

TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU
Metsätalouden koulutusohjelma
Pohjoismainen puunhankinta

Tutkintotyö

Jukka Alkkiomäki

MIKSI PUUTAVARA-AUTON- JA METSÄKONEENKULJETTAJAT EIVÄT PYSY
ALALLA JA MILLÄ HE SAATAISIIN PYSYMÄÄN ALALLA

Työn ohjaaja
Työn teettäjä
Tampere 2008

Lehtori Timo Parkkinen
Stora Enso, vastuuhenkilönä Kimmo Roininen

Alkkiomäki, Jukka. 2008. Miksi puutavara-auton- ja metsäkoneenkuljettajat eivät pysy alalla ja millä he saataisiin pysymään alalla. Tutkintotyö. Tampereen ammattikorkeakoulu, metsätalouden koulutusohjelma, pohjoismainen puunhankinta. 37 sivua + 38 liitesivua.

Työn ohjaaja Lehtori Timo Parkkinen
Toimeksiantaja Stora Enso, valvojana Kimmo Roininen

Asiasanat Stora Enso, kuljettajapula, metsäkoneen- ja puutavara-autonkuljettajat, kuljettajakoulutuksen tukeminen

TIIVISTELMÄ

Suomen metsäalaa vaivaa pula metsäkone- ja puutavara-autonkuljettajista. On huomattu, että kuljettajat eivät pysy alalla, vaan siirtyvät muiden alojen tarjolla oleviin työpaikkoihin. Avoimna olevia työpaikkoja ei saada täytettyä, ja tulevaisuudessa tilanne tulee huonontumaan koko kotimaisen puunhankinnan eläessä suurten haasteiden alla. Jotta kotimaisen puunhankinnan määrää pystyttäisiin kasvattamaan tarvittavan paljon, tulee metsäalalle saada houkutelua paljon uusia osaavia kuljettajia. Tämän tutkintotyö on osa Stora Enson kuljettajakoulutuksen tukemiseen tähtäävää projektia ja sen tarkoituksena on selvittää miksi metsäkoneen- ja puutavara-autonkuljettajat eivät pysy alalla, ja millä heidät saataisiin pysymään alalla.

Tutkimuskohteena olivat Stora Enson kuljettajat, yrittäjät ja Kurun Metsäoppilaitoksen viimeisen vuosikurssin kuljettajaopiskelijat. Tutkimus toteutettiin syksyn 2007 aikana sähköisesti ja kirjeitse toteutetulla kyselytutkimuksella, joka käsitteli työolosuhteita, työnantajan roolia, terveydellisiä tekijöitä, työaika, palkkausta ja metsäalan imagoa. Kyselyyn saatiin yhteensä 132 vastausta.

Tulosten mukaan alan suurin yksittäinen epäkohta on alan palkkaus, joka ei vastaa työn kasvaneita vaatimuksia. Vain viidennes alan kuljettajista on tyytyväisiä palkkaansa ja peruspalkan päälle tulevia lisiä maksetaan harvoin työehtosopimuksen mukaan. Muita alan vaihtoon ajavia tekijöitä ovat pitkät epäsäännölliset työajat, rankat työolosuhteet ja työn psyykkiset tekijät. Opiskelijoiden alalle tuloa tulisi helpottaa antamalla heille riittävä perehdyttämiskoulutus. Kuljettajat näkevät alan tärkeimpinä kehittämiskohteina työviihtyvyyden kannalta peruspalkan määrän, työajan ja palkan määräytymisperusteet. Yrittäjien mielestä tärkeintä olisi kehittää työolosuhteita, työaika, työrytmitystä ja peruspalkan määrää.

Aihe on kaikkia kyselyn kohderyhmiä koskettava ja ajankohtainen. Kuljettajapulan ratkaisu helpottaisi kaikkien kohderyhmien jokapäiväistä työntekoa. Näiden syiden vuoksi tulosten oikeellisuuteen voi luottaa ja tuloksia voi hyödyntää kuljettajapulan ratkaisun etsinnässä. Suurin arvo on kuljettajien osuudella erittäin hyvän vastausprosentin perusteella.

Alkkiomäki Jukka. 2008. Why drivers don't stay at forestry and how to detain that. Final thesis. TAMK University of Applied Sciences, Department of Forestry. 37 pages + 38 appendixes.

Thesis supervisor Timo Parkkinen
Committed by Stora Enso, Supervisor Kimmo Roininen

Keywords Stora Enso, shortage of drivers, harvester drivers, forwarder drivers, timber truck drivers, support an education of forestry drivers

ABSTRACT

Finnish forestry suffers from the lack of professional harvester, forwarder and timber truck drivers. It has been shown, that drivers do not stay at forestry but they move to other driver positions available. Domestic forestry lies under great challenges, and if it cannot answer the problems concerning the shortage of drivers, situation will get worse in the future.

The purpose of this thesis was to find out why drivers do not stay at forestry, how to detain that and how to attract new, professional drivers to choose forestry instead of other sectors. This thesis is also a part of Stora Enso's project to support an education of harvester, forwarder and timber truck drivers

The objects of survey were Stora Enso's drivers, contractors and the senior class driver students of Kuru Institute of Forestry. The survey was carried out during the fall 2007. The survey contained questions about working conditions, abilities of employer, health issues, working time, wages and the image of forestry as an employer. Drivers received survey via post, students via their teacher and contractors answered online in eMetsä-web service.

Conclusion was that the biggest drawback was wages, which do not level with the growing requirements of the work. Only the fifth of the drivers were satisfied with their wages. Other factors which lead drivers to search for work from other sectors were long, irregular working hours, harsh working conditions and physical factors. According to drivers the most important objects of development to make forestry more desirable were the amount of wages, decreasing the working time and making sure that the collective agreement is followed by contractors.

The topic is current and affects target groups of the survey. Resolving the shortage of professional drivers would help everyday working of all target groups. On the ground of good percentage of answers, received conclusions are considered reliable and exploitable in a search of resolving the shortage of professional drivers.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
SISÄLLYSLUETTELO	4
1 JOHDANTO	5
2 TYÖN KUVAAMINEN	6
2.1 Menetelmän valinta	6
2.2 Kysymysten laatiminen ja teettäminen	7
2.2.1 Kysymysten sisällön hahmottaminen	7
2.2.2 Kuljettajat	8
2.2.3 Yrittäjät	8
2.2.4 Opiskelijat	9
2.2.5 Saatekirje	10
2.3 Saadut vastaukset	10
2.3.1 Kuljettajien vastaukset	10
2.3.2 Yrittäjien vastaukset	10
2.3.3 Opiskelijoiden vastaukset	11
2.4 Vastausten käsittely	11
3 TULOKSET	12
3.1 Yhteiset osiot	12
3.1.1 Yleistiedot	12
3.1.2 Työolosuhteet	15
3.2 Kuljettajat ja yrittäjät	20
3.2.1 Työnantajan rooli	20
3.2.2 Terveys	22
3.2.3 Työaika	25
3.2.4 Palkkaus	27
3.2.5 Koostavat kysymykset	29
3.3 Opiskelijat	33
3.3.1 Työelämään siirtyminen	33
3.3.2 Opinnot	34
3.3.3 Imago	34
3.3.4 Palkkaus	35
4 TULOSTEN TARKASTELU	35
LÄHTEET	37
LIITTEET	
1 Muistio 21.5.2007, Porvoo	
2 Muistio 26.7.2007, Lempäälä	
3 Muistio 13.8.2007, Orimattila	
4 Ristiintaulukointiparit	
5 Saatekirje	
6 Kysymyslomake kuljettajat	
7 Kysymyslomake yrittäjät	
8 Kysymyslomake opiskelijat	
9 Esitys Stora Ensolle	

1 JOHDANTO

Vuosina 2003–2007 toteutuneiden hakkuiden määrä maassamme oli 57 miljoonaa kuutiometriä vuodessa. Viimeisen valtakunnan metsien inventoinnin mukaan hakkuumahdollisuudet ovat kasvussa. Suurin kestävä ainespuun hakkuukertymä vuosille 2007–2016 on arvioitu runsaaksi 71 miljoonaksi kuutiometriksi vuodessa. Lisäksi hakkuutähdettä jää arvioiden mukaan kuusi- ja mäntyvaltaisille uudishakkuualueille 10 miljoonaa kuutiota vuodessa seuraavan 30 vuoden ajan. (Metla 2008)

Vuoden 2009 alusta Venäjän määräämät puun tuontitullit astuvat todennäköisesti voimaan täysimääräisinä. Tämän jälkeen Venäjältä tuodusta raakapuusta joudutaan maksamaan tullia 50 euroa kuutiometriltä lukuun ottamatta alle 15cm koivukuitupuuta. Suomen metsäteollisuuden vuosittaisesta raakapuun käytöstä noin viidesosa on aikaisemmin tullut Venäjältä. Uusien tuontitullien astuessa voimaan puun tuonti tulee kannattamattomaksi ja uhkaa loppua kokonaan. (Metsäteollisuus ry 2008)

Kotimaan puunhankinta elää suurien haasteiden edessä. Metsäteollisuuden puuntarpeen täyttämiseksi on kotimaan puunhankintaa lisättävä reilusti, jopa 10–15 miljoonaa kuutiometriä vuodessa (TTS 2008). Tämä tavoite asettaa suuren haasteen metsäyhtiöiden hankintaketjuille ja sitä kautta ammattitaitoisen työvoiman riittävyydelle. Ammattitaitoisia hakkuukoneen-, ajokoneen- ja puutavara-autonkuljettajia tullaan tarvitsemaan tulevaisuudessa reilusti nykyistä enemmän.

Metsäkoneenkuljettajia koulutetaan tällä hetkellä noin 430 vuodessa. Vuotuinen tarve on kuitenkin yli 800, ja jos painopiste siirtyy enemmän harvennusten suuntaan, määrä voi nousta lähemmäs tuhatta. (Kauppalehti 2008)

Kittamaan (2005) selvityksen mukaan Hakkuukoneenkuljettajista joka viides ja metsätraktorinkuljettajista neljä kymmenestä on vakavasti miettinyt työpaikan tai ammatin vaihtoa. Hakkuukoneenkuljettajista jopa joka viides oli tehnyt jotain viimeisen 12 kuukauden aikana uuden työpaikan löytämiseksi.

Hakkuukoneenkuljettajien syitä ammatinvaihdon harkitsemiseen ovat ennen kaikkea terveydelliset tekijät ja metsätraktorinkuljettajilla kausityöttömyys.

Stora-Enso aloitti vuoden 2007 alussa kuljettajakoulutuksen tukemiseen tähtäävän projektin yhteistyössä metsäalan oppilaitosten ja Opetushallituksen kanssa. Projekti jaettiin pitkä- ja lyhytvaikutteisiin toimenpiteisiin. Pitkävaikutteisia toimenpiteitä oli kouluyhteistyön tekeminen, koulutusmäärien nostamiseen vaikuttaminen ja koulutussisältöön vaikuttaminen. Lyhytvaikutteisia toimenpiteitä taas olivat työvoimatarpeen määrittäminen tulevaisuudessa, jo koulutuksessa olevien opiskelijoiden luona vierailu, opinnäytetyön teettäminen alalla pysymisestä ja koulutuksessa olevien opiskelijoiden houkuttelu SE:n urakoitsijoille töihin. (Mutanen ja Ojala 2007) Tämä opinnäytetyö on siis osa tätä Stora Enson kuljettajakoulutuksen tukemiseen tähtäävää projektia.

Mutasen ja Ojalan (2007) mukaan alan koulutuspaikat ovat täynnä, mutta muut alat vetävät valmistuneita puoleensa. Muutenkin ala kärsii kuljettajapulasta, eikä avoimiin työpaikkoihin löydy ammattitaitoisia työntekijöitä. Yksi syy tähän on metsäalan työntekijöiden taipumus siirtyä muille aloille. Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää syitä miksi metsäkoneen- ja puutavara-auton kuljettajat eivät pysy alalla ja miten heidät saataisiin pysymään alalla. Tällä tutkimuksella haetaan ratkaisua metsäalan kuljettajapulaan.

2 TYÖN KUVAAMINEN

2.1 Menetelmän valinta

Metsäkoneen- ja puutavara-auton kuljettajien viihtymisen selvittämiseksi metsäalalla tuli saada selville heidän henkilökohtaisia mielipiteitään ja tuntemuksiaan alalla toimimisesta. Pidimme Stora Enson Porvoon toimistolla palaverin millä menetelmin tutkimusta aletaan toteuttaa (LIITE 1). Päätimme ottaa kohderyhmäksi Stora Enson kuljetusyrittäjät, 200 kuljettajaa ja Kurun metsäoppilaitoksen viimeisen vuosikurssin opiskelijat.

Menetelmäksi valitsimme kyselytutkimuksen teettämisen. Kohderyhmille pyrittiin laatimaan mahdollisimman yhtenevät kysymykset vastausten tulkinnan helpottamiseksi. Kysymyksiä kuitenkin hieman räätälöitiin kohderyhmien erilaisuudesta johtuen.

2.2 Kysymysten laatiminen ja teettäminen

2.2.1 Kysymysten sisällön hahmottaminen

Kysymysten sisältö alkoi muodostua miettimällä millaista metsäalalla työskentely on ja mikä kaikki vaikuttaa kuljettajan työssä. Kysymysten sisällön laadintaa varten pidimme Kurun metsäoppilaitoksen opettajan ja entisen metsäkoneen kuljettajan Manne Viljamaan kanssa palaverin 26.7.2007 (LIITE 2). Manne osasi avustaa hyvin kysymysten laadinnassa laaja-alaisen alan tuntemuksensa vuoksi. Kysymysten viimeistelyn suoritimme Stora Enson Kimmo Roinisen kanssa 13.8.2007 Orimattilassa pidetyssä palaverissa, jonka jälkeen kysely oli valmis toteutettavaksi (LIITE 3).

Kysymysten esitysmuoto pyrittiin saamaan sellaiseksi, että vastauksia on jälkeenpäin mahdollisimman helppo analysoida. Avoimia kysymyksiä sisällytettiin joukkoon työläästä analysoinnista huolimatta, sillä niillä saadaan esille asioita joita ei ole osattu kysyä suoraan.

Varsinkin yleistiedot-osiossa tiedettiin miten vastaajat halutaan lajitella. Tämän vuoksi oli hyvä käyttää suljettuja kysymyksiä, joissa kaikki vastausvaihtoehdot on annettu valmiiksi. Suljettuihin kysymyksiin voidaan jättää yksi vaihtoehto avoimeksi, jolloin puhutaan sekamuotoisista kysymyksistä. Se varmistaa että oikea vastausvaihtoehto löytyy aina. Sekamuotoisia kysymyksiä käytin useassa kysymyksessä.

Näiden kysymysmuotojen lisäksi sisällytin lomakkeisiin muutamia asenneasteikko-muotoisia kysymyksiä. Niissä annetaan valmiiksi väittämiä, joita arvioidaan tavallisesti 4- tai 5-portaisella asteikolla (Likertin asteikko). Toinen vaihtoehto on

antaa kaksi vastakohtaista väittämää, joiden välillä vastaaja arvioi portaallisella asteikolla kummanko puoleen kääntyy (Osgoodin asteikko). (Heikkilä 2004)

2.2.2 Kuljettajat

Kuljettajien kysymyslomake jaoteltiin 6-osaan. Ensin kysyttiin vastaajien yleistiedot, jonka jälkeen siirryttiin varsinaisiin kysymyksiin. Varsinaiset kysymykset oli jaoteltu työolosuhteita, työnantajan roolia, terveyttä, työaika ja palkkausta käsitteleviin osioihin. Lisäksi vastaajien piti asettaa eri kehittämiskohteet tärkeysjärjestykseen. Kyselyn lopuksi annettiin vapaa sana parannusehdotuksista metsäalalla työskentelyä koskien. (LIITE 6)

Stora Ensolla on rekisteri urakoitsijoiden työntekijöistä, jonka kautta lähdettiin ratkaisemaan kuljettajaotantaa. Kuljettajia on niin paljon, että päädyimme 200 kuljettajan satunnaisotantaan joille kysely lähetettiin postitse palautuskuoren kanssa. Tiedot kuljettajista olivat osin puutteelliset ja joidenkin kohdalla kävi ilmi heidän olevan myös itse yrittäjiä. Jos otanta osui yrittäjän kohdalle, hylättiin se ja otettiin toinen tilalle. Kaikista kuljettajista ei selvinnyt heidän yrittäjyytensä, joka selvisi vasta vastauksia läpi käytäessä. Nämä yrittäjät otettiin mukaan käsiteltävään aineistoon, koska myös he toimivat kuljettajina. Vastausaika annettiin noin 2 viikkoa, mutta vastauksia odotettiin 4 viikkoa kaikkien vastauksien saamiseksi.

2.2.3 Yrittäjät

Yrittäjien kysymykset jaoteltiin 7-osaan, joista ensimmäisessä kysyttiin yrittäjien perustietoja ja seuraavassa yrityksen perustietoja. Varsinaisissa kysymyksissä haluttiin vastauksia työolosuhteita, työnantajan roolia, terveyttä, työaika ja palkkausta koskeviin kysymyksiin. Lopuksi haluttiin kuljettajien tapaan tietää kehittämiskohtien tärkeysjärjestys ja annettiin vapaa sana omille mielipiteille kuljettajapulan ratkaisemiseen. Yrittäjille annettiin tämän lisäksi mahdollisuus antaa ehdotuksensa miten Stora Enso voisi parantaa edellytyksiä saada lisää kuljettajia

alalle, ja miten entisten kuljettajien pysymistä alalla voitaisiin edesauttaa. (LIITE 7)

Stora Ensolla on yrittäjiinsä, metsänomistajiin ja metsätoimihenkilöihinsä yhteys eMetsä-verkkopalvelun kautta. eMetsä-palvelun kautta yrittäjät pääsevät lukemaan Stora Enson ajankohtaisista asioista ja metsäaiheisista tapahtumista. Lisäksi sieltä löytyy yrityksen perustiedot, tulevat työkohteet, tilitykset ja tehtyjen työsuoritusten seuranta- ja toteumatiedot. (Stora Enso 2008) Päätimme toteuttaa yrittäjien osuuden avaamalla eMetsä-palveluun sähköisen kyselyn, josta yrittäjät saivat tiedon vieraillessansa palvelussa. Kysely toteutettiin Survey-työkalulla, jonka avulla vastaukset saadaan suoraan Excel-muodossa käsittelyä helpottaen. Kysely oli ensin auki palvelussa noin 2 viikkoa, jonka jälkeen heitä vielä muistutettiin vastaamaan sähköpostin välityksellä. Kysely suljettiin noin 4 viikon aukiolon jälkeen.

2.2.4 Opiskelijat

Opiskelijoiden kysymysmäärä jäi selvästi vähäisimmäksi, sillä suurimmalla osalla heistä ei oletettu olevan kovinkaan paljoa työkokemusta alalta. Opiskelijoiden kysymykset jaoteltiin 6-osaan. Heiltä kysyttiin yleistietojen lisäksi työolosuhteisiin, työelämään siirtymiseen, opintoihin, metsäalan imagoon ja palkkaukseen liittyviä kysymyksiä. (LIITE 8)

Opiskelijoiden kysymykset päätettiin teettää itse paikanpäällä, jotta mahdollinen suullinen informaatio saataisiin selville. Sain kuitenkin tiedon Kurun metsäoppilaitoksen opettaja Manne Viljamaalta, että oppilaiden saaminen samaan tilaan vastaamaan on lähes mahdotonta erilaisten aikataulujen vuoksi. Annoinkin tästä johtuen kyselyt teetettäväksi Viljamaalle.

2.2.5 Saatekirje

Kysymyslomakkeen lisäksi kyselyn mukana meni vastaajille saatekirje (LIITE 5), jossa selvitin vastaajille minkä vuoksi kyselyä tehdään, ja mitä se käsittelee. Kirjeessä oli myös ohjeistus vastaamiseen ja yhteystiedot kyselyyn liittyviä kysymyksiä varten. Saatekirjeellä pyrin herättämään vastaajien mielenkiintoa käsiteltävää asiaa kohtaan. Saatekirje oli kaikille vastaajaryhmille sama.

