



TRANSPORTFÖRETAGEN

Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad



Förord

I denna rapport analyserar vi hur transportnäringens behov av arbetskraft utvecklas fram till år 2035. Analysen synliggör transportnäringens långsiktiga rekryteringsbehov vilket är av stor betydelse för det fortsatta arbetet med att utveckla branschen. Vi hoppas att rapporten stimulerar till samtal om framtida satsningar som bättre möter transportnäringens rekryteringsbehov och därmed, i förlängningen, även bidrar till fortsatt samhällsutveckling.

Allt fler önskar information om hur transportnäringens rekryteringsbehov utvecklas över tid. Frågeställare återfinns inom politiken, bland myndigheter och i utbildningssystemet liksom inom det arbetsmarknadspolitiska området.

På senare år har uppfattningen om att den tekniska utvecklingen kommer att lösa transportnäringens rekryteringsbehov fått fotfäste. Bland annat har hänvisningar återkommande gjorts till konsekvenserna av digitalisering, elektrifiering och till självkörande fordon av olika slag – fordon som är smarta nog att reparera sig själva genom mjukvaruuppdateringar. Denna rapport slår fast att det inte stämmer. Att transportnäringen är stadd i förändring råder ingen tvekan om. Men den tekniska omställningen ändrar inte på förhållandet att transportnäringen fortsättningsvis kommer vara personalintensiv. I rapporten konstateras att efterfrågan på personal med rätt kompetens kommer att vara stark även i framtiden. Att tillfredsställa det rekryteringsbehovet är därför centralt för ett fungerande transportsystem. Misslyckas vi med det så stannar Sverige.

Vi har i rapporten valt att lyfta behoven fram till 2035 för att kunna svara på hur transportnäringens rekryteringsbehov långsiktigt förväntas utvecklas. Slutsatserna i rapporten hoppas vi kunna tjäna som ingångsvärden i dialogen om framtida satsningar avsedda att bättre möta transportnäringens rekryteringsbehov.

HUI Research har skrivit rapporten på uppdrag av Transportföretagen och ansvarar därmed för innehållet. Rapportens slutsatser är därför HUI Researchs med undantag för avsnitt 5 som redovisar Transportföretagens förslag till åtgärder för att bättre kunna möta den förväntade utvecklingen.

Förutom undertecknad har Tomas Tärnfors, branschutvecklare deltagit i rapportarbetet. Vår kollega Lena Engstrand har formgivit rapporten.

Caj Luoma

Chef kompetensförsörjning, Transportföretagen Stockholm i juni 2022



Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad

Om rapporten	5
Avsnitt 1: Transportnäringen idag och imorgon	6
Transportnäringens roll i samhället	7
Transporterna ökar	10
Avsnitt 2: Framtidens kompetensutmaningar	12
Prognoser för transportnäringen fram till 2035	13
Framtidens arbetskraft: Åldersstruktur	15
Framtidens arbetskraft: Integration	16
Framtidens arbetskraft: Körkort	18
Framtidens arbetskraft: Utbildning	20
Avsnitt 3: Teknikskiften ökar komplexiteten i kompetensbehovet	24
Transportnäringens framtid	25
Framtidens komplexa rekryteringsbehov	27
Framtidens möjligheter	31
Avsnitt 4: Slutsatser	32
Rekryteringsbehovet i transportnäringen är påtagligt	33
Rekryteringsbehovet blir allt mer komplext	34
Avsnitt 5: Transportföretagens förslag till åtgärder	35
Reformer, ekonomiska resurser och långsiktighet	36



Om rapporten

Denna rapport beskriver rådande och framtida rekryteringsbehov i transportnäringen, med prognoser fram till 2035. Rapporten är skriven av HUI Research, på uppdrag av Transportföretagen. Metoden består av tre delar: desk research, dataanalys och en intervjustudie.

För att bygga en stabil grund för rapporten genomfördes **desk research**. Rapporter, artiklar och annat material sammanställdes och analyserades för att bygga en förståelse för transportnäringen och de framtidsutmaningar som denna står inför. Genom intervjustudien samlades ytterligare material in genom tips på relevanta rapporter och artiklar från intervjudeltagare.

Dataanalyserna har främst utgått från registerbaserad arbetsmarknadsstatistik från Statistiska Centralbyrån. Statistiken omfattar antalet förvärvsarbetande inom transportnäringen (definierat som SNI-koderna: 19.2, 45, 49-53, 77.1, 77.33-4 samt 85.53) mellan åren 1993 och 2020. Utifrån denna statistik har HUI tagit fram prognoser som estimerar hur antalet förvärvsarbetande kan förväntas utvecklas framöver. Prognoserna har tagits fram med hjälp av en ARIMA-modell. Modellen applicerades på totalt antal förvärvsarbetande samt olika parametrar såsom: ålder, utbildning och födelseland. Utöver detta har statistik för exempelvis körkortsinnehav och utbildningsutbud tagits fram för att ytterligare underbygga analysen.

För att komplettera det kvantitativa arbetet genomfördes även en **intervjustudie**. Genom denna studie fångades perspektiv från följande målgrupper:

- Medlemsföretag
- Branschrepresentanter
- Experter inom teknikskiften och kompetensförsörjning kopplat till transportnäringen

Intervjuerna var semistrukturerade och berörde transportnäringens plats i näringslivet idag och framåt, teknikskiftet som transportnäringen står inför samt i vilken utsträckning och på vilka sätt dessa faktorer kan komma att påverka kompetensbehovet. Med hjälp av intervjuerna presenterar rapporten en nyanserad bild av framtidens rekryteringsbehov.





Avsnitt I

Transportnäringen idag och imorgon

Samhället är beroende av en fungerande och effektiv transportnäring. Utan transporter skulle inga varor levereras, varken företag eller människor emellan. Inga däck hade bytts, inga resor hade genomförts och det hade varit svårt att ta sig till arbete eller skola.

Transporterna möjliggör inte bara att samhället fungerar utan bidrar även till dess utveckling och tillväxt.

Detta avsnitt redogör för transportnäringens roll i samhället och hur näringen kan komma att utvecklas fram till 2035.

Transportnäringens roll i samhället

Transporter är näringslivets blodomlopp

Transportnäringen är en av näringslivets hörnstenar. Den står för över 4 procent av Sveriges totala BNP och sysselsätter över 300 000 individer.

En effektiv och funktionell transportnäring är en förutsättning för att samhället och vardagen ska fungera, vare sig det handlar om transportbärare i luften, på vattnet eller på land, för export eller import. Transportnäringen är involverad i många delar av samhället: bilköp, resor i kollektivtrafiken och flygresan utomlands. Även körkortslektioner har med transportnäringen att göra.

Under 2020 stod transportnäringen för mer än 4 procent av Sveriges BNP, och närmare en tiondel av samtliga näringsgrenars förädlingsvärde.¹ Under det senaste decenniet (2009-2019) har transportnäringens bidrag till BNP ökat med 52 procent.

Transportnäringen har inte bara stor inverkan på den ekonomiska utvecklingen i sin helhet, andra sektorer i näringslivet nyttjar dessutom transportnäringens produktion. Tillverkningsindustrin och jord-, skogs- och fiskeindustrin nyttjar nästan en femtedel av all transportnäringens produktion i Sverige. Även byggverksamhet respektive parti- och detaljhandel har stor användning av transportnäringen och nyttjar sammanlagt 17 procent av produktionen.

Eftersom transportnäringen omfattar samtliga transportslag och även försäljning och reparation av motorfordon är det inte speciellt förvånande att näringen nyttjar så mycket som 43 procent av sin egen produktion. En stor del av transportnäringen täcks dessutom inte av statistikunderlaget eftersom aktörer inom till exempel tillverkning, bygg och handel använder interna transporttjänster. Detta innebär att sektorn egentligen är större än vad som framgår av rapporten.

Transportnäringens funktion i samhället är tydlig och framtidens digitala utveckling och miljöutmaningar är något som i stor utsträckning kommer att påverka branschens behov av personal med rätt kompetens. Syftet med denna rapport är att redogöra för vilka rekryteringsutmaningarna är och hur dessa påverkar transportnäringen och därmed samhället.

¹ Exklusive: finans- och försäkringsverksamhet, offentlig förvaltning och försvar, förvärvsarbete i hushåll och verksamhet vid internationella organisationer



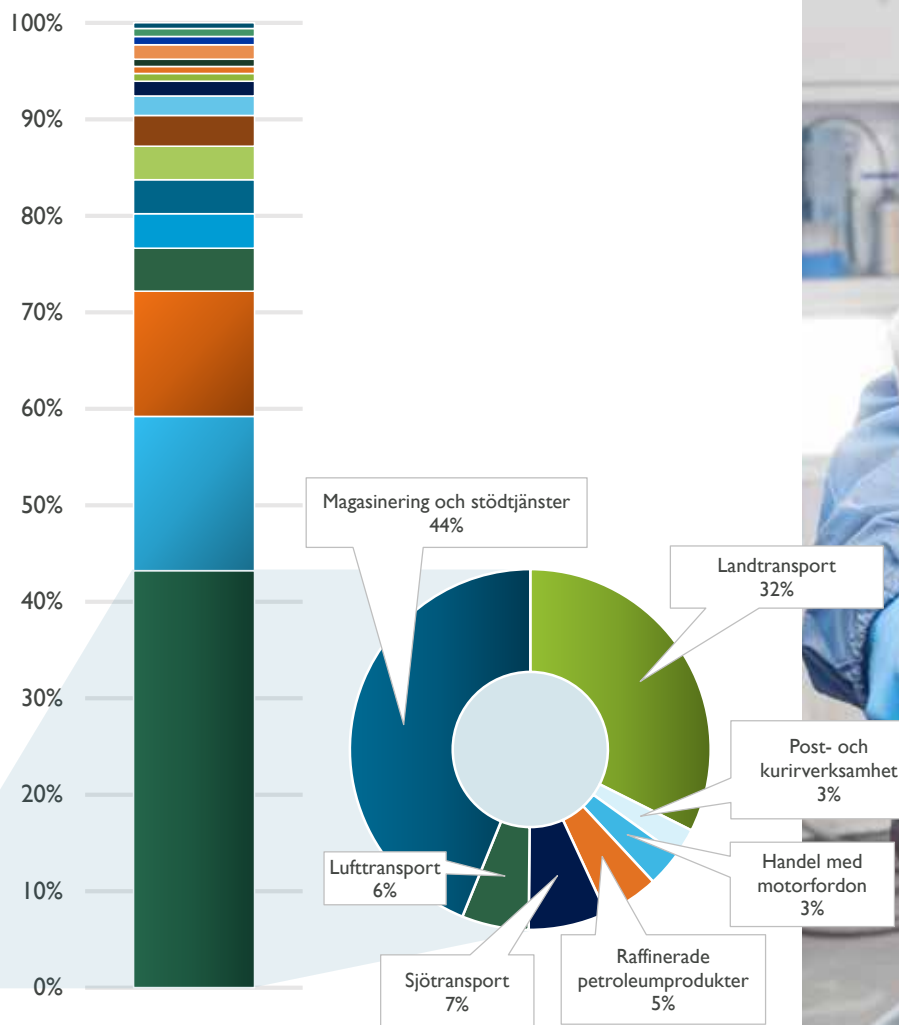
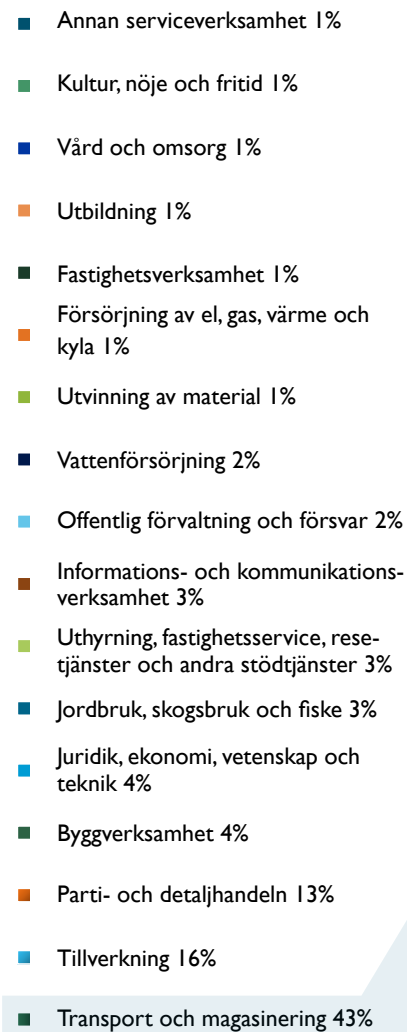
Tabell 1. Transportnäringen i siffror 2020

Antal företag	58 463
Nettoomsättning	1 068 839 mnkr
Förädlingsvärde	210 618 mnkr
Andel av BNP	4,2%
Antal förvärvsarbetande	318 187

Källa: SCB (Företagens ekonomi, nationalräkenskaperna och RAMS)

Transportnäringens roll i samhället

Diagram 1. Andelen av av transportnäringens produktion som används av andra näringar i Sverige, 2019 ²



²Detta görs utifrån antaganden att transportnäringen producerar produktgrupperna C19, G45, H49-53 och N77 enligt SPIN 2007

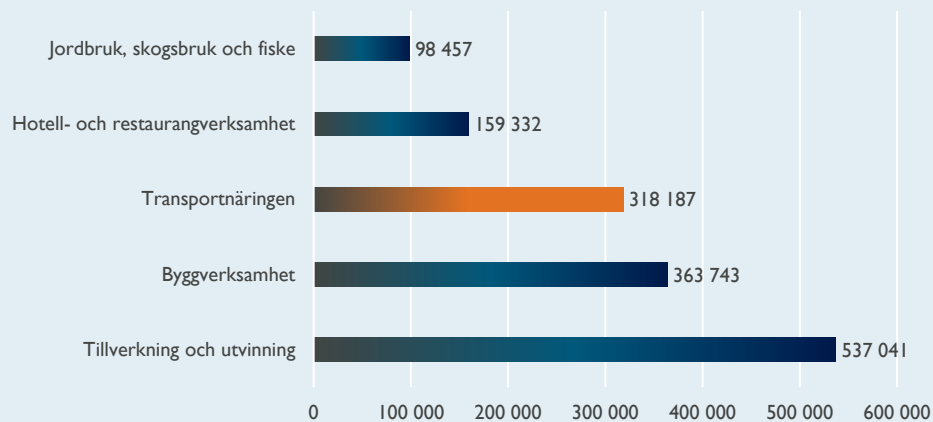
Transportnäringen sträcker sig långt ut i samhället

Transportnäringen är en bred näring, med delbranscher som sysselsätter en betydande del av Sveriges förvärvsarbete. Störst är landtransport som sysselsätter över 40 procent av transportnäringens förvärvsarbete.

