

Juha Jokisalo

MERI-INSINÖÖRIOPISKELIJOIDEN TYÖLLISYYS

Merenkulun koulutusohjelma

Insinööri

2016

MERI-INSINÖÖRIOPISKELIJOIDEN TYÖLLISYYS

Jokisalo, Juha
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Merenkulun koulutusohjelma
Merenkulkualan insinööri
Marraskuu 2016
Ohjaaja: Ahvenjärvi, Sauli
Sivumäärä: 28
Liitteitä: -

Asiasanat: merenkulku, insinööri, työllisyys, pätevyudet

Tässä opinnäytetyössä on tutkittu, miten meri-insinööriopiskelijat työllistyvät opintojen aikana sekä valmistumisen jälkeen, sekä mitkä asiat vaikuttavat opiskelijan työllistymiseen.

Työssä selvitettiin, millaisia pätevyyskirjoja opiskelija tarvitsee työllistymiseen, mitä muita todistuksia meri-insinööriopiskelija tarvitsee ja millaisia pätevyyskirjoja opiskelijan on mahdollista koulutuksen aikana ansaita.

Työssä otettiin myös selvää siitä, millainen työllisyystilanne suomalaisessa merenkulussa tällä hetkellä vallitsee. Työllisyys selvitettiin niin suomalaisen ulkomaan- kuin kotimaanliikenteen kannalta.

EMPLOYMENT OF MARITIME ENGINEERING STUDENTS

Jokisalo, Juha

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in Maritime Engineering

November 2016

Supervisor: Ahvenjärvi, Sauli

Number of pages: 28

Appendices: -

Keywords: seafaring, engineer, employment, competences

The purpose of this thesis was to determine what kind of possibilities there is for a maritime engineering student to get a job while still studying and right after completion of studies.

On this thesis, I also investigated what kind of certificates and other competencies maritime engineering student needs for working on vessels and what kind of certificates is it possible to earn during the studies.

I also examined the employment situation in Finnish seafarers. The examination was made both in domestic and foreign traffic vessels.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	PÄTEVYYDET.....	6
2.1	Yleiset pätevyudet laivatyöskentelyyn	6
2.2	Miehistötason pätevyudet	7
2.2.1	Vahtimiehen pätevyys	7
2.2.2	Kansi- ja konevahtimiehen pätevyys.....	7
2.3	Konemestarin pätevyudet.....	8
2.4	Muut konepäällystön pätevyudet	9
2.4.1	Koneenhoitaja.....	10
2.4.2	Konemestari, alukset alle 3000 kW.....	10
2.4.3	Konepäällikkö, alukset alle 3000 kW.....	10
3	KONEPUOLEN TYÖLLISYYS	11
3.1	Konepuolen työllisyys yleisesti merenkulussa	11
3.2	Kotimaan liikenne.....	11
3.3	Ulkomaan liikenne.....	11
4	TUTKIMUS	13
4.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet.....	13
4.2	Tutkimusmenetelmä.....	13
5	TUTKIMUSTULOKSET.....	14
5.1	Avoin kysely.....	14
5.2	Kyselyn toteutus.....	14
5.3	Kyselyn vastaukset alueittain.....	15
5.3.1	Alkutiedot.....	15
5.3.2	Pätevyudet sekä työkokemus opiskelun aikana.....	18
5.3.3	Harjoittelujaksot	20
5.3.4	Työllistyminen valmistumisen jälkeen.....	21
5.3.5	Vapaa sana.....	22
6	TUTKIMUSPÄÄTELMÄT	24
7	LOPPUSANAT	27
	LÄHTEET.....	28

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten meri-insinööriopiskelijat työllistyvät opintojen aikana ja välittömästi niiden päättymisen jälkeen. Kohderyhmänä on täten pääsääntöisesti laivan koneosastolla työskentelevät ja sinne suuntaavat Satakunnan Ammattikorkeakoulun merenkulun insinööri puolen opiskelijat toisesta vuosiluokasta eteenpäin. Työssä selvitetään muunmuassa vaikuttavatko opiskelijan aikaisemmat opinnot ja aikaisemmat työtehtävät opiskeluaikana saataviin työmahdollisuuksiin, sekä millaisia työmahdollisuuksia opiskeluaikana laivoilta opiskelija voi saada. Opinnäytetyö itsessään antaa hyvän tietopohjan nykyisille ja tuleville opiskelijoille, joita askarruttavat merenkulun nykyinen työllisyystilanne opiskelijan näkökulmasta.

Tutkimuksessa käytetään kvalitatiivisen tutkimuksen teemahaastattelua sekä kyselyä. Haastatteluihin ja kyselyihin päätetään etukäteen, millaisia kysymyksiä osallistujilta kysytään, sekä millaisia vastauksia niihin suurinpiirtein tarvitaan tutkimuksen kannalta. Kysely on julkinen, kun taas haastatteluihin valitsen ennakkoon muutaman henkilön. Ennen kyselyn ja haastattelujen alkua mietin, millaisia tietoja tarvitsen tutkimuksen tekemiseen ja minkä tyyllisiä vastauksia haastateltavilta odotan.

Ennen työn alkua otin selvää, mitä pätevyyskirjoja ja muita pätevyyskirjoja opiskelijan pitää koulun tai aikaisempien kokemusten kautta saada, jotta työskentely laivalla opiskelujen aikana onnistuu. Selvitän myös, millaisia pätevyyskirjoja meri-insinööriopiskelijoiden on mahdollista koulun aikana saada.

2 PÄTEVYYDET

2.1 Yleiset pätevydet laivatyöskentelyyn

Jokaisella laivaväkeen kuuluvalla on oltava toimen mukainen pätevyyskirja ja mahdollisesti myös laivatyyppin tai tehtävän mukainen todistus lisäpätevydestä. (Trafi www-sivut 2016)

Laivalla työskentelevällä on oltava voimassaoleva merimieslääkärin myöntämä lääkärintodistus. Lääkärintodistus on uusittava kahden vuoden välein merimieslääkärillä.

Lääkärintodistuksen lisäksi laivalla työskentelyyn tarvitaan yleisesti ottaen Basic Training, Training in designated security duties sekä Survival Craft and rescue boats lisäpätevyystodistukset. (Trafi www-sivut 2016)

Nykyään kaikki lisäpätevydet kirjataan yhden pätevyyskirjan alle, pois lukien erityisaluksille tarvittavat pätevydet. Tätä kirjaa kutsutaan yhdistetyksi lisäpätevyyskirjaksi.



Kuva 1. Yhdistetty lisäpätevyyskirja.

Matkustaja-aluksille sekä säiliöaluksille on olemassa myös muita lisäpätevyksiä, jotka helpottavat mahdollista työnsaantia.

2.2 Miehistötason pätevyudet

Nykyisin Trafi myöntä erilaisia miehistötason pätevyyskirjoja. Pätevyyskirjoja on erikseen kansin- ja koneosastoille, sekä yhteisiä (YT) pätevyyskirjoja. Miehistötason pätevyudet ovat voimassa toistaiseksi, eli yleensä uusintatarvetta ei ole.

