



2025

Transport trender



TRANSPORTFÖRETAGEN

Möjligheter och hot för transporter i en orolig omvärld

DET MODERNA SAMHÄLLET ÄR OMÖJLIGT ATT TÄNKA SIG UTAN TRANSPORTER.

Möjligheter och utmaningar för transportsverige skapas av allt från den gröna omställningen till AI-utvecklingen och geopolitiska konflikter. Mycket av det som sker är sådant som transportsektorn och dess branscher inte själv rör över, men däremot både kan och behöver förbereda sig för.

Transporter är ekonomins blodomlopp, som binder ihop länder, företag och människor. Alla områden i samhället är i sin vardag på ett eller annat sätt beroende av transporter. Leveranser av varor till butiker, råvaruförsörjning till industrin, resor till jobb och skola och mycket mer.

Därför är svenska transportföretag också i högsta grad beroende av omvärldsförändringar på andra områden. Faktorer som egentligen rör andra sektorer påverkar förr eller senare behovet av transporter.

Transportföretagen har i den här skriften beskrivit ett antal viktiga trender och tagit avstamp i de förändringar våra medlemsföretag ser i sin vardag och vad som kan göras för att möta dem. Styrelsen har medverkat med exempel och erfarenhet i framtagandet.

Svenska transportföretag är med all sannolikhet hållbarast i världen. Vi ligger mycket långt fram i den gröna omställningen, vilket ger en konkurrensfördel när kraven

på hållbarhet skruvas upp. Och ökad användning av AI och andra tekniska innovationer ger oss nya möjligheter att optimera transportflöden och höja effektiviteten.

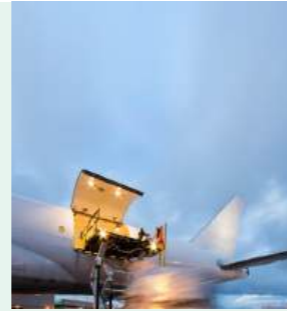
Men vi ser också problem. Ett mycket långvarigt eller eskalerande krig i Ukraina skulle utöver enorma humanitära förluster även skapa fortsatt stora problem för transporter och konkurrenskraft i Europa.

Den växande organiserade brottsligheten innebär stora utmaningar för både varutransporter och resande. Geopolitiska konflikter på andra sidan jorden slår snabbt mot svenska transportföretags möjligheter att verka och växa.

Vilka transporttrender som kommer att vara viktigast är omöjligt att veta på förhand. Men med god beredskap för omvärldsförändringar kan vi göra det bästa av de förutsättningar framtiden kommer ge.


MARCUS DAHLSTEN,
VD TRANSPORTFÖRETAGEN





Omvärldsfaktorer som påverkar svenska transportföretag

Den svenska transportsektorn påverkas av ett stort antal olika omvärldsfaktorer, både sådana som gäller branschen specifikt och sådana som påverkar hela samhället.

Omvärldsfaktorerna är av ganska olika karaktär. Vissa är sådana som omedelbart påverkar specifikt svenska transportföretag, som t ex konkurrens-situationen eller kompetensutbudet i branschen. Andra är mer övergripande och påverkar samhället i stort, som t ex den ökade brottsligheten eller den säkerhetspolitiska utvecklingen i Europa.

Transportsektorn är ekonomins blodomlopp. Svenska transportföretag binder samman olika delar av landet, olika länder och olika delar av samhället. Det mesta som sker i samhället är på ett eller annat sätt beroende av transporter, antingen av gods eller av människor.

Därför påverkas också transportsektorn av ett stort antal olika omvärldsfaktorer, positiva eller negativa förändringar av t ex ekonomi, politik eller teknik.

I följande avsnitt beskrivs tio olika sådana faktorer. Det finns naturligtvis betydligt fler faktorer som kan påverka branschen, men vi har här fokuserat på de som branschens företag upplever som allra viktigast.

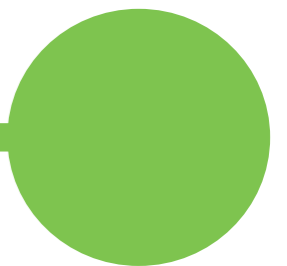
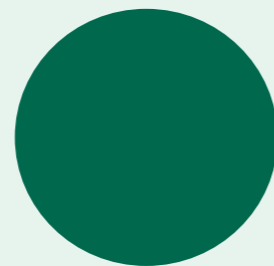
Det dessa faktorer har gemensamt är att de kan få långtgående konsekvenser för möjligheterna att driva transportföretag i Sverige. Vissa är sådana som branschen själv kan påverka, andra sådana vi i praktiken mest kan anpassa oss till.

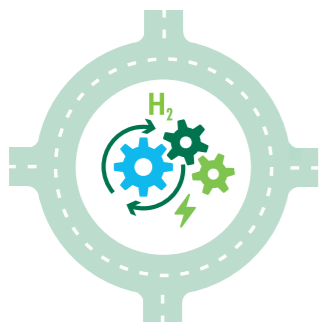
Mycket av det som sker i vår omvärld just nu är mycket oroväckande. Ett brutalt krig rasar i vårt närområde, otryggheten i samhället ökar, geopolitiska konflikter ställer marknader på ända och en växande regelbörda på inte minst EU-nivå beskär företagens möjligheter att verka och växa.

Hur dessa och andra faktorer kommer utvecklas är mycket svårt att bedöma. Det går att tänka sig såväl positiva som negativa scenarier. Klart är att ju mer medvetna svenska transportföretag är om de förändringar som sker i omvärlden, desto större är chansen till en positiv utveckling.

Från Transportföretagens perspektiv är omvärldsbevakningen en viktig del av den service vi erbjuder våra medlemsföretag. Inget företag kan göra allt på egen hand, men i samverkan med andra företag och med stöd av Transportföretagen som organisation kan vi förbereda oss bättre.

Flera av de områden som är viktiga för den svenska transportsektorns långsiktiga utveckling präglas av stor osäkerhet. I en sådan miljö blir det särskilt viktigt för branschens företag att samverka och utbyta erfarenheter, men också att kunna agera gemensamt utifrån en stark bransch- och arbetsgivarorganisation.





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: GRÖN OMSTÄLLNING

Den gröna omställningen – vår tids stora utmaning

Den gröna omställningen drivs av näringslivet. Allt från stora bolag till enmansföretag bidrar på sitt sätt till att Sverige minskar sina utsläpp och ställer om till ett mer hållbart samhälle.

Transportverige ställer snabbt om med elektrifierade fordon, alternativa drivmedel och stora investeringar i fordon och infrastruktur. Drivkrafterna i omställningen är det egna engagemanget, kundernas efterfrågan och inte minst de politiska målen.

Den globala gröna omställningen är en av de mest genomgripande samhällsförändringarna i modern tid. Att ställa om elförsörjning, produktionskedjor och konsumtion för att möta klimatförändringarna förutsätter långsiktiga åtaganden från medborgare, företag och politik.

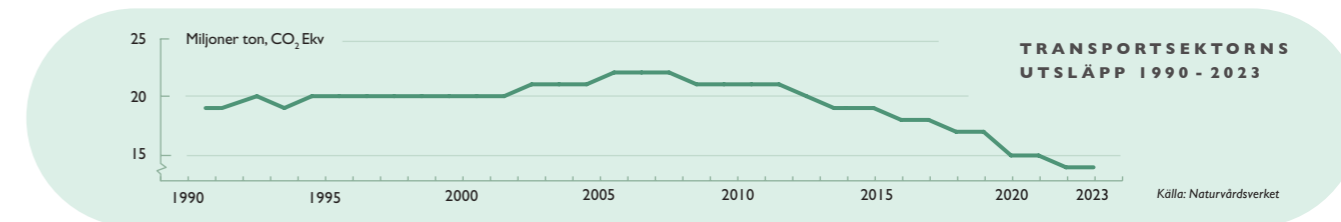
Företagens roll är helt avgörande. Även om omställningen prioriteras högt från

politiskt håll - inte minst gemensamt inom EU - är det i slutändan företag som behöver investera i ny teknologi, öka sin resurseffektivitet och förändra sina affärsmodeller för att klimatpåverkan ska fortsätta minska.

Transportsektorn hamnar ofta i fokus i diskussioner om omställningen, av främst två skäl. Dels fungerar transporter som ekonomins blodomlopp - om samhället i övrigt ska kunna bli hållbart behöver också transporter vara det. Dels återstår fortfarande en del att göra innan transportsektorn i alla delar är fossilfri. Utvecklingen mot hållbara transporter går allt snabbare och svenska företag är internationella föredömen.

I den politiska debatten målas ibland upp en bild av att den ekonomiska tillväxten i sig skulle vara en avgörande orsak till klimatförändringarna. Det är en falsk bild. Det finns ingen motsättning mellan tillväxt och minskade utsläpp.

Tvärtom är Sverige ett av de länder som allra bäst lyckats kombinera de båda. Sedan 1990



har utsläppen av växthusgaser i Sverige minskat med 38 procent, samtidigt som BNP ökat med 90 procent. Världen kan samtidigt bli både rikare och renare.

Transportsektorn är inget undantag. Sedan 2007 minskar utsläppen från svenska transportföretag stadigt. Bakom denna utveckling ligger effektivare fordon och en ökad användning av alternativa bränslen. På senare år har även elektrifieringen av transporter bidragit.

Denna utveckling drivs delvis av politiskt satta mål. EU:s klimatregelverk Fit for 55 bygger på att EU:s nettoutsläpp av växthusgaser till 2030 ska ha minskat med minst 55 procent jämfört med nivån 1990. Sveriges utsläpp per capita är idag bland de allra lägsta i EU, samtidigt som våra mål framåt är de mest ambitiösa.

Höga krav på minskad klimatpåverkan ska inte bara ses som ett åtagande eller en påлага utan är också en viktig konkurrensfördel. Kunder och investerare ställer allt högre krav på hållbara produkter och tjänster. De företag som inte är hållbara kommer i framtiden inte att ha någon marknad. Att svenska företag ligger internationellt sett mycket långt framme i omställningen är en styrka.

Ambitiösa klimatmål ligger därför i det svenska näringslivets intresse. När kraven skruvas upp gynnas de företag som redan ligger långt fram och som har högt tempo i sin egen omställning. På så

vis går svenska företags konkurrenskraft hand i hand med minskad klimatpåverkan och en mer hållbar värld.

Svenska transportföretag är väl positionerade i omställningen. Samtidigt saknas inte utmaningar. På EU-nivå blåser mer skeptiska vindar än tidigare och risken finns att det politiska trycket på omställningen kommer mattas av. Det vore problematiskt för svenska transportföretag.

En allt för oförutsägbar svensk bränslepolitik skapar osäkerhet. Transportföretag som står inför stora investeringar i en mer hållbar fordonsflotta måste kunna lita på att politiken ger stabila spelregler. Transportsektorns omställning förutsätter fördelaktiga relativpriser på hållbara bränslen, men också ökad förutsägbarhet.

Avgörande för omställningen är även en kraftfull utbyggnad av den fossilfria elproduktionen och konkurrenskraftiga elpriser. Svensk elproduktion är redan så gott som fossilfri, vilket är en konkurrensfördel. Samtidigt går utbyggnaden av ny kapacitet allt för långsamt och långa ledtider riskerar försena viktiga investeringar.

Elektrifieringen av transporter går snabbt framåt, framför allt vad gäller personbilar och lätta lastbilar men även tunga lastbilar och bussar samt på sikt sjöfart och flyg. En flaskhals är dock utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Tillgången till effekt i näten är

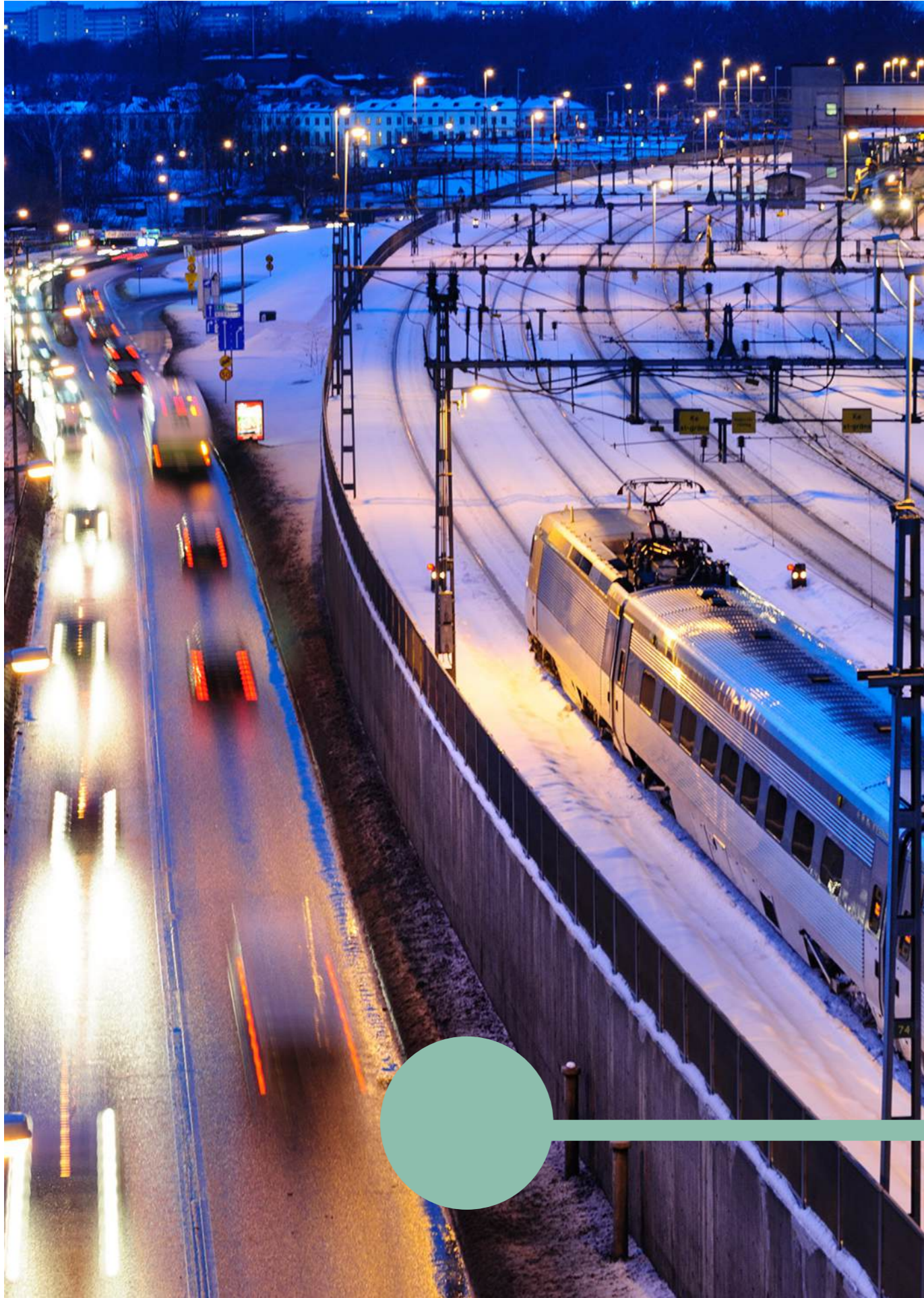
en flaskhals för elektrifieringen av den tunga trafiken. Tillståndsprocesserna för utbyggnaden av laddinfrastruktur är dessutom allt för långa.

