

Sammendrag

Smart mobilitet og smart næringsliv

TØI rapport 1695/2019

Forfattere: Bjørn Klimek, Jørgen Aarhaug, Tale Ørving, Frants Gundersen
Oslo 2019 40 sider

Transisjonsprosessen til smart mobilitet i Norge vil være avhengig av utvikling av nytt næringsliv innenfor bærekraftige sektorer i hele landet som er i stand til å skape sysselsetting. Bærekraftig betyr i denne sammenheng også at de nye næringene som forventes å vokse fram klarer å konkurrere på den globale arenaen for nye og smarte transportteknologier og -løsninger. Norge har historisk sett vist å kunne utvikle internasjonalt konkurransedyktige sektorer som for eksempel innen maritim sektor eller olje- og energirelaterte næringer. Dette er næringsutvikling som i ettertid framstår som utvikling av komparative fortrinn, basert på Norges naturgitte forutsetninger. Det er ikke like åpenbart og naturlig å se tilsvarende fortrinn for Norge innen smart mobilitet. Innen smart mobilitet framstår Norge i dag som godt stilt, men ikke vesentlig bedre stilt enn andre sammenlignbare land.

Om å identifisere transportrelatert næringsliv i Norge

Denne rapporten er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Norges forskningsråd (NFR). Oppdraget er delt i to rapporter og det foreliggende dokumentet utgjør del 2. Del 1 ble publisert i desember 2018 (Klimek mfl. 2018). Rapportene bør ses i sammenheng, det finnes derfor et kort sammendrag av del 1 i kapittel 1.2 i denne rapporten. Utredningene er utarbeidet for at NFR skal bruke analysene i strategiprosessen Transport21, som har som formål å utforme en framtidig forskningsstrategi på transportområdet i Norge. Disse rapportene gir blant annet sektorrepresentanter fra norsk transport en direkte stemme inn i denne prosessen. Dette er gjort gjennom intervjuer med 27 fagekspert i norsk transport. I denne rapporten (del 2) analyserer vi nå i all hovedsak to fokusgruppediskusjoner med hovedtema om næringsutviklingsmuligheter. I analysene er intervjumaterialet støttet av næringsrelatert statistikk.

SSBs næringsstatistikk for norsk transportsektor

Det er vanskelig å kartlegge næringsutviklingsmuligheter innen transport på basis av SSBs standard næringskoder. Mange av de mest interessante innovasjonsaktiviteter og nye start-up selskaper er plassert under næringskoder som ikke lar seg tydelig knytte til transportrelatert virksomhet. Et eksempel er det kjente norske selskapet Q-Free som i SSBs database er kategorisert under næringskode SN 62.010 (Programmeringstjenester). Statistikken er derimot godt egnet til å tegne den nasjonale og fylkesvise situasjonen for 'tradisjonell' transportvirksomhet. I datasettet kan 8,9 prosent av all sysselsetting i Norge relatertes til transportsektoren. Det er de fire store fylkene; Oslo, Akershus, Hordaland og Rogaland hvor flest mennesker er sysselsatt i transportsektoren. Godstransport, tjenester og persontransport står for de fleste virksomheter og igjen er det de samme fire fylker som har flest transportrelaterte virksomheter.

Forskningsrådets database for SkatteFUNN

Forskningsrådets database for SkatteFUNN gir et innblikk i FoU aktivitet som kan knyttes til transportsektoren. For perioden 2014 – 2018 ser vi at virksomheter fra Oslo står for de fleste søknadene. De fleste prosjektene er meldt inn under kategoriene godstransport, persontransport og veitransport. Det viser seg at noen av de mest aktive virksomhetene under transportrelatert SkatteFUNN, som åpenbart driver innovasjoner innen norsk smart mobilitet, ikke fanges opp av SSBs næringsstatistikk. Dette illustrerer at det er vanskelig å fange opp morgendagens næringsvirksomheter innen transport med eksisterende statistikk.

Funn fra to fokusgruppediskusjoner

For å identifisere næringsutviklingsmuligheter innen norsk transport, har vi gjennomført to separate fokusgruppediskusjoner med representanter fra norsk transportsektor. Fra disse diskusjonene har vi identifisert fire argumentasjonslinjer som har blitt diskutert.

