

Kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyuden jatkokoulutuksien hyödyntäminen ja kehitystarpeet kuljetusyrityksissä

Eetu Mattila

Opinnäytetyö
Joulukuu 2019
Tekniikan ala
Insinööri (AMK), logistiikan tutkinto-ohjelma

Tekijä(t) Mattila, Eetu	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK	Päivämäärä Joulukuu, 2019
	Sivumäärä 68	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty: x
Työn nimi Kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyysjatkokoulutuksien hyödyntäminen ja kehitystarpeet kuljetusyrityksissä		
Tutkinto-ohjelma Tekniikan ala, Insinööri, logistiikan tutkinto-ohjelma		
Työn ohjaaja(t) Terävä, Teemu & Pakarinen, Risto		
Toimeksiantaja(t) Liikenne- ja viestintävirasto		
<p>Tiivistelmä</p> <p>Kuorma-auton kuljettajien ammattipätevyys uusimisen suoritti 10.9.2019 mennessä noin 30 000 ammattikuljettajaa. Uusimisen vaatimuksena on 35 tunnin ammattipätevyysjatkokoulutuksen suorittaminen. Ammattikuljettajien ammattipätevyysvaatimus on ollut Suomessa voimassa vuodesta 2007 lähtien, kun laki astui voimaan.</p> <p>Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää mikä on ammattipätevyysjatkokoulutuksien nykytilanne kuljetusyrityksien näkökulmasta ja miten jatkokoulutuksia voidaan hyödyntää paremmin kuljetusyrityksissä.</p> <p>Tutkimus suoritettiin kyselytutkimuksena kuljetusyrityksille. Kyselytutkimus toteutettiin sähköpostitse lähetetyllä verkkokyselyllä. Tutkimuksessa selvitettiin, millaisena kuljetusyritykset näkevät ammattipätevyysjatkokoulutukset; rasitteena vai mahdollisuutena ja ovatko jatkokoulutuksien vaikutukset näkyneet niiden liiketoiminnassaan. Kyselytutkimuksen avulla kerättiin kehitysideoita ja mielipiteitä tulevaisuutta varten.</p> <p>Tutkimuksesta selvisi, että ammattipätevyysjatkokoulutukset nähdään kuljetusyrityksissä joko pakollisena rasitteena tai puutteellisena mahdollisuutena. Koulutuksien vajavainen sisältö, kouluttajien puutteellinen ammattitaito ja kuljetusyrityksien pienet resurssit nousivat esiin. Vastaajista osa tiedosti koulutuksien mahdollisuuden, mutta nykymuotoinen toteutus ei tarjoa konkreettisia hyötyjä kuljetusyrityksille.</p> <p>Jatkokoulutuksia tulisi modifioida nykyajan tarpeiden mukaan ja kehittää sisältöä kuljetusyrityksien kanssa. Jatkokoulutuksien sisältövaatimusten tiukentamiselle olisi tarvetta. Kouluttajien pedagogisia taitoja ja substanssitaitoja pitäisi ylläpitää valvonnalla. Kuljetusyritysten motivaatiota ja suhtautumista jatkokoulutuksiin kohtaan tulisi parantaa.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Ammattipätevyys, jatkokoulutukset, kuljetusala, kuljetusyritykset		
Muut tiedot (Salassa pidettävät liitteet)		

Author(s) Mattila, Eetu	Type of publication Bachelor's thesis	Date December 2019 Language of publication: Finnish
	Number of pages 68	Permission for web publication: x
Title of publication The utilization of truck drivers' continuing professional competence trainings and development needs in transportation companies		
Degree programme Degree Programme in Logistics Engineering		
Supervisor(s) Terävä, Teemu & Pakarinen, Risto		
Assigned by Finnish Transport and Communication Agency Traficom		
Abstract <p>Truck drivers' professional competences were updated by almost 30 000 drivers by the 10th Sept. 2019. The requirement for the updating is a 35-hour-long training period. The professional competence requirements for truck drivers have been in force since 2007 when the related act was passed.</p> <p>The objective of the study was to examine the current state of the professional competence training from the perspective of transport companies and how transport companies could take advantage of the training in their business.</p> <p>The study was implemented as a survey to transport companies. The survey questionnaire was send by email to the participants. The focus was on the companies' view on these trainings, in other words, whether they regarded them as burdens or opportunities. And whether they had had any impact on business performance. The survey was used for collecting development ideas and opinions for future use</p> <p>According to the results, the professional competence training periods were seen as a mandatory burden or a missed opportunity. Inadequate content of the trainings, lack of professional skills among the instructors and the transport companies' small resources were the highlighted issues. Some of the respondents were aware of the opportunities provided by the trainings, but the current ways of implementing them were not seen beneficial to the companies' business.</p> <p>The trainings should be modified in order to meet the modern needs, and their content should be developed more in order the transport companies' needs. The legal requirements related to the content of the training should be stricter. The instructors' pedagogical and professional skill levels also need to be officially monitored. Finally, transport companies' motivation and attitudes towards the trainings should receive more attention.</p>		
Keywords/tags (subjects) Professional competence, training, field of transport, transport companies		
Miscellaneous (Confidential information)		

Sisältö

1	Johdanto	4
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	4
1.2	Tutkimuskysymykset ja –aineisto	5
1.3	Toimeksiantajana Liikenne- ja viestintävirasto Traficom	6
2	Tietoperusta	7
2.1	Lait ja direktiivit	7
2.2	Ammattipätevyyden perustason koulutus	8
2.3	Ammattipätevyyden jatkokoulutukset	8
2.3.1	Jatkokoulutuksien toteutus	9
2.3.2	Virtuaali- ja verkko-opetus	10
2.3.3	Jatkokoulutuksien valvonta	11
2.4	Aikuisedagogiikka	12
2.4.1	Aikuisedidaktiikka	12
2.4.2	Aikuiskasvatus	13
3	Tutkimusmenetelmä	14
3.1	Kyselytutkimus kuljetusyrityksille	15
3.2	Kyselytutkimuksen rakenne	16
3.3	Kyselytutkimuksen aineiston analysoinnin apukeinot	17
4	Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne	18
4.1	Nykytilanteen lähtökohdat	18
4.2	Jatkokoulutuksien laaja tarjonta	19
4.3	Jatkokoulutuksien suorittaminen	20
4.3.1	Jatkokoulutukseen osallistuminen	20
4.3.2	Kiinnostus ja intressit jatkokoulutuksia kohtaan	24
4.4	Nykytilanteen yhteenveto	30
4.4.1	Mielipiteiden jakautuminen	30
4.4.2	Kilpailuetua vai ei	34
5	Tulokset	35
5.1	Kuljetusyritysten kokemus jatkokoulutuksista	36

	2
5.1.1 Kokevat hyödyllisinä, mutta puutteellisinä	36
5.1.2 Kokevat rasitteena	37
5.2 Jatkokoulutuksien oikeanlainen toteutus	38
6 Johtopäätökset.....	41
6.1 Kehitysehdotukset.....	41
6.2 Jatkokoulutuksien sisällön räätälöiminen	42
6.3 Koulutuskeskuksien ja koulutuksien tason arvioiminen	44
6.3.1 Valvonnan tiukentaminen	44
6.3.2 Jatkuvan arvioimisen malli	46
6.4 Kouluttajien pedagogisten taitojen ja substanssitaitojen parantaminen .	48
6.5 Jatkokoulutuksien suoritusvaatimusten tarkempi säätely.....	49
7 Pohdinta.....	51
Lähteet	55
Liitteet.....	57
Liite 1. Koulutuskeskuksen hyväksyminen (A 434/2018)	57
Liite 2. Jatkuvan arvioimisen malli.....	59
Liite 3. Kyselytutkimus	60
Kuviot	
Kuvio 1. Kuvaaja kysymyksestä 7.....	18
Kuvio 2. Kuvaaja kysymyksestä 11.....	21
Kuvio 3. Kysymys 11 – vastauksien vertailua.....	22
Kuvio 4. Kuvaaja kysymyksestä 12.....	23
Kuvio 5. Sektoridiagrammi kysymyksestä 21.....	25
Kuvio 6. Sektoridiagrammi kysymyksestä 22.....	26
Kuvio 7. Sektoridiagrammi kysymyksestä 23.....	28
Kuvio 8. Sektoridiagrammi kysymyksestä 24.....	29

Taulukot

Taulukko 1. Kysymys 12 - ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu	24
Taulukko 2. Kysymys 20 - vastauksien jakautuminen.....	24
Taulukko 3. Kysymys 21 - ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu	26
Taulukko 4. Kysymys 22 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu.....	27
Taulukko 5. Kysymys 14 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu.....	31
Taulukko 6. Kysymys 16 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu.....	31
Taulukko 7. Kysymys 19 - vastauksien jakautuminen.....	33
Taulukko 8. Kysymys 18 - vastauksien jakautuminen.....	34
Taulukko 9. Kysymys 26 - vastauksien yhteenveto	39
Taulukko 10. Kysymys 28 - vastauksien yhteenveto	40

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Useat säädökset, määräykset ja ohjeet ohjaavat kuorma-autonkuljettajan työtä.

Useat kansalliset lait ja määräykset pohjautuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston antamiin direktiiveihin. Direktiivien avulla Euroopan Unionin ja Euroopan yhteisön alueiden vaatimuksia pyritään yhtenäistämään ja yhdistämään, jotta maasta riippumatta kaikilla kuljettajilla olisi samat lähtökohdat ja kyvyt toimia tehtävässään kuorma-autonkuljettajana. Yksi näistä kansallisista laista on laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (L 273/2007). (Tavaraliikenne 2013, 107.)

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä oli Suomessa voimassa 16.3.2007 lähtien 1.7.2018 asti. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä kumottiin lailla liikenteen palveluista 1.7.2018 lähtien (L 320/2017). Lain liikenteen palveluista avulla edistetään kuljettajien ammatillisia valmiuksia ja täten parannetaan kuljetusten turvallisuutta ja kuljettajien ammattitaitoa. Laki liikenteen palveluista pohjautuu ammattipätevyyttä koskevin osin direktiiviin 2003/59/EY. Direktiivi on annettu 15.7.2003. Direktiivi määrittää tieliikenteen koulutuksen vähimmäistason.

Lain voimaan astumisen jälkeen 2007 on Suomessa annettu ammattipätevyyden jatkokoulutusta vuoden 2007 elokuusta lähtien. Kuljettajilta, joiden kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009 on vaadittu vähintään 35 tuntia ammattipätevyyden jatkokoulutusta. Kuljettajat, joiden ajo-oikeus on alkanut 10.9.2009 jälkeen ovat suorittaneet ammattipätevyyden perustason koulutuksen saavuttaakseen ammattipätevyyden. Tämän jälkeen he suorittavat ammattipätevyyden jatkokoulutuksia viiden vuoden sykleissä pitääkseen ammattipätevyyden voimassa.

Kuljetusalalla kouluttautumiseen on aina suhtauduttu ristiriitaisesti. Kokeneet kuljettajat, jotka ovat ajaneet työkseen isoja autoja jo ennen Euroopan Unionin perustamista saattavat kokea koulutukset turhiksi. Vastavalmistuneet ja lyhyemmän aikaa alalle olleet taas saattavat asennoitua koulutuksiin avoimemmin.

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien suorittamista on nyt vaadittu yli 10 vuotta, joten kuljetusalalle on ehtinyt muodostua vankat mielipiteet ammattipätevyyden jatkokoulutuksista. Koska kuljetusala on laaja ja erilaisia toimijoita on paljon, eivät mielipiteet varmasti ole yhteneväisiä. Toimeenpanevan viranomaisen näkökulmasta on tärkeää tietää, mikä on kuljetusyritysten mielipide nykyään. 10.9.2019 mennessä noin 30 000 ammattikuljettajaa uudisti oman ammattipätevyytensä suorittamalla viisi ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivää (ATJ: Ajoneuvotietojärjestelmä 2019).

Opinnäytetyön tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena oli kartoittaa kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytila ja muodostaa kehitysideoita tulevaisuuteen. Jatkokoulutuksia halutaan kehittää siihen suuntaan, että ne tukevat ja kehittävät paremmin kuljetusyritysten toimintaa.

Toimeksiannon mukaan opinnäytetyön tavoitteena oli

- Selvittää kuorma-auton kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne
- Selvittää, kuinka kuljetusyrityksien kuljettajat suorittavat jatkokoulutuksensa
- Muodostaa kehitysideoita tulevaisuuteen
 - Kuinka jatkokoulutuksia voitaisiin hyödyntää paremmin kuljetusyrityksissä tulevaisuudessa

1.2 Tutkimuskysymykset ja –aineisto

Tämän opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat seuraavanlaiset:

- Mikä on ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne kuljetusyritysten näkökulmasta?
- Kokevatko kuljetusyritykset jatkokoulutukset rasitteena vai hyödyllisinä koulutuksina?

- Kuinka jatkokoulutuksien oikeanlaisella toteutuksella voidaan kehittää ja tukea kuljetusyritysten toimintaa?
- Millaiset ovat kehitysehdotukset ammattipätevyden jatkokoulutuksien toteuttamiselle tulevaisuudessa, jotta ne kehittäisivät kuljetusyritysten liiketoiminta?

Tutkimuksessa käytetty aineisto on kotoisin useista lähteistä. Euroopan parlamentin antamista direktiiveistä sekä Suomen kansallisista laista ja asetuksista muodostettiin pohja tutkimukselle. Kuljetusalaan ja koulutuksiin liittyvää kirjallisuutta ja internetlähteitä käytettiin tutkimuksen edetessä. Mukana oli myös Liikenne- ja viestintäviraston tekemiä toimintaohjeita ja lisäksi hyödynnettiin viraston asiantuntijoiden substanssiosaamista. Kuljetusyrityksille tehty kyselytutkimus toimi varsinaisen tutkimusaineiston keruumenetelmänä.

1.3 Toimeksiantajana Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom perustettiin vuoden 2019 alussa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin, Viestintäviraston sekä Liikenneviraston tiettyjen osien fuusioitumisen seurauksena. Traficom on liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteröinti- ja hyväksyntä- sekä turvallisuusviranomaisena. Traficom toimii Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa edistämällä liikennejärjestelmien toimivuutta ja turvallisuutta ja samalla varmistamalla, että Suomessa on käytettävissä laadukkaat, turvalliset ja kohtuuhintaiset viestintäyhteydet ja -palvelut. Traficom vauhdittaa digitaalisen yhteiskunnan kehittymistä ja tukee kestävästä kehityksestä. Virasto toimii myös valvontaviranomaisena. (Hallinnonala 2019.)

Työskentelyn Liikenne- ja viestintäviraston Tutkinnot ja Ammattiliikenne yksikössä, ammattiliikennetiimissä. Yksi ammattiliikennetiimin päätehtävistä on kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyteen liittyvät tehtävät ja vastuut. Traficomissa tehtävät ammattipätevyyden osalta on myöntää ammattipätevyyskortit, ylläpitää rekisteriä ammattipätevyyskoulutuksista ja valvoa sekä ohjeistaa ammattipätevyyskoulutuksia. (L 320/2017, 193 §.)

2 Tietoperusta

Tämän tutkimuksen pohjana toimivat lait ja direktiivit, joihin kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyys pohjautuu. Tutkimuksen pohjatietojen laajentamiseksi tutkimuksessa huomioidaan myös aikuispedagogiikka, koska ammattipätevyyden jatkokoulutukset ovat kriittinen osa tutkimusta, ja koulutukseen kuuluu olennaisena osana aikuispedagogiikka.

Tutkimuksessa tutkittiin kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksia. Kuorma-auton kuljettaminen vaatii kuljettajalta vähintään Ryhmän 2 ajokorttiluokan C1 tai C-luokan ajo-oikeutta, riippuen kuorma-auton koosta. Ajo-oikeuden voi saavuttaa aikaisintaan 18 vuoden iässä ja sama pätee kuljettajan ammattipätevyyteen. (L 386/2011, 4 § & 5 §.)

2.1 Lait ja direktiivit

Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007 annettu laki (273/2007) ja sen nojalla 31.5.2007 annettu valtioneuvoston asetus (640/2007) tulivat voimaan 1.8.2007. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä on kumottu 1.7.2018 alkaen lailla liikenteen palveluista 320/2017. Valtioneuvoston asetus 640/2007 on kumottu 7.6.2018 lähtien uudella valtioneuvoston asetuksella kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 434/2018. Kansallisella tasolla toimeenpannaan yllä mainituilla säädöksillä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta edellyttämät toimenpiteet. (Kuljettajan käsikirja 2011, 12.)

Laissa säädetty ammattipätevyys vaaditaan myös muun Euroopan talousalueen valtion (ETA-valtio) kansalaiselta, ja sellaisen muun maan kansalaiselta, joka on työssuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana (L 301/2018, 3. luku, 3 §).

Ammattipätevyyden puuttuminen sekä tahallinen tai huolimattomuudesta johtuva laiminlyönti on rangaistava teko. Ammattipätevyys säännösten rikkomisesta on tuomittava sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta (Laki liikenteen palveluista, 264 §). On hyvä tiedostaa, että ammattikuljettajia koskee myös Tieliikennelaki 267/1981, joka tullaan korvaamaan uudella Tieliikennelailla 729/2018 1.6.2020 alkaen.

2.2 Ammattipätevyyden perustason koulutus

Perustason ammattipätevyys suoritetaan erikseen kuorma-auton tai linja-auton kuljettajana toimimista varten. Jos kuljettajan kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut 10.9.2009 jälkeen, tulee hänen suorittaa ammattipätevyyden perustason koulutus ja siihen sisältyvä teoriakoe eli ammattipätevyyskoe. Ammattipätevyys saavutetaan viideksi vuodeksi, jonka jälkeen ammattipätevyyttä voidaan ylläpitää suorittamalla viiden vuoden välein 35 tunnin ammattipätevyyden jatkokoulutus. (L 320/2017, 29 §.)

Perustason ammattipätevyyteen sisältyvät oppiaineet ja koulutuksen tavoitteet sisältävät perustiedot kuljettajana toimimisen vaatimuksista, kuljettajan, kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. (L 371/2019, 29 §.)

2.3 Ammattipätevyyden jatkokoulutukset

Perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita henkilöltä, johon kuljetusmuotoa vastaavan ajokortin myöntämisen ajankohdan perusteella voidaan soveltaa maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY, jäljempänä tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivi, 4 artiklan säännöksiä saavutetuista oikeuksista, suora lainaus L 320/2017, 21 §. Yksinkertaisesti sanottuna perustason ammattipätevyyttä ei vaadita, mikäli kuljettajan kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009. (L 320/2017, 29 §.)

Kun perustason ammattipätevyyden suorittamista ei vaadita, voi kuljettaja saavuttaa ammattipätevyyden suorittamalla ammattipätevyyden jatkokoulutuksen, johon sisältyy 35 tuntia opetusta. 35 tunnin jatkokoulutus voidaan suorittaa jaksoissa. Jatkokoulutuksen jaksottaminen tarkoittaa viittä jatkokoulutuspäivää, joista jokaisen koulutuspäivän on sisällettävä vähintään seitsemän tuntia säädettyä opetusta. Jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina, virtuaalisena opetuksena tai niiden yhdistelmänä. (A 434/2018, 4 §.)

