



## FÖREDRAGNINGSLISTA

### Fullmäktige

**Tid:** Torsdagen den 30 november 2017 kl 14.30 – ca 16.30  
(enligt tidigare utsänd kallelse)

**Plats:** Gamla Börssalen, 2 vån, Malmö Börshus, Skeppsbron 2, Malmö.

---

1. Val av sekreterare vid mötet
2. Val av två justeringspersoner
3. Fråga om mötet blivit behörigen sammankallat
4. Protokoll från föregående sammanträde  
- Fullmäktigesammanträde 1 juni 2017, *bilaga*
5. "ESS and business opportunities"  
Prof. John Womersley, director general (ESS)
6. Beslut om medlemsavgift till Handelskammaren. Oförändrad avgift föreslås.
7. Arbetsgrupper
  - a) Flygets framtid  
- rapport och förslag till beslut, *bilaga*
  - b) Yrkehögskolor  
- rapport och förslag till beslut, *bilaga*
  - c) Företagens och forskningens syn på regional utveckling  
- information, *bilaga*
  - d) Mentometeromröstning i aktuella frågor
8. Handlingsplan 2018  
- Beslut om ny Handlingsplan, *bilaga*
9. "Den politiska kartan inför valet"  
PM Nilsson, politisk redaktör Dagens Industri
10. Övrigt

**Pkt. 4**

**Protokoll fört vid Sydsvenska Industri- och  
Handelskammarens fullmäktigemöte  
den 1 juni 2017 i Malmö Börshus**

**Ordförande:** Nicolas Hassbjer

**Vice ordförande:** Kerstin Lindell

***Ledamöter av Industri- och Handelskammaren***

Björn Alvingrip, Stefan Andersson, Ann-Sofi Aru, Mikael Aru, Stephan Bengtsson, Monika Christensson, Nils-Erik Danielsson, Joel Eklund, Lars Elmberg, Peter Enckell, Charlotta Falvin, Anette Grönroos, Tomas Haglund, Anders Holm, Sofie von Homeyer, Jan Højman, Louisa Jirsell, Mats Johansson, Roland Johansson, Niclas Jonasson, Ingrid Jönsson, Carl-Axel Kullman, Thomas Larsson, Anna Lindqvist, Charlotte Lorentz Hjort, Pamela Lundin, Per Malmberg, Margareta Malmsten, Bert Nordberg, Leif Olsson, Kajsa Rautenberg, Per Samuelsson, Katarina Silfversparre, Katarina Skantze Mansnerus, Ingrid Skoog Bengtsson, Hedvig Stache, Michael Stjernquist, Magnus Söderberg, Bo Waldebjer, Fredrik Åberg och Christer Ågren.

***Därjämte närvarade***

Ulrika Dieroff, Lisa Jedlid, Pernilla Johansson, Katarina Jönsson, Stephan Mühler, Per Tryding och Peter Westher

Industri- och Handelskammarens ordförande, Nicolas Hassbjer, förklarade sammanträdet öppnat.

**§ 1 Val av sekreterare vid mötet**

Industri- och Handelskammaren beslöt att utse Sarah Mesch.

**§ 2 Val av två justeringspersoner**

Industri- och Handelskammaren beslöt att utse Björn Alvingrip och Anna Lindqvist.

**§ 3 Fråga om mötet blivit behörigen sammankallat**

Anmälades att kallelse utsänts den 21 april 2017.  
Sammanträdet förklarades behörigen sammankallat.

**§ 4 Protokoll från föregående möte**

Beslöts läggas till handlingarna. *NH*

## § 5 Delrapporter från fullmäktiges arbetsgrupper följt av diskussion och mentometeromröstning.

Vice VD Per Tryding presenterade arbetsgrupperna samt sessionens upplägg.

Leif Olsson presenterade Flyggruppens arbete. Där behandlades Sveriges regionala flygplatsers verksamhet från en nationell, likväl internationell synvinkel.

Ann-Sofi Aru presenterade Yrkeshögskolagruppens arbete. Detta inkluderade analys av gymnasielärlingar, vuxenutbildning och yrkeshögskolor samt deras utmaningar.

Diskussioner i fullmäktige resulterade i en enhällig samstämmning att näringslivet borde ta ett större ansvar när det kommer till att skapa kompetens.

Fullmäktige diskuterade sedan Yrkeshögskolefrågor i grupper.

Joakim Wernberg presenterade arbetsgruppen Regional framtid. Gruppens arbete har pågått under våren 2017 och slutrapportens resultat presenterades. Tio problem formulerades på en global, nationell och lokal nivå.

Fullmäktige diskuterade sedan frågor gällande regional miljö i grupper.

## § 6 Workshop om Handlingsplan 2018

Fullmäktigeledamöterna diskuterade i grupper tre ämnen (Tillgänglighet, Kompetens & förnyelse och Integration & förnyelse) rörande Handelskammarens handlingsplan för 2018. Även frågan om något skall strykas i Handlingsplanen 2018 ställdes.

Beslutades att fullmäktigs synpunkter skall arbetas in i förslaget till Handlingsplan 2018. Handlingsplanen beslutas sedan på kommande möte, den 30 november.

## § 7 Mentometeromröstning

Fullmäktigeledamöterna fick med hjälp av digitalaverktyg vikta påståenden rörande flyg och yrkeshögskolor. *Bilaga 1 "Resultat av frågeställningar och mentometerfrågor Fullmäktigemöte 1 juni 2017"*.

## § 8 Övriga frågor

Inga övriga frågor

Vid protokollet:

  
Sarah Mesch

Justeras:

  
Nicolas Hassbjer

  
Björn Alvingrip

  
Anna Lindqvist

# Bilaga 1 "Resultat av frågeställningar och mentometerfrågor Fullmäktigemöte 1 juni 2017".

## Hur upplever ni att yrkesutbildningen i Sverige fungerar?

# varför inte, fragmenterad marknad, normer, bristande respons och slimmade organisationer hos företagen. Kortsiktighet #varför mångfald, systemets snabbhet

#varför Delar fungerar tillfredsställande. #Varför inte Samarbete mellan utbildning och näringsliv måste utvecklas och ett gemensamt lärlingssystem måste systematiseras. Löser utbildning behov samtidigt som arbetslöshet minskar. Fackliga problematik behöver lösas, då förslaget motarbetas.

#varför INTE, därför att -FINNS INGEN METOD FÖR ATT KOMBINERA NÄRING RESÖEKTIVE UTBILDNING -BRIST I ANALYSEN - vilka utbildningssegment är relevanta vid varje tillfälle.

#varför vissa företag JA. Klar modell och kravställare, tydliga yrkesroller #VARFÖRINTE när ovanstående saknas

#varför LIA fungerar bra. Företag kan aktivt bidra till utbildning innehåll, inriktning, mm

#varför inte långsiktighet behövs, ramavtal på flera år som kan förändras inom ramen, styrgrupp från näringslivet tillsättes i samarbete med utbildningssamordnare, utbildning bör ske på flera orter i samarbete med företag som har ett definierat behov.

#varför vet inte #företagen tar inte sitt ansvar.

## Näm de fem viktigaste egenskaperna i din regionala miljö

Infrastruktur, snabb kommunikation till större städer Kastrup och Bromma Utbildning universitet och högskolor Bra boendemiljö och bostäder Kollektiv trafik

Livskvalitet, dvs nära till städer och nära till natur. Vatten Kompetens

Kastrup/Köpenhamn/Bron Utbildning i många lärosäten Tillgänglighet via god infrastruktur Livskvalitet i storstad/landsbygd/natur/kultur HANDELSKAMMAREN

Kompetens Infrastruktur Öppenhet - ökad rörlighet Öppenhet - kreativitet, attityd Livsmiljö, attraktiv boendemiljö

1. Internationellt och regionalt/Lokala flygplatser 2. Infrastruktur, pendling, bredband 3. Tillgång till kompetens, universitet/högskolor 4. Attraktiv miljö, bostadsmarknaden, närhet till kontinenten 5. Stor befolkning, tillväxtregion

Tillgång till kompetent arbetskraft, högskolor samt universitet Förstärkt infrastruktur, vägnät samt tåg behövs. Vi har bra tillgång till flyg Tillgång till attraktiva boende, idag brist på bostäder. Närhet till kontinent och marknader Samarbete med Danmark och norra Tyskland

Internationella kommunikationer Korta avstånd/valfriheten boende Tillgång till rekreation Kompetensförsörjning Klimat

## Vilka frågeställningar ska särskilt prioriteras till 2018 - Tillgänglighet

Kollektivtrafik punktlighet kapacitet godstrafik. Fehmarn förbindelsen *NA*

Infrastruktur, integrationen och kompetensförsörjning

Kastrups fortsatta utveckling Tåg som fungerar

E6 och E22! Flyget Anslutningar till stambanan (viktigare än höghastighetståg)

E6 E22 12 års plan som lämnas 2018 påverkan Tågtrafiken person och godstransport HH förbindelse

E22 och E6 Sydostlänken Fri rörlighet över gränsen Prioritera inte höghastighetståg, utan fokusera på utbyggnad av bef spårnät, tex flerspårigt

Trafikverkets 12 årsplan

### **Vilka frågeställningar ska särskilt prioriteras till 2018 - Integration och förnyelse**

Snabb identifiering av nyanländas kompetens Förenklad administration Validering av högutbildade Handläggningstid uppehållstillstånd

Ett lärlingssystem som fungerar Språk "LÄR KÄNNA EN SVENSK FAMILJPROJEKT"

Analysera vilka goda initiativ som finns på området i regionen och skapa samarbetsformer med de kvalitativt bästa för att få mer att hända på totalen.

Regelverket måste förenklas, processer påskyndas, förenklade anställningsformer krävs

Enklare anställa nyanlända. Utbildning för våra nyanlända, verifiering av bef komp Bryta segregeringen

Integrera arbetsplatser mångkulturella arbetsplatser skapar förnyelse Sänk trösklar till arbete, enklare jobb, lägre löner, engelska good enough - därefter kommer svenskan... Skrota ebo Inventering av kompetenser hos nyanlända

Handelskammaren kan fungera som nätverk för att inspirera företag att ta emot utländsk arbetskraft

### **Vilka frågeställningar ska särskilt prioriteras till 2018 - Kompetens och förnyelse**

Digital kompetens i gamla branscher Utbildning Lärlingssystem/lägre ingångslön

Lärlingsutbildning! SAMARBETE MELLAN INDUSTRI/FÖRETAG O HÖGSKOLA INFRASTRUKTUR JAG SKRIKER!

Förbättra samarbetet mellan regionens lärosäten samt mellan näringsliv och lärosäten.

Marknadsföring i grundskolan, matchning, mer näringsliv i skolan

Bättre matchning mellan efterfrågan och utbud Samarbete mellan akademi och näringsliv för att utnyttja investeringar som Maxlab och ESS Utveckla lärlingssystem, ex Båstad kommun Definiera regionala områden för excellence

Viktigt att det finns valfrihet för sund konkurrens. Ställ krav i skolan. Skolan skall vara en trygg plats för elever och anställda. Företag har ett ansvar i arbetet att förbättra skola, steg tas i rätt riktning. Ta bort stelbenthet i skolsystem, individanpassa. Utveckla lärlingssystem. Yrkesutbildningar

Få företagen att komma till insikt att de har en avgörande roll gällande kompetensförsörjning, dels måste företagen marknadsföra sig mot rekryteringsmarknaden och även ta in lärlingar.

Handelskammaren skall lyfta fler goda exempel *10/4*

## **Ska något strykas ur nu gällande handlingsplan inför 2018?**

Vi tycker handelskammaren har drivit frågan om id kontrollerna för hårt och för aggressivt. Vi vill se mer smidighet och mer fokus på långsiktiga frågor.

Nej.

Nej, fortsatt fokusera på nuvarande fokusområden.

Inte stryka något

Nej. Nu gäller det att leverera

Nej, handlingsplan känns fortfarande aktuell!

Komplett

## **Finns det något övrigt av intresse att ta hänsyn till?**

Utnyttja Brexit Industri 4.0 Fokus, inte driva för många olika frågor. Fehmarn bält

Integration på riktigt. Ut i arbete, praktik o utbildning. Företag måste ställa upp och ta sitt ansvar tills med myndigheter.

Ta tillbaka initiativet på livsmedelsområdet Driv EMA:s och Tullverkets etablering i Sydsverige Driv samverkan mellan hamnar och kustkommuner avseende attraktivitet, miljö och trafik.

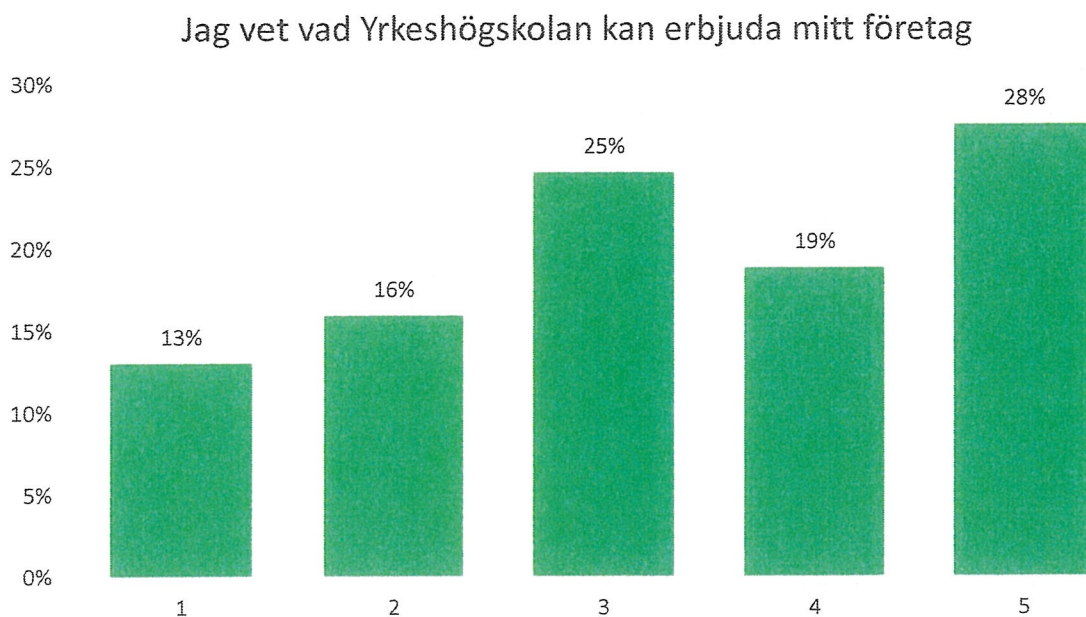
E6 igen Internationella skolor

Driv frågorna om enkelhet för nyanlända in på arbetsmarknaden samt främjande av entreprenörskap och företagande. Säker och effektiv pendling (E6, E22, mm) Höj statusen på läraryrket, öka kval på skolor. Nu kör vi!

