

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulun koulutusohjelma / merikapteenin sv.

Ilkka Kervinen

TUKITOIMIEN JA SEKAMIEHITYKSEN KÄYTTÖÖNOTON VAIKUTUKSET
MERENKULKUALAN TYÖVOIMAN RIITTÄVYYTEEN SUOMESSA

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

KERVINEN, ILKKA

Tukitoimien ja sekamiehityksen käyttöönoton vaikutukset merenkulkualan työvoiman riittävyyteen Suomessa.

Opinnäytetyö

30 sivua + 7 liitesivua

Työn ohjaaja

Merikapteeni Markku Usmi

Toimeksiantaja

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Toukokuu 2010

Avainsanat

työpaikat, ulkomainen työvoima, merenkulku, työllisyys

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää sekamiehityksen ja tonnistoveron käyttöönoton vaikutuksia työvoiman riittävyyteen suomalaisessa merenkulussa ja selvittää, mitä ongelmia on merenkulun ammattilaisten rekrytoinnissa suomalaisen meriklusterin näkökulmasta. Merenkulun tukitoimia ja opiskelijamääriä käsitellään erityisesti varustamoelinkeinon kasvun ongelmien hahmottamiseksi.

Työssä yhdistetään yleinen tutkimustieto merenkulun elinkeinon erityispiirteisiin. Työn teoriaosa työvoiman kehityksestä ja ulkomaisen työvoiman käytön ongelmista perustuu Suomen itsenäisyyden juhlarahaston ja Elinkeinoelämän valtuuskunnan tutkimuksiin. Suomalaisen merenkulun tukitoimien yksityiskohdat ja perustelut pohjautuvat kyseessä olevan lain valmistelumateriaaliin (HE 115/2007) ja Euroopan merenkulun kehityksen selvittäminen perustuu komission tiedonantoihin. Arviot suomalaisen tonniston lähiajan kehittymisestä perustuvat Suomen varustamoyhdistyksen näkemykseen.

Tutkimuksen johtopäätös on, että suomalainen merenkulku ja meriklusteri tarvitsevat ulkomaalaista työvoimaa. Lisäksi on kehitettävä alan vetovoimaisuutta, jotta saadaan alan oppilaitosten järjestämään koulutukseen lisää hakijoita. Tämän lisäksi on huolehdittava, että suomalainen yhteiskunta on kilpailukykyinen ulkomaisen työvoiman sitouttamisessa Suomeen. Juuri Suomen vetovoimaisuus kilpailtaessa korkeasti koulutetusta työvoimasta on toistaiseksi osoittautunut suureksi haasteeksi Suomelle.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Programme

KERVINEN, ILKKA

The Effect of Subsidies and International Crews on the
Supply of Labour in Finland

Thesis

28 pages + 8 pages of appendices

Supervisor

Markku Usmi, Master Mariner

May 2010

Keywords

workforce, foreign labour, subsidies, shipping, employ-
ment

The object of this thesis was to determine effects of having international crews on both supply of labour for the Finnish maritime transport and on recruiting professional maritime transport personnel within the Finnish sea cluster. Maritime transport subsidies and the decline in the number of students in the field correspond to the problems in maritime transport, especially pages of appendices the problems the growth of shipping business.

The theoretic section of the study concerning development of the labour market and problems deriving from the use of foreign labour were based on research conducted by the Finnish Innovation Fund Sitra and the Finnish Business and Policy Forum EVA. This thesis applied general research data to the field of maritime transport as the consequences of using international crews have not yet been studied in adequate detail within the business. The details and conclusions concerning subsidies in the Finnish maritime transport were based on the preparation material for the law governing the issue. Information on development of maritime transport business within the European Union was based on the Communication given by the Commission: Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018.

The conclusion of the study is that the Finnish maritime transport and sea cluster require foreign labour. In addition, it is essential that the Finnish society is able to compete in committing foreign labour to Finland. For now this has proven to be a great challenge to Finland.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
1.1 Tutkimuskysymykset	5
1.3 Keskeiset käsitteet ja aiheen rajaus	6
1.4 Tutkimusmenetelmät	8
2 SUOMEN TYÖVOIMAPOLITIIKAN JA MERENKULUN NYKYTILA	8
2.1 Merenkulun ongelmat	9
2.3 Euroopan unionin työvoimapolitiikka	11
2.4 Suomen työvoimapolitiikka	12
2.5 Suomen merenkulkupolitiikka	13
3.1 Merenkulun tulevaisuus	15
3.2 Tonnistoveron käyttöönoton vaikutukset	15
4 MERENKULUN TYÖPAIKAT	19
4.1 Työpaikkojen lisääntyminen	19
4.2 Suomalaisen työvoiman riittävyys	20
4.3 Ulkomaisen työvoiman saatavuus	20
4.4 Kilpailu merenkulun työvoimasta	21
4.5 Avaintehtävät meriklusterissa	21
5 YHTEENVETO	22
5.1 Merenkulun tilanne Suomessa	22
5.2 Suomen työvoimapolitiikan tulevaisuus	23
5.3 Tukitoimien vaikutus työvoiman tarpeeseen	23
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	24
6.1 Työvoiman riittävyys	25
6.2 Avaintehtävien tulevaisuus	25
7 ARVIOINTI	26
7.1 Opinnäytetyön tulokset	26
7.2 Opinnäytetyön aiheen rajaus ja menetelmät	26
7.3 Opinnäytetyön vaiheet	26
7.4 Itsearviointi	27

LÄHTEET

28

LIITTEET

Liite 1. Merenkulkualan insinööriopintoihin hakeneet ja valitut 2004 - 2008

Liite 2. Merikapteeniopintoihin hakeneet ja valitut 2004 - 2008

Liite 3. Merimiesammattien henkilötyövuosien muutos vuosina 1999 - 2008

Liite 4. Tanskalaisten varustamoiden uudistilaukset vuoden 2002 tonnistoveron käyttöönoton jälkeen.

Liite 5. Meriteollisuusryhmän 2009 esittämät mahdolliset julkisrahoitteiset hankkeet merenkulun tukemiseksi.

Liite 5. Waterborne Vision 2020:n kolme peruspilaria.

1 JOHDANTO

Tämän merikapteenityön tarkoituksena on tutkia, miten vuoden 2009 lopulla sovitun sekamiehityksen mahdollistaminen vaikuttaa työvoiman riittävyyteen Suomessa. Sekamiehitys on osa merenkulun kilpailukyvyn tukipakettia. Toinen merkittävä seikka on ylemmät avaintehtävät meriklusterissa, jotka on perinteisesti täytetty päällystön tehtävistä laivalta maihin siirtyvillä henkilöillä. Merenkulun osalta työssä käsitellään pelkästään päällystöä. Tutkimuksessa pyritään selvittämään sekamiehityksen vaikutuksia nimenomaan Suomen tapauksessa. Ulkomaisen työvoiman käyttöönotosta on olemassa kokemuksia Euroopassa varsin laajasti, mutta Suomen suljetut työmarkkinat tuovat aivan yksilölliset ongelmansa.

1.1 Tutkimuskysymykset

Työssä perehdytään merenkulun nykytilaan ja lähihistoriaan, minkä pohjalta tutkimustietoa hyväksi käyttäen syvennytään työvoiman riittävyyteen ja merenkulun tukipaketin vaikutuksiin Suomessa.

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää:

Turvaako sekamiehitys työvoiman riittävyyden laivalla?

Vaikuttaako sekamiehitys merenkulun ammattilaisten rekrytointiin avaintehtäviin meriklusterin sisällä?

Mitkä ovat merenkulun tukipaketin vaikutukset Suomen meriklusterin ja varustamotoiminnan kannalta.

1.2 Kohderyhmä

Työn kohderyhmänä ovat merenkulun opiskelijat ja muut meriklusteriin kuuluvat toimijat ja päätöksentekijät. Työn avulla on mahdollista muodostaa näkemys niistä konkreettisista vaikutuksista, joita sekamiehitys ja merenkulun tukipaketti tuovat alalle.

1.3 Keskeiset käsitteet ja aiheen rajaus

Suomi on monien muiden Euroopan valtioiden tavoin riippuvainen merenkulusta. 80 prosenttia ulkomaankaupasta liikkuu meritse, pääasiassa Keski-Eurooppaan. Euroopan ja Suomen merenkulutraloudellisen strategian mukaisesti myös Suomi on päättänyt ottaa käyttöön tukitoimia, joilla pyritään mahdollistamaan kilpailukykyinen varustamotoiminta Suomen lipun alla. Varustamotoiminta on merkittävä osa meriklusteria, koska laivoilla saadusta työkokemuksesta hyötyy myöhemmin koko merenkulun elinkeino. Laivojen henkilöstön siirtyminen maihin yleistyy, koska merimiesten ura laivoilla on lyhentynyt merityön modernisoitumisen myötä ja on vain luonnollista pysyä elinkeinon sisällä siirryttäessä maatyöhön. Sekamiehitys ja tonnistovero ovat osa meriklusterin kokonaisjärjestelyä, mutta tässä työssä keskitytään nimenomaan niiden vaikutuksiin työvoiman riittävyyden varmistamisessa ja muita tukitoimia vain sivutaan kokonaisuuden hahmottamiseksi. EUn ja Suomen meristrategioiden mukaista meriklusterin kehitystä käytetään taustana yleisen merenkulun elinkeinon kehityksen selvittämiseksi.

Työssä käytetään termiä *tonnistovero* puhuttaessa varustamotoimintaa koskevasta verotusjärjestelmästä, jossa varustamon maksama vero määräytyy sen omistaman tonniston eikä tuloksen mukaisesti.