2.3 Saadut vastaukset

2.3.1 Kuljettajien vastaukset

Kuljettajille lähetetyistä 200 kyselystä saatiin yhteensä 93 vastausta. Näistä 4 oli postin palauttamia tuntemattoman osoitteen vuoksi. Tämä kertoo Stora Enson kuljettajarekisterissä olevan virheitä osoitetietojen osalta. 5 saaduista vastauksista oli muuten puutteellisia eli niissä oli vastattu vain joihinkin kysymyksiin. Näitäkään vastauksia ei otettu huomioon tuloksien käsittelyssä. Näin ollen tutkimuksessa käsiteltiin 84 kuljettajilta saatua vastausta. Vastausten määrää voi pitää hyvänä, sillä huomioonotettujen vastausten määrä lähetetyistä kyselyistä oli 42%.

2.3.2 Yrittäjien vastaukset

Kaikilla Stora Enson kuljetusyrittäjillä oli mahdollisuus vastata kyselyyn sähköisesti noin kuukauden ajan SE:n eMetsä-verkkopalvelussa. Tähän nähden vastauksia saatiin vähän eli 25. Tätä voidaan pitää melko huonona tuloksena, sillä vastauksia odotettiin moninkertaista määrää.

2.3.3 Opiskelijoiden vastaukset

Opiskelijoilta vastauksia saatiin yhteensä 23. Tässä määrässä on kaikki noin 2 viikon aikana tavoitetut Kurun metsäoppilaitoksen viimeisen vuosikurssin metsäkone- ja puutavara-autonkuljettaja opiskelijat.

2.4 Vastausten käsittely

Survey-työkalun avulla teetettyyn kysymyslomakkeeseen syötetyistä tiedoista ohjelma muodostaa automaattisesti Excel-yhteensopivan taulukon vastauksista. Tämän vuoksi syötin myös kuljettajien ja opiskelijoiden paperivastaukset sähköiseen muotoon Survey-työkalun avulla. Tämän jälkeen minulla oli kaikilta kolmelta kohderyhmältä vastaukset samassa muodossa.

Varsinaisessa vastausten käsittelyssä käytin apuna Tixel-ohjelmaa, joka on Microsoft Excelin päälle tehty tilasto-ohjelma. Vastausaineiston muuttujien välistä riippuvuutta testasin ristiintaulukoimalla eri muuttujia. Muuttujat ristiintaulukointiin valitsin miettimällä mitä tietoa haluan vastauksista saada, ja mitkä muuttujat voivat vaikuttaa toisiinsa. Valitsemani ristiintaulukointiparit liitteenä (LIITE 4).

Tixel-ohjelmassa on mahdollista tehdä Khi^2 -testi, joka kertoo muuttujien välisestä tilastollisesta riippuvuudesta toisiinsa. Testin avulla saadaan selville onko muuttujien riippuvuus toisiinsa tilastollisesti merkitsevää eli käytännössä miten luotettavana näitä ristiintaulukoimalla saatuja tuloksia voidaan pitää. Khi^2 -testin yhteydessä puhutaan p-arvosta, joka määrittelee merkitsevyyden. Eri suuruiset p-arvot jaotellaan sanallisesti ei merkitseväksi, oireelliseksi, melkein merkitseväksi, merkitseväksi ja erittäin merkitseväksi. (Manninen, Ylén) Suoritin Khi^2 -testin jokaisen ristiintaulukoinnin yhteydessä. Khi^2 -testin tein ainoastaan kuljettajille koska muiden ryhmien otoskoko oli liian pieni, jotta testin teko olisi luotettavaa.

3 TULOKSET

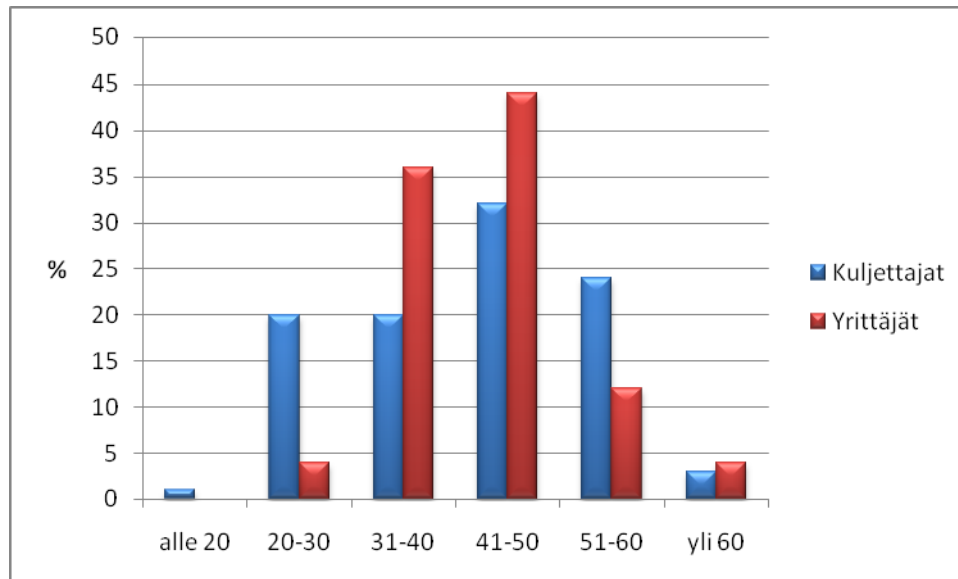
Kyselyyn saatiin yhteensä 132 hyväksyttävää vastausta. Jakauma eri ryhmien kesken oli 84 kuljettajaa, 25 yrittäjää ja 23 opiskelijaa. Tuloksissa käsitellen kuljettajien ja yrittäjien osuuksia rinnakkain loppuun saakka. Opiskelijoiden vastauksia käsitellään yhdessä muiden ryhmien kanssa työolosuhteet-osioon saakka. Loput opiskelijoiden vastauksista käsitellään täysin erillään kysymysten erilaisuudesta johtuen.

Tutkintotyön tilaaja Stora Enso halusi tutkimuksen tulokset Power Point-muotoisena esityksenä, joka julkaistiin keväällä 2008 ennen varsinaisen raportin valmistumista. Esittelin tulokset Stora Enson vastuuhenkilöille maaliskuussa 2008 Vantaan Tikkurilassa. Esitys liitteenä (LIITE 9).

3.1 Yhteiset osiot

3.1.1 Yleistiedot

Ensimmäisenä kysymyksenä kaikilta kysyttiin ikää. Jo ennakkoon tiedettiin että opiskelijat ovat vastaajaryhmästä selvästi nuorimpia. Opiskelijoista 91,3% oli alle 20-vuotiaita ja loput 8,7% 20-30-vuotiaita. Kuljettajista 32% oli 41–50-, 24% 51–60-, 20% 31–40-, 20% 20–30- ja loput 4% olivat yli 60-vuotiaita. Yrittäjistä selvästi suurimman ryhmän muodostivat 41–50-vuotiaat(44%). Seuraavana 36% 31–40-, 12% 51–60-, 4% yli 60- ja 20–30-vuotiaita. Alle 20-vuotiaita yrittäjiä ei ryhmässä ollut.



Kuva 1. Kuljettajien ja yrittäjien ikä

Kaikki ikäryhmät olivat edutettuina sekä kuljettajissa että yrittäjissä painottuen kuitenkin vanhempaan päähän. Tästä voidaan nähdä sama ilmiö mikä vallitsee muutenkin Suomen työmarkkinoilla. Työväestön keski-ikä nousee ja eläkkeelle jää joka vuosi enemmän työntekijöitä. Tämä aiheuttaa tulevaisuudessa omat haasteensa kuljettajapulaan. Yrittäjien ikäjakauman perusteella uusien nuorien yrittäjien saaminen metsäalalle on tärkeää. Nuorien yrittäjien määrää kasvattamalla voitaisiin saada myös uutta näkökulmaa ja piristystä alalle, joka tunnetaan hieman vanhanaikaisena nykyaikaisesta tekniikasta huolimatta.

Seuraavaksi kysyttiin yrittäjiltä ja kuljettajilta heidän koulutustaan. Kuljettajista 30% oli saanut metsäalan koulutuksen, 39,3% jonkun muun koulutuksen ja lopuilla 31% ei ollut koulutusta lainkaan. Ikä ei merkitsevästi vaikuttanut kuljettajien koulutukseen. Yrittäjillä vastaavat luvut olivat 12%, 64% ja 24%. Opiskelijoista 52% opiskeli hakkuukoneen-, 17% ajokoneen- ja 31% puutavara-autonkuljettajaksi.

Kuljettajilta selvitettiin kuinka kauan he olivat olleet alalla. Vastaajista jopa 67% oli ollut alalla yli 10 vuotta, 17% 5–10 vuotta, 14% 2–5 vuotta ja loput 2% alle 2 vuotta. Kun verrattiin alallaoloaika koulutukseen, huomattiin sen vaikuttavan melkein merkitsevästi kuljettajien koulutukseen. Mitä kauemmin alalla ollaan oltu, sitä harvemmin kuljettajilla on alan koulutusta ja kokonaan ilman koulutusta olevien määrä kasvaa. Nykyään siis koulutuksen merkitys korostuu eikä työhön

lähdetä niin helposti ilman koulutusta. Verrattaessa työkokemuksen kestoa pääasialliseen toimialaan huomattiin, että kauimmin alalla olleet ovat useimmin puutavara-autonkuljettajia ja vähiten kokemusta omaavat ajokoneenkuljettajat. Alallaoloaika vaikuttaa melkein merkitsevästi pääasialliseen toimialaan.

Yrittäjien vastaukset olivat kuljettajien kanssa samansuuntaisia kun kysyttiin yrittäjänäoloaika. 80% vastaajista oli toiminut yli 10 vuotta ja 20% 5–10 vuotta metsäalan yrittäjänä. Uusia yrittäjiä ei vastaajien joukossa ollut yhtään. Opiskelijoilla oli melko vähän kokemusta alan töistä. Alle 6kk oli työskennellyt 44%, ei yhtään 39% ja sekä 6–12kk että yli 12kk 8,5%. Tämä opiskelijoiden työkokemus kertoo nykyään lähes joka alalla vallitsevasta tilanteesta, että ensin kouluttaudutaan ennen kuin saadaan minkäänlaista työkokemusta.

Kuten vastaajien ikäjakauman painottuminen vanhempaan päähän antoi odottaa, ovat suurin osa kuljettajista toimineet alalla jo melko kauan. Tästä voikin päätellä että tällä hetkellä oleva ongelma kuljettajien alalla pysymisessä ei ole ollut menneinä vuosikymmeninä niin suuri ongelma, vaan se on tullut ilmi vasta viime vuosina. Se, että näinkin kauan alalla olleet kuljettajat vastasivat kyselyyn, kertoo mielenkiinnosta omaa alaa kohtaan. Ongelmat ovat alkaneet tästä päätellen vaivata myös kauan alalla olleita, eikä pelkästään alalle tulevia uusia kuljettajia.

Erittäin huolestuttavaa on, että alalle kouluttautuneet nuoret kuljettajat vaihtavat helposti toiselle alalle kouluttautumisestaan huolimatta. Nuoret uhraavat omaa aikaansa jopa 3 vuotta ja samalla valtion verovarjoja kouluttautumiseen alalle, jolla eivät kuitenkaan pysy.

Kuljettajat olivat jakaantuneet tasaisesti eri työtehtäviin. 31% toimi pääasiallisesti hakkuukoneen-, 29% ajokoneen- ja 36% puutavara-autonkuljettajana. Loput 4% olivat määritelleet itsensä pääasiallisesti muuhun tehtävään kuten yrittäjäksi. Yrittäjistä 68% toimi pääasiassa autokuljetuksessa ja 32% korjuussa ja puutavaran lähikuljetuksessa.

Hankinta-alueittain jaettuna vastaajat jakaantuvat melko tasaisesti. Kuljettajista Pohjois-Suomen hankinta-alueella toimi 30%, Savon 22%, Karjalan 30% ja Etelä-Suomen 18%. Vastaavat luvut yrittäjillä olivat 32%, 24%, 28% ja 16%.

Yrittäjiltä kysyttiin yrityksensä kokoa ja kuljettajilta sen yrityksen kokoa, jossa he työskentelevät. Yrityksen koon mittarina käytettiin työntekijöiden määrää yrityksessä. Kaikki yrityskoot olivat melko tasaisesti edustettuna. Kuljettajista alle 3 henkilöä työllistävissä yrityksissä työskenteli 17%, 3–5 henkeä 27%, 6–10 henkeä 36% ja yli 10 henkeä 20%. Yrittäjien vastaukset olivat 36%, 20%, 20% ja 24%.

Lisätyövoiman tarpeesta kysyttäessä yrittäjät näkivät tarpeen suureksi. Vain 16%:lla ei ollut tarvetta palkata lisätyövoimaa. 48% vastaajista olisi tarvinnut yhden työntekijän ja loput 36% 2 tai useamman. 96% yrittäjistä piti metsäalan kuljettajapulaa todellisena.

Vastaushetkellä 91% opiskelijoista ei ollut työsuhteessa metsäalalla.

Tulevaisuudessa itsensä metsäalalla opiskelijoista näkee pysyvästi 39%, muutaman vuoden ajan 39%, muiden töiden löytämiseen saakka 17% ja ei ollenkaan 5%.

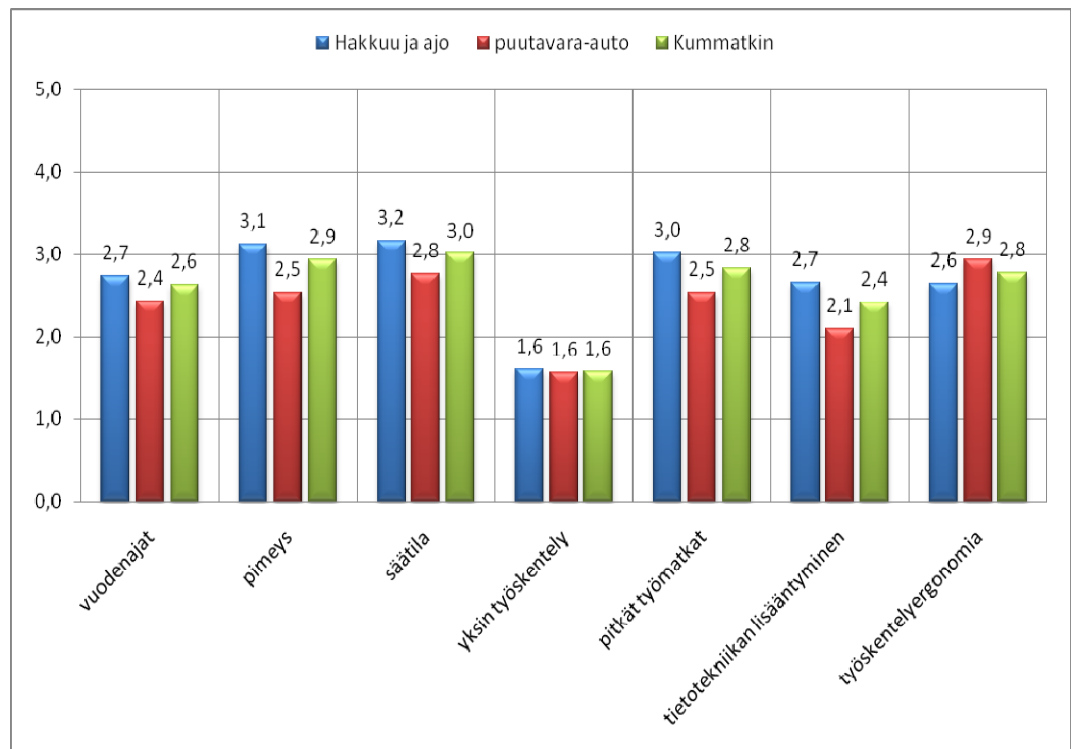
Tämä kertoo huonoista ennakkotiedoista alanvalintatilanteesta. Prosenttiluvut pitäisi saada muutettua siten, että suurin osa valmistuneista haluaisi työskennellä alalla pysyvästi tai vähintään muutaman vuoden ajan. Erittäin tärkeää olisi, että oikeat ihmiset hakeutuvat metsäalan kursseille, jotta saataisiin aikaan mahdollisimman pysyvä kuljettajakanta. Työ tämän eteen tulisi aloittaa jo yläasteikäisille heidän päättäessä uravalinnastaan.

Positiivisen kuvan opiskelijoista ja alan tulevaisuudesta antoi kuitenkin kysymys metsäalan yrittäjyydestä, johon oli halua 30%:lla opiskelijoista. Luku kertoo siitä, että nämä 30% ovat alavalintansa kanssa tosissaan ja tämä ryhmä tulee pysymään alalla todennäköisesti pitkään.

3.1.2 Työolosuhteet

Työolosuhteiden vaikutusta työssäviihtymiseen selvitettiin eri työolosuhdetekijöiden kautta. Vastaajat saivat arvostella asteikolla 1–5 eri tekijöiden vaikuttavuutta työviihtyvyyteen. Asteikkojen hieman erilaisesta esitystavasta johtuen kuljettajien vastaukset joudutaan käsittelemään eri taulukossa. Opiskelijoiden kysymyksissä oli lisäksi pieniä poikkeuksia muihin nähden.

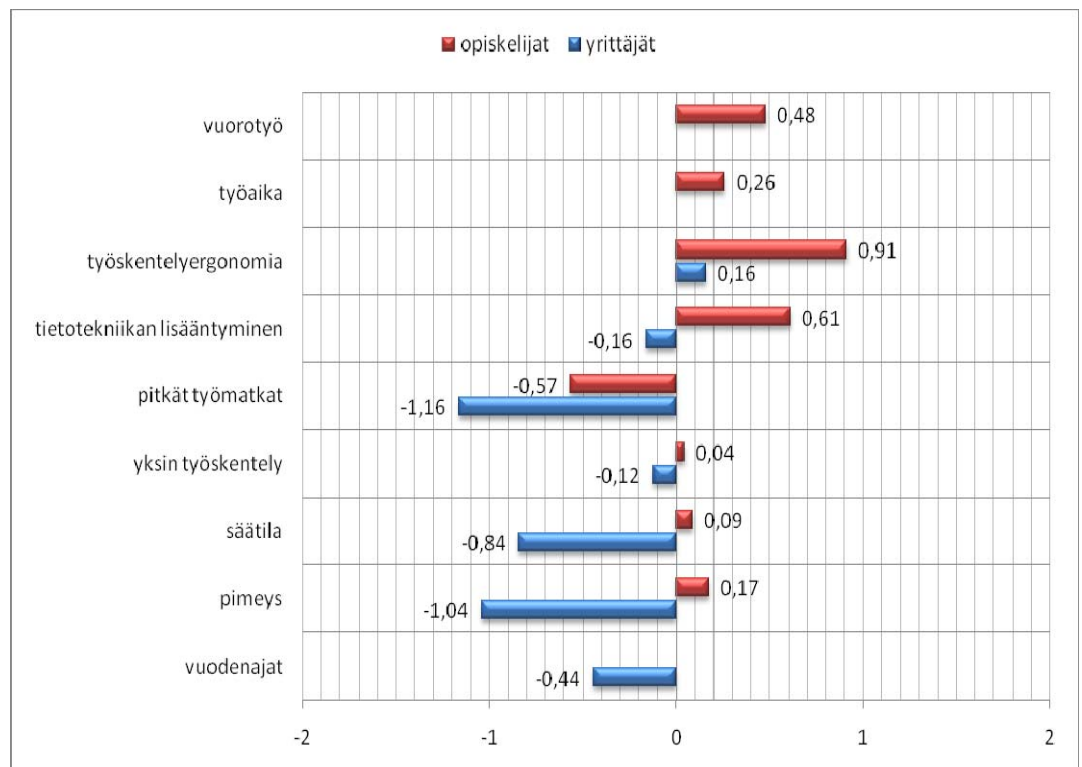
Kuljettajien osuudessa arvioitiin eri tekijöiden kielteisiä vaikutuksia työssä viihtymiseen. Arvostelu suoritettiin asteikolla 1–5, jossa 1 = ei vaikuta lainkaan, 2 = vaikuttaa erittäin vähän, 3 = vaikuttaa jonkin verran, 4 = vaikuttaa melko paljon, 5 = vaikuttaa todella paljon. Vastaajien tuli ympyröidä oikea vaihtoehto.



Kuva 2. Miten eri työolosuhdetekijät vaikuttavat työssäviihtymiseen kuljettajien mielestä. Mitä suurempi on luku, sitä voimakkaampi on vaikutus.

Taulukossa olevia vastauksia tulkitessa ei metsäkone- ja puutavarapuolen kuljettajien välille synny juurikaan eroa, vaan kummatkin ryhmät näkevät työolosuhdetekijöiden vaikutukset melko samankaltaisina. Eniten yksittäisistä tekijöistä työviihtyvyyteen vaikuttaa säätila ja vähiten merkitystä on yksin työskentelyllä.

