



Myndigheten för yrkeshögskolan

Trafikflyggarutbildning och yrkeshögskolan

Återrapportering | 2018



Myndigheten för yrkeshögskolan

Diarienumr: MYH 2018/878

ISBN: 978-91-88619-44-0

Omslagsbild: Jörgen Wiklund/Scandinav Simple

Innehåll

Sammanfattning	2
1 Inledning	3
1.1 Uppdraget	3
1.2 Rapportens disposition.....	3
2 Trafikflygarutbildningar inom yrkeshögskolan – en kartläggning	3
2.1 Linje- och chartertrafiken i Sverige.....	3
2.2 Myndighetens uppdrag.....	4
2.3 Genomlysning av resultat – studerande, examinerade och examensgrad för de utbildningar som avslutats 2015-2017	6
2.3.1 Reflektion över resultatet.....	7
2.4 Beskrivning av övriga trafikflygarutbildningar	7
2.5 Nyttjande av studiestödsplatser	8
2.6 Antal certifikat utfärdade av Transportstyrelsen	8
3 Långsiktigt behov av trafikflygare.....	9
3.1 Arbetslivets perspektiv	9
3.1.1 Flygbolagen.....	9
3.1.2 Svenska Pilotföreningen.....	12
3.2 Samhällets perspektiv	13
3.3 Konklusion av behovet av offentligt finansierad trafikflygareutbildning på lång sikt	14
4 Diskussion om finansiering av utbildning till trafikflygare	15
5 Långsiktigt behov av offentligt finansierad grundläggande utbildning till trafikflygare inom yrkeshögskolan	17
6 Styrning av myndigheten	18
Källförteckning	19
Bilaga 1 - Behov/efterfrågan av trafikflygare 2017-2027 –	20
Bilaga 2 – Ekonomisk redovisning faktiska kostnader	23

Sammanfattning

Myndigheten för yrkeshögskolans bedömning är att de offentligt finansierade grundläggande utbildningar till trafikflygare inom yrkeshögskolan, som är avgiftsfria för den studerande, ska dimensioneras till 40 studerandeplatser per år på lång sikt. Förslaget innebär att nuvarande nivå på antal studerandeplatser bibehålls.

Utöver de 40 studerandeplatserna till trafikflygare som nämns ovan ansvarar myndigheten för utbildningsformerna YH utan statsbidrag samt Konst- och kulturutbildningar och vissa andra utbildningar (KKVF). Från de utbildningsformerna kommer ytterligare i genomsnitt cirka 30 trafikflygare per år att avsluta sin studier. Arbetslivets försörjning av trafikflygare kan också ske från ett antal privatfinansierade flygskolor. På grund av brist på statistik går det inte att få ett exakt antal trafikflygare som kommer från de privatfinansierade skolorna.

Flygbolagen och Svenska Pilotföreningen menar att av de utbildningsformer som Myndigheten för yrkeshögskolan ansvarar för är de offentligt finansierade trafikflygarutbildningar som är avgiftsfria för den studerande den utbildningsform som ger den högsta kvaliteten på examinerade trafikflygare. Med hänvisning till det anser myndigheten det vara viktigt att bibehålla 40 studerandeplatser per år för den avgiftsfria utbildningen.

Utredningen diskuterar också på vilket sätt olika finansieringslösningar kan se ut för de offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningarna inom yrkeshögskolan som är avgiftsfria.

Myndigheten föreslår att nuvarande styrning i regleringsbrevet med ett takbelopp omprövas.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

I regleringsbrevet för budgetåret 2018 fick Myndigheten för yrkeshögskolan regeringens uppdrag att analysera det långsiktiga behovet av offentligt finansierad grundläggande utbildning till trafikflygare inom yrkeshögskolan och vid behov föreslå en reviderad begränsning av utgifter för statligt stöd för dessa utbildningar. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Utbildningsdepartementet) senast den 29 juni 2018.

1.2 Rapportens disposition

Kapitel 2 visar luftfartsstatistik 2017, myndighetens uppdrag, genomlysning av resultat, övriga trafikflygarutbildningar, nyttjande av studiestödsplatser samt antal utfärdade certifikat.

Kapitel 3 har som utgångspunkt en beskrivning hur arbetslivet ser på ett långsiktigt behov av offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningar i yrkeshögskolan. Även Svenska Pilotföreningens perspektiv beskrivs. Kapitel 3 beskriver också samhällets perspektiv.

Kapitel 4 redovisar Myndigheten för yrkeshögskolan en diskussion vad gäller olika finansieringslösningar för trafikflygarutbildningen.

Kapitel 5 redovisas Myndigheten för yrkeshögskolans förslag vad gäller dimensionering av antalet studerandeplatser per år.

Kapitel 6 redogör för ett förslag på hur myndighetens styrning av trafikflygarutbildningarna kan utvecklas.

Utredningen avslutas med att presentera en källförteckning samt en förteckning över bilagor.

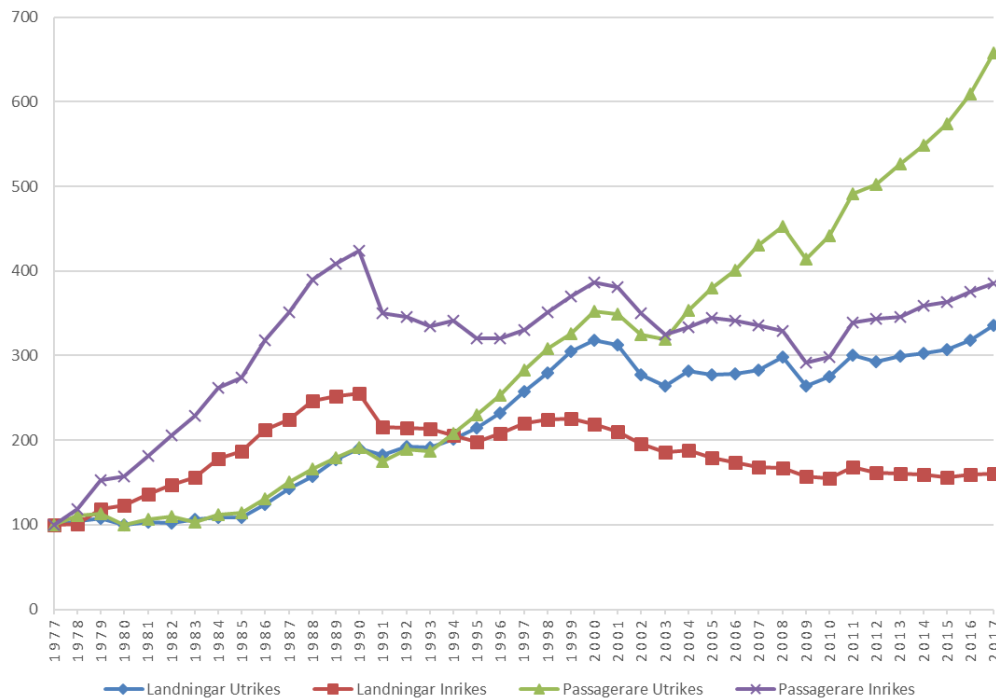
2 Trafikflygarutbildningar inom yrkeshögskolan – en kartläggning

2.1 Linje- och chartertrafiken i Sverige

För att få en bild av hur omfattande linje – och eller chartertrafiken är i Sverige redogörs i detta avsnitt för vad Trafikanalys presenterar i sin senaste rapport. Den statliga myndigheten Trafikanalys redogör¹ för att det totala antalet passagerare på svenska flygplatser med linjefart och/eller chartertrafik under 2017 uppgick till 38,8 miljoner, varav 7,9 miljoner inrikes och 30,9 miljoner utrikes. Det kan jämföras med världsluftfartens 3 796 miljoner passagerare 2016. Jämfört med året innan ökade antalet inrikes passagerare med 3 procent och antalet utrikes passagerare steg med 8 procent till ny toppnotering. Myndigheten menar vidare att flyget är viktigt för människors möjligheter att resa för turism, handel och affärer, inte minst där andra resalternativ saknas. Det var åttonde året i rad med ökande antal passagerare i utrikes linjefart och charter. Sedan 1977 har antalet utrikes passagerare ökat med 557 procent, medan antalet inrikes passagerare ökat med 285 procent (Figur 1).

¹ Rapporten Luftfart 2017 från Trafikanalys med publiceringsdatum 2018-03-27

Figur 1. Indexerad utveckling av antal landningar och passagerare på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik 1977–2017. Anm: baserat på antal ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik men antal avresande passagerare i inrikes trafik för att undvika dubbelräkning av inrikes passagerare.



Även antal flygplansrörelser i svenskkontrollerat luftrum ökar. Antalet flygrörelser² ökade med 5 procent jämfört med året innan och uppgick till knappt 762 000.