År 2020 hade transportnäringen strax över 318 000 förvärvsarbete och stod för 6,4 procent av det totala antalet förvärvsarbete i Sverige. Många företag i andra branscher har interna transporttjänster, vilket innebär att näringen egentligen är större än vad som framgår av underlaget.

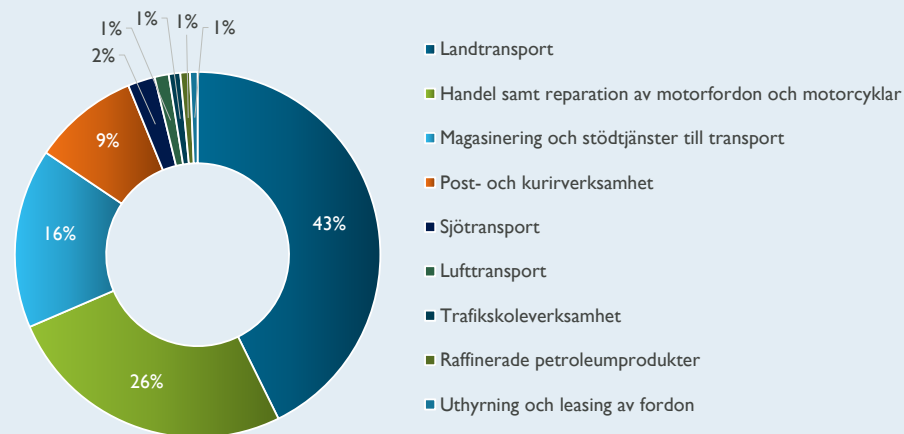
Landtransporter samt handel och reparation av motorfordon står för nästan tre fjärdedelar av transportnäringens förvärvsarbete.

Diagram 2. Antal förvärvsarbete inom transportnäringen samt ett urval andra branscher, 2020



Källa: SCB (Rams)

Diagram 3. Antal förvärvsarbete inom transportnäringen uppdelat på bransch, 2020



Källa: SCB (Rams)

Transporterna ökar i takt med Sveriges ekonomiska tillväxt

Transportarbete har historiskt sett utvecklats i takt med eller snabbare än den ekonomiska tillväxten. Enligt Trafikverkets långtidsprognoser kommer efterfrågan att vara fortsatt stark. Myndighetens prognoser ger en sammanlagd tillväxttakt om 29 procent mellan åren 2022 och 2040.

Bland de viktigare aspekterna som påverkar efterfrågan på transportarbete återfinns näringslivets utveckling och ett lands befolkningstillväxt. Det finns ingen större anledning att tro att något av detta kommer att utvecklas negativt i Sverige under de kommande 15 åren. Bortsett från utvecklingen under coronapandemin har även den svenska turistnäringen, som också är en transportanvändande näring, ökat stadigt under det senaste decenniet och antalet gästnätter har haft en årlig genomsnittlig ökning på 3 procent.⁴ Ett utökad behov av transporter framöver är därför att räkna med.

Transportarbete har historiskt sett utvecklats i takt med den ekonomiska tillväxten. Persontransporterna har under flera decennier till och med ökat gentemot BNP-tillväxten. En fortsatt positiv utveckling för persontransporterna är även vad Trafikverkets långtidsprognoser fram till 2040 förutspår. Enligt dessa kommer persontransporterna att öka med runt 1,1 procent per år, vilket innebär en ökning med 22 procent mellan 2022 och 2040.

³På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder i statistiken har den senaste metodens siffror applicerats på den genomsnittliga tillväxten från de tidigare åren.

⁴Tillväxtverkets årliga tillväxtdata för antal gästnätter

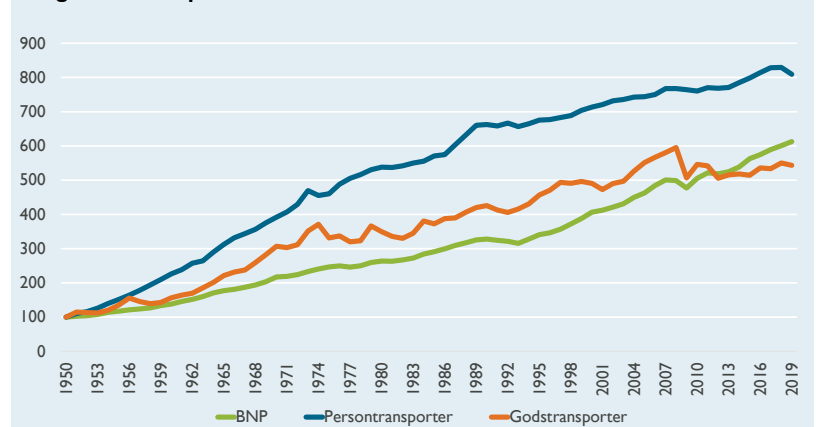
⁵Trafikanalys – lastbilstrafik (2021)

Godstransporterna har i flera decennier ökat i takt med BNP-utvecklingen och enligt Trafikverkets långtidsprognos kommer detta att fortsätta med en takt på 1,8 procent per år, vilket resulterar i en 38-procentig utveckling mellan 2022 och 2040. Bara mellan 2020 och 2021 ökade godstransportarbetet med 10 procent.⁵

Trafikverkets långtidsprognoser har i stor utsträckning baserats på Konjunkturinstitutets ekonomiska utvecklingsscenarion samt antaganden rörande politiska beslut där bland annat det klimatpolitiska ramverket betraktas som beslutad politik. Det innebär att transportarbete kommer att fortsätta utvecklas starkt även med hänsyn tagen till dess nuvarande klimatpåverkan. Sammantaget prognostiseras totalt en 29 procentig ökning i transportarbete (person- och godstransporter).

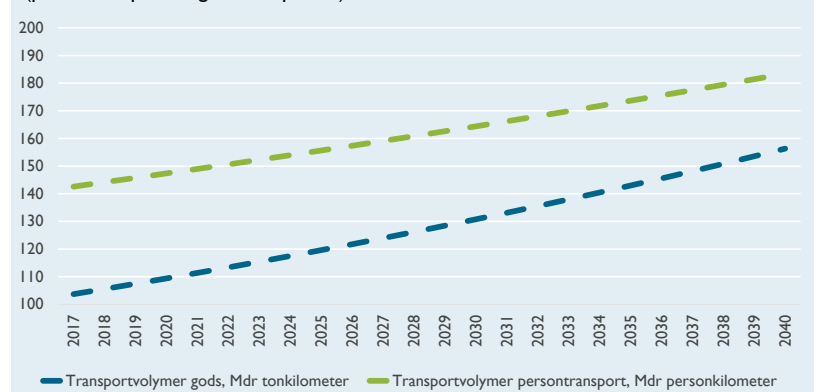
Ett aktuellt orosmoln är dock stigande oljepriser och inflation som självfallet har stor inverkan på transporter. Trots allt fler framsteg i elektrifieringen av fordonsflottan kommer transportnäringen fortsatt att vara beroende av olja som drivmedel. På grund av de geopolitiska förändringar som setts under inledningen av 2022 är läget än mer oklart när det gäller oljeprisets framtida utveckling.

Diagram 4. Transportarbete och BNP 1950-2019, index 100= år 1950³



Källa: Trafikanalys och SCB (Nationalräkenskaperna)

Diagram 5. Trafikverkets prognostiserade transportvolymer 2017-2040 (person- respektive godstransporter)



Källa: Trafikverket

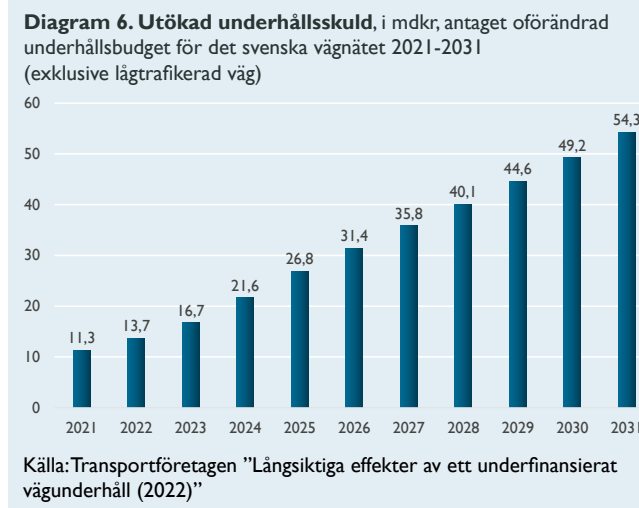
Finns förutsättningarna för att möta framtidens transportvolym?

Ökande transportvolym kräver en fungerande infrastruktur. Redan idag finns en underhållsskuld i förhållande till vår infrastruktur, och den ser ut att växa för varje år. Med en oförändrad underhållsbudget kan denna skuld komma att uppgå till så mycket som 54 miljarder kronor år 2031, vilket kommer att skapa svåra utmaningar för framtidens transportnäring.

Ökade transportvolym behöver en fungerande infrastruktur med tillräckligt underhåll och tillräckliga investeringar. I en rapport från Transportföretagen 2022⁶ beskrivs att om underhållsbudgeten för vägunderhåll inte utökas riskerar vi att femdubbla underhållsskulden på tio år och markant underminera infrastrukturen i Sverige. Om nuvarande underhållsbudget för vägbeläggning kvarstår kan underhållsskulden för vägnätet gå från cirka 11 miljarder kronor 2021 till hela 54 miljarder år 2031.⁷

För att täcka underhållsbehovet för våra befintliga vägar och samtidigt effektivt sänka skulden behövs, enligt rapporten, en årlig budget på runt 7,6 miljarder kronor. För att bibehålla nuvarande kvalitet måste budgeten ligga på i snitt 5,3 miljarder kronor per år.

Ska ytterligare transportvolym befinna sig på det svenska vägnätet behövs underhåll och infrastrukturinvesteringar som tillåter det. Speciellt om utvecklingen kräver omställning både till en allt mer elektrifierad fordonsflotta och till en viss del autonom sådan. Dessa siffror berör dessutom endast vägtrafik. Underhållsskulden är betydande även när det gäller järnvägsnätet. Om uppsatta klimatmål och ökade transportvolym på vägnätet ska kunna uppnås förutsätter det en infrastruktur som underhålls och byggs ut för att möta de framtida behoven.



Tabell 2. Antagen budget för vägunderhåll 2020-2030

Budgetpost	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Basunderhåll	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Beläggning	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000
Vägar på landsbygden	500	500	500	0	0	0	0	0	0	0	0
Bärighetsförstärkning	0	0	0	0	0	500	500	500	500	500	500

⁶Transportföretagen "Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll (2022)"

⁷I beräkningarna är lågtrafikerade vägar exkluderade. Skulderna är därför exklusive kostnaden för detta underhåll. Till exempel uppskattas underhållsskulden för vägnätet 2022 ligga på 17,3 miljarder kronor när lågtrafikerade vägar inkluderas. Den årliga skulden bör således vara högre och därmed budgetbehovet.



Avsnitt 2

Framtidens kompetensutmaningar

Transportnäringen står inför ett antal utmaningar inom kompetensförsörjning och rekrytering. Genom att prognostisera hur transportnäringen kan komma att se ut i framtiden får vi en tydligare bild av utmaningarna. Här presenteras dessa framtidsprognoser med sikte på hur transportnäringens arbetskraftsbehov ser ut fram till år 2035 om utvecklingen fortsätter som den gjort historiskt.

År 2035 prognostiseras transportnäringen sysselsätta över 343 000 personer

Sysselsättningsprognosen visar att antalet förvärvsarbetande inom transportnäringen förväntas öka stadigt framöver.

År 2035 kan det vara så många som 343 000 sysselsatta i näringen. Det innebär en ökning med minst 25 000 förvärvsarbetande jämfört med år 2020.

Antalet förvärvsarbetande inom transportnäringen har historiskt sett haft en relativt stark men volatil utveckling. Kraftiga nedgångar i kriser har följts av starka tillväxtstider. HUI har med utgångspunkt i SCB:s RAMS-statistik gjort en prognos över förvärvsarbetsutvecklingen i transportnäringen 2020 till 2035. Prognosen har gjorts med hjälp av en autoregressiv integrerad modell⁸ som baserar utvecklingen på de samband som återfinns i dataserien mellan åren 1993 och 2019. Modellen tar således inte hänsyn till några andra framtida prognosantaganden. Den räknar till exempel inte med klimatmål eller ökande teknisk utveckling såsom automatisering, digitalisering, elektrifiering eller andra liknande faktorer. Sett till denna sysselsättningsprognos kommer den genomsnittliga utvecklingen framåt att ligga på 0,51 procent per år, vilket är strax under den genomsnittliga tillväxten mellan 1993 och 2019 som låg på 0,58 procent. Under perioden var tillväxten starkast mellan 1993 och 2006 och svagare mellan 2009 och 2019.

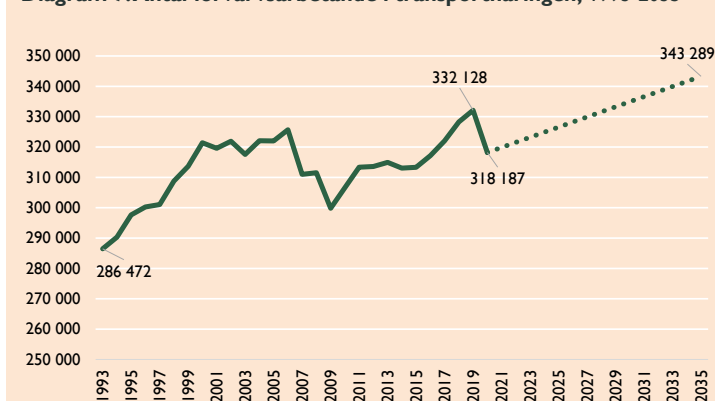
Sysselsättningsprognosen visar på att det år 2035 kommer att finnas ytterligare 25 000 sysselsatta inom transportnäringen. Detta är huvudscenariot i rapporten och vad alla prognosunderlag senare i rapporten

hänvisar till. Ytterligare ett antal sysselsättningsprognoser har gjorts med samma modell, fast med brytningar på exempelvis ålder, kön födelseland och utbildning. Detta för att ge en så nyanserad bild som möjligt av hur sysselsättningsutvecklingen i transportnäringen kan komma att se ut framöver.

Transportnäringen står nämligen inför ett antal stora utmaningar såsom klimatomställningar, utökade kompetensbehov, en hög andel äldre i arbetsstyrkan och minskade antal individer med C- och D-körkort, vilket kommer att förstärka svårigheten att hitta rätt kompetens. Det finns en problembild när det gäller antalet förvärvsarbetande, rekryteringsbehoven, näringens utmaningar och samhällets utökade behov av transporter. I kommande avsnitt kommer transportnäringens betydelse för arbetsmarknaden att konkretiseras utifrån hur det ser ut i nuläget och prognostiseras att se ut gällande bland annat utbildning, kompetens och rekrytering.

