



Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

JUKKA KUNNARI

Merikapteenien työllisyys

MERIKAPTEENI

2021

Tekijä Kunnari, Jukka	Julkaisun Laji Opinnäytetyö, AMK	Päivämäärä 29.3.2021
	Sivumäärä 27	Julkaisun kieli Suomi
Merikapteenien työllisyys		
Merikapteeni, AMK		
<p>Työssä tutkittiin SAMK:n merikapteeninlinjan opiskelijoiden opintojen aikaista työllisyyttä internet-pohjaisella kyselyllä. Kysely välitettiin kaikille merikapteeniluokille, jotka ovat oletettavasti jo suorittaneet vähintään vahtimiesharjoittelunsa. Kysymyksiä kyselyssä oli kaksitoista ja useimmat olivat monivalintatyyppejä. Henkilökohtaisten tietojen kerääminen vastaajista jätettiin tarkoituksella pois, jotta kynnys vastaamiseen olisi mahdollisimman alhainen.</p> <p>Kysely toteutettiin kahden viikon aikana ja vastauksia kertyi kaksitoista. Kysely toteutettiin englanniksi, mutta annoin mahdollisuuden vastata myös suomeksi niihin kohtiin, joissa vastaaminen oli vapaamuotoista. Sisällöllisesti kysely oli sekä kvantitatiivista, että kvalitatiivista tutkittaessa opiskelijoiden työllistymistä.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että opiskelijat ovat saaneet suoritettuja meripäiviä harjoittelukirjanpitoon opintojensa aikana vähintään tyydyttävässä määrin ja useat myös palkallisen työn kautta, joskin opiskelijat itse arvioivat edellytyksiään palkattomien harjoitteluiden suorittamiseen aluksilla vaihtelevasti. Viime vuoden koronaviruspandemia on myös vaikuttanut tilanteeseen heikentävästi laivaharjoitteluiden toteuttamisen osalta suomen merenkulussa.</p> <p>Useimmat vastaajat olivat työllistyneet opintojensa aikana kansimiehistöön.</p>		
<p>Asiasanat Työllisyys, Merenkulku, Harjoittelu, Kans</p>		

Author Kunnari, Jukka	Type of publication Bachelor's thesis	Date 29.3 2021
	Number of pages 27	Language of publication: Finnish
Title of publication Employment of sea captains		
Degree programme Sea Captain		
Abstract <p>The purpose of this thesis was to investigate the employment of sea captain students in SAMK. The investigation was carried out via an internet-based inquiry that was sent to all sea captain classes those were presumably performed their watchman onboard training. Inquiry held total 12 questions and most of them were multiple choice type. No personal data was collected about the answerers in order to gain as much answers as possible.</p> <p>The inquiry was carried out in two weeks period and total 12 answers were obtained. Inquiry was performed in English but answering in Finnish was also possible in sections where answering was informal writing type. This research utilized both quantitative and qualitative methods in order to investigate the employment.</p> <p>It was found out that students have gained onboard training days in satisfactory extent and several students have also gained remarkable amount of sea days by paid job. On the other hand, students estimate their possibilities in completing the unpaid onboard training very variably. The last year's Covid-pandemic has also had a negative impact on the onboard training possibilities in Finnish seafaring branch.</p> <p>Most of the answerers had been employed as a deck rating.</p>		
<u>Key words</u> Employment, Seafaring, Training, Deck		

SISÄLLYS

1. JOHDANTO.....	4
2. MENNYT AIKA JA NYKYPÄIVÄ.....	6
2.1 Merenkulku vuosisadan kriisissä.....	6
2.2 Kriisistä pysyvään muutokseen.....	7
2.3 Työnkuvan muutos.....	10
3. TUTKIMUS.....	14
3.1 Tutkimuksen toteutus.....	14
3.2 Tutkimuksen tulokset.....	14
3.2.1 Vuosiluokat.....	15
3.2.2 Meripäivät.....	15
3.2.3 Pätevyyskirjat.....	16
3.2.4 Palkallinen työ.....	16
3.2.5 Työsuhteiden pituudet.....	17
3.2.6 Alustyytit.....	18
3.2.7 Harjoittelun kautta töihin?.....	18
3.2.8 Palkallisten töiden osuus meripäivistä.....	19
3.2.9 Uskotko työskenteleväsi samassa varustamossa valmistuttuasi?.....	20
3.2.10 Harjoitteluiden palkattomuus.....	21
3.2.11 Merelle vai maalle opintojen jälkeen?.....	21
3.2.12 Vapaasanainen kommentointi.....	22
4. TUTKIMUKSEN PÄÄTELMÄT JA ANALYYSI.....	24
4.1 Onko merenkulkua opiskelevalle töitä?.....	24
4.2 Valmistumisen jälkeen.....	26
LÄHTEET.....	28

1. JOHDANTO

Merenkulun työpaikkamarkkinat ovat olleet jo pitkään muutoksessa. Työllisyyteen ovat vaikuttaneet Suomen kauppalaivaston alusmäärän muutokset, tonnistoverotus, suuremmat yleismaailmalliset muutokset kuten automaation lisääntyminen laivoissa ja talousmaailman tapahtumat ja niiden vaikutukset rahdin hintaan, sekamiehityssopimukset ja kansipäälystön osalta myös uudehko kadettiperämiesjärjestelmän käyttöönotto. Merellä työpaikoista käydään kovaa kilpailua ja opiskelijat suorittavat usein merkittävän määrän vaaditusta praktiikastaan harjoittelijoina laivoilla ilman palkallista korvausta. Ensimmäinen laivatyöpaikka usein järjestyykin harjoitteluiden kautta. Työllisyys luonnollisesti kiinnostaa alalle kouluttautuvia ja on tärkeä aihe koulutuksen jatkuvuuden kannalta.

Merikapteeniopintoihin kuuluu 12 kk ohjattua harjoittelua laivoilla, joista 1 kk voidaan hyväksyä simulaattoriharjoituksista. Harjoittelua voi suorittaa vahtimiehen pätevyyskirjan saamisen jälkeen työn ohella, joka tyypillisesti tarkoittaa puolimatruusin työtehtäviä laivoilla ja harjoittelukirjan täyttämistä työn ohella. Tällöin työ on palkallista. Tällaisen työn saanti on luonnollisesti opiskelijan omalla vastuulla.

Toinen vaihtoehto on suorittaa harjoittelua palkatta harjoittelumylllyn järjestämän laivaharjoittelupaikan kautta. Kun työstä ei saa palkallista korvausta, se tuo omat ongelmansa aikatauluun, jolla opiskelijoiden oletetaan suorittavan vaaditut harjoittelupäivänsä.

Tämä opinnäytetyö on katsaus SAMK:n merikapteeniopiskelijoiden työllisyyteen ja harjoitteluiden etenemiseen muiden opintojen ohessa. Tutkimus on rajattu kansipuoleen, eli merikapteeniluokkiin ja vain sellaisiin, jotka oletettavasti ovat suorittaneet vahtimiesharjoittelunsa.