Yrittäjien ja opiskelijoiden osuudessa oli myös lueteltuna eri työolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Asteikko oli hieman erilainen verrattuna kuljettajien vastaavaan. Siinä asteikolla 1 = vaikuttaa erittäin myönteisesti, 2 = vaikuttaa myönteisesti, 3 = ei vaikuta lainkaan, 4 = vaikuttaa kielteisesti, 5 = voisi olla syy vaihtaa alaa. Vastaajien tuli ympyröidä oikea vaihtoehto.



Kuva 3. Miten eri työolosuhdetekijät vaikuttavat työssäviihtymiseen yrittäjien ja opiskelijoiden mielestä. Negatiivinen luku ilmaisee negatiivista vaikutusta ja positiivinen positiivista vaikutusta.

Vaikutukset näkyvät selvästi paremmin näissä opiskelijoiden ja yrittäjien vastauksissa, kuin kuljettajien kysymyksessä. Opiskelijat pitävät vielä monien työolosuhdetekijöiden vaikutuksia positiivisina negatiivisen sijaan. Kuten odottaa saattaakin, nuoret suhtautuvat tietotekniikan lisääntymiseen positiivisesti, kun taas monet vanhemmat kuljettajat näkevät sen negatiivisena asiana. Selvästi eniten työssäviihtymiseen vaikuttavat pitkät työmatkat, säätila ja pimeys.

Monet työolosuhdetekijöistä ovat alalle välttämättömiä, eikä niitä voida lähteä kovinkaan helposti muuttamaan. Työskentelyergonomia paranee jatkuvasti uusia koneita kehitettäessä ja tietotekniikan lisääntyessä tulisi panostaa sen helppokäyttöisyyteen. Työolosuhteita mietittäessä lähtisinkin ratkomaan ennemmin

sellaisia ongelmia, kuten työmatkojen lyhentämistä joka vaikuttaa välillisesti muun muassa työaikaan lyhentävästi.

Edelliseen kysymykseen haluttiin vielä selvennystä lisäkysymyksillä. Kuljettajilta kysyttiin kuinka paljon työskentelyolosuhteet häiritsevät heidän työssään ja ovatko ne saaneet harkitsemaan alan vaihtoa. 46% vastanneista piti työskentelyolosuhteita jonkin verran häiritsevinä, 39% melko vähän, 9% hyvin paljon ja 6% ei lainkaan. 31% kuljettajista oli harkinnut alan vaihtoa työolosuhteiden vuoksi.

Alan vaihtoa harkinneilta kysyttiin vielä tarkentavalla kysymyksellä mitkä olosuhteet harkinnan olivat aiheuttaneet. Vastauksia kysymykseen saatiin 22 ja syiden kirjo oli laaja. Yleisimmiksi syiksi alan vaihdon harkintaan olivat työn raskaus ja kiire, säätila, pimeys ja alan palkkaus.

Yrittäjille kysymys kuului miten he arvioivat työolosuhteiden vaikuttavan työntekijöidensä viihtyvyyteen ja ovatko ne saaneet heidän työntekijöitään harkitsemaan alan vaihtoa. Yrittäjien mielestä työolosuhteet vaikuttavat työntekijöiden viihtyvyyteen erittäin paljon. 64% yrittäjistä vastasi hyvin paljon ja loput 36% valitsi vaihtoehdon jonkin verran. Yrittäjien mielestä heidän työntekijöistään 76% on harkinnut alan vaihtoa työolosuhteiden vuoksi.

Lisäkysymyksellä kysyttiin vielä mitkä olosuhteet erityisesti ovat saaneet heidän työntekijöitään harkitsemaan alan vaihtoa, jos he sitä ovat harkinneet. Vastauksia tähän saatiin 17. Näistä vastauksista erottuivat selvästi työn epäsäännöllisyys ja ajo-ohjelmien/reittien epäkohdat. Kummatkin näistä mainittiin 6:ssa vastauksessa. Neljässä vastauksessa mainittiin ryteikköiset työmaat ja harvennusten tekemättömyys. Muita ilmi tulleita syitä olivat kiire, ongelmat poliisin kanssa, tiestön huono kunto ja asenteen muuttuminen työmarkkinoilla.

Opiskelijat puolestaan saivat kommentoida avoimesti työssävihtymisen epäkohtia ja miten niitä voitaisiin parantaa. Vastauksia kysymykseen saatiin 15. Suurimmaksi epäkohdaksi nousi liian pieni palkka, jonka mainitsi 6 vastaajaa. Muita asioita joihin otettiin kantaa olivat työajat, työn kausiluonteisuus, nosturihytit,

matkakorvaukset, koneiden hinta ja tietotekniikan helppous. Vastaukset olivat todella lyhyitä rajoittuen lähinnä muutama sanaan.

Seuraava kysymys käsitteli työn psyykkisiä tekijöitä. Kuljettajilta kysyttiin tuntevatko he kohtaavansa henkistä painetta, stressiä, painostusta ja arvostuksen puutetta työssään. Henkistä painetta työssään tunsivat kohtaavansa 55%, stressiä 62%, painostusta 35% ja arvostuksen puutetta 57%. Yrittäjiltä kysyttiin ovatko he kohdanneet henkistä painetta, stressiä, masentuneisuutta ja arvostuksen puutetta omien työntekijöidensä keskuudessa. Henkistä painetta oli havainnut 88%, stressiä 96%, masentuneisuutta 60% ja arvostuksen puutetta 80% vastaajista.

Nämä luvut kertovat selvästi, että psyykkisiä tekijöitä ilmenee paljon metsäalan kuljettajan työssä. Se ei ole hyväksi työntekijälle ja se ajaa työntekijöitä harkitsemaan alan vaihtoa. Työn psyykkisiin tekijöihin tulisi tarttua kiinni ja saada ne vähenemään reilusti. Se, että yrittäjät näkevät ongelman työntekijöitäänkin suurempana, kertoo ehkä joidenkin työntekijöiden hyväksyvän henkisen paineen, stressin, masentuneisuuden ja arvostuksen puutteen osana työtään, mitä se ei saisi olla.

Psyykkisten ongelmien aiheuttajia on varmasti monia, mutta yhtenä pitäisin kuljettajapulaa. Töitä on yksinkertaisesti liikaa työntekijämäärään verrattuna. Tämä alkaa ensin näkyä yrittäjälle kertyvinä paineina ja kiireenä, joka sitten kertyy tätä kautta kuljettajien niskaan henkisenä paineena, stressinä, painostuksena ja arvostuksen puutteena. Eli sillä että yrittäjät voivat hyvin, voidaan myös kuljettajat saada voimaan hyvin. Painottaisin myös yrittäjien johtamistaitojen tärkeyttä psyykkisten ongelmien ratkaisussa.

Työolosuhteet osio päätettiin kuljettajien lomakkeessa avoimeen kysymykseen, jossa he saivat kommentoida miten työolosuhteita voitaisiin kehittää, jotta alalla olisi parempi työskennellä. Vastauksia saatiin yhteensä 60. Vastauksissa selvästi eniten otettiin kantaa kolmeen eri työolosuhdetekijään, jotka olivat epäsuorasti työaika ja sen aiheuttama ajoittainen kiire(14), kalusto ja sen ergonomia(13) ja alan palkkaus(10). Muut selvästi ilmi tulleet epäkohdat olivat urakoitsijoiden taksatason nosto, leimikkosuunnittelun kehittäminen, puutavara-autojen ajo-

ohjelmien parantaminen järkevämmäksi, työmatkojen lyhentäminen, lastaus-, purku- ja kääntöpaikkojen parantaminen ja tiestön kunnon parantaminen.

Puutavara-autonkuljettajat ottivat paljon kantaa nykyisiin ajo-ohjelmiin, joita he pitävät huonosti toimivina. Ajo-ohjelmien mukaan ajettaessa turhaa tyhjänä ajoa tulee liikaa ja kuormia kerätään liian monesta paikasta tehokkuuden kärsiessä. Nämä uudet ajo-ohjelmat on varmasti mietitty tarkkaan, eivätkä kuljettajat näe kaikkia syitä miksi asiat tehdään kuten tehdään, mutta monet kuljettajat kaipaavat mahdollisuutta oman päätäntävällän käyttöön.

Yrittäjiltä kysyttiin viimeisenä kysymyksenä tässä osiossa miten heidän yrityksensä panostaa työolosuhteiden parantamiseen ja kehittämiseen, ja onko niillä saatu aikaan tuloksia työviihtyvyydessä. Yrittäjistä 22 vastasi kysymykseen. Heistä jopa 16 kertoi panostavansa kaluston kuntoon ja ajanmukaisuuteen. 7 vastaaja ilmoitti järjestävänsä työmäärän ja -ajan työntekijöiden toivomusten mukaan. Muita panostuksia oli tehty esimerkiksi järjestämällä yhteistä tekemistä, hoitamalla työilmapiiriä ja panostamalla vuorovaikutukseen työntekijöiden ja -antajien välillä. Kaikkien vastaajien mukaan näillä panostuksilla oli ollut positiivisia vaikutuksia työviihtyvyyteen.

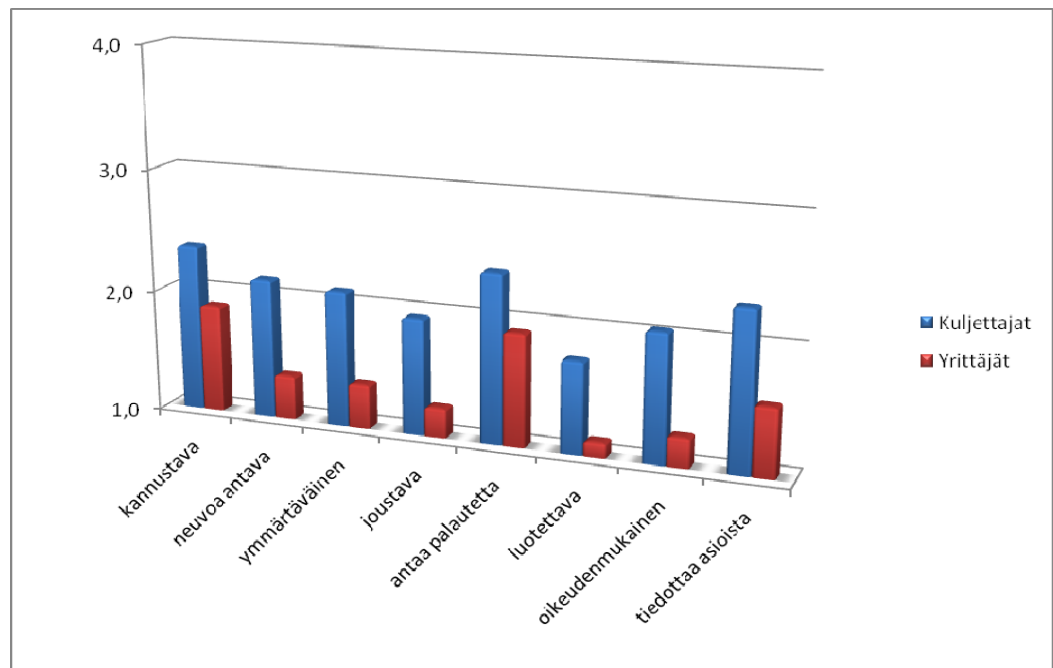
Avoimien kysymysten perusteella voi päätellä, että yrittäjät ovat alkaneet hoitaa kuntoon työolosuhteissa olevia epäkohtia. Kalustoon ja työajan joustavuuteen panostetaan, mutta kuljettajat toivovat edelleen lisäpanostuksia. Yrittäjien tulee siis vielä lisätä panostuksia, jotta työolosuhteet saadaan kuntoon.

3.2 Kuljettajat ja yrittäjät

3.2.1 Työnantajan rooli

Seuraavan osion aiheena oli työnantajan rooli. Osiossa haluttiin selvittää miten työnantaja vaikuttaa työntekijöidensä työviihtyvyyteen ja heidän alalla pysymiseen. Ensimmäisessä kysymyksessä kuljettajille ja yrittäjille oli annettu 8 työnantajaa kuvaavaa termiä. Termit olivat kannustava, neuvoa antava, ymmärtäväinen, joustava, antaa palautetta, luotettava, oikeudenmukainen ja tiedottaa asioista.

Työnantajat arvioivat itseään työnantajana ja kuljettajat taas omaa työnantajaansa. Termin kuvaavuus arvioitiin 4-portaisella asteikolla. Kuljettajien osuudessa 1 = kuvaa työnantajaani paljon, 2 = kuvaa työnantajaani jonkin verran, 3 = kuvaa työnantajaani vähän, 4 = ei kuvaa työnantajaani lainkaan. Työnantajien osuudessa 1 = kuvaa minua paljon, 2 = kuvaa minua jonkin verran, 3 = kuvaa minua vähän, 4 = ei kuvaa minua lainkaan.



Kuva 4. Miten hyvin eri tekijät kuvaavat kuljettajien omaa työnantajaa ja yrittäjiä itseään työnantajana? Mitä pienempi luku, sitä enemmän termi kuvaa.

Taulukosta on selvästi nähtävillä yrittäjien ja kuljettajien vastausten erot. Yrittäjät pitävät itseään monessa kohtaa lähes täydellisenä työnantajana, joka kertoo huonoista itsearviointitaidoista. Vastauksista on kuitenkin nähtävissä, että varsinkin kannustuksen ja palautteen annon kohdalla yrittäjät näkevät itsessään jonkin verran kehittämisen varaa. Kuljettajat arvioivat työnantajansa melko hyväksi ja parannettavaa löytyy selvästi vain palautteen annon ja asioista tiedottamisen kohdalla.

Seuraavaksi kuljettajia pyydettiin arvioimaan kuinka paljon heidän työnantajansa vaikuttavat heidän viihtymiseen työssään. Yrittäjiltä kysyttiin vastaavasti kuinka suurena he näkevät oman roolinsa heidän työntekijöidensä viihtyvyyteen. Kuljettajista 43% vastasi vaikuttaa paljon, 33% vaikuttaa jonkin verran, 18% vaikuttaa vähän ja 6% ei vaikuta lainkaan. Yrittäjistä 60% vastasi vaikutan paljon,

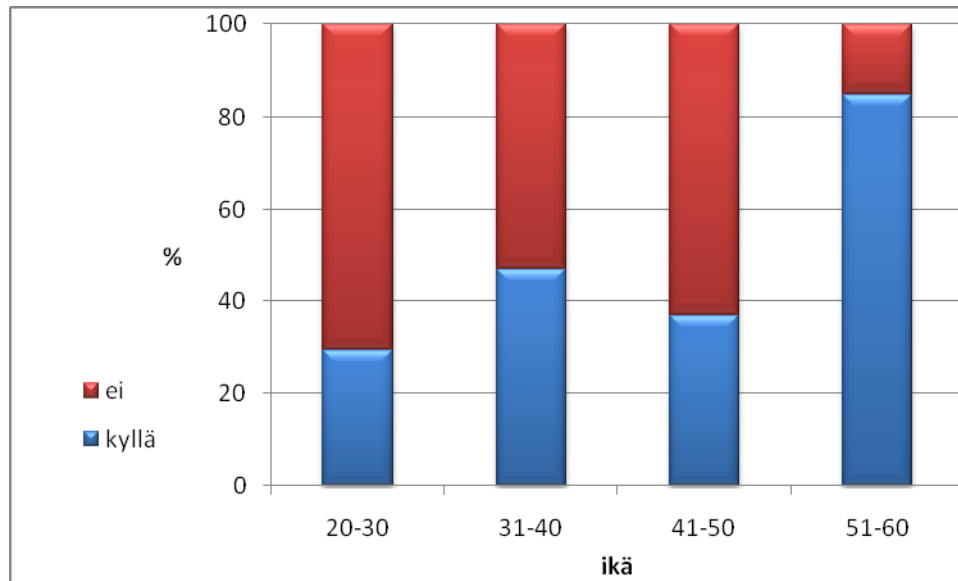
36% vaikutan jonkin verran ja 4% en vaikuta juuri ollenkaan. Nämä vastaukset kertovat selvästi, että työnantajalla on merkittävä rooli työssäviihtymisessä.

Sekä yrittäjiltä, että kuljettajilta kysyttiin seuraavaksi hyvän työnantajan ominaisuuksia avoimen kysymyksen muodossa. Kuljettajalta saatujen vastausten mukaan hyvä työnantaja on yleensä luotettava, oikeudenmukainen, joustava, rehellinen, maksaa oikeaa palkkaa oikeaan aikaan, tiedottaa asioista, on kannustava, antaa palautetta ja on reilu. Yrittäjien näkemyksen mukaan hyvä työnantaja on rehellinen, luotettava, joustava, oikeudenmukainen, kannustava, kuuntelee työntekijää ja maksaa oikeaa palkkaa oikeaan aikaan. Sekä kuljettajilla että yrittäjillä on tämän mukaan hyvinkin samanlainen käsitys hyvästä työnantajasta, joka taas edistää työssäviihtymistä. Lisäkysymyksellä yrittäjiltä kysyttiin halua osallistua kursseille koskien edellytyksiä toimia työnantajana. 54% vastanneista oli halukas osallistumaan kyseisille kursseille.

Kuljettajilta kysyttiin lisäksi ovatko he miettineet alan vaihtoa juuri työnantajan vuoksi, ja jos ovat, niin miksi. 23% kuljettajista oli miettinyt alan vaihtoa työnantajan vuoksi. Syitä tähän olivat olleet lähinnä liian pieni palkka, kiire, työn epäsäännöllisyys ja se, ettei työntekijää kuunnella tai oteta työntekijän mielipiteitä huomioon.

3.2.2 Terveys

Terveys-osio käsitteli työn vaikutuksia kuljettajien terveyteen ja työnantajan järjestämää työterveyshuoltoa. Kuljettajien osuus aloitettiin selvittämällä onko heidän nykyinen ammattinsa aiheuttanut heille mitään terveydellisiä haittoja, ja jos on, niin mitä. Kuljettajista 52% oli kokenut ammatin aiheuttaneen heille terveydellisiä haittoja. Nämä suoraan ammatista aiheutuneet terveydelliset haitat olivat lähes aina selkä- ja niska/hartiavaivoja. Kun verrattiin kuljettajien ikää ja terveydellisten haittojen esiintymistä, huomattiin yhteyden niiden välillä olevan merkitsevä, joten kuljettajan ikä on suorassa suhteessa terveydellisten haittojen esiintymiselle.



KUVA 5. Onko kuljettajien nykyinen ammatti aiheuttanut heille terveydellisiä haittoja? Kuvassa terveydellisten haittojen esiintyminen jaoteltuna ikäryhmittäin.

Jatkokysymyksessä haluttiin tietää onko näihin ammatin aiheuttaneisiin terveydellisiin haittoihin saatu/haettu hoitoa. Lisäksi haluttiin tietää minkälaista mahdollisesti saatu hoito on ollut tai miksi hoitoa ei ole saatu. 76% terveydellisiä haittoja kokeneista kuljettajista oli saanut/hakenut hoitoa. Hoito oli ollut lähinnä hierontaa ja fysikaalista hoitoa/fysioterapiaa, sekä erilaisia lääkityksiä. Jos hoitoon hakeutunut oli kärsinyt suuremmista vaivoista, oli ne hoidettu sen vaatimalla tavalla. Jos hoitoa ei oltu saatu/hoitoon ei oltu hakeuduttu, syynä oli ollut aina oireiden lievyys tai eläkkeelle siirtymisen läheisyys. Terveydelliset tekijät olivat saaneet 18% vastaajista miettimään alan vaihtoa.

Viimeisenä kysymyksenä kuljettajilta tässä osiossa kysyttiin onko työterveyshuoltoon ja terveydellisten näkökohtien huomointiin kiinnitetty tarpeeksi huomiota, ja jos ei, niin miten niitä voitaisiin parantaa. Vastaajista 62% piti työterveyshuoltoa ja terveydellisten näkökohtien huomointia riittävänä. Loput 38% toivoi lisää terveystarkastuksia ja työnantajan osallistumista liikuntaharrastuksien tukemiseen. 4:ssä tapauksessa työterveyshuoltoa ei oltu järjestetty ollenkaan ja siihen toivottiin muutosta.

