

Eemil Hokka

Valmistuneiden merikapteeniopiskelijoi- den työllistyminen

Opinnäytetyö
Merikapteeni AMK

2021



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Eemil Hokka	Merikapteeni (AMK)	Joulukuu 2021
Opinnäytetyön nimi		
Valmistuneiden merikapteeniopiskelijoiden työllistyminen		40 sivua 19 liitesivua
Toimeksiantaja		
Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK		
Ohjaaja		
Antti Lanki		
Tiivistelmä		
<p>Tässä opinnäytetyössä tutkittiin vuosien 2010 ja 2020 välisenä aikana valmistuneiden entisten merikapteeniopiskelijoiden työllistymistä opintojen jälkeen sekä heidän työllistymiseensä vaikuttaneita tekijöitä opintojen aikana että niiden jälkeen. Työ toteutettiin kyselytutkimuksella, joka sisälsi yhteensä 13 monivalintakysymystä sekä yhden avoimen kysymyksen. Kyselyyn vastanneiden kokonaislukumäärä oli 66 vastaajaa.</p> <p>Lopputuloksena saatiin yleisesti kartoitettua tämän hetken todellista työllisyystilannetta vastaavalmistuneiden henkilöiden keskuudessa. Tutkimuksessa selvisi, että vastaajat olivat työllistyneet enimmäkseen hyvin koulutusta vastaaviin tehtäviin ja työllistyminen oli ollut useimmille kohtalaisen helppoa.</p>		
Asiasanat		
työllistyminen, opiskelijat, merenkulku		

Author (authors)	Degree	Time
Eemil Hokka	Bachelor of Maritime Management	December 2021
Thesis title	Employment of sea captain students after studies	40 pages 19 pages of appendices
Commissioned by	South-Eastern Finland University of Applied Sciences, XAMK	
Supervisor	Antti Lanki	
Abstract	<p>This thesis examined the post-graduate employment of former sea captain students who had graduated between 2010 and 2020, as well as the factors that influenced their employment during and after their studies. The work was carried out with a questionnaire that included a total of 13 multiple-choice questions as well as one open question. The total number of respondents was 66.</p> <p>The result was a general review of the current real employment situation among recent graduates. According to the survey the respondents were mostly employed in jobs corresponding their education and that finding employment had been relatively easy for most of them.</p>	
Keywords	Employment, students, maritime	

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	MERIKAPTEENIKOULUTUS (AMK)	6
2.1	Koulutuksen eteneminen	7
2.2	Kansienkilökunnan pätevyudet ja lisäpätevyudet	8
3	TYÖLLISYYSTILANNE	8
4	TUTKIMUS.....	10
4.1	Haastattelututkimus ja tutkimusmenetelmä	10
4.2	Kyselyn laatiminen ja sisältö	11
5	TULOKSET	12
5.1	Vastaajien sukupuoli	13
5.2	Vastaajien ikäjakauma	14
5.3	Opintojen kesto	15
5.4	Välivuoden vaikutus opintojen jälkeiseen työllistymiseen	16
5.5	Vastaajien valmistumisajankohdat vuosien 2010 ja 2020 välisenä aikana	17
5.6	Vastaajien työtilanteen ja työsuhteen laadun kartoitus	18
5.7	Työllistävien alusten ja yhtiöiden kansallisuus	21
5.8	Alustyyppien jakautuminen vastaajien kesken	22
5.9	Vastaajien virkanimikkeet.....	23
5.10	Vastaajien työkokemus koulutusta vastaavista tehtävistä.....	23
5.11	Vastaajien työllistymiseen käyttämä aika opintojen jälkeen	25
5.12	Vastaajien henkilökohtaiset arviot työllistymisestä	25
6	YKSITTÄISEN HENKILÖN HAASTATTELU	27
7	PÄÄTELMÄT	28
7.1	Päätelmät teemoittain.....	28
7.2	Avoimen kysymyksen vastaukset.....	38
7.3	Mahdollisia jatkotutkimuskohteita	39
	LÄHTEET	40
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö käsittelee koulunsa päättäneiden entisten merikapteeniopiskelijoiden työllistymistä koulutuksen jälkeen. Tutkimuksen kohteena olivat vuosina 2010–2020 valmistuneet entiset merikapteeniopiskelijat (AMK). Tutkimukseen vastasi yhteensä 66 henkilöä. Tämän opinnäytetyön on tarkoitus luoda todenmukaisempaa kuvaa tämän hetken työllisyystilanteesta etenkin vielä kokemattomampien merityöntekijöiden keskuudessa ja toimia jokseenkin tärkeänä tietopankkina työllisyystilanteesta opiskelijoille sekä merikapteenikoulutusta harkitseville henkilöille. Lisäksi tutkimustuloksia voidaan mahdollisesti hyödyntää jatkossa työllisyystilanteen kehityksen seurannassa.

Tutkimus sisälsi myös yhden avoimen kysymyksen, johon kyselyyn vastanneet henkilöt saivat vapaasti vastata omia näkemyksiään tämän hetken työllisyystilanteesta. Yleisesti merenkulun työllisyystilannetta pidettiin heikkona, mutta useat tahot mainitsivat, että päteville työntekijöille kyllä työtä riittää. Lisäksi maininnan arvoinen yleinen olettaus kyselyyn vastanneilta henkilöiltä oli, että tällä hetkellä merikapteeneja koulutetaan määrällisesti liikaa tämänhetkiseen kysyntään nähden.

Kysely on suoritettu ennen vuoden 2020 COVID 19 -pandemiaa, joten sen mahdolliset vaikutukset eivät ole vaikuttaneet tässä työssä esiintyvään lopullisen kyselytutkimuksen työllisyystuloksiin.

2 MERIKAPTEENIKOULUTUS (AMK)

Merikapteenikoulutuksen (AMK) opintosuunnitelma on suunniteltu kestävästi tavallisessa tapauksessa noin 4,5 vuotta. Tässä ajassa henkilö hankkii kaikki merikapteenin tutkintonimikkeeseen tarvittavat kurssit, pätevyudet sekä suorittaa ohessa ammattikorkeakouluun sisältyviä muita pakollisia kursseja kuten matematiikkaa ja kieliä. Oppilaan on mahdollista hyödyntää aikaisempaa koulutustaustaa helpottaakseen opintojaan muun muassa hyväksi lukemalla kursseja. Mikäli oppilas omaa opintojensa alussa aikaisempia merenkulun pätevyksiä tai on suorittanut jo entuudestaan ammattikorkeakoulututkinnon, voi opintojen kestoissa olla paljonkin eroja tavalliseen opintosuunnitelmaan verrattuna. (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu 2021.)

Merikapteenikoulutus (AMK) on laajuudeltaan 270 opintopistettä ja sisältää kolme eri tasoa, jotka ovat support-, operational- ja management-tasot. Tuona aikana opiskelija nousee miehistötason pätevyyksien myötä kohti päällystötason pätevyksiä (perämies, yliperämies ja kapteeni), jotka on mahdollista myöntää opiskelijalle Liikenne ja viestintävirasto Traficomilta toimesta sen jälkeen, kun opiskelija on suorittanut niihin vaadittavat kurssit sekä praktiikan. Pätevyudet Traficom myöntää vasta, kun henkilöllä on riittävästi kokemusta aluksen komentosiltatyöskentelystä sekä niihin vaadittu koulutus ja praktiikka. AMK-koulutuksen jälkeen henkilöllä on teoreettiset valmiudet koulutuksen puolesta toimia esimerkiksi kansainvälisen rahtialuksen päällikkönä. (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu 2021.)

Merikapteenitutkinnon (AMK) jälkeen henkilön tulisi omata tarvittavat perustaidot ja valmiudet aluksen operointiin sekä käsittelyyn. Tämän perustana ovat riittävä tietämys laitteistosta, lastioperoinnista, navigoinnista sekä riittävä meteorologian hallinta. Koulutuksen tärkeimpiä elementtejä ovat johtamistaidot sekä nykyaikainen käsitys turvallisuus- ja ympäristöasioista. Kokemusta laivaustyöstä henkilö saa koulutuksen aikana alusharjoittelujen sekä simulaattoreiden kautta. Koulutus sisältää alusharjoittelua kaikkiaan 360 päivää aluksen kansiosastolla ja valinnaisesti myös 60 päivää koneharjoittelua konevahtimiehen pätevyyttä varten. Harjoittelu on mahdollista suorittaa aluksilla, jotka täyttävät praktiikkaan vaadittavat kriteerit. Nämä alukset ovat pääosin kansainvälisen

liikenteen rahtialuksia, erikoisaluksia tai muita kaupp-aluksia. Tämä tarkoittaa sitä, että opiskelijan valmistuessa on hänelle ehtinyt kertyä suhteellisen paljon tärkeää kokemusta merityöstä sekä laivaympäristöstä ja hän omaa jo valmistuessaan mahdollisesti valmiita hyviä suhteita työnantajiin sekä valmiuksia työskennellä heidän aluksillaan. (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu 2021.)

2.1 Koulutuksen eteneminen

Ensimmäisenä vuonna opiskelija suorittaa support- tason koulutuksen, joka kattaa vahtimiehen pätevyyteen tarvittavan koulutuksen. Lisäksi opiskelija aloittaa laivapraktiikan keräämisen, johon edesauttavat mahdolliset koululaiva-harjoittelut sekä simulaattorit, joissa opetellaan perusteita laivatyöhön. Opiskelijan päätavoitteena on tuona aikana oppia turvalliset työtavat, laivatyökulttuurin opettelu sekä oppia perusteet merimiehen työrutiineihin ja tehtäviin, kuten esimerkiksi aluksen kiinnitykseen ja ruorinpitoon liittyvät asiat. (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu 2021.)

Vahtimiehen pätevyys myönnetään, kun henkilö on suorittanut 60 päivää hyväksytyä alusharjoittelua sekä vahtimiehen pätevyyteen vaaditun koulutuksen ja omaa hyväksytyyn laivaväen lääkärintodistuksen. Opiskelija voi myös hankkia yhdistetyn kone- ja kansimiehen pätevyyden, niin sanotun yleistoimipätevyyden, arkikielessä YT-vahtimiehen pätevyyden, joka oikeuttaa toimimaan nimensä mukaisesti vahtimiehenä aluksen kansi- sekä koneosastoilla. Tuo pätevyys vaaditaankin useassa kaupp-aluksessa, joten sen hankkiminen opiskelijalle on työllistymisen kannalta erittäin suotavaa. Yleistoimipätevyyden eli niin sanotun YT-vahtimiehen kirjoihin vaaditaan 60 päivää hyväksytyä harjoittelua aluksen kansiosastolla ja lisäksi 60 päivää hyväksytyä harjoittelua aluksen koneosastolla. (Traficom 2021.) Suoritettuaan vahtimiehen pätevyyden opiskelijalla on mahdollista hakea ensimmäistä työpaikkaa mereltä vahtimiehen toimesta. Jokaisella aluksella työskentelevältä vaaditaan toimeen vaadittavat voimassa olevat pätevydet, lisäpätevydet sekä lääkärintodistus. Henkilöllä tulee olla myös voimassa oleva merimiespassi, mikäli alus operoi ulkomaanliikenteessä.

Tämän jälkeen opiskelija alkaa suorittamaan operational-tason koulutusta, jonka tarkoituksena on opettaa opiskelijalle alemman päällystötason tehtäviä eli vahtiperämiehen työhön liittyviä asioita, kuten navigointia, reittisuunnittelua ja aluksen ohjausta. Lisäksi opiskelija suorittaa AMK-koulutukseen liittyviä asioita, kuten esimerkiksi virkamiesruotsin, matemaattisia aineita, viestintää sekä luonnontieteitä, kuten fysiikkaa. (Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu 2021.)

Suoritettuaan operational-tason koulutuksen opiskelija siirtyy management-tasolle. Tämä koulutus koostuu johtamiseen, hallintoon sekä lukuisiin turvallisuus- ja vastuutehtäviin valmistavista kursseista. Koko koulutuksen ajan opiskelijalle opetetaan kuitenkin tärkeimpänä taitona ja päämääränä, että henkilö kykenee tulevaisuudessa turvallisesti ja omatoimisesti operoimaan alusta hyvän merimiestavan mukaisesti ja mahdollisuuksien mukaan myös tarvittaessa johtamaan sitä.

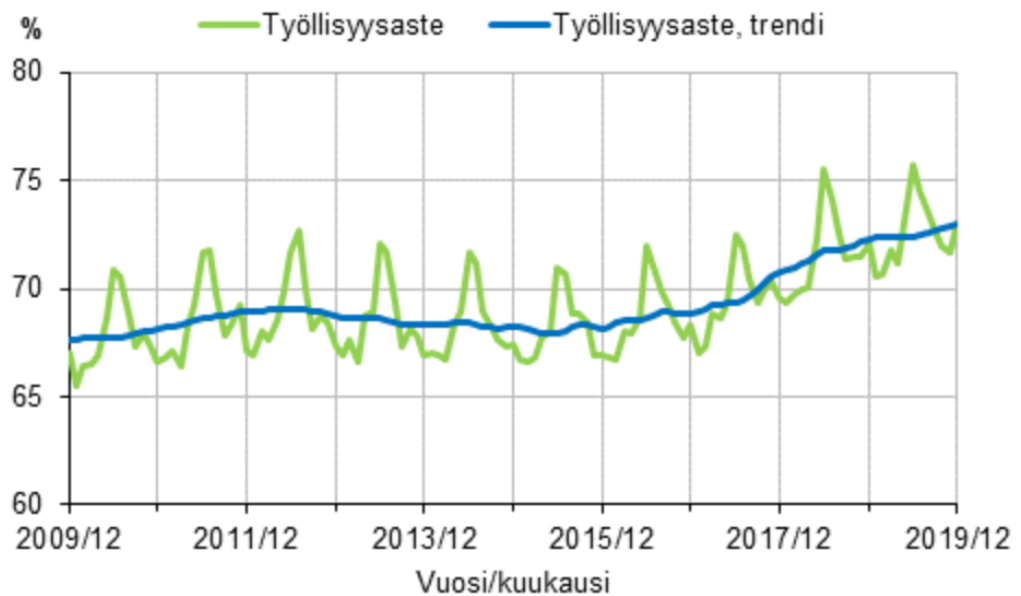
2.2 Kansihenkilökunnan pätevydet ja lisäpätevydet

Koulutuksen aikana opiskelija hankkii vähintään vahtimiehen pätevyden miehistön pätevyyskirjoista. Muut miehistön pätevyyskirjat vaativat lisäkoulutuksia, jotka eivät ole osa Merikapteenikoulutusohjelmaa (AMK). Vahtimiehen pätevyden jälkeen koulutusohjelma tähtää vahtiperämiehen (STCW II/1) pätevyteen vaadittavien kurssien suorittamiseen ja kouluttamaan opiskelijaa kohti ylempiä päällystön tehtäviä. Näiden lisäksi opiskelijalle tulee erinäisiä lisäpätevyksiä, jotka koostuvat pääosin turva-asioiden lisäkoulutuksista ja kursseista. Näistä vaaditaan erikseen merkinnät yhdistetyssä lisäpätevyystodistuksessa. Lisäksi opiskelija voi suorittaa kaasu-, kemikaali- ja säiliöalusten peruskoulutuksen, jotka oikeuttavat toimimaan työtehtävissä kyseisen tyyppisillä aluksilla. Suoritettuaan kaikki koulutusohjelmaan laaditut kurssit hyväksytysti omaa henkilö merikapteenikoulutuksen (AMK) ja on valmis keräämään aluspraktiikkaa aina kohti merikapteenin pätevyyskirjaa.

3 TYÖLLISYYSTILANNE

Suomessa työllisyystilanne on yleisesti ollut kehittymässä parempaan suuntaan 2010-luvun aikana, vuonna 2019 Suomen työllisyysasteen trendiluku oli jo noin 73 prosenttia (Tilastokeskus 2019). Kausivaihtelua on paljon, joten

työllisyyslukemat vaihtelevat kuukausittain paljon. Tästä johtuen kokonaiskehitystä seurattaessa työllisyysasteen trendiluku onkin sopivampi vertailukohde, kun puhutaan työllisyystilanteiden kehityksestä. Merellä kausivaihtelua on myös paljon ja kesäisin alukset kokonaisuudessaan työllistävät enemmän kuin talvisin.



Kuva 1. Suomen työllisyysaste 2010-luvulla (Tilastokeskus 2019)

Merenkulun työllisyystilanteen on tilastoitu olevan 2000-luvusta alkaen laskusuhdanteessa merihenkilöstön työvuosia sekä merihenkilöstön lukumäärää tarkastellessa. Yleisesti tilastot vaikuttavat siltä, että merimieselinkeino ei elätä aivan yhtä hyvin kuin esimerkiksi vielä 2000-luvun alussa. Merenkulun työllisyystilanne on jokseenkin muuttunut heikommaksi 2000-luvun jälkeen, kun varustamot ovat lisänneet ulkomaisen työvoiman käyttöä aluksissaan sekamiehituksen yleistyessä entisestään. Suomalaisen määrä aluksilla on laskenut 8380 henkilöstä 5771 henkilöön, kun taas ulkomaalaisen työvoiman käyttö on lisääntynyt 166 henkilöstä 987 henkilöön. Mainittavan arvoiseksi jää myös seilaavien naisten osuus, joka on ollut peräti 25 prosentin laskusuhdanteessa.

Alusten kansipuolen työllisyyttä tarkemmin tarkastellessa suomalaisilla aluksilla tehtiin vuoden 2019 tilastojen mukaan 2380 henkilötyövuotta, tähän on huomioitu kotimaan- ja ulkomaanliikenteen alukset sekä kaikki kansipuolen vakanssit miehistön ja päällystön tehtävissä. Näistä 1210 henkilötyövuotta suoritettiin kansipäällystön tehtävissä. Koska tämä raportti käsittelee pääosin

vuosien 2010 ja 2020 välillä valmistuneiden entisten merikapteeniopiskelijoiden työllistymistä, on myös lopullisessa kyselytutkimuksessa esiintyneiden henkilöiden ikärakenne ollut pääosin 20–40-vuotiaat 78 %:n edustuksella. Täten on mainittavan arvoista, että kokonaisuudessa 20–39-vuotiaiden määrä kansipäällystön henkilötyövuosista oli 514, joka kattaa kaikkiaan noin 42,5 % kokonaiskansipäällystön tekemästä henkilötyövuosimäärästä. (Traficom 2020.)