Det står alldeles klart att omställningen är en av de svenska transportföretagens allra viktigaste prioriteringar. Utvecklingen har bara börjat.

” En ellastbil kostar mer än dubbelt så mycket som en diesellastbil. Den investeringen är mycket svår att räkna hem idag ”

MATS NORDIN
TRANSPORTINDUSTRI-
FÖRBUNDET





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: INFRASTRUKTUR

Underhållsskulden skadar företagen

Underhållsskulden för svenska vägar och järnvägar har växt kraftigt. Satsningarna kommer visserligen att öka de kommande åren. Men resurserna ska också täcka utbyggnad av väg- och järnvägssträckor, bland annat på grund av behovet av de nya och förbättrade förbindelser som NATO-medlemskapet för med sig.

Under flera decennier har underhållet av vägar och järnvägar i Sverige släpat efter. Det betyder att vi steg för steg har byggt upp en mycket stor underhållsskulda. Trafikverket uppskattar den 2024 till nära 130 miljarder kronor. Det här har gjort vår fysiska infrastruktur sårbar för t ex kraftiga skyfall eller snabba temperaturförändringar.

Med klimatförändringarna kan den typen av extremt väder komma att bli vanligare. Det leder i sin tur till allt större påfrestningar på vägar och järnvägar.

Samtidigt har investeringsstakten när det gäller infrastruktur påverkats negativt av ett ökat kostnadstryck, kapacitetsbrist, utdragna tillståndsprocesser, överklagade upphandlingar, ekonomiskt pressade kommuner och regioner, samt politiska omprioriteringar.

Behoven är därmed stora när det gäller både underhåll och kapacitet.

Sverige är långt ifrån färdigbyggt och till det kommer nu bli Sveriges NATO-medlemskap. Det för med sig skärpta krav på robusthet, redundans och resiliens i transportsystemet. Och det ställer krav på nya eller förbättrade transportförbindelser av både människor och materiel, inte minst i väst-östlig riktning.

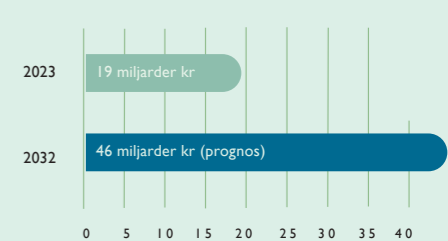
Därtill ökar investeringsbehoven i snabb takt av ny energiproduktion och utbyggnaden av elnät för transmission, distribution och laddinfrastruktur som ska möjliggöra den gröna omställningen. För att nu inte tala om underhållsinvesteringar i de kommunala näten för vatten och avlopp.

Med inflationen under kontroll, låg statsskuld och en större politisk medvetenhet om infrastrukturbehoven, har förutsättningarna för att vända utvecklingen förbättrats. De totala investeringarna i infrastruktur kommer med stor sannolikhet att öka de kommande åren, med särskilt fokus på underhåll.

Det kommer dock att ta lång tid att komma i kapp och under tiden ökar risken för att transportsystemets brister – inte minst på järnvägssidan – kan få svåra konsekvenser för människor och företag.

Det aktualiserar därför möjligheterna till alternativ finansiering, till exempel via sk OPS-lösningar (Offentlig-Privat-Samverkan), där utvecklingen pekar mot att utrymmet för konkret försöksverksamhet måste vidgas.

UNDERHÅLLSKULD
Investeringsbehov, miljarder kronor



Källa: Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll. 2024



”Vägar och järnvägar är eftersatta, men även energinfrastrukturen. Om omställningen ska funka måste företag få den infra- och elkapacitet de behöver.”

CHRISTER BRUS, VÄSTERÅS DISTRIBUTION



TIO OMVÄRLDSFAKTORER: GEOPOLITIK

Rörligheten under press i en orolig värld

Geopolitiska spänningar och konflikter påverkar Sverige och svenska företag på en lång rad olika sätt. På senare år har de globala relationerna blivit allt mer ansträngda, vilket påverkar efterfrågan på de svenska transportföretagens tjänster. Ökade geopolitiska spänningar riskerar dessutom att hota den gröna omställningen då tillgången till råvaror, drivmedel eller komponenter försämras.

Internationella konflikter och politisk instabilitet har så gott som alltid påverkat förutsättningen för att driva företag, i alla fall över landsgränser. Handelsvägar öppnas eller stängs, tullar förändrar varuflöden, konflikter mellan länder förvandlar tidigare goda handelsförbindelser till bittra konflikter. Dagens globala näringsliv är beroende av öppenhet och goda internationella relationer.

USA:s president Donald Trumps handelspolitik, särskilt hans användning av tullar, har haft stor påverkan på internationell handel och kan innebära risker även för den svenska transportbranschen. Under sin första presidentperiod införde Trump höga tullar på stål och aluminium samt handelsrestriktioner mot Kina och EU, vilket ledde till ökad osäkerhet och högre kostnader för svenska exportföretag. Om Trump återinför eller skärper dessa tullar kan det leda till minskad handel och ökade transportkostnader.

För transportbranschen i Sverige innebär detta flera risker. Minskad export till USA kan minska efterfrågan på godstransporter, särskilt inom sjöfart och vägtransport. Högre tullar på importvaror kan även påverka svenska företag som är beroende av utländska insatsvaror, vilket minskar transportvolymerna. Dessutom kan ökade handelsspänningar leda till valutaförändringar och stigande bränslepriser, vilket ytterligare pressar transportföretagens lönsamhet. På senare år har klimatet



för internationell handel satts allt mer under press. Ett antal konflikter hänger samman med Kinas allt större tyngd i den globala ekonomin, kombinerat med landets fortsatt aggressiva agerande mot sina grannar. Andra konflikter utgår från den oroliga situationen i Mellanöstern.

Transportsektorn känner mer än kanske någon annan bransch direkt effekterna av denna typ av konflikter.

Effekterna av denna typ av störningar i den globala handeln kan se olika ut och är ofta svåra att bedöma på förhand. Effekter kan bli att produktion flyttas hem till Sverige eller utlokaliseras till exempelvis Östeuropa.

Sådana förändringar förlänger de globala värdekedjorna och påverkar efterfrågan på internationella transporttjänster. I förlängningen kan en sådan utveckling motverka den specialisering som är en avgörande del av den globala ekonomiska utvecklingen. Den globala handeln och rörligheten ligger i högsta grad i Sveriges och de svenska transportföretagens intresse.

Även den gröna omställningen kan påverkas negativt av geopolitiska konflikter. Konflikter i olika delar av världen kan innebära att relativpriserna på drivmedel och naturresurser förändras, vilket påverkar omställningens förutsättningar. Investeringar som var lönsamma igår kan vara rena förluster imorgon.

Ett uppmärksammat exempel är Kinas aggression mot Taiwan och strävan att ta kontroll över landets produktion av datachip – avgörande komponenter för bland annat elektrifiering och elproduktion. Om den globala tillgången på dessa komponenter skulle bli helt avgörande av ett allt mer aggressivt Kina skulle det kunna få mycket långtgående konsekvenser.

Utöver problem med tillgång och relativpriser på vissa strategiska råvaror och komponenter kan internationella förhållanden direkt påverka möjligheten för svenska företag att nå sina hållbarhetsmål. Även om det går att säkra tillgången är det svårt för företag med höga hållbarhetsambitioner att acceptera undermåliga arbetsvillkor i afrikanska gruvor eller kinesiska fabriker.

Geopolitikens effekter på omställningen innebär att även svenska transportföretag med mycket lokal verksamhet – som t ex regional kollektivtrafik – kan påverkas. Om elektrifieringen bromsas upp av internationella konflikter drabbar det hela den svenska transportsektorn, oavsett om företagen verkar över landsgränser eller inte.

Internationella konflikter tar allt större plats i Sverige även på andra sätt än genom den globala handeln. Ett exempel är kriget mellan Israel och Hamas, som får direkta konsekvenser i form av växande konflikter mellan olika grupper i Sverige. Sådana konflikter kan i sin tur

även påverka efterfrågan på olika varor, vilket har betydelse för handelsmönster och därmed transporter.

Vi lever i en global värld, ingen kommer undan geopolitiken. Sverige och svenska transportföretag behöver slå vakt om vår långa tradition av öppenhet. Men vi behöver också upprätthålla en hög beredskap för att anpassa oss till ett föränderligt och periodvis mycket problematiskt geopolitiskt landskap.

” Geopolitiken påverkar oss – t ex konflikten i Röda havet som tvingar oss att gå runt Afrika. Den extra tid det tar motsvarar runt en tiondel av dagens kapacitet och ökar därför tonnagebehovet med lika mycket.”

PER TUNELL
WÄLLENUSREDERIERNA





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: SÄKERHETSPOLITIK

Hot och möjligheter i nytt säkerhetsläge

Sverige och svenska företag upplever en mer orolig omvärld än på länge, med ett krig i vårt närområde. Svenska transportföretag påverkas tydligt, när bl a internationella transporter försvåras samtidigt som kravet på robust svensk infrastruktur ökar i spåren av NATO-medlemskapet. För det svenska totalförsvaret är det avgörande att näringslivets konkurrenskraft säkras, även i tider av kris och krig.

Rysslands invasion av Ukraina har fått långtgående konsekvenser för Europa inte bara säkerhetspolitiskt utan även ekonomiskt. För bara några år sedan uppfattade många ett krig i vår närhet som en mycket avlägsen risk, idag är det tyvärr en blodig realitet.

Även om Sverige inte deltar med stridande förband behöver vårt samhälle anpassa sig till den nya situationen. Näringslivet utgör kärnan i det svenska totalförsvaret. Ett robust Sverige, där ekonomin och den sociala tryggheten fungerar även i tider av kris och krig, förutsätter att företagen fortsätter fungera som vanligt.

I detta sammanhang har transportsektorn en nyckelroll och påverkas såväl positivt som negativt. Kriget i Ukraina leder oundvikligen till att transporter behöver ta andra vägar, vilket kan inne-

bära både högre kostnader och längre ledtider. Även rekryteringen av utländsk arbetskraft, bl a från just Ukraina, försvåras av kriget.

I oroliga tider ökar fokus på självförsörjning, vilket å ena sidan kan minska efterfrågan på gränsöverskridande transporter och å andra sidan kan göra det än viktigare att försörjningskedjor inom landet är robusta och fungerar väl. I alla scenarier kommer samhället att vara beroende av transporter, men förutsättningarna ser olika ut för olika delar av branschen.

Sveriges medlemskap i NATO får direkta konsekvenser för infrastrukturinvesteringarna. För att ha kapacitet att transportera materiel och personal i vårt närområde krävs ökad redundans i infrastrukturen och i vissa fall ny

infrastruktur särskilt på väg och järnväg. Ett utbyggt infrastrukturensystem är positivt för den svenska transportsektorns utveckling.

Men det saknas inte utmaningar. Det nya säkerhetspolitiska läget har, tillsammans med ökande brottslighet inom landet, skapat ett starkt politiskt tryck att prioritera dessa områden politiskt. Ju större statsfinansiella resurser som kanaliseras till dessa områden desto mindre resurser finns till annat.

Svenska transportföretag är beroende av goda villkor i många olika avseenden och det är viktigt att en oroligare omvärld inte leder till att utvecklingstakten på andra områden avtar. Just eftersom näringslivet är av avgörande betydelse för totalförsvaret är det viktigt att företagens villkor fortsätter utvecklas.

Ett konkurrenskraftigt näringsliv är grunden för att andra delar av samhället ska fungera, såväl i tider av kris och krig som när omvärlden förhoppningsvis framöver blir mindre orolig.





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: KOMPETENSUTBUD

Fler jobb i en växande transportsektor

Transportsektorn förväntas fortsätta växa i framtiden och allt fler kommer att behöva rekryteras. Framtidens transportjobb ser delvis annorlunda ut än gårdagens, med större fokus på att behärska den senaste tekniken, hållbarhetskrav och nya miljökrav. Svenska transportföretag är väl positionerade för att möta denna utmaning, men utbildningsplatserna behöver byggas ut och politiska hinder lyftas bort.

Diskussionen om framtidens arbetsmarknad handlar ofta om automatisering och AI, inte sällan utifrån perspektivet att vissa yrkesgrupper kan komma att försvinna när de arbetsuppgifter de gör inte längre behöver utföras av människor.

I transportsektorn ser mönstret delvis annorlunda ut. Även om teknisk förändring påverkar också transportföretag talar det mesta för att efterfrågan på transporter kommer fortsätta öka. De flesta är överens om att svenska transportföretags rekryteringsbehov därför kommer öka snarare än minska i framtiden.

Däremot kommer jobben i transportsektorn att se delvis annorlunda ut än idag. På samma sätt som jobben i industrin förändrats snabbt, har även jobben i transportföretag gjort det. Det kommer t ex att bli allt viktigare med medarbetare som behärskar den nyaste tekniken för optimering av transportflöden, programmering av autonoma fordon och liknande.

De ständigt allt högre kraven på hållbarhet och nya miljökrav ställer också krav på medarbetarna. Den kompetens som tidigare var viktig kommer inte att försvinna över en natt, men successivt att breddas och kompletteras med nya kompetensområden företagen behöver behärska.

Transportsektorn ser över lag positivt på dessa utmaningar. Svenska transportföretag ligger internationellt mycket långt framme på de områden som kommer att bli viktigare i framtiden.

Samtidigt saknas inte utmaningar. Branschen ser en oroväckande brist på utbildningsplatser för många viktiga

yrkesgrupper och även på sina håll allt för lågt söktryck till utbildningarna. Särskilt problematiskt är situationen vad gäller t ex chaufförer, reparatörer, elektriker, servicetekniker samt experter inom plåt och lack.

Här finns en viktig politisk uppgift. Det handlar dels om att säkerställa att utbildningsplatserna byggs ut i tillräcklig omfattning, dels om att lyfta bort hinder som försvårar för svenska transportföretag att rekrytera.

Delar av branschen belastas också av föräldrade attityder till hur jobb i transportsektorn ser ut. Föreställningar om att många av jobben är "smutsiga", försvårar rekryteringen av särskilt kvinnor till branschen.

Här har naturligtvis branschen själv ett ansvar att upplysa om hur dagens transportjobb faktiskt ser ut. Samtidigt ligger det i Sveriges intresse att den potential som finns för fler trygga och utvecklande jobb i svensk transportnäring inte motverkas av stelbenta regelverk.

Transporter är en av världens allra äldsta branscher och framtiden ser ljus ut. Att säkra tillgången på rätt kompetens är en avgörande faktor för att potentialen ska kunna tas till vara.



”

Kollektivtrafik, där busstrafiken står för de största volymerna, har en central roll i byggandet av ett kommande hållbart samhälle. Vår största utmaning just nu är kompetensförsörjningen. Utan tillgång till förare kommer utvecklingen, tvärt emot alla goda intentioner, att bromsas upp.”

