Vi tar hand om våra chaufförer

För några år sedan hamnade Foodtankers i medieljuset med rubriker om utländska förare och chaufförslöner på bara 20 kronor.
– Syna korten. Vi gör allt enligt regelverket, menar vd:n Tomas Pettersson.

TEXT OCH **FOTO:** FRANS JOHANSSON

FOODTANKERS

Foodtankers har idag 25 anställda förare i Sverige som kör inrikes och i övriga Norden. 45 procent av trafiken rullar på nordiska marknaden. I dotterbolagen i Polen och Ungern finns sammanlagt 75 anställda. Totalt förfogar man över 100 bilar och 120 trailers. 2014–2015 omsatte Foodtankers 222 miljoner kronor och hade ett resultat på 11,7 miljoner kronor.

De sista varma sommarstrålarna kämpar tappert mot de höstliga vindbyarna som drar in från öster. Löven i blekingska Karlshamn är klädda i gult, liksom tankbilarna som i åratal placerat staden på kartan.

På Foodtankers har jag inte satt min fot sedan man hette Tank & Bulk, och sedan dess har det hänt en hel del.

Tomas Pettersson, som är vd, har just klickat igång sin Powerpoint, och första bilden påminner om det som ligger i min väska. Några år gamla utskrifter från sajten Stoppa fusket, med rubriker om chaufförslöner på 20 kronor timmen. Då handlade det om förare anställda av estniska underleverantören Dino Trans Carrier – ett bolag som tidigare ägts av just Foodtankers. Kanske inte det mest önskade att bli förknippade med för ett gammalt välskött åkeri som jobbat sig upp till att bli Sveriges största i sin nisch.

– När sedan en av de större kunderna anklagade oss bad vi dem rätt upp och ner att göra en revision för att se om vi höll oss till deras Code of Conduct – och det var ju ingen tvekan om den saken. Vi är inga fuskare, däremot har vi anpassat oss till ett Europa med öppna gränser, konstaterar Tomas Pettersson.

SOM STOR DRAKE MED nummerplåtar av diverse nationalitet är det lätt att få drevet på sig.

– Men vi har inga utländska förare anställda i Sverige – har aldrig haft, och vi kommer aldrig att ha. Det vi gjorde tidigare var att vi bedrev internationell trafik med svenska förare. Men det fungerade inte ekonomiskt så vi började använda våra utländska dotterbolag istället. Hade vi inte förändrat upplägget hade vi tvingats krympa rejält. Vi tycker det är lika jäkligt som alla andra att företag kör inrikes med utländska förare.

Hans egen resa med Foodtankers började 2002 – och frågar du stod man i ett vägskäl redan då.

– Det gick inte att bedriva internationell trafik med svenska chaufförer så på sikt hade vi egentligen tre valmöjligheter: Radikalt minska verksamheten, sälja till någon tysk speditör eller flagga ut delen som gick i internationell trafik.

Man valde sistnämnda, och idag har man närmare 75 anställda i Polen och Ungern – plus ett antal ekipage som rullar via underentreprenörer. Foodtankers har dessutom ett rent säljbolag i Holland.

Det är fredag eftermiddag och bil efter bil börjar fylla upp den stora asfaltsplanen ett stenkast från hamnen i Stilleryd utanför Karlshamn. Nummerplåtarna är en blandad kompott av svenska, ungerska och polska. I angränsande tv-rum matas det med polska nyheter och i duschrummet porlar det i takt med att någon sjunger på vad som troligen är … polska.

– Vi har ju vår största kund här i Karlshamn så många av de som kör i internationell trafik väljer ju att ta sin helgvila här, förtydligar Tomas Petterson.

HAN BLICKAR UT GENOM FÖNSTRET och skakar lätt på huvudet. Det är för mycket svenska bilar hemma för att det ska kännas bra. Måhända är man både stora och nischade på att transportera vegetabiliska produkter åt livsmedelsindustrin men när det kommer till lönsamheten är det små marginaler, och så har det varit länge.

– Vi gick ju med i EU, och det är länge sedan detta skulle kunna ha drivits enbart med svenska löner. Redan 2002 insåg vi väl att det skulle vara omöjligt att få igenom några prisökningar mot kund, fortsätter han.

Efter att de hamnade i medierna för några år sedan har de jobbat aktivt med att försöka visa att man kan vara en föregångare i hur man behandlar personal även om de är anställda i utlandet. Numera reviderar man sina underleverantörer, har ISO-certifierat och har gjort en hållbarhetsredovisning med fokus på de sociala villkoren för de anställda.

Med en inlånad CSR-konsult, den tidigare kristdemokratiske riksdagsmannen Johnny Gylling, har man de senaste två åren jobbat strukturerat för att visa att de faktiskt försöker göra rätt kring de mjuka frågorna, även om mer än hälften av chaufförer är anställda i länder med helt andra lönelägen.