Rapporten redogör även för belägningsgraden mätt som kabinfaktorn. Det är ett mått som anger i vilken grad den utbudna kapaciteten utnyttjas. I den officiella statistiken om luftfart redovisas inga kabinfaktorer för Sverige. Kabinfaktorn kan beräknas genom att relatera antal passagerare till antal utbudna flygstolar. Om detta mått används, var nyttjandegraden i utrikestrafiken 75 procent 2017, medan den i inrikestrafiken var lägre, 64 procent. Det kan jämföras med världsluftfartens kabinfaktor på 80 procent 2016. Internationellt sett har kabinfaktorn kontinuerligt stigit över en längre tid, liksom frakt- och passagerarvolymerna.

I rapporten lyfts även att antalet utrikespassagerare på svenska flygplatser med linje- och/eller chartertrafik ökade till 30,9 miljoner. Antalet inrikes passagerare på svenska flygplatser med linje – och /eller chartertrafik ökade till 7,9 miljoner.

2.2 Myndighetens uppdrag

Nedanstående avsnitt i rapporten handlar om de förutsättningar som föranlett att det bedrivs trafikflygarutbildning inom yrkeshögskolan, resultatredovisning av de trafikflygarutbildningar som beviljades enligt uppdrag i regleringsbrevet till budgetåret 2012. Utöver det redogörs det för uppgifter om utbetalda studiestödsplatser för trafikflygarutbildningarna totalt sett i Sverige för åren 2013–2017. Den sista delen visar antal certifikat som Transportstyrelsen utfärdat under samma tidsperiod.

Bakgrunden till myndighetens utredningsuppdrag är att de offentligt finansierade trafikflygarutbildningarna inom yrkeshögskolan har bedrivits sedan 2013 och att dessa nu

² Som flygrörelse räknas start, landning och överflygning som sker i kontrollerat luftrum

utvärderas. Innan yrkesrollen började utbildas inom yrkeshögskolan bedrevs det utbildning till trafikflygare inom gymnasieskolan, universitet och högskola, kompletterande utbildning samt hos privata utbildningsanordnare. Detta innebar att det var svårt att få en överblick över utbildningarna då dessa bland annat befann sig i olika utbildningssystem.

Offentligt finansierad menas här att utbildningsanordnaren (flygskolan) får statsbidrag som administreras av Myndigheten för yrkeshögskolan samt att de studerande kan ansöka om studiestöd.

I regeringens proposition om Yrkeshögskolan (prop. 2008/09:68) redogjordes för utgångspunkten att den offentligt finansierade grundläggande pilotutbildningen, utom den militära flygförarutbildningen bör bedrivas inom yrkeshögskolan. Myndigheten fick därefter direktiv att redovisa hur den statligt finansierade pilotutbildningen skulle inordnas i yrkeshögskolan, hur den skulle dimensioneras och hur vidareutbildningen skulle utvecklas.

Av betänkandet³ framgår att en dimensionering om 55 årsplatser i en tvåårig utbildning skulle ge motsvarande ATPL-teori⁴. Vidare föreslogs att statens åtagande skulle omfatta cirka 32 miljoner kronor samt att de särskilda besluten om studiestöd för kompletterande utbildning vid BF Scandinavian Aviation Academy AB och vid Flygteoriskolan i Barkarby AB skulle upphöra att gälla. I den efterföljande propositionen föreslog regeringen att trafikflygarutbildningen skulle organiseras inom yrkeshögskolan. Propositionen antogs av riksdagen.

När det gäller dimensioneringen kom sedan utredningen⁵ fram till att staten bör finansiera ett 40-tal platser till trafikflygare. Med det menas att 40 trafikflygare per år skulle examineras inom yrkeshögskolan. Utredningen framhöll även att utgångspunkten för statens åtagande när det gäller finansiering av en viss volym årsplatser måste bestämmas av hur stor efterfrågan på kompetensen är i Sverige – även om man som studerande efter avslutade studier i hög grad arbetar utanför landets gränser. Man sa även att utbildningarnas kostnadsnivå kommer att påverka dimensioneringen. Graden av arbetslivets medverkan och engagemang och tydliga efterfrågan kommer också att avgöra framtida dimensionering. När det gäller kostnaderna för trafikflygarutbildning var referensgruppen relativt samstämmig och utredningen kom fram till att utbildningens kostnad skulle vara cirka 800 000 kronor per utbildad trafikflygare räknat penningvärdet som var då (2010). Vid denna tidpunkt redogjorde flygbranschen att de inte var i behov av en trafikflygarutbildning som var finansierad med statliga medel. Branschen menade att det var tillräckligt med kompetensförsörjning via utbildningar som finansierades av studerande själva och att den statsfinansierade trafikflygarutbildningen inte var av avgörande betydelse för bolagens möjlighet att rekrytera trafikflygare.

Man kan konstatera att läget ändrats från 2010. Vid samtal i denna utredning med anställande arbetsliv, det vill säga de flygbolag som är engagerade i den statsfinansierade trafikflygarutbildningen inom yrkeshögskolan, menar man dels att kvalitén på de studerandes kunskaper, färdigheter och kompetenser som gått utbildningarna är hög, och dels att efterfrågan av trafikflygare är hög, vilket den inte var 2010.

Myndigheten fick i regleringsbrevet för budgetåret 2012 uppdraget att skapa förutsättningar för att trafikflygarutbildning ska kunna anordnas inom yrkeshögskolan. Enligt uppdraget skulle myndigheten vidta de åtgärder som krävdes för att trafikflygarutbildningarna ska kunna starta våren 2013. Utbildningarna skulle

³ Betänkandet Yrkeshögskolan. För yrkeskunnande i förändring (SOU 2008:29)

⁴ Airline Transport Pilot Licence. Certifikatet ger möjlighet att flyga kommersiellt som befälhavare i två-pilotsystem (tung luftfart)

⁵ Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan. Förutsättningar för att inordna kompletterande utbildningar i yrkeshögskolan – Återrapportering 2010

dimensioneras till 20 årsplatser vid den första ansökningsomgången. Avsikten var att det skulle examineras 40 trafikflygare per år inom yrkeshögskolan.

En ansökningsomgång utlystes våren 2012 där MYH beviljade 20 studerandesplatser om fyra utbildningsomgångar med första start våren 2013. Ytterligare en ansökningsomgång utlystes våren 2013 med första start våren 2014 och även där med fyra utbildningsomgångar. Efter de första ansökningsomgångarna var det dags igen år 2016 med en utlysning och beviljande om samma antal studerandeplatser.

Nedan följer en resultatuppföljning av examinerade och examensgrad för de utbildningar som hittills avslutats.

2.3 Genomlysning av resultat – studerande, examinerade och examensgrad för de utbildningar som avslutats 2015–2017

De trafikflygarutbildningar som redovisas är de utbildningar som beviljades 2012 och 2013. Det är två utbildningar, varav den ena beviljades i Västerås 2012 och den andra i Klippan, Ljungbyhed 2013. Den första utbildningen startade i Västerås 2013 och den andra startade året efter i Ljungbyhed. Ljungbyhed har haft två omgångar som avslutats under den aktuella perioden medan Västerås haft fyra.

Redovisningen avser de båda utbildningarnas resultat med avslutningsåren 2015–2017. Ytterligare två omgångar pågår men avslutas först under 2018 och 2019 och ingår därför inte i resultatet.

Båda utbildningarna är om 500 YH-poäng och bedrivs i bunden form om 100 procent studietakt samt leder till kvalificerad yrkeshögskoleexamen. De två utbildningarna skiljer sig vad gällande sättet att utbilda på. I Västerås bedrivs utbildningen integrerad till CPL (A) med behörighet för ME, IR, ATPL(A), MCC-kurs samt APC. I Ljungbyhed bedrivs utbildningen enligt MPL konceptet⁶.

Totalt studerade 125 personer på trafikflygarutbildningen som avslutades 2015–2017 i dessa kommuner. Av dessa tog 95 examen, vilket ger en examensgrad på 76 procent totalt sett.

Tabell 1. Studerande, examinerade och examensgrad Trafikflygarutbildning som avslutats 2015–2017

	Klippan	Västerås	Totalt
Studerande	40	85	125
<i>Varav kvinnor</i>	6	15	21
<i>Varav män</i>	34	70	104
Examinerade	33	62	95
<i>Varav kvinnor</i>	6	11	17
<i>Varav män</i>	27	51	78
Examensgrad	83 %	73 %	76 %
<i>Varav kvinnor</i>	100 %	73 %	81 %
<i>Varav män</i>	79 %	73 %	75 %

⁶ CPL (A): Commercial Pilot Licence. Certifikatet ger möjlighet att flyga i kommersiell luftfart, dock med ett antal begränsningar. Har man inte ATPL-teori kan man inte arbeta i två-pilotssystem. IR: Instrument Rating. Behörighet för instrumentflygning; ME: Multi Engine. Behörighet för flermotoriga flygplan; MCC: Multi Crew Cooperation. Behörighet att flyga i tvåpilotssystem, ATPL-teori: Airline Transport Pilot Licence. Behörighet att flyga kommersiellt i två-pilotssystem (tung luftfart). MPL konceptet: Multi Pilot Licence. Ett certifikat som innebär en anpassad utbildning som leder direkt till att den studerande kan flyga endast i två-pilotssystem som styrman.

