



SUOMI LIIKKEESSÄ – JA LIIKENTEESSÄ

KULJETUS- JA LOGISTIIKKA-ALAN TYÖVOIMAN SAATAVUUDEN TURVAAMINEN – OHJELMA



Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

Sisällys

Nykyaikainen kuljetusala on houkutteleva	4
Kuljetusalan työnantajamielikuvaa on kehitettävä	6
Ajo-oikeus eli ajokorttivaatimukset	8
Joustoa ammattipätevyysvaatimuksiin	10
Ammatillisten oppilaitosten kuljettajakoulutuksen resurssit turvattava	12
Puolustusvoimien kuljettajakoulutus tärkeää	14
Työperäinen maahanmuutto myös kuljetusalan mahdollisuus	16
Tilastotietoja	17
Hankkeita alan houkuttelevuuden puolesta	20
Ratkaisuja työvoiman saatavuuteen	21

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

27.4.2023

Työryhmä

Päävastuullisena kirjoittajana Ari Herrala, osallistujina muita SKALin johtoryhmän jäseniä ja Anna Yli-Saunamäki.

Taitto Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva Juhamatti Vahdersalo

Muut valokuvat SKAL, Shutterstock

ISBN 978-952-7246-33-7

Nykyaikainen kuljetusala on houkutteleva

Suomen demografinen kehitys haastaa koko yhteiskuntaa. Ikäluokkien pienentyessä osaavasta työvoimasta kilpaillaan eri toimialojen kesken.

Työvoimasta kilpailtaessa ei tule ajautua liialliseen toimialojen väliseen kilpailuun. Yhtenä keinona sen välttämiseksi on nähtävä riittävät joustot aloilta toisille siirtyessä.

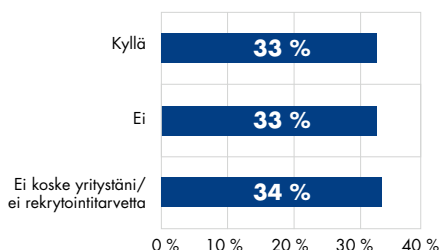
Tämän työvoiman saatavuus -ohjelman tavoitteena on koostaa kuljetusyrittäjien näkemykset ja SKALin näkemykset kuljetusalan työvoiman saatavuuden haasteista.

Ohjelmassa esitetään keinoja ja toimenpiteitä, joiden avulla kuljetusalan työvoiman saatavuus turvataan pitkällä aikavälillä. Tehtävät esitykset voivat koskea valtiota, kuntia, järjestöjä ja yrityksiä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n laatiman kuljetusbarometrin 1/23 mukaan työvoiman saatavuus on muodostumassa ongelmaksi. Kolmannes yrittäjistä kokee, että yrityksellä on ollut vaikeuksia henkilökunnan palkkaamisessa viimeisen vuoden aikana.

Tämä korostui myös maaliskuussa 2023 toteutetussa SKAL liikenteessä -päivässä, jossa haastateltiin kuljetusyrittäjiä. Päivän aikana kerättyssä palautteessa yritysten vahvuutena toistui osaaminen, osaavat kuljettajat ja muu henkilökunta. Lisäksi palautteissa korostuivat panostukset henkilöstöön ja kannusteet henkilöstölle. Vastavasti haasteena tulevaisuuteen nähtiin kaikkein yleisimmin osaavan työvoiman saatavuus.

SKALin Kuljetusbarometri 1/23: Onko yritykselläsi ollut vaikeuksia henkilökunnan palkkaamisessa viimeisen vuoden aikana?



Samaan aikaan joillakin aloilla nähdään kysynnän heikkenemistä ja irtisanomisia. Osaavaa työvoimaa olisi saatavilla, mutta koska kuljetusala on runsaasti säännelty, siirtyminen alalle on vaikeaa. Joustoja tarvitaan esimerkiksi ottamalla ammattipätevyyden koemalli aidosti käyttöön. Ammattipätevyyden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä pitää keventää.

On selvää, että kuljettajakoulutukseen on varattava riittävä rahoitus, jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus

voidaan säilyttää. Ammatillisten oppilaitosten resurssit ja nykyaikainen kalusto tulisi varmistaa.

Ala on moderni ja nykyaikainen, mutta sen maineen eteen voidaan tehdä vielä paljon. SKAL yhdessä monien eri kumppaneiden kanssa onkin panostanut alan houkuttelevuuteen eri keinoin.

Nykyaikainen kuljetusala houkuttelee yhä enemmän myös naisia. Eräs yrittäjä kertoi juuri, että hänellä on yrityksessä yhdeksän naiskuljettajaa, kolmannes kuljettajista. Tämän yrittäjän mukaan on tärkeää huolehtia, että heidän työpaikkansa – eli auto ja tie – ovat niin hyvässä kunnossa, että kaikki uskaltavat ajaa siellä.

”Se on keskeistä alan houkuttelevuuden kannalta. Tie on meidän työpaikkamme. Sen pitää olla kunnossa.”

Keinoina esitämme tässä ohjelmassa muun muassa kuorma-auton ajokorttikoulutuksen uudistamisesta ja myös maahanmuuttajataustaisten osaajien kouluttautumista tavaraliikenteeseen.

Jani Ylälehto
puheenjohtaja

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



SKALin puheenjohtaja Jani Ylälehto ja toimitusjohtaja Anssi Kujala. Kuva: Kimmo Brandt.



Kuljetusalan työnantaja- mielikuvaa on kehitettävä

Tulevina vuosina kuljetusala kilpailee entistä enemmän muiden toimialojen kanssa vähenevästä työvoimasta – myös liikenne- ja logistiikka-alan sisällä. Siksi on erittäin tärkeää, että kuljetusalan työnantajamielikuvaa parannetaan ja ala tehdään houkuttelevaksi. Lisäksi Suomi tarvitsee työperäistä maahanmuuttoa.

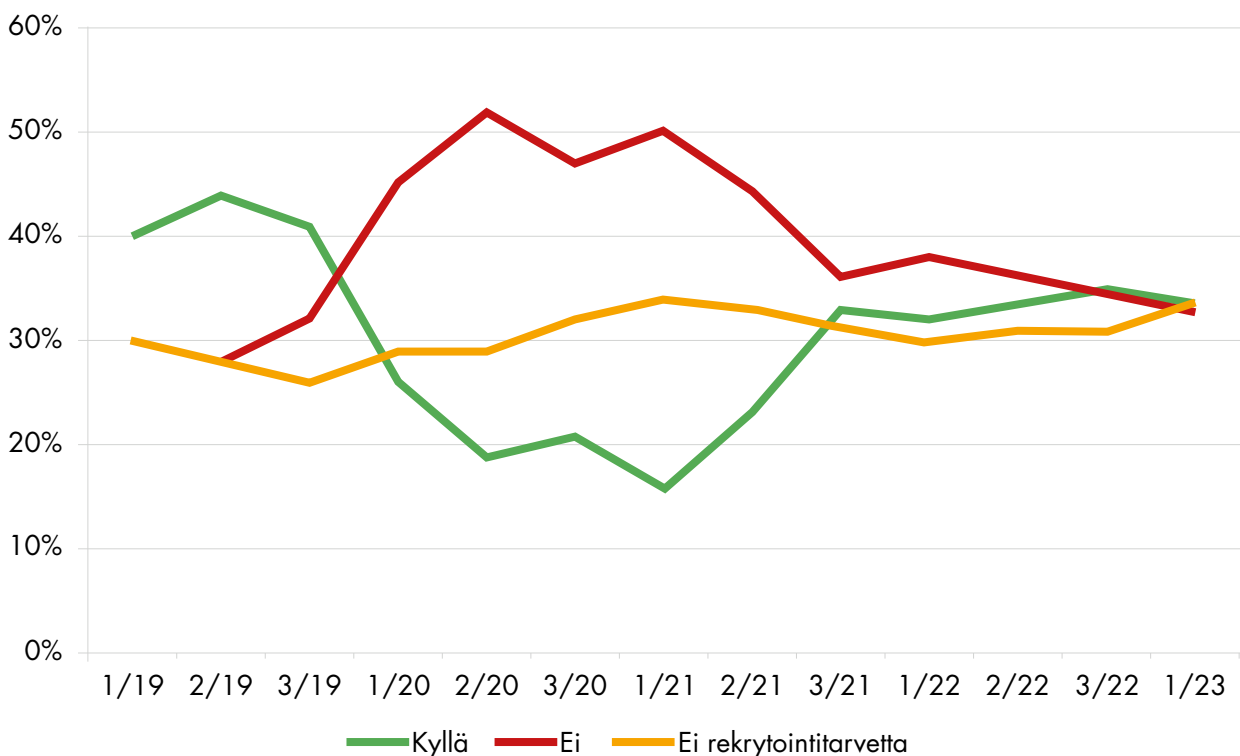
SKAL liikenteessä -päivän aikana kerättyssä palautteessa yritysten vahvuusiksi nousivat osaaminen, osaavat kuljettajat ja muu henkilökunta sekä panostukset henkilöstöön ja kannusteet henkilöstölle. Tärkeää on, että alan maineesta pidetään huolta myös sisäisesti. Kuljetusalan tulee näyttäytyä nyt ja myös tulevaisuudessa houkuttelevana ja mielenkiintoisena mahdollisuutena työllistyä ja luoda uraa. Alan houkuttelevuutta onkin pyritty jo pidemmän aikaa parantamaan erilaisin toimenpitein. Yhtenä keinona alan tunnetuksi tekemisessä ovat koulu- ja päiväkotivierailut. Kun liikenneturvallisuuksella viedään kalustoa esille kouluille ja vaikkapa erilaisiin tilaisuuksiin, voidaan samalla tutustuttaa oppilaita alaan ja nykyaikaiseen kehittyneeseen kalustoon. Ne voivat herättää ajatuksia ja innostaa suuntautumaan alalle.