Yrittäjiltä kysyttiin miten heidän yrityksessään on hoidettu työterveyshuolto ja onko se heidän mielestään riittävä. 24 vastaajasta 14 ilmoitti työterveyshuollon hoidettavan kunnallisen terveystieteiden keskuksen/työterveyshuollon, 3 Medivire Oy:n ja

yksi yksityisen lääkäriaseman kautta. Kolmessa tapauksessa ei työterveyshuoltoa ollut järjestetty lainkaan. 3 vastaajaa ilmoitti heidän teettävän säännöllisiä lääkärintarkastuksia. 84% vastaajista piti järjestettyä työterveyshuoltoa riittävänä. Työterveyshuolto on tämän mukaan pääosin hyvin hoidossa yrittäjien toimesta, ja heillä on selvästi halua hoitaa työntekijöidensä terveyttä.

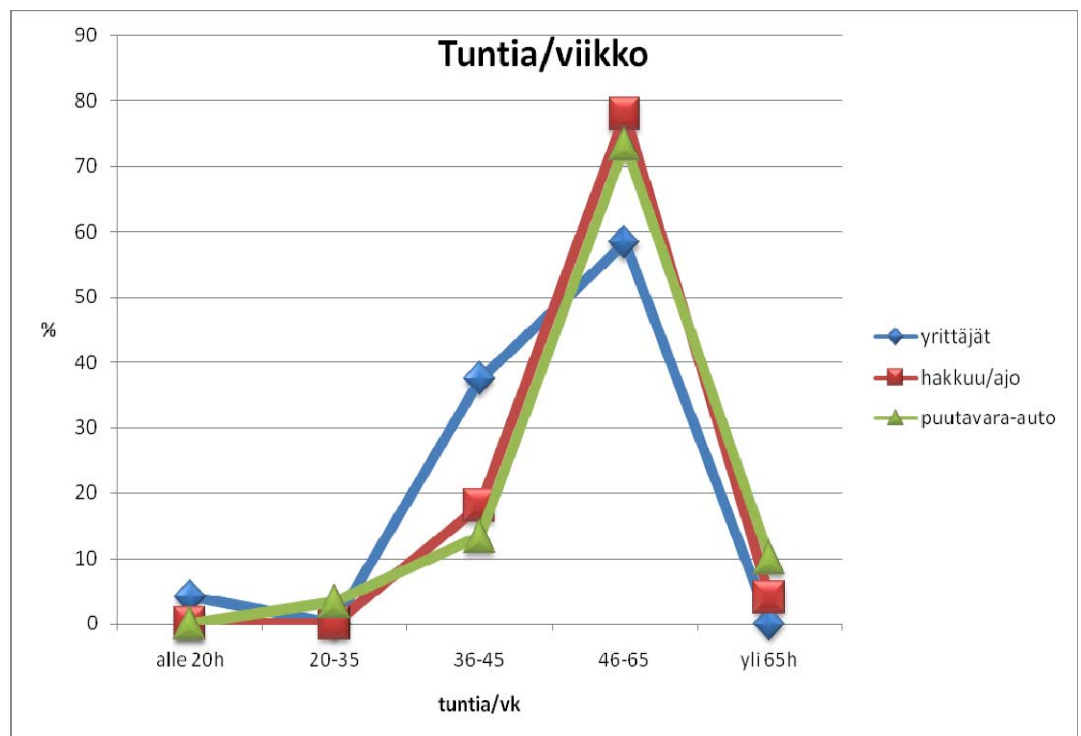
Seuraavaksi yrittäjät vastasivat kysymykseen: mitkä mielestäsi ovat suurimmat terveydelliset uhkatekijät alalla? Yrittäjät pitivät suurimpina uhkatekijöinä stressiä ja erilaisia tuki- ja liikuntaelinsairauksia. Merkittävänä terveydellisenä uhkana pidetään myös työaikaan liittyviä tekijöitä, kuten pitkiä vuoroja ja vuorotyötä. Tämä taas aiheuttaa väsymystä ja tapaturmariskin kasvua. Muita selvästi esille tulleita uhkatekijöitä olivat epäterveelliset elämäntavat, huonot työskentelyolosuhteet, työn epäsäännöllisyys, kiire ja henkinen jaksaminen.

Yrittäjistä 17% vastasi myönteisesti kysymykseen onko joku heidän työntekijöistään vaihtanut alaa juuri terveydellisten seikkojen vuoksi. Kysyttäessä mitkä nämä syyt olivat olleet, saatiin vastaukseksi työn epäsäännöllisyys, väsymys, henkinen paine ja selkävaivat. Selvennystä tähän alan vaihtoon haettiin vielä kysymällä saataisiinko työntekijöitä pysymään paremmin alalla, jos terveydellisiin tekijöihin kiinnitettäisiin enemmän huomiota. 71% vastasi kysymykseen myöntävästi.

Viimeisenä kysymyksenä terveys-osiossa yrittäjiltä kysyttiin järjestävätkö he työntekijöilleen joitain vapaa-ajan aktiviteetteja, tyky-päiviä, liikuntaetuja tai jotain muuta vastaavaa. 29% vastasi myöntävästi ja kysyttäessä mitä työntekijöille järjestetään, saatiin vastaukseksi yhteistilaisuuksia/illanviettoja, retkiä, messumatkoja ja liikuntapalveluita. Jos vastaus oli ei, syitä tähän olivat osallistujien- ja ajan puute, sekä kustannusten kasvu. Vaikka yrittäjät ovat järjestäneet työterveyshuollon hyvin ja terveydelliset uhkatekijät tiedostetaan, on outoa että näin pieni osa yrittäjistä järjestää työterveyttä ylläpitäviä toimintoja.

3.2.3 Työaika

Työajan kartoitus aloitettiin selvittämällä työntekijöiden keskimääräinen viikkotyöaika, jota kysyttiin sekä kuljettajilta, että yrittäjiltä. Kuljettajien mukaan alle 20h viikossa heistä työskenteli 0%, 20–35h 1%, 36–45h 18%, 46–65h 75% ja yli 65h 6%. Yrittäjiltä kysyttäessä heidän työntekijöistensä 4% työskentelee alle 20h, 0% 20–35h, 37,5% 36–45h, 58,3% 46–65h ja yli 65h työskenteleviä ei ollut lainkaan.



Kuva 6. Keskimääräinen viikkotyöaika.

Vastausten mukaan metsäalan keskimääräinen viikkotuntimäärä on todella suuri. Suurin osa työntekijöistä työskentelee yli 46h viikossa, kun normaalina viikkotuntimääränä Suomessa pidetään yleisesti 40 tuntia. Kun verrattiin viikkotuntimäärää terveydellisten haittojen esiintymiseen, huomattiin niillä olevan melkein merkitsevä yhteys eli paljon viikossa töitä tekevä kärsii siitä terveydellisten haittojen lisääntymisenä. Verrattaessa viikkotuntimäärä esimerkiksi yrityskokoon, hankinta-alueeseen tai palkkatyytyväisyyteen, ei merkitsevyyttä muuttujien välillä huomattu.

Työvuororytmityksestä kysyttäessä kuljettajista 19% työskenteli 1-vuorossa, 54% 2-vuorossa, 1% 3-vuorossa, 18% ajankohdasta riippuen ja 8% muulla tavoin.

Muulla tavoin-vaihtoehdon valinneet työskentelivät yleensä ajankohdan määräämissä rytmityksissä. Yrittäjien mukaan 8% työskenteli 1-vuorossa, 54% 2-vuorossa, 0% 3-vuorossa, 21% ajankohdan mukaan ja 17% muuten. Muuten-vaihtoehdon valinneet työskentelivät muun muassa ajo-ohjelmien mukaan.

Kuljettajilta haluttiin selvittää kuinka paljon he työskentelevät viikonloppuisin ja kuinka halukkaita he ovat siihen. Kuljettajista 8% vastasi ettei työskentele ollenkaan viikonloppuisin, 26% muutaman kerran vuodessa, 28% kerran kuukaudessa ja 38% jatkuvasti. Halukkuus viikonlopputyöhön oli huomattavasti pienempää kuin toteutuneet viikonlopputyöt. 36% vastaajista ei haluaisi työskennellä viikonloppuisin lainkaan, 46% joskus, 6% usein ja 12% aina kun mahdollista. Yrittäjät vastasivat myös kysymykseen viikonlopputyön määrästä. Heidän mukaansa 13% ei ole töissä viikonloppuisin lainkaan, 29% muutaman kerran vuodessa, 37% kerran kuussa ja 21% jatkuvasti.

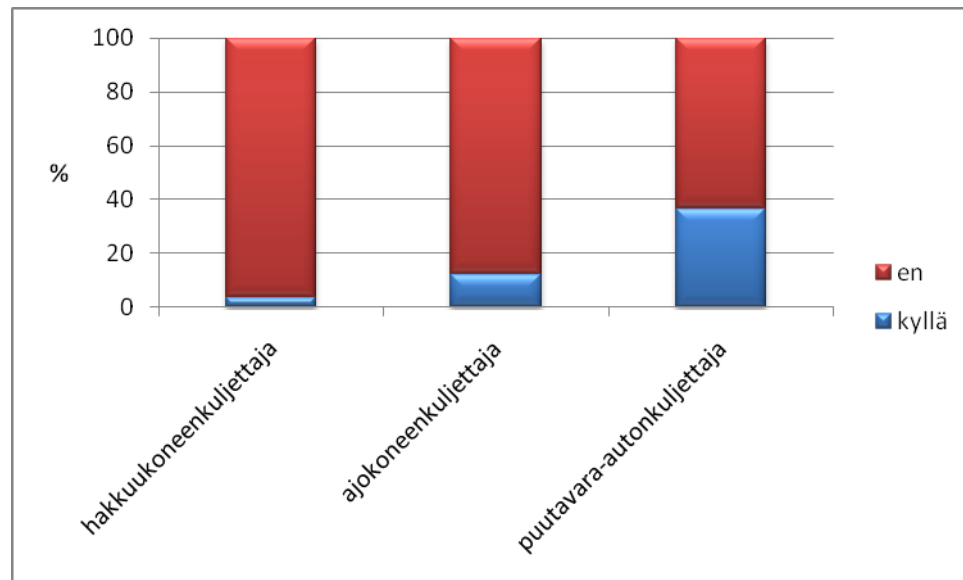
Kuljettajista 63% oli tyytyväisiä työrytmitykseensä. Loput 37% näki ongelmana sekä työmäärän, että viikonloppu- ja vuorotyön. He haluaisivat pääosin työskennellä säännöllisesti päivävuorossa 40 tuntia viikossa.

Yrittäjiltä kysyttiin työajan vaikutuksesta työiihtyvyyteen ja ovatko he menettäneet työntekijöitä juuri työajan takia. 17% yrittäjistä oli sitä mieltä että työaika ei vaikuta työiihtyvyyteen, 25% piti vaikutuksia myönteisinä ja 58% kielteisinä. 33% Yrittäjistä oli menettänyt työntekijöitä työajan vuoksi.

Työaika koskevat kysymykset kertovat selvästi sen olevan alalla vallitseva ongelma eli töitä on liikaa nykyiselle henkilömäärälle ja usein ne sijoittuvat epätasaisesti kausivaihtelujen mukaan. Pitkät työviikot ja viikonlopputöiden suuri määrä on jotenkin käytännöksi muodostunut piirre metsälalla. Jos kuljettajat joutuvat tekemään jatkuvasti ylipitkiä päiviä ja viikonlopputöitä, on sillä pidemmän päälle vakavia seurauksia. Lisäksi vuorotyö ei sovellu kaikille kuljettajille. Työntekijät joutuvat liian koville, josta aiheutuu terveydellisiä ja psyykkisiä ongelmia, sekä paineita vaihtaa alaa.

3.2.4 Palkkaus

Palkkausta käsittelevä kysymys-osio aloitettiin tiedustelemalla kuljettajien tyytyväisyyttä palkkaan. Vain 20% vastaajista oli tyytyväisiä palkkaansa. Kun tyytyväisyyttä palkkaan verrataan pääasialliseen toimialaan huomataan niiden välillä merkitsevä suhde. Se toimiiko hakkuukoneen, ajokoneen vai puutavara-autonkuljettajana, vaikuttaa siis palkkatyytyväisyyteen. Palkan merkitys haluttiin saada myös selville. Merkityksettömänä palkan määrä ei pitänyt yksikään vastaajista, jonkin verran merkitystä sillä oli 20% vastaajista, paljon merkitystä 74 prosentille ja 6% valitsee työpaikkansa palkan perusteella.



KUVA 7. Oletko tyytyväinen palkkaasi?

Palkanmaksuperusteista kysyttäessä kuljettajista 80% sai tuntipalkkaa, 7% kuukausipalkkaa, 11% urakkapalkkaa ja 2% jotain muuta. Nämä 2% osoittautuivat yrittäjiksi ja maksavat palkkaa itselleen yrityksen tilan mukaan. Normaalin peruspalkan lisäksi tiedusteltiin muista korvauksista. Suoritelisää saa 3% kuljettajista, 13% ylityökorvauksia, 16% kilometrikorvauksia, 24% päivärahoja, 25% ateriakorvausta, 11% työajanlyhennystä ja 5% joitain muita korvauksia. Näitä muita saatavia korvauksia olivat ilta- ja yövuorolisä, arkipyhäkorvas ja nosturinkäyttölisä



Kuva 8. Kuljettajille peruspalkan lisäksi maksettavat korvaukset.

Yrittäjiltä kysyttäessä 92% heistä maksoi tuntipalkkaa, 4% kuukausipalkkaa ja 4% urakkapalkkaa. Muista korvauksista yrittäjät maksoivat suoritelisää (3%), ylityökorvauksia (24%), kilometrikorvauksia (4%), päivärahoja (27%), aterikorvausta (16%), työajanlyhennystä (19%) ja 4% joitain muita korvauksia. Muita maksettavia korvauksia olivat nosturinkäyttölisiä, ilta- ja yövuorolisiä, puhelinkorvaus ja bonukset. Yrittäjien mukaan 79% heidän työntekijöistään oli tyytyväisiä palkanmaksuperusteisiin. Tyytymättömyyteen syynä oli palkan liian pieni määrä. 33% yrittäjistä vastasi myöntävästi, kun heiltä kysyttiin onko joku heidän työntekijöistään vaihtanut alaa juuri palkkauksen takia.

Seuraavaksi palkkaan liittyen kuljettajilta kysyttiin ovatko he suunnitelleet alan vaihtoa palkkauksen takia. 16%:lle se ei ollut tullut edes mieleen, 68%:lla oli käynyt mielessä, 16% harkitsi tosissaan ja 11% on vaihtamassa alaa juuri palkkauksen takia. Palkan nosto saisi 95% harkinneista pysymään alalla. 87% on sitä mieltä että palkka ja työn vaatimukset eivät kohtaa.

Sekä kuljettajille, että yrittäjille annettiin tilaisuus kommentoida palkkaukseen liittyviä ongelmia ja antaa parannusehdotuksia palkkauksen suhteen. Kuljettajilta saatiin 59 ja yrittäjiltä 19 vastausta. Kuljettajien vastauksista käy ilmi lähinnä

muutama ongelma, jotka esiintyvätkin lähes jokaisen vastauksessa. Palkka on liian pieni, joka usein johtuu yrittäjien liian pienestä taksasta. Pienen taksan vuoksi yrittäjillä ei ole varaa maksaa kunnon palkkaa. Myös lisät jäävät usein maksamatta, ja näin ollen työnantajat eivät noudata työehtosopimuksia. Lisäksi palkka ei vastaa lähellekkään työn nykyistä vaatimustasoa. Vaatimukset ovat nousseet reilusti, mutta palkka on pysynyt lähes samana vuodesta toiseen.

Yrittäjien vastaukset olivat hyvin samankaltaisia kuljettajien vastausten kanssa. Yrittäjien taksat ovat liian pienet, jotta kunnon palkkaa olisi mahdollista maksaa työntekijöille. Osaltaan palkka-asiaa pystyisi ratkaisemaan saamalla työ säännöllisemmäksi, jotta seisokeilta vältyttäisiin. Muutaman yrittäjän mielestä palkka on hyvä ja työehtosopimus on liian hyvä pakottaen yrittäjät maksamaan kaikki lisät.

Palkkaukseen liittyvät kysymykset olivat selvästi eniten mielipiteitä herättäviä ja niistä huomaa selvästi paljon palkkaukseen liittyviä ongelmia. Palkan merkitys kuljettajille on erittäin suuri, mutta vain joka viides kuljettaja on siihen tyytyväinen. Suurin yksittäinen epäkohta, joka vastauksista on nähtävissä, on peruspalkan päälle maksettavien lisien vähäinen määrä. Jos nämä lisät maksettaisiin kuten työehtosopimus määrää, nousisi myös palkan määrä ja luultavasti tyytyväisyys palkkaan lisääntyisi. Mielestäni tästä olisi hyvä lähteä selvittämään palkkaan liittyviä ongelmia. Jos tämä ei tuo muutosta, puututaan peruspalkan määrän vasta tämän jälkeen. Tämä kaikki vaatii yrittäjiltä riittävää palkanmaksukykyä, joka aikaansaadaan vain riittävällä taksatasolla.

Kyselyn mukaan palkka on suurin yksittäinen alan vaihtoon ajavista syistä.

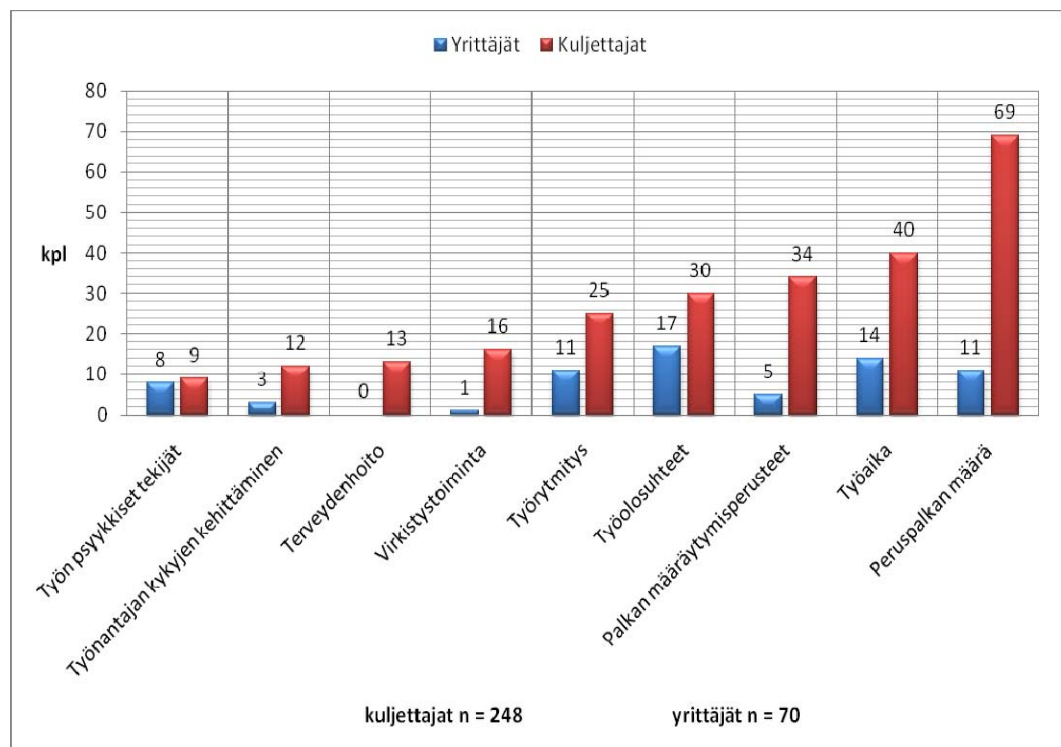
3.2.5 Koostavat kysymykset

Eri kysymys-osioiden tärkeys alalla pysymisen kannalta selvitettiin kysymällä sekä kuljettajilta että yrittäjiltä, mitkä ovat heidän mielestään tärkeimmät kehittämiskohdat alalla pysymisen parantamiseksi. Tällä kysymyksellä saatiin eriteltyä hyvin mihin osioihin tulisi kiinnittää eniten huomiota, ja mitkä taas eivät ole merkittävässä roolissa. Vastajat valitsivat 9 vaihtoehdosta heille 3 mieleisintä.

Vaihtoehdot olivat peruspalkan määrä, palkan määräytymisperusteet, työaika, työrytmitys, terveydenhoito, virkistystoiminta, työolosuhteet, työn psyykkiset tekijät ja työnantajan kykyjen kehittäminen.