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutus on suoritettava ammattipätevyyden voimassaolojakson aikana tai mikäli ammattipätevyyden voimassaolojakso on umpeutunut, tulee jatkokoulutus olla suoritettuna ammattipätevyyttä hakiessa kuluneen viiden vuoden sisällä. (A 434/2018, 4 §.)

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksiin on kuuluttava ainakin opetusta turvallisesta, taloudellisesta ja ympäristöystävällisestä ajotavasta eli ennakoivan ajon koulutuksesta. Jaettaessa jatkokoulutus seitsemän opetustunnin jaksoihin, vähintään yhden jatkokoulutus päivän, pitää sisältää ennakoivan ajon koulutusta. (L 301/2018, 3. luku, 9 §.)

2.3.1 Jatkokoulutuksien toteutus

Jatkokoulutuksien toteutus on yleisesti vakiintunut viiteen koulutuspäivään jaettuun koulutussykliin. Yhden koulutuspäivän keston tulee olla seitsemän tuntia, minkä voi tarvittaessa jakaa kahteen peräkkäiseen päivään. Jokaisesta seitsemän tunnin jatkokoulutuksesta annetaan erillinen todistus. Jatkokoulutustodistuksilla ammattipätevyyttä haettaessa ei suoriteta erillistä koetta. Viisi erillistä todistusta viidestä seitsemän tunnin koulutuksesta tai yksi todistus 35 tunnin koulutuksesta ovat riittäviä, kunhan seitsemän tunnin vähimmäisvaatimus turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan opetuksesta täyttyy.

Simulaattorilla annettava ajo-opetus on toteutuskelpoinen, kunhan se täyttää vaatimuksen opettajan ja oppilaan välillä olevasta luotettavasta ja reaaliaikaisesta vuorovaikutuksesta koko oppitunnin ajan. Simulaattorin avulla toteutettava ajo-opetus voidaan suorittaa siis teknisen käyttöyhteyden avulla tai olemalla fyysisesti samassa tilassa. Simulaattoriajo mahdollistaa opettajalle useamman samanaikaisesti ammattipätevyyskoulutusta suorittavan henkilön valvonnan. (A 434/2018, 2 §.)

Koulutuksia voi järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Hyväksynnän myöntää liikenne- ja viestintävirasto tai opetus- ja kulttuuriministeriö. Opetus- ja kulttuuriministeriön koulutuksen järjestämisluvalla toimivat yhteisöt hakevat hyväksyntää opetus- ja kulttuuriministeriöstä, kun taas yritykset, säätiöt ja muut yhteisöt hakevat hyväksynnän liikenne- ja viestintävirastosta. Liitteenä 1. oleva 12 pykälä valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä kattaa täyden listan koulutuskeskuksen hyväksymisvaatimuksista (A 434/2018, 12 §).

Jatkokoulutuksien koulutuslupia on tällä hetkellä voimassa 515 koulutuskeskuksella ja yksityisellä toiminimi –kouluttajalla (ATJ: Ajoneuvotietojärjestelmä 2019). Koulutuslupia on myönnetty ympäri valtakunnan. Jatkokoulutuksien koulutusohjelmien tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä. Hyväksytyistä koulutusohjelmista löytyy Liikenne- ja viestintävirastolta rekisteri ja nämä koulutusohjelmat ovat vapaassa käytössä. Koulutuskeskukset voivat käyttää muiden koulutuskeskusten hyväksyttämiä koulutusohjelmia. (A 434/2018, 12 §.)

2.3.2 Virtuaali- ja verkko-opetus

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksia voidaan järjestää ja suorittaa myös virtuaalisena opetuksena sekä verkko-opetuksena. Virtuaalisella opetuksella tarkoitetaan teoriaopetusta, jossa oppitunnille on mahdollista osallistua videoyhteyden tai muun vastaavan teknisen käyttöyhteyden avulla. Käyttöyhteyden tulee mahdollistaa koulutukseen osallistuvan henkilöllisyyden luotettava todentaminen sekä reaaliaikainen vuorovaikutus opettajan ja oppilaiden välillä koko oppitunnin ajan. Virtuaaliopetusta ei ole rajoitettu erikseen, vaan siihen pätee samat opetusta koskevat valtioneuvoston

asetuksen asettamat vaatimukset kuin normaaliin luokkatilassa tapahtuvaan teoriaopetukseenkin. (Traficom: koulutuskeskuksen ja koulutusohjelman... 2019, 2.)

Verkko-opetuksella tarkoitetaan internetissä tapahtuvaa opetusta, jossa tulee olla aina vahva sähköinen tunnistauminen. Verkko-opetuksen on sisällettävä tehtäviä, joilla varmistetaan asiakkaan eli koulutukseen osallistuvan henkilön oppiminen. 45 minuutin opetusta kohden tulee tehdä vähintään yksi tehtävä ja tehtävästä on saatava välitön palaute. Verkko-opetuksesta vastaavalla koulutuskeskuksella tulee olla opetuksen seuraamiseen käyttöliittymä, jossa opetusta voidaan valvoa reaaliaikaisesti. (Traficom: koulutuskeskuksen ja koulutusohjelman... 2019, 3.)

Verkko-opetuksessa tulee olla aina koulutuksen valvoja, jolla on Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun Valtioneuvoston asetuksen edellyttämä opettajan pätevyys. Verkko-opetuksille pitää hakea erillinen hyväksytty opetussuunnitelma ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oltava mahdollisuus päästä seuraamaan koulutusta. (Traficom: koulutuskeskuksen ja koulutusohjelman... 2019, 3.)

2.3.3 Jatkokoulutuksien valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa koulutuskeskusten ja koulutuksien valvonnasta. Virasto voi yhdistää valvontaa koskevat tehtävät ammattipätevyyskokeeseen liittyvien valvontatehtävien kanssa sekä hankkia tarvittavat palvelut ja soveltaa valvontaa lain kuljettajatutkintotoimikunnan järjestämisestä mukaan. (L 320/2017, 193 §.)

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien valvontaa suorittaa valtuutettu kuljettajatutkinnon vastaanottaja. Kuljettajatutkintotoiminnasta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Jatkokoulutuksien valvonnoista raportoidaan suoraan Liikenne- ja viestintävirastolle. Valvontakertojen suunnitteleminen tapahtuu Liikenne- ja viestintäviraston johdolla tai sen ohjeistamana. Valvontaa suorittavien kuljettajatutkinnon vastaanottajien luotettavuuden arviointi on liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. (L 535/1998, 1 § -5 §.)

2.4 Aikuispedagogiikka

Kuorma-auton kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutukset ovat hyvä esimerkki aikuispedagogiikasta eli aikuiskasvatuksesta. Kouluttajat ja koulutettavat ovat aikuisia, joten ammattipätevyyden jatkokoulutukset täyttävät aikuispedagogian määritelmän. Aikuiskasvatuksessa ei ole opettajalla tai kouluttajalla suoranaista ikäeron mukanaan tuomaa auktoriteettia koulutettaviin, kuten varhaiskasvatuksessa on. Kouluttaja voi olla iältään koulutettavia nuorempia, mutta tällä ei ole merkitystä aikuiskasvatuksessa. Lähtökohtaisesti kouluttaja saavuttaa arvotuksen ammattitaidollaan ja kokemuksella. Arvostus tuo tarvittavan auktoriteetin kouluttajan ja koulutettavien välille, tämä on lähtökohta.

2.4.1 Aikuisdidaktiikka

Aikuispedagogiikan perustana toimii aikuisdidaktiikka, joka tutkii opetuksen tavoitteita, edellytyksiä ja vaikutuksia. Aikuisdidaktiikasta voidaan käyttää termiä opetusoppi. Aikuisdidaktiikka muodostaa opetuksen teoriajärjestelmän, joista voidaan johdtaa toimintaohjeita opetukselle. (Salo & Tuominen 2006, 162.)

Suomalaisen aikuisdidaktiikan merkittävin kehittäjä on Aulis Alanen (Heikkinen & Kallio 2014, 139). Hän kiteytti aikuisdidaktiikan määritelmään, jonka mukaan aikuisten opettamisen erityisiä edellytyksiä määräävät keskinäisessä vuorovaikutuksessa

- aikuiskasvatuksen yhteiskunnalliset tehtävät ja tavoitteet
- oppijan aikuisuudelle ominaiset persoonallisuuden rakenteet ja toimintavalmiudet
- aikuisille ominaiset elämäntavan muodot ja suuntaukset sekä
- yhteiskunnan toimintajärjestelmien organisoituneet muodot, jotka säätelevät aikuisten ajan ja energian käyttö- sekä liikkumismahdollisuuksia. (Salo & Tuominen 2006, 162.)

Aikuisdidaktiikka tarkoittaa opetussuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen eteen tehtävää opetuksen suunnittelua ja toteutusta. Käytännössä puhutaan siitä, mitä opetetaan, miten opetus suunnitellaan ja toteutetaan sekä millaisia opetusmateriaaleja opetuksessa hyödynnetään. (Nylund 2013, 61.)

Ihmisen kyvyn oppia uutta on tutkitusti todettu jatkuvan läpi koko ihmisen eliniän. Tapa, millä oppiminen tapahtuu, saattaa muuttua ajan kanssa. Siksi aikuisdidaktikalle on ollut ominaista opiskelijalähtöisyys ja ongelmakeskeisyys: aikuiset käsitetään toimivina yksilöinä, joilla on omat tarpeet ja opiskelun olosuhteet pitää ottaa huomioon. Aikuisopiskelija on itsenäinen ja hänen valmiuttaan uuden oppimista kohtaan lisää mahdollisuus päästä suunnittelemaan itse opintojaan tai koulutuksiaan. Tämä asia kytkeytyy kriittisesti ammattipätevyyden jatkokoulutuksien suorittamiseen. (Heikkinen & Kallio 2014, 141.)

2.4.2 Aikuiskasvatus

Aikuiskasvatuksen ja -koulutuksen toimintakenttä jaetaan yleensä kahteen osaan, yleissivistävään aikuiskasvatukseen ja ammatilliseen aikuiskoulutukseen. Ammattipätevyyden jatkokoulutukset kuuluvat ammatillisen aikuiskoulutuksen kategoriaan. Aikuiskasvatuksen kansansivistysopillisen kertomuksen ytimeen asettuu yksilö ja hänen sisäinen kasvunsa ja kehityksensä. Tämä kiteytyy hyvin myös ammattipätevyyden jatkokoulutuksissa, sillä niiden tarkoituksena on auttaa yksilöä kasvamaan ja kehittymään kohti parempaa ammattitaitoa. (Heikkinen & Kallio 2014, 42.)

Aikuiskasvatuksen eli kouluttamisen perimmäinen tavoite on aloittaa prosessi, mikä johdattaa ihmiset arvioimaan todellisuuttaan ja etsimään tehokkaita ratkaisuja. Aikuiskasvatuksen lopullinen toivottu tulos on yksilöiden elämänlaadun paraneminen. (Heikkinen & Kallio 2014, 120-121.)

Aikuisedagogian toteutus jatkokoulutuksissa voidaan nähdä ohjaavan koulutuksen ja itseohjautuvan koulutuksen risteytyksenä. Joidenkin mielestä itseohjautuva opetus jää ohjatun opetuksen varjoon, mutta todellisuudessa itseohjautuvuus oppimisessa saa alkunsa ohjaavasta opetuksesta. Kuten Heikki Pasanen (2000, 112.) on sanonut, että itseohjautuvuuden kehittyminen ja ylläpysyminen vaativat opiskelijalle vuorovaikutuksen, minkä kautta opiskelija saa mahdollisuuden arvioida toimintaansa, kehittymistään ja suorituksiaan. Täydellisesti toteutettu ammattipätevyyden jatkokoulutus

toimii kuljettajille ohjaavana vuorovaikutuksena, minkä avulla kuljettaja kykenee itsenäisesti kehittämään ja ylläpitämään toimintansa tasoa eli ammattitaitojaan kuljettajana.

Aikuispedagogiikka ja ylipäätään kasvatustiede on mielenkiintoinen näkökulma, kun puhutaan ammattipätevyiden jatkokoulutuksista. Kouluttajilla on oltava opetustehävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot, kuten laki liikenteen palveluista määrää. (A 434/2018, 10 §.)

Liikenne- ja viestintäviraston järjestämässä ADR-kouluttajien yhteistyöpäivässä 3.10.2019 käytyjen keskusteluiden perusteella voidaan todeta, että koulutettavien eli ammattikuljettajien puuttuva motivaatio koulutuksia kohtaan on noussut ongelmaksi. Useat ADR-kouluttajat toimivat myös ammattipätevyiden jatkokoulutuksien kouluttajina, joten heiltä löytyy vankkaa tietämystä jatkokoulutuksien nykytilasta ja koulutettavien asenteista. Vaikka kouluttajat täyttävät kaikki valtioneuvoston asetuksen kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä kohdan 10 § vaatimukset, voi heiltäkin loppua keinot kesken koulutettavien motivoinnin kanssa.

Pedagoginen näkökulma voi unohtua helposti, kun puhutaan ammattikuljettajien koulutuksista. Ammattikuljettajien koulutukset ovat tärkeä asia. Jos ammattikuljettajien ammattitaito olisi puutteellista voisivat seuraukset näkyä suoraan Suomen kansantaloudessa, kaupoista loppuisivat tuotteet, Suomen vienti ulkomaille heikentyisi ja postien toimitusvarmuus huonontuisi. Vaikutukset koskettaisivat kaikkia Suomen kansalaisia.

3 Tutkimusmenetelmä

Tämän opinnäytetyön tutkimusstrategia eli tutkimustyyppi on tapaustutkimus. Tapaustutkimukselle on tyypillistä, että tutkimuksen kohteena on valittu yksittäinen joukko, joka on yleensä yhteisö eli tässä tutkimuksessa kuljetusyritykset. Tutkimuk-

sen tavoitteena on lisätä tietoa ja ymmärrystä tietyistä ilmiöistä eli kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyiden jatkokoulutuksista. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

3.1 Kyselytutkimus kuljetusyrityksille

Aineistonkeruu tapahtui kysely –menetelmällä. Kyselytutkimuksen avulla oli mahdollista kerätä laajaa ja monipuolista tutkimusaineistoa. Kyselytutkimuksen tavoitteeksi asetettiin matala vastaamiskynnys kuljetusyrityksille ja mahdollisimman monipuolinen aineisto. Kyselyyn vastaamisesta ei haluttu tehdä liian aikaa vievää tai suurta ponnostusta vaativaa, mutta sen avulla haluttiin kuitenkin kerätä laadukasta aineistoa. Kuljetusyrittäjien arki voi olla hektistä, joten kyselytutkimus piti myydä kiinnostavana yrittäjille, jotta heidän kiinnostuksensa vastaamista kohtaan heräisi.

Kyselytutkimus rakennettiin monivalintakysymysten ja arviointiasteikkokysymysten ympärille. Molemmat kysymystyypit ovat monipuolisia ja intuitiivisia, jotka tarjoavat poissulkevia valintoja ja tuottavat helposti analysoitavaa tietoa. Vastauksien jäsentely on yksinkertaista ja tieto on selkeästi analysoitavaa. (Kysymystyypit, N.d.)

Arviointiasteikkokysymyksissä voidaan syventyä vielä Likert-asteikkokysymyksiin, missä kysymys kysyy ”oletko samaa vai eri mieltä”. Vastausvaihtoehtoja voidaan täydentää esimerkiksi ”Osittain samaa mieltä tai osittain eri mieltä” –vastausvaihtoehtoilla. Tässä kyselytutkimuksessa on käytössä muutama Likert-asteikkokysymys. Näillä kysymyksillä selvitetään kuljetusyrityksien mielipiteitä ammattipätevyiden jatkokoulutukseen liittyvistä asioista. (Kysymystyypit, N.d.)

Kyselytutkimuksessa oli mukana muutama avoin kysymys, joilla kerätään täydentävää ja vapaata aineistoa. Avointen kysymysten täyttäminen on aina kaksi piippuinen asia. Niihin vastaaminen on aina isomman kynnyksen takana, varsinkin kun halutaan saada laadukkaita vastauksia, eikä yhden tai kahden sanan ”ihan ok” -vastauksia. Avoimilla kysymyksillä on kuitenkin mahdollista saavuttaa laadukkaampaa ja kattavampaa aineistoa kuin esimerkiksi monivalintakysymyksillä, sillä olettamuksella, että vastaajat ovat motivoituneet runoilemaan monipuolisia vastauksia.

Kyselytutkimuksen rakenteessa oli muutama piilotettu kysymys, mitkä avautuivat vain osalle vastaajista. Jos vastaaja vastasi tiettyyn kysymykseen myönteisesti, hänelle avautui muutama lisäkysymys tästä aiheesta, mikäli vastaaja vastasi tiettyyn kysymykseen kielteisesti hänelle ei avautunut lisäkysymyksiä. Tällä rakenteellisella muutoksella kyselyyn saatiin jouhevuuutta. Ei ole relevanttia kerätä vastauksia liiketoimintastrategiaan liittyen, mikäli yritys ei tiedosta omaa liiketoimintastrategiaansa.

Webropolsurveys –ohjelmalla toteutettu kyselytutkimus kuljetusyrityksille lähetettiin sähköpostitse kohderyhmälle. Kyselyn levittämiseen hyödynnettiin Traficomien Vastuullisuus Mallin koostamaa kuljetusyritysten yhteystietoluetteloa, minkä lähteenä on toiminut Asiakastieto.fi. Kysely lähetettiin 1 609 kuljetusyritykselle ja vastausaika kuljetusyrityksille annettiin kolme viikkoa. Yhden muistutussähköpostit lähetettiin vastaamatta jättäneille puolen toista viikon jälkeen.

Vastauksia tuli 177 kappaletta, joten vastausprosentti on 11 %. Vastausprosentti on pieni, koska kysely lähetettiin todella suurelle määrälle yrityksiä. Kyselyn vastaanottajalista ei suodatettu mitenkään, esimerkiksi kaikkien sähköpostiosoitteiden toimivuutta ei ollut aikaa testata, joten odotusarvo vastausprosentille ei ollut korkea. Lähtökohtiin verrattaessa 11% on tyydyttävä vastausprosentti ja tärkeimmän asian eli vastauksien otannan ollessa $n=177$, oli kysely aineistonkeruumuotona onnistunut.

3.2 Kyselytutkimuksen rakenne

Kyselytutkimus kuljetusyrityksille rakennettiin kolmen osion pohjalta. Kysely aloitettiin keräämällä yleistä tietoa kuljetusyrityksestä: perustamisvuosi, liikevaihto, kuljettajien määrä, taloudellinen menestys, toiminta-alue, ADR-ajolupa toiminta ja maksaako kuljetusyritys omien kuljettajiensa ammattipätevyyskoulutukset.

Yleistiedon jälkeen siirryttiin keräämään tietoa kuljetusyrityksen tämänhetkisestä toiminnantasosta liittyen kuljettajien ammattipätevyyteen, yrityksen tapaan toteuttaa liiketoimintaa ja heidän näkemyksiinsä kuljettajien ammattipätevyydestä. Viimeisten kysymyksien rakenne oli jaettu tulevaisuuden näkymien ja kehitysideoiden pohjalle.

Kyselyllä haluttiin antaa kuljetusyrityksille mahdollisuus antaa suoraa palautetta ammattipätevyyden jatkokoulutuksista.

