

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikan koulutus

NLILOS14

2019

Heidi Heino

# LAIVANSELVITYS

– alan nykytila ja tulevaisuus Suomessa

Heidi Heino

## LAIVANSELVITYS

– alan nykytila ja tulevaisuus Suomessa

Opinnäytetyössä koottiin yhteen kirjallinen olemassa oleva tieto laivanselvitysalasta- ja laivanselvitysliikkeiden historiasta Suomessa. Työssä haastateltiin sähköpostilla ja puhelimesta erilaisten laivanselvitysliikkeiden ammattitoimijoita alan nykytilanteesta, yritysten toiminnasta ja tulevaisuuden haasteista, sekä pohdittiin alan säilyvyyttä ja koulutustilannetta. Työn tarkoituksena on koota yksiin kansiin laivanselvitystyön esittely ammattina ja liiketoimintana Suomessa. Samalla työssä etsitään vastaus siihen onko ammattikunta todella tulevaisuudessa korvattavissa, kuten tilastotieteessä on ilmaistu. Työn tarkoitus on myös kertoa, miten laivanselvittäjän työ ja laivanselvitysliikkeet ovat muuttuneet ajan kuluessa.

Opinnäytetyö tehtiin saatavilla olevasta vähäisestä suomenkielisestä kirjallisesta materiaalista, joka oli löydettävissä, ja materiaalia täydennettiin ammattilaisten haastatteluilla. Haastateltavat olivat laivanselvitysliikkeistä valittuja alan ammattilaisia, laivanselvitysliikkeiden liiton edustaja ja tullin edustaja. Vertailukohtana käytettiin omaa harjoittelukokemusta alalla.

Haastattelujen pohjalta havaittiin, että laivanselvitystyö on osittain edelleen samaa työtä kuin aiemmin. Laivanselvittäjä huolehtii aluksen viranomaismenettelyistä, hoitaa tiedonkulun kaikkiin osapuoliin ketjussa, on ajan tasalla aluksen tarpeista ja muutoksista sekä järjestää asiat niin, että alus miehistöineen voi keskittyä työhönsä. Laivanselvittäjän työ on kuitenkin myös muuttunut. Sähköistyminen on mahdollistanut tiedonkulun helpottumisen ja nopeuttanut työtä. Lisäksi maantieteellinen toimintakenttä on laajentunut käsittämään myös muita satamia, joissa laivanselvitystyö voidaan hoitaa etänä.

Haasteltujen mukaan laivanselvitysliikkeet ovat kokeneet muutoksia. Ennen alaa hallitsivat perheyrietykset, jotka olivat keskittyneet pelkkään laivanselvitystyöhön. Nykyään palkkiot ovat pienempiä, ja monissa yrityksissä päätoimiala on joku muu kuin laivanselvitys, kuten ahtaustyö. Nekin yritykset, joiden päätoimiala on laivanselvitys, rakentavat tuloksensa tuottamalla erilaisia lisäarvopalveluita, kuten bunkkeri, vakuutustoiminta ja huolinta. Yritysten rakenne on myös muuttunut paikallisista perheyrietyksistä kansallisiksi tai kansainvälisiksi yrityksiksi.

Tilastotieteilijöiden väite, jonka mukaan ala olisi tulevaisuudessa korvattavissa, on haastatteluiden mukaan perätön.

### ASIASANAT:

Laivanselvitys, laivanselvitysliikkeet, meklari, merilogistiikka, satamatyö, tulli

[Avainsanat]

Heidi Heino

## PORT AGENT

- current state of professions and its future in Finland

This bachelor thesis was to examine port agent's job, port agencies, history of port agencies in Finland, interview the different operators in port agency business about their work and current circumstances in the field, their business in general and future challenges. Thesis considers the persistence of port agencies and scans the views of education in the field. Purpose of the thesis is to gather all the information about port agents' job and port agencies in Finland and to determine that is port agents' job disappearing line of work or in fact still very much live and breathing. Also, thesis is to show the change of port agencies through the history in Finland.

This bachelor of thesis consist of the written material in Finnish and rest of information is gathered by interviewing port agents, the port agency union's representative and the customs. To comparison is used thesis writers own experience from the field while practicing in a port agency.

Based on interviews could be detected that port agents work is partly same as before. Port agents takes care of ships custom obligations, makes sure that information is given to every authority in the chain. Port agent is always ware of ships needs and changes and organize everything so that the vessel and its crew can do the main work that it's supposed to do. Port agent's work has also changed. Electronic time has made it possible to get information in real-time and has speeded up the work, in addition it has changed to geographical factors in the field of action from small local work to cover ports from to distance.

According to the interviewees port agencies are been throe changes. Before the field was dominated by local family businesses that were focused only in the port agency business. Today the fees are lower and, in many companies, has some other main business, for example stevedoring. Those businesses which many business is port agency, makes it's by profit selling value added services for example selling bunker, insurances or forwarding. Corporate structure has changed from local family businesses to national or international businesses.

The statement by statisticians that the sector would be dying is, according to the interviews, flawless.

### KEYWORDS:

Port agent, Port agency, Sea logistic, custom, dock work, broker.

# SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>5</b>
<b>2 LAIVANSELVITYS</b>	<b>8</b>
2.1 Työ ja tehtävät	8
2.2 Laivanselvittäjäharjoittelijan työ ja tehtävät	11
2.3 Historian käännekohtat	14
<b>3 NYKYTILA JA TULEVAISUUS</b>	<b>19</b>
3.1 Yritykset ja alan toimijat	19
3.2 Nykytila	20
3.3 Toiminta yrityksissä	22
3.4 Tulevaisuuden näkymät	24
3.4 Koulutus	25
<b>4 PÄÄTELMÄT</b>	<b>29</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>33</b>

## KUVAT

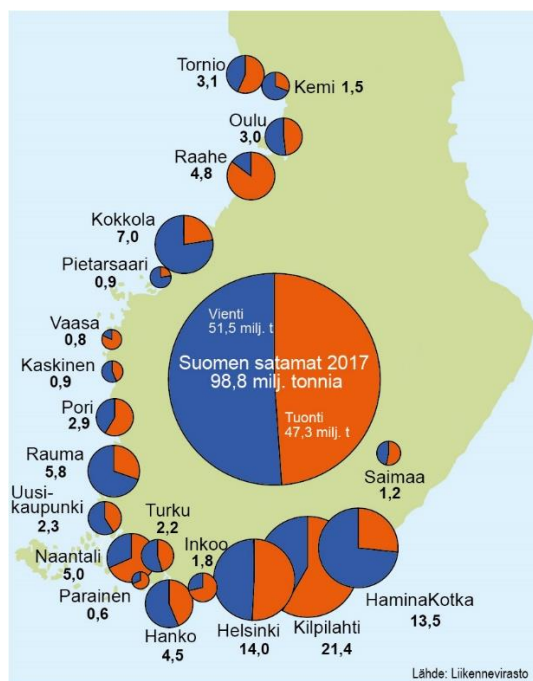
Kuva 1. Suomen satamat 2017 tuonti- ja vientivolyymit.	5
Kuva 2. Laivanselvittäjän rooli suhteessa muihin alan toimijoihin.	8

## TAULUKOT

Taulukko 1. Alusselvitys tutkinnon aikataulu taulukkona.	27
--	----

# 1 JOHDANTO

Maailmankauppa pyörii merikuljetuksilla. Kaikki suuret tavaravirrat kulkevat satamien kautta maahan. Näin ollen merilogistiikan ketju on oikeastaan maailmankaupan ydin. Suomessa on suunnilleen 50 satamaa, joista kymmenen suurinta käsittelee noin 80 % merikuljetusten kokonaisvolyymista. Suomen satamille on tyypillistä että ovat erikoistuneet käsittelemään tiettyjä rahtityyppejä kuten öljyä, irtotavaraa, kappaletavaraa (paperia), autolauttaliikennettä tai kontteja. Suomesta kulkee noin 400 säännöllistä linjayhteyttä Euroopan satamiin.” (Turun Yliopisto 2019.)



Kuva 1. Suomen satamat 2017 tuonti- ja vientivolyymit. Liikennevirasto 2019.

Kun käydään läpi merikuljetusprosessin toimijoita, joukosta löytyy pieni, mutta tärkeä ammattilaisten joukko, laivanselvittäjät. Opinnäytetyö keskittyy kokonaisuudessaan vain tähän ammattikuntaan ja alan yrityksiin Suomessa. Vaikka ala on pieni ja marginaalinen, tekevät laivanselvittäjät tärkeää työtä merilogistisen ketjun osana.

Laivanselvitystyö on monissa tilastoissa merkitty kuolevien ammattikuntien listalle huoltatyön ohella. Monille ala on täysin tuntematon ja siitä tietoa etsivä saa huomata edelleen, miten vähän aiheesta on kirjallista lähdemateriaalia. Opinnäytetyössä käydään läpi laivanselvitystyön tyypilliset tehtävät ja annetaan kuva työn merkityksestä merilogistiikan ketjun tärkeänä osana. Tämän työn tarkoituksena on selvittää, mikä on tämän marginaalisen ja ihmisille tuntemattoman ammattikunnan todellinen tilanne ja minkälaisia erilaisia yrityksiä alalla toimii tällä hetkellä. Työssä on tarkoitus ottaa selville, miten työ on muuttunut vuosien aikana, millaista se on nyt ja mitä muutoksia on odotettavissa lähitulevaisuudessa.

Läpi historian laivanselvitystyö on ollut jatkuvassa murroksessa. Aikanaan tullin ja alusten yhteistyön parantamiseksi syntynyt ammattikunta on kokenut kovia niin laman, sähköistymisen kuin yhteiskunnallisten muutostenkin takia. Laivanselvitysliikkeet ovat muuttaneet muotoaan yhtiörakenteellisesti sekä palvelukonseptiensa muodossa. Toimintaympäristö on muuttunut ja samoin työvälineet. Maailma on tälläkin alalla pienentynyt toimintaympäristön laajentuessa käsittämään enemmän kuin maantieteellisen sijainnin. Työssä käsitellään mennyttä lyhyesti, mutta pääpaino on nykytilanteessa ja tulevaisuudessa. Samalla selvitetään millaisia haasteita ja mahdollisuuksia ammattilaiset näkevät nyt ja lähivuosina.

Työn teoriaosuus rakentuu ammatin ja työtehtävien kuvaamisesta sekä historian muutokset lyhyestä esittelystä. Sen jälkeen haastatteluilla on tarkoitus selvittää nykytilannetta alalla Suomessa, esitellä erilaisia alalla toimivia yrityksiä ja tuoda esiin hiukan tulevaisuuden haasteita. Lopuksi vielä työssä tehdään haastatteluiden pohjalta päätelmiä alan nykytilanteesta ja tulevaisuuden näkymistä. Lisäksi työssä päästään kurkistamaan alan koulutustilanteeseen. Kaikki tämä on tarkoitus esitellä niin, että alasta ja merilogistiikasta tietämätön ymmärtäisi.