Det finns en skillnad i examensgraden mellan orterna. Klippan har en högre examensgrad än Västerås, 83 procent jämfört med 73 procent under perioden 2015–2017. Däremot har Västerås en helt jämn könsfördelning bland de examinerade där båda könen har en examensgrad på 73 procent. För Klippan finns däremot skillnader mellan kvinnor och mäns examensgrad. Där har alla kvinnor tagit examen (100 %) medan männens examensgrad är 79 %.

Av tabell 2 framgår att det, förutom den variation som finns mellan orterna och som nyss nämdes, finns en viss variation i examensgraden även mellan åren i orterna. Speciellt gäller det den höga examensgraden som fanns i Västerås 2015 som då var 95 procent och sedan sjönk till 66–67 procent de två efterföljande åren. Även i Klippan minskade examensgraden mellan 2016 och 2017, från 85 procent till 80 procent.

Tabell 2. Examensgrad på Trafikflygarutbildning som avslutats 2015–2017

Utbildningsnummer	2015	2016	2017	Total examensgrad
				2015-2017
201240070 (Västerås)	95 %	67 %	66 %	73 %
2013100050 (Klippan)	-	85 %	80 %	83 %
Totalt båda utbildningsnumren	95 %	76 %	70 %	76 %

2.3.1 Reflektion över resultatet

Det har framkommit i djupintervjuer med anställande arbetsliv att en stor andel av de studerade på utbildningarna inte ser det som viktigt att ta sin examen inom yrkeshögskolan. Det framkommer att det viktigaste för den studerande är att kunna ta sitt certifikat hos Transportstyrelsen, vilket inte är beroende av om den studerande examineras inom yrkeshögskolan eller inte. Examen inom yrkeshögskolan är heller inte avhängigt av om den enskilde kan få en anställning på ett flygbolag eller inte.

Då det är en väldigt god arbetsmarknad för trafikflygare kan man anta att det avgör att den studerande i lägre grad inte väljer att ta sin examen inom yrkeshögskolan utan istället snabbt blir anställd av ett flygbolag.

Då myndigheten varken säkerställt eller analyserat detta djupare går det inte att säga i vilken grad det förhåller sig på det här viset. Man kan i vilket fall konstatera att när de studerande i en högre grad får anställning på flygbolag efter avslutade studier hade det varit önskvärt att dessa även tog sin kvalificerade yrkeshögskoleexamen så att det även framgår av statistiken att dessa individer både har avslutat sina studier tillfyllest samt fått anställning. Enligt regleringsbrevet har myndigheten som mål att öka examensgraden. Utbildningsanordnare och anställande arbetsliv har ett gemensamt ansvar att se till att studerande inom yrkeshögskolan tar examen.

2.4 Beskrivning av övriga trafikflygarutbildningar

Då detta uppdrag innebär att vid behov även föreslå begränsning av utgifter för statligt stöd för dessa utbildningar är det av intresse att veta vilka de övriga utbildningar till trafikflygare som får statligt stöd i form av studiemedel och tillsyn. För att få en helhetsbild av totalen som utbildas inom området görs även en beskrivning av dessa nedan:

Utbildningar med stöd i form av endast tillsyn inom ramen för förordningen om stöd för konst- och kulturutbildningar och vissa andra utbildningar (KKVF). I nuläget finns det fem beviljade utbildningar om sammanlagt 137 årsplatser till hel utbildning eller delar. Ett 80-tal platser rör hel utbildning till trafikflygare och övriga ca 50-tal rör del av utbildning med

en utbildningslängd om 6–13 veckor. Här kan flygskolan ta ut studerandeavgifter och dessa har inga beviljade studiestödsplatser. Skolorna kan ansöka till myndigheten löpande under året. Dessa utbildningar har endast stöd i form av tillsyn, en sådan utbildning är inte mervärdesskattepliktig, vilket i praktiken innebär att skolan inte behöver ta ut någon mervärdesskatt på studerandeavgiften.

När *förordningen om stöd för kompletterande utbildningar* skulle fasas ut genomfördes en ansökningsomgång riktad till de utbildningar som var aktuella att föras över till yrkeshögskolan. Beslut fattades i januari 2015. Förutsättningarna var att utbildningarna skulle föras över till yrkeshögskolan om de uppfyllde kraven för att ingå i yrkeshögskolan, varför de inte konkurrerades ut mot andra utbildningar i förhållande till tillgängliga medel. I den ansökningsomgången beviljades det tre yrkeshögskoleutbildningar om sammanlagt 72 beviljade studerandeplatser – vilka samtliga nu är avslutade. En utbildning avslutades hösten 2017 och de övriga två avslutades i januari och februari 2018. Dessa trafikflygarutbildningar beviljades enbart stöd i form av tillsyn och studiestöd.

När det gäller *yrkeshögskoleutbildning med enbart studiestödsplatser* finns det en beviljad utbildning 2016 med 28 studerandeplatser totalt fördelat på två utbildningsomgångar. Två utlysningförfaranden är gjorda under 2018 och där en av dessa är beviljad för 24 studerandeplatser fördelat på två utbildningsomgångar. Vid den andra utlysningen beviljades 56 studerandeplatser fördelade på fyra utbildningsomgångar där den sista omgången kommer avslutas 2023.

Utöver ovanstående kan tilläggas att det är två flygskolor i Sverige som har särskilda regeringsbeslut med obegränsade studiestödsplatser där deras utbildningar berättigar enbart studiestöd till studerande. Utöver de som utbildas till trafikflygare i Sverige beviljar CSN studiestöd till svenska medborgare som studerar till trafikflygare utomlands.

2.5 Nyttjande av studiestödsplatser

När det gäller nyttjandegraden av studiestödsplatser uppger Centrala studiestödsnämnden (CSN) att det under 2017 var 54 procent av de studerande som hade studielån. Studiestöd kan här avse både bidragsdel samt lånedel. Sammanlagt redovisar CSN att under åren 2013-2017 för flygskolor i Sverige har det utbetalats 16 94 2826 SEK i bidrag till studerande på utbildningarna och för lånedelen redovisas 33 736 360 SEK.

Antal studerande som fått studiemedel utbetalt för studier på trafikflygarutbildning utomlands var under år 2017 88 studerande och för 2018 (studiehalvår) 53 studerande.

2.6 Antal certifikat utfärdade av Transportstyrelsen

Nedan finns en sammanställning av de certifikat med tillhörande behörigheter som Transportstyrelsen utfärdat under åren 2013-2017. När det gäller certifikat benämnt ATPL(A) är dessa för styrmän som arbetat tillräckligt många flygtimmar för att kunna erhålla certifikat till kaptener. De övriga två certifikattyperna CPL(A) och MPL(A) innefattar de behörigheter för att kunna få anställning på ett flygbolag, dock med ett tillägg att när det gäller CPL(A) ingår inte Type Rating, vilken görs efter grundutbildning och är utbildning på specifik flygplanstyp.

CPL(A)

2013 – 156 st, varav 141 män och 15 kvinnor
2014 – 153 st, varav 138 män och 15 kvinnor
2015 – 136 st, varav 136 män och 13 kvinnor
2016 – 147 st, varav 132 män och 15 kvinnor
2017 – 127 st, varav 122 män och 5 kvinnor
2018 – 40 st, varav 36 män och 4 kvinnor

Alla dessa innehar/har haft en IR/ME, och de flesta har läst ATPL-teori. Dessutom har flertalet gått MCC-kurs⁷.

MPL(A)

2013 – 11 st, varav 10 män och 1 kvinna
2014 – 12 st, varav 12 män
2015 – 0
2016 – 20 st, varav 17 män och 3 kvinnor
2017 – 19 st, varav 16 män och 3 kvinnor
2018 – 12 st, varav 11 män och 1 kvinna

ATPL(A)

2013 – 79 st, varav 74 män och 5 kvinnor
2014 – 49 st, varav 48 män och 1 kvinna
2015 – 37 st, varav 35 män och 2 kvinnor
2016 – 89 st, varav 83 män och 6 kvinnor
2017 – 64 st, varav 56 män och 8 kvinnor
2018 – 26 st, varav 25 män och 1 kvinna

3 Långsiktigt behov av trafikflygare

3.1 Arbetslivets perspektiv

3.1.1 Flygbolagen

I samband med att trafikflygarutbildningarna introducerades i yrkeshögskolan 2012 var signalerna tydliga från arbetslivet att behovet/efterfrågan på trafikflygare var svagt. En orsak till det relativa svaga intresset hade bland annat sitt ursprung i de ändringar som gjordes i regelverket både på EU och på nationell nivå. Enligt ett EU-direktiv höjdes arbetstidens längd med 30 procent, det vill säga trafikflygarnas arbetstimmar innan vila samt att pensionsåldern höjdes från 60 till 65 år.

