

PUOLUSTUSVOIMILLA VALTAVA MERKITYS KULJETTAJIEN KOULUTUKSESSA PÄÄTTÄJILTÄ VAADITAAN NYT ROHKEUTTA RAHANJAKOON

**Kuljetusalaa – kuten toki mon-
taa muutakin alaa – uhkaava työ-
voimapula on ollut otsikoissa vii-
me vuosien aikana tiiviisti. Etujär-
jestöissä ja kuljetusyriyksissä on
kuumeisesti pohdittu keinoja uh-
kaavan ongelman ratkaisemisek-
si. Logistiikkayritysten liitto ry on
aloittanut oman vastaiskunsa ja
perustanut Mistä kuljettajat-työ-
ryhmän. Sen päätehtävänä on pa-
ranta ja varmistaa jäsenyritysten-
sä työvoiman saanti ja pysyvyys.
Pikaisia toimia asiassa kaivataan-
kin, sillä tummia – tai ainakin sa-
vupanoksen harmaita – pilviä on
nyt nousemassa Puolustusvoimien
suunnasta!**

Analyysien ja tekemisen aika

Mistä kuljettajat-työryhmän (Miku) visiossa ammattikuljettajan elämä on kiinnostavaa ja haluttavaa. Näin asia varmasti onkin, mutta miten saada ammatinvalintaa pohtivat sisäistä-
tämään tuo visio ja toisaalta päättäjät ymmär-
tämään alan todellinen huoli tekijöistä?

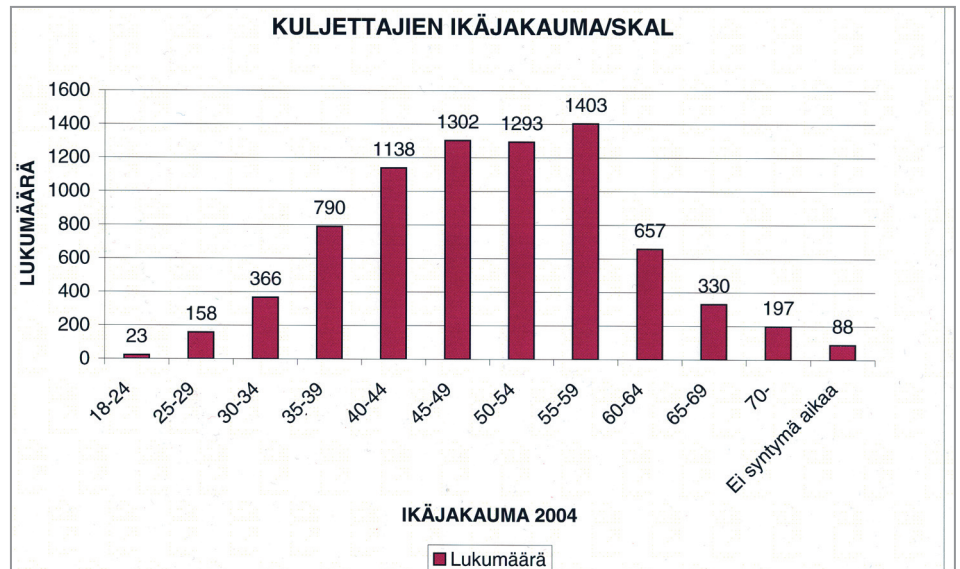
Logistiikkayritysten liitto ry:n Miku-työryh-
män keskeisenä tavoitteena on verkottumal-
la useiden kumppanien (EK, ALT, SKAL, mi-
nisteriöt, puolustusvoimat jne.) kanssa löy-
tää keinot kysynnän ja tarjonnan välisen va-
jeen täyttämiseen kuljetusalalla. Koulutuk-
seen, alan imagon parantamiseen ja parem-
piin työolosuhteisiin löyty jokaiselta osapuol-
elta halukkuutta, mutta mistä rahat eli miten
saadaan päättäjät vakuuttuneiksi todellisesta
tarpeesta. Kuljetusalan ja
- yritysten työn jatkoa Suomi tarvitsee tule-
vaisuudessakin.

Pilviä puolustusvoimien yllä!

Vuodesta 2008 alkaen kuljetusalalta laske-
taan poistuvan vuosittain n. 3000 kuljettajaa.
Toisen asteen koulutuksen kautta yhdistel-
mäajokortin saa vuosittain n. 2000 henkilöä,
joista kaikki eivät kuitenkaan jää alalle. Suur-
ta vajuusta koulutettavien määrissä on tois-
taiseksi paikannut maamme Puolustusvoi-
mat, joka on kouluttanut vuosittain yli 2000



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n selvitys kertoo ikääntyvien kuljetusyritysten run-
saasta määrästä. Kuljettajien osalta tilanne on hieman parempi – nuorten määrä on suh-
teessa suurempi.



kuljettajaa – joista alalle on jäänyt vajaa puol-
let. Nyt sille suunnalle on siis noussut vähin-
täänkin harmaita pilviä uusien ajokorttidirek-
tiivien myötä.

Henkilö- ja tavaraliikenteen kuljettajia koske-
vat ammattipätevyysvaatimukset astuvat voi-
maan vuonna 2008. Keskeisin puolustusvoi-
mien toimintaan vaikuttava muutos on C- ja
CE -luokan ajokorttien ikärajan nosto 18 vuo-
desta 21 vuoteen. Näin siis ajokorttiin liittyvä
koulutus eriytetään ammattipätevyyden edel-
lyttämästä koulutuksesta ja siinä kohtaa Puo-
lustusvoimien ja kuljetusalan tarve poikkeaa
toisistaan.

Päiväkäskey: heti 10 miljoonaa!

Uhkaava tilanne Puolustusvoimien koulutuk-
sen osalta on vielä korjattavissa, mutta nyt
vaaditaan pikaisia päätöksiä. Palvelusaikojen
pidentymisestä ja lisäkoulutuksesta aiheutu-
vat kustannukset on laskettu 10 miljoonaksi
euroksi, joka siis muilta hallinnon aloilta tar-
vitaan.

Kenen tehtävä on rahoittaa tuo tarvittava
summa? Entä kuka huolehtii kuljetusten jat-
kumisesta Suomen teillä? Kymmenen miljoon-
naa maallemme elintärkeiden kuljetusten tur-
vaamisesta on kuitenkin pieni raha, eikös vain
uudet kansanedustajat?