Haasteena työssä on se, että lähdemateriaalia laivanselvitystyöstä on rajallisesti. Lisäksi alan toimijat ovat usein ylityöllistettyjä ja kiireisiä, mikä hankaloittaa haastatteluja. Tukena kokemus omasta harjoittelustani alalla ja silloin laivanselvitystyöstä saamaani tietoa. Tämä toimii osittain myös vertailukohtana haastatteluissa.

Haastateltavat ovat pääosin laivanselvittäjiä erityyppisistä alan yrityksistä, ja mukana on myös laivameklariliiton edustaja Stefan Lomberg. Haastateltavina työtä varten on Euroports Rauma Oy:n laivanselvittäjien osaston esimies Paula Lahtinen, Oy M. Rauanheimo Ab:n laivanselvittäjä Mirja Hihnala ja GAC:n laivanselvittäjä ja toimitusjohtaja Svante

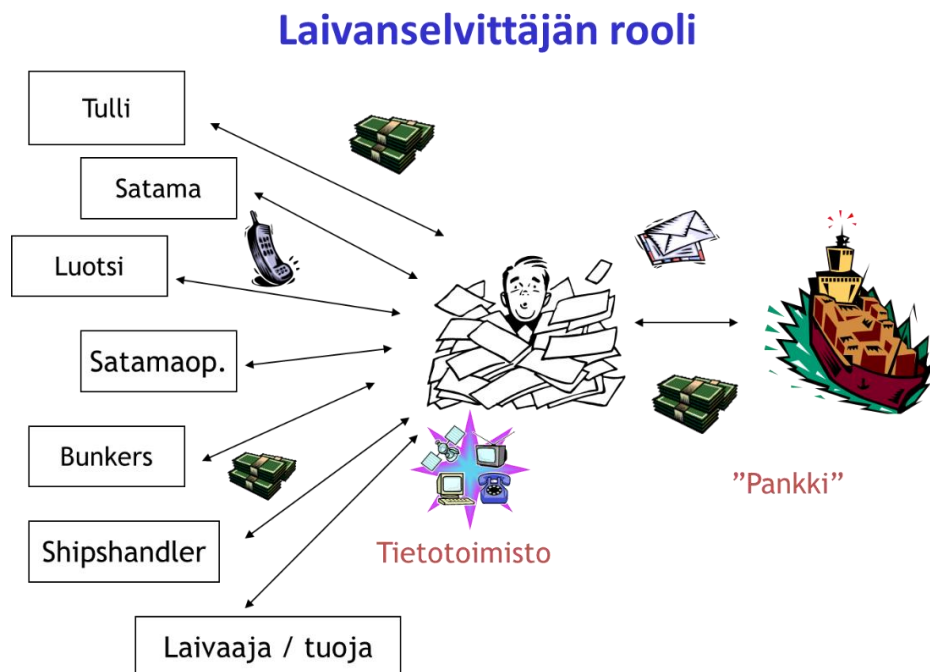
Eriksson. Lisäksi koulutukseen liittyvissä asioissa työssä on kuultu tulliyli tarkastaja Olli Tuomistoa. Kaikki haastateltavat ovat Lombergin suosittelemia laivanselvitysalan ammattilaisia, joilla on vuosien kokemus laivanselvitysliikkeissä toimimisesta ja laivojen selvittämisestä käytännössä. Yksi haastatteluista on toteutettu puhelimitse ja loput sähköpostin välityksellä kevään 2017 aikana.

## 2 LAIVANSELVITYS

### 2.1 Työ ja tehtävät

Laivanselvitys on pieni ja marginaalinen ammattikunta. Kirjallista tietoa alasta on hankala löytää, vaikka laivanselvitystyötä on ollut olemassa yhtä kauan kuin tulleja ja maailman-kauppaa. On tarvittu asiamies hoitamaan vieraassa satamassa asiat ja auttamaan viranomaismuodollisuuksissa. Vuosien saatossa työ ja toimintakenttä ovat muuttuneet, mutta edelleen tarvitaan edustajia vieraissa satamissa, jotta laivat voivat keskittyä siihen oleelliseen toimintaansa, joka tuottaa leivän pöytään.

Kun puhutaan *laivanselvityksestä*, on syytä erottaa, puhutaanko *rahtausmeklarista*, *linja-agentuurista* vai *laivanselvityksestä*. Siinä missä rahtausmeklari etsii aluksia lastille tai lastia alukselle ja linja-agentti edustaa tietyllä alueella määrättyä linjavarustamo tai –operaattoria laatien myös laivausdokumentoinnin ja lastibuukkaukset. Laivanselvittäjän työ poikkeaa edellisistä keskittyen yksittäisten alusten selvitys- ja viestinnällisiin ja edustuksellisiin tehtäviin satamissa, joissa varustamolla tai aluksella ei ole omaa edustajaa. (Lomberg 2016.)



Kuva 2. Laivanselvittäjän rooli suhteessa muihin alan toimijoihin. Lomberg 2017.

Merikuljetusprosessi on työläs ja monivaiheinen prosessi, johon kytkeytyy paljon tekijöitä. On tullit, operaattorit, lastinantajat, rahdinkuljettajat, varustamo, laivan miehistö, luotsit ja satamanpitäjät. Tiedon pitää kulkea kaikilta kaikille ja olla saatavilla ajantasaisena. Laivanselvittäjä toimii tässä prosessissa tiedon selvittäjänä ja sen jakajana sekä huolehtii sen ajantasaisuudesta. Laivanselvittäjä on varustamon tai aluksen edustaja satamassa. Hän on henkilö joka sopii aluksen satamakäyntiin liittyvistä käytännön asioista kuten laituripaikat ja täydennykset sekä huolehtii viranomaisilmoituksista. (Tapaninen 2013,150.)

Meklari eli laivanselvittäjä on lastinantajan ja varustamon välimies. Siinä missä huolitsija valvoo tavaran kulkua, meklari valvoo laivan etua. Hänen tehtävänä on huolehtia saapuvan aluksen tuloilmoituksista viranomaisille, toimia päällikön apuna tulo- ja lähtöselvityksen paperityössä, luotsien, hinaajien ja kiinnittäjien tilaaminen, ahtaajien hankkiminen, laivan tarvitsemien täydennyksistä huolehtiminen ja hoitaa myös järjestelyt ja paperit liittyen miehistönvaihtoon. (Pöllänen 2005, Vuoriston 1994, -83 mukaan.)

Laivanselvittäjä tekee suuren määrän käytännön töitä varustamon puolesta, esimerkiksi huolehtii muonituksesta, auttaa miehistöä käytännön asioissa ja on yhteydessä satamiin ja satamaviranomaisiin. Joskus rahtimeklari ja laivanselvittäjä voivat olla myös sama toimija.(Tapaninen 2013, 86.)

Laivanselvittäjän tehtäviin kuuluu myös miehistön lääkärikäyntien järjestäminen aluksen ollessa satamassa. Sairastapauksissa alukselta ilmoitetaan ennen satamaan saapumista, että miehistössä on tarvetta lääkärikäynnille. Tämän tiedon saatuaan laivanselvittäjä varaa paikalliselta lääkäriasemalta ajan aluksen aikataulujen perusteella ja järjestää kuljetukset satamasta lääkäriasemalle ja takaisin. Nämä käynnit laskutetaan myöhemmin varustamolta.

Suurin kustannuserä aluksille on väylämaksu. Väylämaksua veloitetaan, kun alus saapuu ulkomailta Suomen aluevesille tai kun alus saapuu suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan. Väylämaksuvelvollisuus veloitetaan alustyyppin ja nettovetoisuuden mukaan. Aluksen väylämaksun summa saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus yksikköhinnalla. Lasti- ja matkustaja-aluksille on säädetty jääluokan perusteella määräytyvä yksikköhinta. Risteily- ja suurnopeusaluksille on säädetty jääluokasta riippumattomat kiinteät yksikköhinnat. Väylämaksu on maksettava matkustaja-aluksesta ja suurnopeusaluksesta kalenterivuoden 30 ensimmäiseltä aluskäynniltä. Lastialuksesta on maksettava väylämaksu kalenterivuoden 10 ensimmäiseltä aluskäynniltä. (Tulli 2019c.)

Aikanaan laivanselvitystyö on muodostunut juuri tulliselvityksien helpottamiseksi. Joten alusta asti laivanselvittäjät ovat olleet tullin luotettuja asiakkaita. Laivanselvittäjät huolehtivat muun muassa väylämaksuista. Laivanselvittäjän hoitamat maksut veloitetaan alukselta tai varustamolta myöhemmin muiden työstä saatavien palkkioiden kanssa. Laivanselvittäjän roolista sanotaan seuraavaa väylämaksulaissa: ”Tulli voi hyväksyä yhteisvastuulliseksi edustajaksi luotettavan, taloudellisesti riittävän vakavaraisen ja väylämaksusäännökset ja – menettelyt tuntevan luonnollisen tai oikeushenkilön, joka ei ole syyllistynyt toistuvaan tai vakavaan tulli- tai verolainsäädännön rikkomiseen.” (Tulli, 2019c.)

Alusten satamakäynteihin liittyy myös muita kustannuksia, jotka lankeavat varustamon maksettavaksi. Usein laivanselvitysliike kuittaa maksut, ja ne veloitetaan sitten kaikki yhdellä kertaa varustamolta. Tällaisia kustannuksia ovat satamamaksut, luotsausmaksut, laiturimaksut, aluksen irrotus- ja kiinnitysmaksut sekä laivanselvittäjän palkkiot. (Kiuru 2015, 55) Varustamolta veloitetaan myös miehistövaihtoon ja lääkärikäynteihin liittyvät matka- ja järjestelykustannukset.

Pohjimmiltaan laivanselvittäjän tehtävä on varustamon ja aluksen päällikön eli päämiehensä paikallisena edustajana toimiminen satamassa. Toimiin kuuluu mm. laskelman antaminen satamakäynnin kuluista. Laivanselvittäjän työtä on viranomaisilmoituksien ja viranomaismaksujen hoitaminen ja luonnollisesti satamakäynnin aikana tulleiden kulujen laskuttaminen, aluskäynnin järjestely ja yhteydenpito eri osapuolien välillä auttaakseen suunnittelua sekä satamassa että asiakkaalla ja säästääkseen näin osapuolien aikaa ja kustannuksia. Työhön kuuluu lisäksi laivan tai sen miehistön tarvitsemien palveluiden järjestäminen satamakäynnillä. Voidaan ajatella satamakäynnin jaottuvan kolmeen osioon, eli ennen satamakäyntiä, satamakäynnin aikana ja satamakäynnin jälkeen tehtävät toimet. (Lahtinen.P. henkilökohtainen tiedonanto 13.4.2017)

Ennen aluksen saapumista satamaan, aluksen edustajan täytyy tehdä tullille ja satamanpitäjille alusilmoitus. Satamanpitäjät osoittavat sen jälkeen alukselle laituripaikan. Varustamon edustajana laivanselvittäjä lähettää vaarallisista aineista erillistiedot, joiden perusteella satamanpitäjä joko kieltää kokonaan purkamisen tai antaa luvan purkaa ne satamaan. Tällöin satamanpitäjä voi myös asettaa erillisehtoja purkamisella. Laivanselvittäjä tekee tullille myös yleisilmoituksen, jonka saatuaan tulli myöntää luvan aloittaa aluksen purkamisen. Satamaoperaattori saa aluksen edustajalta kuvauksen lastin sijoittelusta sekä erityisohjeita purkamistoimien ohjaamisessa ja suunnittelussa. (Tapaninen. 2013. 96.)