2.2.1 Vahtimiehen pätevyys

Vahtimiehen pätevyyskirja on yleensä se ensimmäinen pätevyyskirja, minkä opiskelija ja laivatyön aloittava henkilö saa. Vahtimiehen pätevyyskirjaan vaaditaan vahtimiehen koulutus sekä neljä kuukautta ohjattua harjoittelua.

Harjoittelu tulee tehdä kahden kuukauden kone- ja kahden kuukauden kansiharjoitteluna. Kansiharjoittelu tulee suorittaa kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500. Koneharjoittelun voi suorittaa aluksessa, jonka koneteho on vähintään 750 kilowattia. (Trafi www-sivut 2016)



Kuva 2. Vahtimiehen pätevyyskirja

2.2.2 Kansin- ja konevahtimiehen pätevyys

Nykyään on myös mahdollista hakea vain joko kansin- tai konevahtimiehen pätevyyskirja. Tällöin kirjoihin vaaditaan joko kansin- tai konevahtimiehen koulutus, sekä kahden kuukauden harjoittelu halutulla osastolla aiemmin mainittujen vaatimusten kera.

2.3 Konemestarin pätevyudet

Opiskelijalla voi olla jo valmiina Vahtikonemestarin pätevyyskirja, mikäli hän on sen ammattikouluopintojen ja seilauksen myötä aikaisemmin saanut.

Mikäli näin ei ole, saa ammattikorkeakouluopiskelija Vahtikonemestarin pätevyuden käytyään vahtikonemestarin koulutuksen (STCW-A-III/1) sekä suorittuaan 360 päivää ohjattua harjoittelua laivalla tai vaihtoehtoisesti maissa konepajoilla tai muissa alaan liittyvissä yrityksissä, jotka kehittävät vahtikonemestariilta vaadittavaa ammattitaitoa. Kuitenkin vähintään kuusi kuukautta meripalvelusta tulee suorittaa konevahdinpitoon liittyvissä tehtävissä konepäällikön tai pätevän konemestarin valvonnassa. (Trafi www-sivut 2016)

Ohjattu harjoittelu voidaan hoitaa myön työhönnellä, eli opiskelija voi olla esimerkiksi konevahtimiehenä laivalla töissä ja saada siitä meripäiviä pätevyyttä varten.



Kuva 3. Vahtikonemestarin pätevyyskirja.

Mikäli opiskelija on käynyt aikaisemmin Vahtikonemestari opinnot ammattikoulussa, ja hänellä riittää meripalvelu, saa opiskelija ammattikorkeakoulusta valmistuessa suoraan mahdollisesti Konemestarin tai jopa Ylikonemestarin pätevyuden.



Kuva 4. Konemestarin pätevyyskirja.



Kuva 5. Ylikonemestarin (konepäällikkö) pätevyyskirja.

Konepäällystön pätevyyskirjat ovat voimassa viisi vuotta, jonka jälkeen ne tulee uusia Trafin kautta.

2.4 Muut konepäällystön pätevyudet

Trafi myöntää suomalaisille merenkulkijoille myös muita konepäällystön pätevyyskirjoja, kuin vahti-, kone- ja ylikonemestarin pätevyksiä. Alla lyhyet esittelyt niistä.

2.4.1 Koneenhoitaja

Koneenhoitajan pätevyyskirjan saamiseen Trafi edellyttää koneenhoitajan koulutuksen sekä vähintään 240 päivää meripalvelua koneosastossa aluksella, jonka koneteho on vähintään 75 kW. (Trafi www-sivut 2016)

Koneenhoitajan kirja on voimassa toistaiseksi, eli yleensä uusintatarvetta ei ole.

2.4.2 Konemestari, alukset alle 3000 kW

Alle 3000 kW aluksen konemestarin pätevyyskirjan saamiseen Trafi edellyttää vahtikonemestarin kirjan (STCW III/1), konepäällikkökoulutuksen (STCW A-III/3) sekä vähintään 360 päivää meripalvelua konemestarina päällystötehtävissä aluksella, jonka koneteho on vähintään 750 kW. (Trafi www-sivut 2016)

Alle 3000 kW alusten konemestarin pätevyyskirja on voimassa viisi vuotta, jonka jälkeen kirja tulee uusia Trafin kautta.

2.4.3 Konepäällikkö, alukset alle 3000 kW

Alle 3000 kW aluksen konepäällikön pätevyyskirjan saamiseen Trafi edellyttää alle 3000 kW alusten konemestarin voimassa olevan kirjan sekä vähintään 360 päivää meripalvelua konemestarina alle 3000 kW aluksessa. (Trafi www-sivut 2016)

Alle 3000 kW alusten konepäällikön pätevyyskirja on voimassa viisi vuotta, jonka jälkeen kirja tulee uusia Trafin kautta.

3 KONEPUOLEN TYÖLLISYYS

3.1 Konepuolen työllisyys yleisesti merenkulussa

Vaikkakin merenkulun työllisyys on vuosikymmenien saatossa laskenut laivojen miehistön vähetessä, on työllisyystilanne konepuolella nykyisellään vähintäänkin hyvä. Meri-insinööriksi opiskeleva tai valmistunut voi työskennellä laivalla monessa eri virassa aina konevahtimiehestä konepäälliköksi. Kaiken kaikkiaan konepuolen työpaikkoja suomalaisissa aluksissa oli 31.12.2015 yhteensä 525 kappaletta. Vertailun vuoksi samana ajankohtana kansipuolen työpaikkoja samoilla aluksilla oli yhteensä 896 kappaletta sekä muita laivatöitä aluksilla 1384 kappaletta (Trafi.fi 2016, 9).

Suomalaisten laivojen kotimaisessa ja ulkomaan liikenteessä työskentelee myös ulkomaalaisia työntekijöitä. Heitä ei ole eroteltu, eli kaikki Trafin tiedot ovat merimiesten määriä, ei suomalaisten merimiesten määriä.

3.2 Kotimaan liikenne

Konepuolen paikkoja kotimaan liikenteessä suomalaisilla aluksilla oli 31.12.2015 yhteensä 68. Näistä paikoista 63 kappaletta oli konepäällystön työpaikkoja, joista yksi oli sähkömestarin paikka, ja viisi konemiehistön paikkoja, joista yksi oli sähkömies YT paikka (Trafi.fi 2016, 9). Luvut tuntuvat äkkiseltään pieneltä, mutta kyseessä on vain kotimaisen liikenteen paikat. Kyseiset paikat ovat yleensä vielä suhteellisen pienillä aluksilla, eli esimerkiksi vahtikonemestarin kirjat riittävät yleensä vähintään 1. konemestarin paikkoihin. Joissain aluksissa myös konepäällikön paikka on mahdollinen vahtikonemestarin tai koneenhoitajan kirjoilla.

3.3 Ulkomaan liikenne

Ulkomaan liikenteessä suomalaisia merimiehiä oli huomattavasti enemmän 31.12.2015 kuin kotimaan liikenteessä. Yhteensä paikkoja oli 457. Näistä paikoista 252, joista yksi oli koneenhoitajan ja 12 sähkömestarin paikkoja. Täten miehistön

paikkoja oli siis ulkomaan liikenteessä 205, joista 61 paikkaa oli sähkömies tai sähkömies YT paikkoja (Trafi.fi 2016, 9).