2. MENNYT AIKA JA NYKYPÄIVÄ

2.1 Merenkulku vuosisadan kriisissä

Suomen merenkulussa elettiin nousukautta 1970-luvulle tultaessa. Eduskunta sääti tuolloin verohelpotuslain, jonka mukaan laivan omistaja sai merkittävät veronvähennykset uuden aluksen hankinnan yhteydessä. Tämä ja toisen maailmansodan jälkeen jatkunut kaupallinen nousukausi houkutti lukuisia suomalaisia yrittäjiä hakeutumaan varustamotoimintaan ja piti Suomessa tarvetta uusille merenkulkijoille. Vuonna 1970 valmistui uusi rakennus Rauman merenkuluopistolle Suojantien kalliolle ja sen yhteydessä samana vuonna aloitti merimiesammattikoulu. (Raikunen, s. 13, 2012)

1970-luvulla, ennen vuosikymmenen puoltaväliä koettiin kuitenkin maailmanlaajuisen öljykriisi, jolla oli kauaskantoiset vaikutukset maailman merenkulkuun. Kriisi alkoi Lähi-idän öljytuottajamaista lähtöisin olevasta öljyn tuotannon leikkauksesta ja sitä seuranneesta öljyn hinnan noususta. Öljyn tuotannon ja myynnin leikkaus oli suunnattu Israelin pääasiallista tukijavaltiota Yhdysvaltoja ja sen liittolaismaita vastaan Jom kippur -sodan aikana. Öljyn hinnan nousu ajoittui vuosille 1973-1974 ja vaikka öljyn hinta on 70-luvun jälkeen pudonnut ja heittelehtinyt useita kertoja, ei Suomenkaan kauppamerenkulku koskaan palannut ennalleen tuota ajanjaksoa edeltäneeseen kasvukauteen. Ensimmäisenä kriisi vaikutti merenkulqualalla öljyä ja öljytuotteita kuljettaviin säiliöaluksiin vähentämällä maailmanlaajuisista kysyntää öljynkuljetuksille. (Kaukiainen, 2008, s. 486-487)

Lähi-idän maiden kuuden päivän sotaa edeltäneet konfliktit olivat tätä ennen sulkeneet Suezin kanavan vuonna 1966 ja kanava aukesi jälleen kaupalliselle liikenteelle vuonna 1975 – heti öljykriisin jälkeen. Kanavan ollessa suljettuna, oli Lähi-idän öljy kuljetettu länsimaihin Afrikan ympäri, jolloin merenkulkumaiden tankkerikapasiteetille oli ylimääräinen kysyntä. Kysynnän poistuminen kanavan aukeamisen myötä merkitsi kuitenkin sitä, että tankkerilaivaston tarve väheni myös Suomessa. (Kaukiainen, 2008, s. 486-487)

Öljykriisi vaikutti kauaskantoisin vaikutuksin maailmantalouteen ja yhteiskuntaan johtaen mm. taloudelliseen taantumaa ja pidemmällä aikavälillä vaihtoehtoisten energianlähteiden kehittämiseen uusiutumattomien rinnalle sekä fossiilisten polttoaineiden käytön asteittaiselle vähentämiselle. Vielä 1970-luvun alkupuolella nähtiin joissakin suomalaisissa aluksissa voimalaitteena höyryturbiini, joka on sittemmin useimmissa kauppa-aluksissa vaihtunut taloudellisempaan dieselmoottoriin. Aivan ennen öljykriisiä tilasi Enso-Gutzeit myös kaasuturbiineistaan kuuluisan ja paljon polttoainetta kullutaneen Finnjetin, jonka kohtalona ennen romutusta oli päätyä monien muiden laivojen tavoin myydyksi ulkomaille. Öljyn hintanoston aiheuttama merenkulkukriisi pienensi lähes kaikkien teollisuusmaiden kauppalaivatonnistoa. (Kaukiainen, 2008, s. 488)

Öljykriisiä seuranneelle ajalle ajoittuu myös toisen ”trendin” ilmaantuminen, eli ulosliputtaminen. Laiva rekisteröidään tällöin muuhun, kuin omistajamaahan mm. verotuksen ja lainmukaisen minimipalkan alhaisen tason vuoksi. Teollisuusmaiden varustamot eivät kriisiä seuranneessa taantumassa useinkaan luopuneet laivoistaan kokonaan, vaan rekisteröivät ne alemman kustannuksen maihin, eli mukavuuslippumaihin. Vuonna 1980 Suomen varustamojen omistama tonnisto on ollut kokonaan Suomen lipun alla. Vuonna 1990 jo yli puolet tonnistosta on ollut rekisteröitynä muualle, kuin suomeen. 2000-luvulla kehitys on kääntynyt ja suurempi osa, kuin puolet Suomen varustamojen tonnistosta on ollut jälleen Suomen lipun alle rekisteröitynä. (Kaukiainen, 2008, s. 488-495)

2.2 Kriisistä pysyvään muutokseen

Takaisinliputtamiselle voidaan nähdä syinä kappaleen alussa kuvatun kaltaiset lippuvaltion takaamat verohelpotukset varustamoille sekä lupa ulkomaisen työvoiman käyttöön aluksilla.

Ulkomainen työvoima on yleistynyt suomalaisilla laivoilla 2000-luvun jälkeen. Vuonna 2007 asetettu laki mahdollisti sekamiehistöjen käytön suomalaisessa alusrekisterissä ja vuonna 2009 sopimus sekamiehistöjen käytöstä Suomen varustamojen ja

merenkulkualan ammattiliittojen välillä syntyi. Tässä yhteydessä puhutaan EU-maiden ulkopuolisesta työvoimasta. (Tolvanen, 2013, s. 3)

Merkittävä osa tähän ulkomaisen työvoiman piiriin kuuluvista merimiehistä on filippiiniläisiä. Ulkomaisella työvoimalla varustamot tavoittelevat matalampia laivahenkilökunnan palkkakustannuksia ja pyrkivät turvaamaan työvoiman saatavuuden kaikkiin työtehtäviin aluksilla. Varustajien näkökulmasta kyse on siis halpatyövoimasta. Yleismaailmallisesti kyse on siirtotyöläisistä. Merenkulun tapauksessa siirtotyöläiset eivät kuitenkaan asetu asumaan toiseen maahan, vaan työskentelevät sen lipun alle rekisteröidyssä aluksessa työsuhteen keston ajan ja palaavat sen päättymisen jälkeen kotimaahansa. Tänä päivänä maailmassa on lähes puoli miljoonaa filippiiniläistä merenkulkijaa.

Siirtotyöläisyys on osa globalisaatioon liittyvää siirtolaisuuden lisääntymistä. Siirtolaisuuden peruslähtökohta yksilötasolla on toivo paremmasta elämästä lähtömaan ulkopuolella ja merenkulun tapauksessa houkuttavin yksittäinen tekijä ulkomaalaisille merenkulkijoille on kotimaan tulotasoa parempi ansio.

