JYX JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ

This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.

Author(s): Aho, Timo

Title: Työn tehostaminen koettelee perinteistä rekkamieheyttä

Year: 2021

Version: Published version

Copyright: © 2021 Westermarck-seura

Rights: In Copyright

Rights url: http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en

Please cite the original version:

Aho, T. (2021, 1.6.2021). Työn tehostaminen koettelee perinteistä rekkamieheyttä. Ilmiö. https://ilmiomedia.fi/artikkelit/tyon-tehostaminen-koettelee-perinteista-rekkamieheytta/

ILMIÖ sosiologinen media kaikille

Avainsanat: identiteetti kapitalismi kuljetusala mieheys sosiologia sukupuoli teknologia työelämä yhteiskunta

Työn tehostaminen koettelee perinteistä rekkamieheyttä

Timo Aho – 1.6.2021

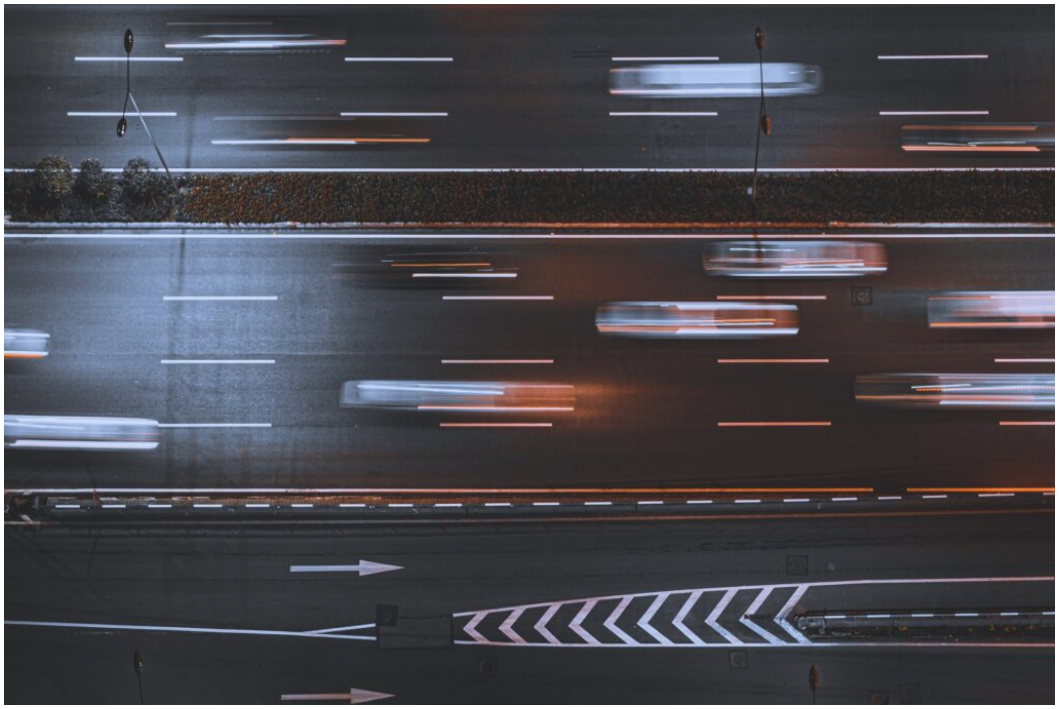
Asiakasohjautuvuus, tiukkeneva aikataulutus ja ajamisen seurantajärjestelmät ovat kaventaneet rekanajon vapautta ja itsenäisyyttä. Muuttuvassa työelämässä rekkamiehet jäsentävät työnsä arvoa uusin tavoin: Tärkeäksi nousevat taidot lastata ja purkaa luovaa ongelmanratkaisua vaativia kuormia sekä luovia jatkuvasti tiukentuvien ja muuttuvien aikataulujen puristuksessa.