Tilastoja tarkemmin tutkiessa käy ilmi, että konevahtimiehen/moottorimiehen paikkoja suomalaisilta aluksilta kotimaan liikenteestä löytyi 31.12.2015 vain 62 paikkaa. Tässä siis kaikki paikat, joista ainakin osassa työskentelee joku muu kuin suomalainen miehistön jäsen.

4 TUTKIMUS

4.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten hyvin meri-insinööriopiskelijat työllistyvät niin opiskelun kuin valmistumisen jälkeen sekä vaikuttavatko mahdolliset aikaisemmat työ- ja koulutuskokemukset sekä harjoittelupaikat työn saamiseen. Tutkimuksessa on myös tarkoitus selvittää, löytyykö meri-insinööriopiskelijoille yleensä työpaikka meriltä vai maista.

4.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksessa käytän yleistä, kaikille meri-insinööriopiskelijoille yhteistä internet-pohjaista kyselyä. Tutkimuksessa on neljä eri aihealuetta, johon odotan vastaajilta vastauksia. Muutama kohta on vapaaehtoinen, esimerkiksi ikä ja sukupuoli. Lisäksi yksi aihealueista on vapaaehtoinen, koska sen kysymykset ovat relevantteja vain, mikäli opiskelija on jo valmistunut koulusta.

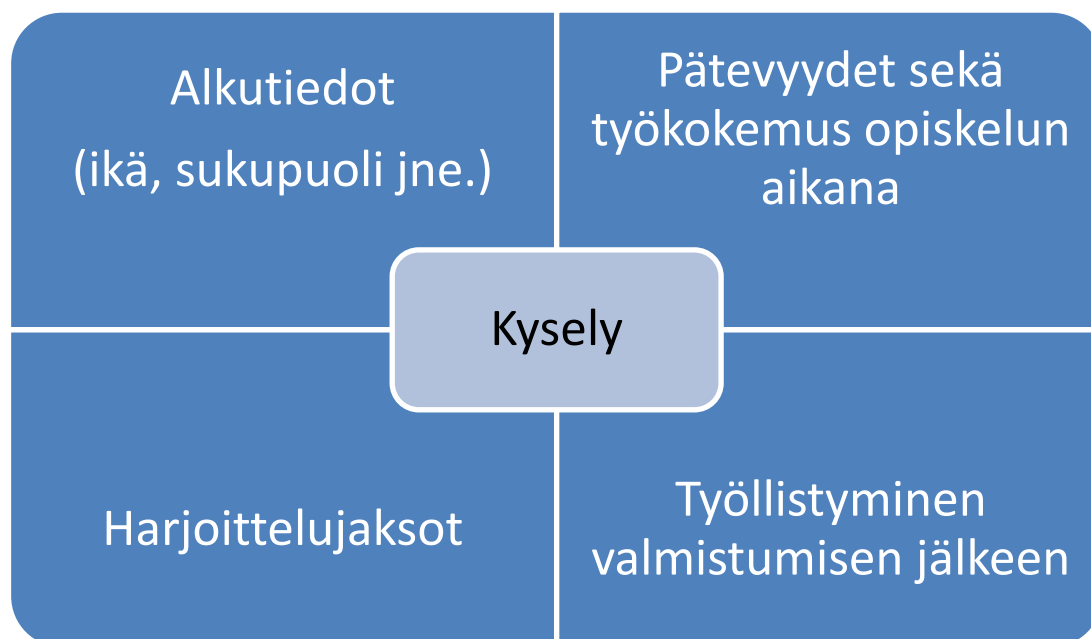
5 TUTKIMUSTULOKSET

5.1 Avoin kysely

Järjestin internetissä avoimen kyselyn Satakunnan Ammattikorkeakoulun meri-insinööriluokille. Avoin kysely lähetettiin sähköpostilla kaikille muille meri-insinööriluokille, paitsi vuonna 2016 syksyllä aloittaneille. Luokilla on niin mies- kuin naisopiskelijoita sekä ikäjakauma on hyvinkin laaja. Avoin kysely lähetettiin 88 vastaanottajalle joista 31 vastasi kyselyyn. Yhdeksi ongelmakohtaksi tuli se, että muutama vastaaja oli vastannut kyselyyn useammin kuin kerran, joten tuplavastaukset on poistettu työn esittelystä.

5.2 Kyselyn toteutus

Mietin pitkään ennen kyselyn aloittamista, millaista tietoa haluaisin osallistujilta kysellä sekä millaista tietoa tarvitsen opinnäytetyöni loppuun saattamiseen. Ennen kyselyn julkistusta vastaajille tarkistutin kyselyn muutamalla kyselyyn tulevaisuudessa vastaavalla henkilöllä, jotta saisin tietoon mahdolliset puutteet tai muut siihen liittyvät asiat. Palautteiden perusteella muokkasin kyselyn lopulliseen muotoon.



Kaavio 1. Avoimen kyselyn aihealueet.

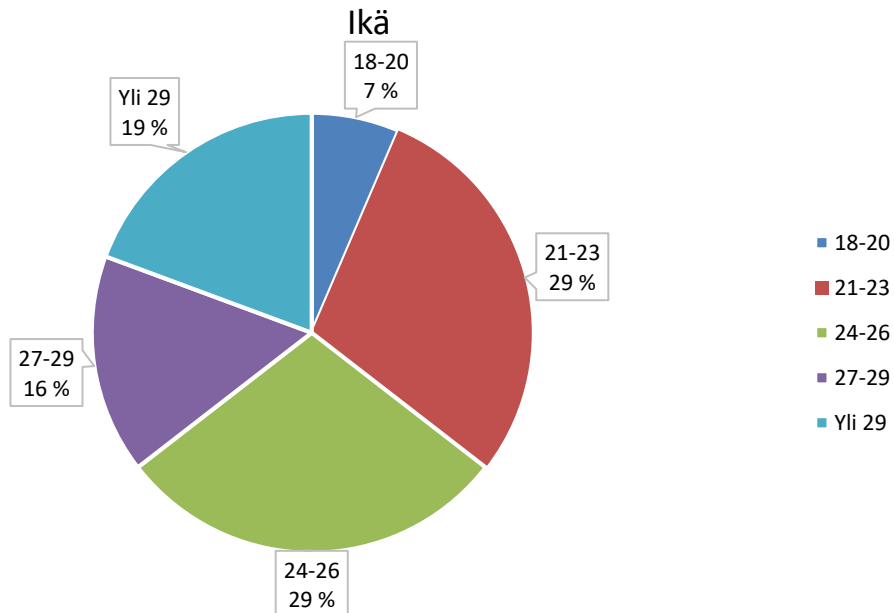
5.3 Kyselyn vastaukset alueittain

Vastaukset ovat kaikki suoraan aihealuetta jaoteltu. Mistään aihealueen vastauksista ei ole poistettu mitään, eli vastaustulokset ovat suoraan ne, minkä tiedon opiskelijoilta tai jo valmistuneilta sain kyselyn aikana.