Taulukko 1. Kansipuolen henkilötyövuosien ikärakenne (Traficom 2020)

Ammattiryhmä ¹⁾ Yrkesgrupp	alle 20 vuotiaat / under 20 år			20–39 vuotiaat / 20–39 år			40–49 vuotiaat / 40–49 år			50–64 vuotiaat / 50–64 år			65 vuotiaat ja yli / 65 år och däröver			Yhteensä / Totalt		
	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik	Kotimaan liikenne / Inrikes trafik	Yhteensä / Totalt
	Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken		
Kansiosasto / Däcksavdelningen																		
päällystö / befäl	0	0	0	454	60	514	294	56	350	237	100	337	4	5	10	989	221	1211
miehistö / manskap	23	10	34	520	101	621	231	28	259	196	50	247	4	5	9	975	194	1169
Yhteensä / Totalt	23	10	34	973	161	1135	525	83	608	434	150	584	9	10	19	1964	416	2380

Taulukko 2. Merimiesammateissa tehtyjen henkilötyövuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken ammattiryhmittäin (Traficom 2020)

Ammattiryhmä ¹⁾ Yrkesgrupp	Ulkomaan liikenne / Utrikes trafik			Kotimaan liikenne / Inrikes trafik			Kaikkiaan / Totalt		
	Suomalaiset / Finska	Ulkomaalaiset / Utländska	Yhteensä / Totalt	Suomalaiset / Finska	Ulkomaalaiset / Utländska	Yhteensä / Totalt	Suomalaiset / Finska	Ulkomaalaiset / Utländska	Yhteensä / Totalt
	Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken			Henkilötyövuotta / Årsverken		
Kansiosasto / Däcksavdelningen									
päällystö / befäl	825	165	989	212	9	221	1037	174	1211
miehistö / manskap	716	259	975	182	12	194	898	271	1169
Yhteensä / Totalt	1541	423	1964	394	21	416	1935	445	2380

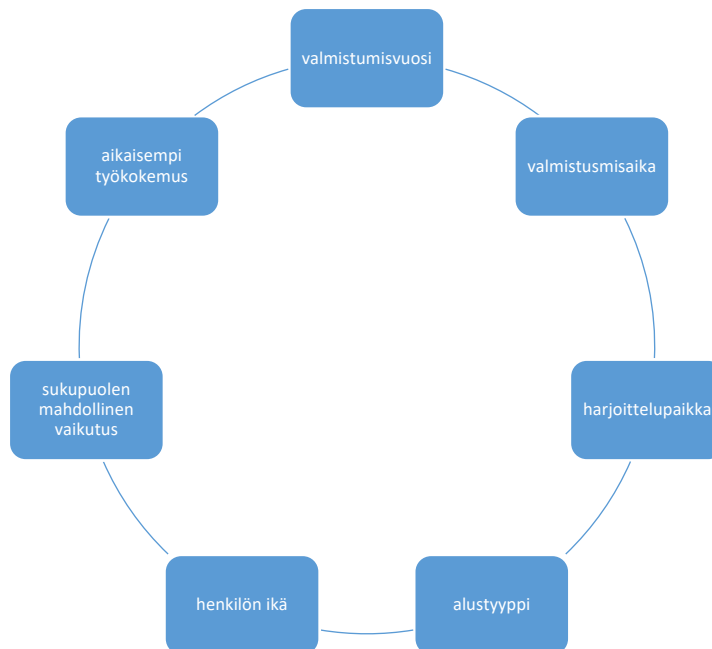
4 TUTKIMUS

4.1 Haastattelututkimus ja tutkimusmenetelmä

Haastattelun kohderyhmänä toimi yhteensä 66 valmistunutta opiskelijaa. Kaikki opiskelijat olivat valmistuneet vuosien 2010 ja 2020 välillä. Haastattelun vastaaminen suoritettiin nimettömänä internetissä sähköpostiin lähetetyn linkin kautta. Kysymyksiä esitettiin kaikkiaan 14 kappaletta, joista yksi oli avoin kysymys. Kysymysten tarkoituksena oli päämääräisesti selvittää sekä tämänhetkistä työtilannetta että myös kouluaikana tehtyjen valintojen, sukupuolen

sekä iän vaikutusta henkilön työllistymiseen opintojen jälkeen. Lisäksi selvitettiin, minkä tyyppisille ja minkä maalaisille aluksille tai organisaatioihin henkilöt mahdollisesti työllistyivät.

Avoimen kysymyksen kautta saatiin mahdollista tarkempaa lisätietoa kerättyä yllättävän runsain määrin ja nämä vastaukset ovat kerättynä lopulliseen tutkimukseen sellaisenaan. Niitä on kuitenkin tarvittaessa muokattu tai sensuroitu niin, että vastaajan tai vastauksessa viitattujen alusten, yksittäisten henkilöiden tai yritysten yksityisyys ja nimettömyys eivät ole uhattuina, kuitenkaan vastauksen tarkoitusperää muuttamatta.



Kuva 2. Oletetut työllistymiseen vaikuttavat tekijät

4.2 Kyselyn laatiminen ja sisältö

Kysely laadittiin internetiin Webropol- alustalle ja vastaaminen tapahtui sähköpostilinkin kautta. Tavoitteena oli saada kevään 2019 aikana noin 50 henkilöä tai enemmän vastaamaan kyselyyn. Kyselyä pidettiin kuitenkin avonaisena tämän jälkeen vielä noin vuoden ajan ja kysely suljettiin loppuvuodesta 2020. Kyselyn päätyttyä vastaajien kokonaismääräksi saatiin 66 henkilöä.

Vastaajille esitettiin kysymyksiä, jotka koskivat henkilön sukupuolta, ikää, opintojen kestoa, välivuotia, valmistumisajankohtaa, tähänhetkistä työtilan-

netta, työsuhteenlaatua, työkokemusta, henkilön vakanssia tai ammattinimikettä, alustyyppiä, työllistymiseen kulunutta aikaa ja arviota, kuinka helposti henkilö koki työllistyneensä opintojen päätyttyä. Lisäksi henkilöille esitettiin yksi avoin kysymys, jossa vastaaja sai halutessaan omin sanoin kertoa työllistymisestä sekä millaiseksi hän kokee tämänhetkisen työtilanteen alalla.

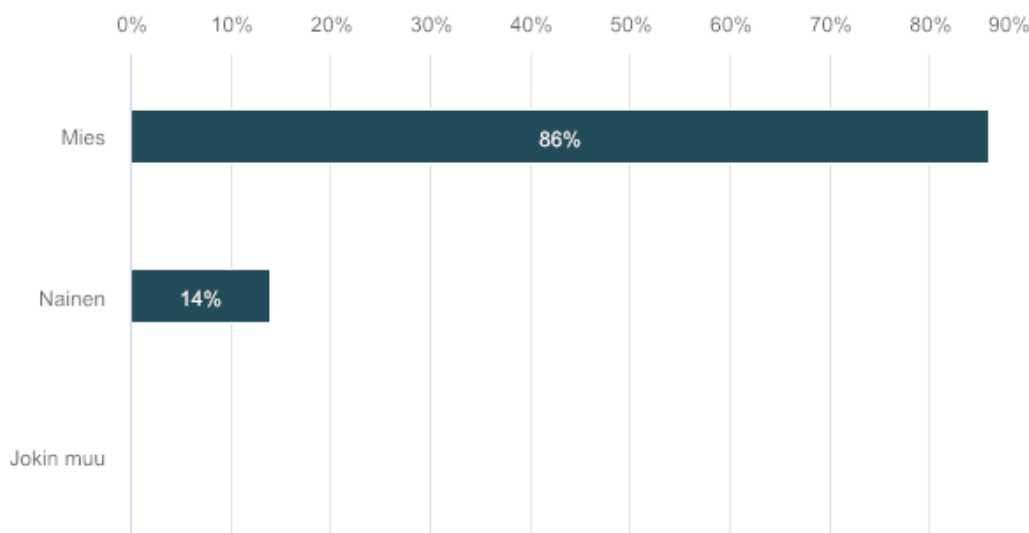
5 TULOKSET

Tuloksia tutkittiin rajaamalla tietyn vastausvaihtoehdon vastanneita henkilöitä muodostamalla niistä rakennettuja vastaajaryhmiä ja vertaamalla näitä ryhmiä keskenään. Tällä saatiin selkeästi ryhmiteltyä vastanneita esimerkiksi sukupuolen, iän tai vaikkapa valmistumisajankohdan mukaan. Lopulliset raakatulokset on ilmoitettu tässä raportissa pylväs- ja ympyrädiagrammien muodossa mutta lopulliset analyysit sekä vertailut suodatettujen vastausryhmien kesken on laadittu kuitenkin tekstimuotoon. Näiden vastausten pohjalta luotiin käsitteitä ja tutkittiin niiden paikkaansa pitävyyttä. Tutkimustulosten kautta päätavoitteena pidettiin, että saataisiin rakennettua todellista käsitystä opiskelijoiden työllistymisen kehityksestä sekä siihen yleisesti vaikuttavista tekijöistä. Lisäksi haluttiin kartoittaa jonkin verran alustyyppisiä sekä yhtiöitä ja lippuvaltioita ja niihin liittyviä mahdollisia tämän hetken trenditekijöitä, kuten esimerkiksi viädäänkö tällä hetkellä uutta työvoimaa ulkomaille ja kuinka runsaissa määrin.

5.1 Vastaajien sukupuoli

Ensimmäinen kysymys koski vastaajan sukupuolta. Tämä kysymys oli vastaajalle vapaaehtoinen mutta tästä huolimatta kuitenkin lähes kaikki vastaajat olivat tähän vastanneet. Vastaajista naisten määrä oli yhteensä 9, joka vastaa noin 14 prosentin edustusta kokonaismäärästä. Miehiä vastaajista oli noin 56 ja heidän osuutensa vastaajien kokonaismäärästä oli 86 prosenttia. Merenkulkuala onkin yleisesti ollut miesvoittoinen ala (Traficom 2020).

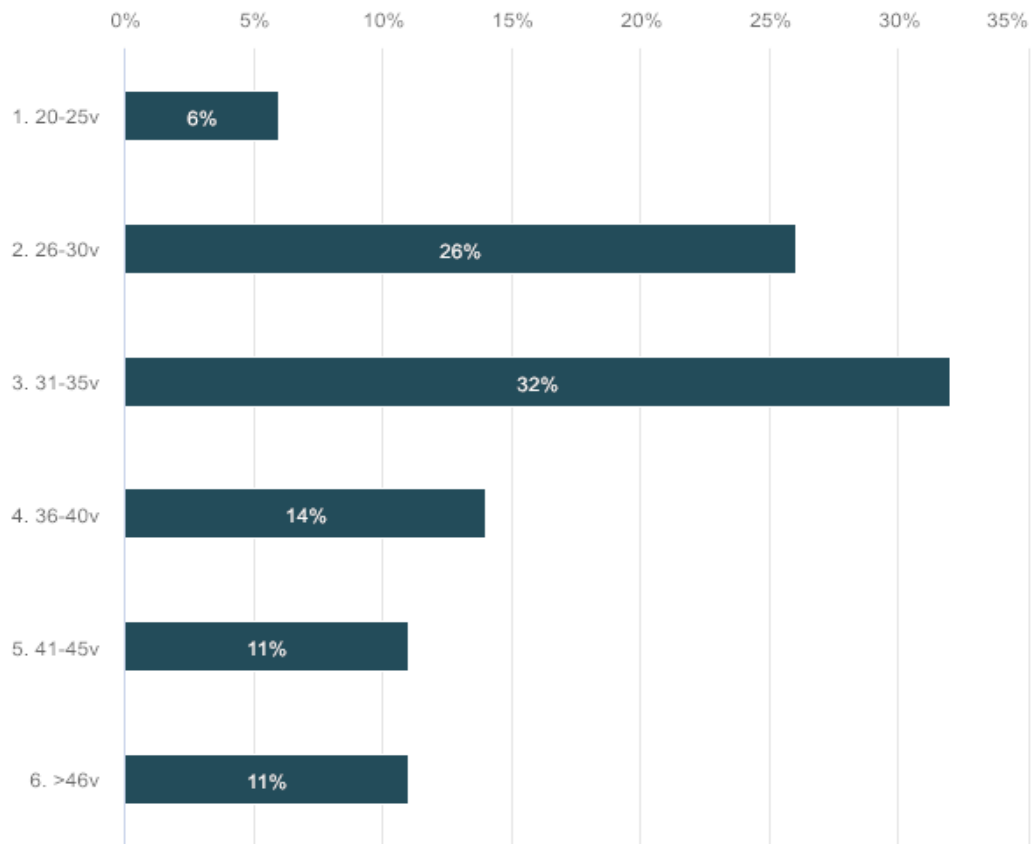
Taulukko 3. Vastaajien sukupuolijakauma



	n	Prosentti
Mies	56	86,2 %
Nainen	9	13,8 %
Jokin muu	0	0 %

5.2 Vastaajien ikäjakauma

Taulukko 4. Vastaajien ikärakenne

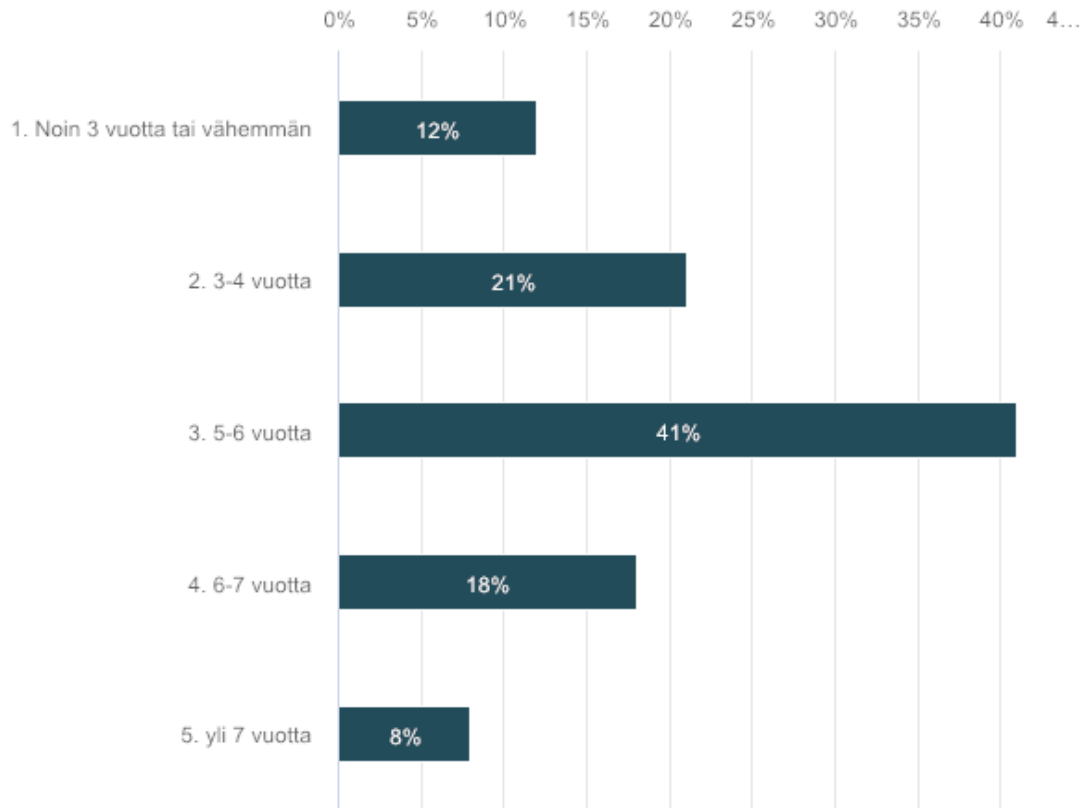


	n	Prosentti
1.20–25 v	4	6,1 %
2. 26–30 v	17	26,2 %
3. 31–35 v	21	32,3 %
4. 36–40 v	9	13,8 %
5. 41–45 v	7	10,8 %
6. >46 v	7	10,8 %

Suurimmat vastaajien ikäryhmät olivat 26–30- sekä 31–35-vuotiaat. 38 henkilöä, eli kaikkiaan 58 prosenttia kaikista vastaajista kuului jompaankumpaan ikäryhmään. Muutoin vastanneiden ikäryhmät jakautuivat tasan 36-vuotiaista ylöspäin. Alle 25- vuotiaita vastaajia oli vain noin kuusi prosenttia neljän henkilön vastaajamäärällä. Tulos oli odotettu, sillä tutkimus koski vastavalmistuneita henkilöitä ja yleisesti kolmannen asteen opinnot sijoittuvatkin 20–30 ikävuo- den kohdalle.

5.3 Opintojen kesto

Taulukko 5. Vastaajien opintoihin käyttämä aika

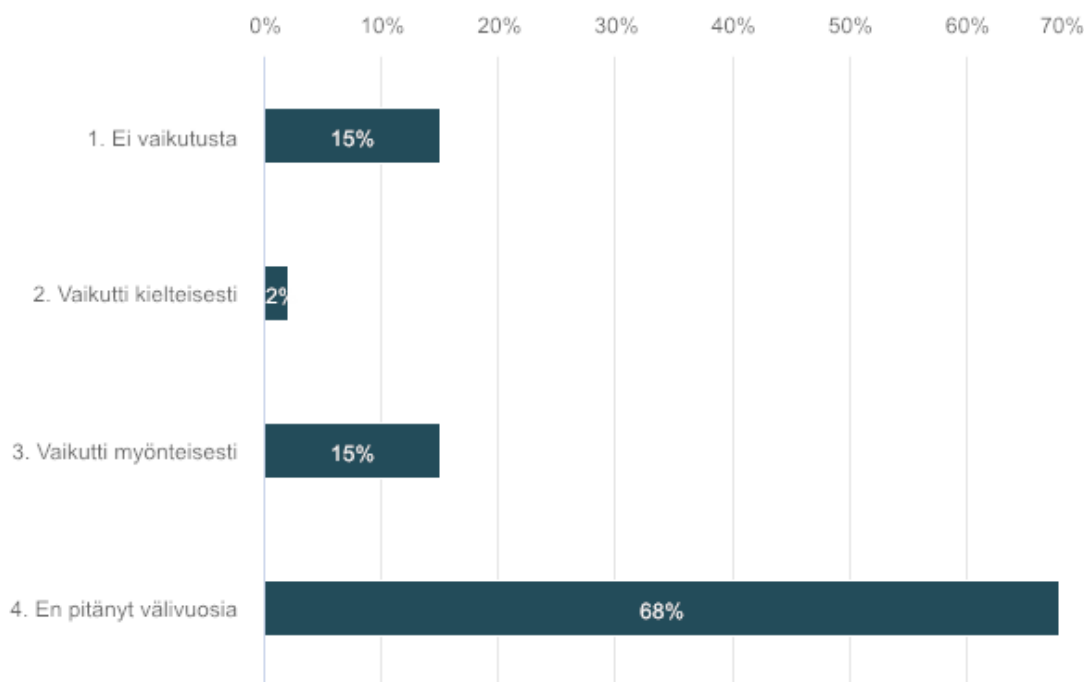


	n	Prosentti
1. Noin 3 vuotta tai vähemmän	8	12,1 %
2. 3–4 vuotta	14	21,2 %
3. 5–6 vuotta	27	40,9 %
4. 6–7 vuotta	12	18,2 %
5. yli 7 vuotta	5	7,6 %

Suurin osa vastaajista oli suorittanut opinnot viiden tai kuuden vuoden aikana, eli määräajassa tai vähän sen jälkeen. Opinnot viivästyivät määräajasta 17 henkilöllä, eli noin 26 prosentilla vastaajista, joista kahdeksalla prosentilla ne viivästyivät usealla vuodella opintojen kestäessä yli seitsemän vuotta.