Taulukko 3. Merimiesammateissa tehtyjen henkilötyövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken, 2000–2019

Tabell 3. Årsverken i sjömansyrken fördelade mellan finska och utländska sjömän, 2000–2019

Vuosi År	Henkilötyövuodet / Årsverken		
	Suomalaiset / Finska	Ulkomaalaiset / Utländska	Yhteensä / Totalt
	Henkilötyövuotta / Årsverken		
2000	8 380	166	8 546
2001	8 409	214	8 623
2002	8 124	220	8 344
2003	8 031	203	8 234
2004	7 363	193	7 556
2005	7 366	235	7 602
2006	6 844	228	7 072
2007	6 890	239	7 129
2008	6 696	343	7 039
2009	6 226	339	6 564
2010	6 002	346	6 348
2011	5 930	423	6 352
2012	5 877	593	6 470
2013	6 031	767	6 798
2014	5 831	882	6 713
2015	5 652	948	6 600
2016	5 638	1 011	6 649
2017	5 625	1 009	6 634
2018	5 907	804	6 710
2019	5 771	987	6 757

Kuva 1. *Merimiesammateissa tehtyjen henkilövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken 2000-2019. (Traficom, 2021)*

Merellä kuljetettu rahti on vaihtanut näkyvää olomuotoaan kuluneiden vuosikymmenten aikana. 1960-luvulla otettiin käyttöön merikontti. Ennen tätä merellä kuljetettu tavara on ollut pakattuna mm. tynnyreihin, säkkeihin ja paaleihin. Tavarat on lastattu nostamalla ne puomeilla ja kraanoilla laivaan ja viemällä ihmisvoimin tavara lastiruumaan lopulliseen paikkaansa. Tähän maailman aikaan laivan lastaus ja purkaus oli nykymittapuulla hyvin hidasta: Laivat viettivät noin puolet jokaisesta vuodesta satamissa. (Kaukiainen, 2008, s. 494)

Tavaran kuljettaminen standardoidun kokoisessa kontissa mahdollisti ennennäkemättömän nopean lastinkäsittelyn, joka on erityisen toivottavaa satamassa vierailevalle laivalle. Konttirahdin käsittely vaatii kuitenkin myös siihen erikoistuneen sataman konttiterminaaleineen ja nostureineen. On vienyt aikaa ennekuin konttiterminaalista on tullut sataman vakiovaruste ja konttikumouksen voidaan katsoa ajoittuneen 1980-luvulle.

Konttivallankumoukseen kytkeytyy myös merirahdin kuljetuksen rakennemuutos. Lastinkäsittelyn nopeuduttua, on ollut kannattavaan kuljettaa entistä suurempi määrä kontteja kerrallaan satamasta toiseen, eli rakentaa laivoja, joilla on entistä suurempi konttikapasiteetti. Suuret konttialukset, jotka kuuluvat mm. Maerskin ja Hapag-Lloydin kaltaisille yhtiöille, edustavat kokoluokkaa, jolle suurin osa maailman satamista on liian pieniä. Maailman satamiin on kehittynyt tiettyjä valtavia konttiliikenteen solmukohtia, joiden välisen rahdinkuljetuksen tekevät edellä mainitun kaltaiset konttialukset valtamerten yli. Tällaisia overseas-liikenteen keskeisiä satamia ovat mm. Shanghai Kiinassa, jonka kuljetusvolyymi vuonna 2018 oli yli 42 miljoonaa TEU-yksikköä ja Rotterdam Europort Alankomaissa 14,51 miljoonan TEU-yksikön kuljetusvolyymillaan samana vuonna. (world shipping, 2021)

Euroopan ja Suomen merenkulun tapauksessa näistä suurista Pohjanmeren satamista lasti kulkee edestakaisin Itämeren määräsatamiinsa pienemmän kokoluokan aluksilla. Tällainen pienempien alusten käyttö tiukasti aikataulutetussa feeder-liikenteessä lyhyehköllä reitillä Itämerellä ja Pohjanmerellä on nykypäivän merenkululle Suomessa

hyvin ominaista ja on suuri kontrasti aikaan, jolloin tavara kulki suomalaisilla laivoilla mannertenvälisen matkan esimerkiksi Suomesta Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan ja takaisin tai toimivat merten takaisessa Cross Trade -liikenteessä käymättä juuri Suomessa. Suomalainen merenkulku ei rakennemuutoksen takia tänä päivänä juuri suuntaudu Eurooppaa kauemmas, joten Suomalaisen merenkulun kuljetusmarkkinoiden kenttä on kirjaimellisesti menneitä aikoja pienempi.

2.3 Työnkuvan muutos

Teknologinen kehitys on merkittävä ihmiskuntaa eteenpäin ajava muutosvoima. Valtioneuvoston kanslia toteaa: ”Teknologia määrittää yhä enemmän yhteiskuntien ja kansainvälisen järjestelmän luonnetta ja toimintaa, mikä tuottaa uudenlaisia riippuvuussuhteita ja kilpailua.” (Valtioneuvoston kanslia, 2021)

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos taas toteaa: ”Teknologinen kehitys sekä tuhoaa, että luo työtä.” (Etna, 2021)

Historiasta tiedetään, miten esimerkiksi höyrykoneen ja myöhemmin polttomoottorin keksiminen on mullistanut meriliikenteen purjelaivojen kaudesta lähtien. Vastaavan kaltaista yksittäistä ja niin merkittävää teknologista läpimurtoa ei ole tuon ajan jälkeen merenkulussa nähty. Sähkö- ja viestintätekniiikan sovellukset ovat toisen maailmansodan jälkeisenä aikana tehneet merenkulusta turvallisempaa ja kaikin puolin helpompaa, mutta edes tutkan tai satelliittinavigoinnin kehitystä ei voi verrata mullistukseen, jossa laivat eivät ole enää täysin riippuvaisia sääolosuhteista, vaan kulkevat konevoimalla matkansa.

Aikamme teknologinen kehitys liittyy automaation ja tekoälyn hyödyntämiseen ja nykypäivänä kiinnostusta herättävä aihe on käsite autonomisesta tai kauko-ohjatusta laivasta ilman miehistöä. Tämä on tutkimuksen ala, jolle odotetaan tosielämän esimerkkiä lähivuosina. Yksikään tämän kaltainen laiva ei tänä päivänä kuljeta rahtia maailman merillä, mutta tarkastellessa teknologista muutosta laivoissa kuluneiden vuosikymmenten aikana, voimme havaita kehityssuunnan olevan automaation

lisääntyminen muun tekniikan ohella ja ihmisen asteittainen väistyminen perinteisistä työtehtävistään: Miehistön lukumäärä laivoissa on pudonnut menneistä vuosikymmenistä.

Tässä yhteydessä on tarpeen käsitellä poistuneita työtehtäviä, jotta nähdään konkreettisesti, kuinka merenkulun muutos on vaikuttanut työnkuvaan. 1960-luvulla sekarahtilaivojen lastiruumien luukut suljettiin puisilla lankuista kasatuilla paloilla. Näitä luukkuja kutsuttiin lempuluukuiksi. Lasti nostettiin laivan päälle puomeilla ja vaijereiden välityksellä ja välikansia oli tavallisesti useita, jokainen niin ikään lempuluukuilla suljettavia. Tämän aikaisten lastikäsittelylaitteiden käyttö vaati paljon ihmisvoimaa. Nuoremman miehistön tehtävät olivat tyypillisesti raskaita, yksinkertaisia sekä riskialttiita, mutta näitä tehtäviä laivassa oli tarjolla hyvin runsaasti nykypäivään verrattuna.

Jokaisessa laivassa oli kansiosastolla timpuri, jonka tehtävä oli mm valmistaa ja korjata näitä puisia lastiruumaluukkuja. Timpurin ammattinimike on sittemmin vaihtunut kansikorjausmieheen ja samalla työtehtävät ovat vaihtuneet kirvesmiehen työstä muuhun kansikorjaukseen ja kunnossapitoon.

