



Internasjonalisering og transportsikkerhet

Hvordan kan bedrifter og myndigheter innenfor ulike transportformer skape gode rammebetingelser for sikkerhet i en tid med internasjonal konkurranse?

Ragnar Rosness, SINTEF

Ragnar.rosness@sintef.no



Transport & logistikk 2015, Gardermoen 19.-20. oktober 2015

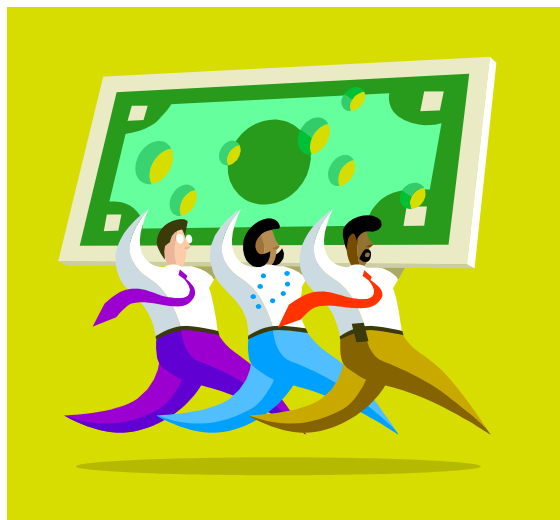


Disposisjon

- Hva snakker vi om når vi snakker om "internasjonalisering og transportsikkerhet"?
- Prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet"
 - Formål
 - Nøkkelbegreper og tilnærmingsmåte
 - Hva slags resultater kan vi tenke oss?
- Invitasjon til å samarbeide med prosjektet
- Spørsmål til diskusjon

Internasjonalisering – kortversjon:

Kapital og varer flyter fritt over landegrensene ...



... mens myndigheter og fagorganisasjoner er stedbundne

Billig transport er en forutsetning for internasjonalisering



Skjerpet internasjonal konkurranse innen transportsektoren

- Eksempler:
 - Kabotasje setter norsk lastebilnæring under press
 - Lavprisselskap i luftfarten, nettverksselskapene under press
 - Flere operatører konkurrerer om godstransporten på jernbane
- Konkurranse i seg selv er ikke et sikkerhetsproblem, men konsekvensene av skjerpet konkurranse kan true sikkerheten:
 - Aktører som reduserer sikkerhetsnivået for å overleve i konkurransen
 - Nye og uerfarne aktører
 - Fragmentering av ansvar gjennom outsourcing
 - Fremmedgjøring og konflikter mellom ansatte og eiere/ledelse
 - Redusert handlingsrom for regulatorer / tilsynsmyndigheter
 - Forvitring av kompetanse i Norge

"Konflikt hos Norwegian": 115 000 treff på Google

Her er noen overskrifter fra Bergens Tidene

- Like uforsonlig mellom Kjos og pilotene etter TV-debatt
- Pilotene mener Kjos prøver å splitte dem
- Sveriges statsminister inn i kampen mot Norwegian
- Opptil 40.000 Norwegian-passasjerer rammes
- Norwegian-pilotene raser mot Kjos-oppsplitting
- Flygere advarer unge mot pilotstudiet
- Norwegian splitter pilotene i tre underselskap
- Parat vil ikke møte Norwegian-ledelsen
- - Kampen til pilotane er viktig for deg som arbeidstakar
- Norwegian-piloter: - Vi har noen av bransjens beste arbeidsvilkår
- - Tror streiken avsluttes i helgen
- Norwegian: - Det er ikke umulig at vi kutter ruter i Norge
- Dansk sympatistreik for Norwegian-ansatte
- Forbereder seg på en «ganske dyster dag»
- Dialog mellom piloter og Norwegian
- Dyr streik for Norwegian
- En mørk sky over Norwegian

Nye organisasjonsformer – bort fra tradisjonelle ansettelsesforhold

Lokførerene slutter heller, enn å være med på Cargolinks Norwegian-vri

Erik Røthe Klette er en av rundt 50 lokførere som ikke vil være med på Cargolinks bemanningspolitikk.

YNGVIL MORTENSEN - yngvil@lomedias.no

G+1

Tweet 0

Del 0

Skriv ut

Tips en venn

Publisert 26.05.2015 kl 09.54 Oppdatert 27.05.2015 kl 14.27

ARBEIDSLIV

Han har jobbet i Cargolink siden de startet i 2008. Før det kjørte han lokomotiv på Ofotbanen. Nå er jobbframtiden hans usikker.

