



Today's featured article is on  
**Buying Transport Services**

## Kjøp av transporttjenester uten kontroll

*Mange bedrifter bestiller varer etter C og D-bestemmelsene i Incoterms, hvilket innebærer at de overlater til vareleverandøren å organisere transporten. Mens vareleverandøren er vurdert og godkjent etter de mest omfattende kriterier, er transportøren ofte uten kontroll. Hvordan dette kan skje omtales i denne artikkelen.*

I starten av november 2020 ble ferden til et vogntog stoppet etter en rutinemessig kontroll i Løten. Lasten var produksjonsutstyr som skulle til en fabrikk på Røros. Kontrollen endte med at Statens vegvesen låste vogntoget i påvente av ny sjåfør og teknisk oppgradering.

Det var ikke småtteri myndighetene avslørte; den polske sjåføren hadde ikke gyldig førerkort, og lasten var ikke forskriftsmessig sikret. Kjettinger manglet og to dekk var blankslitte. Trekkvognen var tyskregistrert og hengeren hadde danske kjennetegn. For bedriften som ventet på lasten ble resultatet en forsinkelse, men ettersom navnet på bestiller ikke ble omtalt i avisen unngikk de omdømmetap. Samfunnet ble spart for en transport med risiko for alvorlige ulykker. Situasjoner som dette er ganske vanlig i Norge i dag, her følger beretningen om hva som skjer.

Den europeiske vareleverandøren har fått kontrakt med en norsk kunde om levering av en bestemt vare. Kontrakten omfatter transport til kundens dør, for eksempel DDP – *delivered duty paid*. Hver krone spart på transport er en krone tjent for vareleverandøren. Pris blir derfor det sentrale kriterium for valg av transportør. Tjenesten – som omfatter transport til Norge – legges ut på anbud. Veletablerte og kjente transportører mottar forespørselen. Det samme gjør også såkalte virtuelle transportører. Disse har i prinsippet kun en PC og en rekke kontakter; deres forretningsidé er å koble virksomheter med transportbehov sammen med ulike aktører som kan utføre en enkelt-transport.

Ved å utnytte kapasitetspotensialet som ligger i kabotasjevirkosomhet kan fortjenesten økes. Ved å tøye reglene kan ytterligere fortjeneste oppnås. Det er utfordrende for veletablerte transportører å konkurrere med virtuelle aktører. Nyere biler med regelmessig vedlikehold og mønsterlovlige dekk, sertifiserte sjåførere med rimelig lønn og diett for langturer utgjør en konkurranse-ulempe i forhold til gamle biler med sjåførere som sendes ut på tur med femti Euro i lomma.



Den billigste transportløsningen vil være sammensatt av ulike alternative elementer. Sjåføren kan komme fra et lavkostnadsland, som for eksempel Romania. De mest moderne trekkvognene – de som tilfredsstiller kravene til Euro 6-normen – er dyrest og blir helst ikke valgt. De teknisk dårligste vogntogene er billigst, og jo eldre desto billigere. Trallene – eller hengerne – kan man finne mange steder, og har som regel lastsikringsutstyr med samme dårlige tekniske tilstand som resten. Den stakkars sjåføren – en såkalt selvstendig næringsdrivende – befinner seg helt nederst i hierarkiet som skal tjene penger. Dette til tross for at han faktisk har det største ansvaret. Han kan vanskelig frasi seg jobben på bakgrunn av vogntogets tekniske standard. Hans valg er enkelt hvis alternativet er arbeidsledighet.

Bedrifter som er opptatt av å holde seg med en ansvarlig leverandørkjede må ta et større ansvar for sine transporttjenester. Ledende bedrifter har utarbeidet egne transporttjenestekrav som vedlegges kontrakten med vareleverandøren, og som denne må videreformidle nedover i kjeden uten anledning til å delegere eget ansvar.

