

Finanskris & lågkonjunktur – konsekvenser för åkerier och dess anställda



Financial crises & recession – impact on haulier firms and its employees

Författare: **Benjamin Corkovic**

Handledare: **Björn Ljunggren**

Magisterarbete i Företagsekonomi

15/11/2009

SAMMANFATTNING

Titel: Finanskris & lågkonjunktur – konsekvenser för åkerier och dess anställda

Författare: Benjamin Corkovic

Handledare: Björn Ljunggren

Institution: Institutionen för ekonomi och management

Kurs: Magisterarbete i företagsekonomi

Syfte: Syftet med undersökningen är att visa hur de svenska privata inrikesåkerierna och dess anställda påverkas av en större lågkonjunktur och finanskris. Arbetet ska dessutom belysa orsakerna bakom eventuella skillnader mellan de åkerier och anställda som drabbas hårt och de som klarat sig lindrigare undan.

Metod: Som undersökningsmetod i denna uppsats valdes frågeformulär som innehöll både strukturerade och ostrukturerade frågor. Enkäterna innehöll 22 frågor och skickades ut samt samlades in med hjälp av e-mail, fax samt brev. Frågorna skickades slumpmässigt ut till åkerier spridda över hela landet.

Slutsatser: Generellt gäller att den undersökta branschen har blivit ganska så hårt påverkad av finanskrisen och lågkonjunkturen. De flesta åkerier har tvingats säga upp personal och även sänkningar av antal arbetstimmar förekommer. Omplaceringar är inte så vanliga inom populationen och det lutar åt att de mindre åkerier klarat sig lindrigare undan än vad de större har gjort. De åkerier som har varit i branschen en längre tid verkar också vara mindre känsliga för marknadsförändringar. Framtidsbilden ur åkarnas ögon ser mestadels stabil eller positiv ut medan investeringsviljan i branschen har avtagit då majoriteten nu är mer försiktiga än vad de varit tidigare.

ABSTRACT

Title: Financial crises & recession – impact on haulier firms and its employees

Author: Benjamin Corkovic

Supervisor: Björn Ljunggren

Department: Department of Business Administration and Management

Course: Master thesis in Business Administration

Purpose: Purpose of this research is to show how Swedish private domestic haulier firms and their employees are affected by a larger recession and financial crises. In addition to this the purpose is also to highlight causes behind eventual differences between those firms and employees who have been harshly respectively lightly affected.

Method: The research method in this work is based on a survey which contained both structured and unstructured questions. The survey had 22 questions which were sent on random basis to hauliers dispersed all over the country and then received by e-mail, fax and mail.

Conclusion: Generally the situation is that the industry has been pretty harshly affected by the financial crises and recession. Most of the haulier companies have been forced to lay off some of their staff members and even some cuts in total working hours have occurred. Redeployments are not as usual in this sector and there is a reason to believe that smaller haulier firms have been doing better than bigger ones. Those companies which have been operating for a longer period of time are also those which have been less sensitive of market changes. The future expectations of the hauliers are mostly positive while at the same time the investment will has slowed down for the majority of them due to the fact they now are more careful than earlier.

Innehållsförteckning

1 PROBLEM OCH SYFTE	7
1.1 BAKGRUND.....	7
1.1.1 TRANSPORTNÄRINGEN.....	8
1.1.2 ARBETSKRAFT.....	11
1.1.3 MARKNAD OCH KONJUNKTUR	12
1.1.4 SAMBAND	13
1.2 PROBLEMDISKUSSION	14
1.3 PROBLEMFÖRMULERING.....	16
1.4 SYFTE.....	17
1.5 AVGRÄNSNING	17
2 METOD	18
2.1 URVAL	18
2.2 ENKÄTUNDERSÖKNING	19
2.3 VALIDITET, RELIABILITET OCH GENERALISERBARHET	21
2.4 INSAMLING AV DATA.....	22
2.4.1 PRIMÄRDATA.....	22
2.4.2 SEKUNDÄRDATA	22
2.5 UNDERSÖKNINGENS TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	23
2.6 KÄLLKRITIK	25
3 TEORIER.....	26
3.1 PRISSÄTTNING	26
3.2 VOLYM OCH LÖNSAMHET.....	27
3.3 INNOVATION	28
3.4 FÖRVÄNTNING	29
3.5 UPPSÄGNING VID ARBETSBRIST	29
3.6 OMTYLLNING	30
3.7 LÖNER	31
3.8 ARBETSTID.....	32
3.9 MOTIVATION	33
3.10 FÖRVÄNTNINGAR UTIFRÅN TEORIN	35
4 EMPIRI & ANALYS.....	37
4.1 RESULTAT & FÖRDELNING	37
4.2 ANALYSERING AV SITUATIONEN.....	43
5 SLUTSATS	52
5.1 FÖRSLAG TILL FORTSÄTTA STUDIER.....	54

Diagramförteckning

<i>Diagram 1.1 – Inrikes godstransporter efter transportsätt 1975-2001</i>	<i>9</i>
<i>Diagram 1.2 – Nettoomsättning för transportbranschens delbranscher, år 2006.....</i>	<i>10</i>
<i>Diagram 1.3 – Antal anställda inom dem olika transportsektorerna</i>	<i>12</i>
<i>Diagram 4.1 – Storlek på lastbilsparken.....</i>	<i>37</i>
<i>Diagram 4.2 – Geografisk spridning.....</i>	<i>38</i>
<i>Diagram 4.3 – Ortsstorlek.....</i>	<i>39</i>
<i>Diagram 4.4 – Verksamhetslängd.....</i>	<i>39</i>
<i>Diagram 4.5 – Typ av transporter</i>	<i>40</i>
<i>Diagram 4.6 – Rörelsemarginal</i>	<i>41</i>
<i>Diagram 4.7 – Kapacitetsutnyttjande</i>	<i>41</i>
<i>Diagram 4.8 – Antal uppsagda</i>	<i>42</i>
<i>Diagram 4.9 – Lönsamhetsförväntning.....</i>	<i>43</i>

Figurförteckning

<i>Figur 3.1 – Teorier och deras applicerbarhet i visuell form</i>	<i>36</i>
--	-----------

1 PROBLEM OCH SYFTE

1.1 BAKGRUND

Det råder inget tvivel om att dagssituationen och den lågkonjunktur vi upplever har medfört konsekvenser av olika slag som vi ser ute i näringslivet och exempelvis läser om i ekonominyheterna då i form av minskad omsättning, börsras, varsel, besparingar, färre investeringar, uppsägningar av personal och andra där tillhörande konsekvenser. Anledningen till att jag har valt att skriva om inrikes åkerisektorn, och hur den har stått sig i dessa hårda tider, är dess viktiga roll och närhet till övergripande marknadsbilden i Sverige. Det är en bransch som direkt är anknuten till konsumtion och som har en central roll i den svenska ekonomin då transporternas utveckling i hög grad är integrerad med samhällsutvecklingen i stort. Jag är intresserad av att gå något djupare in i denna sektor då inte mycket sådan forskning har gjorts tidigare speciellt i avseende till branschens arbetskraft. En annan anledning till att jag väljer att skriva detta arbete är dess högaktuellitet. I början av det här arbetet befinner vi oss i april 2009. Vid slutet av arbetet hoppas jag ha fått fram resultat på hur den rådande negativa och globala trenden drabbat arbetets avgränsade bransch och även de som jobbar inom den. För att få svar på frågan ser jag med spänning fram emot att kunna undersöka och presentera en uppsats som bygger upp förståelsen av modern tids kraftigt sänkt efterfråga på varor, och hur detta i sin tur drabbar en tjänstesektor, som i detta fall är inrikes godstransporter samt arbetskraften inom den samma. Uppsatsen är uppbyggt på följande sätt: I kapitel ett ges läsaren relevant information, statistik och dylikt om fenomenen som är av central roll i arbetet. Därefter följer problemdiskussionen som följs av en problemformulering som i sin tur mynnar ut i arbetets syfte. I kapitel två förklaras undersökningens tillvägagångssätt på ett mer detaljerat sätt där läsaren blir varse om exakt vilka som har ingått i undersökningen och hur undersökningsprocessen har gått till. Efterföljandekapitel tar upp relevant litteratur som hänger samman med arbetets fokus. Här beskrivs de teorier som kan vara kopplade med det undersökta objektet och på vilket sätt de kan tänkas hänga samman med just åkerisektorn. Kapitel fyra tar sedermera upp hur verklighetsbilden ser ut med hjälp av att den insamlade empirin analyseras och förklaras. Längre bak i arbetet hittar vi kapitel fem där slutsatserna dras och förslag till fortsatta studier diskuteras.

1.1.1 TRANSPORTNÄRINGEN

En transportörs uppgift i distributionskanalen är att utföra själva transporten, dvs. förflyttningen av godset mellan två punkter. Transportsektorn har en stor betydelse för ekonomi och arbetsliv. Enligt Tarkowski, Ireståhl och Lumsden är denna gren av näringslivet av stor betydelse för kostnadsbilden inom industri och för handelsföretag, därigenom påverkar den också dessa aktörers konkurrenskraft samt lönsamhet. De menar vidare att materialflödeskostnaderna, dvs. kostnaderna för materialflödet från råvaruleverantören till slutlig konsument innefattar en mängd förfaranden som hantering, förpackning, lagring och även transport och att man räknar med att dessa ofta kan uppgå till 50 % av varans pris. Transporters betydelse märks också mer tydligt idag då många producenter använder sig av olika strategier för förflyttning av gods på ett sätt som gör att de kan frigöra kapital genom ändrade transportupplägg i riktning mot frekventare, snabbare och säkrare transporter.¹

Under de senaste 20 åren har logistik som fenomen växt från att ha handlat om lager och transporter till att bli en viktig del av företagets konkurrensstrategi.

Historiskt sett har handeln blivit mer och mer internationell de senaste 100 åren. Aronsson, Ekdahl och Oskarsson bygger vidare på argumentet och hävdar att följden har blivit att även produkter transporteras mer och på allt längre sträckor både inrikes och utanför våra gränser. Transportsektorns betydelse har i samma takt vuxit och enligt de flesta bedömare kommer denna trend att hålla i sig. Produkter kan transporteras på flera sätt, bl. a. med båt, flyg, tåg eller lastbil. Sedan 1970-talet har lastbilen blivit det dominerande inhemska transportslaget som också antas fortsätta växa fortast framöver.²

Statliga institutionen för kommunikationsanalys (SIKA) förutspådde att godstransporterna skulle öka med totalt 23 procent under perioden mellan 1997-2010, mätt i tonkilometer, vilket innebär att tillväxten förväntas fortsätta öka i samma takt som det gjorts under de senaste tjugo åren.³ Här nedan följer ett diagram som visar de olika transportsättens storlek i ett historiskt perspektiv från mitten av 70-talet fram till början av 2000-talet.

¹ Tarkowski J & Ireståhl B & Lumsden K, "Transportlogistik", (1995)

² Aronsson H & Ekdahl B & Oskarsson B, "Modern Logistik", (2003)

³ SIKA Statistik, "Transportbranschen – hur står det till?", (2008)

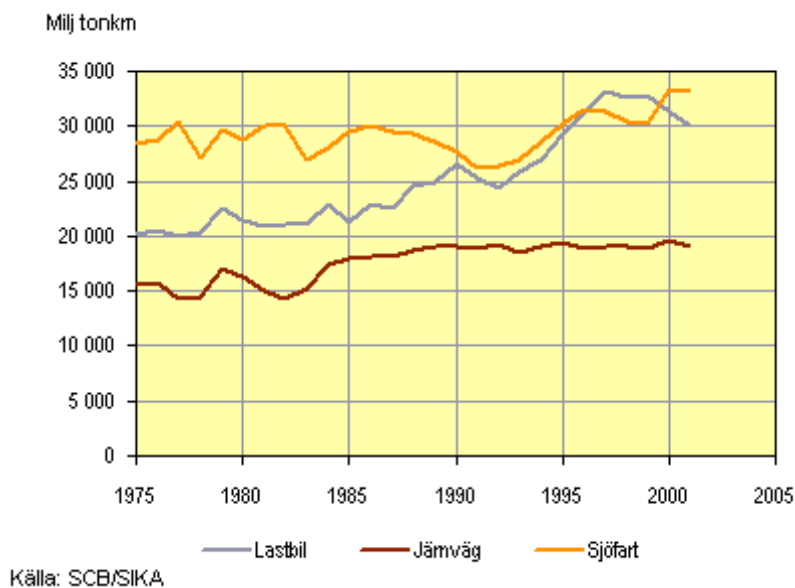


Diagram 1.1 – Inrikes godstransporter efter transportsätt 1975-2001

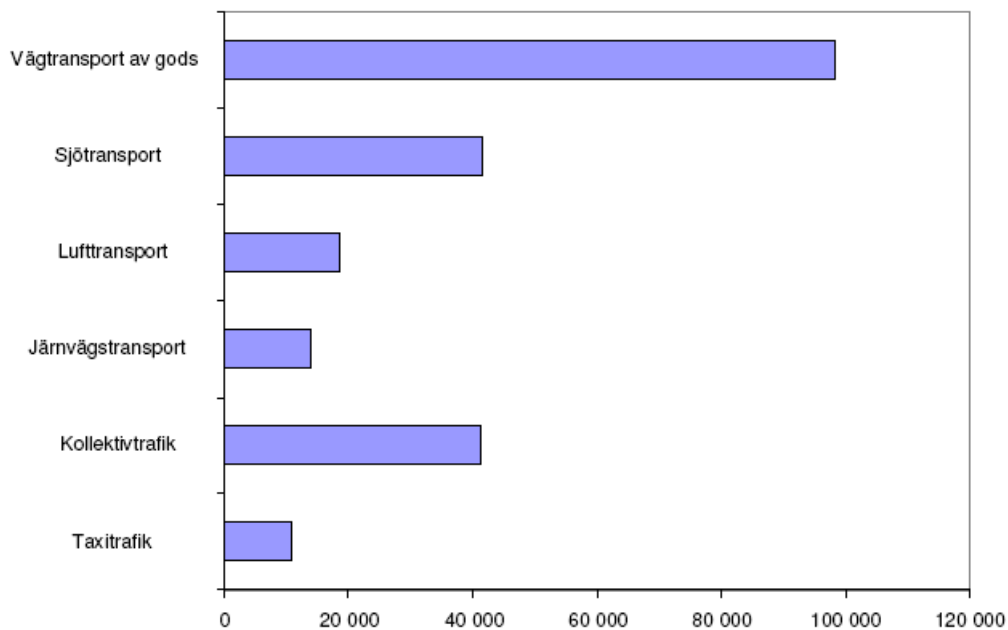
Vidare påpekar Aronsson, Ekdahl och Oskarsson att de flesta svenska företag inte själva utför sina egna transporter utan låter olika transportföretag sköta denna del av verksamheten pga. skalfördelar man uppnår då samlastning sker med andra producenters gods.⁴ Författarna Tarkowski, Ireståhl och Lumsden skriver att utvecklingen i transportnäringen inte kan ses som isolerad från övriga allmänna utvecklingen i näringslivet. Transportbranschen producerar tjänster som dock skiljer sig från de industriellt tillverkade varorna i flera olika avseenden hävdar dessa. Egenskaper transporttjänster har är följande: de kan inte lagras, konsumeras i princip samtidigt som de produceras, produceras ofta i samverkan med kunden, har oftast inte någon egen efterfråga, dess efterfråga mynnar istället ut som en följd av att de transporterade varorna har blivit sålda och slutligen saknar tjänsten egenvärde, dvs. det krävs alltid en kund.

Vår svenska inrikestransportmarknad är segmenterad där relationen mellan transportköpare och transportföretag ses som mycket stabil i de olika segmenten. De större transportköparna använder sig ofta utav fler än ett transportsäljande företag för att få sina behov uppfyllda detta beroende på priser och service. Den inhemska marknaden är dessutom hårt konkurrensutsatt där många aktörer konkurrerar om transportköparna och där priset blir främsta konkurrensmedlet pga. den mogna marknaden som har mindre bra tillväxt med svag innovations- och produktutveckling. Lönsamheten inom branschen har

⁴ Aronsson H & Ekdahl B & Oskarsson B, "Modern Logistik", (2003)

alltid varit relativt låg jämfört med andra branscher och det har flera förklaringar. Av de faktorerna som går att upptäcka märks bl.a. överkapacitet av fordon, hård konkurrens, låg teknisk status, låg image osv. Som hot och börda för åkerierna bör nämnas att andelen fasta kostnader ofta är stor.⁵

Som bekant är transporterens utveckling i hög grad integrerad med övriga samhällsutvecklingen. Enligt SIKA har dock transportbranschen under de senaste tio åren växt snabbare än ekonomin som helhet och omsättningen inom denna bransch ökar mer markant än BNP. I en sektor där dynamiken är stor har i genomsnitt fyrahundra nya åkerier startats upp och lika många lagts ner varje år inom den ovannämnda perioden. Efterfrågan på tjänster inom sektorn är huvudsakligen en följd av olika omvärldsfaktorer och även beslut inom politikområden.⁶



Källa: SIKA Statistik Transportbranschen - hur står det till? 2008:9

Diagram 1.2 – Nettoomsättning för transportbranschens delbranscher, år 2006

Diagrammet ovan visar Nettoomsättning i miljoner kronor för transportbranschens delbranscher, år 2006.