⁸Modellen baseras på samband från historiskt utfall och letar trender för att prognostisera framtida utveckling. En algoritm testar ett stort antal modeller och väljer lägst AIC, som estimerar prediktionsfel, och bäst MLE, maximum likelihood estimation, som ger parametrar med högsta sannolikhet för att producera observerad data. År 2020 har använts för att applicera prognosens tillväxttakt för att på ett bättre sätt spegla verkligheten och en långsam återgång till en normalutveckling efter coronapandemin.

Diagram 7. Antal förvärvsarbetande i transportnäringen, 1993-2035



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

Andra prognosscenarion innebär ytterligare rekryteringsbehov

Alla tre scenarierna visar att det finns ett behov av fler förvärsarbetande i transportnäringen, men också att det finns en stor sannolikhet för ett underskott av förvärsarbetande år 2035 om tillgången inte utvecklas i takt med transportbehoven och den ekonomiska tillväxten.

Den modellerade sysselsättningsprognosen för behovet av förvärsarbetande i transportnäringen baseras på sysselsättningsutvecklingen från 1993 och framåt. Om vi ser till antaganden om hur transportvolymerna och den ekonomiska tillväxttakten förutsätts öka, vilket både Trafikverket och Finansdepartementet gör i sina prognoser, kan det krävas fler förvärsarbetande än vad sysselsättningsprognosen täcker. I så fall uppstår ett sysselsättningsgap. För att illustrera detta har två tillväxttal jämförts med prognosen; Finansdepartementets förväntade BNP-tillväxt enligt långtidsutredningen (2019) samt den genomsnittliga tillväxttakten för gods- och persontransportvolymerna i Trafikverkets långtidsprognoser (2020).

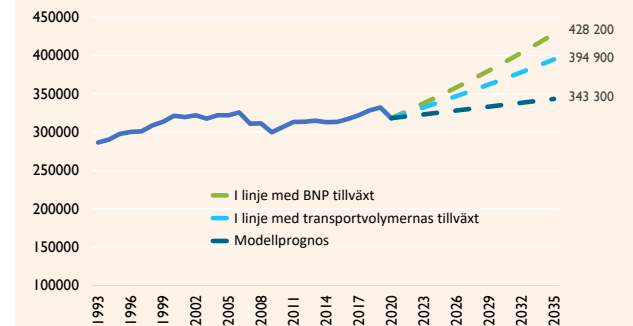
Om antalet potentiella arbetstillfällen skulle utvecklas i takt med BNP-tillväxten uppstår ett gap på nästan 85 000 förvärsarbetande i jämförelse med sysselsättningsprognosen. Denna prognos har en hög tillväxttakt och förutsätter att antalet arbetstillfällen ökar med 2,0 procent per

år. Den historiskt starkast växande perioden för antalet förvärsarbetande motsvarar en årlig ökning på 1,7 procent (1993-2000), så det är inte omöjligt att behoven skulle kunna öka i en sådan takt över en längre tid. Utgår vi från Trafikverkets prognoser över transportarbeten, som är något mer direkt knutna till arbetstillfällen för transportnäringen, får vi en genomsnittlig årlig tillväxt på 1,45 procent och ett potentiellt sysselsättningsgap på nästan 52 000 förvärsarbetande.

Något som kan antas påverka storleken på dessa gap de kommande 13 åren är teknisk utveckling och effektivisering, men även om behovet halveras kvarstår ett gap på 25-40 000 förvärsarbetande. Transportnäringens kommande teknikskifte kan kräva ett utökat kompetensbehov när gammal och ny teknik ska samexistera, dvs det skapar en efterfrågan på ännu fler medarbetare. Detta diskuteras ytterligare i rapportens tredje kapitel. För att möta framtidens utmaningar, transportbehov och potentiella syssel-

sättningsgap behöver transportnäringen ett utökat tillskott av förvärsarbetande med rätt förutsättningar och kompetenser.

Diagram 8. Tre prognostiserade scenarion kring sysselsättning i transportnäringen, 2020-2035



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

Tabell 3. Tre scenarion för den framtida sysselsättningen i transportnäringen		Tillväxttakt 2020-2035	Antal sysselsatta i transportnäringen år 2035	Rekryteringsbehov av förvärsarbetande i förhållande till 2020
Scenario 1	Modellerad prognos för sysselsättning i transportnäringen	0,51%	343 300	25 000
Scenario 2	Genomsnittlig tillväxttakt, gods- och persontransport - Transportvolym (gods) - Transportvolym (person)	1,45% 1,8% 1,1%	394 900	77 000
Scenario 3	Genomsnittlig BNP-tillväxt	2,0%	428 200	110 000

Sveriges åldrande befolkning gör avtryck i transportnäringen

Allmänt är en allt mer åldrande befolkning att vänta – vi lever längre och färre föds. Prognoserna för åldersstrukturen inom transportnäringen visar på en liknande trend. Där allt större andel sysselsatta kommer vara i övre medelåldern, det vill säga äldre än 55 år.

Den demografiska strukturen i Sverige förändras. Fram till 2030 räknar SCB med att åldersgruppen över 80 år kommer att öka med en kvarts miljon. Regeringen räknar med att en fjärdedel av befolkningen är äldre än 65 år 2030. Det är inte bara så att vi blir äldre och att medelåldern ökar utan det föds även färre barn och vi har genomsnittligt mindre familjer. Att allt färre arbetsföra unga ska ta hand om allt fler äldre är ett problem med många konsekvenser.

För transportnäringen, som under de närmaste årtionena står inför ett utökad behov av förvärvsarbetande, potentiella sysselsättningsgap och klimat- och digitaliseringsom-

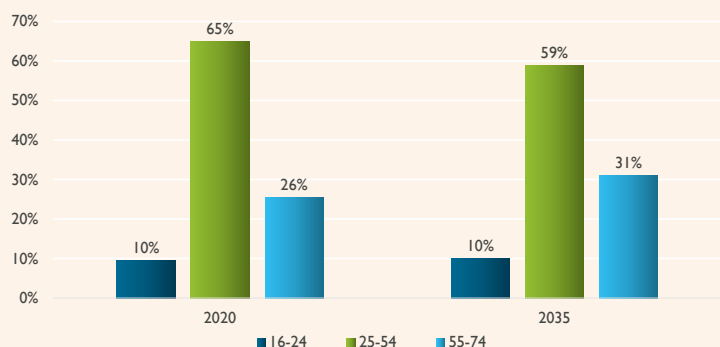
ställningar, är en åldrande arbetsför befolkning ett aktuellt ämne. Idag följer näringens åldersstruktur trenden i resten av samhället där äldre utgör en allt större del av antalet förvärvsarbetande. Det är till och med så att transportnäringen ligger över snittet vad gäller åldrarna 55-64 år och under snittet när det gäller de yngre åldersgrupperna, förutom 16-24 år.

På sikt kommer den nuvarande åldersstrukturen att förändras och en allt större andel förvärvsarbetande kommer att vara äldre. Utan några förändringar prognostiseras åldersgruppen 55-74 år stå för en tredjedel av alla förvärvsarbetande inom transportnäringen medan andelen

unga kommer att förbli densamma, på grund av det utökade antalet arbetande. Det stora segmentet, med arbetstagare i åldrarna 25-54, kommer sakta men säkert att krympa när fler passerar 55-årsstrecket medan färre flödar in från åldersgruppen 16-24 år.

Fortsätter utvecklingen enligt sysselsättningsprognosen riskerar därför transportnäringen att i allt större utsträckning tvingas förlita sig på en allt mer åldrande arbetsstyrka. För att motverka detta behöver näringen få in ytterligare arbetskraft från åldersgruppen 16-24 och utöka rekrytering från den arbetsföra åldersgruppen 25-54.

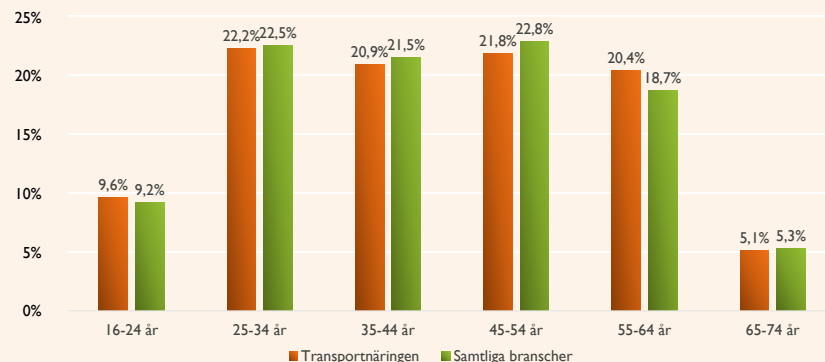
Diagram 9. Åldersstruktur inom transportnäringen 2020 och 2035



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



Diagram 10. Åldersstruktur inom transportnäringen och näringslivet 2020



Källa: SCB (Rams)

Transportnäringen som motor för integration

Transportnäringen ligger över snittet vad gäller antalet sysselsatta med europeisk- eller utomeuropeisk bakgrund. 2020 var en fjärdedel av transportnäringens förvärvsarbetande utrikesfödda och prognosen pekar på en fortsatt ökande andel för denna grupp.

Andelen sysselsatta inom transportnäringen som är födda utomlands har ökat markant under de senaste åren. Transportnäringen ligger över snittet när det kommer till andelen förvärvsarbetande utlandsfödda, vilket tyder på att branschen är en integrationsmotor med en positiv inverkan på utanförskapet i det svenska samhället. Jämför vi med näringslivets samtliga förvärvsarbetande har transportnäringen en fem procentenheter högre andel utlandsfödda än snittet. Betydligt högre än till exempel byggsektorn, som däremot har en hög andel arbetande födda i övriga Europa. Vård och omsorg (inte sjukvård) samt hotell- och restaurangbranschen är två integrationsmotorer som har lyckats bättre än transportnäringen när

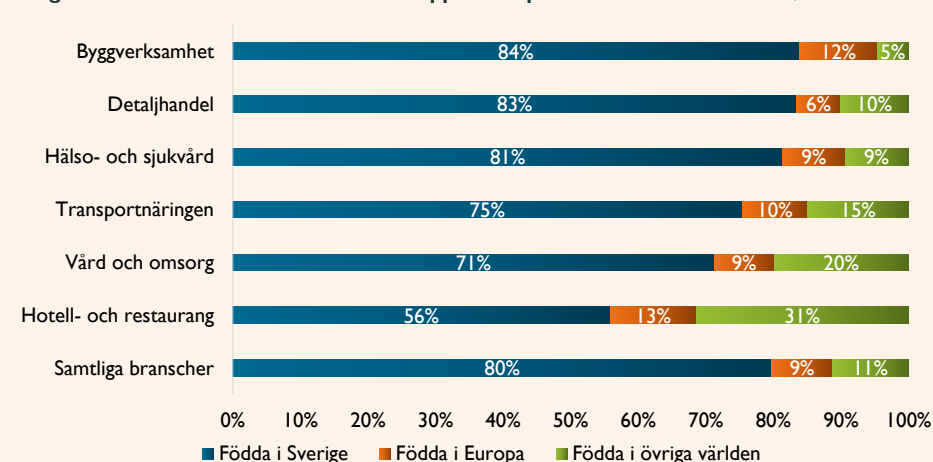
det kommer till utomeuropeiskt födda. Samtidigt är transportnäringen en relativt kompetenskrävande näringsgren när det kommer till utbildning och behörigheter, men branschen har trots det varit mycket effektiv när det gäller att på kort tid sätta utrikesfödda i arbete. Transportnäringen är den tredje största integrationsmotorn i svenskt näringsliv.

2015 stod utrikesfödda för 19 procent av transportnäringens förvärvsarbetande och år 2020 var andelen 25 procent. På fem år lyckades näringen öka andelen utrikesfödda förvärvsarbetande med totalt sex procentenheter. Prognosen pekar på en fortsatt hög sysselsättning

där andelen förvärvsarbetande utlandsfödda ökar från 25 till 32 procent mellan 2020 och 2035. Födda utanför Europa kommer att ha starkast tillväxttakt och stå för sex av dessa sju procentenheter. Utrikesfödda kan alltså komma att utgöra en tredjedel av transportnäringens arbetskraft år 2035.

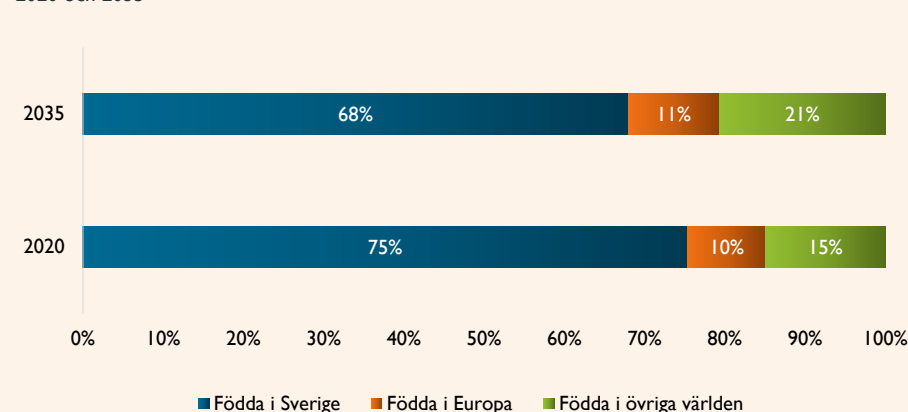
Utvecklingen i transportnäringen ligger i linje med regeringens övergripande mål för att motverka segregation och långtidsarbetslöshet, som i högre utsträckning drabbar utrikesfödda. Transportnäringen är redan en viktig del i detta arbete och prognosen tyder på att den kommer att fortsätta vara det.

Diagram 11. Andelen förvärvsarbetande uppdelade på födelseland och bransch, 2020



Källa: SCB (Rams)

Diagram 12. Andelen förvärvsarbetande inom transportnäringen uppdelade på födelseland 2020 och 2035



Källa: SCB (Rams) och HUI research (prognos)

Andelen anställda med utländsk bakgrund fortsätter öka

Enligt prognoser kommer andelen förvärvsarbetande inom transportnäringen som är födda utanför Europa att ha en genomsnittlig tillväxttakt på 2,7 procent per år. För födda i övriga Europa är motsvarande ökningstakt 1,5 procent. Tillväxtökningen för utrikesfödda under perioden 2020 till 2035 beräknas uppgå till hela 40 procent.

Sysselsättningsprognoserna för antalet utrikesfödda verkssamma inom transportnäringen visar på att den även fortsättningsvis kommer att vara viktig för integrationen i Sverige.