Kyselytutkimuksessa oli yhteensä 28 kysymyskokonaisuutta. Keskimääräinen vastausaika oli noin kahdeksan minuuttia. Kyselytutkimuksen rakennetta voidaan pitää onnistuneena: johdonmukainen rakenne ja avoimuus kysymyksen kanssa edesauttoivat kuljetusyritysten innokkuutta vastata kyselyyn.

3.3 Kyselytutkimuksen aineiston analysoinnin apukeinot

Kyselytutkimuksen aineiston analysoinnissa vertaillaan vastauksien jakautumista kahden ryhmän välille. Ryhmät 1 ja 2 ovat muodostettu vastaajien ilmoittaman liikevaihdon perusteella. Ryhmä 1 on liikevaihdon perusteella pienemmät kuljetusyritykset ja ryhmä 2 on liikevaihdon perusteella suuremmat kuljetusyritykset.

Ryhmä 1 koostuu vastaajista, jotka ilmoittivat liikevaihtonsa olevan alle kolme miljoonaa euroa. Ryhmä 2 koostuu vastaajista, jotka ilmoittivat liikevaihtonsa olevan suurempi kuin kolme miljoonaa euroa. Liikevaihto on hyvä apukeino vertailtaessa kuljetusyritysten vastauksia. Liikevaihdon suuruus määrää kuljetusyrityksien käytettävissä olevat resurssit.

Kyselytutkimuksessa oli mukana myös kysymyssarjoja, joissa yhden kysymysnumeron alla oli useampi väite. Väitteillä haluttiin kerätä vastaajien mielipide; ovatko he samaa vai eri mieltä tämän väitteen kanssa. Kaikkiin tutkimuksessa esiintyviin kysymyssarjoihin eli Likert-asteikkokysymyksiin käytettiin samaa viiden asteikon vastausasteikkoa. Likert-asteikkokysymyksissä vastaajia pyydettiin arvioimaan väittämiä asteikolla yhdestä viiteen: 1 –täysin eri mieltä, 2 –osittain eri mieltä, 3 –en osaa sanoa, 4 – osittain samaa mieltä ja 5 – täysin samaa mieltä. Likert-asteikkokysymysten käyttäminen kyselytutkimuksessa oli onnistunut tapa kerätä mielipidettä kuvaavaa aineistoa.

4 Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne

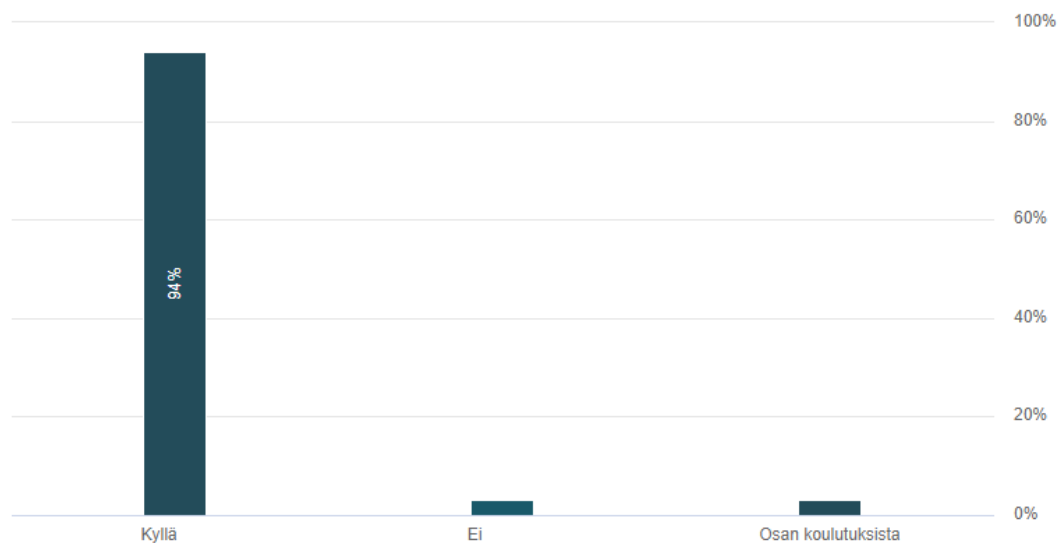
Tutkimuksen ensimmäisenä tavoitteena on selvittää ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne, kuljetusyrityksien silmin katsottuna. Tätä varten kerättiin tutkimuskyselyllä aineistoa. Aineiston analysointi aloitettiin nykytilanteen selvittämisellä.

4.1 Nykytilanteen lähtökohdat

Kyselytutkimuksen seitsemännessä kysymyksessä kysyttiin vastaajilta maksavatko kuljetusyritykset kuljettajiensa ammattipätevyyden jatkokoulutukset. Tutkimuksen kannalta on tärkeää tietää, kenen vastuulla on jatkokoulutuksien maksaminen. Maksava osapuoli haluaa lähtökohtaisesti aina vastinetta rahoilleen.

7. Yrityksemme maksaa kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutukset

Vastaajien määrä: 177



	n	Prosentti
Kyllä	166	93,79%
Ei	5	2,82%
Osan koulutuksista	6	3,39%

Kuvio 1. Kuvaaja kysymyksestä 7

Kuljetusyrittäjät ja yritykset maksavat 94 % kaikista kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksista. Tämä tarkoittaa sitä, että kuljetusyrietykset ottavat aina pienen riskin maksaessaan kuljettajiensa ammattipätevyyden jatkokoulutukset, koska kuljettajat voivat vaihtaa työnantajaa ja viedä edellisen työnantajan maksamat koulutukset niin sanotusti mukanaan. Tämä taas johtaa siihen, että koulutuksien suorittaminen saatetaan jättää viimeiseen mahdolliseen hetkeen ja tämän seurauksena kuljettajat joutuvat menemään kursseille, joita sillä hetkellä sattuu olemaan tarjolla. Kyselytutkimuksen avoimiin kysymyksiin eräs vastaajista kommentoi, että nykyinen trendi ajaa kuljettajat tilanteeseen, jossa he saattavat suorittaa jopa viisi kertaa ennakoivan ajon koulutuksen saavuttaakseen tarvittavat koulutukset ammattipätevyyden uusimiseen.

Kyselytutkimuksen kysymyksen 29 vastauksista ilmeni myös, että hyvin iso osa kuljettajista ei pidä jatkokoulutuskursseista, mikä johtaa siihen, että kuljettajat eivät halua suorittaa koulutuksia. Tällä hetkellä he osallistuvat kursseille vain silloin, kun heidän on uusittava ammattipätevyytensä. Tämä aiheuttaa edellisessä kappaleessa mainitun ketjureaktion, jonka lopputuloksena on se, että kuljettaja ei suorita itseään kehittäviä kursseja vaan joitain kursseja, mistä he saavat tarvittavat koulutustuntimäärät täyteen. Anonyymi kuljetusyrietyt vastasi tutkimuksessa aiheeseen liittyen seuraavasti:

- Viime koulutuksesta kuljettajamme sanoi, että ei edes tiedä mikä oli (koulutuksen) aihe, koska kerrottiin samat asiat kuin edellisessä toiseen aiheen koulutuksessa. (Anonyymi vastaaja)

Edellä mainittu kommentti kuvaa tilannetta, mihin ollaan ajauduttu, kun koulutuksien suorittaminen on jäänyt viime tippaan, mutta kyseinen kommentti on myös kritiikkiä kouluttajien suuntaan.

4.2 Jatkokoulutuksien laaja tarjonta

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksiin on laaja tarjonta, mikä on suoraan verrannollinen myönnettyihin koulutuslupiin, 515 koulutuskeskusta tai yksityistä kouluttajaa. Laaja tarjonta on huomioitu myös kuljetusyrietyksissä. Koulutuksien tarjoajia on kuljetusyrietyksien mielestä liikaa. Kyselytutkimuksen aineistosta käy ilmi, että koulutuskeskusten joukossa on tahoja, joiden intressit ovat vain rahastaa ja tehdä bisnestä

jatkokoulutuksien järjestämisellä. Eräs anonyymi vastaaja kommentoi kouluttajien intressejä seuraavasti:

- Käytännössä joka kurssilla kulutetaan kouluttajien toimesta aikaa - - (Anonyymi vastaaja)

Yksi syy koulutuksien laajalle ja tutkimuksen perusteella vaihtelevalla tasolla on kuljetusyrityksien ja kuljettajien tapa jättää koulutuksien suorittaminen viimeisen hetkeen. Tutkimuksen aineistosta käy ilmi, että koulutustarjonta on laajentunut viime aikoina paljon. Tarjolle on tullut samoja koulutuksia peräkkäisille päiville tai koulutuksia löysillä koulutusohjelmilla. Kaksi anonyymia vastaajaa kommentoivat koulutuksien tarjontaa seuraavasti:

- Tällä hetkellä on paljon koulutuksia, joihin mennään vain sen vuoksi, että saadaa pakolliset päivät kerättyä täyteen. (Anonyymi vastaaja).

- Markkinoilla koulutustarjonta nojaa aivan liikaa ammattipätevyyspäivien suorittamiseen ei niinkään koulutuksen sisältöön. (Anonyymi vastaaja).

Heidän kommenttinsa paljastavat syy- ja seuraussuhteen. Kuljetusyritykset jättävät kuljettajiensa koulutuksien suorittamisen viime tippaan. Koulutuksien järjestäjät tiedostavat tämän ja tarjoavat peräkkäisille päiville samoilla koulutusohjelmilla tai yksinkertaisilla koulutusohjelmilla olevia koulutuksia, joihin kuljettajat tulevat, koska muita ei ole tarjolla lyhyellä varoitusajalla. Näistä koulutuksista ei ole mitään hyötyä kuljettajan ammattitaidolle tai kuljetusyritykselle.

4.3 Jatkokoulutuksien suorittaminen

4.3.1 Jatkokoulutukseen osallistuminen

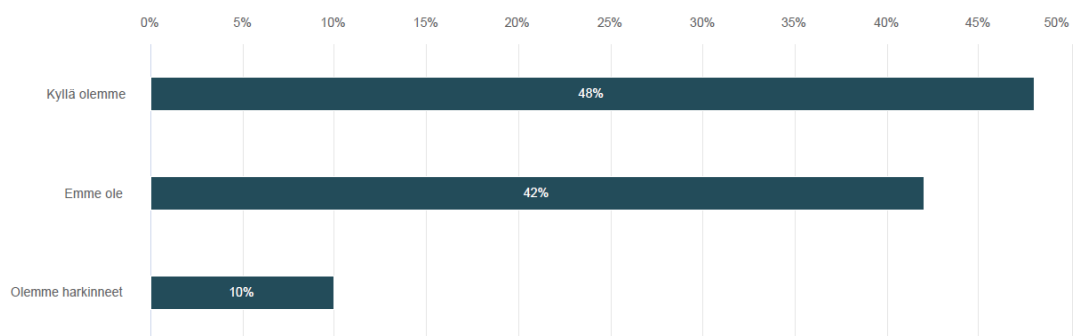
Kuljettajien osallistuminen ammattipätevyyden jatkokoulutukseen tapahtuu kolmen eri skenaariona kautta. Ensimmäinen skenaario on, että kuljettaja osallistuu ulkoisen tahon, käytännössä koulutuskeskuksen tai yksityisen kouluttajan, järjestämään jatkokoulutuspäivään tai päiviin. Toinen ratkaisu on, että kuljetusyritys tilaa itse jatkokou-

lituksen kuljettajilleen Traficomien hyväksymältä kouluttajalta tai koulutuskeskuk-
selta. Kuljetusyritys voi räätälöidä oman koulutusohjelman, esimerkiksi uuden ajo-
neuvon ja sen kaluston perehdytyskoulutuksen, jolle tulee saada Liikenne- ja viestin-
täviraaston hyväksyntä. Viimeinen skenaario on, että kuljettaja osallistuu toisen kulje-
tusyrityksen järjestämään ja räätälöimään koulutukseen, mikä on myös tilattu hyväk-
sytyltä kouluttajataholta.

Kyselytutkimuksen 11. kysymyksellä selvitettiin ovatko kuljetusyritykset järjestäneet
omaehtoisesti kuljettajilleen ammattipätevyiden jatkokoulutuksia. Kysymyksen
avulla voitiin muodostaa analyysi millaisen skenaarion kautta kuljettajat mahdolli-
sesti osallistuvat jatkokoulutuksiin.

11. Oletteko järjestäneet omille kuljettajillenne omaehtoisesti ammattipätevyiden jatkokoulutuspäiviä?

Vastaaajien määrä: 177

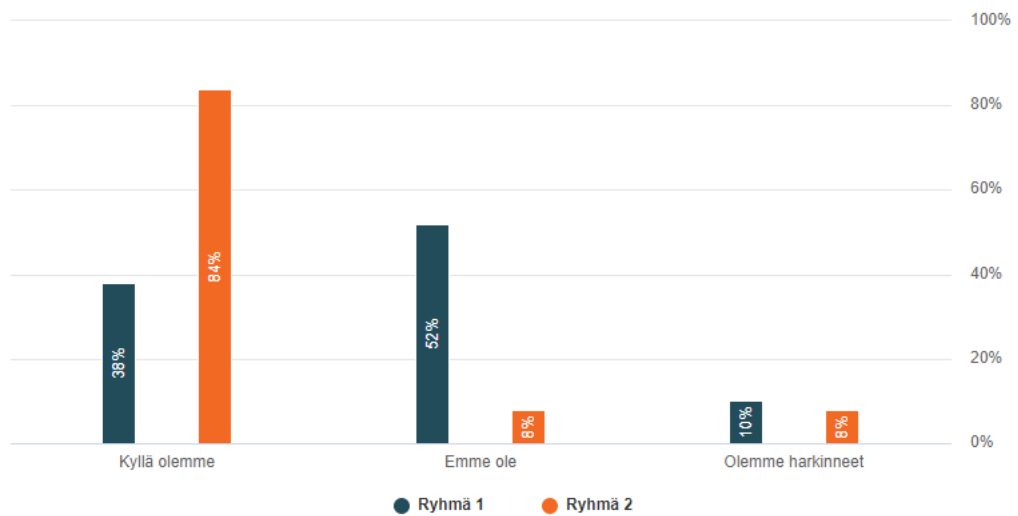


Kuvio 2. Kuvaaja kysymyksestä 11

Kuten kuviosta 2 selviää, on 48 % kuljetusyrityksistä on järjestänyt kuljettajilleen ti-
lauksesta omia jatkokoulutuspäiviä. Tämä kertoo aktiivisesta ja johdonmukaisesta ot-
teesta yrityksessä. 10-% vastaajista kertoo harkinneensa omaehtoisten jatkokoulu-
tuspäivien järjestämistä, mikä on hyvä asia. He todennäköisesti tiedostavat asiasta
saatavat hyödyt, mutta resurssit eivät välttämättä vielä riitä toteutukseen. Asiasta
saadaan muodostettua syvempi analyysi, kun vertaillaan vastauksien jakautumista
ryhmien 1 ja 2 välillä.

11. Oletteko järjestäneet omille kuljettajillenne omaehtoisesti ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä?

Vastaajien määrä: 177



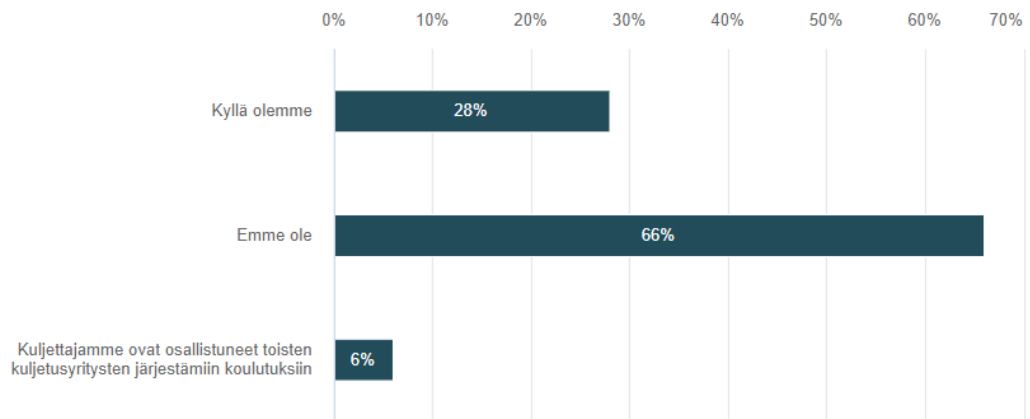
Kuvio 3. Kysymys 11 – vastauksien vertailua

Kuvion 3 kuvaajan ryhmä jako on tehty vastaajien ilmoittaman liikevaihdon perusteella. Kuviossa 3 ryhmän 1 otanta on n=138 ja ryhmän 2 otanta on n=39. Kun vastauksia vertaillaan, voidaan todeta, että 84 % liikevaihdon perusteella suuremmista kuljetusyrityksistä järjestää kuljettajille omaehtoisesti ammattipätevyyden jatkokoulutuksia. Kun taas vain 38 % alle kolmen miljoonan euron liikevaihdon omaavista kuljetusyrityksistä on järjestänyt omaehtoisesti ammattipätevyyden jatkokoulutuksia. Suuren eron selittää kuljetusyritysten resurssien erot. Pienillä kuljetusyrityksillä tai yrityksillä ei välttämättä ole samanlaisia resursseja järjestää omaa jatkokoulutuspäivää, joita isoilla yrityksillä taas on.

Kyselytutkimuksen kysymyksellä 12 selvitettiin, ovatko kuljetusyritykset järjestäneet yhteistyössä muiden kuljetusyritysten kanssa yhteisiä jatkokoulutuspäiviä.

12. Oletteko järjestäneet yhteistyössä toisten kuljetusyritysten kanssa yhteisiä jatkokoulutuspäiviä?

Vastaajien määrä: 177



Kuvio 4. Kuvaaja kysymyksestä 12

Kuviosta 4 nähdään selvästi, että yhteistyötä jatkokoulutuspäivien järjestämiseksi kuljetusyritysten välillä pitäisi olla enemmän. 26-% vastaajista eli 50 kuljetusyritystä on tehnyt yhteistyötä jatkokoulutuspäivien järjestämiseksi. Kysymyksen 11. vastauksia analysoidessa esiin nousi resurssien puute, kun puhutaan jatkokoulutuksien omaehtoisesta järjestämisestä. Yhteistyö voisi olla yksi ratkaisu resurssien puutteeseen, mitä ei ole kyselyn mukaan ehkä vielä otettu tarpeeksi huomioon yrityksissä.

Lisää tukea tälle analyysille saadaan, kun otetaan esiin ryhmien 1 ja 2 vastauksien eroavaisuudet (ks. taulukko 1). Taulukosta 1 nähdään, että yli 69-% ryhmän 1 vastaajista ei ole järjestänyt yhteistyössä toisten kuljetusyritysten kanssa jatkokoulutuspäiviä. Liikevaihdoltaan ja resursseiltaan pienemmistä yrityksistä vain alle kolmasosa tekee yhteistyötä, vaikka yhteistyön tekeminen muiden toimijoiden kanssa voisi esimerkiksi auttaa heitä merkittävästi jatkokoulutuspäivien järjestämisessä.