⁵ Tarkowski J & Ireståhl B & Lumsden K, "Transportlogistik", (1995)

⁶ SIKA Statistik, "Transportbranschen – hur står det till?", (2008)

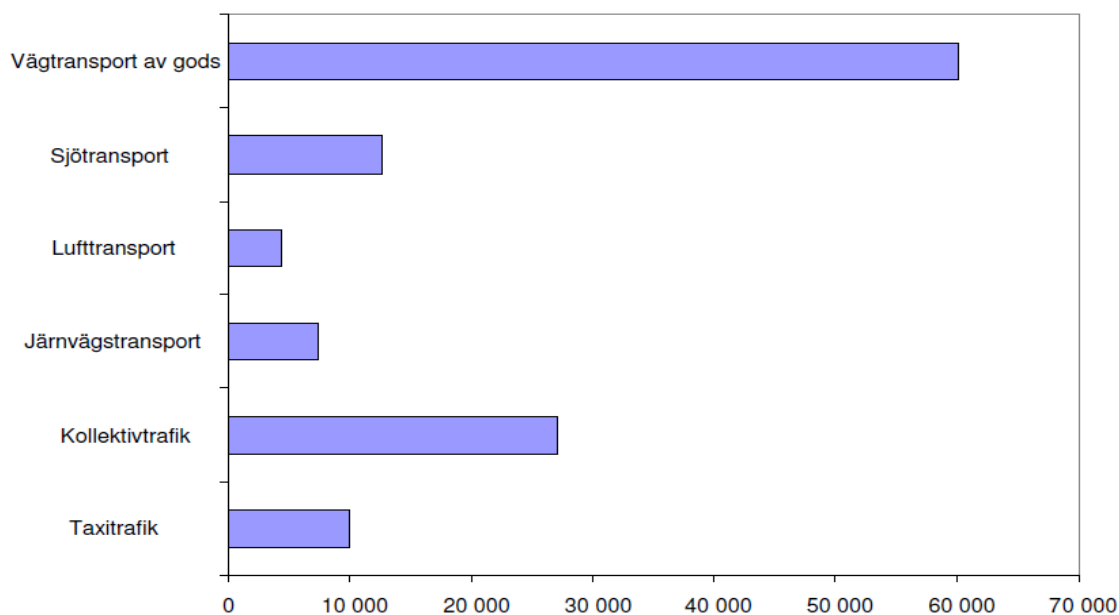
1.1.2 ARBETSKRAFT

Som viktig hörnsten i arbetet kommer också arbetskraft att omnämnas ett antal gånger i en eller annan form. Den är av större vikt i detta arbete och då just inom den ovannämnda sektorn. Borjas framhäver att vår situation i arbetslivet avgör bl. a vår hälsa, typ av varor vi har råd att konsumera, vilken grupp vi förknippas med samhällsmässigt, var vi spenderar vår semester, vilken skola våra barn kan gå på och till och med vilka personer som finner oss attraktiva. Vi ser oftast på arbetare som en grupp med målet att hitta bästa möjliga jobb och sälja sin arbetskraft till högsta möjliga pris samtidigt som arbetsgivarna å andra sidan försöker köpa arbetskraft till minsta möjliga kostnad.⁷ Storleken och sammansättningen på arbetskraften är enligt Wadensjö avgörande för produktion och produktivitet i ekonomin. Vid allt annat givet utgår det från att ju större arbetskraften är desto större blir produktionen samtidigt som produktiviteten blir högre ju mer kunnig och effektiv arbetskraften är. Självklart är det inte bara denna utbudssida på arbetsmarknaden som har betydelse. Efterfrågesidan måste också tas hänsyn till. Denna beror på övriga produktionsresurser i ekonomin, på hur företagen organiserar sin verksamhet samt på den efterfrågan producerade varor och tjänster har.⁸ Längre ner kan man avläsa antal anställda inom de olika transportsektorerna och utifrån tabellen se att de flesta tillhör arbetets urvalsgrupp, dvs. de som jobbar inom sektorn vägtransporter av gods. År 2006 var antalet anställda inom sektorn vägtransport ungefär 60 000 och dessa jobbade i någon av de 8600 företag som livnär sig på vägtransporter, samtidigt som den omsättning de anställda bidrog till var uppe i nära 100 miljarder vilket gick att avläsa från föregående diagram.⁹

⁷ Borjas G, "Labor Economics", (2008)

⁸ Wadensjö E, "Arbetskraft, arbetsmarknad och produktivitet", (1991)

⁹ SIKA Statistik, "Transportbranschen – hur står det till?", (2008)



Källa: SIKA Statistik Transportbranschen - hur står det till? 2008:9

Diagram 1.3 – Antal anställda inom dem olika transportsektorerna

1.1.3 MARKNAD OCH KONJUNKTUR

Tredje fenomenet som är av väsentlig vikt i detta arbete är den ekonomiska situationen som råder i samhället. Idag befinner vi oss i en ganska påtaglig lågkonjunktur och stor finanskris men det är inte första gången som ekonomin i samhället dalar. Snurrar vi tillbaka tiden hittar vi den stora depressionen som ägde rum på 1930-talet. Denna var lik dagens ekonomiska nedgång i åtminstone en aspekt, det vill säga att den också var världstäckande. USA, Europa och till och med tredje världen blev samtliga påverkade på ett eller annat sätt av den starka nedgången. Enligt Batra började denna ekonomiska kris faktiskt redan så tidigt som 1926 för vissa europeiska länder, trots att kollapsen kom efter 1929. Som exempel kan nämnas Storbritanniens stora arbetslöshet efter den "Stora Strejken" 1926. Den ledde till depression inom kolindustrin, stålindustrin, sjöfartsindustrin, textilindustrin, byggbranschen och så vidare.¹⁰ Världsekonomin idag är inte i depression och förmodligen kommer den inte att falla i en trots storleken på den rådande krisen, påstår Krugman i sin senaste bok. Men även om själva depressionen inte har återvänt så har depressionsekonomin, dvs. de sorts problem som karaktäriserade stora delar av världsekonomin under 1930-talet men inte setts till sen dess, gjort en comeback. Detta innebär i stora drag att det för första gången

¹⁰ Batra R, "The Great Depression of 1990", (1987)

under två generationers tid har skett en otillräcklig privat konsumtion som gjort att tillgänglig produktionskapacitet används långt ifrån fullt ut. En klar och tydlig begränsning av välståndet har gjort sig uppmärksammad för stora delar av världen. För inte mer än femton år sedan var det knappast någon som trodde att moderna högutvecklade nationer kunde tvingas uthärda förkrossande tider under vilka det skulle bli svårt att generera tillräcklig konsumtion för att hålla arbetskraften sysselsatt och fabriker igång. Det globala kreditsystemet är i ett paralyserat tillstånd och behöver räddas enligt Krugman, som är den senaste mottagaren av Nobelpriset i ekonomi. Lösningen skulle enligt honom kunna vara en bättre penningpolitik från statligt håll som får igång utlåningarna igen och åter ökar företagens och allmänhetens spenderingsvilja.¹¹

1.1.4 SAMBAND

Det som är intressant i detta arbete är att väva samman de tre hittills nämnda områden, dvs. rådande marknadsbilden, transportnäringen och sysselsättningen inom denna. Med det som nämnts hittills i detta kapitel leds vi här nedan fram till dagssituationen på marknadssidan och då även hur de anställda inom min utvalda näringsgren har blivit påverkade.

I oktober förra året ökade antalet konkurser med 19 procent jämfört med året innan dess. Varselväg och finanskris har tvingat många företag att slå igen. I november i fjor ökade konkurserna med 38 procent, jämfört med samma månad året dessförinnan. "Åkerier och taxiverksamhet har drabbats hårdast i år", säger Polland. Han tillägger även: "Det är en bransch som drabbas först när hushåll och företag drar ned på sin konsumtion". Under november 2008 gick 641 företag i konkurs, medan det i november 2007 var 465 företag. Sen årets början och fram till december 2008 har 4935 företag gått i konkurs mot 4491 samma period året innan.¹² Företagens problem att låna pengar är för närvarande ett allvarligt hot mot åkerierna. Sådär uttrycker sig Larsson: "Vi hoppas att det här dödläget som uppstått i spåren av finanskrisen ska hävas. Bankerna stryper åt våra kunders krediter och därför avstår de från att göra beställningar. Många byggprojekt skjuts nu upp för att det inte går att ordna med någon finansiering".¹³

¹¹ Krugman P, "The return of depression on economics and the crisis of 2008", (2008)

¹² DN Ekonomi från Internetsidan: <http://www.dn.se/ekonomi/finanskris-skapar-konkursvag-1.471665>

¹³ Blekinge Läns Tidning från Internetsidan: [http://blt.se/jobbet_o_pengarna/allt-tuffare-for-akerierna\(981801\).gm](http://blt.se/jobbet_o_pengarna/allt-tuffare-for-akerierna(981801).gm)

Massvis med spaltrader har skrivits om varsel och uppsägning inom åkerinäringen. Ett av dem större skånska åkerierna, Nils Hanssons åkeri i Ljungbyhed är ett av exemplen där man varslat 25 av 230 anställda om uppsägning. Detta varsel berör tio tjänstemän och 15 personer som arbetar som chaufförer, tekniker och terminalarbetare. Tornerhjem säger "Vi måste varsla för att kunna möta den vikande marknaden som varit under hösten".¹⁴ Nils Hanssons åkeri i Ljungbyhed har i dagsläget 230 anställda och är Klippans kommuns största arbetsgivare.

Bilden från ovan är verklighet för många av aktörerna inom denna bransch. Exempel kan hämtas också på hur enskilda aktörer drabbas av avbrutet transportavtal med en större lastbilscentral. Skoogs Åkeri är ett exempel. Där har 15 förare och 2 tjänstemän blivit varslade om uppsägning och åkeriet minskar sin fordonsflotta med 15 distributionsbilar pga. minskad efterfråga som drabbat lastbilscentralen och sedan i sin tur det enskilda åkeriet.¹⁵

1.2 PROBLEMDISKUSSION

Enligt Sveriges Åkeriföretag som kvartalsvis tar fram statistik för denna sektor har det i den senaste barometern gjord 6:e mars i år (2009), bland annat framkommit att efterfrågan minskat eller minskat betydligt för så många som 68,1 % av dem tillfrågade.

Produktionskapaciteten var mer än tillräcklig för hela 52,9 % av tillfrågade åkerier samtidigt som lönsamheten visade sig vara dålig för 36,2 % av dessa. På frågan vad som sågs som hinder för ökad verksamhet angav 77,9 % den otillräckliga efterfrågan som svar, 10,1 % svarade finansiella restriktioner och endast 3,9 % sa att det var brist på personal. När det gällde de stora fristående åkeriföretagen, dvs. de som inte var anknutna till en förmedlare eller lastbilscentraler där många åkerier agerar en sorts underleverantör, angav slutligen 48,6 % att antalet anställda har minskat pga. konjunkturavmattningen och 34,2 % trodde även att det de närmaste tre månaderna kommer ske ytterliggare minskningar i arbetsstyrkan.¹⁶ Vad undersökningen inte gör är att beskriva vilka åkerier som beröras mest av lågkonjunkturen. Det vill säga vilka som framstår som känsligare än andra och de faktorer som verkar vara orsaken bakom skillnaderna. Skillnaderna kan visa sig i ett omfattande perspektiv, och att fånga upp samt belysa alla skulle bli nästintill omöjlig. När vi

¹⁴ Helsingborgs Dagblad från Internetsidan: <https://hd.se/skane/2009/01/15/aakeri-varslar-25-om-uppsaegning/>

¹⁵ Svensk Åkeritidning från Internetsidan: <http://www.akeri.se/svensk-akeritidning/nyheter/dhl-sager-upp-transportoravtal-med-skoogs-akeri>

¹⁶ Sveriges Åkeriföretag, "Åkeribarometern: Konjunkturen i åkerinäringen", (2009)

talar om faktorer i uppsatsen menar vi bland annat faktorer som antal lastbilar, antal verksamma år i branschen med flera. Den nyss nämnda undersökningen redovisar siffror i grova drag men endast för vissa större aktörer och belyser inte några samband. Ett viktigt nyckeltal är en branschs rörelsemarginal. Kostnader som är vanliga inom åkerisektorn består utav de generella sådana rörande personal, lokaler, avskrivningar, handelsvaror och liknande. SIKA tillägger att det i denna bransch även tillkommer specifika kostnader i form av drivmedelskostnader, försäkring av transportmedel och även kostnader i form av ersättning till andra åkare för utförd tjänst. Den andel som återstår av nettoomsättningen efter det att rörelsekostnaderna har täckts, det vill säga rörelsemarginalen, ska räcka till att täcka bl. a. räntekostnader samt skatter och därutöver ge en hyfsad vinst. För arbetets utvalda bransch, vägtransport, har rörelsemarginalen legat nästan konstant på en svagt positiv nivå runt 3-4 % under en tioårsperiod från år 1997 till 2006.¹⁷ Här framgår det hur helhetsbilden ser ut för sektorn men har variationerna inom åkerier någon betydelse för hur de upplever en lågkonjunktur och hur deras personalstrategi ändras? Borjas påpekar att företagets beslut om anställning och uppsägning av personal kan skapa och förstöra många jobbtillfällen vid vilken angiven tidpunkt som helst. Företagets behov av arbetskraft skiljer sig inte från deras andra inputbehov i produktionsprocessen så som maskiner, lokaler och dylikt. Behovet av arbetskraft är för en arbetsgivare resultat av en härledd efterfråga som har sitt ursprung i kunders efterfrågan på företagets varor eller tjänster. Vidare säger han att arbetsgivare pressas utav den konkurrensutsatta marknaden till att fatta beslut gällande antal anställda så att deras verksamhet tjänar pengar och överlever.¹⁸ Argumentet är säkerligen sant, men vilka inom ett åkeri är mer viktiga för produktionen än andra? Med kännedom om vilka anställda (arbetsuppgifter/befattningar) som framstår mindre påverkade av marknadsbilden och därmed rådande efterfrågan, framgår också svaret på den frågan. Keynes skriver att den sysselsättningsvolym som företagen erbjuder arbetskraften beror på de förväntningar företagen har om framtiden. Intäkterna och således resultaten blir endast viktiga för sysselsättningen om de orsakar en justering av den förväntade framtidsbilden. Visserligen görs beslut om pågående produktion utifrån den befintliga situationen men det görs med rådande förväntningar rörande de framtida kostnaderna och intäkterna. I allmänhet kommer ändrade förväntningar vare sig det gäller kortsikts- eller långsiktigsförväntningar att få sin fulla verkan på arbetskraften först efter att en tid har

¹⁷ SIKA Statistik, "Transportbranschen – hur står det till?", (2008)

¹⁸ Borjas G, "Labor Economics", (2008)

passerat och gjort det möjligt för företagen att ställa om.¹⁹ Utifrån detta dyker frågan om förväntningarna hos de svenska åkarna upp. De mindre åkerier verkar exempelvis inte ens ha berörts i någon barometer inte heller hur de ser på framtiden gällande bemanningen, men även löneutvecklingen, timanställningar, omskolning, förflyttning inom företaget osv. Hur påverkas exempelvis de anställdas situation utav förväntningarna som ledningen har på framtiden? Avslutningsvis hävdar Storhagen att den kvantitativa forskningen inom industrin godstransporter kan förbättras avsevärt. Existerande kunskap finns det en hel del av men den måste bland annat föras ut på ett bättre sätt. Såväl bredd som djup behöver utvecklas ytterligare. Den samme tillägger att det bland annat finns behov av forskning kring den nationella situationen och att utöka kunskapsläget på fronten i fråga då forskningsintresset inte riktats mot transportfrågor i någon högre grad i alla fall fram till 2000-talet då bl. a. miljöaspekter började analyseras mer utförligt.²⁰

Bland de viktiga frågorna som återstår obesvarade är bland annat de som rör skillnader/likheter mellan påverkade åkerier. Finns det geografiska skillnader, skillnader i storlek, omsättning, kostnadsstruktur, antal verksamma år och så vidare, är bara några av frågor som bör få mer uppmärksamhet. På grund av arbetets tidsbegränsning mynnar dock den här problemdiskussionen i en något begränsad frågeställning som följer härefter.