Laivan saapuessa satamaan laivanselvittäjä on usein paikalla satamamestarin kanssa. Meklari päivittää ajantasaiset tiedot saapumisesta ja lastauksen tai purkamisen aloituksesta. Samalla kertaa voidaan sopia laivan päällikön tai perämiehen kanssa miehistön mahdollisista tarpeista, kuten paikallisista puhelinkorteista, joilla miehistö voi olla yhteydessä kotimaahan, tai esimerkiksi järjestää merimieskirjon vierailu. Työ ei siis näin ollen voi olla sidottu aikaan. Alukset tulevat ja lähtevät mihin vuorokauden aikaan tahansa, eli myös laivanselvittäjä on silloin töissä.

Lastauksen tai purkauksen päätyttyä laivanselvittäjä laatii Statement of facts -raportin kyseisen sataman osalta. Tämä dokumentti on tärkeä sekä rahtaajalle että varustamolle sillä se sisältää makuuajan laskemisen tärkeimmät tiedot. Näitä tietoja ovat muun muassa NOR eli Notice of readiness, lastauksen aloitus- ja lopetusajat sekä lastinkäsittelyn mahdolliset tauot syineen. Se on vähän niin kuin päiväkirja satamassaoloajasta. Statement of facts on tärkeä erityisesti sopimusehtojen riitatilanteissa. (Kiuru 2015, 66.)

Meklari toimittaa varustamolle kopiot lastipapereista ja lastaukseen ja purkaukseen käytetystä ajasta laskelman. Toimet vaihtelevat satamasta ja laituri paikasta riippuen sekä siitä, puretaanko alus vai lastataanko vai tehdäänkö molempia. (Pöllänen 2005, Vuoriston 1994 mukaan, 83.)

## 2.2 Laivanselvittäjäharjoittelijan työ ja tehtävät

Laivanselvitystyöhön pääsee harvoin pelkkään harjoitteluun. Syitä on monia. Ammattilaisten arki on kiireinen ja aikaa opettamiselle on rajallisesti. Kuitenkin kaikkein suurimpana syynä on se, että laivanselvittäjän työ vaatii taloudellista satsausta yritykselle. Näin ollen harvoin tarvittavia työvälineitä on yrityksellä ylimääräisenä. Jos yritys kuitenkin ottaa harjoitteluun, he myös todennäköisesti palkkaavat työhön.

Aloittaessani laivanselvitysliikkeessä harjoittelijana, piti hoitaa välineet ja toimintakenttä sellaiseksi, että pystyin työskentelemään sekä kotoa että toimistolla että tien päällä. Ohjelmat, joita työssä tarvittiin päivittäin, vaativat hyvän internetyhteyden myös kotiin. Myös työssä käyttämäni kannettava tietokone oli hiottu huippuunsa ja firman käyttämien IT-henkilöiden ohjelmoima ja päivittämä. Sain lisäksi työpuhelimien, johon oli myös tarvittavat ohjelmat päivitetty ja ohjelmoitu.

Tietoteknisten hankintojen lisäksi laivanselvittäjän pitää päästä kulkemaan, milloin tahansa minne tahansa. Tämä vaatii auton. Yritys hankki minulle siis myös leasingauton,

jonka täysylläpito polttoaineen oli osa palkasta. Auto on välttämätön työväline, joka mahdollistaa sen, että laivanselvittäjä pääsee, vaikka keskellä yötä laivakäynnille. Leasing-auto on myös omaa yksityistä autoa parempi, sillä se takaa, että työväline on aina ajantasaisessa kunnossa ja on vaihdettavissa ongelmien ilmetessä.

Vaivaton kulkeminen satamiin edellyttää asianmukaisia turvavälineitä, joten hankitalistalla oli myös turvakengät, turvaliivit, suojalasit ja suojakäsineet sekä turvakypärä. Turvavälineiden lisäksi vaaditaan kulkuluvat ja turvallisuuskortit, jotta liikkuminen on turvallista ja asianmukaista satama-alueella. Jokainen satama vaatii omat kulkulupansa ja turvallisuuskorttinsa, ne jouduin suorittamaan ihan aluksi. Aluskäyntien päivitys Portnettiin vaatii omat hyväksytyt tunnuksensa ja tulli omansa. Portnettiin sainkin tunnukseni nopeasti, mutta tulliin tein ilmoitukset koko harjoittelun aikana kollegani tunnuksilla.

Työpäivät harjoittelijana alkoivat aamulla jo ennen työpaikalle menoa. Päivittää piti kaikki muutokset aikatauluihin, joita yön aikana oli tullut sekä Portnettiin, että omaan aluskäyntejä seuraavaan ohjelmaan. Toimistolle saavuin kello kahdeksan tai yhdeksän aikoihin, ja aloitin selaamaan sähköposteja ja avaamaan uusia laivakäyntejä Portnettiin ja omaan järjestelmään. Laivakäyntien avaaminen edellytti aina puheluita myös satamamestarille, jolta sai arvioita aikatauluista ja mahdollisista laituritilanteista kyseisenä ajankohtana. Arvio tehtiin myös lastausajoista lastin ja lastaus- ja purkamistehon mukaan, jolloin saatiin arvio purkamisen ja lastauksen päättymisistä. nämä arviot saattoivat kaikinensa heittää jopa päivillä riippuen olosuhteista, aiemmista viivytyksistä ja mahdollisista arviointivirheistä aikatauluun liittyen.

Tehtäviini kuului myös laskutusten tekeminen aluskäyntien jälkeen. Satamasta, lastista, aluksesta ja sopimuksista riippuen varustamolta laskutettavat palvelut vaihtelivat. Summaan vaikutti eniten se, joko väylämaksu oli peritty kyseiseltä alukselta vuoden aikana vai oliko veloitettavien palveluiden joukossa vielä. Muita veloitettavia palveluita oli kiinnitys- ja irrotusmaksu, luotsimaksu, hinaajat, ja agenttien palkkiot. Myös lääkärikäynneistä lähetettiin laskut, jotka sisälsivät korvaukset myös kuljetuksista lääkäriasemalle ja takaisin satamaan. Ajoittain miehistönvaihto osuu myös laivanselvittäjän hoidettavaksi ja tällöin laskutin myös siihen liittyvät kustannukset varustamolta.

Työhöni kuului edellä mainittujen asioiden järjestäminen käytännöntasolla myös. Sovin työpäiväni aikana taksikyytejä miehistön jäsenille lääkäreissuille ja lentoasemalle. Myös sataman portille piti ilmoittaa näistä kulkemisista, koska ovat tarkoin vartioituja alueita.

Lääkäriaikoja varasin harjoitteluni aikana useita. Käytännön järjestelyitä vaati myös tarkastajien käynnit. Alusten kulkeminen on monin tavoin valvottua toimintaa ja ajoittain osuu kohdalle järjestää myös tarkastajien vierailuita aluksiin. Tarkastajat kulkevat työsään ympäri Eurooppaa ja saattavat tarvita majoitusta ja kyydityksiä. Tällaisia järjestelyitä hoidin harjoittelussani myös muutaman kerran.

Työpäiväni arkena vietin toimistossamme tai sataman toimipisteessämme. Satamassa saattoi kysyä satamamestarilta asioista, jotka olivat epäselviä ja pystyi paikan päällä opettelemaan lastaukseen ja purkamiseen ja alustietämykseen liittyvää terminologiaa ja käytäntöjä. Jos aikaa oli, niin minulla oli tiedosto kaupalla materiaalia laivanselvittäjän työtä koskevista asioista. Oli tietoa esimerkiksi satamista ja merireiteistä ja lastaukseen liittyvistä termeistä ja lainalaisuuksista. Lisäksi minulle annettiin tehtäväksi kysyä asioista joita en ymmärtänyt, tahoilta jotka tiesivät. Pääsin tutustumaan tarkastuskäynteihin satamamestarin ja turvallisuuspäällikön kanssa aluksille.

Tulliin tehtäviä AREX-ilmoituksia pääsin harjoittelemaan hyvin vähän. Koska minulla ei ollut omia tunnuksia, vaati jokainen harjoittelukerta kollegan apua. Sekin kuitenkin olisi aikaa myöten kuulunut jokapäiväiseen työhön laivanselvittäjänä. ”Tullin AREX-palveluun annetaan ilmoituksia Suomeen saapuvista kolmansien maiden tavaroista sekä yhteisötavaroista. Lisäksi AREX-palveluun annetaan ilmoituksia myös Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista, jotka ovat olleet väliaikaisessa varastossa (ns. transshipment-tavarat).”(Tulli, 2019b.)

Joka päivä minulla oli aluskäyntikansioita mukana myös kotona. Sähköpostiin tuli päivittäin useita satoja sähköposteja, joista piti löytää ne tärkeimmät, jotka sisälsivät päivitettävää tietoa. Tiedot oli päivitettävä mahdollisimman nopeasti siitä, kun se oli saatavilla. Joka ilta ennen nukkumaan menoa kävin vielä läpi päivitettävät tiedot ja aamulla ensimmäisenä. Työnkuva oli yrityksessä sellainen, että työt seurasivat usein myös viikonloppuihin ja vain harvoin päivystävä laivanselvittäjä hoiti kaikkien alusten päivitykset viikonloppuna. Työpuhelin saattoi soida koska tahansa ja sähköpostiliikennettä oli seurattava joka päivä.

Harjoitteluni ei ollut sidottu millään tavoin toimistoaikaan. Aluskäynnit jotka kuuluvat työnkuvaan tapahtuivat usein keskellä yötä. Koska pyritään tehokkuuteen, laivoja ei seisoteta satamissa ylimääräistä aikaa. Näin ollen myös minun puhelimeni saattoi soida kahdelta yöllä ja päivystävä satamamestari ilmoitti lastauksen olevan siinä tilassa, että laivansel-

vittäjä voisi tulla tekemään paperityöt. Satamaan saapuessa työ alkoi papereita tulostamalla ja osan sain satamamestarilta. Satamamestarin kanssa turvavarusteissa kiivettiin laivaan ja aluksen päällikön kanssa allekirjoitettiin iso nippu dokumentteja aluskäynnistä. Siinä saatettiin juoda kuppi kahvia ja jutella muutenkin käyntiin ja työhön liittyvistä asioista. Laivanselvittäjä on edustaja ja agentti, joten fyysinen läsnäolo on myös tärkeää työssä.

