

# Maanteetransporti iseloomustab kutseliste veoautojuhtide ja bussijuhtide puudus

## Maanteetransport - KOKKU 22 860 HÕIVATUT

Maanteetranspordis prognoositakse väikest, kuni 10% kasvu veoautojuhtidele ja kulleritele. Selle aluseks on praegune veoautojuhtide puudus ning e-kaubanduse kasv kullerite puhul. Ühissõidukijuhtide vajadust mõjutab ühelt poolt ühistranspordi eelisarendamine ning teiselt poolt senise süsteemi parem optimeerimine, mistõttu töökohtade arv võiks jääda umbes samaks.

### Põhikutsealade hõive prognoos ning hinnang tööjõuvajaduse ja pakkumise tasakaalule

	HÕIVATUD 2022		PROGNOOS 2032	VAJADUS VS. PAKKUMINE
Liikuvusinsener	110	↑	130	OK
Sõiduauto-, takso- ja pakiautojuht, kuller	4720	↗	5200	OK
Ühissõidukijuht	3870	→	3900	TURUTÕRGE
Veoautojuht	14 160	↗	15 500	TURUTÕRGE

↑ - keskmine kasv (10 aasta jooksul kuni 20%)  
↗ - väike kasv (10 aasta jooksul kuni 10%)

→ - püsib stabiilsena (10 aasta jooksul ±5%)

Tööandjad tunnetavad veoauto- ja bussijuhtide puudust. Paljud ametikoolituse läbinud ei asu tööle veoauto- või bussijuhina, kuna valdkonnal on kehv maine, palk ja töötingimused.

Uue tööjõu vajadust dikteerib pensionile jäävate inimeste asendusvajadus.

### Tööjõu vajadus vs. pakkumine

	VAJADUS 10 A		PAKKUMINE 10 A	VAJADUS VS. PAKKUMINE
Veoautojuht	6900	↗	11 500	TURUTÕRGE
Ühissõidukijuht	2500	→	3200	TURUTÕRGE

## Kutseliste veoauto- ja bussijuhtide puuduse vähendamiseks tuleb

### leevendada tööjõupuudust, sh

- lubada teedele pikad autorongid, sest vähem autosid teedel vajavad vähem juhte;
- ettevõtete tihedam koostöö töötukassaga;
- lihtsustada välistööjõu värbamise tingimusi rahvusvaheliste vedude autojuhtideks.

### parandada valdkonna mainet ja töötingimusi, sh

- mainekampaaniate elluviimine;
- kehtestada sõidukijuhtidele õiglane tasustamine;
- suurendada järelevalvet ja kontrolli tõhusust.

# 40%

veoautojuhtidest ja 64% ühissõidukijuhtidest lähevad pensionile kümne aasta jooksul

# Raudteetranspordi olulisus ja tööjõud on lähikümnenäsil kasvutrendis

## Raudteetransport - KOKKU 1320 HÕIVATUT

Alavaldkonda tervikuna mõjutab transiitkaubavedude vähenemine miinimumini ja teisalt Eesti riigi ambitsioonikad eesmärgid seoses reisirongiliiklusega. Rail Baltic peaks valmima prognoosiperioodi (2022–2032) lõpupoole. Turvanguüsteemide ja teemehaanikute vajadust suurendab uue raudteelõigu valmimine.

Vedurijuhtide vajaduse kasv on seotud Eesti Liinirongide ASi (Elron) plaanidega tuua liinile uued reisirongid, mis suurendab klienditeenindajatena hõivatute arvu. Liikluskorraldajate vajaduse vähenemine tuleneb turvanguüsteemide uuendamisest ning juhtimissüsteemide digitaalsete vastu väljavahetamisest.