5.3.1 Alkutiedot

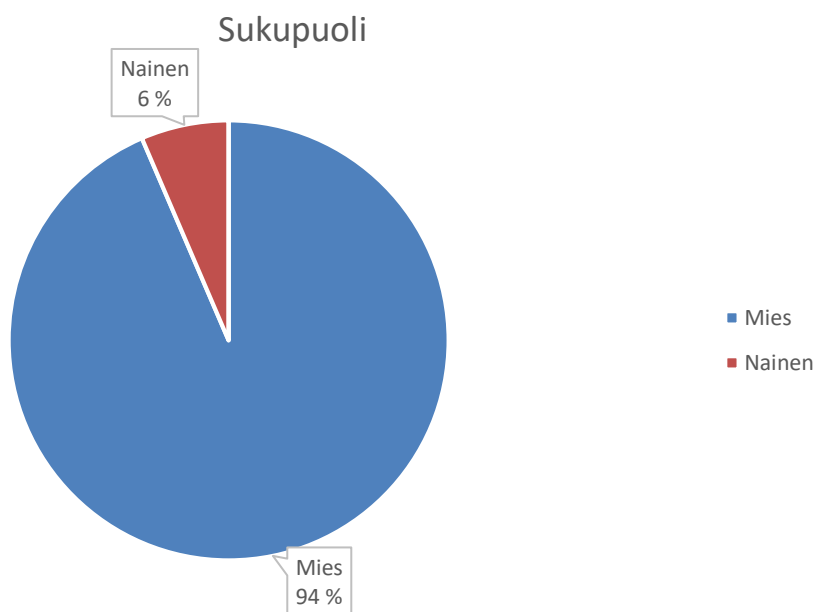
Alkutietojen kohdalla oli tarkoitukseni kaavoittaa opiskelijoiden koulutus- ja työtaustaa, sekä opiskeluluokkaa. Alkutietoihin lisäsin myös sukupuolen ja vastaajan iän, jotka eivät kuitenkaan olleet pakollisia kohtia vastata.

Ensimmäinen kysymys vastaajilta heidän ikäänsä. Kysymys ei kuitenkaan ollut pakollinen vastattava. Eniten vastanneita oli ikäluokista 21-23 ja 24-26. Huomattavaa on se, että vastaajista vain kaksi oli yli 29 vuotiaita.



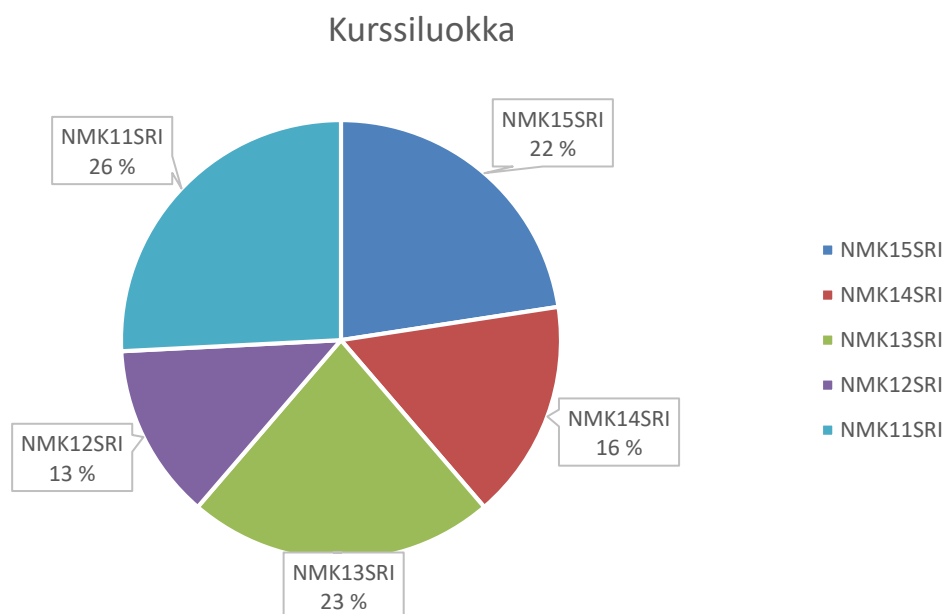
Kaavio 2. Vastaajien ikä.

Toinen kysymys vastaajilta oli sukupuoli. Myöskään tämä kohta ei ollut pakollinen. Selvä enemmistö vastaajista oli miehiä, joka ei hirveänä yllätyksenä tullut kun ajattelee merenkulun miespainoisuutta töissä.



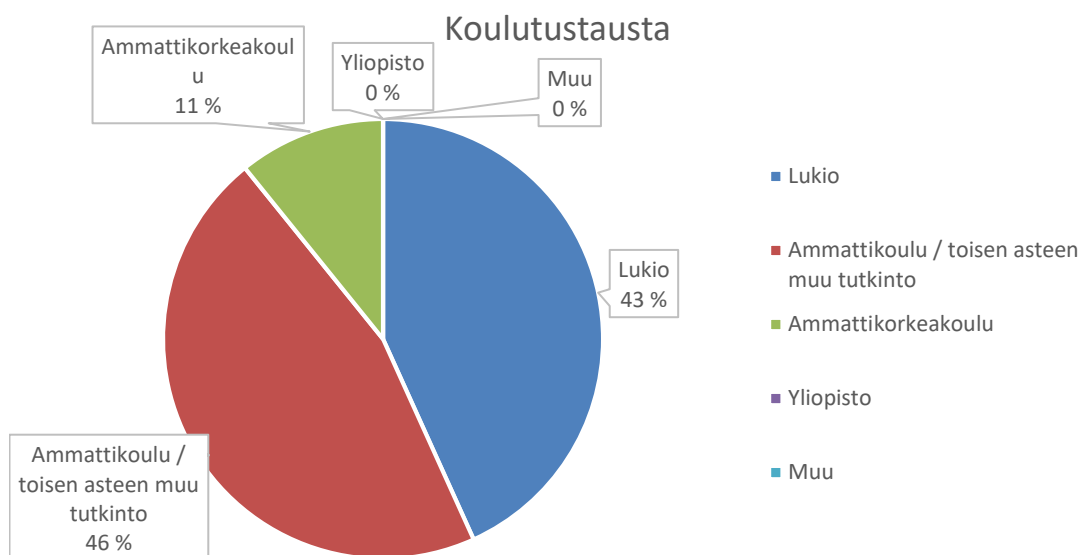
Kaavio 3. Vastaajien sukupuoli.

Kolmantena kysymyksenä oli vastaajan kurssiluokka. Kysely lähetettiin kaikille meri-insinööriluokille uusinta, 2016 syksyllä aloittaneiden ryhmää lukuun ottamatta.

