Kirjoittanut Ajolinja
02.02.2023 00:00

Kuljetus A.Järvimäki rekrytoi kymmenen koulutettavaa jakeluautonkuljettajaksi nuppiauton rattiin.

Yhteiskunnan pääosin kustantamalla työvoimakoulutuksella moni kuljetusyritys hankkii nykyisin työvoimaa. Kouluttajana on usein alan jätti CAP Pro Academy.
Raskaan liikenteen kuljettajapula on maailmalla valtava. On arvioitu, että Euroopassa on 400 000 kuljettajan vaje. Mutta alkaa vajetta olla Suomessakin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry tekee neljä kertaa vuodessa jäsentutkimuksen, jonka tiedoista koostetaan Kuljetusbarometri. Uusimpaan Kuljetusbarometriin (3/2022) vastanneista kuljetusyrittäjistä 35 prosentilla on ollut vaikeuksia henkilökunnan palkkaamisessa kuluvan vuoden aikana. Työvoimapula luonnollisesti hankaloittaa kuljetusyritysten toimintaa ja on esteenä yritysten kasvulle.

SKAL reagoi jäsenyritystensä kuljettajapulaan tuomalla syksyllä SKAL RekryKoulutus koulutusmallin, jossa CAP Pro Academy toimii koulutuksen vastuullisena järjestäjänä. Koulutuksen järjestämisessä on mukana työvoima- ja elinkeinohallinto.

Työvoimapoliittisia rekrytointikoulutuksia on järjestetty kuljetusyrityksille pitkään. Esimerkiksi tunnettu raskaan liikenteen kouluttaja Suomen Liikenneakatemia teki niitä noin kymmenen vuotta. Koulutustoiminta laajentui valtakunnalliseksi, kun CAP Group osti Suomen Liikenneakatemian vuonna 2018, Traffican ja Suomen Kuljetusinstituutin vuonna 2019 ja Antin Autokoulun vuonna 2020. Näistä syntyi koulutusalan jätti CAP Pro Academy, alan markkinajohtaja.

MITÄ VAADITAAN KULJETUSYRITYKSELTÄ?

Jotta rekrykoulutus voi startata, tarvitaan vähintään kuusi koulutettavaa. Jos omaan kuljetusyritykseen ei tarvita niin montaa työntekijää, voidaan porukka koota useamman yrityksen tarpeisiin. Kouluttaja auttaa porukan keräämisessä.

- Kannattaa olla suoraan yhteydessä, jos tarvetta on vaikka ensi kesänä, kertoo CAP Pro Academyn myyntijohtaja
Tuomo Kauppinen
.

Jos rekrytointikoulutusta on järjestämässä SKAL eli kyse on SKAL RekryKoulutuksesta, silloin paikallisyhdistykset ovat apuna keräämässä työvoimaa tarvitsevia yrittäjiä yhteen.

Kerrottakoon, ettei yleiseen rekrytointikoulutukseen vaadita SKAL-jäsenyyttä. Sellainen toki monella kuljetusyrityksellä on.

Koulutuksen kustannuksista ely-keskus maksaa 70 prosenttia. Työnantajan osuudeksi jää 30 prosenttia. Koulutettavien osaamisessa, kuljetusyrityksen tarpeissa ja kouluttajalta vaadittavassa kalustossa on niin paljoa eroa, ettei myyntijohtaja Kauppinen suostu antamaan edes hintahaitaria.

MITÄ VAADITAAN KOULUTETTAVALTA?

Rekrykoulutus on työvoimakoulutusta, joten koulutettavan tulee olla työtön tai työttömyysuhan alainen. Työttömyysuhka tarkoittaa lomautettua, osa-aikatyötä, määräaikaisen työn päättymistä tai opinnot päättävää opiskelijaa.

Rekrykoulutukseen ei siis pääse, jos työntekijä on vakituisessa työsuhteessa ilman työttömyysuhkaa ja haluna on vain vaihtaa ammattia. Yhteiskunnan tukemana tehdään muitakin työvoimapoliittisia koulutuksia, kuten muuntokoulutusta, jossa työntekijä voidaan kouluttaa yrityksessä toiseen työhön.

- Esimerkiksi terminaalityöntekijä voidaan kouluttaa kuljettajaksi ja kustantaa CE-kortti, Kauppinen kertoo.

Rekrykoulutettavan tulee olla 21-vuotias, koska koulutus sisältää 140 tuntia perustason ammattipätevyyskoulutusta (Ammattikoulun kautta raskaan liikenteen kuljettajaksi pääsisi jo 18-vuotiaana). Lisäksi tarvitaan vähintään henkilöautokortti eli B-luokan ajo-oikeus.

- Koulutus räätälöidään jokaiselle koulutettavalle erikseen. Emme ylikouluta tai alikouluta.

Jos jollakin on osaamista esimerkiksi terminaalityöstä, turha silloin on terminaalikoulutusta antaa.

Koulutus räätälöidään myös kuljetusyrityksen tarpeisiin. Jos kuljetusyrityksessä tehtävänä on ajaa nuppiautoja, koulutettavalle riittää C-kortti. CE-kortti ajetaan, jos ajetaan perävaunuvehkeitä. Tarvittaessa hoidetaan ADR-lupa, työturvakortit, ensiapukurssi ja niin edelleen.