Argumentasjonslinjer	Kort beskrivelse
Næringsstruktur i dag	- Det eksisterer mye detaljkunnskap om enkeltstående innovasjoner og start-ups, men det ser ut å være vanskelig å tegne et systematisert bilde av framtidige næringsmuligheter.
Forventninger framover / komparative fortrinn	- Vi identifiserer en felles forståelse om sektorer som anses å ha potensial framover. Denne argumentasjonen bygger på tanken om komparative fortrinn. Sektorer som nevnes er: maritim, infrastruktur (veibygging/ tunneler), Energi og kraft, kunnskap og teknologi.
Fra start-up til scale-up	- Det er identifisert utfordringer for norske start-ups med å vokse i det norske markedet. Byene blir fort for små og transportetterspørselen for lav til å kunne skalere opp en innovasjon fra et start-up selskap Det er identifisert utfordringer med å få tak i risikokapital.
Politiske rammebetingelser	- Det er identifisert behov for å systematisere og kartlegge Norges innovasjons- og næringspotensialet innen transport og slik kunnskap må gå inn i samlende politiske initiativer.

Argumentasjonslinje 1 er at det er vanskelig å identifisere relevant næringsliv med potensial framover i smart mobilitet. Det er mye detaljrik kunnskap om enkeltstående innovasjoner, men det mangler en overgripende forståelse. Argumentasjonslinje 2 fremstår som klarere. Det er en mer systematisert forståelse blant fagekspertene om framtidige muligheter innen norsk smart mobilitet og disse refleksjonene baseres på tanken om komparative fortrinn. Sektorer med potensial som nevnes særlig er maritim, infrastruktur (veibygging/ tunneler), energi og kraft, kunnskap og teknologi . Det anses likevel å være komplekst å identifisere slike fortrinn. Argumentasjonslinje 3 viser til at det var tydelig enighet blant noen start-up selskaper under diskusjonene om at det fort kan bli en utfordring å oppskalere innovasjoner innen smart mobilitet i Norge . Her trekkes det fram at norske byer fort oppleves som for små til å teste og pilotere løsninger i større skala. Den fjerde argumentasjonslinjen handler om politiske rammebetingelser for omstilling til smart

mobilitet. Det identifiseres gjentakende referanser til politikkkutforming på feltet og behov for hele tiden å tilpasse rammebetingelsene. Denne diskusjonen strekker seg over hele bredden og det etterspørres en mer systematisert og målrettet politikkkutforming for overgang til smart mobilitet i Norge.

Anbefalinger til Transport21

Vi trekker fram følgende anbefalinger om framtidige forskningssatsinger til NFRs strategiprosess med bakgrunn i innspill fra gruppediskusjonene om næringsutviklingsmuligheter.

Anbefalinger	Kort beskrivelse : Framtidige forskningssatsinger bør:
1.	Bidra til å systematisere og kartlegge dagens kunnskapsstatus om næringsstruktur på transportfeltet. Det er også behov for å forstå hvordan relaterte næringer, som ikke tilhører tradisjonelt transportrelatert næringsliv, kan identifiseres. Det er også behov for å forstå hvordan relatert næringsliv bidrar til omstilling i transportsystemet.
2.	Bidra til å identifisere og systematisere teknologier, selskaper, miljøer og nisjer i Norge, som kan ha komparative fortrinn i det globale markedet for smart mobilitet. Dette inkluderer å finne ut av om Norge kan ta ledende posisjoner innenfor transportsektoren eller om 'relaterte nisjer med lokalt preg' kan være en mer realistisk næringsstrategi framover. Slik forskning må også kartlegge hvordan Norge kan overføre kunnskap fra sterke eksisterende sektorer.
3.	Bidra til å utvikle en strategi for internasjonal samhandling og kunnskapsoverføring. En slik strategi må forholde seg til FoU strategier for inn- og utenlandsk innovasjonsaktivitet. Det er også behov for å forstå samhandling og nisjestrategier ved lokalt samarbeid med globale aktører.
4.	Bidra til å forstå vekstbetingelser for norske start-ups innen transportsektoren. Det er behov for å forstå hvordan et lite marked og byer med begrenset størrelse påvirker oppskaleringmulighetene for selskaper innen smart mobilitet. Det er også behov for å forstå de økonomiske rammebetingelsene for start-up selskaper i Norge. Risikokapital og konservativ rolleforståelse i samarbeid mellom unge og etablerte selskaper må forstås bedre.
5.	Framtidige forskningssatsninger bør bidra til å forstå de politiske rammebetingelsene for omstilling til smart mobilitet. Dette gjelder hele spekteret av politikkområder som kan påvirke omstillingsprosessen.