Kuljettajat asettivat vaihtoehdot seuraavaan järjestykseen: peruspalkan määrä (69kpl), työaika (40), palkan määräytymisperusteet (34), työolosuhteet (30), työrytmitys (25), virkistystoiminta (16), terveydenhoito (13), työnantajan kykyjen kehittäminen (12) ja työn psyykkiset tekijät (9).

Yrittäjien tärkeysjärjestys oli seuraava: työolosuhteet (17kpl), työaika (14), peruspalkan määrä (11), työrytmitys (11), työn psyykkiset tekijät (8), palkan määräytymisperusteet (5), työnantajan kykyjen kehittäminen (3), virkistystoiminta (1) ja terveydenhoito (0).



Kuva 9. Alan tärkeimmät kehittämiskohtat.

Kuljettajien viimeinen kysymys oli avoin kysymys, jossa vastaajat saivat kertoa omat mielipiteensä ja parannusehdotukset metsäalalla työskentelyä koskien. Monet vastaukset olivat hyvin samansuuntaisia, mitä tähän asti muista vastauksista oli saatu selville. Vastauksia kysymykseen saatiin 49kpl.

Suurimpana ongelmana kuljettajat näkevät palkkauksen. Palkka on liian pieni ja lisiä ei makseta työehtosopimuksen mukaan niin kuin pitäisi. Tähän selityksenä usein taas on, että yrittäjät on ajettu liian ahtaalle alhaisten taksojen vuoksi. Juuri tämän pienen palkan vuoksi työntekijät vaihtavat alaa, ja nuoret eivät ole halukkaita valitsemaan metsäalaa omakseen. Tässä muutama suora lainaus vastauksista:

”Oma mielipiteeni on että jos palkkausta ei saada nostettua, tulee osaavista kuskeista olemaan todella suuri pula”.

”Yrittäjien taksoja tulisi nostaa huomattavasti, jotta ne pystyisivät maksamaan kilpailukykyistä palkkaa”

”Tämä homma on nyt metsäyhtiöiden käsissä. Jos halatte alalle uusia huippuosaajia ja säilyttää entisetkin alalla nostakaa taksoja”

Toinen voimakkaasti vastauksista esille tuleva asia on kuljettajien arvostus. Kuljettajien mielestä he eivät koe riittävää arvostusta urakoitsijoiden ja metsäyhtiöiden taholta. Muutenkin metsäpään työntekijät kaipaavat lisää arvostusta, ja koko ala imagon kohotusta. Suora lainaus vastauksesta:

”Arvostusta tälle alalle, meitä ei arvosteta tarpeeksi, vaikka metsästä lähtee tuotanto muihin taloihin esim. paperille, sahoille. Siellä on paremmat palkat ja edut.”

Puutavara-autonkuljettajista monet eivät ole tyytyväisiä ajo-ohjelmiin. Kuljettajat kaipaavat kuljetusohjelmiin omaa päätäntävaltaa ja reitit etukäteen pidemmälle ajalle. Suora lainaus vastauksesta:

”Palattaisiin vanhaan systeemiin, jolloin sai itse päättää miten ajetaan ja vaihdetaan vuorot”

Myöskin työaikaan halutaan muutoksia. Urakkatahti on liian tiukka, ja työajat ovat epäsäännöllisiä. Monesti myös ylityökorvaukset ja muut lisät jäävät maksamatta. Suora lainaus vastauksesta:

”Parempi palkka, työaika 8h. Työntekijöiden vaihtuvuus valtava, loppuunpalamisia kovan urakkatahdin takia. Maksimityöaika määrätä lakipykälän niin kuin autoalalla. Jotkut tekee jopa 16h vuoroja. Uusi mies tilalle kun entine sippaa: tämä on systeemi meillä.”

Yrittäjille annettiin lopuksi mahdollisuus vastata kahteen avoimeen kysymykseen. Ensimmäinen käsitteli kuljettajien tapaan mielipiteitä ja parannusehdotuksia kuljettajapulaa koskien. Toisessa kysymyksessä kysyttiin miten Stora Enso voisi parantaa edellytyksiä saada lisää kuljettajia alalle, ja saada entiset pysymään alalla. Vastauksia kumpaankin kysymykseen saatiin kaikilta vastanneilta eli 24kpl.

Yrittäjät näkevät tärkeimmäksi kehittämiskohdaksi metsäalan kustannusrakenteen. Kannattavuus pitää saada sille tasolle, että myös työntekijöille pystytään takaamaan riittävä tulotaso. Kannattavuuden myötä myös työajat ja työn säännöllisyys saataisiin kuljettajille sopivammaksi.

Yrittäjät ovat samaa mieltä kuljettajien kanssa ajo-ohjelmien kehittämistä. Ajo-ohjelmat tulisi saada paikallisemmiksi, ja niiden suunnitteluun pitäisi pystyä myös yrittäjän/kuljettajan vaikuttamaan.

Metsäalan imagoa tulisi yrittäjien mukaan nostaa, jotta se houkuttelisi uusia tekijöitä alalle. Metsäala on kehittynyt niin kuin moni muukin ala. Monesti ihmisillä ei vain ole tietoa nykyaikaisesta metsäalasta, ja se tulisikin saada yleiseen tietouteen imagon rakentamisen takia.

Yrittäjät toivovat tukea uuden kuljettajan alalle perehdyttämiseen. Seuraavassa suora lainaus yrittäjän vastauksesta:

”Oppisopimus luonteista koulutusta. Ensin perusopetus koulussa tai kurssilla. Sen jälkeen vuoden työharjoittelu yrityksessä, avustus yrittäjälle, oppilaalle oikea palkka, silloin olisi mahdollista saada houkutelua kuljettajia esim rahtipuolelta. Nytki olisi tulossa yksi nuori kaveri jo 5 vuoden kokemus yhdistelmän kuljettamisesta. Esitin jos menis ensin kurssille muta sanoி suoraa ettei talous anna myöten. Aika kova työ ruveta ajon yhteydessä opettamaan puutavara lajit pituudet, toimitus paikat. Tarvittaisiin tukea.”

Yrittäjien viimeisen kysymyksen vastaukset olivat hyvin lähellä edellisen kysymyksen vastauksia. Enson toivotaan asettavan taksansa sille tasolle, että yrittäminen on kannattavaa, ja kuljettajille pystytään maksamaan kunnon palkkaa. Yrittäjät toivovat myös arvostusta heitä itseään ja kuljettajiaan kohtaan, ja yleensäkin tasapuolista suhtautumista ja hyvää vuorovaikutusta toimijoiden

välille. Myös ajo-ohjelmien vajavaisuudet, alan huono imago, olosuhteiden parantaminen ja töiden jatkuvuuden takaaminen nousevat jälleen esille.

3.3 Opiskelijat

3.3.1 Työelämään siirtyminen

Työelämään siirtymisen vaihe on usein vaikea juuri valmistuneelle kuljettajalle. Kuljettaja voi joutua heti alusta alkaen työskentelemään yksin ilman sen suurempaa perehdytystä, ja lisäpaineita luovat kalliit koneet/autot. Siirtymisen vaikeutta, ja sitä miten sitä voitaisiin helpottaa, selvitettiin kolmella kysymyksellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin miten suurena näet juuri näiden asioiden vaikutuksen aloittaessa työuraa. Jopa 35% vastanneista vastasi että se voisi aiheuttaa alanvaihtopaineita, 35% oli sitä mieltä että se vaikuttaa kielteisesti, 26%:lle sillä ei ollut vaikutusta ja 4% piti sitä myönteisenä asiana.

Toinen kysymys käsitteli perehdyttämiskoulutuksen tarvetta. 78% vastanneista oli sitä mieltä että perehdyttämiskoulutuksen tarve on suuri ja loput 22% näki tarpeen pienenä. Kukaan vastanneista ei pitänyt koulutusta tarpeettomana.

Viimeisenä tässä osiossa haluttiin tietää millä muilla tavoin voitaisiin helpottaa uuden kuljettajan siirtymistä työelämään. Vastauksia tähän avoimeen kysymykseen saatiin 14kpl. Vastauksista saatiin tietoa, jonka mukaan yrittäjien pitäisi kannustaa, opastaa ja ymmärtää enemmän uutta kuljettajaa. Uusi kuljettaja ei voi olla heti mestari työssään, vaan se vaatii jonkin verran aikaa. Kokeneen kuskin mukana olo voisi olla hyvä tapa oppia. Myös käytännön harjoittelun suurempi osuus ja mahdollinen koulutuksen pidentäminen tulivat esille.

3.3.2 Opinnot

Opiskelijoilta haluttiin myös tietää heidän mielipiteitään liittyen heidän käynnissä olevaan koulutukseensa. Ensin heiltä tiedusteltiin onko opiskelu ammattiin ollut heidän odotuksiensa mukaista, johon 78% vastasi myönteisesti. Sitten heiltä kysyttiin ovatko he alkaneet harkitsemaan alan vaihtoa, koska opinnot eivät ole vastanneet heidän odotuksiaan. Tähän vain 17% vastasi myöntävästi.

Avoimella kysymyksellä opiskelijat saivat kertoa onko koulutuksessa jotain puutteita mitä siihen tulisi sisällyttää. Selvästi eniten haluttiin lisää käytännön opetusta eli suoranaista koneilla työskentelyä/ajoa. Tämä käytännön opetus taas voisi toimia hyvin myös työelämään perehdyttämisjaksona, jota selvästi kaivataan. Lisäksi koneiden tekniikkaan ja ajotekniikkaan tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Jotkin olivat myös sitä mieltä että opetuspuoli kaipaisi lisää ammattitaitoa.

Halusin selvittää myös minkä vuoksi vastaajat olivat yleensä lähteneet metsäalalle. Opiskelijoille annettiin 9 eri vaihtoehtoa ja yksi näistä oli avoin, jotta kaikki voivat vastata totuudenmukaisesti. Osa vastaajista valitsi useamman kuin yhden vaihtoehdon. Syiksi saatiin seuraavat vastaukset: tunnen sen olevan juuri oma alani 30%, suvussa metsäalan yrittäjyyttä 6%, se tuntui sopivalta 33%, vanhempieni tahdosta 0%, ei ollut oikein mitään muutakaan 6%, kavereiden takia 0%, koulun sijainnin takia 3%, hyvän työtilanteen takia 15% ja jostain muusta syystä 6%. Muita syitä olivat alalla aikaisemmin työskentely ja kotona oleva metsä.

3.3.3 Imago

Ammattia valitessa alan imago voi ratkaista osaksi koulutuspaikan valinnan. Opiskelijoilta kysyttiin onko metsäalan imago heidän mielestään todella hyvä, hyvä, keskiverto, huono vai erittäin huono. Todella hyvänä imagoa piti 4%, hyvänä 30%, keskivertona 57%, huonona 9% ja erittäin huonona 0%. Kysyttäessä sen merkitystä alan valinnassa tulevaisuudessa, 74% vastaajista piti sitä merkittävänä tekijänä.

Avoimella kysymyksellä haluttiin vielä mielipiteitä siitä mitä alan imagon parantamiseksi voitaisiin tehdä. Vastauksia saatiin 10kpl. Yleisin ehdotus oli itse alan ja työn tunnetuksi tuominen erilaisella markkinoinnilla. Urakoitsijoille toivottiin myös parempia taksoja, koska myös rahalla on vaikutusta imagoon. Yksi ehdotti myös siistimmän työjäljen jälkeen jättämistä.

3.3.4 Palkkaus

Palkkausta käsiteltiin opiskelijoiden osuudessa huomattavasti suppeammin kuin muiden vastaaja-ryhmien kysymyksissä. Opiskelijoiden mielikuva alalla toimivan kuljettajan palkasta haluttiin tietoon. Hyvänä palkkaa piti 9%, riittävänä 26% ja liian pienenä 65% vastaajista. Sitten kysyttiin palkan merkitystä vastaajille. Vastaukset jakaantuivat seuraavasti: ei juurikaan merkitystä 0%, jonkin verran merkitystä 39%, paljon merkitystä 57% ja valitsen työni palkan perusteella 4%.

Opiskelijoille annettiin muiden vastaajien tapaan mahdollisuus vastata avoimesti palkkaa koskeviin epäkohtiin, ja antaa niille parannusehdotuksia. Vastauksia saatiin 10kpl. Kommentteja tuli lähinnä siitä, että palkka ja työn vaativuus eivät vastaa toisiaan. Monipuolisessa ja haastavassa työssä pitäisi olla suurempi palkka. Lisäksi urakoitsijoiden palkanmaksukykyä pitäisi parantaa nostamalla taksoja. Lakisääteisten korvauksien maksu pitäisi saada myös normaaliksi käytännöksi.

4 TULOSTEN TARKASTELU

Metsäalan kuljettajapula aiheuttaa ongelmia yrittäjille ja kuljettajille. Yrittäjät eivät löydä riittävästi työntekijöitä itselleen ja kiire lisääntyy. Yrittäjät joutuvat tekemään itse enemmän työtä ja teettämään työntekijöillään enemmän töitä kuin he pystyvät tekemään. Stressi, paine, kiire ja sitä kautta kustannukset lisääntyvät. Lisäksi urakanantajat eli metsäyhtiöt alkavat tämän vaikutuksesta kärsiä puupulasta. Kukaan ei ole tässä tilanteessa voittaja.

Opiskelijat eivät kärsi vielä opiskeluvaiheessa kuljettajapulasta, sillä tämän vuoksi heille on varma työpaikka tiedossa. Työelämään siirtyessä totuus paljastuu jos työntekijöitä ei ole tarpeeksi. Työelämään perehdyttäminen jää vähäiseksi, koska yrittäjällä ei ole resursseja sitä järjestää. Voi käydä jopa niin, että opiskeluvaiheessa kentältä kantautuneet uutiset suuresta työntekijäpulasta ja sen aiheuttamista negatiivisista vaikutuksista, ajavat opiskelijat vaihtamaan alaa jo ennen työelämään siirtymistä.

Jo nämä tosiasiat saavat vastaajat miettimään vastauksiaan huolellisesti ja vastaamaan totuudenmukaisesti niin kuin asiat ovat, ja niin kuin ne haluttaisiin olevan. Vastausten luotettavuutta määriteltäessä näillä asioilla on suuri merkitys, ja pidänkin näitä asioita luotettavuutta vahvistavina tekijöinä.

Kyselyssä yritin antaa vastaajille riittävästi mahdollisuuksia vastata heitä vaivaaviin epäkohtiin erimuotoisten kysymysten kautta. Kysymykset tehtiin anonyymeina ja vastaajat saivat osallistua 300 euron arvoisen lahjakortin arvontaan antamalla yhteystietonsa kyselyn yhteydessä erillisellä lomakkeella. Yhteystietoja ja vastauksia ei yhdistetty missään vaiheessa siten, että vastaukset voitaisiin yhdistää tiettyyn henkilöön. Nämä seikat huomioon ottaen uskon, että saadut tulokset kertovat totuuden kentällä vallitsevista epäkohdista niin hyvin kuin se on mahdollista kyselytutkimuksen menetelmillä.

Yrittäjien vastausten luotettavuutta laskee niiden määrä suhteessa yrittäjien kokonaismäärään, joille kysely toimitettiin. Myös se, että yrittäjistä 68% toimii pääasiallisesti autokuljetuksessa, vaikuttaa vastauksiin. Opiskelijoiden osuus kuvaa hyvin minkälainen tilanne on Kurun metsäoppilaitoksessa, mutta mahdollisista koulujen välisistä eroista ei ole tietoa. Kuljettajien osuutta pidän luotettavimpana ja eniten informaatiota antavana hyvän vastausmäärän ja tasaisen alueellisen jakauman vuoksi. Suurin osa vastanneista kuljettajista on jo kauan alalla olleita, joten se pitää ottaa huomioon vastauksia tarkastellessa.

LÄHTEET

Painetut lähteet

Kittamaa, Jaakko, Metsäkoneenkuljettajaopiskelijoiden opintojen keskeytyminen ja valmistumisen jälkeinen sijoittuminen. Opetushallitus MONISTE 28/2005.

Mutanen Jari, Ojala Esa, Kuljettajakoulutuksen tukeminen. Stora Enso, Metsän JR-kokous 7.2.2007

Heikkilä, Tarja, Tilastollinen Tutkimus. Edita Publishing Oy. Edita Prima Oy. Helsinki 2004. s.49-55.

Sähköiset lähteet

Metäteollisuus ry. [www-sivu]. [viitattu 2.9.2008]

Saatavissa: <http://www.metsateollisuus.fi/Infokortit/Tuontipuu/Sivut/default.aspx>

Metla. [www-sivu]. [viitattu 2.9.2008]

Saatavissa: <http://www.metla.fi/tiedotteet/2008/2008-06-16-vmi.htm>

TTS-Työtehoseura. [www-sivu]. [viitattu 2.9.2008]

Saatavissa:

http://www.tts.fi/index.php?option=com_content&task=view&id=344&Itemid=515

Kauppalehti. [www-sivu]. [viitattu 4.9.2008]

Saatavissa: <http://www.kauppalehti.fi/5/i/talous/uutiset/etusivu/uutinen.jsp?oid=10307>

Stora Enso. [www-sivu]. [viitattu 5.9.2008]

Saatavissa: <http://extranet.portal.storaenso.com/emetsa/lisatieto.html>

Tampereen Yliopisto. [pdf-dokumentti]. [viitattu 20.10.2008]

Manninen, Pentti; Ylén, Matti, Tilastollisen päättelyn käytäntö, Tilastotiedettä soveltajille.

Saatavissa:

<http://mtl.uta.fi/tilasto/sas/Tilastollisen%20p%84%84ttelyn%20k%84yt%84nt%94.pdf>

Metsätalous
TAMK

21.5.2007

Palaveri koskien päättötyön tekemistä Stora Ensolle

Aika ja paikka: 21.5.2007 klo 13.00, Stora Enso hankintatoimisto, Porvoo

Paikalla: Jukka Alkkiomäki, Jari Mutanen ja Mikko Juhola

Aihe: Opinnäytetyön tekemisen aloittaminen ja perusteiden läpikäynti sitä varten.

Mitä sovittiin/keskusteltiin:

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää puutavara-autonkuljettajien ja metsäkonekuljettajien syitä miksi alalla ei pysytä ja millä alalla saataisiin pysymään. Työ selvitetään kyselytutkimuksella kohderyhmänä alan kaikki Storan yrittäjät, lisäksi osa kuljettajista, sekä ryhmä valmistuvassa olevia kuskeja. Yrittäjille välitetään kysely E-metsä- palvelun välityksellä, jonka kautta yrittäjät saavat myös kyselyn paperiversiot kuskeille toimitettavaksi. Johonkin kouluun esimerkiksi Kurun metsäoppilaitokseen mennään tekemään kysely heti syksyllä koulun alettua viimeistä vuotta opiskeleville oppilaille. Juuri valmistuvilta kysytään odotuksia alalta.

Analysoinnista päätettiin että se tehdään hankinta-alueittain kuljetus ja korjuu erikseen.

Sovittiin tekijälle maksettavista korvauksista ja aikataulusta. Kysymysten laadintaa kesä-heinä ja mahdollisimman nopeasti jonkinlaiset kysymysversiot. Varsinainen kysely tehdään elokuussa ja tulokset tulisi saada kahden viikon aikana. Vastauksia kuitenkin odotellaan noin 1kk ja hoputetaan tarvittaessa. Vastaukset selvillä elokuun lopussa. Työn kirjallinen osuus valmis lokakuun loppuun

Vastuuhenkilö Storan puolesta Kimmo Rouninen 0400-676924. Muita yhteystietoja Mikko Juhola 0400-842848 ja Ilkka Liukkonen (hoitaa E-metsän).

Minun selvitettäväkseni annettiin opinnäytetyön mahdollinen salassapitomahdollisuus.

Metsätalous
TAMK

26.7.2007

Palaveri koskien tutkintotyön kysymysten hahmottelua

Aika ja paikka: 26.7.2007 klo 12.00, Lempäälä
Paikalla: Jukka Alkkiomäki ja Manne Viljamaa
Aihe: Tutkintotyön kysymysten hahmottelu

Mitä sovittiin/keskusteltiin:

Palaverissa kävimme Mannen kanssa läpi miten kohderyhmien kysymykset jaoteltaisiin eri osioihin, ja mitä tutkimuksella tahdottiin saada selville. Mannen laajan alan tietämyksen avulla koostimme kysymys-osio-ehdokkaita ja niiden alle mahdollisimman monia eri kysymyksiä. Minun tehtäväkseni jäi näiden vaihtoehtojen pohjalta alkaa koostamaan kysymyslomaketta ja valitsemaan siihen oikeat kysymykset.