Sekamiehityksellä tarkoitetaan mahdollisuutta käyttää eri työehtosopimuksia laivan henkilöstön kesken. Pääasiallisen työehtojen peruste on työntekijän kansalaisuus ja liikennealue. Sekamiehitystä on toteutettu monin eri tavoin Euroopassa. Suomen hallituksen esitys on, että olemassa olevasta kauppaa-alusluettelolaista poistetaan rajoitus, jonka mukaan varustamokohtaisesti sallitaan 50 prosentin osuus EU- ja ETA-alueen

ulkopuolista miehitystä (HE 115/2007). Sekamiehityksen käytön esteenä Suomessa ovat perinteisesti olleet työntekijäetujärjestöt, jotka ovat vaatineet, että kaikille kansalaisuudesta riippumatta on maksettava samaa palkkaa. Vuonna 2009 ammattiliitot antoivat periksi työvoimapulan vuoksi ja merenkulkualan työntekijäetujärjestöt sopivat Suomen varustamot ry:n kanssa seuraavaa:

”Ulkomaisiin merenkulkijoihin sovelletaan Suomen lainsäädäntöä sekä soveltuvin osin suomalaisia työehtosopimuksia. Heidän osuutensa varustamon Suomen lipun alla olevilla aluksilla työskentelevistä työntekijöistä voi olla enintään kolmasosa ja heitä voidaan käyttää kaikissa aluksen henkilöstöryhmissä. Ulkomaalaisten työntekijöiden työsopimussuhteet tulevat olemaan määräaikaaisia, kestäen normaalisti kuusi kuukautta ja heidän palkkatasostaan sovitaan aluskohtaisissa neuvotteluissa liikennealueittain. Ulkomaalaisten työntekijöiden käyttämisestä sopiminen edellyttää sitä, että varustamon Suomen lipun alla olevien alusten määrä kasvaa, eli varustamo tuo Suomen lipun alle uusia aluksia. Näin ollen ulkomaalaisten merenkulkijoiden käyttäminen ei saa myöskään johtaa entisten työntekijöiden irtisanomisiin saati lomauttamisiin.” (Suomen varustamot ry 2010.)

Parlamentilla tarkoitetaan Euroopan unionin kansanedustuslaitosta, joka valitaan suorilla vaaleilla ja *komissiolla* elintä, joka vastaa aloitteista, käyttää neuvoston delegoimaa itsenäistä päätösvaltaa ja valvoo säädösten toimeenpanoa. (Euroopan parlamentin kotisivut & Euroopan komission kotisivut.)

Työssä viitataan usein *Sitraan* eli Suomen itsenäisyyden juhlarahastoon, joka on Suomen eduskunnan valvoma julkisoikeudellinen säätiö. Sen tehtävänä on edistää Suomen vakaata ja tasapainoista kehitystä (Sitran kotisivut 2010).

Työssä viitataan myös *EVA:an*. *Elinkeinoelämän valtuuskunta* on suomalaisen elinkeinoelämän rahoittama toimija, jonka tavoitteena on edistää suomalaisen yhteiskunnan pitkän aikavälin menestystä. (Elinkeinoelämän valtuuskunnan kotisivut 2010.)

1.4 Tutkimusmenetelmät

Työssä yhdistetään laajasti hyväksytty tutkimustieto merenkulun erityispiirteisiin. Tärkeimmät tutkimukset ovat EVAn Aivovuodosta aivokiertoon ja Sitran julkaisut Sykettä ja suvaitsevaisuutta sekä Kilpailu työstä. Edellä mainittujen lähteiden lisäksi tiedot merenkulun tukipaketin yksityiskohdista, oletetuista vaikutuksista ja viitekehystä ovat peräisin hallituksen esityksestä 115/2007, mikä pohjautuu viranomaistutkimustietoon. Yleisesti hyväksytyn tutkimustiedon soveltamiseksi merenkulun alalla on otettu esimerkkejä ja asiantuntijoiden mielipiteitä.

2 SUOMEN TYÖVOIMAPOLITIIKAN JA MERENKULUN NYKYTILA

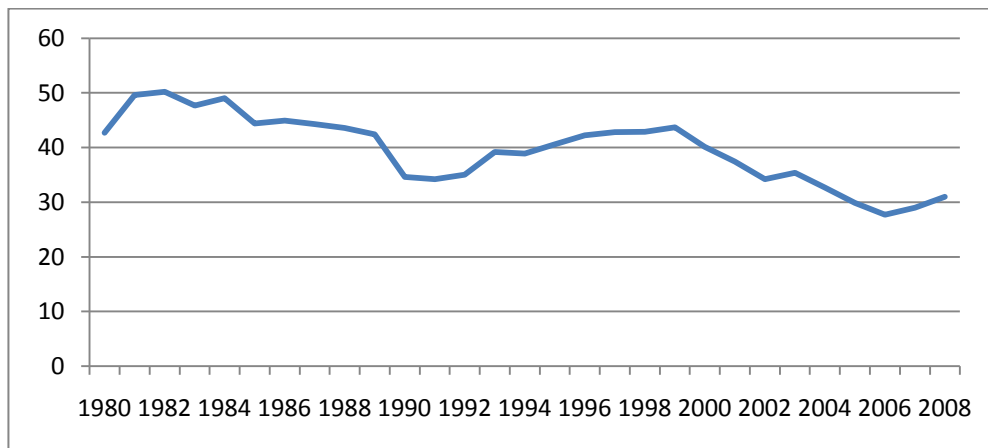
Työvoimapula koskettaa koko Eurooppaa, mutta Suomeen ongelma vaikuttaa etuajassa muuhun Eurooppaan verrattuna mm. suurten ikäpolvien eläköitymisen vuoksi. YK arvioi, että Euroopassa yli 60-vuotiaiden määrä nousee vuoteen 2020 mennessä 23 %:sta 33 %:iin. Vuonna 2030 Suomessa arvioidaan olevan 65 vuotta täyttäneitä yli 600 000 enemmän kuin nyt. Samaan aikaan työikäisten määrä vähenee yli 300 000 hengellä ja 0 – 14-vuotiaiden lasten määrä 70 000:lla (Soronen 2007, 22-33). Asiantuntijat arvioivat, että Suomeen tarvitaan seuraavien 10 vuoden aikana vähintään 100 000 ulkomaalaista työntekijää. (Ulkomaalaista työvoimaa tarvitaan. MTV 3 arkisto 19.9.2007.)

Suomen tilanne liittyy vahvasti Euroopan kolmanteen maahanmuuttoaaltoon, jonka koordinointi on nostettu osaksi EU:n maahanmuuttopolitiikkaa. Jäsenvaltioiden aikaisemmin harjoittamaa kansallista maahanmuuttopolitiikkaa on perustellusti kritisoitu lyhytjänteiseksi ja kansallisiin lähtökohtiin perustuvaksi. Nostamalla koordinointi Euroopan tasolle toivotaan päästävän pitkäjänteiseen työvoimapulaa helpottavaan järjestelmään, joka olisi immuuni kansallisen politiikan heilahteluille. (Forsander et al. 2004, 78.)

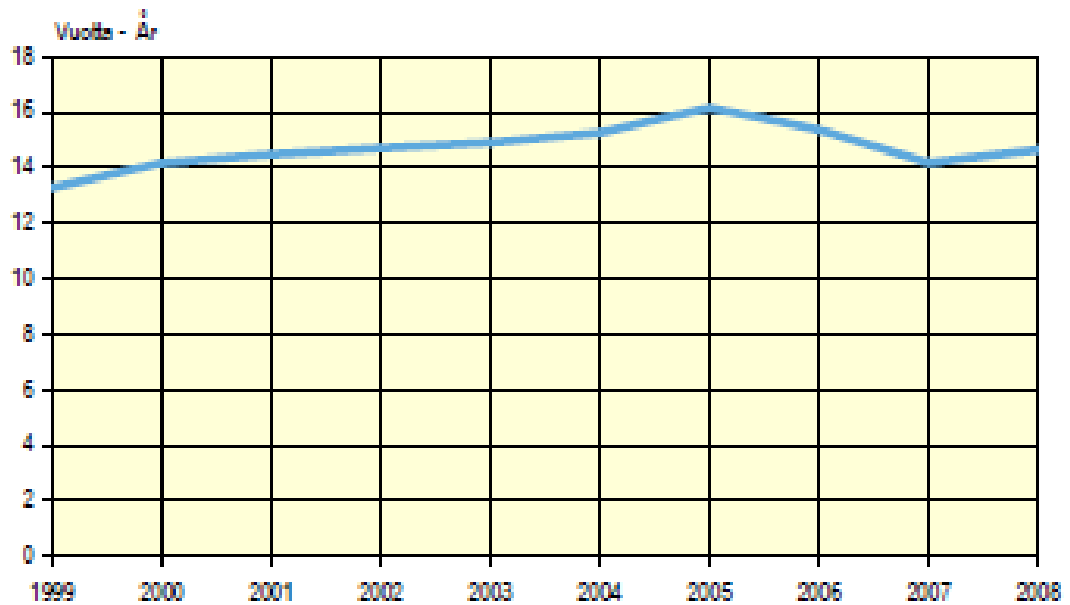
Maahanmuuttopolitiikka ei kosketa suoraan ulkomaalaisten työskentelyä suomalaisilla aluksilla, mikä johtuu merenkulun elinkeinon kansainvälisyydestä ja perinteisestä työvoiman liikkuvuudesta kansallisten rajojen yli. Sen sijaan maahanmuuttopolitiikalla on suuri merkitys meriklusterin avainhenkilöiden kannalta, jotka ovat merenkulun ammattilaisia ja joiden rekrytointi vaatii heidän Suomeen muuttamista (Raunio, M 2005, 68).

2.1 Merenkulun ongelmat

Merenkulun alalla ongelmat ovat huonosti nähtävissä. Tilastojen valossa kehitys ei ole dramaattista, mutta trendin vaikutukset pitkällä ajalla ovat kohtalokkaat. Merenkulualan työn modernisoinnista 80-luvulta alkanut tonnistokato (kuva 1), työpaikkojen väheneminen ja aluskannan vanheneminen (kuva 2, s. 10) ovat erittäin vaarallinen yhdistelmä koko varustamotoiminnalle Suomessa. (Ruokolainen 2004, 33.)



Kuva 1. Suomalaisten alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä 1980-2008. (Merenkululaitoksen tilastot 2009.).



Kuva 2. Suomen kauppalaivaston keskimääräinen ikä vuosissa. (Merenkululaitoksen tilastot 2009.)

2000-luvulla varustamoiden haasteet ovat alkaneet muuttua. Alalle hakeutuvien opiskelijoiden määrä vähenee jatkuvasti (liitteet 1 ja 2). Maailman kauppalaivaston lisääntyminen ennennäkemättömällä vauhdilla (kuva 5, s. 14) ja tonnistoverolain uudistamisen näyttäessä todennäköiseltä myös suomalaiset varustamot ovat alkaneet tilata uusia aluksia. Edellä mainitut seikat ovat aiheuttaneet jatkuvasti pahenevan työvoimapulan suomalaiseen merenkulkuun. Suomalaista työvoimaa ei kouluteta riittävästi tyydyttämään kysyntää ja jo koulutetuista merenkulkijoista huomattava osa työskentelee laivoilla vain viidestä kymmeneen vuotta. Suuri osa maihin siirtyneistä merimiehistä tosin jää meriklusterin palvelukseen. (Widén 2009.)