1.3 PROBLEMFÖRMULERING

Med rådande lågkonjunktur och finanskris som utgångspunkt samt ovanstående bakgrund och problemdiskussion i åtankarna lyder min frågeställning på följande vis:

Vilka följder har åkerierna känt av och hur hänger dessa samman med företagens karaktäriserande drag? Vilka konsekvenser har uppstått för de anställda och vilka är mer känsliga än andra för yttre förändringar i efterfrågan? Hur ser åkarna på framtiden gällande verksamheten och frågor som främst berör personalen?

¹⁹ Keynes J M, "Allmän teori om sysselsättning, ränta och pengar", (1973)

²⁰ Storhagen N G, "Godstransporter och Logistik", (1999)

1.4 SYFTE

Syftet med undersökningen är att visa hur de svenska privata inrikesåkerierna och dess anställda påverkas av en större lågkonjunktur och finanskris. Arbetet ska dessutom belysa orsakerna bakom eventuella skillnader mellan de åkerier och anställda som drabbas hårt och de som klarat sig lindrigare undan.

1.5 AVGRÄNSNING

Uppsatsen bör inte fokusera på ett allt för brett observationsobjekt och därför utesluts de åkare som livnär sig på utrikestransporter och även transporter som utförs av andra fordonsslag än just lastbilar. Det ska också påpekas att speditörer och andra förmedlare som inte själva äger lastbilar, inte är tänkta att beröras av undersökningen. I denna uppsats kommer dessutom endast de åkerier som är verksamma nu under finanskrisen (april 2009) och lågkonjunkturen att undersökas. De som har gått i konkurs eller på annat sätt upphört med sin verksamhet under krisens gång finns inte representerade

2 METOD

2.1 URVAL

Som det nu är känt, ska det här arbetet ta upp och belysa situationen för de privata svenska åkerier och de som arbetar inom dessa. Hur ser deras situation ut nu efter att vi har gått från en stabil högkonjunktur och kontinuerlig tillväxt till där vi hamnat idag, dvs. i en stor finanskris och en lågkonjunktur som vi än så länge inte kan se slutet på. Jag har valt att ha en viss ram för vilka åkerier som skall ingå i undersökningen. Inom ramen har jag tagit med åkerier som livnär sig på inrikestransporter, vilket gör att de svenska åkerier som kör utrikes exkluderas, detta för att ge arbetet en tyngre inhemsk förankring. När det gäller bolagsform har inte denna utgjort någon begränsning och ses som en irrelevant variabel i arbetet då den exempelvis inte påverkar hur ett åkeris vardagliga transportverksamhet går till. När vi kommer till geografisk täckning har jag valt att göra en nationell undersökning som då är på riksnivå och som omfattade åkerier stationerade såväl i norra Sverige som i mellersta och södra delen av landet. Både åkerier från landsbygden och från storstäder har dessutom inkluderats i arbetet. Inom denna grupp finns åkerier som representerar både de så kallade regional-åkare, dvs. de som bara kör inom en viss ort eller län, och de som kör fjärr, dvs. längre sträckor mellan olika orter eller regioner inom landet. Utifrån detta angreppssätt tror jag att den mest relevanta och rättvisande bilden har fåtts fram i och med att flera viktiga variabler sedan fick vara representativa i analysen av den samlade empirin och därmed uppnåddes en större träffsäkerhet i slutsatsen. För att få med så mycket relevant som möjligt men samtidigt inte riskera att vara för bred och svepande har fokus i övrigt lagts på faktorerna: åkeriernas lönsamhet, investeringar, kapacitetsutnyttjande, upplevd efterfråga och sist men inte minst sysselsättning. Därutöver är fokus även inriktad på hur branschens arbetskraft har blivit påverkad av finanskrisen. Andra aspekter så som exempelvis belåning, likviditet och övrigt lämnades utanför. De som var svarande i min undersökning var ledningen och beslutsfattarna inom de olika utvalda åkerierna. Det var i vissa fall ägarna själva vilket är verklighet i många fall rörande mindre företag, och i andra fall personalansvariga som har hand om frågor gällande de anställda. Anledningen till att jag valde dessa personer är pga. att de sitter i ledande positioner och har beslutanderätt samt bra koll på verksamheten som helhet så att de även kunde svara på frågor gällande framtidplaner och annat väsentligt som inte de anställda alltid har kännedom om. Med de

anställda eller arbetande inom åkerier som undersöktes menas allt från chaufförer, terminalarbetare, truckförare, trafikledare till administrationsansvariga.

2.2 ENKÄTUNDERSÖKNING

Att metodvalet ska styras av forskningsproblemet är självklart och detta påpekar även Stukát. Det blir viktigt att inte oreflekterat välja den metod som "känns rätt" eller som man har bra kännedom om, utan att i första skede bedöma lämpligheten. För många dyker intervju upp som första metodalternativ för att man tänker att man kan utföra det utan större problem. Dock ska man fundera längre på om detta är rätt val eller om det finns mer lämpliga sådana.²¹

Efter noggrannare övervägning och med tanke på arbetets syfte och upptagningsområde, så har jag valt att luta mig på en kvantitativ enkätundersökning för att samla in den relevanta empirin.

Enligt Johansson Lindfors blir själva konstruktionen av frågeformuläret viktig för utgången och validiteten i den insamlade data i de fall man väljer att använda sig av enkäter i en undersökning av empirin. Många av undersökningar som grundar sig på kvantitativa analyser förutsätter skalanvändning på själva blanketten eftersom dessa underlättar tydningen av svaren man får tillbaka.²²

Eriksson och Wiedersheim skriver vidare att en strukturering av fasta svarsalternativ gör det dessutom lättare att jämföra svaren. Svarskategorierna kan i de flesta fall variera men vanligtvis finns det tre, fyra eller fem olika kategorier. På detta sätt skiljer man på svaren enligt en underliggande dimension.

Något som dock är viktigt att tänka på vid utformningen av frågeformuläret är hur många svarsalternativ de svarande kan skilja på i någon meningsfull grad. Det finns skäl att tvivla på att de flesta av oss kan skilja på fler än fem kategorier och dessutom brukar ställningstagande man får med fler svarsalternativ resultera i slumpsvar. Som en annan nackdel kan man märka att de utfrågade å andra sidan kan känna sig otillfredsställda med antalet svarsalternativ då dessa är få och kan i sådana fall välja att avstå från att svara eftersom inget svarsalternativ passar dem.²³

²¹ Stukát S, "Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap", (2005)

²² Johansson Lindfors Maj-Britt, "Att utveckla kunskap" (1993)

²³ Eriksson L T & Wiedersheim-Paul F, "Att utreda, forska och rapportera" (1999)

Då detta arbete dessutom är tidsmässigt begränsat och ämnat att omfatta relativt många svarande är det lämpligast att utesluta intervjuer. Stukát hävdar att möjligheten till att generalisera och ge större kraft åt resultatet, vilket är målet med arbetet, blir så mycket större vid enkätundersökningar än vad fallet hade varit om man intervjuat ett fåtal personer. Man behöver emellertid i förväg vara klar över vilka uppgifter som man är i behov av och om dessa går att få ut men någorlunda entydiga frågor.

Uppsatsen har förutom de nyss nämnda strukturerade frågor med flera svarsalternativ även innehållit några ostrukturerade frågor med öppna svar. Dessa kännetecknas utav svarsfrihet och att det för den svarande går att ange mer detaljerade svar. Det kan dyka upp en del besvärligheter vid analysen då det kan framkomma lika många olika svar som antal gjorda utskick. Å andra sidan kan de svarande ovetandes också ge mycket oväntad och intressant information.²⁴

Undersökningsmetoden som beskrivits har dock både sina för och nackdelar. I forskningsarbeten skall man i princip ställa sig kritisk mot det mesta och därför har jag valt att ta upp just dessa för och nackdelar. Eriksson och Wiedersheim säger att de positiva aspekterna är att man även kan ställa känsliga frågor då undersökningen är anonym, man kan visa olika bilder och skalor, det blir en relativt låg kostnad per förfrågning och man löper lägre risk att det uppstår en intervju effekt. De negativa sidorna däremot finner vi vid insamlingen som kan ta en längre tid, att svarsfrekvensen kan bli låg och att det blir svårt att följa upp frågorna.²⁵

Man kan då fråga sig när de, i detta arbete utvalda bundna svarsalternativ, bör användas? Ju, som Johansson Lindfors framför det, framförallt vid problemställningar som är inriktade att ge svar på fakta och åsikter. De så kallade faktafrågorna är fokuserade på den svarandes vanor, bakgrunds- eller omgivningsförhållanden.²⁶ Detta var en av de anledningar till att jag såg det som passande att använda enkätundersökning och inte exempelvis intervjuer i min studie.

²⁴ Stukát S, "Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap", (2005)

²⁵ Eriksson L T & Wiedersheim-Paul F, "Att utreda, forska och rapportera" (1999)

²⁶ Johansson Lindfors Maj-Britt, "Att utveckla kunskap" (1993)

2.3 VALIDITET, RELIABILITET OCH GENERALISERBARHET

Hur sanna, pålitliga och tillförlitliga är de svaren jag har fått utav min undersökning då? Vi börjar med validitet. Med denna menas enligt Eriksson och Wiedersheim ett mätinstruments förmåga att mäta just det som man i undersökningen vill och avser att instrumentet ska mäta. Att man skapar en så kallad valid definition av t.ex. begreppet anställd innebär att man måste hitta empiriska kriterier som skall stämma överens med en rimlig uppfattning av vad begreppet betyder. I mitt fall är mätinstrumentet enkäterna och begreppet som står i fokus åkerier samt de anställda. Med sunt förnuft i åtankarna bör det inte förekomma någon som helst förvirring kring begreppen då jag med åkeri menar ett transportföretag som förflyttar gods mellan olika platser och med anställda menar jag alla som jobbar på ett åkeri oavsett vilken arbetsuppgift de har. Dessutom var det min önskan att enkäterna skulle ge svar på just det som uppsatsen var ute efter och ha ganska hög validitet då de var utformade enligt kriterierna.

På en undersökning ska man kunna ställa vissa krav och nyss nämndes ett av dem. Förutom att enkäterna ska mäta det de avser så ska det även finnas en tillförlitlighet i svaren vilken innebär att utslagen är stabila. Enklare uttryckt säger Eriksson och Wiedersheim att hög reliabilitet kommer att innebära att en annan forskare som gör likadan undersökning ska komma fram till samma resultat. Reliabilitet kan vara ett stort problem i olika utredningar som är tolkande, men även mätningar med måttband, vägning och klocka kan vara felaktiga trots att de verkar ge intryck av exakthet.²⁷ En annan definition på begreppet reliabilitet är som Stukát uttrycker det, mätningens motstånd mot slumpens inflytande. Svaren kan i vissa fall även leda till reliabilitetsbrister på grund av att de tillfrågade tolkat frågorna fel, gissat sig fram, låtit slumpen vara till grund för deras svar, räknat fel osv.²⁸ Den sortens fel har jag som undersökare försökt göra mitt bästa för att undvika genom att formulera så tydliga frågor som det går, men vill härigenom påminna dig som läsare att det trots allt kan förekomma dolda brister som är svåra att undanröja men även upptäcka. Slutligen måste man också resonera kring arbetets generaliserbarhet. Det vill säga vem de resultat man har fått fram egentligen gäller för. Är det bara den undersökta gruppen resultatet avser eller kan det generaliseras? Värdet blir ett helt annat om resultatet enbart avser de undersökta individerna än om det kan generaliseras till en större population.²⁹ Tidigare undersökning har gjorts som endast tagit hänsyn till större svenska åkerier och som

²⁷ Eriksson L T & Wiedersheim-Paul F, "Att utreda, forska och rapportera" (1999)

²⁸ Stukát S, "Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap", (2005)

²⁹ Stukát S, "Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap", (2005)

berört sysselsättning ytligt, dvs. endast förändring i antalet anställda inom dessa företag. Av den framgick dessutom att generalisering bör iaktas försiktigt då de tillfrågade inte utgjorde ett slumpmässigt urval av alla åkerier. Fallet med den här uppsatsen är dock att resultatet bör kunna generalisera för hela gruppen "inrikes åkerier och dess arbetskraft". Som tidigare nämnt står de mindre aktörer för nästan hela populationen av åkerier i landet då endast ca 600 utav totalt ca 8600 åkerier i landet har en flotta på 10 eller fler lastbilar. Men i och med att uppsatsen slumpmässigt skall ta med och analysera både de mindre och de större aktörerna så kan man generalisera hela svenska åkeribranschens situation utifrån resultatet i detta arbete. Dessutom bör påpekas att det i denna uppsats, från skillnad till den nyss nämnda, inte är endast förändring i antalet anställda som är viktig då man tar upp sysselsättningsaspekten.

2.4 INSAMLING AV DATA

2.4.1 PRIMÄRDATA

Den data som är arbetets primärdata grundas på svar som jag har fått tillbaka via e-mail, fax och brev från de utskick av enkäterna som jag har sänt till de förfrågade. Efter första utskicket var det en del av de tillfrågade som inte svarade. Om det var tal om ointresse eller brist på tid, låter vi vara osagt. På grund av detta gjordes därefter ett nytt utskick till dessa som en påminnelse, och detta ledde då till att responsgraden ökade något.

2.4.2 SEKUNDÄRDATA

Sekundärdatan i det här arbetet kommer från flera olika håll men främst från olika källor på Internet. Bland dessa användes uppgifter från branschorganisationer, Statistiska Centralbyrån, hemsidor från dagstidningar och liknande. Data från de olika källorna har dock valts med omsorg för att den inte skall vara missvisande eller stödja en viss organisation.

2.5 UNDERSÖKNINGENS TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

För att undvika förvirring från de svarandes sida, samlade jag först in åsikter om de enskilda frågornas tydlighet, utformning, plats, relevans, svarsalternativ osv. innan själva frågeformuläret var klart och redo för att skickas ut till åkerierna. I min Focus Group som tillförde kreativ kritik ingick fem personer som alla är involverade i transportbranschen på ett eller annat sätt. Två av dem jobbar som trafikledare på ett svenskt transportförmedlingsföretag där de dagligen sitter med transportuppdrag som säljs till olika åkerier i landet, en är transportreklamationsansvarig, en är chaufför på ett litet skånskt åkeri och den siste ägare och VD på samma åkeri. Utgångspunkten var att jag hade utformade frågor i förhand som jag delade ut till dem som ingick i min Focus Group. På dessa frågor kunde de sedan komma med synpunkter av alla slag. Deras synpunkter antecknades och sedan ändrades den ursprungliga enkäten som var tänkta att delas ut.

I nästa led finns även riktlinjer för utformning av enkäter. Eriksson och Wiedersheim säger följande:

Ett frågeformulär ska utformas så att den anger:

- vilken person eller organisation som sänder frågorna
- vad undersökningen kallas och vad den syftar till (vad är poängen med den?)
- vilken nytta den som svarar kan ha av undersökningen
- vem den svarande kan kontakta om något i frågorna verkar oklart
- vad resultatet ska användas till
- om den svarande garanteras anonymitet

Vad gäller ordning ska de enklare frågor så som ålder och kön läggas i början medan de mer känsliga frågorna i regel brukar läggas i slutet av enkäten.³⁰

De nämnda kriterierna stod också som grund för utformningen av min slutgiltiga enkät som lämnades över till personer i ledande ställning på de utvalda åkerierna.

För att kunna nå ut till just de åkerier som jag hade mål att undersöka fick jag stor hjälp av ett inrikes transportförmedlingsbolag. Ett stort tack ger jag till de anställda på företaget som hjälpte mig med inblick, branschinformation och gav mig underlag så att jag kunde välja ut åkerier runt om i landet och framförallt möjlighet att komma i kontakt med de via telefon, fax och e-mail. Då speditören är en oberoende och neutral mellanhand som inte äger några lastbilar eller terminaler själv och endast förmedlar sina kunders transportbehov, samt

³⁰ Eriksson L T & Wiedersheim-Paul F, "Att utreda, forska och rapportera" (1999)

samarbetar med cirka 650-700 åkerier över hela Sverige utan att prioritera någon aktör, ser jag inte mitt urval och resultatet som snedvriden.

Som underlag fick jag tillgång till transportförmedlingsföretagets åkeriregister där de i princip har alla sina samarbetsåkeriers namn och telefonnummer lagrade i Excel-format. Detta har företaget som hjälp och underlag för sina anställda som sköter den dagliga operationen som innefattar förmedling mellan bolagets kunder som har gods och bolagets samarbetsåkerier som kör godset ifråga. Registret är ordnat i bokstavsordning från A till Ö. Från detta register valde jag att slumpmässigt ta ut vart nionde åkeri i ordningen från början till slutet. Därefter plockade jag ut dessa tillsammans med telefonnummer som hörde ihop med de utvalda åkerierna för att på så sätt kunna få tag på dem som blev aktuella att tillfråga. Det skulle sedermera vid analysen visa sig att jag på detta sätt fick med åkerier som har skilda karaktär gällande variabler som antal verksamma år, geografisk placering, storlek på orten där de kommer ifrån, antal lastbilar i fordonsparken osv. Dock var detta ingenting jag i förhand kunde förutspå då slumpen var den avgörande faktorn. Detta visade sig tydligare senare i arbetet då jag inte fick med exakt lika många åkerier inom varje betydande variabel som exempelvis antal lastbilar, verksamma år osv. Detta "jämna" urval hade nästintill varit omöjlig för mig att göra då de anställda på transportförmedlingsföretaget som hjälpte mig, själva inte hade information om alla variabler utan mest hade kunskap om vilket åkeri som körde vilket sorts gods, mellan vilka punkter samt vem som var kontaktpersonen på respektive åkeri.