Tämän lisäksi sovimme, että Manne teettää kyselyt Kurun Metsäoppilaitoksella omille oppilailleen. Sovimme, että toimitan kyselyt hänelle heti teetettäväksi kun ne valmistuvat.

Metsätalous
TAMK

13.8.2007

Palaveri koskien tutkintotyön kysymyslomakkeiden viimeistelyä

Aika ja paikka: 13.8.2007, Orimattila
Paikalla: Jukka Alkkiomäki ja Kimmo Roininen

Aihe: Tutkintotyön kysymyslomakkeiden viimeistely ja kyselyn teettämisen käytännön asioiden sopiminen

Mitä sovittiin/keskusteltiin:

Palaverissa kävimme läpi muodostamani kysymyslomakkeet, joihin teimme pieniä muutoksia yhdessä pohtien. Jätimme pois kokonaan palkan määrää koskevat kysymykset ja lisäsimme avoimen kysymyksen koskien yrittäjien mielipidettä siitä mitä Stora Enso voisi tehdä tilannetta parantaakseen. Sovimme että viimeistelen vielä hieman ulkoasua ja muutamia kysymyksien sanamuotoja.

Sovimme kyselyn käytännön totauttamisesta ja sain yhteystiedot henkilöihin, jotka hoitavat eMetsä-palvelua: Mäkelä Minna, Liukkonen Ilkka ja Kostamo Tommi.

Kyselyn tulostamisesta sovimme, että voin teettää tulosteet Stora Ensolla. Enso hoitaa myös kyselyyn tarvittavat valmiiksi postimaksun sisältävät kirjekuoret. Sovimme myös kyselyn porkkanasta, joka on 300 euron arvoinen lahjakortti Intersport-myymlöihin.

Ikä	hankinta-alue koulutus pääasiallinen toimiala psykkiset tekijät onko aiheuttanut terveydellisiä haittoja
Kuinka kauan alalla	hankinta-alue koulutus pääasiallinen toimiala
Lisätyövoiman tarve	hankinta-alue yrityksen koko työaika
Psykkiset tekijät	yrityksen koko hankinta-alue työaika toimiala
Onko aiheuttanut terveydellisiä haittoja	yrityksen koko työaika toimiala
Järjestetäänkö vapaa-ajan aktiviteetteja	yrityksen koko toimiala
Työskentely viikonloppuisin	yrityksen koko hankinta-alue terveydelliset haitat toimiala
Palkkatyytyväisyys	hankinta-alue ikä pääasiallinen toimiala

Hei,

Maassamme vallitsee metsäalan kuljettajapula. Kuljettajia koulutetaan riittävästi, mutta muuta alat vetävät valmistuneita puoleensa. Tulevaisuudessa olisi erittäin tärkeää saada pidettyä kuljettajat alalla, jotta pystymme turvaamaan kotimaan puunhankinnan.

Stora Enso on alkanut selvittämään syitä vallitsevaan kuljettajapulaan. Tämän saatekirjeen ohessa on kysely, jolla yritetään selvittää syitä miksi alalla ei pysytä, ja miten alalla saataisiin pysymään. Kysely suunnataan Stora Enson kuljetusyrittäjille ja kuljettajille, sekä Kurun metsäoppilaitoksen kuljettajakoulutuksen viimeisen vuosikurssin opiskelijoille. Kysymysten sisältöä on hieman muokattu eri kohderyhmille, mutta pääsisältö on kaikille sama.

Tämän tutkimuksen toteuttaa opinnäytetyönään Tampereen Ammattikorkeakoulun viimeisen vuoden metsätalouden opiskelija Jukka Alkkiomäki.

Olette suuri apu tutkimuksen teossa vastatessanne tähän kyselyyn. Toivon teidän vastaavan kyselyyn mahdollisimman nopeasti, viimeistään syyskuun loppuun mennessä.

Kaikkien kyselyyn osallistuneiden kesken arvotaan 300 euron arvoinen lahjakortti Intersport-keijun liikkeisiin.

Lisätietoja voit kysyä Jukka Alkkiomäeltä, e-mail: jukka.alkkiomaki@fe.tpu.fi, puh. 044-3332945.

Kiitos vastauksistanne jo etukäteen,

Jukka Alkkiomäki
Metsätalous
Tampereen Ammattikorkeakoulu

Kysymyksiin vastataan merkitsemällä rasti oikean vaihtoehdon eteen. Joissain kysymyksissä on myös avoin kohta, johon annetaan vastaus tekstimuodossa. Lisäksi joihinkin kysymyksiin vastaaminen on ohjeistettu erikseen kysymyksen yhteydessä. Yritä vastata mahdollisimman todenmukaisesti. Kyselyssä ei käy ilmi vastaajan henkilöllisyys.

Yleistiedot

1. Ikä ___ Alle 20
 ___ 20-30
 ___ 31-40
 ___ 41-50
 ___ 51-60
 ___ yli 60
2. a) Koulutus (valitse vain yksi vaihtoehto)
 ___ Metsäalan ammattitutkinto
 ___ Metsäalan korkeakoulu/opisto
 ___ Joku muu
 ___ Ei koulutusta
- b) Jos vastasit kohdassa a) Joku muu, niin mikä _____.
3. Ollut alalla
 ___ alle 2v
 ___ 2-5v
 ___ 6-10v
 ___ yli 10v
4. Missä työskentelet
 ___ Pohjois-Suomen hankinta-alue
 ___ Savon hankinta-alue
 ___ Karjalan hankinta-alue
 ___ Etelä-Suomen hankinta-alue
5. Yrityksen koko (työntekijöiden määrä) jossa työskentelet?
 ___ alle 3
 ___ 3-5
 ___ 6-10
 ___ yli 10
6. a) Oletko pääasiallisesti
 ___ Hakuukoneenkuljettaja
 ___ Ajokoneenkuljettaja

Puutavara-autonkuljettaja
 Muu

b) Jos vastasit kohdassa a) Muu, niin mikä? _____.

Kysymykset

Työolosuhteet

1. Seuraavassa taulukossa on esitetty eri työolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Arvostele asteikolla 1-5 niiden kielteisiä vaikutuksia työssä viihtymiseen? 1 = ei vaikuta lainkaan, 2 = vaikuttaa erittäin vähän, 3 = vaikuttaa jonkin verran, 4= vaikuttaa melko paljon, 5 = vaikuttaa todella paljon. **Ympyröi oikea vaihtoehto.**

	Ei vaikuta			Vaikuttaa	
	1	2	3	4	5
vuodenajat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pimeys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
säätila	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
yksin työskentely	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pitkät työmatkat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tietotekniikan lisääntyminen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
työskentelyergonomia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Kuinka paljon työskentelyolosuhteet häiritsevät työssäsi

- Eivät lainkaan
 Melko vähän
 Jonkin verran
 Hyvin paljon

3. a) Ovatko työolosuhteet saaneet sinut harkitsemaan alan vaihtoa

- Kyllä ovat
 Eivät ole

b) Jos vastasit kohdassa a) Kyllä ovat, niin mitkä? _____.

4. Psykkiset tekijät. Koetko kohtaavasi seuraavia psyykkisiä tekijöitä työssäsi?

	Kyllä	Ei
Henkinen paine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stressi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Painostus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arvostuksen puute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Miten työolosuhteita voitaisiin kehittää siihen suuntaan, että alalla olisi parempi työskennellä?

Työnantajan rooli

1. Seuraavassa taulukossa on lueteltu eri ominaisuuksia työnantajasta. Arvioi oman työnantajasi ominaisuuksia annetulla asteikolla 1-4. 1 = Kuvaa työnantajaani paljon, 2 = kuvaa työnantajaani jonkin verran, 3 = kuvaa työnantajaani vähän, 4 = ei kuvaa työnantajaani lainkaan. **Ympyröi oikea vaihtoehto.**

	Kuvaa			Ei kuvaa
Kannustava	1	2	3	4
Neuvoa antava	1	2	3	4
Ymmärtäväinen	1	2	3	4
Joustava	1	2	3	4
Antaa palautetta	1	2	3	4
Luotettava	1	2	3	4
Oikeudenmukainen	1	2	3	4
Tiedottaa asioista	1	2	3	4

2. Kuinka paljon työnantajasi vaikuttaa viihtymiseen työssäsi?

- Ei vaikuta lainkaan
 Vaikuttaa vähän
 Vaikuttaa jonkin verran
 Vaikuttaa paljon

3. Mitkä ovat mielestäsi hyvän työnantajan ominaisuuksia?

4. a) Oletko miettinyt alan vaihtoa juuri työnantajan vuoksi?

- En ole
 Kyllä olen

b) Jos vastasit kohdassa a) Kyllä olen, niin miksi? _____

Terveys

1. a) Onko nykyinen ammattisi aiheuttanut sinulle joitain terveydellisiä haittoja?

- Ei
 Kyllä

b) Jos vastasit kohdassa a) kyllä, niin mitä? _____
_____.

2. a) Jos vastasit edelliseen kysymykseen kyllä, niin oletko hakenut/saanut ongelmiin hoitoa/apua?

- En
 Kyllä

b) Jos vastasit kyllä, niin minkälaista? Jos vastasit en, niin miksi et? _____
_____.

3. Ovatko juuri terveydelliset tekijät saaneet sinut miettimään alan vaihtoa?

- Eivät
 Ovat

4. a) Onko työterveyshuoltoon ja terveydellisten näkökohtien huomiointiin kiinnitetty tarpeeksi huomiota?

- Kyllä
 Ei

b) Jos vastasit kohdassa a) ei, niin miten voitaisiin parantaa? _____
_____.

1. Mikä on keskimääräinen viikkotyöaikasi?

- Alle 20h
- 20-35h
- 36-45h
- 46-65h
- yli 65h

2. a) Missä rytmissä työskentelet

- 1-vuoro
- 2-vuoro
- 3-vuoro
- Ajankohdan mukaan
- Muuten

b) Jos vastasit kohdassa a) muuten, niin miten? _____.

3. Kuinka usein työskentelet viikonloppuisin?

- en koskaan
- muutaman kerran vuodessa
- kerran kuukaudessa
- jatkuvasti

4. Kuinka halukas olet työskentelemään viikonloppuisin?

- en halua työskennellä viikonloppuisin
- joskus
- usein
- aina kun mahdollista

5. a) Oletko tyytyväinen työrytmiyteesi?

- Kyllä
- Ei

b) Jos vastasit kohdassa a) ei, niin miten haluaisit työskennellä? _____.

1. Oletko tyytyväinen palkkaasi?

- Kyllä
 En

2. Kuinka paljon palkan määrä merkitsee sinulle?

- Ei juurikaan merkitystä
 Jonkin verran merkitystä
 Paljon merkitystä
 Valitsen työni palkan perusteella

3. a) Mikä on palkanmaksusi perusta?

- Tuntipalkka
 Kuukausipalkka
 Urakkapalkka
 Joku muu

b) Jos vastasit kohdassa a) joku muu, niin mikä? _____.

4. a) Saatko lisäksi joitain muita korvauksia?

- Suoritelisä
 Ylityökorvaus
 Kilometrikorvaus
 Päivärahat
 Ateriakorvaus
 Työajanlyhennys
 Jotain muita korvauksia

b) Jos vastasit kohdassa a) jotain muita korvauksia, niin mitä? _____

5. Oletko suunnitellut alan vaihtoa palkkauksen takia?

- Ei ole tullut edes mieleen
 On käynyt mielessä
 Harkitsen tosissani
 Vaihdan alaa tulevaisuudessa juuri palkkauksen takia

6. Jos harkitset alan vaihtoa, saisiko palkan nostaminen pysymään alalla?

- Kyllä
 Ei

7. Kohtaavatko palkka ja työn vaatimukset

- Palkka on vaatimusten mukainen
 Palkka ei täytä työn vaativuutta

8. Vapaa sana palkasta. (Halutessasi voit kertoa tähän vapaasti mitä ongelmia palkkauksessa mielestäsi on ja millä niitä voitaisiin parantaa?)

Valitse rastittamalla seuraavista vaihtoehtoista mielestäsi kolme(3) tärkeintä kehittämiskohtaa alalla pysymisen parantamiseksi.

- Peruspalkan määrä
 Palkan määräytymisperusteet
 Työaika
 Työrytmitys
 Terveystenhoito
 Virkistystoiminta
 Työolosuhteet
 Työn psyykkiset tekijät
 Työnantajan kykyjen kehittäminen

Omat mielipiteet ja parannusehdotukset metsäalalla työskentelyä koskien.

Kiitos vastauksistasi.

Kysymyksiin vastataan merkitsemällä rasti oikean vaihtoehdon eteen. Joissain kysymyksissä on myös avoin kohta, johon annetaan vastaus tekstimuodossa. Lisäksi joihinkin kysymyksiin vastaaminen on ohjeistettu erikseen kysymyksen yhteydessä. Yritä vastata mahdollisimman todenmukaisesti. Kyselyssä ei tule ilmi vastaajan henkilöllisyys.

Yrittäjän perustiedot

1. Ikä __ Alle 20
 __ 20-30
 __ 31-40
 __ 41-50
 __ 51-60
 __ yli 60

2. a) Ammatillinen koulutus (valitse vain yksi vaihtoehto)

- __ Metsäalan ammattitutkinto
__ Metsäalan korkeakoulu/opisto
__ Joku muu
__ Ei koulutusta

- b) Jos vastasit kohtaan a) joku muu, niin mikä? _____.

3. Kauanko olet toiminut yrittäjänä

- __ alle 5v
__ 5-10v
__ yli 10v

Yrityksen perustiedot

1. a) Pääasiallinen toimiala

- korjuu ja puutavaran lähikuljetus
- autokuljetus
- Muu

b) Jos vastasit kohdassa a) muu, niin mikä? _____.

2. Missä yritys toimii? (Pääasiallisin)

- Pohjois-Suomen hankinta-alue
- Savon hankinta-alue
- Karjalan hankinta-alue
- Etelä-Suomen hankinta-alue

3. Yrityksesi koko(työntekijöiden määrä) itsesi mukaan lukien?

- alle 3
- 3-5
- 6-10
- yli 10

4. Mahdollinen lisätyövoiman tarve?

- Ei ole
- 1 työntekijä
- 2 tai useampi

5. Mielestäni metsäalan kuljettajapula on todellinen.

- Kyllä
- Ei

Työolosuhteet

1. Seuraavassa taulukossa on esitetty eri työolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Arvioi asteikolla 1-5 kuinka paljon ne vaikuttavat työntekijöidesi viihtymiseen työssä? 1 = vaikuttaa erittäin negatiivisesti, 2 = vaikuttaa negatiivisesti, 3 = ei vaikuta, 4 = vaikuttaa positiivisesti, 5 = vaikuttaa erittäin positiivisesti. **Ympyröi oikea vaihtoehto.**

	Ei vaikuta			Vaikuttaa	
	1	2	3	4	5
vuodenajat					
pimeys					
säätila					
yksin työskentely					
pitkät työmatkat					
tietotekniikan lisääntyminen					
työskentelyergonomia					

2. Kuinka paljon näet työolosuhteiden vaikuttavan työntekijöidesi viihtyvyyteen työssään?

- Ei lainkaan
 Melko vähän
 Jonkin verran
 Hyvin paljon

3. a) Ovatko työolosuhteet saaneet työntekijöitäsikin harkitsemaan alan vaihtoa

- Kyllä ovat
 Eivät ole

b) Jos vastasit kohdassa a) kyllä ovat, niin mitkä? _____

4. Psykkiset tekijät. Oletko kohdannut työntekijöitteesi keskuudessa seuraavia psyykkisiä tekijöitä?

	Kyllä	En
Henkinen paine	_____	_____
Stressi	_____	_____
Masentuneisuus	_____	_____
Arvostuksen puute	_____	_____

5. Miten yrityksenne panostaa työolosuhteiden parantamiseen ja kehittämiseen?

6. Onko näillä panostuksilla mielestäsi saatu aikaan tuloksia työviihtyvyyteen?

Kyllä

Ei

Työnantajan rooli

1. Seuraavassa taulukossa on lueteltu eri ominaisuuksia työnantajasta. Arvioi asteikolla 1-4 itseäsi työnantajana. 1 = Kuvaa minua paljon, 2 = kuvaa minua jonkin verran, 3 = kuvaa minua vähän, 4 = ei kuvaa minua lainkaan. **Ympyröi oikea vaihtoehto.**

	Kuvaa			Ei kuvaa
	1	2	3	4
Kannustava				
Neuvoa antava				
Ymmärtäväinen				
Joustava				
Antaa palautetta				
Luotettava				
Oikeudenmukainen				
Tiedottaa asioista				

2. Kuinka suurena näet oman roolisi työntekijöiden työssäviihtymisessä?

En vaikuta siihen millään tavalla

En vaikuta juuri ollenkaan

Vaikutan jonkin verran

Vaikutan paljon

3. Mitkä ovat mielestäsi hyvän työnantajan ominaisuuksia?

4. Olisin halukas osallistumaan erilaisille kursseille koskien edellytyksiä toimia työnantajana?

Kyllä

En

Terveys

1. Miten yrityksessäsi on hoidettu työterveyshuolto? _____
_____.

2. Onko näin hoidettu työterveyshuolto mielestäsi riittävä?

Kyllä
 Ei

3. Mitkä mielestäsi ovat suurimmat terveydelliset uhkatekijät alalla? _____
_____.

4. a) Onko joku työntekijöistäsi vaihtanut alaa juuri terveydellisten tekijöiden suhteen?

Ei
 Kyllä

b) Jos vastasit kohdassa a) kyllä, niin minkä tekijöiden? _____
_____.

5. Saataisiinko kuljettajia pysymään paremmin alalla ottamalla terveydelliset tekijät huomioon entistä paremmin?

Kyllä
 Ei

6. a) Järjestääkö yrityksesi työntekijöille jotain vapaa-ajan aktiviteetteja, tyky-päiviä, liikuntaetuja yms. ?

Kyllä
 Ei

b) Jos vastasit kohdassa a) kyllä, niin mitä? Jos vastasit kohdassa a) ei, niin miksi?

_____.

1. Kuinka paljon työntekijäsi työskentelevät keskimäärin viikossa?

- Alle 20h
- 20-35h
- 36-45h
- 46-65h
- yli 65h

2. a) Miten työvuorot on rytmitetty?

- 1-vuoro
- 2-vuoro
- 3-vuoro
- Ajankohdan mukaan
- Muuten

b) Jos vastasit kohdassa a) muuten, niin miten? _____.

3. Ovatko työntekijät töissä myös viikonloppuisin?

- Eivät
- Muutaman kerran vuodessa
- Kerran kuussa
- Jatkuvasti

4. Vaikuttaako työaika työntekijöidesi työviihtyvyyteen?

- Ei vaikuta
- Vaikuttaa myönteisesti
- Vaikuttaa kielteisesti

5. Onko yrityksesi menettänyt työntekijöitä juuri työajan vuoksi?

- Kyllä
- Ei

1. a) Mikä on maksuperusteesi?

- Tuntipalkka
- Kuukausipalkka
- Urakkapalkka
- Joku muu

b) Jos vastasit kohdassa a) joku muu, niin mikä? _____.

2. a) Maksatko työntekijöllesi lisäksi muita korvauksia?

- Suoritelisä
- Ylityökorvaus
- Kilometrikorvaus
- Päivärahat
- Ateriakorvaus
- Työajanlyhennys
- Jotain muita korvauksia

b) Jos vastasit kohdassa a) jotain muita korvauksia, niin mitä? _____

3. a) Ovatko työntekijäsi tyytyväisiä palkanmaksunperusteisiin?

- Kyllä
- Eivät

b) Jos vastasit kohdassa a) eivät, niin miksi? _____

4. Onko työntekijöistäsi joku vaihtanut alaa juuri palkkauksen takia?

- Kyllä
- Ei

5. Vapaa sana palkasta. (Halutessasi voit kertoa tähän vapaasti mitä ongelmia palkkauksessa mielestäsi on ja millä niitä voitaisiin parantaa?)

Kysymyksiin vastataan merkitsemällä rasti oikean vaihtoehdon eteen. Joissain kysymyksissä on myös avoin kohta, johon annetaan vastaus tekstimuodossa. Lisäksi joihinkin kysymyksiin vastaaminen on ohjeistettu erikseen kysymyksen yhteydessä. Lue kysymykset huolella ja vastaa mahdollisimman todenmukaisesti. Kyselyssä ei tule ilmi vastaajan henkilöllisyys.

