



TRENDSPANING

inom transport & logistik

Varför Unionen trendspanar

Unionens målsättning är att skapa utveckling, trygghet och glädje i arbetslivet för förbundets medlemmar. För att göra det behöver förbundet vara uppmärksamt på hur arbetslivets förutsättningar förändras. På arbetsplatsen, för branschen där företaget är verksamt och för hela samhället.

Att genomföra trendspaningar är ett sätt för Unionen att uppmärksamma och försöka förutse förändringar, i detta fall med fokus på transport & logistikbranschen. Genom att identifiera trender av betydelse för branschen kan Unionen ge relevanta förslag på hur politik som påverkar den bör förändras. Trendspaningen ger även underlag för att utveckla de kollektivavtal som förbundet förhandlar fram, samt till att anpassa innehållet i det medlemskap som förbundet erbjuder tjänstemännen i transport & logistik.

Skriften baseras på en trendspaning genomförd i november 2012 med teknikkonsultföretaget WSP och Unionens förtroendevalda i företag från olika delar av Sverige, verksamma inom olika delar av transport & logistikbranschen. Sammantaget har deltagarna en bred och djup kunskap om och erfarenhet av de förutsättningar som påverkar branschen. Förhoppningen är att skriften ska öka läsarens kunskap om de viktigaste trenderna för transport & logistikbranschen och de förändringar som dessa kan komma att föra med sig under de kommande åren.

Författare är Jon Tillegård och Emma Tjärnback, båda utredare på Unionens enhet för politik, opinion och påverkan.

Trender inom transport & logistikbranschen

Nedan redogörs för de mest betydelsefulla trender som enligt Unionen kommer att påverka transport & logistikbranschen de närmaste åren. Först redovisas de säkra trenderna, därefter de mer osäkra. I detta ingår även att konsekvenserna av (primärt de säkra) trenderna beskrivs, från olika utgångspunkter: såväl för företagen som för Unionens medlemmar och förtroendevalda i företagen och i vissa fall även för Unionen som förbund.

Det kan vara svårt att dra gränserna mellan olika trender. Det handlar sällan om vattentäta skott emellan utan snarare om olika grader av ömsesidig påverkan. Inte minst har många av de nedan beskrivna trenderna ett och samma bakomliggande ursprung som driver dem. De är konsekvenser av globaliseringen, benämningen på en ständigt ökande världshandel och rörlighet även för människor och information som i sig utgör en megatrend med enorma följdverkningar.

Den indelning i trender och konsekvenser som görs nedan går alltså att diskutera. Sammantaget ger de dock förhoppningsvis en god bild av de viktigaste förändringar som transport & logistikbranschen står inför.

Säkra trender

Dessa trender bedömdes vid Unionens trendspaning vara både säkra i sin riktning och betydelsefulla för branschen.

Industrins växlingar ger ökade krav på snabb omställningsförmåga

Efterfrågan från kunderna på transport & logistikbranschens tjänster växlar allt snabbare. Konjunktoren i viktiga exportländer, råvarupriser, arbetskraftskostnader i konkurrentländer till Sverige och den svenska kronans värde kontra utländska valutor är alla faktorer som påverkar den svenska industrin kraftigt och i snabb takt. Därmed påverkas i förlängningen även behovet av transporter.

Hög omställningsförmåga blir allt viktigare. Det betyder att snabbt kunna minska eller öka kapaciteten, både gällande personal och gällande transportmedel. Större inslag av inhyrd personal kan bli en följd, med risk för ökat tryck för försämrade arbetsvillkor och förändrade (-sämrade) möjligheter för facklig organisering på arbetsplatserna. Se vidare om detta under trenden *Den svenska modellen under ökat tryck*.

Tjänstemännens 24/7-arbetsliv breder ut sig

Redan idag är branschen aktiv dygnet runt i bemärkelsen att transportverksamheten pågår utan uppehåll för kvällar, nätter eller för den delen för helger. Trenden är dock att även tjänstemännen allt mer förväntas vara tillgängliga för sina kunder dygnet runt. En form av flytande skiftarbete blir allt vanligare, där successiva passbyten sker under dygnet istället för att hela skifteslag byter av varandra.