Efter att min enkät var finslipad ringde jag personligen till alla de som sedermera fick ta del av enkäten. På detta sätt fick jag tag på deras e-mailadresser och faxnummer samtidigt som det var ett bra sätt att förklara mer detaljerat vad undersökningen gällde och hur jag hade fått tag på deras telefonnummer. Enkäten skickades ut till 76 stycken åkerier i första hand via e-mail men även via fax och traditionell post, och utav dessa svarade 41 stycken åkerier på frågorna. Om bortfallet har påverkat resultatet i något större utsträckning är väldigt svårt att säga men då även de bortfallna valdes slumpmässigt så bör det inte vara fallet. Av enkäterna framgick det tydligt för den svarande att undersökningen är helt och hållet anonym vilket jag hoppas har lett till bättre och mer ärliga svar. För att försöka försäkra mig om att få tillbaka svar som verkligen stämmer överens med den svarandes situation och åsikter valde jag att inte begära tillbaka svaren genast utan informerade de tillfrågade att de kunde ta tid på sig och dessutom återkomma i fall det var något oklart i enkäten. Däremot

angavs det att enda tidskravet var att svaren skulle ha inkommit innan jag började med sammanställningen av undersökningen.

De mest väsentliga variabler som mättes och belystes noggrannare kan man se i analyskapitlet som kommer senare i detta arbete. Samtliga variabler som togs upp framgår av bilagan längst bak i arbetet. Analyseringen av empirin gick till så att variationer som framgick visades i form av en skala på hur populationen upplevde situationen gällande varje variabel som ingick i den strukturerade delen av frågeformuläret. De ostrukturerade frågorna analyserades var för sig för att på så sätt kunna urskilja om det finns ett visst mönster eller avvikelse mellan svaren. I och med att det framkom många olika svar på de öppna frågorna i frågeformuläret så kommer inte vartenda svar att återges i empirin men en övergripande förklaring kommer att ges om de pekar åt ett visst håll eller om, hur samt varför populationen är splittrad.

2.6 KÄLLKRITIK

Den litteratur som har samband med arbetets avgränsade område har ofta visat sig vara likartad trots att olika författare har skrivit materialet. En del litteratur om arbetskraft har endast berört lagstiftning och regleringar, utan att ge mycket verklighetsanpassad information. Det finns väldigt lite teoretisk bredd och man kan se på utbudet med försiktiga ögon då upprepningar finns mellan författarna och samma tankesätt tas upp om och om. Dessutom är många av de böcker som tar upp transport och arbetskraft utformade för att tjäna som vägledningsböcker som ska ge företag och arbetsgivare tips eller råd om dessa två fenomen. Litteraturen är i övrigt en aning ensidig i den bemärkelsen att väldigt lite har skrivs ur arbetstagarens perspektiv, medan det skrivs massvis om arbetsgivarens roll och ståndpunkter i relationen mellan dessa två grupper på en arbetsplats. Vad gäller fakta som jag fått fram utifrån de svar som har kommit in från enkätutskicken, kan man vara lite försiktig i att anta att alla svar verkligen stämmer med verkligheten på de enskilda åkerierna. De som har svarat kan ha missuppfattat frågan eller tyckt att inget svarsalternativ känts helt rätt och då slumpsvarat, samtidigt kan vissa ha svarat enligt "önsketänkande" istället för verklighetsanknutet.

3 TEORIER

Det här kapitlet är tänkt att stå som en referensram för vad som sedan skall undersökas mer detaljerat med hjälp av empirin. I och med att det finns en större mängd teorier som skulle kunna tas upp här och som har samband mellan en marknadssituation och ett företag samt dess anställda, så har jag varit tvungen att välja bort en del av dessa till förmån av dem som finns nedan. Det har inte varit lätt att skala bort teorier då man som undersökare gärna vill ha en så stor detaljrikedom som möjligt och djupa resultat. Till slut har jag dock koncentrerat mig på några teorier som jag tycker är intressanta att belysa och som kan hänga samman med åkeriernas situation efter finanskrisens intåg samt en del teorier som hänger samman med de anställdas situation nu efter att lågkonjunkturen har kopplat grepp om ekonomin. Teorierna som presenterats i kapitlet är tänkta att fungera som granskningsverktyg av empirin för att jag på så sätt ska kunna undersöka om teorin stämmer överens med verkligheten. Arbetet förväntas förutom en viss överensstämmelse med teorierna även leda till att nya företeelser kommer fram.

I början av kapitlet kommer jag att ta upp och beskriva teorier som kan tänkas gälla för de undersökta företagen som helhet, dvs. i det här fallet åkeriernas situation, gällande annat än just personalfrågor. Efter att dessa teorier har presenterats följer teorier som är mer specifika och berör de arbetande på åkerierna. I slutet presenteras förväntningar som har uppkommit efter att teorierna är kända och därefter följer en figur som på ett visuellt sett visar teoriernas plats inom ett åkeri.

3.1 PRISSÄTTNING

Den generella principen vid fastställning av priset på en vara eller tjänst avgörs enligt Stigler utifrån den rådande efterfrågan och utbudet. En konkurrensutsatt marknad måste uppfylla vissa villkor för att priset skall hamna i jämvikt och därmed bli fastställt. Bland villkoren finns att varje företag producerar en fastställd output som de bedömer mest lämplig utifrån de kostnads- och efterfrågevillkoren som råder. I övrigt måste totala utbudet på marknaden som alla företag tillsammans bidrar till, och som dessa önskar sälja till marknadspriset, vara förenlig med totala mängden som alla kunder önskar köpa.³¹ Keynes går dock vidare i sin

³¹ Stigler G J, "The theory of Price", (1966)

teori. Han säger följande: Om ersättningen till de olika produktionsenheterna som ingår i den marginella kostnaden förändras proportionellt, dvs. följer samma relativa förändring som lönerna, så blir resultatet att den allmänna prisnivån kommer att bestämmas dels av lönerna och dels av sysselsättningsvolymen.³²

De här teorierna kan mycket väl tänkas ha förankring inom åkerinäringen, där man kan anta att den rådande konjunkturkrisen har minskat totala efterfrågan och därmed sänkt priset på tjänsten som åkerierna utför. I en bransch som är känd för priskonkurrens blir det spännande att undersöka om eventuella prisändringar har gjorts från åkarnas sida för att anpassa sig till en ändrad marknadsbild där konkurrensen hårdnat ytterligare efter minskad efterfråga. Keynes teori kan komma till användning om man tänker sig att prisnivån påverkas av sysselsättningsvolymen på det sättet som han menar. Har det då skett en minskning i antalet anställda kan detta ha lett till en minskad prisnivå kanske.

3.2 VOLYM OCH LÖNSAMHET

Ofta talas det mycket om stordriftsfördelar och sällan om dess nackdelar. Rollof hävdar att de som arbetar på stora företag är väl medvetna om nackdelarna. I många fall är det som att "plöja i sjön" och stora privata företag påminner ofta i många avseenden om större statliga förvaltningar. Många gånger framstår företag som volymhysteriska och som om de hade storhetsvanvett. Bland argument som hörs är bl. a. "Vi kommer inte att existera om tio år, om vi inte växer." Enligt Rollof är det dock de mindre företag som lättare kan köras på så kallad sparlåga i dåliga tider eftersom de inte har vuxit ifrån sig själva och är därmed mer homogena och flexibla. Han hävdar vidare att de stora företagen är mer benägna att bestämma själva vad kunden ska ha, medan de små lättare kan tillfredsställa kundens behov och önskemål.³³

Den nyss presenterade teorin känns extra intressant att undersöka då mitt avgränsade undersökningsobjekt inkluderar både små och stora svenska åkerier. Med tanke på att det har gjorts en konjunkturbarometer för de större åkerierna kan det bli spännande att se om det finns skillnader i utfall då även mindre aktörer är med i undersökningen och därmed också se ifall teorin är applicerbar på åkeribranschen.

³² Keynes J M, "Allmän teori om sysselsättning, ränta och pengar", (1973)

³³ Rollof Y, "Planering Produktion Lönsamhet", (1967)

3.3 INNOVATION

Enligt Morris har alla former av strategisk entreprenörsanda och förändringar gemensamt att de involverar organisationer i innovationssträvande spår som tas an i jakten på konkurrensfördelar. Strategisk entreprenörsanda för med sig möjlighets- och fördelssökande beteende. Innovationer som är i fokus av företagets strategi representerar medel genom vilka möjligheter tas till vara och kapitaliseras. Dessa innovationer kan som Morris påstår födas var som helst inom företaget. Genom att understryka vikten av möjlighetsdrivet tänkande och uppmuntra det, kan ledningen få de anställda och därmed hela företaget att bibehålla en konkurrenskraftig och fördelaktig position på marknaden. Innovationer kan innebära fundamentala förändringar för företagets strategi, produkter, marknader, organisatoriska strukturer, tillverkningsprocesser, kapacitet eller till och med affärsmodell. Men samtidigt kan de innovationer som äger rum innebära en bas eller plattform från vilken företaget kan ändras och framstå som fundamentalt annorlunda än dess konkurrenter inom branschen. Därav följer att det finns två referenspunkter som kan betraktas när ett företag ser efter möjligheter till innovation. Ena är att se efter hur mycket företaget ändras i förhållande till sig självt och hur det såg ut före förändringen. Här ingår produkt- eller tjänsteförändringar, marknadsförändringar, interna processförändringar osv. Det andra är att se efter hur mycket företaget ändras i förhållande till branschen som helhet och dess standarder som är allmänt accepterade inom den. Slutligen säger Morris att företagets avvikande service, produkter, tjänster och processer är det som avgör hur differentierade och innovativa de är.³⁴

Av den ovannämnda teorin kan vi föra över blickar till den svenska åkeribranschen och undersöka i fall ett förändrings- och innovationstänkande föreligger hos våra åkare i och med att marknaden ändrats och förutsättningarna försämrats för aktörerna på den. Det finns anledning att tro på att förändringar har skett inom åtminstone de åkerier som lyckats göra den negativa trenden i ekonomin till en positiv företeelse för sin organisation. Om det verkligen är så kommer empirin att svara på längre fram, dvs. i nästa kapitel.

³⁴ Morris M. H. & Kuratko D. F. & Covin J. G, "Corporate Entrepreneurship & Innovation", (2008)

3.4 FÖRVÄNTNING

En mycket viktig faktor som bestämmer över företagets framtida agerande är enligt Parkin de förväntningar som företagen har. Förväntningar inom alla aspekter av ekonomisk tillvaro spelar avgörande roll för företagets beslut gällande investeringar och utgifter. Den viktigaste förväntningen för ett företag är den som handlar om förväntade framtida vinster. En förändring i denna förväntning ändrar företagets efterfråga på bland annat arbetskraft.³⁵

Teorin i sig är traditionell och relativt enkel men utan tvekan viktig att ta med för att se hur åkeriernas förväntningar kommer att påverka deras nuvarande och kommande beslut som bland annat kommer ha effekt på personalen.

3.5 UPPSÄGNING VID ARBETSBRIST

Molin skriver att begreppet arbetsbrist tyder på att situationen som den anställda befinner sig i handlar om brist på arbete. Detta är dock enligt henne vilseledande då uppsägning på grund av arbetsbrist används för alla uppsägningar som beror på allmänna skäl och inte har något sammanhang med en viss anställd. Bland dessa skäl finns alla som har företagsekonomiska, organisatoriska eller där jämförbara förklaringar. Det kan alltså röra sig om omorganisationer, nedskärningar och ändringar av befintliga verksamheten som exempelvis beror på brist på

- arbete
- pengar
- lönsamhet
- ägarintresse

Anledningen till att uppsägningsgrunden arbetsbrist omfattar alla dessa situationer beror på att det är arbetsgivaren som bestämmer över sin verksamhet och hur den ska bedrivas. Uppsägning ska vara den sista åtgärden som en arbetsgivare tar till när han eller hon har utrett alla andra möjligheter. Bland dessa andra möjligheter finns omplacering eller annan

³⁵ Parkin M & Powell M & Matthews K, "Economics", (1997)

rimlig åtgärd för att lösa situationen. Om inte en sådan utredning om alternativa lösningar har gjorts, saknar arbetsgivaren enligt Molin saklig grund för uppsägning. I de fall där det konstaterats från arbetsgivarens sida att arbetsbrist föreligger, måste lagens regler gällande uppsägning vid arbetsbrist följas. Dessa innebär att arbetsgivaren inte kan säga upp vem han eller hon vill utan måste följa en viss angiven turordning. I första hand gäller det för arbetsgivaren att hitta omplaceringsmöjligheter för dem berörda anställda, för att i nästa skede om sådana möjligheter saknas, meddela de berörda anställda om uppsägning. Det i sig innebär att anställningen upphör men först efter en viss uppsägningstid. De anställda som har blivit uppsagda på grund av arbetsbrist har sedan företrädesrätt om arbetsgivaren vid ett senare tillfälle skulle åter börja anställa.³⁶ Även den här teorin kan tillämpas på arbetets studerade objekt och valdes för att se i fall de utvalda svenska åkarna har tvingats säga upp personal på grund av arbetsbrist, dvs. för lite arbete för att fördela på de anställda och detta utifrån den rådande marknadsbilden där den allmänna konsumtionen har gått ner sedan snart ett år tillbaka. Utifrån empirin kommer man att kunna se hur stor del av den population som ingick i undersökningen som har valt att ta denna väg vid sänkt efterfråga på åkeriets tjänster.

3.6 OMLACERING

Ileskog skriver att uttrycket omplacering används för diverse förändringar av och i en anställning. I praktiken används begreppet för såväl ändring av arbetsuppgifter som för anställningsvillkor. Viktigt att notera är att det för en arbetstagare kan vara en rättighet att bli erbjuden omplacering men också en skyldighet att acceptera en omplacering. I många situationer kan arbetsgivaren ha skyldighet att undersöka möjlighet till omplacering men det kan också vara så att han eller hon i andra situationer har rättighet att genomföra omplacering av arbetstagaren. En omplacering kan för den anställde innebära en förändring inom ramen för det existerande anställningsavtalet, men även att ett nytt eller åtminstone förändrat anställningsavtal träffas. Med andra ord är det tal om att arbetstagaren erhåller arbetsuppgifter som han i och för sig har arbetskyldigheter för, men vilka han normalt inte utför som en del av det mer eller mindre dagliga arbetet.

³⁶ Molin A, ”Att avsluta en anställning”, (2007)

Inom ramen för sin arbetskyldighet är arbetstagaren skyldig att tåla förändringar och därmed vissa typer av omplaceringar. Det är arbetsgivarens rätt att disponera arbetskraften och därmed exempelvis omplacera en anställd. När arbetsgivaren förändrar arbetsuppgifterna inom ramen för jobbet brukar man kalla fenomenet daglig arbetsledning. Arbetsgivaren har som det brukar uttryckas, rätt att fördela och leda arbetet.

Vissa förflyttningar, ändringar eller andra arbetsledningsåtgärder kan innebära att den anställda får nya arbetsuppgifter som ligger utanför ramen för jobbet men kan ändå vara gällande om dem är tillfälliga. Vad som är tillfälligt får dock avgöras efter de överenskommelser eller praxis som gäller på den aktuella arbetsplatsen.³⁷

Uppsatsens större observationsobjekt är de anställda och utifrån den nyss nämnda teorin ska vi se om det finns några indikationer på att denna metod tillämpas på de svenska åkerierna runt om i landet då krisen har slagit till.

