

Livet bak rattet: Askøy - Athen - Askim: 6.700 kilometer med utfordringer

Livet bak rattet: Askøy - Athen - Askim: 6.700 kilometer med utfordringer De sendes ut med lastebiler til et par millioner kroner, og frakter last til langt høyere verdi. Det er de som møter kundene og ...

Av Redaksjonen, tungt.no, 1. september 2003 kl. 08:00

Livet bak rattet:

Askøy - Athen - Askim: 6.700 kilometer med utfordringer

De sendes ut med lastebiler til et par millioner kroner, og frakter last til langt høyere verdi. Det er de som møter kundene og leverandørene direkte, men det store ansvaret som påhviler lastebilsjåførenes trette skuldre avspeiles hverken i sosial status eller lønn. Logistikkøkonom Tommy Stub i Askim Transport og Logistikk AS har lang fartstid som lastebilsjåfør, og setter seg fortsatt ofte bak rattet. I denne artikkelen blir vi med på en 12 dagers tur med fisk fra Vestlandet til Athen, og med solkrem og vin tilbake til Norge. Kjenner du hverdagen til dine sjåfører?

Tommy Stub

Tirsdag

Tirsdag overtar jeg bilen. Den står i Askim og er lastet med frosne pølsebrød som skal til Bergen. Sjekker at temperatur er riktig innstilt på trallen i forhold til angivelse på fraktbrev som tilsier; -18 grader. Sjekker at alle papirer er med, og pakker inn bag og mat i bilen. Beregnet kjøretid ca 8 timer og 550 km. Kjører mot Bergen og velger traseen over Hemsedalsfjellet og gjennom tunnelen i Lærdal. Trange, bratte, og særdeles svingete veier med 180 graders svinger og senterkjøring i tunnel ned fra Hemsedalsfjellet ned mot Lærdal. På denne tiden av året er det bare koseturen i forhold til hvordan det er her om vinteren med kjettinger og snilefart. Ankommer losseplass i Nesttun kl. 00.30 og legger meg for natten.

Onsdag

Losser og kjører til Truckstop. Bergen har laget noe som Oslo har jobbet med i 15-20 år, uten å ha fått til noen ting. Spiser en god frokost på senteret, og venter på beskjed om lastested og tidspunkt. Skal laste fersk laks ute på Askøy kl 15 - ca halv bil. Laster opp og kjører mot Oslo hvor jeg skal laste resten av den ferske laksen som skal til Athen. Samme rute tilbake til Oslo, hvor jeg ankommer kl. 00.30.

Torsdag

Kjører til samlastingsterminalen hvor fisken fra forskjellige produsenter blir kryssdokket til respektive destinasjoner. Enkel innfortolling i EU på Svinesund takket være godt forhåndsarbeid av befrakter. Ankomst Trelleborg kl. 21.30 En feil fra fergeselskapet resulterte i ferge til Sassnitz i stedet for Rostock. Ombord smaker middagen med egg og bacon særdeles godt. Tar inn på lugaren og sovner tvert.

Kl. 02.15 våkner jeg av ringeklokken, står opp, dusjer og rusler opp i spisesalen og tar en kopp kaffe.

Fredag

Kjører av fergen og avleverer fergelogg ved porten ut av havnen, passerer tollen og kjører inn på kaien for å fullføre døgnhvilen. Kjører mot Rostock og klokken er litt over 05.30 fredag morgen. En ny lang ferd gjenstår ned til Manching som ligger ved Ingolstadt mellom Nürnberg og München, med beregnet kjørelengde 720 km og beregnet ankomst 18.30. Mye trafikk og to trafikkulykker gjør at jeg først kommer frem kl 19.00 hvor toget skal gå en time senere. Men faksbeskjeden fra kontoret om at jeg var forsinket var ikke blitt mottatt, så jeg kom ikke med. Etter nye beregninger og noen telefoner blir ruten endret til at jeg kjører hele strekningen ned til Ancona. Jeg legger meg til å sove for å få lovlig døgnhvil og står opp kl. 03.00 og starter ferden mot Ancona.