5.4 Välivuoden vaikutus opintojen jälkeiseen työllistymiseen

Taulukko 6. välivuoden vaikutus vastaajiin

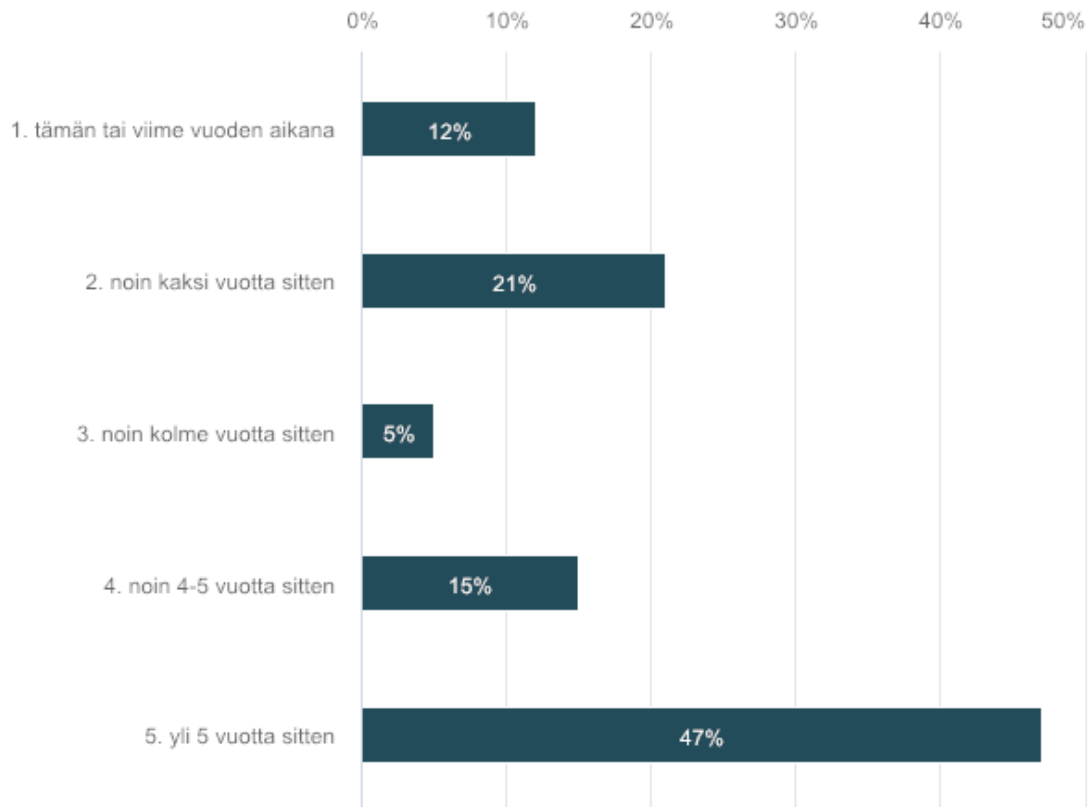


	n	Prosentti
1. Ei vaikutusta	10	15,4 %
2. Vaikutti kielteisesti	1	1,5 %
3. Vaikutti myönteisesti	10	15,4 %
4. En pitänyt välivuosia	44	67,7 %

Välivuosien pitäminen on ollut laskeva trendi opiskelijoiden keskuudessa. 68 prosenttia vastanneista ei pitänyt välivuosia lainkaan. 32 prosenttia eli 21 vastaajaa piti välivuoden ja näistä suurin osa olikin valmistunut yli 5 vuotta sitten. Välivuotta on kuitenkin pidetty yleisesti hyvänä tai neutraalina asiana myöhemmän työllistymisen kannalta. Vain yksi vastannut henkilö koki, että välivuodesta oli haittaa hänen työllistymiselleen.

5.5 Vastaajien valmistumisajankohdat vuosien 2010 ja 2020 välisenä aikana

Taulukko 7. Vastaajien valmistumisajankohdat



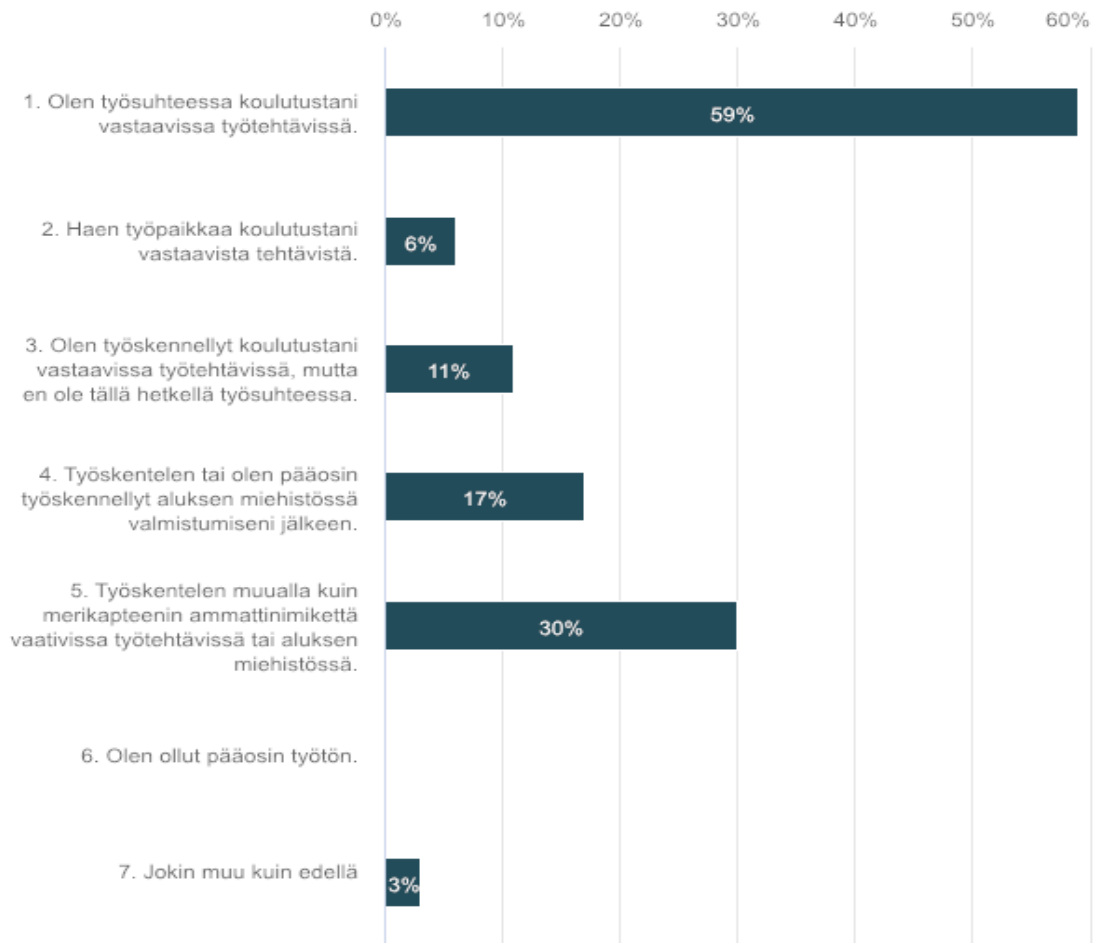
	n	Prosentti
1. tämän tai viime vuoden aikana	8	12,1 %
2. noin kaksi vuotta sitten	14	21,2 %
3. noin kolme vuotta sitten	3	4,5 %
4. noin 4–5 vuotta sitten	10	15,2 %
5. yli 5 vuotta sitten	31	47 %

Suurin vastausjoukko tässä kysymyksessä löytyy yli viisi vuotta sitten valmistuneista, 31 vastaajan eli 47 prosentin edustuksella kaikista vastanneista. Toiseksi yleisin ryhmä oli 4–5 vuotta sitten valmistuneet 10 henkilön vastaajamäärällä ja 15,2 prosentin osuudella kokonaismäärästä.

5.6 Vastaajien työtilanteen ja työsuhteen laadun kartoitus

Henkilöiden tämänhetkistä työtilannetta kartoitettiin antamalla erilaisia vastausvaihtoehtoja, jotka kuvaisivat heidän tämänhetkistä työtilannettaan ja työsuhteen laatua parhaiten. Henkilöiden oli mahdollista valita tässä kysymyksessä myös useampia kohtia.

Taulukko 8. Vastaajien työtilanteen kartoitus

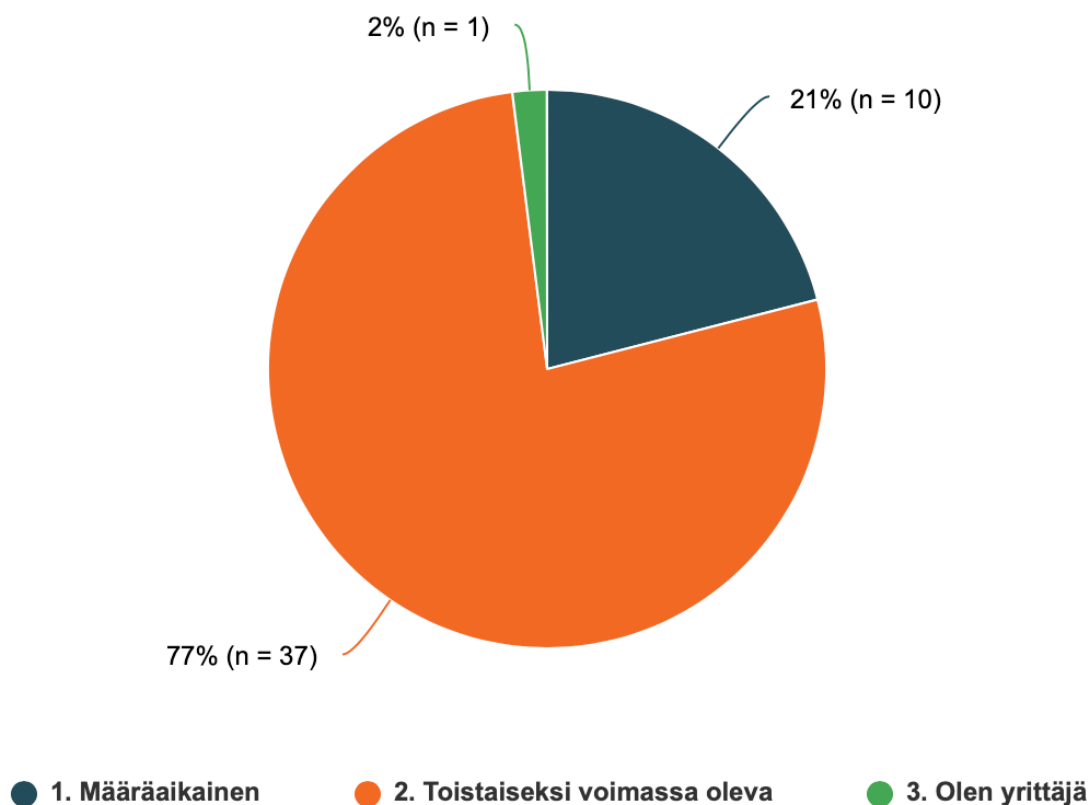


	n	Pro- sentti
1.Olen työsuhteessa koulutustani vastaavissa työtehtävissä.	39	59,1 %
2.Haen työpaikkaa koulutustani vastaavista tehtävistä.	4	6,1 %
3.Olen työskennellyt koulutustani vastaavissa työtehtävissä, mutta en ole tällä hetkellä työsuhteessa.	7	10,6 %
4. Työskentelen tai olen pääosin työskennellyt aluksen miehistössä valmistumiseni jälkeen.	11	16,7 %
5. Työskentelen muualla kuin merikapteenin ammattinimikettä vaativissa työtehtävissä tai aluksen miehistössä.	20	30,3 %
6.Olen ollut pääosin työtön.	0	0 %
7.Jokin muu kuin edellä mainituista.	2	3 %

Lisäksi henkilöiden työsuhteen laatua haluttiin kartoittaa tarkemmin. Vastaa- jien oli mahdollista valita vaihtoehdoista, olivatko he määräaikaisessa vai tois- taiseksi voimassa olevassa työsuhteessa, työttömiä, yrittäjiä vai jokin muu. Mi- käli he työskentelivät muualla kuin merenkulun parissa tai olivat työttömiä, hei- dät luokiteltiin omaan kategoriaan. Näin saatiin kartoitettua tarkemmin tämän- hetkistä työsuhdetilannetta vastaajien kesken.

Vastausten perusteella noin 59 prosenttia vastaajista on päätenyt merenkulku- alalle töihin ammattinimikettä vastaavaan työsuhteeseen esimerkiksi aluksen päällystöön tai maapuolen tehtäviin. Noin kuusi prosenttia vastaajista, eli kaik- kiaan neljä vastaajaa ilmoitti hakevansa työpaikkaa.

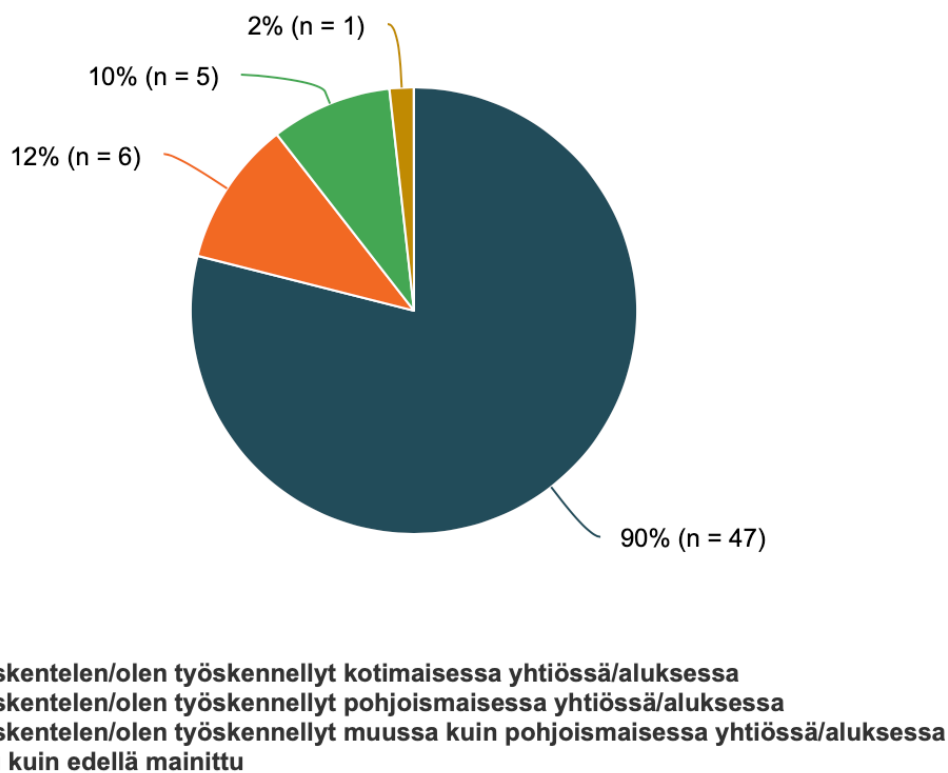
Taulukko 9. Valmistuneiden henkilöiden työsuhteiden laadun jakautuminen merenkulualalla työskentelevien vastaajien kesken



Vastanneiden kesken merenkulualalla työskentelevistä henkilöistä määräaikaisia työsuhteita oli 21 prosentilla eli 10 henkilöllä ja toistaiseksi voimassa olevia työsuhteita 77 prosentilla eli 37 henkilöllä. Yrittäjyyttä oli varsin vähän, vain yksi vastannut henkilö kertoi olevansa yrittäjänä merenkulun alalla.

5.7 Työllistävien alusten ja yhtiöiden kansallisuus

Taulukko 10. Alusten ja yhtiöiden kansallisuudet

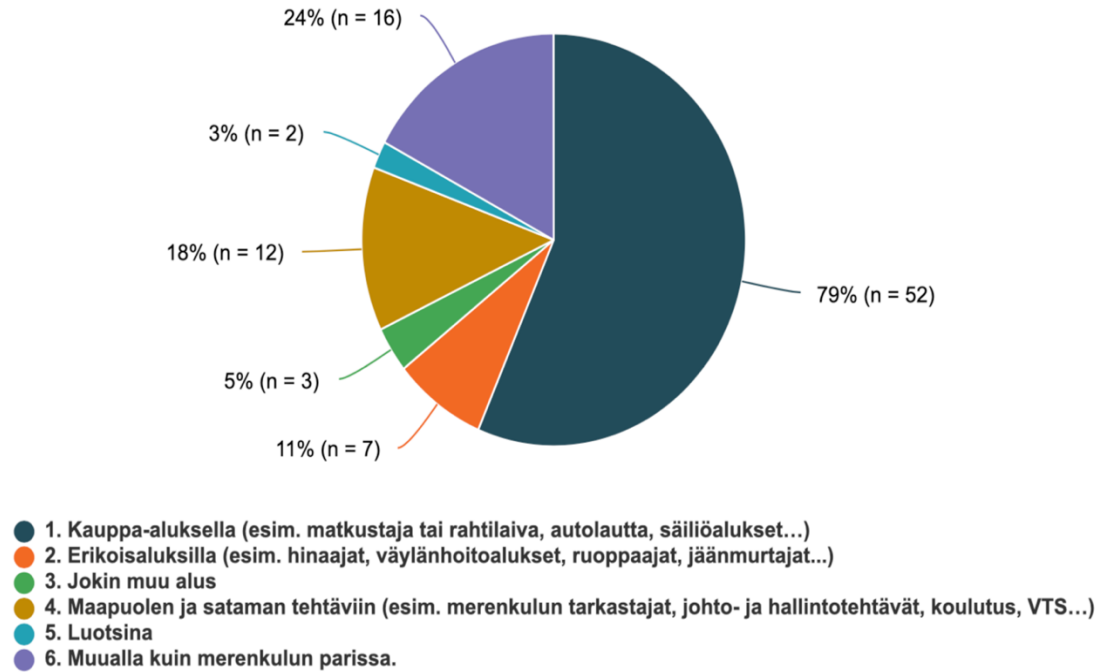


Tilastojen mukaan suurin osa valmistuneista opiskelijoista hakeutuu edelleen runsain määrin kotimaiseen yhtiöön töihin. Jopa 90 prosenttia vastaajista eli yhteensä 47 henkilöä kertoi työskentelevänsä tai olleensa työsuhteessa kotimaisessa yhtiössä tai aluksessa.

Ulkomaisissa yhtiöissä työskentelevien henkilöiden jakautuminen pohjoismaisten ja pohjoismaiden ulkopuolisten yhtiöiden kesken on edelleen varsin tasaista. Ulkomailta työskennelleiden ja työskentelevien osuus kokonaistilastoissa oli yhteensä 24 prosenttia vastaajista, yhteensä 12 vastanneella henkilöllä.

