsättningar att i utbildningen använda (teknisk) utrustning som motsvarar utvecklingen inom transportnäringen

- Då gymnasieskolan inte numerärt kommer att tillfredsställa transportnäringens efterfrågan på kompetens måste **antalet platser inom vuxenutbildningen öka**. En fortsatt utbyggnad av yrkesvux och yrkeshögskolan är därför nödvändigt. Samtidigt måste uppdragen till utbildningsarrangörer inom yrkesvux bli mer långsiktiga. Skälet är att få utbildningsarrangörer är villiga att ta risken att investera i en maskinpark för utbildningar som i praktiken kan komma att ges under endast ett år. Ett annat tungt skäl är att mer långsiktiga uppdrag möjliggör en bättre anpassning av kursstarterna till den faktiska efterfrågan på personal. Fortsatta satsningar på arbetsmarknadsutbildningar är också av mycket stor betydelse för transportnäringen. Det är av största vikt att upphandlingarna av arbetsmarknadsutbildningar mot transportnäringen verkligen fungerar då avbrott i utbildningarna har mycket stora konsekvenser för transportnäringens kompetensförsörjning.



Det är även viktigt att de utbildningsplatser som tillhandahålls verkligen blir utnyttjade. Av det skälet bör kommuner, som mottagare av statliga medel för att bedriva yrkesvux, åläggas att ta fram en plan för hur man avser att marknadsföra utbildningsplatserna.

- Tillträdet till den **yrkesinriktade vuxenutbildningen måste vara öppen** – det ska inte vara så att den som bedöms stå längst från arbetsmarknaden ska prioriteras för studier inom yrkesvux framför den som redan har en examen med godkända betyg. Ett sådant system skapar inlåsningseffekter som bidrar till matchningsproblemet inom transportnäringen.
- Fortsatt offentlig stöttning för utveckling och implementering av **valideringssystem, yrkesprov och branschrelaterade kvalitetssystem** är nödvändigt. När det gäller validering måste det finnas en offentlig finansiering tillgänglig för att säkerställa att sådana system långsiktigt kan upprätthållas. Detta då efterfrågan på validering kan variera över tid och nedgångar i efterfrågan gör att valideringssystem riskerar att läggas ned.

Transportföretagens erfarenheter av yrkesprov och kvalitetssystem är mycket goda då vi ser resultat såsom förbättrad utbildningskvalitet, större engagemang från såväl politik som företag och därmed förstärkt anställningsbarhet. En fortsatt utveckling och implementering av yrkesprov och kvalitetssystem förutsätter stor resurser varför även offentliga medel behövs.

- Det råder ett tydligt samband mellan innehav av körkort och anställningsbarhet. Som har framgått tidigare i rapporten uppger företag att körkortsinnehav – näst efter yrkesspecifik kompetens – är det viktigaste kriteriet för att anställa ungdomar. Integrera därför **körkortsutbildning för elever i gymnasieskolan**.

Appendix

A. HUI Researchs prognoser

Om prognosmodellen

Prognoserna har gjorts genom AR-modeller baserade på tidsseriedata från SCB (Rams) över antal sysselsatta (förvärvsarbetande) i Sverige mellan 1993-2015. Prognoser har gjorts dels för riket som helhet, dels uppdelat på ålder (3 grupper), samt uppdelat på födelseland (3 grupper). För varje prognoskategori har AR-modellen anpassats för att uppnå så hög prognosprecision som möjligt. Dessa anpassningar – så kallade val av modellspecifikation – har gjorts baserat på en utvärdering av prognosmodellerna mot faktiskt utfall under perioden 2010-2015, för att identifiera de modellspecifikationer som ger lägst prognosfel. Prognoshorisonten är dock längre (2016-2030) än denna utvärderingsperiod (2010-2015), varför resultaten bör tolkas med viss försiktighet. Kriteriet minsta möjliga prognosfel har i vissa fall även kompletterats med så kallade informationskriterier, AIC respektive BIC, vilka utgör standardiserade mått för att välja den modellspecifikation som bäst passar underliggande data. Nedan följer specifikationer av de respektive prognosmodellerna, inklusive koefficienter med tillhörande p-värden, där *=signifikant på en 95 procents signifikansnivå, **=signifikant på 99 procents signifikansnivå, respektive ***= signifikant på 99,9-procents signifikansnivå.