Kaukoidän maiden vaurastuessa edullinen ja ammattitaitoinen työvoima uhkaa loppua; varustamot ovat jo ilmaisseet tyytymättömyytensä filippiiniläisten merimiesten palkkojen nousuun. Euroopassa kehittyvien maiden nopea talouskasvu tekee merenkulusta ammattina vähemmän kiinnostavan, koska merenkulku menettää vetovoimaansa yleisen vaurastumisen myötä. Merimiehet siirtyvät vetovoimaisempiin töihin ja lähemmäksi sosiaalisia tukiverkkojaan.

Vuonna 2002 Euroopan yhteisön komissio piti Suomen lippua koko ETA-alueen kal-leimpana. Pääasiallisena syynä tähän pidettiin sekamiehityksen puuttumista, koska mahdollisuus käyttää kolmansien maiden työvoimaa alentaa miehistökustannuksia jo-pa enemmän kuin miehistön maksujen ja verojen alentaminen nollaan. (Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmä 2003, 8.)

Maailman talouden vuonna 2008 alkanut notkahdus on antanut Suomelle ja suurem-massa mittakaavassa koko Euroopalle aikaa reagoida uhkaavaan työvoimapulaan. Huolestuttavaa on Suomessa vallalla oleva tapa vastata tuottavuuden haasteisiin työn-tämällä ihmisiä ennenaikaiselle eläkkeelle. Tämä toimintamalli poistaa työvoiman py-syvästi käytöstä, vaikka jo lähitulevaisuudessa on ennustettavissa työvoimapula. Toi-minta on selkeästi sidoksissa markkinoiden lyhyen aikavälin tuottoajatukseen. Positiivisena ilmiönä 90-luvun lamaan verrattuna ovat Suomessa laajalti käytetyt lomautuk-set, jotka pitävät työmarkkinatilanteen stabiilimpana kuin suorat irtisanomiset, koska työvoima saadaan nopeasti takaisin tarvittaessa. Suomessa valtio on aloittanut mitta-van julkisten hankintojen ohjelman (liite 5), jolla pyritään säilyttämään meriklusterin erityisosaaminen ja tuotantokapasiteetti taantumaa seuraavaa nousukautta varten. Toimia meriklusterin auttamiseksi selvitti työ- ja elinkeinoministeriön vuonna 2009 asettama Meriteollisuustyöryhmä. (Elinkeino- ja työministeriö 2009, 5-11 .)

2.3 Euroopan unionin työvoimapolitiikka

EU on pyrkinyt helpottamaan työvoimaperusteista muuttoliikettä säätämällä direktii-vejä. Opiskelijadirektiivillä ja tutkijadirektiivillä on merkitystä merenkululle lähinnä välillisesti, mutta merenkulun koulutukselle sillä voi tulevaisuudessa olla merkittävä vaikutus. Pitkää oleskelua ja vapaata liikkuvuutta EU:n sisällä koskevilla direktiiveillä on huomattavasti suurempi vaikutus varsinaiseen työvoiman riittävyyteen, vaikka se-kamiehityksen ideana onkin käyttää EU:n ja ETA-alueiden ulkopuolista työvoimaa. Komission antama Vihreä kirja aloitti vuonna 2005 keskustelun siitä, millaista yhtei-sötason säätelyä tulisi soveltaa työn perusteella jäsenmaihin muuttaviin henkilöihin. (Soranan 2007, 24-30.)

EU:n perustamissopimuksessa kielletään sellaiset valtiolliset tuet, jotka vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa siltä osin, kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Merenkulku on jätetty tämän sopimuksen ulkopuolelle, koska yhteisö on huolissaan jäsenvaltioidensa merenkulun kansainvälisestä kilpailukyvyistä niin sanottuihin mukavuuslippuvaltioihin nähden, mutta se on johtanut epätydyttävään tilanteeseen, jossa tehdään lippusiirtoja jäsenmaiden välillä. Yhteisö on määrännyt komission seuramaan valtioiden käyttämiä tukimuotoja ja jättänyt mahdollisuuden ottaa merenkulku mukaan tukien rajoituksen piiriin neuvoston päätöksellä. (HE 115/2007, 4.)

Suomalaisen varustamotoiminnan kannalta lait tonnistoveron ehtojen muuttamisesta edullisemmaksi (HE 231/2009) ja merenkulun tukipaketista (HE 115/2007) ovat käännekohta. Suomen varustamoyhdistyksen kanta on, että jollei kilpailukykyistä tonnistoveroa saada Suomeen, merenkulun alamäki jatkuu ja uhkaa koko meriklusterin olemassa oloa (Widén 2009).

2.4 Suomen työvoimapolitiikka

Suomalainen yhteiskunta on vasta viime vuosina havahtunut siihen, että tarvitsemme ulkomaalaista työvoimaa. Suomen syrjäinen sijainti on aiheuttanut sen, että meillä on perinteisesti ollut vähemmän vaihtuvuutta työvoiman osalta. Suomalaiseen hyvinvointijärjestelmään sitoutuminen voi olla hyvin vaikeaa, jos asuu osan elämästään ulkomailla. Ulkomaalaisen työvoiman on vaikea ymmärtää korkeita veroja, jos ei ole saanut ilmaista koulutusta ja terveydenhuoltoa. (Forsander et al. 2004, 160-161.)

Suomalaista yhteiskuntaa rakennetaan tietoisesti korkean osaamisen eli osaamisintensiiviteetin varaan. Tällaisessa yhteiskunnassa maahanmuuttajat eivät parhaassa tapauksessa ole lisätyövoimaa työvoimapula-aloille tai kotimaisen työvoiman osaamisen täydentäjiä (Forsander et al. 2004, 23). Ulkomainen työvoima voi erityisesti merenkulun alalla tuoda meille kipeästi tarvitsemaamme globaalia tietotaitoa Suomen meriklustere-

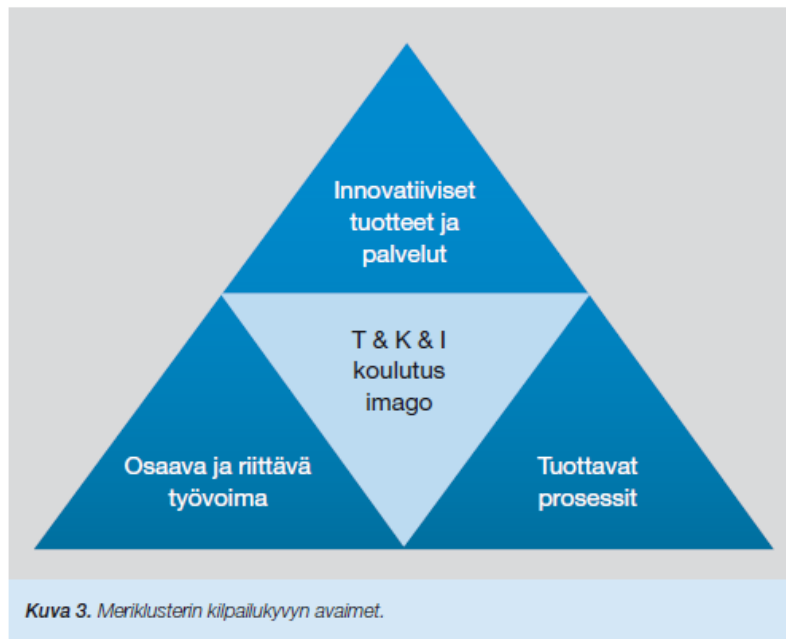
riin, joka perustuu korkean osaamisen tasoon (OSKE. Meriklusteriohjelma 2007-2013, 10-13).

2.5 Suomen merenkulkupolitiikka

Kansallisella tasolla Matti Vanhasen II hallitus on sitoutunut merenkulun kilpailukyyn parantamiseen. Hallitus on huolestunut mm. tonnistokadosta, merialan työpaikoista ja huoltovarmuudesta. Tähän hallitus on tarjonnut ratkaisuksi tonnistoverotusta, sekamiehitystä ja matkustaja-alusten tukien vakinaistamista. (HE 115/2007, 19 - 20.)

Huomionarvoista on, että Suomi on siirtymässä täysin EU:n sallimiin tukitoimiin myöhään muiden valtioiden jälkeen. Kilpailukykyisen verotuksen puuttuessa on tapahtunut alusten ulosliputusta muihin maihin. Pääosa suomalaisista aluksista on kadonnut Ruotsin, Viron, Alankomaiden, Ison-Britannian, Saksan, Luxemburgin ja Bahaman lippujen alle. Suomalaisia tukimuotoja vastaavia toimia käyttäneitä maita Euroopassa ovat Alankomaat, Iso-Britannia, Irlanti, Ranska, Kreikka, Ruotsi, Tanska, Saksa, Norja, Belgia ja Italia. Maat ovat toteuttaneet tukitoimia hyvin erilaisilla tavoilla. Esimerkiksi Kreikassa ja Tanskassa ei erikseen tueta työnantajien miehistökustannuksia. (HE 115/2007, 11 - 12.)

Suomella on olemassa Meriklusteriohjelma, joka on osa valtakunnallista osaamiskeskusohjelmaa. Osaamiskeskusohjelma on valtioneuvoston määräaikainen erityisohjelma vuosille 2007 – 2013, jonka avulla suunnataan toimenpiteitä kansallisesti tärkeille painopistealoille. Varustamotoiminta on vain pieni osa koko meriklusteria, mutta ohjelman merkitys varustamotoiminnan kehittymiselle Suomessa on merkittävä, koska toimiva varustamoelinkeino tuottaa ammattitaitoisia merenkulkijoita meriklusterin palvelukseen. (OSKE. Meriklusteriohjelma 2007-2013, 2-4)



Kuva 3. Merenkulun kilpailukyvyyn peruseriaatteet (OSKE. Suomen meriklusteriohjelma 2007-2013.)