### Põhikutsealade hõive prognoos ning hinnang tööjõuvajaduse ja pakkumise tasakaalule

	HÕIVATUD 2022		PROGNOOS 2032	VAJADUS VS. PAKKUMINE
Vedurijuht	460	↗	500	ETTEVÕTTED KOOLITAVAD VAJADUSE JÄRGI
Liikluskorraldaja	280	↓↓	200	
Vagunijärelevaataja/rongikoostaja	80	→	80	
Klienditeenindaja	90	↑↑↑	150	
Turvanguüsteemide mehaanik	210	↑↑	270	
Teemehaanik	200	↑	240	

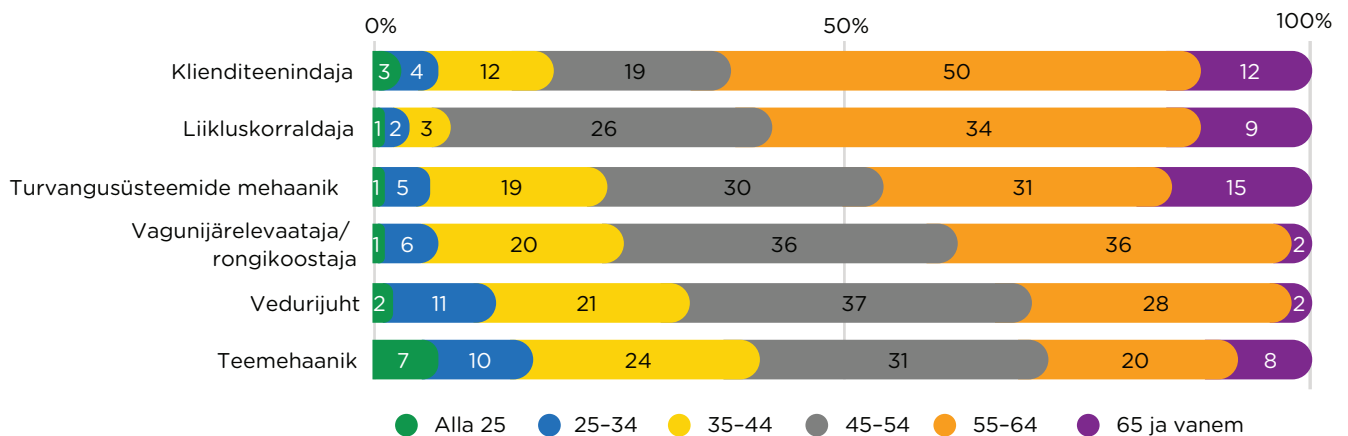
↑↑↑ - intensiivne kasv (10 aasta jooksul kuni 70%)  
 ↑↑ - suur kasv (10 aasta jooksul kuni 40%)  
 ↑ - keskmine kasv (10 aasta jooksul kuni 20%)

↗ - väike kasv (10 aasta jooksul kuni 10%)  
 → - püsib stabiilsena (10 aasta jooksul ±5%)  
 ↓↓ - suur kahanemine (10 aasta jooksul kuni -40%)

### Raudteevaldkonda on keeruline leida tööjõudu, sest

- valdkonna töötajaskond on vana
- puuduvad kutsekooli õppekavad
- noorte pealekasv on väike
- töötõingimused on tihti rasked ja vähe paindlikud

### Põhikutsealade vanusjaotus 2022. aastal



Allikas: Maksu- ja Tolliameti töötamise register

Rail Balticu rajataval 1435 mm rööpmelaiusega kiirraudteel on uus liiklusjuhtimise süsteem ning ohutusega kaasnevad nõuded, mis erinevad praegusest raudteesüsteemist. Uuenevad ka Eesti Raudtee ja Edelaraudtee taristud, sh uued turvanguüsteemid, ja suureneb elektrifitseerimine. See kõik nõuab **raudteele uute teadmistega spetsialiste ja uue sisuga kutsestandardeid.**

Raudteetranspordi arendamine on üks riigi prioriteete, samas hariduspakkumise vallas korralikku süsteemi ei ole: raudtee-ettevõtted koolitavad ise tööjõudu. Lisaks ei vasta väljaõpe praegusaja vajadustele, mistõttu on **vaja luua nüüdisaegsed, paindliku õppelahendusega õppekavad**, mis seoks omavahel digitaalse ja praktilise õppe moodulid.