Kun aluksesta poistuttiin dokumenttien kanssa, allekirjoitetut dokumentit ajettiin sähköiseen järjestelmään ja loput tiedot käynnistä päivitettiin. Dokumentit laitettiin sähköisesti eteenpäin kaikille asianomaisille toimijoille. Näihin toimiin aluskäynteihin liittyen saattoi kulua useampi tuntikin aikaa. Silti aluskäyntejä on vähennetty minimiin entisestä paljon. Jos kyseessä oli etänä hoidettu käynti, aluskännin hoiti joko paikallinen sub-agentti tai fyysistä käyntiä ei tehty. Tämä oli mahdollista vain tiettyjen lastien ja alusten kanssa. Raumalle asti pääsin itsekin selvittämään aluksen mutta kollegat kävivät kauempanakin.

### 2.3 Historian käännekohtat

Laivanselvitystyö on syntynyt alun perin tullimuodollisuuksien helpottamiseen. Aluksella tai varustamolla ei voi olla joka satamassa omaa edustajaa, joten laivanselvittäjän ammattikunnalle tuli tilaus, kun oltiin kiinnostuneita ostamaan edustajan palveluita. Laivanselvittäjän paikallinen osaaminen ja ymmärrys tullimenettelyistä helpotti aluksen satamaan tuloa ja pystyttiin keskittämään ydinosaamiseen enemmän voimavaroja. Myös satamassa olo aikojen ollessa nykyaikaa pidempiä tarvittiin yhtä ja toista apua paikalliselta agentilta. Laivanselvittäjän työ olikin aikanaan enemmän sidottu ihan läsnä olevaan aikaan. Laivassa ja päällystön kanssa vietettiin paljon aikaa.

Turun Huolinta ja laivanselvitysliikkeiden yhdistyksen koottu historiikki kertoo, että 1.11.1924 päätettiin vahvistaa yhdistyksen rekisteröinti. Liikkeiden ideana oli yhteistyössä luoda yhteys tulliin, kotimaisiin ja ulkomaisiin sisaryrityksiin ja keskusteluyhteyden saaminen rautateiden kanssa. Yhdistyksen tarkoituksena oli Turussa toimivien huolinta- ja laivameklariyritysten yhteen saattaminen, yhteisten etujen valvominen, vilpillisen kilpailun vastustaminen ja yhteistyössä toimiminen liikenteen hyväksi. (Järvi 2012, 5 ja 7.)

Toimintaympäristö on muuttunut aikojen saatossa merkittävästi. Ennen melkein koko toimintakenttä rajoittui sataman läheisyyteen, kun taas nykyään kenttä on kansainvälinen

sähköistymisen ja globalisaation myötä. On siis ymmärrettävää, että muutokset logistiikan alalla ja politiikassa ja tekniikassa, on myös mullistanut laivanselvittäjien työkenttää ja tehtäviä. Ennen hyvinkin paikallinen osaaminen on tarvinnut rinnalleen laaja-alaista osaamista kansainvälisestä työkentästä ja logistiikan kuljetusketjuista. Paperit ovat muuttuneet sähköisiksi ja tietojen päivitys suoritetaan erilaisiin sähköisiin järjestelmiin.

Vaikka toimintatavat ja toimintaympäristö ovat erilaiset kuin yhdistyksen perustamisen aikaan, toiminnan perusajatus on pysynyt samana. Tavoitteena on yhä tuottaa sujuvaa ja nopeaa palvelua asiakkaille, jotka haluavat siirtää tavaroita ja tuotteita myyjältä ostajalle. Perustamisen aikoihin oikeastaan kaikki työ tehtiin käsin ja toimintaympäristö oli satamassa ja sen välittömässä läheisyydessä. Autoja oli harvoin käytössä, ja oikeastaan kaikki oli pienempää: satamat, laivat, varastot, nosturit ja laiturit. Myös volyymit tavaramäärissä olivat aivan toiset. Pääsääntöisesti alalla toimivat yritykset olivat perheyriityksiä ja puhekielenä oli ruotsi. Toimijat tunsivat toinen toisensa ja henkilökohtaiset suhteet verkoston eri tahoihin helpotti työn tekemistä. (Järvi 2012, 82, 83.)

Ensimmäinen muutos tuli alalle kumipyöräliikenteen kehittymisen myötä, kun maantieliikenne saatiin yhdistettyä laivaliikenteeseen. Vaikka alan konkarit olivatkin epäileväisiä, näkivät nuoren polven edustajat maantieliikenteen mahdollisuudet. Muutos jättikin jalkoihinsa auttamatta yritykset, jotka eivät olleet siihen panostaneet. 1960-luvulla ensimmäiset autolautat keräsivät satamaan suuria katsojamääriä ihmettelemään, kun oltiin saatu jopa neljä kuorma-autoa lastattua laivaan. (Järvi 2012, 82.)

Pitkä matka on tultu noista vuosista. Nykyään kun on säännölliset ja massoiltaan kilpailukykyiset volyymit kuorma-autoja lastattuna aamuin illoin autolauttoihin, jotka ovat matkalla rajan yli. Kumipyöräliikenne on yhä Suomessa yleisin tavarankuljetusmuoto ja tulee jatkossakin pysymään kilpailukykyisimpänä kuljetuksen muotona yhdistettynä sekä laivoihin että juniin että konttiliikenteeseen. Suomessa maantieteellisesti pitkät yhteydet ja tavaravolyymien suppeus selittävät paljon kumipyöräliikenteen vetovoimaa. Myöhemmin konttiliikenne mullisti alaa entisestään ja tehosti logistiikkaa. Saatiin luotua yhä yhteisempiä kuljetusketjuja, jotka ovat turvallisia ja kompakteja sitoen eri kuljetusmuodot tiiviimmin vielä yhteen.

Ilmoitusmenettelyyn siirtyminen 1970-luvulla mullisti tullitoiminnan. Tällöin pakkahuoneet jäivät historiaan ja tuli käyttöön moderni tuontitullauskäytäntö. Tullin rooli muuttui pysäyttäjäksi ja vahtijasta ulkomaankaupan edistäjäksi. Alan seuraava suuri muutos oli tietokoneet, jotka loivat mahdollisuuden sähköiseen tiedonsiirtoon. 1980-luvulla jo iso osa

tuontitullauksista tehtiin konekielellä, joskin paperiversiot olivat yhä vielä käytössä. (Järvi 2012, 82)

Nämä aiemmat tekniset keksinnöt olivat aluksi helpottamassa lähinnä paperinkäsittelyä ja yhteydenpitoa, kun sitten tietokoneen mukaan tulo mullisti sen, missä muodossa ja tahdissa pystyttiin työtä tekemään. Nykyajan tietokoneiden edeltäjät olivat osaltaan nopeuttamassa alan kehitystä. Tieto kulki nopeammin. Sähköposti, internet ja puhelintekniikan uudistuminen nopeuttivat tiedonkulkua pienentäen samalla maailmaa entisestään. Kehityksessä mukana pysymisestä tuli tärkeä osa laivanselvitystyötä. (Järvi 2012, 82, 83.)

Tietotekniikan kehittyminen loi myös alalle haasteita. Piti oppia käyttämään tehokkaasti luotua teknologiaa ja silti pystyä kilpailuhenkisesti hoitamaan työtehtävät. Tämä karsi taas oman osansa ammattilaisten joukosta. Pikkuhiljaa oltiin lähestymässä nykytilaa, jossa tieto kulkee nopeasti ja tehokkaasti sähköisesti sähköposteilla ja verkkoympäristöillä, joiden kautta tieto kulkee kaikille osapuolille reaaliajassa. Voidaankin sanoa, että laivanselvittäjät joutuvat työtehtävissään yhä alati kehittymään nopealla tempolla uusien työvälineiden kehityksen mukana.

EU:iin liittyminen mullisti alaa entisestään. Yritykset olivat pakotettuja miettimään uusia toiminnan muotoja turvatakseen tulevaisuutensa, koska valtava määrä tullauksia katosi oikeastaan yhdessä yössä. Vei aikansa opetella EU-lainsäädännön monimutkaiset koukerot ja tämä toi alalle uudenlaista työtä. Lisäksi ongelmaksi muodostui tullivalvonnan ja ulkomaakaupan ohjeistuksien puutteellisuus. Tämä korjaantui pikkuhiljaa, kun yhteyttä tulliin tehostettiin. Tulonmuodostus muuttui myös laivanselvitysliikkeillä, sillä maahan tuonnin vapautuminen pienensi laskutusten määrää ja myyntikatetta osiltaan. (Järvi 2012, 83,84.)

EU-jäsenyys poisti valtavan määrän tulleja, mutta siihen tilalle tuli paperit EU:n sisäisestä kaupasta. Niistä piti myös täyttää ilmoitukset ja työn määrä pysyi samana, vaikka täytettävät ilmoitukset olivatkin eri nimisiä. Vaikka laivanselvittäjät ovatkin jo alusta lähtien toimineen tullin yhteistyökumppaneina, voidaan katsoa EU:n tehostaneen yhteistyötä entisestään. Kasvoi tarve kehittää yhteisiä sähköisiä työympäristöjä, joiden kautta ilmoitusmenettelyt olisivat reaaliaikaisesti näkyvissä kaikilla osapuolilla. Portnet-järjestelmä on tästä hyvä esimerkki. Portnet on tehokas IT-järjestelmä vaarallisten lastitietojen, lastitietojen sekä aikataulujen tiedottamiseen, josta tiedot näkyvät meriliikenneketjun eri toimijoille kuten satamille, tullille ja laivanselvittäjille. Portnettiin on jokaisella edustajalla omat

tullin hyväksymät tunnukset, joilla he voivat luoda aluskäynnit järjestelmään. Myös muilla Portnetin käyttäjillä on tunnukset.