Prognos riket

$$\text{Sysselsatta}_t = -4462334^{***} + 0.7438707 \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0.3913696 \text{Sysselsatta}_{t-2} + 0.1704828 \text{Sysselsatta}_{t-3} + 2370.077^{***} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos 16-24 år

$$\text{Sysselsatta}_t = -950854,1^{***} + 0,7836143^* \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0,1194378 \text{Sysselsatta}_{t-2} - 0,0495509 \text{Sysselsatta}_{t-3} + 488,8556^{***} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos 25-54 år

$$\text{Sysselsatta}_t = 506529 + 0,8588418^* \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0,3165422 \text{Sysselsatta}_{t-2} - 152,3103 \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos 55-74 år

$$\text{Sysselsatta}_t = -3803596^{***} + 1,056535^{**} \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0,0617825 \text{Sysselsatta}_{t-2} - 0,1570693 \text{Sysselsatta}_{t-3} + 1926,279^{***} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos Födda i Sverige

$$\text{Sysselsatta}_t = -1039066^* + 0.9553457^{**} \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0.3366936 \text{Sysselsatta}_{t-2} + 0.1661425 \text{Sysselsatta}_{t-3} + 893.0049^{**} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos Födda utanför Sverige (inom Europa)

$$\text{Sysselsatta}_t = -1140622^{***} + 0,634169^* \text{Sysselsatta}_{t-1} - 0,3727777 \text{Sysselsatta}_{t-2} - 0,1303614 \text{Sysselsatta}_{t-3} + 579,0724^{***} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Prognos Födda utanför Europa

$$\text{Sysselsatta}_t = -2379652^{***} + 0,9154383^{***} \text{Sysselsatta}_{t-1} + 1195,58^{***} \text{Tid}_t + \varepsilon_t$$

Tabell. HUI Research prognoser 2016-2030

	Totalt	16-24 år	25-54 år	55-74 år	Födda i Sverige	Födda utanför Sverige (övr. Europa)	Födda utanför Europa
1993	254 649	21 298	199 579	33 772	235 444	14718	4487
1994	258 010	21 719	201 654	34 637	238 642	14563	4805
1995	264 603	22 569	205 565	36 469	244 382	14728	5493
1996	266 264	22 676	205 475	38 113	245 489	14824	5951
1997	268 111	23 098	204 680	40 333	246 897	14998	6216
1998	274 556	26 256	204 363	43 937	251 658	15865	7033
1999	280 584	28 106	206 497	45 981	255 309	16666	8609
2000	287 106	31 064	205 906	50 136	258 987	17752	10367
2001	287 081	29 957	203 745	53 379	257 261	18173	11647
2002	288 422	30 908	201 119	56 395	257 182	18612	12628
2003	284 183	28 982	198 036	57 165	252 176	18685	13322
2004	288 226	29 636	197 579	61 011	255 275	19857	13094
2005	289 578	30 140	197 213	62 225	255 308	20302	13968
2006	293 287	31 556	197 620	64 111	256 776	21021	15490
2007	302 612	33 722	201 484	67 406	262 962	22159	17491
2008	303 244	34 299	201 111	67 834	261 694	22522	19028
2009	291 865	29 409	195 361	67 095	250 922	21926	19017
2010	298 879	31 643	198 608	68 628	255 218	22834	20827
2011	306 034	33 477	201 467	71 090	258 659	24094	23281
2012	306 608	33 304	200 660	72 644	257 042	24585	24981
2013	308 519	32 752	201 568	74 199	256 197	25213	27109
2014	307 046	31 365	201 267	74 414	252 715	25847	28907
2015	307 831	30 985	201 433	75 413	250 382	26576	30869
2016	310 418	31 596	201 157	77 181	251 488	27 063	31 743
2017	313 026	32 218	200 882	78 990	252 598	27 559	32 642
2018	315 657	32 853	200 608	80 841	253 714	28 063	33 566
2019	318 309	33 501	200 333	82 736	254 834	28 578	34 516
2020	320 984	34 161	200 059	84 675	255 960	29 101	35 494
2021	323 681	34 834	199 785	86 660	257 090	29 634	36 498
2022	326 401	35 521	199 512	88 691	258 225	30 177	37 532
2023	329 144	36 221	199 239	90 770	259 366	30 730	38 594
2024	331 910	36 935	198 967	92 897	260 511	31 293	39 687
2025	334 699	37 662	198 695	95 075	261 662	31 866	40 811
2026	337 512	38 405	198 423	97 303	262 817	32 450	41 966
2027	340 348	39 162	198 151	99 584	263 978	33 044	43 154
2028	343 208	39 933	197 880	101 918	265 144	33 650	44 376
2029	346 092	40 720	197 610	104 307	266 315	34 266	45 633
2030	349 000	41 523	197 339	106 752	267 491	34 894	46 925