Rekkakuskien kokemuksissa ja rekkakuskin työtä kuvaavassa populaarikulttuurissa rekanajo on perinteisesti näyttäytynyt vapautta tarjoavana miesammattina. Vuonna 1968 julkaistussa teoksessa *The Lorry Driver* työnsosiologi **Peter Hollowell** selitti rekkamiesten työssään kokemaa vapautta sillä, että maantiellä tapahtuvaa liikkuvaa tavarankuljetustyötä on ollut vaikeaa alistaa samankaltaiselle työprosessien kontrollille kuin esimerkiksi miesvaltaista tehdastyötä, johon rekkamiehet työtänsä usein suhteuttavat. Siinä missä tehdastyöläisen työsuoritus on valjastettu koneiden rytmiin, kellokuriin ja työnjohdon valvovan silmän alle, ei rekkakuskin työsuoritusta ole pystytty sitomaan samalla tavoin osaksi tuotannon liukuhihnaa ja sen määräämää tahtia.

Rekkamiesten työkulttuuria Yhdysvalloissa 1990-luvulla tutkinut **Lawrence Ouellet** on väittänyt rekanajon tarjoavan sellaisia työn vapauteen liittyviä jännittäviä ja sankarillisia erityispiirteitä, joiden avulla erityisesti rekkaa ajavan miehen on ollut mahdollista erottautua paitsi siistiä sisätyötä tekevistä keskiluokkaisista valkokaulusmiehistä myös tehtaissa ja kaivoksissa työskentelevistä työväenluokkaisista miehistä. Vaihtuvat maisemat, työn rytmittämistä koskeva laaja itsemääräämisoikeus, fyysinen etäisyys työnjohtoon, hienon auton, arvokkaan lastin ja tien päällä kohdattujen vaarojen itseriittoinen hallinta, maantieyleisöiltä saatu ihailu sekä irrottautuminen tavanomaisesta päivätyörytmistä ovat mahdollistaneet sen, että rekkamies on voinut tuntea olevansa enemmän kuin vain kontrolloidussa tehdassalissa palkkapussin takia raatava tavallinen duunarimies.

Mutta mitä työn autonomian varaan rakentuvalle rekkamieheydelle tapahtuu tilanteessa, jossa elinkeinoelämän ja laajemmin koko yhteiskunnan vaatimukset yhä nopeammista ja joustavammista tavarankuljetuksista kasvavat? Tässä kirjoituksessa käsittelen tiekuljetusalla

parin viimeisen vuosikymmenen aikana tapahtunutta rationalisointia eli tehostamista ja sen vaikutuksia suomalaisrekkamiesten työlle ja rekkamieheydelle. Kirjoitus perustuu vuonna 2019 valmistuneeseen etnografiseen väitöskirjatutkimukseen, jota varten havainnoin kymmenen eri toimialalla työskentelevän varttuneen suomalaisrekkamiehen työntekoa.



Rekanajo tulee osaksi asiakaskeskeistä rytmitaloutta

Rekanajossa tapahtuneet muutokset liittyvät osaksi laajempaa jälkiteolliselle ajalle tyypillistä 24/7-yhteiskuntakehitystä, jonka myötä tuotantoon, työn- ja vapaa-ajan suhteeseen, median käyttöön, liikenteeseen, kaupankäyntiin sekä kuluttamiseen liittyvät käytännöt ja prosessit muuttuvat yhä joustavimmiksi ja osin jopa ympärivuorokautisiksi. Olemme siirtymässä kohti taloutta, jota **Mika Pantzar** kutsuu asiakasvetoiseksi rytmitaloudeksi. Rytmitaloudessa kuluttajien ajankäytöstä ja ihmisten tarpeista tulee yhä keskeisempiä yritysten liiketoimintaprosessien ja palveluntarjonnan määrittäjiä. Rytmitaloudessa elävä kuluttajakansalainen ei halua odottaa, vaan tuotteita ja palveluita on saatava nopeasti ja joustavasti vuorokauden- ja vuodenajasta riippumatta. Jotta kuluttajakansalaisen kykenisi organisoimaan arkeaan paremmin, hän haluaa myös tietää, miten esimerkiksi nettikaupasta tilattu tuote etenee kuljetusketjussa.