Toisaalta edellä mainitun SKAL liikenteessä -päivän palautteissa tuli erityisesti esiin kuljetusyritysten tulevaisuuden haasteena työvoiman saatavuus. Asia on tullut vahvasti esille myös SKALin jäsenistön tapaamisissa, kuten alueyhdistysten vuosikokouksissa. Myös kuljetusbarometri 1/2023 osoittaa, että koronan aikaisen hetkellisen lievenemisen jälkeen työvoiman saatavuuden ongelmat ovat jälleen kasvussa.

Alalle tulon vaatimukset

Tieliikenteen tavarakuljetuksissa kuorma-auton tai kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla henkilöllä on oltava tieliikenteessä kuorma-auton ajokortti ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys.

Autonkuljettajaksi kouluttaudutaan pääasiassa logistiikan perustutkinnon kautta tai puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Myös ajo-oikeuden ja ammattipätevyyskoulutuksen sekä mahdollisesti muuta lisäkoulutusta hankkimalla voi tulla alalle.



Ammatillisen koulutuksen vetovoimaisuus

Kuljettajien koulutukseen on kuitenkin toistaiseksi riittänyt hakijoita. Vuonna 2021 ensisijaisia hakijoita logistiikan perustutkintokoulutukseen on ollut **2 193** kappaletta, kun aloituspaikkoja on **1 746** kappaletta. Näin ollen vetovoimaisuusluku on 1,26.

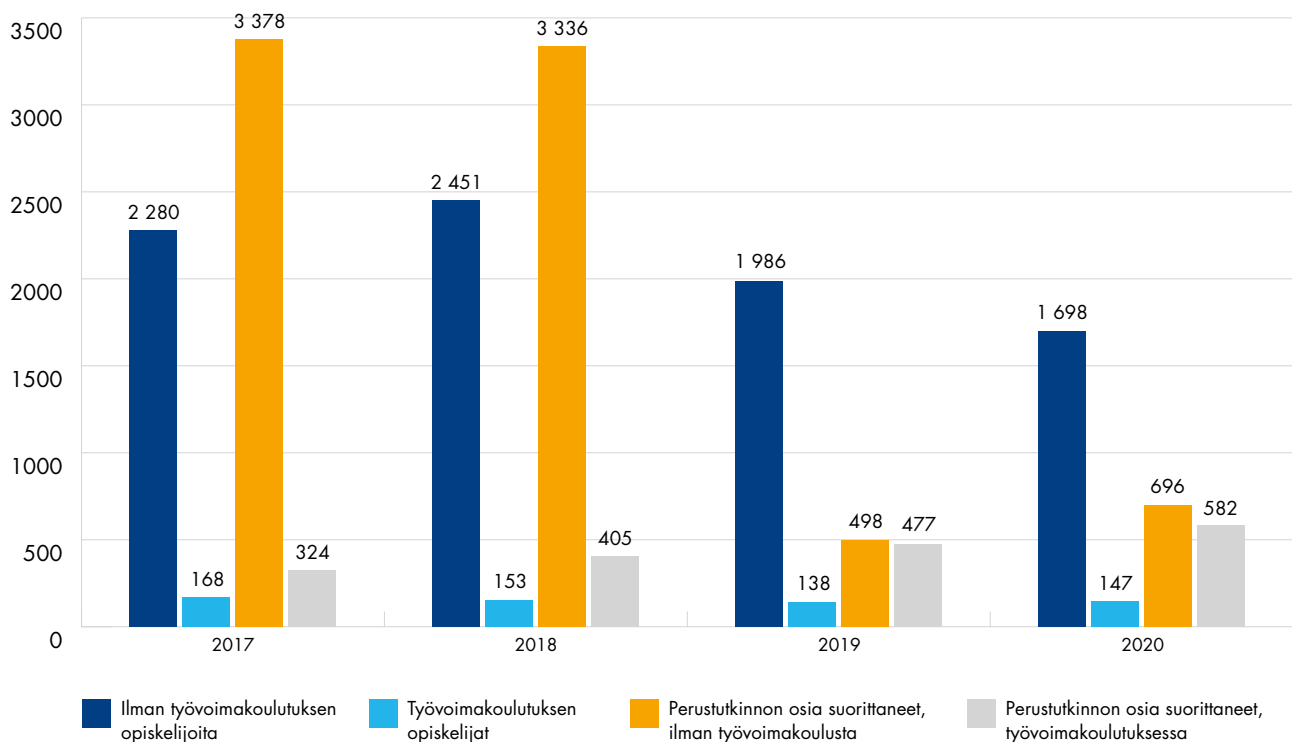
Kevään ja syksyn yhteishakujen lisäksi oppilaitoksissa on nykyisin koko ajan päällä jatkuva haku. Vuonna 2021 logistiikan perustutkinnossa oli opiskelijoita **9 744**, joista uusia opiskelijoita **3 330** ja kuljetusalan ammattiutkinnossa oli opiskelijoita **888**, joista uusia opiskelijoita **357**.



Kuva: Pixhill

Logistiikan pt, yhteishaut	1. sijaiset hakijat yht.	Naiset	Miehet	Aloituspaikat	Vetovoimaisuusluku
Vuosi 2017	1 953	12 %	88 %	1 812	1.08
Vuosi 2018	1 941	12 %	88 %	1 657	1.17
Vuosi 2019	1 980	11 %	89 %	1 639	1.21
Vuosi 2020	1 998	11 %	89 %	1 717	1.16
Vuosi 2021	2 193	14 %	86 %	1 746	1.26

Logistiikan perustutkinnon suorittaneet



Lähde: Opetushallitus

Ajo-oikeus eli ajokorttivaatimukset

Nykytila

Auton kuljettamista varten kuljettajalta edellytetään ajoneuvo-luokan mukaista ajo-oikeutta eli ajokorttia.

Tavaraliikenteen ajokorttiluokat:

Pakettiauto

Henkilö- tai pakettiauton kuljettamiseen tarvitaan B-luokan ajokortti. Sen voi saada pääsääntöisesti aikaisintaan 18-vuotiaana.

B

- Ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg, mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg.

B/96

B/96-yhdistelmän ajokortilla saa kuljettaa sellaista ajoneuvoyhdistelmää, jossa on B-luokan vetoauto (kokonaismassa enintään 3 500 kg) ja perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg mutta ei 4 250 kg.

BE

Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto (3 500 kg) ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 3 500 kg.