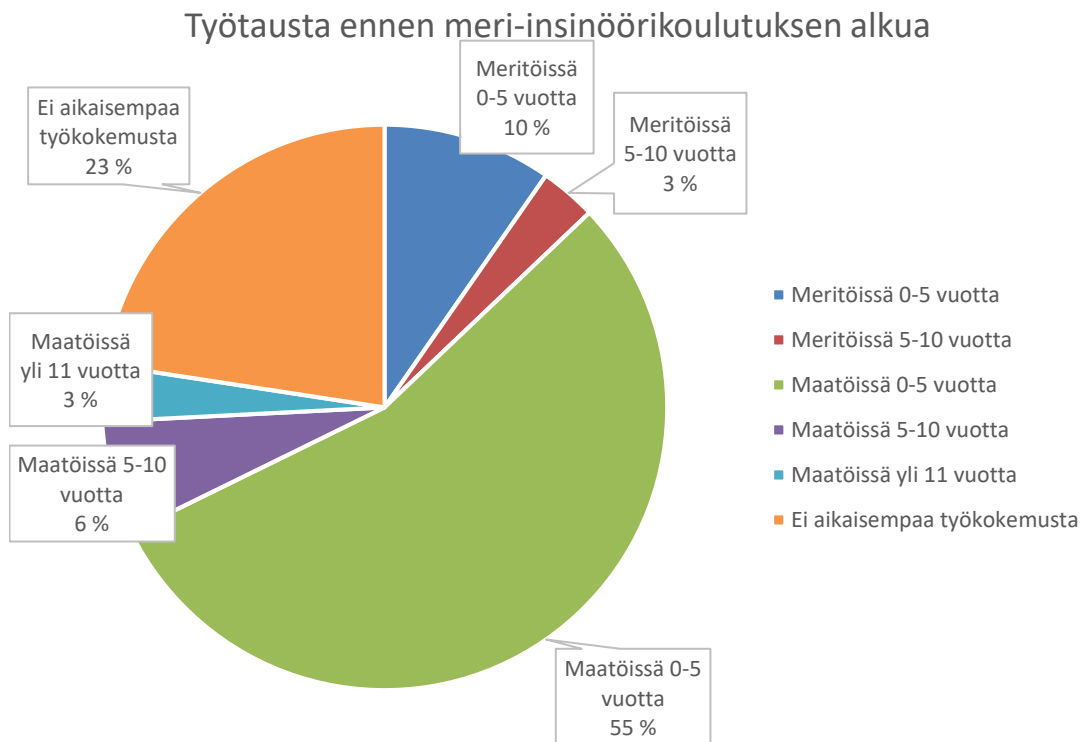


Kaavio 4. Vastaajien kurssiluokka.

Seuraavina kysymyksinä oli sekä opiskelijan koulutustausta, että opiskelijan työtausta ennen meri-insinöörikoulutuksen alkua. Ehkä yllättävin tulos oli koulutustausta, koska lukion ja ammattikoulun käyneiden määrä oli yhtä suuri. Työtaustasta löytyi sitten vähän enemmän hajontaa suuntaan ja toiseen. Jätin työtaustakysymyksen vastauksista muutaman vaihtoehdon pois, koska ne eivät saaneet yhtään vastausta.



Kaavio 5. Vastaajien koulutustausta.

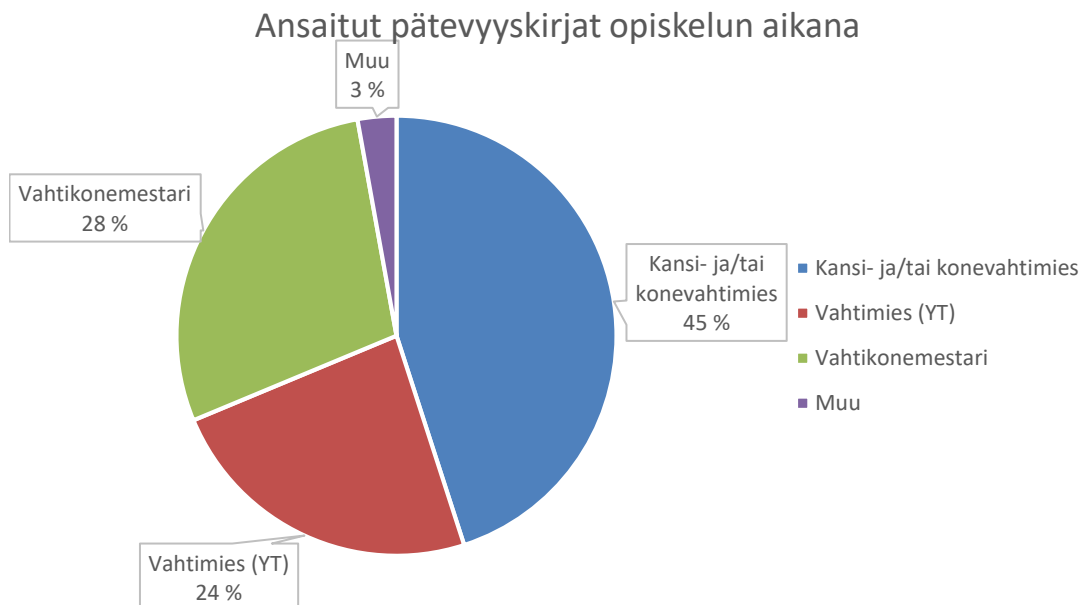


Kaavio 6. Vastaajien työtausta.

5.3.2 Pätevyudet sekä työkokemus opiskelun aikana

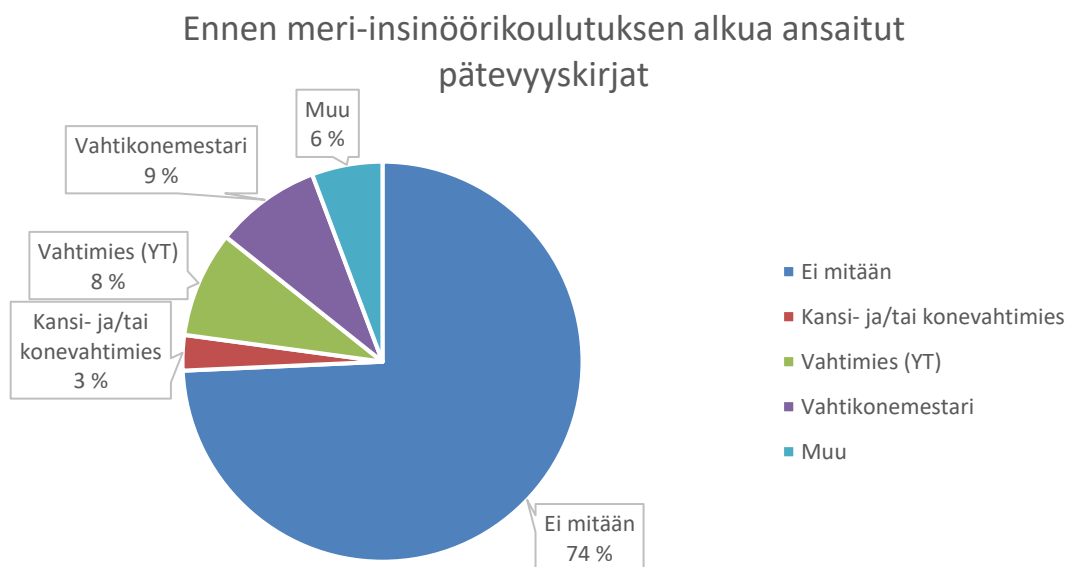
Kyseisen aihealueen tarkoituksena oli selvittää, millaiset pätevyyskirjat opiskelija saa opiskelun aikana. Selvitin myös, paljonko opiskelija saa työkokemusta opiskelujen aikana, vai rajoittuuko se pelkästään harjoitteluun eri aluksilla.