Timpureiden ammattikunta on laivoilta kadonnut teräksisten ja hydraulisesti suljettavien luukkujen ilmaantumisen tieltä samoin, kuin perinteiset sekarahtilaivat ovat kadonneet yhteen tai muutamaaan tietyn tyyppiseen lastiin, kuten kontteihin erikoistuneiden alusten tieltä. Nykyajan lasti nostetaan laivaan konevoimin ja usein sataman nosturin avulla.

Tänä päivänä aluksen miehitystodistusta, josta ilmenee vaaditun henkilökunnan vähimmäismäärä, haetaan liikenteen turvallisuusvirasto Traficomilta:

”Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ja antaa miehitystodistuksen kansainväliseen liikenteeseen enintään viideksi vuodeksi. Kotimaan liikennealueilla liikennöiville aluksille voidaan miehitystodistus antaa määräajaksi tai toistaiseksi.” (Finlex, 2021)

Ennen 90-lukua asetus laivan miehityksestä oli kuitenkin yksiselitteisesti lainsäädännöstä ilmenevä. Seuraavilla sivuilla on esitelty, millainen miehitys lakiin perustuen on 1980-luvun Suomalaisilla kaukoliikenteen laivoilla ollut.

Kansi- ja konemiehistö

Bruttovetoisuus brt	500-1 599	1 600-6 999	7 000-19 999	20 000-
sähkömies		1 ³⁾	1 ³⁾	1 ³⁾
korjausmies			1	1
pumppumies			1 ⁴⁾	1 ⁴⁾
pursimies			1	1
matruusi	2	3	3	3
puolimatrussi	1	2	2 ⁵⁾	2 ⁵⁾
konemies	1 ⁶⁾	1 ⁷⁾	2 ⁸⁾	2 ⁸⁾

Asetus aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä annetun asetuksen muuttamisesta, 130/1988, 13 §, miehitys kaukoliikenteen vähintään 500 brt: n aluksilla. (Finlex, www-sivut, 2021)

Miehistön määrä vaikuttaa nykymittapuulla tarkastellen runsaanpuoleiselta. Kuitenkin jo tähän aikaan määrätään, että toinen puolimatrussi voidaan korvata konevahtimiehellä, pienimmän luokan aluksissa konemiestä ei vaadita, jos toinen matruuseista on yleistoimihenkilö, 1600-6999 brt: n aluksissa konemiestä ei vaadita, jos kaikki kolme matruusia ovat yleistoimihenkilöitä ja kahden suurimman luokan aluksissakin yhdestä konemiehestä voidaan luopua, jos kaikki matruusit ovat yleistoimihenkilöitä ja molemmista konemiehistä voidaan luopua, jos kaikki kansimiehet ovat yleistoimihenkilöitä. Pumppumiehet koskevat vain tankkereita. Vuonna 1988 valvonta-automaatiikka konehuoneessa oli jo olemassa, eikä konevahdinpito ollut näin ollen kaikissa laivoissa enää tarpeellista, kuten konemiesten vähäisestä määrästä huomataan.

Kansipäällistö

Bruttovetoisuus brt	500-1 599 ¹⁾	1 600-6 999	7 000-19 999	20 000-
päällikkö	merikapteeni	merikapteeni	merikapteeni	merikapteeni
yliperämies	yliperämies	yliperämies	merikapteeni	merikapteeni
perämies	perämies	perämies	perämies	yliperämies
perämies	perämies ²⁾	perämies	perämies	perämies
radiosähköttäjä		radiosähköttäjä	radiosähköttäjä	radiosähköttäjä

Asetus aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyyydestä annetun asetuksen muuttamisesta, 13 §, miehitys kaukoliikenteen vähintään 500 brt: n aluksilla, 130/1988 (Finlex, www-sivut, 2021)

Asetus aluksen miehityksestä vuodelta 1988 määrää kaikkiin vähintään 1600 brt: n ulkomaanliikenteen aluksiin kuuluvan radiosähköttäjän, joka on kuulunut tuolloin kansipäällystöön. Tänä päivänä radiosähköttäjien ammattikunta on kadonnut viestintälaitteiden tekniikan kehityttyä ja satelliittitiedonsiirron ilmaannuttua. Aluksen radio- ja muuta viestintäliikennettä hoitavat nykyään pääasiassa perämiehet.

Radiosähköttäjien koulutus toimi vuodesta 1972 asti Rauman Merenkulkuopistossa ja vuoteen 1980 asti radiosähköttäjän opintolinja kesti kaksi vuotta, jonka jälkeen opintolinja piteni vielä puolella vuodella.(Stry, 2021)

Meriradioliikenteen opetus tänä päivänä on ammattikorkeakoulussa merikapteeninlinjalla muotoiltu n. 3 opintopisteen kurssiksi, joka tähtää yleisen radioaseman hoitajan todistuksen saamiseen(GOC, General Operator's Certificate). Poistuneet ammatit laivoilla ovat esimerkkejä muutoksesta, jossa teknologinen kehitys tuhoaa työtä. Vanhat ammattikunnat sulautuvat osaksi toisia ja työnkuva monipuolistuu.

3. TUTKIMUS

3.1 Tutkimuksen toteutus

Kaikille vahtimiesharjoittelunsa oletettavasti suorittaneille merikapteeniluokille lähetettiin Google Forms-pohjainen kysely. Kyselyssä oli 12 kohtaa, eikä henkilötietoja kerätty vastaajista. Kysely toteutettiin englanniksi, mutta vastaaminen suomeksi tiettyihin kohtiin oli myös mahdollista. Henkilö- ja taustatietoja vastaajista ei kerätty.

Tutkimuksen perusoletuksena ja lähtökohtana oli haastava työnsaanti jatkuvasti muutoksessa olevalla pienehköllä alalla. Tutkittaessa opiskelijoiden työllistymistä, oli tutkimus luonteeltaan kvantitatiivista, eli määrällistä. Tämä on välttämätöntä mahdollisten korrelaatioiden löytämiseksi teorian ja ilmiön todellisen ilmentymän välillä. Tutkimuksessa oli myös kvalitatiivinen osa, jossa vastaajien oma näkökulma tarjosi laadullista ja täydentävää tietoa tutkittavasta aiheesta.

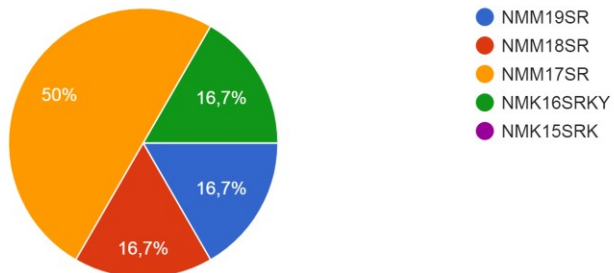
3.2 Tutkimuksen tulokset

Kyselyn tulokset on esitetty kysymys kerrallaan alkuperäisessä kieliasussa. Tietyt diagrammit on tehty jälkeinpäin sanallisten ja numeraalisten vastausten havainnollistamiseksi. Kirjoittajan kommentointi löytyy kysymysten vastausten jälkeen. Tietyt vastaukset on jätetty ilman kommentointia, kohdissa jotka ovat, ns. yksiselitteisiä.