Portnet on Tullin, Liikenne- ja viestintäviraston, meriliikenteen muiden toimijoiden, alusten edustajien ja varustamojen sekä muiden virastojen ja satamien kanssa yhdessä kehitetty alusliikenteen ilmoitusmenettelyä helpottava järjestelmä. Portnet-tietojärjestelmä on sähköinen järjestelmä, johon aluksen saapumista ja lähtöä koskevat viranomaisten tarvitsemat ilmoitukset voidaan antaa Tullille sähköisesti. Portnet on nykymuodossaan ollut käytössä vuodesta 2000.(Tulli 2019b)

Alusten edustajat voivat toimittaa vaadittavat ilmoitukset sähköisesti Portnetiin. Ne voivat olla joko web-ilmoituksena, Edifact- tai XML-sanomana. Tiettyä alusta sekä aluskäyntiä koskevat tiedot voidaan myös ladata Portnetiin ilmoittajan omista tiedostoista. Portnet-menettely täyttää direktiivin 2010/65/EU vaatimukset, jotka koskevat alusten satamäkäynteihin liittyvien ilmoitusten käsittelyä. Järjestelmä perustuu ns. single window -ajatteluun, jossa asiakas eli aluksen edustaja toimittaa tiedot yhteen paikkaan, josta ne ovat esimerkiksi eri viranomaistahojen ja satamien löydettävissä. Portnetin antama aluksen tulonumerotieto on yksi Tullin tavaroiden esittämisilmoituksella vaadittavista tiedoista aluksen saapumisessa ja lähdössä.(Tulli 2019b)

Alan suurin rakennemuutos koettiin 1990-luvun laman jälkimainingeissa. Lama koetteli alaa rajusti ja monet yritykset joutuivat irtisanomaan työntekijöitä jatkaakseen tai ajautuivat kokonaan konkurssiin. Asiakasyritykset tekivät konkurssesja ja laivanselvitysliikkeitä myytiin tai fuusioitiin suuremmille toimijoille. Laman jälkeen monet vanhoista perheyri-tyksistä oli myyty monikansallisille yrityksille, toisaalta taas monien fuusioiden myötä Suomen markkinoille tuli lukuisia uusia yrityksiä, joihin vanhat yritykset oli sulautettu. (Järvi 2012, 84.)

Lama iski yllättäen ja muutti yritysraenteita kautta linjan. Työt saattoivat loppua seinään. Toisaalta taas EU teki tuloaan ja oli selvää, että paluuta vanhaan yritysmuotoon ei enää ollut kansainvälisessä ja kiristyneessä tilanteessa. Laivaliikenne on kiistatta suurin ja vahvin muoto kun volyymit tuonnille ja viennillä ovat suuret. Silti alati muuttuva maailma varmaan jatkossakin heilauttaa juuri suurinta alaa lujiten. Laivanselvitysliikkeet ovat selvinneet kovista ajoista muuttamalla ajan tarpeeseen. Palkkioiden rakenne muuttuu ja välineet muuttuvat ja osittain myös maailma pienenee eli toimintaympäristökin kasvaa. Laivanselvitysala on jatkuvassa murroksessa ollut oikeastaan pitkin matkaa. Työ jo it-

sessään on sen luontoista, että jatkuvasti on vähän uusi tilanne ja kehitytään lisää. Uskon vahvasti, että juuri siksi ammattikunta on yhä vastaamassa paikastaan meriliikenteessä ja korvaamattomia paikallaan.

## 3 NYKYTILA JA TULEVAISUUS

### 3.1 Yritykset ja alan toimijat

Laivanselvitysliikkeitä on hyvin erikaltaisia. Osa toimii pelkkinä laivanselvitysyrityksinä, joissa voi olla joitakin lisäarvopalveluita. Osa taas tarjoaa laivanselvitystä osana muuta liiketoimintaa. Toiset yritykset ovat perheyrityksiä, osa paikallisia, osa suuria ja kansainvälisiä. Opinnäytetyön haastateltavat on valittu erilaisista alan yrityksistä Suomessa. EU ja sähköistyminen on laajentanut palveluntarjontaa ja siirtänyt toimintaa paikalliselta tasolta usean sataman kattaviin. Oma harjoitteluni yrityksessä, jonka ydintoimialaa oli pelkästään laivanselvitys, toimi motivaationa löytää haastatteluihin erilaisia yrityksiä ja alalla toimijoita.

Euroports Rauma Oy on täyden palvelun satamaoperaattori. Yhtiön toimialaan kuuluvat kaikki satamaoperoinnissa tarvittavat palvelut: lastinkäsittely, varastointi, huolinta, varustamopalvelut, kansainväliset kuljetukset ja tullivarastopalvelut. Laivanselvitystä tarjotaan siis Raumalla osana isompaa kokonaisuutta, mutta samalla ja lisäksi, toimitaan edustajina myös aluksille, jotka eivät käytä muita Euroports Rauman palveluita. Euroports konserniin kuuluu tällä hetkellä 23 terminaalialue Euroopassa ja 3 Kiinassa Suomessa Euroports Finlandiin kuuluvat Euroports Rauma Oy ja Oy Euroports Pietarsaari Ab. (Lahtinen P. 13.4.2017)

Oy M Rauanheimo Ab kuuluu KWH logistics – ryhmään, jolla on toimipisteitä eri yritysten nimissä Kalajoelta Haminaan lähes joka kaupungissa eri yritysten nimissä. Oy M Rauanheimo Ab on KWH Logisticsin suurin yritys, jonka päätoiminta-alue on ahtaus, huolinta ja laivanselvitys. Muita tarjottavia palveluita ovat transitopalvelut, tullauspalvelut ja konttipalvelut. Lisäksi tarjolla olevia lisäarvopalveluita ovat mm. tehdaspalvelut, konttien kiinnitykset ja lastaukset, kuormien pakkaus- ja purkupalvelut, kansainvälisen kaupan ja logistiikan konsultointi sekä kuormanäytteet. Laivanselvitystä tehdään Rauanheimon nimissä Kalajoella, Kokkolassa ja Haminassa ja ehkä myös Vuosaaressa Rauanheimon toiminnan käynnistyessä siellä elokuussa 2017. Vuonna 2016 meillä oli n. 600 laivanselvitystoimeksiantoa eri satamissa. (Hihnala M. 10.4.2017)

GAC perustettiin 60 vuotta sitten Persianlahdella, josta se laajeni ja kasvoi kansainväliseksi meklariyritykseksi, jolla on toimintaa ympäri maailman. GAC työllistää tällä hetkellä arviolta 9000–10000 henkilöä yhteensä 50 maassa. Konttoreita on n.300 joista 11 on Suomessa. Suomessa toiminta sai alkunsa kun 2010 syyskuussa GAC osti John Nurmisen laivanselvitysosaston, jolla oli toimintaa ympäri Suomen. GAC tekee Suomessa n.1000 laivanselvitystä vuodessa ja vastaa lisäksi myös asiakkaidensa bunkkeritoiminnasta, varaosista ja PNI-agentuurista. GAC:n toiminnasta 40–45% on shipping-puolella, sen lisäksi on marinetoimintaa esim. offshore-palveluiden muodossa. Laivanselvityksen osalta GAC toimii Suomessa Helsingissä, Kotkassa, Porvoossa, Turussa ja Raumalla. (Eriksson S. 31.3.2017)

Yritys, jossa olin harjoittelussa, C & C Port Agency Finland Oy Ltd, on suomalainen laivanselvitysliike, joka on perustettu 2001. Yrityksen perusti kolme kaveria, joista yksi Roland Forssel on enää elossa ja johtaa yritystä. Yritys keskittyy kokonaan agenttitoiminnalle eli laivojen ja varustamoiden edustamiseen satamissa sekä alusten selvittämiseen ja käytännön asioiden hoitamiseen. Pelkästään Turun toimipiste hoiti Länsirannikolla 468 laivanselvitystä vuonna 2016. Yritys on kasvanut vuosi vuodelta ja on tällä hetkellä laajimmin toimiva ja suurin pelkkää laivanselvitystyötä tekevä yritys Suomessa. Kasvuun on oleellisesti vaikuttanut sopimus s-5:n kanssa Nesteen Suomen satamien merikuljetuksien selvitystyöhön liittyen. Toimipisteitä yrityksellä on Kotkassa, Loviisassa, Porvoossa, Turussa ja Helsingissä. Näistä toimipisteistä Turku ja Porvoo ovat keskittyneet lähinnä Nesteen laivojen selvitykseen ja Helsingissä hoidetaan lähinnä risteilyaluksia.

### 3.2 Nykytila

Laivanselvitysala elää hyvin pitkälle maailmankaupan, tuonnin ja viennin tilasta, kuten muukin merilogistiikka. Kansainvälisen kaupan suhdanteiden lisäksi eletään jatkuvassa murroksessa logistiikan suuntausten ja EU:n kautta tullisäädösten muutosten keskellä. Jatkuvasti lisää sähköistyvä tekniikka vaatii käyttäjiltään veronsa kaiken muun kiireen keskellä. Onneksi tämä on huomioitu myös ammattikentällä ja esimerkiksi tulli tarjoaa yhä enemmän koulutusta ja tukea laivanselvittäjille ja muille alan toimijoille. Haastattelijat itse kertovat seuraavaa alan nykytilasta, haasteista ja positiivisista näkökulmista.

Alalla tapahtuu muutoksia jatkuvasti, sekä lainsäädännössä kotimaassa ja useimmat muutostarpeet tulevat EU:n suunnalta. Lähes kaikki ilmoitukset ovat tällä hetkellä netissä

tai toimivat sanomalla. Digitalisaatio on tullut tälle alalle jäädäkseen. Ehkä tiukka muutostahti on hieman haasteellista, varsinkin kun ohjeistus viranomaisten taholta on hieman puutteellista. Positiivinen asia on, että laivameklari ei ole kuoleva ammattikunta, vaikka toisin väitetäänkin. Ulkomaiset alukset / miehistöt tulevat jatkossakin tarvitsemaan meklarin ammattitaitoa ja paikallistuntemusta asioita hoitaessa. (Hihnala M. 10.4.2017)

Muutaman haasteellisen vuoden jälkeen Euroports on pääsemässä jälleen vakiintuneeseen vaiheeseen, kertoo Euroports Rauman Paula Lahtinen. Euroports Rauma on vahvasti keskittynyt kemiallisen metsäteollisuuden tuotteisiin, ja samalla kun niiden vientimäärät sähköistymisen myötä laskivat, oli myös Euroports Raumalla haasteelliset vuodet. Nyt kuitenkin asiakkaat ovat ennustaneet, että laskeva trendi on päättymässä ja tilanne stabiloitumassa. Näin ollen täytyy olla nykytilanteeseen varsin tyytyväinen, ja haasteellisistakin vuosista on selvitty suuremmitta kolhuitta. (Lahtinen P.13.4.2017)

Puhelinhaastattelussa GAC:n Svante Eriksson kertoo yrityksen ja alan nykytilanteesta seuraavaa: Ala on kärsinyt jo jonkin aikaa kustannusten alas-ajosta, alan arvostus on pienentynyt, vaikka toimintakenttä on edelleen vaativa. Ei haluta enää maksaa palveluista, jonka vuoksi yritykset ovatkin olleet pakotettuja miettimään uudenlaisia palveluratkaisuja asiakkaille. On siis haettu ratkaisuja yhä enemmän sähköistymisen puolelta ja muutettu hinnoittelurakennetta. Tämä tarkoittaa esimerkiksi yhä vähemmän konkreettisia laivakäyntejä. Positiivista kuitenkin on sähköisten palveluiden yhdenmukaistamisen kehitys niin, että esimerkiksi luotsit ovat mukana. (Eriksson S. 31.3.2017)

Mirja Hihnala Rauanheimolta sanoo nykytilan olevan hyvin haastava kaikkine muutoksineen. Hän itse on ollut kymmenisen vuotta alalla, ja jo tänä aikana työ on muuttunut huomasti. Vaatimuksia ja aluksen edustajan vastuita halutaan koko ajan kasvattaa. Esimerkiksi satamakäynnin ennakoilmoittaminen Tullille on todella paljon vaativampaa kuin ennen. EU:n mukanaan tuomat vaatimukset Tullille valuvat eteenpäin edustajille. Esimerkkinä uudet NSW-listat, jotka ovat pakollisia käyttää, ovat hyvin hankalia täytettäviä, ja edustajan aikaa kuluukin juuri nyt viimeisimpien muutosten jälkeen huomattavan paljon siihen, kun asiakkaita ohjeistetaan ja avustetaan, miten listat tulee olla täytettyinä. Mikäli listat ovat virheellisiä, ne eivät käy Portnet-järjestelmään, tai toisaalta jos listojen tiedot ovat virheellisiä, on uhkana virhemaksu. Tämä siis vain yksi esimerkki asioista, joita meille tulee, ja on tullut viime aikoina ”annettuna” viranomaismääräysten kautta. Näiden lisäksi tietysti on hoidettava muut päämiehen kanssa erikseen sovitut asiat parhaalla mahdollisella tavalla.