5.8 Alustyyppien jakautuminen vastaajien kesken

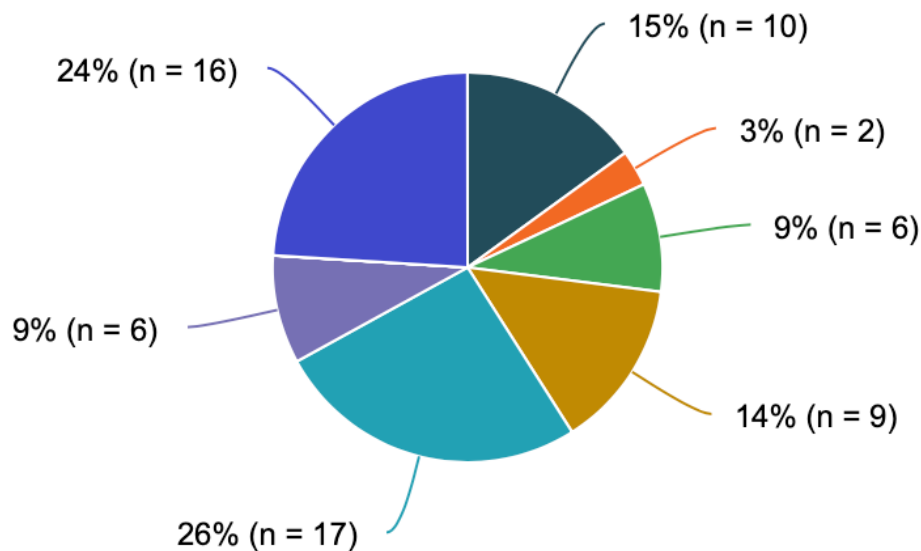
Taulukko 11. Vastaajien alustyyppit



Henkilöiden jakautumisesta alustyypeihin voidaan odotusten mukaisesti nähdä tavallisen kauppalaivaston suuri osuus kansipäällystön työllistäjänä. Kauppalaivoilla työskentelevien henkilöiden osuus oli kaikista vastanneista 79 prosenttia, 52 henkilön vastausmäärällä. Toinen suuri osuus löytyi muualta kuin merenkulun parista 24 prosentin osuudella vastauksista.

5.9 Vastaajien virkanimikkeet

Taulukko 12. Vastaajien virkanimikkeet aluksilla



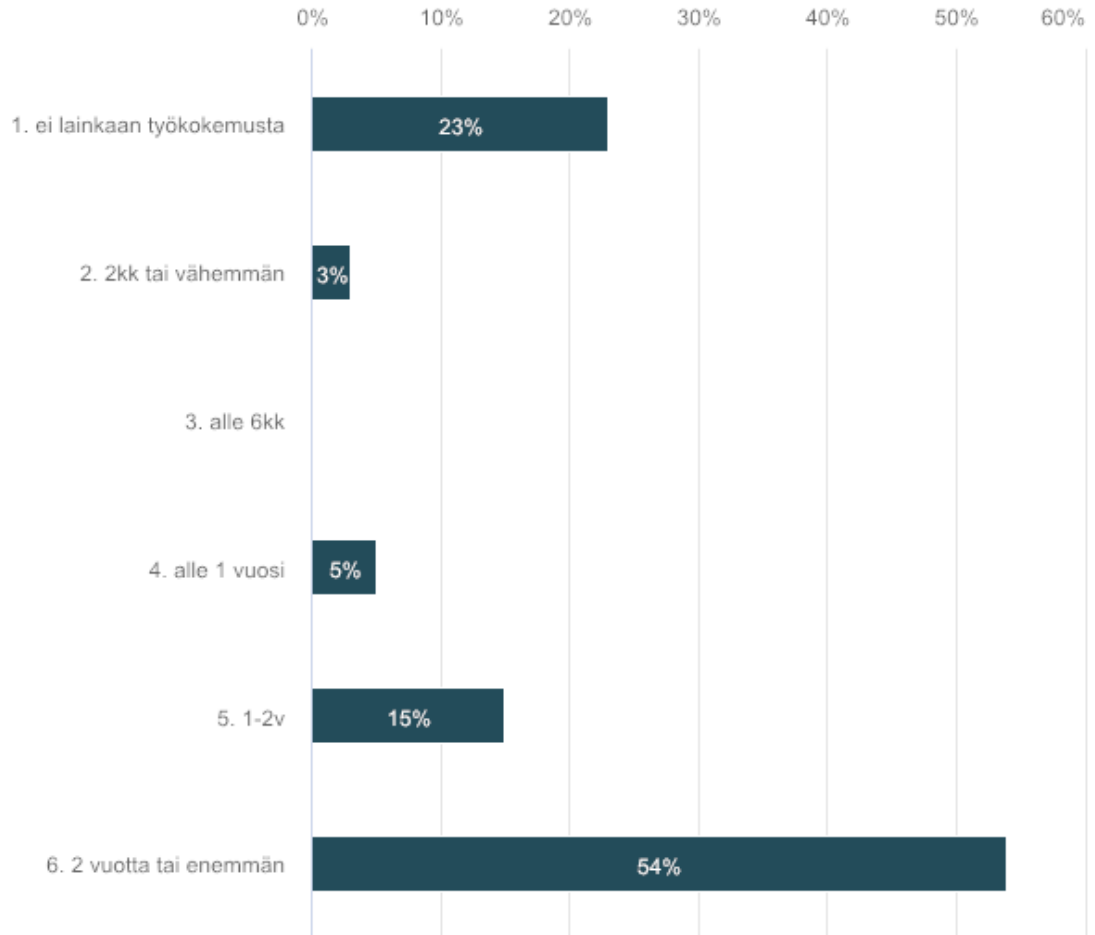
- 1. Työskentelen maaorganisaatiossa
- 2. Luotsi
- 3. Päälikkö
- 4. Yliperämies
- 5. Perämies
- 6. Kansimiehistö (Esim. Korjausmies, matruusi, vahtimies, poosu...)
- 7. Konemiehistö tai -päällistö
- 8. Talousmiehistö tai muu aluksen henkilökunta (esim. Vartija)
- 9. Muu kuin edellämainittu

Henkilöiden virkanimiä selvitettyä kävi ilmi, että 49 prosenttia eli 33 kaikista vastanneista henkilöistä työskenteli kansipäällystön työtehtävissä. Tässä odotuksien mukaisesti suurin osa tähän ryhmään kuuluvista vastaajista, noin 26 prosentin edustuksella kokonaisvastausmäärästä ilmoitti työskentelevänsä perämiehenä. Kansimiehistön osuus vastaajista oli 9 prosenttia, yhteensä 6 henkilöä. Naisten keskuudessa suurimmat vastausmäärät löytyivät maaorganisaatioista ja kansimiehistön puolelta.

5.10 Vastaajien työkokemus koulutusta vastaavista tehtävistä

Vastaajien työkokemusta kartoitettiin kysymällä heidän työkokemustaan tehtävistä, jotka vaativat merikapteenikoulutuksen (AMK) tai kansipäällystön pätevyyden. Tällaisia tehtäviä ovat muun muassa kansipäällystön tehtävät esimerkiksi aluksen perämiehenä.

Taulukko 13. Vastaajien työkokemus

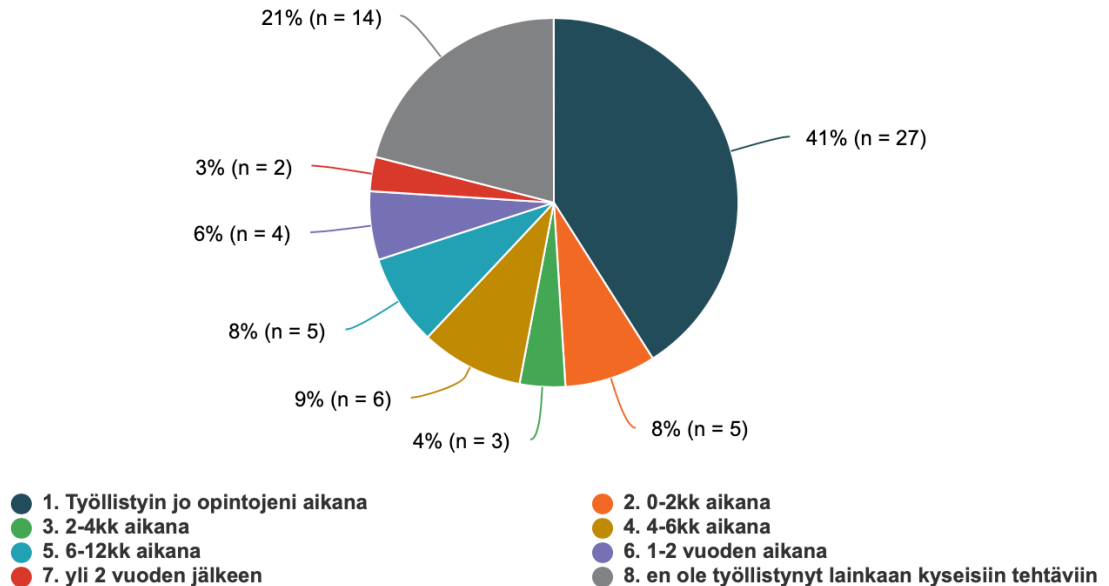


	n	Prosentti
1.ei lainkaan työkokemusta	15	22,7 %
2. 2 kk tai vähemmän	2	3 %
3. alle 6 kk	0	0 %
4. alle 1 vuosi	3	4,6 %
5. 1–2 v	10	15,2 %
6. 2 vuotta tai enemmän	36	54,5 %

Vastaajien työkokemuskartoituksessa selvisi, että suurin ryhmä työkokemuksen perusteella oli 2 vuotta tai enemmän. Tämä johtunee siitä, että suurin vastaajaryhmä löytyi myös niistä henkilöistä, jotka olivat valmistuneet yli viisi vuotta sitten. Henkilöitä, joilla työkokemusta ei ollut kertynyt näistä tehtävistä lainkaan, oli vastaajien keskuudessa noin 23 prosenttia eli 15 henkilöä.

5.11 Vastaajien työllistymiseen käyttämä aika opintojen jälkeen

Taulukko 14. Vastaajien työllistymisajat

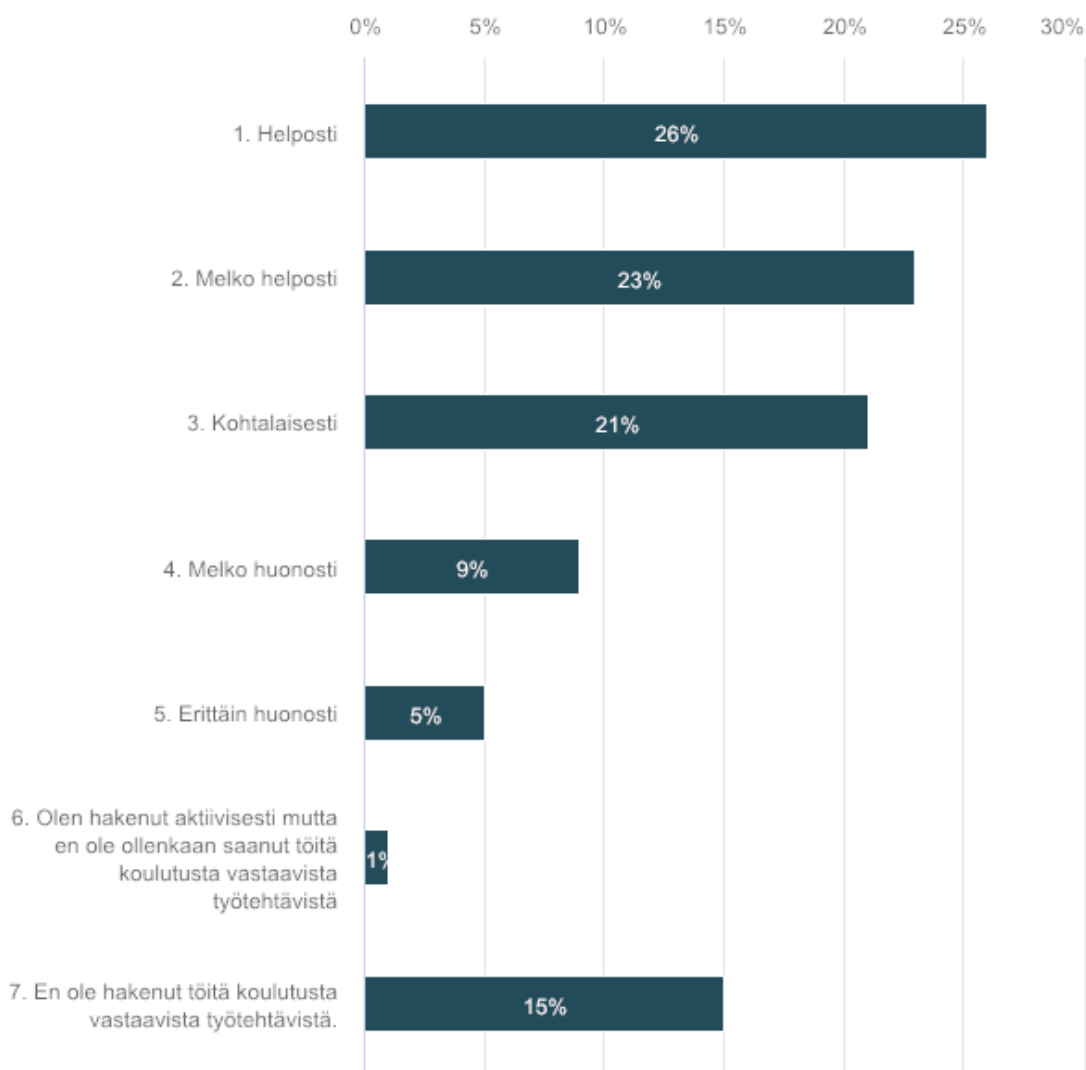


Työllistymisaika diagrammia tutkittaessa voidaan todeta, että suurin osa henkilöistä työllistyy jo opintojensa aikana, kokonaisvastaajamäärästä noin 41 prosenttia kaikkiaan. Tämän jälkeen toiseksi suurin ryhmä ovat henkilöt, jotka siirtyivät kokonaan muille aloille työskentelemään. Muutoin tulokset jakautuvat suhteellisen tasaisesti parista kuukaudesta jopa yli kahteen vuoteen.

5.12 Vastaajien henkilökohtaiset arviot työllistymisestä

Kyselyyn vastanneita henkilöitä pyydettiin kyselyssä itse arvioimaan työllistymistä ja työnhaun vaikeutta. Kysymyksessä henkilön pyydettiin kuvailemaan työllistymisen vaikeutta koulutusta vastaaviin tehtäviin viidestä eri vaihtoehdosta. Vaihtoehdot olivat: erittäin huonosti, melko huonosti, kohtalaisesti, melko helposti ja helposti. Lisäksi vastausvaihtoehdoissa oli vaihtoehtoina ”olen hakenut aktiivisesti töitä mutta en ole ollenkaan saanut töitä koulutusta vastaavista tehtävistä” ja ”en ole hakenut töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä”. Näillä pyrittiin kartoittamaan henkilöitä, joilla työnhakeminen on ollut todella vaikeaa tai sitä ei ole suoritettu ollenkaan koulutuksen jälkeen.

Taulukko 15. Henkilöiden omat arviot työllistymisestä



	n	Pro- sentti
1.Helposti	17	25,8 %
2.Melko helposti	15	22,7 %
3.Kohtalaisesti	14	21,2 %
4.Melko huonosti	6	9,1 %
5.Erittäin huonosti	3	4,5 %
6.Olen hakenut aktiivisesti mutta en ole ollenkaan saanut töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä	1	1,5 %
7.En ole hakenut töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä.	10	15,2 %

Vastausvaihtoehdoista selviää, että suurehko osa vastaajista on arvioinut työllistymisen olleen kohtalaista, melko helppoa tai helppoa. Tulos on sinänsä yllättävä positiivisesti ja hieman ristiriitainen avoimen kysymyksen vastausten kanssa.

6 YKSITTÄISEN HENKILÖN HAASTATTELU

Suoritin myös haastattelun vastavalmistuneelle alle 30- vuotiaalle naishenkilölle. Hän valikoitui tähän haastatteluun siltä pohjalta, että kyselytulosten perusteella hän kuuluu siihen ryhmään, joille työllistyminen alalla on verrattain hankalaa kyselytulosten keskiarvojen perusteella.

Näetkö työllistymisen helpompana tietyn ikäisille tai sukupuolisille helpompana kuin toisille?

Rehellisesti sanottuna uskon henkilökohtaisesti, että sukupuoli on vaikuttanut itsellä työpaikan saantiin. Naisena erottuminen miesvaltaiselta alalta on varmasti edesauttanut työpaikan saantia mutta, jotta se olisi positiivinen erottuminen, on työtä saanut tehdä tietyllä tavalla enemmän. Iän en ole nähnyt vaikuttaneen työn saantiin.

Koitko että jokin koulun aikainen valinta, esim. välivuosi tai harjoittelupaikka on vaikuttanut työllistymiseesi? Mikäli et välivuosia pitänyt niin luuletko, että niiden pitäminen olisi ollut hyödyllistä vai haitallista myöhempää uraa ja työllistymistä ajatellen?

En ole pitänyt välivuosia, enkä olisi pitänytkaan. Harjoittelu on vaikuttanut työllistymiseen, sillä sain yhden lyhyen työpestin laivalta, jolla olin harjoittelussa. Kuitenkaan nykyiseen työpaikkaani ei vaikuttanut työharjoittelu, sillä sain paikan kyseisen firman työhausta netin kautta. Luokkatoverit tosin ovat saaneet myös paljon työpaikkoja harjoitteluiden kautta, joten uskon harjoitteluiden edesauttavan työllistymistä.

Oletko kohdannut jo opiskelujen aikana ennakkoluuloja ja ajatuksia työllistymisestä? Vastasivatko ne sinun kokemaasi?

Olen kokenut paljonkin ennakkoluuloja. Jo ensimmäiseltä luokalta sai kuulla kuinka "merillä ei ole töitä". Töitä on aina hyville tekijöille. Eli ennakkoluulot ei vastaa kokemaani.

Kerro työllistymisestäsi opintojen jälkeen ja kuinka helposti koit työllistyneesi sekä siihen liittyvät tekijät. Millaisena näet tulevaisuuden näkymäsi alalla?

Oman työllistymiseni tämän hetken työpaikkaan koen pienenä ihmeenä, kun sain sen niin, etten tuntenut kyseisestä firmasta tai laivalta ketään eli sain paikan täysin työn haun kautta. Uskon toki, että oma CV ja aiemmat työkokemukset ovat edesauttaneet asiaa. Tulevaisuuden merenkulun alalla näin aika samana kuin nyt työllistymisen kannalta eli töitä on, jos on valmis tekemään, mitä tarjotaan. Ulkomailla on myös varmasti työpaikkoja tarjolla. Kilpailu alalla on kovaa ja halvempaa työvoimaa tulee valitettavasti Suomen lipun alle koko ajan enemmän.

7 PÄÄTELMÄT

Päätelmissä on suurelta osin hyödynnetty kyselytutkimuksen vastausjoukoista suodatettuja vastausjoukkoja ja luotu niistä erilaisia vastaaja ryhmiä, joita on vertailtu keskenään päätelmien aikaansaamiseksi. Avoimen kysymyksen vastauksista tehdyt päätelmät on jaoteltu omaan osioon.

7.1 Päätelmät teemoittain

Päätelmät naisten ja miesten välisistä eroista vastauksissa

Naisten osuus vastauksissa on vähäinen, tosin kokonaisuudessaan merenkulunkuala on ollut sukupuolijakaumalta varsin miesvoittoinen ja naisten määrät olleet aina selkeästi alhaisempia kuin miesten, joten tulos ei sinänsä ole yllättävä. Esimerkiksi vuonna 2019 naisten osuus kansipäälylystöstä sekä ulkomaan- että kotimaanliikenne mukaan luettuna oli vain vajaa 4 prosenttia (Traficom 2020). Opintojen kestoissa ilmeni eroja, kun naisvastaajista peräti 34 prosenttia ilmoitti valmistuneensa 3–4 vuoden aikana, vastaavan luvun ollessa miesten keskuudessa vain 20 prosenttia. Miehillä opintojen pituus oli yleisimmillään 5–6 vuotta noin 43 prosentin edustuksella kaikista miesvastaajista. Tähän vaikuttavia seikkoja olivat muun muassa välivuodet ja niiden välitön vaikutus opintojen keston.