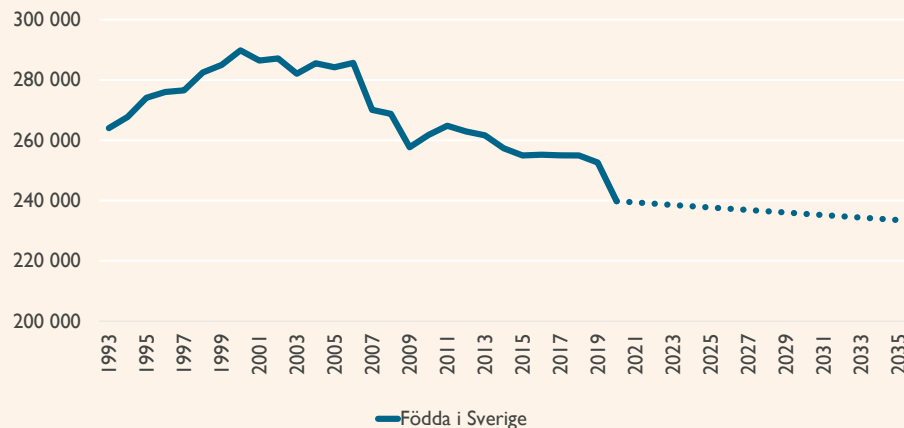
Andelen förvärvsarbetande födda utanför Europa har snabbast tillväxttakt med ett genomsnitt på 2,7 procent per år, vilket innebär en ökning från cirka 49 000 till 71 000. En ökning som gör att utomeuropeiskt födda på egen hand kommer att utgöra var femte förvärvsarbetande i transportnäringen 2035. Gruppen utrikesfödda inom Europa kommer också att fortsätta växa, om än inte i

samma takt. Genomsnittsutvecklingen ligger på 1,5 procent per år. Den utrikesfödda arbetsföra befolkningen är i genomsnitt yngre än den svenska och kan därmed bidra till en minskad ålderseffekt om man fortsatt attraherar fler från dessa grupper.

Samtidigt som andelen utrikesfödda ökar kommer andelen sysselsatta som är födda i Sverige, enligt prognosen, att minska med 0,17 procent per år som en konsekvens av att arbetstagarna åldras och successivt går i pension samtidigt som inflödet av unga minskar.

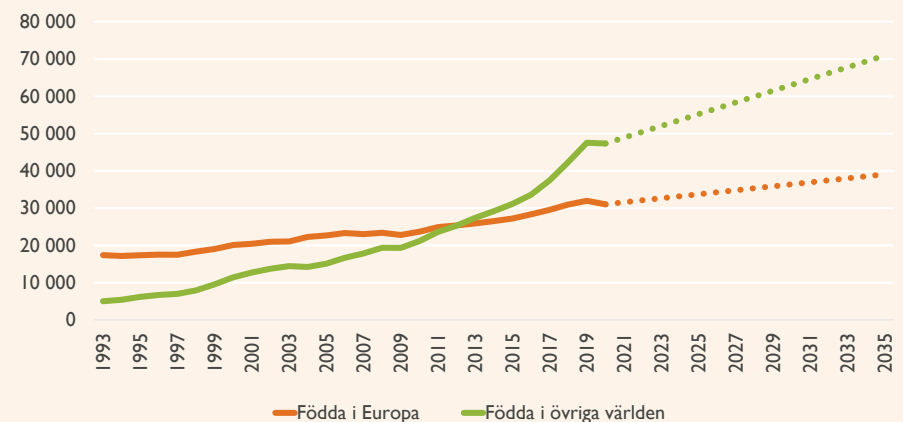
Om utvecklingen fortgår som prognostiserat kommer de utrikesfödda att vara extremt värdefulla för transportnäringen, inte bara ur ett integrationsperspektiv utan även ur rekryteringssynpunkt. I och med näringen står inför många framtida rekryterings- och kompetensutmaningar samt en sjunkande andel förvärvsarbetande födda i Sverige blir de utrikesföddas vikt än mer påtaglig. Det kommer därför att vara fortsatt viktigt att ge utrikesfödda möjligheten att rekryteras till transportnäringen. Om näringen fortsatt kommer att behöva förlita sig på denna grupp som en primär rekryteringsbas måste förutsättningarna för detta finnas på plats.

Diagram 13. Antal förvärvsarbetande födda i Sverige, 1993-2035



Källa: SCB (Rams) och HUI research (prognos)

Diagram 14. Antal förvärvsarbetande inom transportnäringen födda utanför Sverige, 1993-2035



Källa: SCB (Rams) och HUI research (prognos)

Färre unga investerar i körkort

Andelen arbetsföra individer med körkort har minskat med 6 procentenheter sedan 1990, med störst tapp i åldersspannen 18-24 år och 25-44 år. Att ha körkort är en viktig inkörsport till arbetsmarknaden, särskilt till transportnäringen.

Trenden för andelen körkortsinnehavare i den arbetsföra befolkningen ökade fram till i mitten av 2000-talet för att sedan minska. År 2020 hade 78 procent av den arbetsföra befolkningen körkort. Innehavet var lägst bland unga vuxna, 18-24 år, och bland individer i åldersgruppen 25-44 år. Detta är till viss del en befolkningsökningfaktor, antalet körkortsinnehavare har ökat överlag men inte i takt med befolkningen och därför uppstår ett tapp vad gäller andelen som har körkort. En oroande trend eftersom befolkningsökningen i sig medför ett ökat behov av transporter och förare.

Körkort är en inkörsport till arbetsmarknaden, speciellt i transportnäringen. Det finns få jobb där ett körkort inte är meriterande, speciellt i yngre åldrar. Många jobb som specifikt kräver körkort har ofta få andra krav på erfarenheter, det vill säga instegsjobb, vilket gör körkortet till en potentiell inkörsport till arbetsmarknaden för individer utan examen.⁹ Om färre i den arbetsföra befolkningen har körkort blir det svårare att rekrytera förare.

Ett samhälle där en mindre andel av befolkningen innehar körkort måste också i större utsträckning förlita sig på allmänna och kollektiva persontransporter. Nästan en fjärde-

del av den arbetsföra befolkningen saknar idag möjlighet att nyttja personbilstrafiken och om trenden fortsätter kommer behovet av persontransporter att fortsätta öka.

Körkortsinnehav är en viktig förutsättning för införskaffande av högre körkortsbehörighet, såsom C- och D-körkort, något det finns ett minskande antal innehavare av. Om allt färre tar körkort kommer behovet av persontransporter, såsom buss, att öka samtidigt som det blir svårare att rekrytera de behövliga kompetenserna bland den arbetsföra befolkningen.

Diagram 15. Körkortsinnehavare bland den arbetsföra befolkningen per åldersgrupp, 1980-2020.
Källa: SCB och Transportstyrelsen

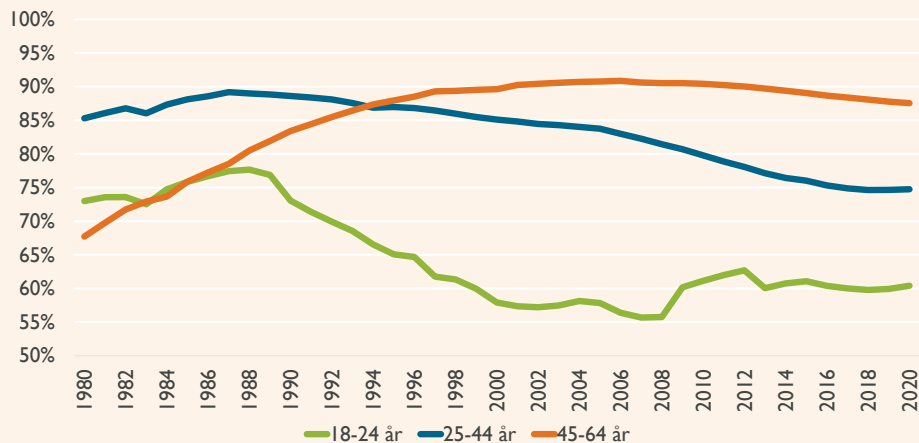
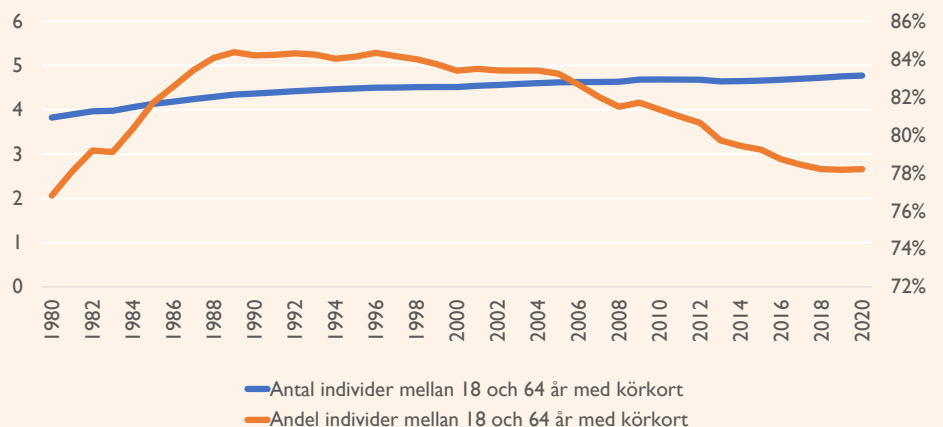


Diagram 16. Körkortsinnehavare bland den arbetsföra befolkningen, 1980-2020.
Källa: SCB och Transportstyrelsen



⁹"Fler körkort ger fler jobb" – transportföretagen (2019)

Andelen med körkortsbehörigheterna C och D har halverats på 20 år

Under de senaste två decennierna har andelen av den arbetsföra befolkningen som har körkort för lastbil respektive buss, dvs körkortsbehörigheterna C och D, halverats.¹⁰ Detta utgör ett stort problem för ett samhälle och en transportnäring där ökade transportvolym förväntas.

En viktig förutsättning för att kunna tillfredsställa den höga tillväxten av transportvolym som prognostiseras är att det finns individer med rätt kompetenser. Trots effektivisering och digitalisering kommer människan att utgöra en stor del av logistikkedjan under prognoshorisonten fram till 2035. Att det då finns en negativ trend både vad gäller antal och andel individer som har körkortsbehörigheterna C och D är oroande för både näringen och samhället. För att kunna säkerställa en fortsatt god ekonomisk utveckling och en tillväxt av transportvolymerna behövs det förare. Buss- och lastbilsnäringarna är dessutom branscher som kommer att ha stora anställningsbehov under de kommande åren, runt 1 500 respektive 4 000 individer per år.¹¹ Om den nedåtgående trenden för körkortsbehörigheterna C och D fortgår kommer det att bli svårt för dessa branscher att rekrytera förare.

För att kunna motverka trenden och för att transportnäringen inte ska stå inför en underskott av behöriga förare behövs åtgärder för

att förse befolkningen med körkort, specifikt högre nivåer såsom C- och D-körkort där andelen behöriga bland den arbetsföra befolkningen har halverats på 20 år.

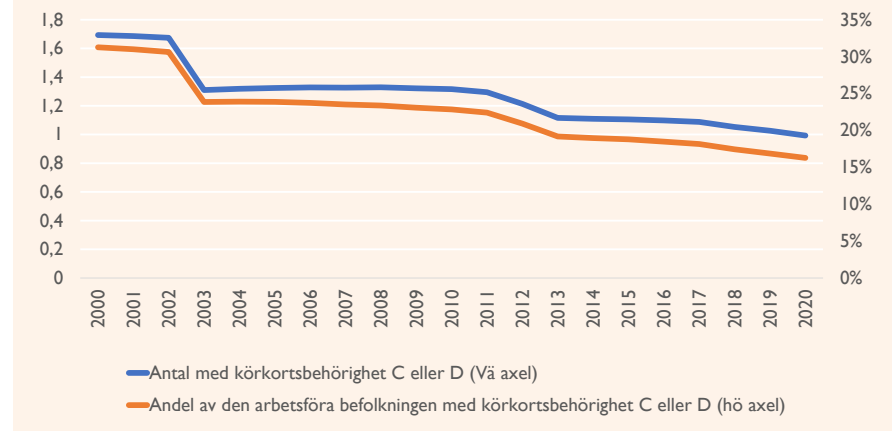
Kvoten för antalet C- och D-körkortsbehöriga per förvärvsarbetande i transportnäringen har minskat från cirka fem till tre behöriga mellan 2000 och 2020. Om dagens kvot, det vill säga tre körkortsbehöriga per förvärvsarbetande, förutsätts räcka för att säkerställa rekryteringsbehoven kommer ett tillskott på cirka 78 000 C- och D-förare att behövas fram till 2035. Den negativa trenden är dock stabil och antalet C- och D-körkortsbehöriga kommer sannolikt att minska, inte öka. Om den trenden består kommer kvoten att ligga på närmare två C- och D-körkortsbehöriga per förvärvsarbetande i transportnäringen och innebära cirka 733 000 C- och D-körkortsbehöriga totalt. Det är cirka 260 000 färre förare än 2020 inte 78 000 fler.

¹⁰Beräkningarna omfattar totalt antal individer med körkortsbehörigheterna C, CE, D och DE körkort.

¹¹Siffrorna är baserade på Transportföretagens rapport "Tempen på bussbranschen" (2021) och TYAs Trendindikator för transportbranschen (2021).



Diagram 17. Antal C- och D-körkortsinnehavare och procentandel av den arbetsföra befolkningen, 2000-2020. Källa: SCB och Transportstyrelsen



Fler elever väljer transportutbildningar och etableras snabbast på arbetsmarknaden

Under första halvan av 2010-talet minskade antalet elever på gymnasieskolans fordons- och transportprogram.

Mellan 2015 och 2021 har antalet istället ökat med 29 procent. Ökningen beror på att både elevunderlaget och intresset för programmet har ökat.

Mellan 2011 och 2015 fanns en nedåtgående trend i antalet elever på fordons- och transportprogrammet. Sedan dess har trenden vänt och fler utbildas nu på programmet än för tio år sedan. Detta är till viss del en befolkningstrend, elevunderlaget på gymnasiet har ökat med 40 000 mellan 2015 och 2022, men även intresset för programmet har ökat. Totalt sett har antalet elever på fordons- och transportprogrammet ökat med 29 procent under de senaste sex åren och programmets andel av alla elever bland yrkesprogrammen ökade med två procentenheter, vilket är den största ökning bland alla yrkesprogram. Programmet har därmed sett ett ökat tillskott på grund av

både ett större elevunderlag och ett ökat intresse bland unga.

Att det finns ett ökat antal studerande på transportrelaterade yrkesprogram i gymnasieskolan är positivt och bidrar till att möta bristen på personal till följd av ett ökande transportbehov. Samma trend ses även på kom- och yrkesvux som sett en 52-procentig ökning av antalet elever mellan 2017 och 2020. Under samma period har andelen som studerar motsvarande fordons- och transportprogrammet på komvux eller yrkesvux ökat med 1,5 procent sett till de som totalt studerar på ett motsvarande yrkesprogram.

