

Framtidsutsikter för finländska sjöfarare i den finska utrikestrafiken

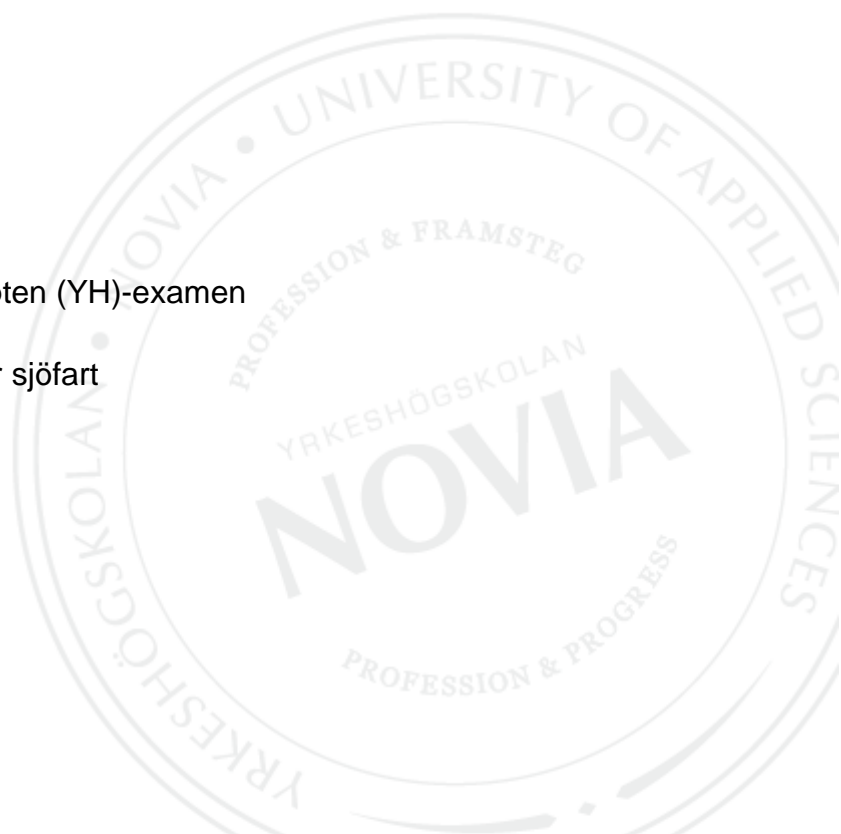
En översikt av situationen på arbetsmarknaden

Jessica Troberg

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo 2015





EXAMENSARBETE

Författare: Jessica Troberg

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Peter Björkroth

Titel: Framtidsutsikter för finländska sjöfarare i den finska utrikestrafiken

Datum 3.12.2015

Sidantal 48

Bilagor 2

Sammanfattning

Syftet med examensarbetet har varit att kartlägga situationen och arbetsmöjligheterna för sjöfartsstuderanden i Finland idag och efter examen. Samtidigt har jag försökt påvisa hur förhållandet mellan arbetsplatser, pensionering inom branschen, utfärdade av behörighetsbrev samt hur antalet antagna och antalet utexaminerade sjöfartsstuderanden förhåller sig till och påverkar varandra. Detta har jag gjort genom, att sammanställa och analysera de uppgifter och statistik som jag har erhållit från de olika instanserna. Statistiken påvisar, att det finns ett klart överskott av sjöfarare bland däcksbefälet. Fortsätter trenden som sådan gör det sjöfartsbranschen till ett oattraktivt yrkesval som leder till missnöje och arbetslöshet bland nyutexaminerade sjöfarare. Sjöfartsutbildningen har all orsak att profilera sig och göra sig ansedd och attraktiv igen.

Examensarbetet omfattar också en enkätundersökning där jag har velat få fram sjöfartsstuderandens egen syn och uppfattning om sina arbetsmöjligheter efter examen. Examensarbetet har beställts av Finlands Sjömans-Union FSU rf.

Språk: Svenska Nyckelord: sjöfartsutbildning, pensionsavgång, behörigheter

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webb biblioteket Theseus.fi eller i skolans bibliotek.



OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Jessica Troberg

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Sjökapten YH

Ohjaaja: Peter Björkroth

Nimike: **Framtidsutsikter för finländska sjöfarare i den finska utrikestrafiken**

Päivämäärä 3.12.2015

Sivumäärä 48

Liitteet 2

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tavoitteena on ollut kartoittaa tilanteen ja työllistymismahdollisuudet merenkulkualan opiskelijoille Suomessa tänään ja valmistumisen jälkeen. Olen halunnut osoittaa miten työpaikat, alan eläköityminen, pätevyyskirjojen myöntäminen, aloittaneiden ja valmistuneiden merenkulkijoiden vaikuttavat toisiinsa. Tämän olen tehnyt kokoamalla ja analysoimalla saadut tilastot eri instansseista. Tilastot osoittavat, että on olemassa selkeä ylijäämä kansipäälystön kohdalla. Jos trendi jatkuu tällaisena, se tekee merenkulusta houkuttelemattoman ammattivalinnan, joka johtaa tyytymättömyyteen ja työttömyyteen valmistuneiden merenkulkijoiden keskuudessa. Merenkulkualan koulutus on jälleen syytä profiloida ja tehdä siitä hyvänmaineisen ja houkuteltavan vaihtoehdon.

Opinnäytetyö sisältää myös tutkimus, jonka kautta olen halunnut tuoda esiin merenkulkuopiskelijan oman näkemyksen ja käsityksen työmahdollisuuksistaan valmistumisensa jälkeen.

Opinnäytetyö on tehty tilaustyönä **Suomen Merimies-Unioni SMU ry:lle**.

Kieli: Ruotsi Avainsanat: merenkulkualan koulutus, eläköityminen, pätevyudet

Opinnäytetyö on saatavilla joko ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi tai koulun kirjastossa.



BACHELOR'S THESIS

Author: Jessica Troberg

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisor: Peter Björkroth

Title: **Framtidsutsikter för finländska sjöfarare i den finska utrikestrafiken**

Date 3.12.2015

Number of pages 48

Appendices 2

Summary

The purpose of the thesis has been to identify and map the situation and work opportunities for maritime students in Finland today and after graduation. At the same time I have wanted to demonstrate the relation between work, retirement within the industry, issuing of certificates of competencies, numbers of admitted and graduated maritime students and how they relate and affect one another. I have done this by putting together and analyzing the numbers and statistics I received from the various instances. The statistics show that there is a clear excess of seafarers among deck officers. If the trend continues as such, it makes the shipping industry an unattractive choice of profession that will lead to dissatisfaction and unemployment among recent graduated seafarers. The maritime education has every reason to brand itself and make itself a respected career choice again.

The thesis also includes a survey through which I've wanted to bring out the maritime student's own vision and idea of their job opportunities after graduation.

The work was commissioned by the **Finnish Seafarer's Union FSU**.

Language: Swedish

Key words: maritime education, retirement, certificates of competency

This thesis are available either at the electronic library Theseus.fi or in the school library.

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Målsättning	1
1.2 Problemformulering	2
1.3 Avgränsning	2
1.4 Metod.....	3
2 Teoretisk bakgrund - sjöfartsutbildningen och STCW -konventionen.....	3
2.1 Befälsutbildningens utbud.....	5
2.2 Handelsflottans och arbetsplatsernas utveckling under 2000-talet.....	6
2.3 Praktikplatser	8
3 De finländska sjöfararnas pensionsavgång	9
3.1 Pensionsstatistik	10
4 Arbetsplatser inom utrikestrafiken.....	12
4.1 Befälets arbetsplatsanalys.....	12
4.2 Manskapets arbetsplatsanalys	13
4.3 Undersökning av synen på arbetskraft bland RiF:s medlemsrederier (2012)	14
5 Arbetskraftsreserven	15
5.1 Antagning till och utexaminering från sjöfartsläroverken.....	16
5.2 Utfärdade yrkesbehörigheter	17
5.3 Arbetslösheten.....	20
5.4 Sjöfarare under utländsk flagg	21
6 Enkätundersökningen	22
6.1 Varför valde du att börja studera sjöfart?	23
6.2 Varför valde du inriktningen på däck eller i maskin?.....	25
6.3 Hur många dagar till sjöss har du?	26
6.4 Av vilken/vilka orsaker kan dina studier försenas OCH vad kunde vara orsaken/orsakerna till att du avbröt studierna?	26
6.5 Vilken uppfattning har du om arbetsmöjligheterna efter examen?	28
6.6 Anser du att, du via skolan eller annan instans har fått en realistisk bild av arbetsmöjligheterna till sjöss och naturen av arbetet till sjöss?	31
6.7 Kan du tänka dig att arbeta på ett fartyg i inrikestrafik?	32
6.8 Kan du tänka dig att jobba under utländsk flagg (dvs. annan än den finska)?	33