Kuorma-autot

Kuorma-auton ajamiseen tarvitaan C-luokan ajokortti ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen CE-luokan ajokortti. C- tai CE-luokkien ikäraja on 21 vuotta. C- tai CE-luokan ajo-oikeuden voi saada 18-vuotiaana, jos henkilöllä on kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys. Pienempien kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljettamiseen oikeuttavien C1- ja C1E-luokkien ikäraja on 18 vuotta.

C-luokkien ajokortit myönnetään pääsääntöisesti 5 vuodeksi kerrallaan.

C1

- Muut kuin D1- tai D-luokan ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.

C

- Muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on tähän luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.
- Sisältää C1-luokan ajo-oikeuden.

C1E

- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg.
- Sisältää BE-luokan ajo-oikeuden.

CE

- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg.
- Ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg.
- Sisältää C1E- ja BE-luokkien ajo-oikeudet.

Ajokorttia varten pitää hankkia vähintään tietty määrä opetusta. Opetusmäärät vaihtelevat ajokorttiluokasta riippuen.

Henkilö- ja pakettiauton ajokortti

Henkilö- ja pakettiauton ajokorttia varten tarvitaan vähintään 10 tuntia ajo-opetusta. Kaikille ensimmäisen ajokortin hankkijoille on 4 pakollista teorialuokkaa. Henkilö- ja pakettiauton (B-luokka) ajokortin suorittajalle pakollinen ris-

kientunnistamiskoulutus sisältää 4 teorituntia ja 4 ajotuntia tieliikenteen riskien tunnistamisesta ja hallinnasta.

Kuorma-auton ajokortti

Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus kuorma-auton ajokorteissa (B-luokan ajo-oikeus valmiina)

- C1-luokka, 2 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C1E-luokka, 3 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C-luokka, 12 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta
- CE-luokka, 15 h teoriaopetusta + 30 h ajo-opetusta

Luokan korotukset

- C1 > C-luokkaan, 10 h teoriaopetusta + 7 h ajo-opetusta
- C1E > CE-luokkaan, 12 h teoriaopetusta + 27 h ajo-opetusta

Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus, kun henkilöllä on kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyys voimassa

- C1 luokka, 1 h teoriaopetusta + 2 h ajo-opetusta
- C1E-luokka, 3 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C-luokka, 1 h teoriaopetusta + 2 h ajo-opetusta
- CE-luokka, 5 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta

Muutostarpeita

Ryhmän 2 ajokorttikoulutus, kuorma-autot

Raskaiden ajoneuvojen (ryhmä 2) ajokorttikoulutus on Suomessa ollut lähes muuttumaton lähes 10 vuoden ajanlukuun ottamatta C1- ja C1E-luokkia. Samaan aikaan kevyempien ajoneuvojen (ryhmä 1) ajokorttikoulutusvaatimuksia on muokattu useampaan kertaan. Myös raskaiden luokkien koulutusvaatimukset tulisi tarkastella ja uudistaa.

Pakollisen opetuksen määriä pitää uudistaa, mutta pakollista opetusta ei voi kokonaan poistaa. Pakollisen opetuksen poistaminen saattaisi johtaa siihen, että uusien kul-

jettajien ajokorttiopetus jäisi käytännössä kuljetusyritysten tehtäväksi.

Ammattipätevyyden perusteella saa oikeuden pienempiin opetusmääriin ajokorttien korotuskoulutuksessa. Jatkossa tämän hyödyntämisessä ei tulisi olla välissä vuoden karensiaikaa.

Esitys uusiksi opetusmääriksi:

Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus ryhmä 2-luokan ajokorteissa (B-luokan ajo-oikeus valmiina)

- C1-luokka, 2 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C1E-luokka, 3 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C-luokka, 5 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta
- CE-luokka, 8 h teoriaopetusta + 15 h ajo-opetusta

Luokan korotukset

- C1 > C-luokkaan, 5 h teoriaopetusta + 7 h ajo-opetusta
- C1E > CE-luokkaan, 5 h teoriaopetusta + 12 h ajo-opetusta

Ajo-oikeuteen tähtäävä koulutus, kun ammattipätevyys voimassa (B-luokan ajo-oikeus valmiina)

Kokeen suorittajalla oltava vähintään C1-luokan ajo-oikeus

- C1 > C-luokkaan, 1 h teoriaopetusta + 2 h ajo-opetusta
- C1 > C1E-luokkaan, 1 h teoriaopetusta + 3 h ajo-opetusta
- C1E > CE-luokkaan, 3 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta
- C > CE-luokkaan, 5 h teoriaopetusta + 10 h ajo-opetusta

Korotusten välillä ei vuoden odotusaikaa eli jos ammattipätevyys on voimassa voisi aina hyödyntää pienemmät opetusmäärät.



Kuva: Juhamatti Vahdersalo

Joustoa ammatti- pätevyysvaatimukseen

Nykytila

Henkilö- ja tavaraliikenteen kuljettajilta vaaditaan ajoneuvon luokkaa vastaavan ajo-oikeuden lisäksi voimassa oleva ammattipätevyys.

Perustason ammattipätevyys saavuttamiseksi vaaditaan 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus. Koulutus voidaan antaa myös nopeutettuna, jolloin koulutuksen kesto on 140 tuntia. Lisäksi perustason ammattipätevyys voisi hankkia myös suorittamalla säädösten mukaiset perustason ammattipätevyyskokeet, mutta tällä hetkellä kokeensuorittamismahdollisuutta ei ole yleisesti tarjolla.

Ammattipätevyyttä ylläpidetään suorittamalla jatkokoulutuksia. Ammattipätevyyttä ylläpidetään suorittamalla ammattipätevyys jatkokoulutuksia viiden vuoden jaksoissa (yhteensä 5 x 7 tuntia eli yhteensä 35 tuntia).

Koulutukset voivat sisältää muun muassa muuttuvaa lainsäädäntöä ja taloudellista ajoa. Kuljettaja tai kuljetusyritys voi valita työtehtäviään tukevia ammattipätevyyskoulutuspäiviä. Yksi seitsemän tunnin jaksoista tulee olla turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistavaa koulutusta.



Kuva: Vastavalo

Muutostarpeita

Ammattipätevyysvaatimusten koemalli

Liikennepalvelulakia muutettiin vuonna 2019 siten, että kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys voi hankkia myös pelkät kokeet suorittamalla eli niin sanotulla koemallilla. Muutokset tulivat voimaan 1.1.2020. Täsmentävät muutoksen valtioneuvoston asetukseen kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysnä saatiin voimaan 16.11.2020.

Edellä mainittujen säädösten mukaan perustason ammattipätevyys olisi pitänyt voida suorittaa koemallilla jo yli vuoden ajan. Käytännössä tämä ei kuitenkaan vielä ole mahdollista. Säädöksissä ammattipätevyyskokeen järjestäjiä ja arvioijia koskevat vaatimukset asetettiin sellaisiksi, että yhtään kokeen järjestäjää ei ole ilmaantunut.

Liikennepalvelulaissa asetettu vaatimus siitä, että kokeita järjestävällä täytyy olla kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat ajoneuvot, on vain kustannuksia lisäävä vaatimus. Lain 32 §:ssä asetetaan vaatimukset kokeessa käytettävillä kuorma- ja linja-autoilla. Tämän vaatimuksen noudattaminen riittää varmistamaan ajoneuvon säädöksenmukaisuuden, ei se kenen omistuksessa ajoneuvo on.

Vaatimusta kokeen kuvaamisesta ja arviointiperusteista voisi muokata siten, että viranomaisen eli liikenne- ja viestintävirasto laatisi ja vastaisi kokeen muodosta, sisällöstä ja arviointiperusteista. Kokeen järjestäjän tehtävänä olisi suunnitella ja vastata kokeen järjestämisestä ja toteuttamisesta vaatimusten mukaisesti.

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyysasetuksessa on asetettu liian tiukat vaatimukset ammattipätevyyskokeen arvioijalle ja kokeesta vastaavalle johtajalle. Vaatimus kahdesta kokeen arvioijasta on tarpeeton ja kustannuksia lisäävä vaatimus.

Yksi arvioija kykenee tekemään arvioinnin, kun hänellä on työkokemusta tai koulutusta arviointiin. Lisäksi tämä vaatimus rajoittaa myös kokeessa käytettävää kalustoa, koska kuorma-autossa on nykyisin usein vain 1 + 1 istumapaikkaa. Yhden arvioijan mahdollistaminen tuo kustannussäästöä ja helpottaa kokeen saavutettavuutta.