TOMAS BYBERG
BYBERG & NORDIN BUSSTRAFIK



TIO OMVÄRLDSFAKTORER: KONKURRENS

Innovationer, hållbarhet och globalisering ökar konkurrensen

Elektrifieringen och digitaliseringen ökar utrymmet för nya produkter, tjänster, affärsmodeller och gränsöverskridande aktörer på transportmarknaden. Därmed växer konkurrensen om kunder och medarbetare, men också behovet av nya regelverk. Det skapar samtidigt fler möjligheter för kriminella aktörer som kan kringgå reglerna och utnyttja den digitala tekniken för t ex cyberbrott, trafficking och stölder.

Konkurrensen i transportbranschen har ökat de senaste åren och drivs på en sund och effektiv marknad av innovationer och teknisk utveckling, men också av höjda hållbarhetskrav. Bilar, lastbilar och längre fram drönare utvecklas med allt större inslag av AI och autonom förmåga av både etablerade tillverkare och helt nya aktörer.

Samtidigt har elektrifieringen över tid tagit rejäl fart, om än med några hack i kurvan. Det pågår nu en global kamp om att effektivt kunna producera batterier och integrera laddningskapacitet i den fysiska infrastrukturen för att få ner utsläppen i transportsektorn. Elektrifieringen tar också successivt steg framåt inom flyg och sjöfart, i första hand för passagerartrafik på kortare sträckor.

Slutsatsen är att transportaktörer som inte kan erbjuda eldrivna eller andra hållbara alternativ i framtiden kommer att få allt svårare att hävda sig i konkurrensen.

Utvecklingen förändrar inte bara de tekniska förutsättningarna för att transportera människor och gods. Nya gränsöverskridande aktörer har etablerat sig och växt snabbt, samtidigt som det sker en konsolidering bland gamla aktörer. På en global marknad kan stora transport- och logistikföretag

dra nytta av skalfördelarna och stärka sin konkurrenskraft genom strategiska partnerskap med andra internationella aktörer. Allt fler utländska transportörer tar sig också in på den svenska marknaden och pressar priserna.

Utvecklingen leder också till nya affärsmodeller och nya tjänster som konkurrerar på marknaden. Det handlar om nya sätt att distribuera varor den sista kilometern ut till konsumenter, t ex med hjälp av autonoma elfordon eller drönare. Men också om fysiska resurser som kan delas mellan fler för ett mer effektivt utnyttjande, vilket sänker både kostnader och utsläpp.

Det andra perspektivet på den växande konkurrensen rör brottslingar och kriminella gäng som tar allt större plats på denna gränsöverskridande marknad. Komplexiteten gör det mer attraktivt och lönsamt för mindre nogräknade aktörer att bryta mot regler och fusa sig till konkurrensfördelar. Vilket i sin tur riskerar att trigga än fler regleringar och en ännu tyngre regelbörda för dem som gör sitt yttersta för att följa reglerna.

Det rör t ex nya och ibland otydligt reglerade delmarknader där distributionsnätverk med autonoma fordon och drönare etablerats och där man kommer undan skatter, avgifter och andra regelverk. Traditionell taxiverksamhet utmanas också av nya aktörer som verkar inom en gråzon som delvis är reglerad, delvis är oreglerad eller i varje fall med oklara tolkningar av befintliga regler.

Andra exempel rör direkt kriminell verksamhet där t ex digitaliseringen skapar utrymme för cyberbrott. Man kan t ex hacka sig in i fordonssystem och infrastruktur, kryptera information och sedan utöva utpressning mot systemägare eller enskilda användare. Alternativt använder man informationen för att systematiskt stjäla komponenter eller fordonslaster som sedan förs till andra länder där de säljs.



Autonoma fordon och drönare kan också användas för smuggling av narkotika, djur och vapen, eller för mänsklig trafficking, där fordonen lättare kan undvika upptäckt. Den typen av kriminell verksamhet kan stödjas via "the dark web" där både logistik och affärsuppgörelser med hjälp av kryptovalutor kan genomföras.

Det här är brott som kräver nya verktyg och mer gränsöverskridande samarbete för att kunna bekämpas. Samtidigt ska man vara medveten om att tekniken också kan användas för att människor ska kunna fly från diktaturer, eller för att kunna smuggla in sådant som motståndsrörelser i dessa länder kan ha nytta av.

En geopolitisk aspekt på konkurrensen är Kinas offensiva och delvis statligt finansierade strategi för att bygga upp kompetens och erbjudande inom transportområdet. Det gäller t ex elbilar, höghastighetståg och kollektivtrafik. Det öppnar en potential för att med statliga subventioner slå ut europeiska aktörer, men också för stöld av intellektuell egendom, spionage och sabotage mot företag och andra stater. Till det kan också kopplas möjligheten för Kina att kontrollera tillgången till sällsynta jordartsmetaller i syfte att begränsa konkurrensen.

Konkurrenskraftiga villkor för transportföretag i Sverige blir helt avgörande om man ska kunna överleva på EUs inre transportmarknad framöver. Det måste vara lätt att vara ett hederligt företag och det ska löna sig att följa reglerna. Det kräver tillräckliga resurser för kontroll och brottsbekämpning. Annars kommer färre brott att klaras upp och förtroendet för rättsväsende och regelverk riskerar att sjunka. Samtidigt måste denna del balanseras mot kostnaderna för att följa reglerna och framför allt utrymmet för innovation, förnyelse och utveckling på transportområdet.

Även om vår verksamhet är global utgår ju avgifter och skatter från Sverige, det ger en annan kostnadsbild än konkurrenterna."

CARINA MALMGREN
SVENSKA
FLYGBRANSCHEN



TIO OMVÄRLDSFAKTORER:
TRYGGHET & ORGANISERAD BROTTSLIGHET

Ökande otrygghet i vardagen

Sverige har blivit otryggt. På senare år har framför allt den organiserade brottsligheten brett ut sig och är högst påtaglig i många företags vardag. Detta innebär såväl otrygghet för medarbetare och kunder som stor ekonomisk skada för företagen. Svenska transportföretag tar ett stort ansvar för tryggheten, men uppbackningen från politik och myndigheter behöver förbättras.

Från att under lång tid ha varit ett av världens allra tryggaste länder har Sverige på senare år drabbats av en allt mer utbredd brottslighet. Särskilt den organiserade brottsligheten har blivit ett akut problem i samhället. Enligt Polisens bedömning har mer än 60 000 personer i Sverige koppling till organiserad brottslighet, varav

14 000 bedöms vara aktiva i olika kriminella gäng eller nätverk. Den utbredda brottsligheten tar sig olika uttryck, med allt från stöld och rån till bedrägerier, utpressning, misshandel och i värsta fall dödsskjutningar. Även om ett stort antal gängkriminella har kunnat lagföras sker oförtrutet nyrekrytering till kriminella gäng och nätverk. Allt yngre ungdomar och barn begår allt grövre brott.

Brottsligheten drabbar allt ofta också svenska företag. Enligt Svenskt Näringslivs beräkningar uppgår företagens direkta kostnader för brottsligheten till mer än 40 miljarder kronor per år. Till detta kommer cirka 30 miljarder per år i insatser för att skydda sig från brottslighet. Allra vanligast är stöld

av olika slag, men även utpressning, bedrägerier och cyberbrott är utbredda problem i många branscher.

För svenska transportföretag - som dagligen transporterar gods och passagerare - är den ökade brottsligheten ett mycket påtagligt problem. Den kan visa sig genom att godstransporter rånas, diesel eller fordon stjäls, företagare drabbas av utpressning eller liknande. Ett särskilt problem är cyberbrott av olika slag. I delar av transportsektorn har cyberattacker blivit en del av vardagen.

Utöver den direkta fara och stora obehag detta innebär, försvaras företagens verksamhet och insatserna för att skydda sig mot brottslighet kräver allt större ekonomiska och personella resurser. Brottslighet mot företag är ett av skälen till att den organiserade brottsligheten av regeringen beskrivits som systemhotande.

I egenskap av arbetsgivare har företagen naturligtvis ett ansvar att skydda sina medarbetare från olika typer av brottslighet, ett ansvar de svenska transportföretagen tar på störs allvar.

Skärpta säkerhetsrutiner, mer utförliga säkerhetsprovningar vid rekrytering och utökad bevakning är några av de åtgärder som har blivit nödvändiga.

Här finns en spänning mellan å ena sidan arbetsgivarens ansvar att garantera en trygg arbetsmiljö och å andra sidan den fackliga strävan att skydda arbetstagarnas integritet. Många företag upplever att det fackliga motståndet mot olika typer av säkerhetsåtgärder försvarar arbetet att garantera tryggheten på arbetsplatsen och en trygg miljö för kunderna.

Särskilt för företag som arbetar med persontransporter finns en risk att ökande brottslighet och otrygghet leder till minskad efterfrågan. Om det exempelvis uppfattas som otryggt att åka kollektivt är risken att allt fler väljer andra färdmedel, vilket är olyckligt både för transportföretaget och för omställningen. Av många skäl är det därför en självklarhet för svenska transportföretag att göra allt de kan för att garantera tryggheten.

Ett dilemma många företag upplever är att politiska beslut om ökad säkerhet

fattas, och att det i praktiken blir upp till företagen att genomföra och upprätthålla dem.

Företagens ansvar omfattar vissa brottsförebyggande åtgärder, men statens ansvar är att skydda företag och medborgare mot brottslighet och andra yttre hot. Huvudansvaret för att bekämpa brottsligheten kan aldrig vara företagens, det måste vara polisens.

Förutsättningar för ökad trygghet måste i slutändan garanteras från politiskt håll.

Mörkertalet vad gäller brott mot företag är stort. Många brott anmäls aldrig, främst för att erfarenheten är att det sällan leder till något. Brott som drabbar företag särredovisas sällan i statistiken, vilket gör att problemet riskerar att underskattas. Det är viktigt att komma ihåg att det alltid finns en människa bakom företaget. Brott mot företag är också brott mot enskilda företagare.

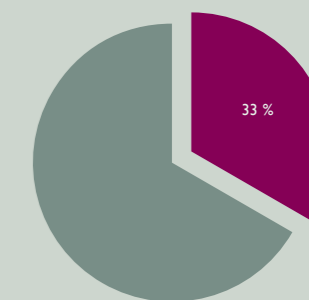
Avgörande för att tryggheten ska kunna öka är en nära samverkan mellan företag och berörda myndigheter. I många fall är dock svenska myndigheter inte

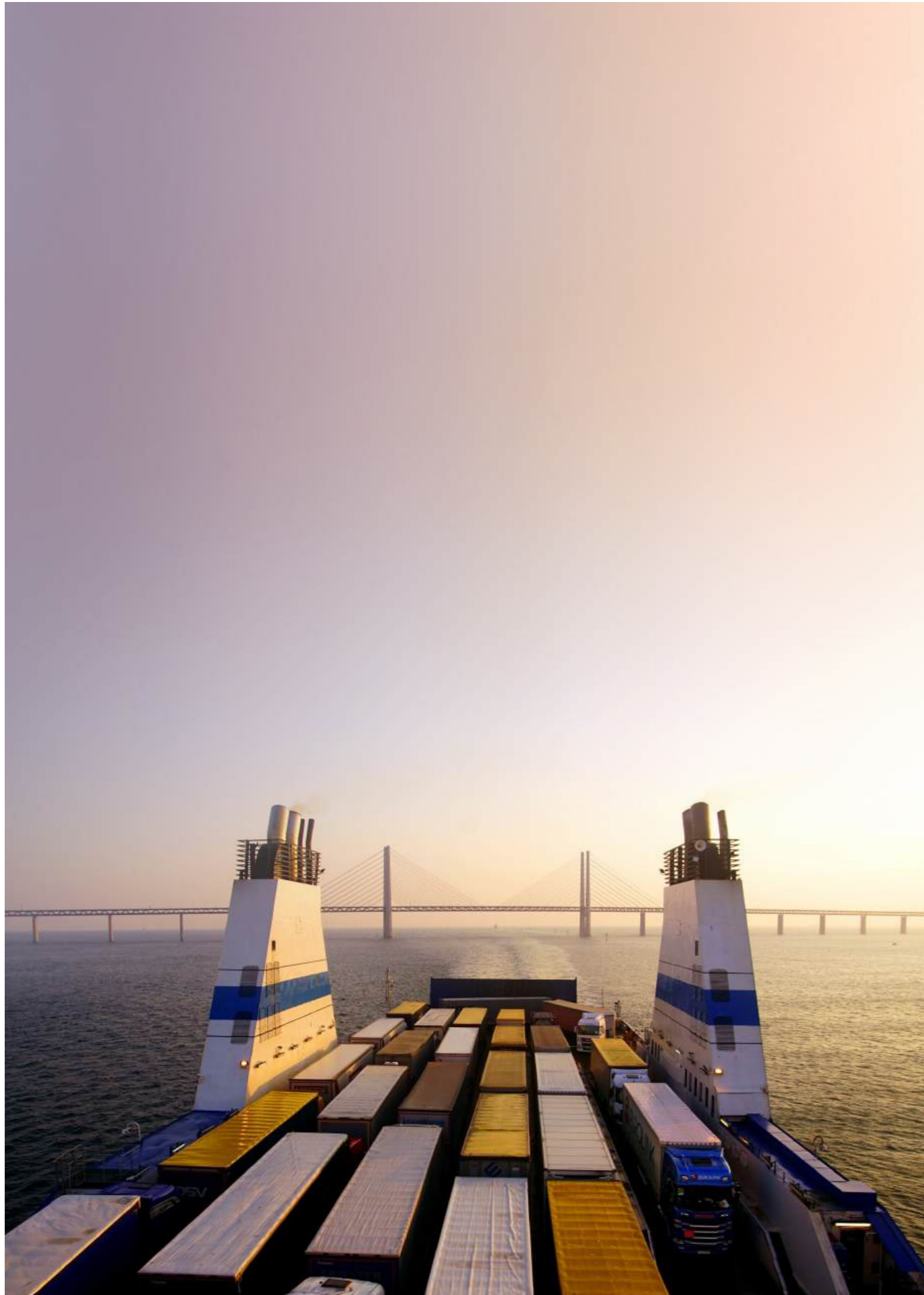
särskilt väl rustade för detta. Resurser saknas ofta och samordningen mellan myndigheter brister i många fall. Här finns en hel del att lära från andra länder.

Svenska transportföretag arbetar dagligen med att säkra tryggheten för sina kunder och medarbetare. Med rätt uppbackning från politik och myndigheter finns alla förutsättningar att återupprätta den trygghet som gått förlorad.

BROTTSLIGHET

Var tredje transportföretag har utsatts för brott det senaste året





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: REGLERINGAR

Mer komplexa regler ställer högre krav

En tekniskt mer avancerad och gränsöverskridande transportmarknad leder till mer komplexa regelverk. Det kräver resurser hos företagen för att kunna tolka och följa reglerna. Om det inte ska bli en konkurrensnackdel måste myndigheterna ha tillräckliga resurser för att säkerställa att alla aktörer håller sig till reglerna.