3.7 LÖNER

Lindelöw förklarar att en arbetsgivare betalar lön och andra förmåner till en arbetstagare som kompensation för att hon eller han uppfyller sina åtaganden mot arbetsgivaren. Den anställde ska utföra ett arbete av viss mängd och kvalitet enligt de förväntningar som arbetsgivaren har och ställer, under förutsättning att dessa är rimliga och möjliga. Hur hög lönen sedan ska vara påverkas av faktorer som arbetets innehåll, individuella prestationen, grupprestationen, verksamhetens utveckling, samhällsutvecklingen och marknadskrafterna.³⁸ Den traditionella teorin om löner grundar sig enligt Keynes på till synes enkla förklaringar. Där utbudet och efterfrågan av arbetskraft möts på en marknad och skapar jämvikt fastställs lönen. Resonemanget går vidare ut på att om allt annat är oförändrat kommer en sänkning av lönerna i ett vidare skede att stimulera efterfrågan pga. att den producerade varan eller tjänsten då också kommer att få sänkt pris. Därefter kommer produktionen att öka vilket för med sig en återigen ökad sysselsättning och därmed återgång till dem ursprungliga lönerna som rådde innan sänkningen.³⁹ Å andra sidan skriver Borjas att det finns företag som väljer en specifik väg att gå när det gäller

³⁷ Iseskog T, "Omplacering", (2005)

³⁸ Lindelöw M, "Kompetensbaserad Personalstrategi", (2008)

³⁹ Keynes J M, "Allmän teori om sysselsättning, ränta och pengar", (1973)

lönesättning. Denna princip kallas effektiv lönemodell och grundar sig på att produktiviteten har samhörighet med lönen. Effektiva lönemodeller utgår från att lönen kan bestämma produktiviteten på en arbetsplats. Grundtanken är att en anställds arbetsförmåga bestäms av hans fysiska kondition. Därmed anses att högre lön bidrar till ökad konsumtion, välbefinnande och som ett vidare led även bättre arbetsförmåga. Utöver detta tillkommer att en högre lön enligt teorin medför lägre omsättningskostnader för arbetsgivaren, ökad effektivitet på arbetsplatsen, bättre kompetent personal attraheras och behålls samt att moralen och lojaliteten ökar mot företaget.⁴⁰ Det blir intressant att följa upp denna teori i arbetets senare skede för att se om lönerna för de anställda på inrikes åkerier påverkats. Även om facklig inblandning och olika regleringar kan göra det svårt för en arbetsgivare att sänka lönen så blir det spännande att undersöka ifall ekonomikrisen åtminstone inneburit en utebliven årlig ökning av lönen som annars är sedvanlig. Finns det till och med fall där arbetsgivare dvs. åkerier har höjt lönen för sina anställda för att öka produktiviteten enligt teorin och behålla vad de anser vara den bästa personalen?

3.8 ARBETSTID

Anxo påstår att även om en arbetstidsförkortning reducerar arbetstidsvolymen så behöver inte detta betyda att den faktiska produktionen blir direkt proportionellt sänkt. Han skriver att den teoretiska utgångspunkten i litteraturen är att arbetsproduktiviteten antas vara beroende av längden på arbetstiden. Verkningarna av en förkortad arbetstid på produktiviteten skulle dock kunna vara positiva då tröttheten för de anställda minskar, motivationen till arbete ökar samt att det uppstår en minskad spilltid i form av högre tempo, kortare pauser osv. Dessutom bör olycksfallen på arbetsplatsen minska, sjukfrånvaron lika så. Enligt författaren bör det påpekas att denna förkortning av arbetstid inte betyder höjd eller bibehållen produktivitet på en arbetsplats i alla branscher. Noterbart är att det kan finnas fall där en förkortning av arbetstid ökar produktionskostnader och medför en försämring av företagets lönsamhet. Därför kan också kortare arbetstid för den anställde ha negativ effekt på produktiviteten.

Vidare hävdar Anxo att produktivitetseffekterna av en arbetstidsförkortning dessutom kan vara konjunkturbetingade. Under en lågkonjunktur och då en tillfällig minskning av

⁴⁰ Borjas G, "Labor Economics", (2008)

efterfrågan framträder, brukat företagen inte utnyttja sin arbetskraft fullt ut, utan det skapas en arbetskraftsreserv som egentligen är onödig och kostsam. För att bli av med dessa åtminstone på kort sikt kan företag variera utnyttjandegraden av produktionsfaktorerna, dvs. också arbetskraften och dess arbetstid. I och med att det finns höga anpassningskostnader i fall företagen istället skulle avskeda vid minskad efterfråga och åter anställa vid ökad efterfråga, så är detta ett sätt att vara mer flexibel för yttre förändringar i konjunkturer. Som företagare slipper man upplärningskostnader och personalomsättningskostnader samtidigt som man mycket snabbare kan anpassa sig till ett nytt skift i efterfrågan då endast utnyttjandegraden av arbetskraften behöver justeras. Denna anpassningsmekanism som bygger på variation i kapacitetsutnyttjande kan enligt Anxo förklara den variation av produktiviteten som ibland infinner sig under en lågkonjunktur.⁴¹

Teorin som nyss togs upp tycks vara högaktuell för mitt arbete och det är av relevans att undersöka ifall arbetstiden för dem anställda som är verksamma inom transportnäringen ändrats under den lågkonjunktur som vi befinner oss i.

3.9 MOTIVATION

I sin bok tar Lindelöw upp en intressant och iögonfallande teori om motivation på arbetsplatsen. Den här teorin handlar om en anställds motivation, dvs. hur hon eller han riktar sin energi och hur mycket ansträngning den anställde är beredd att lägga ner på arbetet eller en viss uppgift. Motivationen blir då ett viktigt komplement vid sidan om en anställds förmåga och personlighet. Med medelmåttig eller något sämre förmåga (i relation till övriga anställda) att hantera sina arbetsuppgifter kommer ökad motivation i vissa fall att öka produktiviteten och vara avgörande i fall individen kan överbygga de annars sämre förutsättningarna. Har den anställde dock redan förhållandevis bra förmåga och kunnande så skapar motivation ännu bättre och eskalerande förbättringsmöjligheter på arbetsplatsen. Var motivationen kommer ifrån kan besvaras av fyra olika sammanhängande teorier. Den första säger att mänskligt beteende styrs av psykologiska behov. När behoven inte blir tillfredsställda uppstår en obalans som vill få till en handling. Bland behoven för en anställd finns självkänsla, självförverkligande, behov av att tillhöra ett socialt sammanhang, att

⁴¹ Anxo D, "Arbetstiden längd och produktiviteten", (1991)

övervinna hinder osv. Den andra hävdar att den anställde styrs utav förväntningar och valet hon eller han gör grundar sig på dem. Ett resultat som den arbetande själv värderar väldigt högt, har stark tro på att ett visst handlingsmönster kommer att leda till, samt förväntan att hon eller han själv kan lyckas med arbetsuppgiften är faktorer som gör det sannolikt att en anställd kommer att vilja anstränga sig i just den riktningen. Tredje teorin säger att det är medarbetarens upplevelse av att bli rättvist behandlad som ligger i fokus för motivationen. Här anses att en person är motiverad så länge som det råder balans mellan den egna insatsen och den belöning man får i jämförelse med vad andra anställda får. Viktig ansats i denna teori är att det finns risk att den anställde som upplever sig förfördelad och orättvist behandlad kommer att tappa motivation och därmed prestation om inte arbetsgivaren kan återställa en känsla av rättvisa. Slutliga teorin säger att en medarbetares syn på ett mål beror på

- belöningsystemet
- hur medarbetaren uppfattar sig själv
- vilket sätt målet har satts

Detta i sin tur påverkar beteendet eller agerandet som arbetsgivaren kan förvänta sig från sina anställda inom ramen för deras förmågor. För att en kontinuerlig förbättring och effektivisering ska kunna komma till stånd, krävs det kunskap om resultatet som beteendet ger. Med enklare ord kan man säga att man som anställd måste få feedback för att det hela ska fungera. Undersökningar har visat att mål som är svåra att uppnå leder till bättre prestation än de som är lättare, under förutsättning att de som jobbar och ska uppnå målen har förstått och accepterat dem.⁴²

Även denna teori kan ha förankring i uppsatsen då motivation kan skapa förbättring på en arbetsplats även om den är svår att mäta. Det blir ur det avseendet spännande att se om det finns skillnad mellan de åkare som arbetar aktivt med att motivera arbetskraften och de som inte gör någon större ansträngning gällande motivation.

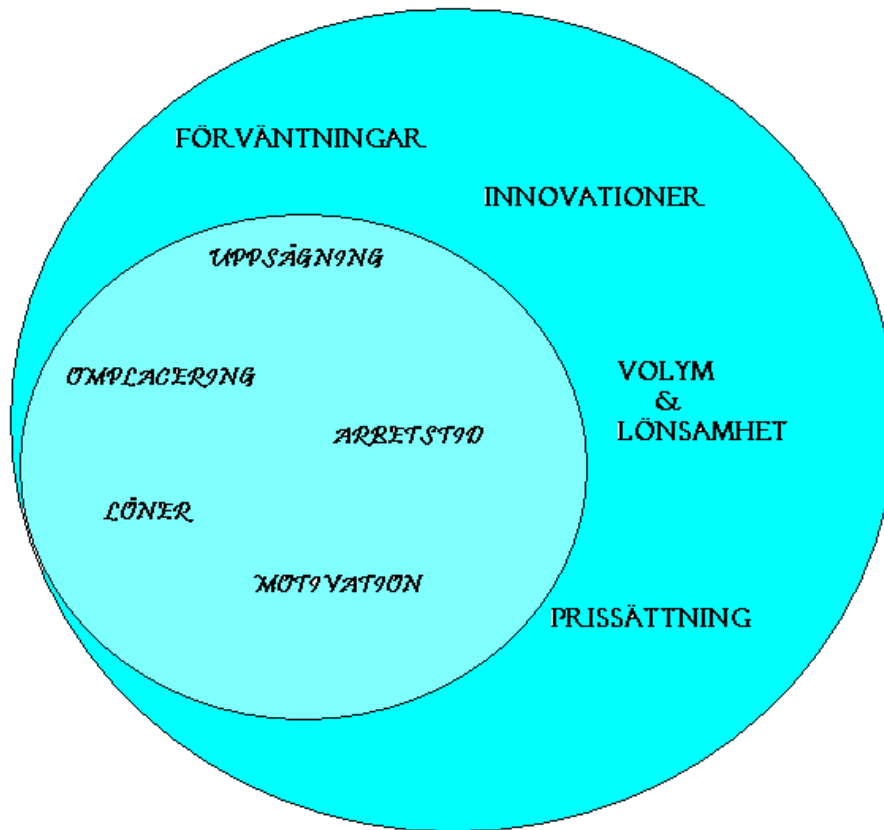
⁴² Lindelöw M, "Kompetensbaserad Personalstrategi", (2008)

3.10 FÖRVÄNTNINGAR UTIFRÅN TEORIN

Utifrån den branschkunskap som jag besitter vid det här laget och med utgångspunkt från de teorier som jag har valt att inkludera i den här uppsatsen, har jag kunnat formulera några förväntningar om mitt studerande objekt:

1. Priset som kunder får betala för de tjänster åkerierna erbjuder bör ha sjunkit då vi antar att efterfrågan också har gjort det.
2. De mindre åkerierna bör ha klarat sig lindrigare undan än vad deras större konkurrenter på marknaden har gjort.
3. En del åkare bör ha ändrat om och kommit med nya innovationer i sin verksamhet för att på så sätt anpassa sig till den förändrade marknaden och förbättra sitt utgångsläge.
4. Beroende på om åkarna har positiva eller negativa förväntningarna på framtiden bör det avspeglats på personalvolymen och om den förväntas öka eller minska.
5. De åkerier som har upplevt en markant minskad efterfråga och därmed mindre kapacitetsutnyttjande samt sämre lönsamhet, bör redan ha sagt upp en del anställda eller också planerar de att säga upp en del av arbetskraften.
6. Omplaceringar kan tänkas ha skett på de åkerier som sysslar med mer än bara transport, dvs. även tjänster som packning och lagring. Samma gäller för de arbetsplatser där flera olika arbetsuppgifter finns förutom endast lastbilskörning. Här finns det utrymme för arbetsgivaren att ändra om i personalstyrkan efter behov.
7. Utifrån den svaga inflationen som blivit till följd av finanskrisen samt det ökade utbudet av arbetskraft i kombination till minskad efterfråga på den senare, bör lönerna åtminstone ha avstannat i ökningstakt.
8. Om vi antar att kapacitetsutnyttjandet har sjunkit och att de anställda inte har tillräckligt att göra under en fulltidsdag så ligger det nära till hands att tro på en viss sänkning av arbetstid så att kostnaderna för arbetsgivaren sänks i samband med att intäkterna också gjort det.
9. Sist men inte minst bör en del åkare ha lagt sin fokus på personalen och att motivera den till att anstränga sig mer och vara mer kreativ under dessa dåliga tider så att åkeriet ska klara sig kvar på marknaden och därmed också den anställda har ett jobb att gå till.

Teorier och deras applicerbarhet i visuell form



Figur 3.1 – Teorier och deras applicerbarhet i visuell form

Figuren ovan representerar ett åkeriföretag där den lilla bubblan står för personalrelaterade aspekter som direkt berör personer som jobbar inom ett åkeri, medan den stora bubblan står för verksamheten i övrigt.

4 EMPIRI & ANALYS

Efter att alla frågeformulär var insamlade uppgick det totala antalet av svarande åkerier till 41 stycken. Det var en ganska så bra siffra med tanke på att undersökningar av det här slaget brukar ha ett markant bortfall. Här nedan i detta kapitel kommer jag först att presentera rena resultat från de strukturerade frågornas svar och därmed överblick på hur fördelningen bland de svarande åkerierna såg ut. Därefter kommer jag också att gå in på de öppna frågors respons. I samband med detta kommer även empirin att knyttas an mot teorin och en analys av svaren att göras, för vissa av svaren individuellt men även för samband mellan olika variabler.

4.1 RESULTAT & FÖRDELNING

Bland de tillfrågade åkerierna visade det sig att storleksfördelningen var rätt så jämnt fördelad men att det dock gick att urskilja en liten majoritet av de åkerier som hade 10 eller fler lastbilar. Dessa var tätt följda av dem som hade mellan 1 och 3 lastbilar, som i sin tur hade efter sig åkerier i storleksklassen 4 till 7. Slutligen visade det sig att de åkerier som i denna undersökning hade mellan 7 till 9 lastbilar, var minst till antalet.

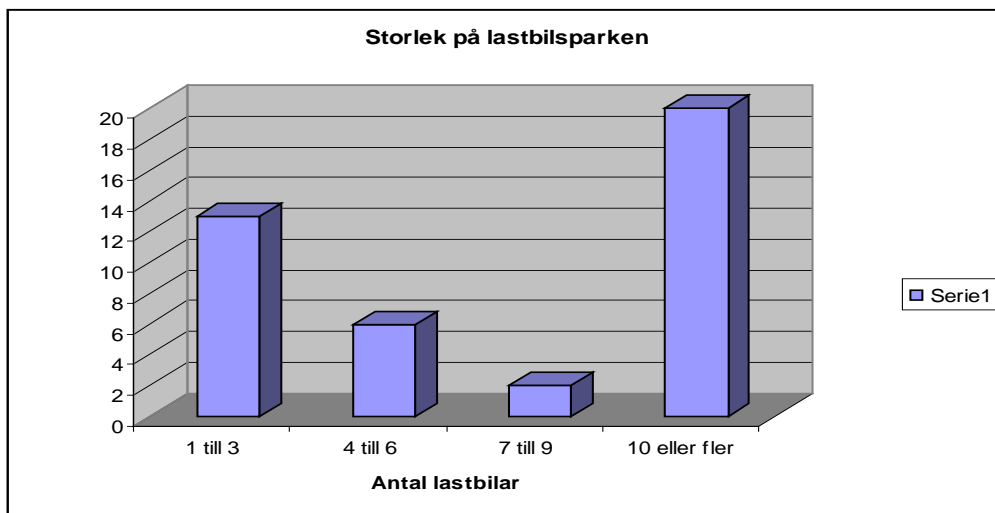


Diagram 4.1 – Storlek på lastbilsparken

Till synes blev utfallet att intervallet 1 till 3 representeras utav 13 åkerier, 4 till 6 lastbilar representeras av 6 svarande, 7 till 9 kategorin av 2 åkerier i undersökningen samt sist men inte minst kategorin 10 eller fler lastbilar som nästintill kan sägas representera halva totala populationen med sina 20 svarande. Ur detta kan man föra argumentet vidare och säga att de större åkerierna dvs. som hade 10 eller fler lastbilar och de mindre åkerierna (1 till 9 lastbilar, dvs. de 3 första kategorierna sammanslagna) var ungefär lika många i denna uppsats.

Rent geografiskt var de tillfrågade som hade svarat stationerade enligt följande:

Dem som fanns i södra delen av vårt land dvs. Götaland hade 22 representanter, Svealand hade med sina 11 den näst största andelen och följdes slutligen av Norrland som med sina 8 åkerier var det minsta distriktet till antalet. Resultatet i sig är föga överraskande då de flesta företag i Sverige finns i södra delar av landet och det är där störst behov av transporttjänster finns.