Numera jobbar Foodtankers efter ISO 26 000 – en vägledande standard för socialt ansvarstagande och hållbarhetsfrågor. Ifjol gjorde man också sin första

sociala hållbarhetsrapport för att få kläm på situationen för sina egna och underleverantörernas förare:

– Bland annat har vi ju gjort anonyma intervjuer med frågor som om någon känt sig tvingad att bryta mot kör- och vilotiderna och om arbetsgivaren betalar skatt och sociala avgifter på lönen. Allt ser bra ut både hos oss själva och våra underleverantörer, förklarar kvalitets- och hållbarhetsansvarige Johan Evertsson.

Men går det överhuvudtaget att prata om att förarna har det bra med så extrema löneskillnader mot de svenska?

– Ja, och det vore ju bra om kunderna kunde börja göra kontroller. Annars kan vi egentligen sitta här och säga vad som helst. Fortfarande har vi bara blivit kontrollerade en gång av våra kunder, hakar Tomas Pettersson i.

Själv tycker han det blir fel att bara prata grundlön.

– Omräknat i svensk valuta ligger en polsk minimilön på drygt 6 000 kronor. Med traktamente på 50 euro om dagen talar vi om en lägstalön på 15 800 kronor. Lägstalön ska tilläggas, vi betalar ju betydligt bättre än så.

Varför inte ge högre grundlön då?

– För att förarna själva vill ha det så, de föredrar den här modellen med högre nettolön eftersom de inte litar på trygghetssystemen i hemländerna.

Enligt Tomas Petterson jobbar förarna tre veckor, sedan är de hemma en. Men enligt Johan Evertsson blir det oftast en och en halv vecka för de som kommer iväg redan på fredagen.

Tomas Petterson blir aningen provocerad när social dumping kommer på tal.

– Vi anställer individer och vi tar hand om våra chaufförer. Vi gör ingen skillnad på nationalitet, säger han och berättar att alla som tar sin vila i Karlshamn har fri tillgång till wi-fi, badhuset, får låna cyklar, kan tvätta, laga mat, duscha, you name it …

Men de bor i bilarna?

– Jo, men de vill ha det så Det är deras trygghet under tiden de arbetar, det viktiga är att de har nödvändig kringservice – vilket vi försöker att ge dem i Karlshamn.

Tomas Petterson kommer tillbaka till att det skulle vara svårt att driva den internationella trafiken med svenska löner:

– Fakta är att Sverige tillsammans med Schweiz och Danmark ligger i topp om vi jämför lönekostnaderna.

Totalt sa man själva upp en bit över hundra svenska förare några år efter millennieskiftet, vilket han sammanfattar som tråkigt men nödvändigt.

– Duktiga chaufförer var redan då en bristvara så alla fick jobb på annat håll. Själv stod vi i ett vägskäl där vi kunde ha blivit speditörer men vi visste att vi aldrig skulle klara kvaliteten. I vår värld räcker det egentligen med tio gram inblandning av den gamla produkten i tanken för att få skador för miljoner, konstaterar han.

Gång på gång kommer han tillbaka till att Foodtankers inte skäms för sitt upplägg.

– Sedan måste vi bara acceptera att lönerna varierar mycket i Europa. Skulle våra polska chaufförer ha svenska löner hade vi ju varit tvungna att lägga ner det internationella direkt. Och vad händer då? Jo, då kommer ju istället mindre nogräknade konkurrenter som däremot inte tar sitt sociala ansvar. Då får vi plötsligt den där misären alla snackar om.

Han harklar sig.

– Vi befinner oss på en marknad med oseriösa aktörer. Jag vet inte hur många av våra förare som innan de kom till oss blivit lovade löner de aldrig får, eller tvingats till att få betalt per körd kilometer. Jag kan inte fatta att kunder och speditörer inte reagerar på transportkostnader som är nere på 80 kronor milen.

Vad säger facket nu?

– Vi har ju inte fått några kommentarer på flera år och jag bjöd ju in dem till vårt möte i våras där vi visade hur vi jobbar med ISO 26 000. Som jag förstår det så har de inte kommit med några reaktioner.

Som det ser ut idag har alltså Foodtankers dotterbolag i Polen och Ungern samt ett renodlat säljkontor i Holland – alldeles på gränsen till Tyskland. All administration sköts dock från Karlshamn som också är utgångspunkten för den nordiska trafiken. Härifrån rullar även alla gastransporter för EON som blivit ett kompletterande ben. Idag står gasen för 7 procent av körningarna.