Det finns en stark ambition inom EU att vårda de grundläggande inre friheterna, och reglerna för den inre transportmarknaden är ständigt under lupp inom EU-systemet. Man vill utveckla ett robust ramverk för rättvis konkurrens i det förändrade landskapet. Men nya EU-direktiv ska sedan tolkas och genomföras i 27 olika länder. Det innebär att vi kommer att se ett alltmer komplicerat nätverk av regler som företag dagligen måste förhålla och anpassa sig till.

Det arbetsrättsliga regelverket har t ex växt i omfattning både på nationell och europeisk nivå. Ett exempel på transportsidan är det s k mobilitetspaketet med flera nya gemensamma bestämmelser som EU införde under 2022. Bestämmelserna handlar bl a om arbetsvillkor för yrkesförare, konkurrens mellan transportföretag och trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet ingår också regler om tillstånd, gods-transporter, kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetsid.

Arbetsmarknaden i Sverige styrs i huvudsak av kollektivavtalen och arbetsmarknadens parter, men allt fler EU-regler förändrar situationen. Den politiska processen blir därmed viktigare – både på EU-nivå och nationellt. Det innebär dessutom att tvister med anledning av reglerna i större utsträckning kommer att behöva lösas genom juridiska processer i rättsalar, och i mindre grad genom förhandlingar mellan arbetsgivare och fack.

Till det kommer att komplexiteten gör det mer attraktivt och lönsamt för oseriösa aktörer att bryta mot reglerna och fuska sig till konkurrensfördelar. Vilket i sin tur riskerar att trigga än fler regleringar och en ännu tyngre regelbörda.



” Problemet för sjöfarten är att man på EU-nivå reglerar så otroligt detaljerat, så att det ofta blir kontraproduktivt ”

BJÖRN BLOMQVIST, ECKERÖ REDERI

För seriösa företag krävs det ansevärd resurser för att kunna tolka och följa reglerna för fordon, bränslen och förare, vilket påverkar deras konkurrenskraft negativt. Sammantaget förlorar de därmed dubbelt på utvecklingen så länge myndigheterna inte förmår bekämpa oseriösa aktörer och få bukt med kriminaliteten.

Om vi ska kunna upprätthålla en rättvis konkurrens på marknaden krävs det framöver mycket större resurser, vassare kompetens och mer långtgående samarbeten hos myndigheter för en mer effektiv inspektion, kontroll och brottsbekämpning.

Samtidigt ser vi dessvärre en trend mot sämre kvalitet i de politiska beslutsprocesserna med allt snabbare och mindre genomtänkta konsultationer och därmed svagare förankring i våra branscher. Det leder ofta till svåra tolkningsfrågor av otydliga bestämmelser, vilket också gör att implementeringen på nationell nivå tar längre tid.





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: FACK & AVTAL

Splittring och politiskt fokus

Den tekniska utvecklingen, den gröna omställningen och EUs ambitioner att lagstifta om arbetsvillkor kommer att förändra förutsättningarna på arbetsmarknaden inom transportområdet. Det kan leda till ett starkare politiskt fokus för de fackliga organisationerna, öka splittringen inom LO, men också driva fram gränsöverskridande fackliga allianser för att åstadkomma nya internationella regelverk.

Den nuvarande svenska arbetsmarknadsmodellen utgör en hybrid av lagstiftning och kollektivavtalsreglering, som inte har sin motsvarighet i något annat europeiskt land, och som utmärks av en hög kollektivavtalsäckning och organisationsgrad.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen är ett resultat av hur relationerna mellan parterna på arbetsmarknaden och deras förhållande till staten utvecklats under flera decennier. Statens inblandning i lönebildningen är mycket begränsad. Vi har inte tvingande medlingslösningar och staten agerar inte lönenormerande eller löneledande. Samtidigt präglas modellen av stark samordning och samverkan och ett litet antal konflikter.

Teknikutvecklingen och elektrifieringen på transportområdet innebär att nya transportsätt, nya affärsmodeller och nya aktörer nu gör entré på marknaden. Det påverkar konkurrensen, behoven av kompetens och efterfrågan på arbetskraft.

För att bli en del av den här utvecklingen har EU valt att i högre grad än tidigare

fatta beslut om regler som har effekter på både det arbetsrättsliga området och på andra områden som man tidigare undvikit.

I förlängningen kommer detta att få konsekvenser för arbetsmarknaden och lönebildningen och därmed också för partsförhållanden mellan fack och arbetsgivare.

Om de fackliga organisationernas styrka som förhandlingspart urholkas kan det leda till en minskad organisationsgrad. För att tydliggöra sin roll och legitimera medlemskap kan facket därför välja att intensifiera sina politiska aktiviteter. Det handlar både om att bilda opinion, och att påverka lagstiftningen i Sverige och på EU-nivå. I det senare fallet kommer facket sannolikt att vilja bygga allianser med sina motsvarigheter i andra länder för att åstadkomma internationella regelverk på transportbranschens arbetsmarknad.

Här hemma kan man befara att vissa fackliga organisationer kommer att

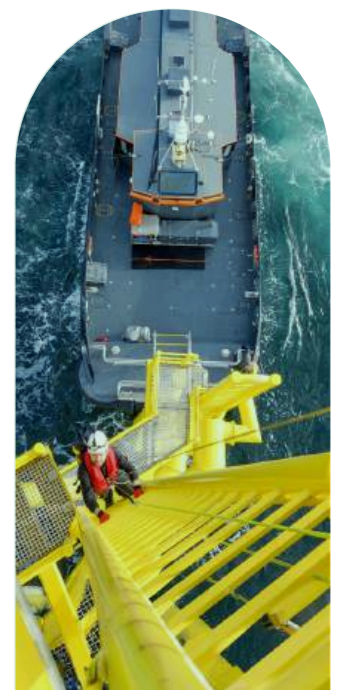


”Våra fackliga relationer fungerar i stora drag bra, även om det finns undantag. Parterna har ju olika roller men det finns en respekt för varandra.”

TOMMI PETTERSSON
WIKLUNDS ÅKERI

radikaliseras och att splittringen inom LO – som vi redan sett exempel på – ökar ytterligare.

Sammantaget riskerar denna utveckling att underminera den svenska arbetsmarknadsmodellen, vilket understryker behovet av insatser för att värna och stärka modellen.





TIO OMVÄRLDSFAKTORER: AI

AI förändrar transportmarknaden radikalt

Artificiell Intelligens är verktyg med stor potential för att driva utvecklingen inom transportbranschen. Backoffice-funktioner, transportrutter, systemlösningar, fordonsunderhåll och autonoma fordon är bara några exempel på områden som kommer att genomgå omfattande förändringar. Och vi kommer att se nya, smartare och mer pålitliga tjänster och produkter. De behöver regleras men utan att bromsa innovation och utveckling.

Digitaliseringen och Artificiell Intelligens (AI) har drivit på automatiseringen inom transportområdet. AI kommer med stor sannolikhet att ha en dramatisk effekt på transportbranschen framöver även om det är svårt att förutsäga exakt hur utvecklingen kommer att se ut. Vi tenderar att överskatta betydelsen på kort sikt, men underskatta de långsiktiga konsekvenserna.

För företagen innebär AI nya kompetensområden som behöver täckas, på samma sätt som när digitaliseringen en gång gjorde entré. Det blir ett nytt lager i verksamheten, där man behöver kunskap samtidigt som ”gammal” kompetens och arbetssätt fortfarande kommer att behövas.

Den effekt som lär bli synlig först är olika backoffice-funktioner. Det handlar om AI-verktyg som kan standardisera och automatisera t ex ekonomi och kundservice, vilket sänker kostnader, kortar ledtider, och minskar behovet av medarbetare.

Samtidigt är det inte sannolikt att den tekniska utvecklingen kommer att

leda till en nedgång av antalet medarbetare i branschen inom överskådlig framtid. Däremot är det uppenbart att utvecklingen kommer att påverka vilka kompetenser som behövs.

På längre sikt kan hela affärsmodeller komma att förändras. Med AI kommer man att kunna optimera transportrutter, systemlösningar och underhållsbehov för fordon (bil, lastbilar, tåg och flygplan) bättre och snabbare än människor kan göra idag. Vilket i sin tur leder till andra och nya kompetensbehov, men också skapar marknader för nya konkurrenter och aktörer i transportbranschen.

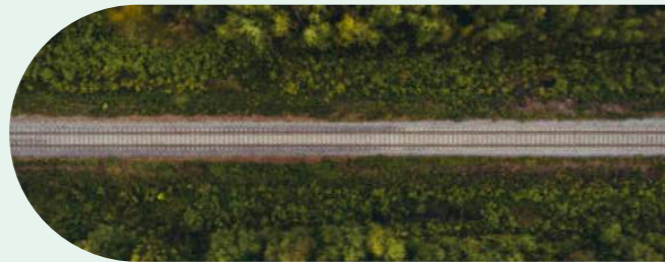
Autonoma eller helt självkörande fordon har länge funnits med som en konkret symbol för AI-utvecklingen på transportområdet. Det har dock visat sig mer komplext med tekniska, sociala och etiska konsekvenser som man inte förutsåg från början. Men användningen av fordon med allt större inslag av autonom förmåga kommer med stor sannolikhet att öka. I första hand för transporter av gods och material

på kortare, repetitiva sträckor, där det kan komma att revolutionera hela marknaden för sista-kilometer-distributionen. Men det kommer på sikt inte att stanna där.

Det finns en stor potential för smartare, effektivare och mer pålitliga lösningar genom AI. Samtidigt finns det också baksidor inom transportområdet. AI skulle t ex med stor precision kunna förutsäga hur medarbetare kommer att agera, allt ifrån vilken utvecklingspotential de har till risken för stölder. Det reser viktiga frågor om hur arbetsgivare ska förhålla sig till dessa möjligheter och integritetsrisker. Liksom hur enskilda medarbetare och deras fackliga företrädare kommer att agera.

Möjligheterna är stora och problemen ska inte negligeras. Men det finns en risk att både EU och Sverige fokuserar för mycket på problemen med ny teknik och därmed missar möjligheterna att skaffa oss globala fördelar i konkurrensen med t ex USA och Kina. Vi får inte bli för passiva och enbart fokusera på att försöka reglera vad amerikanska och kinesiska AI-företag kan åstadkomma och vilka tjänster de kan och får erbjuda medborgarna i europeiska länder.





Transporter håller Sverige i rörelse

Transportbranschen spelar en avgörande roll för både det svenska näringslivet och landets infrastruktur. Dygnet runt, året om, på väg och järnväg, till sjöss och i luften sker transporter. Utan transportföretagen stannar Sverige bokstavligen.

Tillsammans skapar transportbranschen över 56 000 företag jobb för cirka 325 000 personer och omsätter drygt 1 500 miljarder kronor. Dessutom är det en viktig näring för både näringslivet i stort och för privatpersoner. Det är transportbranschen som ser till att människor kommer till jobbet, att varor finns på butikshyllorna och att fabriker har råmaterial att bearbeta.

Sedan år 2000 har branschens omsättning ökat med över 80 procent och svarar idag för omkring fem procent av den totala omsättningen i näringslivet.

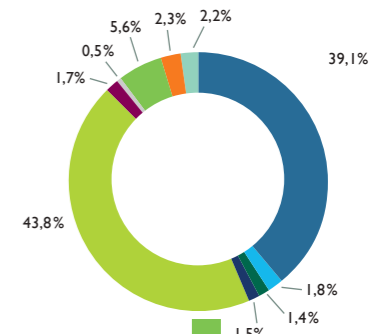
Transporter förväntas fortsätta att öka i framtiden. Att människor och varor kan röra sig smidigt är en positiv utveckling och en förutsättning för ett fungerande samhälle. Samtidigt innebär de växande transporterna att företagen kommer att behöva rekrytera ett betydande antal medarbetare med nya kunskaper och kompetenser de närmsta åren.

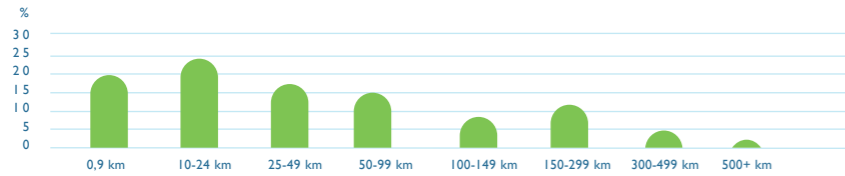
Tillväxten förutsätter att branschen kan ställa om för att minska miljöpåverkan och utvecklas hållbart. Möjligheterna till elektrifiering och övergång till fossilfria drivmedel kommer därför att vara avgörande, samtidigt som förutsättningarna varierar mellan sektorns olika delbranscher. Inom vägtransporter har t ex personbilar och lätta lastbilar kommit längre än den tunga sidan med lastbilar och bussar. Luft- och sjöfartens elektrifiering ligger längre fram i tiden även om man redan tagit viktiga steg. Mycket är gjort och utvecklingen är på väg åt rätt håll. Sedan 1990 har inrikestransporterna minskat sina utsläpp med cirka 30 procent trots att volymen ökat med nära 30 procent.

I detta avsnitt beskrivs utvecklingen för Transportföretagens olika delbranscher. Alla bidrar till att möta näringslivets och privatpersoners transportbehov och ofta samverkar de för att kunna genomföra en leverans.

FÖRDELNING AV FÖRETAGEN I TRANSPORTSEKTORN 2022

TRAFIKSLAG	ANTAL	ANDEL
Handel och service av motorfordon	21 892	39,1
Drivmedelstationer och raffinering	1 011	1,8
Uthyrning av motorfordon, fartyg och flyg	811	1,4
Transportföretag inom avfallshandling och demontering	855	1,5
Landtransportföretag	24 522	43,8
Sjötransport och rederier	958	1,7
Flygföretag	290	0,5
Magasinering och serviceföretag till transport	3 124	5,6
Trafikskolor	1 312	2,3
Post- och kurirföretag	1 209	2,2
TOTALT	55 984	100





STRÄCKA GODS

Sträcka för godstranporter med lastbil (2023)
Andel transporter för respektive körsträcka
Källa: Trafikanalys



DELBRANSCHERNA

Lastbilar

De svenska företag som huvudsakligen säkrar de svenska lastbilstransporterna är omkring 13 500 åkerier med cirka 65 000 anställda.

Godstransporter med lastbil utförs antingen i yrkesmässig trafik eller i så kallad firmabilstrafik. Den yrkesmässiga trafiken transporterar gods för andras räkning mot betalning och måste ha yrkesstrafiktillstånd. Vi brukar därför kalla den kollektivtrafik för gods, då den ofta samordnar transporter åt flera transportköpare. Firmabilstrafiken är transporter av företags eget gods. Den yrkesmässiga

trafiken svarar för de flesta tunga lastbilarna och likaså majoriteten av transportererna.