The WATERBORNE Technology Platform julkistettiin tammikuussa 2005 yhdessä eurooppalaisen meriteollisuuden sekä tieteellisten ja yhteiskunnallisten tahojen kanssa. Waterborne Vision 2020 on tyypistettävissä kolmeen peruspilariin; 1. turvallinen, ympäristöystävällinen ja tehokas merenkulku, 2. kilpailukykyinen meritekniinen teollisuus ja 3. tavaravirtojen kasvun ja niiden muutosten hallinta ja mahdollistaminen, kuten liitteestä 6 voidaan nähdä. Aikaisempi visio oli nimeltään Leadership 2015, jossa luotiin tavoitteet meritekniselle teollisuudelle ja määriteltiin osaamisalueet, joilla Eurooppa haluaa olla johtava vuonna 2015. Waterborne Vision 2020 sisältää Leadership 2015 pääasialliset tavoitteet, mutta se on laajennettu kattamaan entistä laajemmin koko merialan sektoria, mukaan lukien satamat ja merenkulku. EU-tasolla on määritelty kullekin toiminnan peruspilarille pitkän ajan tavoitteet ja innovaatiotoiminnan haasteet. Suomen Meriklusterin tavoitteena on omilla vahvuusalueilla on vastata näihin haasteisiin. Suomalaiset toimijat ovatkin omien EU-tason kattojärjestöjen kautta osallistuneet aktiivisesti vision luontiin. (OSKE. Meriklusteriohjelma 2007-2013, 48-49.)

3 SUOMEN TYÖVOIMAPOLITIIKAN JA MERENKULUN LÄHITULEVAISUUS

Suomessa tarvitaan ulkomaista työvoimaa korvaamaan suurten ikäluokkien eläköitymisen aiheuttama vääristymä ikärakenteessa. Vuoteen 2030 mennessä yli 65-vuotiaiden lukumäärä kasvaa yli 600 000:lla työkäisten lukumäärä laskee yli 300 000:lla. Ratkaisuna on ulkomailta saatava työvoima ja työn tuottavuuden parantaminen. (Soranen 2007, 33.)

3.1 Merenkulun tulevaisuus

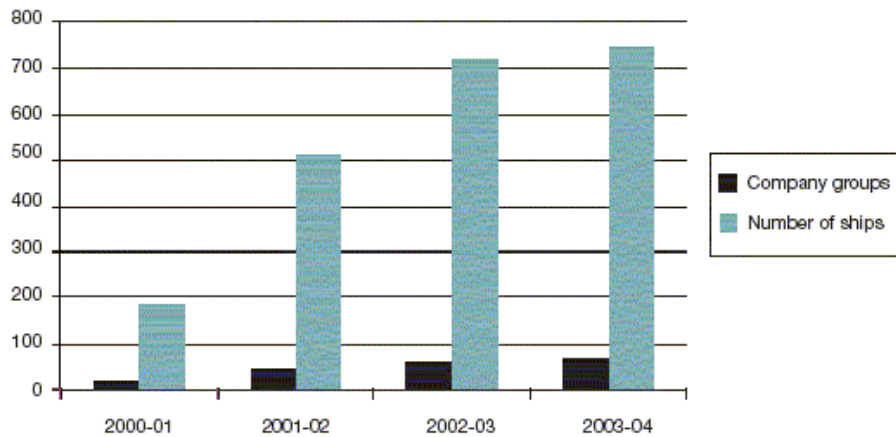
Merenkulun tilanne Suomessa on muuttumassa merkittävästi tukitoimien myötä. Jo ennen tukitoimien hyväksymistä useat varustamot investoivat uusiin aluksiin. Konttiliikenteen kasvu näkyy uusien alusten lisääntyneinä tilauksina. Kaiken kaikkiaan Suomen merikuljetusten arvioidaan puolitoistakertaistuvan vuoteen 2030 mennessä (kuva 6, s.18). Lisääntyvät merikuljetukset tarkoittavat enemmän laivoja ja ne tulee miehittää pätevällä ja riittävällä määrällä merimiehiä. Suomalainen merenkulkualan työvoima ei tule riittämään alusten lukumäärän lisääntyessä. Merenkulun koulutukseen hakevien lukumäärä vähenee vuosi vuodelta (liitteet 1,2) ja myös työura laivalla lyhenee. Sekamiehityksellä voidaan turvata työvoiman riittävyys lähitulevaisuudessa, mutta pitemmällä tulevaisuudessa piilee suurempi ongelma. On epäselvää, voidaanko sekamiehityksellä korvata ne avaintyöpaikat meriklusterin sisällä, joihin on perinteisesti siirrytty päällystötehtävistä laivalta, koska Suomea ei pidetä kansainvälisesti houkuttelevana alueena (Raunio 2005, 64 - 70).

3.2 Tonnistoveron käyttöönoton vaikutukset

Suomen varustamoyhdistyksen arvio tonniston kehityksestä on, että Suomen kauppalaivasto kaksinkertaistuu kymmenessä vuodessa kilpailukykyisen tonnistoveron myötä (Widén 2009). Tämä tuo lisää työpaikkoja meriklusteriin ja kasvattaa koko teollisuuden alaa. Samalla kasvava meriklusteri helpottaa ulkomaalaisten

huippuosaajien rekrytointia ja tarjoaa varustamotoiminnan kautta ulkomaisille merenkulkijoille väylän siirtyä töihin Suomeen.

Suomen merenkulkua voidaan verrata Irlantiin. Kummankin kauppapoliittinen asema on kuin saari. Irlannissa otettiin käyttöön tonnistovero 2000, minkä seurauksena varustamotoiminta ja laajemmin koko meriklusteri on noussut todella merkittäväksi elinkeinon alaksi. Vuonna 2000 ennen tonnistoveroa Irlannissa oli 180 alusta sen alusrekistereissä. Neljä vuotta myöhemmin aluksia oli jo 750 (kuva 4). (The Irish Maritime Development Office 2004)

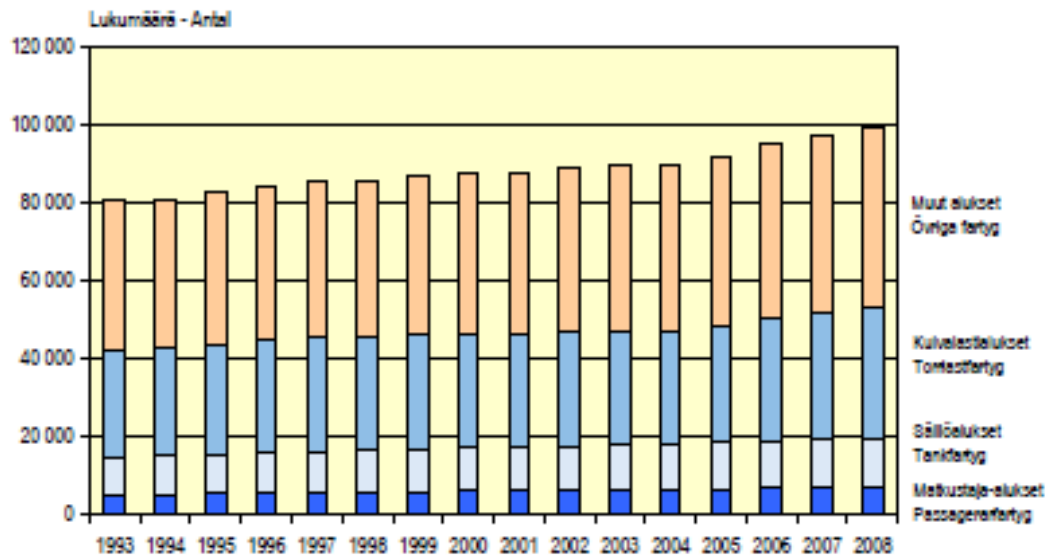


Kuva 4. Irlannin alusten lukumäärän ja varustamoiden lukumäärän kehitys vuosi 2000-2004. (The Irish Maritime Development Office 2004.)

Tonnistovero on onnistuneesti otettu käyttöön myös Norjassa. 1996 Norjassa tultiin siihen lopputulokseen, että ainoa tapa pitää kauppalaivasto oman lipun alla on luoda tehokas tonnistoverojärjestelmä. Tilannetta ratkottiin jo 1987 perustamalla kansainvälinen laivarekisteri, mutta ratkaisevinta tonniston pysymiselle Norjan lipun alla oli juuri tonnistovero. Norja on hakenut markkinavoimaa volyymin ja erikoistumisen kautta erityisesti energiaan liittyvissä kuljetuksissa. Öljyllä on varmasti ollut suuri merkitys, mutta kaikkein ratkaisevinta on ollut mahdollisuus käyttää kansainvälisiä miehistöjä ja ehtoja. (Anttonen 2000.)

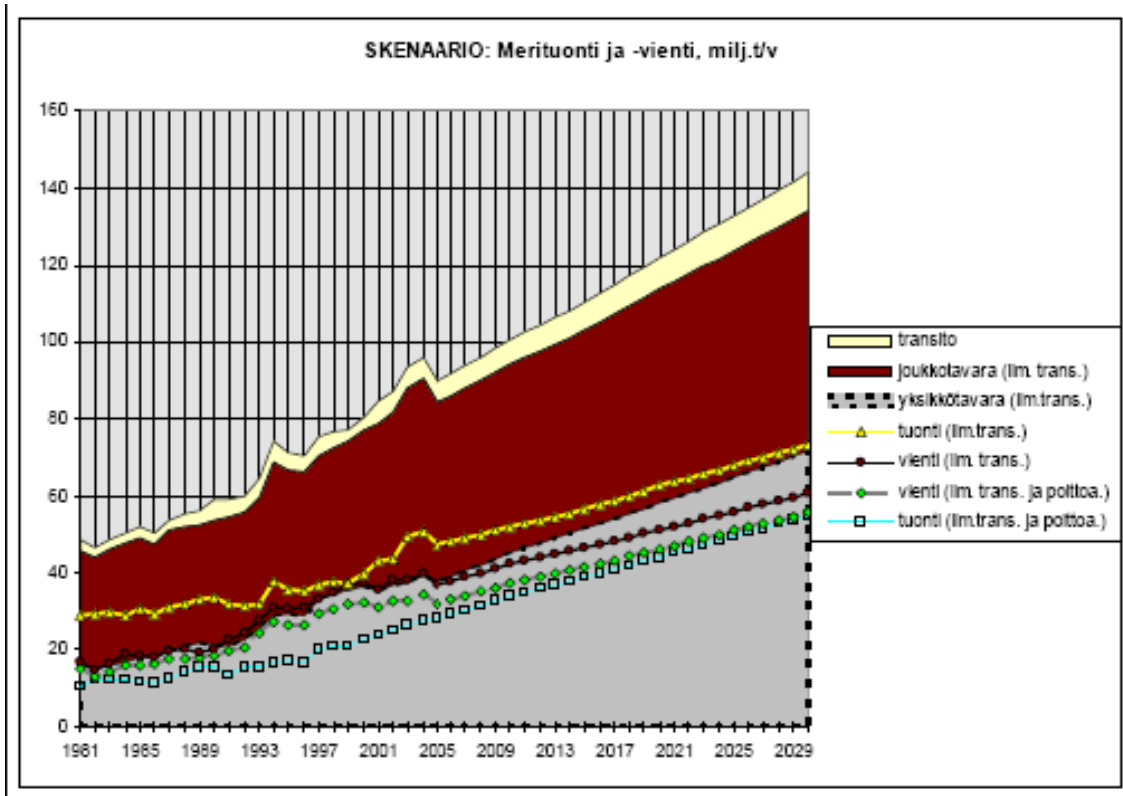
Maailmankauppa ja erityisesti meriliikenne kasvavat tulevaisuudessa entistä nopeammin. Suomen Merenkululaitos on tutkimuksiansa pohjalta tullut päätelmään, että merikuljetukset lisääntyvät 150 % seuraavien kahdenkymmenen vuoden aikana, kuten

voidaan kuvasta 6 nähdä. Samaan aikaan merikuljetusten volyyymi kasvaa ainakin saman verran. Mitään syytä ei ole olemassa, miksi Suomen ja ulkomaiden välinen liike ei kasvaisi samassa suhteessa.