NÄIN VALINTA TEHDÄÄN

Hakijoista tehdään esivalinta papereiden perusteella. TE-keskus huomioi, että esivalittu täyttää työvoimapoliittiset kriteerit.

Lopullinen valinta tehdään haastattelun perusteella. Siinä on mukana työvoimahallinnon, kouluttajan ja kuljetusyrityksen edustajat. Jokaisella on omaa osaamista. Esimerkiksi työvoimahallinnon edustaja näkee hakijan koko työhistorian eli hakija ei voi salata joitain työjaksoja.

Tärkeää tietoa saadaan ajokorttiotteesta. Siitä nähdään, onko ajokortti ollut kuivumassa esimerkiksi ylinopeuden tai rattijuopumuksen takia.

- Kuljetusyritys valitsee viime kädessä koulutettavat, myyntijohtaja Kauppinen kertoo. Kauppisen mukaan hakijamäärää seurataan ja tarvittaessa annetaan markkinointiin lisäpotkua. Työvoimahallinto markkinoi palvelujaan, myös koulutuksia, TE-livelähetyksillä ja niiden Youtube-tallenteilla

Kirjoittanut Ajolinja
02.02.2023 00:00

(www.te-live.fi)

Hyväksi esimerkiksi hakijamäärästä Kauppinen ottaa Helsingin bussiliikenteen rekrykoulutuksen. Sinne haki 187, joista 15 otettiin.

- Hyvin oli hakijoita myös Auramaan koulutukseen Poriin. Teemme koulutuksia ympäri Suomen ja uusia koulutuksia alkaa jatkuvasti, esimerkkinä Auramaalle Euraan alkoi rekry 14.11, Kauppinen toteaa.

Trans Partanen haki työvoimaa rekrytointikulutuksen kautta. Ehkä joistain tulevista kuljettajista tulee myöhemmin myös HCT-yhdistelmien ajureita.

MILLAINEN KOULUTUS ON? Rekrytointikoulutus kestää tyypillisesti 4-7 kuukautta. Koulutuksen pituus riippuu siitä, mitä ajokorttiluokkia, ammattipätevyyksiä ja muuta osaamista suoritetaan. Kun CAP Pro Academy koulutti 30 HCT-yhdistelmän kuljettajaa, koulutus oli toki erilaista kuin pääkaupunkiseudun jakeluautonkuljettajalle annettava.

- Jos meiltä kysytään puutavara-autonkuljettajan koulutusta, alle 140 päivän koulutusta emme mieluusti anna. Toki koulutus riippuu koulutettavien lähtötasosta. Puutavara- autonkuljettajan koulutus vaatii meiltäkin enemmän resursseja, Kauppinen sanoo.

CAP Pro Academyllä on noin 30 ajoneuvoyksikköä (kuorma-autot, bussit, perävaunut), joita hyödynnetään tarvittaessa koulutuksessa. Kuljetusyrityksellä on toki usein käytössä koulutukseen omaakin kalustoa, joihin voidaan asentaa opetuspolkimet ajo-opetusta varten.

Kouluttaja opettaa perusasiat: asiakaspalvelua, perälaudan käyttöä, perävaunun kytkentää, rullakoiden kasaamista, kuormansidontaa.

- Opetamme myös kuljetusyritystä, mitä koulutuksessa tulee huomioida, Kauppinen kertoo.

Rekrykoulutuksessa on merkittävänä osana työssäoppimisjaksot. Niissä koulutettava oppii työtä tehden, usein yrityksen kokeneen kuljettajan opissa ja apuna. Yrityksen kuljettajallahan on yksilöllistä tietoa tai taitoa, esimerkiksi miten tietyn kaupan takahuoneessa toimitaan.

- Meillä on luonnollisesti koulutusvastuu. Olemme koulutettavaan yhteydessä ja kysymme, onko asiat opetettu ja opittu, myyntijohtaja Kauppinen toteaa.

CAP Pro Academyllä on käytettävissä yli sadan kouluttajan ammattitaito. Siinä on mukana Puolustusvoimien koulutusresurssit.

- Jos meillä on jossain esimerkiksi hyvä Scania- tai Mercedes-tekniikan tietäjä, häntä voidaan käyttää muuallakin, Kauppinen kertoo.

JäÄRVIMÄELLE 10 KUJETTAJAA

Yksi rekrytointikoulutukseen turvautunut kuljetusyritys on tuusulalainen Kuljetus A. Järvimäki Oy. Sen koulutukseen haettiin kymmenen jakeluautonkuljettajaa, jotka valittiin marraskuussa. Koulutus alkoi joulukuun alussa. Koulutus kestää 110 päivää eli viitisen kuukautta.

Rekrytoinnissa oli apuna työvoimahallinnon TE-live lähetys, joka koostui työvoimahallinnon edustajan ja CAP Pro Academyn koulutuspäällikön
Jussi Salmisen
esityksestä ja videosta Järvimäen kuljettajien työstä. 13-minuuttisen livelähetyksen Youtube-tallenne on edelleen nähtävillä (te-live.fi).