Ensimmäisenä kysymyksenä tiedustelin, millaiset pätevyyskirjat opiskelija on tähän mennessä koulutuksena aikana saanut.



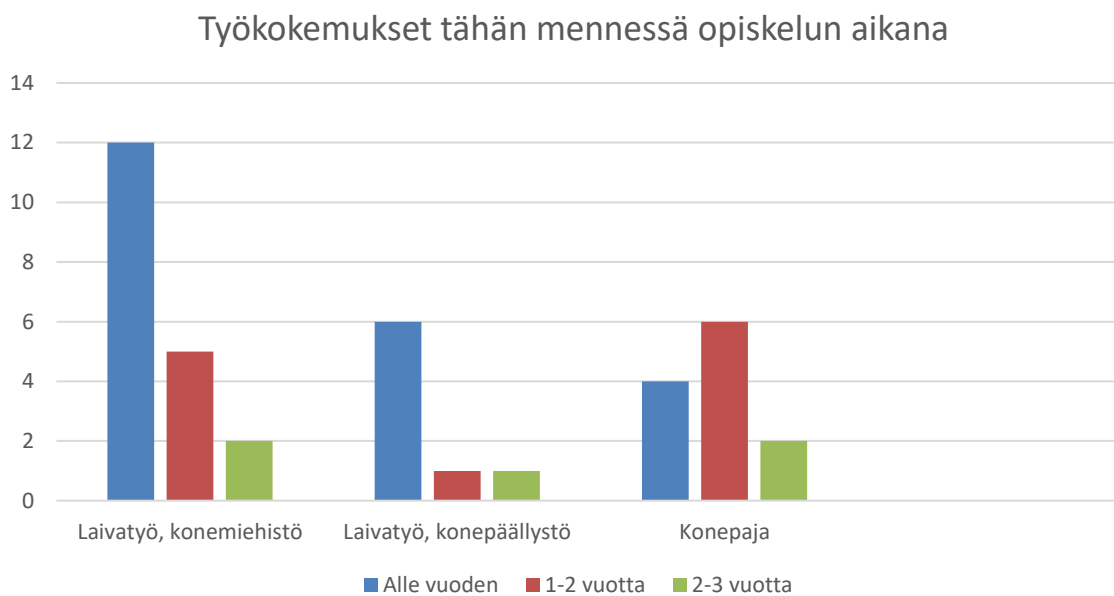
Kaavio 7. Vastaajien ansaitut pätevyyskirjat opiskelun aikana.

Seuraavaksi kysyin vastaajilta, oliko heillä jotain pätevyyskirjoja merenkulusta jo ennen opiskelun aloittamista. Ehkä pienoisenä yllätyksenä tulivat tämän aiheen tulokset, koska olisin odottanut, että jo aikaisemmin merenkulussa työelämässä olleita olisi ollut enemmän.



Kaavio 8. Vastaajien pätevyyskirjat ennen opiskelujen alkua.

Viimeisenä kohtana tässä aihealueessa kysyin vastaajilta millaista työkokemusta he ovat tähän mennessä saaneet opiskelun aikana. Jätin pois ne kohdat, jotka eivät saaneet yhtään vastausta.



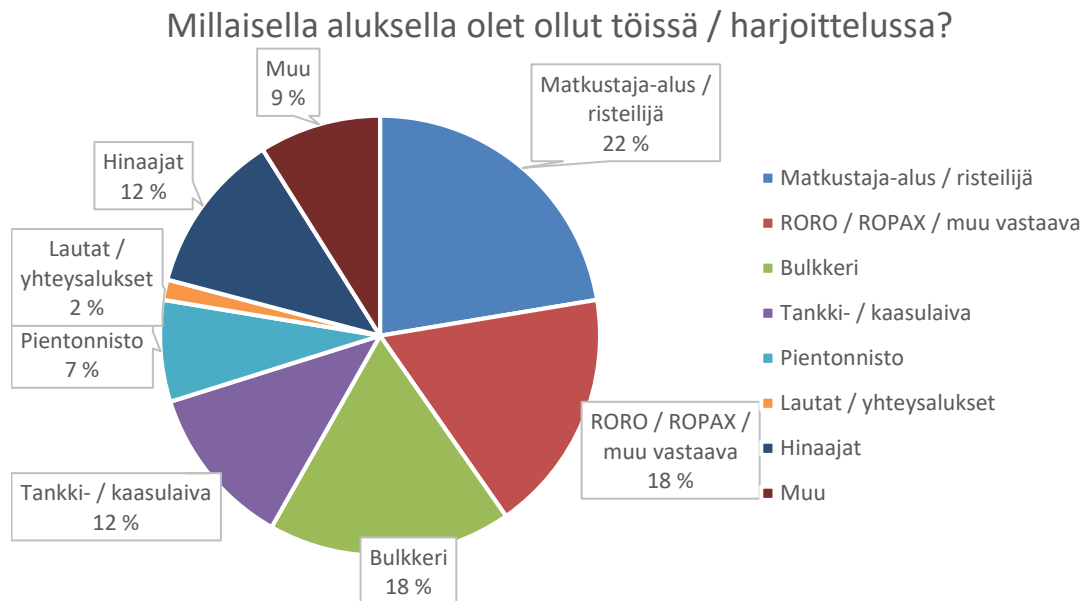
Kaavio 9. Vastaajien työkokemukset tähän mennessä opiskelujen aikana.

Ylläolevien lisäksi vastauksia tuli kohtiin pelkkää meriharjoittelua, muuta harjoittelua ja muuta työtä. Pelkässä meriharjoittelussa vastaajista oli ollut kuusi, muussa harjoittelussa kaksi ja muussa työssä kolme.

5.3.3 Harjoittelujaksot

Harjoittelujaksot -aihealueen kohdalla hain tietoa siitä, vaikuttaako mahdollisesti harjoittelun suorituspaikka työllistymiseen. Tärkeimpänä tietona löytyykö työpaikka opintojen aikana tai valmistumisen jälkeen sieltä, missä opiskelija on ollut harjoittelussa.

Ensimmäisenä kysyin vastaajilta, millaisilla aluksilla he ovat olleet harjoittelussa tai töissä opintojen aikana.



Kaavio 10. Laivatyyppit.