Kyselyn vastaushetkellä 44 prosenttia naisvastaajista ja 63 prosenttia miesvastaajista ilmoitti olevansa työsuhteessa koulutusta vastaavassa työtehtävässä. Tässä merkille pantavaa on kuitenkin naisten ja miesten välinen ero maa- ja meripuolen työtehtävissä, kun naisista jopa 34 prosenttia työskenteli maapuolella merikapteenin AMK-koulutusta vaativassa tehtävässä. Miehillä vastaava luku oli vain 12 prosenttia.

Naisten suuntautumisesta laivapuolen työtehtävistä maapuolen tehtäviin onkin tutkimuksin osoitettu olevan huomattavan paljon korkeampi kuin miesten. Tutkimuksessa havaittiin, että erittäin suuri osa naisista oli siirtynyt maihin töihin. Määrä oli niinkin suuri kuin 57,1 prosenttia kaikista vastanneista. Ammatin- vaihdon syiksi kerrottiin usein lapset ja perhe mutta nämä eivät kuitenkaan ole ainoita syitä laivatyön jättämiselle (Peippo & Zilliacus 2007, luku 1). Tämä kuitenkin kattaa kaikki maapuolen tehtävät eikä vain merenkulun parissa työskenteleviä henkilöitä. Naisista 22 prosenttia ja miehistä 23 prosenttia vastasi työskentelevänsä muualla kuin merenkulun parissa, joten tässäkään ei isoa eroa syntynyt sukupuolten välillä. Laivatyössä edelleen työskentelevistä naisista noin puolet työskentelivät aluksen perämiehinä ja puolet aluksen miehistössä.

Sukupuolten välinen ero näkyi myös työkokemuksen puutteena. Naisten ja miesten ero työkokemuksessa oli kyselyhetkellä merkillepantavaa, sillä peräti 35 prosenttia naisvastaajista ilmoitti, että eivät ole lainkaan saaneet työkokemusta koulutusta vastaavista työtehtävistä, vastaavan luvun ollessa miesten keskuudessa noin 20 prosenttia. Miehistä taas peräti 59 prosenttia ilmoitti työkokemuksekseen kaksi vuotta tai enemmän, naisilla luku oli vain 33 prosenttia. Tätä eroa tukee myös tutkimus naisten suuremmasta osuudesta laivatyön jättämisessä. Myös opintojen aikana työllistymisessä oli eroavaisuuksia, kun miehistä 45 prosenttia kertoi työllistyneensä jo opintojen aikana, naisilla luku oli vain 23 prosenttia eli melkein puolet pienempi.

Naisten keskuudessa yleisin aika työllistymiseen koulutusta vastaaviin työtehtäviin tai aluksen miehistöön tapahtui noin 4–12 kuukautta opintojen jälkeen poisluettuna ne henkilöt, jotka suuntasivat maapuolen tehtäviin muualle kuin merenkulun pariin.

Miehistä suurempi osa oli koulutusta vastaavassa työsuhteessa kyselyhetkellä. Naiset puolestaan hakeutuvat innokkaammin maapuolen tehtäviin joko merenkulun pariin tai sen ulkopuolelle. Naisista 34 prosenttia ilmoitti olevansa maapuolen tehtävissä, joka vaatii merikapteenin AMK-tutkinnon. Miehiensä keskuudessa luku oli vain 12 prosenttia. Noin 23 prosenttia kaikista vastaajista työskenteli muualla kuin merenkulun parissa. Naisilla oli kokonaisuudessaan vähemmän työkokemusta päällystön ja hallinnon tehtävistä. Tulosten mukaan miehet työllistyvät jo opintojen aikana paremmin. Miehet kokivat alusharjoittelun opintojen aikana merkittävämmäksi työllistymisen kannalta kuin naiset ja miesten keskuudessa välivuodet opinnoista olivatkin myös siis yleisempiä kuin naisten keskuudessa. Välivuotta onkin yleensä hyödynnetty juuri alusharjoittelun keräämiseen.

Arvioitaessa työllistymisen vaikeutta miesten ja naisten välillä yksilöitymistä helpon ja vaikean välillä oli enemmän naisilla. Naisvastaajista noin 34 prosenttia kertoi työllistyneensä helposti ja 22 prosenttia melko huonosti. 22 prosenttia naisista koki työllistyneensä kohtalaisesti tai melko helposti. 22 prosenttia naisvastaajista kertoi myös, että ei ollut hakenut lainkaan töitä koulutusta vastaavista tehtävistä. Tätä lukua voidaan keskiarvoon nähden pitää varsin korkeana. Miehiensä keskuudessa suurin osa arvioi taas työllistymisen olevan kohtalaista (23 prosenttia), melko helppoa (25 prosenttia) tai helppoa (25 prosenttia).

Päätelmät iän vaikutuksesta henkilön työllistymiseen

Tutkimuksen haastattelukysymyksiin vastanneista suurin osa yli 35-vuotiaista henkilöistä oli vastannut valmistuneensa yli 5 vuotta sitten ammattikorkeakoulun merikapteeni linjalta. Tällä saattaa olla vaikutusta työllistymiseen, koska tuolloin alusten miehistön osalta kansalaisuusrakenteissa oli jonkin verran eroja verrattuna nykytilanteeseen, ulkomaalaisten osuuden ollessa pienempi suhteessa nykytilanteeseen. Tämä näkyy myös siinä, että peräti 86 prosenttia yli 46-vuotiaista vastaajista kertoi työllistyneensä jo opintojen aikana. Tässä on varsin oletettavaa, että varsin suurehko osa tämän ryhmän vastaajista on voinut olla jo entuudestaan työelämässä merenkulun parissa ennen opintojen aloittamista, jolloin työnhakuprosessiin on saatu hieman aikaisemman kokemuksen myötä etumatkaa. Ikään katsomatta kuitenkin suurin osa vastanneista

on työllistynyt jo opintojen aikana ja suuri osa muista vastanneista on jäänyt kokonaan pois merenkulun parista. Ikäryhmien arviot työllistymisen haastavuudesta erosivat kuitenkin paljon. Kaikki yli 46-vuotiaat kokivat työllistymisen melko helpoksi tai helpoksi. 20–25-vuotiaiden keskuudessa arvio työllistymisen haastavuudesta jakautui tasaisesti joko melko huonoksi, kohtalaiseksi, melko helpoksi tai helpoksi, joten yksilöiden väliset erot korostuvat tässä ryhmässä parhaiten. Vaikeimmaksi työllistymisen kokivat 36–40-vuotiaat, joista peräti 45 prosenttia näki työllistymisen opintojen jälkeen kohtalaisen vaikeaksi.

Ikäsyryntä koskee kuitenkin myös nuoria työntekijöitä ja heitä koskevia stereotyyppioita on edelleen olemassa. Monen nuoren ei katsota olevan vielä ”valmis” ja heidän CV:nsä on myös yleensä luonnollisesti lyhyempi kuin monen vanhemman ja kokeneemman työntekijän. Tämä korostuu etenkin juuri merellä laivalle töihin haettaessa ja moni haastateltu henkilö onkin sanonut ensimmäisten työpaikkojen olevan todella vaikea saada kokemuksen puutteen vuoksi. On kuitenkin nähtävä tulosten perusteella, että selkeää ikäsyryntää ei ole havaittavissa merenkulkualan työllistymisessä, kun tarkastellaan vasta valmistuneiden henkilöiden työllistymisiä. Sen sijaan koulutuksen aikana hankittujen yhteyksien sekä harjoittelupaikkojen kautta saatujen työkokemusten tärkeys painottuu juuri siihen, kuinka nopeasti opintojen jälkeen henkilö työllistyy. Nuori ja kokematon työnhakija työllistyy tilastollisesti useimmiten seuraavan neljän-kuuden kuukauden aikana opintojen päättymisestä, mikäli hän ei ole työllistynyt välittömästi jo opintojensa aikana. Jaoteltaessa henkilöitä iän perusteella, selviää että yksilöiden välisiä eroja tässä kysymyksessä oli eniten 20–25-vuotiailla vastaajilla. Näiden vastaajien jakautuminen ”melko huonon” ja ”helpon” vaihtoehtojen välillä oli todella tasaista. Kaikista ikäryhmistä iäkkäämät henkilöt arvioivat taas työllistymisen helpoimmaksi. Vaikeimmaksi työllistymisen kokivat puolestaan 36–40-vuotiaat vastaajat.

Päätelmät opintojen keston sekä välivuosien vaikutuksesta henkilön työllistymiseen

Pääasiallinen syy miksi tätä kysymystä päädyttiin lopulta tutkimaan tässä työssä oli, että henkilöt, jotka käyttivät enemmän aikaa opintoihin, olivat yleensä opintojen aikana suorittaneet työssäoppimista eli alusharjoittelua run-

saammin ja myös tästä syystä käyttäneet aikaa opintoihin enemmän kuin henkilöt, jotka suorittivat opinnot määräajassa tai sen alle. Tämä on avannut kokemuksen tuomaa etumatkaa helpottamaan mahdollista opintojen jälkeistä työnhakua mutta samalla myös toisaalta viivyttänyt sitä. Havaittava seikka oli myös, että iällä oli suuri vaikutus opintojen keston, yleensä vanhemmilla henkilöillä oli taipumus käyttää opintoihin enemmän aikaa.

Peräti 40 prosenttia yli 46- vuotiaista käytti yli seitsemän vuotta opintojen suorittamiseen, tämän joukon henkilöt tosin kokivat myös työllistymisen helpommaksi kuin nuoremmat opintojen aikana osakseen ennalta hankittujen työsuhteiden ansiosta. Parhaiten tutkimustulosten mukaan työllistyvät henkilöt, jotka käyttävät opintoihinsa 3 vuotta tai vähemmän ja henkilöt, jotka käyttävät opintoihinsa 5 vuotta tai enemmän. Tämän taustalla voi olla myös jo aikaisemmat työsuhteet, kokemus merenkulusta ja AMK-tutkinnon ollessa jatkokoulutusta aikaisemmalle merenkulun tutkinnolle tai työkokemukselle.

Yleisesti välivuosien pitäminen on ollut laskeva trendi opiskelijoiden keskuudessa ja suurin osa välivuoden pitäneistä vastaajista olikin suorittanut opintonsa yli viisi vuotta sitten, vaikka opintojen välissä pidetyn välivuoden on pidetty olevan joko myönteinen tai neutraali työllistymistä ajatellen. Myös välivuoden pitäneillä henkilöistä peräti 60 prosenttia kertoi työllistyneensä jo opintojensa aikana. Henkilöt, jotka pitivät välivuoden, kokivat myös työllistymisen opintojen jälkeen hieman helpommaksi kuin henkilöt, jotka suorittivat koulun ilman välivuosia. Henkilöistä, jotka pitivät välivuosia yhden tai useamman, 40 prosenttia koki, että välivuosi vaikutti myönteisesti heidän työllistymiseensä. Vain yksi henkilö oli kokenut välivuodella olleen kielteinen vaikutus hänen työllistymiseensä. Loput eivät kokeneet välivuodella olleen minkäänlaista vaikutusta heidän työllistymiseensä tai he eivät pitäneet välivuosia lainkaan. Koulutusohjelma voisikin tarjota opiskelijoille lisää ”opinto-ohjausta”, joissa henkilöiden kesken käytäisiin ohjattua keskustelua muun muassa siitä, minkälaisella aikataululla henkilö aikoo suorittaa alusharjoittelua ja minkä tyyppisissä aluksissa huomioiden alusharjoittelun keräämiseen laaditut vaatimukset muun muassa alustyyppiltä ja liikennealueelta.

Vaikeimmaksi työllistymisen kokivat henkilöt, jotka olivat valmistuneet määräajan sisällä. Jopa peräti puolet määräajassa valmistuneista henkilöistä ei ollut

hakenut lainkaan töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä. Pääasiallisesti kyselyn kaikkien väli vuoden pitäneiden henkilöiden perusteella voidaan todeta, että noin joka toinen pitää väli vuotta hyvänä asiana työllistymisen näkökulmasta. Runsaan alusharjoittelun tuoma stressi ja sille osoitetun ajankohdan pääosainen ajoittuminen merenkulun kannalta kiireelliselle aikataululle kesäisin ajaa opiskelijat ns. kilpajuoksuun harjoittelupaikoista. Opiskelijoiden harjoittelupaikkojen jakaminen on valtuutettu Harjoittelumyllylle, joka jakaa merenkulun harjoittelupaikat kaikkien opiskelijoiden kesken ”vuoronumero”-periaatteella. Tällöin harjoittelupaikasta kieltäytyminen johtaa harjoitteluajankohdan siirtymiseen ja harjoittelu voi sille osoitetulla aikavälillä jäädä vähäiseksi.

Väli vuosi avaa yleisesti useampia alusvaihtoehtoja ja vuodenaikoja harjoittelulle, antaa vapautta keskittyä työhön ja uusien työkokemusten luomiseen sekä on varmasti myös hyväksi opiskelijalle, jolle opintojen suorittaminen on entuudestaan raskasta. Väli vuotta olisi hyvä tarjota monessakin eri tapauksessa vaihtoehtona rutiininomaiselle opiskelulle varsinkin opiskelijalle, joka ei vielä ole välttämättä täysin varma alavalinnastaan tai kokee opiskelun ja harjoittelupaikkojen saannin vaikeaksi. Myös talvimerenkulusta kiinnostuneiden henkilöiden olisi hyvä harkita väli vuotta yhtenä vaihtoehtona työssäoppimisen toteutumisen kannalta. Väli vuosi voi myös helpottaa mahdollisesti henkilön taloudellista painetta opintojen keskellä.

Päätelmät valmistumisajankohdan vaikutuksesta ja työllistymismäärien kehityksestä vuosien 2010 ja 2020 välisellä tarkastelujaksolla

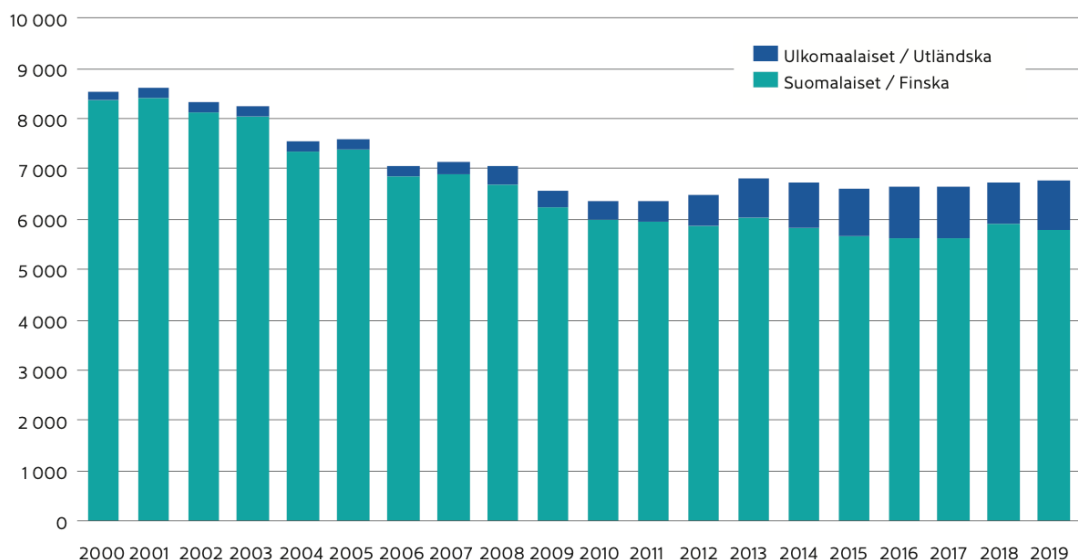
Tutkimuksessa tehdyn kyselyn vastausten perusteella voidaan todeta ensikat-sauksella suuria eroja viime vuosina ja yli viisi vuotta sitten valmistuneiden henkilöiden työllistymisen välillä. Esimerkiksi tämän tai viime vuoden aikana valmistuneista yksikään ei pitänyt opintojen jälkeistä työllistymistä helppona ja peräti joka neljäs vastaaja heistä koki työllistymisen jopa erittäin vaikeaksi, kun taas puolestaan neljä tai viisi vuotta sitten valmistuneista henkilöistä jopa 40 prosenttia koki työllistymisen helpoksi koulutusta vastaavaan työtehtävään opintojen päättymisen jälkeen. Kyselyn vastaustuloksissa kuitenkin huomioi-tava seikka on, että vajaa puolet kyselyyn vastanneista henkilöistä oli valmis-tunut ennen vuotta 2015.

Näin lyhyen aikajakson sisällä tapahtunut mielipidemuutos vastanneiden välillä vaatii tarkempaa tarkastelua ja haastatteluja. Suullisen haastattelu tutkimuksen perusteella voidaan olettaa yleisesti ottaen, että asenteet merenkulun työllisyyttä kohtaan ovat muuttuneet radikaalisti tuona aikana. Merenkulun työllisyystilanne tosin kyllä on myös muuttunut hieman ulkomaalaisten työvoiman käytön lisääntymisen johdosta edellä mainitun lyhyen ajan sisällä. Kun tarkastellaan suomalaisilla aluksilla käytetyn ulkomaalaisen työvoiman määrää henkilötöyvuosina, huomataan tilastoissa selkeää kasvua ulkomaisen työvoiman määrässä 2010-luvun alkupuolella. Tähän tilastoon on tilastoitu kaikki merimiesammatit, talous-, kone-, ja kansipuolen henkilöstöt mukaan luettuna. Tilastoitujen määrien mukaan ulkomaalaisen työvoiman käyttö on lisääntynyt 346 henkilöstä 987 henkilöön. Ulkomaalaisten osuus kokonaisuudessaan on kuitenkin vielä marginaalinen, mutta etenkin alemman kansipäällystön ja -miehistön kohdalla sitä on runsaasti etenkin suomalaisessa pientonnistossa, joka on edelleen suuri alustyyppi työllistymismääriä ajatellen nuorille perämiehille.

Taulukko 18. Merimiesammateissa tehtyjen henkilötöyvuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten kesken (Traficom 2020)

Kuva 3. Merimiesammateissa tehtyjen henkilötöyvuosien jakautuminen suomalaisten ja ulkomaalaisten merimiesten kesken, 2000–2019

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



Suuri eroavaisuus yli viisi vuotta sitten valmistuneiden henkilöiden ja viime vuosien aikana valmistuneiden henkilöiden mielipidemittauksessa koskien työllistymistä opintojen jälkeen voidaan selittää osaksi tällä pylväsdiagrammilla, mutta tähän vaikuttavia asioita löytyy muualtakin. Vaikuttaneita asioita

on voinut lisäksi olla muun muassa suhteellisen runsas määräinen eläköitymiset tuona aikana.