Vid våra intervjuer med flygbolagen kan vi konstatera att signalerna har ändrats radikalt. Flygbolagen är eniga i att det under de närmaste åren kommer att bli en stor efterfrågan på trafikflygare. Detta faktum har varit tydligt de senaste åren men flygbolagen har valt att inte agera förrän nu. Nu har det blivit lite av en akut situation. Både globalt och nationellt är det vanligt att flygbolagen måste ställa in flygningar (ställa planen på marken) på grund av brist på trafikflygare. Eftersom detta även berör marknadsledarna inom branschen blir det spridningseffekter till den nationella flygmarknaden. De stora världsomspännande flygbolagen söker med ljus och lykta efter trafikflygare att anställa och många gånger rekryteras piloter från de flygbolag som agerar på den svenska marknaden.

En intressant utveckling till de stora bolagens rekryteringar av trafikflygare från den svenska marknaden, är att familjesituationen har blivit viktigare på senare år. En trafikflygare vill gärna ha sin bas i Skandinavien istället för att arbeta på kontrakt i Asien eller Mellanöstern.

Den vanligaste rekryteringskällan för flygbolagen är och har varit den ordinarie marknaden, det vill säga rekrytering av trafikflygare från andra flygbolag som har erhållit sin arbetslivserfarenhet med flygtimmar etc. Flygskolornas andel av försörjningen av

⁷ IR: Instrument Rating. Behörighet för instrumentflygning; ME: Multi Engine. Behörighet för flermotoriga flygplan; MCC: Multi Crew Cooperation. Behörighet att flyga i tvåpilotssystem, ATPL-teori: Airline Transport Pilot Licence. Behörighet att flyga kommersiellt i två-pilotssystem (tung luftfart).

trafikflygare har varit den minsta delen. Ett flygbolag menar att fördelning är och har varit 90 procent från marknaden och cirka 10 procent från flygskolorna.

Konkurrensen mellan flygbolagen kommer att stärkas markant under de kommande åren. Den expansion på cirka fyra procent avseende antal passagerare som utbildningsorganisationen CAE nämner i sin rapport,⁸ och som vidimeras av flygbolagen som en realistisk prognos, kommer att sätta press på flygbolagen att anställa trafikflygare för att kunna vara med och konkurrera på marknaden. En begynnande trend är också att flygbolag antingen startar egna flygskolor eller köper upp redan befintliga flygskolor.

En ambition vid våra intervjuer med arbetslivet har varit att få en uppfattning om omfattningen av de anställningar av trafikflygare som ska göras under de kommande åren. Flyget är en bransch där snabba omvärldsförändringar kan göra att en lågkonjunktur plötsligt uppstår för att efter en kort tid gå över i en mer positiv konjunktur. Det är en bransch med snabba kast, vilket givetvis kan påverka antalet trafikflygare som måste anställas framåt i tiden. Myndighetens bedömning är dock att oavsett konjunktursvängningar, så finns det ett trendmässigt behov/efterfrågan att under de närmaste åren anställa ett stort antal trafikflygare både globalt och nationellt. Enligt prognosen från Transportstyrelsen skiljer tillväxten i passagerare sig åt markant mellan utrikes och inrikesflyg. Tillväxten vad gäller utrikesflyg bedöms bli tre procent per år medan den inrikesflyget växer med endast 0,5 procent per år.

Att precisera antal trafikflygare som måste anställas per år är förknippat med svårigheter. Enligt flygbolagen finns det ett behov/efterfrågan på ett antal hundra trafikflygare per år under de närmaste åren. Om det tidigare var kompetensförsörjning från den ordinarie marknaden som var den stora delen, så menar flygbolagen att framåt i tiden så kommer fördelningen att ändras så mycket så att det kan bli flygskolorna som bidrar med 90 procent av trafikflygarna och den ordinarie marknaden kommer att bidra med 10 procent, alltså en total omkastning.

En del i våra intervjuer var också att diskutera med flygbolagen om det enligt deras bedömning kan finnas motkrafter till prognosen. Med motkraft menas primärt negativa störningar till prognosen om anställning av trafikflygare.

I likhet med att det är förknippat med svårigheter att precisera i vilken omfattning en så kallad motkraft påverkar den ovannämnda prognosen på antalet trafikflygare, har myndigheten ändå – mot bakgrund av den information som flygbolagen bidragit med – gjort en bedömning av i vilken grad en specifik motkraft kan påverka prognosen. Den informationen har vi sedan delat in i en graderingsskala.

Nedan finns en uppställning i en så kallad graderingsskala hur flygbolagen bedömer att motkrafterna påverkar. Skalan har fyra nivåer – ingen påverkan på prognosen, mindre påverkan på prognosen, medel påverkan på prognosen samt stor påverkan på prognosen. Nedan visas påverkan på respektive motkraft.

⁸ CAE:s rapport "Airline Pilot Demand Outlook, a 10 year view"

Motkraft	Gradering
Infrastruktur	Mindre påverkan
Handelskrig	Ingen påverkan
Flygskatt	Stor påverkan
Hållbarhet och miljöpåverkan	Mindre till medel påverkan
Teknologi och automation	Ingen påverkan
Oljepriser kontra förnybara energislag	Medel till stor påverkan
Stängda gränser och en pyrande nationalism	Ingen påverkan
Säkerhetskontroller	Ingen till mindre påverkan

Tabell 2: Graderingsskala påverkan av motkrafter

Infrastruktur – Mindre påverkan på prognosen

Olika avgifter på svenska flygplatser i jämförelse med utländska flygplatser noteras som ett problem, som kan få vissa störningar på antalet passagerare och i förlängningen på antal trafikflygare. Det är viktigt att hela Sverige har en acceptabel infrastruktur i form av flygplatser, kollektiva transportsystem till och från flygplatser med mera. En del av den regionala flygtrafiken kan påverkas negativt beroende på hur stora satsningar som görs på andra transportmedel då främst järnvägen.

Handelskrig – Ingen påverkan på prognosen

Ingen noterbar branschspecifik/företagsspecifik påverkan nämns av flygbolagen utom den mer generella övergripande makroekonomiska påverkan som alltid sker vid handelskrig.

Flygskatt – Stor påverkan på prognosen

Flygskatten påverkar flygbranschen genom högre operativa kostnader samt att flyget omorganiserar sig. Det blir fler långflygningar/direktlinjer från utländska flygplatser. Svenska flygplatser riskerar att få en högre grad av matartrafik till de utländska flygplatserna. Detta för att minimera kostnaderna så mycket som möjligt. Trots en omorganisation från flygbranschens sida är risken uppenbar att antalet passagerare från svenska flygplatser kommer att minska radikalt. Detta bekräftas också i Transportstyrelsens prognos "Prognos 2018–2024 – Trafikprognos för svensk luftfart". Enligt den rapporten kommer den trendmässiga ökningen av antalet passagerare att drabbas av en mycket stor minskning. Prognosen om tillväxten av antal passagerare sänks från fem procent per år till cirka tre procent per år under studerad tidsperiod. Detta innebär ett bortfall på cirka 700 000 passagerare per år.

Hållbarhet och miljöpåverkan – Medel till stor påverkan på prognosen

Branschen menar att det pågår ett stort antal aktiviteter för att få en hög måluppfyllelse vad gäller ATAG:s⁹ beslutade miljömål till 2050. Viktigt är dock att det finns ett samarbete med politiken till exempel vad gäller ny teknik. När inte branschen fram till politiken med sitt budskap och det istället blir mer skatte- och avgiftshöjningar finns en risk för en negativ störning av prognosen.

⁹ Air Transport Action Group

Teknologi och automation – Ingen påverkan på prognosen

En kraftig teknologisk utveckling kommer att ske inom flygbranschen men då på ett tidsperspektiv längre fram än 10 år.

Oljepriser kontra förnybara energislag – Medel till stor påverkan på prognosen

Eftersom bränslepriserna står för cirka 25 procent av flygets operativa kostnader kan det bli en viktig störningsfaktor till prognosen om priserna på olja höjs. Incitamenten till att använda biobränsle i stor skala finns inte i nuläget då biobränslet är tre gånger så dyrt som olja. Ambitionen och en del av lösningen är istället att satsa på miljövänliga flygplan, som gör beroendet av olja mindre.