6.9 Har typen av fartyg någon betydelse när du söker jobb?.....	35
6.10 Kan du tänka dig, att efter examen jobba i en lägre position än den som din examen ger?.....	37
6.11 Hur länge tror du att du kommer att arbeta till sjöss, utgå från att du har ett arbete genast efter examen?.....	38
6.12 Vet du var du hittar information om arbetsläget till sjöss/lediga arbetsplatser?.....	39
7 Tolkning av resultaten.....	41
8 Sammanfattning och avslutning.....	43
Källor.....	48

Bilagor:

Enkätundersökning, svensk version

Enkätundersökning, finsk version

1 Inledning

Inom sjöfartsutbildningen har uppmärksamheten under ett flertal år mer och mer riktats mot det kvantitativa överskottet av sjöfarare som utexamineras från sjöfartsläroverken. Överskottet anses i första hand främst omfatta befälsstuderanden och i sin tur vaktstyrmännen.

Orsaken till detta kan delvis förklaras med att ifrågavarande utbildning och examen idag erbjuds i åtta (8) olika sjöfartsläroverk runtom i Finland, både på andra stadiet och på yrkeshögskolenivå. Läroverken på fastlandet är stationerade i Åbo, Raumo och Kotka och på Åland i Mariehamn. Utbildningen på de olika nivåerna leder delvis till samma yrkesbehörigheter vilket ökar överskottet inom vissa yrkesgrupper och försvårar den utexaminerades möjligheter till en fortsatt karriär inom branschen.

I Finland har det tidigare i huvudsak fokuserats på utredningar som omfattar den kvalitativa sidan av sjöfartsutbildningen, så jag har valt att se på utbildningen ur en kvantitativ synvinkel. I examensarbetet tas det ingen ställning till sjöfartsutbildningens innehåll, inte heller till de kostnader som överskottet eventuellt innebär.

Examensarbetet görs på beställning av min arbetsgivare **Finlands Sjömans-Union FSU rf.**

1.1 Målsättning

Målsättningen med examensarbetet är, att försöka ge en realistisk bild av den verkliga arbetssituationen inom sjöfarten samt, att analysera sjöfartsstuderandens egna uppfattningar gällande den yrkesinriktning som de har valt.

Resultatet av arbetet kan förhoppningvis ge sjöfartsläroverken en tankeställare och samtidigt resultera i att antagningsprocessen till sjöfartsutbildningen profilieras och får en högre status samt, att det kvantitativa intaget till utbildningarna reduceras där det finns behov. Dialogen mellan arbetslivet och läroverken måste förstärkas och sjöfartsstuderanden måste i fortsättningen ges en realistisk bild av

sjöfartsbranschens arbetssituationen och de förutsättningar han/hon har på arbetsmarknaden.

I examensarbetet försöker jag ge en objektiv och riktig bild av nuläget. Detta genom att presentera den aktuella situationen gällande pensionsavgången, utvecklingen av handelsflottan, arbetsplatserna, antagningen och utexamineringen till och från sjöfartsläroverken samt arbetslösheten.

Lägesituationen baserar sig på siffror och statistik, som jag har erhållit och sammanställt från olika organistaioner och instanser.

1.2 Problemformulering

Frågeställningar som jag försöker bearbeta och utreda:

- 1) Utbildas det för många sjöfarare och framgår det ur befintliga statistiker att, det finns ett överskott av sjöfarare på marknaden
- 2) Hur uppfattar sjöfartsstuderanden sin egen situation på arbetsmarknaden efter examen

1.3 Avgränsning

Jag har i examensarbetet valt att i huvudsak fokusera på befälsutbildningen och därmed vaktstyrmännen, vaktmaskinmästarna, sjökaptenerna och sjöingenjörerna, dock kommer en del av statistiken även att beröra situationen för andra yrkesgrupper och examen, exempelvis manskapsutbildningen.