Taulukko 1. Kysymys 12 - ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu

12. Oletteko järjestäneet yhteistyössä toisten kuljetusyritysten kanssa yhteisiä jatkokoulutuspäiviä?

Vastaajien määrä: 177

	n	Prosentti
Kyllä olemme	50	28,25%
Emme ole	117	66,1%
Kuljettajamme ovat osallistuneet toisten kuljetusyritysten järjestämiin koulutuksiin	10	5,65%

Kun kaikista vastaajista vain kymmenen yrityksen kuljettajat ovat osallistuneet toisten kuljetusyritysten järjestämiin koulutuksiin, voidaan todeta, että tämä on kaikista harvinaisin tapa kuljettajille suorittaa ammattipätevyyden jatkokoulutuksia. Syitä on varmasti monia, joista yksi on koulutuksien räätälöiminen vain oman yritysten kuljettajien tarpeeseen, esimerkiksi kalustokoulutus. Tämä aiheuttaa sen, että toisen kuljetusyrityksen koulutuksesta ei ole konkreettista hyötyä muiden kuljetusyritysten työntekijöille.

4.3.2 Kiinnostus ja intressit jatkokoulutuksia kohtaan

Kyselytutkimuksessa selvitettiin, kiinnostaako kuljetusyrityksiä tai kuljetusyrittäjiä, minkälaisia jatkokoulutuksia heidän kuljettajansa suorittavat. Kysymys on suorasanaisten ja sillä haluttiin saada rehellinen mielipide asiasta.

Taulukko 2. Kysymys 20 - vastauksien jakautuminen

20. Kiinnostaako yritystänne minkälaisia jatkokoulutuksia kuljettajanne suorittavat?

Vastaajien määrä: 177

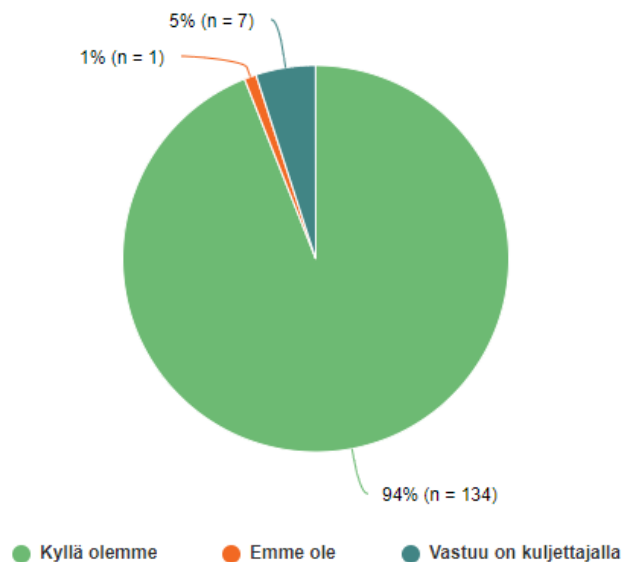
	n	Prosentti
Kyllä	142	80,23%
Ei	35	19,77%

80 % vastaajista kiinnostaa minkälaisia jatkokoulutuksia heidän kuljettajat suorittavat. Tämä ei suoranaisesti tarkoita, että kuljetusyritykset tekisivät suuria panostuksia

kuljettajiensa kouluttautumiseen, mutta he ovat kuitenkin kiinnostuneita kuljettajiensa koulutuksen sisällöistä. Tavoitetila olisi tietenkin 100-% vastausprosentti ”Kyllä” vaihtoehdolle.

Taulukossa 2 on esitetty vastauksien jakautuminen yhteen kyselytutkimuksen piilokysymyksen avaavasta kysymyksestä. Mikäli kysymykseen 20. vastasi ”Kyllä” avautui vastaajille kaksi täydentävää kysymystä (ks. kuvio 5 ja kuvio 6) koskien kuljetusyrityksen tyyliä toteuttaa kuljettajien jatkokoulutukset. Kysymysten vastauksia vertaillaan ryhmien 1 ja 2 välillä (ks. taulukko 3 ja taulukko 4), jolloin vastauksien jakautumiselle löytyy perusteluita.

21. Olemme tietoisia kuljettajiemme ammattipätevyyden voimassaoloajoista ja suoritetuista jatkokoulutuksista
Vastaajien määrä: 142



Kuvio 5. Sektoridiagrammi kysymyksestä 21

94 % vastaajista oli tietoisia kuljettajiensa ammattipätevyyksien tilanteesta: milloin pätevydet vanhenevat ja kuinka paljon kuljettajien pitää vielä kursseja suorittaa, jotta ammattipätevyyden uusiminen on mahdollista. Tämä prosenttiluku on todella hyvä ja se kertoo siitä, että kuljetusyritykset eivät halua laiminlyödä kuljettajien pätevyksiä. Tämä heijastuu myös suoraan kuljetusturvallisuuden positiivisella tavalla.

Taulukko 3. Kysymys 21 - ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu

21. Olemme tietoisia kuljettajiemme ammattipätevyyden voimassaoloajoista ja suoritetuista jatkokoulutuksista

Vastaajien määrä: 142

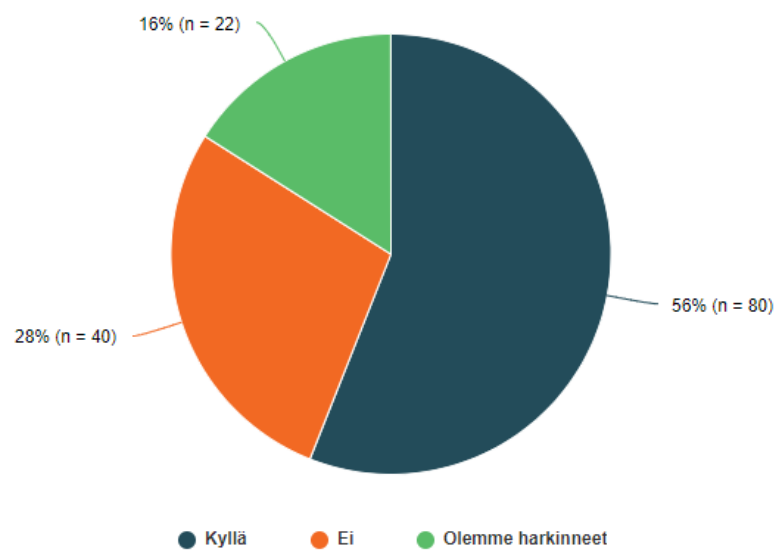
	Ryhmä 1		Ryhmä 2		Yhteensä
	n	Prosentti	n	Prosentti	
Kyllä olemme	104	97,2%	30	85,71%	134
Emme ole	0	0%	1	2,86%	1
Vastuu on kuljettajalla	3	2,8%	4	11,43%	7
Yhteensä	107		35		142

Kuljetusyrityksen koolla ei ole vaikutusta, siihen kuinka kuljettajien ammattipätevyyksien seurantaan suhtaudutaan. Tämä on tavoiteltu tilanne kuljetusalalla. Kuljettajien ammattipätevyyksien voimassaolot ovat merkittävä asia kuljetusyrityksien aktiivisen liiketoiminnan kannalta. Voimassaoloja on siis seurattava sekä pienissä että isoissa yrityksissä, joten eroavaisuuksia erikokoisten yritysten välillä ei tässä kohdassa ole.

Kysymys 22 mahdollistaa vielä syvemmän analyysin kysymyksiä 20 ja 21 vastauksien yhteenvedolle. Vastaajilta kysyttiin suunnittelevatko he järjestelmällisesti kuljettajiensa jatkokoulutuksen toteutuksen.

22. Yrityksemme suunnittelee järjestelmällisesti millon ja mitkä jatkokoulutukset kuljettajat suorittavat

Vastaajien määrä: 142



Kuvio 6. Sektoridiagrammi kysymyksestä 22

Kysymys 22 syventää kysymyksen 21 tietoja. Tietoisuus kuljettajien ammattipätevyyden voimassaoloista on eri asia kuin järjestelmällinen suunnittelu ja harkinta, milloin ja minkälaisia jatkokoulutuksia kuljettajat tulevat suorittamaan. Sektoridiagrammista nähdään, vain 56-% tutkimukseen vastanneista kuljetusyrityksistä käyttää resurssejaan ja aikaansa kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksien suorittamisen järjestelmälliseen suunnitteluun. Positiivisena voidaan nähdä se, että 22 vastajaa on harkinnut järjestelmällistä toimintaa. Tässäkin kohtaa esiin voi nousta resurssit, jotka ovat isoilla ja pienillä yrityksillä selkeästi erilaiset. Asian tiedostaminen on jo askel parempaan, vaikka resurssit eivät vielä riittäisi itse toimintaan.

Taulukko 4. Kysymys 22 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu

22. Yrityksemme suunnittelee järjestelmällisesti millon ja mitkä jatkokoulutukset kuljettajat suorittavat

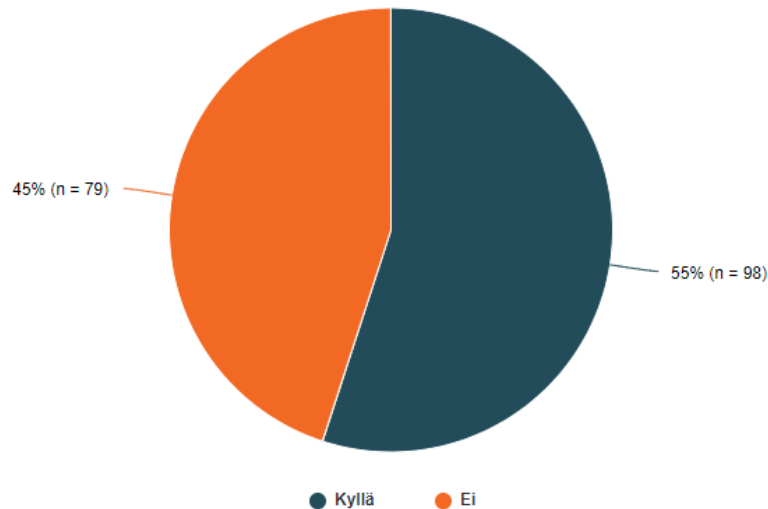
Vastaajien määrä: 142

	Ryhmä 1		Ryhmä 2		Yhteensä
	n	Prosentti	n	Prosentti	
Kyllä	56	52,34%	24	68,57%	80
Ei	36	33,64%	4	11,43%	40
Olemme harkinneet	15	14,02%	7	20%	22
Yhteensä	107		35		142

Ryhmien 1 ja 2 välillä havaitaan eroavaisuuksia, kun vertaillaan heidän vastauksiaan kysymykseen numero 22. Ryhmän 2 eli liikevaihdoltaan suurimmat kuljetusyrityksien vastaajista 69% suunnittelee järjestelmällisesti, milloin ja mitkä jatkokoulutukset heidän kuljettajansa suorittavat. Koko joukon ”kyllä” –vaihtoehdon prosenttiosuuden ollessa 56% ja ryhmän 1 vastauksien prosenttiosuuden jäädessä 52%, voidaan havaita, että isoimmilla resursseilla operoivat kuljetusyritykset toimivat jatkokoulutuksien suhteen järjestelmällisemmin kuin pienemmät yritykset. Toivottavaa olisi, että vastausprosentti ”kyllä” –vaihtoehdolle olisi suurempi, lähempänä 100 –prosentti kuin 50-prosenttia, mutta tilanne voisi olla huonompi. Ryhmän 1 vastaajista joka kolmannes ei suunnittele kuljettajien jatkokoulutuksien toteutuksia kunnolla, mikä on asia, jota tulisi kehittää eteenpäin. Resurssien vaje tiedostetaan pienemmissä yrityksissä, mutta kyseessä voi olla myös tietotaidon puutetta. Pienet yrittäjät tai yritykset eivät välttämättä ole osanneet ajatella kaikkia jatkokoulutuksien tai järjestelmällisen toiminnan hyötyjä, minkä johdosta niiden suunnitteluun ei käytetä resursseja.

Kyselytutkimuksessa kerättiin kahdella kysymyksellä (ks. kuvio 7 ja kuvio 8) vastaajilta mielipide ammattipätevyyden jatkokoulutuksien tämän hetkisistä suoritusvaatimuksista. Vaatimukset on annettu Valtioneuvoston asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä.

23. Pitäisikö teidän mielestä ammattipätevyyden jatkokoulutuksien sisältöä kontrolloida viranomaisen toimesta, jotta neljän (4) täysin samanlaisen jatkokoulutuksen suorittaminen ei olisi mahdollista?
Vastaajien määrä: 177



Kuvio 7. Sektoridiagrammi kysymyksestä 23

45 % vastaajista on sitä mieltä, että nykyinen toimintamalli ammattipätevyyden jatkokoulutuksien sisältöjen kontrolloinnista on hyvä tai ainakin tyydyttävä, ja sitä ei tarvitse muuttaa. Tällä hetkellä ainoa vaatimus jatkokoulutuksen sisällöstä on yksi vähintään 7 tunnin ennakoivan ajon koulutus, millä tarkoitetaan opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. (Laki liikenteen palveluista 320/2017, 34 §.) Nykyisillä säädöksillä on mahdollista, että kuljettaja suorittaa 4 täysin samanlaista jatkokoulutusta, saa näistä neljä hyväksytyä jatkokoulutustodistusta, suorittaa yhden ennakoivan ajotavan koulutuksen ja kuljettaja on valmis uusimaan ammattipätevyytensä. Vastauksia analysoitaessa on hälyttävää, että 45% vastaajista, on sitä mieltä, että asialla ei tarvitse tehdä muutosta.

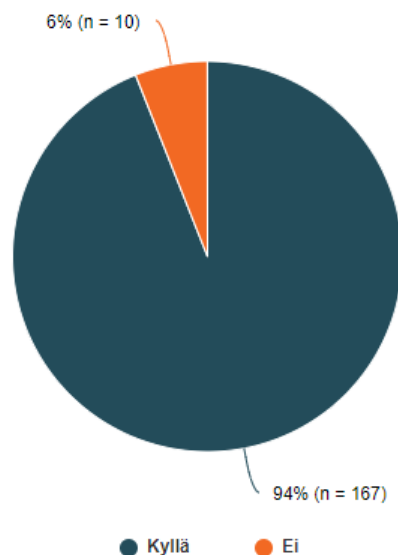
Ryhmien 1 ja 2 vastauksissa ei ole eroavaisuuksia. Kysymys on täysin mielipiteeseen pohjautuva, joten kuljetusyrityksen resurssit tai liiketoiminnan rakenne eivät vaikuta suuresti mielipiteen muodostumiseen.

Lähtökohta vaatimukselle jatkokoulutuksien suorittamisesta pohjautuu ajatukseen, että koulutuksissa kuljettajat oppivat uusia ammattitaitoa kehittäviä taitoja ja kehittävät nykyisiä taitojaan. Skenaario, missä kuljettaja istuu neljä päivää peräkkäin samalla ensiapukurssilla ei täytä yllä mainittua lähtökohtaa. Tämä ei suoraan tarkoita, että kuljettajat ja kuljetusyritykset toimisivat tällä välinpitämättömällä tavalla, mutta huolestuttavaa on, että melkein puolet vastaajista eivät näe asiassa ongelmaa. Kyseinen mielipide voi kieliä välinpitämättömyydestä ja näkemyksestä, jossa ammattipätevyiden jatkokoulutukset nähdään rasitteena eikä mahdollisuutena.

Kyselytutkimuksen viimeisenä nykytilannetta kartoittavana kysymyksenä oli kysymys viiden jatkokoulutuspäivän riittävydestä ylläpitämään ja kehittämään kuljettajien ammattitaitoa

24. Onko viisi (5) jatkokoulutuspäivää riittävä määrä ylläpitämään ja kehittämään kuljettajien ammattitaitoa?

Vastaajien määrä: 177



Kuvio 8. Sektoridiagrammi kysymyksestä 24

Vastaajien konsensus on suuri, 94% vastaajista on yhtä mieltä, että viisi jatkokoulutuspäivää ovat riittäviä. Suuren konsensuksen määrään vaikuttaa varmasti useampi muuttuja. Joidenkin mielestä nykyiset viisi jatkokoulutuspäivää, ovat itsessään jo liikaa, kuten kysymyksen 23 vastauksista nähtiin: kaikki eivät koe jatkokoulutuksia tarpeellisina. Vaikka jatkokoulutukset koettaisiin kuljetusyrityksessä tarpeellisina, he eivät näe tarvetta koulutusmäärän lisäämiselle. Viisi jatkokoulutuspäivää käytännössä sitoo kuljettajan viideksi päiväksi pois kuljettajan tehtävistä, joten on ymmärrettävää, että näitä päiviä ei haluta lisätä.

Tutkimuskyselyn avoimista vastauksista löytyi mielipide, jonka mukaan viisi jatkokoulutuspäivää ei ole riittävä määrä ylläpitämään ja kehittämään kuljettajien ammattitaitoa. Vastaajan mukaan seitsemän jatkokoulutuspäivää viiden vuoden välein voisi toimia hyvänä funktiona ammattitaidon parantamiselle. Hän mainitsi myös, että ensiapukoulutuksesta tulisi tehdä kaikille pakollinen osa jatkokoulutuksia. Vaikka hän edustaa suurta vähemmistöä 6%:n osuudella vastaajista, voi muutamallakin eriävällä mielipiteellä olla positiivisia vaikutuksia yhteisön kehityksen eteen.

4.4 Nykytilanteen yhteenveto

4.4.1 Mielipiteiden jakautuminen

Kyselytutkimuksen aineistosta käy ilmi, että kaikki kuljetusyritykset eivät jaa samaa mielipidettä ammattipätevyydestä ja ammattipätevyyden jatkokoulutuksista. Aineistosta erottuu selkeästi kaksi erilaista suhtautumistapaa, negatiivinen ja positiivinen.

Lähtökohtaisesti isoimmilla resursseilla toimivat kuljetusyritykset ovat enemmistöä, kun puhutaan järjestelmällisesti suunnitellusta liiketoiminnasta. Yrityksien liiketoimintastrategioiden ja arvomaailmojen olemassaoloa selvitettiin kyselytutkimuksen kysymyksillä 14 ja 16.

Taulukko 5. Kysymys 14 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu

14. Onko yrityksellänne liiketoimintastrategia?

Vastaajien määrä: 177

	Ryhmä 1		Ryhmä 2		Yhteensä
	n	Prosentti	n	Prosentti	
Kyllä	71	51,45%	29	74,36%	100
Ei	67	48,55%	10	25,64%	77
Yhteensä	138		39		177

Taulukko 6. Kysymys 16 – ryhmien 1 ja 2 vastauksien vertailu

16. Yrityksellemme on määritelty arvot, jotka ohjaavat yritystoimintaa

Vastaajien määrä: 177

	Ryhmä 1		Ryhmä 2		Yhteensä
	n	Prosentti	n	Prosentti	
Kyllä	85	61,59%	30	76,92%	115
Ei	41	29,71%	7	17,95%	48
En osaa sanoa	12	8,7%	2	5,13%	14
Yhteensä	138		39		177

Taulukoiden 5 ja 6 tiedoista voidaan päätellä, että suuremmilla resursseilla toimivat kuljetusyritykset ovat strategisempia kuin pienemmät kuljetusyritykset. Puhutaan 10-20 prosenttiyksikön eroista, joten liiketoiminnan suuruus on varmasti yksi asiaan vaikuttava tekijä. Isomman liikevaihdon kuljetusyritykset omaavat myös arvoja, jotka ohjaavat heidän yritystoimintaa. Arvomaailma on pohja yrityksen liiketoiminnan suunnalle, mikä näkyy toiminnassa myös asiakkaille.