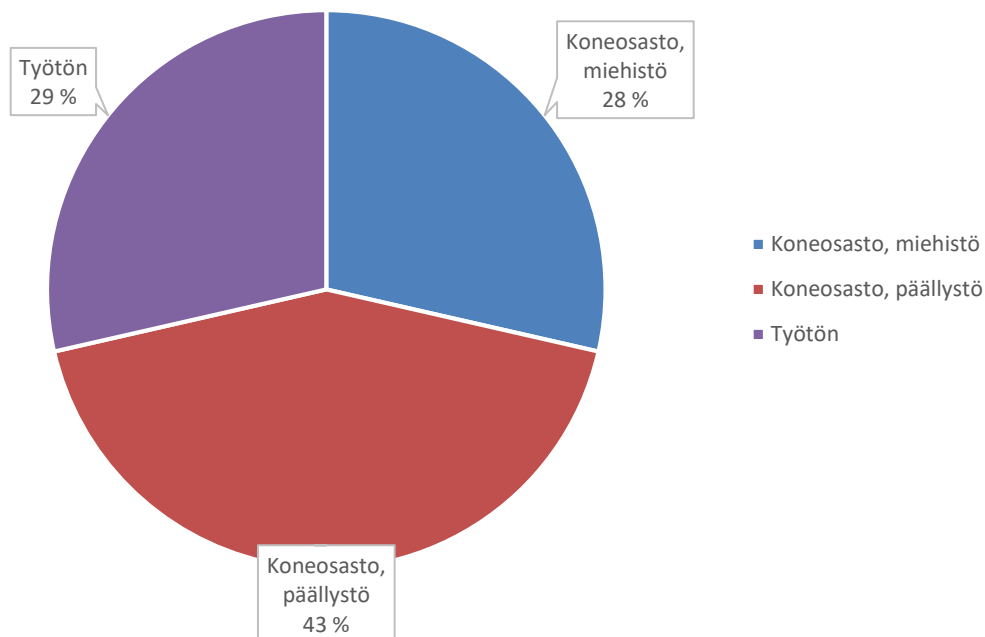
Kysyin vastaajilta myös, ovatko harjoittelu- tai työpaikat olleet Suomen lipun alla vai onko mahdollisesti kokemusta ulkomaisista aluksista. Kuitenkin vastaajista kaikki olivat joko olleet harjoittelussa tai töissä suomalaisessa aluksessa.

5.3.4 Työllistyminen valmistumisen jälkeen

Työllistymiseen valmistumisen jälkeen ei ollut kaikkien vastaajien pakko vastata, koska kaikki vastaajat eivät tietystikään olleet vielä kyselyn aikana valmistuneet. Halusin kuitenkin tiedot työllistymisestä niiltä, jotka ovat opintonsa jo saaneet loppuun.

Kysymyksiä esitin vastaajille kaksi; millaisissa töissä olet ollut valmistumisen jälkeen sekä onko työpaikka löytynyt samasta varustamosta jossa opiskelija on ollut aikaisemmin harjoittelussa.

Työllistyminen valmistumisen jälkeen



Taulukko 11. Työllistyminen valmistumisen jälkeen.

Toiseen aihealueen kysymykseen vastasi yhteensä 14 vastaajaa. Näistä vastaajista yhdeksän oli saanut työpaikan siitä varustamosta, jossa olivat olleet harjoittelussa. Viisi vastaajista oli työllistynyt sellaiseen varustamoon, jossa ei ollut harjoittelussa opintojen aikana.

5.3.5 Vapaa sana

Kyselyn lopussa oli mahdollisuus ilmaista myös vapaasti omia kokemuksia. Opiskelijat eivät olleet kovinkaan innostuneita vapaasti asiasta ilmaisemaan ja sainkin vain yhden varsinaisen palautteen. Kyselin opiskelijoilta jälkikäteen mahdollisia muita kommentteja, jolloin sain enemmän palautetta.

”kun vaan valmistuis tästä ammattikorkeakoulusta niin heti takaisin töihin, työnantajan kehotuksesta täällä istutaan virkavapaalla koulun penkillä.”

”Parempiakin harjottelupaikkoja olis voinu valita, lähinnä Neste ja Silja työllisyyden takia. Meriaura hyvä, koska VG Shipping vastaa miehityksestä, mutta sieltä töitä ei kuitenkaan ole tullut.”

”Kaduttaa se, että menin väriin paikkoihin harjotteluun, mutta itse insinööritutkinto ei harmita, koska telakalla ja muualla on sen verran hyvä työllisyys”

”18 firmaan nettihakemus, soittanut yli puoleen -> mistään ei töitä vaikka 2 firmaa lupailtu mutta ei ole kuulunu mitään (muut; ei tänään, pidetään paperit tallella)”

”Ainut tapa saada töitä laivalta on viidakkorumpu... tai uuvutustaktiikka soitellessa miehittäjille”

”Koululta huono info työpaikoista ja niiden hakemisesta, edelleenkään ei tiedä mihin kaikkialle valmistuttuaan pääsee”

”Ei oikein pääse vaikuttaan harjoittelupaikkoihin”

”Pitäisi koulun aikana saada ilmaiseksi tehdä konemiehen ja reparin näyttötutkinnot, koska ne auttaisivat työllistymisessä laivalle”

”Nettihakemuksista ei mitään hyötyä”

”Työllisyys; konepuolella työllisyystilanne huono sekamiehityksen ja E0 kanssa, sekamiehitys enemmän; valosampi päällystön puolella vaikka sielläkin sekamiehitys leviää; yleistilanne vaikuttaa surkealta”

”Mahdollisesti ehkä ulkomaanlipun alle seilaamaan; olisi hieno saada ensin kokemusta Suomesta mutta miehistön paikat halpatyövoimaa ulkomailla johon suomalaisella ei mahdollisuutta lähteä elintason ja -kulujen vuoksi”

”Kirjat löytyy mestarin hommiin, mutta mestarin paikkoja ei tunnu löytyvät, koska aikaisempaa kokemusta mestarinjobista ei ole”

6 TUTKIMUSPÄÄTELMÄT

Kyselyssä selvisi, että suurin osa opiskelijoista on miehiä. Tämä ei kuitenkaan suurena yllätyksenä tullut, koska merenkulku on yleisesti ollut aika miespainotteinen ala, mikäli ei risteilyaluksia oteta huomioon. Yllättäväksi tekijäksi nousi se, että lähes puolet vastaajista oli suorittanut lukion. Muutamilla lukion suorittaneista taustalta löytyi sen lisäksi ammattikoulu / muu toisen asteen tutkinto tai vaihtoehtoisesti joku muu ammattikorkeakoulu.

Vastaajista vähemmistöllä ei ollut minkäänlaista työkokemusta ennen meri-insinööri-koulutukseen lähtöä. Reilusti yli puolella opiskelijoista löytyi työkokemusta erilaisista maatoista, kun taas vain neljällä vastaajista löytyi kokemusta merenkulusta ennen koulutuksen alkua.

Vastaajissa oli neljä, jotka eivät olleet vielä mitään kirjoja koulutuksen aikana saaneet. Näistä neljästä tosin kahdella oli jo ennen opintojen alkua hankittuna vahtimies YT sekä vahtikonemestarin pätevyyskirjat. Ennen koulutuksen alkua muita ansaittuja pätevyyskirjoja löytyi kahdelta edellä mainittujen lisäksi. Heiltä löytyivät joko vahtimies YT -kirja tai matruusi/moottorimies -kirjat.

Tuloksia läpikäydessä oli ilo huomata, kuinka iso osa opiskelijoista oli jo opiskelujen aikana työllistettyjä. Kaikista vastaajista vain viisi henkilöä oli ollut pelkästään laiva- tai muussa harjoittelussa, kun taas kaikki muut vastaajat olivat olleet joko laiva- tai maapuolen töissä.