Positiiviselta kannalta Hihnala toteaa, että ilmapiiri on edelleen hyvä ja työtä tehdään mahdollisimman hyvässä yhteistyössä osapuolien kanssa. Yksikään päivä ei ole samanlainen, ja nopeastikin vaihtuvat tilanteet luovat mukavaa haastetta työhön. (Hihnala M. 10.4.2017)

Vaikka ala kohtaa jatkuvasti haasteita taloudellisten notkahduksien ja toisaalta kiristyneiden vaatimusten tasolla kaiken kaikkiaan haastatteluissa kävi selvästi ilmi, että sähköistyminen kaikkine haasteineenkin on koettu monella tapaa myös helpottavaksi työvälineeksi. Yrityksillä on toimivat pilvipalvelut, jotka mahdollistavat vanhan kansiokuluttuurin kuoppaamisen. Näin ollen työ ei ole enää sidoksissa suoraan henkilöön ja vuorovaihdot sujuvat niin, että asiakaspalvelu kärsii siitä mahdollisimman vähän. Sähköistyminen on myös mahdollistanut etänä työskentelyn esimerkiksi pienemmissä satamissa. Koska laivakäyntejä on kokonaiskustannuksissa vähennetty, niin nykyään osa aluksista voidaan hoitaa etänä toiselta paikkakunnalta. Tällä on voitu vastata myös asiakkaiden tarpeeseen pienentää palkkiokustannuksia.

Laivanselvittäjän tehtävä on yhä sama, edustaa varustamoja ja alusta satamassa. Tarvetta ei ole poistanut siirtyminen sähköiseen järjestelmään, ei EU eikä logistiikka alan murros kohti kokonaisvaltaista yhtenäistä logistista ketjua. On esitetty teorioita, että alukselta käsin voitaisiin hoitaa lisää viranomaisilmoituksia. Itse kapteeneja jututtaneena harjoittelussani huomasin, miten mahdoton ajatus se on. Yhä vaikka tieto liikkuu sähköisesti, aluksen päällikkö allekirjoittaa meklarin ja satamamestarin kanssa kymmeniä papereita. Tullimuodollisuudet ovat edelleen erilaisia eri maissa ja EU:kin korvasi ulkoisen kaupan käynnin ilmoitukset sisäisen kaupan ilmoituksilla. Työtä on vähintään yhtä paljon ja tekijöitä tarvitaan. Aluksen päällikötkin ovat täystyöllistettyjä jo nyt papereiden kanssa ja paikallista osaamista tarvitaan edelleen. Harjoitteluaikainen kouluttajani Krister Sjöblom jopa rohkeni sanoa, että vaikka tullit poistettaisiin kokonaan, olisi laivanselvittäjällä työtä edelleen alalla.

### 3.3 Toiminta yrityksissä

Nykypäivän laivanselvitys on sähköisten palveluiden osaamista perinteisen asiakaspalvelun ohella. Pilvipalvelut ovat mahdollistaneet vuorottelut ja helpottanut ennen hyvinkin intensiivistä tapaa työskennellä. Omassa harjoittelupaikassani perinteinen tapa työskennellä oli vielä hyvinkin voimissaan. Oli käsin kirjoitettuja kansioita, joista löytyi kaikki tieto aluskäynteihin liittyen ja pyrkimys oli hoitaa alus samalla henkilöllä alusta loppuun. Tämä

palvelumalli on tietenkin kiistaton asiakaspalvelun laadussa koska sillä minimoidaan virheiden tai sekaannusten mahdollisuus kansioiden vaihtojen yhteydessä. Kuitenkin haastatteluissa kävi ilmi, että pilvipalveluiden käyttö on ratkaissut tätä ongelmaa toimivasti eri yrityksissä.

Mirja Hihnala Rauanheimosta kertoo, että heillä toimitaan pienessä (3+1) tiimissä ja kaikki tekevät kaikkea eli vuorojen mukaan. Heidän kansiot ovat Hero-nimisessä operatiivisessa ohjelmassa, missä on myös ahtaus ja huolinta. Viralliset ilmoitukset lähtevät sanomakielisinä järjestelmästä (Portnet, Arex, tuonti+vienti) tullille ja meriliikennekeskukselle. Heron kautta päivitetään myös alusten aikataulutietoja luotseille, satamalle, VTS, meriliikennekeskukselle. Heillä työskennellään kaksivuorotöissä, iltavuoroviikkoa seuraa päivystysviikonloppu, minkä jälkeen on vuorovapaa. Eli periaatteessa palvellaan 24/7 vaikkakin henkilö vaihtuu. Oletusarvoisesti vuorossa oleva henkilö ilta- tai päivystysvuorossa osaa hoitaa vuoron aikana tapahtuvat tehtävät. Tiimillä on aina käytössään n ½ vuoden päivystyslista. (Hihnala. M.10.4.2017)

Paula Lahtinen Euroports Raumalta kertoo, että heillä on yhteensä neljä laivanselvittäjää, joista kaksi on aina päivävuorossa toimisto aikaan, ja yksi henkilö päivystää illan ja yön ja yksi on vapaalla. Näin ollen työt jäävät oman vuoron jälkeen aina seuraavalle vuorossa olevalle työntekijälle ja muut saavat nauttia vapaa-ajasta. (Lahtinen P. 13.4.2017)

On selvästi nähtävissä, että vaikka palvelu on yhä 24/7 periaatteella, niin on ymmärretty myös vapaa-ajan merkitys työn rinnalla. Ala on vaativaa asiakaspalvelutyötä, jolla epäonnistuuksaan on kallis hinta. Ennen työtä hoidettiin pitkälti niin, että sama laivanselvittäjä palveli alusta loppuun. Sähköiset järjestelmät ja ajan hengen muutos ovat vaikuttaneet positiivisesti näin ollen myös työssäjaksamiseen ja työntekijöiden hyvinvointiin.

GAC:n Svante Erikssonin mukaan heillä GAC:lla panostetaan siihen, että työ ja vapaa-aika ovat tasapainossa. Hän kertoo, että työssä jaksamiseen panostetaan erityisesti koska ala on vaativa ja kiireisempinä aikoina jokaisen panosta tarvitaan luonnollisesti enemmän. Hän kertoo myös, että heillä ollaan sähköisissä palveluissa pitkällä, kaikki aluskäynteihin liittyvät asiat kirjataan pilvipalveluun, jonka kautta jaetaan kaikki informaatio. Tällöin työ ei henkilöön sidottua ja kaikki kolme tiimiä pystyy joustavasti työskentelemään vuoroissa. (Eriksson S. 31.3.2017)

GAC, Rauanheimo ja Euroports ovat kaikki alan vahvoja tekijöitä ja luonnollista että yrityksissä panostetaan myös työssä jaksamiseen. GAC:n noin 1000 laivanselvitystä vuodessa, Euroports Rauman 2016 saldo oli 879 laivanselvitystä (pelkästään Rauman osalta) ja Rauanheimon n.600 laivanselvitystä vuonna 2016 ovat kaikkinsa isoja lukuja marginaalisen pienessä ammattilaisten kentässä. Tekijöitä on vähän, ala on suhteellisen tuntematon, mutta työmäärä on silti suuri. On hieno huomata, että nykysuuntaus antaa tekijöille parempia eväitä selvitä vaativasta työkentästä ja tarjoaa myös mahdollisuuden parempaan työssä jaksamiseen.

### 3.4 Tulevaisuuden näkymät

Kuten jo aiemmin nykytilaa päivittäessä on käynyt ilmi, kuoleva ala laivanselvitys ei missään nimessä ole. Haasteita on ja tulee olemaan, mutta niihin on myös löytynyt välineitä. Ulkomaankauppa on voimissaan ja merikuljetukset ovat yhä kasvavassa roolissa, kun tehostetaan logistiikkaa. Haastateltavat puhuivat tulevaisuudesta positiivisesti ja pohtivat mahdollisuuksia ja haasteita.

Rauanheimon Hihnala näkee tulevaisuudessa edelleen kasvavat vaatimukset, ja niihin vastaamisen. Toisaalta paikallisuuden arvon heikkeneminen, kun paljon asioita saadaan hoidettua suoraan netin välityksellä. Positiivisesti ajateltuna, silti kaikkia useiden asiakkaiden vaatimuksia ei voida täyttää muuten kuin paikallisesti, vaikka jotkut asiat voidaan kin netin välityksellä hoitaa. Tietenkin sähköisesti tehtävät asiat on osattava hoitaa sääntöjen ja määräysten mukaisesti. Paikallisten olojen, sääntöjen ja määräysten tunteminen on kuitenkin sellaista erityisammattitaitoa, joka on hankittava ja hankittu mm. kokemuksen ja paikallisten verkostojen kautta. (Hihnala M. 10.4.2017)

Paikallistuntemus on siis edelleen oleellinen osa Hihnalan mielestä ja perinteinen laivanselvitystyö jatkuu, koska tarvetta sille on yhä. Kyse on sellaisesta erityisosaamisesta monimutkaisessa sääntöjen ja määräysten maailmassa, josta ei voidakaan olettaa, että tieto olisi jokaisella hallussa. Jo tullin säädökset poikkeavat maa kohtaisesti ja vaatimukset ovat erilaisia eri paikoissa. Kansainvälisesti liikennöivät alukset luottavat yhä meklareihin paikallisen tuntemuksen osalta. Samalla linjalla on Europortsin Lahtinen.