Jatkokoulutuksiin negatiivisesti suhtautuvat yritykset näkevät jatkokoulutukset rasitteina, tarpeettomina ja keinotekoisina. Jo analysoidusta kyselytutkimuksen materiaalista voidaan todeta, että yllä mainituille adjektiiveille löytyy muitakin perusteita kuin

avoimen palautteen kommentit. Jo pelkästään kysymyksen 23 vastauksien jakautuminen melkein 50-50 prosenttisesti kertoo siitä, että toinen puolikas vastaajista ei näe tai halua nähdä ammattipätevyiden jatkokoulutuksia positiivisen asiana.

Jatkokoulutuksiin positiivisesti suhtautuvat taas ymmärtävät jatkokoulutuksien tärkeyden ja pitkälle kantavat hyödyt. Jatkokoulutukset nähdään mahdollisuutena kehittää kuljettajien ja kuljetusyrityksen toimintaa, mutta nykytilanne ei ole optimaalinen tälle kehitykselle. Kuten eräs vastaajista kommentoi, jatkokoulutuksien pitää olla järkeviä, ammattia kehittäviä. Jatkuvaan kehitykseen tähtäävä ajattelumalli antaa myös mahdollisuuden jatkokoulutuksien kehitykselle. Vaikka nykytilanne saattaisi olla huono ja turhauttava, kyetään näkemään missä ja miten asioita voitaisiin kehittää. Eräs vastaajista ilmaisi mielipiteensä asiaan seuraavasti:

-Koulutukset tulee suunnitella sellaisiksi, että niistä on oikeaa hyötyä.

(Anonyymi vastaaja)

Yllä olevaa kommenttia tukee myös toinen vastaajista toteamalla, että koulutuspäivät voisivat olla vähemmän teoreettisia. Käytännön koulutuksen lisäämistä ja jatkokoulutuksien sisällön monipuolistamista toivoo useampi vastaajista kommentteissaan.

Yksi asia yhdistää negatiivisita ja positiivista suhtautumista. Ammattipätevyiden jatkokoulutuksien kouluttajat nähdään osasyllisinä. Kouluttajien ammattitaitoa kritisoidaan avoimessa palautteessa ja tästä syystä jatkokoulutukset eivät ole motivoivia eivätkä kehitä kuljettajien ammattitaitoa. Koulutuksia on tarjolla todella paljon, mutta koulutuksien sisällön laadun puute on huomattu kuljetusyrityksissä.

- Kurssit ovat olleet ajanhaaskausta, tärkeät asiat voisi käsitellä muutamassa tunnissa - - (Anonyymi vastaaja)

Tämä kommentti tiivistää parhaiten negatiivisen ja positiivisen suhtautumisen yhdistävän tekijän: koulutuksien sisältö ei ole tarpeeksi monipuolista nykymaailmaan. Tätä

analyysia vahvistaa palaute, missä mainitaan, että useat kuljettajat olisivat motivoituneita oppimaan uutta, mutta nykymuotoiset jatkokoulutukset eivät tarjoa motivoituneelle kuljettajalle uusia asioita. Sama henkilö kertoo, että esimerkiksi tekniikka kehittyy koko ajan, joten miksei sitä otettaisi osalliseksi jatkokoulutuksien sisältöä.

Kyselytutkimuksessa selvitettiin Likert-asteikkokysymysten avulla ovatko ammattipätevyden jatkokoulutukset vaikuttaneet suoranaisesti kuljettajien ammattitaitoon ja työskentelyn tasoon. Likert-asteikko oli yhdestä viiteen, missä 1 – Täysin eri mieltä...5 – täysin samaa mieltä.

Taulukko 7. Kysymys 19 - vastauksien jakautuminen

19. Arvioi asteikolla 1-5 seuraavia väittämiä koskien ammattipätevyden jatkokoulutuksien vaikutusta kuljettajien osaamiseen.
Vastaajien määrä: 177

	1	2	3	4	5
Kuljettajien tuntemus yrityksestämme ja sen tuotteista on lisääntynyt.	33,33%	23,73%	23,16%	16,95%	2,83%
Ammattipätevyyskoulutuksella on ollut vaikutusta yrityksen turvallisuuskulttuuriin.	23,16%	23,73%	22,04%	27,68%	3,39%
Kuljettajien ymmärrys ympäristöystävällisyydestä on parantanut (Esim. taloudellinen ajotyyli)	20,9%	24,86%	21,47%	25,42%	7,35%
Kuljettajien sairaspöissaolot ovat vähentyneet ammattipätevyyskoulutuksien ansiosta.	45,76%	28,25%	21,47%	3,39%	1,13%
Ammattipätevyyskoulutus on parantanut kuljettajien asennetta ja motivaatiota työtä kohtaan.	35,59%	29,94%	23,16%	9,61%	1,7%
Kuljetuksien riskit ovat paremmin hallinnassa ja vahingot ovat vähentyneet.	33,9%	29,94%	22,6%	10,73%	2,83%

Taulukossa 7 olevan Likert-asteikkokysymysten vastauksien jakautumista analysoidessa voidaan todeta, että kuljetusyrietykset eivät koe saaneensa suurta hyötyä ammattipätevyden jatkokoulutuksista. Tämäkin vahvistaa analyysia siitä, että koulutuksien sisältö ja/tai toteutus ei ole korkealla tasolla, minkä johdosta jatkokoulutuksista saatava hyöty ei ole näkynyt suuresti tai ollenkaan kuljetusyrietyksien toiminnassa. Huolestuttavin poiminta kysymyssarjan vastauksista on kuljettajien asenteen ja motivaation parantuminen työntekoa kohtaan, melkein 90% vastaajista ei osaa sanoa onko asiaan tullut muutosta tai ovat sitä mieltä, että asia ei ole ainakaan parantunut ammattipätevyden jatkokoulutuksien ansiosta, päinvastoin. Jatkokoulutuksilla on havaittu olevan positiivisia vaikutuksia yrityksen turvallisuuskulttuuriin sekä kuljettajien ymmärrykseen ympäristöystävällisyydestä, mutta vain alle kolmannes vastaajista on tätä mieltä.

4.4.2 Kilpailuetua vai ei

Likert -asteikkokysymyksiä käytettiin myös keräämään tietoa, ovatko ammattipätevyiden jatkokoulutukset muuttaneet yritysten kilpailuetuja. Likert –asteikko oli yhdestä viiteen, missä 1 –täysin eri mieltä...5 –täysin samaa mieltä.

Taulukko 8. Kysymys 18 - vastauksien jakautuminen

18. Arvioi asteikolla 1-5 kuinka paljon kuljettajien ammattipätevyiden jatkokoulutukset ovat muuttaneet yrityksenne seuraavia kilpailuetuja
Vastaajien määrä: 177

	1	2	3	4	5
Kuljettajien ymmärrys kuljetuksen roolista toimitusketjussa on parantunut	21,47%	22,6%	20,34%	32,77%	2,82%
Kuljettajien ymmärrys yrityksen strategiasta on parantunut	23,17%	23,16%	27,68%	23,73%	2,26%
Ammattipätevyyskoulutus on parantanut kuljettajien yleistä ammattitaitoa	30,51%	34,46%	14,69%	14,69%	5,65%
Asiakkaiden tyytyväisyys kuljettajiemme toimintaan on parantunut	28,25%	22,6%	32,77%	14,12%	2,26%
Kuljetusvahinkojen määrä on vähentynyt ammattipätevyyskoulutuksen ansiosta	38,42%	30,51%	20,9%	7,34%	2,83%
Yrityksemme imago(maine) on parantunut ammattipätevyyskoulutuksen avulla	37,85%	27,12%	25,42%	8,48%	1,13%

Taulukossa 8 olevan kysymyssarjan avulla kerättiin aineistoa koskien ammattipätevyiden jatkokoulutuksien vaikutusta kuljetusyritysten kilpailuetuihin. Yksi tutkimuksen näkökulmista oli kuljetusyritysten saavuttama hyöty ammattipätevyiden jatkokoulutuksista kilpailuedun parantumisena. Nopealla katsauksella voidaan todeta, että kilpailuetu ei ole parantunut merkittävästi.

Selvästi eniten kehitystä on tapahtunut kuljettajien ymmärryksessä kuljetuksen roolista toimitusketjussa. 33% vastaajista on osittain samaa mieltä siinä, että kuljettajien ymmärrys kuljetuksen roolista toimitusketjussa on parantunut ja noin 3% on täysin samaa mieltä. On positiivista, että hieman yli kolmannessa kokee, että ainakin pientä kehitystä on tapahtunut. Yrityksmaailman yksi tämän hetkisistä suuntauksista on monipuolinen toiminta, joten myös kuljetusalalla on tärkeää monipuolistaa henkilöstön osaamista. Tästä hyvä esimerkki on, että kuljettajat tiedostavat oman roolinsa toimitusketjuissa ja kuinka hänen toimintansa vaikuttaa muihin toimitusketjun osapuoliin. Käytännössä kuljettaja on oman työnantajansa eli kuljetusyrityksen edustaja. Kuljettajan omalla toiminnalla on suoravaikutus kuljetuksien asiakkaiden asiakaskokemuk-

seen ja asiakkaiden mielikuvan muodostumiseen kuljetusyrityksestä. Tämän asiakaspalvelutaidon kehittymisen taustalla on myös oman roolin tiedostaminen tässä toimitusketjussa. (Tavaraliikenne 2013, 229.)

On kuitenkin tiedostettava, että pelkkä ymmärryksen parantuminen omasta roolista ei tarkoita työskentelytapojen tai asiakaspalvelutaitojen parantumista. Vastauksista nähdään, että yli 80% vastaajista on sitä mieltä, että asiakkaiden tyytyväisyys kuljettajien toimintaan ei ole ainakaan parantunut ammattipätevyyden jatkokoulutuksien ansiosta. Samaa kantaa tukee myös yrityksen imagon parantumisen puolesta vastanneiden vastausprosentit, alle 10% vastaajista kokee, että jatkokoulutukset ovat parantaneet kuljetusyrityksen imagoa eli maineetta. Tulokset ovat myös herätysliike kuljetusalalle, että monipuolinen toiminta ei kehity, jos vain yksi asia kehittyy. Kehityksen pitäisi olla kollektiivista ja laajaa, jotta selkeitä tulosparauksia voitaisiin havaita.

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien perimmäinen tarkoitus on kuljettajien ammattitaidon ylläpitäminen ja kehittäminen. 65% vastaajista on täysin eri mieltä tai osittain eri mieltä sen väitteen kanssa, että jatkokoulutukset olisivat parantaneet kuljettajien ammattitaitoa. Kun puhutaan jatkokoulutuksien perimmäisimmän tarkoituksen täyttymisestä ja 65% vastaajista on eri mieltä ja 15% vastaajista ei ainakaan ole samaa mieltä asiasta, voidaan todeta, että kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne ei ole hyvä. Jatkokoulutukset eivät täytä niille asetettuja tavoitteita eikä perimmäistä tarkoitustaan, mikä on turvallisuuden lisääminen ja kuljettajien ammattitaidon ja työhyvinvoinnin lisääminen.

5 Tulokset

Tutkimustulokset muodostuvat kyselytutkimuksen aineiston analysoinnista. Analysoinnin tuloksena on saavutettu vastauksen tutkimuskysymyksiin.

5.1 Kuljetusyritysten kokemus jatkokoulutuksista

Osa kuljetusyrityksistä kokee jatkokoulutukset tällä hetkellä rasitteena ja jatkokoulutuksista saatava hyöty kuljetusyrityksille on vähäistä tai olematonta. Osa kuljetusyrityksistä taas tiedostaa miksi jatkokoulutuksia pitää suorittaa ja ovat avoimempia sille, että jatkokoulutuksien avulla voidaan saavuttaa merkittäviä hyötyjä. Valitettavasti nykytilanne jatkokoulutuksissa ei mahdollista tätä hyötyjen irti ottamista. Koulutuksien sisältö on liian suppeaa tai sitä ei ole suunnattu oikealla tavalla kuljetusyrityksien tarpeisiin. Koulutuksia on määrällisesti tarjolla laajasti, mutta kun koulutuksien sisältöihin perehtyy, erilaisia koulutussisältöjä on tarjolla suppeasti.

5.1.1 Kokevat hyödyllisinä, mutta puutteellisinä

Kuljetusyritykset jotka näkevät jatkokoulutuksien mahdollisuudet, mutta eivät ole tyytyväisiä nykytilanteeseen, muodostavat tietynlaisen yhteisön vastaajien joukosta. Kuten eräs vastaajista kertoi avoimessa palautteessa, että heidän yrityksen kannalta jatkokoulutuksista haluttaisiin saada kaikki mahdollinen hyöty irti ja yrityskohtaista jatkokoulutusta voisi jakaa useammille päiville, jotta opetuksen määrää voitaisiin kasvattaa, mutta kouluttajien määrää vähennettäisiin, jolloin koulutuksen kustannukset laskisivat. Kyseinen vastaaja kritisoi myös virtuaalikoulutuksien helppoutta ja kyseenalaistaa onko koulutuksien pääasia vain osallistua vai oikeasti oppia konkreettisesti jotain. Kyseisen vastaajan yrityksen tiedot ovat seuraavanlaiset:

- Yrityksen liikevaihto on 3-15 milj. euroa
- Yritys on perustettu noin 80 vuotta sitten
- Yrityksellä on yli 50 kuljettajaa
- Yrityksen liiketoiminta on ollut kuluneen viiden vuoden aikana hieman kannattavaa
- Yrityksen kuljetustoiminta on valtakunnallista
- Yritys käyttää alihankkijoita kuljetuksissaan ja tekee säännöllisesti yhteistyötä muiden kuljetusyrittäjien kanssa

Kun yllä mainitun palautteen kanssa samanlaisten palautteiden antaneiden yritysten tietoja suodattaa tarkemmin löytyy todella paljon yhteneväisyyksiä yllä olevan yrityksen tietojen kanssa. Perinteikkäiltä ja isoilla resursseilla toimivilta kuljetusyrityksiltä

löytyy selkeä konsensus, siitä että nykytilanteessa ammattipätevyyden jatkokoulutuksista ei saada tarpeeksi hyötyjä irti. He kokevat tilanteen jopa turhauttavana, koska jatkokoulutuksien tilanne ei ole sellainen kuin he toivoisivat ja edes isoilla resursseilla toimivat yritykset eivät saa koulutuksista suuria hyötyjä. Suuremmalla volyymilla toimivien vastaajien palautteet kuvaavat hyvin yllä mainittua tilannetta:

- Kysyntä on luonut tarjontaa ja kaikki palveluntuottajat (koulutuskeskukset) eivät niin kovin laadukkaita toimijoita ole. (Anonyymi vastaaja)

- Koulutusyhtiöt (koulutuskeskukset) pitäisi pystyä jollakin tavalla arvioimaan. (Anonyymi vastaaja)

- Kurssien sisältö pitäisi kehittää enemmän vastaamaan kuljettajien konkreettista ja päivittäistä työtä. (Anonyymi vastaaja)

5.1.2 Kokevat rasisitteena

Kuljetusyritykset jotka näkevät jatkokoulutukset vain rasisitteena ja rahastuksena ovat ilmaisseet mielipiteensä selkeästi kyselytutkimuksessa. Heidän vastauksistaan käy ilmi, että he eivät halua edes yrittää nähdä ammattipätevyyden jatkokoulutuksia mahdollisuutena vaan negatiivinen asenne on juurtunut syväälle. Eräs vastaajista kommentoi, että kuljetusalalla pitkään toimineet ja vasta alalla aloittaneet eivät ole samalla tavalla koulutuksen tarpeessa. Tämä niin sanottu vanhoillinen asenne kuvaa osittain kuljetusalalla esiintyvää ilmapiiriä, että vanhat ja kokeneet ketut eivät uusia taitoja tarvitse.

Tutkimuksen vastauksia suodattaessa löytyi yhteneväisyyksiä negatiivisten vastaajien joukosta. Esimerkiksi eräs vastaajista kommentoi jatkokoulutuksia seuraavanlaisesti:

- Täysin tarpeeton koko koulutus (Rahan keruu homma). (Anonyymi vastaaja)

Tämän vastaajan tiedot yhteenvetona:

- Yrityksen liikevaihto on alle 1 milj. euroa
- Yritys on yli 20 vuotta vanha

- Yrityksellä 3-10 kuljettajaa
- Kuljetustoiminta on ollut taloudellisesti kannattavaa viimeisenä viitenä vuotena
- Kuljetustoiminnan toiminta-alue on valtakunnallinen
- Yritys ei käytä alihankkijoita kuljetuksissaan

Suodattamalla useampia negatiivisia vastauksia on muidenkin anonyymien vastaajien tiedot vastaavanlaisia kuin yllä esitetyt. Kyseessä on perinteinen pienempi suomalainen kuljetusyritys, joka on pärjännyt alalla jo pidemmän aikaa ja todennäköisesti vakiinnuttanut asemansa omalla pienellä mutta riittävällä markkinallaan. He eivät yksinkertaisesti koe, että tarvitsisivat koulutuksista mahdollisesti saatavaa hyötyä ja kehitystä omaan liiketoimintaansa. Vastaajat pelkäävät vain, että jatkokoulutukset tekevät kuljetusyrityksien pienestä katteesta vielä pienemmän. Tätä mielipidettä kuvaavat hyvin seuraavat kommentit:

- Koulutus tällaisenaan tulisi lopettaa. (Anonyymi vastaaja)

- Mielestäni koko ammattipätevyys vaikeuttaa kuljetusalaa ja vie turhaan pientä katetta! (Anonyymi vastaaja)

5.2 Jatkokoulutuksien oikeanlainen toteutus

Aineistoanalyysin perusteella on muodostettu näkymä, kuinka jatkokoulutuksien oikeanlaisella toteutuksella voidaan tukea ja kehittää kuljetusyrityksien toimintaa.