Trenden är delvis en följd av att allt fler kunder och leverantörer finns i andra tidszoner än den svenska, men delvis också en följd av att det svenska samhället i stort blir allt mer dygnet

runt-aktivt. Denna utveckling möjliggörs också av att tekniken gör tjänstemännen allt mindre bundna till kontoret för att utföra sitt arbete.

För tjänstemännen finns det risker förknippade med att arbetet förläggs även till kvällar, nätter och helger. Utökad tillgänglighet för arbetsgivaren kan leda till ett sämre socialt liv, riskerar att försämra arbetsvillkor, öka inslaget av ensamarbete, leda till en ökad arbetsbörda. Sammantaget ökar riskerna för stress, annan ohälsa och därmed även för sjukskrivning.

Denna trend visar nödvändigheten av att Unionen arbetar med arbetsmiljöfrågor – inkluderat arbetstid – i kollektivavtalen. Systemen med skiftarbeten hotar nödvändig återhämtning och lagstiftningen på området är inte alltid tillräcklig. Det finns en risk att återhämtning prioriteras ner till förmån för högre ersättning. Men utan återhämtning ökar ohälsan vilket är ett hot mot arbetsförmågan och därmed ett hot mot framtida inkomster.

De allt lösare ramarna för tjänstemännens arbetstider och de uppluckrade skiftlagen riskerar, om det leder till ökad stress och minskade möjligheter till kontakter mellan anställda, att ge negativa effekter för innovationskraften och det informella kunskapsutbytet i företagen. Av samma skäl kan även förutsättningarna för den fackliga verksamheten på arbetsplatserna försämrats.

När arbetslivet breder ut sig mer jämnt över dygnets timmar och veckans alla dagar ställer det krav på att även övriga samhället följer med i utvecklingen. Kapaciteten på sjukvård, barnomsorg, kollektivtrafik och annan service kan behöva utökas utanför dagtid på vardagar. Här finns en potentiellt svår balansgång att gå, om den typen av utbyggd samhällsservice driver på eller rättfärdigar en utveckling med försämrade arbetsvillkor och ökad ohälsa som följd för vissa grupper.

Läs om Unionens syn på tjänstemännens arbetssituation i rapporterna "Unionens riktlinjer om gränslöst arbetsliv" och "Jobbet alltid närvarande".

Den svenska modellen under ökat tryck

Trycket på den svenska modellen ökar i takt med att allt mer arbetskraft och ägande korsar nationsgränser. Utländsk arbetskraft som erbjuder god kompetens till låga kostnader konkurrerar på den svenska arbetsmarknaden, legalt och illegalt. Utländska företag från länder med sämre arbetsvillkor konkurrerar med svenska företag. Det ökande internationella ägandet i transport & logistikbranschen medför att kunskapen om hur den svenska arbetsmarknaden är uppbyggd minskar från arbetsgivarhåll.

Trycket ökar också som en följd av förändrad organisering av arbetet i företagen. Ökade inslag av inhyrd arbetskraft, andra anställningsformer än tillsvidareanställningar, uppluckrade skiftlag och arbetsuppgifter som i allt högre grad kan skötas utanför den egentliga arbetsplatsen. Allt detta splittrar tidigare arbetsplatsgemenskaper och därmed den traditionella basen för facklig organisering.

Konkurrensen riskerar att försämra funktionen i den svenska arbetsmarknadsmodellen och därmed även att minska stödet för den. För de anställda kan effekten bli minskat inflytande och försämrade villkor. Pressen på de förtroendevalda kommer att öka än mer än i dag. Detta som en följd av att ständigt hårdnande konkurrens minskar utrymmet för fackligt arbete, men också orsakat av mindre kunniga arbetsgivare och en negativ inställning till facklig organisering.