Stängda gränser och en pyrande nationalism – Ingen påverkan på prognosen

Ingen påtaglig branschspecifik/företagsspecifik risk. Brexit kan vara ett hot men branschen tar bort risken genom omorganisation av flygplansflottan.

Säkerhetskontroller – Ingen till mindre påverkan på prognosen

En viss risk finns och speciellt då för inrikestrafiken. Om tiden i säkerhetskontroller ökar med en viss grad kan det innebära att flera passagerare väljer andra transportmedel för sin resa.

I samband med våra intervjuer med flygbolagen menar många att en ökning av antalet passagerare med cirka tre procent per år de närmaste 10 åren är en realistisk prognos. Denna information ligger också i linje med den prognos som Transportstyrelsen lämnar i sin rapport¹⁰, efter avdrag för minskning antal passagerare på grund av flygskatten.

3.1.2 Svenska Pilotföreningen

Svenska Pilotföreningens (SPF)¹¹ prognos om långsiktigt behov av trafikflygare skiljer sig från den prognos som flygbolagen ger. En förklaring är att det skiljer vilken utgångspunkt som flygbolagen och SPF har vad gäller innehållet i prognosen. Flygbolagen har som utgångspunkt i sina prognoser det behov som finns av trafikflygare oavsett i vilket land en trafikflygare är stationerad/har sin huvudsakliga tjänstgöring. SPF avgränsar till att prognosticera endast de trafikflygare som definieras som "svenska piloter". För att ingå i SPF definition av "svenska piloter" krävs att piloten startar flygningen på svensk mark och även avslutar flygningen på svensk mark.

Oavsett detta så menar SPF att det idag finns en stor arbetslöshet inom trafikflygarsektorn. Det framgår inte av den officiella statistiken att det är en hög arbetslöshet eftersom det är väldigt få trafikflygare som anmäler sig till Arbetsförmedlingen. Piloterna försöker istället få ett arbete genom andra kanaler menar SPF

Ur ett 10 årigt perspektiv menar SPF att flygbolagen inte behöver expansionsrekrytera trafikflygare eftersom det finns ett stort antal arbetslösa trafikflygare på arbetsmarknaden. Som en följd av de pensioneringar som inträffar under aktuellt tidsperspektiv anser SPF att det behöver ersättningsrekryteras ca 35 trafikflygare per år under kommande 10 år.

Enligt SPF så handlar flygbolagens pilotbrist om att utbudet av trafikflygare minskar på grund av sämre arbetsvillkor. Flygbolagen har tidigare också varit underbemannade med trafikflygare och nu måste de åtgärda den situationen.

SPF menar att de offentligt finansierade grundläggande utbildningarna har en hög kvalitet och fyller en viktig funktion för försörjning av trafikflygare. Utgångspunkten i de offentligt finansierade utbildningarna är att endast de personer som uppfyller de reglerade kraven

¹⁰ Transportstyrelsen. Prognos 2018-2024. Trafikprognos för svensk luftfart

¹¹ Svenska Pilotföreningen är en facklig centralorganisation för alla civila yrkesverksamma piloter

kan bli en trafikflygare med hög kvalitet, inte minst ur säkerhetssynpunkt. SPF ser gärna att antal platser ökar markant inom de offentligt finansierade utbildningarna.

Bedömningen av en flygelevs lämplighet har underhand glidit över på kommersiella flygskolor. Dessa har ett pekuniärt intresse av att så många som möjligt köper deras utbildningspaket. Många certifikatinnehavare får betala EUR 100 000 på sin utbildning vid en europeisk flygskola. Tyvärr kan det bli så att kommersiella flygskolor kan sälja in den icke ovanliga barndomsdrömmen att skaffa sig möjlighet till en "glamorös" livsstil och andra vanföreställningar om pilotyrket.¹²

Ur ovan perspektiv menar SPF att det också kan diskuteras om och i så fall på vilket sätt studiestödsplatser från CSN kan begränsas för de utbildningsanordnare som inte har en offentligt finansierad utbildning till trafikflygare.

Transportstyrelsens prognos om en tre procents ökning av antalet passagerare gäller endast utrikestrafiken. Inrikestrafiken ligger endast på en 0,5 procents ökning. Inrikestrafiken har under ett antal år haft en minskande tillväxttrend.

3.2 Samhällets perspektiv

Ett effektivt hållbart transportsystem är en grundförutsättning för att Sverige som land ska kunna skapa en kontinuerlig ekonomisk tillväxt ur ett hållbarhetsperspektiv. Flyget som transportmedel är i sig en viktig förutsättning för att det svenska näringslivet och företagandet ska kunna konkurrera på en internationell marknad. Snabba och effektiva transporter ger en flexibilitet för näringslivets affärsutvecklingsprocess från inledande avtalsförhandlingar till leverans av produkt eller en tjänst. Flyget har även en viktig roll för en optimal regional utveckling i Sverige.

Regeringen har genom "En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem" mer konkretiserat vilken roll flyget har ur samhällets perspektiv. Tillsammans med andra strategier och riktlinjer från regeringen som till exempel exportstrategin, nyindustrialiseringsstrategin Smart industri samt den nationella strategin för regional tillväxt, ska flygstrategin stödja/bidra till en kontinuerlig ekonomisk tillväxt ur ett hållbarhetsperspektiv.

Synergier kan skapas mellan flygstrategin och nyindustrialiseringsstrategin vad gäller till exempel investeringar i teknik som kan ge lättare flygplan, bättre aerodynamik och effektivare motorer.

Den nationella strategin för regional tillväxt fokuserar på alla möjligheter att bo, utveckla samt driva företag i hela landet. En viktig ingrediens är då givetvis att det ska finnas ett tillgängligt transportsystem för hela landet där flyget har en viktig roll för ett interregionalt transportsystem.

En viktig förutsättning för att kunna implementera regeringens exportstrategi, till exempel stödja arbetet som utförs främst av Swedavia AB med att attrahera flera direkta flyglinjer till Sverige, är ett transportsystem med bra internationell tillgänglighet, ett av målen med flygstrategin.

Genom ett statligt finansierat utbildningssystem tydliggör samhället bland annat vikten av att utbildningar inom olika områden som är av avgörande vikt för en ekonomisk tillväxt ur ett hållbarhetsperspektiv, kommer till stånd. Andra fördelar med ett statligt engagemang är att säkerställa kvalitet och rättssäkerhet för studerande, förenkla regelverk, öka tydligheten och förbättra informationen till de studerande och till arbetsmarknaden. Likvärdiga ekonomiska villkor för de studerande är en annan viktig faktor bakom ett statligt engagemang. Likvärdiga ekonomiska villkor skapar förutsättningar för en breddad rekrytering.

¹² Flygposten nr 2 2018

Yrkeshögskoleutbildningarna är ett verktyg och en gemensam nämnare för alla strategier att kunna försörja arbetslivet med den kompetens som behövs för att nå en hög måluppfyllelse för de olika strategierna.

3.3 Konklusion av behovet av offentligt finansierad trafikflygareutbildning på lång sikt

När anställande arbetsliv, det vill säga flygbolagen som är engagerade i de offentligt finansierade trafikflygarutbildningarna idag, uttrycker ett stort behov och en tydlig efterfrågan på trafikflygare men inte preciserar i antal hur många de faktiskt kommer att anställa de närmsta tio åren blir det något svårt att prognostisera hur stort det exakta antalet är och kommer att vara på lång sikt. De uttrycker att de behöver rekrytera ett hundratal varje år de kommande tio åren, både ersättningsrekryteringar och expansionsrekryteringar.

Tittar man på den statistik som presenterats i kapitel två gällande de övriga utbildningarna till trafikflygare som ingår i myndighetens uppdrag kan man konstatera att ett 80-tal studerande i hel utbildning till trafikflygare inom KKVf kommer att avslutas de närmaste åren samt att ett ytterligare 80-tal studerande inom yrkeshögskolan med enbart studiestödsplatser avslutas de närmaste fem åren. Detta sammantaget utgör cirka 160 trafikflygare som avslutar sina studier inom de närmaste fem åren. Det utgör ett genomsnitt om cirka 30 trafikflygare som avslutas per år de närmaste åren när det gäller dessa övriga utbildningar till trafikflygare som myndigheten ansvarar för.

Utöver det kommer det att avslutas 40 studerande varje år inom den offentligt finansierade trafikflygarutbildningen fram till och med 2022. Sammanlagt kommer det i genomsnitt avslutas ett 70-tal studerande per år till trafikflygare de kommande fem åren som myndigheten ansvarar för.

