

Så får vi utländska talanger att stanna

KOMPETENS SAKNAS Bristen på högutbildad personal som ingenjörer och programmerare ökar i svenska företag. Vi måste därför i högre grad välkomna utländska studenter och underlätta för dem att arbeta i Sverige efter examen, skriver företrädare för Almega.

Stor brist på högutbildad och yrkeskunnig personal råder på arbetsmarknaden. En sektor som drabbas hårt är de kunskapsintensiva tjänsteföretagen. Där har antalet kvarstående lediga platser, det som brukar kallas för akut kompetensbrist, ökat till 12 000 det första kvartalet i år. Det rör sig främst om ingenjörer, arkitekter, programmerare och andra it-yrken. På längre sikt kommer underskottet öka, bara inom ingenjörsområdet har Prognosinstitutet gjort bedömningen att utbildningsunderskottet uppgår till cirka 51 000 personer år 2030.

SvD NÄRINGSLIV DEBATT

SvD Debatt, debatt@svd.se, Telefon 08-13 51 49
Redaktör Carina Stensson, Bitr redaktör Carl-Johan Bilkenroth
Webb: SvD.se/naringsliv/debatt, Twitter: twitter.com/SvDdebatt
Facebook: SvD Debatt

Utmaningen löses inte lätt genom mer utbildning, på grund av tiden, kostnaderna och svårigheten att påverka ungas utbildningsval. Lösningen som återstår är att öppna upp den svenska arbetsmarknaden för högutbildade från andra länder, något som uppmärksammas allt mer den senaste tiden. Sverige behöver bli mer attraktivt för internationell kompetens.

En väg in till den svenska arbetsmarknaden är via högre studier. I dag finns cirka 5 000 tredjelandsstudenter vid svenska lärosäten som finansierar sina studier ur egen ficka, sedan studieavgifter infördes

2010. Ett viktigt motiv för dem är möjligheten att få attraktiva jobb i Sverige efter studierna. Dessutom är det positivt för högskolesystemet med ett tillskott av studenter som ställer höga kvalitetskrav på utbildningen. Men regelverket för arbetskraftsinvandring är inte tillräckligt välkommande, och 9 av 10 reser hem igen efter fullgjorda studier. Av denna studentgrupp fick bara 419 personer uppehållstillstånd för arbete förra året, en halvering sedan 2013.

Studenterna har endast möjlighet att stanna och söka jobb i Sverige efter examen i sex månader, vilket är hälften av vad exempelvis motsvarande regelverk i Tyskland tillåter. Ett halvår är kort tid för någon som är ny på den svenska arbetsmarknaden.

Vistelsen i Sverige präglas dessutom av väntan på besked från myndigheterna. Studenterna måste först söka om uppehållstillstånd för studier, därefter uppehållstillstånd för att söka arbete, och sedan uppehållstillstånd för arbete. Detta samtidigt som handläggningstiderna är långa i varje steg, och gör att månader av väntan uppstår vid varje ansökningsfall. Dessutom är det ofta krångligt att bli folkbokförd vilket försvårar för möjligheten att få bankkonto och bostad. Om studenten missar att ansöka om uppehållstillstånd för arbete innan tillståndet för studier går ut, tvingas studenten resa hem.

Almega föreslår nu ett antal reformer som på relativt kort sikt skulle möjliggöra för betydligt fler utländska studenter att arbeta i Sverige efter sin utbildning.

1. Karriärcoachning, språkstöd och kontakter med arbetsgivare som praktik är nödvändigt för att öka



Månader av väntan uppstår vid varje ansökningsfall när studenter ansöker om olika uppehållstillstånd, skriver debattörerna. FOTO: BERTIL ERICSON/TT

möjligheterna till jobb efter studierna. Lärosätena bör ges resurser för att utveckla anpassat karriärstöd och ge fler kurser i svenska.

2. Regelverken och handläggningstiderna kopplade till studie- och arbetstillstånd samt möjligheterna att få ett personnummer behöver snabbas på.

3. Perioden då det är möjligt att stanna och söka jobb i Sverige efter fullgjorda studier bör förlängas till tolv månader.

4. Stipendier till internationella studenter är ett viktigt verktyg för attraktionskraften för Sverige som utbildningsland. Dagens system är i huvudsak kopplat till biståndspolitiken och mindre för att attrahera talanger. Stipendiesystemet bör byggas ut och i första hand riktas mot talanger.

Om Sverige ska klara den stora kompetensutmaningen framöver krävs en mer öppen och välkommande attityd till internationell kompetens. Att börja med att underlätta mer för inresande tredjelandsstudenter är en viktig första åtgärd.