3.2.1 Vuosiluokat

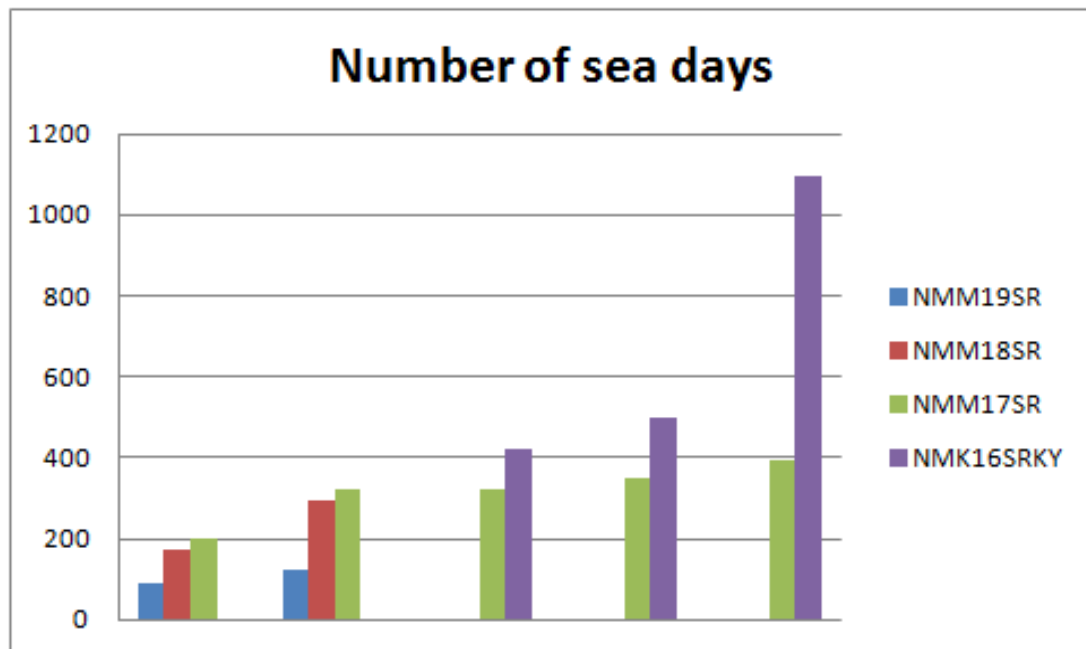
Your Class?

12 vastausta



Kaavio 1.

3.2.2 Meripäivät

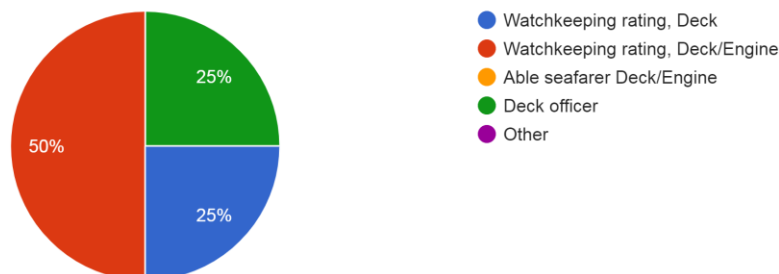


Kaavio 2. Meripäivien määrä kaikki harjoittelujaksot mukaanlukien.

3.2.3 Pätevyyskirjat

Your Certificate of competency?

12 vastausta



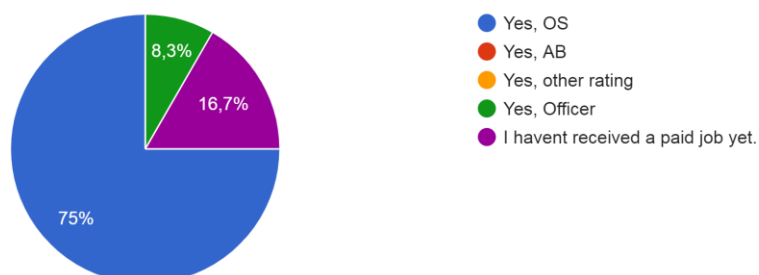
Kaavio 3.

Tämän kysymyksen vastauksista voidaan huomata, että yleistoimipätevydet, ns. YT-kirjat opiskelijoilla eivät ole tänä päivänä harvinaisia. Vuoden 2019 alussa tuli muutos vaatimukseen vahtimiesharjoittelun suorittamisessa ja tämän jälkeen on kansi- ja koneharjoittelua voinut tehdä samanaikaisesti aluksella. Tämä on opiskelijoiden näkökulmasta erittäin tervetullut muutos, sillä tätä ennen vaadittiin harjoittelua YT-pätevyksien saamiseksi yhteensä 120 päivää: 60 kannella ja 60 koneessa. YT-pätevydet vaaditaan lähes kaikissa rahtilaivoissa ja niiden hallussapito on käytännön välttämättömyys työsaannille kansimiehistössä.

3.2.4 Palkallinen työ

Have you received paid job from a vessel during your studies? (OS, AB for example)

12 vastausta



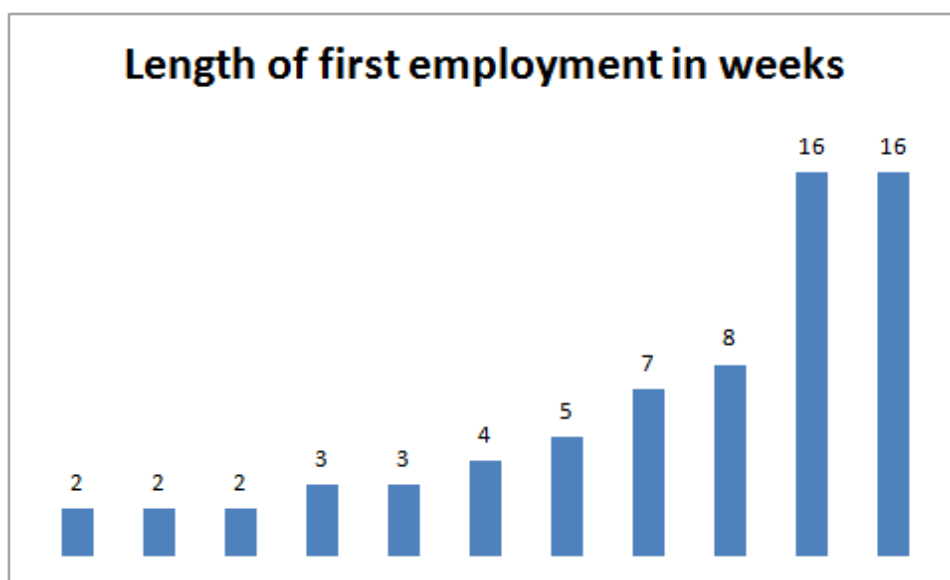
Kaavio 4.

Luku näyttää erittäin hyvältä, sillä kymmenen vastaajaa kahdestatoista on löytänyt työtä, joista yksi jo perämiehenä. Työttä jääneet ovat syksyllä 2019 opintonsa aloittaneita.

3.2.5 Työsuhteiden pituudet

”How long was your first employment?”