När det gäller övriga trafikflygarutbildningar som utbildas genom enbart privat finansiering i Sverige finns ingen statistik tillgänglig över antal antagna studerande. Vad man däremot kan titta på är antal utfärdade certifikat till trafikflygare inom kommersiell luftfart som Transportstyrelsen utfärdat de senaste fem åren för att få en indikation om hur många aktiva trafikflygare inom kommersiell luftfart det finns på marknaden. I kapitel två redogörs för de olika certifikaten med tillhörande behörigheter samt antal utfärdade sådana sedan 2013. Siffrorna säger dock ingenting om det är nya eller gamla certifikat som utfärdats. Man kan i alla fall konstatera att år 2013 och 2016 är de år som antalet certifikat varit något högre men att i genomsnitt har utfärdats 220 certifikat de senaste fem åren.

Hur många svenska trafikflygare som flyttar sina certifikat för utfärdande till andra länder går inte att säga, men att det förekommer är relativt vanligt. Anledningen till att det förekommer beror på att vissa flygbolag vill att alla sina anställda får sina certifikat utfärdade i ett och samma land för att underlätta kontakterna med en och samma myndighet.

SPF menar att det råder en överetablering på marknaden och att det finns arbetslösa piloter, dock finns de inte med i den offentliga statistiken. Ur ett 10 årigt perspektiv menar SPF att flygbolagen inte behöver expansionsrekrytera trafikflygare eftersom det finns ett stort antal arbetslösa trafikflygare på arbetsmarknaden. Som en följd av de pensioneringar som inträffar under aktuellt tidsperspektiv anser SPF att det behöver ersättningsrekryteras ca 35 trafikflygare per år under kommande 10 år.

Enligt SPF så handlar flygbolagens pilotbrist om att utbudet av trafikflygare minskar på grund av sämre arbetsvillkor. Flygbolagen har tidigare också varit underbemannade med trafikflygare och nu måste de åtgärda den situationen.

SPF menar att de offentligt finansierade grundläggande utbildningarna har en hög kvalitet och fyller en viktig funktion för försörjning av trafikflygare. Utgångspunkten i de offentligt

finansierade utbildningarna är att endast de personer som uppfyller de reglerade kraven kan bli en trafikflygare med hög kvalitet, inte minst ur säkerhetssynpunkt. SPF ser gärna att antal platser ökar inom de offentligt finansierade utbildningarna.

När myndigheten inledde samtal med branschen 2010 om ett införande av de offentligt finansierade trafikflygarutbildningarna var både efterfrågan och intresset från anställande arbetsliv svagt. Nu har det gått åtta år och man kan konstatera att läget har förändrats både vad gällande uttalad efterfrågan av yrkesrollen men även intresset av en offentligt finansierad trafikflygarutbildning från flygbolagens sida. Flygbolagen menar att kvaliteten på de studerandes kunskaper, färdigheter och kompetenser som studerat på de offentligt finansierade trafikflygarutbildningarna är väldigt hög. De menar att det även hänger även ihop med att både vid antagning och urval säkerställs en hög lämplighet för att klara av sina studier men även att axla yrkesrollen vid avslutade studier.

Den nuvarande dimensioneringen bör bibehållas vilket innebär 40 studerandeplatser per år. Detta kan myndigheten ompröva vid behov.

4 Diskussion om finansiering av utbildning till trafikflygare

En utgångspunkt för en diskussion om finansiering av de offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningarna i yrkeshögskolan är 5 kap, 5 § i förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan. En yrkeshögskoleutbildning ska finansieras genom ett gemensamt samlat ekonomiskt ansvar mellan staten, arbetslivet och andra finansiärer. Andra finansiärer kan till exempel vara landstingskommunal verksamhet, kommuner eller EU finansiering.

En diskussion om hur finansieringen av de offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningarna fördelas mellan staten och andra finansiärer är intressant för den delen av regeringsuppdraget som handlar om att vid behov föreslå en reviderad begränsning av utgifter för statligt stöd för utbildningarna.

Det är med nuvarande styrning Myndigheten för yrkeshögskolan som beslutar om nivån på ersättningen till anordnarna. Detta kapitel visar på de möjligheter som myndigheten har att fatta beslut om.

Vid en jämförelse av graden av medfinansiering mellan trafikflygarutbildningarna och yrkeshögskoleutbildningar inom andra utbildningsområden kan myndigheten konstatera att det föreligger stora skillnader. Medan utbildningar inom andra utbildningsområden generellt sett har en medfinansieringsgrad på 30–50 procent¹³ ligger de pågående trafikflygarutbildningarna på ca 10 procent. Detta enligt insänd ekonomisk information.

Det statliga stödet på 800 000 kronor per studerandeplats som initialt var det belopp som beviljades till de offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningarna inom yrkeshögskolan har justerats upp en gång. Justeringen var 1,9 procent eller 15 200 per studerandeplats och utgick från inflationsutvecklingen.

Med hänvisning till detta kan en diskussion om finansieringen av de offentligt finansierade trafikflygarutbildningarna för ett 10 års perspektiv utgå från en bedömning om framtida inflationsutveckling. Riksbankens inflationsmål på runt två procent per år används som referens.

Med hjälp av nedanstående tabell för myndigheten en diskussion om hur olika finansieringsalternativ påverkar de olika finansiärernas åtagande.

¹³ Excelfil "Ekonomi ansökningsomgång yrkeshögskolan 2017

År	Statligt stöd per studerandeplats, kronor
2018	815 200
2019	831 504
2020	848 134
2021	865 096
2022	882 396
2023	900 042
2024	918 042
2025	936 402
2026	955 130
2027	974 232

Tabell 1: Statligt stöd per studerandeplats uppräknat med en genomsnittlig inflation på 2 procent per år.

Automatisk justering av det statliga bidraget varje år

Ett alternativ är att både för redan beviljade yrkeshögskoleutbildningar och de utbildningar som kommer att beviljas framåt i tiden, en modell används som går ut på att med automatik justera upp det statliga stödet varje år enligt ovanstående tabell, med möjlighet att givetvis arbeta med en annan procentuell uppräkning av beloppet. Det huvudsakliga finansieringsansvaret ligger kvar på staten vid oförändrad balansomslutning vad gäller kostnader för genomförandet av utbildningen.

Genomsnittlig justering av det statliga bidraget under 10 års perioden

Ett annat alternativ är att för redan beviljade utbildningsomgångar och kommande beslut för trafikflygarutbildningarna besluta att det statliga stödet beviljas med ett genomsnittligt belopp, till exempel det uppräknade beloppet för år 2022 eller 2023 enligt tabell 1. Det beloppet får gälla under kommande 10 årsperiod. Med utgångspunkt från en oförändrad balansomslutning vad gäller kostnadsbildningen så kommer finansieringsansvaret, till skillnad från ovanstående alternativ fördelas mer lika mellan staten och arbetslivet samt andra finansiärer.

Statliga bidraget ligger kvar på nivån 815 200 kronor per studerandeplats

Ett tredje alternativ är att låta det statliga stödet ligga kvar på 815 200 kronor under hela 10 årsperioden och lägga över hela ansvaret för den kommande kostnadsutvecklingen på arbetslivet och andra finansiärer som medfinansierar utbildningarna.

Ökad grad av medfinansiering från arbetslivet och andra finansiärer

Ett fjärde alternativ är att arbetslivet och andra finansiärer medfinansierar till exempel 30 procent av den totala kostnaden per studerandeplats. Ett argument för detta alternativ är att arbetslivet och andra finansiärer i nuläget, har en låg medfinansieringsgrad. Som nämndes ovan ligger andra yrkeshögskoleutbildningar på en medfinansieringsgrad på 30–50 procent medan arbetslivet kopplat till trafikflygarna hamnar på ca 10 procent av totalkostnaden för genomförande av en utbildning.

Om myndigheten utgår från en totalkostnad inklusive medfinansiering på 896 000 kronor, för en kvalificerad yrkeshögskoleexamen på 500 yrkeshögskolepoäng innebär en 30 procentig medfinansiering från icke statliga finansiärer 268 800 kronor per

studerandeplats. Totalkostnad efter avdragen medfinansiering blir 627 000 kronor per studerandeplats. 188 000 kronor eller 23 procent av det nuvarande statliga stödet per studerandeplats med 815 200 kronor finansieras istället av icke statliga finansärer. Med denna reduktion av det statliga stödet per studerandeplats finns alternativet att antingen minska det totala statliga stödet för trafikflygarutbildningarna eller att öka antalet studerandeplatser på de offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningarna inom yrkeshögskolan. Observera att exemplet gäller de trafikflygarutbildningarna där Myndigheten för yrkeshögskolan beviljar statligt stöd till utbildningsanordnare som genomför avgiftsfria trafikflygarutbildningar.

Beroende på grad av medfinansiering från icke statliga finansärer, utöver det fasta statliga bidraget enligt ovan fyra alternativ kan olika utvecklingsmöjligheter för utbildningen utifrån arbetslivets kompetensbehov bli aktuella i ett läge med ökat finansieringsutrymme.