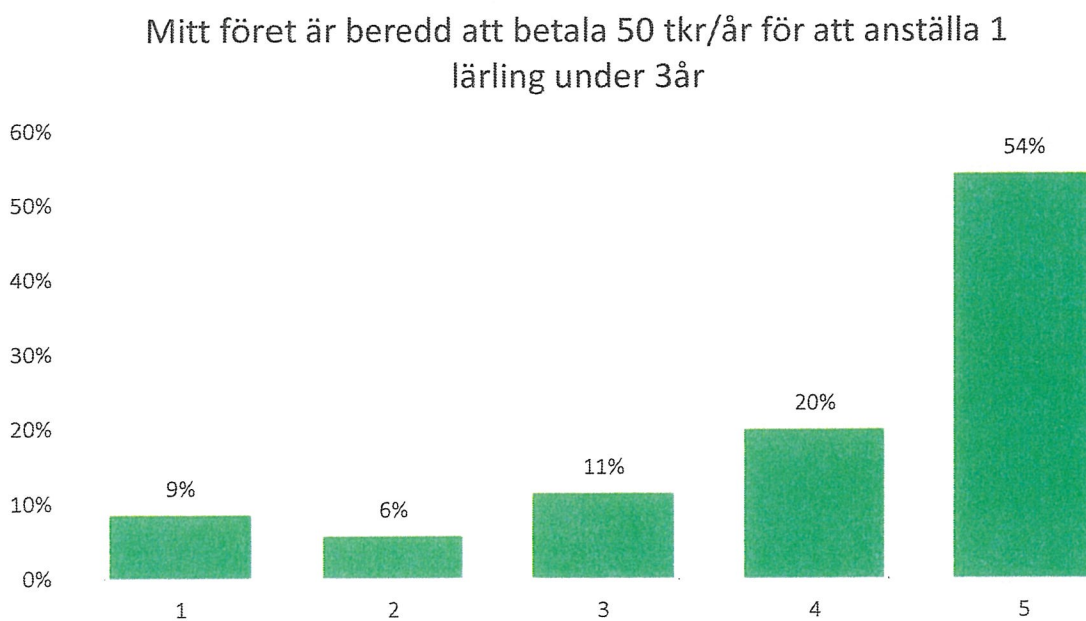
Nedprioritera höghastighetståg. Från ord till handling gällande utlokalisering av statliga myndigheter av vikt till speciellt södra Sverige.

I genomförandet av handlingsplanen så uppmanar vi hk att använda sig av ny teknik *MH*

## Jag vet vad Yrkeshögskolan kan erbjuda mitt företag



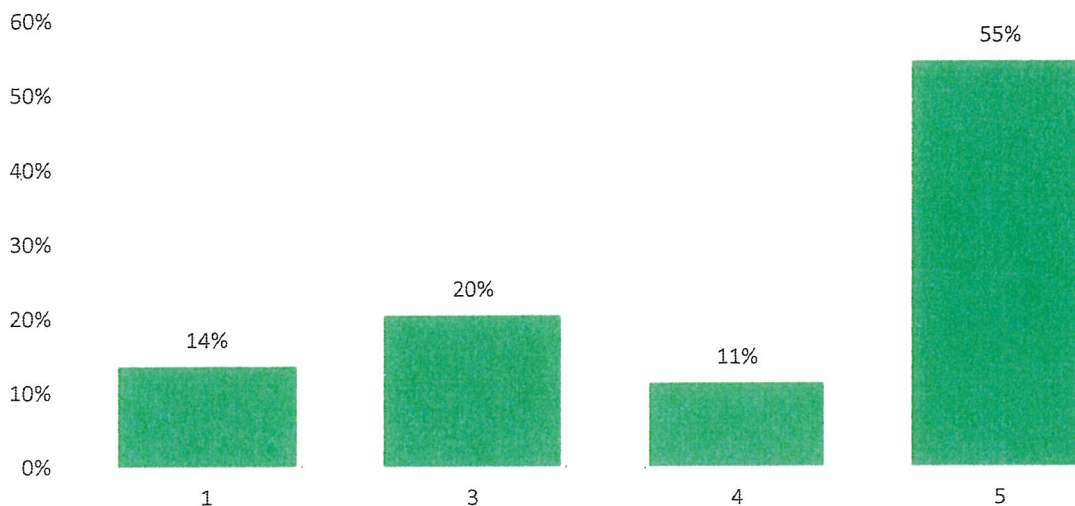
## Mitt företag är beredd att betala 50 tkr/år för att anställa 1 lärling under 3år





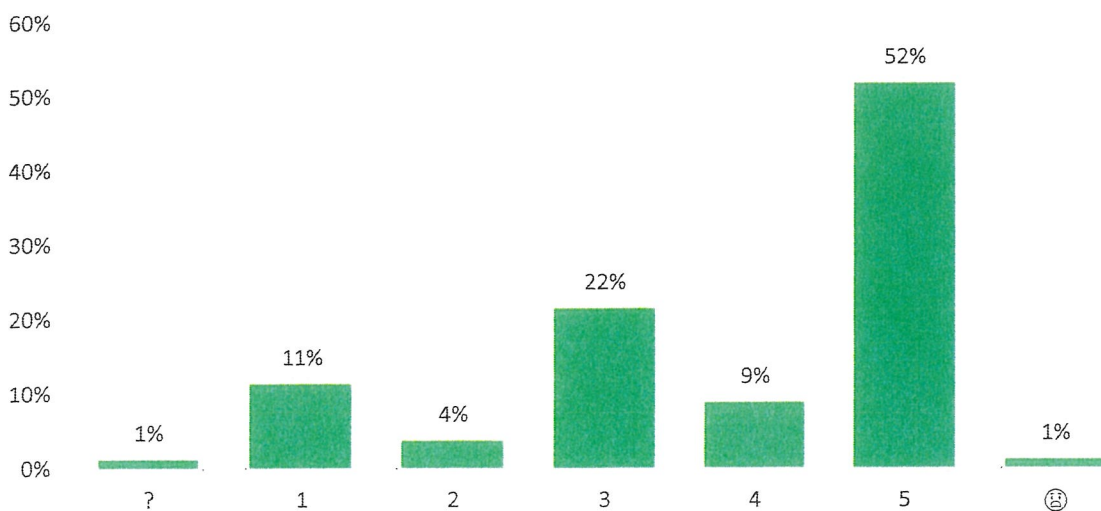
## Mitt företag kan utbilda flera handled. 2dagar för att ta emot lärling

Mitt företag kan utbilda flera handledare 2 dagar för att ta emot lärling



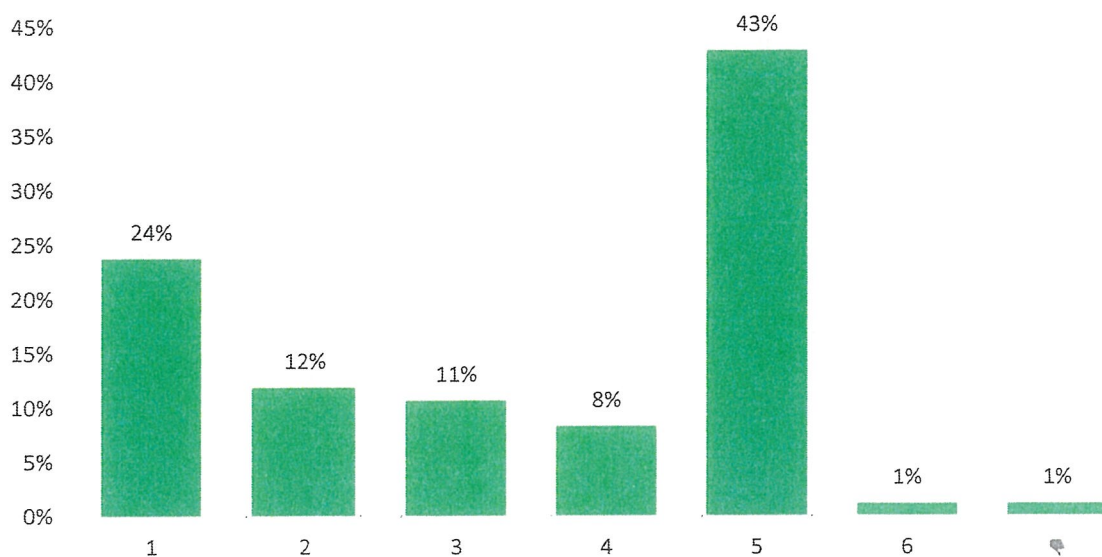
## Svenska staten har ansvar för tillgång till flyg utanför storstäder

Svenska staten har ansvar för tillgång till flyg utanför storstäder



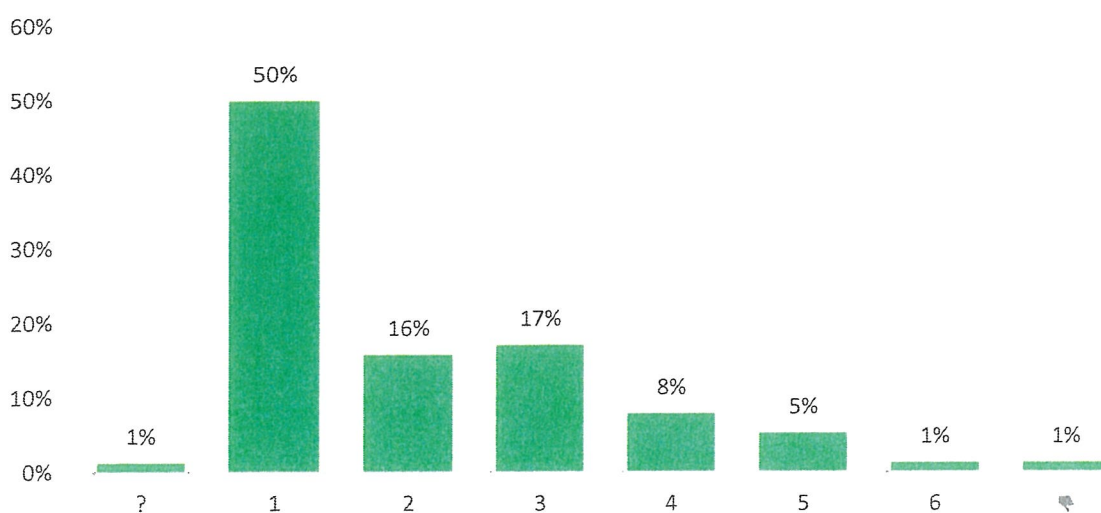
## Intäkter från flygskatter bör stanna inom sektorn

Intäkter från flygskatter bör stanna inom sektorn



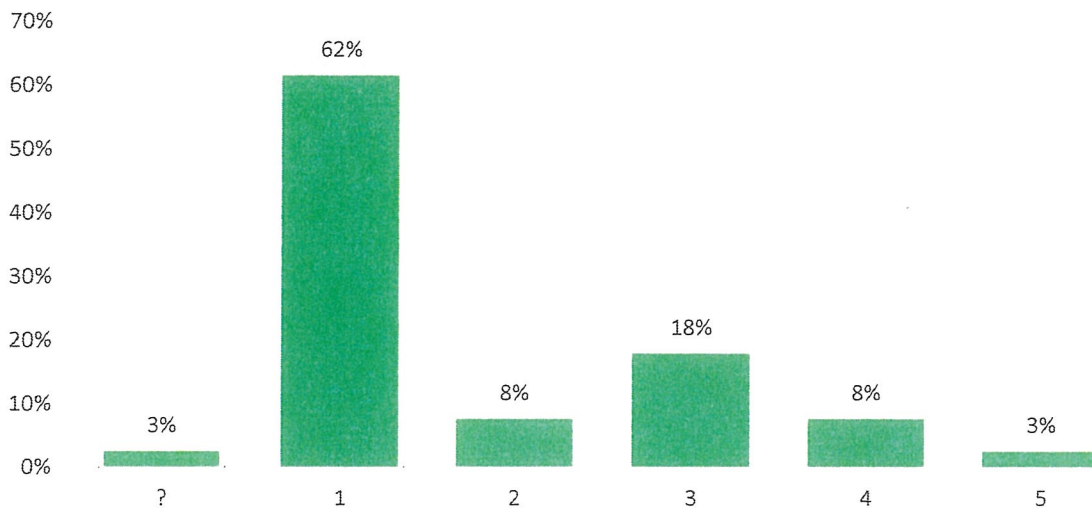
## Staten bör prioritera satsning på Arlanda som stark hub för flyg

Staten bör prioritera satsning på Arlanda som stark hub för flyg



## Hur stor inverkan på era val av affärspartners har deras tillgänglighet med flyg?

Hur stor inverkan på era val av affärspartners har deras tillgänglighet med flyg?