Nedan i korthet de examen/utbildningar som examensarbetet i huvudsak omfattar:

- Sjöfartsbranschens grundexamen (andra stadiet) med inriktning på:
 - ✓ Däcksbefäl, vaktstyrman
 - ✓ Maskinbefäl, vaktmaskinmästare
- Sjökaptenens examen (yrkeshögskola)
- Sjöingenjörsexamen (yrkeshögskola)

Andra inriktningar inom grundexamen som inte direkt omfattas av examensarbetet (andra stadiet) är; däck- och maskinreparatör, fartygselektriker.

Fokusen ligger på situationen inom utrikestrafiken, detta då utbildningarna som behandlas i examensarbetet i huvudsak är avsedda för fartyg i sådan trafik. Här behandlas inte behovet av sjöfarare inom andra administrativa tjänster i land, så som rederier, försäkringsbolag, varv, myndigheter osv. Här behandlas heller inte lotsar eller ekonomipersonal.

1.4 Metod

I arbetet utgår jag från uppgifter och statistik erhållna av Trafiksäkerhetsverket (senare Trafi), Sjömanspensionskassan (senare SPK), Närings-, trafik- och miljöcentralen (senare NTM-centralen), PraktikKvarnen och Rederierna i Finland (senare RiF), men jag jämför även dagens läge med det tidigare. Jämförelsen sker i huvudsak med en tidigare gjord undersökning som till stor del behandlar samma ämne, dock mera med fokus på det generella behovet av sjöfarare inom rederiverksamheten (till sjöss och i land) och sjöfartsförvaltningen. Undersökningens språk är finska, men har även ett sammandrag på svenska och heter ”*Suomalaisten merenkulkijoiden tarve vuosina 1999 - 2010 suomalaisissa varustamoissa ja merenkulun hallinnoissa*” skrivet av forskare Ilkka Salanne (1999). Salannes undersökning är gjord på beställning av trafikministeriet och arbetsmarknadsorganisationerna och utförts i regi av Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet.

I examensarbetet analyserar och utvärderar jag också resultatet av en enkätundersökning som riktats till finländska sjöfartsstuderanden, både till befäls- och manskapsstuderanden. Enkäten har gjorts i klass för att garantera ett större svarsantal. Deltagarna har fått svara anonymt och svaren har behandlats konfidentiellt.

2 Teoretisk bakgrund - sjöfartsutbildningen och STCW -konventionen

Sjöfartsbranschens utbildning grundar sig förutom på den nationella lagstiftningen även på internationella krav som stipuleras i STCW -konventionen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978). STCW –konventionen har fått sitt ursprung i Förenta Nationernas sjöfartsorgan IMO (International Maritime

Organisation) som är stationerat i London. Konventionen trädde i kraft den 28.4.1984 och har modifierats och utvecklats ett flertal gånger sedan dess, senast i Manila på Filippinerna år 2010 (resulterade i de s.k. "Manila 2010 amendments").

Finland har den 27.1.1984 ratificerat STCW –konventionen vilket innebär, att man därmed har förbundit sig till att utbilda sjöfarare i enlighet med de minimikrav som konventionen ställer. I verkligheten ges sjöfartsutbildningen i Finland på en mycket högre nivå än den som konventionen förutsätter.

Att arbeta ombord på ett fartygs däck- eller maskinavdelning förutsätter en utbildning eller examen och yrkesbehörighet i enlighet med STCW –konventionen. En sjöfartsexamen omfattas därtill av krav som kommer via den nationella lagstiftningen och som berättigar den studerande till en yrkesexamen och till möjligheten att fortsätta sina studier på en högre nivå (ex. yrkeshögskola, universitet osv.). Enligt STCW -kraven ska det i befälsutbildningen, före examen, ingå minst 360 dagars handledd praktik ombord på ett handels-/skolfartyg.