Alalla tapahtuu muutoksia jatkuvasti, kertoo Europortsin Paula Lahtinen, sekä lainsäädännössä kotimaassa, että muutostarpeet, jotka tulevat EU:n suunnalta. Lähes kaikki ilmoitukset ovat tällä hetkellä netissä tai toimivat sanomalla. Digitalisaatio on tullut tälle

alalle jäädäkseen. Ehkä tiukka muutostahti on hieman haasteellista varsinkin, kun ohjeistus viranomaisten taholta on hieman puutteellista. Positiivinen asia on, että laivameklari ei ole kuoleva ammattikunta, vaikka toisin väitetäänkin. Ulkomaiset alukset / miehistöt tulevat jatkossakin tarvitsemaan meklarin ammattitaitoa ja paikallistuntemusta asioita hoitaessa. (Lahtinen P.13.4.2017)

Logistiikan suuntauksien näkökulmasta herää kysymys alan kehittämisestä, kun esimerkiksi monet muut logistiikka-alan toimijat ovat laajentaneet toimialaansa kattamaan muutakin kuin ydinosaamisen. Kaikki haastatellut yritykset toimivat jo nyt muissakin kuin vain laivanselvityksellisissä tehtävissä. Tämä mahdollistaa siis jo verkoston laajemmat hallinnan yrityksen näkövinkkelistä. On yritykselle suuri etu, että saman katon alla on esimerkiksi ahtaustoimintaa ja huollinnan osaajia. Voidaan näin ollen tarjota asiakkaalle suurempaa kokonaisuutta ja pakettia koko kuljetusketjun osalta. Kuitenkin haastateltavista vain Eriksson GAC:lta kertoi yrityksen selvästä suuntautumisesta myös lisäarvopalveluiden tuottamiseen ja kehittämiseen.

GAC panostaa Erikssonin mukaan tulevaisuudessa yhä enemmän lisäarvopalveluihin ja palvelukonseptin laajentamiseen. Hän näkee muun muassa mahdollisuuksia laajentamisessa terminaalipalveluihin ja lastipalveluihin. Heillä on jo nyt esimerkiksi vakuutustoimintaa ja bunkkeripalvelua asiakkaille. Sähköistymisen jatkuessa ja kehittyessä yhä lisää myös logistiikkaketjun laajempi haltuunotto on tulevaisuudessa taloudellisesti kannattava suunta. (Eriksson S. 31.3.2017)

Nämä lienevät alan suurimmat huomiot tulevaisuuden suhteen, sähköisten palveluiden kehittyminen, jatkuva muutos sääntöjen ja määräysten osalta, taloudelliset haasteet (säästölinja) ja mahdollinen lisäarvopalveluihin laajentaminen. Tähän mennessä ala on pysynyt hyvin mukana muutospaineessa mutta oleellista tulevaisuudessa on pysyä innovatiivisena ja avoimena myös jatkuville muutoksille. Palvelurakenteen muutos on varmaan merkittävin muutos mitä selvitysliikkeet tulevat lähitulevaisuudessa kohtaamaan. Lisäarvopalvelut ovat oiva apu tähän, niin laivanselvitysliikkeille kuten kaikille logistiikka-alan muillekin toimijoille.

### 3.4 Koulutus

Olen työssäni jo aiemmin maininnut, että koulutusta laivanselvittäjän työhön ei ole, vaan alan toimijat räätälöityvät hyvinkin kaupallisen alan koulutuksen, merialan tai logistiikan

parista. Alalla toimii edelleen henkilöitä, joilla ei välttämättä ole juuri ollenkaan koulutustaustaa vaan on pelkästään työssä oppinut alalle. Oma opiskeluni Liiketoiminnan logistiikan tradenomina liippaa jo alaa läheltä, mutta jättää yhä aukkoja monipuolisen pohjatiedon saralla. Laivanselvittäjän työssä on tiedettävä jotain lastauksista, merenkulusta, paljon tulliasioista ja myös kaupallinen osaaminen on tärkeää. Lisäksi ATK-taitojen osaminen, digitalisaation ymmärrys ja erinomainen asiakaspalveluosaaminen ovat työtehtävien kannalta ehdottomia.

Ongelma alan koulutuksen tarjonnassa on varmasti alan erityispiirteiden ja laaja-alaisen tiedon omaamisen lisäksi myös se, että ala on pieni ja monille tuntematon edelleen. Omaa tutkintoa alalle tuskin tulee, tarjonta on tähän asti ollut vähäistä, lähinnä on tarjottu joitakin erityisammattitutkinnon suorittamismahdollisuuksia pienelle porukalle jo valmiita ammattilaisia. Tämä poissulkee suoran kouluttautumisen mahdollisuuden juuri näihin tehtäviin. Haastatteluja tehdessäni haastateltavista muutama toi ilmi, että tullin on nyt tarttunut koulutustarpeeseen ja luonut tutkinnon juuri edustajia ja meklareita varten. Tullin toimiessa alan keskiössä on selvää, että koulutus käsittelee pääasiassa tullimuodollisuuksien suorittamista ja muutoksia tullikäytännöissä.

Asiakastiedote 18.1.2017 mukaan tullialalla on saatavilla virallista tutkintoon johtavaa koulutusta. Tutkintoa tai sen osia voivat suorittaa Tullin henkilöstön lisäksi yritysten tullaus- ja huolintatehtävissä tai alusselvitystehtävissä toimivat henkilöt. Tullialan ammattitutkinto on aikuisten ammatillinen toisen asteen näyttötutkinto, joka antaa kelpoisuuden myös jatko-opintoihin. Tutkinnon suorittamisen edellytyksenä on, että hakijalla on Tullialan ammattitutkinnon perusteisiin soveltuva työpaikka. Tullialan ammattitutkinnon suorittanut kykenee toimimaan tullitoimintaan liittyvissä tehtävissä ja noudattamaan tullialaa koskevia säädöksiä ja määräyksiä. Tutkinto antaa valmiudet toimia operatiivisissa perustehtävissä Suomen tullissa sekä ulkomaankauppaa tekevissä yrityksissä tullaus-, huolinta- ja alusselvitystehtävissä (Tuomisto O. 16.3.2017)

Haasteltavat laivanselvittäjät pitivät tutkintoa hyvänä lisänä ammattilaiselle syventää osaamista. Tutkinto on herättänyt kiinnostusta yrityksissä ja ensimmäiseen koulutukseen, joka keväällä alkoi, oli jo osallistunut yksittäisiä henkilöitä haastateltavien yrityksistä. Tarve osaamisen syventämiseen tulee varmaan tullimuutosten kautta mutta samalla se tehostaa myös yhteistyötä eri tahojen ja eri yritysten kesken. Samalla yhteistyö tulliin lujittuu yhteisissä koulutuksissa ja kohtaamisissa. Tutkinto räätälöity niin että sen pystyy suorittamaan työn ohessa. On päivän lähijaksoja ja verkko-oppimista ja

lisäksi tietenkin työssä oppimisjakso, joka on luonnollisesti helppo suorittaa, koska koko koulutus edellyttää jo työpaikkaa alalla.

Taulukko 1. Alusselvitys tutkinnon aikataulu taulukkona.

### **Tullipalvelujen osaamisala – TAT 1/17** **Tutkintoon valmistavan koulutuksen aikataulu, tutkinnon osa alusselvitys**

<b>Alusselvitys</b>	<b>Kesto</b>	<b>Ajanjakso</b>
Lähijakso 1	1 pv	6.2.2018
Verkko-oppiminen 1	4 vkoa	7.2.-6.3.2018
Lähijakso 2	1pv	7.3.2018
Verkko-oppiminen 2	4 vkoa	8.3.-10.4.2018
Lähijakso 3	1 pv	11.4.2018
Työssä oppiminen ja tutkintotilaisuus	6 vkoa	11.4.-25.5.2018

On erittäin positiivista, että alalle saadaan järjestymään koulutusta ammattilaisten tueksi, mutta valtaväestölle mahdollisuus alalle kouluttautumiseen on yhä haastavaa. Pohjakoulutuksena voidaan kelpuuttaa joko merialan tutkintoa, kaupallista tutkintoa tai logistiikan alan tutkintoa, mutta kuitenkin mitään selvää koulutusta, mikä sopisi alalle, ei edelleenkään ole. Alan ympärillä vellova kiehtova tuntemattomuus pitää siis pintansa jatkossakin. Pieni, tehokkaiden ammattilaisten joukko, joka tekee oleellisen tärkeää työtä viennin ja tuonnin parissa, jotta tavaravirrat kulkevat ja alukset voivat saapua ja lähteä, on vielä jatkossakin valtaväestölle tuntematon ala.

Onneksi esimerkiksi logistiikan opinnoissa myös merikuljetukset ovat tärkeässä roolissa ja näin ollen myös alan toimijat tulevat logistiikan ketjussa tutuiksi. Meillä liiketoiminnan logistiikan koulutuksessa tuli myös laivanselvittäjän ammatti tutuksi. Ongelma syvempään luotaamiseen alalle on kuitenkin se, että ala on vahvasti viranomaismenettelyitä tullille ja sidosryhmiin. Tulliasioiden oppiminen on pääasiassa sidottu työssä oppimiseen yrityksissä tai tullin omiin koulutuksiin kytkettyjä. Pintaraapaisu Portnetin käytöstä ja

asiakirjojen tarkastelu ei yksin anna vielä kuvaa alan kokonaisvaltaisesta ja monipuolisesta osaamistarpeesta. Oman kokemukseni mukaan työssä oppiminen on edelleen ainut tapa tulla laivanselvittäjäksi. Alati vaihtuvat vaatimukset, ja monialainen yhteistyö aina lastauksista muuhun logistisen ketjun toimijoihin. Kaikesta on tiedettävä jotain ja vähintään mistä tiedon saa selville. Tällaista oppia ei koulutus pysty tarjoamaan vaan osaaminen luodaan kentällä.

## 4 PÄÄTELMÄT

Laivanselvitysliikkeet ja laivanselvittäjät ammattikuntana ovat selvinneet käännekohtiaan muuttamalla ympäristönsä tarpeiden mukaan. Yritysten rakennemalli on muutettu ajansaatossa, työvälaineet ovat muuttuneet, toimintaympäristö on kasvanut ja oikeastaan ainut pysyvä asia onkin ollut kehitys ajan vaatimuksiin. Alussa kaikki hoidettiin paperilla ja satamissa, nykyään sähköisesti ja laajemmalla alueella maantieteellisesti. Ennen usein yksi ihminen hoiti alukset alusta loppuun tai jopa koko sataman liikenteen, kun taas nyt työskennellään tiimeissä ja saatetaan käyttää sub-agentteja jopa toisesta yrityksestä. Perheyrityksistä on tullut pääasiassa suuria tai jopa monikansallisia yrityksiä missä laivanselvitys on vain yksi toimiala, jossa työskennellään.

Kaikesta päätellen laivanselvittäjän ammattikunta elää ja voi hyvin. Kurkistus tämän erityisen alan pinnan alle kertoo vahvaa tarinaa osaajista, joista ei juuri pidetä meteliä mutta jotka ahkeroivat päivittäin tuonnin ja viennin parissa. Ammattikunta ei ole kuolemassa eikä edes voi mitenkään erityisen huonosti, vaikka muospaineet ja markkinatilanteet muuttavatkin asetelmia säännöllisesti. Tämän työn aikana on mielestäni osoitettu toteen se seikka, että edustajia satamissa tarvitaan myös jatkossa. Ala kehittyy ja jalostuu jatkuvasti sisältä päin luoden paremmat eväät työskennellä tulevaisuuden haasteiden parissa.