Sammantaget ställer detta krav på Unionens agerande. Villkoren för förtroendevalda att sköta sina uppdrag (exempelvis så som de regleras i Förtroendemannalagen) behöver skyddas. Stödet till förtroendevalda kan exempelvis behöva förändras så att det även på kvällar och helger finns supportfunktioner riktade till denna grupp. Utökad samarbete med/press på motparter för att öka arbetsgivarnas kunskap om och efterlevande av lagar och avtal; påverkansarbete gentemot nationella politiker för att förbättra deras kunskap om och stöd för modellen; lobbyarbete på EU-nivå för att förhindra möjligheterna till

att konkurrera genom orimligt låga arbetsvillkor – behoven av Unionens insatser kan sammantaget antas bli stora som en följd av denna trend.

Ökad konsumtion och ökad e-handel

Under de senaste 15 åren har reallöneökningarna i Sverige varit stabila. Detta och effektiviseringar inom handeln genom strukturförändringar – så som handelscentra i storformat utanför stadskärnorna och e-handel – har varit starka drivkrafter för ökad privat konsumtion. Även om det finns motreaktioner med ifrågasättande av ”konsumismen” har dessa ännu så länge endast haft marginella effekter. Med fortsatt stigande reallöner är det troligt att denna trend med ökad konsumtion håller i sig.

I takt med utbyggnad av snabba och pålitliga uppkopplingar, ökad IT-vana hos konsumenter och förbättrade tekniska lösningar ökar e-handelns andel av handeln. Trenden gäller för både dagligvaru- och för sällanköpshandeln. Detta påverkar transport & logistikbranschen, för vilken den traditionella butikshandeln står för en stor del av efterfrågan.

Ökad konsumtion innebär generellt ökad efterfrågan på transporter, antingen i form av resor eller för att möjliggöra konsumtion av varor.

Effekterna av den ökande e-handeln drar dock åt olika håll. När butikerna som mellanled minskar i betydelse minskar å ena sidan efterfrågan på transporter. Å andra sidan är en av fördelarna för konsumenten med e-handeln att varan blir levererad till hemmet eller åtminstone till närmaste postuthämtning, vilket ökar efterfrågan på transporter. Vilken av effekterna som väger tyngst är osäkert.

Om e-handeln leder till pressade priser för konsumenten – vilket är sannolikt – kan det dock stärka den generella trenden med ökad konsumtion och därmed totalt sett ökad efterfrågan på transporter. En ökad e-handel kan också innebära en starkt ökad efterfrågan på flexibla transportnät på mikronivå (transporter

hem till dörren istället för till butikerna), och alltså medföra att inte bara mängden utan även typen av transporter som efterfrågas förändras.

Den ökade e-handeln bidrar med sina dygnet runt-öppna butiker till den övergripande utvecklingen mot det så kallade 24/7-samhället, vars effekter beskrivs på annan plats i denna skrift.

Transport & logistikbranschen koncentreras till de större orterna

Transportbranschens närvaro på landsbygden och på de mindre orterna minskar. Det finns flera orsaker till detta. Ett sätt för branschen att möta ökad konkurrens och prispress är att koncentrera sin verksamhet till färre platser för att uppnå stor-driftsfördelar. Den tekniska utvecklingen har gjort det förhållandevis enkelt och billigt att flytta hela enheter med tjänstemannafunktioner. Även funktioner så som underhåll, lager och terminaler för omlastning berörs av denna trend. Samma typ av logik styr även transport & logistikbranschens kunder, vilket gör att centralisering påverkar branschen både inifrån och genom kundernas förändrade efterfrågan.

Till trenden att branschens företag koncentreras till de större orterna bidrar också en lång period av eftersatta infrastrukturinvesteringar från det offentliga sida. Statusen på väg- och järnvägsnät försämras och kapaciteten har inte förändrats i takt med samhällets behov av person- och varutransporter. Detta drabbar transporternas tillförlitlighet och kostnaderna för branschen att ha/behålla en utbyggd, finmaskig lokal närvaro även på mindre orter och landsbygd stiger.