Yleistiedot

1. Ikä alle 20
 20-30
 yli 30

2. Mitä opiskelet?
 hakkuukoneenkuljettaja
 ajokoneenkuljettaja
 puutavara-autonkuljettaja

3. Kuinka paljon sinulla on kokemusta alan töistä?
 ei yhtään
 alle 6kk
 6kk- 12kk
 yli 1v

4. Oletko tällä hetkellä työsuhhteessa omalla alallasi?
 Kyllä
 En

5. Näetkö itsesi tulevaisuudessa metsäalalla
 En ollenkaan
 Muutaman vuoden ajan
 Niin kauan kuin löytyy jotain muuta työtä
 Aion työskennellä alalla pysyvästi

6. Minulla on suunnitteilla toimia tulevaisuudessa metsäalan yrittäjänä.
 Kyllä
 Ei

Kysymykset

Työolosuhteet

1. Seuraavassa taulukossa on esitetty erilaisia työssä viihtymiseen vaikuttavia tekijöitä. Arvioi miten ne vaikuttavat alan työssä viihtymiseen. Arviointi suoritetaan asteikolla 1-5, jossa 1 = vaikuttaa erittäin myönteisesti, 2 = vaikuttaa myönteisesti, 3 = ei vaikuta lainkaan, 4 = vaikuttaa kielteisesti, 5 = voisi olla syy vaihtaa alaa. **Ympyröi oikea vaihtoehto.**

	Vaikuttaa myönteisesti			vaikuttaa kielteisesti	
Työaika	1	2	3	4	5
Vuorotyö	1	2	3	4	5
Yksin työskentely	1	2	3	4	5
Pitkät työmatkat	1	2	3	4	5
Pimeys	1	2	3	4	5
Säätila	1	2	3	4	5
Tietotekniikan lisääntyminen	1	2	3	4	5
Työskentelyergonomia	1	2	3	4	5

2. Millä tavoin näitä epäkohtia voitaisiin mielestäsi parantaa, jotta alasta saataisiin houkuttelevampi ja kuljettajat saataisiin pysymään metsäalan töissä? _____

Työelämään siirtyminen

1. Juuri valmistuneella kuljettajalla ei yleensä ole kovinkaan paljoa kokemusta itse koneella/autolla työskentelystä. Kuitenkin kuljettaja voi heti joutua kohtaamaan sen tosiasian, että töitä joutuu alusta alkaen tekemään yksin. Lisäpaineita luovat kalliit koneet/autot, joiden väärästä käytöstä voi aiheutua suuret kulut yrittäjälle.

Miten suurena näet juuri näiden asioiden vaikutuksen aloittaessa työuraa?

- voisi aiheuttaa alanvaihtopaineita
 vaikuttaa kielteisesti
 ei vaikutusta
 vaikuttaa myönteisesti

Kuinka suurena näet perehdyttämiskoulutuksen tarpeen töiden aloitusvaiheessa?

- suuri tarve
 pieni tarve
 ei tarvetta

Millä muilla tavoin voitaisiin helpottaa uuden kuljettajan siirtymistä työelämään?

Opinnot

1. Onko opiskelu ammattiin ollut odotuksiesi mukaista?

- Kyllä
 Ei

2. Oletko alkanut harkitsemaan alan vaihtoa koska opinnot eivät ole vastanneet odotuksiasi?

- Kyllä
 En

3. Onko koulutuksessa mielestäsi sellaisia puutteita, joita siihen tulisi sisällyttää? Mitä puutteita koulutuksessa on? Mitä koulutukseen tulisi lisätä?

4. a) Miksi aloit opiskella juuri metsäalaa?

- Tunnen sen olevan juuri omaalani
 Suvussa metsäalan yrittäjyyttä
 Se tuntui sopivalta
 Vanhempieni tahdosta
 Ei ollut oikein mitään muutakaan
 Kavereiden takia
 Koulun sijainnin takia
 Hyvän työtilanteen takia
 Jostain muusta syystä

b) Jos vastasit kohdassa a) jostain muusta syystä, niin mistä? _____

1. Onko metsäalan imago mielestäsi

- todella hyvä
 hyvä
 keskiverto
 huono
 erittäin huono

2. Voisiko tällä olla merkitystä tulevaisuudessa alan valinnassa?

- ei
 kyllä

3. Jos metsäalan imago kaipaisi mielestäsi parannusta, mitä sen eteen voitaisiin tehdä?

Palkkaus

1. Millainen mielikuva sinulla on alalla toimivan kuljettajan palkasta?

- Palkka on hyvä
 Palkka on riittävä
 Palkka on liian pieni

2. Kuinka paljon palkan määrä merkitsee sinulle?

- Ei juurikaan merkitystä
 Jonkin verran merkitystä
 Paljon merkitystä
 Valitsen työni palkan perusteella

5. Vapaa sana palkasta. (Halutessasi voit kertoa tähän vapaasti mitä ongelmia palkkauksessa mielestäsi on ja millä niitä voitaisiin parantaa?)

Kiitos vastauksistasi.

Metsäalan kuljettajapula

- ▶ Miksi kuljettajat eivät pysy alalla?
- ▶ Miten heidät saataisiin pysymään alalla?

Jukka Alkkiomäki TAMK

Teetettiin kyselytutkimus syksyn 2007 aikana.

- Suunnattiin Stora Enson yrittäjille, kuljettajille ja Kurun Metsäoppilaitoksen viimeisen vuoden opiskelijoille
- Yrittäjät vastasivat kyselyyn sähköisesti ja vastauksia saatiin 25
- Opiskelijoiden kyselyt teetti metsäoppilaitoksen opettaja Manne Viljamaa ja vastauksia saatiin 23.
- 200 kuljettajalle lähetettiin kysely ja vastauksia saatiin 90. Näistä 6 hylättiin puutteiden vuoksi.
- Vastauksia analysoitaessa on huomioitu :
 - ajo- /hakkuukoneenkuljettaja vai puutavara-autonkuljettaja
 - eri hankinta-alueet
 - yrityksen koko
 Jos näiden tekijöiden vaikutus näkyy selvästi vastauksissa, on ne käsitelty erikseen.
- Kysymykset oli räätälöity kohderyhmän mukaan, mutta pääosin kysyttiin samoja asioita.

Jukka Alkkiomäki TAMK

Perustiedot vastaajista:

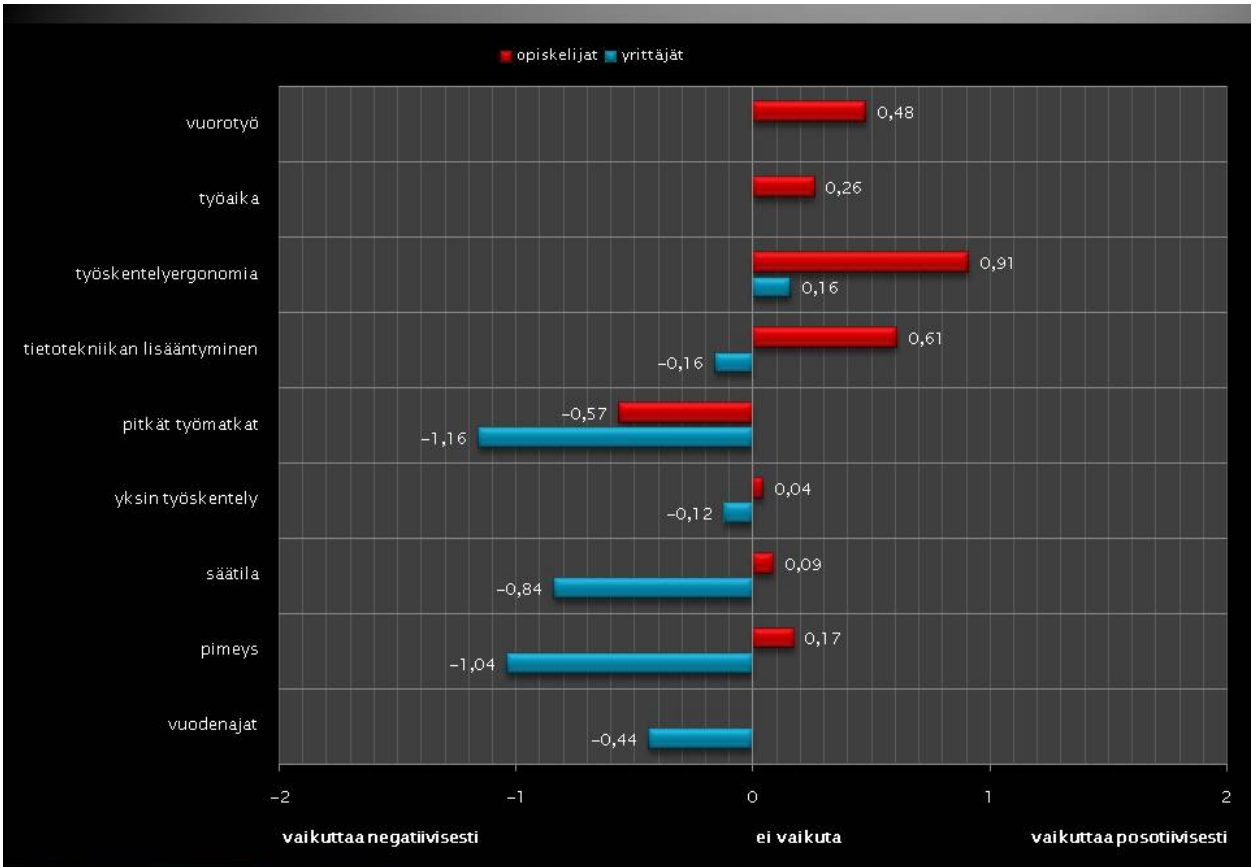
- Yrittäjästä ja kuljettajista suurin osa 41–50-vuotiaita. Seuraavaksi suurin ryhmä kuljettajissa 51–60 ja yrittäjissä 31–40. Opiskelijoista 21 alle 20v ja 2 yli 20v.
- Kuljettajista ja yrittäjästä selvästi suurin osa toiminut alalla yli 10vuotta.
- Vastaajat sijoittuvat tasaisesti ympäri Suomea eri hankinta-alueille ja eri kokoiset yritykset ovat tasapuolisesti edustettuna.
- Vastaajia on melko tasaisesti sekä kuljetus-, että hakkuupuolelta.

Jukka Alkkiomäki TAMK

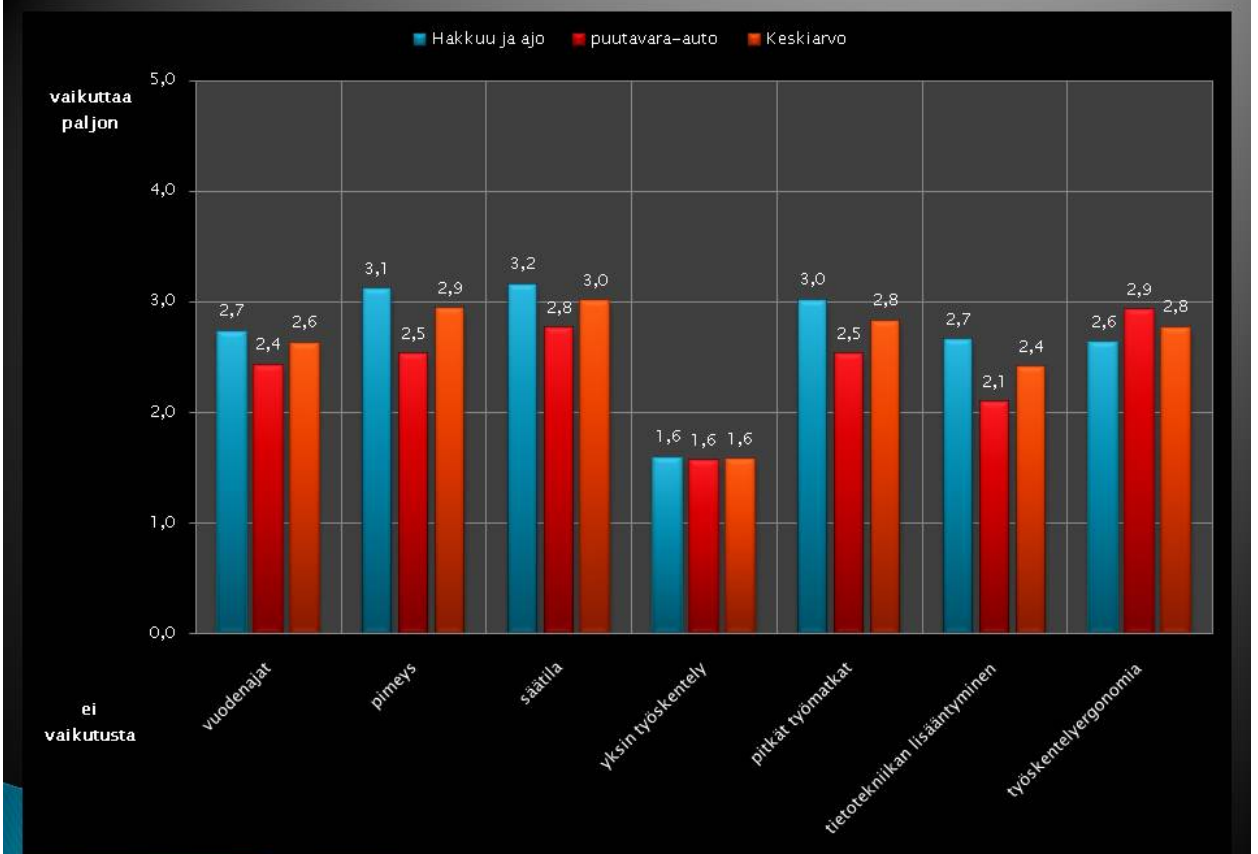
Työolosuhteet:

- Eri työolosuhteiden vaikutusta työssäviihtymiseen selvitettiin asteikolla 1–5.
- Yrittäjiltä kysyttiin: Arvioi asteikolla 1–5 kuinka paljon tekijät vaikuttavat työntekijöidesi viihtymiseen työssä?
- Opiskelijoilta kysyttiin: Arvioi miten tekijät vaikuttavat alan työssäviihtymiseen?
- Kuljettajilta kysyttiin: Arvostelee asteikolla 1–5 tekijöiden kielteisiä vaikutuksia työssäviihtymiseen?
- Ensimmäisessä taulukossa näkyy yrittäjien ja opiskelijoiden vastausten keskiarvot. Taulukosta puuttuva arvo tarkoittaa, että sitä ei kysytty vastaajilta.
 - Vastauksista näkyy selvästi opiskelijoiden positiivisempi käsitys työolosuhteista.
- Toisessa taulukossa näkyy kuljettajien vastaukset eriteltynä.

Jukka Alkkiomäki TAMK



Jukka Alkkiomäki TAMK

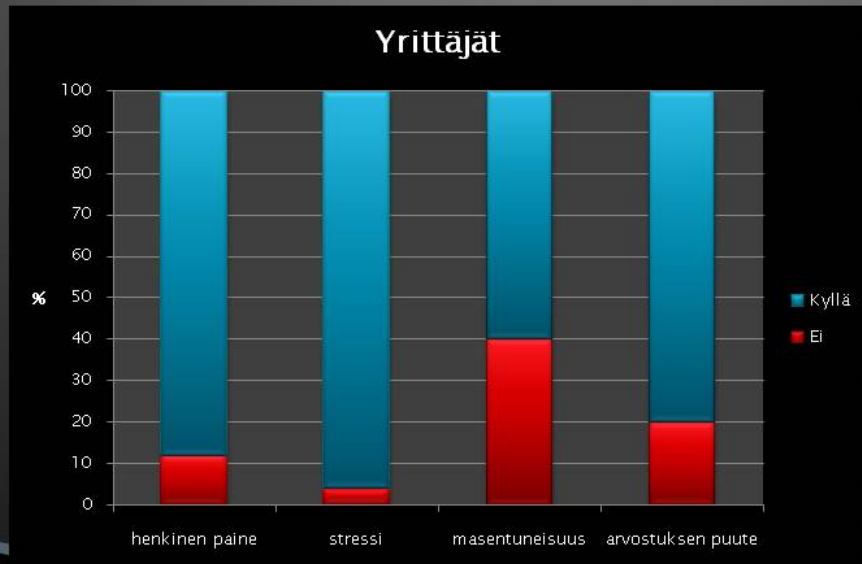


Jukka Alkkiomäki TAMK

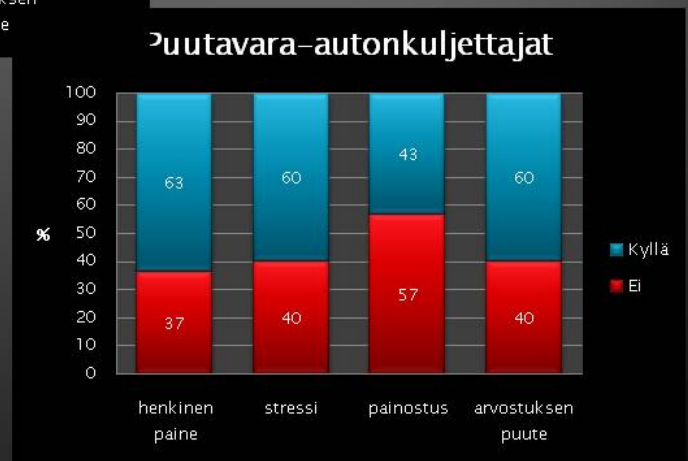
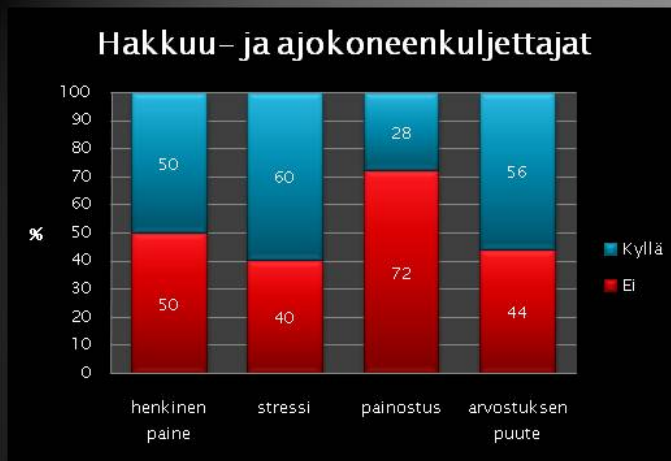
Psyykkiset tekijät

- Yrittäjiltä kysyttiin ovatko he kohdanneet seuraavia psyykkisiä tekijöitä työntekijöidensä keskuudessa.

- Kuljettajilta kysyttiin ovatko he itse kokeneet seuraavia psyykkisiä tekijöitä työssään.