Henkilöistä, jotka olivat valmistuneet yli viisi vuotta sitten, noin 54 prosenttia ilmoitti työskentelevänsä muualla kuin merenkulun parissa. Tätä lukua voidaan pitää varsin korkeana yleisesti ja se voi antaa esimerkkiä tämänhetkisestä työssä pysyvyydestä alalla. On siis selvää, että pysyvyyden ollessa alhainen tulee jatkossa entistä enemmän kysyntää alan kokeneemmille osajille. Merkille pantavaa on myös, että henkilöt, jotka olivat työllistyneet opintojensa aikana, olivat useammin työsuhteessa kuin henkilöt, jotka työllistyivät vasta opintojensa jälkeen.

Päätelmät vastaajien työllisyystilanteesta sekä työsuhteen laadusta

Vastaajien työsuhteen laatukartoituksessa huomataan heti, että yrittäjyyttä vastaajien keskuudessa oli todella vähän, vain yksi henkilö ilmoitti olevansa yrittäjä merenkulun alalla. Vastaajista yhteensä noin 24 prosenttia työskentelee muualla kuin merenkulun parissa tai on työtön. Vastausten perusteella havaitaan myös eroavaisuuksia naisten ja miesten työtilanteen välillä. Naiset työllistyvät edelleen hieman huonommin alalle, mutta asiaan vaikuttavina seikkoina voidaan pitää myös naisten yleisempää hakeutumista maapuolen tehtäviin. Lisäksi suurin osa naisista, jotka työskentelivät aluksilla, työskentelivät edelleen miehistön työtehtävissä. Noin 60 prosenttia vastaajista kertoi työskentelevänsä koulutusta vastaavassa työtehtävässä ja yli 50 prosenttia henkilöistä, jotka olivat valmistuneet yli 5 vuotta sitten, olivat siirtyneet muihin tehtäviin merenkulun alalta. Tämä kertoo osakseen ammatin pysyvyydestä ja houkuttelevuudesta pitkällä tähtäimellä.

Suullisesti haastattelemani henkilöistä moni kertoi, että ei ole suunnitellut eläköityvänsä tältä alalta tai ”laivan päältä”. Tähän vaikuttaneita syitä kartoittaessani päätekijät olivat muun muassa perhe- ja työn ulkopuoliset asiat sekä työntekijät kokivat, että palkkaus oli suhteessa työmäärään ja työpaikalla vietettyyn aikaan varsin huono. Moni myös koki, että tulevaisuus ei ole ”turvattu alalla” epävarman työllisyystilanteen takia ja pelkäsivät joutuvansa väistymään halvemman työvoiman edestä. Lisäksi työllisyystilanteesta nähdään tu-

losten perusteella, että opiskelijat työllistyvät edelleen varsin suurelta osin kotimaisiin aluksiin ja yhtiöihin, peräti 90 prosenttia vastaajista kertoivat työskentelevänsä tai olleensa työsuhteessa kotimaisessa yhtiössä tai aluksessa.

Merikapteenin koulutuksen saaneiden henkilöiden keskuudessa yrittäjyyden määrä oli todella pieni, vain yksi vastaaja oli vastaushetkellä yrittäjänä merenkulun parissa. Merenkulun yrittäjyydelle tulisi avata paremmin ovia ja sen harkitsemista yhtenä uravaihtoehtona voisi helpottaa muun muassa merenkulun yrittäjyyteen opastavien valinnaisten kurssien muodossa jo opiskeluaikana.

Opiskeluajan harjoittelujaksojen jakamista vuositasolla eri vuodenajoille koulujen välisesti, oma-aloitteisuuden lisäämistä harjoittelupaikan haussa ja työnhaun perusteellinen opetteleminen osaksi koulutusta olisivat mielestäni tärkeitä elementtejä työllistymisen kehittymisen kannalta. Kukaan ei ole seppä syntyessään ja siksi myös näitä elementtejä tulisi jo opiskeluaikana harjoitella. Tällä tavalla muun muassa itsensä mainostaminen ulkomaisille yhtiöille olisi jokaiselle helpompaa ja todennäköisyydet urahaaveiden toteutumiselle parantuisivat varmasti yksilötasolla monella henkilöllä.

Päätelmät alusten ja yhtiöiden kansallisuuksista sekä niiden jakautumisesta vastaajien kesken

Koska kotimaista työvoimaa koulutetaan verrattain paljon, olisi työmarkkinoiden hyvä siirtää katsetta ulkomaille. Tätä mahdollisuutta tulisi painottaa lisää opiskelutasolla, sillä erilaisia erityistehtäviä ja arvostettua suomalaisen merenkulun osaamista tarvitaan varmasti ulkomaille nyt ja tulevaisuudessa. Opiskeluaikana esimerkiksi ulkomaisiin suuryhtiöihin suhteiden luomista kannattaa lisätä, sillä tällöin työtä hakeville henkilöille avautuu yhä enemmän monipuolisia mahdollisuuksia uravalinnoissaan. Tällä hetkellä eniten ulkomaille työskentelejä rajoittavana tekijänä pidetään haastattelemieni henkilöiden vastausten perusteella hieman pidempiä työvuoroja eli ”törnejä”, jotka ovat yleisesti pidempiä kuin kotimaisissa yhtiöissä.

Suomalaisen työvoiman erityisosaamisen vientiä ulkomaille tulisi ehdottomasti lisätä ja tätä varten järjestettäviä erityiskoulutuksia ja tutkimuksia jo heti opintotasolla tulisi lisätä. Esimerkkinä suomalaisen merenkulun tulevaisuuden

vientituotteena voidaan pitää muun muassa talvimerenkulun osaamista, jonka kehittämiseen ja opetteluun Suomella on loistavat puitteet jo heti harjoittelujaksoilla. Talvimerenkulku on lisäksi edelleen olennainen osa kotimaista merenkulkua jääjakson ollessa edelleen varsin pitkä talvisin varsinkin pohjoisemmilla vesillä ja järviolueilla.

Päätelmät henkilöiden työllistymisestä eri alustyyppeihin

Tutkimuksen pääpainotus ei ollut jakaa vastaajia tarkasti määritettyjen alustyyppien mukaan. Kyselyssä sen sijaan haluttiin selvittää, mitkä muut työllistävät kyselyyn vastanneita merenkulkijoita tällä hetkellä. Kyselytuloksista käy ilmi, että toiseksi suurin työllistäjä vastanneiden henkilöiden keskuudesta löytyykin muualta kuin merenkulun parista noin 24 prosentin osuudella vastaajista. Yllättävää on myös, että maapuolen ja sataman tehtävät työllistävät 7 prosenttia enemmän kuin erikoisalukset yhteensä 18 prosentin osuudella. Erikoisaluksiin luetaan mukaan muun muassa hinaajat, ruoppaajat, jäänmurtajat ja väylänhoitoalukset. Luotseiksi tai muihin alustyyppeihin työllistyneitä oli yhteensä 8 prosenttia vastanneista.

Päätelmät työkokemuksen määrästä

Valmistumisajankohta huomioiden eniten henkilöitä, joilla työkokemusta näistä tehtävistä ei ollut lainkaan, oli noin kolme vuotta sitten valmistuneissa ja juuri valmistuneissa. Yleisesti tilastojen perusteella on todettavissa, että yli 60 prosenttia henkilöistä, jotka valmistuivat yli kolme vuotta sitten, omasivat yli 2 vuotta työkokemusta koulutusta vastaavista tehtävistä. Luku on varsin hyvä, kun huomioidaan niiden henkilöiden määrä, jotka siirtyivät merenkulkualalta kokonaan muihin tehtäviin.

Työkokemusta merikapteenikoulutuksen saaneiden henkilöiden kesken voidaan verrata tässä tapauksessa esimerkiksi konepäällystön vastaaviin lukuihin. Vuonna 2016 laaditun opinnäytetyön ohessa suoritetun kyselytutkimuksen perusteella meri-insinöörien työllisyys konepäällystön puolella oli noin 43 prosenttia vastaajista. Konemiehistössä vastaajista oli 28 prosenttia vastaajista. (Jokisalo 2016) Meri-insinöörien keskuudessa valmistuneilla on hieman laa-

jemmat mahdollisuudet työllistyä myös maapuolen tehtäviin, tätä ei ole huomioitu tämän kyselyn vastausvaihtoehdoissa tosin. Työkokemuksen määrät olivat varsin hyviä jokaisella vastausryhmällä. Henkilöt, jotka pysyttelivät merenkulkualalla yli 3 vuotta valmistumisen jälkeen, olivat keränneet verrattain hyvin runsain määrin työkokemusta iästä ja sukupuolesta riippumatta. Tulosten varjolla voidaan todeta, että alalla pysyvälle henkilölle työkokemusta kertyy yleisesti ottaen varsin hyvin.

7.2 Avoimen kysymyksen vastaukset

Avoimessa kysymyksessä kysyttiin vastaajalta ”omia mietteitä työllistymisestä sekä kehitettäviä asioita ja palautetta työllistymisestä”. Kysymyksen osalta vastauksia saatiin määrällisesti varsin runsaasti, peräti 29 kappaletta. Vastauksien perusteella voidaan todeta työllistymisen vaikeuden merenkulkualalle olevan varsin yksilöllistä. Henkilöt kokivat yleisesti suurimmat haasteet etenkin ensimmäisen perämiestyöpaikan saamisessa, mutta kertoivat että tuon jälkeen päällystön töitä ammattikokemuksen kertymisen myötä löytyy. Yleinen mielipide oli kuitenkin, että päällystötä koulutetaan liikaa tämänhetkiseen kysyntään nähden, vaikkakin nähtiin myös, että työtä kyllä löytyy, mikäli henkilöllä löytyy kokemusta päällystön töistä. Vastauksissa ehdotettiin myös koulutukseen lisättäväksi kursseja, joilla helpotettaisiin henkilöiden työllistymistä maapuolen tehtäviin. Henkilöt, jotka eivät omanneet juurikaan työkokemusta tai kokivat työllistymisen varsin vaikeaksi, kertoivat työllistyvänsä useasti lyhyisiin määräaikaisiin työsuhteisiin, eli niin sanottuihin ”vikaerauksiin”. Tämän ohella he kertoivat myös, että töihin kutsu tulee yleensä varsin lyhyellä varoitussajalla ja henkilöiden tuleekin olla jatkuvassa valmiudessa työpaikkojen varalta. Tämä on taas työntekijälle itselleen varsin raskasta ja vaikeuttaa kotioloissa olemista ja töiden ulkopuolisen elämän suunnittelua. Myös erinäisten sertifikaattien vanheneminen jo valmistumista seuraavana vuonna nähtiin ongelmalliseksi, sillä mikäli henkilöllä ei ole voimassa olevia pakollisia sertifikaatteja ei hän voi työskennellä aluksilla. Henkilöt, joilla on voimassa oleva työso- pimus ovat oikeutettuja yleisesti uusimaan sertifikaatteja työnantajan laskuun, muutoin sertifikaattien uusiminen jää henkilön itsensä maksettavaksi.

Työllistymisen kehityksessä nähtiin tapahtuneen valtava ero 2010- ja 2020-lukujen välillä. Aikaisemmin työllistyminen nähtiin olevan paljon helpompaa verrattuna nykypäivään. Yhtenä suurimpana syynä tähän nähtiin miehistön tehtävien siirtämisen ulkomaiselle työvoimalle. Henkilöt painottivat työllistymisessä suurimmiksi edesauttaviksi tekijöiksi jo opiskeluaikoina rakennetut hyvät suhteet työnantajiin sekä aikaisemman kokemuksen kansimiehistön työtehtävistä ja kehottivat menemään jo opiskeluaikoina niin sanotusti ”työ edellä”. Tämä osakseen on pitkittänytkin monen vastaajan opiskelua vuodella tai parilla.

7.3 Mahdollisia jatkotutkimuskohteita

Tämän työn edetessä heräsi ajatus tulevaisuuden näkymistä merenkulun alasta työllistäjänä Suomessa, mihin suuntaan suomalainen merenkulun osaaminen tulisi suunnata kehityksen takaamiseksi sekä suomalaisen merenkulun osaamisen arvostuksen ylläpitämiseksi maailman markkinoilla. Mitkä oikeastaan ovat meidän vahvuutemme tulevaisuudessa erottua edukseen tällä todella kilpailutetulla globaalilla logistiikan ja teknologian alalla? Tarvitsemeko lisää henkilöstöä työskentelemään nimenomaan aluksille, ja mikä on niiden työllisyyslukujen kehitys lähitulevaisuudessa huomioon ottaen mahdollinen automatiikan lisääntyminen aluksilla sekä tämän vaikutuksesta miehistön kokojen pienentyminen. Tulisiko tulevaisuudessa osana merikapteenien koulutusta olla lisänä esimerkiksi vapaaehtoinen työharjoittelu meriteknologian ja teollisuuden työpaikassa, kuten esimerkiksi telakalla.

LÄHTEET

Jokisalo, J. 2016. Meri-insinööriopiskelijoiden työllisyys.

Merenkulun koulutusohjelma. Meri-insinööri. Opinnäytetyö. Satakunnan Ammattikorkeakoulu. PDF-Dokumentti. Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/118018/Jokisalo_Juha.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 20.2.2021].

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu. 2021. Merikapteeni (AMK), merenkulku.

Saatavissa: <https://www.xamk.fi/koulutukset/merikapteeni-amk-merenkulku/> [viitattu 30.5.2021].

Peippo, A. & Zilliacus, M. 2007. Ammattikorkeakoulusta valmistuneiden naismerikapteenien paikka työelämässä. Merenkulun koulutusohjelma. Merikapteeni. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. PDF-Dokumentti. Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/953/Peippo_Anna_Zilliacus_Mona.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu 20.2.2021].

Säädös laivaväelle asetetuista pätevyysvaatimuksista. TRAFICOM /204498/03.04.01.00/2020

Tilastokeskus 2019. Työvoimatutkimus 2019. Tilastokeskuksen vuotuisia julkaisuja. Saatavissa: https://www.stat.fi/til/tyti/2019/12/tyti_2019_12_2020-01-24_tie_001.fi.html [viitattu 30.5.2021].

Traficom. 2020. Merimiestilasto 2019. Traficomien tilastojulkaisuja 1/2020.

PDF-Dokumentti. Saatavana:

<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto-2019.pdf> [viitattu 29.2.2021].

Traficom. 2021. Verkkosivut, Merenkulun pätevyyskirjat. Päivitetty 7.6.2021.

Saatavana: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat> [viitattu 30.1.2021].

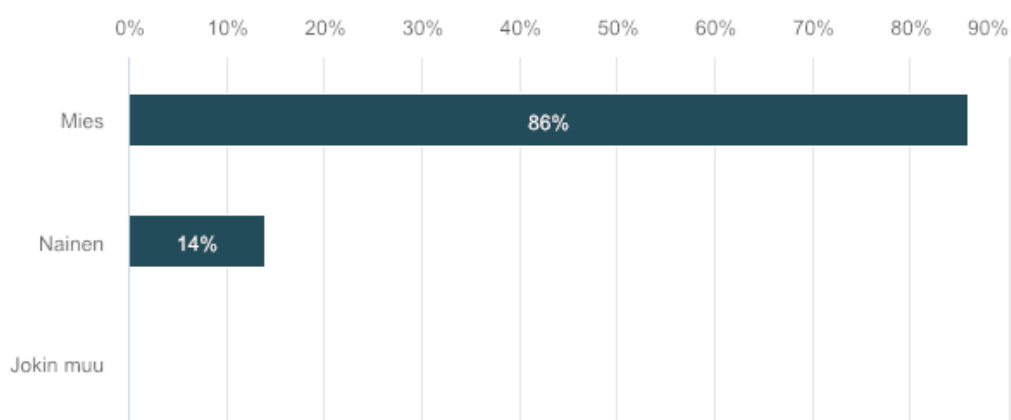
Merikapteeniopiskelijoiden työllistyminen opintojen jälkeen kyselytutkimuksen tulokset

Vastaajien kokonaismäärä: 66

Taulukko 19. Vastaajien sukupuoli

1. Sukupuolesi? (Vapaaehtoinen kysymys)

Vastaajien määrä: 65

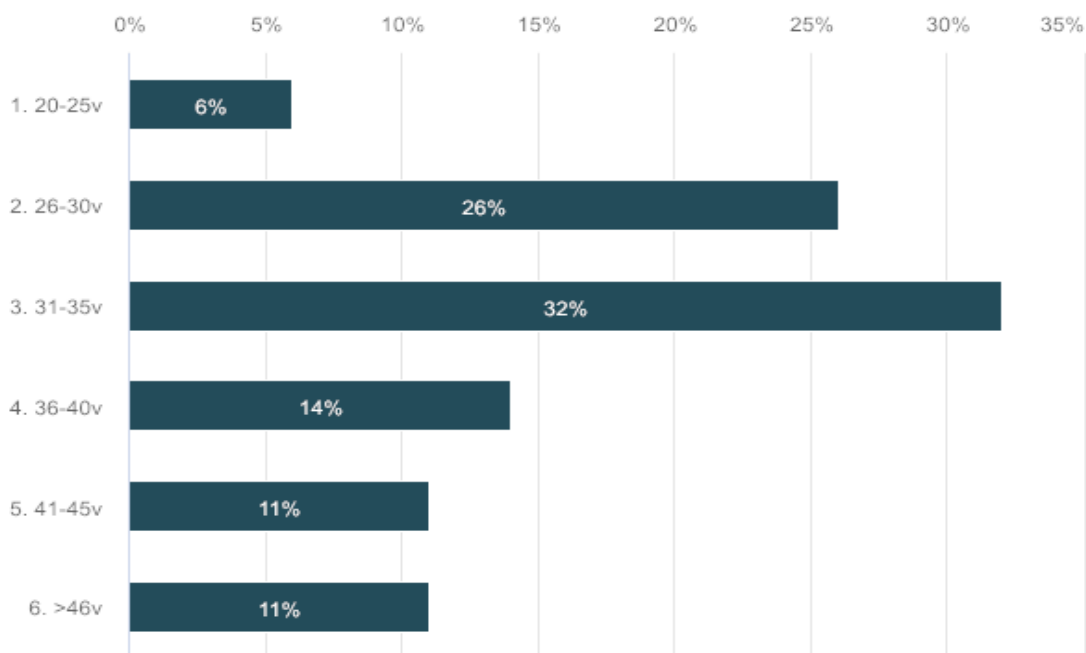


	n	Prosentti
Mies	56	86,2 %
Nainen	9	13,8 %
Jokin muu	0	0 %

2. Ikäsi? (Vapaaehtoinen kysymys)

Taulukko 20. Vastaajien ikä

Vastaajien määrä: 65

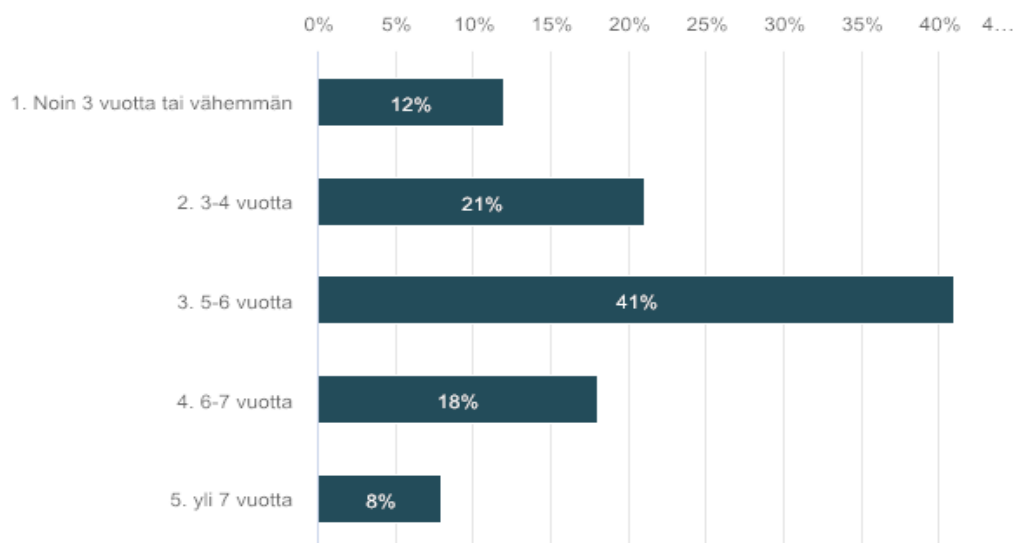


	n	Prosentti
1.20–25 v	4	6,1 %
2. 26–30 v	17	26,2 %
3. 31–35 v	21	32,3 %
4. 36–40 v	9	13,8 %
5. 41–45 v	7	10,8 %
6. >46 v	7	10,8 %