Jatkokoulutuksilla voidaan tukea ja kehittää kuljetusyritysten toimintaa, jos jatkokoulutukset ylläpitävät ja kehittävät yksittäisen kuorma-auton kuljettajan ammattitaitoa. Jatkokoulutuksien pitäisi myös kouluttajaa kuljettajille yrityksen tärkeinä pitämiä asioita heidän kuljetustoiminnastaan. Yleisen kuljettajan ammattitaidon lisäksi kuljetusyritykset arvostaisivat ja uskoisivat jatkokoulutuksien parantavan yrityksensä toimintaa, jos koulutuksissa koulutettaisiin kuljettajille myös kuljetustoiminnan ulkopuolisia asioita, esimerkiksi yritystaloutta ja asiakaspalvelutaitoja. (ks. taulukko 9)

Taulukko 9. Kysymys 26 - vastauksien yhteenveto

26. Minkälaisia kehitystarpeita yrityksenne kuljettajilla on? Asioita joita voitaisiin kouluttaa ja kehittää ammattipätevyden jatkokoulutuksissa. Valitkaa vähintään 1 kehityskohde

Vastaajien määrä: 177, valittujen vastausten lukumäärä: 554

	n	Prosentti
Taloudellinen ajotyyl	95	53,67%
Kuljetuskaluston tuntemus	88	49,72%
Kuljetuksien turvallisuusasiat	60	33,9%
Asiakaspalvelutaito	67	37,85%
Kielitaito	29	16,38%
Yleinen kuljettajan ammattitaito	58	32,77%
Ymmärrys kuljetuksen roolista toimitusketjuissa	59	33,33%
Yritystalous	70	39,55%
Kuljetuksien kilpailuttaminen	21	11,86%
Jotain muuta?	7	3,95%

Taulukosta 9 nähdään mitä asioita vastaajat eli kuljetusyrietykset ovat arvostaneet, kun on kysytty kuljettajien kehitystarpeita, asioita joita voidaan kouluttaa ammattipätevyden jatkokoulutuksissa. Vastaajat ovat voineet valita useamman vaihtoehdon. Kyselyn avoimista vastauksista nostetaan esiin muutama aiheeseen liittyvä vastaus;

- *Oman kuljetusalan erikoiskoulutus, meillä erikoiskuljetukset. (Anonyymi vastaaja)*

- *Kuljetusliikkeen/kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet. (Anonyymi vastaaja)*

Kuljetusliikkeen ja kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet ovat erinomainen vaihtoehto ammattipätevyden jatkokoulutuksen sisällölle. Kuljetusalalla ja kuljetuksissa rahdin kuljettajalla on iso vastuu, joten tietoisuutta omista ja muiden oikeuksista sekä velvollisuuksista voidaan aina kehittää eteenpäin. Suurilla kuljetusyrietyksillä voi olla omat lakimiehet, mutta pienillä ja pk-yrietyksillä resurssit eivät välttämättä riitä oman lakimiehen palkkaamiseen, jolloin tietoisuus pitää olla omalla henkilöstöllä.

Kyselytutkimuksessa kerättiin kuljetusyrietyksiltä aiheita, mitkä ovat yrietyksille tärkeitä tulevaisuudessa, kun heidän kuljettajat suorittavat jatkokoulutuksia. Vastaajien täytyi

valita itselleen kolme tärkeintä aihetta koskien koulutuksien tavoitteita ja vaikutuksia kuljetusyrityksien tai kuljettajien toiminnassa.

Taulukko 10. Kysymys 28 - vastauksien yhteenveto

28. Mitkä seuraavista aiheista ovat yrityksellenne tärkeitä tulevaisuudessa, kun kuljettajat suorittavat jatkokoulutuksia? Valitse vaihtoehtoista kolme yrityksellenne tärkeintä aihetta.

Vastaajien määrä: 177, valittujen vastausten lukumäärä: 531

	n	Prosentti
Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen strategian toteutumista.	8	4,52%
Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen arvojen toteutumista.	17	9,6%
Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen taloudellista tulosta.	90	50,85%
Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen ympäristötavoitetta.	17	9,6%
Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien työssä viihtymistä.	67	37,85%
Koulutuksella pyritään pidentämään kuljettajien työuraa.	27	15,25%
Koulutuksella pyritään vähentämään sairaspöissaoloja.	33	18,64%
Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien työturvallisuutta.	79	44,63%
Koulutuksella pyritään parantamaan kuljetusturvallisuutta.	58	32,77%
Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien asiakaspalvelutaitoja.	31	17,51%
Koulutuksella pyritään parantamaan kuljetuskaluston oikeaa käyttöä.	70	39,55%
Koulutuksella sitoutetaan kuljettajat työskentelemään meidän yrityksessä.	34	19,21%

Taulukosta 10 nähdään mitä asioita kuljetusyritykset pitävät tärkeinä tulevaisuudessa, kun kuljettajat suorittavat ammattipätevyyden jatkokoulutuksia. Vastauksien jakautuminen laajasti kertoo, että kuljetusyrityksillä on erilaisia arvostuksen ja kehityksen kohteita.

Kun vedetään kysymyksiä 26 ja 28 vastaukset yhteen ja kerätään eniten kannatusta saaneet asiat yhteen, saadaan lista kriittisimmistä asioista, joita kuljetusyritykset toivovat ammattipätevyyden jatkokoulutuksien sisältävän jatkossa.

- 1) Kuljetuskaluston oikeanlainen käyttö
- 2) Kuljetuksien yleinen turvallisuus ja taloudellinen ajotapa
- 3) Kuljettajien työssä viihtyminen
- 4) Kuljettajien ammattitaitojen laajentaminen
 - a. Yritystalous
 - b. Asiakaspalvelutaidot
 - c. Ymmärrys roolista toimitusketjussa
- 5) Kuljetusyrityksen omaan toimintaa räätälöityjä koulutuksia

Kaikkien viiden esiin nostetun asian kollektiivinen lopputulema on kuljetusyrityksen taloudellisen tuloksen parantuminen. Kuljetustoiminta tähtää lähtökohtaisesti aina

positiiviseen liiketoimintaan ja tulokseen. Kyselytutkimukseen vastanneista kuljetusyrityksistä osa selvästi tiedostaa, että oikein toteutettuna ammattipätevyyden jatkokoulutukset voivat olla yksi keino parantaa yrityksen taloudellisesta tulosta. Yllä mainitut viisi asiaa ovat kriittisimmät ja eniten esiin nousseet aiheet ammattipätevyyden jatkokoulutuksien tulevaisuutta miettiessä.

Jatkokoulutuksien oikeanlaisella toteutuksella voidaan tukea ja kehittää kuljetusyritysten toimintaa, jos koulutuksien sisältö vastaa tarpeeksi kuljetusyritysten tarpeita. Yllä esiin nostetut viisi kohtaa ovat lähtökohta koulutuksien sisällöille, jotka vastaavat kuljetusyrityksien tarpeita.

6 Johtopäätökset

6.1 Kehitysehdotukset

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien tulevaisuuden toteuttamiselle on muodostunut seuraavat kehitysideat aineistoanalyysin tuloksena:

- Jatkokoulutuksien sisällöt tulee räätälöidä kuljetusyrityksien tarpeita vastaaviksi.
 - Koulutuskeskukset räätälöivät sisällöt.
 - Kuljetusyritykset tilaavat itse heille modifioidut koulutukset.
- Koulutuskeskuksien ja koulutuksien tasoa tulee arvioida.
- Kouluttajien pedagogisia taitoja ja substanssitaitoja tulee kehittää.
- Jatkokoulutuksien suoritusvaatimuksia tulee säädellä tiukemmin viranomaisen toimesta.

Näiden neljän kehitysidean avulla ammattipätevyyden jatkokoulutuksien toteutus tulevaisuudessa kehittäisi kuljetusyritysten liiketoimintaa. Kehitysideoiden avulla myös kohdassa 5.2 mainitut kuljetusyrityksille kriittiset aiheet jatkokoulutusten sisällöstä saataisiin vietyä käytäntöön ja tällöin kuljetusyritysten liiketoiminta kehittyisi entisestään.

6.2 Jatkokoulutuksien sisällön räätälöiminen

Jatkokoulutuksien sisällön räätälöiminen kuljetusyrityksien tarpeita vastaaviksi vaatii muutoksia koulutuskeskuksilta ja kuljetusyrityksiltä. Räätälöityjen jatkokoulutuksien järjestämiseen on kaksi mahdollisuutta.

Ensimmäinen on, että kuljetusyritykset tilaavat koulutuskeskuksen pitämään heille haluamansa jatkokoulutuksen. Yritykset voivat räätälöidä tällöin koulutuksen omien tarpeidensa mukaan, esimerkiksi erikoiskuljetuksia suorittava yritys voi tilata erikoiskuljetukseen liittyvän kuljetuksen tai yritys voi tilata koulutuskeskuksen pitämään heidän kuljettajilleen teoreettista opetusta yritystaloudesta ja asiakaspalvelutaidoista. Räätälöidylle koulutukselle pitää hakea koulutusohjelman hyväksyntä liikenne- ja viestintävirastosta, hyväksynnän yhtenä edellytyksenä on koulutuksen kouluttajan ammatillinen ja pedagoginen pätevyys.

Toinen vaihtoehto on koulutuskeskuksien koulutuksien tarjonnan syventäminen yhteistyössä kuljetusyrityksien kanssa. Koulutuskeskukset laajentaisivat omien koulutuksien tarjontaa vastaamaan kuljetusyrityksien tarpeita. Kuljetusyrityksillä on selkeitä näkemyksiä, minkälaisia koulutuksia he haluaisivat kuljettajiensa suorittavan, kuten tässä tutkimuksessa on jo aiemmin Tulokset –kohdassa selvinnyt.

Koulutuskeskuksilta tämä vaatii mahdollisesti resurssien lisäämistä, mutta muutoksen tuloksen olisi koulutustulojen kasvaminen ja motivoituneemmat koulutettavat. Kuten ADR –kouluttajien yhteistyöpäivässä 3.10.2019 kävi ilmi, kouluttajien mielestä niin ADR kuin ammattipätevyyden jatkokoulutuskursseilla on erittäin puutteellisella motivaatiolla osallistuvia henkilöitä. Kuljettajien ja kuljetusyrityksien motivaatio jatkokoulutuksia kohtaan kasvaisi varmasti, jos koulutuksien sisältö olisi uudenlaista ja oikeasti kehittävä. Koulutuksesta saaduilla opeilla kuljettaja voisi konkreettisesti kehittää omaa ammatillista toimintaansa ja samalla koko kuljetusyrityksen liiketoimintaa.

Kyselytutkimuksen kehitystarpeiden avoimista vastauksista löytyi seuraavat kommentit:

- Koulutuksen sisältö tulee suunnata sellaisiin asioihin, jotka auttavat kuljettajaa työssään - - (Anonyymi vastaaja)

- Markkinoilla koulutustarjonta nojaa aivan liikaa ammattipätevyyspäivien suorittamiseen, ei niinkään koulutuksen sisältöön. (Anonyymi vastaaja)

Nämä kommentit kuvaavat hyvin, miksi jatkokoulutuksien räätälöimiselle on tarvetta.

Kahdella erilaisella räätälöintikonseptilla mahdollistettaisiin kaikille kuljetusyrityksille heidän tarpeitaan vastaavat jatkokoulutukset, riippumatta siitä, millaisia heidän resurssinsa ovat.

Lait ja direktiivit, jotka vahvasti säätelevät ammattipätevyyskoulutuksia, eivät ole ristiriidassa tämän räätälöinti konseptin kanssa. Räätälöidyille koulutusohjelmille pitää vain hakea koulutusohjelman hyväksyntä ja varmistua sitä hakiessa, että kouluttajalla on kouluttamiseen riittävä osaaminen.

Tietynlaiset räätälöidyt jatkokoulutukset soveltuvat myös erinomaisesti verkko-opetuksella toteutettavaksi. Esimerkiksi yritystalous on aiheena sellainen, jonka esimerkiksi pystyisivät ammattikoulut ja ammattikorkeakoulut järjestämään ilman suurempia panostuksia. Kyseisillä tahoilla resurssit verkko-opetuksien järjestämiseen ovat varmasti vaadittavalla tasolla kuten myös opettajahenkilöstön ammattitaito. Yritystalouden suorittaminen verkko-opetuksena olisi hyvä konsepti myös oppimisen tason varmistamiseksi. Verkko-opetuksessa pitää suorittaa jokaista 45 minuuttia kohden vähintään yksi tehtävä, joten tällä tavalla tulisi varmistettua, että kuljettajat laskisivat oikeasti yritystalouden laskuja jatkokoulutuksen läpäisemiseksi.

6.3 Koulutuskeskuksien ja koulutuksien tason arvioiminen

6.3.1 Valvonnan tiukentaminen

Tutkimustuloksista kävi ilmi, että koulutuskeskuksien ja koulutuksien toiminnan taso ei ole kuljetusyrityksien mielestä riittävän korkealla tasolla. Alla olevaan listaan on koottu kyselytutkimuksen avoimien kysymyksien vastauksia aiheeseen liittyen. Vastauksia on tiivistetty ja selkeytetty, viestin merkitystä muuttamatta.

- Koulutuksien järjestämistä pitäisi tarkemmin valvoa ja ohjeistaa.
- Koulutusyhtiöt ja niiden tarjoamat koulutukset pitäisi pystyä jollakin tavalla arvioimaan ja pisteyttämään
- Yleisesti koulutus on hyvä asia, nykyisten koulutusten hyötysuhde on huono
- Pitäisi olla pätevät kouluttajat ja mielenkiintoiset aiheet
- Yksikään kurssi, johon olen osallistunut ei ole parantanut ammattitaitoani, koska opettajat eivät ole olleet ammattitaitoisia
- Kouluttajien taidot ja osaaminen tarkempaan syyniin. Nyt osa kouluttajista ei ymmärrä asioita, joita kouluttavat
- Kurssit keinotekoisia ja eniten harmittaa kurssien läpipääsy. Esim. kielitaidottomat läpäisevät kurssit, vaikka eivät ymmärtäisi kurssilla koulutettavia asioita.

Näistä vastauksista voidaan päätellä, että koulutuksiin osallistuvat henkilöt ja kuljetusyritykset eivät jaa suurta luottamusta jatkokoulutuksien koulutuksen tasoa kohtaan. Motivaation puutteeseen ja negatiiviseen suhtautumiseen ammattipätevyys jatkokoulutuksiin vaikuttaa epäilemättä koulutuksien ja kouluttajien taso.

Viranomaisen näkökulmasta katsottuna koulutuksien taso ei voi olla puutteellinen, ellei joku riko lakia. Koulutuskeskuksien ja kouluttajien pitää täyttää valtioneuvoston asetuksen (A 434/2018, 10 §) määrittämät niin substanssiosaamisen ja pedagogisten taitojen vaatimukset. Ammattipätevyys jatkokoulutuksien koulutusohjelmat hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto, ja jatkokoulutuksien valvontaa suorittaa Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä Ajovarma Oy:n kuljettajatutkimuksen vastaanottajien kanssa, kuten tutkimuksen teoriaosuudessa on esitelty. Valvontaa tapahtuu suunnitellusti ja säännöllisesti.

Viranomaisen näkökulmasta lakia siis toteutetaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä ja lakia tieliikenteen palveluista, herää kysymys: Missä tapahtuu virheitä?

Johtopäätökseksi syntyy koulutuksien valvonnan suuntaaminen oikeisiin asioihin. Tällä hetkellä kuljettajatutkinnon vastaanottajat, jotka pääsääntöisesti suorittavat jatkokoulutuksiin kohdistuvaa valvontaa, keskittyvät vain seuraamaan koulutuksen käytännön asioiden oikeellisuutta. Onko ilmoituskoulutuksesta vastannut todellisuutta ja toteutuuko koulutusohjelman läpivienti oikein sekä millaisia opetusmateriaaleja on käytössä. Tällä hetkellä koulutuksien valvonnalla ei voida todistetusti varmistua, että koulutuksessa koulutettavat sisäistäisivät opetuksen aiheita tai että he oppisivat uusia asioita. Koulutuksia valvovien henkilöiden ei tarvitse olla ammattipätevyyden tai koulutuksen sisällön asiantuntijoita, he vain toteavat onko koulutus järjestetty oikein, alkaako koulutus ajallaan, onko koulutustila hyvä, kuinka monta koulutettavaa on läsnä, onko koulutus aktivoivaa ja onko koulutukseen sisällytetty käytännön koulutusta, jos koulutusohjelmaan on näin merkitty.

Toinen johtopäätös on, että koulutuksien valvonta on löysää ja epärelevanttia, jos kysytään kuljetusyritysten mielipidettä. Totta kai käytännön järjestelyiden tulee olla vaaditulla tasolla, mutta se ei takaa kuljetusyrityksille ja kuljettajille laadukasta opetusta ja oikeanlaista opetuksen sisältöä. Valvontaa suorittavalta henkilöltä ei tällä hetkellä vaadita keskittymistä opetuksen kannalta relevantteihin asioihin.

Koulutuksien valvontaa ohjeistaa Liikenne- ja viestintävirasto lakipykälien mukaan. Valvovana viranomaisena Liikenne- ja viestintäviraston pitäisi pystyä kohdistamaan koulutuksien valvonta sellaisiin asioihin kuten, kouluttajan suoriutuminen opetustilanteessa, koulutettavien henkilöiden oppimisen tason varmentaminen ja tarpeeksi tasokkaan koulutusohjelman läpivieminen. Näillä kolmella asialla viranomainen hienon pakottaisi koulutuskeskuksia muuttamaan toimintaansa kouluttajien paremman ammattitaidon ylläpitämisellä, koulutustilaisuuksiin panostamisella sekä parempien koulutusohjelmien toteuttamisella.

Liikenne- ja viestintävirasto kykenisi hallinnoivana viranomaisena kitkemään puutteelliset ja löysät jatkokoulutuksien koulutusohjelmat pois toiminnasta. Yhteistyössä kuljetusyrityksien kanssa koulutusohjelmien hyväksymiskriteerit voitaisiin räätälöidä tiukemmiksi samalla ohjaten koulutusohjelmien sisältöä monipuolisemmaksi, jolloin koulutusohjelmien tarjontaan tulisi laajuutta ja täten koulutukset olisivat suuremmalla todennäköisyydellä kuljetusyritysten tarpeita vastaavia. Tällä tavalla muutettaisiin koulutusmarkkinoiden lepsua tilannetta, missä kuljetusyritysten mukaan rahastaminen on ensisijainen asia ja koulutuksien laatu toissijainen. Euroopan parlamentin ja neuvoston antamaa direktiiviä 2003/59/EY, ei ole annettu sen takia, että koulutuskeskusten liiketoiminta kasvaisi. Direktiivi ja sen pohjalta annetun lain kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä tarkoitus on parantaa kuljetuksien turvallisuutta ja kehittää kuljetusalaa. Tälläkin hetkellä koulutusohjelmien pitää olla direktiivin 2003/59/EY liitteen 1 oppiaineiden luettelon mukainen, mutta tämä ei ole taie kuljetusyrityksiä hyvin palvelevalle koulutukselle, kuten tämä tutkimus on osoittanut. Suomen on mahdollista tehdä Euroopan parlamentin ja neuvoston antamiin direktiiveihin kansallisen tason tiukennuksia, joten direktiivien näkökulmasta on mahdollista tiukentaa koulutusohjelmien hyväksymisseulaa.

6.3.2 Jatkuvan arvioimisen malli

Tiukennetun valvonnan tueksi tulisi rakentaa jatkuvan arvioinnin malli ammattipätevyyden jatkokoulutuksiin. Kohdassa 6.3.1 mainittiin, että Suomella on oikeus asettaa kansallisella tasolla tiukennettuja vaatimuksia koulutuskeskuksille. Jatkuvan arvioinnin malli mahdollistaisi koulutuksien ja kouluttajien tason säännöllisen seuraamisen ja koulutuskeskuksille voitaisiin asettaa vaatimustaso koulutuksien arvosanoille.