Lørdag

Turen er beregnet til ca 10 timer effektiv kjøretid. Kjører inn i Østerrike ved Kiefersfelden kl 05.00. Kaffepause ved Innsbruck og deretter tanking av billig østerriksk diesel på Europabrücke. Så starter jeg ferden gjennom Italia til Ancona som er neste stoppested hvor fergen går over til Patras i Hellas. Dette er en strekning på ca 630 km med en kjøretid på 7 drøye timer. Ned fra Brennerpasset er det nedsatt hastighet for vogntog til 60 km/t med 6% helling og forbikjøring forbudt. Nydelig sommervær med morgentemperatur på ca 20 grader. Masse flotte vinranker, gamle slott og ellers nydelig natur med høye fjell rundt. Kjørestilen i Italia er veldig forskjellig fra Skandinavia og her går det unna, med lysblinking, tuting og gestikuleringer. Det blir en times pause ved Bologna med en cafe americano og en varm rustico sandwich med ost, tomat og bacon, før siste to og en halv time til fergen i Ancona som går kl 17:00. Det er trangt på veien inn i byen og skiltingen i Italia er så som så.

Fergeselskapet heter Minoan Lines og jeg tar med papirene inn og melder min ankomst. Betaler havneavgift, viser passet mitt (dette er viktig) og får billetten. Ombordkjøringen går greit, men fergemannskapet bruker en teknikk som kan gjøre enhver ganske nervøs, da de bruker fløyte, skriker høyre venstre om hverandre når du skal rygge inn på fergen. Dette bryr jeg meg ikke så mye om men følger med i speilene og rygger meg på plass. Fergeturen tar ca 21 timer. En nydelig tur med flott vær, god mat og drikke.

Søndag

Fergen ankommer Patras kl. 14.30 gresk tid, og jeg starter turen mot Athen tre timer unna. Har lossetid før kl. 18.00 søndag kveld. Det er nydelig vær og rundt 40 grader, så det er godt å ha klimaanlegg. Veistandarden i Hellas er heller dårlig, skiltingen dels på gresk, og kjørekulturen enda verre enn i Italia. Mye gamle vogntog med lasten bundet fast med tau, og kjøremønstret veldig aggressivt. Vel fremme rett utenfor Athen ved hjelp av et tegnet kart (takke og pris) losses fisken, som skal ut til butikker og lastes direkte over på distribusjonsbiler. Får stemplet CMR for avlevert gods og vasker skapet innvendig for å fjerne fiskeslagg og lukt. Deretter kjører til Harrys truckstop som ligger like ved. Når jeg går til bilen for å legge meg er det 30 grader varmt og hytta er full av giftig moskito. Tar frem «steikepanna» - en anordning som stikkes i sigaretttenneren og som røyker i hjel moskitoen slik at jeg kan legge meg å sove.

Mandag

Står opp kl 07.30 og slår av en prat med Harry før jeg kjører til første lastested for å hente solkrem. Vel

fremme blir jeg møtt av en gjeng ville hunder som bjeffer, hylr og løper rundt bena på meg på vei bort til kontoret. Kl 09.30 får jeg 1 pall solkrem og papirene. Så skal jeg kjøre til Pireus havn hvor tollene ligger og få laget eksportpapirene.

Dette stedet er fullt sjåfører fra land utenfor EU, og her er man avhengig av kontakter for å få hjelp. Men vedkommende dukke ikke opp, og etter et par timers venting og flere telefoner med agenten i Norge beslutter vi at papirene blir ordnet på EUs ytre grense.

Kl. 15.00 bærer det tilbake til Patras havn hvor ferge er booket kl. 20.00 til Brindisi helt syd i Italia. Patras er en flyktningmetropol, og det kryr av dem overalt. Før jeg kjører inn på havneområdet blir derfor bilen svært grundig kontrollert. Går til agenten, ordner med billetten, betaler havneavgift og da jeg kommer tilbake sjekker jeg bil og trailer og finner 3 flyktninger som hadde gjemt seg mellom palleskapet og rammen på trallen, og der er det trangt! For sikkerhets skyld henter jeg balltrete i bilen, og får jaget dem unna og kjører bort til parkeringen.

Kl 20.00 vinkes jeg frem for å kjøre om bord på båten King Minos. Her sjekkes bilen igjen av væpnet politi og militære mannskaper.