> Ja, och det vore ju bra om kunderna kunde börja göra kontroller. Annars kan vi egentligen sitta här och säga vad som helst. Fortfarande har vi bara blivit kontrollerade en gång av våra kunder.
>
> TOMAS PETTERSSON, VD FOODTANKERS

> Hur tror du man uppfann chokladmjölken, vad tror du vi körde innan mjölken?
>
> MATS PETTERSSON, TRAFIKCHEF FOODTANKERS

– I Polen och Ungern har vi fyra personer på varje ställe som ansvarar för den dagliga driften, som ser till att det funkar med chaufförer och bilar. Vi har ju delat upp trafikledning och trafikplanering, vilket är klokt. Trafikplaneringen sköts härifrån medan trafikledarna på plats sköter fordonen och förarna – de förstår kulturen och hanterar kontakterna med de svenska planerarna, säger Mats Petersson, som är trafikchef och ansvarig för försäljningen på Norden.

MED LJUSET PÅ SIG VAR FOODTANKERS för övrigt ett av de första tio företagen som fick en av Transportstyrelsens företagskontroller – och sedan dess har de fått ytterligare en:

– Alltså, vi har ett bekymmer vid diskanläggningen inne på AAK här i Karlshamn. Det handlar om en snittkörning på 50 meter, och med tanke på tempot har personalen haft svårt att vänta så det har ju blivit en del Körning utan kort, säger Mats Petersson.

En annan klassisk nöt som kostat en del är när körtiden tar slut ett par kilometer från hemmet.

– Ja, vad gör man när den tar slut i Mörrum? Nu löser vi det men i början var vi lite mer slarviga.

Han irriteras samtidigt över hur olika tillämpningen är mellan länderna i EU.

Största skillnaderna är när det kommer till att ta dygnsvilan i samband med en färjeöverfart.

– Vi har ju 7 000 färjeöverfarter om året, och beroende på om du är i Sverige eller Polen är det ju helt olika tolkning. Tyvärr är Transportstyrelsen enormt fyrkantiga. Ingen vore gladare än jag om vi skulle kunna få enhetliga och lite mer flexibla regler.

I Foodtankers värld är det inte bara kör- och vilotider som tillhör utmaningarna. En annan lika stor utmaning för dem och andra är det man kallar Last Cargo – kundernas olika regler för vilken produkt som är tillåten som senaste last. I praktiken räcker det alltså inte med att diska rent, utan man måste ta hänsyn till de senaste lasterna, vilket är det ständiga utmaningen när det kommer till returlaster.

– Hur tror du man uppfann chokladmjölken, vad tror du vi körde innan mjölken frågar trafikchefen Mats Petersson ironiskt.

Han berättar om en dyrköpt femhundralapp som råkat ramla ur en ficka på en av diskarna. Senare upptäckte föraren att något låg och flöt i den lastade tanken, men glädjen blev kortvarig …

– Jag kan säga att det blev dyrt!

För en 20–25 år sedan hade Foodtankers egentligen bara Karlshamns AB som stor kund. Men sedan dess har Foodtankers breddat kundportföljen rejält. Men ju större, desto knöligare har det blivit att få till bra logistiklösningar. Trenden nu går mot enbart transporter från a till b, istället för att jobba närmare kunderna. Samtidigt blir det fler och fler transporter som hamnar på spotmarknaden.

– Tyvärr är vi ju helt på väg från de personliga kontakterna. Ta bara en av kunderna som vi genom åren haft väldigt god relation med, och som vi drivit flera projekt ihop med. Nu är det bara kortsiktigt fokus på pengar där det blir allt svårare att få till lösningar som sänker totalkostnaderna, fortsätter Mats Petersson.

– Du kan kalla det Excel-företagande. Som det är nu är det nästan hopplöst att få till någon effektiv logistik. Skulle det ha funnits ett helhetstänkande hade vi kunnat jobba med logistiken och sänka priserna.

I hans värld handlar mycket om möjligheter till returtransporter, vilket i sin tur förutsätter möjlighet till att kunna diska tankarna på fler ställen än idag.

– Vi har ju Nordens modernaste diskanläggning här i Karlshamn där vi kör igenom cirka 7 000 enheter per år, så vi vet hur man gör rent – vi har lärt oss med åren …

frans.johansson@akeri.se

Från gult till blått

Foodtankers är sedan många år tillbaka ägda av sydafrikanska investment-bjässen Imperial. Nu har koncernen bestämt sig för att deras 170 olika bolag över världen ska få en och samma färg – Imperials blå.

– Vi behöver åtminstone inte måla om våra gamla ekipage, men det är klart, med så många olika fristående bolag och en massa "cross-selling" förstår vi innerst inne att det behöver göras. I övrigt tycker Tomas Petterson att Foodtankers får leva med hyfsat fria tyglar:

– I rapporteringen är vi rätt styrda från Tyskland men det operativa lägger man sig sällan i. Så länge vi levererar brukar det alltid finnas större problem att ta itu med.

– Vi har ju haft flera styrelsemöten där våra ägare tror att allt handlar om transporter med bil och trailer. Norden för dem har stora konstiga ekipage och märkliga språk.