50 lokomotivførerne sine og tilbyr dem





Nye organisasjonsformer – bort fra tradisjonelle ansettelsesforhold

- Mange fine ord:
 - Eksternalisering
 - Fleksibilisering
 - Arbeidsinnleie
 - Entreprenørisering
- Fellesnevner:
 - Går utenom etablerte mekanismer for å regulere forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker
 - Større handlingsrom for "arbeidsgiver", færre rettigheter og/eller redusert handlingsrom for "arbeidstaker"
 - "Den norske modellen" settes under press – "arbeidstakerne" mister muligheten til å forhandle med "den egentlige arbeidsgiveren"

Se også Bergene & Underthun: Transportarbeid i Norge: Trender og utfordringer. AFI-rapport 10/2012

Noen virksomheter kan velge reguleringsregime

- Mange redere flagger ut for å unngå norske skatter og/eller reguleringer
- Flyselskap oppretter baser i utlandet
- Norske transportselskap kan etablere seg i utlandet for å kjøre kabotasje i Norge
- Hva betyr dette for handlingsrommet til norsk myndigheter?

Transport kan bli overført til de svakest regulerte transportformene

- Eksempel: Dersom sikkerhetskravene på jernbane fører til sterkt økte kostnader, kan jernbanen miste konkurranseevne sammenlignet med f.eks. veitrafikk.
- *Under visse betingelser kan ambisiøs regulering av transportsikkerhet føre til flere ulykker – og regulator havner mellom barken og veden.*



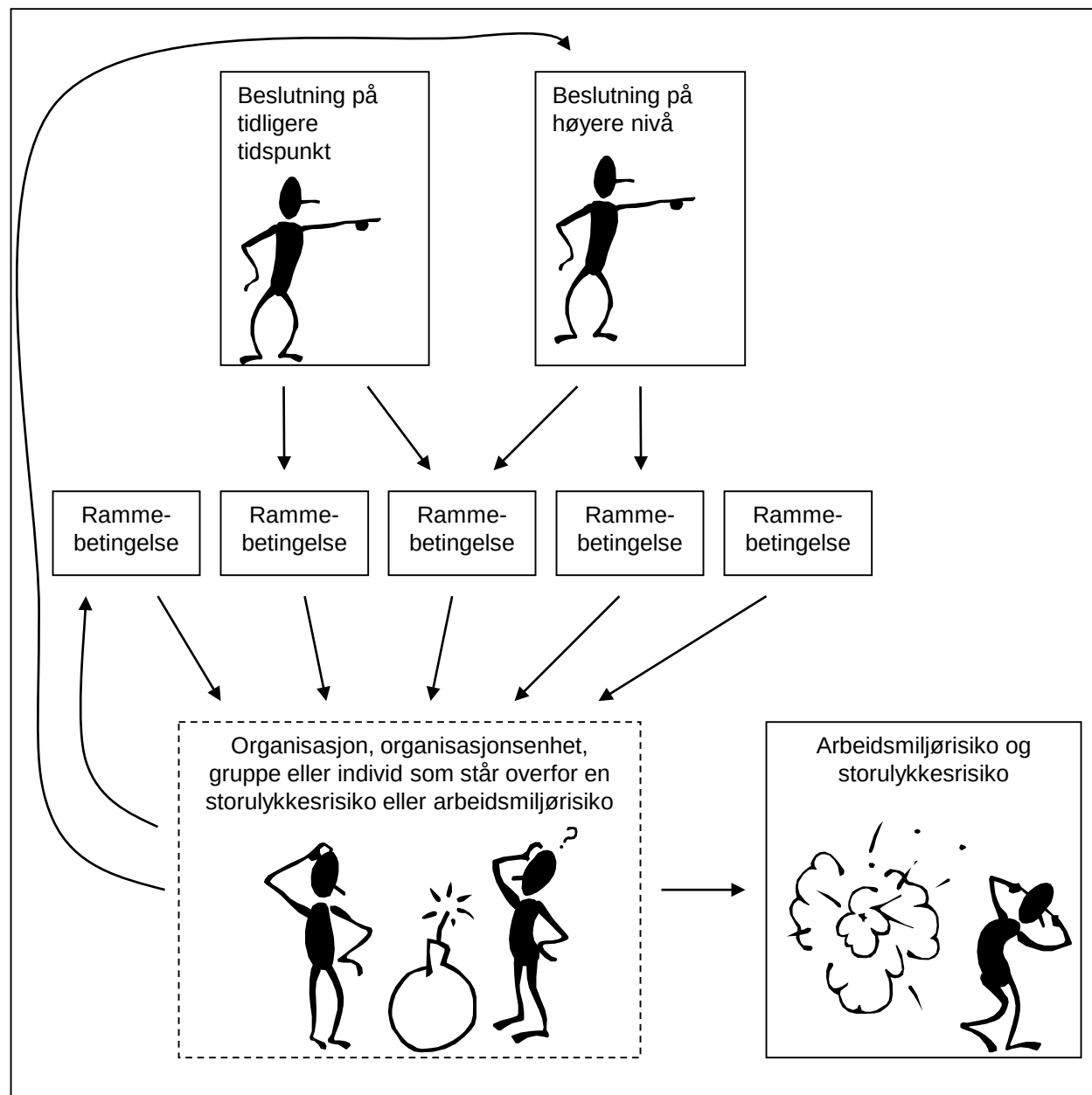
Overnasjonal regulering av transportsikkerhet