Denna utveckling kommer att ta tid att vända, leddiderna från beslut till genomförande av investeringar i infrastruktur är långa. Dessa brister kommer därför med säkerhet vara branschens verklighet under de närmaste 5-10 åren, oavsett vilka satsningar som offentliggörs och påbörjas under den närmaste tiden.

Trenden ska också ses i ljuset av den urbanisering som pågått i Sverige under hela 1900-talet och som fortsätter med stor kraft.

Urbaniseringen driver transport & logistikbranschen i riktning mot de större orterna, eftersom den påverkar både var branschens arbetskraft och dess kunder bland privatpersoner finns. Även centraliseringen leder till en förändring i vilken typ av transporter som efterfrågas och alltså till ett tryck på struktur-omvandling i branschen. Det finns risker för företagen själva med att lämna landsbygden och de mindre orterna. Avvägningen mellan å ena sidan stordriftens kostnadsbesparingar och å andra sidan större avstånd till kunderna med risk för sämre service och därmed förlorade intäkter kan slå fel.

För de anställda kan trenden innebära att jobbet i den mindre orten rationaliseras bort eller flyttas. Utöver en sämre lokal arbetsmarknad kan även en sämre service och ett utarmat utbud för dem som bor utanför de större orterna bli en effekt av centraliseringen.

För Unionen är det en viktig uppgift att genom försvarandet av olika trygghetssystem stödja de medlemmar som ställs inför de negativa effekterna av denna samhällsomvandling. Ett annat sätt för förbundet att på sikt påverka utvecklingen i en positiv riktning både för medlemmar och för transport & logistikföretag är att opinionsbilda om ökade offentliga investeringar i infrastruktur.

Generationsväxling ger kompetensbrist

Transport & logistikbranschen står inför en situation med kompetensbrist inom flera yrken, till stor del orsakad av stora pensionsavgångar. Redan idag efterfrågas fler chaufförer, ingenjörer och speditörer, men de är bara några exempel i raden av specialistkompetenser som branschen behöver fler av.

Kompetensbristen riskerar att leda till försämrade konkurrenskraft för transport & logistikbranschen. Detta kan i sin tur bidra till en ökad kostnadsjakt med tryck på försämrade villkor eller ökad centralisering som följd. Ett sätt att minska bristen

skulle vara att ta efter de lärlingssystem som finns i exempelvis Danmark och Holland. Detta förutsätter dock att branschen bidrar genom att tillhandahålla handledning till lärlingarna, alltså avsätter egna resurser. Kombinationen av en hög arbetslöshet och tilltagande kompetensbrist i branschen borde dock innebära att det finns förutsättningar för staten och branschen att komma överens.

Branschens ökade kompetensbrist handlar också om att företagens behov bli bättre på att erbjuda de redan anställda möjligheter till kompetensutveckling. Att uppmärksamma detta och presentera lösningar för politiker och arbetsgivarna är ett sätt för Unionen att hjälpa sina medlemmar och samtidigt verka för att lösa ett problem för branschen.

Unionens förslag för mer kompetensutveckling i arbetslivet finns bland annat i rapporterna ”Mer utveckling för fler”, ”En politik för kompetens” och ”Organisera för lärande och konkurrenskraft”.

Osäkra trender

De osäkra trenderna kan som tidigare nämnts vara osäkra både när det gäller riktning och/eller styrka. Ibland finns både en trend och en mottrend, vilket gör riktningen osäker.

Vad händer med klimatpolitiken?

Transport & logistikbranschen pekas ofta ut som en av nycklarna om världen ska lyckas minska utsläppen som bidrar till klimatförändringar. Ännu så länge är sambandet mellan tillväxt, världshandel, transporter och koldioxidutsläpp starkt. Att några tekniska landvinningar skulle ändra på detta under de närmaste åren är osannolikt.

