

Sammendrag:

Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse

TØI rapport 1138/2011
Forfatter(e): Thorkel C. Askildsen
Oslo 2011 84 sider

Etterspørselen etter godstransport på veg øker, og det rapporteres om vanskeligheter med å rekruttere kvalifiserte sjåførere samtidig som utvidede kvalifikasjonskrav stilles til nye og allerede praktiserende yrkesutøvere. Et ønske om økt profesjonalisering av lastebilnæringen manifesterer seg altså gjennom økte kompetansekrav til sjåførene, mens transportbeslutningene i stor grad foretas på transportkjøpernes premisser i forhandlinger med transportørene. Samtidig ansvarliggjøres sjåførene for sin trafikkatferd på linje med andre trafikanter, mens altså premissene for transportutøvelsen fastsettes av andre aktører i verdisystemene. Dette prosjektet formidler først og fremst langtransportsjåførenes egne syn på sitt yrke og deres forventninger til sin fremtidige arbeidssituasjon, noe som står i kontrast til samfunnets ambisjoner om profesjonalisering og heving av sjåføreryrkets status.

Bakgrunn

Godstransport på veg har vist en betydelig vekst gjennom mange tiår, mens signaler tyder på at det blir stadig vanskeligere å rekruttere kompetente sjåførere. Hensikten med dette prosjektet har vært å fremskaffe kunnskap om langtransportsjåførenes egne oppfatninger om deres arbeidssituasjon, og spesielt om de opplever vegmyndighetene som en tilrettelegger for yrkesutøvelsen eller om de snarere oppfatter at elementer som faller innenfor disse myndighetenes ansvarsområder som begrensende faktorer som påvirker yrkesutøvelsen i negativ retning.

Prosjektets mål

Hovedmålet i prosjektet er å skulle gi innsikt i langtransportsjåførenes arbeidssituasjon samt fremtidsutsiktene for norske sjåførere. Vi ønsker altså *både* å finne frem til de elementer som påvirker dagens arbeidssituasjon og yrkesutøvelse og elementene som kan antas å ha betydning for fremtidens arbeidssituasjon. Med fremtidens arbeidssituasjon er vi opptatt av de elementene som påvirker yrkets utvikling og anseelse. Vi kan derfor konkretisere følgende problemstillinger:

1. Hvordan opplever langtransportsjåførene sin arbeidssituasjon i dag, og hvilke faktorer tillegges størst vekt for hvordan situasjonen oppleves
2. Hvordan oppfatter langtransportsjåførene yrkets fremtidsutsikter, og hvilke faktorer oppleves som bestemmende for hvordan fremtidssituasjonen vil bli.

Metode

Kunnskapen i prosjektet er i vesentlig grad generert gjennom intervjuer med 20 sjåførere i langtransport, noe vi har definert som transporter mellom landsdeler i Norge samt til og fra utlandet. Intervjuene er i hovedsak blitt foretatt ved at vi har fulgt med sjåførene under gjennomføring av enkelttransporter, noe som har gitt et fyldigere kunnskapsgrunnlag både fordi sjåførene da har kunnet eksemplifisere sine argumenter og fordi vi selv har kunnet supplere sjåførenes utsagn med egne observasjoner. Temaene som skulle behandles i intervjuene ble innledningsvis diskutert med representanter for bransjeorganisasjonene, og en del sentrale utsagn fra sjåførene har vi tatt videre til korte diskusjoner med andre aktører fra så vel lastebil- som rutebilnæringen og representanter for Statens vegvesen.

Hovedkonklusjoner

Vi har i denne rapporten søkt å gi fyldige beskrivelser av sjåføreryrkets arbeidsinnhold og langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, og vi har forsøkt å fremheve de krefter og mekanismer som strukturerer denne arbeidssituasjon. Nedenfor følger en kort oppsummering av hva vi anser å være av størst betydning.

