

Lönedumpning i Sverige

– men berörda fack hänvisar till varandra

Tre jättelika kranar sträcker sina armar över vattnet vid Göteborgs Hamn. På en av dem klämdes Yang Lian till döds för två år sedan. Efter olyckan avslöjades att han och kollegorna tjänade fyra kronor i timmen för arbetet i Sverige. Trots det fortsätter svenska hamnar köpa kranar från det kinesiska företaget ZPMC. De kinesiska arbetarna "ramlar mellan stolarna", som i det här fallet är tre LO-förbund.

Det blåser kraftigt på 50 meters höjd då Håkan Persson, projektledare för inköpet av kranarna till Göteborgs Hamn, visar den plats där Yang Lian klämdes ihjäl.

– En annan kines fjärrstyrd kran. Han satt på ett annat ställe och såg inte ens kranen. Olyckan skedde på trallen där, säger Håkan och pekar på en upphöjd plattform några meter ut på kranens arm.

Då kroppen hittades kvällen den 3 oktober 2006 befann sig Håkan i hemmet. Han fick ett telefonsamtal och begav sig genast till hamnen, bara för att mötas av Räddningstjänsten som förklarade att Yang Lian hade varit död i flera timmar. Kroppen kremerades utan några anhörigas närvaro och flögs sedan hem till Kina. Arbetet fortsatte två dagar senare.

I avtalet med det kinesiska företaget ZPMC ingick slutmontering av kranarna, och ett tjugotal arbetare flögs in till Sverige. Formellt sett borde ärendet

om deras villkor ha legat på IF Metall eftersom det gällde montörer. Men Peter Svanberg, personalchefen i Göteborgs Hamn, informerade Transportarbetareförbundet om arbetsvillkoren och fick klartecken. Transport avsåg inte ställa några krav på de kinesiska arbetarnas villkor.

Det var tidningen Transportarbetaren, som efter olyckan avslöjade att kineserna jobbade 60 timmar i veckan och tjänade fyra kronor i timmen. Nu gjorde Transport en helomvändning i media och krävde genast kollektivavtal.

Sedan blev det tyst. Yang Lian hade förlorat sitt nyhetsvärde. Först i februari 2007 restes frågan igen. Då kom det fram att Transport hade hjälpt till att förlänga kinesernas arbetstillstånd – med samma låga löner.

"Tredje kranen gratis"

Då vi går in i hytten har vi utsikt över hela hamnen. Håkan Persson säger att

kranarna var otroligt billiga.

– Vi brukar skämsamt säga att vi fick den tredje kranen gratis!

Affären innebar att Göteborgs Hamn sparade över 100 miljoner kronor. Det låga priset beror enligt Håkan främst på ZPMCs löner.

– Materialpriset är ju inte mycket billigare i Kina, men företaget bjuder på arbetskraften.

I Kina finns det bara ett fackförbund och det är statligt. Studier av bland annat China Labour Bulletin visar att merparten av arbetarna i Kina anser att lagarna finns för att styra dem, och inte för att skydda dem. Då röster höjs för fria fackföreningar är det alltför många mäktiga intressen – såväl inhemska som utländska – som är beroende av att de låga lönerna hålls nere.

Malte Segerdahl, Sportsports starke man i västsvenskt, fick i media bära hundhuvudet för de fortsatt dåliga villkoren. Först i april 2007 – ett par månader innan de sista arbetarna lämnade hamnen – kom ett avtal till stånd där kineserna tjänade löner som i alla fall påminde om de svenska. Men än i dag säger Malte på en brusig telefonlinje att han tycker det var fel att gå in och teckna avtal.

– Både företaget och arbetarna (de kinesiska) tyckte det var underligt att vi lade oss i deras villkor. Vi köpte ju inte en tjänst utan vi köpte tre kranar. Montering är en del av en kran.

Malte säger också att det egentligen skulle ha varit Metalls ärende.

Företaget kan stjäla lönerna

Trots att de kinesiska arbetarna nu fick personliga konton på SEB dit lönerna betalades in, är både Håkan Persson och Malte Segerdahl övertygade om att de inte fick behålla sina pengar då de väl kom hem till Kina.

– Jag har blockerat så många fartyg i mina dagar, där sjömän fått flera hundratusen kronor i retroaktiv lön, men där sedan väntande öre har plockats tillbaka med hjälp av polis och väktare när de kommit hem, sa Malte till Göteborgs Fria Tidning efter det nya avtalet.

Enligt Malte ville inte Transport "sätta press" på de kinesiska arbetarna, eftersom dessa då kunde drabbas av represalier från ZPMC. Det var heller inte aktuellt att följa upp och se till så företaget höll sin del av kollektivavtalet.

– Skulle vi ställa krav och kontrollera detta visar det på misstro som kan skada samarbetet, menar Malte Segerdahl.



Håkan Persson är positiv till framtida samarbete med det kinesiska tillverkaren ZPMC.

I hissen på väg ner från kranen säger Håkan Persson att framtida samarbete med ZPMC inte är uteslutet, utan tvärtom högst sannolikt.