Efter finanskrisens utbrott har den högst prioriterade frågan inte varit klimatet utan att få fart på den globala tillväxten, vilket en rad resultatfattiga FN-konferenser på klimattemat har understrukt. Om den ekonomiska utvecklingen faktiskt tar fart de närmaste åren kan det möjligen ge ökat utrymme för klimatdebatten både i Sverige och internationellt. Frågan har en potential att kraftigt förändra förutsättningarna för branschen. Men om det kommer att hända inom de närmaste åren – och i sådant fall hur och med vilka följder för de svenska företagen – är osäkert.

Vilka blir de tekniska landvinningarna?

Den tekniska utvecklingen pågår ständigt, i den bemärkelsen är det en säker trend. I övrigt är mycket dock osäkert, även på den medellånga sikten som avhandlas här. Effektivare motorer, nya material som ger lättare fordon, IT-baserade tjänster för att optimera körteknik och logistik, avancerade lagersystem med hög grad av mekanisering – angreppssätten är många. Siktet är i dessa exempel inställt på branschens kostnader, inte minst på de stora posterna drivmedelsförbrukning och personal.

Men även tekniska förändringar utanför branschen kan kraftigt förändra förutsättningarna för transport & logistikföretagen. Här tjänar IT-utvecklingen och den tilltagande e-handeln som ett exempel på hur ett tekniksprång kan förändra stora grupperns beteenden och därmed den efterfrågan som branschen möter. En spirande teknik som radikalt kan förändra hur allehanda varor tillverkas och levereras till användaren är 3D-skrivarna. Att denna tekniks eventuella breda genombrott skulle inträffa under de närmaste åren verkar osannolikt, men följdverkningarna för transport & logistikbranschen är potentiellt mycket stora.

Sammanfattning – ökat transportbehov men oklart om jobben

I den här skriften har redogjorts för trender i och deras konsekvenser för den svenska transport & logistikbranschen under de närmast kommande åren. Trenderna är spretiga, det är många sidor av branschen som har belysts. I slutänden är det dock troligen så att det som är mest intressant gällande branschens framtid går att sammanfatta i två frågor. 1) Kommer den sammanlagda effekten av trenderna innebära att efterfrågan på transporter i Sverige ökar eller minskar? 2) Hur kommer antalet anställda i branschen att förändras?

1) Troligen kommer mängden transporter att öka de kommande fem till sju åren. Både en generellt ökad konsumtion i Sverige och den höjda globala tillväxttakt som prognosmakare ser framöver – och därmed sannolikt ökad svensk såväl export som import – medför ökade transportbehov. Att teknisk utveckling eller klimatpolitiska åtgärder inom de närmaste åren skulle leda till en minskning av efterfrågan i motsvarande grad är osannolikt.

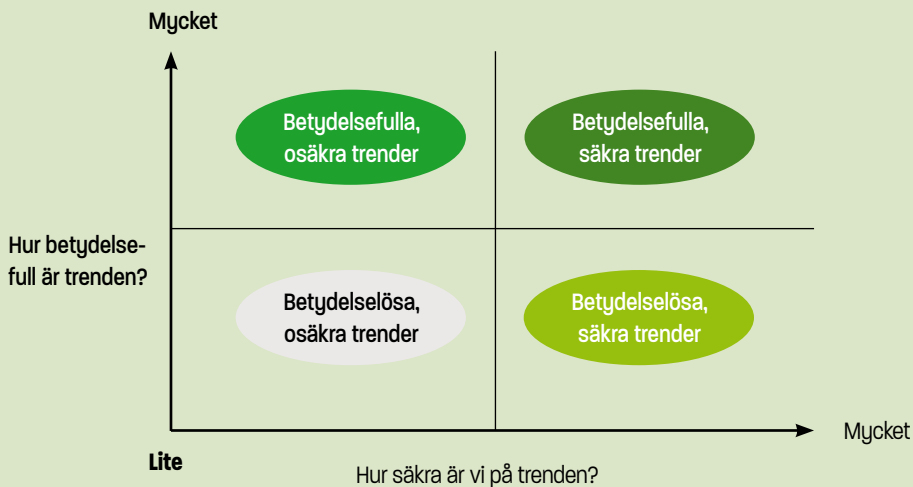
2) Givet slutsatsen att efterfrågan på transporter kommer att öka, kan frågan omformuleras: kommer antalet anställda som rationaliseras bort i en ständigt pågående kostnadsjakt väga tyngre än behovet av nyrekryteringar till följd av den ökade efterfrågan?