Vastaajista viisi oli jo valmistunut koulusta. Heistä kaksi on tällä hetkellä työttöminä, kun taas loput kolme ovat töissä. Näistä kolmesta yksi on työskennellyt opintojen päätymisen jälkeen vain konepäällystön tehtävissä laivoilla, kun taas kaksi muuta ovat työllistyneet sekä konemiestistöön että konepäällystään.

Koulussa painotetaan, että harjoittelut kannattaa vetää hyvin, koska sieltä se ensimmäinen laivatyöpaikka todennäköisesti löytyy. Käytyäni tutkimustulokset läpi, pitää tämä väite aika lailla paikkansa. Kyselyyn vastanneista yhdeksän oli saanut työpaikan

sieltä, missä olivat olleet harjoittelussa. Viisi vastaajaa oli saanut työpaikan jostain muusta varustamosta, kun sieltä, missä oli ollut harjoittelussa.

Kaikki kyselyyn vastanneet olivat olleet joko töissä tai harjoittelussa vain Suomen lipun alla seilaavissa aluksissa. Tämä tieto ei itseäni yllättänyt, koska tietääkseni koululla ei ole harjoittelusopimuksia ulkomaan lipun alla seilaaville aluksille.

Selvästi eniten harjoittelupaikkoja opiskelijoille tarjoavat matkustaja-alukset/risteilijät, RORO/ROPAX/muu vastaava sekä bulkkilaitat. Seuraavaksi eniten harjoittelupaikkoja tarjoavat tankkerit/kaasulaivat sekä hinaajat. Myös pientonnistoon, lauttoihin ja muihin aluksiin harjoittelupaikkoja löytyy, mutta hyvin pieni määrä.

Loppujen lopuksi iällä, sukupuolella, koulutustaustalla ja aikaisemmalla työllisyydellä eri aloilla ei näytä olevan hirveän suurta vaikutusta työllistymiseen laivoille, vaan työllistymiseen vaikuttavat ammattikorkeakoulun aikana tapahtuvat asiat sekä puhtaasti joskus myös tuuri. Kyselyssä ja keskusteluissa selvisi, että aikaisempi metallialan tai käsillä tekemisen taito ovat työllistymisen kannalta iso plussa, koska laivoilla arvostetaan sitä, että työkalut pysyvät kädessä ja mieluusti osaa niitä vielä käyttääkin. Lisäksi hyvin moni korosti sitä, että harjoittelupaikat ovat niitä ensisijaisia työnhakupaikkoja, joten harjoittelut kannattaa käydä huolella läpi, jotta opiskelijasta jää hyvä kuva laivalle. Suomen merenkulun piiri on sen verran pieni, ettei vastaajien mielestä tarvitse kovin montaa kertaa töpätä, kun sana on kiirinyt useammallekin miehittäjälle, mikä tietysti aina vaikeuttaa seuraavan työpaikan löytymistä.

Kyselyä tehdessä ja asiasta keskusteluja käydessä tuli ilmi, että Suomen merenkulun työpaikkoja saa parhaiten niin sanotun viidakkorummun kautta. Moni opiskelija tai jo valmistunut henkilö on saanut työpaikan niin, että kaveri ilmoittaa että tällainen paikka olisi vapaana täällä ja täällä. Sen jälkeen puhelu miehittäjälle on yleensä riittänyt kyseisen työpaikan saamiseen. Moni vastaaja on kertonut, että on täytellyt myös internethakemuksia varustamojen sivuilta. Vastaajista kuitenkin vain kaksi oli saanut puhtaasti internethakemuksen kautta työpaikan. Tässä täytyy siis korostaa, että parhaat aseet työnhakuun merenkulun alalla ovat puhelin ja sinnikkyys. Moni vastaajista oli sillä kannalla, että koulun antama perehdytys siihen, mihin loppujen lopuksi koulusta valmistuu, sekä miten ja mistä merenkulun työpaikkoja löytyy, on vähän huono. Toki

kaikkea ei voi koulunkaan niskaan kaataa, koska kyseessä on ammattikorkeakoulu, jossa opetetaan tiedonhakua. Tiedonhaustahan työllistymisessä ja työpaikoista loppujen lopuksi on kyse.

7 LOPPUSANAT

Kyseinen opinnäytetyö sopi minulle erittäin hyvin. Olen aina ollut kiinnostunut työllisyystilanteista ja siitä, minkälaisia mahdollisuuksia itselläni ja tuttavillani on työllistyä. Uskon, että työstäni hyötyvät eniten nykyiset opiskelijat ja meri-insinööriksi kouluttautumista miettivät nuoret ja miksei vähän vanhemmatkin. Muistan itse omien opintojeni alun, jolloin en edes tiennyt millaisia hommia sitä loppujen lopuksi meri-insinööritutkinnolla pääsee tekemään. Olisin ollut hyvinkin iloinen, jos olisin silloin saanut edes tällaisen tietopaketin.

Etenkin Suomen merenkulun työllisyystilastoja käydessäni läpi mietin, että onko tässä mitään järkeä? Paikkoja näyttää tilastojen valossa olevan todella vähän verrattuna siihen, paljonko suomalaisista kouluista vuosittain valmistuu opiskelijoita, sekä ammattikoulun että ammattikorkeakoulun puolelta. Luvut pistävät pakostakin miettimään, onko Suomessa todellakin tarpeen pitää näin montaa eri merenkulkualan ammattikoulua ja merenkulkualan ammattikorkeakoulua?

Opinnäytteen aikana kahlasin paljon tekstejä ja vastauksia läpi, joka oli ajoittain jonkin verran haastavaa. Vaikka loppujen lopuksi tein opinnäytetyöni hyvinkin nopealla aikataululla aloituksesta, opin työni aikana uusia asioita merenkulusta ja työllisyydestä ylipäättään. Oli hienoa päästä keskustelemaan muiden opiskelijoiden kanssa heidän työkokemuksistaan tai niiden puutteesta sekä siitä, miten mahdollisesti koulu voisi opastaa opiskelijoitaan enemmän työllisyysasioissa.

Toivon että työstäni on apua nykyisille ja tuleville opiskelijoille. Toivon myös, että Satakunnan Ammattikorkeakoulu ottaa koppia opinnäytteessäni käydyistä esille tulleista asioista toiminnan kehittämiseksi. Uskon myös, että ne helpottaisivat koulun mainostamista tuleville opiskelijoille.

LÄHTEET

Trafi www-sivut 2016. Konepäällystön pätevyyskirjat. Viitattu 2.10.2016.
<http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/konepaallysto>

Trafi www-sivut 2016. Miehistön pätevyyskirjat. Viitattu 2.10.2016.
<http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/miehisto>

Trafi www-sivut. Lisäpätevyystodistukset. Viitattu 3.10.2016
http://www.trafi.fi/merenkulku/patevyydet/lisapatevyystodistukset_2

Trafi 2016. Merimiestilasto 2015. Trafin tilastojulkaisuja, 9. Viitattu 27.10.2016.
http://www.trafi.fi/file-bank/a/1460704847/5d7dbd8389cc1743137eb49486cbf891/20394-Merimiestilasto_2015.pdf