Kuva 5. Maailman kauppaa-alusten lukumäärän kehitys alus tyypeittään. (Merenkululaitoksen tilastot 2009.)

Meriliikenteen määrät korreloivat aina maailmankaupan kanssa. Maailmankauppa on taas luonteeltaan nousujohteista. Talouden taantumet aiheuttavat notkahduksen kasvuun, mutta mitä pitemmällä aikavälillä tilannetta tarkastellaan, sitä nopeampaa kasvu on. Meriliikenteen kasvu ei korreloi suoraan alusten lukumäärien kanssa vaan kuljetettujen määrien kanssa, koska pääsääntöisesti alusten koko on aina kasvussa. Tekniikan kehitys muuntaa myös laivoja ja laivojen operointia tehokkaammaksi. Työvoiman tarve on 1990-luvulta asti ajettu etenkin länsimaisissa laivoissa aivan minimiin, minkä seurauksena laivojen lisääntyminen korreloi työvoiman tarpeen kanssa melko tarkasti. Uudet laivat tarvitsevat saman verran työvoimaa kuin tonnista poistuvat laivat. Edellä mainituista syistä olisi tärkeää yhdistää tieto laivojen lukumäärän muutoksesta ja meritse kuljetettavan lastin määrän kasvusta (kuva 5 ja 6).



Kuva 6: Suomen merikuljetusten kasvu vuodesta 1961-2030. (Merenkululaitos 2006. Meri- ja sisävesiväylien kehittämissuunnitelma 2007-2016.)

Kuva 6 on Merenkululaitoksen julkaisusta Meri- ja sisävesiväylien kehittämissuunnitelma 2007-2016. Kuvaaja on tehty 2006, eikä siitä siksi näy vuonna 2008 alkanutta talouden taantumaa, joka vaikutti merikuljetuksiin maailmanlaajuisesti erittäin vahvasti. Tärkeätä kuvassa 6 on, että tavaravirrat jatkavat tasaista kasvua talouden ajoittaisista notkahduksista riippumatta. (Varustamoyhdistys 2008.)

Voidaan täysin perustellusti sanoa, että yksi tonniveron tärkeimmistä vaikutuksista on se, että se alentaa tonniston keski-ikää (vrt. liite 4 alusten uudistilaukset). Tonniston keski-ikäen alentaminen on yksi hallituksen tavoitteista sen ajaessa merenkulun tukipakettia, koska se parantaa turvallisuutta. Laivojen pysyminen Suomen lipun alla parantaa turvallisuutta myös siksi, että silloin Suomen viranomaiset voivat valvoa suomalaisia aluksia paremmin.

4 MERENKULUN TYÖPAIKAT

EU on hyvin huolissaan kansalaistensa työllisyyden alamäestä merenkulkualalla ja on päättänyt, että siihen on saatava aikaiseksi muutos. Euroopan komissio aikoo kannustaa monialaisten klusterien ja alueellisten meriosaamiskeskusten muodostamista sekä edistää meriklusterien eurooppalaisen verkoston perustamista. Tavoitteena on myös lisätä EU:n kansalaisille tarjolla olevia merialan työpaikkoja ja parantaa niiden laatua. EU:n näkemys on, että eurooppalaiset saadaan hakeutumaan merenkulkualalle, jos alan kaikki sidosryhmät tukevat henkilöstöpolitiikan ja työolojen parantamista, sekä luodaan tehokas lainsäädäntö, jossa otetaan huomioon alan kansainvälinen toimintaympäristö. Komissio tukee myös sellaisen järjestelmän suunnittelua, joka tarjoaa eurooppalaisille parempia ja laajempia uranäkymiä meriklusterin sisällä. Tähän kuuluvat merenkulun opintojen laajentaminen ja merenkulun ammattien edellyttämien taitojen ja pätevyysien kehittäminen. (Euroopan yhteisöjen komission tiedonanto 2007, 9-10.)

4.1 Työpaikkojen lisääntyminen

80-luvulla alkanut laivatyön modernisointi on pienentänyt laivojen miehistöt minimimiehitystodistusten tasolle. Tämä yhdessä merenkulun ammatillisen vetovoiman katoamisen kanssa on vähentänyt ammattitaitoisen työvoiman saatavuutta merkittävästi. Osatekijänä vetovoiman katoamiseen ovat merenkulun palkkauksen jääminen jälkeen yleisestä kehityksestä, elintason yleinen koheneminen ja työolojen paraneminen. Suomessa on liian vähän merenkulun opiskelijoita ja valmistuneet merenkulun ammattilaiset ovat nykyään töissä laivoilla vain 5 - 10 vuotta, kun sama luku vielä kaksikymmentä vuotta sitten oli 15 - 20 vuotta. (Widén 2009.)

Suomen varustamoyhdistys on arvioinut, että maailmantalouden laskusuhdanteen jälkeen merenkulun maailmanlaajuinen kasvu jatkuu nopeampana kuin koskaan. Suomen uuden tonnistoveron ja merenkulun tukipaketin myötä suomalaisten alusten lukumäärän arvioidaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2020 mennessä. (Widén 2009.)

4.2 Suomalaisen työvoiman riittävyys

Huolimatta erilaisista hankkeista merenkulun koulutuksen vetovoiman lisäämiseksi Suomessa hakijamäärät päällystön koulutusohjelmiin ovat olleet laskussa viimeiset kymmenen vuotta (liitteet 1,2). Merenkulun koulutuksen ongelmat ovat rakenteellisia. Opiskelijapaikoilla on enemmän merkitystä aluepolitiikan tasolla kuin työvoiman tuottamisessa, johtuen ammattikorkeakoulujen sijoittumisesta. Suomeen riittäisi yksi oppilaitos, missä koulutetaan merenkulun päällystää ja mahdollisesti Ahvenanmaalle toinen. Suomessa on kysyntää ja resursseja yhden koulun verran ja tällä hetkellä kouluja on neljä; Raumalla, Kotkassa, Turussa ja Ahvenanmaalla.

Suomessa on nähtävissä sama ongelma kuin muissakin Euroopan valtioissa. Merenkulun ammatti mielletään liian eristäväksi nyky-yhteiskunnassa. Neljästä kuuteen viikkoa kestävät työjaksot rajoittuneine yhteydenpitovälineineen ovat liian isoja haasteita nykyaikaiselle yksilölle, jonka sosiaaliset verkostot ovat osittain virtuaalisia. Suomi on viimeisiä Euroopan maita, joissa koko miehistö tai ainakin päällystö on kotimaista. (Widén 2009; Ilosalo & Kärkkäinen 2009, 6-7.)

Työnantajat ovat heränneet 90-luvun henkilöstövähennysten jälkeen pulaan ammattitaitoisesta työvoimasta. Suomalaisesta merenkulusta puuttuu kokonainen sukupolvi. Nyt on hurja kiire siirtää tietotaitoa parhaan mukaan osittain jo eläkkeellä olevilta pitkän linjan merimiehiltä nuoremmille. Etenkin öljykuljetuksissa ollaan ongelmissa, koska asiakkaat valvovat päällystön yhteenlaskettua kokemusta yhtenä kriteerinä. Ongelmaan on lähdetty vastaamaan Suomen varustamoyhdistyksen, ammattiliittojen ja opetusministeriön yhteistyöllä. Liitot ja varustamoyhdistys yrittävät rekrytoida nuoria messuilla ja netissä (www.seaventures.fi). Opetusministeriö selvittää koulutus- ja osaamistarpeiden kehittämistarpeita. (Widén 2009.)

4.3 Ulkomaisen työvoiman saatavuus

Avainhenkilöiden merkitys Suomen merenkululle on äärimmäisen tärkeä, koska näillä henkilöillä on kokemusta, tietoa ja näkemystä. Niitä ei voi hankkia kaupallisen johta-

miskoulutuksen kautta, vaan se muodostuu vuosien työskentelyllä laivalla ylemmän päällystön tehtävissä. Avainhenkilöiden rekrytointi meriklusterin palvelukseen myös tulevaisuudessa on turvattava lisäämällä vetotekijöitä ja poistamalla työntekijöitä maahanmuuttajien osalta. Laivalla työskentelevillä ulkomaalaisilla ei ole välttämättä mitään sidettä Suomeen ja niiden luominen jo ennen varsinaista rekrytointia maihin voi osoittautua erittäin tärkeäksi. (Raunio 2005, 25-27,64-70; Kasvio & Nieminen 1999, 206-218.)

4.4 Kilpailu merenkulun työvoimasta

Suomen varustamoyhdistyksen ja ammattiyhdistysten tekemä sopimus ETA-alueen ulkopuolisen työvoiman käytön aluskohtaisesta sopimisesta siirtää Suomen merenkulun kohti kansainvälistä mallia. Sopimus antaa varustamoille mahdollisuuden sopia edullisemmasta palkkatasosta kolmansien maiden kansalaisille riippuen aluksen liikennealueesta (Suomen varustamot ry 2010). Tämä alentaa miehistökustannuksia jopa enemmän kuin nettopalkkajärjestelmä (Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmä 2003, 8).

Merenkulun työvoimapolitiikalla on omat erityispiirteensä alustyyppien ja tehtävien osalta. Suurin osa miehistötason työpaikoista täytetään miehistönvälityspalvelujen kautta, kun taas päällystön varustamot haluavat yleensä haastatella ja valita itse. Tämän järjestelmän voi olettaa toimivan suomalaisissa varustamoissa pitkälti kansainväliseen tapaan. Muutosta helpottaa varmasti nopeasti laskeva työntekijöiden keski-ikä laivoilla ja uudet koulutuksen tuomat menettelytavat. (Sorainen 2007, 50-52.)