> *Rytmitaloudessa elävä kuluttajakansalainen ei halua odottaa, vaan tuotteita ja palveluita on saatava nopeasti ja joustavasti vuorokauden- ja vuodenajasta riippumatta.*

Kehityksen myötä tiekuljetuksista riippuvaiset teollisuuden alat sekä kaupan alan yritykset eli kuljetusten asiakkaat ovat alkaneet uudelleen organisoimaan ja tehostamaan omia tuotanto-, palvelu- ja logistiikkaprosessejaan niin kutsutun *Just in Time* -toimintaperiaatteen (*JIT*) mukaan. *JIT*-ohjatussa prosessissa tavarat tilataan ja toimitetaan asiakaskysynnän

ohjaamana suoraan tuotantoon tai kaupan hyllyille samalla kun kustannuksia aiheuttavaa varastointia pyritään välttämään. Varastojen vähentyessä kuljetusasiakkaiden liiketoimintaprosessit ja palvelurytmit ovat yhä tiiviimmin kytköksissä täsmällisiin ja oikein ajoitettuihin tavarankuljetuksiin.

Tuotanto- ja palvelurytmien koordinointi on edellyttänyt myös erilaisten seurantajärjestelmien kehittämistä sekä viestintäteknologian laajamittaista käyttöönottoa kaikkialla logistiikkaverkostossa. Autojen ja trailereiden satelliittiseurannan sekä kuormattaviin tavaroihin asennettujen viivakoodijärjestelmien avulla kuormia hallinnoivalla logistiikkaportaalla (esim. ajojärjestelijöillä) ja tavaraa vastaanottavalla asiakkaalla on mahdollisuus seurata tavarantoimitusta reaaliaikaisesti. Esimerkiksi sekalaista tavaraa käsittelevissä kappaletavarakuljetuksissa kuormatilaa ei yleensä saada täytettyä yhdestä lastauspaikasta. Kuljetusten suunnittelija kuitenkin näkee paikannus- ja viestintäteknologioiden avulla auton sijainnin ja kuormatilan täyttöasteen, jolloin hän voi määrätä autolle erilaisia noutoja ja täydennyskuormia kuljetusreitin varrelta.

Luottamus perinteisen rekkamieheyden arvon mittarina

Tutkimuksessani havaitsin, että asiakasohjautuvuuden ja tavoitettavuuden vahvistumisen seurauksena tutkimukseeni osallistuvien rekkamiesten oli aikaisempaa hankalampaa ylläpitää perinteistä kunniallista rekkamieheyttä. Rakensin tulkintani peilaten aikaisempiin työn autonomian ja rekkamieheyden välistä suhdetta tarkasteleviin tutkimuksiin. Esimerkiksi ruotsalaisia ”renkeinä”, eli palkollisina työskenteleviä rekkamiehiä tutkineen **Eddy Nehlsin** mukaan rekanajon sukupuolittuneissa käytännöissä kalliin auton ja arvokkaan lastin luovuttaminen yksin mieskuljettajan vastuulle on kertonut kuljetusyrittäjämiehen, eli työnantajan luottamuksesta mieskuljettajaa kohtaan. Luottamuksen – ja sitä kautta rekanajossa vallitsevan hegemonisen miesideaalin – on voinut lunastaa pitämällä hyvää huolta ajoneuvosta ja kuormasta, selviämällä yksin tien päällä eteen tulevista ongelmista ja vaaroista sekä toimittamalla kuorman sovittuun aikaan oikeaan osoitteeseen.