Kokelaan oikeusturva voidaan varmistaa teoriakokeen osalta digitaalisin keinoin ja asiakirjojen säilyttämiselvöllisyytenä jälkikäteen tehtävää tarkastusta varten. Lisäksi käy-



Kuva: Juhamatti Vahdersalo

tännön koe voidaan tallentaa ja koetilaisuus voidaan tarvittaessa käydä uudestaan läpi.

Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimus on aivan liian korkea. Jo asetuksen lausuntovaiheessa esitettiin tarpeettomia vaatimuksia, joita vielä lopullisessa muodossa lisättiin.

Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukseksi sopii hyvin sama vaatimus kuin se, mikä perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksesta vastaavalle johtajalle on asetettu.

Liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon kuljetusalan ammattipätevyyskouluttajana toimimista koskeva tutkinnon osa on ollut vasta muutaman vuoden käytössä, joten se ei ole asianmukainen vaatimus ilman korvaavaa vaihtoehtoa.

Edelleen on useita koulutuskeskuksen johtajia, jotka ovat toimineet ammattipätevyyskoulutuksessa toiminnan alusta alkaen, vaikka heillä ei olisi e.m. tutkinnon osaa suoritettuna. Heidän pätevyytensä kokeesta vastaavan johtajan pätevyudeksi tulee hyväksyä ilman tarpeetonta lisätutkintoa.

Vaatimus opetustoimen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista (986/1998) 22 §:ssä on ylimitoitettu. Erityisesti näiden opintojen suorittaminen, jotta voisi toimia ammattipätevyyskokeesta vastaavana johtajana, on lähes käsittämätön.

Kokeesta vastaavan johtajan tehtävä ei ole toimia opettajana, joten kyseinen vaatimus on täysin tarpeeton. Osamista voi osoittaa monella muullakin tavalla kuin koulutusjärjestelmää koskevalla muodollisella vaatimuksella.

Samaan aikaan myös mahdollisuutta toimia itsenäisenä kuljettajana kuljettajakoulutuksen aikana heikennettiin. Tarkoituksena oli selkiyttää ja helpottaa niin sanotun hyväksymisasiakirjan myöntämistä. Hyväksymisasiakirjan turvin koulutuksessa oleva henkilö voi toimia kuljettajana, vaikka hänellä ei vielä ole kuljettajan ammattipätevyyttä.

Säädösmuutos kuitenkin tiukensi vaatimusta hyväksymisasiakirjan myöntämiselle ja myös tähän olisi saatava pikaisesti muutos.

Ammatillisten oppilaitosten kuljettajakoulutuksen resurssit turvattava

Nykytila

Ammatillisessa koulutuksessa järjestettävät tutkinnot on määriteltävä tutkintorakenteessa. Opetushallitus päättää jokaiselle tutkinnolle tutkinnon perusteet. Tutkinnon perusteissa kuvataan kussakin tutkinnossa vaadittava osaaminen ja sen arviointi.

Alalietokoulutuksena autonkuljettajaksi kouluttaudutaan pääasiassa logistiikan perustutkinnon kautta, joka on ammatillinen perustutkinto. Logistiikan perustutkinnon ammattinimikeitä ovat autonkuljettaja, linja-autonkuljettaja, yhdistelmäajoneuvonkuljettaja, lentoasemahuoltaja, varastonhoitaja ja osaamisaloja kuljetuspalvelujen osaamisala, lentoasemapaalvelujen osaamisala ja varastopalvelujen osaamisala.

Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa muillakin tavoilla kuin kuljetuspalvelujen osaamisalan tai koko perustutkinnon kautta. Opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla toimivassa koulutuskeskuksessa voi suorittaa perustason ammattipätevyden myös ammattitutkinnojen kautta.

Logistiikan perustutkinnon opiskelijat ovat usein nuoria ja tulevat suoraan peruskoulusta. Auton- ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajan opinnoissa opiskellaan logistiikkaa, mutta myös ajoneuvojen huoltamista, kuljettamista ja kuorman varmistamista. Lisäksi niissä opiskellaan kuorma-auton kuormaamista ja purkamista eri apuvälineillä.

Autonkuljettajaopinnoissa suoritetaan C-luokan eli kuorma-auton ajo-oikeus ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys. Yhdistelmäajoneuvokuljettajan koulutuksen aikana suoritetaan lisäksi CE-luokan eli kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus.

Nykyisin työharjoittelun toteuttamiseksi solmitaan kouluttamissopimus yrityksen ja oppilaan välillä.

Koulutussopimukseen perustuva koulutus

Koulutussopimuksen ajatus on, että opiskelija pääsee työpaikalle saamaan oppia alan ammattilaisilta. Aiemmin ammatillisiin koulutuksiin kuului työharjoittelujakso. Koulutusreformi muutti ammatillista opetusta siten, että oppilaitos antaa opiskelijoille perustietoja ja taitoja. Syventävä oppiminen tapahtuu työpaikoilla. Tämä asettaa työpaikoille haasteita. Työpaikkaohjaajalta vaaditaan kykyä opettaa ja näyttää opiskelijalle työsuorituksen tarvittavat tiedot ja taidot.

Koulutussopimukseen perustuvassa koulutuksessa opiskelija hankkii osaamista työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä, jota täydennetään tarvittaessa muissa oppimisympäristöissä tapahtuvalla osaamisen hankkimisella. Opiskelija

ei ole työsuhteessa koulutussopimustyöpaikkaan, jonka takia koulutussopimustyöpaikka ei maksa palkkaa eikä muita vastiketta.

Koulutussopimukselle ei ole määriteltäviä minimaalikohtia. Se voidaan tehdä opiskelijan yksilöllisen tarpeen perusteella ja mittaisena. Koulutussopimuksella voidaan suorittaa tutkinnon osa tai osia tai tutkinnon osaa pienempi kokonaisuus. Sitä voidaan käyttää myös työvoimakoulutuksessa ja vankilaopeutuksessa.

Koulutussopimukseen perustuvasta koulutuksesta ei makseta korvausta työnantajalle. Koulutuksen järjestäjä ja työpaikan edustaja voivat kuitenkin sopia korvauksesta, jos opiskelija tarvitsee erityistä tukea.

Sopimus

Kun koulutuksen järjestäjä on todennut työpaikalla olevan edellytykset toimia oppimisympäristönä, opiskelijalle suunnitellaan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS).

Työpaikka, koulutuksen järjestäjä ja koulutussopimustyöpaikan edustaja tekevät koulutussopimuksen, joka on määräaikainen ja siinä sovitaan osaamisen hankkimisesta työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä.

Koulutussopimuksessa sovitaan muun muassa:

- aloitus- ja päättymispäivästä
- osapuolten tehtävistä
- muista asioista, kuten esimerkiksi opiskelijan työajasta, ruokailujärjestelyistä, työmatkajärjestelyistä, koulutuksen järjestäjän ohjauksesta ja tuesta työpaikalle sekä työpaikkaohjaajan perehdytyksestä.

Koulutussopimukseen tulee liittää opiskelijan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma siltä osin kuin se koskee koulutussopimukseen perustuvaa koulutusta. Suunnitelmasta tulee ilmetä muun muassa ne käytännön työtehtävät, joita tekemällä opiskelija voi saavuttaa tavoitteeksi asetetun osaamisen.

Koulutussopimustyöpaikan tarjoajalla on velvollisuus seurata opiskelijan osaamisen kehittymistä ja raportoida siitä koulutuksen järjestäjälle.

Oppisopimuskoulutus

Oppisopimuskoulutus on pääosin työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä järjestettävää koulutusta, jota täydennetään tarvittaessa muissa oppimisympäristöissä tapahtuvalla opiskelulla. Oppisopimuskoulutuksen tulee olla vä-

hintään 15-vuotias. Viikoittaisen työajan tulee olla keskimäärin vähintään 25 tuntia.

Oppisopimuskoulutuksessa opiskelijalle maksetaan palkkaa. Palkkauksen perusteet määräytyvät alan työ- tai virkaehtosopimusten perusteella ja siitä sovitaan työnantajan ja opiskelijan kesken.