4.5 Avaintehtävät meriklusterissa

Avaintehtävillä tarkoitetaan merenkulun asiantuntijoita. He työskentelevät joko elinkeinoelämän sisällä asiantuntijana, konsultteina tai virkamiehinä. Heitä löytyy kansalliselta tai EU-tasolta. Tällaisiin asiantuntijatehtäviin tarvitaan korkean koulutuksen lisäksi merkittävä määrä kokemusta päällystötehtävissä laivalla. Vaatimus siitä, että työvoiman täytyy muuttaa asumaan Suomeen, voi olla merkittävä este ulkomaalaisen

työvoiman käytölle. Yleisen suomalaisen käsityksen vastaisesti Suomea ei pidetä houkuttelevana elinympäristönä. Suomen syrjäinen sijainti, korkea verotus ja jäykkä byrokratia voivat osoittautua hyvin voimakkaaksi negatiiviseksi tekijäksi. Usein esimerkiksi korkeaa verotusta on hankala perustella ihmiselle, joka ei ole saanut ilmaista suomalaista koulutusta ja terveydenhuoltopalveluja (Forsander et al. 2004, 159-160).

5 YHTEENVETO

Kokonaisuutena merenkulku elää murrosvaihdetta. Kehityksen tahti on äärimmäisen nopea ja ongelmat ovat toimijoiden tapaan globaaleja ja erilaisten toimijoiden hallitseminen mahdotonta kaikille osapuolille. Tarkasteltaessa merenkulkua tulee maailmankaupan kehitys aina ottaa huomioon, koska merenkulku ja maailmankauppa korreloivat aina toisiinsa. Maailmankauppa kasvaa koko ajan ja merikuljetukset korreloivat sen muutoksia ja ajoittain menevät jopa sen edelle. Työvoiman liikkuvuuden lisääntyessä ei voida vetää enää rajoja kansallisuuksien tai kulttuurien välillä. Ainoa mahdollisuus on auttaa erilaisista kulttuureista peräisin olevia työntekijöitä kasvamaan systeemiin sisään ja toimimaan itse ilman kulttuurisia rajoitteita kansainvälisillä työmarkkinoilla. Kansallisesti on tärkeää luoda vetovoimainen alusta aivokierrolle. Työvoiman riittävyyden kannalta on äärimmäisen tärkeää, että myös henkilötason ongelmiin puututaan aktiivisesti niiden ratkaisemiseksi, koska Suomi tarvitsee lahjakkaita yksilöitä ulkomailta kehittämään huippuosaamista. Sopiminen ja poliittinen päätöksenteko ovat yksinkertaisin osa kansainvälistä työvoimapolitiikkaa. Sen lisäksi tarvitaan käytännön helpotuksia kansallisella tasolla työvoiman liikkumiseksi. (Forsander et al. 2004, 95.)

5.1 Merenkulun tilanne Suomessa

Merenkulku on kärsinyt Suomen valtiovallan ideologisesta haluttomuudesta siirtyä merenkulun kehitystä tukevaan tonnistoverojärjestelmään, joka poikkeaa yleisestä veropolitiikasta. Suomi tekee päätöksen siirtyä kannattavaan tonnistoverotukseen viimeisten joukossa Euroopassa. Huono kilpailuasema on aiheuttanut suomalaisen tonniston siirtymistä muiden lippujen alle (HE 115/2007). 1990-luvulla vähentynyt työvoiman tarve on aiheuttanut alalle jo koulutettujen siirtymistä ulkomaalaisiin varusta-

moihin tai maatöihin. Merenkulku on alana menettänyt vetovoimaansa johtuen pääasiassa hitaasta sosiaalisesta mukautumisesta ja informaatioteknologian kehittymisestä. Laivatyö on myös kehittynyt – etenkin päällystön osalta – entistä raskaammaksi niin psyykkisesti kuin fyysisestikin. (Onnettomuustutkintakeskus 2004, 3; Työterveyslaitos. Laivaolosuhteet.) Laivalla on totuttua rajoittuneemmat mahdollisuudet työntekijän olla yhteydessä sosiaaliseen verkostoonsa, mikä on nykyihmiselle tärkeää. Työyhteisönä laiva on myös toimintatavoiltaan vanhakantainen eikä ole kehittynyt vastaamaan nykyihmisen tarpeita. (Ilosalo & Kärkkäinen 2009, 6-7.)

5.2 Suomen työvoimapolitiikan tulevaisuus

Suomalaisen työelämäjärjestelmän muutos on edelleen pahasti kesken. Vuonna 2008 alkanut talouden notkahdus katkaisi lupaavasti alkaneen työvoiman uudistamisen, jossa vanhemmille työntekijöille annettiin aikaa perehdyttää seuraajiaan. Ihmisille syntyy nopeasti käsitys suuresta työttömyydestä, muttei sen syistä. Suomea odottaa suurten ikäluokkien jäädessä joukolla eläkkeelle työvoimapula. Silti ihmisiä edelleen työnnetään eläkeputkiin lyhytnäköisesti sen sijaan, että hiljaista tietoa siirrettäisiin nuoremille. Varovaisen arvion mukaan Suomeen tarvitaan seuraavan kymmenen vuoden aikana 100 000 ulkomaalaista työntekijää (MTV 3 arkisto 19.9.2007). Se on 10 000 uutta työntekijää vuosittain, joiden sitouttamisesta ja perehdyttämisestä suomalaiseen yhteiskuntaa, kieleen ja kulttuuriin pitäisi huolehtia. Osa tästä tulevasta työvoimasta on korkeasti koulutettuja asiantuntijoita, jotka ehkä valitsevat Suomen usean muun mahdollisuuden joukosta ja vaikuttavat välillisesti myös muiden huippuosaajien päätökseen Suomeen muutosta (Forsander et al.2004, 109-126).

5.3 Tukitoimien vaikutus työvoiman tarpeeseen

Talouden trendeistä riippumatta 2009 - 2010 käyttöön otetut merenkulun elinkeinon tukitoimet alkavat vaikuttaa alusten lukumäärää nostavasti, mikä tarkoittaa lisää merityöpaikkoja Suomeen (Suomen varustamot ry 24.8.2008). Suomen varustamot ry:n ja alan ammattiliittojen kesken tehty sopimus ETA-alueen ulkopuolisen työvoiman käy-

töstä lisää varustamoiden mahdollisuutta lisätä laivojen lukumäärää Suomen lipun alla (Suomen varustamot ry 2010). Ulkomainen työvoima on varustamoille ainoa vaihtoehto, koska Suomessa on valtava pula miehistöstä ja kokeneesta päällystöstä (Euroopan yhteisöjen komissio 2009). Suomen varustamot ry on arvioinut Suomen kauppalaivaston kaksinkertaistuvan kymmenessä vuodessa. Miehistöt on 90-luvulta alkaen ajettu minimiin, joten alusten lukumäärän kaksinkertaistuminen tarkoittaa myös työvoiman tarpeen kaksinkertaistumista. Tässä käsitellään merenkulkuhenkilöstöä. Talousosaston työvoiman kysyntään vaikuttaa suurelta osalta matkustaja-alusten määrän kasvu.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suomen valtion ja elinkeinoelämän aloittamat tukitoimet alkavat vaikuttaa positiivisesti varustamotoiminnan ja koko meriklusterin kehittymiseen. Suomi on nostanut meriklusterin vahvistamisen osaksi kansallisia tavoitteitaan. Meriklusteriohjelma on avainasemassa koko teollisuudenalan kehittämisessä. Ammattiyhdistysten saaminen mukaan alan kehittämiseen ja erityisesti merimiesunionin luopuminen vaatimuksesta, että kaikille pitää maksaa samaa palkkaa kansalaisuudesta riippumatta, mahdollistaa alan kasvun Suomessa aivan uudelle tasolle. Suomen maantieteellinen sijainti tekee Suomesta luonnollisen merenkulkuvaltion, jolla on oma toimiva meriklusteri, joka perustuu laatuun ja tietotaitoon. Euroopan unionin periaatepäätös siirtää kuljetuksia maanteiltä vesistöihin luovat myös aivan uutta kysyntää alalle. Samoin Itämeren valtioiden ympäristönsuojeluvaatimukset tarvitsevat suomalaista huippuosaamista kaikilla elinkeinoelämän osa-alueilla. Suomelle on erittäin tärkeää olla mukana päättämässä kaikesta Itämereen liittyvästä lainsäädännöstä ja sopimuksista. Voidaan sanoa, että Suomella on myös velvollisuus olla sekä päättämässä, että tarjota tietotaitoa, kun Itämeren kohtaloa muovataan.

6.1 Työvoiman riittävyys

Merenkulun elinkeinopoliittisten esteiden poistuessa ja alusten lukumäärän kääntyessä nousuun ei ole saatavilla suomalaista työvoimaa. Ainoa ratkaisu on ulkomaalaisen työvoiman käyttö. Ulkomaalaista työvoimaa on varmasti saatavilla laivatyöhön, koska suomalainen merenkulku on hyvin kilpailukykyinen työolosuhteiden osalta. Suomen syrjäinen sijainti ei ole kovinkaan merkittävä seikka merenkulkijoiden rekrytoinnin kannalta. Merenkulun alalla on kansainvälinenkin työvoimapula, mutta siitä huolimatta voidaan pitää varmana, että Suomella on hyvät kilpailuasemat työvoiman suhteen. Suomella ei kuitenkaan ole olemassa yhteyksiä työvoiman välittäjiin, mikä johtuu pitkään suljettuna pysyneistä työvoimamarkkinoista. Luotettavien ja suomalaisten varustamoiden sekä Suomen yhteiskunnan arvojen mukaisesti toimivien työvoimanvälitystoimistojen löytäminen tai perustaminen voi osoittautua yllättävän haastavaksi. Suomalaisella yhteiskunnalla on hyvin paljon vaatimuksia esimerkiksi työvoiman tasarvoisesta kohtelusta ja työelämän säännöistä. Tämä on ymmärrettävä vuorovaikutuksena, koska ulkomailta tulevan työvoiman on sopeuduttava suomalaiseen tapaan tehdä asioita ja suomalaisten on opittava kansainvälisen kilpailun toimintatavat.