På Sveriges vägar transporteras varje år cirka 450 miljoner ton gods på lastbilar. Bygg- och anläggningstransporter, skogstransporter och styckegods och samlastat gods svarar för många lastbilstransporter men i stort sett allt som vi kommer

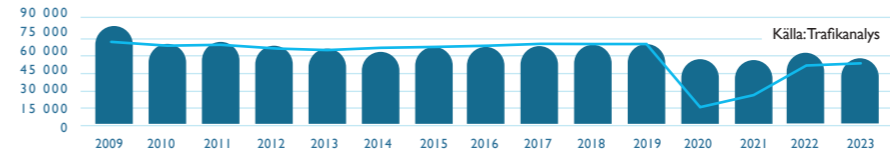
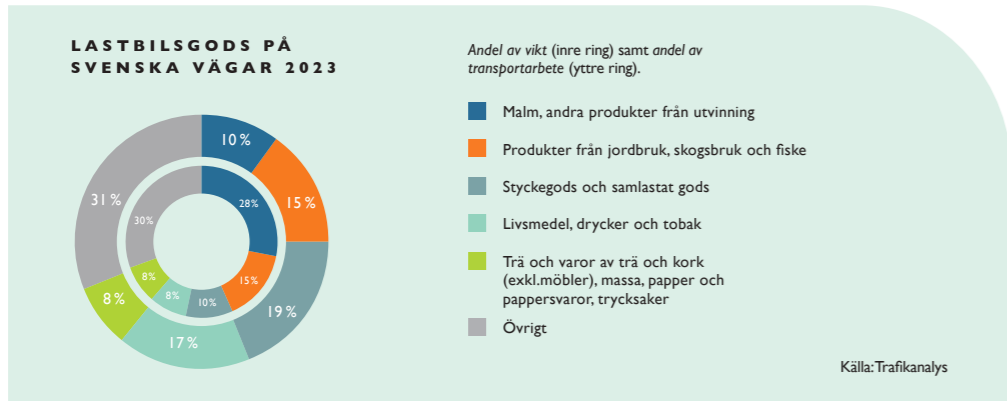
KORT OM LASTBILAR, 2022
Källa: SCB, Företagens ekonomi

ANTAL FÖRETAG	13 568
ANTAL ANSTÄLLDA	65 114
OMSÄTTNING	150 miljarder

i kontakt med i våra dagliga liv har i ett eller flera led transportrats med lastbil. Förutsättningarna är vitt skilda mellan att köra exempelvis distributionstrafik i Stockholms innerstad och skogs-transporter i Norrlands inland.

De allra flesta transportererna är lokala och regionala. Drygt sju av tio lastbilstransporter startar och slutar i samma län och nio av tio sker på sträckor under 30 mil.

Omställningen av lastbilstransporterna till fossilfria drivmedel pågår för fullt. För att kunna öka omställningstakten ytterligare behövs politiska stöd genom snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur, förstärkt elnät, sänkt energiskatt på el och andra incitament. Innan vi är helt klara med omställningen kommer biodrivmedel att spela en viktig roll under många år framöver.



VOLYM SJÖFRAKT

Antal passagerarfartyg i svenska hamnar och dess resenärer – tidsseriebrott för sjöfart. Viss förändring i mätmetoden har skett under tiden vilket påverkar tidsserien.

■ Antal passagerarfartyg (vänster axel)
— Antal passagerare, milj (höger axel)



DELBRANSCHERNA

Hamn och sjöfart

Tre fjärdedelar av jordens yta är täckt av vatten och sjöfarten är fortsatt en mycket viktig del av transportinfrastrukturen.

Sverige låg under stora delar av 1900-talet i absolut framkant i flera segment av sjöfarten med många framgångsrika rederier. Idag är motsvarande omkring 9 100 personer heltidsanställda direkt på svenska fartyg eller i rederierna. Inkluderar man alla sjöfartsrelaterade yrken – skeppsmäklare, hamnar, administration och så vidare – är siffran upp till tio gånger så hög.

Omkring sju av tio av alla fartyg i svenska hamnar är passagerar-

fartyg medan resterande utgörs av lastfartyg. Större delen av det gods som transporteras via sjöfarten gör det till eller från hamnar utomlands, medans en sjundedel skeppas inom landet.

Den svenska sjöfarten har upplevt en del svårigheter under det senaste decenniet. Antalet passagerare minskade ungefär med 2,4 miljoner personer mellan 2008 och 2019, dels i sviterna av finanskriser, dels till följd av att vissa konkurrensvillkor har avvikit kraftigt från

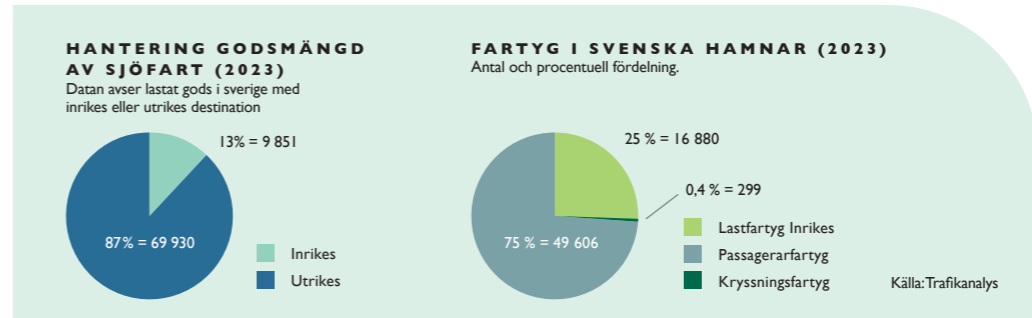
KORT OM SJÖTRANSPORTER 2022
Källa: SCB, företagens ekonomi

ANTAL FÖRETAG	958
ANTAL ANSTÄLLDA	9 115
OMSÄTTNING	41,1 miljarder

villkoren i omvärlden. Antalet passagerare minskade ytterligare 54 procent under 2020 till följd av coronapandemin. På senare år har dock passagerarantalet återhämtat sig något. Handelsflottan har också minskat under samma period men fartygen har samtidigt blivit större och transporterar idag en större last räknat i vikt än före 2008.

Sveriges hamnar utgör en viktig port gentemot omvärlden såväl för konsumtionsvaror som för basindustrin. År 2023 hanterades nästan 160 miljoner ton gods över kaj i de svenska hamnarna. 87 procent av all godshantering i svenska hamnar var med utrikes gods. Hamnarna möjliggör också i stor utsträckning passagerarflödena till och från Sverige. Cirka 25 miljoner passagerare reste år 2023 till och från svenska hamnar.

Omställningsarbetet av hamnarnas verksamhet pågår för fullt. Här spelar elektrifieringen en stor roll, både genom att möjliggöra elanslutningar till fartyg i hamn och av stödtjänster.





DELBRANSCHERNA

Flyg

Flyget utgör en förutsättning för att säkra, snabba och effektiva transporter mellan stora avstånd och till platser där annan transportinfrastruktur är otillräcklig.

Globalisering, ökad internationell rörlighet och avregleringar av flygmarknaden har under de senaste decennierna medfört en kraftig uppgång av antalet resor till och från utlandet. Utvecklingen för inrikesresor toppade redan år 1990. Kurvan har sedan dess planat ut och efter pandemin har

passagerarantalet i princip halverats jämfört med 2019.

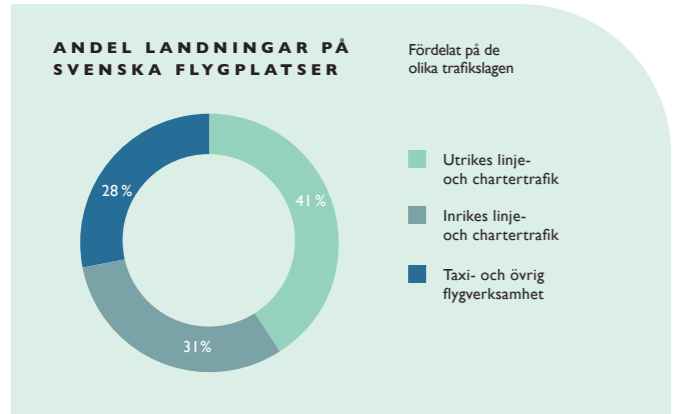
Flygets infrastruktur i luft och på mark finansieras genom avgifter. Det innebär att kommersiell flygtrafik och framförallt passagerare utgör grunden för flygsystemets ekonomi.

KORT OM FLYG 2022
Källa: SCB, Företagens ekonomi

ANTAL FÖRETAG	290
ANTAL ANSTÄLLDA	4 439
OMSÄTTNING	33,6 miljarder

Flyget lyfts ofta när det gäller frågor om klimat och miljö. Flyget står för mindre än fem procent av de samlade koldioxidutsläppen i Sverige. Flyget har minskat sin miljöpåverkan under de sista decennierna till följd av bättre motorer och allt mer bränslesnål teknik. Från och med 2008 har effektiviseringen varit så stor att den i princip har uppvägt det kraftigt ökade antalet resenärer. Tillgången till fossilfritt flygbränsle är en viktig del av lösningen för att minska flygets klimatpåverkan. Samtidigt pågår arbete med att elektrifiera flyget och förutsättningarna att inom några år kunna trafikera kortare flyglinjer i Sverige bedöms goda.

Elflygen, elhybridflygen och elektrobränsleflygen förväntas göra inträde på marknaden efter 2028 och flygplan som förbränner vätgas i jetmotorer väntas vara i luften senare på 2030-talet. Utöver el- och vätgasflyg tar drönanvändningen allt större plats och vertikalstartande elflyg så kallade eVTOL's för kortare transporter med frakt och passagerare kommer redan under 2026 certifieras av internationella luftfartsmyndigheter.



DELBRANSCHERNA

Järnväg

Tågtrafiken i Sverige har ökat under hela 2000-talet, både avseende persontransporter och godstransporter.

Under helåret 2023 gjorde privatpersoner nästan 244 miljoner tågresor, vilket motsvarar fler än 23 resor per person. Antalet personresor minskade dock med nästan 40 procent mellan 2019 och 2020 men är nu nästan tillbaka på nivåerna som rådde före pandemin.

För godstransporter på järnväg finns inte en lika tydlig utveckling

som för persontransporterna, men det går fortfarande att observera en positiv trend. Mätt i tonkilometer har godstransporterna ökat med totalt fyra procent sedan 2014. Under 2009 uppmättes den lägsta nivån av godstransporter under 2000-talet. Detta berodde i stor utsträckning på att finanskrisen medförde en minskad efterfrågan på svenska råvaror. Under återhämtningsfasen har Malm-

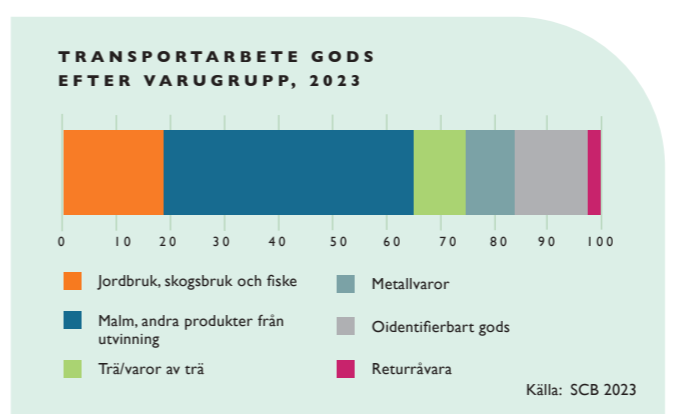
KORT OM JÄRNVÄG 2022
Källa: SCB, företagens ekonomi

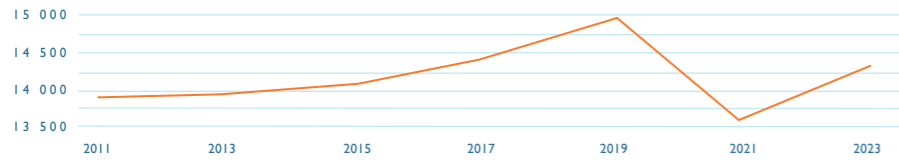
ANTAL FÖRETAG	43
ANTAL ANSTÄLLDA	7 539
OMSÄTTNING	18,6 miljarder

banan (som går mellan Luleå och Narvik i Norge, via Riksgränsen) varit en drivande faktor i ökningstakten av transportarbetet.

Det finns stor potential att frakta mer gods med tåg, men brister i kapacitet och underhåll av järnvägen är ett viktigt hinder.

Till följd av malmutvinningen är det inte förvånande att ungefär en femtedel av godset som transporteras på svenska järnvägar fraktas längs Malmbanan. Nedbrutet på inrikes och utrikes godstrafik stod inrikestrafiken för 54 procent av antalet tonkilometer under 2023. Vad gäller utrikestransporter står malm för den överlägset största andelen av exporten via tåg. Det är också en viktig bakgrund till de dramatiska konsekvenserna som skadorna och urspårningarna på Malmbanan under 2024 har fått.





ANTAL BUSSAR I TRAFIKEN I SVERIGE

Källa: Trafikanalys



DELBRANSCHERNA

Buss

Antalet bussar i trafik är cirka 14 000, variationer följer de offentliga upphandlingar av busstrafik som görs av landets regioner och kommuner, då över 90 procent av all busstrafik handlas upp av offentliga aktörer.

Pandemin hade en tydlig effekt på branschen. Resande med turist- och beställningstrafikbussar sattes helt på paus och den tuffa ekonomiska situationen för landets regioner påverkar än idag den upphandlade busstrafiken.

Under åren har branschen genomgått en konsolidering där antalet

små bussföretag har minskat i antal, och de stora bussföretagen har blivit större. Genom att tidigt gå över till biodrivmedel, och tidigt påbörja en elektrifiering av stadsbussar, har bussbranschen varit en föregångare inom transportsektorn med att minska utsläppen under de senaste 25 åren. Mellan 2000–2023 minskade utsläppen av

KORT OM BUSSAR 2022
Källa: SCB, företagens ekonomi

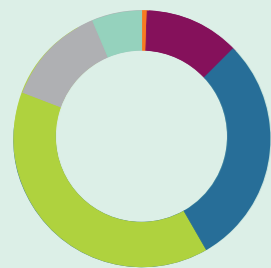
ANTAL FÖRETAG	828
ANTAL ANSTÄLLDA	40 000
OMSÄTTNING	88 miljarder

växthusgaser från bussbranschen med drygt 75 procent.

Den vanligaste bussklassen är typ II som ofta går under beteckningen "regionbuss". Dessa bussar

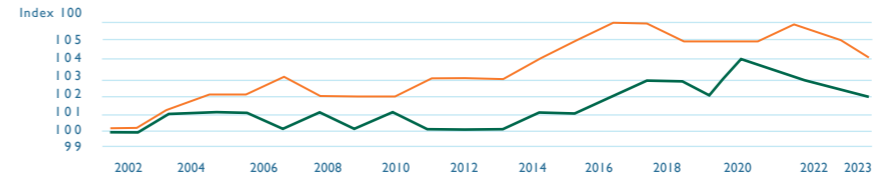
används ofta till förortstrafik i anslutning till stora städer. Den näst vanligaste klassen är typ I, vilket är den klassiska stadstrafikbussen med både stå- och sittplatser, men utan bälteskrav. Klass A och B-bussar är mindre fordon som har plats för högst 22 passagerare, och dessa står för ca en åttondel av bussflottan.