Työntantajalle maksetaan koulutuskorvausta, jos oppisopimuskoulutuksen järjestämisestä katsotaan aiheutuvan työnantajalle kustannuksia. Koulutuskorvauksen maksamisesta sovitaan koulutuksen järjestäjän ja työnantajan kesken.

Yrittäjälle voidaan järjestää oppisopimuskoulutusta omissa yrityksissä, jolloin sopijaosapuolina ovat koulutuksen järjestäjä ja yrittäjä. Tällöin koulutuskorvaus voidaan maksaa toiselle yrittäjälle tai muulle henkilölle, joka toimii opiskelevan yrittäjän ohjaajana neuvonnasta aiheutuviin kustannuksiin.

Oppisopimuskoulutuksena voidaan suorittaa koko ammatillinen tutkinto, tutkinnon osa tai osia, tai tutkinnon osaa pienempi kokonaisuus. Oppisopimuskoulutuksena ei voida järjestää valmentavaa koulutusta eikä työvoimakoulutusta.

Sopimukset

Kun koulutuksen järjestäjä on todennut työpaikalla olevan edellytykset toimia oppimisympäristönä ja opiskelijalle on yhdessä suunniteltu henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS) kyseiselle työpaikalle, koulutuksen järjestäjä ja työnantaja tekevät sopimuksen oppisopimuskoulutuksen järjestämisestä. Tällä sopimuksella ei voida poiketa siitä, mitä HOKSissa on suunniteltu. Sopimuksessa sovitaan muun muassa:

- aloitus- ja päättymispäivästä
- osapuolten tehtävistä
- koulutuskorvauksesta
- muista tarpeellisista asioista, kuten koulutuksen järjestäjän ohjauksesta ja tuesta työpaikalle.

Tämän jälkeen työnantaja ja opiskelija tekevät oppisopimuksen, joka on kirjallinen, määräaikainen sopimus työ- tai virkasuhteesta. Oppisopimuksessa sovitaan muun muassa:

- sopimuksen voimassaoloajasta
- sovellettavasta työajasta
- koeajan pituudesta
- palkkauksen perusteista
- työ- tai virkasuhteen ehdoista.

Oppisopimuksen liitteeksi tulee liittää opiskelijan HOKS siltä osin kuin se koskee oppisopimusta.

Rekrykoulutus

Rekrykoulutusta voidaan järjestää, jos ammattitaitoisia työntekijöitä ei löydy eikä alan osaajia valmistu lähiaikoina. Rekrykoulutuksessa yrityksen maksuosuus on 30 prosenttia, ELYn 70 prosenttia.

Rekrytoivassa koulutusohjelmassa yhdistyy tietopuolinen opetus oppilaitoksessa ja työssäoppiminen koulutuksessa mukana olevassa yhteistyöyrityksessä. Koulutukset toteutetaan yhteistyössä sellaisten työnantajien kanssa, joilla on tarve rekrytoida lisää työntekijöitä. Tavoitteena onkin, että osallistujat saavat työnantajan tarvitseman ammattitaidon ja

työllistyvät kyseessä olevan työnantajan palvelukseen koulutuksen päätyttyä.

RekryKoulutukset kestävät yleensä 3–9 kuukautta. Vähimmäiskesto on 10 koulutuspäivää ja ryhmän koko 10–15 henkilöä. RekryKoulutukset on suunnattu työnhakijoille, jotka soveltuvat haussa olevaan työhön ja ovat motivoituneita koulutautumaan alalle.

Haku ja valinta

RekryKoulutuksiin haetaan TE-toimiston koulutushakemuksella. Valintaprosessi on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa TE-toimisto ja kouluttajan edustaja arvioivat koulutushakemukset sekä sen, täyttääkö hakija pääsyaatimukset. Ensimmäisestä vaiheesta edenneet hakijat osallistuvat myös työnantajan järjestämään haastatteluun, jonka jälkeen valintapäätökset tehdään yhteistyössä kouluttajan, työnantajan ja TE-toimiston edustajan kanssa. Opiskelijavalinnasta päättää TE-toimisto.

Rekrytoivilla koulutuksilla on hyvä työllistävyyys. Osallistuminen ei kuitenkaan sulje pois muita vaihtoehtoja työmarkkinoilla ja suoraa työnhakua voi jatkaa edelleen.

Muutostarpeita

Ammatillinen koulutus on tärkein kanava, joka tuottaa uusia kuljettajia. Rahoituksen on oltava riittävä, eikä aloituspaikkojen määrää saa ainakaan vähentää. Aloituspaikkojen lisääminen ei kuitenkaan riitä. Vielä tärkeämpää olisi saada mahdollisimman moni aloittanut jatkamaan loppuun ja siirtymään alan töihin.

Koska opiskelijat ovat nuoria, pitää kuljettajaksi opiskelevien nuorten ajo-oikeuksien ikärajoja tarkastella harjoittelumahdollisuuksien näkökulmasta. Jotta kuljettajaksi opiskelevan työssäoppiminen olisi tehokasta ja sujuvaa, tulee yhteydessä kuljettajan ammattipätevyyden saaville opiskelijoille antaa poikkeusmahdollisuus saada ajo-oikeus nuorempana koulutuksen yhteydessä sekä sovellettava poikkeusta ammattipätevyydestä.

Kuljettajakoulutus edellyttää oppilaitoksilta ajoneuvokalustoa ja ajo-opetus on pääasiassa yksilökoulutusta. Se tarkoittaa, että kuljettajakoulutuksen kustannukset ovat keskimääräistä ammattikoulutusta suuremmat. Jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää, tulee kuljettajakoulutukseen varata riittävä rahoitus.

Rahoitus on tärkeää koulutuksen tason ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Kuljetusyritysten palautteen mukaan työharjoittelussa olevien ja vasta valmistuneiden perustaidot, kuten esimerkiksi pumppukärryn käyttö ja ajoneuvon käsittely, ovat heikentyneet. Sen arvellaan johtuvan siitä, että oppilaiden lähiopetusta on vähennetty, ja opettajien aikaa kuluu muuhun kuin varsinaiseen oppilaiden ohjaukseen.

Oppisopimuskoulutuksessa ongelmana on alhainen koulutuskorvaus. Erityisesti kuljettajan tehtävissä opiskelijan itsenäinen työpanos voi jäädä pieneksi, mutta hänelle maksetaan kuitenkin työehtosopimuksen mukaista palkkaa. Koulutuskorvaus jää tällöin usein pieneksi suhteessa yrityksen panostukseen. Myös koulutusopimukseen perustuvaan työssäoppimiseen tulee sisältyä koulutuskorvaus, muuten taloudellinen rasitus tulee kuljetusyritykselle liian suureksi.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus tärkeää

Nykytila

Puolustusvoimat kouluttaa kuljettajia omiin tarpeisiinsa, mutta koulutettavat saavat varusmiespalvelun aikana myös kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen, joko normaalin (noin 1 000 kuljettajaa) tai nopeutetun (noin 2 000 kuljettajaa) sekä kuorma-auton tai kuorma-autovetoisen yhdistelmän ajo-oikeuden.

Puolustusvoimat kouluttaa kuljettajia päätarkoituksenaan saada omaan käyttönsä ja kriisitilanteiden tarpeisiin tarvittava määrä kuljettajia. Samalla varusmiehet saavat koulutusta ja pätevyyden myös siviilissä kuljettajana toimimiseksi. Tämä hyödyttää myös puolustusvoimia, erityisesti koulutettujen kuljettajien ylläpitäessä näin osaamistaan.

Puolustusvoimat järjestää kuljettajakoulutuksensa pääasiassa kilpailutuksen perusteella valittujen ulkopuolisten koulutuspalvelujen tuottajien toimesta ja täydentävät sitä myös omalla koulutuksellaan.

Puolustusvoimien tekemän otostutkimuksen perusteella koulutetuista noin 37 prosenttia jäisi alalle. SKAL tekee puolustusvoimien kanssa yhteistyötä, jotta alalle saataisiin houkutelua riittävästi hyviä henkilöitä, jotka kouluttautuisivat kuljettajaksi varusmiespalveluksen aikana ja jäisivät kuljetusalalle.