**Pkt. 7**



## Flygets framtid

Rapport från Handelskammarens arbetsgrupp

*30 november 2017*



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

## **Rapport från arbetsgrupp**

### **Sammanfattning**

#### **Agenda – vad Handelskammaren tycker...**

- *Flyg är infrastruktur – vi bör driva synsättet att flyg ingår i basinfrustrukturen.*
- *Vi behöver en ny modell för tillgången på svenskt flyg – medan statens flygplatser går med stor vinst, har staten överlåtit mindre flygplatser till regioner som totalt sett kämpar med förluster. Det bör ses över.*
- *Internationellt flyg avgörande för tillväxt - Copenhagen international airport är en avgörande resurs som vi behöver stödja, men tillgång till internationellt flyg är viktigt i hela regionen och en grundförutsättning för svensk export.*
- *Infrastruktur till flyget bör bevakas – landanslutningar behöver utvecklas och bevakas.*
- *Klimatpåverkan – Forskning och utveckling kan göra flyget förnyelsebart – biobränsle från svensk skog kan ersätta fossilt bränsle, men idag satsas inte på detta i Sverige, trots att känd och lovande teknik anses ha goda möjligheter.*

#### **Action – vad Handelskammaren bör göra...**

- *Under 2017 bör Handelskammaren verka aktivt för en ny modell för svenska flygplatsers finansiering.*
- *Vidare bör Handelskammaren verka för att svensk skog kan bli framtidens flygbränsle*
- *Handelskammaren bör också ha beredskap att stötta initiativ som förbättrar tillgången till flyg i Sydsverige.*

## **Bakgrund**

Sedan uppdelningen mellan statligt och privat drivande av landets flygplatser har flyget blivit en väl debatterad fråga. Med ökade utsläppskrav på nationell som internationell nivå har även flygets klimatpåverkan ifrågasatts.

Sveriges regering har under de första månaderna av 2017 presenterat två olika förslag för flyget. Det ena är en svensk flygstrategi som diskuterar flygets roll i det framtida transportsystemet och det andra är en flygskatt som ämnar att beskatta dess resenärer.

Flygets roll för tillgängligheten i en region försvinner ofta i debatten. Det diskuteras inte i samma kontext likt andra trafikslag som tåg och buss.

Handelskammaren beslutade därmed att skapa en arbetsgrupp som diskuterar frågor kring flyget. Hur ser svensk luftfart egentligen ut? Vilka skillnader finns mellan statligt- och privatägda flygplatser? Vad skulle en svensk flygskatt innebära för företagen i en region? Dessa är några få frågor som behandlades i gruppen.

## **Deltagare**

Anna Lindqvist, AB Sven Jeppsson

Christian Ziese, Ängelholms flygplats

Eva Thunholm, Volution Ventilation Group

Leif Olsson, Elektrokoppar

Thomas Larsson, Scandinox AB

## **Föreläsare**

Peter Larsson, VD, Sveriges Regionala Flygplatser

Ronny Lindberg, VD och Flygplatschef, Kalmar Öland Flygplats

Olle Fält, VD, goTO Nordics AB

Cecilia Hagert, Chef verksamhetsutveckling, Malmö Airport

Peter Weinhandl, Flygplatsdirektör, Malmö Airport

## **Hur vi arbetat**

Gruppen har träffats sex gånger under 2017. Utformningen på dessa möten inkluderade besök på en regionala flygplatser där externa föreläsare presenterade deras syn på flygfrågor, följt av diskussioner mellan deltagarna. Varje mötestillfälle sammanställdes i ett protokoll

som samtliga deltagare tog del av. Under arbetets gång har en debattartikel författats i samband med debatten om flygskatt.

<https://www.dagenssamhalle.se/debatt/regeringens-flygstrategi-haller-inte-17629>

### **Mötestillfällen**

9 mars, Elektrokoppars lokaler, Helsingborg

7 april, Ängelholms Flygplats, Ängelholm

23 maj, Kalmar Öland flygplats, Kalmar

16 augusti, Malmö Airport, Malmö

18 september, Handelskammaren, Malmö

24 oktober, Handelskammaren, Malmö



## Näringslivets behov av flyg

Det sydsvenska näringslivets behov av flyg består i första hand av affärsresor. Inrikes finns egentligen en primär destination som är Stockholm (även om en del orter som Örebro kan nås med flyg via CPH). Internationellt finns en stor mängd slutdestinationer men dessa är åtkomliga via CPH i första hand och i andra hand andra hubbar.

Affärsflyg handlar såklart om företagets egna resor för interna och externa kontakter. Men det har också stor betydelse att vara åtkomlig för affärspartners. I många internationella affärer köper kunden inte produktion från en anläggning utan att kunna besiktiga den på plats. Ägare befinner sig ofta utomlands och behöver komma till anläggningen. Affärsflyg är ett krav.

Detta är ganska lite uppmärksammat i debatten. Men det har stor betydelse för export och internationell handel. Omkring en tredjedel av all export kommer från företag i glesbygd. Dessa företag har alla olika marknader, men har det gemensamt att de knappast flyttar sin kärnverksamhet närmare en flygplats eller storstad inom Sverige. För svensk del är alternativen att verka och expandera på plats eller inte alls.

Även om antalet affärsresor i förhållande till fritidsflyg av olika slag är begränsat så är den totala omsättningen på en flygplats av stor betydelse. Större totalt underlag skapar förutsättningar för affärsflyg.

### 1. Huvudsakliga slutsatser; struktur, behov och framtid.

För att förstå situationen för Sydsveriges flygplatser finns ett antal aspekter som behöver belysas och som vi försöker beskriva så kortfattat som möjligt. Utifrån detta kan vi formulera de utmaningar som tillgången till flyg möter under kommande år. Vi fokuserar främst på aspekter som kan påverkas politiskt.

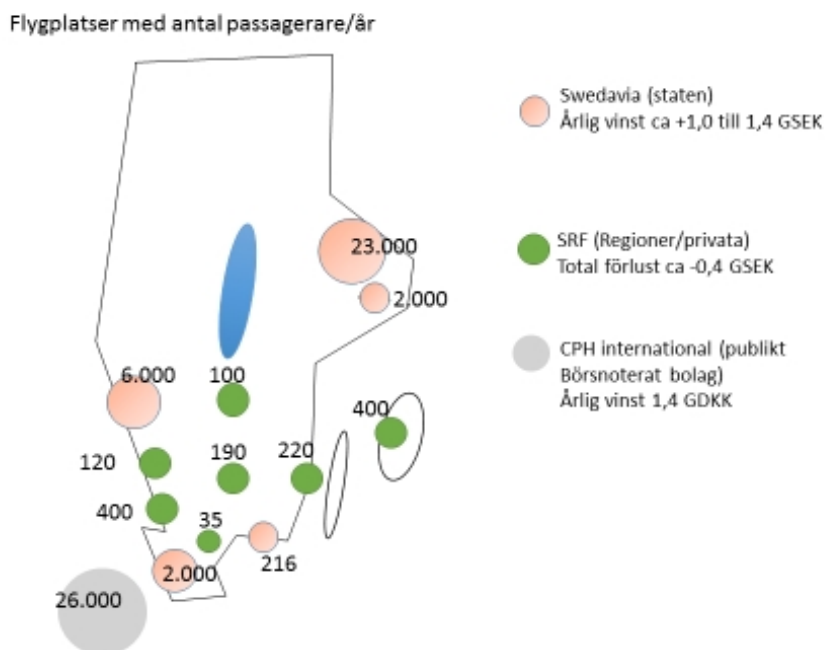
#### ***Dagens struktur***

##### *Kort om historiken och dagens struktur*

En viktig förändring för flyget kom när staten bestämde sig för att lämna ägandet av ett antal flygplatser. Skälet till detta beskrivs lite olika av olika aktörer, men konsekvensen blev att de stora flygplatserna med god lönsamhetspotential i de tre storstäderna behölls av staten som också behöll att antal flygplatser motiverat genom regionalpolitik eller flygvapnets behov. Övriga flygplatser överlämnades till kommuner/regioner som i flertalet fall har övertagit dem. I Ängelholms fall gjorde regionen en överenskommelse med en privat aktör.

Detta hade effekten att kostnaden för att stötta flyget förflyttades till regionerna, som hämtar detta ur de statliga anslag som egentligen är avsedda för vägar och järnväg. Detta minskar potentiellt utrymmet för annan infrastruktur<sup>1</sup>. I nuvarande förslag till kommande tolvårsplaner får de sydsvenska flygplatserna 160 miljoner ur detta anslag. I övrigt ges inga (indirekt) statliga stöd till regionala flygplatser.<sup>2</sup>

Den sammantagna bilden är idag - översiktligt - följande.



De statliga flygplatserna ingår i ett statligt bolag Swedavia som redovisas som samlad rörelse och genererar omkring en miljard kr i årligt resultat. De regionala flygplatserna har olika ägare (regioner/privat) och för hela Sverige drivs dessa med en sammanlagd årlig förlust på några hundra miljoner. I Sydsverige är självfallet CPH en viktig aktör. CPH är noterat på börsen med danska staten som stor ägare. Vinsten ligger på 1 200 miljoner danska kr. Omkring var sjunde passagerare på CPH kommer från Sverige över Öresundsbron. Detta innebär att Sydsverige konsumerar ca 3 miljoner flygresor per år av sydsvenska flygplatser och en stor andel av de drygt 4 miljoner resor som åker med CPH via Öresundsbron, dvs. omkring 7 miljoner resor per år.

<sup>1</sup> Kalmar län lägger 67 miljoner (av 931) ur sitt statliga anslag för transportinfrastruktur på flyget. Halland lägger 30 Milj kr (av 1 233). Kronoberg 26,4 miljoner (av 768). Skåne 36 (av 4 442). Blekinge har inte denna utgiftspost. Sammanlagt 160 miljoner kr. Färskas utslag i EU-systemet har godkänt att detta sker.

<sup>2</sup> Däremot förekommer olika upplägg. Bland annat i Jönköping där Handelskammaren organiserat en modell för stöd av direktlinje till Frankfurt.

### *Fördelning linjeflyg/charter/gods?*

I andra länder finns andra modeller. Norge och Finland finansierar de mindre flygplatserna genom intern omfördelning av flygets intäkter. De vinstdrivande betalar för de som inte kan bära sina kostnader. Detta bygger på en syn där flyget är en del av infrastrukturen och kollektivtrafiken på liknande sätt som tåg.

### ***Flygplatsernas ekonomiska modell***

Flygplatsernas ekonomi är viktig att förstå för att kunna förhålla sig till flygets framtida möjligheter. Mycket kortfattat är det svårt för en flygplats att tjäna pengar på själva grundaffären, nämligen att erbjuda flygbolag en infrastruktur för att landa/lyfta med passagerare eller gods.

- Små flygplatser har svårt att få betalt för att ge service till flygbolagen.<sup>3</sup> Detta har att göra med flygbolagens villkor och förhandlingsposition gentemot flygplatserna.
- De större flygplatserna kan ta betalt och får passagerarunderlag direkt från/till sin region plus att de "aggregerar" trafik från mindre flygplatser. Små flygplatser får dock inget betalt för sin del av "aggregationen" dvs. att man matar trafik till större flygplatser, som Arlanda.<sup>4</sup>
- Flygplatsernas intäkter består därför till stor del av andra källor, exempelvis parkering, reklam med mera.
- På kostnadssidan är såklart huvudanläggningen (landningsbana m.m. är mycket dyra att anlägga) och personal de största posterna. Detta gör att det finns en betydande skalfördel i en flygplats samtidigt som attraktiviteten i den egna regionen som mål för trafik spelar stor roll. Detta är bakgrunden till behovet av stöd från regionerna.

En möjlighet som har testats i en del fall är att även mindre flygplatser "aggregerar" trafik genom samarbete. Exempelvis kan en linje starta i norra Sverige, plocka upp passagerare i Sydsverige och åka vidare till en större hub eller destination. En del varianter av detta är testade och har misslyckats, men det finns aktörer som menar att detta är outnyttjat.

För de stora flygplatserna, som kan ta betalt för grundaffärer, drivs strategin mot att öka antalet flighter och destinationer. Detta för att öka belägningsgraden. Men det finns också en utbredd övertygelse om att Norden på längre sikt är utmanad som hub. Dels för att det på sikt bara finns plats för en hub (vilket bland annat tydligt styr svenska statens agerande), dels

---

<sup>3</sup> De större destinationerna har lättare för detta även om flygbolag i vissa fall ofta "äger" slot-tider genom besittningsrätter. Dessa kan flygbolaget köpa/sälja till andra bolag.

<sup>4</sup> Det får däremot Öresundstågen genom biljettintäkter på själva tåget.

för att aktörer söder om Norden som Amsterdam, Frankfurt och i framtiden Berlin kommer att bli attraktiva för nordiska passagerare.

### ***Flygbolagens villkor - Hur ser flyget på flygplatserna***

Att flygplan per definition är extremt lättroliga kapitalvaror påverkar naturligtvis hur flygbolag konkurrerar. Detta gör att den fria konkurrens som råder skapar mycket snabb marknadsanpassning av utbudet.

När större flygbolag väljer destination ut och in i Norden är ofta utgångspunkten att man har nya maskiner eller maskiner med låg lönsamhet i flottan som kan flyttas över. Man tittar då på flera parametrar, men de viktigaste som flygplatserna ofta lyfter fram är

- Hur snabbt kan etableringen avbrytas och vad kostar det?
- Hur stor är "catchment area" dvs. hur många passagerare kan nå direkt och via transfer från just den här flygplatsen?
- Service och priser på den aktuella flygplatsen (catering, attraktiva tider, respons på ändrade behov)?