Elever som gått en utbildning inom fordon eller transport har den högsta etableringsgraden på arbetsmarknaden av alla gymnasieutbildade ett år efter gymnasieexamen. Utbildningarna är således ett säkert kort för anställning efter avslutade studier med nästan 70 procent etableringsgrad ett år efter examen. För utbildningar inom komvux/yrkesvux var motsvarande siffra 58 procent 2019.

Diagram 18. Gymnasieelever på fordons- och transportprogrammet, 2015-2021. Källa: Skolverket

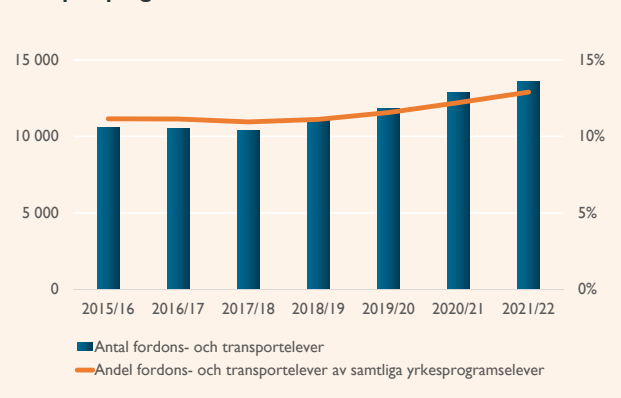


Diagram 19. Kom- och yrkesvuxelever som har studerat minst 400 poäng yrkeskurser med en inriktning motsvarande gymnasieskolans fordons- och transportprogram, 2017-2020. Källa: Skolverket

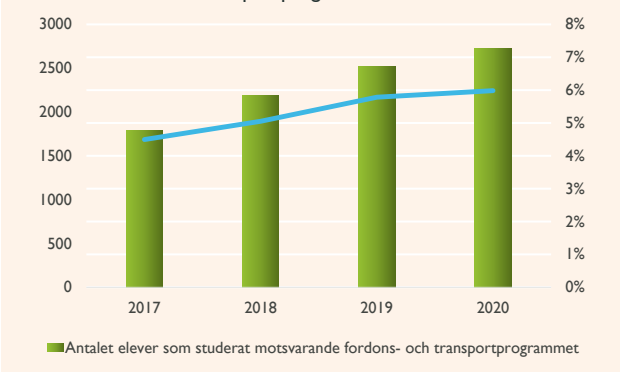
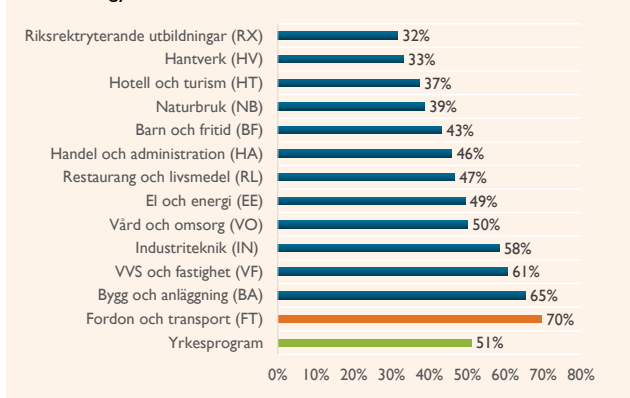


Diagram 20. Etableringsstatus per yrkesprogram ett år efter avslutade gymnasiestudier, 2019. Källa: Skolverket



Fler kvinnliga elever - en positiv trend för transportnäringen

Mellan 1993 och 2020 har andelen förvärvsarbetande kvinnor i transportnäringen minskat från 29 till 20 procent. Ett ökat kvinnligt elevunderlag i gymnasieskolans transportrelaterade utbildningar och i vuxenutbildningen under senare år kan dock bidra till en positiv utveckling i framtiden.

Antalet kvinnliga gymnasieelever på fordons- och transportprogrammet har nästan dubblats mellan 2016 och 2022. Från 1 740 till 3 009 elever, en 73-procentig ökning. Ökningen beror delvis på att det totala elevunderlaget har ökat, men det finns även ett ökat intresse bland kvinnor då andelen kvinnliga elever har ökat med 5,5 procentenheter under perioden. Kvinnliga elever uppgick till nästan en fjärdedel av antalet studerande på fordons- och transportprogrammet 2022. Ökningen är betydligt starkare än

på andra yrkesprogram och en positiv utveckling ur ett jämställdhetsperspektiv.

Att fler kvinnor studerar på fordons- och transportprogrammet är viktigt då antalet kvinnliga förvärvsarbetande inom näringen har minskat från nästan en tredjedel av den totala andelen förvärvsarbetande år 1993 till en femtedel år 2020. För att undvika att transportnäringen halkar efter i jämställdhetsarbetet behövs ytterligare satsningar för att

rekrytera och inspirera kvinnor att i högre utsträckning välja utbildningar med transportinriktning. Framsteg har gjorts då andelen kvinnliga studenter växer kraftigt i jämförelse med andra gymnasiala yrkesprogram. Liknande satsningar för att öka antalet kvinnor kan komma att behövas vad gäller till exempel körkortstagande och yrkeshögskolor.

Diagram 21. Antal kvinnliga elever på några gymnasiala yrkesprogram, 2016-2021. Källa: Skolverket

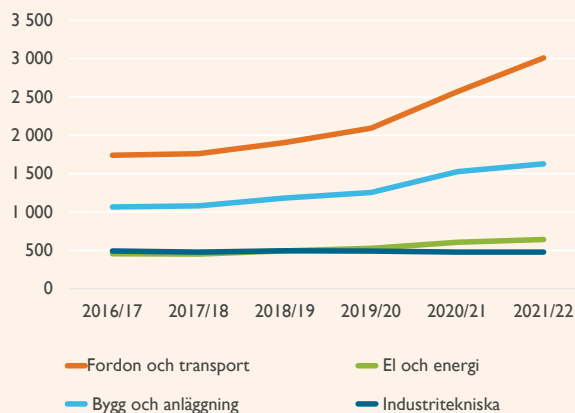


Diagram 22. Andelen kvinnliga & manliga förvärvsarbetande i transportnäringen 1993 & 2020. Källa: SCB (Rams)

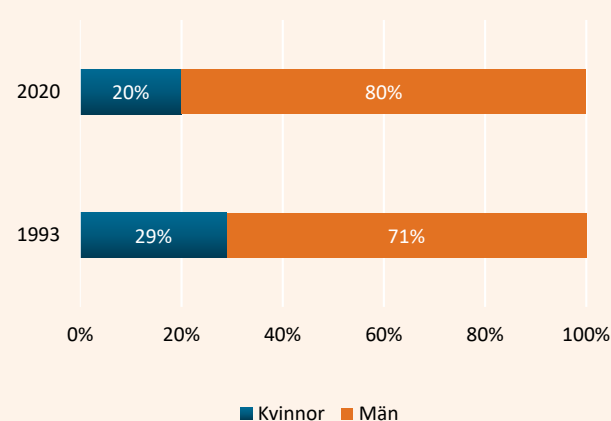
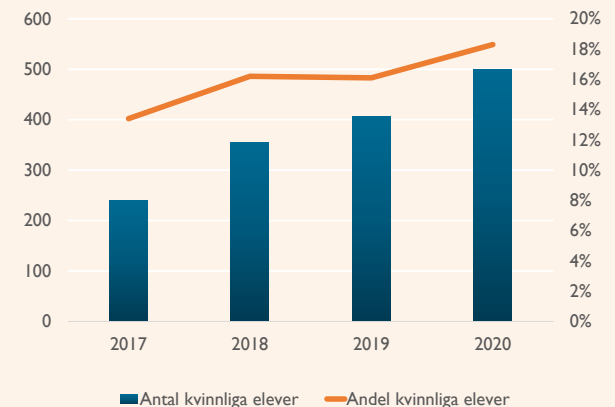


Diagram 23. Antal & andel kvinnliga elever på kom- och yrkesvuxprogram som har studerat minst 400 poäng yrkeskurser med en inriktning motsvarande gymnasieskolans fordons- och transportprogram, 2017-2020. Källa: Skolverket



Fler med eftergymnasial examen arbetar i transportnäringen

Antalet förvärvsarbetande med högre utbildning inom transportnäringen ökar. Individer med eftergymnasial examen har blivit en viktig del av rekryteringspoolen för näringen. 2035 prognostiseras närmare en tredjedel av de förvärvsarbetande ha en eftergymnasial examen.

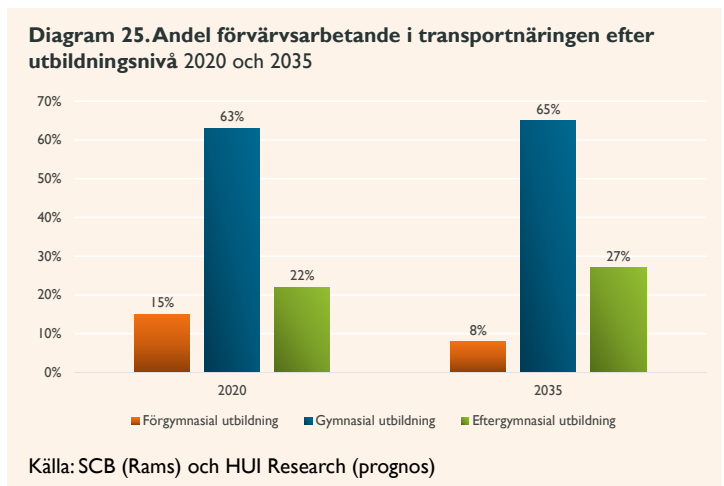
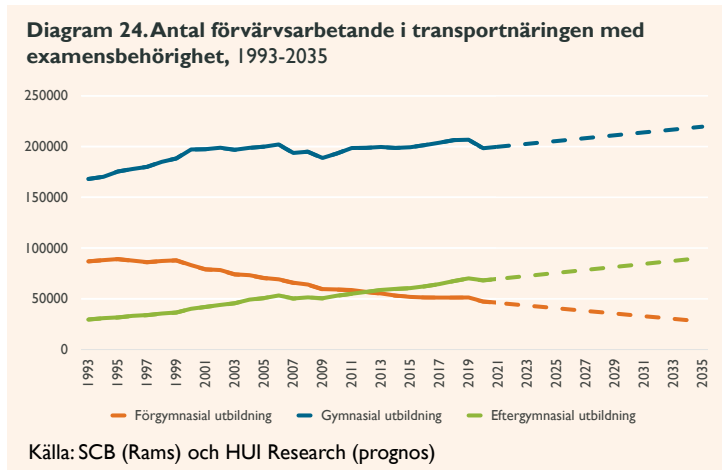
Antalet studerande på transportrelaterade utbildningar på komvux/yrkesvux och gymnasieskolan har ökat under de senaste åren, vilket är positivt med tanke på de potentiella sysselsättningsgap som ska fyllas. Utöver det finns en tydlig trend och prognos där andelen förvärvsarbetande med eftergymnasial examen i näringen ökar. Inom eftergymnasial utbildning ingår bland annat högskolor och yrkeshögskolor. Andelen med eftergymnasial examen prognostiseras öka från var femte förvärvsarbetande till var fjärde de kommande 15 åren. Det innebär en prognostiserad ökning på cirka 22 000 förvärvsarbetare med eftergymnasial examen.

Eftergymnasial examen har sedan 90-talet haft en mer framträdande roll i rekryteringen till transportnäringen. Andelen verksamma förvärvsarbetande med eftergymnasial examen har ökat med 11 procentenheter mellan 1993 och 2020 och gått från cirka 30 000 förvärvsarbetande till 70 000 under samma period. Yrkeshögskolor ger dessutom behörigheter och kompetenser som är anpassade efter de branschspecifika behoven och är därför ett viktigt verktyg för att aktivt tillfredsställa framtida kompetensutmaningar. Att transportnäringen redan har en ökad andel

anställda med eftergymnasial examen är en trend som måste bevaras då en ökad digitalisering kommer att kräva kompetenser inom till exempel systemvetenskap och programmering.

Ett utökat antal yrkesutbildade, vare sig från högskola eller arbetsmarknadsutbildningar, ger transportnäringen en större pool att rekrytera individer från. Det ökar även möjligheten att fånga upp personer som ännu inte har etablerat sig på arbetsmarknaden. Bland dessa finns ett stort antal utrikesfödda, en viktig rekryteringsgrupp för transportnäringen.

Ett annat tydligt mönster är att andelen anställda med förgymnasial utbildning minskar stadigt medan andelen anställda med eftergymnasial examen ökar. Detta tyder på att kompetenshöjande utbildning, gymnasial eller eftergymnasial, är en förutsättning för att vara sysselsatt inom transportnäringen. Utbildningssatsningar i detta avseende bör ses som en nödvändighet.



Trots enorma teknikskiften behöver fler unga se transportnäringen som en framtidsbransch

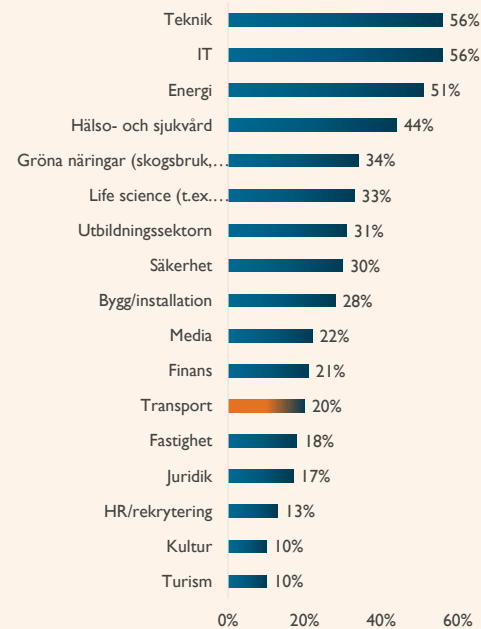
Yrken inom transportnäringen har fortfarande utmaningar när det gäller att attrahera de unga som står inför studie- och yrkesval. 14 procent av unga vuxna, åldrarna 16-30, skulle kunna tänka sig att arbeta inom transportnäringen. Samtidigt ser 20 procent transportnäringen som en framtidsbransch, vilket inte är en obetydlig del. Transportnäringen ligger dock lågt i jämförelse med många andra branscher.

Transportnäringen är en näring i stor förändring. Teknisk utveckling förändrar branschen i grunden och bilden av att transportnäringen skulle vara tung, slitsam och hård blir mer och mer förlegad för varje år. Trots detta verkar uppfattningen finnas kvar hos unga som ska välja sina studier och framtida yrken, då endast 14 procent av unga vuxna (16-30 år) skulle kunna tänka sig att arbeta inom transportsektorn i framtiden.