Tämä kysymys oli osoitettu heille, jotka ovat työllistyneet opintojensa aikana aluksille.

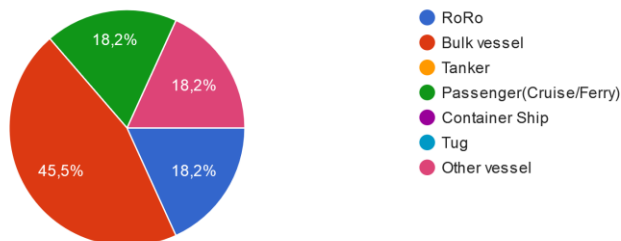


Kaavio 5.

Tämän kysymyksen vastauksista kuitenkin näkyy, edelliseen kysymykseen viitaten, että opiskelijoiden työsuhteet laivoilla ovat tyypillisesti määräaikaista ja hyvinkin lyhyitä sijaisuuksia. Nämä ovat kuitenkin paras keino päästä työvoiman ylitarjonnan aiheuttamasta pullonkaulasta läpi ja näiden ”vikaeraksien” kautta tavoitella pidempiaikaisia ja vakituisia työsopimuksia tulevaisuudessa.

3.2.6 Alustyypit

From what kind of Vessel did you get your job?
11 vastausta

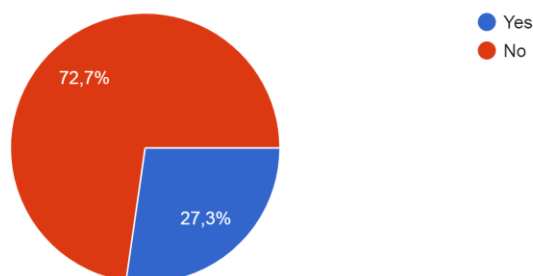


Kaavio 6.

Suurin osa vastaajista kertoo työllistyneensä irtolasti-, eli bulk-aluksille. Tämä on merkille pantavaa, sillä vuonna 2020 Suomen kauppalaivastoon kuului vain 10 tällaiseksi luokiteltua laivaa. Kyseessä lienee kuitenkin eräänlainen tilastollinen harha, sillä osa irtolastia kuljettavista laivoista menee todennäköisesti ”muun kuivalastialuksen” käsitteen alle, jolloin irtolastia kuljettavien laivojen todellinen määrä Suomen kauppalaivastorekisterissä lienee suurempi kuin 10.

3.2.7 Harjoittelun kautta töihin?

Did you receive your job through unpaid training? (Training done earlier on same vessel/company)
11 vastausta



Kaavio 7.

Vain kolme vastaajaa kertoo saaneensa työn aikaisemmin tehdyn harjoittelun kautta. Tulokset eivät aivan vastaa sitä ”yleistä käsitystä”, joka työnsaannista alalla on, eli työt

pääsääntöisesti järjestyvät onnistuneen harjoittelun myötä tutuksi tulleelle henkilölle ja, että hyvin suoritettua harjoittelua pidetään parhaana työhaastatteluna. Nykyään työnhaku on kuitenkin monikanavaista ja verkostoja hyödyntävää ja tapoja löytää työtä ilmaantuu jatkuvasti enemmän, kuin ennen.

3.2.8 Palkallisten töiden osuus meripäivistä.

If you have been employed multiple times on vessels or you are employed at the moment, how many seadays have you obtained by paid job?

100

220

130

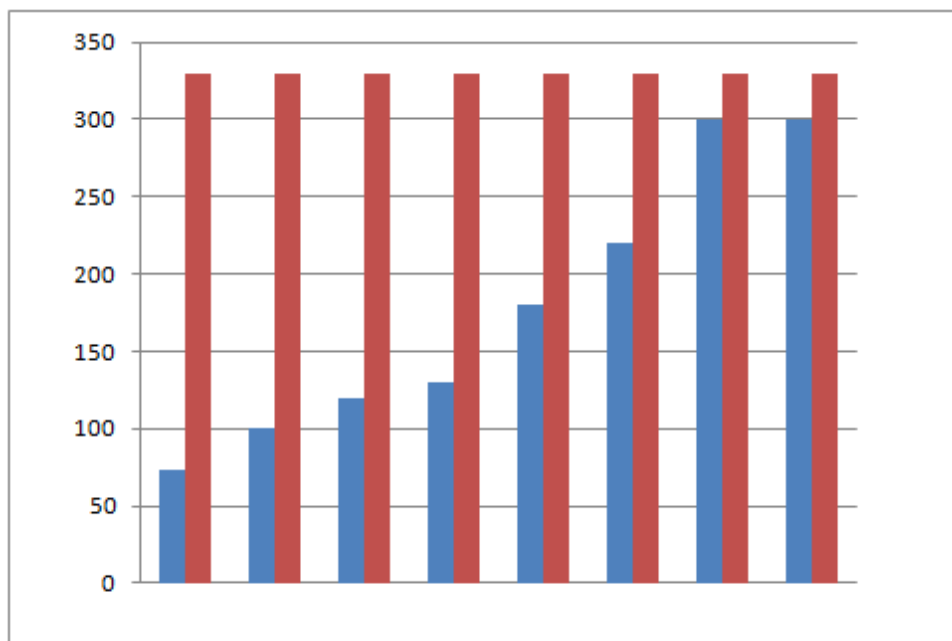
About 300

300

yes, approximately 120 seadays

180

73 (if I remember correctly)

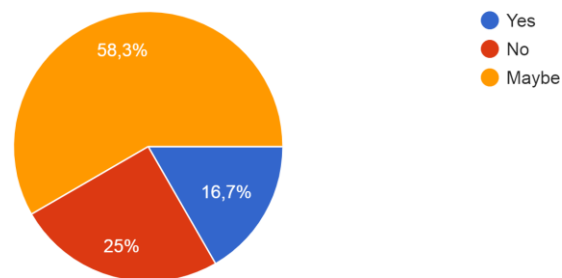


Kaavio 8.

Palkallisten meripäivien osuus kuvaajassa sinisellä. Punainen palkki vastaa 330 meripäivää.

3.2.9 Uskotko työskenteleväsi samassa varustamossa valmistuttuasi?

Do you think you will work on the same Vessel or same Company after your graduation?
12 vastausta



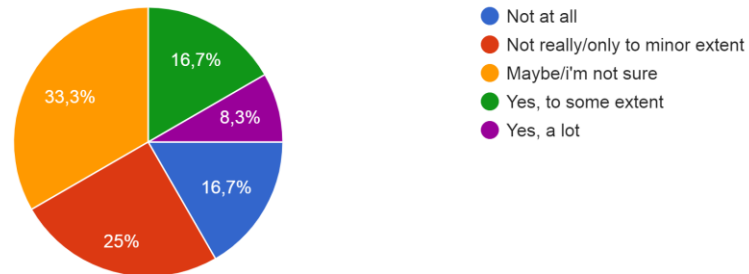
Kaavio 9.

On normaali olettaus, että vanhassa työpaikassa työt ainakin voisivat jatkua. Monella varmasti on pidemmän aikavälin toiveena siirtyä edellisestä tai nykyisestä työstä joihinkin mielekkäämmiksi ja paremmin koulutusta vastaavaksi koettuihin työtehtäviin, kuteen miehistöstä päällystään ja esimerkiksi tämän voidaan kokea olevan helpompaa tai vaikeampaa varustamokohtaisesti. Kolme vastaajaa ei kuitenkaan usko töiden samassa varustamossa jatkuvan.