Eftersom små flygplatser har små omland med passagerare så påverkar det attraktiviteten. Flygbolagen har därmed god förhandlingsposition och kan förhandla till sig gratis eller subventionerade landningstider och markservice.

Ur ett passagerarperspektiv är det mycket tydligt att linjetrafik med mer än en operatör spelar mycket stor roll för priset.

## Framtidsfrågor

### *En ny Svensk flygpolicy*

Svenska staten har tagit fram en ny svensk flygpolicy<sup>5</sup>. Den tar fram inriktning på flera områden.

- Tillgänglighet inom Sverige och internationellt
- Stärk Arlanda som nav och storflygplats
- Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska
- Schysta villkor och sund konkurrens (flygbolagens personal, regel-shopping)
- Forskning och ökad export av svenska varor och tjänster (med avseende på flygindustrin)

En genomgång av strategin väcker ett antal frågor men innebär också öppning för engagemang från Handelskammarens sida. Notabelt i denna är främst några saker, som listas i rutan nedan. Viktigast är att strategin aviserar en översyn av stöd till regionala flygplatser.

<b>Statens strategi</b>	<b>Kommentar/frågeställning</b>
Det statliga nationella basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet.	Här ingår idag Ronneby och Sturup av de sydsvenska. Sannolikt är Ronneby med på grund av flygvapnet. Är detta en nackdel/fördel?  Ska regionen överta Sturup? Ska privat aktör överta Sturup?
En översyn bör göras av de svenska flygplatserna med utgångspunkt i att tydliggöra statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser.	På systemnivå går svenskt flyg ihop, men många små går med förlust och får subventioner av medel som egentligen är avsedda för sydsvenska vägar/järnvägar.

<sup>5</sup> <http://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/en-svensk-flygstrategi--for-flygets-roll-i-framtidens-transportsystem/>

<p><b>Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser.</b></p>	<p>Med detta avses exempelvis sådant som gemensam flygledning. Men detta är inte självklart att det blir tillgänglighet eller effektivt för alla flygplatser.</p>
<p>Arlanda har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin</p>	<p>I strategin finns mål för Arlanda (endast för Arlanda) som innebär en snittökning på 850 000 resor per år till 2045 genom att fördubbla trafiken på Arlanda. (Flygskatten skall minska resandet med 600 000 per år i hela Sverige samtidigt)</p> <p>Analys av flygets betydelse för export/handel från t.ex. sydost och motsvarande regioner?</p> <p>Tillgången till CHP och dess betydelse för svenska näringslivet som hub</p>
<p>Kapaciteten på Arlanda och anslutande infrastruktur kan på sikt behöva byggas ut.</p>	<p>Statlig angelägenhet?</p>
<p>Ett Arlandaråd ska tillsättas i syfte att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda.</p>	<p>Behöver Sydsverige något motsvarande?</p>

## **Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser**

Arbetsgruppen har noterat att Sverige har valt en modell för hantering av flyg som är udda och ovanlig. Tre flygplatser har volymer för att gå med vinst och dessa har staten behållit tillsammans med några få militära flygplatser och flygplatser i norra Sverige samt Gotland. Övriga flygplatser har staten lämnat över till kommuner och regioner. I ett fall har en privat aktör tagit över (Ängelholm). Dessa har det gemensamt att de har svårt att få ekonomin att gå runt. Därför tvingas dessa regioner ta pengar ur anslag som är avsedda för vägar/järnvägar och stötta sina flygplatser.

I andra länder används andra modeller som går ut på att det samlade driftöverskottet från den stora/dominerande i flygplatsen används för att utveckla tillgängligheten i hela landet.

Finland har en modell där vinsterna fördelas så att tillgänglighet tillhandahålls i hela landet.

*”I Finland upprätthålls flygplatsnätet enligt den så kallade nätverksprincipen. I denna modell subventioneras de olika flygplatsernas vinster och förluster i kors med varandra. I EU upprätthålls flygplatsnätet på detta sätt i Finland, Spanien och Portugal.”*

*”Betydelsen av de enskilda flygplatserna uppskattas också med hänsyn till det regionala näringslivets utveckling. Därtill görs en separat utvärdering av de behov som turismen och de företag som verkar inom flygplatsens influensområde har. Dessutom varierar flygplatsernas behov enligt deras geografiska läge i Finland.”*

*(Utdrag ur finska regeringens presentation av sin flygstrategi)*

[http://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset\\_publisher/flygplatsnätet-i-finland-utvarderas](http://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/flygplatsnätet-i-finland-utvarderas)

Norge har en motsvarande modell med 52 flygplatser (46 ägs av staten) varav några få går med vinst, främst Oslo/Gardemoen. Staten upphandlar flygtrafik genom anbudsgivning för att säkra flyg i hela landet.

En svensk modell behöver troligen bevara den regionala och privata ägandet men finna en modell där flygplatsernas samlade vinster (storleksordning 1-1,5 miljarder kronor) hanterar aggregerade driftförluster i de mindre (ca 0,4 miljarder kronor).

### **Statens strategier för att minska behovet av flyg**

Samtidigt med statens policy som vill utveckla flyget nationellt dvs. öka underlaget för Arlanda, så vidtar staten åtgärder för att ersätta eller minska flyget.

*Snabba tåg som alternativ.*

Projektet med höghastighetsbanan syftar uttalat till att ersätta flyg inrikes. Det är tveksamt

om den effekten är påtaglig avseende flyg Malmö-Stockholm som är den volymmässigt största. Övriga linjer (som Kalmar, Halmstad) påverkas knappast alls av höghastighetståg. Status för närvarande är att Trafikverket föreslår att detta projekt läggs på is. I stället byggs snabba fyrspår Hässleholm-Lund som kan öka tillgängligheten till CPH med tåg från vissa orter.

### *Flygskatten*

**Flygskatten** har debatterats flitigt (bland annat på möten i Handelskammarens regi).

Flyggruppens bedömning är att den kan ha betydelse för flyget på de mindre orterna som t.ex. Kalmar. Om det totala underlaget minskar, så äventyras också tillgången till affärsflyg.

Status är att flygskatten införs men modifieras och att vissa kompenseras. Det är notabelt att Gotland anses värdigt kompensation, men inte Smålands eller Hallands flygplaster.

En viktig fråga är att svensk skog potentiellt utgör en viktig källa till biobränsle för flyg. Bland andra Södra Skogsägarna har påtalat detta, men idag finns ingen svensk satsning på att utveckla detta. Eftersom Småland är ett stort skogslän är detta högst relevant för Sydsverige.

Alliansen har lovat att avskaffa flygskatten. Om detta verkligen sker beror (vid valseger för alliansen) en del på hur effekterna faller ut sedan den införts.



## **Slutsatser och förslag**

Handelskammaren har en lång historik i flygfrågor. Exempelvis har vi engagerat oss i att skapa matarlinje från småländska flygplatser till t.ex. Amsterdam och Berlin. Frågan om gemensam flygplats i Sydost har utretts och vi har plats i CPHs strategiska råd. Vi anser det självklart att detta engagemang fortsätter. Flyggruppen förslår att Handelskammaren engagerar sig i följande frågor.

### **Agenda – vad Handelskammaren tycker**

#### ***Flyg är infrastruktur***

En helt grundläggande fråga är att vi bör lyfta fram synen att flyg är en del av basinfrastrukturen. Tillgången behöver säkras för att skapa konkurrenskraft för näringslivet. Kostnaden för att skapa tillgänglighet med flyg är mycket måttlig jämfört med andra typer av insatser som samhället kan göra för att stötta näringslivets internationalisering och tillväxt.

#### ***Vi behöver en ny modell för tillgången på svenskt flyg.***

Vi är i första hand ute efter bra affärsflyg, men detta är i sin tur beroende av att flygplatserna kan utvecklas väl. Det är i sig inget självändamål att flygplatserna växer, men det blir i praktiken medlet för att säkra affärsflyg. Efter hand som alternativ längs marken växer fram så påverkar det hur företagen ser på enskilda flygplaster. Men dagens modell är inte tillfredsställande. Regionerna tar nu tar av vägaslag (minskar utrymmet för statliga investeringar totalt) allt medan främst Arlanda tillförs stora investeringar av statliga pengar. Detta bör vi aktivt engagera oss i. Flyget bör ses som del av infrastrukturen.

Denna fråga är inte beroende av hur man ser på ägandet. Principiellt är det dock positivt med privat ägande eller regionalt ägande. För ett antal år sedan fanns en diskussion om synen på Sturup. Kanske skall den drivas privat eller av ägare som vill utveckla den på andra meriter? Gäller det fler flygplatser? Finns vinster i ökad samverkan mellan sydsvenska flygplatser?

#### ***Internationellt flyg avgörande för tillväxt***

Internationellt affärsflyg är helt centralt för näringslivets tillväxt. Vi ser två dimensioner som viktiga

##### *a) Copenhagen international airport avgörande resurs*

Copenhagen international airport är viktigt och tillgången till detta bygger främst på utveckling av bra marktrafik som pålitlighet i tågsystemet. Handelskammaren bör vara aktiv i

kontakten med CPH. För många svenska företag (även längs västkusten och norr om Sydsverige) är CPH den viktigaste hubben.

#### *b) Tillgång till internationellt flyg i hela regionen*

Handelskammaren bör se positivt på möjligheten att hitta kombinerade linjer där exempelvis två flygplatser gemensamt trafikerar en större destination/hub. Handelskammaren kan medverka i sådana lösningar när det bedöms relevant.

En viktig strategisk fråga är att sydsvenska företag enkelt kan nås med flyg från utlandet. Detta är viktigt så att affärspartners, såväl kunder som leverantörer, upplever företagen som lättillgängliga även, om möjligt med direktflyg utöver via CPH. Om dessa möjligheter krymper så är det ett hot mot möjligheterna att driva företag som kan växa internationellt i Sydsverige. I synnerhet finns delar av Sydsverige där flyg inte kommer ersättas med snabbare tåg, som stora delar av Sydost. Men dessa delar betraktas inte av staten som värdiga stöd (som t.ex. Visby eller flygplaster i norr). Detta är ett hot mot tillgängligheten. Flyget behöver i det sammanhanget ses som bas-infrastruktur. I jämförelse med många andra insatser är detta troligen mycket effektivt för att underlätta produktiv tillväxt.

#### ***Infrastruktur till flyget bör bevakas***

Flyget är beroende av att nås på marken. Och detta resonemang gäller inte bara CPH, utan alla bärkraftiga flygplatser. Vid behov bör detta bevakas.

#### ***Klimatpåverkan – Forskning och utveckling kan göra flyget förnyelsebart***

Idag finns teknologi som bland annat bygger på förnyelsebart biologiskt flygbränsle som utvinns ur svensk skog. Men staten har valt att inte stödja forskning och utveckling på detta område. Vi bör verka för att sådana initiativ påskyndas.

#### **Action – vad Handelskammaren bör göra**

##### *Verka aktivt för en ny modell för svenska flygplatsers finansiering*

Regeringens flygstrategi antogs 1 januari 2017 men ännu har inga initiativ tagits för en bättre modell kring flygplasternas finansiering. Under 2017 föreslår flyggruppen att arbetet inriktas på att gentemot statens flygstrategi ta upp frågan om en mer bärkraftig hantering av tillgång till flyg. Handelskammaren bör påverka regeringen att inleda detta arbete och aktivt driva fram en förändring.

Detta kan ske exempelvis genom debattartiklar, skrivelser och seminarier med relevanta aktörer i frågan.

*Verka aktivt för att svensk skog kan bli framtidens flygbränsle*

I samband med arbete bör vi också verka för att staten prioriterar arbete med forskning och utveckling av biobränsle tillsammans med skogsindustrin. Sverige skulle kunna bli världsledande, om inte, så i alla fall ledande inom Europa.

*Beredskap att stötta*

Handelskammaren bör ha beredskap att stötta regionens flygplatser med initiativ som förbättrar tillgängligheten.



## Yrkesutbildning

Rapport från Handelskammarens arbetsgrupp

*30 november 2017*



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

## **Rapport från arbetsgrupp**

### **Sammanfattning**

#### *Förslag från gruppen i korthet*

Svensk yrkesutbildning behöver bli mer integrerad med sina yrken. Systemen bör förändras så att de uppmuntrar medverkan från företagens sida. Därför bör Handelskammaren fortsatt verka för följande

- En modell där YH får mer långsiktighet och stabilitet för skolorna så att de kan bli långsiktiga partners för företag. Modellen bör gynna lokal anpassning eftersom näringslivets prägel i en region aldrig är identisk med andra regioners.
- Större inslag av lärlingsmodeller eller dubbel/dual yrkesutbildning så att företag har lättare att engagera sig och använda detta som en rekryteringskälla. Detta ger också eleverna bättre utbyte genom en kvalificerad utbildning och längre förberedelse för sin professionella karriär i livet.

Detta kan på olika sätt framföras till offentliga och politiska beslutsfattare inom utbildningssystemet i Sverige.

Handelskammaren bör aktivt underlätta för företag att engagera sig i kontakt med skolor och utbildningsaktörer. Detta kan exempelvis ske genom:

- Information om vad YH och lärlingsmodeller kan erbjuda företagen redan idag.
- Verka för ökad status hos yrkesutbildning, t.ex. genom medverkan i Industrinatten.
- Nätverksbyggande för företag som vill engagera sig gentemot skolan kring yrkesutbildning (exempelvis genom en "industrigrupp för yrkesutbildning").
- "Demonstrationsinsatser" som t.ex. dubbel yrkesutbildning vilket skapar exempel på hur aktörer som kommun eller företag kan arbeta praktiskt med dessa frågor.

## **Bakgrund**

Svenska företag har sedan länge uttryckt problem att hitta kompetens samtidigt som vi ser problem med att etablera ungdomar och nyanlända på arbetsmarknaden.