5 Långsiktigt behov av offentligt finansierad grundläggande utbildning till trafikflygare inom yrkeshögskolan

Myndigheten för yrkeshögskolan gör bedömningen att antalet studerandeplatser på den offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningen i yrkeshögskolan som är avgiftsfri för den studerande bibehålls. Det innebär att utbildningen kan examinera och försörja arbetslivet med 40 trafikflygare per år.

Myndigheten kan konstatera att flygbolagen och Svenska Pilotföreningen har olika uppfattningar om vilket långsiktigt behov av trafikflygare som finns. Myndigheten menar att en bidragande orsak till detta kan vara att det inom branschen inte finns någon gemensam definition som tydligt talar om vilka kriterier som gäller för bestämmande av en trafikflygares landstillhörighet vad gäller tjänstgöring.

En annan orsak kan vara att det inte finns någon gemensam statistik som på ett tydligt sätt visar det aktuella utbudet av trafikflygare. Flygbolagen och Svenska Pilotföreningen har sina egna statistikällor vilket kan ge olika resultat, vad gäller arbetslöshetsnivån inom branschen.

De gällande beslut som är fattade av myndigheten är att det i genomsnitt kommer att avslutas ett 70-tal studerande per år de närmaste fem åren. Siffran inkluderar de studerandeplatser på den grundläggande offentligt finansierade trafikflygarutbildningen, yrkeshögskoleutbildningar med enbart studiestöd samt studerandeplatser inom KKVf.

Flygbolagen samt Svenska Pilotföreningen uttrycker att kvalitén vad gällande de studerandes kunskaper, färdigheter och kompetenser efter avslutade studier när det gäller den offentligt finansierade trafikflygarutbildningen är väldigt hög. De uttrycker även att rättssäkerheten vad gällande antagning och urval gör att de studerande som är bäst lämpade att dels klara av sina studier men även att axla yrkesrollen vid avslutade studier är att föredra när det gäller den grundläggande offentligt finansierade trafikflygarutbildningen. Utöver det menar de att det faktum att utbildningarna är kostnadsfria för de studerande bidrar till en breddad rekrytering så studerande får chansen att utbilda sig till trafikflygare vilket gynnar både individ, branschen och samhället.

Myndigheten gör bedömningen att dimensioneringen av studerande på den offentligt finansierade grundläggande trafikflygarutbildningen inom yrkeshögskolan bör vara 40 studerandeplatser per år.

6 Styrning av myndigheten

Myndigheten vill i detta sammanhang också lämna förslag om hur styrningen av myndigheten, när det gäller trafikflygarutbildningen, kan utvecklas. Resonemanget är avgränsat till att gälla utbildning med statsbidrag.

Myndigheten får idag i regleringsbrevet en samlad budgetram för alla utbildningar inom yrkeshögskolan och inom konst- och kulturutbildningar. Av samma brev framgår ett takbelopp totalt för alla konst- och kulturutbildningar och ett för trafikflygarutbildningar. Budgetramen är drygt två miljarder kronor och kommer inom fem år att öka till drygt 3 miljarder kronor enligt riksdagsbeslut. Takbeloppet för konst- och kulturutbildningar är cirka 160 miljoner kronor och för trafikflygarutbildningar 40 miljoner kronor. I regleringsbrevet framgår också vilka bemyndiganderamar som gäller för de kommande åren. Utifrån denna styrning har myndigheten att besluta om vilka utbildningar inom yrkeshögskolan som får bedrivas, antal platser per utbildning, antal starter och ersättningsbeloppens storlek. Utgångspunkter för myndighetens beslut är gällande förordningar, och främst handlar prövningarna om att tillgodose arbetslivets kompetensbehov. Myndigheten får också använda budgetramen för att utbetala statsbidrag till utbildningsanordnare för behörighetsgivande förutbildning, enstaka kurser, särskilt pedagogiskt stöd och svenska med yrkesinriktning inom yrkeshögskolan. Genom att besluta om längre och högre bemyndiganderamar har riksdag och regering givit möjlighet för myndigheten att besluta om att utbildningar kan finnas längre tid i yrkeshögskolan, jämfört med tidigare. Regeringen har således hittills valt att inte mer detaljerat styra myndighetens beslut om antal platser, antal utbildningar, antal anordnare och ersättningsbelopp eller andelar till behörighetsgivande förutbildningar, enstaka kurser med mera.

Under 2012–2016 styrde regeringen myndighetens arbete med trafikflygarutbildning mer detaljerat. Av regleringsbrevet framgick den högsta kostnaden för en årsplats, den högsta totala kostnaden för en utbildningsplats och det högsta antalet årsplatser. Regeringen har således tidigare gjort bedömningen att styrningen av dimensionering och ersättning för trafikflygarutbildning bör styras mer detaljerat än för övriga delar av yrkeshögskolan. Den styrning av trafikflygarutbildningen som fortfarande avviker från styrningen av andra utbildningar är takbeloppet.

Myndigheten har i sitt arbete med trafikflygarutbildningarna hittills valt att öppna en särskild ansökningsomgång, det vill säga endast avsedd för trafikflygarutbildning. Myndigheten fattar, efter prövning av inkomna ansökningar, beslut om vilken utbildningsanordnare som ska få bedriva utbildning samt antal platser och starter inom ramen för villkoren i regleringsbrevet. Endast anordnare som är godkända av EASA kan bli godkända för utbildning inom yrkeshögskolan. Hittills har myndigheten fattat beslut om fyra starter per utbildning och bibehållit den ersättningsnivå som framgick av tidigare regleringsbrev. Under utbildningen betalas statsbidraget ut mot rekvisition med grund i antal aktiva studerande.

Myndigheten för yrkeshögskolan ska enligt instruktion och förordning svara för att inom yrkeshögskolan analysera behov av utbildningar och att pröva inkomna ansökningar samt att besluta om ersättningsbeloppens storlek med mera. Det är rimligt att anta att myndigheten kan utföra alla de uppgifterna också för trafikflygarutbildningen. I det ingår att myndigheten regelbundet bedömer arbetslivets kompetensbehov och justerar dimensioneringen av utbildningar både uppåt och nedåt. Det talar emot behovet av ett takbelopp för en av utbildningsinriktningarna, trafikflygarutbildningen. Det enda argumentet som talar emot att takbeloppet tas bort är att regeringen vill ha en begränsning av kostnaden för just trafikflygarutbildningen. Myndigheten bedömer att denna detaljstyrning bör omprövas.

Källförteckning

Rapporter

CAE. *Airline Pilot Demand Outlook – 10 year view, 2016*

Boeing. *Current Market Outlook – 2017-2036, 2016*

IATA. *Future of the Airline Industry 2035, 2017*

Föreningen Svenskt Flyg. *Så lyfter vi Sverige – en framtidsagenda för flyget, 2014*

EU kommissionen. *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2016 – Final Report, 2017*

Transportstyrelsen. *Prognos 2018-2024 – Trafikprognos för svensk luftfart, 2018*

Föreningen Svenskt Flyg. *Sverige inom räckhåll, 2012*

Myndigheten för yrkeshögskolan, återrapporering 2010, *Konst, kultur, hantverk och flyg lyfter i yrkeshögskolan,*

Regeringsbeslut

Näringsdepartementet. *En svensk flygstrategi – en framtidsagenda för flyget, 2017*

Näringsdepartementet. *Sveriges exportstrategi, 2015*

Näringsdepartementet, *Nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020, 2015*

Näringsdepartementet. *Smart industri – en nyindustrialiseringsstrategi för Sverige, 2015*

Offentliga utredningar

SOU 2008:29. *Yrkeshögskolan – För yrkeskunnande i förändring*

Övrigt

Flygtorget. www.flygtorget.se

Svensk Pilotförening. www.swealpa.se/news

Intervju med Primera Air den 16 april 2018

Intervju med SAS den 24 april 2018

Intervju med NextJet den 2 maj 2018

Intervju med BRA den 3 maj 2018

Intervju med Norwegian den 9 maj 201

Bilaga 1 - Behov/efterfrågan av trafikflygare 2017-2027 –

Frågeställningar

Drivkrafter

Efterfrågan på flygplan

Utbildningsorganisationen CAE menar i sin rapport "Airline Pilot Demand Outlook, a 10 year view" att tillväxten i antal passagerare under närmaste 10 års perioden, kommer att bli ca 4,2 procent per år. Detta innebär att det totala antalet passagerare 2027, kommer att ligga på ca 4,8 miljarder passagerare – ett tillskott från dagens läge med ca 1,6 miljarder passagerare. Eftersom flygbolagen har en mycket hög beläggningsgrad i dag på sina flygplan, har flygbolagen placerat ett stort antal order för den nya generationen flygplan. Prognosen är att antal kommersiella flygplan kommer att öka med ca 12 000 till totalt 37 000 flygplan.