Vanhat lainalaisuudet pätevät yhä siihen miksi ala puoltaa paikkaansa. Paikallinen osaaminen ja tieto ovat yhä tarpeen ja sitä ei voida hoitaa kuin paikallisella edustajalla. Alati muuttuvat viranomaismenettelyt ja maa ja aluekohtaiset erot vaativat myös sen, että joku niistä perillä oleva on hoitamassa muodollisuuksia niin, että alus itse miehistöineen voi keskittyä ydinosaan. Myös laivanselvittäjän ympärillä oleva yhteistyöverkosto ja suhteet helpottavat huomattavasti asioiden sujuvuutta satamissa.

Laivanselvitys on vuosien saatossa muuttunut monin tavoin, vaikka tietyt asiat ja tarpeet ovat yhä olemassa. Toimintakenttä oli ennen paljon paikallisempi ja liittyi hyvinkin läheisesti yhden sataman ympärille. Siellä kaikki sidosryhmät olivat maantieteellisesti lähellä ja edustajan oli helppo olla perillä sataman muista toimijoista, aikatauluista ja vaatimuksista. Tekniikan kehittyessä sähköiseksi mahdollistui myös toimintakentän laajentuminen. Enää edustajan ei tarvitse olla maantieteellisesti lähellä vaan etänä voidaan hoitaa monet asiat. Viranomaismenettelyt ja ilmoitukset voidaan hoitaa suoraan etänä ja yhteis-

työssä sataman toimijoiden kanssa voidaan sopia monista muista seikoista. Kuten haastatteluista kävi ilmi, tästä on myös löytynyt lisääpua kustannusten alasajoon, kun ei tarvita aina henkilökohtaista edustajaa paikan päälle.

Sähköisyys on sekä haaste muuttuvine toimintaympäristöineen, että myös voimavara. Alati kehittyvänä työvälineenä vaatii ammattilaisilta jatkuvaa lisätyötä pysyä kehityksen tasalla. Koulutuksen vähäisyys sysää vastuuta yrityksille ja ammattilaisille itselleen oppia käyttämään tehokkaasti saatavilla olevia työvälineitä. Pilvipalvelut ovat tarjonneet yrityksille toimivan tavan jaksottaa työtaakkaa. Voidaan työskennellä vuoroissa ja kuitenkin tieto on koko ajan kaikkien saatavilla. Siitä onkin tullut arvokas väline työhyvinvointia ajatellen. Enää yhden ihmisen ei tarvitse päivystää alusta alusta loppuun vaan on mahdollista, että toinen henkilö jatkaa sujuvasti siitä mihin on jääty ilman, että asiakaspalvelun tarvitsee kärsiä henkilönvaihdosta.

EU muutti tullityöskentelyä ja velvoitteita koskien kansainvälistä kauppaa. Vaikka toisaalta iso osa tulleja poistui silloin yhden yön aikana, viranomaismenettelyt ottivat käytännössä vaan erilaiset lomakkeet ja käytännöt koskien EU:n sisäistä liikennettä. Tämä tuotti ammattikentällä lisätyötä ja tarvetta uudentlaiselle osaamiselle. Työtä riitti muutoksesta huolimatta, vaikka se olikin erilaista. Myös maailman turvallisuustilanne on terroristiskujen jälkeen muuttunut, aluksia valvotaan tehokkaammin kuin ennen ja tulli vaatiikin listat kymmenestä viimeisestä satamakäynnistä. Tämän lisäksi ympäristöasiat ovat ottaneet oman sijansa tullimuodollisuuksista ja tulli vaatii nähdä missä jätteitä on luovutettu ja mitä mahdollisia jätepalveluita seuraavassa satamassa tarvitaan. Tämän kaiken selvittäminen ja oikea-aikainen tiedoksi antaminen on laivanselvittäjän työtä.

Tiukka taloudellinen tilanne ja maailmanlaajuinen taantuma ovat jättäneet jälkensä myös meklareiden ammattikenttään. Hinnoittelurakennetta on jouduttu muokkaamaan ja on jouduttu etsimään vaihtoehtoisia tapoja toimia niissä olosuhteissa, missä palkkioista halutaan tinkiä. Tuonti ja vienti on ollut ajoittain heikompa ja vaikuttanut kauttaaltaan koko merikuljetusketjuun ja toimijoihin kautta linjan. Laivakäyntejä on vähennetty, on otettu mukaan käytäntöjä, joissa työtä tehdään etänä ja suppeammin kuin ennen. On myös havahduttu lisäarvopalveluiden tarjoamiseen. Sen minkä toisessa kohtaa on joutunut tinkimään, voi lisäarvopalveluilla voittaa takaisin. Tässä onkin varmasti tulevaisuuden suunta ja vastaus monen yrityksen haasteisiin. Globaalilla tasolla operoivat yritykset ovat tähän jo tarttuneet ja kotimaiset toimijat tulevat hyvää vauhtia perässä.

Mitä tällaiset tulevaisuuden lisäarvopalvelut sitten voisivat olla? Haastatteluissa kävi ilmi hyviä esimerkkejä. Lastauspalvelut, purkupalvelut, huolinta ja tehdaspalvelut ovat varmaan konkreettisimmat. Näissä tapauksissa pelkkä laivanselvitys on usein vain yksi osa kokonaisuutta, joka on konseptiltaan laajempi. Kuitenkin yritykset, jonka ydinosaamista on juuri laivanselvitystyö, voivat löytää vastauksia haasteisiin esim. vakuutuspalveluista, bunkkeripalveluista ja kokonaisvaltaisemmasta otteesta logistiikkaketjuun eli mahdolliset transitokuljetukset ja muut ketjut, joissa yhdistyvät meri- ja maakuljetukset. Uskon, että juuri lisäarvoa tuottavilla palveluilla on tulevaisuudessa kysyntää ja niihin panostamalla perinteinen laivanselvityskin pysyy voimissaan. Suuntaus on logistiikan alalla yleinen, ja on luonnollista, että lisäarvopalvelut ottavat jalansijaa myös merilogistiikan puolella.

Laivanselvittäjien pieni ja erityinen ammattikunta pysyy varmaan jatkossakin yleisöltä tuntemattomana. On kuitenkin huojentavaa huomata, että meklarit eivät ole katoamassa vaan edelleen heidän laistaan osaamista tarvitaan mitä suurimmassa määrin. Tullin järjestämä tullinomin tutkinto on omiaan auttamaan meklareita selviytymään alati muuttuvassa viranomaisilmoitusten kentässä. On hienoa, että tähän puoleen on panostettu tullin toimesta. Edustajat kun ovat kuitenkin tärkeä osa sujuvaa ulkomaankauppaa. Ehkä koulutuspuolen mukaantulo lisää myös kirjallista materiaalia alasta ja näin ollen saadaan jatkossa myös päivitettyä tietoa meklarin työstä.

Laivanselvitystyö on kiinnostava ja monipuolinen ammatti, jossa ammattilaisen on tiedettävä paljon merilogistiikan ketjun toimijoista, hänellä on oltava yhteistyöverkosto paikallisiin, ja jatkossa yhä enemmän kansainvälisiin ketjun toimijoihin. Yhteistyöverkosto on laaja varustamoista asiakkaisiin. Aluksen edustajana työ painottuu yhä aluksen ja miehistön tarpeisiin, mutta verkoston kasvaessa, toimenkuva on laajentunut kattamaan monenlaista verkoston muita osapuolia kattavaan viestintään ja järjestämiseen. Ajantasaisesta tiedosta on riippuvaisia iso joukko toimijoita. Alan tuntemattomuus johtaa myös vähäiseen arvostukseen, vaikka edustajan rooli on mitä vaativin. Tulevaisuudessa olisikin hieno nähdä, että ammattikunnasta olisi saatavilla tietoa enemmän ja myös merilogistiikan ulkopuolella kuultaisiin ammatista. Ehkä lisäarvopalveluiden kautta laivanselvitysliikkeiden nimet näkyvät yhä useammassa dokumenteissa ja saavat näkyvyyttä.

Mainitsin työssäni vähän yritysten laivanselvitysten määriä, joista on nähtävissä, että pieni joukko laivanselvittäjiä tekee vuosittain huiman työn hoitaessaan alus selvitykset satamissa. Tehtiin työtä sitä perinteisin menoin tai etänä, jokainen alus on oma lukunsa ja vaatii erityiset selvityksensä riippuen esim. miehistön tarpeista ja lastista. Meklarin työ on vaihtelevaa ja jokainen päivä on erilainen. Tiedyt asiat hoituvat meklarilta rutiinilla,

mutta työ vaatii myös sopeutumista jatkuviin muutoksiin. Työtä tehdään rakkaudesta alaan, ja siinä ollaan diplomaatteja ja asiakaspalvelijoita alusta loppuun. Kaiken kaikkiaan tämä on ollut kiehtova matka tuntemattoman alan syövereihin.

## LÄHTEET

Järvi, E. 2012. Turun Huolinta- ja Laivanselvitysliikkeiden Yhdistys r.y. 85-vuotishistoriikki. Turku: Kirjasitomo Kluutti Oy.

Kiuru, J.-P. 2015. Kauppa-aluksen osto, myynti ja rahtaus. Tampere: Skylark Consulting.

Kuva 1. Liikennevirasto 2019. Suomen satamien vienti- ja tuntivolyymit 2017. Viitattu 27.5.2019 [http://www.ulkomaankaupanreitit.info/Satamat\\_2017.jpg](http://www.ulkomaankaupanreitit.info/Satamat_2017.jpg)

Kuva 2. Lomberg, S. 2017. Laivanselvittäjän rooli suhteessa muihin alan toimijoihin.

Pöllänen, M. 2006. Merenkulku ja Satamatoiminnot. Tampereen Teknillinen Yliopisto.

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Tampere: Tammerprint Oy.

Tulli 2019a. Alusliikenteen ilmoituspalvelu (Portnet). Viitattu 27.5.2019 <https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/alusliikenteen-ilmoituspalvelu>

Tulli 2019b. Arex-turvatietoilmoituspalvelu. Tulli. Viitattu 14.5.2019. <https://tulli.fi/sahkoiset-palvelut/palvelut/turvatietoilmoituspalvelu-arex->

Tulli 2019c. Väylämaksut. Viitattu 27.5.2019 <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/vaylamaksut>.

Turun yliopisto 2019. Suomen satamat. Viitattu. <https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/lahimerenkulku/Sivut/Suomen-satamat.aspx>.

Vuoristo, J. 1994. Vesiliikenne. Luentoaineisto. TKK/yhd.-71.170.