Yrkesutbildningar är oftast ett förbiset alternativ när det kommer till val av utbildning och rekrytering. Detta trots att yrkesutbildningar kan erbjuda en skräddarsydd kompetens till de branscher som uttrycker störst behov. En utbildning som innehåller både erfarenheter från yrkeslivet samt teoretiska studier.

Vad gör då att yrkesutbildningar inte tar större plats som utbildningsalternativ?

Gruppens uppgift är att undersöka vad yrkesutbildningar, både på gymnasie- och högskolenivå, kan erbjuda både företag som privatpersoner. Vilka för- och nackdelar kan identifieras med dagens form av yrkesutbildningar? Vilka problem och utmaningar finns?

## **Deltagare**

Anette Grönroos, BTJ Sverige AB

Ann-Sofi Aru, Competensum

Anna Blom, Länsförsäkringar Kalmar län

Kajsa Rautenberg, Slottsmöllans Fastighets AB

Stephan Bengtsson, Safeman AB

## **Externa deltagare/Föreläsare**

Björn Wärnberg, nationell lärlingssamordnare, Skolverket

Anders Edin, ansvarig för kompetensutveckling - Sverige, Volvo

Lisa Jedlid, projektledare, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

Åsa Vikner, ansvarig kompetensförsörjningsfrågor, Västsvenska Handelskammaren

## **Hur vi arbetat**

Gruppen har träffats fyra gånger under 2017. Utformningen på dessa möten bestod oftast av en extern föreläsare som presenterade deras insatser inom yrkesutbildning följt av diskussioner mellan deltagarna. Varje mötestillfälle sammanställdes i ett protokoll som samtliga deltagare tog del av.

**Mötestillfällen**

4 april, Competensum, Helsingborg

24 maj, Slottsmöllan, Halmstad

11 september, Slottsmöllan, Halmstad

17 oktober, Handelskammaren, Malmö

## 1. Huvudsakliga slutsatser.

Vi har i gruppen talat om olika aspekter av yrkesutbildning, men tre frågor har tagit mest plats.

- Yrkeshögskolan (som vänder sig till vuxna som avslutat gymnasiet).
- Möjlig lärlingsmodell i Sverige (som vänder sig till unga efter grundskolan).
- Hur vi skall arbeta med intresset från elever och samhälle för yrkesutbildning.

Yrkesutbildning har kommit i skymundan i Sverige. Bortsett för nischade yrken (inom konstnärliga yrken) saknas tydliga karriärvägar baserat på yrkeskunskap.

Efter grundskolan finns gymnasiet som har favoriserat teoretiska breda utbildningar. Yrkesutbildningar på gymnasiet har fått lite uppmärksamhet och många unga väljer bort dem. De ses som andra rangens val.

Efter gymnasiet finns egentligen bara två breda utbildningsvägar; högskola eller yrkeshögskola<sup>1</sup>. Att företag har stora behov av yrkeskunniga medarbetare, samtidigt som vi upplever att yrkesutbildningarna inte levererar som önskat och intresset hos unga är måttligt gör frågan mycket central.

### 1.1. Yrkeshögskolan - YH

Yrkeshögskolan (YH) är en utbildningsmodell som vänder sig till personer med avslutat gymnasium med syfte att förbereda för ett yrke. Utbildningarna ordnas av skolor som oftast drivs som företag. Tidigare fanns Kvalificerad Yrkesutbildning KY, men denna är nu ersatt.

Modellen är i praktiken utbudsdriven och fungerar i korthet så här:

- Regeringen budgeterar årligen ett belopp som säger hur mycket systemet får kosta, d.v.s. sätter ett tak för hur många platser som kan anordnas i hela landet.
- Skolor/utbildningsföretag gör en bedömning av vilka utbildningar de kan ordna baserat på efterfrågan av kompetens och förankringen hos företag. Detta sker oftast i samarbete med lokala/regionala arbetsgivare. Baserat på detta tas en ansökan om att ordna en utbildning fram.
- Ansökningarna hamnar hos en myndighet (YH-myndigheten) som beslutar vilka av alla ansökningar som skall få starta, d.v.s. erhålla utbildningsstöd. Bedömningen sker

---

<sup>1</sup> Även folkhögskolor är en intressant form som vänder sig till unga vuxna men de har vi inte diskuterat.



på grundval av utbildningsanordnarnas behovsanalyser och beslut kan inte överklagas. Till skillnad från universitet/högskola och gymnasiet så styrs inte modellen om utbildningar av elevernas intresse.

- Får skolan sin ansökan beviljad får den erbjuda utbildningen under en begränsad period (tidigare två-tre år nu är det ibland det dubbla).

För att summera Yrkehögskolans ”erbjudande” så kan det formuleras så här:

- Bygger på samarbete med det lokala arbetslivet.
- Ska vara snabbfotad och snabbt kunna ställa om och möta kompetensbehov. Samtidigt som det ska finnas kontinuitet inom många områden.
- 91% av studenterna har arbete inom relevant område inom ett år efter avslutad utbildning.
- Står för endast 12-13% av grundutbildningen inom högre utbildning i Sverige.

De flesta YH-utbildningar är mellan ett och tre år långa. Det finns två examina: Yrkehögskoleexamen och Kvalificerad yrkehögskoleexamen. Innehållet i utbildningarna ändras över tid och beslut om utbildningsplatser tas årligen av Myndigheten för yrkehögskolan (MYH). Normalt beviljas två utbildningsstarter innan utbildningen måste sökas om i en ny ansökningsomgång. Bland annat bedöms hur väl utbildningen svarar mot arbetslivets behov av kvalificerad arbetskraft och i vilken utsträckning den finansieras av arbetslivet.

Utbildningar ges inom följande områden:

- Data/IT
- Ekonomi, administration och försäljning
- Friskvård och kroppsvård
- Hotell, restaurang och turism
- Hälso- och sjukvård samt socialt arbete
- Juridik
- Kultur, media och design
- Lantbruk, djurvård, trädgård, skog och fiske
- Pedagogik och undervisning
- Samhällsbyggnad och byggt teknik
- Säkerhetstjänster
- Teknik och tillverkning
- Transporttjänster

Utbildningsanordnare inom yrkeshögskolan är både privata och offentliga. Som huvudmän är privata aktörer vanligast. Av de pågående utbildningarna står privata huvudmän för 66% av utbildningarna medan kommunerna står för 31% och landstingen/regionerna för 3%. Utbildningarna finansieras i de allra flesta fall av statliga medel, men det finns ett fåtal utbildningar som bedrivs utan sådana medel.

En utmaning är att hitta ett utbildningssystem som är tillräckligt flexibelt. Och som är bra för både ur ett individ- och samhällsperspektiv. Det reguljära utbildningssystemet har potential att ta en viktigare och större roll i arbetsmarknadsfrågor. Bättre att få in de arbetslösa i det "ordinarie" utbildningssystemet, istället för arbetsmarknadsutbildningar. Långsiktigt bättre både för individen och samhället.

Kompetenstrappor börjar bli allt vanligare att man pratar om. Exempelvis sker detta inom vård och omsorg. Man börjar som undersköterska på gymnasienivå, för att sedan bygga på med exempelvis geriatrik etc. inom Yrkeshögskolan. Gjuteribranschen har tagit fram en kompetenstrappa från gymnasiet upp till forskningsnivå. Detta bygger på att man kompetensutvecklar sig stegvis parallellt med att man arbetar, vilket också har fördelar för inläringen.

### *Utmaningar*

När vi studerar YH drar vi framför allt tre slutsatser, som utvecklas nedan:

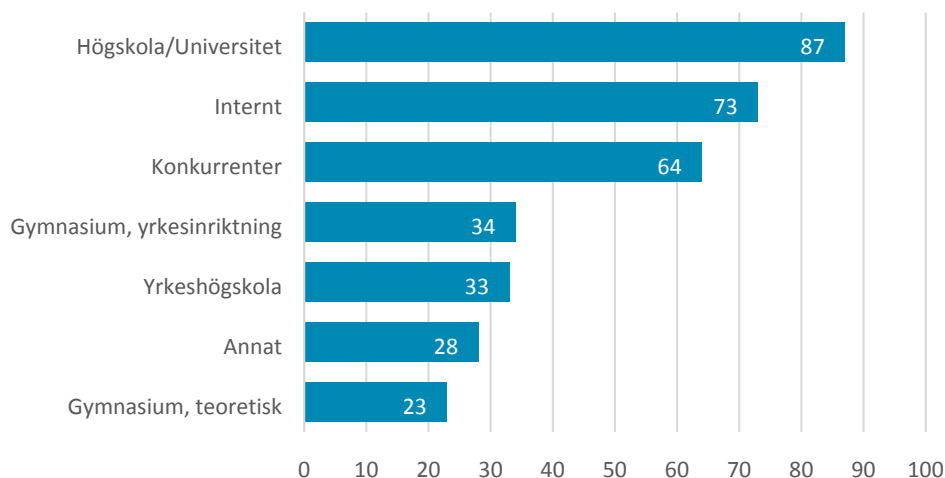
- Kännedomen i näringslivet är låg - potentialen för enskilda bolag större än vad som är känt.
- Sydsvenska län har delvis låg tillgång till YH.
- Själva modellen med YH behöver förbättras för mer stabilitet och långsiktighet.

### *Kännedom*

Vår upplevelse är att YH-modellen är ganska okänd hos företagen, åtminstone finns låg kännedom om vad YH kan erbjuda. Samtidigt är potentialen rimligen stor.

I samband med analysen "Sydsverige Live" konstateras att YH placeras sig lågt som källa för nyrekrytering. 150 sydsvenska företag fick frågan (september 2017) varifrån rekryteringen av personal i första hand sker. De presenterade alternativen har rangordnats från 1–3 (liten grad till hög grad) och har viktats.

Rekrytering av ny personal? Antal svar 1-3



Svaren visar att det i första hand är från högskola och universitet som rekryteringen sker. Detta gäller oavsett om det handlar om tillverkande företag eller tjänsteföretag. Detta speglar såklart delvis utbudet av YH-utbildade, men också att medvetandet kunde vara bättre.

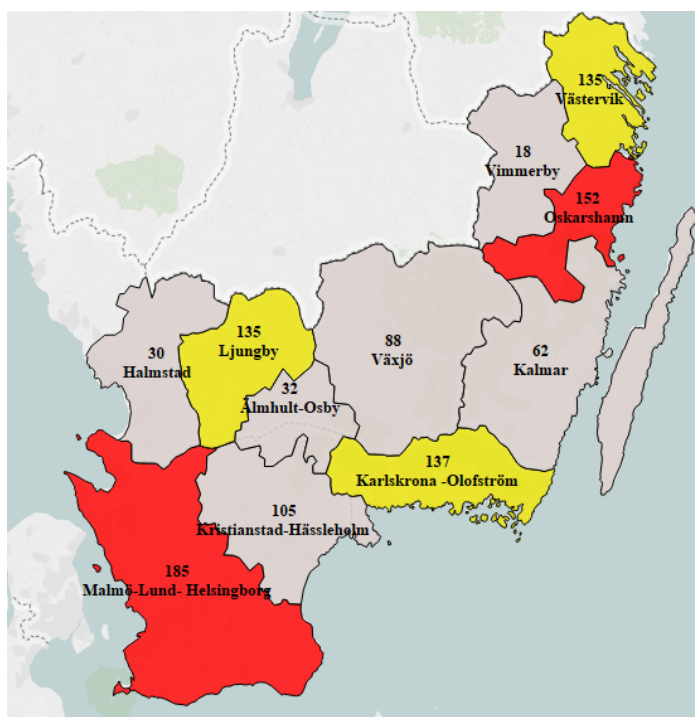
### Tillgång

Ser vi till utbudet på utbildningar är det mycket stora skillnader mellan arbetsmarknadsregionerna i Sydsverige. Antal YH-platser per 10 000 sysselsatt (röda = fler än riksgenomsnittet, gul= genomsnitt för riket d.v.s. 135 platser per 10 000, grå = färre än riksgenomsnittet)

Fler än hälften av utbildningsplatserna med avslut år 2017 är inriktade mot *Data/IT, Ekonomi, administration och försäljning* samt *Teknik och tillverkning*.

Men i både Halmstad och Vimmerby är samtliga utbildningsplatser inom *Hälsa- och sjukvård* samt *socialt arbete*.

I Kalmar är flesta antal platser inriktade mot *Pedagogik och undervisning*, medan över hälften av platserna i Västervik är inriktade mot *Kultur, media och design*.



*Modellen behöver utvecklas.*

Själva modellen har en del problem som fortfarande kvarstår. Dessa har utförligt beskrivits i en rapport som Handelskammaren genomförde och presenterade för regeringen för ett antal år sedan.<sup>2</sup> Dessa modell-problem kvarstår i allt väsentligt. Det viktigaste är att modellen är **kortsiktig och missgynnar investeringar och kompetensutveckling hos skolor** och att den är **underdimensionerad**.

Övriga skolformer (från grundskola till universitet) bygger på att skapa stabil långsiktighet hos den som ordnar utbildningen.<sup>3</sup> Flexibilitet sker genom att dessa justerar hur de arbetar och innehåll i kurser. YH är unikt i sitt upplägg och skiljer sig radikalt från denna modell. Här skapas flexibilitet genom en kort planeringshorisont hos skolorna, och tanken är att förnyelse sker när skolorna förändras eller försvinner. YH-skolor får resurser genom att föreslå ett antal enstaka utbildningar som varar två-tre år till YH-myndigheten, som beviljar eller avslår dessa. Inom YH-modellen tvingas skolorna därför agera kortsiktigt exempelvis avseende investeringar och personalpolitik. Eftersom de saknar planeringshorisont på mer än ett par tre år. Detta gör att skolorna tvingas sprida risken genom att arbeta med många ansökningar. Tillstånd ges bland annat baserat på var i Sverige den startas. Men det är dyrt för skolorna att ansöka, eftersom det kan ta ett par månader att jobba fram en bra ansökan. Alltså driver modellen mot aktörer som kan bygga storlek, lämna in ett brett batteri av ansökningar i hela landet och flytta resurser geografiskt till platser där tillstånd erhålls år för år. Små duktiga regionala aktörer med god kontakt och kännedom om regionens näringsliv får därmed en nackdel. Tanken är att myndigheten och varumärket YH över tid skall stå för stabilitet och skolorna skall stå för flexibilitet.