Yrkesbehörigheterna och övriga tilläggsbehörigheterna markeras enligt STCW –konventionen med olika koder, som för ett bekant öga är kännsypaka. Koderna för yrkesbehörigheterna anger nivån, manskap eller befäl, samt på vilken avdelning sjöfararen är behörig att arbeta, däck eller maskin. Tilläggsbehörigheterna behandlas inte i detta arbete, så jag går inte närmare in på dem.

Nedan en kort förklaring av de koder som eventuellt senare nämns i text eller statistik:

- Vaktman, däck II/4 eller vaktman, maskin III/4
- Vaktman AT¹ II/4, III/4
- Vaktstyrman II/1
- Vaktmaskinmästare III/1
- Sjökapten II/2
- Sjöingenjör (övermaskinmästare) III/2
- Reparator, däck II/5 eller reparatör, maskin III/5
- Fartygselektriker III/7

¹ AT = Allmän Tjänst – personen är kompetent för tjänst både på däck och i maskin som vaktman. AT behörigheten och till den hörande utbildningen har i tiderna utvecklats för att kunna sänka på fartygsbesättningens antal. AT behörigheten förekommer främst på alla nivåer inom manskapet.

Den romerska numreringen står för avdelningen, däck = II och maskin = III, och den grekiska numreringen för nivån, manskap = 4, 5 och 7, junior befäl = 1 och senior befäl = 2.

2.1 Befälsutbildningens utbud

Som jag redan nämnde i inledningen, så erbjuds befälsutbildningen idag på två (2) utbildningsnivåer, andra stadiet och yrkeshögskola och i totalt åtta (8) läroverk på fyra (4) olika orter.

Åbo: Axxell (andra stadiet) och Novia (yrkeshögskola)

Raumo: WinNova (andra stadiet) och Satakunnan Ammattikorkeakoulu (SAMK – yrkeshögskola)

Kotka: Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (EKAMI – andra stadiet) och Kymenlaakson Ammattikorkeakoulu (KYAMK – yrkeshögskola)

Mariehamn: Ålands yrkesgymnasium (andra stadiet) och Högskolan på Åland (yrkeshögskola)

På andra stadiet erbjuds vaktstyrmans- och vaktmaskinmästarexamen (sjöfartsbranschens grundexamen) och i yrkeshögskolorna erbjuder man sjökaptens- och sjöingejörsexamen. Trots att de slutliga examen har olika namn, leder de till exakt samma yrkesbehörigheter längs vägen. Både vaktstyrmans- och vaktmaskinmästarexamen respektive sjökaptens- och sjöningejörsexamen omfattar 360 dagars handledd ombordpraktik och leder därmed till samma yrkesbehörigheter vid examen. Detta ökar markant konkurrensen bland arbetssökanden, framför allt till styrmansplatserna. Sjökapstens- respektive sjöingejörsexamen resulterar dock med tiden i högre yrkesbehörigheter (överstyrmans och sjökaptens respektive maskinmästare och övermaskinmästare). Teoretiskt sett, ligger tidsintervallet för att uppnå dessa behörigheter vid minst 2 - 3 år för överstyrmans- och maskinmästarbehörigheten och för sjökaptens- och övermaskinmästarbehörigheten minst 4 - 6 år. I praktiken kan tidsintervallet dock vara betydligt längre. Inom sjöfarten bör man hålla i minnet, att examen, befattning och yrkesbehörighet är skilda saker och går nödvändigtvis inte alltid hand i hand.

Det som dessutom försvårar arbetssökandet avsevärt är att samtliga ovanstående examen/utbildningar även innehåller sådan skolning som leder till, att studeranden kan ansöka om vaktmansbehörighet redan efter 60 dagars handledd ombordpraktik. Vaktmansbehörigheten berättigar studeranden till att arbeta i manskapsbefattning som vaktman på däck och/eller i maskin. Detta faktum leder till att manskapsstuderanden som medvetet har valt att inrikta sig på uppgifter i manskapsposition blir tvungna, att konkurrera med befälsinriktade studeranden eller utexaminerade befäl om exakt samma arbetsplatser. Det ska noteras, att vaktmansbehörigheten inte är en egen examen i sig, utan bara en del av sjöfartsexamina.