Hur bedömer ni realiteten i denna prognos?

Vilken påverkan får denna prognos på den svenska flygmarknaden i form av ökat antal passagerare? Andelen ersättningsinvesteringar och expansionsinvesteringar av flygplan?

Hur flygplanen bemannas eller förhållandet piloter per flygplan

Enligt CAE:s rapport "Airline Pilot Demand Outlook, a 10 year view" så kan förhållandet piloter/flygplan delas in i tre olika flygplanstyper – "Regional aircraft", "Narrow-body jets" samt "Wide-body jets". För "Regional aircraft" är förhållandet piloter/flygplan 10 piloter. Det genomsnittliga antalet piloter för "Narrow-body jets" är 11 samt för "Wide-body jets" visar siffran 16 piloter.

Vilken typ av flygplan är det mest troligt att piloter/trafikflygare utbildade i Sverige kommer att bemanna?

Pensioneringar/Ersättningsanställningar

CAE:s rapport beskriver att under de senaste 15 åren har det varit ett stort inflöde av yngre piloter/trafikflygare på den europeiska marknaden. En orsak kan vara den kraftiga expansionen av lågprisflygbolag. En annan orsak är att många erfarna piloter/trafikflygare har fått anställning i de snabbt växande marknadsregionerna Mellan Östern och Asien-Pacific.

En prognosbedömning från er sida hur ersättningsanställningarna på den svenska pilot/trafikflygarmarknaden kan se ut under de närmaste 10 åren?

Hur många piloter/trafikflygare går i pension under tidsperioden?

Andra orsaker till att piloter/trafikflygare lämnar branschen? Arbetslöshet?

Motkrafter

Vilka omvärldsfaktorer/motkrafter kan störa de tre drivkrafter som skapar efterfrågan på trafikflygare/piloter. Nedan beskrivs 8 faktorer som mer eller mindre kan påverka efterfrågan.

Infrastruktur

Det är viktigt att flygbranschen har ett fungerande samarbete med de aktörer som sköter stadsplanering. För att flyget ska kunna utvecklas på ett bra sätt måste även infrastrukturen i form av flygplatser, transportsystem till och från flygplatsen samt andra logistiktjänster fungera på ett bra sätt. Även avgiftssystemen till flygplatser måste vara konkurrenskraftiga med andra länder tex. Finansieringslösningar måste finnas etc.

Er bedömning om infrastrukturfrågor kan vara en motkraft som påverkar aktuella prognos?

Handelskrig

Det finns tydliga indikationer på att ett förestående handelskrig kan bli verklighet (ståltullar. America first mm). De flesta av världens länder menar att ett handelskrig kommer att ge återverkningar på den ekonomiska tillväxten. Sverige som ett exportberoende land kan komma att få stora problem om ett handelskrig bryter ut.

På vilket sätt kommer ett eventuellt handelskrig att påverka den prognos som CAE beskriver i sin rapport?

Flygskatt

Sverige inför en flygskatt från den 1 april 2018. Kritiker menar att en flygskatt kommer att påverka negativt tillväxten och regional utveckling samt att skatten inte ger speciellt stora bidrag till en bättre miljö.

Vilken påverkan tror ni en flygskatt kommer att få på en långsiktig efterfrågan av trafikflygare/piloter?

Hållbarhet och miljöpåverkan

Den samlade globala flygbranschen har genom Air Transport Action Group (ATAG) enats om en så kallad "four-pillar strategy" för hur man på ett kraftfullt och gemensamt sätt ska nå klimatmålen till 2050. Detta ska kunna ske genom investeringar i teknik (lättare flygplan, bättre aerodynamik och effektivare motorer), effektivare infrastruktur (rakare flygvägar, bättre flygledningssystem och kollektiva transportmedel till och från flygplatserna), smartare flygtrafik (optimering av varje enskild flygning från gate till gate för att minimera utsläpp mm) samt ekonomiska och marknadsmässiga styrmedel (globalt marknadsbaserat system för att sätta ett tydligt tak för flygets samlade utsläpp).

Tror ni att ovannämnda aktiviteter kommer att kunna introduceras och bli verklighet i en takt som inte skapar motiv för ytterligare skattepålagor från politiken, som teoretiskt skulle kunna bli en mindre efterfrågan på trafikflygare/piloter?

Teknologi/automation

Enligt CAE:s rapport förväntas automation av olika arbetsuppgifter inom transport och logistikområdet ha mycket tydlig påverkan på området. Tex pratas det om pilotlösa flygplan.

Hur ser ni på utvecklingen inom flygbranschen vad gäller automation och på vilket sätt kan det påverka efterfrågan på trafikflygare/piloter?

Oljepriser kontra förnybara energislag

Hur ser ni på oljeprisets mycket markanta påverkan på flygets kostnader som en negativ påverkan på efterfrågan på trafikflygare/piloter?

Kan förnybara energislag få en roll de närmaste 10 åren eller blir det oljeprisets osäkra utveckling som kommer att styra kostnaderna för flyget?

Stängda gränser och en pyrande nationalism

Ökade gränskontroller och krav på visum för att få inresetillstånd till länder kopplat till en ökad nationalism i världen (tex handelshinder) blir en stängd värld.

I vilken omfattning får denna motkraft påverka på efterfrågan på trafikflygare/piloter

Säkerhetskontroller

Tror ni att kravet på ökade säkerhetskontroller för att branschen ska kunna hålla jämna steg med terrorismen kommer att få en negativ påverkan på flygets utveckling dvs efterfrågan på trafikflygare/piloter?

En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

Januari 2017 presenterade regeringen en svensk flygstrategi. Fokusområden i strategin är "Tillgänglighet inom Sverige och internationellt", "Stärk Arlanda flygplats som nav och storflygplats", "Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska", "Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk", "Rättvisa villkor och sund konkurrens" samt "En forskningsstark och innovativ flygindustrination".

Hur ser ni på innehållet i strategin med hänvisning till efterfrågan på trafikflygare/piloter?
Kan strategin bidra till en positiv utveckling gällande efterfrågan på trafikflygare/piloter?

Bilaga 2 – Ekonomisk redovisning faktiska kostnader

Faktiska kostnader för senast genomförda utbildningsomgången per studerande – Trafikflygarutbildning, dnr: YH 2013/763, omgång 2

Instruktioner för ifyllande av tabellen

Uppdelningen i kostnadsposter utgår från den budget ni lämnade in i samband med ansökan.

För att få nettokostnaden per studerande efter avdrag för eventuella intäkter och medfinansiering räcker det att dela med antalet beviljande studerandeplatser enligt beslut.

Med medfinansiering exklusive statliga bidrag menas finansiering från arbetslivet (LIA, ledningsgruppsarbete, seminarier etc) samt från andra privata eller offentliga aktörer.

Vi har förståelse om ert bokföringssystem inte är exakt upplagt som den budget ni lämnade in i samband med ansökan men försök i möjligaste mån att lägga beloppen i rätt kolumn.

Avviker er bokföring markant från uppdelningen i tabellen kan ni sända in en reviderad specifikation utgående från er struktur i bokföringssystemet men i det fall vill vi att ni ska bryta ner kostnaderna så mycket som möjligt i olika delposter i kostnadsavsnitten "Kostnad för undervisningen", "Kostnad för lokaler" samt "Övriga driftskostnader", samt att ni får med beloppet för eventuella intäkter och medfinansiering.

Kostnad för undervisningen	Belopp SEK
Lärare/instruktörer	
Föredrag/seminarier från arbetslivet	
Utbildningsledare	
Konsulter för undervisningen	
Undervisningsmaterial – för utbildningen	
TGL Host Airline (12 studs/stu)	
Bolagskurser	
Handledarkurser för LIA	
Ledningsgruppsmöten – för förlorad inkomst	
Kostnad för lokaler	
Kontor	
Hangar	
Övriga driftskostnader	
OH kostnader, administration, ekonomi delade tjänster	

Resor	
Avskrivning flygplan	
Avskrivning inventarier	
Övriga simulatorkostnader	
Underhållskostnad för flygplan: tekniker, underhåll, reservdelar, bränsle (SEP)	
Totala kostnader	
Eventuella intäkter	
Medfinansiering exklusive statliga bidrag	
Nettokostnader per studerande efter avdrag för eventuella intäkter och medfinansiering	

Undertecknad intygar att de faktiska kostnader som redovisas i denna kostnads- och intäktsredovisning överensstämmer med uppgifter enligt företagets bokföringssystem.

Firmatecknare

Rätt kompetens i rätt tid.



Myndigheten för yrkeshögskolan

Myndigheten för yrkeshögskolan
Box 145, 721 05 Västerås, Sweden
www.myh.se