Muutostarpeita

Koemallia koskevat säädökset ovat ongelma myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kohdalla. Nyt puolustusvoimat antaa osalle koulutettavista 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen ja osalle vain nopeutetun ammattipätevyyskoulutuksen.

Nopeutetusti hankittu ammattipätevyyskoulutus aiheuttaa alle 21 vuoden ikäraajasta johtuen keskimäärin 7 kuukauden ajanjakson, jolloin henkilö ei voi kotiutumisensa jälkeen kuljettaa kuin pientä kuorma-autoa. Tämä johtaa siihen, että henkilöt eivät jää kuljettajan tehtäviin.

Jos ammattipätevyys hankittaisiin koemallilla, henkilöt olisivat heti kotiutuessaan valmiita kuljettajan tehtäviin myös isommalla kalustolla. Tällä tavoin helpotettaisiin kuljettajaksi koulutettujen varusmiesten työllistymistä kuljetusalalle. Heillä olisi mahdollisuus ryhtyä myös isomman kuorma-auton tai yhdistelmän kuljettajaksi heti varusmiespalveluksen jälkeen, ilman ikärajoja.





Työperäinen maahanmuutto myös kuljetusalan mahdollisuus

Nykytila

Kuljettajatarpeen täyttämiseksi tarvitaan työperäistä maahanmuuttoa. Linja-autojen kaupunkiliikenteessä maahanmuuttajien osuus on etenkin pääkaupunkiseudulla suuri.

Maahanmuuttajia ei kuitenkaan ole toistaiseksi ollut kovin paljon tavaraliikenteessä, eli kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajina. Tämä johtuu tavaraliikenteen asiakaspalvelusta, eli siitä, että kuljettaja toimii itsenäisenä asiakaspalvelijana kontaktissa suoraan asiakkaiden kanssa ja tällöin kielitaitovaatimus on suuri.

Viime aikoina on kuitenkin lisääntynyt tarve työllistää myös tavaraliikenteeseen maahanmuuttajakuljettajia, sillä tarve uusista kuljettajista on kasvanut. Joissain oppilaitoksissa on maahanmuuttajia jopa enemmän opiskelemissa tavaraliikenteen kuljettajaksi kuin henkilöliikenteeseen.

Tärkeää on kielitaidon hankkiminen, koska asiakaspalvelu on iso osa tavaraliikenteen kuljettajan toimenkuvaa. Toisaalta asiakkaiden on ymmärrettävä, että jatkossa kuljettajalta ei voi vaatia ainakaan täydellistä suomen ja/tai ruotsin kielen taitoa.

Muutostarpeita

Asiakaspalvelu on iso osa tavaraliikenteen kuljettajan toimenkuvaa. Siksi kielitaidon hankkiminen on tärkeää. Toisaalta asiakkaiden on ymmärrettävä, että jatkossa kuljettajalta ei voi vaatia ainakaan täydellistä suomen ja/tai ruotsin kielen taitoa. Asiakas joutuu jatkossa sopeutumaan tilanteeseen, jossa tavara voi tulla huomenna perille, mutta suomenkielisen palvelun saaminen voi kestää pari viikkoa.

Tässä kokonaisuudessa tärkeässä roolissa ovat oppilaitokset. Niiden pitää järjestää maahanmuuttajille soveltuvia opetuskokonaisuuksia, jotka sisältävät myös riittävän kielikoulutuksen.

Myös kuljettajia tarvitsevien yritysten on sopeuduttava tilanteeseen. Heidän on oltava valmiita palkkaamaan maahanmuuttajia ja myös heikomman kielitaidon omaavia kuljettajia.



Kuva: Pixhill

Tilastotietoja

Kuljettajien määrä ja tarve

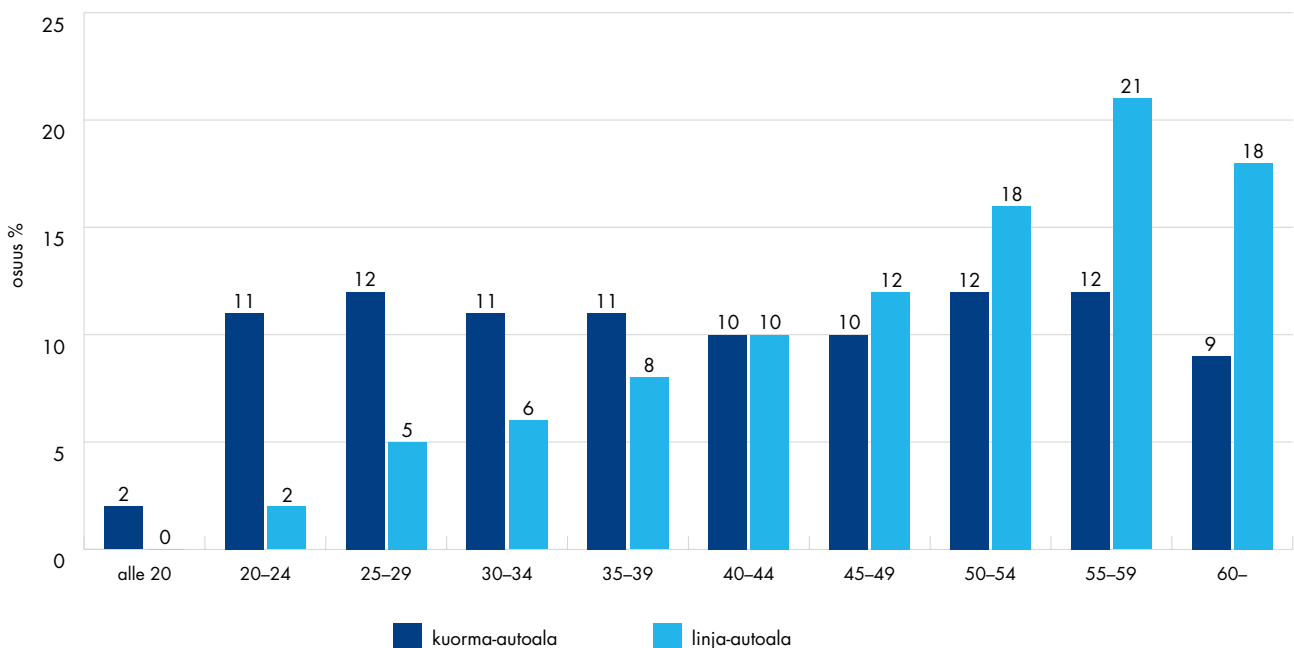
Työssä olevien ammattikuljettajien määrästä ei ole tarkkoja tilastotietoja, mutta arviolta **70 000** kuljettaja työskentelee päätoimisesti autonkuljettajana tavaraliikenteessä. Linja-autonkuljettajia on **15 000** ja taksinkuljettajia **17 000**. Lisäksi ala työllistää esimerkiksi **15 000** terminaali- ja varastotyöntekijää, **8 000** toimihenkilöä ja **1 500** huoltokorjaamotyöntekijää.

Ala tarvitsee nyt ja tulevaisuudessa noin **5 000–6 000** uutta työntekijää vuosittain muun muassa nykyisten työntekijöiden jäädessä eläkkeelle. Tavaraliikenne tarvitsee noin **3 500–4 000** työntekijää vuosittain.

Työssä olevien kuljettajien määrää voi arvioida voimassa olevien kuljettajan ammattipätevyyskorttien kautta.

Ammattipäteviä kuljettajia	115 502
• Tavaraliikenne	85 441
• Tavara- ja henkilöliikenne	26 803
• Henkilöliikenne	3 258
Ammattipätevyyden merkintä	
• 95 merkintä ajokortissa	29 864
• Ammattipätevyyskortti	85 441
Koulutuskeskukset 1.1.2023	420
• Perustason koulutus	1

Kuljetusalan työvoiman ikärakenne



Työsuhteisten kuljettajien keski-ikä

- Linja-autoala 49 v
- Kuorma-autoala 41 v

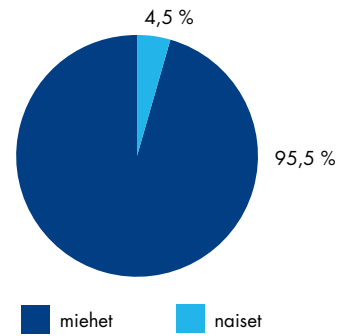
Yli 60-vuotiaiden osuus työsuhteisista kuljettajista

- Linja-autoala 18 %
- Kuorma-autoala 9 %

Alle 30-vuotiaiden osuus työsuhteisista kuljettajista

- Linja-autoala 7 %
- Kuorma-autoala 25 %

Taravaliikenteen kuljettajat



Uusien kuljettajien määrät

Kuorma-auton tai kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla henkilöllä on oltava tieliikenteessä kuorma-auton ajokortti ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys.