ULF LINDBERG

näringspolitisk chef,
Almega



FREDRIK VOLTAIRE

näringspolitisk expert,
Almega



Diskutera artikeln på SvD Debatt på Facebook

Vill du veta när nya artiklar läggs ut på svd.se/debatt under dagen? Följ oss på Facebook så hittar du våra debattartiklar i ditt flöde. Här kan du också kommentera och diskutera aktuell debatt. Vår sida på Facebook heter: **SvD Debatt**

REPLIK

Stor osäkerhet kring magnetåg

Sverigeförhandlingen får ibland frågan varför vi inte förordar en svensk höghastighetsjärnväg med magnetåg (även kallat maglev). Höghastighetsbanor har i Sverige utretts sedan 1993 och ibland förs tanken fram att maglev skulle vara ett alternativ. Som professor Rune Wigblad lyfter fram i SvD den 20/8 finns det fördelar med den tekniken som exempelvis höga toppfarter och låga driftskostnader. Men det finns också nackdelar och stora osäkerheter.

Av Sverigeförhandlingens direktiv framgår tydligt att de nya höghastighetsjärnvägarna ska kunna integreras i det befint-

liga järnvägs- och transportsystemet. En svensk höghastighetsjärnväg med maglev skulle bli ett helt separerat järnvägs-system, utan kopplingsmöjligheter till dagens järnväg. Den höghastighetsjärnväg som nu planeras kan utnyttja befintliga spår och stationer i Stockholm, Göteborg och Malmö. Tågen kan också fortsätta norrut mot Arlanda, Uppsala och Gävle och direkt från Malmö mot Köpenhamn och vidare ut på det europeiska höghastighetsnätet. Det blir inte möjligt med maglev. Magnetåg planeras inte någonstans i Europa och ingår inte heller i några av EU:s transportplaner där utbyggnad av höghastighetsjärnvägar prioriteras.

Den nya järnvägen ska underlätta arbetspendling och skapa större arbetsmarknadsregioner.



Magnetåg i Shanghai. FOTO: AP

Utöver ändpunktstrafiken kommer höghastighetsjärnvägen också att trafikeras av snabb regional persontrafik (250 kilometer i timmen). Berörda kommuner och regioner ligger redan i startgroparna för att skapa utveckling också utanför de största städerna.

Ett 15-tal länder har i dag längre sträckor höghastighetsjärnväg och fler länder bygger. De flesta höghastighetstågen kör sällan snabbare än 300 kilometer i timmen. I Sverige plane-

rar vi nu för tåg som ska gå i 320 kilometer i timmen.

Trots att maglevtekniken funnits länge är den fortfarande relativt oprövad för långa sträckor och höga hastigheter. Det finns i dag inget system för magnetåg i stor skala som tagits i drift, vilket gör att det saknas erfarenhet. Därtill är osäkerheten om utredningstid, byggtid, investerings- och driftskostnader betydande.

I exempelvis den stora satsning som Kina gör på ny höghastighetsjärnväg väljer man att inte gå vidare med magnetåg. Prov med maglev har också utförts i både Tyskland och England, men har inte fått någon fortsättning.

Det enda undantaget är Japan där man i det mycket befolkningstäta området Tokyo-Nagoya-Osaka, med ett passa-

gerunderlag på cirka 50 miljoner personer, väljer att komplettera nuvarande höghastighetståg med maglev. Den beräknas vara klar 2045.

Sveriges järnvägssystem är överbelastat och föråldrat. Vi behöver ny kapacitet i dag. För de höghastighetsjärnvägar som planeras nu är maglev inte något alternativ. Det finns däremot inget som hindrar att Sverige i en framtid utreder maglev vidare för provdrift av en kortare sträckning.

HG WESSBERG

förhandlare
Sverigeförhandlingen



CATHARINA HÅKANSSON BOMAN

förhandlare
Sverigeförhandlingen



SvD

Chefredaktör och ansvarig utgivare Fredric Karén fredric.karen@svd.se **Redaktionschef och stf ansvarig utgivare** Maria Rimpi maria.rimpi@svd.se **Tf chef SvD Näringsliv** Gunvor Frykholm gunvor.frykholm@svd.se **Administrativ redaktionschef och stf ansvarig utgivare** Niklas Kierkegaard niklas.kierkegaard@svd.se **Verkställande direktör** Gunilla Asker gunilla.asker@svd.se **Kommunikationschef** Björn Hygstedt bjorn.hygstedt@svd.se **ANNONSERA Företag** 08-13 50 00 Fax 08-13 51 13 annonsbokning@svd.se **Privat** 08-13 00 10, fax 08-13 51 13, privatannonser@svd.se **KONTAKT E-post** naringsliv@svd.se **Växel** 08-13 50 00 **Postadress** SvD, 105 17 Stockholm **Besöksadress** Västra Järnvägsgatan 21 **Ny prenumeration** 08-618 02 20 eller på SvD.se/prenumerera **Prenumerationsärenden** 08-618 02 20 eller på SvD.se/kundservice SvD ansvarar ej för insänt, ej beställt material. **Tryck:** V-TAB Göteborg och Södertälje © 2016

SvD Näringsliv i sociala medier →



Följ oss för snabb nyhetsuppdatering, analyser och lästips.

twitter.com/SvDNaringsliv
facebook.com/svd.naringsliv
instagram.com/svdnaringsliv