3.2.10 Harjoitteluiden palkattomuus

Do you think the unpaid nature of onboard training required for your degree has delayed your studies or had some affect to the progress of your studies?

12 vastausta



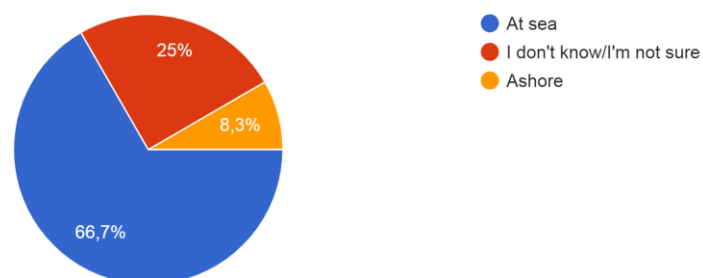
Kaavio 10.

Vain yksi vastaaja kertoo, että harjoittelujen palkattomuus on selvästi vaikuttanut opiskelujen etenemiseen huonontavasti. Harjoittelut ovat olennainen osa merenkulun koulutusta ja jokainen harjoittelu on ainutkertainen mahdollisuus oppia ammatillisia taitoja, eikä niiden merkitystä voi liikaa korostaa. Vastauksista voi kuitenkin havaita lievästi tyytymättömyyttä harjoittelujen palkattomuuteen. Tämän voi myös selittää tyytymättömyydellä työllisyystilanteeseen: palkallisen työn puuttuessa tehdään harjoittelua palkatta.

3.2.11 Merelle vai maalle opintojen jälkeen?

Which do you consider more probable soon after your studies, work at sea or work ashore?

12 vastausta



Kaavio 11.

Vastaajilla näyttää olevan luottamusta siihen, että työtä järjestyy opiskelujen jälkeenkkin mereltä.

3.2.12 Vapaasanainen kommentointi

Here you can comment freely, what you think about employment or future views in your field of work in general

”Covid-19 sotki totaalisesti kaikki onboard training harjoittelut aluksilla. Myllyn toiminta oli surkeaa ja viestintä täysin ala-arvoista asiaan. Sinnikkyydellä sain lopulta edes noinkin paljon harjoitteluita suoritettua, vaikka alkuun näytti että mitään ei ole mahdollista saada. Varmaan saattaisin saada töitäkin joiltakin vanhoilta aluksilta missä olin harjoittelussa. Käytännössä olen tehnyt kaikki harjoitteluni toistaiseksi Finnlinesin laivoille.”

”It’s very important to find a job”

”Too few positions available for Finnish graduates onboard vessels sailing under Finnish flag.”

”Currently working in a shipyard as a foreman. My goal is to work ashore my (w)hole career after education.”

”Tulevaisuudessa Suomalaisessa laivassa työllistyminen tulee olemaan vaikeampaan. Merenkulkuala on kuitenkin kansainvälinen joten työt ei katoa mihinkään. Palkkat kuitenkin tippuvat kokoajan ja jossain kohtaa tulee raja ettei ole taloudellisesti järkevää olla suomalainen merimies.”

”I’m getting my AB license and i`m confident i will be employed as a rating/AB at least. I think it will be quite some time before my first job as an officer”

”It was clear to me even before I started my studies to become a Sea Captain, that, in order to find employment as an Officer, I would have to seek such positions on the international market. I am far too old to be able to afford to stay on Finnish-flagged vessels as a deckhand and to wait for the non-existent chance of being promoted to an OOW. I refuse to work as an OS after graduation, because in my opinion it is complete and utter madness to study a four-and-a-half-year degree and then spend the rest of your days as a deckhand”

4. TUTKIMUKSEN PÄÄTELMÄT JA ANALYYSI

4.1 Onko merenkulkua opiskelevalle töitä?

Kyselyyn vastanneista kahdestatoista henkilöstä kymmenen oli saanut työtä aluksilta, mikä vaikuttaa erittäin positiiviselta lukemalta. Yksi vastaaja oli saanut työtä perämiehenä ja muut kansimiehistöstä. Palkallista työtä vaille jääneet olivat vuonna 2019 opiskelunsa aloittaneita.

Opiskelijoiden työt laivoilla ovat tyypillisesti lyhytkestoisia, mikä ilmenee kysymyksen 5 vastauksista. Ensimmäinen työsopimus on ollut kestoaltaan kahdesta viikosta aina kolmeen kuukauteen. Yllättävää oli huomata, että ainoastaan kolme vastaajaa kertoo saaneensa työnsä aikaisemmin samalla aluksella tai varustamossa suoritetun harjoittelun kautta, sillä kahdeksan yhdestätoista tähän kohtaan vastanneista kertoi löytäneensä ensimmäisen laivatyöpaikkansa muuta tietä. Suurin osa näistä vastaajista tosin uskoo tulevaisuudessa työpaikkansa mahdollisesti löytyvän samasta varustamosta tai samalta alukselta, josta palkallista työtä opintojen aikana on järjestynyt.

Vahtiperämiehen pätevyyskirjaan edellytetään 360 päivää suoritettua harjoittelua, joista 30 voidaan hyväksyä simulaattorista. Neljä opiskelijaa on saanut vähintään puolet tai jopa suurimman osan vaadituista harjoitteluistaan suoritettua palkallisten töiden kautta.

Tutkimuksen tulokset vahvistavat käsitystä merenkulusta Suomessa pienen ammattikunnan monin tavoin vaativana elinkeinona. Merenkulun kokemaa 70-luvulla alkanut muutos ei ole milloinkaan pysähtynyt ja niin merenkulun koulutuksen, kuin merenkulkijankin on pysyttävä ajan tasalla muuttuvassa maailmassa. Työpaikkoja on vähän ja jokainen opiskelija joutuu jo koulutuksen aikana näkemään paljon vaivaa harjoittelujen suorittamisen eteen. Käytännön oppiminen harjoittelussa tapahtuu yhteensä 11 kuukauden harjoittelujen aikana. Kynnys omaksua tehokkaasti merenkulkualalla tarpeellisia työelämätaitoja on varmasti hyvin yksilöllinen ja henkilön työtaustasta riippuva. Tällainen kynnys on todennäköisesti matala henkilöllä, jonka aikaisempi

työkokemus on ulkotyöstä esimerkiksi teknis-teolliselta alalta. Miehistön kansityössä onnistuminen on välttämätöntä perämiesten työpaikkojen vähäisen määrän, perämieskoulutettujen runsaan määrän ja näiden aiheuttaman hitaan urakehityksen takia. Toisaalta perämieheksi valmistuvien pitäisi jo opintojen aikana saada pätevä määrä kokemusta perämiestehtävistä, sillä kansipäällystöön opiskelijat tulevaisuudessa tähtäävät. Tänä päivänä vaikuttaa siltä, että opiskelija joutuu lopulta itse löytämään harjoitteluisaan itselleen sopivan balanssin näiden kahden eri työnkuvan käytännön harjoittelun välillä.