Autonkuljettajaksi koulutaudutaan pääasiassa logistiikan perustutkinnon kautta tai puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Myös ajo-oikeuden ja ammattipätevyyskoulutuksen sekä mahdollisesti muuta lisäkoulutusta hankkimalla voi tulla alalle.

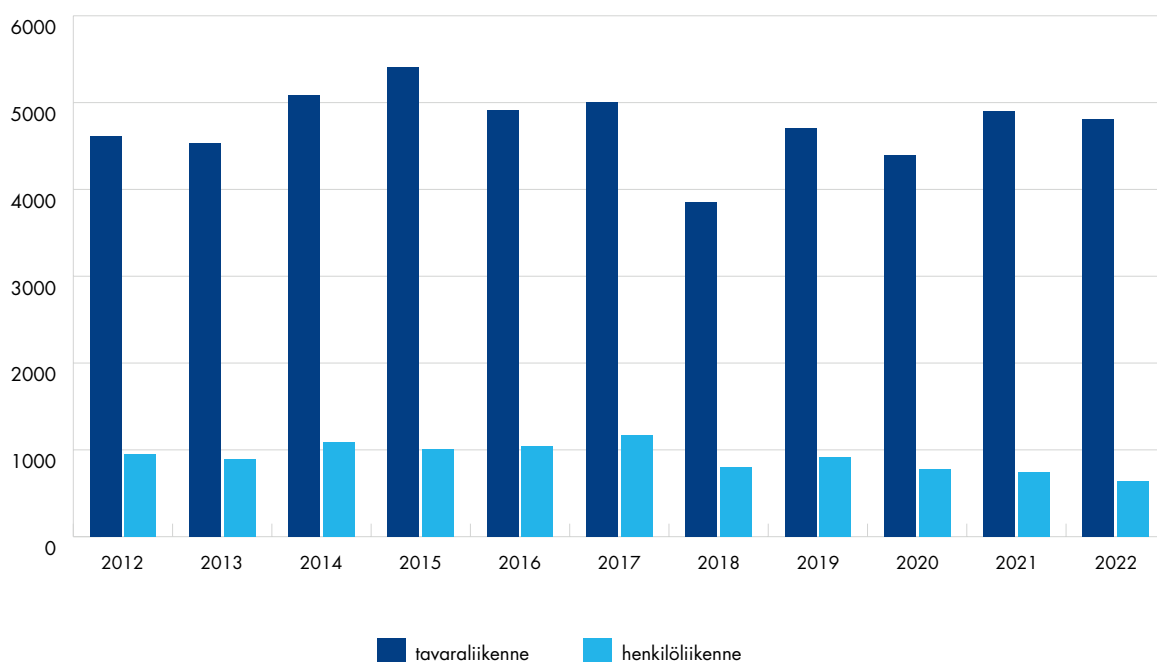
Seuraavassa kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen yhdistelmän ajokorttien suorittaneiden määriä, perustason ammattipätevyys suorittaneiden määriä sekä logistiikan perustutkinnon suorittaneiden määriä.

Kuorma-auton ajokorttien suoritusmäärät 2016–2021

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
C	4 387	4 224	4 176	4 133	4 190	3 974
C1	1 950	2 039	2 177	1 850	1 273	866
C1E	875	848	767	850	755	371
CE	2 605	2 466	2 469	2 767	2 660	2 806



Traficomien rekisteriin kirjatut uudet perustason ammattipätevyudet



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tavaraliikenne	4 619	4 535	5 082	5 403	4 907	5 000	3 852	4 700	4 400	4 900	4 813
Henkilöliikenne	952	894	1 087	1 006	1 044	1 172	797	920	780	740	635

Uusia perustason ammattipätevyuden suorittaneita oli tavaraliikenteessä 5123 vuonna 2021. Näistä 2848 oli suoritettu opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla toimivissa koulutuskeskuksissa.

Lähde: Datadrivers

	2018	2019	2020	2021
Tavaraliikenne	5 548 (OKM 2561, muut 2987)	5 348 (OKM 2699, muut 2649)	4 995 (OKM 2573, muut 2422)	5 123 (OKM 2848, muut 2275)
Henkilöliikenne	1 140 (OKM 850, muut 290)	982 (OKM 741, muut 241)	845 (OKM 658, muut 187)	778 (OKM 649, muut 129)
Yhteensä	6 688 (OKM 3411, muut 3277)	6 330 (OKM 3440, muut 2890)	5 840 (OKM 3231, muut 2609)	5 901 (OKM 3497, muut 2404)

Puolustusvoimat kouluttaa vuosittain noin 3000 uutta kuljettajaa, jotka saavat perustason ammattipätevyyskoulutuksen, joko normaalin (1000) tai nopeutetun (2000).

Hankkeita alan houkuttelevuuden puolesta

SKAL ja sen jäsenyhdistykset ovat tehneet pitkään ja rutinoituneesti yhteistyötä eri tahojen kanssa alan houkuttelevuuden parantamiseksi. Jäsenyhdistykset järjestävät vierailuja eri asteen oppilaitoksiin aina peruskoulusta alkaen. Yhteistyö puolustusvoimien kanssa on tuttua jo vuosikymmenien varrelta.

SKAL on ollut mukana myös useissa yhteistyöhankkeissa. Esimerkiksi Kuljetusala.com-työryhmässä ja Liikenneareenassa, jotka kehittävät oppilaitosten ja yritysten välistä yhteistyötä. Sitä kautta ne lisäävät myös alan houkuttelevuutta. SKALin verkkosivuilla on työvoimapankki, jonka tarkoituksena on yhdistää kuljetusalan työnhakijat ja SKALin jäsenenä olevat työnantajarytykset.

SKAL on mukana myös Kuorma-autoliikenteen Volvo-säätiössä, joka on rahoittanut työvoiman saatavuuteen liittyviä hankkeita. SKAL jäsenyhdistyksineen osallistuu vuosittain lukuisille messuille ja tapahtumiin, joissa aina yhtenä elementtinä on alan houkuttelevuus.

SKALin tavoitteena on, että alan houkuttelevuuden parissa toimivat hankkeet keskittettäisiin aikaa myöten yhteen vaikuttavampaan toimintamuotoon.

Kuljetusala.com

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto on toiminut korona-ajasta lähtien lähinnä verkkosivuna. Hankkeen tarkoituksena on houkuttaa nuoria kuljetusalalle. Verkostossa mukana ovat SKALin lisäksi AKT, ALT, LL ja Volvo Trucks.

Liikenneareena

Ennen koronaa syntyi Liikenneareena, joka sai alkunsa osallistumisesta Kuljetus-Logistiikka 2019 -messuille.

Mukana Liikenneareenassa ovat Autoalan Keskusliitto, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autotuoajat ja -teollisuus, Helsingin Bussiliikenne, Helsingin seudun liikenne HSL, Kaukokiito, Kiitosimeon, Korsisaari, Logistiikkayritysten liitto, Nobina, Pohjolan Liikenne, Puolustusvoimat, Scania, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, TTS Työtehoseura, Urbaser, Veho ja Volvo Finland.

Liikenneareenan tavoitteena on tehdä kuljettajien ja yleisesti työvoiman saatavuuteen liittyvää työtä. Toiminnan oli tarkoitus olla Kuljetusala.comia laajempaa. Lähtökohtana Liikenneareenassa on ollut, että mukanaolijat osallistuvat erilaisiin tapahtumiin.

Toiminta on jäänyt koronan takia aika lailla 2019 messujen jälkeen lähtötelineisiin. Vuonna 2021 ja 2022 aikana osa

yrityksistä ja järjestöistä osallistui muutamaan sotilasjuoksu-tapahtumaan.