3. Kuinka kauan opintosi kestivät? (tutkinnon aloittamisvälistä tutkinnon valmistumiseen, mukaan lukien mahdolliset välivuodet)

Taulukko 21. Vastaajien opintojen kesto

Vastaajien määrä: 66

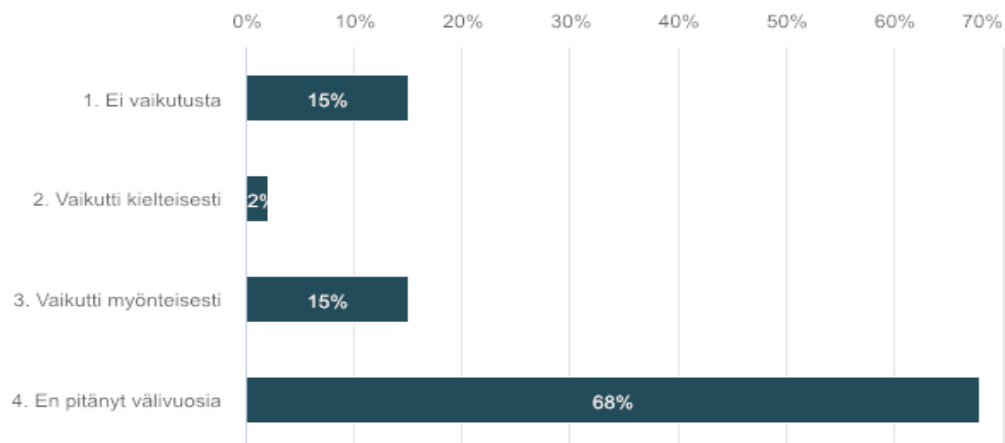


	n	Prosentti
1. Noin 3 vuotta tai vähemmän	8	12,1 %
2. 3–4 vuotta	14	21,2 %
3. 5–6 vuotta	27	40,9 %
4. 6–7 vuotta	12	18,2 %
5. yli 7 vuotta	5	7,6 %

4. Jos pidit välivuoden, niin vaikuttiko se työllistymiseesi? Mikäli et pitänyt välivuotia valitse vaihtoehto numero 4.

Taulukko 22. Vastaajien näkemys välivuoden vaikutuksesta työllistymiseen

Vastaajien määrä: 65

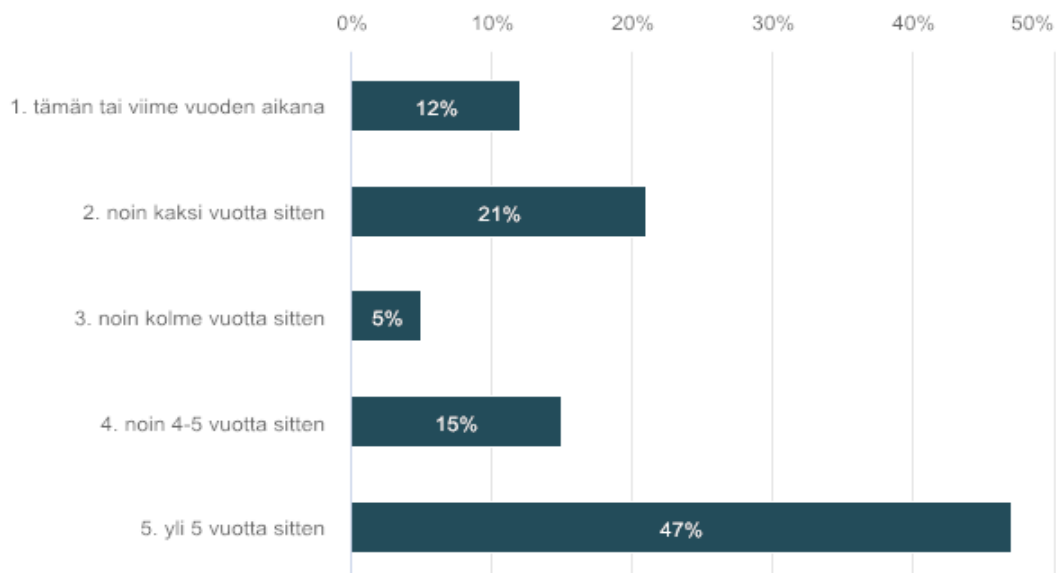


	n	Prosentti
1. Ei vaikutusta	10	15,4 %
2. Vaikutti kielteisesti	1	1,5 %
3. Vaikutti myönteisesti	10	15,4 %
4. En pitänyt välivuotia	44	67,7 %

5. Olen suorittanut merikapteenitutkinnon (AMK).

Taulukko 23. Vastaajien valmistumisajat

Vastaajien määrä: 66

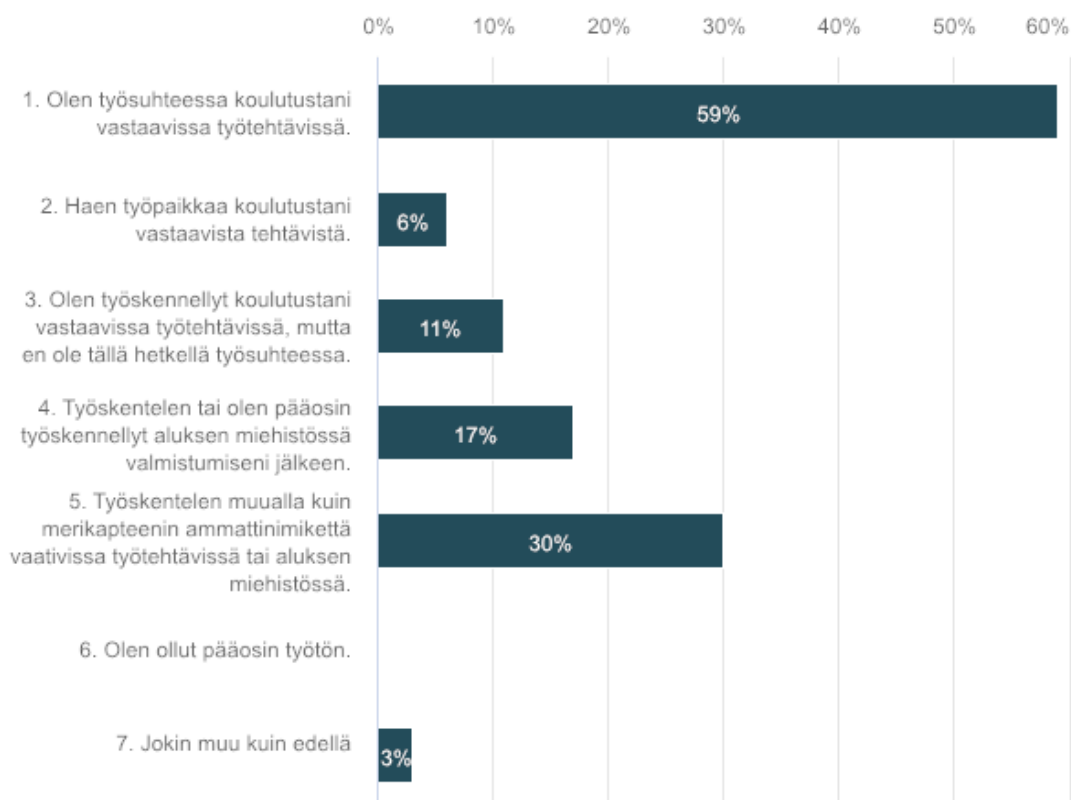


	n	Prosentti
1. tämän tai viime vuoden aikana	8	12,1 %
2. noin kaksi vuotta sitten	14	21,2 %
3. noin kolme vuotta sitten	3	4,5 %
4. noin 4–5 vuotta sitten	10	15,2 %
5. yli 5 vuotta sitten	31	47 %

6. Mikä tai mitkä seuraavista väitteistä kuvaavat tällä hetkellä työtilannettasi parhaiten? Voit valita useampia kohtia.

Taulukko 24. Vastaajien työtilanne

Vastaajien määrä: 66, valittujen vastausten lukumäärä: 83

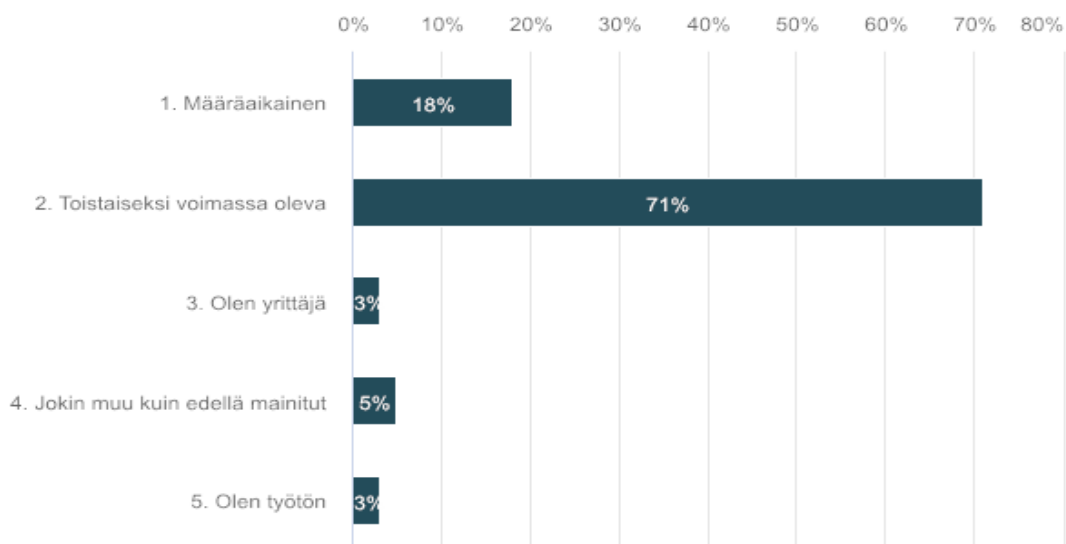


	n	Prosentti
1.Olen työsuhteessa koulutustani vastaavissa työtehtävissä.	39	59,1 %
2.Haen työpaikkaa koulutustani vastaavista tehtävistä.	4	6,1 %
3.Olen työskennellyt koulutustani vastaavissa työtehtävissä, mutta en ole tällä hetkellä työsuhteessa.	7	10,6 %
4. Työskentelen tai olen pääosin työskennellyt aluksen miehistössä valmistumiseni jälkeen.	11	16,7 %
5. Työskentelen muualla kuin merikapteenin ammattinimikettä vaativissa työtehtävissä tai aluksen miehistössä.	20	30,3 %
6.Olen ollut pääosin työtön.	0	0 %
7.Jokin muu kuin edellä mainituista.	2	3 %

7. Työsuhteeni laatu.

Taulukko 25. Vastaajien työsuhteen laatu

Vastaajien määrä: 66

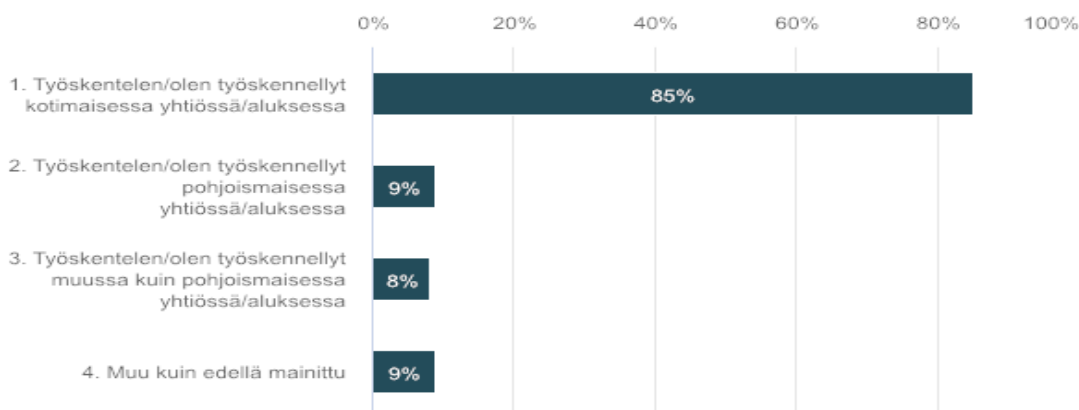


	n	Prosentti
1.Määräaikainen	12	18,2 %
2.Toistaiseksi voimassa oleva	47	71,2 %
3.Olen yrittäjä	2	3 %
4.Jokin muu kuin edellä mainitut	3	4,6 %
5. Olen työtön	2	3 %

8. Mikäli työskentelet/olet työskennellyt koulutustasi vastaavissa tehtävissä tai aluksen miehistössä niin mikä tai mitkä seuraavista vaihtoehdoista kuvaavat sinua parhaiten? Muussa tapauksessa valitse alin vaihtoehto.

Taulukko 26. Vastaajien työskentelemien yhtiöiden kansallisuus

Vastaajien määrä: 66, valittujen vastausten lukumäärä: 73

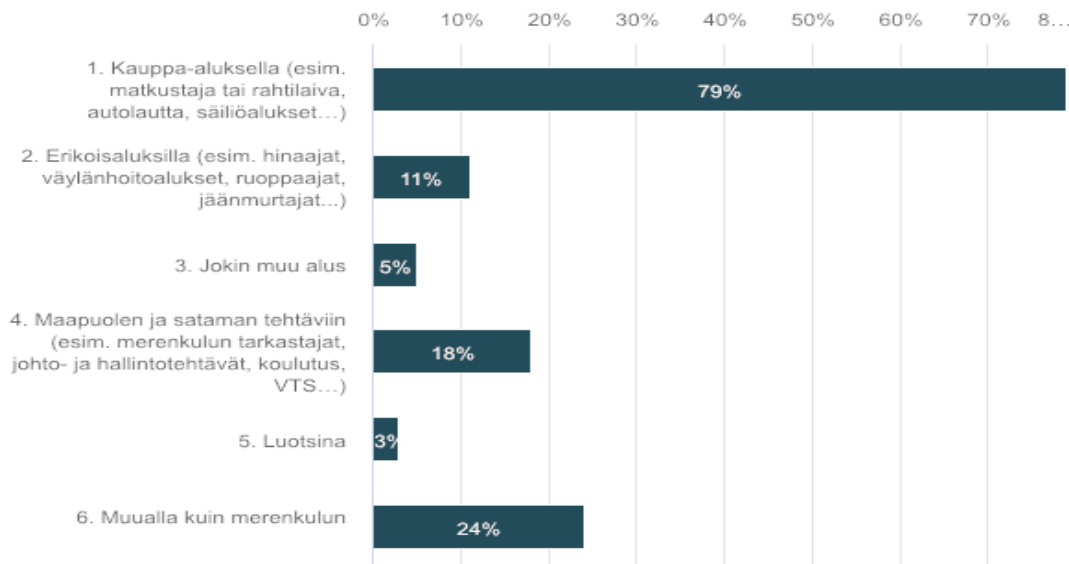


	n	Prosentti
1. Työskentelen olen työskennellyt kotimaisessa yhtiössä/aluksessa	56	84,8 %
2. Työskentelen olen työskennellyt pohjoismaisessa yhtiössä/aluksessa	6	9,1 %
3. Työskentelen olen työskennellyt muussa kuin pohjoismaisessa yhtiössä/aluksessa	5	7,6 %
4. Muu kuin edellä mainittu	6	9,1 %

10. Olen opintojeni jälkeen työllistynyt.

Taulukko 28. Vastaajien työskentelemien alusten tyyppi

Vastaajien määrä: 66, valittujen vastausten lukumäärä: 92

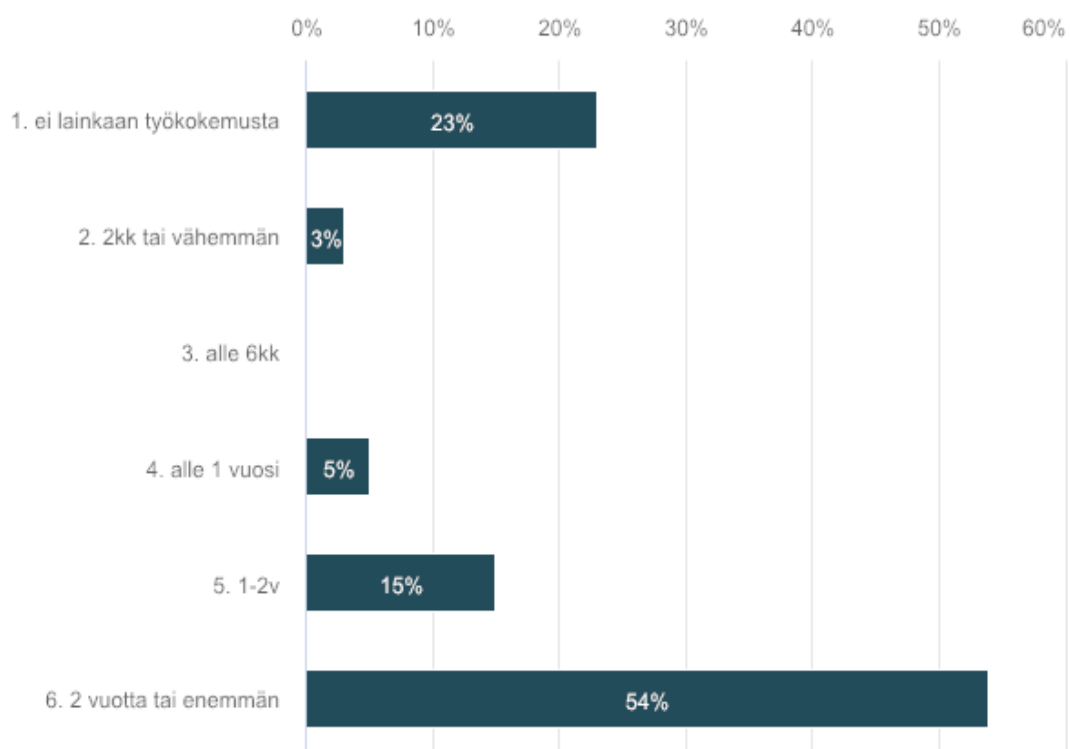


	n	Prosentti
1. Kauppa-aluksella (esim. matkustaja tai rahtilaiva, autolautta, säiliöalukset...)	52	78,8 %
2. Erikoisaluksilla (esim. hinaajat, väylänhoitoalukset, ruoppaajat, jäänmurtajat...)	7	10,6 %
3. Jokin muu alus	3	4,5 %
4. Maapuolen ja sataman tehtäviin (esim. merenkulun tarkastajat, johto- ja hallintotehtävät, koulutus, VTS...)	12	18,2 %
5. Luotsina	2	3 %
6. Muualla kuin merenkulun parissa.	16	24,2 %

11. Arvioi oma työkokemuksesi koulutustasi vastaavista työtehtävistä (merikapteenin ja/tai kansipäällystön pätevyyttä ja tutkintoa vaativat työtehtävät).