Tirsdag

Før jeg kjører i land, tar jeg en sjekk etter blindpassasjerer før det italienske politiet gjør det samme. Jeg skal laste 11 paller vin ett sted syd for Brindisi som heter Guagnano og kjører gjennom noen små byer hvor det er meget trange gater. Det er så vidt jeg greier å lure meg gjennom, men det går på håret. Vel fremme hos vinprodusenten får jeg beskjed om å kjøre til en annen fabrikk som ligger 700 km lenger nord Etter noen telefoner og diskusjoner, kjører jeg mot neste lasteplass som er en annen vinprodusent som ligger ved Pescara - ca 450 kilometer og 7 timers kjøring nordover. Jeg stopper rett før Pescara på en typisk motorveiparkering hvor man kan tanke, spise, dusje og sove relativt trygt. Ringer kontaktpersonen som skal møte meg ved en bestemt avfart og følge meg opp til vinfabrikken dagen etter. Jeg skal laste 2 steder ved Pescara, og bestemmer meg for å laste på det nærmeste stedet først i morgen tidlig.

Onsdag

Kjører mot første lastested hvor jeg får beskjed om at varene først er ferdig i morgen!!! Jeg gir beskjed om at jeg da er på neste lasteplass 310 km lenger nord, og går mot bilen. Da kommer en funksjonær løpende og spør om jeg skal reise? Ja, sier jeg - men hvis dere har varene ferdig kl 16 i ettermiddag så kan jeg komme tilbake da. Han forsvinner og kommer tilbake etter en stund med beskjed om at det skal de greie. Fint sier jeg, da har vi en avtale. Kjører tilbake mot Pescara og til avtalt møtested. Jeg ringer produsenten og sier at jeg er på vei. Blir møtt ved betalingsbommen og blir geleidet opp mot fabrikk. Her var alt klart så opplastingen av 15 paller vin starter. Etter at vi er ferdig får jeg 1 flaske rødvin og 1 flaske hvitvin som de sier jeg skal gi til fru. Klokken er bare 11 så jeg kjører ned mot havet for å finne en strand for å svalke meg litt i havet. Vel tilbake på lastestedet kl. 16 får jeg beskjed om at de er forsinket og at jeg må komme tilbake i morgen! Jeg går nok en gang mot bilen, og på nytt kommer samme funksjonær og lover bot og bedring. fire timer senere reiser jeg derfra med lasten på Nå går ferden mot Forlì hvor partiet med 11 paller vin jeg skulle hente på første stedet (Guagnano) ligger. Kjøreturen til Forlì er på ca 320 km. Jeg plotter inn adressen på Autoroute 2000 og kjører gjennom hele byen og rett på adressen til vinfabrikken. Parkerer utenfor porten og det blir en ny varm natt med

temperatur opp mot 30 grader.

Torsdag

Etter lasting går ferden videre opp til siste lasteplass som ligger i en bitteliten alpelandsby. Ved Bologna ligger jeg i høyre kjørefelt i ca 35 km/t og kjenner det rykke til i bilen, og ser en hollandsk personbil med combicamp- henger vrenge inn foran meg så flisene spruter av hengeren hans. Jeg tuter, og blinker med lysene men til ingen nytte - han bare kjører videre. Heldigvis ble det bare noen små skrammer på støtfanger og noen riper i blinklysglasset, så det koster antagelig mer å få tak i eieren enn det koster å utbedre skaden selv. Det går fort å laste det siste partiet, papirene er klare og ferden går nå opp til Vipetino grense hvor alle eksportpapirer skal lages av speditør, og T2-dokumenter utferdiges.

Sommel og rot medfører at jeg så vidt kommer meg gjennom Østerrike før kjøreforbudet fra kl. 22 til 05, og kan kjøre til München for å ta den lovpålagte døgnhvilen og rekke fergen jeg er booket på fredag kveld kl. 22.45 fra Rostock.

Fredag

Står opp klokken 8, spiser frokost, drikker kaffe før jeg starter ferden mot Rostock. Turen til Rostock er på 780 km, og legges via Nürnberg, Leipzig og Berlin. På fergekaien i Rostock treffer jeg en norsk sjåfør som har kjørt vogntog i 36 år. Han kjører klippfisk til Italia ganske ofte, og han forteller en utrolig historie om hvordan dette fungerer i praksis. Bilene er utstyrt med GPS og er direkte tilkoblet en alarmsentral i Norge. Her følges forsendelsen hele veien - spesielt fra grensen til Italia og frem til losseplass. Av hensyn til sikkerheten for disse gutta gjengir jeg ikke de forskjellige fremgangsmetodene de benytte, men én ting er sikkert - dette ikke er noen søndagstur for hvem som helst. De kan bli ranet mitt på åpen gate, motorveien eller langs landevegen av ranere med skarpladde våpen og som ikke skyr noen midler for å tilegne seg lasten. Med livet som innsats burde disse gutta helt klart hatt risikotillegg.