Konkurrensen är genomgående oavsett om studeranden är s.k. ungdoms- eller vuxenstuderande förutsatt, att studeranden inte redan har ett arbete att gå tillbaka till efter studierna.

2.2 Handelsflottans och arbetsplatsernas utveckling under 2000-talet

Sammansättningen av Finlands handelsflotta har förändrats en hel del de senaste åren. Efter en nedång under 1980- och 1990 -talen har flottans antal sakta men säkert förstärkts och vuxit (se figur 1, Trafis och RiF:s statistik). Den egentliga handelsflottan omfattar finländska frakt- och passagerarfartyg avsedda för utrikestrafiken med en längd över 15 m. samma fartyg är införda i förteckningen över handelsfartyg. Jag har i figuren nedan valt att jämföra Trafis statistik med RiF:s av den anledningen att RiF:s medlemsfartyg står för nästan 100 % av den egentliga handelsflottans utrikestrafik och det är ombord på dessa fartyg som den handledda praktiken utförs. Tyvärr är Trafis statistik för år 2014 i skrivandets stund inte ännu tillgänglig. RiF:s statistik sträcker sig tillbaka till år 2008 då föreningen grundades.

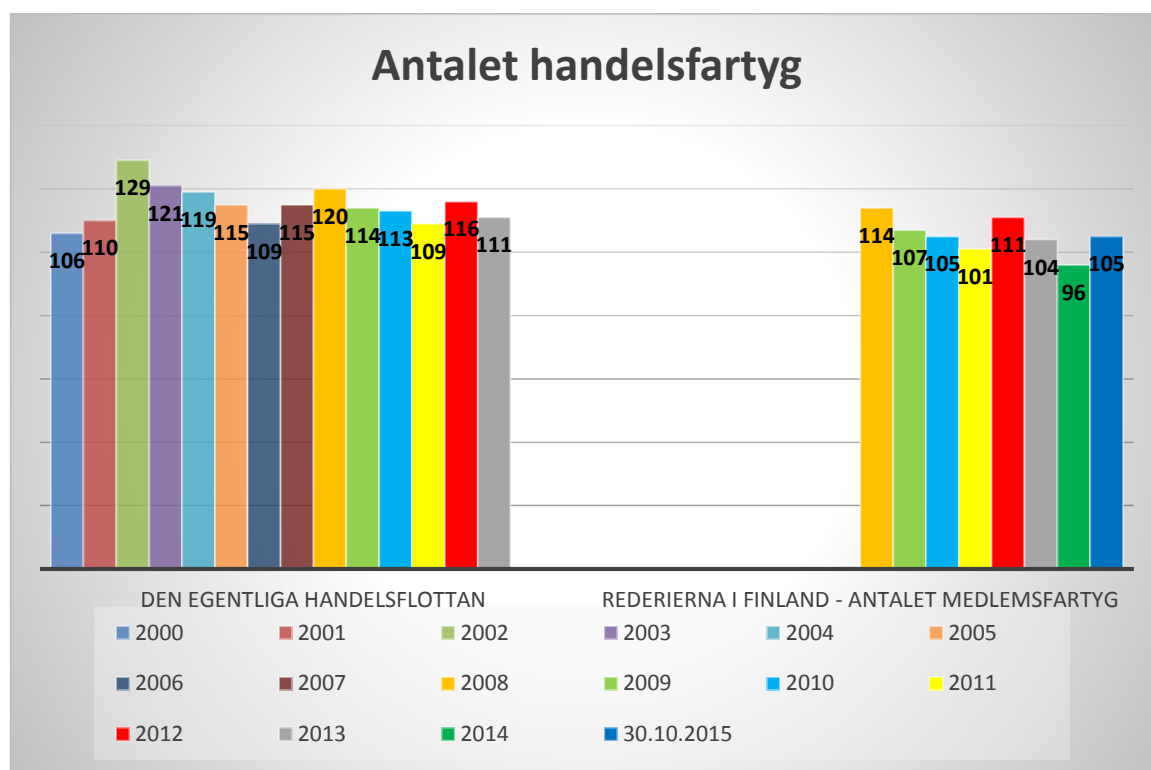
Enligt arbetsmarknadsorganisationerna (i detta fall RiF och FSU) har antalet nya arbetsplatser för finländska sjöfarare, under finsk flagg i utrikestrafiken uppskattningsvis ökat med ca 600 platser efter introduktionen av blandbesättning²