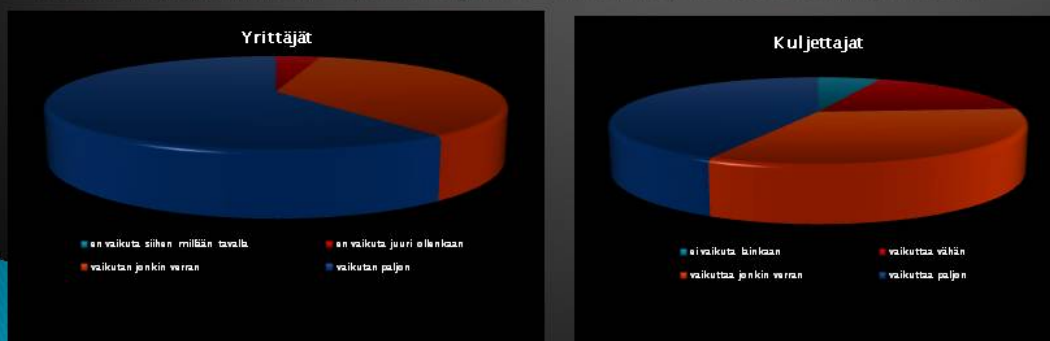
Jukka Alkkiomäki TAMK



Jukka Alkkiomäki TAMK

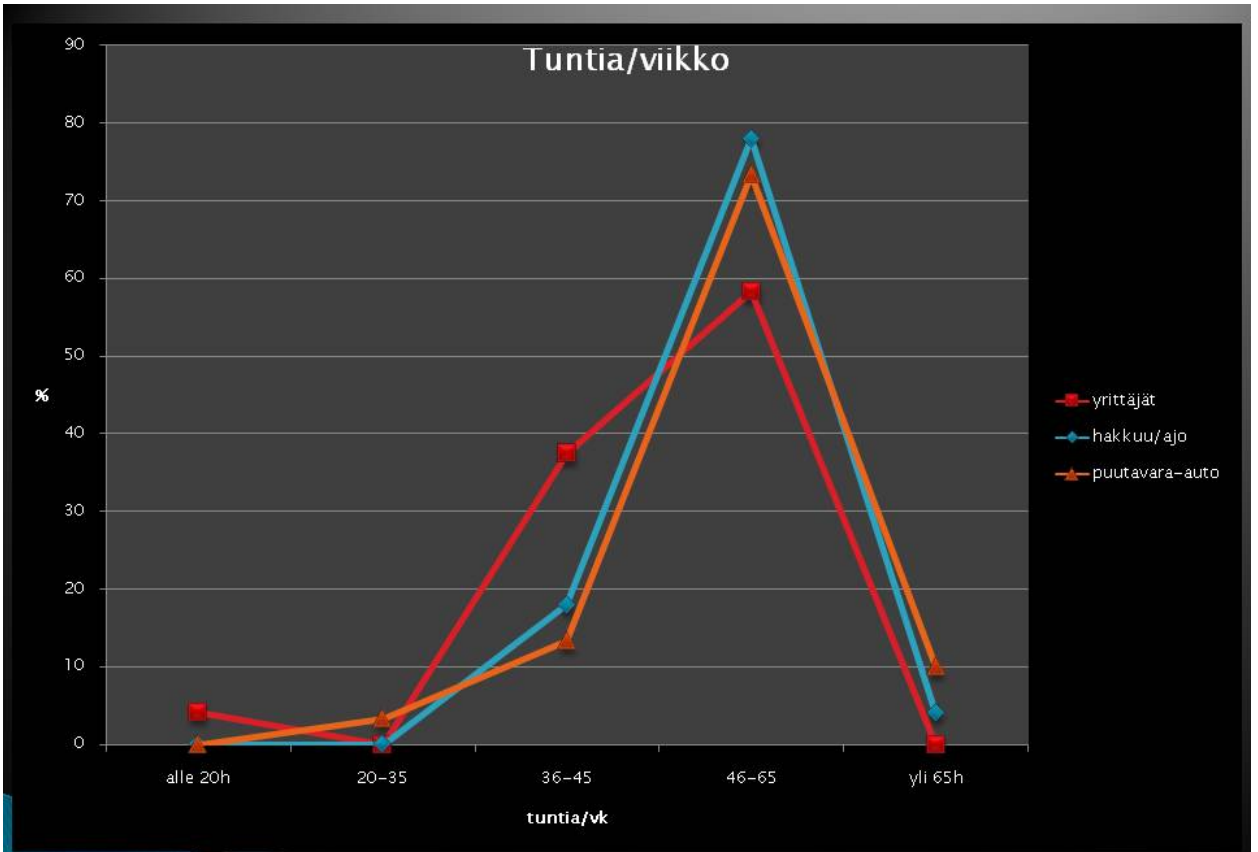
Työnantajan rooli

- Työnantajan rooli selvitettiin kysymällä, miten hyvin tietyt ominaisuudet kuvaavat työnantajaa.
- Ero vastauksissa yrittäjien ja kuljettajien kesken oli selkeä:
 - Kuljettajat vastasivat melko tasaisesti asteikolla 1–4 kaikkiin luokkiin, kuitenkin painotuksen ollessa positiivisessa päässä.
 - Yrittäjien vastaukset taas sijoittuivat selvästi positiivisen puolelle. Luokkiin 3 ja 4 ei saatu juuri ollenkaan vastauksia. Itseä on vaikea arvioida oikein.
- Lisäksi kysyttiin mm. Työnantajan roolin tärkeyttä työssäviihtymiseen:



Työaika

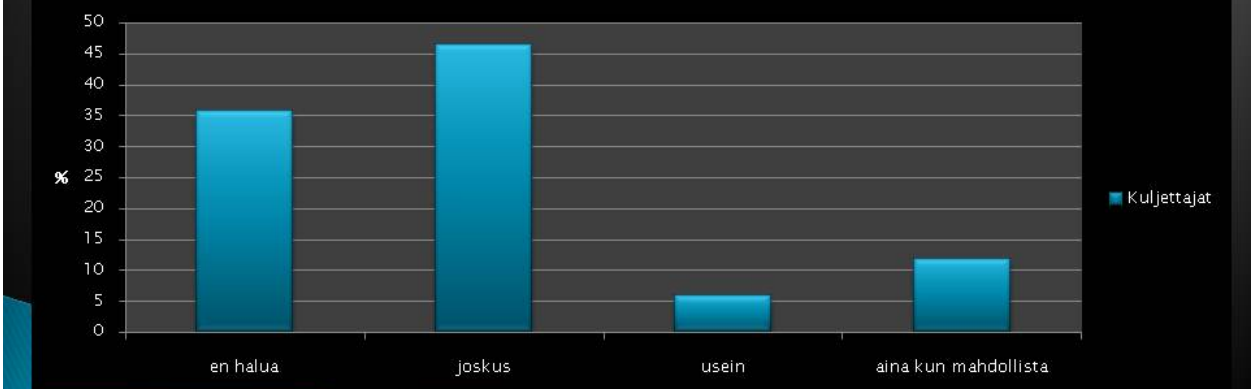
- Työaika koskevissa kysymyksissä selvitettiin kokonaistyöaika ja miten se on rytmitetty.
 - Vastaukset kertovat melko kovista tuntimääristä. Selkeä enemmistö työskentelee yli 46h viikossa sekä kuljettajien, että yrittäjien vastausten mukaan.
 - Myös viikonlopputyöskentely on todella yleistä ja tuloksista käy ilmi halu vähentää viikonlopputyöskentelyä(kuljettajat).
 - Yrittäjien vastaukset ovat vähän varovaisempia kuin kuljettajien.
 - Selvästi suurin osa työskentelee 2-vuorossa (yrittäjät 63,6% ja kuljettajat 54,2%).
 - Kuljettajista hieman yli puolet on kuitenkin tyytyväisiä työrytmiinsä.



Jukka Alkkiomäki TAMK



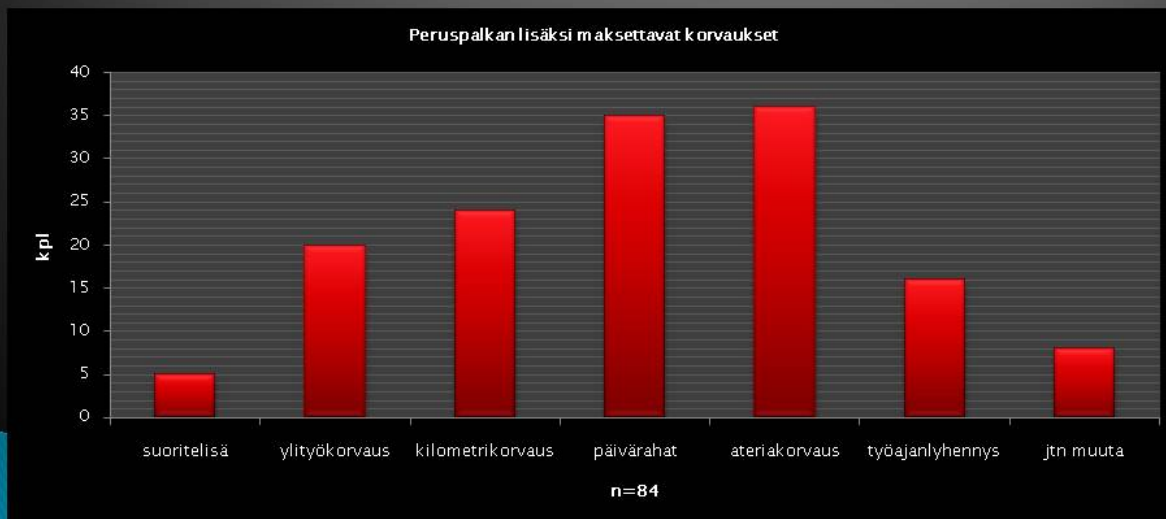
Halu työskenellä viikonloppuisin



Jukka Alkkiomäki TAMK

Palkkaus

- Palkkaus-osiossa kysyttiin tyytyväisyyttä palkkaukseen, palkan merkitystä ja maksuperusteita.
 - Odotetusti palkkaukseen ei oltu tyytyväisiä. Vain 20,2% kuljettajista oli tyytyväisiä palkkaansa.
 - Vain 13,1% kuljettajista piti palkkaansa riittävänä työn vaativuuteen nähden.
 - Suurin osa kuljettajista työskentelee tuntipalkalla (yrittäjät 87,5% ja kuljettajat 79,8%)



Jukka Alkkiomäki TAMK

Kysymykset kuljettajille koskien alan vaihtoa:

- Tutkimuksessa kysyttiin eri osioiden yhteydessä suoraan tekijöiden vaikutusta alan vaihtoon:
 - Ovatko työolosuhteet saaneet sinut harkitsemaan alan vaihtoa?
 - Ajokoneenkuljettaja Kyllä 37%, Ei 63%
 - Hakkuukoneenkuljettaja Kyllä 35%, Ei 65%
 - Puutavara-autonkuljettaja Kyllä 23%, Ei 77%
 - Oletko miettinyt alan vaihtoa juuri työnantajan vuoksi? Kyllä 23,8%, Ei 76,2%
 - Ovatko juuri terveydelliset tekijät saaneet sinut miettimään alan vaihtoa? Kyllä 17,9%, Ei 82,1%

Jukka Alkkiomäki TAMK



– Jos harkitset alan vaihtoa, saisiko palkan nostaminen pysymään alalla? Kyllä 95,1%, Ei 4,9%

Jukka Alkkiomäki TAMK

Kysymykset yrittäjille koskien alan vaihtoa

– Myös yrittäjille esitettiin muutamia suoria kysymyksiä koskien heidän työntekijöidensä alan vaihtoa:

– Ovatko työolosuhteet saaneet työntekijöitäsi harkitsemaan alan vaihtoa? Kyllä 76%, Ei 24%

– Onko joku työntekijöistäsi vaihtanut alaa juuri terveydellisten tekijöiden vuoksi? Kyllä 16,7%, Ei 83,3%

– Saataisiinko kuljettajia pysymään paremmin alalla ottamalla terveydelliset tekijät huomioon entistä paremmin? Kyllä 70,8%, Ei 29,2%

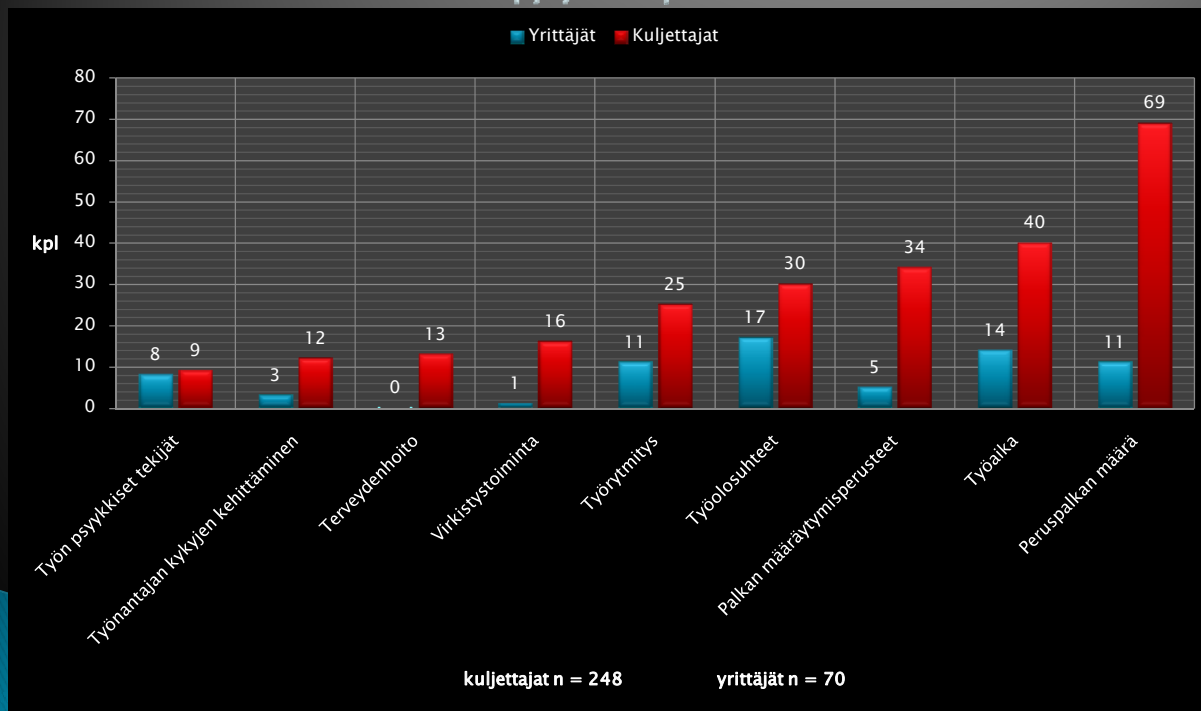
– Onko yrityksesi menettänyt työntekijöitä juuri työajan vuoksi? Kyllä 33,3%, Ei 66,7%

– Onko työntekijöistäsi joku vaihtanut alaa juuri palkkauksen takia? Kyllä 33,3%, Ei 66,7%

Jukka Alkkiomäki TAMK

Tärkeimmät kehittämiskohtat alalla pysymisen parantamiseksi

– Sekä kuljettajia, että yrittäjiä pyydettiin valitsemaan heidän mielestään kolme tärkeintä kehittämiskohtaa alalla pysymisen parantamiseksi.



Avoimet kysymykset

– Vaihtoehtokysymysten lisäksi vastaajille esitettiin muutamia avoimia kysymyksiä.

– Kuljettajat osion avoimien kysymysten antia:

Miten työolosuhteita voitaisiin kehittää siihen suuntaan, että alalla olisi parempi työskennellä?

Kysymykseen saatiin vastauksia 60kpl. Eniten kommentteja tuli palkkaa, koneen ergonomiaa ja työn kausiluonteisuutta koskien. Lisäksi selvästi esiin nousi metsäautoteiden kunto, työmatkat ja puutavara-autojen ajo-ohjelmat.

Vapaa sana palkasta.

Vastauksia kysymykseen saatiin 59kpl. Tähän kysymykseen saatiin kolmenlaisia vastauksia. 1. Kuljettajat pitävät palkkaa huonona työn vaativuuteen nähden. 2. Kuljettajat pitävät yrittäjien alhaisia taksoja syynä alhaiseen palkkatasoon. 3. Yrittäjät eivät maksa lisiä, eivätkä noudata työehtosopimusta.

Omat mielipiteet ja parannusehdotukset metsäalalla työskentelyä koskien.
Vastauksia kysymykseen saatiin 49kpl. Selvästi yli puolessa vastauksista ilmi tulee jälleen huono palkka ja ettei se vastaa työn vaativuutta. Lisäksi useissa vastauksissa kommentoidaan arvostuksen puutetta kuljettajia kohtaan. Monet kuljettajat pitävät yrittäjän puolta ja vaativat työnantajilleen parempaa taksaa.
Muuta kuin palkkaa koskevia vastauksia saatiin kutakin muutamia. Ne käsittelivät työrytmitystä, työolosuhteita, autojen tietojärjestelmiä ja leimikoiden suunnittelua.

– Yrittäjät osion avoimien kysymysten antia:

Vapaa sana palkasta.

Vastauksia saatiin 19kpl. 17kpl vastauksista käsitteli liian alhaista taksatasoa, jotta pystyttäisiin maksamaan asianmukaista palkkaa. Loput 2kpl pitivät palkkaa/työehtosopimusta hyvänä.

Jukka Alkkiomäki TAMK

Omat mielipiteet ja parannusehdotukset metsäalan kuljettajapulan ratkaisemiseen.

Vastauksia saatiin 24kpl. 80%:ssa vastauksista kävi jälleen ilmi liian alhainen taksataso. Lisäksi ajo-ohjelmien järjeistys, metsäalan imago ja työolosuhteiden kehittäminen tulivat selvästi ilmi.

Miten mielestäsi Stora Enso voisi parantaa edellytyksiä saada lisää kuljettajia alalle ja saada entiset pysymään alalla?

Vastauksia saatiin 24kpl. Jälleen yli puolessa vastauksista tuli esiin taksojen korottaminen. Lisäksi suuressa osassa vastauksista haluttiin järjeistää ajo-ohjelmia puutavara-autoille. Muita ilmi tulleita epäkohtia olivat yrittäjien arvostaminen ja kohtelu tasapuolisesti, sekä ajo-olosuhteiden kehittäminen.

Jukka Alkkiomäki TAMK

Opiskelijat-osion olennaisia kysymyksiä

– Opiskelijoille suunnatut kysymykset poikkesivat eniten muista kysymyksistä, joten niiden käsittely kannattaa ottaa erilleen muista.

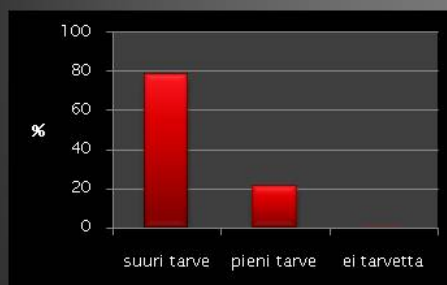
– Näetkö itsesi tulevaisuudessa metsäalalla? Ei ollenkaan 4,3%, Muutamana vuoden ajan 39,1%, Niin kauan kuin löytyy jotain muuta 17,4%, Pysyvästi 39,1%

– Työelämään siirtyminen voi olla opiskelijalle vaikea paikka, koska siinä voi välittömästi joutua suuren vastuuseen työskentelemään yksin. Tämän opiskelijat näkevät seuraavasti:



Jukka Alkkio TAMK

– Opiskelijat näkevät perehdyttämiskoulutuksen tarpeen seuraavasti:



– Opintoihin ollaan pääosin tyytyväisiä ja ne ovat vastanneet odotuksia.
– käytännön osuutta haluttaisiin kasvattaa.

– Opiskelijoilta kysyttiin metsäalan imagosta, jota yli puolet piti keskivertona (56,5%) ja kolmannes hyvänä (30,3%).

– Juuri imagoa he pitävät tärkeänä kriteerinä alan valintaa ajatellen

– Opiskelijoilta kysyttiin myös näkemystä alan palkoista.

– Liian pienenä palkkaa piti 65,2% ja loput pitivät sitä hyvänä/riittävänä.

– 56,5% opiskelijoista sanoi palkan merkitsevän paljon, 39,1% jonkin verran ja loput valitsevat työn palkan perusteella.

Jukka Alkkio TAMK

Ajatuksia

- Tähän mennessä tuloksia tarkastellessa päällimmäisenä mieleen on jäänyt kaikkien osapuolien tyytymättömyys palkkaan.
 - Kuljettajat ja yrittäjät ovat samaa mieltä että taksat ovat liian pienet → ei pysty maksamaan enempää.
 - Palkkaa pidetään huonona tarkastellessa sen suhdetta työn vaativuuteen ja varsinkin olosuhteisiin.
- Toinen epäkohta joka ajaa muille aloille on työn teon epäsäännöllisyys.
 - talvella kiire, kesällä ei juuri töitä
 - liikaa viikonlopputöitä
 - keskimääräinen työaika yli 46h/viikossa, pienempikin pitäisi riittää
- Autokukset vaativat "järkevää" tietojärjestelmää (ajellaan turhaan nykyään).
- Ennakkoraivaukset kuntoon.
- Vastausten mukaan TYÖEHTOSOPIMUSTA rikotaan lähes poikkeuksetta.
- Kalustoon ei olla tyytyväisiä (vanhat koneet, hytilliset nosturit autoihin...).
- Ergonomia ei riittävä...paljon selkävaivoja, yleensä hoidettu hieronnalla.
- Uusille tulijoille kunnon perehdyttäminen!!!

Jukka Alkkiomäki TAMK

Tutkimustulosten oikeellisuudesta

- Osa kuljettajien osuuteen vastanneista itse yrittäjiä, arviolta 10% (ei aina käy ilmi).
- Aihe vastaajia koskettava...voi odottaa rehellisiä mielipiteitä.
- Yrittäjien huono vastausprosentti alentaa yrittäjä-osion arvoa.
- Kuljettaja-osioon hyvin vastauksia, arvo korkea.

Lisätietoa ja tarkempaa analysointia tuloksista tulee esille tämän opinnäytetyön loppuraportin valmistuessa.

Jukka Alkkiomäki TAMK