- ✓ Våre informanter gir klart uttrykk for at dimensjoneringen av vegene og standarden på vegvedlikeholdet utgjør et stressmoment i forhold til deres yrkesutøvelse. Et par sjåførere fremholdt kjøring på glatt føre som det mest negative aspektet ved jobben, mens de øvrige hevdet at de sjelden føler direkte frykt eller redsel i forhold til dette. Allikevel medfører kjøringen på det norske vegnettet gjerne en grad av anspenning de hevder ikke å være belastet med ved kjøring i utlandet.
- ✓ Sjåførene bekrefter også at et dårlig tilbud av fasiliteter tilknyttet å gjennomføre lovpålagte døgnhviler utgjør et negativt moment ved yrket. Yrket som langtransportsjåfør medfører en god del fysisk arbeid, både i forbindelse med lasting og lossing, bilettersyn og kjettingbruk, og da lastebilen utgjør både arbeidsplass og overnattingssted oppleves det som fornedrende ikke å ha tilgang til fasiliteter som dusj og bespisning. Vårt inntrykk er at kafétilbudet på lite trafikkerte strekninger gradvis blir redusert fordi markedsgrunnlaget er for lite, mens parkeringsmulighetene i byene reduseres fordi presset på arealutnyttelsen øker. Mangelen på hvileplasser er et vel dokumentert problem, men det kan jo bemerkes at til tross for at det er 16 år siden Norge gjennom EØS-avtalen tilsluttet seg de kjøre- og hviletidsreglene som i hovedtrekk gjelder i dag, så har fortsatt lite blitt gjort for å legge til rette for at yrkesutøverne kan overholde disse.
- ✓ Det relativt lave engasjement vi opplevde å møte når vi diskuterte vegrelaterte problemstillinger mener vi i stor grad skyldes en resignasjon over at samferdselspolitiske programerklæringer ikke har kunnet veie opp for økende vegvedlikeholdsetterslep, og den holdning at målsettinger om å gjøre sjø- og banetransport mer konkurransekraftig snarere oppleves å ha manifestert seg i strategier for å hemme lastebilnæringen.
- ✓ Så godt som alle sjåførene hevdet at de opplevde en form for frihet i sin yrkesutøvelse som de selv anså å være det mest positive aspektet ved jobben. Våre observasjoner i forbindelse med gjennomføringen av transportoppdragene tyder ikke på at sjåførene har særlig stor frihet verken i tid eller rom, men at de er fritatt fra bedriftsledelsens umiddelbare, nitide

og visuelle kontroll samt at de har en grad av frihet til *ad hoc* å løse uforutsette problemer på en måte de selv synes er best. Vi mener denne formen for frihet har lange tradisjoner i lastebilbransjen, men kan fremstå som mindre tilpasset de logistikkrav oppdragsgiverne i dag stiller til hurtig, presis og ikke minst forutsigbar godsfremføring. Til tross for at transportforetakets ledelse gjerne fungerer som en buffer mellom vareeierens krav og de begrensninger som påhviler sjåføren, er det allikevel muligheter for å nedprioritere transportplanleggingen og heller ansvarliggjøre sjåføren. En slik ansvarliggjøring av sjåføren gjøres også i forbindelse med vegkantkontroller.

- ✓ Etter vår oppfatning, og i tråd med en annen nylig utført studie, vil en mer sentralisert transportplanlegging både øke produktiviteten og forutsigbarheten i godsfremføringen, men da dette innebærer en ansvarsoverføring fra sjåfør til ledelse vil det kunne gå på bekostning av friheten til selvstendig problemløsning som sjåførene sterkt verdsetter ved yrket.
- ✓ Gjennom innføringen av yrkessjåførdirektivet videreføres prinsippet om at en profesjonalisering av lastebilnæringen skal foretas gjennom sjåførenes kompetanseheving, til tross for at disse har minimal innflytelse på transportavgjørelsene. Med tanke på de minimale formelle kompetansekrav som stilles til transportforetakenes ledelse synes dette som et tiltak som sementerer en uheldig ansvarsfordeling.
- ✓ Så godt som alle våre informanter fremholder høyt fravær hjemmefra som den største ulempen ved yrket, både fordi det avskjærer dem selv fra familieliv og fritid og også fordi det påfører samboer eller ektefelle et meransvar i familiesituasjonen.
- ✓ Våre informanter hevder selv at de anser at sjåføreryket har lav sosial status, noe som skyldes de ovenfor nevnte faktorene:
 - Høyt fravær hjemmefra og derved begrensede muligheter til å delta i sosiale relasjoner med familie og venner
 - Et lønnsnivå som ikke kompenserer for dette statustapet