Lørdag

Står opp halv seks, dusjer tar en rask kopp kaffe og ett rundstykke og går ned på bildekket for å ta siste økt på veien hjem til Askim. Det er ca 580 km, og 7 timers kjøring. På Svinesund grense får jeg tollkontroll av last og privat medbrakt. Han spør om jeg har med noe ekstra, hvorpå jeg svarer at jeg kun har de to flaskene med vin jeg fikk på fabrikken i Pescara, men han sier «du har vel fått noen kartonger på fabrikkene du har lastet?» Dette tar en drøy time og tolleren prøver seg med å si at han har funnet en kartong med vin for mye på lasten. Jeg vet at dette ikke kan stemme, og svarer at da får du bestille truck så vi får losset traileren og sjekket dette skikkelig. Han rister på hodet og spør om jeg er helt sikker, og jeg svarer ja. Deretter blir traileren plombert for å kjøre 24 km i Norge, etter å ha kjørt nesten hele Europa fra syd til nord, altså en strekning på 2.900 km uten plombe. Dette sier litt om hvordan det er å stå utenfor EU. Han sier at jeg kan kjøre og ønsker meg god tur hjem. Trailerens parkeres på innelåst område i Sarpsborg og jeg reiser hjem til kone og barn

Sammendrag

Det er veldig mange elementer en sjåfør skal være obs på, og som jeg ikke har detaljbeskrevet. Det kan være å avpasse farten, sjekk av oljenivå, lys, lufttrykk i dekkene, veksling/uttak av valuta, planlegge kjøretid iht. bestemmelsene, parkere for natten på sikre plasser, bytte diagramskive hver 24 time, føre

turkonvolutt med kvitteringer, passe på å tanke der drivstoff er billigst og man får godskrevet mva og jevnlig dialog med kjørekontor/-befrakter. Vanligvis kjører en kontinentsjåfør ut med gods uten å vite hva han skal laste tilbake, og må kanskje vente fra 1 til 4 dager før han får lasteadresser. Gjennomsnittlig årlig kjørelengde er ca 160.000 km eller 144.000 km lengre enn en gjennomsnittlig privatbilist for å si det slik.

Lastebilsjåførene har vanligvis ikke tilgang til digitale kart, men benytter kartbøker og planlegger kjøretiden ut fra erfaring - ikke angivelser fra en kartplotter. Det å lese kart mens man kjører på tett trafikkert vei er direkte trafikkfarlig, og kvaliteten på kartene er av varierende kvalitet.

Ett annet element er mobiltelefonen, som er sjåførens kommunikasjonsmulighet og som har enormt høye kostnader ved bruk. Det varierer fra 3.50 til 17 kroner pr. minutt, og så vidt meg bekjent finnes det ingen muligheter for sjåføren og bileieren til enhver tid å være oppdatert om hvilke nettverksleverandører i alle de landene som trafikkeres som til enhver tid har det billigste alternativet. Her vil ett navigasjonssystem med tekstmeldinger ut til bilene kunne være ett meget godt alternativ.

Jeg ble ikke stoppet av noen kontrollerende myndigheter på turen mht til teknisk, vekt eller kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og dette skyldes nok at trafikktettheten er så høy at myndighetene faktisk ikke strekker til. Sjåførene føler seg forfulgt av myndighetene, og bøter på flere tusen kroner er ikke uvanlig. I tillegg kan sjåføren ved for eksempel å ha brutt døgnhvilen miste førerkortet på stedet, få bot og dermed stå uten arbeid. Utenlandske sjåførere på norske vogntog er nå faktisk mer vanlig enn å treffe en norsk sjåfør på ett norsk vogntog i utlandet. Ny lovgivning er nå iverksatt for å komme dette problemet til livs innenfor EU, og tiltak er truffet hvor spesielle godkjenninger skal foreligge der hvor sjåføren er fra ett land utenfor EU eller EØS. I Frankrike kan sjåføren bli bedt om å forevise ansettelsesbevis fra det selskap han kjører for.