Taulukko 29. Vastaajien työkokemus

Vastaajien määrä: 66

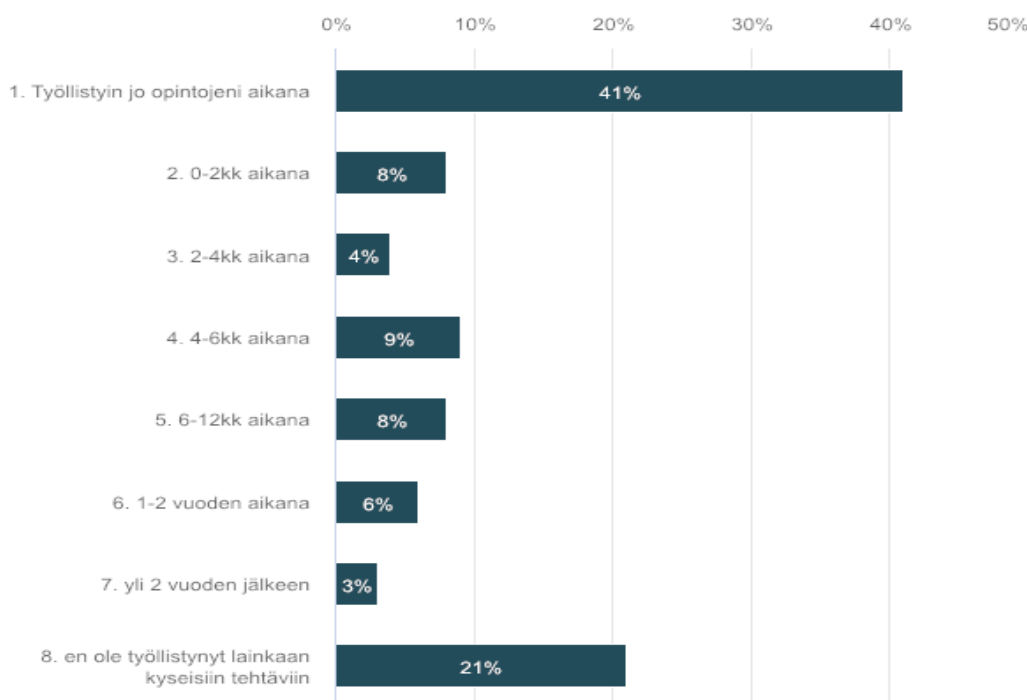


	n	Prosentti
1.ei lainkaan työkokemusta	15	22,7 %
2. 2kk tai vähemmän	2	3 %
3. alle 6kk	0	0 %
4. alle 1 vuosi	3	4,6 %
5. 1-2v	10	15,2 %
6. 2 vuotta tai enemmän	36	54,5 %

12. Kuinka nopeasti valmistumisen jälkeen työllistyit tutkintotutkimusta vastaaviin työtehtäviin tai aluksen päällistöön?

Taulukko 30. Vastaajien työllistymiseen kulunut aika

Vastaajien määrä: 66

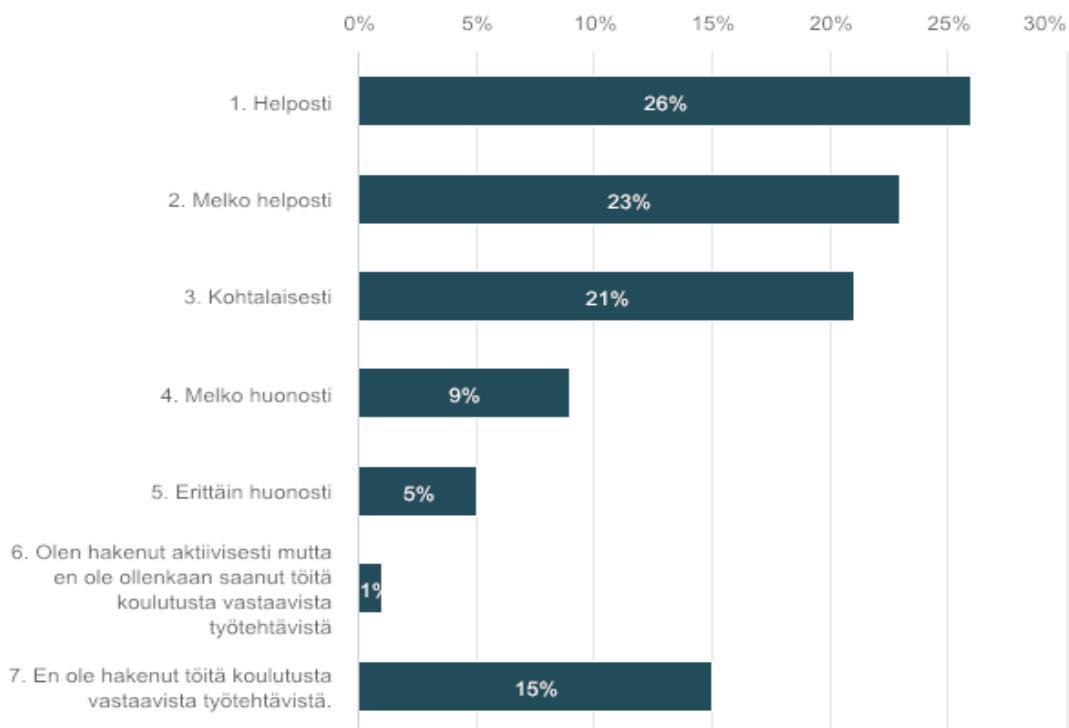


	n	Prosentti
1. Työllistyi jo opintojensa aikana	27	40,9 %
2. 0-2kk aikana	5	7,6 %
3. 2-4kk aikana	3	4,5 %
4. 4-6kk aikana	6	9,1 %
5. 6-12kk aikana	5	7,6 %
6. 1–2 vuoden aikana	4	6,1 %
7. yli 2 vuoden jälkeen	2	3 %
8. en ole työllistynyt lainkaan kyseisiin tehtäviin	14	21,2 %

13. Kuinka helposti arvioit saaneesi töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä opintojen jälkeen?

Taulukko 31. Vastaajien arviot työllistymisen haastavuudesta

Vastaajien määrä: 66



	n	Prosentti
1.Helposti	17	25,8 %
2.Melko helposti	15	22,7 %
3.Kohtalaisesti	14	21,2 %
4.Melko huonosti	6	9,1 %
5.Erittäin huonosti	3	4,5 %
6.Olen hakenut aktiivisesti mutta en ole ollenkaan saanut töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä	1	1,5 %
7.En ole hakenut töitä koulutusta vastaavista työtehtävistä.	10	15,2 %

Avoimen kysymyksen vastaukset

Kyselyn viimeisessä kysymyksessä henkilöt saivat jättää vielä avoimeen kohtaan omia näkemyksiään alan työllisyystilanteesta, työllistymiseen vaikuttavista asioista sekä kokemuksiin. Näitä vastauksia kertyi runsaasti, yhteensä 29 henkilöä vastasi tähän kysymykseen.

Erittäin vaikea työllistyä tutkintoa vastaaviin työtehtäviin ja osa pätevyyksistä/sertifikaateista vanheni heti seuraavana syksynä. Tästä johtuen aloitin opiskelemaan uutta tutkintoa heti syksyllä.

Iso osa, kuten myös itse, päätyy loppujen lopuksi työskentelemään maissa. Merikapteenin koulutuksella on kohtuullisen hankala löytää maista töitä, eikä sitä kovin helposti muuksi koulutukseksi muuteta. Mahdollisuudet ovat rajalliset meriklusterin ulkopuolella ja valitettavasti myös sisäpuolella. Koulutusta tulisi muokata tai siihen tulisi vapaaehtoiseksi lisätä alueita, joilla helpotettaisiin merikapteenien/perämiesten työllistymistä myös maatyöpaikkoihin.

Luuri käteen ja varustamoihin soittamaan.

Kuten yleisesti tiedetään, ensimmäisen perämiehen jobin saaminen ei ollut kovin helppoa ja vei melko kauan aikaa. Sen jälkeen ei ole ollut ongelmaa saada koulutusta vastaavaa työtä.

Suosittelen kaikille joustamista opinnoissa ja etenemään työn ehdoilla. Merikapteenitutkinnosta on sellainen reilu valovuosi päällikön tai edes yliperämiehen hommaan, joten tutkinnolla harvoin on kiire. Toivoisin oppilaitosten myös ymmärtävän tämän ja joustavan mikäli opiskelijalla on voimassa oleva työsuhde.

Ei tässä ole mitään järkeä millä tahdilla suomalaista päällystää valmistuu. Paikkoja ei ole tai ainakin paras varautua olemaan vahtimiehenä alkuun 2–5 vuotta.

Olen ollut monella eri aluksella töissä lyhyitä määräaikaista työsuhteita. Työllistyminen on ollut sitkeää puuhaa mutta töitä on riittänyt kohtuudella, kun on ollut valmis lähtemään lyhyellä varoitusaajalla ja on suhteita moneen eri firmaan.

Kävin koulun mutta huomasin, ettei päällystön hommat olleet minua varten. Viihdyn täkillä, poosuna.

Työskentelin puolimatuusina opintojeni loppuvaiheessa ja sain vakituisen sopimuksen muutama kuukausi valmistumiseni jälkeen. Tästä meni vajaa vuosi ennen kuin sain ensimmäisen perämiehen tuurauksen samassa yhtiössä. Tuurauksia tuli säännöllisen epäsäännöllisesti, kunnes n. 3kk sitten sain vakituisen perämiehen sopimuksen.

2010-luvun alussa valmistuneena työllisyystilanne suomalaisessa merenkulussa huononi nopeasti ship management- ulkoistusten ja laivastojen pienemisen myötä. Eri mittaiset pätkätyöt kansipäällystössä jäivät muutaman vuoden jälkeen, kun maaorganisaatioissa ulkomailta sai varmemman työnantajan. Sittemmin hankittu jatkokoulutus laajensi merkittävästi työllisyysmahdollisuuksia merenkulun maaorganisaatiossa Euroopan laajuisesti.

Tilanne merityöpaikkojen osalta parantui 2010-luvun loppua kohti etenkin niille, jotka olivat jääneet laivoille töihin ja joilla oli praktiikkaa avautuneita ylemmän kansipäällystön paikkoja ajatellen. Kokeneen kansipäällystön saaminen suomalaisaluksiin on nykyään/edelleenkin haasteellista, näkemykseni mukaan osittain siksi, että 2010-luvun alun valmistuneista merikapteenista iso osa vaihtoi maaorganisaation tehtäviin vuosikymmenen puolivälin huonon/epävarman työtilanteen vuoksi.

Varustamoilla on itsellään iso vastuu varmistaa senioripäällystöpaikkojen jatkuvuus pitämällä kiinni osaavasta nuoresta päällystöstä.

Kiinnostus meritöitä kohtaan lopahti jo opintojen loppuvaiheessa. Opintojen jälkeen hain mitä tahansa maapuolen töitä mihin tällä koulutuksella pääsisi,

mutta niitä on erittäin suppeasti varsinkin, jos ei ole pitkää pohjakokemusta meriltä. Päädyin kuitenkin laivanselvittäjäksi määräaikaiseen työsuhteeseen, jonka jälkeen olen ollut pari kk työttömänä.

Valmistuin merikapteeniksi vuonna 2012 ja kävin tuon aikuislinjalla. Olin jo tätä ennen työskennellyt päällystötehtävissä vahtiperämiehen tutkinnolla. Työllistymisessä vuonna 2012 versus 2020 on valtava ero. Oman käsitykseni mukaan on työllistyminen huonontunut selkeästi. Perustan kokemukseni sekä näkemykseni, jonka olen saanut meritöitä hakiessani, että nykyiseen työtehtävni (varustamon miehittäjä) tuomaan kokemukseen.

Tsemiä nuorille. Toivottavasti saatte meripäiviä riittävästi vahtiperämiehen ja jatkossa merikapteenin natsoja varten!

Valmistumisella ja pätevyyskirjan saamisella on suuri ero. Varsinaiset koulutuksenmukaiset tehtävät (esim päällikkö tai luotsi) vaativat myös sen kollegat vertaisarvioivat sinut sopivaksi tehtävään.

Hyvän tuurin ja täkkärin hommien asiallisen hoitamisen takia pääsin heti perämieheksi, kun vain sain paperit käteen.

Täysin turhaa kouluttaa nykyistä määrää merikapteenia, koska työpaikkoja on niin vähän. Ongelma juontaa toki juurensa enemmänkin valtion toimiin, suomalaista merenkulkua tulisi tukea siten, että varustamojen olisi kannattavaa työllistää suomalaisia merimiehiä, olivat he sitten miehistöä tai päällystää. Lisäksi koulutuksen olisi hyvä olla enemmän kadettijärjestelmän tyyppinen. Mikäli talvimerenkulku ei Suomessa innosta, niin aina kannattaa hakea ulkomaille töihin. Sekä olosuhteet että palkat ovat täällä paremmat. Merikapteenin tutkinnon päälle voin lämpimästi suositella tehdä maisteria merenkulun alalta (merilaki, vakuutus, logistiikka) vaikkapa Hongkongissa tai Singaporessa. Jos AMK tutkinnosta selvisi Kotkassa, niin tällaisen maisterin kirjoittamisessa ei ole haastetta. Nämä kohteet tarvitsevat paljon merenkulun osaajia. Kaikki isot varustamot, laivaisännät, vakuuttajat, luokituslaitokset ja tarkastajat ovat

siellä. Suomalainen kipparin AMK tutkinto on erittäin arvostettu, ja talvimerenkulusta voi kertoa hyviä tarinoita baareissa työkavereille, jotka eivät ole ikinä edes lunta nähneet.

Oma urapolkuni on johtanut harjoittelupaikan kautta vaiheittain tämänhetkiseen positiooni. Takana jo yli kymmenen vuotta samassa yhtiössä. Junioriperämiehenä saa töitä helposti. Vakinaisen työpaikan saamisella haasteita.

Toivotaan, että työt Suomen lipun alla jatkuvat!

Minulla oli vakituinen työ jo ennen opiskelua. Sain heti valmistumisen jälkeen pestin yliperämiehenä.

Kontaktit työelämään kannattaa luoda jo opiskeluiden aikana. Liian moni opiskelija hukkaa aikansa koulussa keskittymättä opiskeluun ja kontaktien luomiseen. Olemalla aktiivinen ja panostamalla opiskeluun saa luotua eron kansaopiskelijoihin. Tämä näkyy työllistymisessä, aktiiviset ja motivoituneet opiskelijat työllistyvät paremmin suoraan päällystötehtäviin eivätkä jää jumiin miehistötasolle jo opiskeluaikana. Tämä vaikuttaa merkittävästi urakehitykseen, kun työkokemusta ei kerry koulutusta vastaavista tehtävistä. Ei ole mitään järkeä työskennellä puolimatruusina, kun on suorittanut merikapteenin AMK-tutkinnon.

Minulla oli vakituinen työpaikka jo ennen koulutuksen aloittamista. Jatkoisin valmistumisen jälkeen samassa toimessa hinaajan päällikkönä.

Perustin yrityksen muulle kuin merenkulkualalle pian tutkintoon valmistumisen jälkeen. En sopeutunut kulttuuriin, jossa urakehitykseen liittyy aivan liian keskeisesti työajan ulkopuolella tapahtuva sosiaalisten suhteiden ylläpito päihdyttävien aineiden ympärille järjestettyjen monenkirjavien kokoontumisten ympärille.

Kävin merikapteeni opinnot aikuiskoulutuksena ja olin vakituksessa työsuh- teessa perämiehenä/yliperämiehenä jo ennen opintojen aloittamista.

Olen työllistynyt perämieheksi SLPL-SV perämieskadettisopimuksen ansiosta ja työskennellyt samalla laivalla "vakituksesti määräaikaisena". Olen tyytyväi- nen, että olen ylipäättään saanut töitä kansipäälylystöstä, mutta en ole tyytyväi- nen palkkaan ja "freelancerinä" työskentelemisen aiheuttamaan epävarmuu- teen ja esim. siihen, että en ole "vapaajaksoilla" työterveyshuollon piirissä eikä minulle kerry eläkettä vapaajaksoilta.

Uran ensimmäisten jobien saaminen vaati paljon työtä. Varustamoon, jossa nykyisin työskentelen, sain mukavasti jalkaa oven väliin jo opiskeluaikoina. Nykyinen työnantajani on pystynyt tarjoamaan minulle urapolun puolimatruu- sista yliperämieheksi.

Opintojen aikana tulisi opiskelijoille kertoa myös muista alan työllistymismah- dollisuuksista kuin pelkästä aluksella työskentelystä sekä, mitä vaatimuksia erilaisiin maapuolen asiantuntija tehtäviin on.

Nykyään työllistyminen on entistä hankalampaa myös maihin, koska niihin vaaditaan lähes poikkeuksetta päälylystökokemusta laivalta.

*Perämiehille on todella vähän paikkoja vapaina suurelta osin sekamiehityk- sestä johtuen. Osa työpaikoista on lisäksi juniorisopimuksella, jonka palkkaus on aika p*****stä. Itselläni on ollut hyvät edellytykset työllistyä, koska on jo his- toriaa alalta ja hyvät yhteydet varustamoihin eli aina olen töitä saanut, kun olen tarvinnut. Nuorilla, vastavalmistuneilla on huomattavasti k***mmat paikat.*

Työnantajat itkevät toisaalta työvoiman saatavuuden perään ja pula försteistä ja mestareista on kasvanut. Nyt siis näkyy sekamiehityksen ja muiden siihen liittyvien sopimusten vaikutus jo voimakkaasti. Kun ei ole paikkoja aloittaville kotimaisille perämiehille, niin ei niitä förstejäkään mistään kasva. Ja vielä, kun alan palkkaus on jäänyt jälkeen paitsi kansainvälisistä palkoista myös maapalkoista, niin yhä harvempi haluaa jäädä suomalaisille aluksille epämääräistä uraa tekemään. Peiliin katsomisen paikka kitinän sijaan.

Ylikoulutus hankaloittaa entisestään alalle pääsyä. Mantereen oppilaitokset pitäisi laittaa lihoiksi ja keskittää koko merenkulun koulutus yhdelle paikkakunnalle, faktisesti yhden katon alle. Nykyinen "sateenvarjo" koulujen välisine "yhteistöineen" on lähinnä vitsi. Samalla voisi paremmin säännellä koulutusmääriä eikä koulutettaisi väkeä kortistoon.