² År 2009 ingick sjöfartsbranschens arbetsmarknadsorganisationer ett ramavtal, som möjliggjorde ibruktagandet av blandbesättning (Non EU-arbetstagare) ombord på de finska fraktfartygen (inte på passagerar- och ro-pax fartyg). Detta innebär, att max 1/3 av de anställda ombord kan vara av icke europeiskt (Non EU) ursprung.

år 2009 och tonnageskattningsreformen, som kom i kraft under skatteåret 2011 (den ändrade tonnageskattelagen trädde i kraft 1.3.2012). Till de största nya arbetsgivarna hör både frakt-, ro-pax och passagerarfartyg, som har flaggats in under finsk flagg eller kommit till som nybyggen.

Trots att fartygens antal har ökat sedan 1990-talet, så kompenserar det fortfarande inte överskottet på sjöfarare som på intet sätt har visat sig vara en avtagande trend utan tvärtom en ökande. Detta kan inte endast tolkas som ett resultat av blandbesättningarna, dvs. att arbetsplatserna ges till andra än finländska sjöfarare. Även sjöfartsläroverken har ökat antalet antagningsplatser och inträdesintervjuerna, som tidigare delvis sållade bort de mest omotiverade studeranden har på många håll slopats helt. Därtill försöker läroverken något "desperat" att fylla tomma studieplatser genom en tilläggsansökning under höstarna.

Dialogen mellan arbetslivet och läroverken har i det här fallet visat sig vara obefintlig och dialogen utgörs mera av beskyllningar parterna emellan. Någon slags uppbyggande anda eller samförstånd verkar inte existera i dagsläget.



Figur 1. Egentliga handelsflottans utveckling 2000 - 2013. Uppgifter Trafi 2014. Rederierna i Finlands medlemsfartyg 2008 – 2015. Uppgifter RiF 2015.

2.3 Praktikplatser

Den handledda ombordpraktik (360 dagar) som en befälsexamen inom sjöfarten förutsätter, utförs i första hand ombord på fartyg i utrikestrafik i den finska handelsflottan. Största delen av dessa praktikplatser erbjuds ombord på fartyg som är medlemmar i RiF. Distribueringen och koordineringen av praktikplatserna sköts sedan år 2012 via PraktikKvarnen³. Under år 2014 distribuerades det ca 800 praktikplatser via PraktikKvarnen.

Trots vissa variationer under årens olika månader kan man via nedanstående diagram (figur 2) konstatera, att omsättningen har ökat för varje år och utnyttjandet av platserna har maximerats allt mer. Behovet av platser är dock större än vad handelsflottan kan erbjuda idag. Uppskattningsvis finns det för tillfället ca 130 tillgängliga praktikplatser, men det ständiga behovet under "högsäsongen" november till juni, uppgår till ca 180 platser, dvs. på årsbasis är det teoretiska behovet ca 1500 – 1800 platser.

I Salannes utredning från 1999 granskades också behovet av praktikplatser. Då ansåg man behovet av praktikplatser utgöra ca 338 - 435 platser på årsbasis, dvs. ett ständigt behov på ca 28 - 36 platser. Det konstaterades, att antalet skulle täcka behovet förutsatt, att praktikperioderna skulle fördelas mera jämt under hela året, vilket då som nu är den största utmaningen i hela systemet. Man förutspådde att det tidvis skulle råda stor brist på platser, vilket bekräftas av nuvarande statistik.