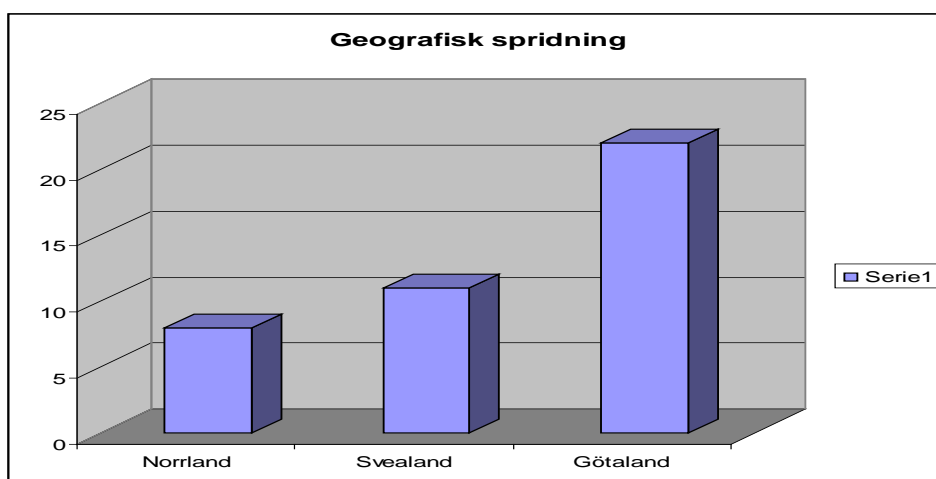


Diagram 4.2 – Geografisk spridning

Av fråga nummer tre i mitt utskickade formulär fick jag reda på att de åkerier som befinner sig i någon av storstäderna var 17 till antalet. Dessa var något färre än de åkerier som fanns i mindre orter, då de senare representerades av 18 åkerier. Slutligen fanns det i undersökningen 6 åkerier som hörde hemma på landsbygden. En bra blandning och spridning kan tyckas då alla tre storlekar har blivit berörda i undersökningen och får representera helhetsbilden av branschen.

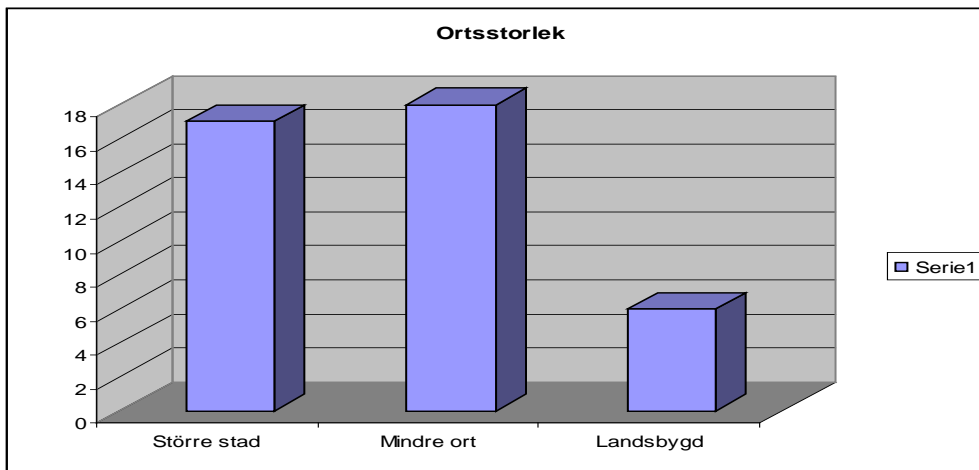


Diagram 4.3 – Ortsstorlek

Fråga nummer fem i det utskickade frågeformuläret löd: Hur många år har åkeriet varit verksamt? Av svaren finns följande diagram att presentera här under. Det visar att intervallet 1 till 3 år representeras av 5 åkerier och att den andra gruppen som innehåll företag verksamma mellan 4 och 7 år hade 7 stycken representanter. Bland de mer stabiliserade fanns i intervallet 8 till 12 år 6 stycken åkerier och i den sista dvs. aktiva i längre än 12 år, 23 stycken åkerier.

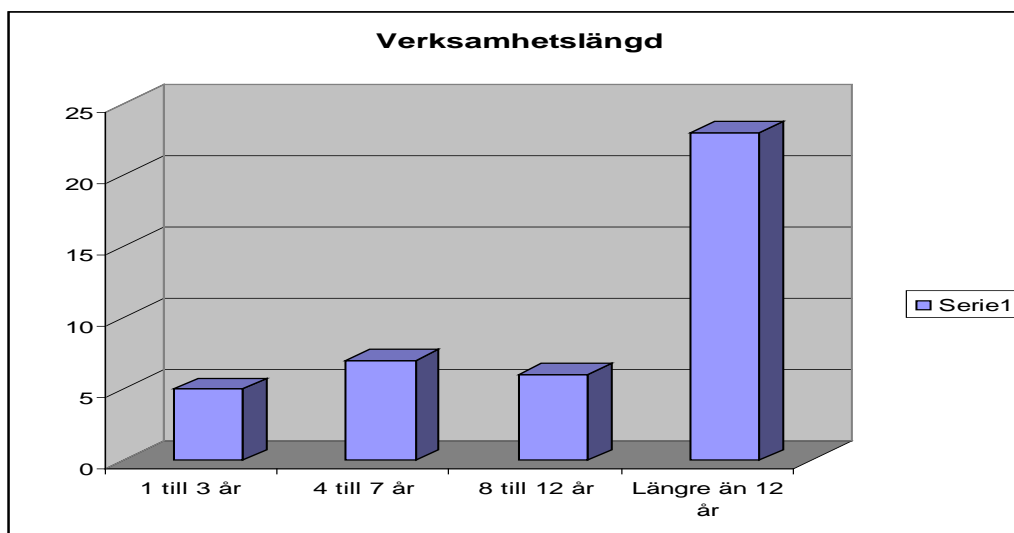


Diagram 4.4 – Verksamhetslängd

Nästa strukturerade svarsalternativet som vi finner under fråga nummer 6 i frågeformuläret var den som berörde åkeriernas transporttjänster. Bland alternativen fanns lokala tjänster, dvs. detta alternativ var passande för de åkerier som utför sina transporter på en lokal nivå,

exempelvis förflyttningar inom en ort eller förflyttning av livsmedel från en lokal producent till ortens lokala butiker. Här svarade 20 av åkerierna att de utförde tjänster inom denna kategori. De som utförde regionala tjänster, dvs. inom exempelvis ett län var också 20 till antalet. Största antal av de tillfrågade åkerierna hamnade i det tredje intervallet som hade beteckningen "fjärr". Denna står för transporttjänster som utförs mellan två orter eller två regioner som ligger på längre avstånd inom landet. Exempelvis kan nämnas förflyttning av mjöl från en producent i Helsingborg till butiker utsprida i Stockholmsregionen. Antalet åkerier som hade denna sorts tjänst under sitt tak var enligt svaren 27 stycken. Slutligen svarade 7 åkerier att de utförde specialtransporter, dvs. sådana som expressändringar eller sådana som kräver specialfordon som är bredare/högre än vanliga lastbilar, detta för att exempelvis klara av förflyttningar som kräver öppna flak vid lastning/lossning och liknande. Om man summerar svaren ser man genast att det blir totalt 74 olika svarsalternativ. Anledningen är att åkerierna på denna fråga hade möjlighet att svara på fler än endast ett alternativ.

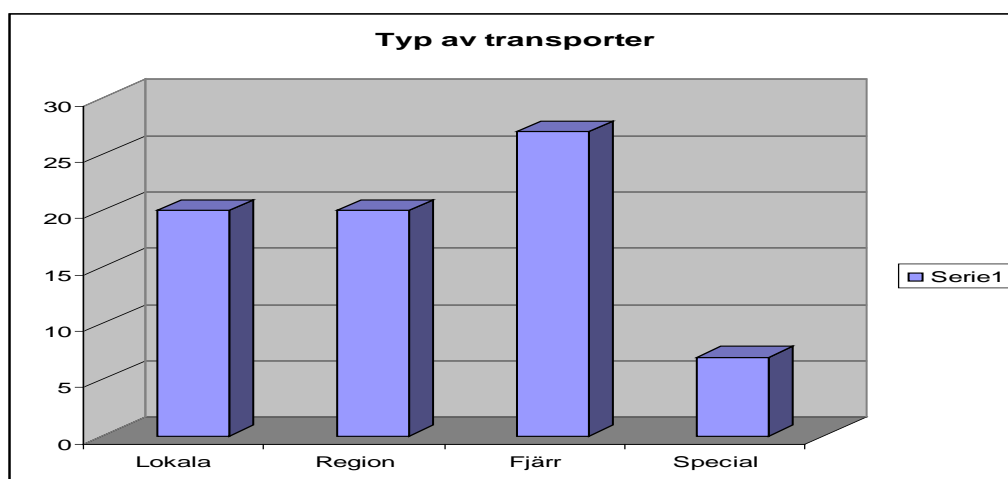


Diagram 4.5 – Typ av transporter

Fråga nummer åtta var den som hade med åkeriernas rörelsemarginal att göra. Bland alternativen fanns: "Minus", 0 %, 1-3 %, 4-6 % och högre än 6 %. Här svarade 4 stycken att de hade en negativ rörelsemarginal innan den aktuella finanskrisen och lågkonjunkturen trädde i kraft. Av de 41 tillfrågade sade därefter 6 att företaget innan det rådande ekonomiläget hade en rörelsemarginal på 0 %, för att sedan 8 skulle hamna i intervallet där marginalen var mellan 1 till 3 %. Vidare hittar vi bland resultaten de som uttryckte att deras verksamhet hade en rörelsemarginal på mellan 4 till 6 %, där fanns 11 åkerier och i den sista gruppen vars rörelsemarginal översteg 6 % finner vi hela 12 åkerier.

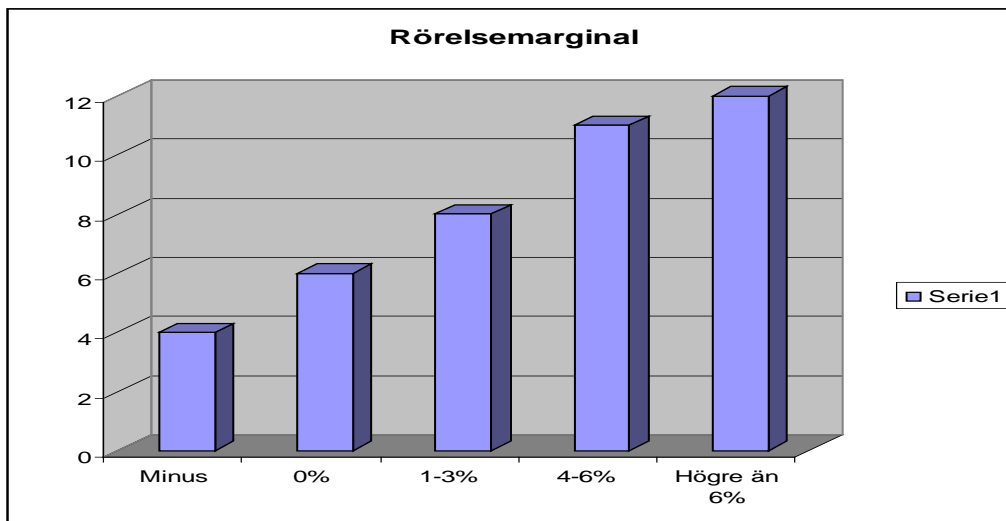


Diagram 4.6 – Rörelsemarginal

Går vi vidare så hamnar vi bland svaren som härrör från fråga nummer 10 i enkäten. Där fanns tre svarsalternativ som berörde åkeriernas dagssituation gällande kapacitetsutnyttjandet och hur denna är för tillfället jämfört med hur den var då högkonjunktur rådde. Av de 41 åkerierna svarade hela 27 stycken att de i dag känner en minskad kapacitetsutnyttjandegrad, medan endast 3 svarade att de känner en ökad sådan. Slutligen var det 11 åkerier som hade oförändrat kapacitetsutnyttjande.

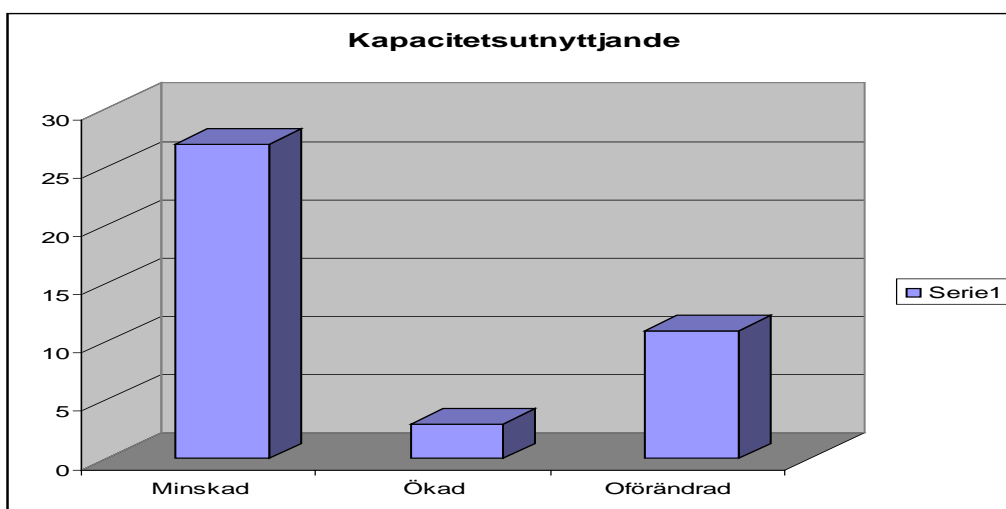


Diagram 4.7 – Kapacitetsutnyttjande

Under fråga 13 kom vi in på ett område som berörde åkeriernas personal. Utav svaren fick jag fram följande resultat: Antal åkerier som inte hade sagt upp någon ur personalstyrkan

var 14. De som har tvingats säga upp en anställd till följd av finanskrisen och lågkonjunkturen var i sin tur 8 stycken. I nästa intervall dvs. den som kännetecknar de åkerier som har sagt upp två eller tre anställda fanns 11 representanter. Snäppet högre upp i skalan finner vi intervallet fyra till fem uppsagda. Här svarade 4 åkerier att de har tvingats göra sig av med anställda inom den kvoten. Slutligen svarade lika många, dvs. 4 att dem sagt upp fler än 5 anställda.

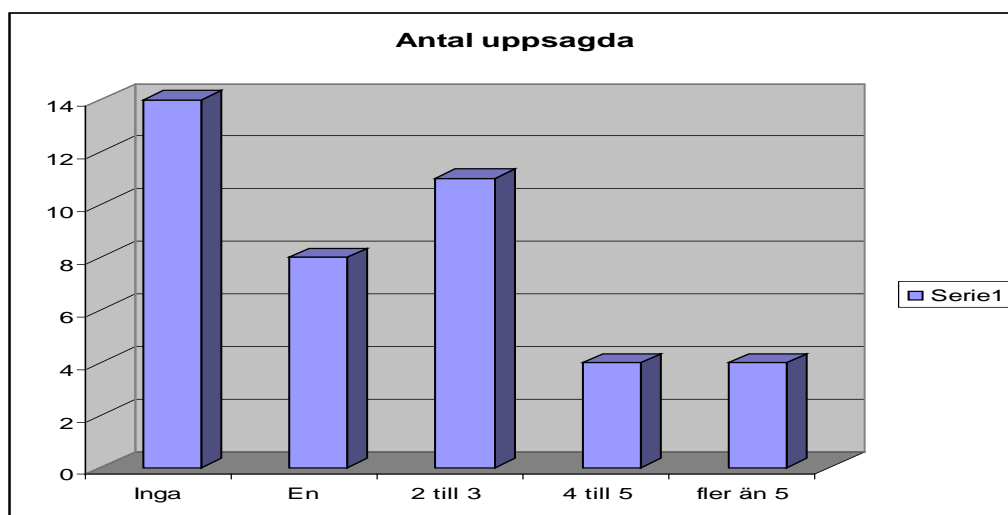


Diagram 4.8 – Antal uppsagda

Den sista strukturerade frågan var den som man i frågeformuläret hittade under nummer 20. Av svaren kan man se att de framtida förväntningarna på lönsamheten var mycket negativa för 6 åkerier, svagt negativ för lika många och neutrala för 13 av de 41 medverkande. De som hade en positiv syn på framtida lönsamheten utifrån dagssituationen var så många som 16 stycken.