BUSSAR I TRAFIK
Bussar efter bussklass (2023)



- Klass A:** används främst för kommunaltrafik (korta sträckor), både stå- och sittplatser
- Klass B:** används för beställningstrafik, exempelvis turistbuss, har endast sittplatser kommunaltrafik (korta sträckor), både stå- och sittplatser
- Klass I:** gjord för stadstrafik, ej bälteskrav och tillåter stående
- Klass II:** gjord för regionaltrafik, och länstrafik
- Klass III:** långväga busstrafik, används ofta som "turistbussar"

Källa: Trafikanalys



ANTAL PERSONBILAR
Indexerad utveckling för antalet personbilar per capita i Sverige.

Källa: SCB

— Privatägda personbilar
— Totalt antal personbilar



DELBRANSCHERNA

Personbilar

Bilen är en central del i många liv, 2023 fanns det knappt fem miljoner personbilar i trafik. Omkring 77 000 personer i Sverige arbetar i företag som säljer- och utför service på motorfordon, huvudsakligen personbilar.

Urbanisering, utökad hållbarhetsfokus och färre unga som har råd att ta körkort pekas ofta ut som faktorer som skulle göra bilen alltmer överflödigt i samhället. Men statistiken visar på en annorlunda utveckling. Antalet personbilar per 1000 invånare har växt med ca 3 procent sedan år 2010. För

många är bilen helt nödvändig av pendlingskäl eller för att ta sig till olika aktiviteter. Särskilt viktig är den för personer som bor i glesbygd, vilket illustreras av att antalet personbilar per 1000 invånare i Sverige är lägst i Stockholms län och högst i Dalarnas län och Gotland.

KORT OM PERSONBILAR (BILHANDLARE SAMT SERVICE) 2022
Källa: SCB, företagens ekonomi

ANTAL FÖRETAG	18 750
ANTAL ANSTÄLLDA	63 458
OMSÄTTNING	486 miljarder

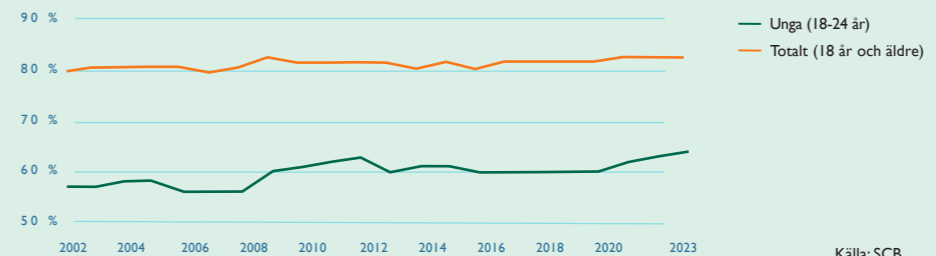
Andelen av befolkningen som har körkort av typ klass B har ökat marginellt sedan 2010 och är nu 78 procent. Dessutom har andelen unga (18–24 år) med körkort ökat från 57 till 62 procent sedan 2010.

Unga vuxna har därmed körkort i högre utsträckning idag än i början av 2000-talet, vilket tyder på att bilen kommer att spela en avgörande roll för samhälle,

infrastruktur och transportsektorn även framöver.

Mycket har hänt med personbilarna bara under det senaste decenniet. De bilar som idag tillkommer på marknaden är generellt säkrare och bränslesnålare. Elektrifieringen har tagit fart och de senaste åren har andelen laddbara personbilar, det vill säga antingen en ladd- eller hybrid eller en ren elbil, pendlat mellan 70 och 90 procent av de totala nyregistreringarna. Den utdragna lågkonjunkturen i svensk ekonomi har dock skapat en avmattning i försäljningen av nya bilar generellt. Elektrifiering, automatiserad körning och bränsleceller är några av de innovationer som förväntas driva den tekniska strukturomvandlingen i branschen framöver. En förutsättning är dock starkare incitament att byta bil, och en utbyggd laddinfrastruktur.

ANDEL BEFOLKNING MED KÖRKORT



Källa: SCB



Höjd beredskap för en osäker framtid

De omvärldsfaktorer och trender som beskrivits tidigare, och de risker och möjligheter som utvecklingen för med sig, indikerar att transportbranschen behöver bereda sig på en framtid med dramatiska inslag. Det är många stora förändringar som sker redan nu och som kommer att påverka både våra medlemsföretag och Transportföretagen som organisation.

Ingen besitter dock förmågan att förutsäga framtiden. Man kan däremot arbeta med mer eller mindre sannolika scenarier för vad som skulle kunna ske framöver. Baserat på dem går det sedan att beskriva hur man bör förbereda sig som bransch- och arbetsgivarorganisation.

I det här kapitlet ligger fokus på fyra strategiska områden som är centrala i Transportföretagens verksamhet. Det handlar om arbetet med att påverka regler på EU-nivå och i Sverige. Det gäller säkerhets- och trygghetsfrågor som blivit allt viktigare för branschen på senare tid. Det rör företagens kompetensförsörjning och medlemsföretagens behov av medarbetare med delvis ny kunskap. Och slutligen handlar det om arbetsrätten och arbetet med att vårda och utveckla den svenska förhandlingsmodellen. Baserat på en framtida utveckling i

ett bästa respektive ett värsta scenario för branschen följer en diskussion om vilka prioriteringar i verksamheten som behövs för att på bästa sätt stödja våra medlemsföretag.

Prioriteringarna har två viktiga delar. Den första handlar om insatser från Transportföretagen för att påverka omvärlden. Det gäller regleringar på EU-nivå där organisationen behöver alliera sig med andra aktörer för att bli framgångsrik och arbetet med att påverka regleringar på svensk botten. Men det rör också möjligheterna att påverka utbildningssystemet, direkt eller indirekt, liksom förutsättningarna för framgångsrika förhandlingar och samverkan med de fackliga motparterna.

Den andra delen fokuserar på den service och det stöd som medlemsföretagen kommer att behöva, beroende på utvecklingen de kommande åren.

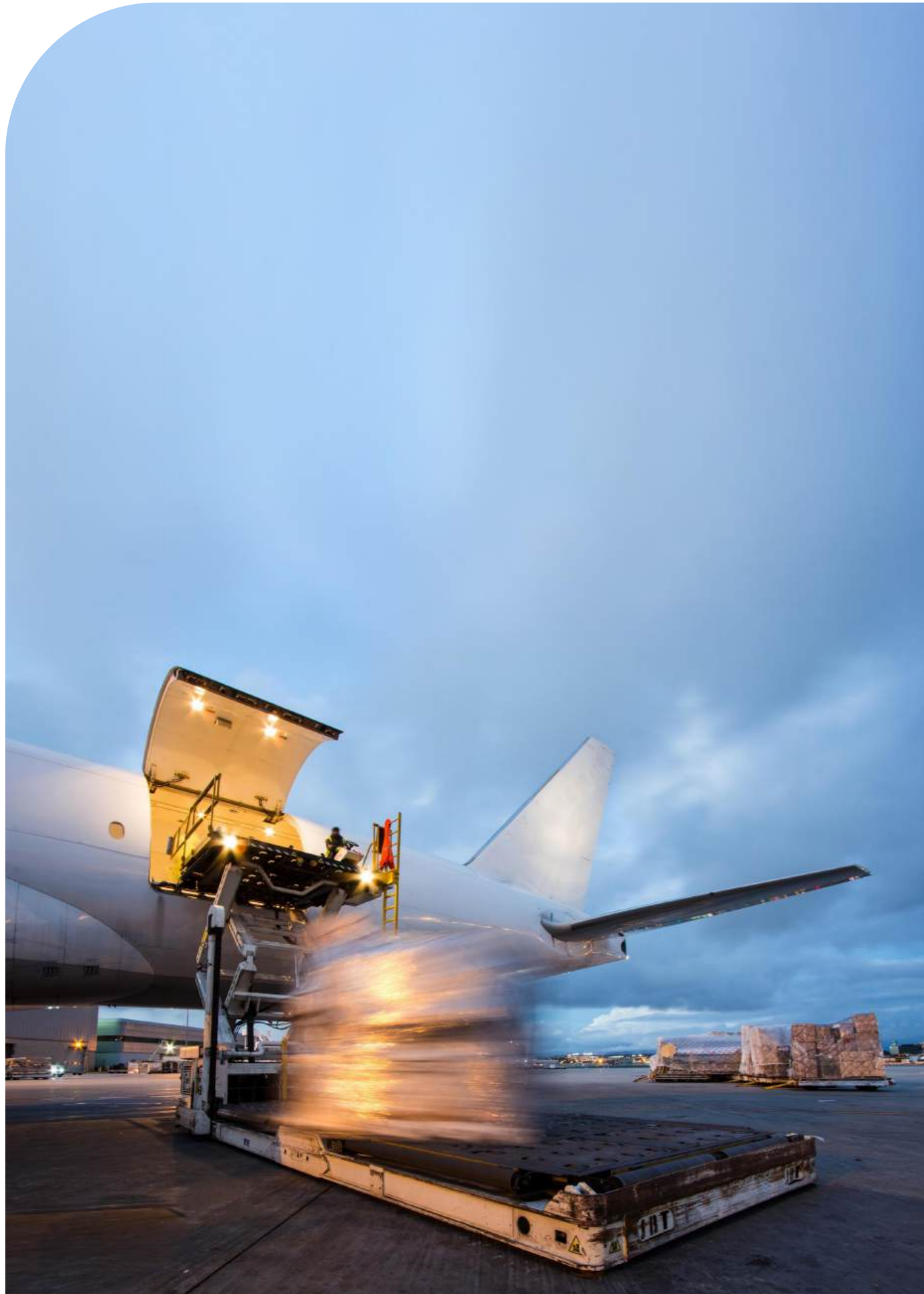


”Transportsektorn har och kommer framåt vara en nyckelfaktor för samhällets utveckling och framgång. Att hela tiden arbeta för pålitliga och effektiva transportnätverk med hållbara transporter kommer fortsatt vara fokus.”

ROBERT ZANDER
DHL FREIGHT

Det finns en rad verktyg som Transportföretagen tillhandahåller redan idag och som kan vidareutvecklas. Men det finns också nya verktyg som medlemsföretagen skulle kunna förses med framöver, för att underlätta deras verksamhet och affärsutveckling.





STRATEGISKA OMRÅDEN: REGLERINGAR

Stärkt påverkansarbete i Sverige och Bryssel, samt höjd beredskap för stöd till medlemsföretagen

Just nu pågår en trend där EU flyttar fram positionerna kraftigt. Inom vissa områden har regelverken utvecklats till en byråkratisk mardröm. Det ställer krav på både stärkt påverkansarbete och en beredskap för fler och mer detaljerade regleringar.

De allt tuffare miljökraven till följd av Fit for '55 påverkar transportsektorn och kan leda till mer detaljerade regler. Det handlar t ex om tuffare utsläppskrav för bilar, lastbilar och bussar för att öka trycket på elektrifiering och användning av förnybara drivmedel.

Vägtransporter och sjöfart kommer också att inkluderas i handeln med utsläppsrätter (ETS). Energiskattningsdirektivet förändras för att stärka drivkrafterna bort från fossila bränslen. Krav ställs dessutom på medlemsländerna att bygga infrastruktur för att kunna ladda elfordon och tanka förnybara bränslen.

Resultaten kan även innebära stora förändringar av förädlings-

kedjor och transportlogistik pga kortare räckvidder och förlängda transporttider.

Med den snabbt växande, gränsöverskridande brottsligheten i Europa är en utveckling inom EU med allt fler temporära gränskontroller mellan medlemsländer inte osannolik. På längre sikt kan trycket dessutom öka för att permanenta gränskontrollerna. Det försvårar smidiga gränspassager och naggar Schengenöverenskommelsen i kanterna, som kan komma att reformeras eller t o m ifrågasättas.

Användningen av biometrisk data och AI-baserad övervakning i form av t ex ansiktsgenkänning kan också öka för att identifiera

hot och övervaka rörelser över gränserna mer effektivt. Med de risker för den personliga integriteten som det innebär.

För att minska hoten från gängkriminella kan man också förvänta sig striktare kontroller vid de yttre gränserna för att bromsa etableringen av brottsnätverk som försöker ta sig in i EU.

Allt detta leder till höjda direkta kostnader, minskade marginaler, tryck på att göra stora investeringar, och ökade svårigheter att rekrytera medarbetare med rätt kompetens. Det betyder också att mindre aktörer riskerar att slås ut, att konsolideringen på transportmarknaden ökar och att de stora internationella aktörerna tar marknadsandelar.

”*Fungerande konkurrens och utveckling inom transportsektorn hindras av myndigheters handläggningstider och dess egna tolkningar av regleringar.*”



WILHELM WOHLFAHRT
ACR AVIATION
CAPACITY RESOURCES AB

Andra sektorer som har bäring på transportbranschen och där EU kan komma att införa fler regleringar är bl a arbetsmarknad och arbetsvillkor, inte minst inom gig-ekonomin, liksom digital teknologi och dataskydd, med fokus på AI-system och dess risker. ▶

”*Rimliga förutsättningar för industrin i Europa handlar om elförsörjning, tillgång på råvaror, förändring av fördyrande regelverk och mycket mer.*”



SVEN-OLOF
GUDMUNDSSON
SANNARPS
BENSIN OCH BUTIK



” Det finns stora behov, allt från utbyggnad av elnät till villkor för elektrifiering och bränslen. Samtidigt är transporter helt nödvändiga för att samhället ska fungera.”

VIKTOR STRÖMBLAD SCHENKER

” Vi vill ha förutsägbarhet och samsyn med lokala beslutsfattare och politiker för ett mer balanserat energisystem. Vi tror på tillgång till energi som är säker, kostnads-effektiv och med låga koldioxid-utsläpp.”



THOMAS NILSSON BP



► Sammantaget finns det en påtaglig risk att en utveckling av det här slaget kan driva fram en alltmer omfattande byråkrati för att säkerställa att länder och företag uppfyller nya regelkrav.

I det här pessimistiska perspektivet finns det några åtgärder som Transportföretagen bör vidta för att möta utvecklingen:

- Intensifiera det politiska påverkansarbetet. Dels för att påverka kommissionen, parlamentet och rådet via gemensamma branschorganisationer och andra aktörer på EU-nivå.

Dels för att påverka de svenska EU-parlamentarikerna, liksom regering och riksdag i Sverige. Det senare handlar bl a om att minska risken för ”gold plating” (nitisk implementering) av EU-regler på ett sätt som skadar svenska transportföretags konkurrenskraft.

- I ökad utsträckning utbilda medlemmarna om nya EU-regler och deras konsekvenser för transportföretag och kunder. Det handlar också om att underlätta medlemsföretagens förmåga att hantera regelkraven, med hjälp av olika verktyg.

Samtidigt har flera rapporter under 2024 pekat på att EUs konkurrenskraft under lång tid halkat efter globalt. Det krävs därför genomgripande strukturella reformer för att stärka konkurrenskraften och frigöra den gemensamma marknadens fulla potential – och där är transporter centrala: ”The transport sector stands as a prime example of where deeper European integration is crucial to unlock the Single Market’s full potential.” (Enrico Letta – *Much more than a market*, april 2024).