Jatkuvan arvioinnin malli koostuu kahdesta tekijästä. Koulutuskeskukset ja kouluttajat veloitettaisiin keräämään jokaisesta koulutuksesta palaute. Hyväksytty ja myönnetty koulutuslupa edellyttäisi koulutusluvan saaneelta taholta keräämään palautteen jokaisesta koulutuksesta. Palaute kerättäisiin koulutuksen päätteeksi koulutukseen osallistuneilta. Palautekysely toteutettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston antamalla sähköisellä kyselykaavakkeella, missä olisi 10 kysymystä koulutuksen sisällöstä

ja koulutuksen taso arvioitaisiin kyselyssä asteikolla 0-5 (ks. Liite 2). Kyselyn 10 kysymyksen vastauksista laskettaisiin yleinen keskiarvo eli yksittäisen palautteen arvona koulutukselle. Koulutuksen palaute rekisteröityisi välittömästi Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmään. Sähköisessä järjestelmässä muodostettaisiin palautteiden pohjalta kouluttavalle taholle arvona eli keskiarvo palautekyselyn vastauksista. Koulutuskeskusten arvosanan muodostumiseen vaikuttaisi siis järjestettyjen ammattipätevyys jatkokoulutuksien määrä ja koulutuksista saatu palaute, jonka pohjalta järjestelmä laskee koulutuskeskukselle yleisen arvosanan.

Jatkuvan arvioinnin malliin rakennetaan kaksi mittaria koulutuskeskusten arvosanoille. Arvosanat muodostuisivat asteikolla 0-5, missä viisi (5) on täydellinen arvona. Arvosanojen ensimmäinen mittari olisi vähimmäistaso 2,0, mihin pitäisi ylittää, jotta koulutusluvut pysyisivät voimassa. Jos koulutuskeskuksen yleinen arvona tippuu alle kahden (2,0) niin koulutuskeskus joutuisi tiukemman tarkastelun alle viranomaisen toimesta. Koulutuskeskukselle annettaisiin määräaika, mihin mennessä koulutuskeskuksen arvosanan tulisi nousta vähintään tasolle 2,0 tai suuremmaksi. Jos määräajan täytyessä koulutuskeskuksen arvona olisi edelleen alle 2,0 olisi Liikenne- ja viestintävirasto velvollinen mitätöimään koulutuskeskuksen koulutusluvan määräajaksi.

Toinen mittari jatkuvan arvioinnin malliin olisi arvona 4,0. Mikäli koulutuskeskuksen arvona olisi 4,0 tai korkeampi, annettaisiin koulutuskeskukselle Liikenne- ja viestintäviraston toimesta Laadukas Koulutuskeskus –merkintä. Tämä merkintä olisi julkinen ja koulutuskeskus voisi mainostaa ammattipätevyys jatkokoulutuksiaan tällä Laadukas Koulutuskeskus –merkinnällä. Laadukas Koulutuskeskus –merkinnän säilyttäminen vaatisi vähintään 4,0 arvosanan ylläpitämistä koulutuskeskukselta. Jatkuvan arvioinnin malliin rakennettu yksinkertainen sähköinen järjestelmä seuraisi jatkuvasti koulutuskeskusten arvosanojen kehittymistä. Laadukas Koulutuskeskus –merkintä olisi laadun tae myös kuljetusyrityksille.

Jatkuvan arvioinnin malli toimisi koulutuskeskuksille hyvänä pohjana oman toiminnan arvioimiselle, koulutuskeskukset saisivat jokaisesta koulutuksestaan palautteen

ja voisivat palautteiden pohjalta kehittää toimintaa. Palautteen antamisella koulutukseen osallistuvat kuljettajat ja kuljetusyrietykset voisivat antaa aina rehellisen mielipiteen koulutuksen tasosta. Jatkuvan arvioinnin malli antaisi kuljettajille ja kuljetusyrietyksille varmuuden siitä, että palautteella on oikeasti vaikutusta ja se huomioidaan. Jatkuvan arvioinnin malli antaisi myös varmuutta kuljetusyrietyksille jatkokoulutuksien suorittamista varten, he tietäisivät, että koulutuskeskuksien toimintaa arvioidaan ja heikko tasoimmat koulutuskeskukset kitkekään kentältä pois. Arviointi malli kitkisi viranomaisen ohjaamana huonot kouluttaja tahot pois toiminnasta ja pakottaisi koulutuskeskuksia olemaan myös kriittisiä omaa toimintaansa kohtaan.

6.4 Kouluttajien pedagogisten taitojen ja substanssitaitojen parantaminen

Kouluttajien pedagogisia taitoja ja substanssiosaamista voidaan kehittää jo koulutuksen valvonnan oikeanlaisella kohdistamisella, kuten kohdassa 6.2 todettiin. Valvonta ei itsessään riitä kouluttajien taitotason kohottamiselle uudelle tasolle. Myös Jatkuvan arvioimisen malli toimisi keinona kehittää kouluttajien taitoja. Jatkuvan arvioimisen malli antaisi kouluttajille tiedon, mitä osa-alueita heidän tulisi kehittää, jotta koulutuksen taso olisi riittävä.

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien pedagogisuus, etenkin aikuispedagogia on mielenkiintoinen näkökulma. Kouluttajilta vaaditaan opetustehtävän edellyttämät didaktiset ja pedagogiset tiedot sekä riittävä alan tuntemus. Onko tämä kuitenkaan tae laadukkaalle koulutukselle? Ei ainakaan kyselytutkimuksen perusteella.

Kuten tutkimuksen teoriaosuudessa kerrottiin aikuispedagogia ja aikuisdidaktiikka ovat syviä ja moniulotteisia kasvatustieteen aloja. Pedagogiikkaan perehdyttäessä esiin nousi johtopäätös, että pedagogiset taidot eivät ole suoraan verrannollisia laadukkaaseen opetukseen. Didaktiikan perusteista kävi ilmi, että myös pedagogisten taitojen hallitseminen ja kouluttajana toiminen on jatkuvaa kehitystä vaativaa toimintaa. Pedagogiikan tiedot antavat vain valmiudet laadukkaaseen koulutustoiminnan toteuttamiseen. Valmiuksien jälkeen kouluttajan on pidettävä itseohjautuvasti omasta suoritustasostaan kiinni ja pystyttävä myös siinä kehittymään.

Valitettavasti Liikenne- ja viestintävirasto eikä sen enempää Euroopan parlamentti voi vaikuttaa asiaan merkittävästi. Nykyiset vaatimukset opetushenkilöstön ammattitasosta ovat korkealla tasolla ja eikä kouluttajien ammattitaitoa voi kyseenalaistaa, mikäli kouluttaja on käynyt tarvittavan koulutuksen toteuttaakseen opetustyötä.

Koulutuksien ja kouluttajien valvonnan tiukentamisella ja kohdentamisella voidaan vaikuttaa kouluttajien itseohjautuvaan kehitykseen. Valvonnan tiukentamisella voidaan myös varmistaa, että koulutukset olisivat vaadittavalla tasolla. Kouluttajatkin ovat vain ihmisiä, joten jos koulutukseen osallistuvat kuljettajat ovat huonosti motivoituneita ja kouluttaja kouluttaa neljättä päivää perä jälkeen samaa koulutusta, on tiedostettava inhimillinen fakta, että koulutuksen taso ei välttämättä ole aina paras mahdollinen.

Koulutuksien taso, kouluttajien ammattitaito ja koulutusohjelmien laadukkuus kulkevat kaikki käsi kädessä. Laadukkaammilla koulutusohjelmilla nostetaan koulutettavien motivaatiota koulutuksia kohtaan, mielenkiintoisemmat ja monipuolisemmat koulutusohjelmat voivat innostaa itse kouluttajankin panostamaan omaan toimintaa ja tämän seurauksena itse koulutuksen taso nousee. Tähän kun lisätään tiukennettua valvontaa ja jatkuvan arvioimisen mallin, niin edellä mainittujen toimintojen taso nousee entisestään ja meillä on käsissämme yksi tulevaisuuden suuntaus ammattipätevyyden jatkokoulutuksille.

6.5 Jatkokoulutuksien suoritusvaatimusten tarkempi säätely

Tutkimustulosten analyysiin perustuen jatkokoulutuksien suorituksen tarkemmilla vaatimuksilla voitaisiin kehittää ja lisätä kuljetusyrityksien kykyä hyödyntää ammattipätevyyden jatkokoulutuksia omassa liiketoiminnassaan. Nykyisellään kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyyden uusiminen tapahtuu viiden vuoden sykleissä, jonka aikana pitää suorittaa jatkokoulutusta 35 tuntia. Opetusta on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa eli yhteensä viisi seitsemän tunnin jatkokoulutuspäivää. 35 tunnin jatkokoulutuksen on sisällettävä vähintään seitsemän tuntia ennakoivan ajon opetusta, kuten tutkimuksen teoriaosuudessa on tarkemmin kerrottu.

Ainoa suoritusvaatimus jatkokoulutuksien sisällöstä on tällä hetkellä siis yhden jatkokoulutuspäivän verran ennakoivan ajon koulutusta. Loput neljä jatkokoulutuspäivää voivat olla teoreettisesti täysin identtisiä koulutuksia. Tutkimuksesta on havaittu, että joidenkin kuljettajien toimesta asia ei ole jäänyt vain teoreettiselle tasolle.

Valitettavasti kyselytutkimuksen vastauksista kävi ilmi, että nykyinen tilanne, missä osa kuljetusyryksistä näkee jatkokoulutukset vain rasitteena ja pakollisena asiana, on johtanut seuraavaan skenaarioon. Suurin osa kuljetusyryksistä maksaa kuljettajiansa ammattipätevyyden jatkokoulutukset. Koska kuljettaja voi periaatteessa vaihtaa työnantajaa, milloin vain, ottaa kuljetusyrittäjä aina pienen riskin maksaessaan kuljettajien jatkokoulutukset, sillä koulutukset ovat kuljettajakohtaisia. Ja koetaan, että kuljettajien jatkokoulutuksista ole yritykselle mitään konkreettista hyötyä. Tästä seuraa se, että kuljetusyrittäjät laittavat kuljettajansa vasta viimeisillä mahdollisilla hetkillä jatkokoulutuskursseille, hetkillä kun on pakko uudistaa kuljettajan ammattipätevyys, jotta hän voi jatkaa työntekoa. Ja kun ammattipätevyyden jatkokoulutuksia aloitetaan suorittamaan muutamien viikkojen varoitusajalla, on yksinkertaisesti mentävä niille jatkokoulutuskursseille mitä on tarjolla. Valinnanvaraa ei välttämättä ole paljon, joten kuljettaja saattaa istua neljä päivää peräkkäin samalla ensiapu –kurssilla saadakseen uusittua oman ammattipätevyytensä.

Yllä mainittu skenaario ei todennäköisesti ole tullut ammattipätevyyden lakien ja asetusten tekijöillä mieleen kymmenisen vuotta sitten. Tutkimustulokset ovat osoittaneet, että ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne on valitettavasti sellainen, missä tämä skenaario on todellisuutta. Suomella on mahdollisuus säätää kansallisesti tiukempia lakeja ja asetuksia koskemaan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen sisällön vaatimuksia, sillä tätä ei Euroopan parlamentin direktiivit kiellä.

Tulevaisuudessa ammattipätevyyden jatkokoulutuksien tilanne tuskin parantuu itsensä. Tutkimuksen tulokset ovat osoittaneet, että negatiivista suhtautumista on liikaa ammattipätevyyttä kohden. Yksi ratkaisu asiaan on tiukentaa jatkokoulutuksen sisältöjen vaatimuksia. Kyselytutkimuksen vastauksista käy ilmi, että osa vastaajista toivoi pakollisten jatkokoulutuskurssien lisäämistä ennakoivan ajon rinnalle.

Kuten kuviossa 8 oleva sektoridiagrammi osoittaa, kuljetusyritykset ovat tyytyväisiä jatkokoulutuksen nykyiseen määrävaatimukseen. 35 tunnin jatkokoulutusvaatimus mikä on jaettu yleensä viiteen seitsemän tunnin jatkokoulutuspäivään. Kuvion 7 sektoridiagrammista nähtiin, että kuljetusyrityksistä 55 % haluaisi tiukentaa jatkokoulutuksen sisällön kontrollointia.

Tutkimuksen johtopäätös on kuorma-auton ammattipätevyyden jatkokoulutuksen sisältövaatimuksien tiukentaminen. Koulutuksen määrällä ei ole vaikutusta, jos koulutuksen sisältö ei ole tarpeeksi laadukasta ja monipuolista. Saman koulutuksen läpikäyminen useampaan kertaan ei ole laadukasta kouluttautumista.

Tällä hetkellä voimassa oleva laki kuorma- ja linja-auton ammattipätevyydestä ei ole ajantasainen kuljetusyrityksien ja jatkokoulutuksen käytännön toteutuksen kanssa. Asettamalla jatkokoulutuksen sisällölle tiukemmat vaatimukset ohjattaisiin kuljetusyrityksiä ja kuljettajia suorittamaan heidän toimintaansa paremmin kehittäviä jatkokoulutuksia. Toisin sanoen koulutuskeskukset sekä kuljetusyritykset tulisi ohjata oikeille raiteille, jotta ajan kanssa molemmat osapuolet huomaisivat hyödyt omassa toiminnassaan. Tämä saattaisi johtaa kokonaisvaltaisesti kuljetusyritysten asenteiden muuttumiseen ammattipätevyyttä ja ammattipätevyyden jatkokoulutuksia kohtaan.

Muutosvastarintaa esiintyisi varmasti. Mutta myös kiitosta tiukentuvista otteista olisi odotettavissa viranomaisille, sillä yli puolet kuljetusyrityksistä ovat tiukentuvan muutoksen kannalla. Kuljetusalan turvallisuuden parantaminen ja kuljetusalan kehittäminen ovat Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen sisältövaatimuksia tiukentamalla virasto parantaisi kuljetusalaa kokonaisvaltaisesti.

7 Pohdinta

Toimeksiantajan Liikenne- ja viestintäviraston toimeksiannon ja sen myötä muodostuneet tutkimuksen tavoitteet voidaan jakaa kahteen päätavoitteeseen. Selvittää,

mikä on ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne kuljetusyrityksien mielestä ja muodostaa kehitysideat ammattipätevyyden jatkokoulutuksien tulevaisuudelle. Kehitysideoiden tarkoituksena on mahdollistaa kuljetusyrityksien parempi jatkokoulutuksien hyödyntäminen omassa liiketoiminnassa.

Tutkimuksen tuloksina saavutettiin useita hyviä havaintoja jatkokoulutuksien nykytilanteesta. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksien nykytilanne voidaan jakaa kahteen osaan. Nykytilanteen toinen puoli on jatkokoulutuksien näkeminen rasitteena ja pakollisena rahastuksena kuljetusyrityksiltä. Näiden asenteiden takana seisovat kuljetusyritykset eivät näe ammattipätevyyden jatkokoulutuksia hyödyllisinä, vaan kokevat jatkokoulutuksien aiheuttavan vain hallaa heidän liiketoiminnalleen. Toinen puoli nykytilanteesta on järjestäen isommilla resursseilla varustettujen kuljetusyrityksien näkemys tilanteesta. He ymmärtävät ja tiedostavat syyt ammattipätevyyden vaatimuksen olemassaololle. Kyseiset kuljetusyritykset tietävät, että menestyminen kuljetusalalla vaatii kehittymistä ja tähän tarkoitukseen ammattipätevyyden jatkokoulutukset olisivat hyvä sabluuna. Valitettavasti nykymuotoiset jatkokoulutukset eivät tarjoa kuljettajille tai kuljetusyrityksille hyötyjä tai toiminnan kehitystä. Yhteinen mielipide molempien näkemysten edustajilta oli, että nykymuotoiset jatkokoulutukset eivät toimi ja täytyä tehtävänsä.

Tutkimuksen toista päätavoitetta lähdettiin rakentamaan nykytilanteen pohjalta tehtyihin havaintoihin. Johtopäätökset koostettiin kehitysideoiksi tulevaisuudelle.

- Jatkokoulutuksien sisällöt tulee räätälöidä kuljetusyrityksien tarpeita vastaaviksi.
 - Koulutuskeskukset räätälöivät sisällöt.
 - Kuljetusyritykset tilaavat itse heille modifioidut koulutukset.
- Koulutuskeskusten ja koulutuksien tasoa tulee arvioida.
- Kouluttajien pedagogisia taitoja ja substanssitaitoja tulee kehittää.
- Jatkokoulutuksien suoritusvaatimuksia tulee säädellä tiukemmin viranomaisen toimesta.

Jatkokoulutuksien sisällön oikeanlaisella räätälöimisellä kuljetusyrityksien tarpeita vastaaviksi saavutettaisiin kuljetusyrityksissä jatkokoulutuksien vaikutuksesta suuria hyötyjä. Räätälöimällä jatkokoulutuksien sisältöä oikeanlaiseksi, varmistetaan myös koulutuskeskusten ja koulutuksien tason nouseminen paremmaksi. Koulutuksiin

osallistuva henkilöstö on paremmin motivoitunut koulutuksiin, koska koulutuksesta voi saada konkreettista oppia. Motivoituneet koulutettavat nostavat myös kouluttajien ja koulutuskeskusten motivaatiota koulutuksen järjestämistä kohtaan. Parempi yhteistyö koulutuskeskusten ja kuljetusyrietyksien välillä kaventaisi myös heidän välistä kuiluaan, jolloin molempien kyky hyödyntää jatkokoulutuksia paranee.

Johtopäätöksiin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston pitäisi parantaa jatkokoulutuksen valvontaa, kehittää jatkuvan arvioimisen malli koulutuskeskuksille ja säädellä tiukemmin jatkokoulutuksen suoritusvaatimuksia. Valvontaa tulisi keskittää koulutuksessa kouluttajien toimintaan ja oppilaiden oppimisen varmistamiseen. Mikäli koulutuskeskukset eivät täyttäisi jatkuvan arvioimisen mallin vähimmäistaso mittaria eli arvosanaa 2,0, heidän koulutusluvut voitaisiin mitätöidä. Tehokkaamman valvonnan ja jatkuvan arvioimisen mallin avulla parannetaan yleisesti koulutuksen tasoa, jos koulutuskeskukset pakotetaan olemaan jatkuvasti itsekriittisiä. Jatkokoulutuksen sisällön tiukemmalla säätelyllä pakotettaisiin koulutuskeskukset tarjoamaan laadukkaampia jatkokoulutuksia ja pakotettaisiin kuljettajat suorittamaan heidän toimintaa paremmin kehittäviä koulutuksia. Tämän seurauksena myös asenteet muuttuisivat ajan kuluessa, kun osapuolet tajuaisivat kehityksen olevan kaikille hyvä asia.

Tutkimuksessa onnistuttiin hyvässä aineiston keräämisessä. Kyselytutkimus toimi loistavana alustana laadukkaaseen ja laajaan materiaalin keräämiseen. Otannan ollessa $n=177$, saatiin vastauksiin laajuutta ja vastauksia tuli kaikenlaisilta kuljetusyrietyksiltä, pienistä isoihin ja vanhoista uusiin toimijoihin. Tutkimustulosten muodostamista pidän myös onnistuneena, nykytilanteen havainnoinnista muodostui laaja kuva nykytilanteesta. Johtopäätökset ja kehitysideat ovat realistisia ja erilaisia, mutta sitoutuvat kuitenkin toisiinsa jollain tasolla. Yhteinen lopputulema kehitysideoille tekee kehitysideoista toteutuskelpoisia ja aurinkoisen tulevaisuuden tarjoavia. Tutkimustulokset ovat realistisuudessaan täysin käyttökelpoisia, tietenkin säädösten ja määräyksiä tiukentaminen ei ole yhden yön aikana tapahtuva asia, mutta mahdollisuudet ovat olemassa.