---

<sup>2</sup> Skrivelse till regeringen 2011 och rapport tillsammans med Stockholms Handelskammare och Västsvenska handelskammaren. Handelskammaren yttrade sig inför arbetet med regeringens senaste proposition i frågan Prop. 2015/16:198

<sup>3</sup> I grundskola och gymnasiet erhåller skolor (friskolor och kommunala skolor) ett tillstånd att driva utbildningen som gäller tills vidare. Detta tillstånd kan förloras, men i princip ger det möjlighet att planera för en långsiktig verksamhet och därmed göra investeringar. Vad gäller högskolor är förhållandet ännu mer fokuserat på att lärosätena är konstanta över tid. Förnyelse sker inom högskolorna genom utveckling av kurser och program som kan läggas ned av skolorna själva.

Detta är också fallet vad gäller yrkeshögskolor internationellt (fachhochschulen eller applied science universities) som kan vara värda att studera närmare.

Detta arbetar dock mot syftet att skapa lärotraditioner och nätverk med arbetsgivare lokalt och regionalt som över tid kan bygga kvalitet på sådant sätt som gäller samtliga övriga delar av utbildningssystemet.

Dimensioneringen av modellen är därtill kortsiktig och sker år för år. Med tanke på att åtta av tio elever erhåller jobb efter utbildning bör varje utbildningsplats kunna ses ur ett investeringsperspektiv. Men nu underdimensioneras modellen sett i förhållande till antalet ansökningar. Under 2016 fanns 13 000 behöriga sökande till nya tekniska YH-utbildningar, men bara 9 000 platser. Detta antyder att det sker underutbildning.

## 1.2 Yrkesgymnasier - Lärlingsmodell

Svenska yrkesutbildningar på gymnasienivå har fått för lite uppmärksamhet genom åren. Vi tror att detta beror på flera saker, men i synnerhet två:

- Hur själva utbildningarna utformats.
- Generella synen på yrkesutbildning och dess status (mer nedan).

*Yrkesutbildning bör komma närmre sina yrken och kunna leda till mer utbildning.*

Svenska yrkesutbildningar har för det första blivit avskilda från arbetslivet genom att de förlagts till skolor. Samtidigt som de på detta vis har blivit mer teoretiska har, för det andra, den allmänna behörigheten till högskola tagits bort under perioder.

Så man skulle kunna säga att yrkesutbildning i Sverige både avskilts från sina yrken och möjligheten till fortsatt utbildning. Detta har lett till att de inte moderniserats och sjunkit i status hos föräldrar och elever. Statusen på yrkesutbildning är låg och ses ofta som ”en sista utväg”. Kvaliteten på utbildningen anses dålig – motsatsen till elit.

Sverige har inget regelrätt lärlingsystem som många andra länder. I Tyskland och Danmark med flera länder kan unga erbjudas ett arbete med parallell utbildning efter grundskolan. Detta leder till ett yrkesbevis.<sup>4</sup>

I Sverige finns alltså i stället yrkesgymnasier som erbjuder utbildning med viss praktik som till stor del sker i skolmiljö. Dessa har haft få ansökanden (ibland söker bara ett par enstaka elever till hela utbildningsprogram) och har inte hög status i ungdomars ögon idag.

Handelskammaren har tagit två initiativ för att gå mot mer lärlingsbaserade system

---

<sup>4</sup> I Tyskland hanteras hela systemet av Handelskamrarna som bl.a. utfärdar själva yrkesbevisen.

- Det ena är pilotprojektet dubbel yrkesutbildning som vänder sig till nyanlända svenskar. Här används de viktigaste inslagen i den tyska modellen för att skapa yrkesutbildning i bristyrken. Syftet är att få fram yrkeskunniga medarbetare tillföretagen och att parallellt undersöka hur den tyska modellen kan förenas med svenska system i praktiken - med syftet att se vad som behöver justeras i de svenska systemen. Projektet pågår i tre år. Till december 2017 har omkring trettio personer fått jobb med tillhörande utbildning. Målet är 250 under hela piloten. Detta beskrivs mer här: <http://malmo.se/HuvudnYHeter/2016-10-06-Nya-jobb-till-Malmo-enligt-tysk-modell.html>
- Det andra – direkt uppkommit genom arbetsgruppens insatser - är att vi sedan hösten 2017 medverkar i Svensk gymnasielärling som i första hand vänder sig till ungdomar i gymnasieåldern. Här används också inslag från tyska modellen. Detta beskrivs mer här: <http://gymnasielarling.se/>

Denna form av yrkesutbildning kombinerat med tydliga vägar för att kunna få behörighet till högre studier (vilket man idag får inom svenska yrkesgymnasier igen) är viktiga för en bättre status. Men till det kommer den viktiga övergripande frågan om synen på yrkesutbildning.

### **1.3 Hur ökar teknikintresset och intresset för yrkeskarriärer?**

En viktig fråga är hur intresset för yrkesutbildningar kan ökas. Det finns en hel del olika initiativ kring detta:

- Volvo har bland annat arbetat genom sin branschförening och försökt förbättra kvaliteten i utbildning och hur vi kommunicerar yrkeskarriär som en möjlig väg.
- Flera svenska handelskammare arbetar med ett program där skolor besöks med föreläsningar och presentationer.
- Sydsvenska Handelskammaren medverkar i Industrinatten.
- I Blekinge finns Delta-projektet som arbetar med information direkt till ungdomar.

Allt detta är positiva initiativ.

Arbetsgruppens viktigaste slutsats på detta område är det finns väldigt mycket enskilda företag kan göra på detta område.

Vi behöver börja se detta som ett eget ansvar precis som vi ser på vanlig rekrytering. Vi har ofta attityden att det är samhället, som stat eller kommun, som ska ordna utbildning åt oss. Vi kan nu konstatera att detta inte fungerar. Om vi ser försörjning av yrkeskunniga medarbetare som en pro-aktiv del av rekryteringen kan vi påverka utvecklingen konkret.

Det finns flera skäl till att företag bör öka sitt engagemang:

- Yrkesutbildning inte kan bli riktigt bra om inte företag själva är aktiva. Skolor kan aldrig ligga i framkanten av ett yrke på samma sätt som företagen. Därför är företagen centrala om vi skall få upp kvaliteten.
- Företagens status är ofta betydligt starkare än enskilda yrken. Detta är en av fördelarna med den tyska modellen. Frågan vill du jobba som elektriker eller frågan vill du jobba på BMW har säkert olika svar, men kan vara samma sak till en början. Efter några år finns såklart ytterligare karriärmöjligheter inom företaget.
- Yrkesutbildning leder till rekryteringar och kan av företagen ses snarare som en rekryteringsprocess snarare än en skolfråga.
- Skolväsendet och politiken har inte visat sig kunna lösa denna del av utbildningssektorn, kanske på grund av bland annat ovanstående.

Men för att detta skall ske på bred front krävs såklart också att yrkesutbildning utformas så att företagens engagemang underlättas.

## 2. Hur kan Handelskammaren bidra? Agenda och aktivitet

Handelskammaren har genomfört en rad aktiviteter på området tidigare. Vi föreslår nu följande agenda och aktivitet.

*Agenda - detta bör Handelskammaren verka för:*

Yrkesutbildning kan aldrig bli bra om den inte är intensivt integrerad med sina yrken. Systemen bör förändras så att de uppmuntrar medverkan från företagets sida. Därför bör Handelskammaren fortsatt verka för följande:

- En modell där YH får mer långsiktighet och stabilitet för skolorna så att de kan bli långsiktiga partners för företag. Modellen bör gynna lokal anpassning eftersom näringslivets prägel i en region aldrig är identisk med andra regioners.
- Större inslag av lärlingsmodeller eller dubbel/dual yrkesutbildning så att företag har lättare att engagera sig och använda detta som en rekryteringskälla. Detta ger också eleverna bättre utbyte genom en kvalificerad utbildning och längre förberedelse för sin professionella karriär i livet.

Detta kan på olika sätt framföras till offentliga och politiska beslutsfattare inom utbildningssystemet i Sverige.

*Action - Detta bör Handelskammaren göra*

Handelskammaren bör engagera sig i debatt och utveckling av svensk yrkesutbildning enligt ovan.

Handelskammaren bör aktivt underlätta för företag att engagera sig i kontakt med skolor och utbildningsaktörer. Detta kan exempelvis ske genom:

- Information om vad YH och lärlingsmodeller kan erbjuda företagen redan idag.
- Verka för ökad status hos yrkesutbildning, t.ex. genom medverkan i Industrinatten.
- Nätverksbyggande för företag som vill engagera sig gentemot skolan kring yrkesutbildning (exempelvis genom en "industrigrupp för yrkesutbildning").
- "Demonstrationsinsatser" som t.ex. dubbel yrkesutbildning vilket skapar exempel på hur aktörer som kommun eller företag kan arbeta praktiskt med dessa frågor.





Framtidsfrågor för regional utveckling  
Rapport från Handelskammarens arbetsgrupp

*30 november 2017*



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

## **Sammanfattning**

Omfattande megatrender som globalisering, urbanisering och digitalisering ritar om förutsättningarna för den ekonomiska geografin i grunden och skapar helt eller delvis nya utmaningar och möjligheter för regional utveckling. Denna rapport handlar om att identifiera sådana nya utmaningar och möjligheter ur ett näringslivsperspektiv såväl som ur ett akademiskt forskningsperspektiv. Mot den bakgrunden har en arbetsgrupp i Handelskammarens fullmäktige arbetat med att sammanfatta viktiga framtidsfrågor för företagen. Resultatet kopplas sedan till aktuell forskning (med tyngdpunkten på ekonomisk geografi) för att hitta både likheter och skillnader som kan ge upphov till framtida forskningsfokus samt samarbeten mellan näringsliv och akademi. Denna rapport utgör input till en mer omfattande genomgång av aktuell forskning om regional utveckling.

De ämnesområden som behandlats är (med exempel på frågor i kursivt):

- **Kompetens och utbildning**

*Hur förändras inte bara behovet av humankapital utan också omsättningen av information och kunskap?*

- **Näringslivsstruktur**

*Hur förändras relationen mellan olika typer av företag, exempelvis mellan stora och små?*

- **Regionens roll i företagandet**

*Kan tillgänglighet kompensera för närhet?*

- **Lokalt ledarskap/ lokal policy**

*Hur kan lokal policy bidra till att skapa global konkurrenskraft?*

## **Introduktion**

Den ekonomiska geografin är i förändring. Omfattande megatrender som digitalisering (och teknikutveckling i bred bemärkelse), globalisering och urbanisering förändrar förutsättningarna för hur ekonomiska verksamhet bedrivs både inom och mellan regioner.

Mot den här bakgrunden har en arbetsgrupp i Handelskammarens fullmäktige tagit på sig uppdraget att lista viktiga frågor för regional utveckling (med fokus på Sydsverige) och kontrastera dessa med aktuell forskning för att på så vis identifiera övergripande frågor och ”stora problem” för framtida forskning att ta sig an. Detta är också ett sätt att identifiera ämnen som lämpar sig särskilt väl för samverkan mellan näringsliv och akademi.

Projektet avgränsas till att fokusera på regional utveckling inom ramarna för ekonomisk geografi (och utelämnar således företagsekonomiska frågor så väl som ekonomisk forskning som inriktar sig på nationell eller internationell nivå). Det här PM:et fokuserar på relationen mellan näringslivets perspektiv och aktuell forskning. Detta material kommer framgent att användas som input till en mer forskningsorienterad rapport.

## **Deltagare**

Michael Stjernquist, IKEA AB

Susanne Kallur, Sparbanken Syd

Stefan Andersson, BrA Invest

Charlotte Lorentz Hjorth, Krinova Incubator & Science Park

Hedvig Stache, Handelsbanken

Carl-Axel Kullman, Carl-Axel Kullman Konsult AB

Louise Östlund, Kalmar Science Park

Richard Hultin, Skanska AB

## **Hur vi har arbetat**

Gruppen inbjöds till två workshops, den 24/3 vid CIRCLE, Lunds universitet och 19/4 hos Ikea i Älmhult.

## Näringslivsperspektiv på regional utveckling

Här följer en sammanfattning av de frågor och problem som lyftes under de två workshops som anordnades med arbetsgruppen, samt en övergripande beskrivning av hur de kopplar an till aktuell forskning och bidrar till att identifiera viktiga perspektiv och frågor.

### 1. Kompetens och utbildning

#### *Företagens perspektiv*

Flera deltagare pekade på humankapital- och utbildningsfrågor som avgörande för regional utveckling. Det handlar både om att attrahera, behålla och utveckla kompetens inom olika regioner. Forskning inom ekonomisk geografi och regional ekonomi ger belägg för att det här är en utmaning som skiljer sig väsentligt mellan regioner, inte minst mellan tät- och glesbefolkade regioner.