Ennen matkapuhelimien ja satelliittiseurantajärjestelmien yleistymistä rekkamiestä oli lähes mahdotonta tavoittaa tien päältä ja työnantajan täytyi vain luottaa, että kuljettaja hoitaa hommansa. Tavoittamattomuus tien päältä siis tavallaan vahvisti kuljetusyrittäjän ja rekkamiehen sekä myös rekkamiehen ja logistisen työnjohdon välistä luottamusta. Satelliittiseurannan luoma mahdollisuus tavoittaa ja paikantaa rekkamies reaaliaikaisesti tien päältä muutti tilanteen. Kuljetustehtävää koskevan tiedon hajaantuminen useammalle taholle yhdessä työsuorituksen seurannan kanssa sai aikaan sen, että työnteko alkoi tuntua haastattelemistani rekkamiehistä ”kyttäämiseltä”, oma työpanos riittämättömältä ja oman työn “herruus” menetetyltä.

Ennen matkapuhelimien ja satelliittiseurantajärjestelmien yleistymistä rekkamiestä oli lähes mahdotonta tavoittaa tien päältä ja työnantajan täytyi vain luottaa, että kuljettaja hoitaa hommansa.

Tilanteessa rekkamiesten tienpäältä kartuttama käytännöllinen tietotaito ja oma harkintakyky eivät päässeet samanlaisiin oikeuksiin kuin ennen. Kuljetusalaa pitkään nähneiden rekkamiesten kokemuksia saattoi tulkita niin, ettei kuljetustehtävä ollut enää vain heistä itsestään kiinni, eikä heidän rekka(työ)mieheytensä arvo ollut siten enää samalla tavalla erityistä kuin tavoittamattomuuden aikakaudella:

Tutkija: "Mihis tää kuljetusala on sun mielestä kehittyny?"

"Kyl tää on menny koko ajan huonompaan suuntaan (…) tämä yritysten tällänen ku varastoja ei enää nykyään juurikaan oo missään, et ne on pyörien päälle ne varastot. Et sillä tehdään se älytön kiire ja hässäkkä. Itte ku alottanu 90-luvun alkupuolella näihin varsinaisiin rekkahommiin kyl se aivan eri maailmasta, voi että se oli rentoo ja rauhallista ja mukavaa puuhaa..sait ihan itte päättää miten teit (…) Ihan rauhassa sai mennä ku ei ollu puhelimii, ei tällaisii sähköpostei ei mittään (naputtaa tablettia). Aina kun sä keikan sait ni totta kai tiedetiin, että tuolla se on tyhjä ja jos jotain muutoksii on tullu niin siellä päätepisteessä yleensä oli sit otettu yhteys, että kun auto on purkanu ni pyytäkää että se soittaa sieltä. Sit soitettiin, et mitä ny? (hehheh) Muute sai mennä ja vihellellä rauhas, kukkaan tienny misä sä olet."

Tutkimukseeni osallistuneet rekkamiehet eivät kuitenkaan alistuneet muutospaineiden alla. Sen sijaan he onnistuivat kehystämään työtä koskevat muutokset siten, että he saattoivat näyttäytyä yhä palkkansa ansaitsevina taidokkaina ja ahkerina ammattimiehinä, joilla oli tien päältä karttuneen laajan käytännön kokemuksensa vuoksi erityistä ja vaikeasti saavutettavissa olevaa ammattitaitoa. Osa rekkamiehistä puhui esimerkiksi siitä, kuinka säästösyistä johtuen nuoria, kokemattomia "poikia" laitettiin liian nopeasti liian vaativiin työtehtäviin. Samalla korostettiin, kuinka vanhemmat rekkamiehet itse olivat käyneet läpi vuosikymmeniä kestävän nousujohteisen polun kotinurkissa pyörivästä paketti-/jakeluauton kuljettajasta maailmaa nähneeksi raskaan liikenteen ammattilaiseksi. Näin tutkimukseeni osallistuneet rekkamiehet asemoivat itsensä sekä todellisiksi ammattimiehiksi että suojelivat ammatillisen kompetenssin arvon turmeltumista nuoremmilta rekkamiehiltä, joita ei puutteellisen käytännön kokemuksen vuoksi voitu tunnustaa ammattilaisiksi eikä ammattimiehiksi.