Var femte svarande inom samma målgrupp ser transportnäringen som en framtidsbransch. Som en jämförelse kan nämnas att runt var tredje ser byggbranschen respektive gröna näringar som framtidsbranscher. Att andelen som ser näringen som en framtidsbransch är större än andelen som kan tänka sig att jobba inom den visar på en diskrepans mellan branschens potential och unga vuxnas intresse för den. Kanske skulle diskrepansen minska om transportnäringen i större utsträckning marknadsfördes som en framtidsbransch och som ett säkert kort när det kommer till anställning, eftersom programmet toppar listorna när det kommer till etablering efter avslutade gymnasiestudier.

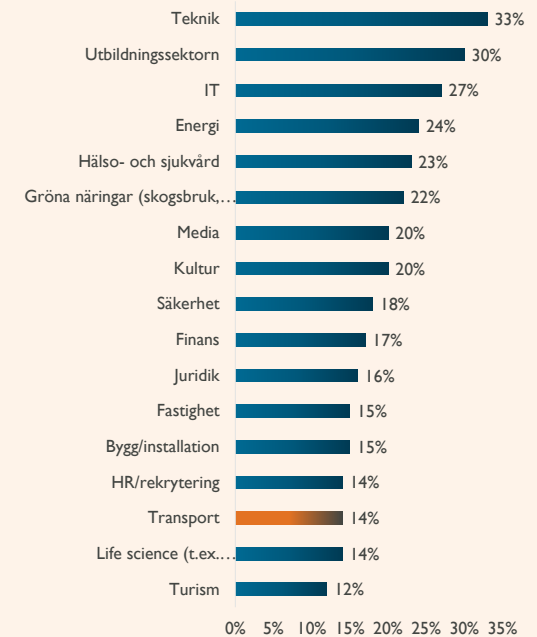
Allra mest i framkant upplevs teknik och IT. Med tanke på att IT och teknik tar en allt större roll i framtidens transportnäring är detta ett intressant resultat, även om transportnäringens rekryteringsbehov även framöver kommer att handla om gymnasialt yrkesutbildade. Detta nyanseras ytterligare i kommande kapitel.

Diagram 26. Vilka branscher ser du som framtidsbranscher? (2021)



Källa: Generation Jobb (2021)

Diagram 27. Vilka branscher skulle du kunna tänka dig att arbeta inom? (2021)



Källa: Generation Jobb (2021)



Avsnitt 3

Teknikskiften ökar komplexiteten i kompetensbehovet

Transportnäringen står inför flera stora skiften. I denna del av rapporten lyfts tre av de megatrender som kan komma att förändra transportnäringen i grunden: automatisering, digitalisering och elektrifiering.

Hur kan teknikskiftet komma att påverka rekryteringsbehovet?

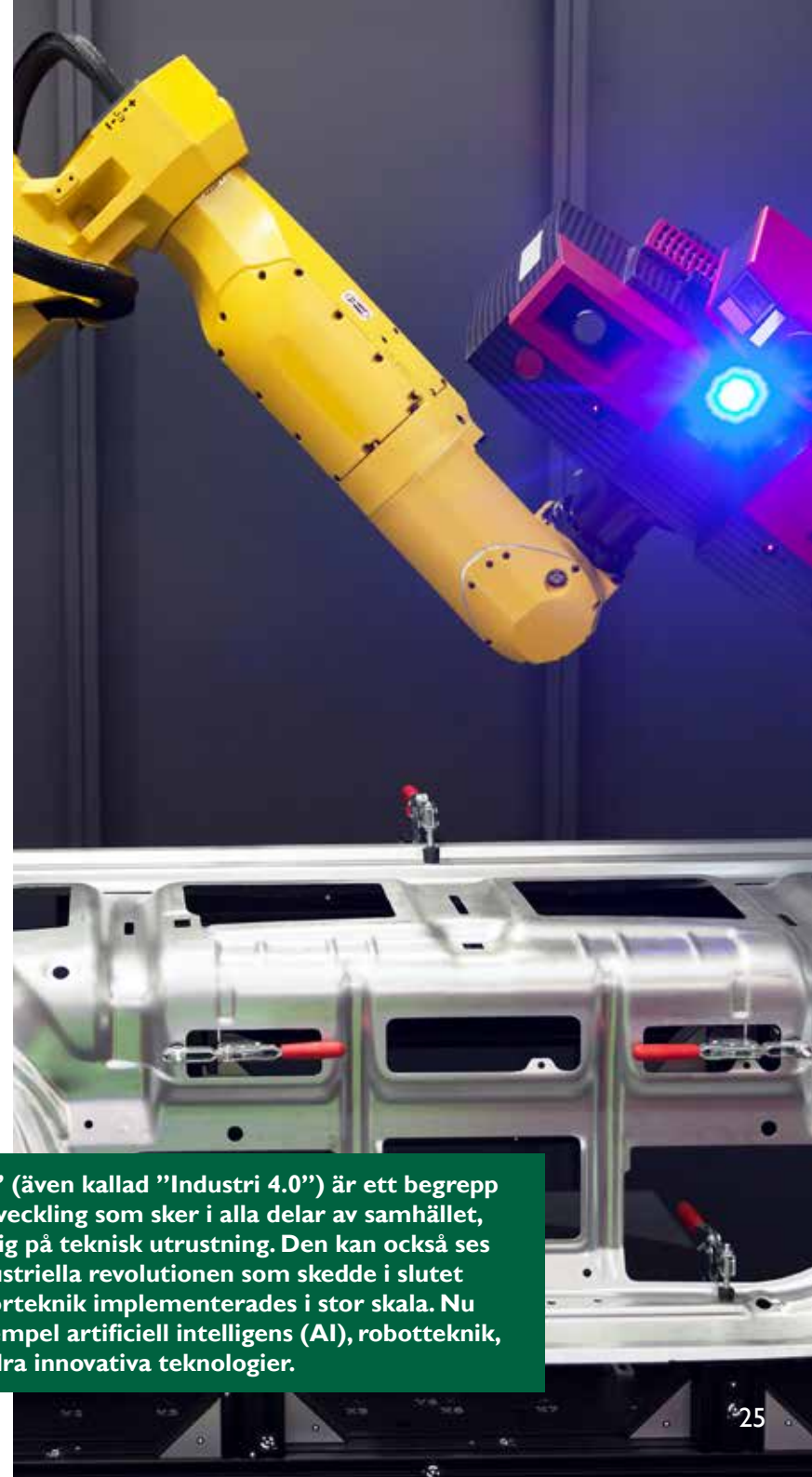
Transportnäringen står inför stora förändringar. Precis som många andra näringar präglas den av utveckling och effektivisering, effekter av den ”fjärde industriella revolutionen”. Få näringar förväntas dock förändras lika mycket som transportnäringen. I denna rapport fokuserar vi på tre megatrender som kommer att påverka näringen och dess rekryteringsbehov; automatisering, digitalisering och elektrifiering.

Megatrenderna påverkar inte bara tekniken inom transportnäringen. Det kommer även att påverka människorna som jobbar i den. Vilka kompetenser kommer att behövas när transportnäringen går igenom dessa teknikskiften? Som presenterats tidigare i rapporten finns det redan ett stort rekryteringsbehov i transportnäringen. De presenterade prognoserna ökar förståelsen för de utmaningar som är förknippade med det framtida rekryteringsbehovet, men det är också viktigt att resonera kring hur automatisering, digitalisering och elektrifiering kan komma att påverka det behovet.

Med hjälp av intervjuer och fokusgrupper med branschrepresentanter, Transportföretagens medlemsföretag och experter kan bilden av framtidens rekryteringsbehov nyanseras. Det råder ingen tvekan om att dessa nyckfulla men kraftiga trender kommer att påverka transportnäringen, men hur kommer de att påverka rekryteringsbehovet?

Kommer människan att konkurreras ut? Eller kommer kanske människan att ha en viktigare roll än någonsin i framtidens transportnäring?

”Den fjärde industriella revolutionen” (även kallad ”Industri 4.0”) är ett begrepp för att beskriva den enorma teknikutveckling som sker i alla delar av samhället, och inte minst i företag som förlitar sig på teknisk utrustning. Den kan också ses som en förlängning av den tredje industriella revolutionen som skedde i slutet av 1900-talet, när grundläggande datorteknik implementerades i stor skala. Nu utvecklas denna teknik genom till exempel artificiell intelligens (AI), robotteknik, sakernas internet, 3D-utskrift och andra innovativa teknologier.



Megatrender som skapar paradigmskiftet

För att förstå hur megatrenderna kan komma att påverka rekryteringsbehovet är det först viktigt att belysa hur de kommer att påverka transportnäringen i stort. Dessa trender kallas ofta för ”paradigmskiftet” då förändringarna inte bara medför praktiska och tekniska innovationer, utan även bidrar till att skapa helt nya sätt att se på transportnäringens framtid.



Digitalisering

Den tekniska utvecklingen går snabbare än någonsin. Med en exponentiell digital utveckling i hela samhället är det inte konstigt att även transportslagen blir mer och mer digitala, och runt om i hela transportnäringen skapas nya tekniska lösningar som effektiviserar den. Många transportslag har redan stora digitala inslag, och fortsätter att digitaliseras i en stadig takt. Digitala komponenter som GPS har länge funnits i de flesta transportslag, i allt från lastfartyg, till bussar och taxibilar. Genom innovativa koncept som till exempel connectivity skapas även nya sätt att digitalisera transportkedjorna, genom att koppla samman flera transportbärare, transportslag eller olika digitala system.

Idag ligger ämnen såsom apputveckling och programmering närmare transportsektorn än någonsin, och kommer troligtvis att bli en allt större del av framtidens transportnäring.



Automatisering

Genom digitaliseringen möjliggörs också en högre grad av automatisering. Detta innebär att processer i en transportbärare mer eller mindre går av sig själva, vilket kan underlätta enormt för de som arbetar inom transportnäringen. Till automatiseringen hör även den enorma ökning av information som kommer med digitaliseringen. Genom att analysera den enorma mängd data som produceras i digitala system och applicera innovativa digitala lösningar såsom artificiell intelligens (AI), kan smartare automatiseringslösningar arbetas fram. Till exempel kan säkerhetssystem göras mer flexibla och träffsäkra, och logistikoptimering kan ske i realtid. Inom flygbranschen talas det till exempel om att drönlösningar och autonoma flygplatser skulle kunna effektivisera de luftburna transportererna.¹²

En transportnäring med allt smartare transportbärare är alltså att vänta. Detta betyder också att kompetenser inom dataanalys och systemvetenskap kommer att bli mer och mer eftertraktade för de transportföretag som vill hålla sig i framkant.



Elektrifiering

Elektrifiering kan vara den megatrend som är mest omtalad när det gäller transportnäringen. Med mål som att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till 2030, och netto noll växthusgasutsläpp senast 2045 är elektrifiering ett hett ämne. Att elektrifiera transportslagen kan bli ett stort steg på vägen för att nå dessa visioner.

Eldrivna transporter ställer nya kompetenskrav på de som är anställda inom näringen, och kanske lite extra på dem som underhåller och reparerar dessa eldrivna transportbärare. Hos till exempel bil- och lastbilmekanicerna är det säkerhetsfrågorna som dominerar. Hantering av högvolt, som finns i elbilar, kan vara farligt. Dessutom behöver förarna i de olika elektrifierade transportslagen ställa om till nya körmönster, präglade av till exempel laddning och batterioptimering.

¹²<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/flyg/rapport-morgondagens-flyg.pdf?ts=8da10bc0f200800>

Paradigmskiftet går både snabbt och långsamt

Ett skifte från fossildrivet till elektriskt, från mekaniskt till digitalt. Överallt finns bevis för att framtidens transportnäring snart är här, och det är lätt att tro att människan kommer att konkurreras ut. Verkligheten är dock betydligt mer nyanserad än så, och utifrån ett kompetensförsörjningsperspektiv är det viktigt att inte gå händelserna i förväg.

På flera håll i transportnäringen är framtidens teknik redan en del av vardagen. Förarlösa transportfordon kör i stängda hamnområden, där är alltså automatiseringen till viss del redan på plats. I flera verkstäder är en betydande del av de personbilar som repareras eldrivna. Taxibilar använder sedan länge program och appar för att hitta nya kunder.

I slutändan verkar de flesta transportslag röra sig mot att bli mer elektrifierade, automatiserade och digitala. Det samma gäller för de yrken som finns inom transportnäringen. Det är dock viktigt att komma ihåg att transportnäringen är en bred och varierad näring som omfattar många olika transportslag, vilket gör att slutstadiet och utvecklingstakten troligtvis kommer att skilja sig åt mellan transportslagen. Överlag kommer de flesta av jobben i transportnäringen att påverkas, men i vilken utsträckning och hur snabbt kommer att variera kraftigt beroende på bransch, yrkesroll och transportslag.

Komplexiteten stannar inte där. Även inom transportslagen finns det skillnader. När det kommer till automatiseringen av vägburna fordon, såsom lastbilar, bussar och personbilar, befinner sig även dessa på olika steg i automatiseringstrappan (se figur 1) och rör sig i olika takt mot vad man idag tror är det slutgiltiga steget: helautomatisering.

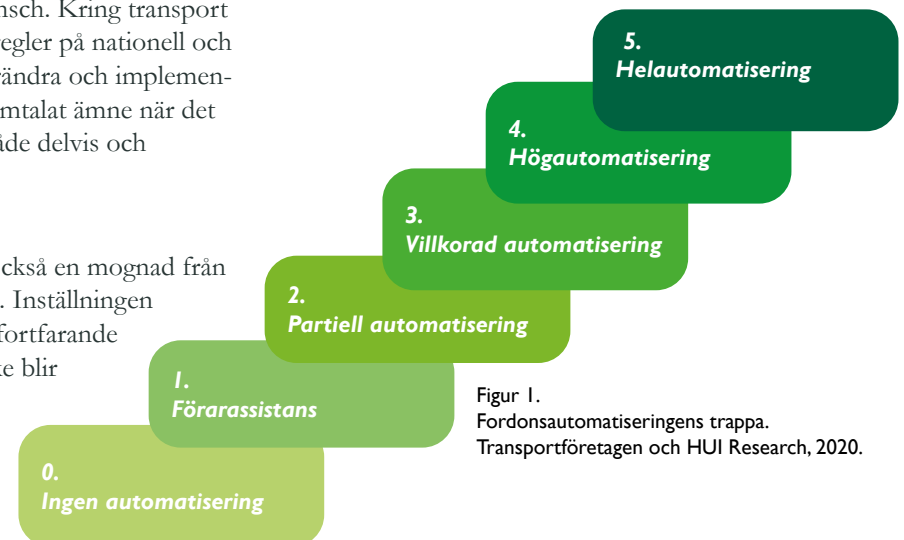
Det framgår tydligt bland både branschrepresentanter och Transportföretagens medlemsföretag att den visionära framtiden vi ser, med helt självkörande transportslag och helelektrifierade transportkedjor, fortfarande är långt borta. Mer komplexa transportbärare som dessutom inte sällan kräver stora investeringar i forskning och utveckling såsom lastfartyg och flygplan, tar lång tid att producera och genomgår rigorösa säkerhetstester innan de kan börja användas ens i liten skala. Transportnäringen är också en högst reglerad och certifikationsbransch. Kring transport finns även mängder av policyer och regler på nationell och internationell nivå, som tar tid att förändra och implementera. Automatisering är ett speciellt omtalat ämne när det kommer till regler och policyer, då både delvis och helt automatiserad körning medför många känsliga avvägningar.