#### *Aktuella forskningsfrågor om kompetens och utbildning*

- Den övergripande forskningsbilden gör gällande att människor drivs av jobb- och konsumtionsmotiv när de väljer var de ska bosätta sig, men också att jobbmotivet oftast väger tyngre än konsumtionsmotivet (inklusive attraktiva platser). Detta förstärks för hushåll med två högutbildade vuxna, som har lättare att hitta jobb som motsvarar deras utbildning i mer tätbefolkade regioner och städer.
- Det finns även forskning om regional migration, inte minst om hur högutbildade söker sig till "tätare" arbetsmarknader. Detta knyter an till tillgänglighetsfrågor. En plats med attraktiv boendemiljö har lättare att dra nytta av konsumtionsmotivet om det finns en tät arbetsmarknad nära tillgänglig. Det är mot den här bakgrunden man bör prata om stadsregioner och behovet av att identifiera beroenden mellan svenska kommuner kopplat till lokala arbetsmarknadsregioner.
- Frågan om hur de som står utanför arbetsmarknaden tillsammans med nyanlända svenskar ska integreras på arbetsmarknaden är också en fråga om humankapital och lärande som har en viktig regional dimension.
- Det finns även en växande forskningsgren om hur teknikutveckling och i synnerhet automatisering förändrar jobb och arbetsmarknad. Detta är inte en fråga om att jobb förstörs, utan om att uppgifter automatiseras vilket leder till en förändring av hur uppgifter organiseras i arbetsbeskrivningar. Samtidigt visar den allt snabbare teknikutvecklingen på ett växande behov av kompetensutveckling. Det är inte längre

självlärt att en högskoleexamen ger kompetens som räcker för en hel karriär. Det ställer nya krav både på kompetensutveckling under karriären och på utbildningssystemet som hittills byggt på att förbereda människor för arbetslivet mer än att underhålla kompetens under en hel karriär. Denna typ av frågor har en viktig regional dimension av åtminstone två skäl: tillgång och efterfrågan på särskild (exempelvis teknisk) kompetens skiftar mellan regioner, och de regionala lärosätenas roll i den regionala utvecklingen får nya förutsättningar. Detta får också återverkningar på rena utbildningsfrågor, som hur grundskolan egentligen bör utformas för att förbereda människor för ett livslångt lärande.

- En särskilt intressant fråga i samband med kompetensfrågor är hur karriärer kommer att se ut i framtiden jämfört med hur de har sett ut historiskt. Kommer breddning över olika roller och industrier att i större grad balansera ett vertikalt "klättrande"? Kommer morgondagens chefer att vara tidigare säljare och ingenjörer, eller kommer ledarskapet bli en ny expertisroll? Hur karriärer ser ut kommer dessutom att präglas av den regionala ekonomin, och påverka den i termer av hur olika industrier knyta samman genom att personer går mellan dem (eller inte gör det).

## 2. Näringslivsstruktur

### *Företagens perspektiv*

Hur förändras sammansättningen av företag? Detta är i grunden en nära nog filosofisk fråga som går att spåra tillbaka till Ronald Coases forskning som härleder transaktionskostnader för organisationer genom att ifrågasätta varför människor organiserar sig i företag istället för att frilansa. Den frågan aktualiseras igenom framväxten av en s.k. "gig economy", men också i frågan om relationen mellan startups och stora företag samt hur företag växer.

### *Aktuella forskningsfrågor om kompetens och utbildning*

- Även om mycket uppmärksamhet riktas mot startups, vilket ofta beskrivs som små teknik- och/eller kunskapsintensiva företag, är det minst lika viktigt att fråga sig hur de går från startup till scaleup, d.v.s. hur dessa företag utvecklas och växer (både organisatoriskt och ekonomiskt). Till detta kommer frågor om den kontext företagen startas och drivs i, vilket knyter an till så väl mer etablerad forskning om kluster som nyare forskning runt s.k. ekosystem.
- Det finns en växande forskningslitteratur (evolutionär ekonomisk geografi) om hur olika företag och sektorer är besläktade med varandra. Denna forskning används



sedan för att skilja på innovation och entreprenörskap som uppstår mellan närbesläktade eller avlägsna sektorer och företag, men också för att identifiera förutsättningar för att diversifiera regionala ekonomier genom att lägga till närbesläktade sektorer. Detta är denna tankefigur som ligger till grund för de s.k. smarta specialiseringsstrategier som nu tas fram på EU-nivå.

- En centralfråga för näringslivsstrukturen är också hur samspelet, eller symbiosen, mellan stora och små företag ser ut. Snarare än att ställa små startups mot stora industriföretag, pekar mycket på att de drar nytta av och behöver varandra, inte minst genom att stora företag ger upphov till spinoffs.

### **3. Regionens roll i företagandet**

#### *Företagens perspektiv*

En grupp av frågor som diskuterades rörde företagets relation till regionen och även hur företagandet anpassas till den regionala miljön. Detta är en bred fråga som kan skäras på flera olika vis med avseende på allt från attraktiva arbetsplatser till globala värdekedjor.

#### *Aktuella forskningsfrågor om kompetens och utbildning*

- Att tillgänglighet påverkar mobilitet och att mobilitet påverkar arbetsmarknadens (och regionens utveckling) är vedertaget, men en väsentligt mer central fråga är när och hur tillgänglighet kan substituera närhet – det vill säga vad måste finnas på samma plats och vad kan finnas nära tillgängligt genom exempelvis pendlingsförbindelser. En bättre förståelse av denna avvägning bidrar till att svara på hur polycentriska regioner bäst kan utvecklas för att ta till vara på olika delars komparativa fördelar. Aktuell forskning använder begreppet ”lånad storlek” för att beskriva hur en region uppvisar ekonomisk aktivitet eller output som överstiger vad som förväntas utifrån dess egen storlek tack vare nätverk till andra platser.
- Frågan om relationer till andra platser kopplas även till globala värdekedjor. När företag blir allt mer globala i sin verksamhet, vad betyder det för företagets respektive regionens utveckling. Det finns en modell inom ekonomisk geografi som gör skillnad på ”local buzz” och ”global pipelines”, där det tidigare är ostrukturerade interaktioner som sprider kunskap, information och idéer i en lokal miljö medan det senare är interaktioner över långa avstånd som ofta avser utbyte av specialistkunskap, något

som kräver mer strukturerad kommunikation. Om man skiljer på dessa två former av utbyte mellan människor (och företag) är det även relevant att fråga sig hur de påverkar varandra, det vill säga hur det lokala utbytet i en stor stad eller på en liten ort påverkar och påverkas av strukturerade utbyten med andra delar av världen. Ytterligare en fråga rör hur utlandsägande (FDI) utvecklas och påverkar regionala ekonomiers utveckling.

- Det finns mycket forskning som försöker kartlägga det regionala innovationssystemet, ofta med det implicita antagandet att det är möjligt för aktörerna själva att se detta system. En fråga som återkom i diskussionerna var huruvida innovationssystemet har blivit för uppdelat och riskerar att fragmenteras på ett sätt som i slutändan motverkar just innovation (men fortfarande kostar mycket pengar att driva). I dessa avseenden är det också centralt att skilja på input till och output från innovation.
- I takt med att den ekonomiska geografin blir mer ojämn är det också relevant att fråga sig hur det påverkar produktiviteten och förutsättningarna för konkurrenskraftigt företagande. Exempelvis kan fackliga avtal, men även andra regleringar och skatter, slå väldigt olika mot företag i olika regioner. Det kan förklara varför löneproduktiviteten ser jämn ut, även när produktiviteten mätt i värdeförädling eller BRP skiljer sig avsevärt mellan platser.
- Forskningen gör exempelvis skillnad på nödvändighets- och möjlighetsdrivet entreprenörskap (nödvändighet om entreprenören tidigare var arbetslös, möjlighet om denne lämnade ett jobb för att starta eget), men det finns också skäl att fråga sig hur entreprenörskapet som hantverk anpassas till de regionala förutsättningarna, samt hur företags förflyttningar i geografin ser ut. Detta skulle ge en fördjupning av entreprenörskapets geografi.
- Ytterligare en fråga rör hur plats och arbetsplats förhåller sig till varandra. En del företag utvecklar arbetsplatser som erbjuder lunchrestauranger, tvättstugor och allehanda andra tjänster, medan andra företag lokaliserar sig i täta stadskärnor, vilket låter de anställda enkelt ta del av stadens utbud. Ikea i Älmhult kan i det avseendet sättas i förhållandet till Googles "Googleplex" i Palo Alto, Kalifornien. I takt med att många arbetsroller blir mer flexibla, arbete hemifrån blir vanligare och många pendlar till arbetsplatsen är det relevant att fråga sig inte bara hur framtidens arbetsplats ser ut utan även hur det påverkas av var den ligger.

#### 4. Lokalt ledarskap/policy

##### *Företagens perspektiv*

En central fråga för regional utveckling och näringsliv är näringslivspolitik (i bred bemärkelse) på lokal nivå. I arbetet uppkom flera frågor som kopplar an till just lokal policy.

##### *Aktuella forskningsfrågor om kompetens och utbildning*

- Kommunindelningen, kommunernas förmåga att bedriva effektivt policyarbete och förutsättningarna för större kommuner är en fråga som inte minst är central för den svenska kontexten i vilken många bor och arbetar i olika kommuner. Det visar på beroenden mellan kommunerna, men väcker även frågor om hur kommunindelningen borde förhålla sig till den regionala ekonomiska utvecklingen. Detta är frågor som delvis även lyfts i den pågående statliga kommunutredningen.
- I takt med att geografin blir mer ojämn både med avseende på ekonomi och demografi väcks frågan om hur offentlig sektor tillgodoser de tjänster som förväntas i olika regioner. Det handlar inte minst om den pågående digitaliseringen av offentliga tjänster, men även om hur välfärdstjänster organiseras och distribueras.
- Vidare blir det allt tydligare att det finns lokala särdrag i olika regioner, vilket väcker frågan om hur policyverktyg kan utformas så att politiken blir anpassningsbar, både proaktivt i form av experimenterande/lärande policy och reaktivt i form av feedback och respons på hur politiken fungerar eller inte fungerar. I en ojämn ekonomisk geografi där olika regioners förutsättningar bygger både på hur de ser ut och hur deras historier ser ut behövs nya policyverktyg.
- En konkret fråga som lyftes under arbetet var hur infrastrukturpolitik och finansieringsmodeller kan och behöver förändras för att främja regional utveckling. Detta är en del av en bredare fråga om hur politiskt handlingsutrymme och behov flyttas från det nationella till det regionala/lokala, något som bland annat lyfts fram för städer men som även kan appliceras i bredare regional kontext.
- Till sist lyfts även migrations- och i synnerhet integrationsfrågor fram som en väsentlig policyutmaning på lokal nivå.



**Pkt. 8**



## Handlingsplan för verksamheten 2018

*Förslag Fullmäktige den 30 november 2017*



**Handelskammaren**  
I sydsvenska företags intresse

## **Förslaget i punktform**

### **Nätverk/service**

- Arbete med digitalisering av Handelskammarens erbjudande
- Fortsatt fokus på kvalitet i varje enskilt arrangemang. Målet är att fortsätta attrahera många deltagare, men genomföra färre antal arrangemang
- Kompetensutveckling i affärskunskap för medlemsföretag

### **Tillgänglighet/infrastruktur**

- Fokus på infrastruktur inför 2018 års beslut om ny tolvårsplan, (2018-2029)
- Fortsatt arbete med frågor inom Sverigeförhandlingen, med linjen att höghastighetståg endast bör byggas om det sker med lån. Fortsatt arbete för HH-förbindelse
- Aktivt arbete med flygets villkor i Sydsverige – en ny modell för finansiering av flygplatser
- Medverkan i nätverket Fehmarn Belt Business Council med danskt och tyskt näringsliv för att dra nytta av Fehmarnförbindelsen

### **Kompetensförsörjning**

- Verka för en mer långsiktig modell för Yrkeshögskola och ökad kännedom om YH
- Arbete med lärlingssystem (projekten Dubbel yrkesutbildning och Gymnasielärlingar)
- Verka för ökad status för yrkesutbildning
- Aktiviteter för att stödja företag som engagerar sig i yrkesutbildning och ungas karriärval
- Fortsatt arbete med våra skoltävlingar och priser
- Internationell kompetens – arbetstillstånd och internationella skolor

### **Integration**

- Engagemang i Open Skåne
- Yrkesutbildning och förmedling
- Kunskapsinhämtning och medverkan i debatten kring integration

### **Tillväxt och miljö**

- Miljöfrågor - företagens tillståndsfrågor och nätverk för miljö
- Fortsatt fokus på produktivitet - Produktivitetsanalys i Sydost
- Statliga myndigheter och investeringar
- Brexit - analys och utbildning
- Analysarbete av sydsvensk tillväxt och dess villkor

### **Arbetsgrupper 2018 – förslag på tre nya arbetsgrupper**

- Framtid Sydost
- Västkust-korridorens potential
- Kommunal reform

## Handelskammarens arbete med affärsservice och internationell handel

Handelskammarens affärsservice och nätverk är viktiga bidrag till regionens affärsklimat. Vi arbetar med

- Öppna nätverk (företagsbesök och affärsteman)
- Nätverk för olika ledningsfunktioner (Försäljning, HR, Inköp, Trade)
- Utbildningar (snabba utbildningar på aktuella teman som ger introduktion och översikt)

Handelskammaren har också ett unikt erbjudande när det gäller internationell handel och har expertkunskap kring tullfrågor och handelsprocedurer

- Handelsdokument för handel utanför EU
- Expertrådgivning om handelsfrågor

*Under året kommer detta arbete att utvecklas genom ytterligare digitalisering och utveckling av erbjudandet kring affärskunskap.*

### Nätverk och service - 2018

- Arbete med digitalisering av Handelskammarens erbjudande
- Fortsatt fokus på kvalitet i varje enskilt arrangemang. Målet är att attrahera ökande antal deltagare men något färre enskilda arrangemang
- Kompetensutveckling i affärskunskap för medlemsföretag

### *Ökad digital service*

Under 2018 ses vårt erbjudande över utifrån hur vi kan digitalisera olika aspekter av detta. Vi har även utvecklat mer sammanhängande program och utbildningsupplägg. Affärsservicen domineras volymmässigt av internationell handel och handelsdokumenten. Handelskammaren utfärdar officiella intyg om varors ursprung och andra handelsdokument. Stora delar av denna tjänst sker digitalt sedan många år genom tjänsten CERTIATA plus ([www.ceriata.se](http://www.ceriata.se)). Erbjudandet med digital service av dessa dokument har utökats under 2017.