Kuormien tekemisen taidosta muodostuu tärkeä osa rekkamieheyttä

Ajamisen omaehtoisen rytmittämisen kaventuessa kuormien lastaus- ja purkamiskäytännöt nousivat entistäkin tärkeimmiksi luokitteluperusteiksi rekkamieheyden arvoa määriteltäessä. Paremmuus rekkamiehenä rakentui ensinnäkin suhteessa siihen, millaisia *taidollisia* haasteita kuljetettavat tavarat ja niiden purkamiseen ja lastaamiseen liittyvät käytännöt asettivat rekkamiehille. Taitokriteerin osalta paremmuus liittyi kykyyn lastata kuorma tiiviisti tavaroita rikkomatta, jättämättä tilattuja tavaroita ulos kuormasta, asettelemalla tavarat purkujärjestykseen sekä sijoittamalla tavarat siten, että rahtipaino jakautui tasaisesti kuljetuskalustossa. Ammattitaitoinen rekkamieheys kiteytyi kappaletavarakuormien lastauksessa, joka muistutti erään kuljettajan mukaan ”vaikeasti rakennettavaa palapeliä”:

”Mä tykkään tosta kappaletavaran lastauksesta, se on tavallaan niin kun jotain vaikeeta palapeliä tekis ku sä hahmotat, että miten sä saat sen kaiken mahtuu sinne kyytiin (– –) se vaatii sen oman näkemyksen että sen pystyy tekemään, kaikki ei sitä pysty tekemään. Että joka jätkähän pysty jotain lankkukuormaa hakee ja tommosta, mutta se että sulla on terminaalin lattia pakettia ja lavaa ja rojua täynnä ja sitten on pitkää rautatavaraa ja lyhyttä tavaraa ja saat ne kaikki sovellettua sinne kuormaan ni se vaatii sen omansa.”

Tiivistäen voidaan todeta, että mitä erilaisempia kuormattavat tavarat olivat muodoltaan, kooltaan, painoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan ja mitä useammasta lastauspaikasta tavaroita jouduttiin lastaamaan kuormaan, sitä haasteellisempaa ja taitoa vaativampaa kuorman teko oli.

Toinen rekkamiesten paremmuutta jäsentävä kriteeri jäsentyi painottuneemmin sen kysymyksen ympärille, millaisiin *fyysisiin* koetuksiin rekkamiehet tempautuivat osana lastaus- ja purkukäytäntöjä. Vaikka esimerkiksi standardikokoisten elintarvikerullakoiden lastaaminen ja purkaminen ei ollut taidollisesti yhtä vaativaa kuin yksittäisten tavaroiden, saattoi edellisten liikuttelu käsin kuormatilaan ja sieltä pois olla fyysisesti hyvinkin raskasta. Mitä useampiin ”siwoihin ja alepoihin” tavaroita joutui työvuoronsa puitteissa jakamaan, sitä kuormittavammalta työ yleensä tuntui. Näiden ”siwojen ja alepojen” purkulaiturit ja varastotilat olivat usein niin ahtaita, huonokuntoisia ja täynnä kaikenlaista muuta tavaraa, että rekkamiesten täytyi raivata ensin tilaa, jotta tavaroita pystyi ylipäätään edes kuljettamaan oikeille paikoille.

Edellä kuvatut ei-inhimilliset toimijat rakensivat käsitystä rekanajon ”kovatöisyydestä”, jonka suhteen rekka(työ)mieheyksiä asetettiin järjestykseen. Erityisesti merikontteja kuljettavien konttimiesten työtä käytettiin monessa kohdin esimerkkinä helposta työstä. Syynä oli se, etteivät konttimiesten työruumiit tulleet haastetuiksi kuormien suunnitteluun liittyvien taitokriteerien eikä myöskään niiden tekemistä määrittävien fyysisten kriteerin osalta. Konttimiehet eivät osallistuneet tavaroiden lastaamiseen ja purkamiseen, vaan työ oli pääasiassa vain ajamista ja odottamista. Siksi “kontinajossa näkyykin naisia”, kuten jotkut haastatellut työtä ja naisia väheksyen kuvasivat.