- Gode resultater innen luftfart, men flere paradokser og utfordringer:
 - Tilpasning til lokale forhold
 - Langsomme prosesser
 - Uklart politisk ansvar
 - Kan innskrenke handlingsrommet til nasjonale regulatorer
 - Hensyn til fri konkurranse kan trumfe sikkerhetshensyn
 - Standardisering kan marginalisere bransjespesifikk sikkerhetskunnskap
 - "Godt sjømannskap" kan bli satt på sidelinjen

Prosjektet "Internasjonalisering og transportsikkerhet"

- ***Overordnet problemstilling:*** *Hvordan kan selskap og tilsynsmyndigheter arbeide for å skape gode rammebetingelser for transportsikkerhet under sterk internasjonal konkurranse?*
- Finansiert av Norges forskningsråd gjennom programmet *Transport 2025*
- Utføres av SINTEF og NTNU Samfunnsforskning AS

***Rammebetingelser
er forhold som
påvirker de
praktiske
muligheter en
organisasjon,
organisasjons-
enhet, gruppe eller
individ har til å
holde risiko under
kontroll.***



Rammebetingelser kan betraktes fra to ulike perspektiver

1. "Mottaker": En aktør som står overfor rammebetingelser skapt av andre aktører
 2. "Avsender": En aktør som kan påvirke rammebetingelsene for andre aktører
- Samhandlingen mellom "avsendere" og "mottakere" kan påvirke risikonivået

Hvorfor dekke alle fire transportgrener?

- "Tidsmaskin" – ulike sektorer er i ulike faser av internasjonaliseringsprosessen
- Mulighet for å dele gode løsninger mellom sektorer
- Sammenligninger kan også gi innsikt i det særegne ved hver sektor, forhold som gjør at løsninger ikke kan overføres ukritisk fra én sektor til en annen
- Vi kan fange opp samspill mellom sektorer, f.eks. overføring av transportarbeid til sektorer med svak regulering

Tilnæringsmåte

1. Litteraturgjennomgang
2. Reanalysere egne data ved SINTEF og NTNU Samfunnsforskning
3. Undersøke transportselskapenes rammebetingelser og handlingsrom (intervjuer)
4. Undersøke reguleringsmyndighetenes rammebetingelser og handlingsrom (intervjuer)
5. Skape arenaer for læring gjennom fire nasjonale og en internasjonal workshop
6. Formidle resultater gjennom vitenskapelige artikler, konferansepresentasjoner, kronikker/populære artikler og på internett



Hva slags resultater kan komme ut av "Internasjonalisering og transportsikkerhet"?

- Økt fokus på det offentlige som kunde?
 - Eksempel: Bedre utnyttelse av handlingsrommet som fylkeskommuner har i forbindelse med ferje- og hurtigbåttransport?
 - Nye samhandlingsmønstre mellom kunde, regulator, virksomheter og fagforeninger?
 - Maksimal utnyttelse av det handlingsrommet EØS-avtalen gir for å ivareta sikkerheten i en anbudsprosess?

Invitasjon til å gi innspill til prosjektet

Ta gjerne kontakt med:

Sektoransvarlig vei: Trond Foss

Trond.Foss@sintef.no

Sektoransvarlig jernbane:

Ranveig K. Tinmannsvik

Ranveig.K.Tinmannsvik@sintef.no

Sektoransvarlig sjøfart: Trond Kongsvik

Trond.Kongsvik@apertura.ntnu.no

Sektoransvarlig luftfart: Tor Erik Evjemo

TorErik.Evjemo@sintef.no

Prosjektleder: Ragnar Rosness

Ragnar.Rosness@sintef.no



Spørsmål til diskusjon

- Kan vi tenke oss positive effekter av internasjonalisering på transportsikkerhet?
- Hvordan kan vi forsterke disse?