- Jakeluautonkuljettajalla tulee olla ruista ranteessa, että jaksaa laittaa tavarat kyytiin ja pois. Työstä 20 prosenttia ajamista ja 80 prosenttia purkamista ja lastaamista, joka tehdään monesti käsivoimin, Jussi Salminen kertoo jakeluautonkuljettajan työstä.

Videolla esitellään kuljettajan työtä. Logistiikkakeskuksesta on kuvaa kello 02.07 ja esittelyä:
Kun muu Suomi nukkuu, Järvimäen
kuljettajat huolehtivat, että pöydässä
on leivän lisäksi levitettä. Järvimäellä työhyvinvointi
ja oikeat toimintamallit ovat tärkeässä
roolissa. Esimiehet ovat lähellä.

Voit erikoistua haluamiisi työtehtäviin ja vaikuttaa
työvuoroihisi. Jokaisella on oma vastuuauto,
jonka varusteluteso on suunniteltu yhdessä.
Järvimäki on erittäin ylpeä ammattitaitoisista
kuljettajistaan, jotka ovat alansa ehdottomia
huippuja. Isältä pojalle siirtynyt yritys on
kasvanut koko ajan. Kuljettajia koulutetaan jatkuvasti,
he ovat yrityksen käyntikortteja.

Järvimäen rekrykoulutuksessa hoituu C-korttikoulutus, ammattipätevyys, hygieniapassi, työturvallisuuskortti, ensiapu 1 ja ADR-koulutus. Trukkikoulutustakin annetaan.

- Viimeksi rekrykoulutuksessa 60-vuotias oli vanhin, Jussi Salminen kertoo.

Ikämiehiäkin rohkaistaan hakemaan.

Chat-osuudessa joku kysyy, pärjääkö huonolla suomella: *Riittävä taito tarvitaan, koska työ on osittain asiakaspalvelua.*
Joku voi esimerkiksi tilata telkkarin kotiin.
Ja opetus suomeksi.

Nimimerkki ”Kaahari” kysyy, voiko olla rikkeitä:
Ajokorttiote katsotaan. Riippuu,
paljoko rikkeitä on ja milloin ne ovat olleet.
Voi olla hyvät mahdollisuudet päästä, jos on
ajotapaa järkevöittänyt.

Osa koulutuksen työvuoroista kerrotaan olevan iltaisin. Ja koska tulevat kuljettajat eivät välttämättä tunne alaa, rekrytointivideolla kerrotaan vielä yksityiskohtaisemmin:
Kuljetusala tunnetaan pitkistä työpäivistä,
harvoin kahdeksan tuntia riittää. Työpäivä
voi olla 8-15 tuntia, kahdessa viikossa tehdään
80 tuntia. Välillä on vapaapäiviä.

Palkastakin videolla puhutaan. Ensin kerrotaan kuorma-autonkuljettajan TES-tuntipalkka, joka on 13,79 €. Sitten jatketaan:
Ylitöitä löytyy, koska töitä on. Mahdollisuus
on yli 3 000 euron ansioihin.

JATKUVASTI REKRYKOULUTUKSIA

Työvoimahallinto kertoo nykyisin nettisivuillaan työpaikoista ja koulutuksista myös elävänä kuvana te--live.fi sivustolla. Kuljetusala on hyvin edustettuna. Tähän on kirjattu loka- ja marraskuulta muutamia koulutusesimerkkejä, joiden hakuaika on mennyt jo umpeen. Lisää ilmaantuu kuitenkin nettisivuille sitä mukaa, kun tarpeita ilmenee. Vantaan Ammattiopisto Varia haki koulutukseen linja-autonkuljettajiksi haluavia, samoin Kuopion Liikenne ja L-S Liikennelinjat. Tavaraliikennepuolelle haki rekrytointikoulutukseen mm. kuopiolainen Experant, iisalmelainen Trans Partanen sekä varkautelainen Soisalon Liikenne.

Työvoimahallinta tekee nettilähetyksiä myös vapaista työpaikoista, mutta näissä ei kuljetusala näytä olevan edustettuna. Ilmeisesti kuljetusyritykset arvioivat, ettei valmiita ammattikuljettajia ole vapailla markkinoilla.

"MINULLA OLI HYVÄT KOKEMUKSET"

Työvoimakoulutuksella on ollut ainakin ammoisina aikoina melko huono maine. Työttömiltä koulutettavilta puuttui motivaatiota ja sitä kautta oppimistuloksetkin olivat heikot.

CAP Pro Academyn **Tuomo Kauppinen** oli 20 vuotta sitten elintarvikealan kuljetusyrittäjä. Hän sai työvoimakoulutuksen kautta muutaman kuljettajan pääkaupunkiseudun jakeluliikenteeseen Keskon ja Valion ajoon.

- Minulla oli ainakin hyvät kokemukset, Kauppinen sanoo.

Viime kädessähän kyse on siitä, kuinka hyvin koulutettavien valinta onnistuu.

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: Ajolinjan arkisto

TILAA AJOLINJA!