Därför är det också tänkbart att den nya EU-kommissionen i stället väljer att prioritera en tillväxt-

agenda med offensiva investeringar i infrastruktur, forskning och AI. Med mer av ekonomiska incitament för att driva på den gröna omställningen, snarare än genom fler regler och förbud. Och att man dessutom dämpar ambitionerna att försöka reglera arbetsmarknad och arbetsvillkor, och balanserar vikten av att behålla effektiva transporter över gränserna mot försöken att hindra de kriminella gängens etablering.

I ett sådant mer optimistiskt perspektiv skulle mer offentliga investeringar i t ex laddinfrastruktur samt i elproduktion och

eldistribution påverka transportbranschen positivt.

Än mer positivt vore det om ett sådant tillväxtfokuserat politiskt klimat, både på EU-nivå och i Sverige, skulle innebära att de svenska ”gold plating” – ambitionerna minskades, och att Sverige i stället börjar anamma principen om ”neighbour-check” som säkerställer att vi inte tolkar EU-regler striktare än andra länder.

Det skulle skapa förutsättningar för fler hållbara transporter och en växande marknad för våra medlemmar. Samtidigt som våra

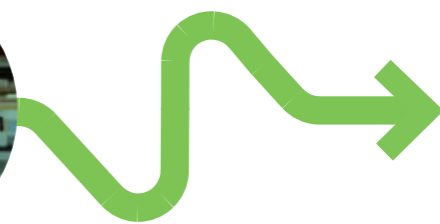
medlemsföretags behov av hjälp att dra fördel av satsningarna sannolikt kommer att öka.

I det här optimistiska perspektivet finns det några åtgärder som Transportföretagen bör vidta för

att stötta utvecklingen:

- Säkerställa att satsningar och investeringar kommer branschen till del, och utforma stöd till medlemsföretagen för att dra nytta av satsningar.

- Öka vår beredskap för att stötta påverkansarbetet med kommunikation och publika kampanjer som bl a använder jämförelser med och inspiration från andra länder.





STRATEGISKA OMRÅDEN: SÄKERHET

Konsekvenser av kriget i Ukraina

Det ryska anfallskriget mot Ukraina har ritat om den säkerhetspolitiska kartan i vår del av världen och fått långtgående konsekvenser för regionen. Utvecklingen framöver är svår att förutse, och kommer ha stor betydelse för svensk transportnäring. Transportföretagen behöver stå redo att stötta sina medlemsföretag oavsett om konflikten eskalerar eller snabbt ebbar ut.

När detta skrivs har det gått nästan tre år sedan Ryssland invaderade Ukraina. Kriget är den största militära konflikten i Europa sedan andra världskriget och har hittills kostat hundratusentals soldater och tiotusentals ukrainska civila livet.

Konflikten har också i grunden ritat om den säkerhetspolitiska kartan i vår del av världen. Ett storskaligt krig rasar i vårt närområde och både EU och USA är djupt involverade i att stötta Ukraina i försvaret mot den ryska aggressionen.

Kriget har fått omvälvande konsekvenser även för det svenska

samhället. Den politiska agendan har skiftat så att försvaret har blivit en viktigare fråga, satsningen på försvaret har ökat betydligt och Sverige har gått med i NATO.

Även för näringslivet får en säkerhetspolitisk kris av detta slag tydliga effekter. Påfrestningen på ekonomin är stor. Sverige drabbades delvis av detta skäl av en akut energikris under vintern 2023 och hotbilden mot Sverige och svenska företag har skruvats upp.

Både EU och medlemsländerna har på grund av det försämrade omvärldsläget tvingats förstärka sin robusthet, vilket inneburit många direktiv och lagstiftningar



kopplat till unionens beredskap. Det ställer höga krav på näringslivet.

Den säkerhetspolitiska utvecklingen i vårt närområde är en av de viktigaste faktorerna för den svenska transportsektorns möjligheter framöver. Det är mycket svårbedömt hur situationen kommer att utvecklas. Det finns skäl att vara beredd på såväl mycket pessimistiska som tydligt optimistiska scenarier.

Osäkerheten gäller kriget i sig, med dödandet och den omfattande förstörelse av bl a Ukrainas infrastruktur och elförsörjning som följer i konfliktens spår. Även omvärldens engagemang är svårbedömt. Sverige och de flesta andra EU-länder har gjort tydliga utfästelser om långsiktigt stöd

både ekonomiskt, humanitärt och med militär materiel.

Det amerikanska åtagandet är mer omdiskuterat. Det förs en intensiv politisk debatt om gränserna för USA:s ekonomiska åtagande och säkerhetspolitiska strategi, inklusive tvivel på att Ukrainas säkerhet över huvud taget är ett amerikanskt intresse.

Beroende på hur situationen utvecklas finns skäl att ha beredskap för stora utmaningar, men också möjligheter, för den svenska transportsektorn.

I ett mycket pessimistiskt scenario vittrar den europeiska enigheten sönder och det politiska stödet för Ukraina minskas kraftigt. ▶

” Vi lever i en tid av osäkerhet och snabba förändringar kopplade till grön omställning och geopolitik, vilket vi märker i kontakterna med våra kunder. Som hamn har vi ett ansvar för att möjliggöra omställning av godstransportsystemet och det skulle underlättas av långsiktighet och tydlighet från politiskt håll när det gäller tex effektförsörjning”



FREDRIK SVANBOM
GÅVLE HAMN



► Det skulle kunna ske på grund av oenighet i några av EU:s medlemsländer eller som ett resultat av ett minskat amerikanskt åtagande. Om USA skulle dra sig ur blir det ekonomiskt mycket svårt för EU-länderna att ställa upp med de resurser Ukraina behöver.

Utan tillräckligt stöd till Ukraina skulle Ryssland snabbt kunna få ett övertag, vinna kriget och ta makten över Ukraina. I ett sådant scenario skulle en marionettregering inrättas i Kiev och landet i praktiken bli en rysk lydstat.

Säkerhetspolitiska bedömare har pekat på att en sådan utveckling skulle legitimera den ryska aggressionen och att de baltiska staterna skulle stå näst på tur sedan Ukraina fallit. Baltikum skulle riskera att hamna i ett läge liknande den Ukraina befann sig i före invasionen.

I en situation där Ryssland mobiliserar trupper längs de baltiska staternas gränser skulle det säkerhetspolitiska hotet mot Sverige

och övriga Norden öka kraftigt.

Utöver det rent militära hotet skulle en sådan situation få långtgående konsekvenser för svensk ekonomi och svenska företag. Säkerhetsläget skulle tvinga fram ytterligare ökning av försvarsanslagen, vilket direkt minskar utrymmet för tillväxtorienterade reformer.

Den gränsöverskridande handeln skulle minska kraftigt, både inom och utanför EU. Tillväxten skulle sannolikt bli negativ och särskilt transportsektorn drabbas då öppenheten i vår del av världen dramatiskt minskar.

Utöver att handeln och rörligheten minskar skulle kraven på ökade gräns- och säkerhetskontroller öka. Svenska transportföretag skulle tvingas ta ett mer långtgående ansvar för gränskontroller och andra säkerhetsåtgärder.

Det skulle innebära högre kostnader för en redan pressad bransch. Attraktiviteten för yrken

i transportsektorn skulle riskera att minska då branschens medarbetare behöver utföra allt fler myndighetsliknande arbetsuppgifter – dessutom i en mer otrugg miljö.

För Transportföretagen som organisation ställer det krav på en rad olika åtgärder för att möta medlemsföretagens förändrade situation.

- Vi behöver intensifiera vår service till medlemsföretagen vad gäller säkerhetsfrågor. Det skulle bli möjligt att göra analys av säkerhetsläget, den konkreta problembilden för branschen och stöd för åtgärder som minskar företagets exponering för de nya risker de möter.

- Transportföretagen behöver erbjuda medlemsföretagen fler verktyg för att utveckla och vinna affärer i ett nytt säkerhetspolitiskt läge. Det är viktigt att de nya regler som tillkommit inte skadar företagets konkurrenskraft.

- Krav skulle ställas på närmare samarbete med berörda myndigheter för alla våra transportslag. Idag leder Trafikverket "Beredskapssektor transporter – privat och offentlig samverkan" (BT-POS), en samverkansform för myndigheter och transportföretag. Detta arbete skulle bli än viktigare i ett försämrat säkerhetspolitiskt läge.

- En nyckelfråga är beredskapslagstiftning och tillhörande beredskapsavtal. Ett sådant regelverk skulle ge arbetsgivare möjlighet att hantera både krigsplacerad och övrig personal. Arbetet för att få till stånd en sådan lagstiftning skulle bli högaktuellt och sannolikt drivas tillsammans med Svenskt Näringsliv.

Ett negativt scenario av detta slag är dock lyckligtvis inte givet. Det går även att tänka sig en helt annan, betydligt mer positiv utveckling.

Kriget går mycket dåligt för Ryssland. Det som var tänkt som en snabb insats för att ta kontroll över Kiev har utvecklats till en mycket utdragen konflikt som sedan länge passerat 120 000 ryska dödsoffer. När detta skrivs finns inga tecken på ett snabbt slut.

Särskilt den ekonomiska påfrestningen på Ryssland är stor. Västvärldens sanktioner innebär stora problem för den ryska staten, ryska företag och enskilda ryska medborgare som bor utomlands. Rysslands offentliga finanser urholkas och med dem även landets militära förmåga.

I ett optimistiskt scenario blir den utdragna påfrestningen, i kombination med oförminskat stöd från EU och USA, till slut för stor och Ryssland tvingas dra sig tillbaka med minimala framgångar.

En sådan utveckling skulle öka tyngden i EU:s säkerhetspolitiska roll, då den visat sig avgörande för att avsluta ett stort krig i regionen. EU-ländernas samarbete på områ-

det fördjupas, liksom samarbetet med USA. Ukrainas väg till medlemskap i såväl EU som NATO accelereras, för att ytterligare befästa den nya säkerhetspolitiska situationen.

Resultatet blir att förutsättningarna för handel och tillväxt i vårt närområde förbättras tydligt och står starkare än före den ryska invasionen.

För den svenska transportnäringen skulle en sådan utveckling vara mycket positiv. Det ekonomiska utrymmet och behovet av att investera i infrastruktur ökar, samtidigt som tidigare stängda handelsvägar öppnas och kostnader förknippade med det säkerhetspolitiska hotet minskar.

Sveriges roll som NATO-medlem i regionen blir än viktigare, vilket skapar behov av fler och mer effektiva transporter både civilt och militärt. De tidigare svårigheterna att rekrytera främst chaufförer från Ukraina minskar, vilket gynnar branschens utveckling. Den

svenska transportsektorn växer och utrymmet för fler aktörer vidgas.

Även ett mycket positivt scenario av detta slag ställer krav på åtgärder från Transportföretagens sida.

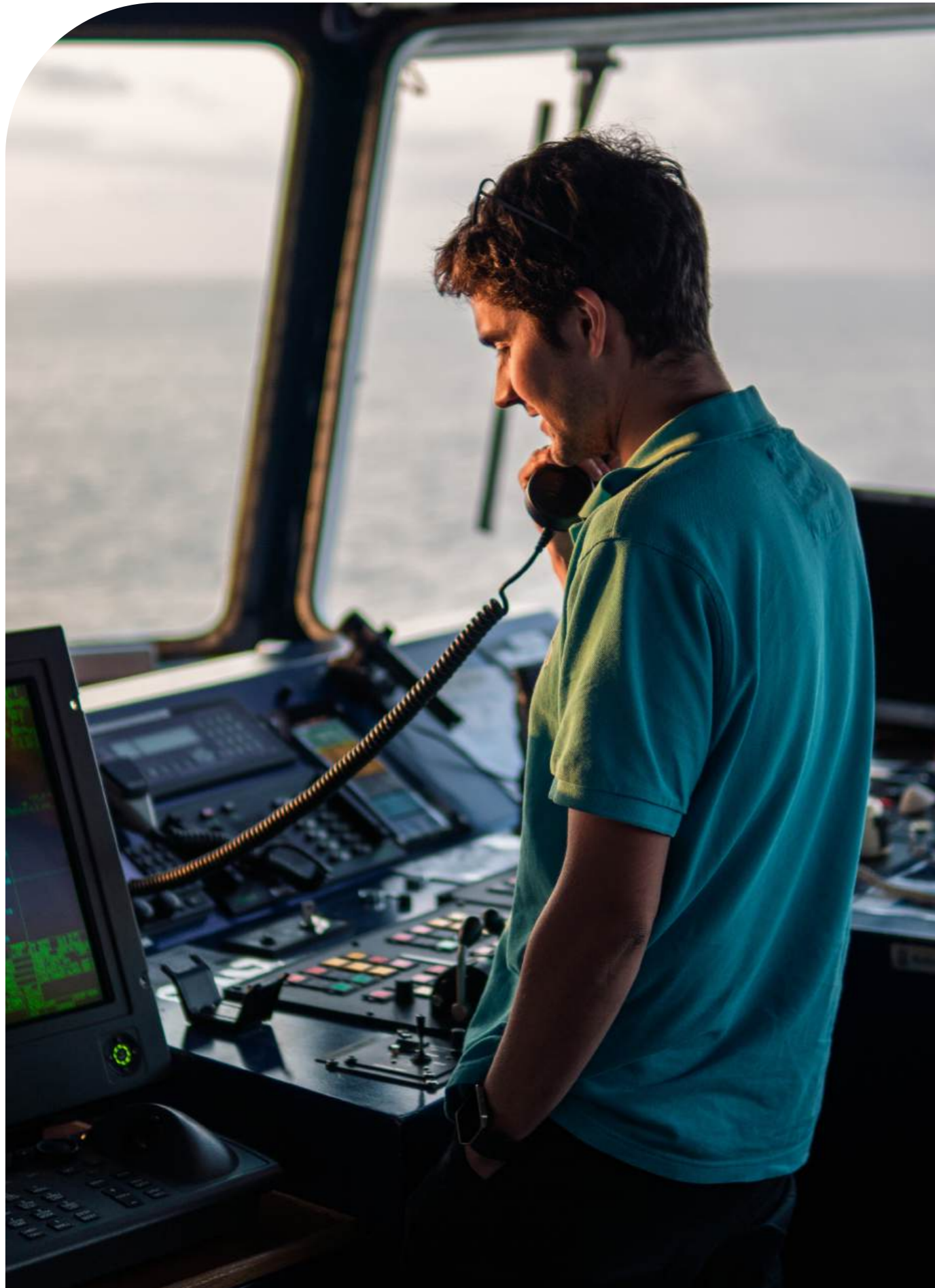
- Att få till stånd en beredskapslagstiftning och tillhörande beredskapsavtal är viktigt också i denna situation, för att stärka förutsättningarna inför kommande konflikter.

- Transportföretagen behöver intensifiera sitt arbete för att de investeringar i infrastruktur som kan väntas följa med NATO-medlemskapet i största möjliga mån innebär att civil infrastruktur prioriteras.

- Också i ett mycket positivt scenario kommer arbetet med inre och yttre säkerhetsfrågor gentemot medlemsföretagen vara högt prioriterat. Kriget i Ukraina är den senaste konflikten, men knappast den sista. Svenska transportföretag

behöver vara väl rustade inför framtiden.

Oavsett utgången av kriget i Ukraina finns ett stort behov av ökad motståndskraft och fördjupad samverkan inom såväl EU som NATO. Näringsliv och politik kommer att behöva säkra en gemensam trygghet och skapa förutsättningar för en framtid där handel och tillväxt främjas.