Työnkuvan muutoksesta ja työmarkkinoiden globalisoitumisesta johtuen, tarjolla on aina vain vähemmän matalan kynnyksen ”Entry Level” –toivia, joiden omaksuminen olisi helppoa, ja joihin ei vaadittaisi kokemusta. Miehistön määrän tiputtaminen entisestään on varustajan näkökulmasta houkuttavaa henkilökunnan palkkakustannusten pienentämiseksi. Yleistoimipätevydet, eli ns. YT-kirjat ovat miehistössä perusvaatimus tänä päivänä ja keskiössä oleva merenkulun muutos-suunta huomioiden, tällaisten monitoimipätevyksien lisääntyminen on odotettavaa.

Jo vuonna 1990 on kaavailtu merenkulkualan koulutuksen kehittämiseksi tulevaisuudessa yhtenäispäällystökoulutusta, jossa nuorempi päällystö koulutettaisiin sekä vahtiperämieheksi, että -konemestareiksi. Uransa myöhemmässä vaiheessa valittaisiin lopullinen suuntautuminen ylempään kansi- tai konepäällystöön. (Arpiainen, 1990, s. 56-57)

Tulevaisuuden laivaa kuvaillaan 90-luvun alun koulutusjulkaisussa näin: ”Tulevaisuuden laivalla vain yksi henkilö pitää jatkuvaa vahtia komentosillalla. Matkan aikana konehuone on miehittämätön, eikä aluksella tehdä säännöllistä huoltotyötä. Koko henkilöstön täytyy olla jatkuvasti tavoitettavissa aluksen tietojärjestelmän avulla. Kiinnitysjärjestelmän tulee olla sellainen, että yksi henkilö kannella pystyy kiinnittämään ja irrottamaan aluksen. Lastinkäsittelyyn tarvitaan vain yksi laivan miehistöön kuuluva kerrallaan.” (Arpiainen, 1990, s. 56-57)

Tuon ajan näkemykseen sisältyy asioita, jotka ovat toteutuneet. Kuitenkin säännöllinen huolto ei ole kadonnut laivoista mihinkään. On vaikea kuvitella, mihin tällainen ylläpitävä tai korjaava huoltotyö katoaisi kokonaan lähiaikoina tai millä sen toteuttava

ihminen voitaisiin korvata, vaikka teknologian kehittyessä huoltovälit voivat pidentyä laitteistojen ja koneiden tullessa luotettavammiksi. Tällainen yhtenäiskoulutuksen taipainen ristiin kouluttautuminen peräjälkeen esimerkiksi laajempia työmarkkinoita ajatellen sekä kansi-, että konetyöhön ei ole tänä päivänä mitenkään tavatonta. On luultavaa, että tulevaisuudessa työnkuva tulee muuttumaan sellaiseksi, että koulutustakin pitää ennemmin tai myöhemmin muokata tähän suuntaan, jossa ainakin nuoremman kansi- ja konepäällystön tehtäväkuvat lähenevät toisiaan ja osa miehistön tekemistä töistä siirtyy nuoremmalle päällystölle.

4.2 Valmistumisen jälkeen

Opiskelijat itse arvioivat tulevaisuudennäkymiään merenkulkualalla jokseenkin negatiivisesti, mikä ilmenee varsinkin vapaasanaisen kommentoinnin vastauksista. Opiskelijoilla on huoli suomalaisen työvoiman säilymisestä laivoilla sekä suomalaisen merenkulkijan tulotasosta, joskin suhtautuminen työmahdollisuuksiin ulkomaan lipun alle rekisteröityihin laivoihin on luottavaista. Erityisesti kansipuolen päällystön työpaikkojen vähyys nousee esiin. Työllistymistä kansimiehistöön pidetään selvästi helpompana, erityisesti matruusin pätevyyskirjojen kanssa.

Vain yhdellä sataman ahtausmiehenä työskentelevällä vastaajalla oli selkeästi aikomuksena työskennellä koko uransa tämän koulutuksen myötä maissa.

Vastaajien otanta on pienehkö, eli vain 12 henkilöä osallistui lopulta kyselyyn vastaamiseen. Tämän tutkimuksen valossa vaikuttaisi kuitenkin siltä, että merikapteeniopiskelijoiden työllisyys on ainakin kohtalaisella mallilla. Tutkimuksesta selvisi, että 45,5 % vastanneista on työllistynyt irtolastialuksille. Tilastokeskuksen mukaan irtolastialusten määrä Suomessa joulukuussa 2020 oli 10 kappaletta, muodostaen noin 1,5 % kokonaislukumäärästä ja noin 6,2 % kokonaistonnistosta. Laivojen määrittelytavasta riippuen irtolastia ainakin ajoittain kuljettavia aluksia lienee kuitenkin tätä enemmän. Tämä huomioiden, irtolastialukset ovat merkittävä työllistäjä opiskelijoille. Yhteenlaskettuna irto- ja muiden kuivalastialusten lukumäärä Suomessa joulukuussa 2020 oli 100 kappaletta, joka muodostaa noin 14,7 % Suomen kauppalaivaston alusten lukumäärästä ja noin 18,9 % kokonaistonnistosta. (Tilastokeskus, 2021.)

Muut laivatyytit ovat vastauksissa hyvin tasaisesti edustettuina.

Roro- matkustaja- ja bulk-alukset työllistäjinä ilmaisevat hyvin Suomen merenkulun kokemaa muutosta 70-luvun jälkeen.

LÄHTEET

Kaukiainen, Y. (2008) Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Arpiainen, P. (1990) Merenkulkualan koulutuksen kokonaistarve 1990-luvulla työpaikkaennusteiden mukaan. Turun yliopisto.

Raikunen, K. (2012) Raumalaisen merenkulkukoulutuksen kehittäminen[AMK-opinnäytetyö] Satakunnan ammattikorkeakoulu.

Tilastokeskus, www-sivut, 2021. Suomen virallinen tilasto: Kauppalaivasto, verkkojulkaisu. Viitattu 8.3.2021.

https://www.stat.fi/til/klaiv/2020/12/klaiv_2020_12_2021-01-11_tie_001_fi.html

Traficom, www-sivut, 2021. Merimiestilasto 2019. Viitattu 6.3.2021.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto-2019.pdf>

World Shipping Council, www-sivut, 2021. Konttisatamien kuljetusvolyymit. Viitattu 9.3.2021.

<https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

Finlex, www-sivut, 2021. Asetus aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevydestä annetun asetuksen muuttamisesta, 13§, 1988. Viitattu 7.3.2021

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1988/19880130>

Finlex, www-sivut, 2021. Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä. Viitattu 6.3.2021.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180508>

Stry, www-sivut, 2021. Radiosähkötäjien koulutus. Viitattu 5.3.2021.

<https://www.stry.fi/sivut/historia/29-suomen-radiosahkottajaliitto-r-y-1920-1980/243-radiosahkottajien-koulutus>

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos, www-sivut, 2021. Kolumni. Viitattu 4.3.2021.

<https://www.etla.fi/ajankohtaista/kolumnit/teknologinen-kehitys-seka-tuhoaa-etta-luo-tyota/>

Valtioneuvoston kanslia, www-sivut, 2021. Teknologiset muutostekijät. Viitattu 3.3.2021.

<https://vnk.fi/tulevaisuuskatsaukset/muutostekijakortit/teknologiset>