För att nå framtidsvisionerna krävs också en mognad från brukarsidan, som ännu är en bit bort. Inställningen till helautomatiserade teknologier är fortfarande vaksam hos många, något som kanske blir speciellt tydligt när det kommer till flygplan. I flygplan är stora delar av styrningen redan automatiserad, och enligt

”Elektrifieringen har kommit olika långt i olika områden, i Malmö stadstrafik har vi 100% el. Är 2035? Ja då kan man nog åka bussar som drivs av el i nästan hela Sverige.”

Medlemsföretag i Transportföretagen, bussbranschen

Transportföretagens rapport *Transportskiftet*¹³ finns redan teknologin för att skapa en helt automatiserad flygning. Detta har dock inte implementerats än på grund av att de flesta kunderna fortfarande inte är redo att sätta sig i ett pilotlöst flygplan.



Figur 1. Fordonsautomatiseringens trappa. Transportföretagen och HUI Research, 2020.

¹³<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/transportforetagen/transportskiftet.pdf?ts=8d905a428fbc580>

Paradigmskiftet skapar parallella kompetenslandskap

Att teknikskiftet går både snabbt och långsamt gör att behovet av kompetens i transportnäringen blir mer komplext.

Istället för ett linjärt skifte där det gamla ersätter det nya, kommer transportnäringen att behöva tillgodose både de existerande behoven och de som tillkommer genom de tre megatrenderna. Detta skapar i praktiken två kompetensrenor istället för en, i en näring som redan förväntas öka med minst 25 000 anställda fram till år 2035. För företagen inom transportnäringen innebär detta en framtida utmaning. Bland Transportföretagens medlemsföretag finns en farhåga om att inte kunna fortsätta leverera med samma kvalitet under en sådan omfattande förändring, om sysselsättningsgapet fortsätter öka. De två kompetenslandskapen kommer dock till viss del att överlappa varandra, på vissa håll kommer säkert en och samma person att utföra både praktiska och tekniska arbetsuppgifter.

En annan faktor som har skakat om branschen är de pandemiår som vi nu börjar se slutet av. Pandemin har drabbat hela samhället och näringslivet hårt, inte minst transportnäringen. Flygplatserna tömdes, passagerartrafiken på sjön i det närmaste försvann och färre än någonsin åkte buss och taxi. Pandemins konsekvenser påverkade inte bara de renodlade transportyrkena utan även hela systemet runt omkring. Till exempel blev betydligt fler än piloterna påverkade av att så få reste under 2020, närliggande tjänster och yrken på flygplatserna blev också lidande.

”Många behövde lämna sitt jobb på flygplatsen på grund av pandemin. Nu när de behövs igen finns de inte. Att hålla uppe säkerheten här blir en viktig fråga, de som jobbar måste kontrolleras noggrant, då kan man inte komma igång på flera månader vilket blir problematiskt.”

Branschrepresentant, Transportföretagen

Efter pandemin upplever många i branschen att det har varit svårt att rekrytera tillbaka arbetskraft till många av yrkesrollerna. Till stor del beror detta på att de tidigare anställda har behövt hitta arbete på annat håll för att klara de långa permitteringstiderna, men enligt branschrepresentanter kan många ha valt att byta bransch. Som redan beskrivits i kapitel 2 ser bara runt en femtedel av de unga vuxna transport som en framtidsbransch, vilket kan ha motiverat vissa att hitta arbete i branscher som man upplever ligger mer i framkant.

Med tanke på att många yrken inom transportnäringen har både höga kunskapskrav och certifieringskrav tillkommer långa ledtider när det gäller att utbilda ny personal, vilket riskerar att förlänga glappet som ökade till följd av pandemin. Exempelvis har flygbranschen höga krav på uppdaterade och utförliga certifieringskurser, som kan bli svåra att hinna med innan efterfrågan är tillbaka.

Du är här

Existerande kompetensbehov

- Underskott på arbetskraft
- Färre tar körkort
- Återuppbyggnad efter pandemin

Framtidens kompetensbehov

- Implementera teknikskiftet
- Hantera ökande komplexitet
- Leva upp till kravställningar

Paradigmskiftet påverkar kompetensbehovet från alla håll

Den gemensamma uppfattningen bland experter, branschrepresentanter och medlemsföretag i Transportföretagen är att paradigmskiftena kommer att påverka kompetens- och rekryteringsbehovet på många olika sätt. Sammanfattat kan man säga att både den existerande grundkompetensen och spetskompetensen kommer att påverkas, men transportnäringen kommer även att behöva attrahera helt ny och kompletterande kompetens.

Vad gäller **grundkompetensen** kommer praktiskt taget alla i transportnäringen att behöva anpassa sig på något sätt. Inte drastiskt, men skiftet kommer att medföra att vissa grundläggande faktorer påverkas, och dessa finns med i de allra flesta yrken inom transportnäringen. Det kan till exempel röra sig om grundkunskap i nya sakfrågor kopplat till megatrenderna, som att alla i verkstaden kommer att behöva ha kunskap om hur högvolt hanteras på ett säkert sätt. Vissa perspektiv, såsom problemlösning och systemtänk, kommer med tiden att bli allt viktigare för att förstå och utveckla framtidens komplexa transportlösningar. Även de anställda som arbetar i yrkesroller som idag inte alls innehåller digitala delar kommer alltså att behöva ha en viss nivå av teknisk förståelse och ett engagemang i den tekniska utvecklingen för att kunna arbeta i framtidens transportnäring.

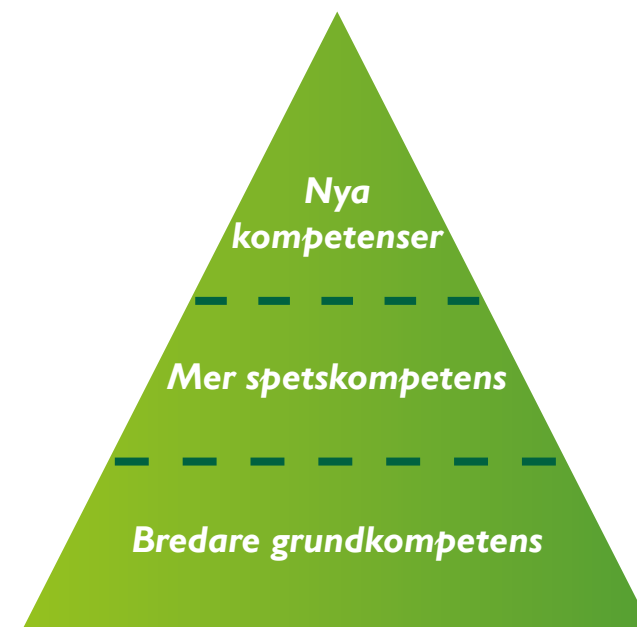
Mer **spetskompetens** kommer att behövas i gränslandet mellan transport och teknik, för att hjälpa till att överbrygga gapet och utnyttja synergier. Som nämnts tidigare kommer landskapen troligtvis att samexistera och överlappa, vilket skapar ett behov av yrkesroller som förstår båda sidorna. Till exempel behöver piloter eller sjökaptenar som redan nu arbetar med digitala verktyg

flexibla kompetensutvecklingsinsatser för att kunna navigera transportslagen genom hela skiftet, utan att transporterna stannar. Med ett ökat fokus på intermodala transporter (kombinerade transportlösningar) där även nya transportslag tillkommer ökar också kraven på att förstå hur olika transportslag kan interagera med varandra och optimera logistikkedjan.¹⁴

Kompletterande och **nya kompetenser** som inte har varit typiska för transportsektorn kommer också att behövas i framtidens transportnäring. Detta innebär främst teknisk kompetens, till exempel specialiserad IT-kompetens. Apputveckling, systemvetenskap och programmering kommer att få en mer central roll i framtidens transportnäring.

När efterfrågan på nya kompetensprofiler ökar uppstår ytterligare en rekryteringsutmaning utöver det som prognostiseras i kapitel 2, då konkurrensen om teknisk kompetens redan är hög. Till exempel förväntas det saknas upp till 70 000 personer inom IT-sektorn redan 2024.¹⁵ Tekniska och IT-relaterade yrken kan även jobba relativt branschoberoende – personer med den kompetensen kan alltså jobba i de flesta branscher då de tekniska aspekterna

ofta fungerar på liknande sätt. Därför kommer transportföretag troligtvis att behöva konkurrera med flera andra branscher om samma kompetens, det vill säga på en arena som redan idag kännetecknas av hög konkurrens.



¹⁴https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/alla_trafikslag/det-intermodala-transportsystemet-och-transportstyrelsens-roll.pdf

¹⁵<https://www.almega.se/app/uploads/sites/2/2020/12/ittelekomforetagen-it-kompetensbristen-2020-online-version.pdf>

Människan kommer fortfarande att ha en nyckelroll i framtidens transportnäring

Transportnäringen står alltså inför stora och komplexa förändringar och blir allt mer digital, autonom och elektrifierad. Genom denna studie är det dock tydligt att människan fortfarande kommer att ha en nyckelroll i näringen. Som nämnts kan de parallella kompetenslandskapen till och med göra att behovet initialt blir större, på grund av att äldre och nya tekniska lösningar kommer att behöva samexistera. Flera tekniker med olika kompetens behöver samsas och arbeta sida vid sida. En representant för flygbranschen menar till exempel att elektriska och fossildrivna flygplan troligtvis kommer att finnas sida vid sida under en längre tid för att inte tappa leveranssäkerheten, och fortfarande krävs det två piloter per flygplan – oavsett bränsleform. World Maritime University spår också tekniskskiftet kan komma att skapa ännu fler jobb på land, och menar att människans roll inom sjöfarten kommer att vara vital även på lång sikt.¹⁶


Självklart finns det närliggande yrken och tjänstemän i näringen som inte kommer att påverkas i särskilt stor praktisk utsträckning, men även hos dessa kommer det att behövas en ny nivå av kunskap för att förstå vad dessa nya transportsätt kommer att innebära för företaget och näringslivet i stort.

Utöver det tekniska är det också viktigt att lyfta att människans roll i transportnäringen sträcker sig mycket längre än till att navigera ett transportslag. Till exempel innefattar förarens roll långt mer än att köra. Bussförare svarar ofta på frågor om färdvägar, taxichaufförer har en lugnande roll för resenärer som reser sent på natten och som nämnts tidigare i rapporten är det just den mänskliga faktorn som är avgörande för att få kunder att känna sig trygga med att sätta sig i flygplanet¹⁷. Kringliggande tjänster såsom kundtjänst och personlig service kommer alltså att bli viktigare än någonsin.

Det kan även vara svårt att bygga tilltro till helt ny teknik hos kunder och brukare. Som tidigare nämnts är transportnäringen en till stor del reglerad och certifikattung näring, vilket troligtvis kommer att innebära att den nya tekniken kommer att behöva testas och regleras under en längre period innan den kan användas helt utan mänsklig närvaro. Till exempel kan det ta lång tid innan assisterad eller autonom styrning implementeras på bred front i praktiken, även om själva tekniken blir tillgänglig.

¹⁶ https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1071&context=lib_reports

¹⁷ <https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/transportforetagen/transportskiftet.pdf?ts=8d905a428fbc580>



”I takt med den ökande automatiseringen, oavsett hur fort det går, kommer det finnas ett ökat inslag av service. Även om man tar bort själva föraren så behövs fortfarande service, säljare, kundkontakten. Där är människan ovärderlig.”

Expert inom transportnäringens framtidsrender

Framtidens möjligheter


Paradigmskiftet för med sig unika möjligheter

Med alla stora förändringar kommer även möjligheter. Ett återkommande tema bland experter, branschrepresentanter och Transportföretagens medlemsföretag är att utmaningarna som transportnäringen står inför också kommer att föra med sig möjligheter.

I och med att en ny transportnäring växer fram finns det utrymme för att forma den på ett sätt som bättre möter framtidens behov. Till exempel kan dessa förändringar bidra till att stärka transportnäringens image. Bilden av att det är tungt och slitsamt att arbeta i näringen blir mer och mer förlegad med tiden. Gröna drivmedel, robotteknik och andra digitala innovationer gör jobbet lättare och mer hållbart. Allt tyder på att transportsektorn kommer att fortsätta utvecklas, och det snabbt. För att attrahera framtidens arbetskraft är det viktigt att lyfta transportnäringen som en innovativ framtidsbransch. Till exempel genom ökade kommunikationsinsatser till yngre som ska välja utbildning och yrke. Samtidigt är det viktigt att lyfta det inom näringen som redan är positivt, som att fortsätta ta vara på transportnäringens integrationsroll (se kapitel 2).

Som nämnts tidigare i rapporten är kvinnor fortfarande underrepresenterade inom transportnäringen. Till viss del på grund av branschens image, men också på grund av att transportnäringen länge har varit en mansdominerad bransch. Under det kommande skiftet finns en möjlighet att bryta upp detta förhållande, och att tänka in jämställdhet och jämlikhet redan från början.

Överlag finns alltså stora möjligheter för alla aktörer som agerar i transportnäringen att vara drivande i en hållbar utveckling av sektorn och samhället i stort. Megatrenderna öppnar upp för en effektiv och grön näring där människans roll kanske blir ny, men inte överflödig.



”Det är lätt att tro att transportföretag är bovarna, men de är ju de som påverkas mest som kommer vilja vara längst fram i omställningen, det ligger i allas intresse att sektorn blir jämställd och grön och trivsamt!”

Branschrepresentant, Transportföretagen



Avsnitt 4

Slutsatser

Utifrån de kvantitativa prognoserna och kvalitativa reflektioner kring transportnäringens framtid, presenteras till sist rapportens slutsatser. I detta kapitel sammanfattas rapportens fynd, samt viktiga perspektiv att ta med i arbetet framåt för att tillfredsställa transportnäringens rekryteringsbehov.

Rekryteringsbehovet i transportnäringen är påtagligt

Transportnäringen förväntas öka med minst 25 000 förvärvsarbetande fram till 2035 och står inför potentiella sysselsättningsgap

- Transportnäringen prognostiseras sysselsätta minst 343 000 personer 2035. Sett till prognoser för framtida transportvolymerna och BNP-tillväxt kan ytterligare behov av förvärvsarbetande finnas i transportnäringen 2035 och näringen riskerar att stå inför ett sysselsättningsgap om tillgången på arbetskraft inte utvecklas i samma takt.