Kuljettajarekrytointihanke

Huoltovarmuuskeskus, kuljetusalan järjestöt ja Puolustusvoimat aloittivat keväällä 2022 huoltovarmuuskeskuksen rahoittaman hankkeen kuljettajamäärien turvaamiseksi logistiikkatoimialalle.

Hankkeen tarkoitus on kehittää varusmiespalveluksen aikana kuljettajaksi koulutettaville jatkopolkua työelämään. Hankkeessa toimitaan yhteistyössä järjestöjen, kuljetusalan yritysten ja oppilaitosten kanssa. Tavoitteena on lisätä tietoisuutta logistiikka-alan urasta ja tehtävistä varusmiesten piirissä sekä pyrkiä edistämään varusmiesten sijoittautumista logistiikka-alan työtehtäviin varusmieskoulutuksen jälkeen.

Tällaista työtä on SKALissa tehty jo vuosia, mutta erityisesti sen jälkeen, kun koronapandemia keskeytti toiminnan, on hanke mahdollistanut toiminnan tehostamisen ja uudelleenkäynnistämisen. Tarkoitus on luoda yhtenäinen toimintamalli rekrytointitilaisuuksien järjestämiseen puolustusvoimien kuljettajakoulutusta järjestävissä joukko-osastoissa.

Vastaavana organisaationa hankkeessa on ollut Yhteinen Toimialaliitto ry. Lisäksi mukana hankkeessa ovat Suomen Huolinta ja Logistiikkaliitto ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Työtehoseura ry, CAP Group Oy, Puolustusvoimat, Maa-kuljetuspooli, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Logistiikkayritysten liitto ry ja Linja-autoliitto ry.

Myös tämän hankkeen puitteissa on perustettu verkkosivualusta, josta saa tietoa rekrytointitilaisuuksista sekä yrityksistä, jotka ovat valmiita palkkaamaan kuljettajia tai ottamaan heitä harjoitteluun ja oppisopimuskoulutukseen. Netisivusto löytyy osoitteesta: <https://duuniakuljetusalalla.fi/>.



Kuva: Akseli Muraaja

Ratkaisuja työvoiman saatavuuteen

Alan vetovoimaisuuden parantaminen ja työvoiman houkuttelu alalle

Yleinen alalle houkuttelu, jossa tarvitaan yhteistyötä ja alan houkuttelevuutta, kannattaa tehdä mahdollisimman suurella joukolla. Toimialasta on tarjottava mahdollisimman laaja ja monipuolinen kuva.

Erityisesti nuorille pitää pystyä tarjoamaan urapolkuja, jotka voivat johtaa moniin vaihtoehtoihin. Tämän pitää olla jatkuvaa ja tapahtua monella tasolla, kohderyhminä muun muassa nuoret, alanvaihtajat, naiset, maahanmuuttajat.

Kun kilpailu työpaikoista on kovaa, pitää yritysten pystyä osoittamaan olevansa hyviä ja haluttavia työpaikkoja. Se vaatii monissa yrityksissä toimintakulttuurin muutosta; asenne ja arvot pitää olla kohdallaan. Se edellyttää myös jatkuvaa työtä, viestintää ja koulutusta yrityskentässä.

Työperäinen maahanmuutto

Työperäistä maahanmuuttoa tulee saada myös tavarankuljetusalalle. Tämä vaatii tilanteen ymmärtämistä yrityksissä sekä tosiasioiden hyväksymistä. Työperäiseen maahanmuuttoon tarvitaan koulutusta, joka vaatii myös rahaa, erityisesti on panostettava kielikoulutukseen ammatillisen osaamisen lisäksi.

Ajokorttikoulutus ja ammattipätevyden hankkiminen

Ajokorttikoulutusta ja ammattipätevyden hankkimista (koemalli ja hyväksymisasiakirja) koskevia säädöksiä tulee keventää, jotta erilaisia koulutusmalleja ja järjestelmiä voidaan hyödyntää. Näin ammattipätevyden koemalli saadaan aidosti käyttöön. Tämä vaatii vaikuttamistyötä ja edelleen toimenpiteitä myös poliitikoilta, ministeriöiltä ja vi-rastoilta.

Ammatillinen koulutus

Ammatillinen koulutus on tärkein kanava, joka tuottaa uusia kuljettajia. Lisäksi tarvitaan riittävästi rahoitusta, aloituspaikkoja ja motivoituneita opiskelijoita.

Aloituspaikkojakin tärkeämpää on saada mahdollisimman moni aloittanut jatkamaan, valmistumaan ja siirtymään alan töihin riittävän koulutuksen saaneena. Myös opettajien ammattitaidosta ja motivaatiosta huolehdittava.

Ammatillisen koulutuksen toteutumiseksi tarvitaan myös työssäoppimispaikkoja eli yrityksiä, joissa opiskelijat voivat oppia aidossa työympäristössä.

Oppisopimuskoulutus

Oppisopimuskoulutus on pääosin työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä järjestettävää koulutusta, jota täydennetään tarvittaessa muissa oppimisympäristöissä tapahtuvalla opiskelulla.

Oppisopimuskoulutuksessa opiskelijalle maksetaan palkkaa, jonka perusteet määräytyvät alan työ- tai virkaehtosopimusten perusteella. Tämä työehtosopimuksen mukainen palkka harjoitteluvaiheesta on suuri este oppisopimuskoulutuksen hyödyntämiselle, koska harjoittelija aiheuttaa kuljetusyritykselle jo muutenkin lähes pelkästään lisäkustannuksia.

Oppisopimuskoulutukseen liittyvän palkanmaksun määräytyminen on uudistettava ja sidonnaisuus työehtosopimuksen mukaiseen palkkaukseen purettava.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus

Puolustusvoimat kouluttaa noin 3 000 kuljettajaa vuodessa. Niistä kolmasosalle annetaan täysi perustason ammattipätevyyskoulutus ja kahdelle kolmasosalle nopeutettu ammattipätevyyskoulutus. Osalla on jo ennestään esimerkiksi ammattioppilaitoksessa hankittu kuljettajan koulutus ja logistiikan perustutkinto. Puolustusvoimien kuljettajakoulutetuista noin kolmannes jatkaa kuljettajan tehtävissä.

Kuljettajien saatavuutta alalle voidaan parantaa, jos puolustusvoimat ottaisivat kuljettajien ammattipätevyden koemallin käyttöön. Tämä mahdollistaisi sen, että kaikilla kuljettajakoulutetuilla olisi voimassa oleva ammattipätevyys kaikenkokoisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin heti asepalveluksen päätyttyä. Se helpottaisi alalle jäämistä, mutta on myös rahakysymys.

Alan yritysten ja järjestöjen on vaikutettava yhdessä siihen, että koemalli otetaan käyttöön puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa. Vaikutuksen kohteena on ainakin puolustusministeriö, puolustusvoimat (pääesikunta ja joukko-osastot) sekä valtiovarainministeriö.

Kuljettajaksi koulutettavien tietoisuutta on lisättävä kehittämällä yhteistyössä paras mahdollinen malli, joka huomioi rekrytointitilaisuuksissa joukko-osastojen erot. Jatkossa toteutetaan näitä kuljettajien rekrytointitilaisuuksia eri joukko-osastoissa jatkuvana ja yhdenmukaisena toimenpiteenä.

Liikenne- ja logistiikka ansaitsee puolestapuhujan.

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi
Keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 567 925

Ari Herrala, edunvalvontajohtaja,
puhelin 050 3684 248

Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 7622 140

Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja,
puhelin 050 349 2259

Heini Polamo, viestintäpäällikkö,
puhelin 040 5060 131

Arto Kämppe, järjestöjohtaja,
puhelin 040 354 7492

Matti Grönfors, asiantuntija,
puhelin 0500 445 585

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 5177 133

SKAL Itä-Suomi ry SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja,
puhelin 09 47899 440

Jouni Bergroth, johtava asiantuntija

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 550 545

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 8600 901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja,
puhelin 040 7474 462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

uusi toimitusjohtaja
aloittaa syksyllä 2023

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja,
puhelin 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Seppo Tolonen, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 202 895

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja,
puhelin 09 47899 338

SKAL Ympäristöryitykset ry

Tarja Anttonen, toiminnanjohtaja,
puhelin 050 5331 180

Lisää tästä aiheesta:

skal.fi
@SKALry



SKAL