### *Utveckling av relevant affärskunskap*

Projektet med forskning och högre utbildning kring försäljning är inne på sitt andra år och forskningsdelen har utökats till tre forskare. Ytterligare initiativ på området är motiverade med hänsyn till att medlemsföretagen uppger svårigheter att hitta kompetens kring affärsmannaskap, i synnerhet kopplat till försäljning och ledarskap.

## Tillgänglighet/infrastruktur

### Tillgänglighet/infrastruktur 2018 föreslås

- Fokus på infrastruktur inför 2018 års beslut om ny tolvårsplan, (2018-2029)
- Fortsatt arbete med frågor inom Sverigeförhandlingen, med linjen att höghastighetståg endast bör byggas om det sker med lån. Fortsatt arbete för HH-förbindelse
- Aktivt arbete med flygets villkor i Sydsverige – en ny modell för finansiering av flygplatser
- Medverkan i nätverket Fehmarn Belt Business Council med danskt och tyskt näringsliv för att dra nytta av Fehmarnförbindelsen

### *Ny svensk transportplan 2018 – 2029*

Under 2017 presenterade Trafikverket sina förslag för hur tolvårsplanen för vägar och järnvägar i Sverige skall se ut. Regeringen räknar med att ta sitt beslut i mars 2018. Handelskammaren gick igenom frågan grundligt redan 2016 genom behandling i fullmäktige och detta arbete fungerar som utgångspunkt. Handelskammaren utvecklar detta i ett remissvar före den 30 november 2017. Prioriteringar i korthet blir:

- Tillgänglighet i arbetsmarknaden Malmö-Lund-Helsingborg, där E6 som saknas i förslaget behöver medel
- Samlad satsning på Sydost som får mycket liten tilldelning
- Frågor kring framtida finansiering, exempelvis genom intäkter från Öresundsbron

### *Sverigeförhandlingen*

Sverigeförhandlingen är den organisation som arbetar för tre projekt; nya stambanor för höghastighetståg, storstadspaket i de tre storstadsregionerna och en framtida HH-förbindelse. Prioriteringar här är att utverka storstadssatsningar och att förverkliga HH-förbindelsen.

Avseende höghastighetsjärnvägarna föreslås att Handelskammaren skall driva linjen att dessa bör genomföras endast om de lånefinansieras. Att frågan nu omvärderas i politiken kan möjliggöra att vi återigen driver en version av projektet som maximerar utbytet för arbetsmarknaderna. Nu är de inlagda i en miniversion i ordinarie budget och tränger undan andra investeringar. Utan lån bör staten satsa på utbyggnad för robusthet, ökad kapacitet och tillförlitlighet snarare än hastighet, vilket ger mer utväxling för pengarna.

### *Flyg – ny modell för finansiering av flygplatser*

Fullmäktiges arbetsgrupp för flygfrågor har föreslagit arbete med en ny modell för finansiering av Sveriges regionala flygplatser. Detta bör ges prioritet under 2018.

*Fehmarn Bält-förbindelsens potential*

Frågan om en fast förbindelse är ganska okänd i Sverige, men har stor påverkan. Vi arbetar för att öka *kännedom om projektet och dess konsekvenser* hos politiker och näringsliv. Projektet kostar inalles ca 100 miljarder DKK inklusive landanläggningar och man räknar med att förbindelsen öppnas 2028.

## Kompetensförsörjning

Kompetensbristen är mycket tydlig och matchningen mellan företagens behov och arbetskraftens kompetens och utbildning tycks försämrats. Under ett antal år har Handelskammaren varit aktiv i debatten om grundskolans kvalitet. I samband med det har en rad projekt kring motivation för lärande som våra skoltävlingar *Pythagoras Quest* och *Språkolympiaden* (dessa engagerar 30 000 elever per år) och priserna *Sveriges bästa lärare* och *Årets tekniker* skapats.

### Kompetensförsörjning 2018

- Verka för en mer långsiktig modell för Yrkeshögskola och ökad kännedom om YH
- Arbete med lärlingssystem (projekten Dubbel yrkesutbildning och Gymnasielärlingar)
- Verka för ökad status för yrkesutbildning
- Aktiviteter för att stödja företag som engagerar sig i yrkesutbildning och ungas karriärval
- Fortsatt arbete med våra skoltävlingar och priser
- Internationell kompetens – arbetstillstånd och internationella skolor

### *Yrkesutbildning*

Handelskammarens arbetsgrupp för yrkesutbildning har lämnat förslag som innebär fokus på dessa frågor under 2018. Prioriteringar i korthet:

- Verka för en mer långsiktig modell för Yrkeshögskola och ökad kännedom om YH
- Uppföljning av tillgången till (utbudet av) yrkesutbildning i Sydsverige
- Arbete med lärlingssystem (projekten Dubbel yrkesutbildning och Gymnasielärlingar)
- Verka för ökad status för yrkesutbildning
- Aktiviteter för att stödja företag som engagerar sig i yrkesutbildning och ungas karriärval

### *Motivation för lärande – tävlingar och priser*

Arbetet med frågan bör fortsätta genom arbete med mattetävlingen *Pythagoras Quest* för högstadiet, språktävlingen *Språkolympiaden* för grundskolan och gymnasiet samt priserna *Sveriges bästa lärare* och *Årets tekniker*.

### *Internationell kompetens*

Behoven av internationell kompetens växer. Företagen rapporterar i vår enkät inom ramen för Sydsverige Live att 1 av 50 rekryteringar idag är internationella. Detta leder till att två frågor aktualiseras. För det första tillståndsprocessen som har visat sig väldigt komplex och svår att hantera för företag. Här behövs bättre process från statens sida (Migrationsverket). För det andra tillgången till internationella skolor i Sydsverige, där utbudet behöver byggas ut successivt.

## Integration

Fullmäktige har beslutat att integration av nyanlända skall vara ett nytt fokusområde de kommande åren. En särskild separat *PM om Policy för Integration* antogs av fullmäktige under 2016.

### Integration - under 2018 föreslås

- Engagemang i Open Skåne
- Yrkesutbildning och förmedling av jobb till nyanlända (Dubbel yrkesutbildning)
- Förändringsarbete i regelverken så att lyckosamma projekt kan fullföljas
- Fortsatt kunskapsinhämtning och medverkan i debatten kring integration.

Under gångna året har vi lärt oss mer om arbetet med integration. Vi genomförde en omfattande kartläggning av pågående integrationsprojekt i regionen och fann minst 100 stycken olika initiativ. Men dagens myndighetsstruktur är inte alls byggd för att lyfta vidare lyckosamma projekt. Därför startas många goda initiativ, ofta av företag eller civila föreningar, men oavsett resultat stupar dessa efter pilotfasen eftersom det inte finns någon modell för att ta lyckade projektidéer vidare. Projekt som omvandlar bidragsberoende till sysselsatta skapar stora positiva värden för stat och kommun, men eftersom ingen tycks ha helhetsansvar för detta stoppas goda initiativ upp. Det rör sig ofta om projekt med resultat som är flerdubbelt bättre och billigare än arbetsförmedlingens. Det finns stort behov av förändrade regelverk för att skapa modeller där myndighetssystemen kan utnyttja floran av goda initiativ.



## Tillväxt och miljö

### Tillväxt och miljö - 2018

- Miljöfrågor - företagens tillståndsfrågor och nätverk för miljö
- Fortsatt fokus på produktivitet - Produktivitetsanalys i Sydost
- Statliga myndigheter och investeringar
- Brexit - analys och utbildning
- Analysarbete av sydsvensk tillväxt och dess villkor

#### *Miljö*

Det pågår ett offensivt och intensivt miljöarbete i näringslivet, men tillståndsprocesser från myndigheternas sida försenar ofta företags arbete med investeringar, trots att de förbättra miljön. Arbetet med att förbättra dessa processer bör fullföljas under 2018.

- Arbete med förbättrad och mer effektiv tillståndsgivning avseende miljö
- Nätverk för miljöfrågor i näringslivet

#### *Produktivitet*

Tillväxt i ekonomin skapas dels av hur många som arbetar (antalet sysselsatta) och dels av hur effektivt arbetet är (produktivitet). Den politiska diskussionen fokuserar mycket på antalet jobb, men för tillväxten är produktiviteten mer betydelsefull eftersom den svarar för 80% av tillväxten. Produktivitetskommissionen avslutade sitt arbete under 2017 avseende Skåne. Arbetet med att följa upp produktiviteten och att studera denna fortsätter. Under 2018 är målet att genomföra en motsvarande analys i Sydost.

#### *Statliga myndigheter och investeringar*

Statlig kvalificerad tjänstekonsumtion och investeringar i kunskapsmiljöer är exempel på hur statlig närvaro kan växelverka med regionens näringsliv. Närvaro av myndighet breddar exempelvis rekryteringen även för företag. Denna typ av satsningar sker nästan uteslutande lokalt i Stockholm. Vi bör verka för ökad sådan närvaro i sydsvensk miljö.

#### *Brexit*

Under hösten 2018 kommer det stå klar vilken konkret version av Brexit som kommer att realiseras. Frågan bör följas och analyseras med beredskap för att genomföra utbildning och informationsinsatser.

#### *Analysarbete*

För att göra relevanta insatser för utvecklingen på samhällsnivå och för företag krävs gedigna analyser. Handelskammarens förmåga att producera detta har successivt stärkts. Under 2018 kommer arbete att ske bland annat med följande.

- Sydsverige Live – genomlysning av kompetensförsörjning, innovation och investeringar
- BostadStorstad – analys av bostadsmarknaden
- Frågor med relevans för sydsvensk tillväxt

## Arbetsgrupper 2018

### Arbetsgrupper 2018

Fullmäktige bör skapa tre nya arbetsgrupper

- Framtid Sydost
- Västkust-korridorens potential
- Kommunal reform

Under 2018 föreslås att arbetsgrupper skapas inom fullmäktige för att behandla tre viktiga frågor. Dessa bör slutrapportera på höstmötet 2018 och Ordföranden/VD bör som tidigare ges mandat att sätta samman grupperna. Uppdraget för respektive grupp konkretiseras i samband med uppstart av arbetet.

#### *Framtid Sydost*

Den första handlar om att följa upp och fördjupa den satsning på Sydost som Handelskammaren genomför. De tidigare regionstyrelserna arbetade de senaste åren fram var sin agenda. Flera av frågorna i dessa återkommer i samtliga län. Det är uppenbart att det på några områden finns mycket stora likheter, men det finns naturligtvis också unika villkor i de olika regionerna – sydost består inte bara av tre län utan framför allt också av åtta arbetsmarknadsregioner. För att konsolidera och vidareutveckla synen på vad som är strategiskt viktigt att arbeta med bör en arbetsgrupp skapas. OECD planerar att publicera en analys av Sydosts ekonomiska utveckling under 2018.

#### *Västkust-korridorens potential*

Den andra har ett motsvarande syfte men avser en annan region – den västsvenska korridoren från södra Skåne genom Halland upp till Göteborg. Här finns stor potential att utveckla frågor över dagens länsgränser och kommunala gränser. Ett tydligt exempel är diskussionerna om ”Halmsingborg”. Avståndet mellan Malmö och Göteborg är inte större än att ett höghastighetståg kan möjliggöra dagspendling mellan städerna. De tre länen i korridoren har 3,5 miljoner invånare och är Sveriges befolkningsmässigt största region, men denna potential är sällan analyserad och diskuterad. Under 2018 publicerar OECD en studie av korridoren Oslo-Köpenhamn.

#### *Kommunal reform - samverkan och sammanläggning*

I flera sammanhang lyfter företagsledare och analyser fram att det behövs mer samverkan mellan kommuner och många förespråkar sammanslagningar. Nu finns en offentlig statlig utredning som arbetar med denna fråga. Handelskammaren bör analysera vad detta innebär och föreslå hur vi skall agera framöver.

## Vision 2016-2020

Handelskammaren är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Uppgiften är att **göra Sydsverige till en bättre plats för företagen.**

Fullmäktige har genom en arbetsgrupp under ledning av vice ordföranden Kerstin Lindell arbetat fram en ny övergripande vision för Handelskammarens arbete.

Visionen för regionen som plats för näringslivet kan övergripande sammanfattas med att Sydsverige 2020 är en plats...

- *med mycket god tillgänglighet*
- *som kännetecknas av stark kompetens och förnyelse*
- *i en växande ekonomi som är integrerad globalt och lokalt*

I Visionsförslaget konstateras också att det är i verksamhetsplanen som mer konkreta målsättningar formuleras, medan visionen pekar ut färdriktningen.

De verktyg som organisationen har till sitt förfogande skapas delvis av den egna verksamheten. Det handlar exempelvis om:

- Leveransen inom internationell handel och förmågan att fortsätta **ligga i framkant vad gäller servicegraden**, både tekniskt och kompetensmässigt.
- Organisationens förmåga att formulera och **samla näringslivet bakom relevanta ståndpunkter** och förmågan att kommunicera dessa trovärdigt gentemot omvärlden.
- Handelskammaren har en helt central roll för ”**relationernas infrastruktur**” som regionens viktigaste nätverksarena och mötesplats för affärer och idéer.

Fullmäktige fastställer på höstmötet en handlingsplan för det kommande verksamhetsåret som konkretiserar visionen.