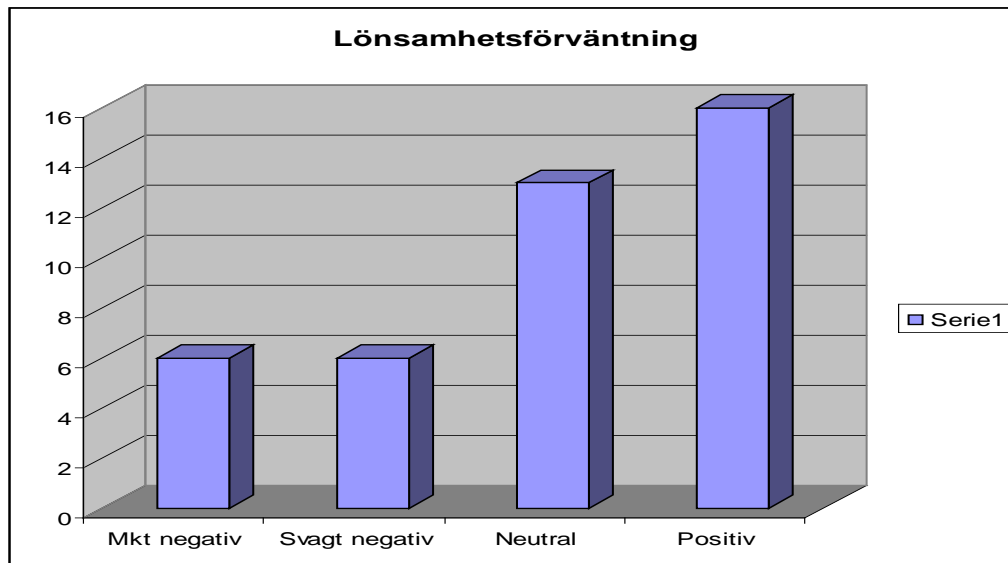


Diagram 4.9 – Lönsamhetsförväntning

4.2 ANALYSERING AV SITUATIONEN

Enen av de öppna frågorna gällde lågkonjunktorens påverkan på priserna som tas ut för transporttjänster åkerierna utför åt sina kunder. Av svaren framgick blandade resultat då denna fråga var som nämnt en ostrukturerad sådan. Många av åkerierna känner att det finns en ökad konkurrens om kunderna nu när det finns mindre gods i omlopp. Detta har gjort att många åkerier hållit kvar samma prisnivå som föregående år, vilket är ovanligt, eller till och med gått med på en sänkning för att få behålla kunder. I princip var det bara nio åkerier som svarade att de inte tänker eller inte har sänkt priserna alls då det exempelvis kommer direkt att påverka deras lönsamhet om de gjorde på det viset. Om man analyserar just dessa 9 åkerier och vad de har gemensamt ser man att alla svarade liknande på frågan om antal uppsagda under finanskrisen, dvs. alla dessa åkerier hade antingen sagt upp högst en anställd eller ingen alls. Bland de svarande som hade sänkt sina priser ser man betydligt fler fall utav personalnedskärningar där hela 19 åkerier svarade att de sagt upp fler än två anställda. De anger hårdnad konkurrens som främsta anledning till prissänkning men även faktorer som kunders krav på sänkning för att dessa i sin tur har mindre marginal att röra sig med. Keynes säger i sin prissättningsteori att ersättning till de olika produktionsenheterna så som löner och storleken på personalstyrkan proportionellt påverkar också priserna.⁴³ Av empirin att döma verkar hans antagande ha en viss förankring i arbetets avgränsade undersökningsobjekt, dvs. inrikes åkerier. Där framgår att

⁴³ Keynes J M, "Allmän teori om sysselsättning, ränta och pengar", (1973)

de åkerier som har sänkt sysselsättningsvolymen i någon nämnvärd grad, också är de som har sänkt sina priser ut mot kunderna.

Enligt Stigler å andra sidan så avgörs priset på varan eller tjänsten utav utbudet och efterfrågan på marknaden.⁴⁴ Generellt gäller detta mycket väl för de svarande i min uppsats också. 32 av åkerier har sänkt sina priser och som tidigare bekant hade 27 svarat att beläggningen har minskat, dvs. minskad kapacitetsutnyttjandegrad. Detta i sin tur innebär oförändrat utbud jämfört med tidigare men minskad efterfråga. Enligt teorin skapar detta alltså ett nytt jämviktsläge som innebär sänkta priser och det är just vad vi ser i branschen.

Som tidigare presenterat ingick stycken 21 mindre och 20 stycken större åkerier i undersökningen. En intressant grej var att se om det fanns eventuella skillnader dessa emellan vad gäller lönsamheten nu när vi är i en lågkonjunktur. Av de mindre åkerierna har 71 % på ett eller annat sätt uttryckt att deras lönsamhet är oförändrad och 2 av åkerierna såg till och med ökade möjligheter till höjning då de fått förfrågningar från nya kunder som har sökt sig vidare från tidigare konkurrerande åkerier som drabbats av exempelvis konkurs. Tittar man däremot på de större aktörerna som hade 10 eller fler lastbilar, ser man att endast 35 % av dessa uttryckte liknande upplevelse, och att resten tyckte deras lönsamhet hade minskat på ett eller annat sätt. Ett större åkeri anger att deras lönsamhet minskat med ca 13 % sedan konjunkturedgången, ett annat som hade 50 anställda säger att de känner extremt kraftig minskning i lönsamhet sedan de blivit av med flera kunder. Vidare säger vissa av de större åkerierna att det är endast en mindre minskning men att den ändå går att urskilja jämfört med hur åkeriet upplevde det under år 2008.

Hur förhåller sig detta fenomen till Rollofs teori om volym och lönsamhet? Ju enligt Rollof klarar sig de mindre företagen bättre i sämre ekonomiska tider då dessa enligt honom är mer flexibla och har större närhet till sina kunder och marknaden, vilket gör att en anpassning är lättare till hands för dessa.⁴⁵ Det kan inte sägas att denna teori är hundra procentig i denna undersökning men att det definitivt lutar åt hans argument finner jag inte som någon större tvekan. Det verkar som om de mindre svenska åkerierna har

⁴⁴ Stigler G J, "The theory of Price", (1966)

⁴⁵ Rollof Y, "Planering Produktion Lönsamhet", (1967)

lättare för att anpassa sig till yttre förändringar. Om det sedan har sin grund i att många av de mindre (14 stycken) åkerierna har varit på marknaden under många år dvs. längre än 8 år och är väletablerade och vana vid förändringar, är en sak som bör undersökas för sig, men dock värt att påpeka i sammanhanget.

Rör vi oss vidare möts vi av ett intressant fenomen, nämligen innovationer. Av min enkät fick jag reda på att 18 åkerier har gjort någon slags förändring och med hjälp av innovation försökt bli ett bättre och konkurrenskraftigare företag. Det är nästan hälften av alla som ingick i undersökningen. Bland innovationerna framgick försök att utöka åkeriets täckningsområde, dvs. geografiskt större område där åkeriet sprider och hämtar in gods ifrån, men även nyttjande av tåg för förflyttning av trailers och sedan upphämtning av dessa trailers på tågstationerna. Det senare sänker kostnader då många trailers kan dras spårbundet samtidigt på ett och samma godståg. Endast spridning blir då en markant kostnadsbärare vilket är bättre än om hela kedjan varit det. Andra innovationer är att också börja med magasinering och förvaring åt sina kunder eller som ett åkeri angav, att börja köra nytt slags gods, i just det fallet, nattutkörning av tidningar. Även kurser och utbildningsprogram samt inmonterade datorer i hytten som hjälper chaufförerna med bränslebesparande körning har angetts som svar under innovationsfrågan. Det som jag fann iögonfallande var att endast ett av de 18 åkerier som angett att de har tagit till sig innovativt tänkande, också hade negativ framtida förväntning på lönsamheten. Om det är optimistiskt tänkande att deras innovationsförmåga ska medföra denna förbättring eller något annat är väldigt svårt att säga men sambandet finns där och bör inte negeras. Enligt Morris driver försämrade förutsättningar företag och dess individer att tänka innovativt och förbättra sig.⁴⁶ Antagandet är delvis sant för inrikes åkerier då en stor del av de svarande har börjat se sig om och redan har ändrat om en del i organisationen. Dock är majoriteten fortfarande inne på gamla spår och några hade till och med trångsynt svarat att det inte finns något alls utrymme för innovationer på deras företag. Innovationsteorin så som Morris förklarar den finns befintlig i åkerinäringen men att det är väl grundad och har en förankring skulle jag säga är något långsökt att påstå.

⁴⁶ Morris M. H. & Kuratko D. F. & Covin J. G, "Corporate Entrepreneurship & Innovation", (2008)

Hur såg då verkligheten ut för personalen på de svenska åkerierna nu under finanskrisen? En av frågor som uppsatsen förhoppningsvis har besvarat är den gällande bl.a. uppsägningar. På denna front har det kommit fram att totalt 27 åkerier hade sagt upp en eller flera av sina anställda till följd av finanskrisen och lågkonjunkturen. Själva fördelningen av antalet åkerier och hur många de hade sagt upp ur arbetsstyrkan framgick av diagram nummer 4.3. Lögonfallande är att alltså hela 66 %, det vill säga två tredjedelar av de tillfrågade, har sagt upp åtminstone en anställd eller till och med fler än så. Inte helt oväntat hamnade chaufförerna i fokus då nedskärningarna ägde rum. Totalt visade det sig att endast 2 åkerier hade sagt upp någon annan tjänst än just chaufförstjänsten. Dessa 2 angav bl. a. terminalarbetare samt transportledare som svar. Bland resterande 25 åkerier var det överväldigande chaufförer som fått dra det kortaste strået. Dessa var tydligt överrepresenterade och följdes i tur och ordning av terminalarbetare, trafikledare och slutligen mekaniker. De tre sistnämnda yrken var dock långt efter när det gäller antal uppsägningar om man jämför med chaufförernas situation.

Molin skriver att uppsägning är ett rättfärdigt sätt för en arbetsgivare att gå då det råder brist på exempelvis arbete, pengar eller lönsamhet.⁴⁷ Av min undersökning kan jag säga att hennes påstående är välgrundat och går att upptäcka då det studerade objektet är inrikes åkerier. Enkelt betraktat kan man se att finanskrisen och lågkonjunkturen har skapat sämre ekonomisk grund för åkerierna som i sin tur varit tvungna att handla på ett kostnadssänkande sätt, och däribland göra sig av med en del utav den totala arbetsstyrkan. Går man dock djupare och kollar hur dessa 27 åkerier som hade en eller flera uppsagda, hade svarat på frågan om hur deras lönsamhet hade påverkats utav krisen så ser man en korrelation. Korrelationen är att 24 hade försämrade lönsamhet medan tre stycken angav att lönsamheten varit oförändrad men dock inte ökat. Här finns ju ytterligare grund för Molins påstående om lönsamhet och dess påverkan på arbetsgivarnas beslut om uppsägning. Som en notis kan sägas att det absolut enda gemensamma som de 3 åkerier vars lönsamhet varit oförändrad men som ändå hade sagt upp anställda var deras antal verksamma år i branschen. De tre hade angett antal verksamma år till längre än 12 år. Anledning till uppsägning på dessa tre arbetsplatser är lite svårare att analysera, men kan

⁴⁷ Molin A, "Att avsluta en anställning", (2007)

kanske också finnas i Molins förklaring att ägarintressen eller organisatoriska skäll ligger till grund för agerandet, dock låter jag det vara osagt.

Vad gäller nästa personalfråga i enkätundersökningen, dvs. den som undersökte om och hur pass många omplaceringar som hade skett inom åkerierna pga. finanskrisen och lågkonjunkturen, så blev resultatet för mig personligen något överraskande. Av de 41 åkerierna i undersökningen visade det sig att bara 3 aktörer hade omplacerat någon individ ur sin personal. Anledningarna varierade och förflyttningarna handlade om att en chaufför omplacerades till att köra truck och ha hand om terminalsysslor, en administrationstjänst hade övergått till trafikplaneringstjänst samt att en chaufför hade fått kontorsjobb där sysslorna varierade och innebar i stort sätt att denne blev en alltid kontaktperson för åkeriernas kunder. De tre åkeriernas gemensamma nämnare var sänkt kapacitetsutnyttjande på lastbilarna och att de förutom omplacering även hade sagt upp anställda som en konsekvens av marknadsläget. Ileskogs teori om omplacering säger att en arbetsgivare har rätt att omplacera anställda om organisatoriska skäll föreligger och att den anställda då kan komma att erhålla nya arbetsuppgifter. Omplacering kan vara ett sätt för företag att allokera personal från mindre till mer nödvändiga arbetsysslor under dåliga ekonomiska tider.⁴⁸ Detta fenomen verkar vara extremt svagt förekommande i min undersökning då hela 93 % av de svenska åkarna inte har omplacerat någon av sina anställda. Omplacering verkar inte vara ett passande alternativ för undersökta objektet och det är tydligt att detta fenomen kan förkastas när det gäller svenska åkerier.

När det kom till lönefrågan i denna undersökning blev svaren onekligen homogena och likartade för alla åkerier oberoende av antal anställda, typ av tjänster som utfördes osv. Den absolut största majoriteten svarade att de anställdas löner inte har blivit påverkade av den rådande lågkonjunkturen. Bland dessa 36 åkerier varierade svaren men man kunde enkelt urskilja att den främsta anledningen till att lönerna inte hade påverkats var kollektivavtalet

⁴⁸ Ileskog T, "Omplacering", (2005)

som hade blivit antaget sedan tidigare och som åkerierna i sin tur tänker följa. Av de 4 åkerier som har angett att lågkonjunkturen har påverkat lönesättningen för i år, var det 3 stycken som sa att lönerna hade frysts till förra årets nivå och inte skulle följa den sedvanliga årliga ökningen. Ett åkeri svarade att en anställd hade fått något sänkt lön för i år efter ömsesidigt överenskommelse. Värt att notera är det faktum att inte ett enda åkeri hade höjt lönen för någon av de arbetande som ett led av finanskrisen. Man kan tycka att vissa åkerier gynnas i dåliga tider och sedermera belönar sin personal med förhöjd lön, men det verkar inte ha skett på något utav de 41 tillfrågade företagen. Lindelöws löneteori säger att lönen på en arbetsplats påverkas av faktorer som individuella prestationen, grupprestationen, verksamhetens utveckling, samhällsutvecklingen och marknadskrafterna.⁴⁹ I min undersökning fann jag att verksamhetsutvecklingen och de fria marknadskrafterna inte har inverkat på ett sådant sätt som Lindelöw beskriver. Detta ser man tydligt då det framgår att majoriteten av åkerierna har fortsatt att successivt höja lönerna pga. att de har kollektivavtalet som motkraft för att agera i sänkande riktning, vilket annars hade varit marknadskraftsförenligt. Om man vänder sig vidare så upptäcker man att utbudet av arbetskraft idag är större än vad efterfrågan på den samma är, men det verkar inte ha återspeglat sig på lönerna på det sättet Keynes förklarar heller. Enda teoriansknytningen som kan dras till det studerade objektet utifrån teorin men dock väldigt försiktigt och vagt, är den som Borjas beskriver. Han hävdar att löneökningar kan medföra produktivitetshöjningar på arbetsplatserna som har bl. a. med motivation att göra.⁵⁰ Dock kan denna teori vara mycket ifrågasatt när det gäller verklighetsanknytningen till de svenska åkerierna då ökningarna där verkar ha med avtal att göra. Detta ser man inte minst på åkeriernas svar då det gäller fråga nummer 18 i enkäten där motivationsaspekterna tas upp. På frågan om åkeriet försökt motivera sina anställda genom exempelvis höjda löner, så framgår det att inget åkeri svarade ja i samband med att lönen var motivationsdrivare. Bland de 8 åkerier som hade angett att det förekommit motivationshöjande försök på deras arbetsplats, svarade man olika om vilka faktorer som ansågs vara drivkraften. Bland annat svarade ett åkeri att informationsmöten och bonussystem hade tagits fram, ett annat angav att resultatersättning blivit aktuellt samtidigt som ett tredje åkeri angav att mer frekventare arbetspauser har införts, bland annat för att höja moralen och få de anställda att ge allt ifrån sig under den tiden de inte vilar. För att återanknyta till lönerna så ser man att Borjas teori om effektiv lönesättning inte riktigt är applicerbar i min uppsats då lönerna inte

⁴⁹ Lindelöw M, "Kompetensbaserad Personalstrategi", (2008)

⁵⁰ Borjas G, "Labor Economics", (2008)

omnämns någonstans som motivationshöjare. I samband med det nyss nämnda kan man härifrån gå direkt vidare och behandla fråga 18 som då ifrågasätter ifall Lindelöws motivationsteori har någon verklighetsanknytning till den svenska transportsektorn. Som redan nämnt svarade endast 8 åkerier att de på något sätt försökt motivera sina anställda till att göra en större insats än tidigare, för att på så sätt hjälpa i första hand företaget och därmed också sig själva att klara av finanskrisen. Resterande 33 åkerier hade inte angett något speciellt på denna fråga i enkätundersökningen och utifrån svaren verkar det som om visa till och med tror sig redan göra maximalt och därmed inte finna plats för uppmuntran av sina anställda. Bland dem som hade vidtagit handling i frågan fanns inget speciellt samband att finna men i det stora hela verkar det som Lindelöws teorin i sig bör förkastas när det gäller hela populationen.⁵¹

För mig var det mycket spännande att i detta arbete undersöka hur arbetstiden hade påverkats för de sysselsatta i branschen och i nästa led anledningen till eventuella ändringar. Av de 41 åkerier i undersökningen så visade utfallet att 11 stycken hade gjort justeringar i arbetstiden på grund av marknadsläget. Bland dessa fanns både stora aktörer och mindre sådana. Samtidigt hade fyra av dessa också sagt upp någon ur arbetskraften, medan åtta åkerier endast hade reducerat den totala arbetstiden för någon av de anställda och inte vidtagit vidare nedskärande åtgärder på personalsidan. Det fenomen som sticker ut på de arbetsplatser där arbetstiden har ändrats är att den personal som är timanställd sen tidigare, har fått sina antal timmar sänkta, även övertid för heltidsanställda har i vissa fall tagits bort och lagts på timanställda istället för att på så sätt undvika den merkostnad som övertid har med sig. På andra ställen har vissa anställda gått ner i tid till 75 % och på ett åkeri har chaufförernas tid sänkts från 40- till 35-timmarsvecka. Vidare hade huvuddelen av tjänstemän på ett större åkeri fått arbetstidsförkortning som dock inte beskrevs i exakta siffror. Att 27 % av de tillfrågade åkerierna hade vidtagit arbetstidsändrande åtgärder visar i sig att lite mer än vart fjärde åkeri verkar ha tagit åt sig Anxos teori gällande arbetstid. Han hävdade som bekant att det under exempelvis en lågkonjunktur var fördelaktigt för en arbetsgivare att skära ner i antal jobbtimmar och bibehålla flexibiliteten genom att fortfarande ha den anställde kvar och redo för en eventuell uppgång, istället för att helt och

⁵¹ Lindelöw M, "Kompetensbaserad Personalstrategi", (2008)

hållet säga upp någon.⁵² Av enkätresultaten att döma finns det en viss igenkänning av teorin som Anxo pratar om även i det vardagliga arbetslivet när det gäller den svenska transportnäringen.