Språkkunnskaper er meget viktig for en utenlandssjåfør, og minimum er engelsk, helst også tysk.

Alt i alt en fin turopplevelse, men en sjåfør som har dette som levebrød har nok et litt annet syn på jobben. Han er en ensom ulv ute på landevegen som helt og holdent må stole på seg selv. Det er han som møter kundene og leverandørene direkte, og jeg syntes sjåførene bør ha en langt høyere status enn de faktisk har pr. i dag.

Hvis man legger litt formell logistikkunnskap til grunn, er det etter min mening et meget stort potensial innenfor internasjonal transportproduksjon med tanke på optimalisering av kjøreruter (ruteplanlegging) og bruk av navigasjonsutstyr, lasteoptimering, materiellvalg, kvalitetssikring og kostnadsoptimering gjennom utvidede samarbeidsformer transportørene i mellom. Ett stort savn er også IT-systemer for transportproduksjon tilpasset transportselskaper utviklet som en integrert logistikk-løsning utfra parametre som; ordre inn, ruteplanlegging/-tildeling av oppdrag, kommunikasjon til/fra bilene, frakt dokumenter, lagerhold/-omlastning, fakturering/-avregning, lønn, bildriftsøkonomi, driftsøkonomi, fortolling, administrasjon og web-løsninger. Den økende konkurransen må imøtekommes av konstellasjoner hvor transportørene og kundene kommer nærmere hverandre gjennom en styrket transportproduksjon med formell kompetanse innenfor det komplekse faget logistikk. Det transportselskapet som selv har utviklet gode formelle logistikkstrategier og driftsform vil i større grad ha forståelse for sine kunders reelle logistikkbehov.

Turen som beskrives tar utgangspunkt i en last med fersk laks fra Vestlandet som skal leveres i Athen og med returlast fra samme sted i tillegg til Brindisi, Pescara, Forli og Trento. Vogntoget som benyttes er en Volvo FH12 460 6x2 (pusher) og en 3-akslet Krone semitrailer, bommer for dobbelstocking av paller, med ATP-godkjenning og med Carrier aggregat. Bilen er forøvrig utstyrt med kjøleskap, kaffetrakter, air condition, Webasto varmer (hytte og motor), walkie talkie og luftfjæring. Turen ble lagt opp med bruk av ferge, tog og kjøring. Det var booket plass på følgende steder før avreise:

Stub benytter AutoRoute 2000 til planlegging av kjørerute, og planlegger kjøretidene ut fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene som bransjen er underlagt. Turens samlede kjørelengde er 6.700 km, med forventet tidsforbruk på 12 til 13 dager.

Artikkelforfatter Tommy Stub (44) er sertifisert logistikkøkonom fra Nordic Business Institute. Han har lang og variert jobberfaring, blant annet som transportsjef ved Hakon Distribusjon Øst, som lager-/transportsjef hos Storeys of Lancaster, IT-rådgiver i IBS, spesialrådgiver i Norsk Gjenvinning, avdelingssjef og driftskoordinator hos Tollpost-Globe, og som distribusjonssjef i Think Nordic AS hvor han var med på etableringen av bilfabrikken med ansvar for all vareforsyning til fabrikk, inn- og utgående transport, varemottak, produksjonslager med bruk av kanban-teknikk, lagring og distribusjon av deler world wide, etablering av distribusjonssystemer og valg av distribusjonskanal for levering av el.bilen Think City for det globale markedet. Han har tidligere lang erfaring som yrkessjåfør, og er nå ansatt i Askim Transport & Logistikk AS.

Askim Transport og Logistikk AS ble etablert høsten 2001 gjennom Øyvind Løken Int. transport, som var et personlig selskap siden 1986. Selskapet har en forventet omsetning i år på ca 30 millioner kroner, og har 12 egneide vogntog med fast ansatte sjåførere. Selskapet bedriver godsmegling nasjonalt og internasjonalt, tollager og benytter TVINN. Priser er basert på Aktivisert Baserte Kostnads (ABC) kalkyler som er lagt ut i en avstands- og vektdegressiv pristabell. I tillegg gir selskapet spesifikke tilbud på faste transportoppdrag.

tommy@tommystub.no Tlf. 480 74 600
<https://tommystub.no/>

www.logistikk-ledelse.no © 2003