Onnistuminen yksityisten suomalaisten työvoimanvälitystoimistojen perustamisessa tai ulkomaisten yhteyksien luomisessa ei kuitenkaan tarkoita, että meriklusterille olisi saatavilla henkilöitä avaintehtäviin maissa, koska se vaatii työvoiman muuttamista Suomeen. Suomalaisen yhteiskunnan vetovoimatekijöitä korkeasti koulutetun työvoiman osalta on tutkittu erittäin laajasti ja samat ongelmat toistuvat aina vain uudestaan. Korkea verotus, syrjäinen sijainti ja lupa-asioiden hoito virastoissa ovat kaikki työpöytämaahanmuuton esteinä, kun puhutaan korkeasti koulutetusta työvoimasta.

6.2 Avaintehtävien tulevaisuus

EU:n ja Suomen toimet merenkulun painoarvon nostamiseksi luovat Suomeen huomattavan määrän erilaisia avaintehtäviä. Niiden täyttämiseksi tarvitaan kokeneita asiantuntijoita, tutkijoita ja taloushallinnollisia osaajia. Osa näistä pystytään rekrytoimaan

ulkomailta, mutta osa on paljon luonnollisempaa hankkia suomalaisilta laivoilta.

Ylemmän päällystön tehtävistä maihin siirtyvät henkilöt omaavat näkemystä, mikä on korvaamaton voimavara meriklusterin sisällä.

7 ARVIOINTI

7.1 Opinnäytetyön tulokset

Työn tulokset merenkulun työvoiman riittävydestä Suomessa ovat samansuuntaiset kuin muillakin aloilla Euroopassa. Koulutetusta työvoimasta on kasvava pula Euroopan laajuisesti. Työn merkitys on siinä, että tukitoimien ja yleisen kehityksen vaikutuksia arvioidaan kokonaisuutena ja tavoitteena on kokonaiskuvan luominen lukijalle. Työn teoreettinen pohja on asiantuntijoiden Suomen hallitukselle lain (115/2007) pohjaksi laatimassa tutkimuksessa ja elinkeinoelämälle EVAn ja Sitran laatimissa tutkimuksissa. Tutkimusten antamaa tietoa ja tietämystä on sovellettu merenkulun elinkeinon erityispiirteet huomioiden. Tutkimustiedon merenkulkuun soveltamisen tukena on käytetty Suomen johtavien asiantuntijoiden ja tutkimuslaitosten selvityksiä.

7.2 Opinnäytetyön aiheen rajausta ja menetelmät

Työn aiheen rajausta muodostui ongelmaksi työn alussa. Työn rajauksessa jouduttiin taspainoilemaan riittävän laajan näkemyksen ja mielekkään ammattikorkeakoulun opinnäytetyön välillä. Työ on toteutettu ilman empiirisiä tutkimuksia ja tiedot perustuvat luotettaviin tutkimustuloksiin. Erityinen kiitos kuitenkin Suomen varustamot ry:n Olof Widénille tonnistoveron merkityksen aukaisemisesta varustamoiden kannalta. Työn kriittisin tieto pohjautuu erittäin vakaaseen tutkimustietoon, joka on tuotettu virkamiesten ja elinkeinoelämän tiiviissä yhteistyössä. Tiedot ongelmista työvoiman sitouttamiseksi Suomeen perustuvat Sitran ja EVAn tutkimuksiin.

7.3 Opinnäytetyön vaiheet

Työn suunnittelu alkoi 2008. Vuonna 2009 kerättiin materiaalia maailman talouden tilasta ja tonnistoveron sekä merenkulun tukipaketin aikatauluista. Työn tietopohja oli valmis 2009 syksyllä, mutta vasta 2010 keväällä työ oli esittelykunnossa.

7.4 Itsearviointi

Oma työskentelyni oli pitkäjänteistä ja tiedon keruu laajaa, johtuen henkilökohtaisesta mielenkiinnosta talouteen ja alaan. Kirjoittaminen oli työn suurin haaste minulle. Työn taustana oleva maailman talous on aivan rajaton tietolähde ja siitä oleellisen asian erottelu tätä työtä rikastuttavaksi tiedoksi oli äärettömän haastavaa. Tunnen onnistuneeni rajaamisessa lopputuloksen kannalta hyvin.

LÄHTEET

Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmä. 2003. Mietintö: Ehdotus merenkulkupoliittisiksi toimenpiteiksi.

Anttonen, Kari. Tonnistovero pelasti Norjan merenkulun. Taloussanomat 21.6.2000. Saatavissa <http://www.taloussanomat.fi/arkisto/2000/06/21/tonnistovero-pelasti-norjan-merenkulun/200024107/12>. Viitattu 5.5.2010

Danmarks Rederiforening 2010. <http://www.danishshipping.com/statistics/>

Elinkeino- ja työministeriö. 2009. Mietintö: Meriteollisuusryhmä 2009.

Elinkeinoelämän valtuuskunnan kotisivut 2010. <http://www.eva.fi/index.php?m=1&subm=1&did=65>. Viitattu 14.5.2010.

Euroopan komission kotisivut. http://ec.europa.eu/index_fi.htm. Viitattu 15.5.2010.

Euroopan parlamentin kotisivut 2010. <http://www.europarl.europa.eu/parliament/public/staticDisplay.do?id=146&language=fi>. Viitattu 14.5.2010

Euroopan yhteisöjen komissio. 10.10.2007. Komission tiedonanto: Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka.

Euroopan yhteisöjen komissio. 21.1.2009. Komission tiedonanto: EU:n meriliikenne-politiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset.

Forsander, A., Raunio, M., Salmenhaara, P., Helander, M. 2004. Sykettä ja suvaitsevaisuutta. Helsinki. Edita.

HE 115/2007 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta.

Kasvio, A. & Nieminen, A. 1999. Kilpailu työstä. Vammalan kirjapaino.

Ilosalo & Kärkkäinen 2009. Opinnäytetyö: Merenkulkijoiden työhyvinvointi. Satakunnan ammattikorkeakoulu.

Merenkululaitos 2006. Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelma 2007-2016. Helsinki.

Merenkululaitoksen tilastot 2009. Saatavissa:

http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/tietopalvelut/tilastot/ Viitattu: 14.5.2010

Onnettomuustutkintakeskus. 2004. Väsymyksen syyt ja yleisyys komentosiltatyöskentelyssä.

OSKE. Suomen meriklusteriohjelma 2007-2013.

Raunio, M 2005. EVA raportti: Aivovuodosta aivokiertoon. Yliopistopaino

Ruokolainen, J. 2004. Tonnistoverolaki poliittisena päätöksentekoprosessina. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.

Salmenhaara, T. 2010. Diplomityö: Merenkulun koulutuksen tarkastelu verkostoitumisen näkökulmasta, Lappeenrannan teknillinen yliopisto.

Sitran kotisivut 2010. <http://www.sitra.fi/fi/Sitran+esittely/sitra.htm>. (Viitattu: 14.5.2010)

Soranen, O. 2007. Ulkomaalainen työntekijä. Helsinki. Edita.

Suomen varustamot ry. 5.2.2008. Tiedote: Merenkulun työmarkkinajärjestöt kilpailukykypaketista.

Suomen varustamot ry. 2010. Suomen kauppalaivaston tulevaisuus on turvattava. Saatavissa: <http://www.varustamoyhdistys.fi/index.php?action=news&nid=47&edellinenSivuId=18&ngid=2> (Viitattu 8.5.2010)

Suomen varustamot ry. 24.8.2008. Nykänen, M. Luento: Merklusteri ja merenkulku 2008.

The Irish Maritime Development Office. 2004. <http://www.imdo.ie>

Viitattu: 12.12.2008

Työterveyslaitos. Laivatyöolosuhteet. Saatavissa:

<http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/laivatyo/Sivut/default.aspx> (Viitattu 6.5.2010)

Ulkomaalaista työvoimaa tarvitaan. MTV 3 arkisto 19.9.2007. Saatavissa:

<http://www.mtv3.fi/uutiset/arkisto.shtml/arkistot/kotimaa/2007/09/562798> (Viitattu

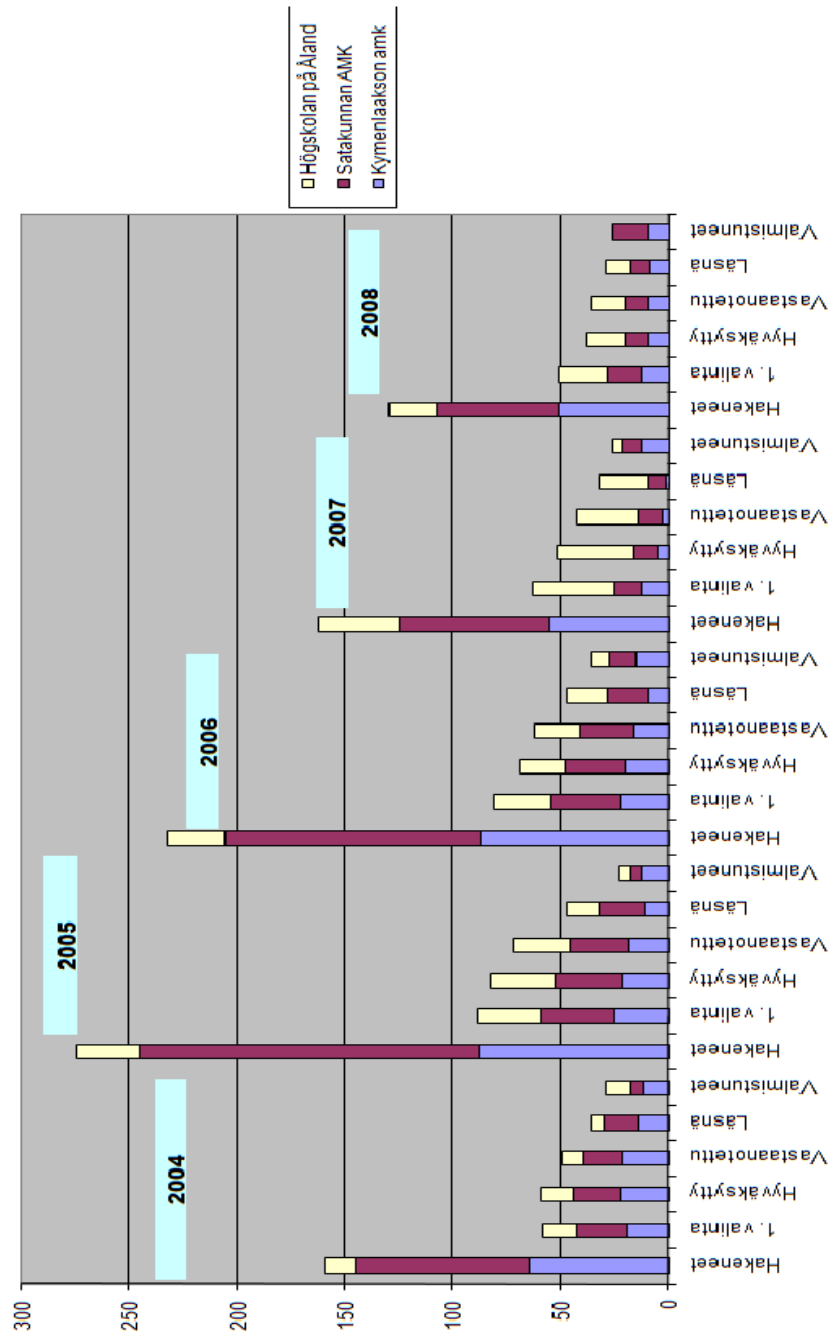
7.5.2010)

Widén. O. Varustamoyhdistyksen johtaja. 19.02.2009. Suomenvarustamoyhdistyksen,

Suomen laivapäällystöliiton ja Suomen Konepäällystöliiton luento Kotkassa.