Tutkimuksen teoriataustan muodostamisen kanssa oli ongelmia. Direktiivit, lait ja asetukset ovat todella sekava pelikenttä. Pykälien tulkitseminen vaatii jatkuvaa tarkkuutta ja lakitekstien tulkitseminen oikeanlaista silmää. Teoriatausta olisi voinut olla laajempi ja selkokielisempi. Lähteiden käyttö jäi tutkimuksessa aika vähäiseksi, niitä olisi pitänyt olla enemmän. Laaja tutkimusaineisto karsi erilaisten lähteiden käyttöä tutkimuksessa, kun keskityttiin vain suuren aineiston analysoimiseen.

Tutkimustulosten luotettavuus on arvioni mukaan hyvällä tasolla. Kyselytutkimuksen vastaukset ovat pääsääntöisesti erittäin rehellisiä ja jopa tunteella vastattuja, jolloin vastauksien luotettavuus on hyvällä tasolla. Harva valehtelee viranomaisen tekemään tutkimukseen, varsinkaan jos tutkimuksen tavoitteena on parantaa vastaajan liiketoimintaa.

Tutkimuksen aiheen rajaaminen onnistui tyydyttävällä tasolla. Tutkimusta tehdessä olisi ollut helppoa lähteä laajentamaan tutkimuksen aihetta. Jatkokoulutukset ja niiden toteutus ovat erittäin laaja alue, missä on sidonnaisuuksia useisiin eri tahoihin, mitkä vaikuttavat konkreettisesti ammattipätevyiden jatkokoulutuksiin. Näiden sidonnaisuuksien mukaan ottaminen olisi tehnyt tutkimuksesta liian laajan, vaikkakin niiden merkitys tutkimuksen tuloksille olisi varmasti ollut positiivinen.

Uusille tutkimuksille ammattipätevyiden jatkokoulutuksista on varmasti aihetta. Esi-merkiksi kansainvälisesti tehtävä ammattipätevyysien nykytilanteen tutkiminen, missä voitaisiin Euroopan laajuisesti vertailla maiden eroavaisuuksia ja haalia kehitysideoita muilta mailta. Kuljetusala on ylipäättänsä jatkuvan kehityksen partaalla, joten viranomaisen näkökulmasta kehityksessä pitää pysyä mukana ja mielellään vähän sitä edellä. Koen, että tämä opinnäytetyönä toteutettu tutkimus antaa toimeksiantajalle Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden reagoida muuttuvaan maailmaan ja kehittää kuljetusalaa.

Lähteet

A 434/2018. Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Annettu 7.6.2018. Viitattu 10.10.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180434>.

L 535/1998. Laki kuljettajatutkintotoiminnan järjestämisestä. Annettu 10.7.1998. Viitattu 15.11.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980535#P4>.

L 273/2007. Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Annettu 16.3.2007. Kumottu 1.7.2018. Viitattu 29.11.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070273>.

L 386/2011. Ajokorttilaki. Annettu 19.01.2013. Viim. muutos 01.11.2019. Viitattu 11.10.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386#L2P6>.

L 320/2017. Laki liikenteen palveluista. Annettu 24.05.2017. Viitattu 5.11.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320#O2L3P34-2>.

L 301/2018. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Annettu 04.05.2018. Viitattu 20.10.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180301#Pidp447278288>.

L 371/2019. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Annettu 29.3.2019. Viitattu 5.11.2019. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190371#Pidp446800160>.

Ammattipätevyyssoppikirja: Tavaraliikenne. 2013. Helsinki: Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL Kustannus oy.

Hallinnonala. 2019. Artikkelit Liikenne- ja viestintäministeriön sivustolla. Viitattu 18.10.2019. <https://www.lvm.fi/hallinnonala>.

Heikkinen, A. & Kallio, E. 2014. Aikuisten kasvu ja aktivointi. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Hiltunen, L., Keskinen, E., Kärmeniemi, P., Leskinen, T., Mönkkönen, P., Olkkonen, S., Salanne, I. 2006. Tiekuljetusten liikenneturvallisuuden, logistiikan, työolojen ja ammatin houkuttelevuuden väliset yhteydet – LOGHO-projekti. Tampere: Tampereen yliopistopaino.

ATJ: Ajoneuvotietojärjestelmä. 2019. Valtion hallinnon sisäinen tietojärjestelmä.

Kankainen, S. 2019. Mitä on elinikäinen oppiminen ja miksi se on tärkeää? Blogi –kirjoitus Helsingin Yliopiston sivustolla 15.10.2019. Viitattu 3.11.2019. <https://hyplus.helsinki.fi/mita-on-elinikainen-oppiminen-ja-miksi-se-on-tarkeaa/>.

Kuljettajan käsikirja. 2011. Helsinki: Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry.

Kysymystyytit. N.d. Artikkelikysymystyyteistä SurveyMonkeyn sivustolla. Viitattu 1.10.2019. <https://fi.surveymonkey.com/mp/survey-question-types/>.

Nylund, A. 2013. Matkailun keltainen kirja. Matkailuosaajat Suomi-kuvan lähettiläinä. Pro gradu –tutkielma. Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailututkimuksen koulutusohjelma. Viitattu 13.11.2019. <https://moodoffinland.fi/wordpress/wp-content/uploads/2017/10/Pro-gradu-Matkailututkimus-Anu-Nylund-incl-lausunto-2013.pdf>.

Pasanen, H. 2000. Oppimisen ohjauksen tarve ammatillisessa aikuiskoulutuksessa. Porvoo: PS-kustannus.

Salo, P. & Tuomisto, J. 2006. Edistävää ja viihdyttävää aikuiskasvatus. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print. Viitattu 28.10.2019. https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/94607/Edist%C3%A4v%C3%A4_ja_viihdytt%C3%A4v%C3%A4_aikuiskasvatus_2006.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Saaranen-Kauppinen, A & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Viitattu 28.10.2019. <https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>.

Traficom – Koulutuskeskuksen ja koulutusohjelman hyväksymiseen liittyvät ehdot, 2019. Liikenne- ja viestintäviraston kirjallinen ohjemääräys palveluntuottajalle. Viitattu 10.11.2019. Sisäinen materiaali.

Liitteet

Liite 1. Koulutuskeskuksen hyväksyminen (A 434/2018)

12 §

Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskeva hakemus ja jatkokoulutuksen koulutusohjelman hyväksyminen

Koulutuskeskuksen hyväksymistä koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämiseen lupaa haettaessa kopio liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 10 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta järjestämisluvasta tai 2 kohdassa tarkoitetusta autokoululuvasta taikka selvitys 3 kohdassa tarkoitetusta koulutuksen järjestäjästä;
- 2) pelkästään jatkokoulutukseen lupaa haettaessa kopio kauppa- tai yhdistysrekisteristä taikka yhtiöjärjestys tai sitä vastaava yhtiösopimus tai muun yhteisön säännöt sekä selvitys edellytyksistä hakemuksessa tarkoitetun koulutuksen järjestämiseen;
- 3) selvitys siitä, että koulutuskeskuksessa on opetuksesta vastaavan johtajan tehtävä sekä selvitys opetuksesta vastaavan johtajan kelpoisuudesta ja 10 §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttymisestä;
- 4) selvitys opettajien kelpoisuudesta ja 10 §:ssä säädettyjen vaatimusten täyttymisestä;
- 5) koulutusohjelma, josta ilmenevät opetussuunnitelma ja käytettävät opetusmenetelmät;
- 6) selvitys opetuksessa käytettävästä ajoneuvokannasta sekä muista opetusvälineistä ja niiden soveltuvuudesta säädettyyn koulutukseen;
- 7) selvitys koulutuksen järjestämispaikoista ja oppilasmääristä.

Jos perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämiseen oikeutettu hakee lupaa pelkästään jatkokoulutuksen antamiseen, hakemukseen on 1 momentin 2 kohdasta poiketen liitettävä mainitun momentin 1 kohdassa tarkoitettu selvitys.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hyväksyä myös eri hakemuksesta 1 momentin 5 kohdassa tarkoitetun jatkokoulutuksen koulutusohjelman. Hakijana voi olla muukin kuin koulutuskeskus tai sellaiseksi hakeva. Jatkokoulutusta annettaessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymää jatkokoulutuksen koulutusohjelmaa.

Koulutuskeskuksen ja 3 momentissa tarkoitetun koulutusohjelman hyväksymiseen voidaan liittää koulutuksen toteutusta koskevia ehtoja. Koulutusohjelman hyväksyminen on voimassa enintään viisi vuotta.

Koulutuskeskuksessa on ylläpidettävä luetteloa opettajista ja opetuksesta vastaavasta johtajasta.

Liite 3. Kyselytutkimus

Vastaa kyselyyn ja auta kehittämään kuljetusalaa ja ammattipätevyyskoulutuksia

Hei,

Olen Eetu Mattila ja suoritan Jyväskylän ammattikorkeakoulussa logistiikkain insinöörin opintoja. Työskentelen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa, työkuvaani kuuluvat ammattiliikenne ja ammattipätevyysasiat, mukaan lukien kehitystyö. Suoritan opinnäytetyötäni, minkä aiheena on Kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksien hyödyntäminen ja kehitystarpeet kuljetusyrityksissä.

Tämän kyselyn tarkoituksena on kerätä tietoa kuinka kuljetusyritykset suhtautuvat ammattipätevyyskoulutukseen ja kuinka ammattipätevyyden jatkokoulutuksia voidaan kehittää, jotta ne tukisi paremmin kuljetusyritysten liiketoimintaa. Jos et ole oikea henkilö vastaamaan, välitätkö viestin oikealle henkilölle, kiitos.

Vastaukset käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti.

Kyselyyn vastaaminen vie aikaa 5-10 minuuttia.

Tämä kysely on loistava tilaisuus kertoa rehelliset mielipiteet viranomaiselle ja auttaa meitä kehittämään kuljetusalaa.

Vastaa kyselyyn tästä

Kyselyn vastausaika päättyy 6.11.2019.

Lisätiedot osoitteesta eetu.mattila@traficom.fi

Kitos yhteistyöstä

Eetu Mattila
Jyväskylän Ammattikorkeakoulu
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Käyntiosoite Kumpulantie 9, 00520 Helsinki PL 320, 00059
TRAFICOM www.traficom.fi <<http://www.traficom.fi/>>

Osoitelähde: Asiakastieto

Kysely kuljetusyrityksille - Ammattipätevyyden jatkokoulutukset

1. Mikä on yrityksenne perustamisvuosi? *

- Ennen vuotta 1920
- 1920-1940
- 1941-1960
- 1961-1980
- 1981-1990
- 1991-2000
- 2001-2010
- 2011-2019

2. Mikä on yrityksenne liikevaihto? *

- Alle 1 milj. euroa
- 1 - 3 milj. euroa
- 3 - 15 milj. euroa
- 15 - 30 milj. euroa
- yli 30 milj. euroa

3. Kuinka monta kuljettajaa teidän kuljetusyrityksellä on palkkalistoilla? *

- 1-2 Kuljettajaa
- 3-10 Kuljettajaa
- 11-25 Kuljettajaa
- 26-50 Kuljettajaa
- Yli 50 Kuljettajaa

4. Onko yrityksenne kuljetustoiminta ollut taloudellisesti kannattavaa kuluneen viiden vuoden aikana?

- Hyvin kannattavaa
- Hieman kannattavaa
- Sekä kannattavaa että tappiollista
- Hieman tappiollista
- Selkeästi tappiollista

5. Mikä on yrityksenne kuljetustoiminnan laajin toiminta-alue *

- Vain paikallista kuljetustoimintaa
- Valtakunnallista kuljetustoimintaa
- Kansainvälistä kuljetustoimintaa

6. Onko yrityksellänne ADR -ajolupaa vaativia kuljetuksia? *

- Kyllä
- Ei

7. Yrityksemme maksaa kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutukset *

- Kyllä
- Ei
- Osan koulutuksista

Kuljetusalan kilpailutilanne

8. Arvioi seuraavia väittämiä asteikolla 1-5

1 - täysin eri mieltä, 2 - osittain eri mieltä, 3 - En osaa sanoa, 4 - Osittain samaa mieltä, 5 - Täysin samaa mieltä.

	1	2	3	4	5
Uudet kuljetusyrittäjät ovat hyvä asia kuljetusalalle. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1	2	3	4	5
Kuljettajien palkat ovat liian korkeat. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakkailla on liikaa vaikutusvaltaa kuljetusten hinnoitteluun. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kova kilpailu aiheuttaa harmaata taloutta ja rikkomuksia kuljetuksissa? (Esim. painorajoitusten laiminlyöntiä) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljetuskustannukset ovat kasvaneet liikaa. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Yhteistyö

9. Yrityksemme tekee yhteistyötä muiden kuljetusyrityksien kanssa *

- Säännöllisesti
- Satunnaisesti
- Ei ollenkaan
- Olemme harkinneet

10. Yrityksemme käyttää alihankkijoita kuljetuksissa *

- Säännöllisesti
- Satunnaisesti
- Ei ollenkaan
- Olemme harkinneet

11. Oletteko järjestäneet omille kuljettajillenne omaehtoisesti ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä? *

- Kyllä olemme
- Emme ole
- Olemme harkinneet

12. Oletteko järjestäneet yhteistyössä toisten kuljetusyritysten kanssa yhteisiä jatkokoulutuspäiviä? *

- Kyllä olemme
- Emme ole
- Kuljettajamme ovat osallistuneet toisten kuljetusyritysten järjestämiin koulutuksiin

13. Onko kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksiin panostaminen näkynyt positiivisesti yrityksen tuloksessa? *

- Kyllä on
- Ei ole
- En osaa sanoa

14. Onko yrityksellänne liiketoimintastrategia? *

- Kyllä
- Ei

15. Kuljettajat ovat tietoisia yrityksemme strategiasta

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

16. Yrityksellemme on määritelty arvot, jotka ohjaavat yritystoimintaa *

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

17. Kuljettajat ovat tietoisia yrityksemme arvoista

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Kuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksien hyöty kuljetusyrityksissä

Arvioi seuraavia väittämiä asteikolla 1-5

1 - Täysin eri mieltä, 2 - Osittain eri mieltä, 3 - En osaa sanoa, 4 - Osittain samaa mieltä, 5 - Täysin samaa mieltä

18. Arvioi asteikolla 1-5 kuinka paljon kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutukset ovat muuttaneet yrityksenne seuraavia kilpailuetuja

	1	2	3	4	5
Kuljettajien ymmärrys kuljetuksen roolista toimitusketjussa on parantunut *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajien ymmärrys yrityksen strategiasta on parantunut *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ammattipätevyyskoulutus on parantanut kuljettajien yleistä ammattitaitoa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakkaiden tyytyväisyys kuljettajiemme toimintaan on parantunut *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljetusvahinkojen määrä on vähentynyt ammattipätevyyskoulutuksen ansiosta *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yrityksemme imago(maine) on parantunut ammattipätevyyskoulutuksen avulla *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kuljettajien osaaminen

19. Arvioi asteikolla 1-5 seuraavia väittämiä koskien ammattipätevyyden jatkokoulutuksien vaikutusta kuljettajien osaamiseen.

	1	2	3	4	5
Kuljettajien tuntemus yrityksestämme ja sen tuotteista on lisääntynyt. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ammattipätevyyskoulutuksella on ollut vaikutusta yrityksen turvallisuuskulttuuriin. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajien ymmärrys ympäristöystävällisyydestä on parantunut (Esim. taloudellinen ajotyyli) *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1	2	3	4	5
Kuljettajien sairaspöissaolat ovat vähentyneet ammattipätevyys koulutuksien ansiosta. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ammattipätevyyskoulutus on parantunut kuljettajien asennetta ja motivaatiota työtä kohtaan. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljetuksien riskit ovat paremmin hallinnassa ja vahingot ovat vähentyneet. *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Tulevaisuus

20. Kiinnostaako yritystänne minkälaisia jatkokoulutuksia kuljettajanne suorittavat? *

- Kyllä
 Ei

21. Olemme tietoisia kuljettajiemme ammattipätevyyden voimassaoloajoista ja suoritetuista jatkokoulutuksista *

- Kyllä olemme
 Emme ole
 Vastuu on kuljettajalla

22. Yrityksemme suunnittelee järjestelmällisesti millon ja mitkä jatkokoulutukset kuljettajat suorittavat *

- Kyllä
 Ei
 Olemme harkinneet

Ammattipätevyyden uudistamiseksi kuljettajan pitää suorittaa viisi (5) jatkokoulutuspäivää, joista yhden pitää sisältää ennakoidun ajon koulutusta. Muuten jatkokoulutuspäivien sisältöä ei ole rajoitettu, käytännössä kuljettaja voi siis suorittaa neljä (4) samanlaista jatkokoulutuspäivää.

23. Pitäisikö teidän mielestä ammattipätevyiden jatkokoulutuksien sisältöä kontrolloida viranomaisen toimesta, jotta neljän (4) täysin samanlaisen jatkokoulutuksen suorittaminen olisi mahdollista? *

- Kyllä
 Ei

24. Onko viisi (5) jatkokoulutuspäivää riittävä määrä ylläpitämään ja kehittämään kuljettajien ammattitaitoa? *

- Kyllä
 Ei

25. Olisiko teidän mielestä hyödyllistä, jos ADR –ajoluvan täydennyskoulutuksista voisi saada useamman kuin yhden ammattipätevyiden jatkokoulutuspäivän? *

- Kyllä
 Ei
 Kuljettajillamme ei ole ADR-ajolupia

26. Minkälaisia kehitystarpeita yrityksenne kuljettajilla on? Asioita joita voitaisiin kouluttaa ja kehittää ammattipätevyiden jatkokoulutuksissa. Valitkaa vähintään 1 kehityskohde *

- Taloudellinen ajotyö
 Kuljetuskaluston tuntemus
 Kuljetuksien turvallisuusasiat
 Asiakaspalvelutaito
 Kielitaito
 Yleinen kuljettajan ammattitaito
 Ymmärrys kuljetuksen roolista toimitusketjuissa
 Yritystalous
 Kuljetuksien kilpailuttaminen
 Jotain muuta?

27. Jotain muita kehitystarpeita, mitä?

28. Mitkä seuraavista aiheista ovat yrityksellenne tärkeitä tulevaisuudessa, kun kuljettajat suorittavat jatkokoulutuksia? Valitse vaihtoehdoista kolme yrityksellenne tärkeintä aihetta.*

- Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen strategian toteutumista.
- Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen arvojen toteutumista.
- Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen taloudellista tulosta.
- Koulutuksella pyritään parantamaan yrityksen ympäristövaikutusta.
- Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien työssä viihtymistä.
- Koulutuksella pyritään pidentämään kuljettajien työuraa.
- Koulutuksella pyritään vähentämään sairaspöissaoloja.
- Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien työturvallisuutta.
- Koulutuksella pyritään parantamaan kuljetusturvallisuutta.
- Koulutuksella pyritään parantamaan kuljettajien asiakaspalvelutaitoja.
- Koulutuksella pyritään parantamaan kuljetuskaluston oikeaa käyttöä.
- Koulutuksella sitoutetaan kuljettajat työskentelemään meidän yrityksessä.

29. Tähän voit vapaasti kirjoittaa ideoita tai mielipiteitä kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksista ja niiden kehitystarpeista kuljetusyrityksissä.