Työn omaehtoisesta rytmittämisestä muiden rytmien yhteensovitteluun

Kuljettajien näkökulmasta rekanajo on muuttunut yhä enemmän kuljetusasiakkaiden tarpeista käsin ohjatuksi liiketoiminnaksi ja äärimmäisen rationalisoiduksi työksi, jonka myötä rekkamiehet ovat menettäneet osan heille aikaisemmin kuuluneesta kontrolloimattomasta ajasta ja tilasta. Olen nimennyt rekanajon ajallista muutosta rytmihäiriöinä. Tämä kuvaa sitä, kuinka rekkakuskeille lankeaa eritahtisten logististen-, taloudellisten- ja yhteiskunnallisten rytmien yhteen sovittelijan ja suodattajan rooli.

Tämän päivän rekanajo on hyvä esimerkki työ- ja muutakin elämää laajemmin hallitsevasta kapitalistisesta aika on rahaa -ajattelutavasta, jossa taloudellista arvoa tuotetaan hallitsemalla, arvottamalla ja uudelleen allokoimalla aikaa. Tämä tapahtuu muun muassa siten, että työnteosta yritetään tehdä taloudellisesti tuottavampaa, läpinäkyvämpää ja sujuvampaa erilaisten mittausmenetelmien, niille perustuvien vertailujen sekä toimintojen vakiointien avulla. Toimintaa tehostetaan määrittelemällä, mikä on taloudellista arvoa tuottavaa aikaa ja toimintaa ja mikä ei. Taloudellista arvoa tuottamaton “hukka-aika” pyritään hävittämään työstä. Kuitenkin se, mikä on ehkä "hukka-aikaa" asiakkaan näkökulmasta on usein merkityksellistä kuljettajille. Esimerkiksi ylimääräisen kahvitauon pitäminen, kiireetön turinointi muiden kuljettajien kanssa tai enemmän aikaa vievän maisemareitin ajaminen voi tukea kuljettajien ammatti-identiteettiä ja hyvinvointia.

> *Taloudellista arvoa tuottamaton “hukka-aika” pyritään hävittämään työstä.*

Tilanne ei ole rekkamiesten näkökulmasta kuitenkaan aivan lohduton. Vaikka työnteon autonomian kaventuminen on kaivanut maata joidenkin arvossa pidettyjen ammatillisten

käytäntöjen, kuten luottamuksen alta, kykenee rekanajo edelleen tarjoamaan – työtehtävistä ja -tilanteista riippuen – myös mielekkäitä väyliä rekkamieheyden rakentamiseen. Toisin kuin aikaisemmissa tutkimuksissa, rekanajoon liitetty erityisyys mieheyden rakentamisessa ei näyttäydy tutkimuksessani työn vapauden kautta tarjoutuvana jännittävänä elämäntapaseikkailuna tai kokemuksena ajamisen riippumattomasta itsehallinnasta. Pikemminkin kunniallinen rekkamieheys on kykyä selviytyä alati voimistuvien ajallisten paineiden ja ulkoapäin asetettujen vaihtelevien aikataulujen puristuksessa. Lisäksi työnteon kovuus, luovuus ja itsenäisyys– seikat, jotka ovat liitetty perinteisesti ajamiseen rakennettaessa kunniallista rekkamieheyttä – tulevat yhä esiin erityisesti kuormien tekemisen, suunnittelun ja purkamisen yhteydessä.

***

Kuvat: Artikkelikuva Väinö Kannisto/Helsingin kaupunginmuseo, bannerikuva Marcin Jozwiak/Pexels, jutun kuvat järjestyksessä Ruiyang Zhang, Elevate, Elevate, Photoscom (kaikki Pexels).

Kirjoittaja

Timo Aho

Timo Aho (YTT) työskentelee tutkijatohtorina Jyväskylän yliopiston Humanistis-yhteiskuntatieteellisessä tiedekunnassa. Hänen tutkimusalueitaan ovat miesenemmistöisen duunarityön muutos, nuorten intiimisuhteet sekä lean-johtaminen naisenemmistöisessä hyvinvointityössä.