– De ligger så bra till prismässigt att flera europeiska tillverkare har fått stänga igen. Hela världen köper kranar från Kina i dag.

Och visst har Håkan rätt. I december 2006, just efter dödsolyckan och avslöjandena i Göteborg, beställde Oxelösunds Hamn en 48-tons bulkgodskran från samma företag. På hamnens hemsida stod att läsa: "ZPMC kommer med stor sannolikhet att teckna kollektivavtal med IF Metall".

Meddelandet kan tyckas märkligt, då det framfördes över fyra månader innan något avtal nåddes rörande de kineser som då jobbade i Göteborgs Hamn. Dessutom berättar Malte Segerdahl januari 2007 i tidningen Transportarbetaren att ZPMC "inte svarar" på förslaget om kollektivavtal.

Men Oxelösunds Hamn hade redan lagt sin order, och leveransen skulle stå klar i mars 2008. Dock skadades kranen under transporten, och nytt datum är satt till mars 2009. ZPMC arbetar alltså i detta nu med leverans av en kran till en svensk hamn, trots starka misstankar om att företaget stjälar arbetarnas löner.

Har inte sett avtalet

Erik Zetterlund är vd för Oxelösunds Hamn och ansvarig för inköpet av kranarna där. Han hävdar, att hamnen inte har något som helst ansvar för kollektivavtal och kommer heller inte ihåg att eller varför kopplingen med IF Metall gjordes på hamnens hemsida. Erik Zetterlund säger att han "tar för givet"

att facket ordnar med kollektivavtal då hamnen gör beställningar likt denna.

– Ring och hör med Byggnads, jag tror att det var de som fick ta på sig det här.

Det visar sig dock vara Transport som fick ansvaret även för affären Oxelösund.

SB: Har någon från Transport hört av sig till ZPMC med anledning av arbetarnas villkor?

– Nej, säger Morgan Gustavsson, ombudsman för Transport avdelning 8.

Utän hans vetskap kan inga avtal tecknas för stuveriarbetare i Oxelösunds Hamn. Morgan visste heller inte att affären hade skjutits upp till mars 2009.

– Vi fick in arbetstillstånd från Oxelösunds Hamn förra sommaren, sedan dess har jag inte hört något alls om affären.

SB: Stod det något om löner i arbetstillstånden?

– Nej

SB: Har någon från Transport planerat att höra av sig till ZPMC?

– Nej. Tanken är väl att samma avtal som skrevs i Göteborg ska gälla även här.

SB: Har du sett det avtalet?

– Nej

Morgan Gustavsson säger också att avtal av denna typ vanligen är tidsbestämda och vet inte själv hur länge det som skrevs i Göteborg är giltigt. Han har heller inte hört något från högre ort om affären; inga förslag om krav eller kontroller på att ZPMC följer avtalet.

– Nej, jag har ju inte ens sett papprena.

Morgan poängterar att hamnen bör

ta ett visst ansvar för de kinesiska arbetarnas villkor. De var ju de som köpte kranen. Han säger dessutom att ärendet egentligen skulle vara Metalls.

– Det borde ligga i deras intresse att förhindra lönedumpning för utländska montörer.

Per Scheikl, vice ordförande Metall södra Sörmland, blir överraskad då han får höra om turerna kring detta:

– Vi trodde redan det var fixat. Enligt honom beslutades det omedelbart att ZPMCs arbetare i Oxelösund skulle innefattas av det "rikstäckande avtal", som ombudsmannen Morgan Gustavsson varken har sett eller vet giltighetstiden om.

Valhant behandling

Sten-Ove Niklasson, Sportsports vice ordförande, säger att ärendet behandlats "valhant", att erfarenheten av förhandling med utländska företag är liten. Självklart är målsättningen att de kinesiska montörerna ska anslutas till kollektivavtal, men då behövs en anmälan av arbetskraften från Oxelösunds Hamn. I dagsläget vet inte Transport något om arbetarnas namn, eller ens deras antal. Han medger att förutsättningarna inte gör en lönedumpning otänkbart.

Mönstret från Göteborg går igen i Oxelösund. Då parterna inte är på det klara med vem som har – eller rättare sagt inte har – ansvar, är det tveksamt om de kinesiska kranmontörerna i Oxelösunds Hamn kommer tjäna mer än Yang Lian och hans kollegor för två år sedan.

TEXT OCH FOTO JOJJE OLSSON



FAKTARUTA

ZPMC

är världens största leverantör av containerkranar, deras produkter är i bruk vid 120 terminaler i 54 länder. Företagets mål är att årligen leverera 300 kajkranar, 600 RTG/RMG-kranar och 200 000 stål till brobyggen och annat.

Bland de anställda finns 2 000 svetsare och 800 ingenjörer.

Företaget expanderar, och planerar utbyggnad på ett område av fyra miljoner kvm. Det kommer då bli världens största produktionsbas för hamntillbehör.

KALLA WWW.ZPMC.COM



Några av de kinesiska arbetarna. Foto Göteborgs Fria.