På kort sikt är det efterfrågesvängningar som väger tyngst för behovet av arbetskraft, och givet att konjunkturprognoserna för de kommande två åren är relativt positiva talar det för en stigande sysselsättning i branschen. Men bedömningarna är förstås osäkra, och ju längre fram i tiden horisonten sätts desto mer ökar osäkerheten och desto tyngre väger svårbedömda effekter av strukturförändringar och innovationer.

Givet detta är det därför viktigt att fokus gällande arbetskraftsläget i branschen de närmaste åren ligger på den fråga som är både säker och betydelsefull – kompetensutvecklingen av dem som redan arbetar i branschen.

Metod – om trender och trendspaning

En förutsättning för att identifiera och värdera trender är att klargöra själva begreppet trend. I den här analysen definieras en trend som en förändring som redan i dagsläget är möjlig att observera och som förväntas bestå i åtminstone fem till sju år. En trend måste alltså uppfylla ett visst mått av varaktighet. Beskrivningen av trenden ska även kunna svara på frågan om vilken riktning som förändringen har – innebär den exempelvis en ökning eller minskning jämfört med utgångsläget? Eftersom det i det här fallet är en branschanalys som görs ingår det i detta fall i trendbegreppet att förändringen visar sig i eller påverkar fler än bara enstaka företag.



Den metod som ligger till grund för analysen i den här skriften kan liknas vid en flerstegsraket. Först identifieras och beskrivs möjliga trender enligt de villkor som just har redogjorts för. Dessa trender klassificeras beroende på 1) hur betydelsefulla de är eller förväntas att bli, samt 2) med vilken säkerhet trendens riktning kan slås fast. Detta betyder att trenderna grovt sett delas in i fyra olika kategorier, så som fyrfälts-diagrammet beskriver.

Nästa steg är att lista vilka konsekvenserna väntas bli av de trender som antas vara både betydelsefulla och säkra (alltså de som placerats i den övre högra rutan i diagrammet). Lagda bredvid varandra utgör konsekvenserna av dessa trender en grund till hur branschen med någorlunda säkerhet kommer att utveckla sig de närmaste åren.

Till denna grund läggs sedan de olika konsekvenser som de betydelsefulla men osäkra trenderna (övre vänstra rutan i diagrammet) antas kunna leda till, vilket beroende på just osäkerheten innebär flera olika möjliga framtidsscenarioer. ”Om den betydelsefulla men osäkra trenden A visar sig gå åt håll X de kommande åren, hur förändrar det den framtidsbild som vi lagt fast baserat på de säkra trenderna? Om A i stället visar sig utveckla sig i riktning Y, hur påverkar det helhetsbilden?” Scenarierna illustrerar alltså hur framtiden påverkas av den riktning som de osäkra men betydelsefulla trenderna faktiskt tar.

Det sista steget i analysen är att tänka igenom hur trenderna och deras väntade sammantagna konsekvenser ska hanteras. Baserat på framtidsscenarioerna kan åtgärder förberedas. En slutsats kan vara att utfallet av en specifik osäker trend är av särskilt stor betydelse för vilken väg som utvecklingen som helhet ska ta. Kanske är det då motiverat att, exempelvis genom opinionsbildning, försöka påverka vilken riktning som denna trend faktiskt slår in på?

Vare sig analysen över möjliga scenarier baserat på de osäkra trenderna eller framtagandet av en handlingsplan genomfördes under den trendspaning som denna skrift baseras på. Därför redovisas inte dessa delar av en trendanalys här.

UNIONEN

Olof Palmes gata 17
105 32 Stockholm
08-504 15 000
www.unionen.se