Större andel äldre förvärvsarbetande att vänta

- Prognoserna visar på att utflödet från den stora arbetsföra åldersintervallen 25-54 år till den äldre arbetsstyrkan på 55-74 år är större än inflödet från gruppen 16-24 år. Andelen i åldersgruppen 55-74 år förväntas öka från dagens 24 procent till 31 procent år 2035. För att undvika en sådan utveckling måste ytterligare satsningar göras för att attrahera individer i åldrarna 16-54 år.

Transportnäringen är en integrationsmotor

- Transportnäringen ligger redan idag över snittet för andelen förvärvsarbetande utrikesfödda. Om utvecklingen fortsätter enligt prognos beräknas var tredje förvärvsarbetande i näringen vara född utanför Sverige 2035. Transportnäringen blir därför viktig för integrationen i samhället samtidigt som utrikesfödda är en viktig arbetskraftsresurs för transportnäringen eftersom andelen förvärvsarbetande födda i Sverige prognostiseras minska.

Färre körkortsinnehavare

- Körkort är en förutsättning för jobb i många branscher och särskilt inom transportnäringen. Körkortstagandet är överlag på nedgång. Andelen innehavare av C- eller D-körkort har nästan halverats på 20 år. Redan idag finns ett stort rekryteringsbehov av personer med C- eller D-körkort och om utvecklingen fortsätter riskerar underskottet av behöriga förare att öka fram till år 2035.

Utbildning är en förutsättning för jobb

- Antalet förvärvsarbetande med gymnasial examen i transportnäringen prognostiseras att öka till 2035. Samtidigt ökar andelen förvärvsarbetande med eftergymnasial utbildning medan andelen med förgymnasial utbildning minskar. Detta är ett tecken på att utbildning är en förutsättning för att vara verksam i transportnäringen. En ökad andel högre utbildade är nödvändigt för att effektivt möta framtidens kompetensbehov även om den stora rekryteringsbasen även fortsatt kommer att vara gruppen med gymnasial examen.

Intresset för transportnäringen har ökat och bör öka

- Antalet elever på gymnasieskolans fordons- och transportprogram har ökat markant. Om transportnäringen ska kunna täcka potentiella sysselsättningsgap och undvika att i för stor utsträckning tvingas förlita sig på en allt äldre arbetsstyrka behöver denna ökning bibehållas och får gärna utökas, eftersom årskullarnas storlekar har stor inverkan på antalet elever. Ytterligare personer skulle kunna söka sig till branschen om den i högre utsträckning marknadsfördes som en framtidsbransch och ett säkert kort när det kommer till anställning efter avslutade studier.

Ökad jämställdhet i transportnäringen

- Antalet och andelen kvinnliga elever ökar på gymnasieutbildningar som leder till arbete i transportnäringen. Detta är en mycket positiv utveckling sett ur ett jämställdhetsperspektiv då andelen kvinnliga förvärvsarbetande i transportnäringen har minskat under de senaste decennierna. En förutsättning för att vända utvecklingen är att fler kvinnor söker sig till utbildningar som leder till arbete inom branschen.

Rekryteringsbehovet blir allt mer komplext

Transportnäringens kompetensbehov blir mer och mer komplext på grund av de megatrender som genomsyrar samhället

- Både samhället och transportnäringen genomgår stora förändringar. Tre av de största trenderna är automatisering, digitalisering och elektrifiering. Dessa kommer att påverka det prognostiserade rekryteringsbehovet i transportnäringen. Det är dock svårt att slå fast den kvantitativa effekten för antalet anställda i näringen.

Megatrenderna kommer att påverka transportnäringens delbranscher och transportslag i olika takt

- Transportnäringen är en bred och varierad näring, som kommer att påverkas i olika takt av nämnda megatrender. På vissa håll har utvecklingen kommit långt, till exempel vad gäller elektrifiering av vissa transportslag. De mest visionära framtidsbilderna ligger fortfarande långt fram i tiden. Det är alltså inte dags att räkna ut människans roll ur framtidens transportnäring, exempelvis ligger helt självkörande fordon utan mänsklig översyn långt bort på tidshorizonten. Dessutom är det kanske inte ens realistiskt med totalt självständiga transportbärare i alla olika miljöer som transporter utförs.

Megatrendernas utveckling är inte linjär, utökad skapar snarare dubbla kompetenslandskap

- Transportnäringen befinner sig i en övergångsperiod där det traditionella och det innovativa kommer att behöva samexistera. Detta skapar ett bredare behov av kompetens i transportnäringen eftersom det i praktiken skapar ett landskap med egna behov, utöver de behov som redan finns.

Kompetensbehovet kommer att påverkas från många olika håll

- Transportnäringens kompetensbehov kommer att behöva anpassas på alla nivåer. En bredare grundkunskap kommer att behövas, även för de som inte direkt påverkas av skiftet. Fler människor med spetskompetens kommer att behöva arbeta mellan det traditionella och det innovativa men även för att kunna driva på utvecklingen framåt. Det kommer även att behövas helt ny kompetens – nya roller som kompletterar den traditionella transportnäringen med IT- och systemvetarkompetens.

Människan har fortfarande en nyckelroll i framtidens transportnäring

- Det är lätt att tänka att framtidens automatiska och elektrifierade transportnäring kommer att konkurrera ut människan. En övergripande slutsats av rapportens intervjustudie är dock att människan, ur flera perspektiv, fortsatt kommer att ha en vital roll. Till exempel är transportnäringen till stor del en reglerad näring där policyförändringar kan ta lång tid. De yrkesroller som påverkas av skiftet har också flera delar som kanske aldrig kommer att kunna automatiseras, till exempel i bussar och flygplan där människan skapar trygghet och erbjuder service.

Digitalisering, automatisering och elektrifiering möjliggör en mer hållbar transportnäring

- Med stora förändringar kommer också stora möjligheter. Till exempel möjligheten att kommunicera transportnäringens förändring på ett sätt som motverkar den image som präglar den än idag. Under det kommande skiftet finns även en möjlighet att tänka in jämställdhet och jämlikhet redan från början, till exempel genom riktade insatser som riktar sig till kvinnor. Vissa delar handlar mer om att förvalta perspektiv som redan visat sig positiva, såsom att ta vara på transportnäringens roll i integrationen och att utbildningar riktade till transportnäringen verkligen leder till jobb.



Avsnitt 5

Transportföretagens förslag till åtgärder

Ett effektivt transportsystem är en förutsättning för fortsatt samhällsutveckling. I det här avsnittet utvecklas Transportföretagens förslag till åtgärder som behöver vidtas för att säkra transportnäringens behov av personal med rätt kompetens.

Reformer, ekonomiska resurser och långsiktighet

Kvantitet, kvalitet och reformbehov

Rapporten visar att antalet anställda i transportnäringen förväntas öka med minst 25 000 förvärvsarbetande fram till 2035. Samtidigt gäller att utbildningssystemet idag inte tillfredsställer transportnäringens rekryteringsbehov. Faktum är att näringens rekryteringsbehov som motsvarar cirka 10 000 personer per år endast tillfredsställs till cirka 60 procent trots det stigande söktrycket till transportrelaterade gymnasieutbildningar. I praktiken innebär det att ett latent personalunderskott rullas framåt år för år parallellt med att transportnäringens rekryteringsbehov förväntas växa över tid! Som också har visats i rapporten kommer de anställdas ålder i transportnäringen att öka samtidigt som körkortstagandet – givet att körkortsinnehav är en förutsättning för många yrken i transportnäringen – går ned i samhället.

Men det är naturligtvis inte bara den numerära efterfrågan på kompetens som måste tillfredsställas. Att utbildningarna är utvecklingsorienterade och fyllda med relevant innehåll är minst lika viktigt.

Det stora teknikskiftet vi upplever just nu kanske kan jämföras med motoriseringen av våra transporter för hundra år sedan. Skiftet ställer särskilda krav på utbildningssystemet. Och det gäller att hänga med i en utveckling som tenderar att gå snabbare och snabbare. En ständig förnyelse av utbildningsinnehållet är resurskrävande och kräver ett tätare samarbete och utbyte mellan utbildningssystemet och företrädare för transportnäringen. Men det är inte skäl nog för att avstå från en fortsatt utveckling. Lärarnas löpande kompetensutveckling är en annan omständighet med stor betydelse för att utbildningssystemet ska kunna svara mot efterfrågan.

Det saknas således inte utmaningar när det gäller transportnäringens kompetensförsörjning och därmed, i förlängningen, att tillfredsställa samhällets behov av transporttjänster. Här behövs reformer, ekonomiska resurser och ett långsiktigt förhållningssätt. I det följande utvecklar vi en rad punkter av betydelse i sammanhanget.



Transportföretagens förslag till åtgärder

● **Attraktivitet och dimensionering – fler måste välja rätt**

Intresset för att välja en yrkesutbildning är inte tillräckligt stort i Sverige. Det finns helt enkelt för få yrkesutbildade för att tillfredsställa näringslivets behov. Som framhållits i rapporten har antalet elever på transportnäringens gymnasieutbildningar utvecklats positivt under senare år. Men alla som vill gå utbildningarna får inte möjligheten då det inte finns tillräckligt många utbildningsplatser. Här krävs en politisk vilja att utöka antalet platser såväl inom gymnasieskolan som vuxenutbildningen. Vägen till det går över en närmare dialog med branschföreträdare på regional nivå – en dialog som dessutom med all säkerhet bidrar till att stärka utbildningarnas relevans och därmed möjligheten för elever att etablera sig på arbetsmarknaden efter examen.

Av stor betydelse i sammanhanget är att även politiken i större utsträckning arbetar för en attitydförändring i samhället. Ett samhälle där fler väljer en yrkesutbildning.

● **Större inflytande för företag och branscher**

Företag i transportnäringen, liksom i princip resten av näringslivet, vittnar om särskilt stora problem att hitta medarbetare med gymnasial yrkesutbildning. Det är inte frågan om ett isolerat branschproblem – det är snarare ett samhällsproblem. Transportföretagen anser att politiker på alla nivåer behöver ta större ansvar för en bättre fungerande kompetensförsörjning, för en gymnasieskola som utbildar för arbetsmarknadens behov och för att rollfördelningen mellan det offentliga och arbetslivet utvecklas och förtydligas. Företag och branscher måste få ett mycket större inflytande över yrkesutbildningarna. Makt och inflytande måste flyttas från det offentliga till företag och branscher. Då kan kvaliteten, relevansen och attraktionskraften för gymnasiala yrkesutbildningar öka. Reformförslagen finns presenterade i en rapport som Svenskt Näringsliv lanserade i inledningen av 2022.¹⁸

● **Bättre fungerande arbetsmarknadsutbildningar**

Arbetsmarknadsutbildningar i Arbetsförmedlingens regi är en mycket viktig källa till kompetens för flera delbranscher inom transportnäringen. Under de senaste fem åren har vi upplevt två totalstopp i arbetsmarknadsutbildningarna till följd av rättsliga överprövningar – stopp som haft stora konsekvenser för många transportföretag. Upphandlingssystemet måste anpassas för att bättre möta överprövningar. Exempel är att inleda upphandlingsförfarandet tidigare, att dela upp upphandlingen i flera delar och/eller i geografiska regioner samt att överväga införandet av processkostnader förknippade med överprövningar.

¹⁸Framtidens yrkesutbildning – Ge branscherna ökad makt, januari 2022.



Transportföretagens förslag till åtgärder

● **Omställning – relevans och kvalitet**

Under hösten 2022 förväntas ett omställningssystem introduceras på svensk arbetsmarknad. Av största vikt är att systemet leder till utbildningar som stärker individens ställning på arbetsmarknaden och därmed bidrar till näringslivets behov av kompetens. För transportnäringens del är det centralt att omställningssystemet innebär ett utbildningsinnehåll och -kvalitet som motsvarar företagets efterfrågan. Ett framgångsrikt system förutsätter en god dialog med branschföreträdare, omställningsorganisationer och utbildningsarrangörer där det råder en vilja att kontinuerligt utveckla systemet.

● **Ökad jämställdhet i transportnäringen**

Transportföretagen jobbar aktivt och långsiktigt för att öka jämställdheten i transportnäringen. Vi vill på olika sätt stimulera och hjälpa företag att rekrytera fler kvinnor till sina företag. Vi jobbar även för att fler tjejer ska välja gymnasieskolans transportrelaterade utbildningar. Här ser vi en mycket positiv utveckling som vi värnar om och vill se en fortsättning på. Transportföretagen välkomnar politiska satsningar som stöttar jämställdhetsarbetet.

● **Tillgång till fortbildning och teknik**

Transportföretagen vill se väsentligt ökade resurser till fortbildning av lärare för att utbildningssystemet ska hålla jämna steg med teknikutvecklingen. Parallellt måste det vara möjligt för lärare att, med tillgång till modern teknisk utrustning, lära ut framtidens kunskaper. Det är uppenbart att det kommer att krävas ökade satsningar på teknik-tillgång framöver.

● **Utvecklingsorienterat utbildningssystem**

Transportnäringen är stadd i förändring. Det är en utveckling som dessutom går mycket fort. Många gånger innebär det svårigheter för utbildningssystemet att hålla samma tempo. Transportföretagen menar att utbildningssystemet framöver måste bli än mer flexibelt och förändringsbenäget. Det måste ständigt finnas en öppenhet inför nya utbildningsutgångar som bättre möter transportsektorns efterfrågan på kompetens – såväl gymnasialt som på högskolenivå.

● **Regional samordning måste stärkas**

Vuxenutbildningen är i stor utsträckning lokalt och regionalt styrd. Samtidigt saknas en övergripande samordning i stora delar av landet – en samordning avsedd att förhindra exempelvis överlappande utbildningssatsningar och/eller kvalitetsbrister. Det finns behov av en större politisk tydlighet avseende ansvaret för regional verksamhet som bidrar till transportnäringens rekryteringsbehov. I det rådande landskapet tydliggörs inte ansvar för samordning, ekonomi och resultat tillräckligt.

Faktum är att det i stora delar av landet saknas personella resurser för ett löpande operativt arbete för att säkra näringslivets rekryteringsbehov. Transportföretagen välkomnar politiska satsningar som tillfredsställer dessa behov. Införandet av så kallade regionala stödstrukturer skulle ha en mycket positiv betydelse för regionala och lokala satsningar inom vuxenutbildningsområdet.

● **Stimulera körkortstagandet och bredda körkortslån**

Körkort är en förutsättning för jobb i många branscher och särskilt inom transportnäringen. Faktum är att det råder ett orsakssamband mellan körkortsinnehav och etablering på arbetsmarknaden. Transportföretagen vill se politiska beslut som stimulerar körkortstagande – inte minst införandet av möjligheten till CSN-lån för körkortstagande kopplat till behörigheterna C och D, dvs lastbil och buss.



Om rapporten

Denna rapport har tagits fram av HUI Research på uppdrag av Transportföretagen under 2022.

Har du frågor om rapporten, kontakta:
kompetens@transportforetagen.se