Meri-insinööriopintoihin hakijat ja valitut 2004-2008.

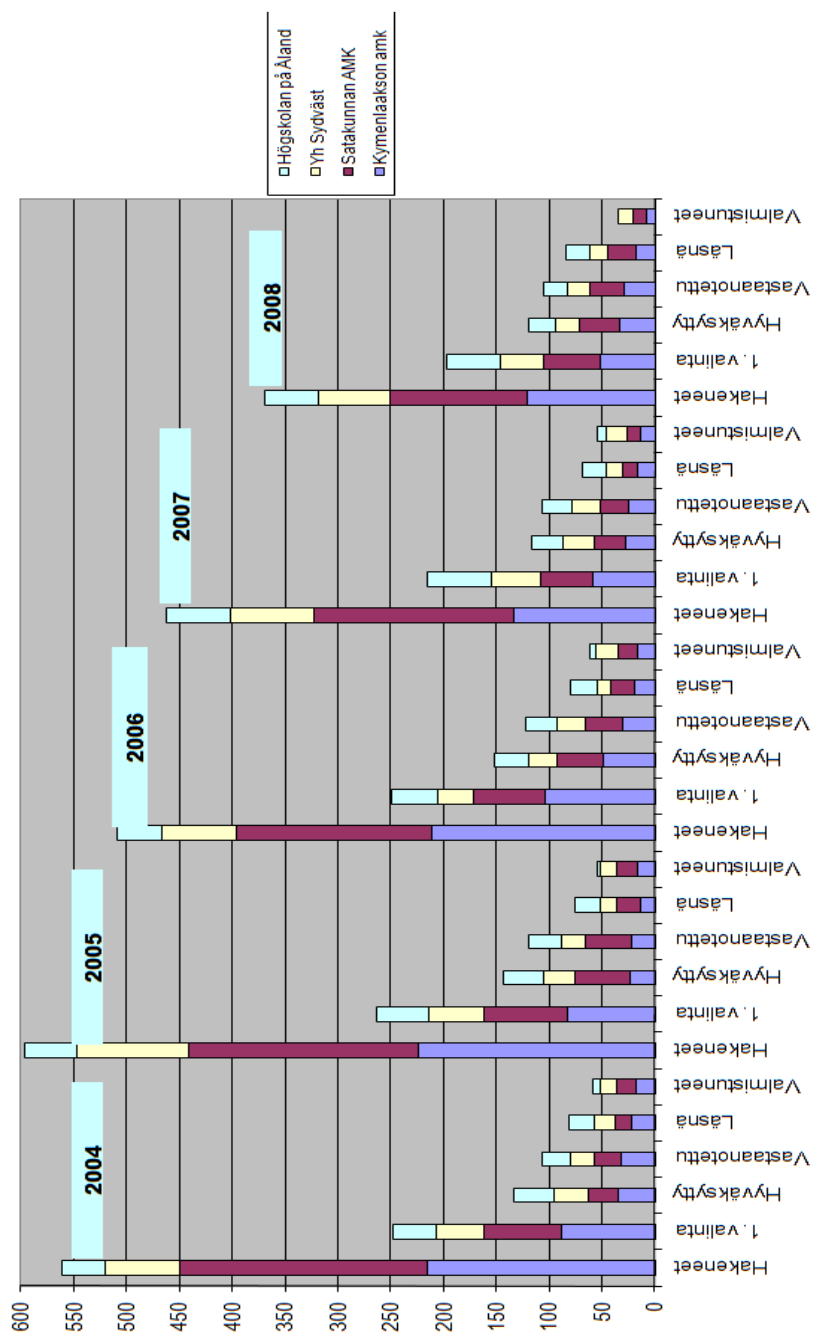
Yhteiskaavio meri-insinööriopiskelijoista



Lähde: Salmenhaara, T., Merenkulun koulutuksen tarkastelu verkostoitumisen näkökulmasta, Diplomityö, Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 2010.

Merikapteeniopiskelija hakijat ja valitut 2004-2008.

Yhteiskaavio merikapteeniopiskelijoista



Lähde: Salmenhaara, T., Merenkulun koulutuksen tarkastelu verkostoitumisen näkökulmasta, Diplomityö, Lappeenrannan teknillinen yliopisto, 2010.

Henkilötyövuosien muutos vuosina 1999-2008.

Merimiesammateissa tehdyt henkilötyövuodet sekä 30.6. ja 31.12. aluksilla olleiden merimiesten lukumäärä, 1999-2008												
Årsverken i sjömansyrken samt antal sjömän på fartygen 30.6 och 31.12, 1999-2008												
Vuosi År	Henkilötyövuodet - Årsverken						Merimiesten määrä - Antal sjömän					
	Miehet Män	Naiset Kvinnor	Yhteensä Totalt	Aluksilla olleet merimiehet - Antal sjömän på fartygen			31. joulukuuta 31. december					
	Henkilötyöv. Årsverken	Henkilötyöv. Årsverken	Henkilötyöv. Årsverken	Henkilöä Personer	josta naisia ärav kvinnor	Henkilöä Personer	josta naisia ärav kvinnor	Henkilöä Personer	josta naisia ärav kvinnor	Henkilöä Personer	josta naisia ärav kvinnor	
1999	7 529	2 771	10 300	5 761	1 683	3 881	1 105					
2000	6 999	2 599	9 598	4 960	1 370	3 712	1 045					
2001	7 009	2 526	9 535	4 829	1 335	3 822	1 031					
2002	6 919	2 530	9 449	4 689	1 279	3 817	1 041					
2003	6 689	2 430	9 119	4 608	1 291	3 566	1 001					
2004	6 310	2 255	8 565	4 690	1 349	3 420	976					
2005	6 483	2 403	8 886	4 601	1 280	3 427	976					
2006	6 193	2 196	8 389	4 165	1 116	3 232	889					
2007	6 052	2 171	8 223	4 177	1 181	3 291	932					
2008	5 861	2 002	7 863	3 951	1 069	3 187	900					
Päivitys-Updated/Updated 28.4.2009												
Merenkulutus - Sjöfärsverket - Finnish Maritime Administration												

Lähde: Merenkululaitoksen tilastot 2009.

Tanskalaiset varustamoiden uudistilaukset vuoden 2002 tonnistoveron käyttöönoton jälkeen.

Newbuilding Orders by Danish Owners			
1. January	No. of Ships	Million DWT	Billion DKK
1992	95	3	20
1993	70	3	16
1994	55	2	14
1995	50	2	14
1996	55	2	15
1997	75	2	17
1998	90	3	21
1999	90	3	21
2000	65	4	20
2001	70	4	20
2002	65	3	17
2003	60	2	15
2004	100	4	23
2005	165	10	51
2006	203	12	67
2007	287	15	80
2008	345	15	83
2009	363	16	91
2010	273	11	63
May 2010	264	10	61

Lähde: Danmarks Rederiforening 2010.

Meriteollisuusryhmän 2009 esittämät mahdolliset julkisrahoitteiset hankkeet merenkulun tukemiseksi.

- 1) Jäänmurtaja Voiman korvaaja
- 2) Monitoimimurtaja Fennican konversio mm. öljyntorjuntatehtäviä varten
- 3) Jäänmurtajien Urho ja Sisu peruskorjaus
- 4) Öljyntorjunta-alus Hallin peruskorjaus
- 5) Väylänhoitoalus Leton konversio (pusku-proomu -yhdistelmä)
- 6) Rauma-luokan ohjusveneiden peruskorjaus (I ltae)
- 7) Miinalaiva Pohjanmaan telakointi ja revisio
- 8) Miinalaivojen Hämeenmaa ja Uusimaa huoltotelakointi
- 9) Pyhäranta-luokan miinalauttojen peruskorjaus
- 10) Seuraavien merivoimien uudisrakennusprojektien käynnistäminen
- 11) Rajavartiolaitoksen uuden kaluston aikaistaminen
- 12) Huoltovarmuuskeskuksen jakelukaluston toteuttaminen
- 13) Uuden ympäristöystävällisen maantielautta- ja yhteysaluskaluston aikaistaminen
- 14) Teräksisten maantie -ym. siltahankkeiden aikaistaminen (mm. Nauvo, Laajasalo)
- 15) Tuulivoimalaitos - avomeripuistojen rakentamisen käynnistäminen

Meriteollisuustyöryhmän esitykset muiksi hankinnoiksi:

- 1) Ilmatyynyalukset
- 2) Nopeat koulutuslasket

- 3) Erikoistoimintavene
- 4) Tuulen ylösajo (tuulienergiahanke)
- 5) Yhteysalus Askerin korjaus
- 6) Aluepelastuslaitosten öljyntorjuntavenehankinnat
- 7) Ulkovartiolaiva Merikarhun peruskorjaus
- 8) Kahden väyläveneen hankinta
- 9) Luotsikutterit
- 10) Koululaiva

Lähde: Elinkeino- ja työministeriö 2009.

Waterborne Vision 2020 kolme peruspilaria



1. turvallinen, ympäristöystävällinen ja tehokas merenkulku
2. kilpailukykyinen meritekninen teollisuus
3. tavaravirtojen kasvun ja niiden muutosten hallinta ja mahdollistaminen

Lähde: OSKE, Meriklusteriohjelma