Tabell. HUI Research prognoser regionala
Genomsnittlig tillväxttakt 2016-2030

Stockholms län	0.6%
Uppsala län	1.6%
Södermanlands län	1.1%
Östergötlands län	0.3%
Jönköpings län	1.4%
Kronobergs län	1.1%
Kalmar län	- 0.1%
Gotlands län	-0.4%
Blekinge län	0.0%
Skåne län	1.1%
Hallands län	1.6%
Västra Götalands län	1.0%
Värmlands län	0.5%
Örebro län	1.2%
Västmanlands län	1.0%
Dalarnas län	0.4%
Gävleborgs län	0.4%
Västernorrlands län	0.2%
Jämtlands län	0.4%
Västerbottens län	0.3%
Norrbottnens län	0.2%
SUMMA	0.8%

Respondenter

Inför denna rapport genomfördes två intervjuer med respondenter från följande företag och organisationer:

Stefan Back, Transportföretagen, *intervjuad den 19 augusti 2015*

Ulrik Långberg, Sveriges Åkeriföretag, *intervjuad den 8 juli 2015*

Referenser

Arbetsförmedlingen

Arbetsförmedlingen, *Arbetsmarknadsutsikterna våren 2017*, 2017

Bil Sweden, *Rattavdrag? Sänkta kortkorts kostnaders effekt på sysselsättningen bland ungdomar*, 2013

Ekonomifakta, <http://www.ekonomifakta.se/sv/Fakta/Arbetsmarknad/Loner/Arbetskraftskostnader-internationellt/>

Europeiska Unionen, *Employment in the EU transport sector*, 2013

Europeiska kommissionen, *EU Energy, Transport and GHG Emissions, Trends to 2050, Reference scenario 2013*, 2013

Europeiska kommissionen, *Investing in the future of jobs and skills*, 2009.

Europeiska kommissionen, *White Paper – Roadmap to a Single Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011

Finansdepartementet promemoria (Fi2015/1733)

IMF, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/index.aspx>

LO och Svenskt Näringsliv, *Utbildning för bättre matchning på svensk arbetsmarknad*, 2015.

Motorbranschens yrkesnämnder (MYN och LYN)

Skolverket, SIRIS

Statistiska Centralbyrån (SCB)

Svenskt Näringsliv, *Infrastrukturskulden*, 2013

Svenskt Näringsliv, *Högskolekvalitet för bättre matchning och fler jobb*, 2013

Svensk Åkeri Tidning, <http://www.akeritidning.se/svensk-akeritidning/nyheter/2015/02/17/skatteverket-fortsatter-granska-transportnaringen>

TransportNäringen i samverkan (Transportföretagen, Föreningen Svenskt Flyg, Svenska Bussbranschens Riksförbund, SPI, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svensk Kollektivtrafik och Svenska Taxiförbundet), *Rekrytering i transportnäringen – en jobbfråga i tiden*, 2008

Tillväxtverket, *Remissvar till promemoria: "Vissa punktskattefrågor inför budgetpropositionen för 2016". Ert Dnr Fi2015/1733*, 2015

TransportNäringen i samverkan, *Transportvägen – framtidsvägen. En rapport om rekrytering och integration*, 2009

Transportstyrelsen

TYA

Universum, *FöretagsBarometern*, 2015

WSP och Transportföretagen, *Tillväxteffekter av att minska infrastrukturskulden*, 2014

transportforetagen.se
opinion.transportforetagen.se



@transportforetagen



@Transportft

Regionkontor

Falun

Box 1958, 791 19 Falun
Tel 023 580 00

Göteborg

Box 404, 401 26 Göteborg
Tel 031 62 94 00

Jönköping

Skolgatan 4, 553 13 Jönköping
Tel 036 30 32 00

Malmö

Box 186, 201 21 Malmö
Tel 040 35 25 00

Sundsvall

Torggatan 4, 853 32 Sundsvall
Tel 060 16 73 30

Umeå

Sveagatan 8, 903 27 Umeå
Tel 08 762 71 00

Växjö

Södra Järnväggsgatan 4A, 352 29 Växjö
Tel 0470 74 84 00

Örebro

Köpmangatan 23-25, 702 23 Örebro
Tel 019 19 57 00

Transportföretagen

Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress Storgatan 19
Tel 08 762 71 00
info@transportforetagen.se
transportforetagen.se

Biltrafikens Arbetsgivareförbund
Motorbranschens Arbetsgivareförbund
Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund
Sjöfartens Arbetsgivareförbund
Svenska Flygbranschen
Sveriges Bussföretag
Sveriges Hamnar
Säkerhetsföretagen
Transportindustriförbundet