Vad gäller förväntningarna kan dessa vidare dras till personalfrågan och sambandet däremellan. Jag har fått fram resultat som visar att åkerier som har en negativ framtidsförväntning tänker på ett annorlunda sätt gällande framtida personalbehov och bemanning, än de mer positivt inställda åkerierna gör. De som ser positivt och förväntar sig en lönsammare framtid är som tidigare nämnt och visat i diagram 4.9, sexton stycken åkerier. Intressant är att inte ett enda åkeri utav dessa angav att de tänkt skära ner på personalen i framtiden. Utav dessa 16, sa sig 5 tro på en oförändrad personalvolym den närmaste framtiden, medan hela 11 stycken åkerier sa att de redan planerar att öka eller kommer mest troligt att göra det inom kort. Bland anledningar till ökad framtida personalstyrka anges faktorer som regionsutvidgning, vilket i sin tur kräver nyanställning då nya täckningsområden och kringtjänster är tänkta att införas. Även saker som nya storkunder med stororder har nämnts utav åkarna samt ny tjänst som ska göra det möjligt för åkeriets kunder att få ett helhetskoncept under ett och samma tak. Detta kräver givetvis mer kunskap, som åkaren ifråga också angav, och därmed även nytt kompetent folk. Ett liknande svar angav en annan åkare då han skrev att företaget förutom den traditionella transporttjänsten även kommer att inrikta sig på att förmedla och ha mer kontorsanställda men erfarenheter utav sådana sysslor.

Utav de 12 åkerier som hade svaga eller mycket negativa förväntningar på framtida lönsamhet var det å andra sidan inte ett enda åkeri som angav att de tänker nyanställa och utöka personalstyrkan. Sju stycken angav att de tror sig nått bottenivån och att dagens antal anställda kommer att förbli konstant ett bra tag framöver, medan 5 tillfrågade till och med angett att de tror på ytterliggare minskning när det gäller sysselsättningsvolymen. Empirin är mycket väl förankrad i Parkins teori om företagens ekonomiska förväntningar. Framtida vinster och lönsamhet är enligt Parkin den förväntning som har störst inverkan på beslut gällande olika investeringar och personalstrategier.⁵³ De svenska åkarna verkar vara på samma linje och det är mycket tydligt att de som har positiv framtidsförväntning också är

⁵² Anxo D, "Arbetstiden längd och produktiviteten", (1991)

⁵³ Parkin M & Powell M & Matthews K, "Economics", (1997)

de som tänker nyanställa, medan dem som har en mer negativ framtidsbild, är aktörer som kommer att vara kvar med den mängd anställda de har vid dagsläget eller till och med i vissa fall göra sig av med ytterligare några.

5 SLUTSATS

Denna uppsats uppgift var från början att se hur privata inrikesåkerier påverkas av en större lågkonjunktur och finanskris. Utifrån vad jag har fått erfara genom den kontakt jag har haft med branschfolk under undersökningens gång samt genom insamling av svar från frågeformuläret, ska jag här nedan försöka sammanfatta situationen och dra slutsats om hur verklighetsbilden ter sig.

Åkeribranschen har i det stora hela blivit indirekt men hårt påverkat utav finanskrisen och lågkonjunkturen. Åkerierna har känt av att den härledda efterfrågan har sjunkit markant och påverkat deras verksamhet som är beroende av att gods handlas och är därefter i behov av att transporteras. Majoriteten av åkerierna hade både känt av minskad kapacitetsutnyttjande och gjort nedskärningar i arbetsstyrkan. De flesta åkarna har därutöver känt att konkurrensen om kundernas gods nu har ökat betydligt och att ett prisrig har satts igång av vissa åkerier, som i sin tur har lett till att många fler tvingats ansluta sig till denna prispress som sker inom branschen. Vidare verkar det som om de mindre aktörerna inom näringsgrenen har klarat sig lindrigare undan än vad deras större kontraparter har gjort sedan starten av lågkonjunkturen. Det samma gäller för de åkerier som är väletablerade med många års erfarenhet av transportverksamhet. Dessa två är till synes överrepresenterade bland dem som har klarat sig bättre och inte varit lika pressade av marknadssituationen som råder.

I sämre ekonomiska tider verkar uppsatsens utvalda bransch vara splittrad när det kommer till innovationsinitiativ. En ganska stor del av åkerierna inser hotet och att de måste agera på ett eller annat sätt för att förbättra sin situation på marknaden. Samtidigt är det något fler än hälften som verkar vara inrotade i gamla vanor och inte reflekterar över att även ett traditionellt åkeri kan genomgå olika förändringar för att anpassa sig till marknadsläget. Vidare är det tydligt att chaufförer är den grupp av anställda som närmast till hands blir uppsagda då efterfrågan minskar och arbetsgivarna väljer att varsla om uppsägning. Uppsägningar pga. lågkonjunkturen var i sin tur väldigt vanligt förekommande inom branschen, där det visade sig att 2/3 av den tillfrågade populationen har tvingats göra sig av med anställda. Däremot är omplaceringar inom företagen väldigt sällan förekommande och det verkar som att det finns väldigt lite utrymme till att vidta sådana åtgärder. De

anställdas löner har till synes inte blivit direkt påverkade av finanskrisen då majoriteten av de sysselsatta är knutna till kollektivavtal som gäller ytterliggare två år och som fastslogs innan lågkonjunkturen hade tagit fart. Däremot har det förekommit en del arbetstidsjusteringar som medfört att det på cirka vart fjärde åkeri har skett en minskning av total arbetstid.

Trots den negativa marknadsbilden ser många åkerier optimistiskt på framtiden och tror på ljusare tider inom kort. Dessutom ser det ut som att personalnedskärningar har närmast sig bottennoteringen och att åkerierna framöver kommer att behålla den personalvolymen som finns eller också svagt utöka den. Investeringsviljan hos våra åkare verkar ha fått sig en törn av finanskrisen och lågkonjunkturen. Det framgår också att majoriteten ställer sig awaktande mot nya investeringar och att väldigt få sådana är planerade. De flesta åkerier är försiktiga och bland dem som trots allt tänker fortsätta investera i bolaget märks en tydlig linje. Dessa verkar alla följa en långsiktig investeringsplan som dock i vissa fall har reviderats något till följd av marknadsläget.

Metoden som jag har använt mig av för att komma fram till den slutsatts som nyss presenterats tycker jag har varit väl passande då jag har fått reda på merparten av det som jag från början hade avsikt att undersöka. Det har varit ett passande sätt att gå till väga trots att jag härmed vill påminna dig som läsare att den empiri som jag har samlat in inte kan garanteras vara helt klockren. Anledningen till det sistnämnda är att vissa tillfrågade ibland hade missförstått någon fråga i enkäten, vilket i vissa fall har lett till något ej relevanta svar. Jag vill därför göra förbehåll att alla resultat och slutsatser kanske inte avspeglar verklighetsbilden till hundra procent. Då missförstånd har skett i väldigt begränsad skala vill jag dock backa upp utfallet och påstå att det som presenterats verkligen står för populationen som helhet.

I övrigt kan uppsatsen komma till användning för alla slags branschintressenter. Det kan handla om nystartade åkerier, branschorganisationer, transportkunder och liknande. Förhoppningsvis kan dessa med hjälp av arbetet se hur den inhemska transportmarknaden är balanserad och vilken följderna som kan uppstå vid en eventuell ekonomisk kris.

5.1 FÖRSLAG TILL FORTSATTA STUDIER

En intressant aspekt hade varit att göra en undersökning bland dem som är anställda på åkerierna och på så sätt få deras bild av hur åkerierna har förändrats under lågkonjunkturen. På det sättet hade man kunnat få en annan synvinkel och perspektiv speciellt när det gäller personalfrågor. Att sedermera jämföra undersökningarna för att se eventuella avvikelser och samband de emellan hade kanske varit ett bra sätt att få en mer rättvisande bild av situationen ifråga.

I ett skede längre fram i tiden då vi förhoppningsvis återgått till högkonjunktur, hade det varit av nytta att undersöka branschen återigen och då ställa sig frågande till vilka åkerier som har haft det enklast samt tuffast att återanpassa sig till marknaden. Har de åkerier som exempelvis förkortat arbetstiden för sina anställda under lågkonjunkturen anpassats snabbare än dem som sagt upp anställda och sedan tvingats återanställa. Finns det andra fenomen som träder fram hade också varit intressant att ta reda på i framtida undersökningar.

Källförteckning

Anxo D, Arbetstidens längd och produktiviteten, *Arbetskraft, arbetsmarknad och produktivitet*, Dec 1991, pp153-177

Aronsson H, Ekdahl B och Oskarsson B (2003) *Modern Logistik*, Liber Ekonomi, Malmö

Barti R (1987) *The great depression of 1990*, Simon & Schuster Inc., New York

Borjas G (2008) *Labor Economics*, McGraw-Hill/Irwin, New York

Denscombe M (2009) *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsobjekt inom samhällsvetenskaperna*, Studentlitteratur, Lund

Eriksson L T och Wiedersheim-Paul F (1999) *Att utreda, forska och rapportera*, Liber Ekonomi, Malmö

Ileskog T (2003) *Uppsägning vid arbetsbrist*, Elanders Gotab, Stockholm

Johansson Lindfors M-B (1993) *Att utveckla kunskap: om metodologiska och andra vägval vid samhällsvetenskaplig kunskapsbildning*, Studentlitteratur, Lund

Keynes J M (1973) *Allmän teori om sysselsättning och pengar*, The Royal Economic Society, London

Krugman P L (2009) *The return of depression economics and the crisis of 2008*, W W Norton & Company, New York

Lindelöw M (2008) *Kompetensbaserad personalstrategi*, Bokförlaget Natur och Kultur, Stockholm

Molin A (2007) *Att avsluta en anställning*, Elanders Tryckeri, Vällingby

Morris M H, Kuratko D F och Covin J G (2008) Corporate Entrepreneurship & Innovation, Thomson Higher Education, Mason OH

Parkin M, Powell M och Matthews K (1997) Addison Wesley Longman Limited, Essex

Rollof Y (1967) Planering Produktion Lönsamhet, Almqvist & Wiksell/Gebbers Förlag AB, Stockholm

Stigler G J (1966) The theory of price, Macmillan Publishing Co, New York

Storhagen N G (1999) Godstransporter och logistik, Studentlitteratur, Lund

Stukát S (2005) Att skriva examensarbete inom utbildningsvetenskap, Holmbergs i Malmö AB, Malmö

Tarkowski J, Ireståhl B och Lumsden K (1995) Transportlogistik, Studentlitteratur, Lund

Wadensjö E (1991) Arbetskraft, arbetsmarknad och produktivitet, Nordstedts Tryckeri, Stockholm

[http://blt.se/jobbet_o_pengarna/allt-tuffare-for-akerierna\(981801\).gm](http://blt.se/jobbet_o_pengarna/allt-tuffare-for-akerierna(981801).gm) (2009-05-18)

<http://www.dn.se/ekonomi/finanskris-skapar-konkursvag-1.471665> (2009-05-18)

http://www.scb.se/Pages/TableAndChart_50723.aspx (2009-05-08)

http://www.sika-institute.se/Doclib/2008/Statistik/ss_2008_9.pdf (2009-05-12)

<http://www.akeri.se/sveriges-akeriforetag/media> (2009-05-15)

Bilaga A

Det här frågeformuläret ingår i ett magisteruppsatsarbete vid Blekinge Tekniska Högskola. Undersökningens syfte är att se efter vilka konsekvenser de svenska åkerierna har upplevt utifrån den rådande finanskrisen och lågkonjunkturen. Svaren ska hjälpa till att få en helhetsbild av branschen och dess situation.

Alla svarande garanteras anonymitet!

1. Hur många lastbilar innehar åkeriet?

1 till 3

4 till 6

7 till 9

10 eller fler

2. Ert åkeri är stationerat i?

Norrland

Svealand

Götaland

3. Storleken på orten är?

Större stad

Mindre ort

Landsbygd

4. Antal sysselsatta på ert åkeri? (*chaufförer, terminalarb, adm. ansvariga osv.*)

____ stycken.

5. Hur många år har åkeriet varit verksamt?

1 till 3

4 till 7

8 till 12

längre än 12 år

6. Huvudsakliga transporter åkeriet erbjuder är? (*tillåtet att välja flera alternativ*)

Lokala

Regionala

Fjärr

Specialtransporter

7. Hur ser åkeriets kundkrets ut i stora drag?

(ex. många småkunder, få större, blandning utav dessa två, bundna kontrakt, muntliga överenskom. osv.)

8. Rörelsemarginalen innan den rådande lågkonjunkturen har i genomsnitt legat på?

Minus 0 % 1-3% 4-6 % Högre än 6 %

9. Känner åkeriet av en minskad efterfråga utifrån lågkonjunkturen och hur märks den?

10. Hur ser kapacitetsutnyttjandet ut idag jämfört med tiden då högkonjunktur rådde?

Minskad Ökad Oförändrad

11. Har lågkonjunkturen påverkat priserna som åkeriet tar ut från sina kunder och i så fall hur samt varför?

12. Hur har åkeriets lönsamhet påverkats av lågkonjunkturen?

13. Har åkeriet pga. lågkonjunkturen tvingats säga upp viss personal?

Nej Ja, 1 anställd Ja, 2-3 stycken Ja, 4-5 stycken Ja, fler än 5 anställda

14. Om JA på förra frågan, vilken arbetsuppgift hade den/dem uppsagda?
(*chaufför/terminalarbetare/truckförare/ekonomi/säljare/trafikledare osv.*)?

15. Har de anställdas löner/löneutveckling för i år blivit påverkade av finanskrisen och lågkonjunkturen och i så fall på vilket sätt?

16. Har åkeriet ändrat vissa av de anställdas antal jobbtimmar och i så fall varför?
(*gäller t. ex. både de som varit heltidsanställda och gått ner i tid och de som blivit timanställda*)

17. Har någon inom personalstyrkan blivit omplacerad inom företaget pga. lågkonjunkturen och av vilken anledning?

18. Har åkeriet försökt motivera de anställda att anstränga sig mer och göra en större insats för att hjälpa sig själva och företaget att klara sig igenom krisen? (*ex. uppmuntran, belöning osv.*)

19. Har åkeriet försökt att med hjälp av nya innovationer få bättre konkurrensläge och i så fall hur?
(härmed menas nya kringtjänster/täckningsområden/servicegrad/omstrukturering/strategiändring osv.)

20. Framtida förväntningarna på lönsamheten utifrån dagsituationen är?

Mycket negativa Svagt negativa Neutrala Positiva

21. När det gäller åkeriets arbetsstyrka i framtiden, förväntas den minska, öka eller vara oförändrad samt vad ligger bakom detta antagande?

22. Hur ser det ut för framtida investeringar i åkeriet?