Hvis vi aksepterer argumentet om at det er den tekniske arbeidsdelingen som bestemmer individers sosiale status, er det lett å vise til at lastebilsjåførenes stilling er langt ute og langt nede i næringslivets organisasjonsmessige hierarki. Kunnskap i jobbsammenheng gir sosial status i den grad det er en form for kunnskap markedet etterspør. Vi vet ikke i hvilken grad transportmarkedet har vært konsultert når det gjelder utformingen av yrkessjåførdirektivet, men vi kan ikke se at tidligere tiltak for å heve sjåførenes kompetanse har vært i stand til å motvirke at deres sosiale anseelse har avtatt.

- ✓ Vi opplevde at våre informanter, i likhet med oss som har forestått prosjektet, syntes det var vanskelig å se hvordan sjåføreryket vil utvikle seg inn i fremtiden. Sjåførenes syn på dette preges derfor av en videreføring av eksisterende trender: fallende sosial status, svak lønnsutvikling i forhold til andre yrkesgrupper, mer stress som følge av økende logistikkrav, fortsatt høyt fravær hjemmefra og følgelig økende rekrutteringsproblemer til yrket.

- ✓ Etter vår oppfatning er det et sterkt behov for å frembringe ny kunnskap om hvordan en profesjonalisering av hele logistikksystemet best kunne ivaretas. Vi vil derfor foreslå at det rettes fokus mot følgende områder:
 - Betydningen av læring og ulike former for kunnskap i transportsektoren: Hva slags kunnskap er avgjørende for ulike yrkesgrupper i transportsektoren, og hva kan gjøres for å legge til rette for læringsprosesser, kompetanseoppbygging og et høyere kunnskapsnivå.
 - Forholdet mellom disintegreerte produksjons-, logistikk- og transportfunksjoner og tilsvarende fragmenterte kunnskapsbaser: Det er dokumentert at tettere funksjonell integrasjon av verdisystemenes produksjons- og transportfunksjoner kan medføre reduserte transportkostnader for vareeierne. Kan den økte informasjonsdelingen en slik tettere integrasjon forutsetter også anvendes til økt kompetanseoppbygging i et dynamisk perspektiv?
 - 16 år med en transportpolitisk utforming sterkt influert av EUs Common Transport Policy har gitt samfunnet rimeligere transport, altså i tråd med ambisjonene for politikktutformingen. Samtidig tyder bransjeanalyser av lastebilnæringen på at næringens økonomiske og kompetansemessige ressursbase undergraves. Et økende press fra vareeierne i retning av hurtig og presis godsfremføring synes ikke i tilstrekkelig grad å ha gitt seg utslag i bedre koordinering av transportgjennomføringen, en svakhet som understøttes av myndighetenes fortsatte ansvarliggjøring av sjåførene. Dette bidrar til at arbeidsvilkårene for sjåførene forverres relativt til andre yrker og motvirker den allmenne ambisjonen om å profesjonalisere vegtransportsektoren. Vi vil derfor anbefale at økt oppmerksomhet rettes mot å vurdere mulighetene for tettere integrasjon mellom vareeier og transportør og for å allokere ansvaret for en samfunnsmessig forsvarlig transportgjennomføring til samarbeidet mellom disse aktørene.

Oppsummert mener vi det er behov for å anlegge et nettverks- eller verdisystemperspektiv på godstransportutøvelsen, der så vel lastebilnæringens bransjestruktur, ressursbehov og virksomhetsutøvelse analyseres, vurderes og kontrolleres ut fra forståelsen av at premisset for transportutøvelsen legges – eller *bør* legges – i relasjonen mellom vareeier og transportforetakets ledelse. En profesjonalisering av transportbransjen bør derfor ta sikte på å profesjonalisere transportørene i deres forhandlingssituasjon vis á vis transportkjøperne. Ut over dette er det viktig å forstå hvordan transportørene, i likhet med andre foretak, inngår i flere verdisystemer. Altså: rundtursproblematikken. Vi har tidligere referert til at logistikkforskningen i Skandinavia har hatt et tydelig vareeierperspektiv, noe som gir et forenklet inntrykk av transportbransjens utfordringer. Vi vil anbefale en utvidelse av denne analyserammen.