STRATEGISKA OMRÅDEN: ARBETSMARKNAD

Värna och försvara den svenska modellen

Det finns en risk för att den fackliga splittringen ökar, samtidigt som EUs ambitioner att reglera arbetsvillkor fortsätter. Det kan leda till att den svenska förhandlingsmodellen undermineras och vi behöver förbereda oss för det. Men det går också att se en utveckling där utrymmet för fackliga friåkare minskar, samtidigt som EU visar respekt för den svenska modellens särart och fördelar på arbetsmarknadsområdet. Det kommer dock att kräva opinionsbildande insatser av oss och andra.

Vi har tidigare pekat på riskerna för en facklig utveckling med ökad splittring och politisering som kan komma att försvaga den svenska förhandlingsmodellen.

Redan idag är LO en splittrad organisation där några medlemsorganisationer bär upp en mer centraliserad modell med samordnad lönebildning och centrala överenskommelser. Hit hör främst IF Metall och Kommunal. Andra organisationer vill i stället driva

frågor på egen hand och ser gärna politisk intervention i form av lagstiftning. Det handlar bl a om de fyra förbund som samverkar inom de s k 6F (Byggnads, Elektrikerna, Fastighetsanställda och Seko).

Ett särskilt problem för Transportföretagen är att vi ofta har några motparter som antingen inte ingår i LO eller ställer sig utanför samordningen för att driva krav som är högre än ”märket”. De organiserar dessutom verksamheter

där sårbarheten för stridsåtgärder är mycket stor. LO-samordningen – när den fungerar – har en återhållande effekt på våra motparter när det gäller stridsåtgärder, men den försvinner när vissa aktörer ställer sig utanför.

Utan höga kostnader för organisationerna att agera på det sättet riskerar trycket på märkessättningen att öka, med negativa konsekvenser för hela lönebildningen och höjda kostnader för våra medlemsföretag.

Splittringen inom LO riskerar också att förstärka kraven på lagstiftning i frågor som vi vill hantera genom kollektivavtal eller inte reglera alls. Vi riskerar därmed en återgång till 1970-, 1980 och 1990-talens lagstiftningsnivåer där t ex arbetsrätten åter blir ett partipolitiskt slagträ och regleras över huvudet på parterna. Vi skulle därmed tappa inflytande över arbetsrättens utveckling vilket

” Lokalt fungerar våra fackliga relationer i huvudsak bra. Det är viktigt att relationerna inte politiseras, parterna måste få lösa problemen.”

TORBJÖRN WEDEBRAND
WALLHAMN AB



över tid vore en stor nackdel för medlemsföretagen.

Parallellt har EU gett sig in i regleringar av den del av arbetsmarknadsfrågorna som avser arbetsvillkor. Ofta har man lagstiftat på ett sätt som får påtagliga effekter för svensk arbetsrätt, liksom för kollektivavtal och partsrelationerna mellan arbetsgivare och arbetstagare. Sådana regleringar är svårfrutsebara och minskar generellt möjligheterna till avvikelser i kollektivavtal.

Sverige har en arbetsmarknadsmodell som inom EU ses som ►





” Internationella företag som verkar här måste acceptera den svenska modellen med ordning och reda på arbetsmarknaden ”

BJÖRN ALVENGRIP
TRANSPORTFÖRETAGENS
STYRELSEORDFÖRANDE



► udda. EU-regleringarna utgår i stället från större medlemsstaters arbetsmarknadsmodeller som ofta präglas av detaljreglering, byråkrati, små möjligheter till avvikelser genom kollektivavtal och ibland även drakoniska sanktionssystem.

Om denna utveckling drivs på i allt högre takt, t ex genom kohandel mellan majoriteter i EU-parlamentet när det ska utses ny kommission, riskerar sådana regleringar att bestå av de mest betungande och svårhanterade reglerna inom ett antal inflytelserika länders arbetsrätt. Ett exempel är återkommande krav i parlamentet att på EU-nivå lagstifta om regler för uppsägning pga

arbetsbrist. Förslagen har uppvisat tydliga drag av de mest besvärliga regeldelarna i Spanien, Frankrike och Tyskland. En sådan reglering skulle vara förödande för vår svenska modell och risken är att kommissionen och rådet framöver inte förmår rida spärr mot en sådan utveckling.

Transportföretagens strategi för att möta en negativ utveckling på EU-nivå har tre viktiga delar:

- Visa medarbetare, fackföreningsrörelsen och politiken att den svenska förhandlingsmodellen är hotad, samt konkret och tydligt beskriva de negativa

konsekvenser det skulle få om modellen eroderas.

- Tillsammans med Svenskt Näringsliv och andra aktörer på europeisk nivå förklara och försvara den svenska modellen, och investera i fortsatta undantag för vår modell vid lagstiftning inom EU.
- Fortsätta Transportföretagens aktiva deltagande i arbetsmarknadsparternas EU-råd, som leds av Svenskt Näringsliv, PTK och LO. Enighet inom EU-rådet är en avgörande framgångsfaktor för att säkerställa att svenska

regeringar agerar för att försvara den svenska modellen. Det gäller dels EU-initiativ, dels att säkerställa partsrepresentation i samband med att direktiv implementeras i svensk rätt.

I ett mer positivt scenario kan EU komma att fokusera mindre på lagstiftning om arbetsvillkor, och mer på tillväxtfrämjande insatser. Samtidigt är det tänkbart att den politiska kostnaden i Sverige för att inte delta i den fackliga samordningen blir så pass hög att det inte ter sig som ett lockande alternativ för vissa förbund. Splittringen inom LO skulle därmed kunna minska.



Tre insatser kommer under alla förhållanden att vara viktiga att fokusera på:

- I alla sammanhang agera för att långsiktigt stärka lönebildningsmodellen, i första hand genom att säkerställa en robust samverkan inom Svenskt Näringsliv och dess medlemsorganisationer, men också genom samverkan med konstruktiva fackförbund.
- Agera för att säkerställa att Medlingsinstitutet upprätthåller skyddet för lönebildningsmodellen, vilket inte minst är viktigt i förhållande

till offentliga arbetsgivare som Arbetsgivarverket och SKR.

- Bibehålla Transportföretagens höga kompetens att hantera uppkommande konflikter och konflikt-risker, inklusive förmågan att i praktiken kunna hantera utbrutna stridsåtgärder i förhållande till våra fackliga motparter.





STRATEGISKA OMRÅDEN: KOMPTENSFÖRSÖRJNING

Kompetensförsörjning – nyckelfråga för konkurrenskraften

Att rekrytera den bästa kompetensen är en av de mest avgörande faktorerna för den svenska transportsektorns framtid. Branschen har god potential att växa, såväl i omsättning och lönsamhet som i antal anställda. För att det ska bli möjligt behöver vi arbeta ytterligare för att synliggöra de möjligheter branschen erbjuder och säkerställa att utbildningen på relevanta områden är tillräcklig och håller hög kvalitet.

Transportsektorn är en av världens allra äldsta branscher, men också en bransch med ljusa framtidsutsikter. Det allra mesta talar för att branschen kommer att växa framöver, och därmed även efterfrågan på kompetens. En av de viktigaste faktorerna för branschens utveckling är att vi lyckas attrahera och behålla den bästa kompetensen. Här finns både utmaningar och möjligheter.

Redan idag upplever svenska transportföretag problem med

rekrytering av nyckelgrupper som t ex yrkesförare, elektriker, servicetekniker, matros och piloter. Av avgörande betydelse för att företagen ska kunna fortsätta hävda sig i den tuffa internationella konkurrensen är att dessa och andra kompetensbehov kan mötas.

Samtidigt förändras jobben i sektorn snabbt. Inte minst tekniskifften som t ex elektrifiering, AI, autonoma fordon och optimering av transportflöden innebär att företagen behöver behärska delvis

nya områden. Här konkurrerar branschen om kompetens även med helt andra typer av företag än de man kanske är van vid.

Konkurrensen om den bästa kompetensen är både nationell och internationell. En stor del av de svenska transportföretagen arbetar över nationsgränser och även de som inte gör det behöver kunna attrahera även medarbetare från andra länder.

Här påverkas möjligheterna både av faktorer branschen själv råder över - som t ex arbetsuppgifter och villkor - och sådant som andra har ansvar för - inte minst villkoren för arbetskraftsinvandring och regelverket kring utländsk arbetskraft.

En nyckelfråga är utbildningssystemet. Allt för länge har den politiska debatten om utbildning fokuserat främst på teoretiska utbildningar, medan mer praktiska yrken ofta hamnat i skymundan. Detta synsätt är problematiskt för

transportsektorn, som behöver verka för ett bredare perspektiv på framtidens jobb.

Samtidigt har vissa utbildningar som är relevanta för branschen svårt att fylla de studieplatser som trots allt finns. Här behöver svenska transportföretag jobba på flera fronter för att intresset för att jobba i branschen ska öka.

En faktor som spelar stor roll för kompetensförsörjningen är hur jobb i olika branscher uppfattas, vilka förväntningar och eventuella fördomar som finns. Särskilt unga människors syn på arbete och karriär i olika branscher kan förändras snabbt.

Här finns utmaningar för transportsektorn i form av traditionella föreställningar om att jobb i transportsektorn skulle vara för krävande. Särskilt för rekryteringen av fler kvinnor till branschen är det viktigt att dessa fördomar utmanas. Svenska transportföretag behöver kunna rekrytera från hela befolkningen om kompetensbehovet ska kunna fyllas.

Utifrån dessa förutsättningar går det att tänka sig både ett pessimistiskt och ett optimistiskt scenario, som skulle få radikalt olika konsekvenser för branschen.

I ett starkt pessimistiskt scenario lyckas inte branschen hävda sig i den allt tuffare konkurrensen om den bästa kompetensen, vilket leder till att rekryteringsproblemen består ►



Vi har en underliggande strukturell förarbrist i branschen. Detta innebär att vissa turer, särskilt under semesterperioder, måste ställas. Därför behöver vi jobba mer dynamiskt tillsammans.”

MARTIN PAGROTSKY
NOBINA





► och delvis fördjupas.

Om transportsektorn inte kan konkurrera om den bästa kompetensen att använda den senaste tekniken kommer företagen inte kunna hålla jämna steg med konkurrenterna och på sikt tappa affärer och tillväxt. Det samma gäller om branschen inte klarar att fylla rekryteringsbehovet när medarbetare i andra yrkesgrupper går i pension.

I ett sådant scenario lyckas inte heller utbildningssystemet leverera de utbildningsplatser som krävs, samtidigt som fördomarna om transportjobb består. Det leder till en kombination av allt mer akut brist på utbildningsplatser och otillräckligt söktryck till strategiskt viktiga utbildningar.

Ju svårare det blir att rekrytera rätt kompetens inom landet, desto mer beroende blir de svenska transportföretagen av utländsk arbetskraft. I ett pessimistiskt scenario blir dock även detta problematiskt då den politiska utvecklingen försämrar villkoren

för arbetskraftsinvandring.

Svårigheter att rekrytera riskerar också att driva upp lönekostnaderna, vilket försämrar branschens lönsamhet. En sådan utveckling leder i förlängningen även till färre jobb i sektorn. Om det inte går att rekrytera den bästa kompetensen tvingas företagen avstå från affärer och en negativ spiral skapas.

Transportföretagen behöver ha beredskap att möta ett pessimistiskt scenario av detta slag.

- Dagens insatser för att synliggöra branschen och dess möjligheter behöver intensifieras och breddas. Vi behöver jobba brett med att påverka bilden av branschen, hos såväl elever och lärare som yrkesvägledare och beslutsfattare på alla nivåer.
- Transportföretagen behöver öka sina insatser för att säkerställa att utbildningskvaliteten motsvarar efterfrågan i respektive delbransch.

Här finns mycket att göra för att hjälpa delbranscherna att marknadsföra relevanta utbildningar och uppmärksamma aktuella bristyrken.

- Ett annat behov som aktualiseras av ett pessimistiskt scenario gäller rekryteringen av utländsk arbetskraft. Vi behöver erbjuda medlemsföretagen stöd i att hitta de bästa formerna för att locka rätt kompetens även från andra länder.

Lyckligtvis är det negativa framtidsscenario inte givet. Utvecklingen kan även leda i en helt annan riktning.

I ett optimistiskt scenario lyckas transportsektorns företag tack vare systematiskt arbete förbättra bilden av branschen och de olika jobb den erbjuder. Det gör att fler söker sig till sektorn och blir medvetna om att det där finns goda chanser till intressanta jobb, en bra karriär och personlig utveckling.

Detta gäller särskilt karriärer med fokus på nyare kompetensområden kopplade till digitalisering, grön omställning och AI. När insikten ökar om att många transportföretag ligger långt framme kommer nya grupper börja söka sig till sektorn.

I ett optimistiskt scenario prioriterar politiken att satsa på fler utbildningsplatser, mer anpassade till branschens behov, och de relevanta utbildningarna byggs ut runtom i landet.

En positiv spiral för branschens kompetensförsörjning startas när företag och politik samverkar bättre med utbildningssystemet. Större resurser kan då satsas på relevanta utbildningsplatser.

Allt detta gör sammantaget att transportsektorns urval vid rekryteringar vidgas, allt fler medarbetare med högre kompetens och större motivation söker sig till branschen. Det stärker konkurrenskraften och lönsamheten hos branschens företag.

Transportföretagen behöver vidta



” Branschens framtidsmöjligheter behöver marknadsföras, särskilt mot kvinnliga sökande. Det behövs fler utbildningsplatser, och fler som söker dem.”

ELIN DELVERT
BILJA



ett antal åtgärder för att ta tillvara de möjligheter som skapas av en sådan positiv utveckling. I ett scenario där branschen etableras som en framtidsbransch, behöver vi säkerställa att så är fallet även i framtiden.

- Fler medlemsföretag med fler anställda ökar trycket på kvalificerad och tillgänglig rådgivning hos Transportföretagen. Att svara upp emot denna förväntan blir en högt prioriterad fråga.
- Vi behöver öka vår regionala närvaro för att kunna stödja etableringen och utvecklingen av transportrelaterade utbildningar.
- Vi behöver stötta medlemsföretagen ytterligare genom vårt engagemang i styrgrupper för utvecklingen av befintliga och nya utbildningar samt fortbildningen av lärare.



Hur ter sig framtiden för världens grönaste transporter? I den här skriften beskriver vi hur transportsveriges olika delbranscher utvecklats och vi lyfter de omvärldsfaktorer som direkt eller indirekt påverkar oss. Vi diskuterar också olika scenarier inom några strategiska områden.

Ingen kan längre säga att transportbranschen är statisk eller ointressant!

Transportföretagen är transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv.

Vi finns över hela Sverige för att stötta våra medlemsföretag i juridiska, kompetens- och branschspecifika frågor.

Hos oss ryms sju förbund inom transporter på väg, i luften, till sjöss och på rälsen. I våra 9 100 medlemsföretag finns över 204 000 anställda. Det gör oss till den naturliga samlingspunkten för transportnäringen i Sverige.

KONTAKT

transportforetagen.se

info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN