

Motivaatio Merikapteeniopintoihin

Opinnäytetyö

Miikka Ortio
Mikko Helle

Degree Thesis for Bachelor Maritime Management
The Degree Programme for Maritime Management
Turku 2021



EXAMENSARBETE

Författare: Miikka Ortio och Mikko Helle

Utbildning och ort: Sjökapten, Åbo

Handledare: Ritva Lindell

Titel:

Datum 15.5.2021 Sidantal 39

Bilagor 1

Abstrakt

Syftet med detta arbete var att ta reda på motiveringar och orsaker till att sträva efter en master mariner utbildning bland studeranden som för tillfället studerar maritime management. Detta arbete består av finsk sjöfarthistoria och strävar efter att kartlägga den faktiska karriär vägen bland de som studerar maritime management från styrmans positionen. I undersökningsdelen av arbetet, använde vi den kvantitativa undersökningsmetoden.

Språk: Finska
Motivation

Nyckelord: Frakt Historia, Frakt, Utbildning, Pretention,

OPINNÄYTETYÖ

Tekijät: Miikka Ortio ja Mikko Helle

Koulutus ja paikkakunta: Merikapteeni, Turku

Ohjaaja(t): Ritva Lindell

Nimike:

Päivämäärä 15.5.2021 Sivumäärä 39

Liitteet 1

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää suomalaisten opiskelijoiden motivaatioita ja syitä lähteä opiskelemaan Merikapteenin tutkintoa. Opinnäytetyössä avattiin myös suomalaista merenkulun historiaa sekä kerrottiin Merikapteeniksi opiskelevien todellisesta urapolusta päällystötehtävistä alkaen. Opinnäytetyössä käytimme tutkimusosiossa kvantitatiivista kyselytutkimusta.

Kieli: Suomi

Vaativukset, Motivaatio

Avainsanat: Merenkulun historia, Merenkulku, Koulutus,

BACHELOR'S THESIS

Author: Miikka Ortio and Mikko Helle

Degree Programme: Maritime Management, Turku

Supervisor(s): Ritva Lindell

Title:

Date January 15.5.2021 Number of pages 39 Appendices 1

Abstract

The purpose of this thesis was to find out motivations and reason for pursuing master mariners' degree of students who currently are studying maritime management. This thesis consists of Finnish maritime history and targets to clarify the actual career path for maritime management students starting from officers' positions. In the research part of this thesis, we used the quantitative research method.

Language: Finnish Key words: Maritime History, Maritime, Education, Requirements, Motivation

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO.....	1
2 SUOMALAINEN MERENKULKU	2
2.1 Suomalaisen merenkulun historia	2
2.2 Suomalainen merenkulku nykyään.....	6
3 TYÖSKENTELY LAIVOILLA.....	8
3.1 Laiva työympäristönä	8
3.2 Aluksen henkilökunta	9
4 KANSIPÄÄLLYSTÖ.....	10
4.1 Perämies	10
4.2 Yliperämies	12
4.3 Päällikko	13
5 MERIKAPTEENIN KOULUTUS JA AMMATTITAITOVAATIMUKSET.....	13
5.1 Koulutukseen vaikuttavat kansainväliset säädökset	13
5.2 STCW 95 ja 2010 Manilan Sopimus	14
5.3 Merikapteenin tutkinto ja pätevyys	16
5.4 Pääsyvaatimukset ja soveltuvuus	13
6 MOTIVAATIO	19
7 AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET	20
8 TUTKIMUS.....	21
8.1 Määrällinen tutkimus	22
8.2 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti	23
8.3 Tutkimusongelmat	24
8.4 Kyselylomake	24
8.5 Tutkimuksen kohderyhmä ja sen edustavuus	24
8.6 Tutkimustulokset	27

9 POHDINTA	33
10 LÄHTEET	35
11 LIITTEET	37

1 JOHDANTO

Suomalaisella merenkululla on pitkät perinteet, mutta silti nykypäivänä merenkulkuala on erittäin valtavirrasta poikkeava ja yleisesti alana tuntematon monille. Vaikka merikapteeni ammattinimikkeenä on useimmille hyvin tuttu, on merikapteenin ammatti edelleen monelle hyvin vieras ja siihen liittyy paljon erilaisia odotuksia, käsityksiä ja stereotypioita. Usein laivoilla on kuultavissa keskustelua, siitä kuinka monet uudet harjoittelijat saattavat nähdä itsensä täysin pätevinä merikapteenina vain muutamassa vuodessa. Koska merikapteenin ammatin sisällöstä löytyy yleisesti kovin vähän tietoa, tämä tutkimus käsittelee syitä ja motiiveja hakeutua opiskelemaan merikapteenin tutkintoa jo ammattikorkeakoulutuksen aloittaneiden näkökulmasta.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia Turun Yrkehögskolan Novian merikapteeniopiskelijoiden motiiveja ja syitä hakeutua merenkulkualalle, avata käsitystä merenkulkualasta sekä merikapteenin ammatin urapolusta.

Varsinaisiksi tutkimuskysymyksiksi asetettiin seuraavat kysymykset:

- Minkälaiset tekijät ovat vaikuttaneet merikapteenin opintojen aloittamisen houkuttavuuteen?
- Ovatko odotukset vastanneet todellisuutta?

Suomessa merikapteeniksi on mahdollista opiskella eri oppilaitoksissa. Tutkimus kuitenkin rajattiin koskemaan pelkästään Turun Yrkehögskolan Novian suomenkielisiä merikapteeniopiskelijoita. Tutkimus haluttiin kohdistaa suomalaiset juuret omaaville merikapteeniopiskelijoille, jotka pääasiassa puhuvat äidinkielenään suomen kieltä. Näin meneteltiin, koska tutkimus voisi toimia hyvänä tietolähteenä suomen kieltä puhuville nuorille, jotka ovat kiinnostuneita merikapteenin ammatista ja opinnoista. Muiden oppilaitosten merikapteeniopiskelijat jätettiin tutkimuksesta

ulos jo saatavilla olevien resurssien puitteissa eikä laajemman vastaajakunnan uskottu vaikuttavan tutkimuksen lopputulokseen merkittävästi.

Opinnäytetyön aiheen valinnassa merkittävänä tekijänä oli tuottaa kattava kuvaus merikapteenin urapolusta siitä kiinnostuneille mahdollisille tuleville uusille opiskelijoille. Saadaksemme laajemman kuvan merikapteenin ammatista, opinnäytetyö käsittelee myös suppeasti suomalaista merenkulun historiaa ja sen kehitystä nykypäivään.

Saadaksemme kokonaisvaltaisen käsityksen merenkulkualan tämänhetkisestä tilanteesta ja alan houkuttelevuudesta, lähestyimme asiaa avaamalla merenkulun merkitystä suomalaisessa yhteiskunnassa. Käsitelimme myös merikapteenin koulutusta, ammattitaitovaatimuksia ja merityön erityispiirteitä.

Työn tutkimuksellisen osion tarkoituksena on tuottaa tietoa merikapteenin opintoihin hakeutumiseen vaikuttavista tekijöistä ja vastata kysymyksiin opiskelijoiden odotuksista ja käsityksistä ammattiin liittyen. Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyössä käytimme kvantitatiivista menetelmää, ja tutkimuksen pohjana toimii tutkimusta varten tehty kyselylomake.

Yksi lähtökohta tutkimuksen laatimiselle myös oli, ettei aivan vastaavanlaista tutkimusta ei olla aikaisemmin tehty. Aihetta on kuitenkin sivuttu eri tutkimuksissa sekä kirjallisuudessa, joten tutkimuksen laatimiselle vaadittua aineistoa on olemassa kiitettävästi.

2 SUOMALAINEN MERENKULKU

Tämän osion on tarkoitus käsitellä suppeasti suomalaista merenkulun historiaa, tavoitteena avata lukijalle kooste suomalaisen merenkulun kehitys alkuaajoista nykypäivään sekä ensimmäisten merenkulun oppilaitosten ja niiden opetuksen sisältöä. Tekstin tavoite on myös selittää merenkulkualan luonteen ja suomalaisen tonniston kehittymistä. Tietolähteenä toimii merihistorioitsija Yrjö Kaukiaisen teos Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia.

2.1 SUOMALAISEN MERENKULUN HISTORIA

Suomalaisen merenkulun historia on pitkä, mutta alkuajoistaan huonosti tunnettu. Suomalainen merenkulku oli 1300-luvulla ruotsin kuninkaan alaisuudessa, jolloin se oli hyvin säännösteltyä mutta keskieurooppalainen kaupunkijärjestelmän juurtuminen ja kaupankäyntiin suuren muutoksen tuoma mahdollisuus pakotti suomalaistenkin harjoittamaan kaupallista merenkulkua. Vaikka suomalaiset laivat olivatkin vain yksinkertaisia yhdellä raakapurjeella varustettuja lyhyitä ja pieniä puualuksia. Ensimmäiseksi vain Uudenmaan ja Pohjanmaan asukkaat saivat käydä kauppaa vain ja ainoastaan Ruotsissa, Tukholmassa. (Kaukiainen, s. 51, 52)

Suomalaisesta merenkulusta alkaa vasta 1500-luvulta alkaen löytyä paremmin ja tarkempia tietoja, kun Helsinki perustettiin, jolloin tullitietoja saatiin säilytettyä. Näiden takia on voitu melko tarkasti muodostaa kuva merenkulusta ja siihen liittyvästä kaupankäynnistä. Satojen vuosien ajan Suomi ja suomalainen merenkulku keskittyi vain tervan, puutavaran ja maatalouden tuottojen kuljettamiseen. (Kaukiainen s. 56, 62, 70)

1700-luvun alku oli suomalaisen merenkulun ensimmäisiä tunnettuja kulta-aikoja, ennen Venäjän vallan alle joutumista ja kulkutautien saapumista. Merenkulku oli tuntuvasta nostanut suomen taloutta. Pikkuhiljaa vuosisadan kuluessa myös suomalainen kauppalaivasto kasvoi noin 40 prosenttia, vaikkakin oli erittäin vaatimaton edelleen verrattuna ruotsin kauppalaivastoon. (Kaukiainen s. 140, 141, 142, 143)

Suomen kauppalaivasto käsitti 1760-luvun lopulla 96 alusta mutta jo vuonna 1809 kauppalaivasto oli lukumäärältään 157 alusta. 1800 luvun loppuun tultaessa kauppalaivaston koko oli jo 507 aluksen kokoinen. (Kaukiainen s. 144, 201)

Koska Suomi on maantieteelliseltä sijainniltaan niin syrjäinen, mutta kuitenkin eteläiseltä ja läntiseltä puoleltaan meren ympäröimä, on suomalaisten ollut pakko kehittää merenkulkuaan, sillä ymmärrettiin jo satoja vuosia aikaisemmin, että merenkulku aukaisee täysin uudenlaisen maailman niin kaupankäynnin, vaurastumisen, uuden oppimisen sekä teknologisen kehityksen saralla.

Vaikka pitkälle 1800-luvulle asti suomalainen merenkulku sijoittui vain Eurooppaa ympäröiville vesille, oli suomalainen laivanrakennus arvostettua ja suomalaiset merenkulkijat ammattitaitoisia. Kuitenkin Suomi oli kehitysmaa ja suomalaisia merenkulkijoita pidettiin huonossa arvossa, mutta toisaalta ahkerina työntekijöinä.

Vasta 1800-luvun lopulla suomeen perustettiin ensimmäisiä merenkulkuoppilaitoksia ja sitä ennen merenkulkijat koulutettiin itse laivoilla. Aina ensimmäisenä arvoasteikoltaan alimpana aloittaen ja huonoimmista sekä raskaimmista työtehtävistä aloittaen. Kuri oli laivoilla kovaa vielä 1900-luvulle tultaessa, siksi harvojen merenkulkijoiden ura merillä jäi vain muutamien vuosien mittaiseksi. Osa jäi omille teilleen eri maiden satamissa ja osa vaihtoi laivaa paremman palkan toivossa sekä jotkut vain karkasivat eivätkä ikinä palanneet. Paenneita on laskettu vuosien saatossa olleen noin 6000 merenkulkijaa.

Kun suuremmat valtamerialukset tekivät kunnolla tuloaan Suomeen, vaadittiin niiden purjehtimiseen huomattavasti enemmän tietoa, taitoa ja ymmärrystä merenkulusta sekä hyvin organisoitu miehistö. Esimerkiksi alusten päälliköiden oli tunnettava vuorovesissä purjehtiminen sekä astronomian ja matemaattisten taitojen opettelu sijainnin määrittämistä varten avovesissä liikuttaessa. Liiketoimintaa piti myös ymmärtää ulkomaisissa satamissa, sillä siellä ei ollut laivojen omistajia tai varustamoiden kaupallisista toimista vastaavia henkilöitä saatavilla. (Kaukiainen s. 166, 154, 155)

Kielitaito oli myös välttämätön. Kapteeni oli tuohon aikaan korvaamaton apu laivanvarustajille. Ennen merikouluja kaikki oppi oli hankittava laivoilla vuosien saatossa ja siksi ennen 1800-lukua melkein kaikki suomalaisissa aluksissa olevat kapteenit olivatkin ulkomaalaisia. 1700-luvulla ne harvat suomalaiset, jotka olivat alusten päälliköitä, saivat oppinsa ja koulutuksensa Tukholmassa sijainneessa merenkulkuoppilaitoksessa. 1700-luvun lopulla Suomessakin alettiin kiinnittää huomiota suomalaisten kapteenien pätevyYTEEN, jolloin Suomeen perustettiin komissio, jonka tehtävänä oli tarkistaa alusten päälliköiden navigointiosaaminen heidän edessään suoritettussa kuulustelussa. Komission tarkoitus oli myös kiinnittää huomiota merenkulkijoiden fyysiseen kurittamiseen, vahvaan hierarkiaan sekä palkkoihin. (Kaukiainen s. 166, 167, 262, 263, 170)

1800-luvulla perustettiin Suomeen merikouluja Turkuun, Helsinkiin ja Vaasaan. Niissä annettiin eritasoista koulutusta riippuen, aikoiko oppilas kouluttautua perämieheksi vai päälliköksi. Sekin vaihteli, että aikoiko oppilas purjehtia vain Itämerellä vai myös valtamerillä. Opinnoissa keskityttiin aluksi enimmäkseen navigoimiseen ja sen teoriaan, mutta myöhemmin koulutukseen lisättiin myös kielten opiskelua, talousmaantiedettä. Vuosisataa pidemmälle mentäessä navigointikurssit

laajenivat ja niihin lisättiin Great Circle-navigointia sekä pituusasteen määrittystä. Myöhemmin kouluja perustettiin myös Ouluun (1863) ja Maarianhaminaan (1866). 1800-luvulla suomalainen merikapteeni oli erittäin arvostettu sekä ammatin vastuullisuutta ja arvostusta heijasti myös hyvä palkka. Kuukausipalkan lisäksi kapteeni sai myös prosentuaalisen osuuden kuljettamastaan rahdin tuloksesta. Osuus saattoi olla jopa koko muun miehistön puolen vuoden palkka. (Kaukiainen s. 166, 167, 256)

1870-luvulla kun höyryalukset tekivät tuloaan niin purjelaivojen tulevaisuuden näkymät alkoivat heikentyä niin Suomessa kuin muuallakin maailmassa. Yksi suuri syy tähän oli tonniston ylitarjonta, sillä kansainvälisessä kaupassa tapahtui taantuma. Ylitarjontaa lisäsi vielä se, että edellisellä vuosikymmenellä kehitetty kaksisyylinterin höyrykone sekä tehokkaat höyrykattilat ja polttoainetalouden merkittävä parannus mahdollisti tehokkaiden höyryalusten käyttämisen purjealusten sijaan rahdin kuljettamiseen. Höyryalusten kuljetuskapasiteetti vastasi keskimäärin noin kolmea purjealusta. Höyryalus ei myöskään ollut riippuvainen tuulista ja matka voitiin kulkea melko tasaisella vauhdilla. (Kaukiainen s. 237, 299,

1800-luvun lopulla Suomessa tapahtui voimakas taloudellinen kasvu. Vuosina 1860-1913 teollisuuden tuotanto voimistui sekä kasvoi hurjasti ja oli jopa 40 kertaa suurempi kuin aikaisemmin. Myös ulkomaankauppa voimistui sekä viidessä vuosikymmenessä vienti nousi yhdeksänkertaiseksi ja tuonti jopa 14-kertaiseksi. Merikuljetuksen kysyntä nousi voimakkaasti ja tärkeimpien vientitavaroiden vaatima laivatila nousi kuusinkertaisesti. (Kaukiainen s. 274,

1920- ja 1930-luvulla suomalaisen talouden kasvu oli noin 5 prosenttia vuodessa. Sodan alkaessa tietenkin talouden kasvu ja merenkulku olivat ennennäkemättömässä kuopassa, mutta sotien jälkeen niin Suomessa kuin muuallakin maailmassa kasvu oli suurta sekä vaurastuminen ja bruttokansantuotteen nousu erittäin merkittävää. 1940-luvun lopulla viennin osuus bruttokansantuotteesta oli noin 15 prosenttia, mutta jo 1970-luvun lopulla se oli noussut noin 25 prosenttiin. Tämä heijastui myös suomalaisen merenkulkuun ja sitä voidaankin kutsua yhdeksi suomalaisen merenkulun kulta-ajaksi. Miljoonan bruttotonnin raja ylitettiin vuonna 1966 ja kahden miljoonan yhdeksän vuotta tämän jälkeen. Kasvu kulminoituu vuoteen 1981 ja 2,5 miljoonaan tonniin. (Kaukiainen s. 412, 424, 439, 469, 471, 472, 473, 474, 486, 487)

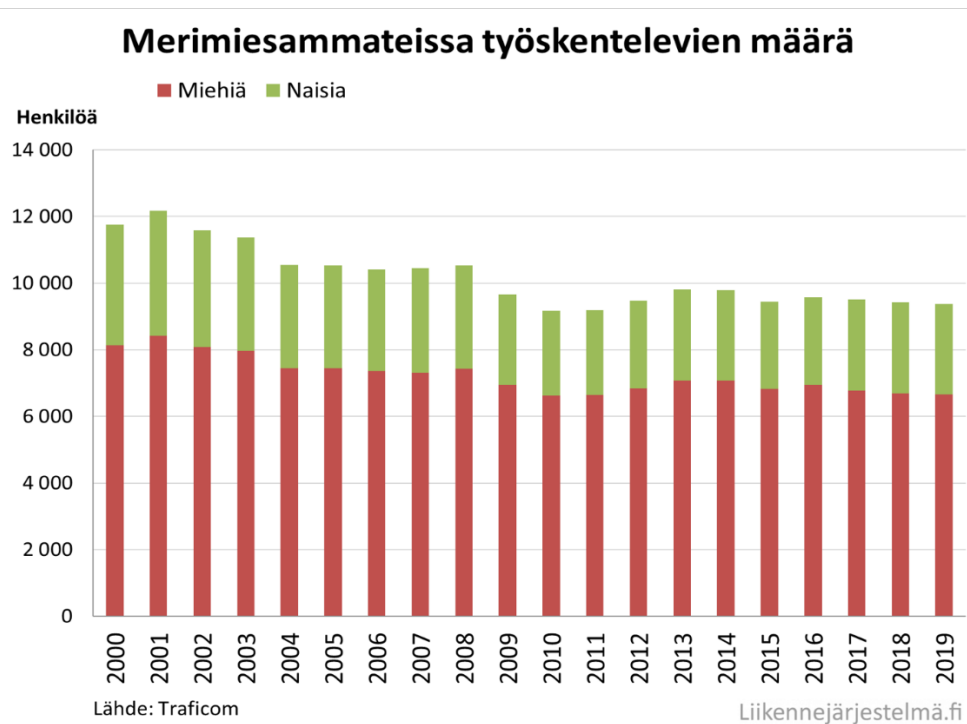
Suomalaisen merenkulun kauppalaivaston kriisi ja taantuma alkoi pikkuhiljaa ja kiihtyvällä tahdilla 1980-luvun alussa ja vuonna 1987 bruttotonnisto oli pudonnut reilusti ja oli enää vain 840 000.

1990-luku oli kriisien ja nousujen aikaa, kun Suomea koetteli kaikkien aikojen lama ja se vähensi suomalaista merenkulkua kuten kaikkea muutakin teollisuutta ja työpaikkoja. Markan devalvaatio myös vaikutti merkittävästi suomalaiseen merenkulkuun ja suomalaisiin varustamoihin. Kuitenkin suomalainen merenkulku on selvinnyt kaikista kriiseistä, sodista ja talouden romahduksista. Nykypäivänä suomalainen merenkulku on arvostettua ja suomalaisia merenkulkijoita arvostetaan globaalisti. Suomessa on monia varustamoita, jotka ovat erikoistuneet moniin eri merenkulun osa-alueisiin kuten risteilyihin, rahdin kuljetukseen, hinaukseen, jään murtamiseen sekä tutkintaan ja kalastukseen. (Kaukiainen s. 536, 537, 473)

2.2 MERENKULKU SUOMESSA NYKYÄÄN

Koko maailmankaupasta reilusti noin 90 prosenttia kuljetetaan laivoilla. Näin ollen, myös Suomi on täysin riippuvainen merenkulusta. Vuonna 2018 merikuljetusten osuus Suomen viennistä oli 90 prosenttia ja tuonnista 80 prosenttia, mutta suomalaisilla laivoilla kulkee tällä hetkellä tuonnista vain noin 46 prosenttia ja viennistä noin 20 prosenttia Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksista. Suuri osuus Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksista kuljetetaan siis ulkomaisilla laivoilla. Sekä tavaraa, että matkustajia kuljettavia kauppalaivoja on maailmanlaajuisesti noin 50 000, jotka on rekisteröity 150 eri valtioon. (Suomen Varustamot.)

Vuodesta 2010 Suomessa rekisteröidyn kauppalaivaston määrä on lisääntynyt hieman vuoteen 2020 mennessä. (Traficom, 2019.) Tästä huolimatta suomalaisten merimiesammateissa työskentelevien määrä on vähentynyt huomattavasti. Suomen liikenne- ja viestintäviraston Traficomin vuotta 2019 tarkastelevan tilaston mukaan merimiesammateissa työskennelleiden työntekijöiden määrä oli 9374. Samana vuonna henkilötyövuosia kertyi yhteensä 6757. (Traficom, 2020.)



Kuva 1. Merimiesammateissa työskentelevien määrän kehittyminen vuosina 2000-2017. (Liikennejärjestelmä 2020)

Suomessa merenkulkua on mahdollista opiskella eri oppilaitoksissa, koulutusasteilla sekä opintolinjoilla. Suomessa merikapteenin tutkintoon johtavia opintoja järjestetään Turussa, Raumalla, Kotkassa ja Maarianhaminassa.

3 TYÖSKENTELEY LAIVALLA

Romantisoitu mielikuva voi olla aivan vääränlainen nykypäivän merenkulusta ja kauppa-aluksilla, eli laivoilla. Nykyäänkin ihmiset voivat helposti mieltää merenkulun kauppa-alukset joko merimiesromanttisiin purjelaivoihin, jotka kiertävät ympäri maapalloa tai sitten matkustajan näkökulmasta Itämerellä seilaaviin matkustaja-autolauttoihin. Todellisuus merityöstä on kuitenkin hyvin erilainen, sillä nykypäivän kauppa-aluksilla eletään käytännössä hyvin erilaisessa ympäristössä kuin nämä edellä mainitut mielikuvat kauppa-aluksista antavat ymmärtää. Tämän osion tarkoitus on avata lukijalle nykypäiväistä käsitystä laivasta työympäristönä.

3.1. LAIVA TYÖYMPÄRISTÖNÄ

Kaikki laivat eivät ole samanlaisia ja monesti ne poikkeavat toisistaan rakenteellisesti ja lastiensa osalta sekä niissä vallitsevat rutiinit saattavat olla hyvinkin erilaisia aluksen liikennöintialueesta, henkilökunnasta, alustyyppistä ja varustamosta riippuen. Toisaalta yhtäläisyyksiäkin löytyy laivojen välillä laivatyyppistä riippumatta, sillä eri laivoja hyvin usein yhdistää vahvat merenkulun perinteet, hierarkia, turvallisuus- ja työaikasäännökset, vahtivuorot ja vapaa-aika. (Karjalainen 1999, 13.) Laivatyötä yhdistää myös se, miten työtovereiden keskinäiset henkilökemiat korostuvat, kun aikaa saatetaan viettää yhdessä jopa useita kuukausia kerrallaan. Myös kulttuuriset erot ja eri äidinkielet vaikuttavat arkeen ja kanssakäymiseen laivoilla, joissa miehistöt koostuvat useammasta eri kansallisuudesta. Miehistöt suomalaisilla laivoilla ovat aikaisemmin koostuneet lähinnä suomen- ja ruotsinkielisistä henkilökunnasta, mutta monikulttuurisissa laivoissa työskentelevien määrä on kasvanut ammattiliittojen hyväksytyä Euroopan Union ulkopuolelta tulevat työntekijät sekä laivojen ulosliputusten myötä. (Lehtonen, 2018.)

Laivoilla ollaan useimmiten töissä puolet vuodesta ja toisen puolet vuodesta lomalla. Työjaksojen pituudet vaihtelevat muutamista viikosta kuukausien mittaisiin riippuen laivasta ja varustamosta. Lomajaksojen pituudet ovat useimmiten samanmittaisia kuin työjaksotkin. Suomen lipun alla seilaavilla aluksilla miehistölle on useimmiten käytössä 1:1 vuorottelujärjestelmä ja vastikevapaat. Miehistönjäsen on näin ollen oikeutettu yhtä työjaksoa kohden laivalla yhtä pitkään vapaa-aikajaksoon maissa, eli työjaksoa seuraaviin vastikevapaisiin. (Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö 2019, 10.)

Nykypäivän merenkulussa työjaksot vietetään pääsääntöisesti asuen laivalla ja tiukkojen aikataulujen takia maihin pääsy laivasta voi olla ajoittain hankalaa, vaikka olisikin vapaa-aikaa. Työjaksot siis vietetään suljetussa yhteisössä, koska laivoilla harvoin käy työn ulkopuolisia vierailijoita sekä satamat nykyään ovat ulkopuolisilta suljettuja alueita ja liikkuminen satama-alueilla on erittäin rajoitettua. Laivatyölle tyypillistä on eläminen työpaikalla kellon ympäri, jonka takia aika ja tila voivat "vääristyä" totutusta. (Karjalainen 1999, 14.)

Varsinaisia vapaapäiviä ei nykypäivän laivoilla ole, töitä tehdään joka päivä työjakson alkamispäivästä päättymispäivään juhlapyhistä ja viikonlopuista riippumatta, koska laivat operoivat ympärivuorokautisesti. Mihin tahansa vuorokauden aikaan laivalla on aina osa henkilökunnasta töissä, sillä vuorokauden ajasta riippumatta lasti puretaan ja lastataan mahdollisimman nopeasti, jotta seuraavaa satamaa kohti päästäisiin jatkamaan mahdollisimman pian. Sama toistuu myös laivan kulkiessa merellä, kellon ajasta riippumatta on aina joku töissä. Toisin sanoen, laiva ei siis koskaan nuku. Laivat nykyään operoivat myös erittäin minimimiehistöllä, jonka takia lepoajat saattavat jäädä hyvinkin lyhyeksi, jos esimerkiksi lepoajankohdalle osuu kiireellisiä työtehtäviä, kuten satamaan tulo ja täytyy nousta kiinnittämään laivaa. (Karjalainen 1999, 14-15.)

3.2 Aluksen henkilökunta

Suomisanakirja mukaan merimies on kauppa-aluksessa palveleva, laivatyötä tekevä, päällystöön tai miehistöön kuuluva henkilö. (Suomisanakirja.)

Merimieslaki määrittelee merimiehen työntekijäksi, joka tekee aluksella töitä työnantajalle korvausta vastaan ja seilaa laivan mukana sen kohdesatamiin. Tämän määritelmän alle ei katsota kuuluvan tilapäisiä tarkastus-, huolto-, luotsaus- ym. töitä, eikä huvi- tai uittoaluksilla, puolustusvoimain tai rajavartiolaitoksen aluksilla suoritettavaa työtä. (Finlex 423/1978, 1-2§.)

Merimies on yleisesti käsitteenä vakiintunut tarkoittamaan laivaväkeen kuuluvaa henkilöä, käsittäen kansi-, kone- ja talouspuolen henkilökunnan, miehistön sekä päällystön eli niin sanottuja perinteisiä merimiesammatteja. Käsitteeseen toisinaan

myös sisällytetään laivalla muissa ammateissa toimivat työntekijät, kuten esimerkiksi matkustaja-aluksilla työskentelevät baarimikot ja muusikot. (Karjalainen 1999, 9.)

Aluksen tyypistä riippumatta laivan merenkulullisesta operaatiosta vastaava henkilökunta jaetaan hierarkkisesti kahteen eri kategoriaan, päällystään ja miehistään. Päällystö tarkoittaa laivahierarkiassa korkeammalla olevia vakansseja, kuten päällikkö, joka on laivahierarkiassa korkeimmalla. Päällystään kuuluu aluksen päällikön lisäksi kone- ja kansipäällystätehtävistä vastaavaa henkilökuntaa, kuten ensimmäinen, toinen ja kolmas perämies, konepäällikkö, sekä ensimmäinen ja toinen konemestari. Kansipäällystöllä tarkoitetaan aluksen turvallisesta navigoinnista vastaavaa henkilöstöä. Konepäällystö vastaa aluksen koneiden toiminnasta. Loput laivalla työskentelevistä ammattinimikkeistä katsotaan kuuluvaksi miehistään. (Karjalainen 1999, 9.) Toisinaan miehistöstä puhuttaessa tarkoitetaan koko laivan henkilökuntaa, mutta tässä työssä miehistö-termillä viitataan laivahierarkiassa alemmissa vakansseissa toimia henkilöitä ja henkilökunnalla koko aluksen miehistöä.

Tässä tutkimuksessa kerätty tieto tulee jo merenkulkualaa opiskelevilta merikapteeniopiskelijoilta, joten tutkimuksessa keskitytään pääasiassa kansipäällystön työhön avataksemme paremman käsityksen merikapteenin ammatista ja urapolusta. Näin ollen opinnäytetyö ei käsittele laivoilla työskenteleviä muita merimiesammattajeja.

4 KANSIPÄÄLLYSTÖ

Aluksen kansipäällystö työskentelee pääasiassa laivan komentosillalla. Aluksen navigointi, vakavuuden hallinta ja lastinkäsittely ovat hyvin olennainen osa kansipäällystön työnkuvaa. Tämän osion tarkoitus on avata lukijalle kansipäällystään kuuluvien ammattinimikkeitä ja työtehtäviä, koska kyseiset merimiesvakanssit ovat keskeisiä merikapteenin urapolulla.

4.1 Perämies

Ammatillisen koulutuksen päätyttyä urapolku merikapteeniksi useimmiten alkaa henkilön toimiessa laivalla vahtiperämiehenä. Aluksen vahtiperämiehenä

toimimiseen vaaditaan hyväksyty koulutus Operational-tason (A-II/1) ja sen lisäksi vähintään 360 päivän merikokemus vähintään 500 GT:n aluksella. Vähimmäismääränä tuo 360 päivää edellyttää komentosiltavahdinpitoon liittyvien tehtävien harjoittelua tuona aikana vähintään kuuden kuukauden ajan kokeneen päällystöön kuuluvan henkilön ohjauksessa. Harjoittelukirjaan dokumentoidaan opitut asiat (STCW-95, Ch.II, Reg. II/1.). Suomessa vahtiperämieheksi voi ammattikorkeakoulun lisäksi valmistua myös ammatillisesta oppilaitoksesta.

Perämiehen vastuulla on merivahtitehtävien hoitaminen ja aluksen kulkiessa merellä vastata aluksen turvallisesta kuljettamisesta omalla vahtivuorollaan. Vahtivuoronsa aikana perämies myös vastaa meriradioliikenteen valvomisesta ja hoitamisesta, joten perämiehen tulee olla kykenevä kommunikoimaan aluksen meriradio- ja satelliittiviestintälaitteilla. Aluksella voi työskennellä samanaikaisesti useampi perämies riippuen aluksen miehitystodistuksesta, joka määrää aluksella työskenteleviltä vaadittavan vähimmäismäärän pätevyyskirjoja. Aluksen perämies seuraa matkan aikana aluksen päällikön hyväksymää ennalta suunniteltua reittisuunnitelmaa sekä määrittää aluksen sijaintia ja ohjaa laivaa reittiä pitkin. (Meriliitto 2020.)

Merivahtityössään perämiehen tulee ottaa huomioon tuulen ja virtausten vaikutukset huomioon tutkan, satelliittipaikanmäärityksen ja muiden paikanmääritysmenetelmien avulla varmistaakseen aluksen todellisen kulkemisen reittisuunnitelman mukaisesti. Perämiehen tulee myös huomioida muu liikenne. Varsinaisen merivahtityön lisäksi perämiehen toimenkuvaan kuuluu erilaiset raportointityöt ja suunnittelu-, varustehankinta- ja muut valmistelutyöt tuleviin merimatkoihin liittyen. Näitä ovat esimerkiksi aluksen merenkulkukirjallisuuden ja merikarttojen ajan tasalla pitäminen sekä aluksen laitteiden huoltoon, kunnossapitoon ja katsastuksiin liittyvät tehtävät. Kun alus on satamissa, usein perämies myös osallistuu aluksen muihin töihin kuten lastinkäsittelyyn ja lastauksen valvomiseen. Perämies toimii yliperämiehen apuna lastinkäsittely tehtävissä valvoen, että lastaus tapahtuu lastaussuunnitelman mukaisesti ja turvallisuuskäytäntöjä noudattaen. Aluksen vakavuuden varmistaminen on tärkeää lastinkäsittelyssä, joten perämiehellä tulee olla selvä käsitys aluksen lastinkäsittely- ja painolastivesien tilanteesta, jotta aluksen vakavuus säilyy kaikissa olosuhteissa riittävänä. Perämiehen toimenkuvaan kuuluu huolehtia aluksen henkilökunnan, lastin ja itse aluksen

meriturvallisuudesta. Edellä mainittuun kuuluvia tehtäviä ovat työaikaseuranta, turvallisuusharjoitusten suorittaminen sekä laiva-apteekin ja lääkinnällisten tehtävien hoito. (Ammattitieto 2020a.)

4.2 Yliperämies

Kun henkilö on toiminut vaaditun ajan vahtiperämiehenä, useimmiten seuraava vaihe merikapteeniksi edetessä on toimia yliperämiehenä. Alle 3000GT:n aluksilla yliperämiehenä voi toimia vahtiperämiehen pätevyyden omaava henkilö. Yli 3000GT:n aluksilla yliperämiehenä toimimiseen vaaditaan vähintään 12 kuukauden merityökokemus vahtiperämiehenä. Tämän lisäksi henkilöllä tulee olla Management-tason (A-II/2) hyväksytty koulutus. (STCW-95, Ch. II, Reg. II/2, II/3.)

Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus määrittää yliperämiehen tarkoittavan päälliköstä laivahierarkian arvossa seuraavaa kansipäällystön jäsentä, jolle aluksen päällikkyys siirtyy päällikön tullessa kykenemättömäksi hoitamaan tehtäviään (Finlex 22/1984)

Yliperämies on aluksen päällikön varamies ja kansiosaston esimies, jonka vastuulla on aluksen sisäisen toiminnan suunnittelu ja operatiivinen johtaminen. Yliperämies huolehtii aluksen turvallisesta lastamisesta johtamalla ja suunnittelemalla lasti- ja painolastioperaatioita sekä hän myös tarkkailee jatkuvasti aluksen merikelpoisuutta. Yliperämiehen tehtäviin kuuluu myös aluksen kunnossapitotöiden suunnittelu ja johtaminen sekä palo- ja pelastuslaitteiden kunnan valvonta sekä hätätilanneharjoitusten järjestäminen aluksen muulle henkilöstölle. Muiden perämiesten tapaan myös yliperämies hoitaa merivahtitehtäviä. (Ammattitieto 2020b.)

4.3 Päällikkö

Kun henkilö on toiminut vaaditun ajan joko vahtiperämiehenä tai yliperämiehenä, hänen on mahdollista toimia aluksella päällikkönä. Vastuu aluksen kokonaisjohtamisesta kuuluu aluksen päällikölle eli aluksen kapteenille. Toisin

sanoen hänellä on ylin vastuu kaikessa aluksen operointiin, lastiin, merikelpoisuuteen ja henkilöstöön liittyvässä.

Aluksen päällikkö hoitaa aluksen operointiin liittyvää yhteydenpitoa eri viranomaistahoihin sekä aluksen ohjailun satamiin tultaessa ja satamista lähdettäessä. Vilkkaasti liikennöidyillä alueilla ja huonoissa sääolosuhteissa navigoitaessa aluksen päällikkö on velvollinen tukemaan komentosillalla vahdissa olevaa perämiestä aluksen turvallisessa navigoinnissa. Aluksen päällikön täytyy ennen jokaista merimatkaa huomioida matkan pituuteen sopiva varautuminen sääolosuhteiden, merivirtojen, vuorovesien, muun liikenteen, mahdollisten vaaratekijöiden sekä eri satamamääräysten suhteen. Päällikön tulee myös tuntea hyvin merenkulun lainsäädäntö, rahtaussopimukset ja niihin liittyvä lait, erilaisten lastityyppien vaatima käsittely sekä meriturvallinen lastaussuunnittelu. (Ammattitieto 2020c.)

Merikapteenin pätevyyskirja on voimassa aina viisi vuotta kerrallaan ja se oikeuttaa työskentelemään kaikissa kansipäällystön tehtävissä kaikissa aluksissa kaikkialla maailmassa sekä maaorganisaatioiden erilaisissa hallinto- ja koulutustehtävissä. Pätevyyden säilyttämiseksi on palveltava jokaisen viiden vuoden aikana vähintään vuosi merellä tai vastaavissa tehtävissä. (Traficom, 2020a.)

5 MERIKAPTEENIN KOULUTUS JA AMMATTITAITOVAATIMUKSET

Moni aloitteleva merikapteeniopiskelija saattaa haaveilla merikapteenin ammatista ja tittelin hohdokkuudesta tietämättä lainkaan, mitä ammatti todellisuudessa vaatii. Tämä osio pyrkii avaamaan lukijalle merikapteenin koulutusta ja ammattitaitovaatimusten perusteita.

5.1 Koulutukseen vaikuttavat kansainväliset säädökset

Kuten aiemmin mainittu, maailmankaupasta reilu 90 prosenttia kuljetetaan laivoilla. Tämän takia on välttämätön tarve kansainvälisesti hyväksytyille ja yhteisesti käytössä oleville standardeille. Näitä standardeja säätelee YK:n alainen kansainvälinen merenkulkujärjestö, IMO (International Maritime Organization). Eri

lainsäädäntöjä koskevat sopimukset neuvotellaan yhteistyönä jäsenvaltioiden kesken ja hyväksytetään jokaisen jäsenvaltion kansalliseen lainsäädäntöön. Koska sopimuksissa määrätyt asetukset ovat vain vähimmäisvaatimuksia jäsenvaltioille täytettäväksi, jokainen jäsenvaltio voi kansallisella tasolla ne ylittää.

Merikapteenin koulutuksen kannalta keskeisin lainsäädäntö on IMO:n laatima koulutusta ja pätevyyttä koskeva STCW-95-sopimus, joka asettaa vähimmäisvaatimukset myös merikapteenin koulutukselle. Suomen lainsäädäntö sisältää STCW-95:n edellyttämät vähimmäisvaatimukset pätevyyksistä ja jossain määrin jopa myös ylittää ne. Suomessa koulutukselle ja pätevyyskirjoille vaadittavat ehdot määrittää asetus aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta (1256/1997).

5.2 STCW 95 ja 2010 Manilan sopimus

Ensimmäinen IMO:n merenkulkijoiden pätevyyksien ja koulutuksen vähimmäisvaatimuksia määrittelevä STCW-78-sopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) astui voimaan vuonna 1984. Aiemmin vaatimukset merenkulkijoiden koulutukselle ja pätevyydelle määritteli maiden hallitukset itse, jonka seurauksena pätevyysvaatimukset maiden välillä vaihtelivat paljon. Sopimusta jälkeenpäin kuitenkin kritisoitiin esimerkiksi sen sisältämistä epäselvistä lauseista, joiden takia sääntöihin syntyi tulkintaeroja johtaen epätasaisin täytäntöönpanoihin jäsenmaiden välillä. Vuonna 1995 IMO päätti suorittaa STCW-78-sopimukselle kokonaisuudessaan kattavan tarkistuksen ja samalla sopimusta päätettiin päivittää.

Päivitetty STCW-95 -sopimus pyrkii merenkulun turvallisuuden parantamiseen antamalla vähimmäisvaatimukset merenkävijöiden koulutuksesta, kelpoisuudesta ja vahdinpidosta. Sopimus astui voimaan 1.2.1997. Vaikeudet, joita voi syntyä lippuvaltioiden laivoille, jotka eivät ole allekirjoittaneet yleissopimusta, ovat keskeinen syy siihen, miksi yleissopimusta noudatetaan maailmanlaajuisesti. Vuoteen 2018 mennessä STCW-yleissopimuksen allekirjoittanutta oli 164 osapuolta, jotka edustavat 99,2 prosenttia maailman merenkulun tonnistosta. (IMO)

STCW-95 sopimus jakautuu yleissopimusosaan (STCW Convention) ja STCW-koodiin (STCW Code). Jälkimmäisestä löytyvät määräykset merenkulun koulutuksen opetussisällöstä.

STCW-yleissopimukseen ja STCW-koodiin liittyvät Manilan muutokset hyväksyttiin 25. kesäkuuta 2010 muuttaen STCW-yleissopimusta ja säännöstöä merkittävästi. Manilan sopimuksen tarkoituksena oli saattaa STCW-yleissopimus ja STCW-koodin sisältämät käytännesäännöt ajan tasalle niiden alkuperäisen hyväksymisen jälkeen tapahtuneeseen kehitykseen ja antaa mahdollisuus puuttua kysymyksiin, joiden oletetaan esiintyvän lähitulevaisuudessa. Nämä muutokset olivat välttämättömiä koulutusstandardien pitämiseksi yhdenmukaisina uusien teknologisten ja operatiivisten vaatimusten kanssa, jotka edellyttävät uutta laivaosaamista. (IMO, 2020)

STCW-yleissopimus edellyttää, että koulutus, joka johtaa tutkinnon myöntämiseen, ”hyväksytään”. Kansainvälinen merenkulkujärjestö ei hyväksy koulutuskursseja tai instituutteja. Tämä on STCW-yleissopimuksen hyväksyneiden jäsenmaiden hallitusten etuoikeus ja vastuu. Hyväksynnän antaa yleensä jäsenmaan merenkulkuhallinto yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti.

Yleissopimus edellyttää muun muassa, että merenkulkijoiden koulutusta ja arviointia hallinnoidaan sekä valvotaan STCW-säännöstön määräysten mukaisesti. Merenkulkijoiden koulutuksesta ja pätevyyden arvioinnista vastaavien henkilöiden tulee olla asianmukaisesti päteviä koodeksin määräysten mukaisesti.

Merenkulkuhallinnon alustava hyväksyntä merenkulkualan koulutusohjelmalle voi sisältää seuraavien kohtien arvioinnin, jotta varmistetaan, että koulutuslaitos tai koulutusohjelma vastaa asianmukaisia STCW-yleissopimuksen standardeja:

- Koulutuksen laajuuden ja tavoitteiden tulee täyttää STCW-säännön II / 1 vaatimukset.
- Sisäänkäynnin vähimmäisvaatimukset, kuten ikä, kokemus merestä, muu koulutus, lääketieteellinen kunto jne.
- Sisäänkäysyrajoitukset kuten opiskelijamäärän suhde opetushenkilöstön määrään.
- Opetushenkilöstön pätevyys, ainekokemus, opetustaito, arviointitaito.
- Opetustilat ja välineet tavoitteiden saavuttamiseksi.

- Kirjalliset ohjelmat, opetussuunnitelma, aikataulu ja kurssimateriaali.
- Koulutusmenetelmä: luennot, harjoitukset, videot jne. Ja kullekin vietetyn ajan prosenttiosuus.
- Arviointimenetelmät: tentti, käytännöllinen, jatkuva arviointi jne.
- Sertifikaatti, joka myönnetään valmistumisen jälkeen STCW-vaatimusten täyttämiseksi.
- Opiskelijoiden ja muiden tietojen ylläpito.
- Tietojen turvallisuus.
- Laatustandardijärjestelmävaatimukset standardien ylläpidon varmistamiseksi.

5.3 Merikapteenin tutkinto ja pätevyys

Kansainvälisten vaatimusten lisäksi opiskelun tulee täyttää myös Suomen lainsäädännön vaatimukset. Ammattikorkeakoululaki (932/2014) ja siihen liittyvät asetukset määrittävät opetuksen järjestämisestä, hallinnosta ja ylläpidosta, joiden puitteissa opetusta annetaan. Tämän lisäksi laissa määritellään opetussuunnitelmat, tutkintovaatimukset sekä opintokelpoisuus. Voidakseen antaa merenkulun pätevyysiin johtavaa koulutusta, tulee oppilaitosten täyttää myös STCW-95-sopimuksen määrittelemät vaatimukset. Oppilaitosten tulee myös kehittää ja arvioida oman toimintansa laatua sekä osallistua ulkopuolisen tahon laadunarviointiin (932/2014, 62 §). Ammattikorkeakoulututkintoon johtaviin opintoihin sisältyy perus- ja ammattiopintoja, vapaasti valittavia opintoja, ammattitaitoa edistävää harjoittelua sekä oppinäytetyö (Finlex 1129/2014, 2§).

Tutkintonimike ammattikorkeakouluissa on merikapteeni, jonka suunniteltu kokonaiskesto on 270 opintopistettä ja ne suoritetaan 4,5 vuodessa. Opetussuunnitelma ei ole ammattikorkeakoulujärjestelmässä valtakunnallinen ja sama kaikille merenkulun oppilaitoksille, joten jokainen ammattikorkeakoulu saa vapaasti päättää kurssien sisällöstä ja toteuttamisesta. Ammattikorkeakoulujen merikapteenin tutkinnon opetussuunnitelmille yhteistä kuitenkin on, että ne sisältävät simulaattoriharjoittelua sekä ohjattua laivaharjoittelua, joihin käytetään suuri osa opintoajasta. Varsinaiset ammattiopinnot suoritetaan kursseina, joihin oppilailla on läsnäolovelvollisuus oppitunneille osallistumiseen. Koska STCW-95 -

sopimus edellyttää jatkuvaa osaamisen arviointia, voidaan tämä yleensä toteuttaa kurssikokeella.

Koulutuksen tavoitteena on kouluttaa päteviä ja monipuolisia päälliköitä kansalliselle ja kansainväliselle liikenteelle. Koulutus tarjoaa myös perustaa toimia johtavissa asemissa maalla toimivissa organisaatioissa merenkulkualalla. Suomessa on mahdollista opiskella merikapteenin tutkintoa ammattikorkeakoulussa neljällä eri paikkakunnalla suomen, ruotsin ja englannin kielellä. Tässä tutkimuksessa kerätty aineisto on peräisin Turun Yrkeshögskolan Novian merikapteeniopiskelijoilla, jonka takia osiossa perehdytään pelkästään Novian merikapteeniopintoihin.

Yrkeshögskolan Novian perusopinnot käsittävät 39 opintopistettä ammattikorkeakoulun perusopintoja, kuten yleisopintoja, luonnontieteitä ja kieliä. Ammattiaineiden opetuksen sisältöä ohjaa vahvasti STCW-95- sopimus. Ammattiopintojen laajuus on 103 opintopistettä, jotka on jaettu STCW-95:n mukaisesti Support- (17,5 op), Operational- (51 op) ja Management (34,5 op) -tasoihin. Support-tason kurssit suoritetaan ensimmäisen opiskeluvuoden aikana ja ne ovat edellytyksenä vahtimiehenkirjojen saamiseksi, jonka jälkeen on mahdollista suorittaa loppuosa ohjatusta laivaharjoittelusta palkattuna miehistön jäsenenä. Operational-taso, joka ohjatun laivaharjoittelun lisäksi vaaditaan vahtiperämiehenkirjoihin, pyritään saavuttamaan kolmannen opiskeluvuoden loppuun mennessä. Viimeisenä opiskeluvuonna opiskellaan merikapteenin pätevyyskirjoihin vaadittavat Management-tason kurssit. Vapaasti valittavat opinnot (5 op) on mahdollista valita ammattikorkeakoulun yhteisestä tarjonnasta.

Ohjattuun laivaharjoitteluun käytetään yksi opintovuosi. Laivaharjoittelun aikana täytetään harjoittelukirjaa, jossa dokumentoidaan aluksella suoritettuja vahdinpitoon liittyviä tehtäviä. Ohjattu laivaharjoittelu (108 op) koostuu kahdesta eri laivaharjoittelujaksosta, kuten jo aiemmin mainittu Support-tason (18 op) jaksosta sekä Operational-tason (90 op). Support-tason laivaharjoittelu tapahtuu yleensä ensimmäisen opiskeluvuoden aikana ja laivaharjoittelun aikana kerätään vahtimiehen pätevyyskirjoja varten vaadittavat 60 päivää merityökokemusta. Operational-tason laivaharjoittelu käsittää vahtiperämiehen pätevyyskirjoja varten vaadittavat 360 päivää merityökokemusta. Tason laivaharjoittelut voidaan suorittaa joko ohjatussa laivaharjoittelussa tai vahtimiehen pätevyyskirjoilla työllistettynä töiden ohella aluksen harjoitteluvastaavan valvonnassa harjoittelukirjaa täyttäen.

Opintojen ja laivaharjoittelun lisäksi tutkintoon kuuluu hyväksytystä aiheesta tehty opinnäytetyö ja siihen liittyvä kypsyysnäyte. Opinnäytetyön laajuus opinnoista on 15 opintopistettä. Opinnäytetyön tarkoitus on osoittaa, että opiskelijan perehtyneisyyttä sekä kykyä analysoivan merenkulkualan liittyvän tutkimuksen tekemiseen (1129/2014). Yrkeshögskolan Novian merikapteeniopiskelija valitsee itse merenkulkuun liittyvän aiheen, jonka tulee olla oppilaitoksen hyväksymä. Opinnäytetyön etenemistä auttaa ja valvoo opinnäytetyön ohjaaja, joka yleensä on kyseisen aihepiirin tunteva opettaja. Opinnäytetyötä varten suunnitellaan aikataulu, josta opiskelija on itse vastuussa työnsä edistymisestä. Valmis työ esitetään ja opionoidaan seminaarissa sekä arvostellaan ammattikorkeakoulukohtaisella arviointiasteikolla.

Merikapteenin tutkinnon suorittaneella on perusvalmiudet aluksen ohjaamisesta sekä erilaisista hallinta- ja käsittelyjärjestelmistä, jotka perustuvat laitteistojen, lastioperaatioiden sekä navigoinnin ja meteorologian hallintaan. Tutkinto täyttää kansainvälisen STCW-sopimuksen vaatimukset, joten tutkinnon suorittaneella on myös mahdollista toimia aluksilla pätevyyskirjan tason mukaan perämiehenä tai päällikkönä rajoittamattomassa liikenteessä sekä maaorganisaatioiden erilaisissa hallinto- ja koulutustehtävissä (Studentum.)

Suomessa merenkulun pätevyyskirjat myöntää Liikenne- ja Viestintävirasto Traficom. Aluksella päällikkönä toimiminen edellyttää Traficomien myöntämä merikapteenin pätevyyskirja (STCW II/2). Pätevyyskirjaa varten tulee olla suorittanut hyväksytty Management-tason (STCW A-II/2) koulutus, vahtiperämiehen pätevyyskirja (STCW II/1) sekä meripalvelua aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 GT, joko vahtiperämiehenä 36 kuukautta tai 24 kuukautta, joista vähintään 12 kuukautta meripalvelua yliperämiehenä. (Traficom, 2020)

5.4 Pääsyvaatimukset ja soveltuvuus

Haku merikapteenin ammattikorkeakoulututkintoon johtaviin opintoihin järjestetään korkeakoulujen yhteishaussa. Pohjakoulutusvaatimus tutkintoon johtaviin opintoihin voi olla suoritettu lukion oppimäärä, ylioppilastutkinto, ammatillinen perustutkinto, ammattitutkinto, erikoisammattitutkinto tai ulkomainen koulutus, joka asianomaisessa maassa antaa kelpoisuuden korkeakouluopintoihin. Valituksi tutkintoon johtavaan koulutukseen voi myös tulla harkinnan varaisella valinnalla,

mikäli ammattikorkeakoulu toteaa hakijalla muutoin olevan opintoja varten riittävät tiedot ja valmiudet. Ammattikorkeakoulut päättävät itse niin kutsutun harkinnanvaraisuuden käyttämisestä. (932/2014, 25§)

Pääsykoe merikapteenin tutkintoon johtaviin opintoihin on kaksivaiheinen. Pääsykokeeseen kuuluu ensin tekniikan ja liikenteen alan valtakunnallinen valintakoe valitussa ammattikorkeakoulussa. Valtakunnallisessa valintakokeessa mitataan opiskelunvalmiuksia ja soveltuvuutta tekniselle alalle. Valintakoe testaa loogista päättelykykyä sekä matematiikan, fysiikan ja kemian perusosaamista. Pääsykokeen toisessa osiossa osallistutaan merenkulkualan erityiskokeeseen, joka suoritetaan ylimmän hakutoiveen merenkulkualan ammattikorkeakouluyksikössä. Erityiskokeessa testataan soveltuvuutta alalle sekä englannin kielentaitoa. (Opintopolku.)

Aiempaa merikokemusta ei vaadita päästäkseen opiskelemaan merenkulun ammatilliseen oppilaitokseen, mutta terveyden tulee olla riittävä, jotta se ei ole esteenä merenkulkualan tehtävissä toimimiselle. Yhteishaun kautta merikapteeniopiskelijaksi valitun tulee esittää kuukauden kuluessa opintojen aloittamisesta merimieslääkärintodistus kelpoisuudesta meripalveluun. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2019, 6)

6 MOTIVAATIO

Terveysverkko määrittelee motivaation olevan ihmisen mielen toiminnan malli, jonka avulla pyritään ymmärtämään eri käyttäytymismalleja ja yksilön käyttäytymistä sekä tämän toiminnan perimmäisiä syitä. Motivaatio voidaan nähdä tilannesidonnaisena ja se voidaan jakaa tilanne- ja yleismotivaatioon. Tilannemotivaatio käsitellään olevan lyhytkestoinen, yksilön ulkoisten ja sisäisten ärsykkeiden takia vaihteleva tila, joka vaikuttaa siihen, miten ihminen juuri sillä hetkellä toimii. Yleismotivaatio liittyy yksilön kiinnostukseen toiminnasta ja pitkäkestoiseen tavoitteellisuuteen, jonka takia se on tilannemotivaatiosta poiketen enemmän pysyväluonteinen ja hitaammin muuttuva tila. Yleismotivaatio siis kuvaa pidemmällä aikavälillä ihmisen toimintaa, vireyttä ja myös osittain tilannemotivaatiota. Motivaation perustana on motiivit ja siksi voidaankin todeta motivaation olevan motiivien aiheuttama tila, joka määrää, miten vireästi yksilö toimii ja mihin tämän mielenkiinto on suuntautunut. Motiivit

voidaan käsittää yksilön tarpeina, haluina, vietteinä tai palkkioina ja rangaistuksina. Motiivit ovat siis päämääräsuuntautuneita ja ne voivat olla joko yksilölle itselleen tiedostettuja tai tiedostamattomia. (Terveysverkko.) Tällaisia motiiveja voi merikapteeniopintoihin hakevilla yksilöillä olla monia, kuten esimerkiksi tulevaisuuden työnäkymät, palkkaus, esimiesasema tai joku muu ulkoinen palkitsevan tunteen aikaansaava lähde.

7 AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET

Täysin vastaavanlaista tutkimusta ei ole Suomessa toteutettu aikasemmin. Tutkimuksen aihetta on kuitenkin sivuttu aikaisemmassa tutkimuksessa. Tutkimus, joka sivuaa tämän tutkimuksen aihetta, on vuonna 2012 julkaistu Nico Soukan opinnäytetyö ”The image of maritime industry as seen by new maritime management students”, vapaasti suomeksi käännettynä aloittavien merenkulun johtamisen opiskelijoiden eli merikapteeniopiskelijoiden käsitys merenkulkualasta. Soukka tutkii opinnäytetyössään uusien merenkulun johtamisen opiskelijoiden sosiaalista taustaa sekä mistä he ovat saaneet tietoa alasta. Soukka pyrkii työssään etsimään vastauksia muuan muassa seuraaviin kysymyksiin:

- *Miten uudet opiskelijat näkevät merenkulkualan ja mistä tieto on peräisin?*
- *Mitä uudet opiskelijat odottavat merenkulkualalta tulevaisuudessa?*
- *Miten opiskelijat näkevät ensimmäisen kapteenin työpaikan saamiseen tarvittavan ajan?*

Soukka selvittää tutkimuksessaan seuraavasti:

Uusien merenkulkualan opiskelijoiden tausta on muuttunut merkittävästi johtuen suomalaisen koulutuksen uudistuksista. Tämä todennäköisesti vaikuttanut myös uusien merenkulkualan opiskelijoiden käsityksiin ja tietotasoon ammatista. Näiden muutosten myötä onkin hyvä tarkastella opiskelijoiden taustoja, mistä he ovat saaneet tietoa alasta, minkälaisen kuvan he ovat saaneet alasta tietolähteidensä seurauksena, kuinka monella heistä sinulla on sukulaisia merenkulkijoina, ja ovatko

sukulaiset ja ystävät vaikuttaneet koulutukseen hakeutumisella sekä onko opiskelijoita, jotka odottavat olevansa merikapteeneja neljän ja puolen vuoden opiskeluiden jälkeen. (Soukka, 2011.)

Soukan mukaan monet hänen tutkimukseensa osallistuneet merikapteeniopiskelijat näkevät merikapteenin tutkinnon samanlaisena kuin asianajajan, insinöörin tai jopa lääkärin. Aiemmin mainitut ansaitsevat työmarkkinansa tutkinnon suorittamispäivänä, kun taas merikapteenin pätevyyskirjat vaativat vielä työskentelyä merellä useamman vuoden pääsääntöisen opiskeluajan jälkeen. Opiskelijoita ei voida syyttää tietämättömyydestä, sillä mikään ammattikorkeakoulu ei verkkosivustoillaan selitä perusteellisesti reittiä kapteenin pestiin. Traficom ja Finlexin verkkosivuilta voi löytää merikapteenin ammatin ammattitaitovaatimukset, mutta muut tiedon lähteet voivat olla peräisin sukulaisilta ja tuttavilta, jotka ovat työskennelleet ammatin parissa. Koulun alkaessa tämä tieto tulee ilmeiseksi nopeasti ja saattaa rikkoa kuvan, joka perustuu romanttisiin tai väärin tietoihin. Opiskelijoiden vastausten perusteella merenkulkukoulut antavat liian idealistisen kuvan merenkulkualan ammasteista. Pettymys laivaharjoittelun aikana saattaa vähentää kiinnostusta merenkulkualaa kohtaan ja opiskeluvalintaa ei nähdä enää ihanteellisena jatkaa. (Soukka 2011.)

Toinen tutkimus, joka sivuaa tämän tutkimuksen aihetta, on vuonna 2014 Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisema Stay Onboard-hanke. Kyseisen hankkeen päätavoitteena on tutkia merenkulkualan houkuttelevuutta työnantajana sekä minkälaiset seikat heikentävät ja parantavat suomalaisten merenkulkijoiden pysyvyyttä alalla.

Keskeinen syy Stay Onboard-hankkeen laatimiselle on ollut se, että suomalaisten merikuljetusten määrä on kasvanut pitkällä aikavälillä, mutta samanaikaisesti suomalaisten merimiesten määrä on laskenut. Tämän johdosta hankkeen päätavoitteeksi on asetettu merityöhön vetävien ja siitä poistyyntävien tekijöiden tutkiminen. Merenkulkualalle vetäviä tekijöitä hankkeen mukaan ovat työn sisältö, palkkaus, työnsaannin varmuus tulevaisuudessa, työn ja vapaan välinen suhde sekä merityön liikkuvuus ja alan kansainvälisyys. Hankkeessa myös todetaan poistyyntäviksi tekijöiksi yksityisyyden puute sekä sopeutumattomuus suljettuun ja eristyneeseen työyhteisöön. (Haavisto ym, 156.)

8 TUTKIMUS

Tämän opinnäytetyön tutkimus on toteutettu kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena. Tutkimus toteutettiin käyttämällä kvantitatiivista kyselylomaketta tiedon keräämiseen. Tutkimuksen on tarkoitus olla osittain sekä kartoittava että selittävä tutkimus. Tutkimuksessa on tarkoitus kartoittaa nimenomaisesti merikapteeniopiskelijoiden motiiveja hakeutua alalle ja arvioida opiskelijoiden näkemystä alalle työllistymisen kannalta. Tutkimus pyrkii selittämään opiskelijoiden motiivien syitä ja sitä, mihin motivaatio merikapteeniopintoja kohtaan perustuu.

Kyselytutkimuksen aineistokeruu menetelmänä käytettiin internetissä toimivaa Googlen Forms-lomaketyökalua. Googlen Forms-lomaketyökalu osoittautui helppokäyttöiseksi ja toimivaksi työvälineeksi, niin kyselyn laatimisessa kuin kyselyn jakamisessakin.

Tutkimuksen ja opinnäytetyön kieleksi valikoitu suomi, koska tutkimus haluttiin kohdistaa suomalaiset juuret omaaville merikapteeniopiskelijoille ja jotka pääasiassa puhuvat äidinkielenään suomen kieltä. Lukijakunta pääosin suomalaisia ja voisi toimia hyvänä tiedonlähteenä suomalaisille, jotka ovat kiinnostuneita merenkulkualasta.

8.1 Määrällinen tutkimus

Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmätapa, jossa tietoa tarkastellaan tilastollisesti ja numeroiden avulla. Toisin sanoen, tutkittavia asioita ja niiden ominaisuuksia käsitellään yleisesti kuvaillen numeroiden ja tilastojen avulla. Määrällisessä tutkimuksessa saavutetaan tutkimustieto numeroina tai ryhmitellään laadullinen aineisto numeeriseen muotoon. Tulokset esitetään numeroina sekä tulkitaan, että selitetään olennainen numerotieto sanallisesti, kuvaillen miten eri asiat joko liittyvät toisiinsa tai eroavat toistensa suhteen. Määrällinen tutkimus ei välttämättä tarkoita kyselyä, mutta hyvin usein määrällisessä tutkimuksessa käytetään kyselyä tutkimusaineiston keräämiseen. Ominaista määrälliselle tutkimukselle on tiedon strukturointi, mittaaminen, mittarin käyttäminen, tiedon käsittely ja esittäminen numeroin, tutkimusprosessin ja tulosten objektiivisuus sekä riittävä vastaajien määrä. (Vilkka 2007, 14-17.)

Strukturointi on tutkittavan asian ominaisuuksien suunnittelua ja vakiointia. Näin ollen, tutkittavat asiat vakioidaan lomakkeeseen kysymyksiksi ja vaihtoehtoiksi, jotta kaikki vastaajat ymmärtävät kysymyksen samalla tavalla ja kysymykset kysyä kaikilta vastaajilta samalla tavalla. Tutkittaville asioille eli muuttujille annetaan symbolein ilmaistu arvo, kuten kirjain tai numero. (Vilkka 2007, 14-17.)

Mittaamisella tarkoitetaan erilaisten henkilöön liittyvien asioiden ja ominaisuuksien määrittämistä mitta-asteikoille. Mitta-asteikolla ryhmitellään, järjestellään tai luokitellaan tutkittavat muuttujat, kuten esimerkiksi sukupuoli, ikä, tai koulutus. Määrällisessä tutkimuksessa mittaamista on siis kaikki, missä tehdään eroja havaintoyksiköiden välille. (Vilkka 2007, 14-17.)

Tutkimusprosessin tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman puolueeton tutkimus ja tutkimustulokset. Tutkimuksen objektiivisuus voidaan jakaa kahteen osa-alueeseen; tutkimustuloksiin havaintoina ja tunnuslukuina, sekä tulosten tulkintaan.

Tutkimuksen puolueettomuutta edesauttaa tutkittavan kohteen ja tutkijan etäinen suhde tutkimusprosessin aikana sekä tutkijan mahdollisimman vähäinen vaikuttaminen kyselyllä tai haastattelulla saatuihin vastauksiin ja tutkimuksen tuloksiin. Tulosten tulkinnassa tulokset asetetaan tutkimuksen ulkopuoliseen viitekehykseen. Tuloksia on mahdollista tulkita monin eri tavoin riippuen tutkimukseen valitusta viitekehyksestä, jonka takia määrällisen tutkimuksen tulkinnan objektiivisuus saattaa myös olla ongelmallista. (Vilkka 2007, 14-17.)

Tyypillistä määrällisen tutkimuksen aineistolle on vastaajien määrään suuruus. Jos kyseessä on suurempi otos, toteutunut otos edustaa paljon paremmin perusjoukossa keskimääräistä mielipidettä, asennetta tai kokemusta tutkittavaan asiaan. (Vilkka 2007, 14-17.)

8.2 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti

Reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimuksen luotettavuutta ja kykyä antaa tuloksia siten, etteivät ne ole sattumanvaraisia. Reliabiliteetti arvioi tulosten pysyvyyttä mittauksesta toiseen. Tutkimuksen tulee olla luotettava ja tarkka, jotta tutkimustulokset ovat toistettavissa tutkijasta riippumatta. Reliabiliteettia tulee arvioida jo tutkimuksen aikana ja myös sen jälkeen. Mittaustulokset ovat päteviä vain

tietyssä ajassa ja paikassa, eikä niitä tule yleistää tehdyn tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimuksen reliabiliteetissa tarkastellaan ensisijaisesti mittaukseen liittyviä asioita ja tarkkuutta tutkimuksen toteutuksessa. (Vilkka 2007, 149.) Tämän tutkimuksen luotettavuutta lisää se, että tutkimukseen vastanneet henkilöt vastasivat kyselylomakkeeseen täysin vapaaehtoisesti. Tutkimuksesta saadut tulokset ja niistä tehdyt tulkinnat on pyritty raportoimaan mahdollisimman tarkasti.

Tutkimuksen validiteetti tarkoittaa tutkimuksen pätevyyttä mitata sitä, mitä tutkimuksessa alun perin on tarkoituskin mitata. Tutkimuksen validius on hyvä, mikäli vastaaja ymmärtää kysymykset samalla kuin kysymysten laatija on ne alun perin tarkoittanut. Systemaattiset virheet on karsittu pois, eikä tutkimuksessa ole käsitteiden tasolla johdettu vastaajaa harhaan. Validiutta tulee tarkastella tutkimusprosessin aikana ja on suositeltavaa kirjata tehtyjä ratkaisuja ja perusteluita. (Vilkka 2007, 150-152.)

8.3 Tutkimusongelmat

Tutkimusongelmaksi voidaan määritellä seuraavat kysymykset:

- Minkälaiset tekijät ovat vaikuttaneet merikapteenin opintojen aloittamisen houkuttavuuteen?
- Ovatko odotukset vastanneet todellisuutta?

8.4 Kyselylomake

Kyselylomake oli kaikille vastaajille samanlainen ja se lähetettiin sähköisellä linkillä rajatulle määrälle Turun Ykeshögskolan Novian merikapteeniopiskelijoille vastaamaan kyselylomakkeeseen.

Kyselylomakkeen kysymykset pyrittiin esittämään mahdollisimman selkeästi ja yksiselitteisesti, jotta kyselyyn vastanneet henkilöt eivät ymmärtäisi kysymyksiä eri tavalla. Kyselylomakkeen täyttämiseen kuluu vain muutama minuutti, joten sen pituuden ei arvioitu aiheuttavan vääristymiä vastaajien vastauksissa.

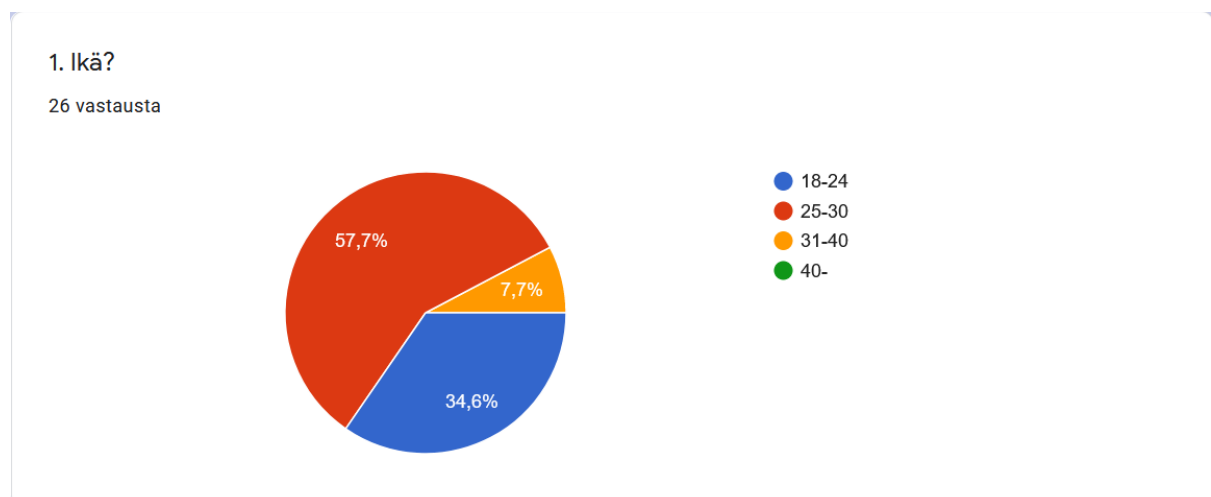
Kyselylomakkeen kysymykset olivat suljettuja kysymyksiä. Suljettujen kysymykset usein koetaan helposti lähestyttävänä ja niitä on helppo vertailla keskenään. Haittapuolena tässä kyselymuodossa voidaan pitää sitä, että vastausvaihtoehdot ovat

rajoitetut. Suljetut kysymykset voivat olla johdattelevia tai on myös mahdollista, että vastaaja ei välttämättä löydä itselleen sopivaa vastausvaihtoehtoa.

Kyselylomake sisältää enimmillään 12 vastauskohtaa, joista 2 kysymystä on jatkokysymyskohtia riippuen aikaisempaan vastausvalintaan. Lisäksi lomake sisälsi yhden avoimen vastausvaihtoehdon, jossa toivottiin vastaajan kommentoimaan omin sanoin. Suurin osa kysymyskohdista oli valmiin vastausvaihtoehdon valintakysymyksiä ja yksi kysymys sisälsi monivalintavaihtoehdon. Valmiin vastausvaihtoehdon sisältämien kysymysten kohdalla vastaaja valitsi yhden mielestään parhaiten kuvaavan vaihtoehdon sekä monivalintakysymyksessä vastaaja sai valita useamman mielestään sopivimman valmiin vaihtoehdon.

8.5 Tutkimuksen kohderyhmä ja sen edustavuus

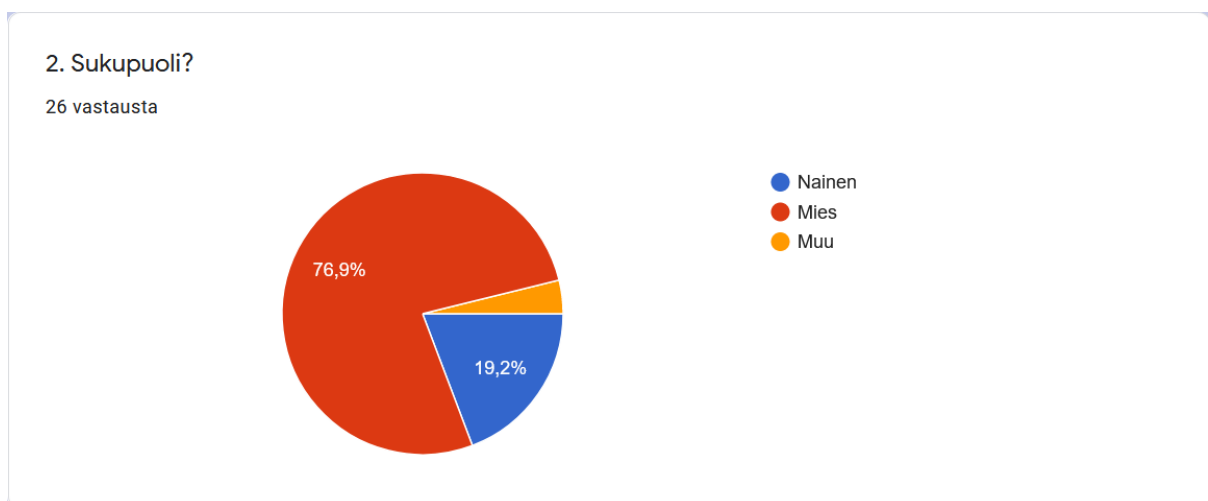
Tutkimuksen kohderyhmänä toimi rajattu määrä Turun Yrkeshögskolan Noviassa parhaillaan opiskelevia merikapteeniopiskelijoita. Sähköinen linkki kyselylomakkeeseen vastaamiseen lähetettiin yhteensä 40 opiskelijalle ja se tavoitti yhteensä 26 merikapteeniopintojen parissa opiskelevaa henkilöä, jolloin vastausprosentiksi saadaan 65%. Kyselyyn vastanneiden henkilöiden määrää voidaan pitää tutkimuksen luotettavuuden kannalta tarpeeksi suurena. Vastaajat ovat jakautuneet iän mukaan kuvan (1) mukaisella tavalla.



Kuva 1. Vastaajien ikä

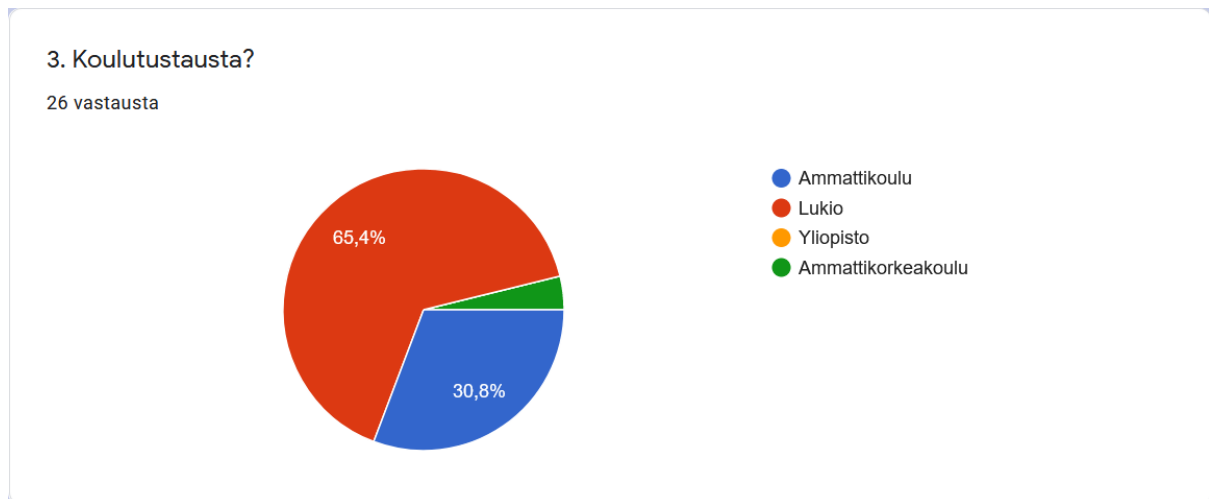
Vastaajista enemmistöosa oli iältään 25-30 vuotiaita, reilusti yli puolet. Toiseksi eniten vastaajia oli ikähaarukassa 18-24 ja vähiten vastanneista oli yli 30 ikävuotta saavuttaneita.

Tutkimus jaettiin merikapteeniopiskelijoille riippumatta vastaajien opintovuosista. Kyselyn jakauma opiskelijoiden eri ikäryhmien, koulutustaustojen sekä sukupuolten välillä parantaa tämän kyselyn yleistettävyyttä. Vastaajien sukupuolet ovat jakautuneet kuvan (2) mukaisella tavalla



Kuva 2. Vastaajien sukupuoli

Vastaajien koulutustaustat jakoutuivat kuvan (3) osoittamalla tavalla. Huomioitava on, että tässä tutkimuksessa iällä, sukupuolella ja koulutustaustalla on tarkoitus kartoittaa vastaajien perustietoja, joten niillä ei ole varsinaista vaikutusta varsinaiseen tutkimusongelmaan.



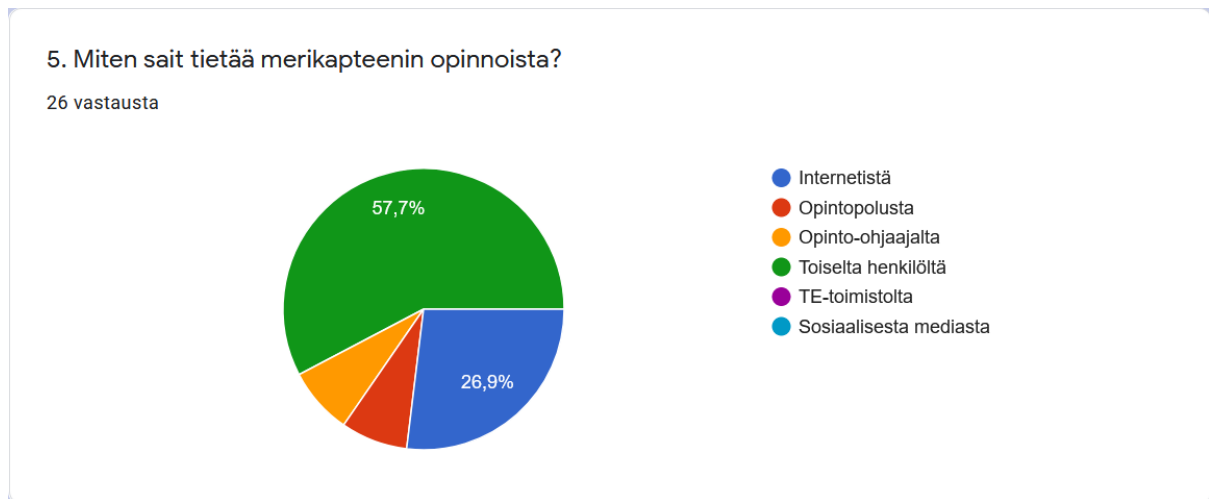
Kuva 3. Vastaajien koulutustausta

Vaikka tutkimukseen vastanneiden henkilöiden määrä on vain pieni otos kaikista Suomessa opiskelevista merikapteeniopiskelijoista, niin tutkimusten tulosten voidaan katsoa kuitenkin kuvaavan melko hyvin kaikkia Suomessa opiskelevia merikapteeniopiskelijoita.

8.6 Tutkimustulokset

Tässä osiossa esitellään katsaus kyselytutkimuksen tuloksiin kysymysten kahden pääteeman mukaan. Ensimmäiseksi käsitellään opiskelijoiden motiiveja hakeutua opiskelemaan alalle.

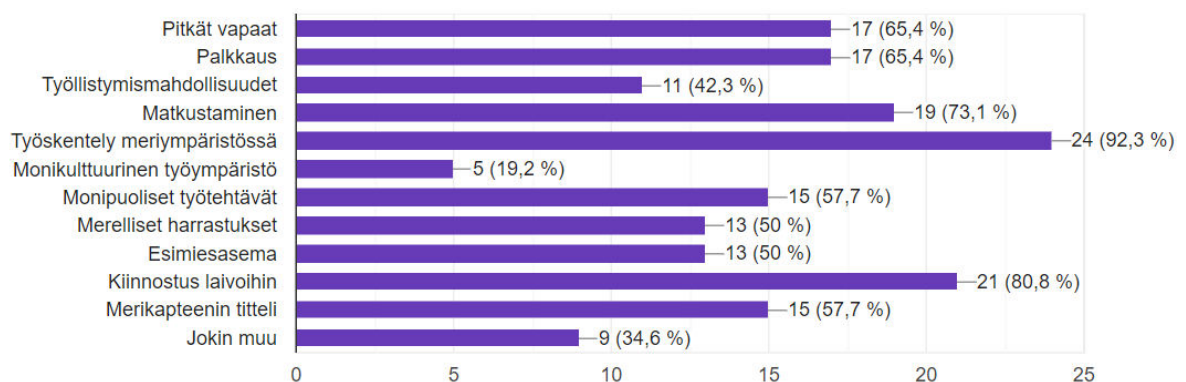
Ennen varsinaiseen tutkimuksen pääteemaan pääsyä, tutkimus halusi selvittää mistä opiskelijat olivat saaneet tietää merikapteenin ammattikorkeakouluopinnoista. Vastaukset jakautuivat kuvan (4) osoittamalla tavalla.



Kuva 4. Miten vastaajat ovat saaneet tietää merikapteenin opinnoista.

26 vastaajasta yli puolet, 15 vastaajaa (57,7%), vastasi saaneensa tietää merikapteenin opinnoista joltain toiselta henkilöltä. Vastaajista 7 (26,9%) vastasi tiedon olleen saatu internetin välityksellä. Jäljelle jäävistä 4 vastaajasta 2 (7,7%) vastasi tiedon tulleen opinto-ohjaajalta ja toiset 2 (7,7%) vastaajaa taas opintopolusta. Merikapteeninopinnot eivät olleet välittyneet vastaajille TE-toimiston tai sosiaalisen median kautta.

26 vastausta



Kuva 5. Eri yksittäiset motivaatiotekijät merikapteenin opintoihin hakeutumiselle.

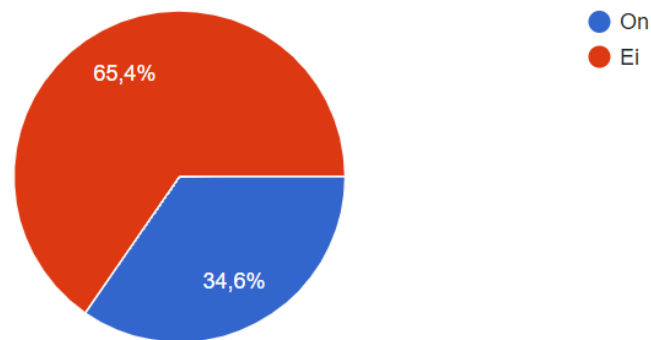
Kyselylomakkeen monivalintakysymykseen määriteltiin 12 eri merkittävää motivaatiotekijää, joilla uskottiin olleen vaikutusta opiskelijoiden syihin hakeutua

merikapteeniopintojen pariin. Monivalintakysymyksessä vastaajille annettiin mahdollisuus valita yksi tai useampi vaihtoehto. Vastaajien valinnat ovat jakautuneet kuvan (6) osoittamalla tavalla. Merkittävin vastausvaihtoehto vastaajien kesken oli kiinnostus merellisessä ympäristössä työskentelyyn, jonka valitsi kyselyyn vastanneista 26 vastaajasta 24 vastaajaa. Vastaajien kesken oli myös yhteistä kiinnostus laivoihin, jonka valitsi 21 vastaajaa eli hieman yli 80%. Usea vastaaja koki myös matkustamisen olleen yksi mainittava syy alalle hakeutumiseen, jonka vastaajista valitsi 73% eli 19 vastaajaa. Pitkät vapaat ja palkkaus olivat myös vastaajien keskuudessa suuressa suosiossa saaden kannatusta 17 vastaajalta. Monipuoliset työtehtävät nähtiin myös kiinnostavana tekijänä, jonka 15 vastaajaa valitsi. Puolet vastaajista kokivat aikaisempien merellisten harrastusten sekä esimiesaseman olleen tekijöitä, jotka vaikuttivat alalle suuntaamiseen. Työllistymismahdollisuudet valitsi hieman alle puolet vastaajista, 11 vastaajaa. Vain 5 vastaajaa valitsi monikulttuurisessa työympäristössä työskentelyn olleen ammattiin hakeutumiselle viehättävä vaihtoehto. Vastaajista 9 koki että löytyi vielä jokin muu syy alalle hakeutumiseen, jota ei kyselyn määrittämien vaihtoehtojen joukosta löytynyt.

Kyselylomake sisälsi myös ylimääräisen jatkokysymyskohdan, jossa erikseen toivottiin vastaajien kertomaan vapaamuotoisesti omin sanoin syitä ja ajatuksia merikapteeniopintojen pariin hakeutumiselle. Kysymys oli vapaaehtoinen, joten vastaajat vastasivat vain näin halutessaan. Vastaajista vain 9 vastasi lyhyesti tähän kysymyskohtaan. Vastaukset olivat vaihtelevia, mutta toistivat pitkälti samaa teemaa; kiinnostukseen merellisessä työympäristössä työskentelyyn.

Tutkimuksessa pyrittiin myös selvittämään, kuuluuko vastaajan lähipiirin henkilöitä, jotka ovat suorittaneet merikapteenin tutkinnon ja onko se ollut vaikuttava tekijä vastaajien hakeutumiseen merikapteeniopintojen pariin. Kaikista vastaajista 9 vastaajaa vastasi lähipiiristään löytyvän merikapteenin tutkinnon suorittaneita. Tutkimus ei kuitenkaan pyydä määrittelemään toimivatko nämä merikapteenin tutkinnon suorittaneet henkilöt nykypäivänä merenkulkualalla tai merenkulun hallinnollisissa tehtävissä, koska tämän ei koettu vaikuttavan tutkimuksen tulokseen.

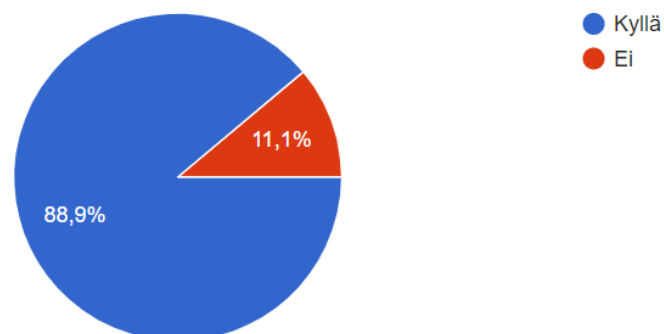
26 vastausta



Kuva 6. Vastaajien lähipiirissä merikapteenitutkinnon suorittaneita.

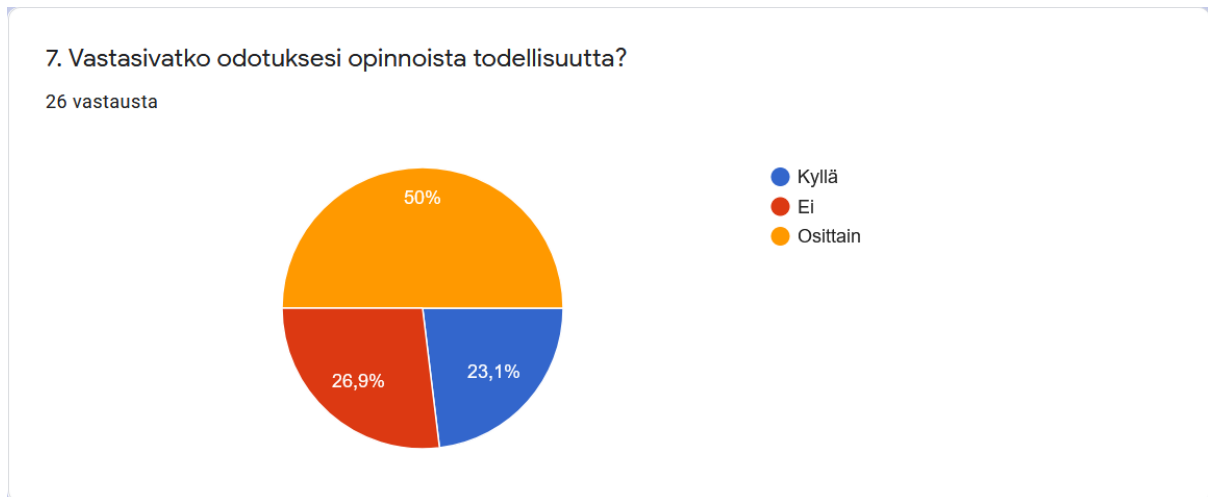
Kysyttäessä vastaajilta, joilla oli lähipiirissään merikapteenin tutkinnon suorittaneita, onko tällä ollut vaikuttava merkitys vastaajien hakeutumiseen merikapteenin opintojen pariin, 8 vastaajaa 9 vastaajasta koki, että kyseisellä asialla on ollut merkittävä vaikutus. Vain yksi vastaaja koki, ettei lähipiiriin kuuluvalla merikapteenin tutkinnon suorittaneella henkilöllä ollut vaikutusta vastaajan hakeutumiseen alalle. Kuva (6) esittää vastausten jakautumista.

9 vastausta



Kuva 7. Lähipiiriin kuuluvan merikapteenitutkinnon suorittaneen vaikutus opintoihin hakeutumiselle.

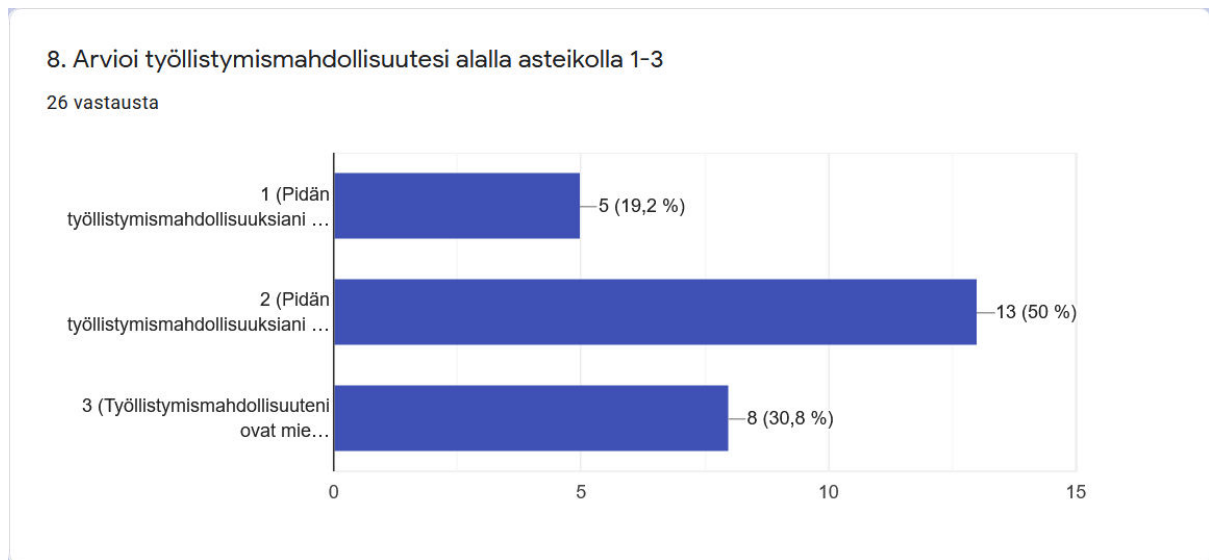
Tutkimuksen toisen pääteeman mukaan käsitellään ovatko opiskelijoiden ennakkokäsitykset ja odotukset merikapteenin ammattinimikkeestä sekä opinnoista vastanneet todellisuutta? Kysymyskohta oli kaikille vastaajille pakollinen. Kysyttäessä opiskelijoilta mitä he ovat meiltä, vastasivatko odotukset opinnoista todellisuutta, jakoutuivat vastaukset kuvan (8) mukaisella tavalla.



Kuva 8. Vastaajien näkemys odotuksista verrattuna todellisuuteen.

Vastaajista puolet koki odotusten opinnoista vastaavan osittain todellisuutta. Vastaajista 7 oli sitä mieltä, että odotukset eivät vastanneet lainkaan todellisuutta. Vain 6 vastaajaa koki odotusten opinnoista vastanneen todellisuutta.

Tutkimuksen viimeisen pääteeman mukaisesti haluttiin selvittää miten opiskelijat näkevät työllistymisen tulevaisuudessa. Viimeiseksi käsitellään tähän kysymykseen saatuja tuloksia.

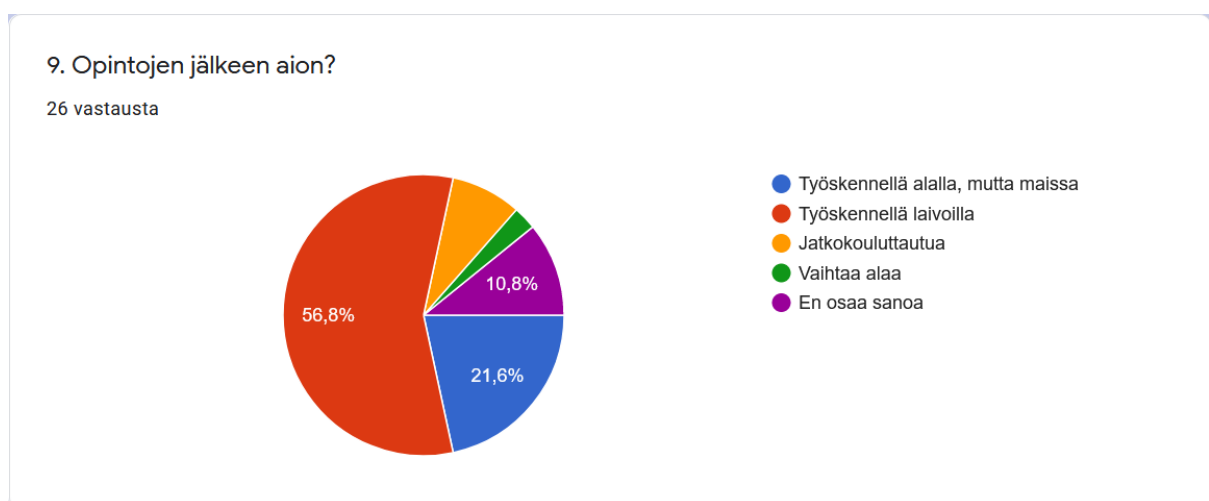


Kuva 9. Vastaajien näkemys työllistymismahdollisuuksista tulevaisuudessa.

Kysyttäessä vastaajilta heidän omia näkemyksiään alalle työllistymisestä tulevaisuudessa, vastaukset jakautuivat seuraavanlaisesti;

Suurin osa vastaajista arvioi työllistymismahdollisuuksiaan alalle kohtalaisina, vastaajista tasan puolet eli 13 kappaletta. Työllistymismahdollisuudet huonoksi arvioi 8 vastaajaa. Vain 5 vastaajaa arvioi työllistymismahdollisuudet hyväksi.

Seuraavaksi tutkimus halusi myös selvittää minkälaisia suunnitelmia opiskelijoilla on ajalle valmistumisen jälkeen.



Kuva 10. Vastaajien suunnitelmat opintojen jälkeen.

Vastaajista enemmistöosa uskoi jatkavansa työskentelyä alalla vielä opintojen jälkeen. 15 vastaajaa, eli hieman yli puolet vastaajista, vastasi jatkavansa työskentelyä laivalla opintojen jälkeen. 5 vastaajaa vastasi jatkavansa opintojen jälkeen työskentelyä alalla, mutta maissa. Vastaajista 3 ei osannut sanoa, minkälaiset jatkosuunnitelmat heitä odottaa opintojen jälkeen. 2 vastaajaa vastasi aikovansa jatko-kouluttautua ja vastaajista vain 1 ilmoitti aikovansa vaihtaa alaa opintojen jälkeen.

9 POHDINTA

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli löytää vastaukset kahteen tutkimukselle asetettuun tutkimusongelmaan ja näihin kysymyksiin saatiin vastaukset tutkimusta varten tehdyn kyselylomakkeen avulla. Voidaankin siis todeta, että tutkimuksen luomisessa onnistuttiin sekä tutkimuksen tulokset ovat käyttökelpoisia ja tutkimuksen tavoitteet täyttyivät. Kyselylomake keräsi yhteensä 26 vastaajaa sekä vastauksia syihin tuli yhteensä 179 kappaletta, joten syitä löytyi keskimääräisesti 6,9 vaihtoehtovastausta jokaista vastaaja kohden. Tutkimuksen kannalta vastaajamäärää voidaan pitää onnistuneena tiedonkeruuna. Vastausvaihtoehtojen joukossa ei ollut

lainkaan vaihtoehtoa, jota yksikään vastaaja ei valinnut vaan valinnat jakautuivat suhteellisen tasaisesti. On kuitenkin selvää, että vastausten vaihtelevuus riippuu täysin vastaajien taustatietoisuudesta alaa kohtaan. Toisin sanoen, joillakin vastaajista on saattanut olla enemmän tietoa merikapteenin ammatista ja opinnoista kuin esimerkiksi toisilla vastaajilla. Eniten vastauksia saaneet vaihtoehdot ovat mahdollisesti selitettävissä sillä, että merenkulkualalle tyypillinen luonne heijastuu juuri näihin vaihtoehtoihin; vastaajien taustatiedoista huolimatta kaikki vastaajat ovat mitä luultavammin tietäneet edes jotain merikapteenin ammatista ja minkälaisen urapolku johdattaa kyseiseen ammattiin.

Toisaalta kuitenkin aiheen rajauksessa epäonnistuttiin. Tutkimuksen aihealue jättää ulkopuolelleen erittäin mielenkiintoisia kysymyksiä kuten uusien aloittavien merikapteeniopiskelijoiden näkemyksen merikapteenin asemaan johtavasta urapolusta sekä minkälaisella taustatiedolla opiskelemaan on haettu ja mistä tieto on peräisin. Tutkimus kuitenkin toteutettiin jo parhaillaan alaa opiskelevilta merikapteeniopiskelijoilta, joille on saattanut jo opiskelun aikana muodostua realistisempi kuva merikapteenin urapolusta ja kuinka paljon työskentelyä vaaditaan kyseisen aseman saavuttamiseen laivoilla. Opinnäytetyön suunnittelu aloitettiin sellaisena ajankohtana, että työn toteuttamista olisi jouduttu lykkäämään hyvin pitkäksi ajaksi, jotta kyselytutkimuksen kohteena olisi voitu käyttää täysin uusia aloittavia merikapteeniopiskelijoita.

Pääasiassa kyselylomake sisälsi niin sanottuja suljettuja kysymyksiä sekä tämän lisäksi muutaman avoimen kysymyksen, joihin vastatessa toivottiin vastaajilta hieman vaivannäköä vastauksia tehdessä. Avoimien kysymyksiä vastauksista kuitenkin todettiin, että käyttökelpoisia avoimia vastauksia vastaajilta saatiin vain muutama. Tulosten analysoinnin kannalta suljetut kysymykset olivat hyödyllisiä, mutta käyttökelpoisten avoimien vastauksien määrän vähyyden takia suljettujen kysymysten vastausten luotettavuutta voidaan kyseenalaistaa. Jos avoimista kysymyksistä saatuja käyttökelpoisia vastauksia olisi ollut enemmän, olisivat vastaajien vastaukset olleet enemmän perusteltuja.

Tutkimuksessa nousi esille, että kyselyyn vastanneiden kesken yleisimmäksi syyksi mainittiin mieltymys päästä työskentelemään merellisessä ympäristössä. (Taulukko) Tämä poikkesi Nico Soukan tekemästä tutkimuksesta, siten että hänen tutkimukseensa vastanneiden kesken yleisimpiä syitä hakeutua opiskelemaan

merikapteeniksi oli merenkulkualan mielenkiintoisuus ja muut määrittelemättömät syyt. Toisaalta Soukan jo reilu kymmenen vuotta sitten toteutetussa tutkimuksessa mieltymys merellisessä ympäristössä työskentelyyn on ollut vastaajien keskuudessa useasti mainittu syy. Samaisuuksia on kuitenkin löydettävissä myös aiemmin esitetystä Kymenlaakson ammattikorkeakoulun vuonna 2014 julkaisemassa Stay Onboard-hankkeesta. Hanketta varten teetetyssä kyselyn perusteella voitiin todeta, että kansipäälystö hakeutuu merenkulkutyöhön useimmiten periodityön eli työn ja vapaa-ajan välisen suhteen sekä urakehityksen ja työn sisällön vuoksi. Näin ollen, myös tässä tutkimuksessa käy ilmi, että yli puolet vastaajista on maininnut pitkät vapaat ja monipuoliset työtehtävät alalle hakeutumiseen houkuttaviksi syiksi.

10 Lähteet

Ammattitieto. 2020a. Työmarkkinatori. Haettu 30.11.2020.

<https://kokeile.tyomarkkinatori.fi/ammattit/Per%C3%A4mies>

Ammattitieto. 2020b. Työmarkkinatori. Haettu 30.11.2020.

<https://kokeile.tyomarkkinatori.fi/ammattit/Yliper%C3%A4mies>

Ammattitieto. 2020c. Työmarkkinatori. Haettu 30.11.2020.

<https://kokeile.tyomarkkinatori.fi/ammattit/Aluksenp%C3%A4llikk%C3%B6.-merikapteeni>

International Maritime Organization. (1996) STCW-95. STCW Convention. Resolutions of the 1995 Conference. STCW Code. London.

Haavisto, S., Kallunki, V., Kirvesniemi, T., Korpivaara, L., Lehtonen, O., Oravasaari, T. & Pekkala, J. (2014) . Stay onboard. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Sarja A. Nro 59. Haettu 15.11.2020

<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/85101/Kyamk%20Stay%20Onboard%20nettiversio.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Lehtonen, J. (2018). Monikulttuurisen miehistön vaikutukset laivalla. Opinnäytetyö, Merenkulun koulutusohjelma. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Haettu 15.12.2020.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/152082/Lehtonen_Juuso.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Karjalainen, M. (1999). Merimiehen matkakertomus, laivaelämävankila-metaforan valossa. Pro-gradu tutkielma, Uskontotiede. Helsingin yliopisto. Haettu 29.8.2020.

<https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/19213/merimieh.pdf?sequence=2>

Kaukiainen, Y. (2008). Ulos Maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Haettu 15.12.2020

Liikenne- ja Viestintävirasto Traficom. Merikapteenin pätevyyskirjat. Haettu 30.11.2020.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat?toggle=Merikapteeni%20%28STCW%20II%2F2%29>

Liikenne- ja Viestintävirasto Traficom. (2019). Suomen kauppalaivastotilasto. Haettu 30.11.2020.

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kauppalaivasto-2018-vuositolasto.pdf>

Liikenne- ja Viestintävirasto Traficom. (2020). Suomen merimiestilasto. Haettu 30.11.2020.

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

Liikennejärjestelmä. (2019). Merimiesammateissa työskentelevien määrä. JPG-dokumentti. Haettu 10.11.2020.

<http://liikennejarjestelma.fi/talous-ja-tehokkuus/arvonlisa/merimiestyo/>

Meriliitto. Perämies. Haettu 30.11.2020.

http://www.meriliitto.fi/?page_id=69

Oikeusministeriö. Finlex. Ammattikorkeakoululaki 932/2014. Haettu 15.9.2020.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140932>

Oikeusministeriö. Finlex. 1978. Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus 22/1984. Haettu 10.9.2020

https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1984/19840022/19840022_2

Oikeusministeriö. Finlex. Merimieslaki 423/1978. Haettu 10.9.2020.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1978/19780423>

Oikeusministeriö, Finlex. Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista 1129/2014. Haettu 15.9.2020.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141129>

Opintopolku. Merikapteeni (AMK) opinnot. Haettu 30.11.2020.

<https://opintopolku.fi/app/#!/korkeakoulu/1.2.246.562.17.57840259535>

Sosiaali- ja terveysministeriö. Laivaväen lääkärintarkastusohjeet. (2019). Haettu 11.9.2020.

https://www.ttl.fi/wpcontent/uploads/2019/04/fi_STM_ohjeet_merimiehen_laakarintarka_stuksista_final_10012019.pdf

Soukka, N. (2011). The image of maritime industry as seen by new maritime management students. Opinnäytetyö, Merenkulun koulutusohjelma. Yrkeshögskolan Novia. Haettu 26.8.2020

<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2012060411475>

Studentum. Merikapteenikoulutus (AMK). Haettu 30.11.2020.

<https://www.studentum.fi/koulutushaku/merikapteenikoulutus>

Suomen Varustamot Ry. (2020). Merenkulun avainluvut. Haettu 10.11.2020.

<https://shipowners.fi/kilpailukyky/merenkulun-avainluvut/>

Suomisanakirja. Merimies. Haettu 30.11.2020.

<https://www.suomisanakirja.fi/merimies>

Terveysverkko. Motivaatio. Haettu 30.11.2020.

<https://www.terveysverkko.fi/tietopankki/terveysliikunta/motivaatio/>

Vilka, H. (2007). Tutki ja mittaa; Määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki:

Kustannusosakeyhtiö Tammi.

11 LIITTEET

Kyselytutkimus opinnäytetyötä varten

Aboa Maren merikapteeniopiskelijoiden syyt ja motivaatiot hakeutua alalle. Kysymyksiä ei ole montaa ja toivomme että voisit vastata jokaiseen kysymykseen saadaksemme mahdollisimman paljon tietoa. Aikaa sinulla menee vain muutama minuutti. Kaikki kyselyt ja vastaukset luetaan ja käsitellään nimettömänä. Kiitos paljon. Ystävällisesti kiittäen Miikka Ortio & Mikko Helle.

1. Ikä? *

- 18-24
- 25-30
- 31-40
- 40-

2. Sukupuoli? *

- Nainen
- Mies
- Muu

3. Koulutustausta? *

- Ammattikoulu
- Lukio
- Yliopisto
- Ammattikorkeakoulu

4. Onko lähipiirissäsi merikapteenitutkinnon suorittaneita? *

- On
- Ei

4.1 Jos vastasit edelliseen kyllä; onko se vaikuttanut syyhyn hakeutua opiskelemaan merikapteeniksi?

- Kyllä
- Ei

5. Miten sait tietää merikapteenin opinnoista? *

- Internetistä
- Opintopolusta
- Opinto-ohjaajalta
- Toiselta henkilöltä
- TE-toimistolta
- Sosiaalisesta mediasta

6. Oliko jokin näistä syitä hakeutua opiskelemaan? Voit valita useamman. *

- Pitkät vapaat
- Palkkaus
- Työllistymismahdollisuudet
- Matkustaminen
- Työskentely meriympäristössä
- Monikulttuurillinen työympäristö
- Monipuoliset työtehtävät
- Innoitus meriharrastuksista
- Esimiesasema
- Kiinnostus laivoihin
- Merikapteenin titteli
- Jokin muu

...

6.1 Toivomme että voisit vähän laajemmin kertoa meille äskeisen kysymyksen vastauksesta. Kiitos.

Pitkä vastausteksti

7. Vastasivatko odotuksesi opinnoista todellisuutta? *

- Kyllä
- Ei
- Osittain

8. Arvioi työllistymismahdollisuutesi alalla asteikolla 1-3 *

- 1 (Pidän työllistymismahdollisuuksiani pieninä)
- 2 (Pidän työllistymismahdollisuuksiani osittain hyvinä)
- 3 (Työllistymismahdollisuuteni ovat mielestäni hyvät)

9. Opintojen jälkeen aion? *

- Työskennellä alalla, mutta maissa
- Työskennellä laivoilla
- Jatkokouluttautua
- Vaihtaa alaa
- En osaa sanoa

9.1 Jos vastasit aikovasi jatkaa opintojen jälkeen työskentelyä laivoilla, mihin asemaan tavoittelet?

- Pääliköksi
- Yliperämieheksi
- Perämieheksi