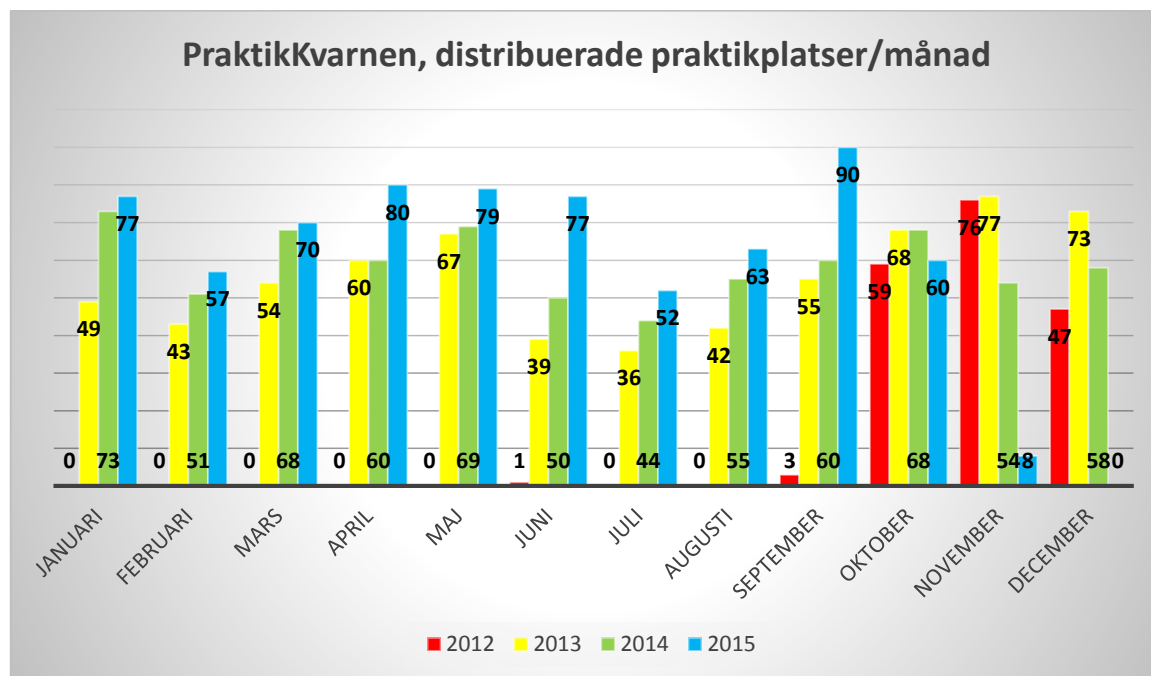
Man kan alltså konstatera att behovet av praktikplatser sedan år 1999 ökat med ca 150 %.

Med ungefär 419 nya studeranden årligen (se kapitel 5.1 nedan gällande antagning och utexaminering) behövs det inom de första sex (6) månaderna av studier lika många praktikplatser. Detta samtidigt som andra, tredje och fjärde års befälsstuderanden fortsättningsvis samlar ihop sina 360 dagar praktik för examen.

Positivt är, att läroverken försökt underlätta belastningen på handelsflottan genom, att auditera fartyg i inrikestrafiken och ge dem skolfartygsstatus, dock har kvaliteten

³ Sjöfartens PraktikKvarn rf (HarjoitteluMyly) ansvarar för koordineringen av praktikanter och praktikplatser inom den finska handelsflottan (frakt- och passagerarfartyg i utrikestrafik). Verksamheten påbörjades år 2012. Föreningen är grundad 16.3.2015 och däri ingår samtliga sjöfartsläroverk och arbetsgivarorganisationen Rederierna i Finland r.f. PraktikKvarnen är obunden när det gäller rederierna.

på denna typ av praktik ifrågasatts. Dylig praktik godkänns endast för vaktmansbehörighet.



Figur 2. PraktikKvarnens statistik över distribuerade praktikplatser/månad 2012 – 2015. Källa och uppgifter PraktikKvarnen.

3 De finländska sjöfararnas pensionsavgång

Inom sjöfarten har det alltid talats om den stora pensionsvågen som är på kommande och av den påföljande bristen av sjöfarare. Trots allt verkar det mera vara fråga om en hörsägen än objektiva fakta. Visst, det ska erkännas att det har blivit utmanande att hitta senior befäl och manskap, framför allt på maskinsidan, men det innebär inte, att det endast är ett direkt resultat av högfrekvent pensionsavgång, utan snarare en kombination av både en felaktig fokus gällande inriktning och studieplatser och en utbildningsreform som på intet sätt har gynnat sjöfarten och dess behov av utbildning.

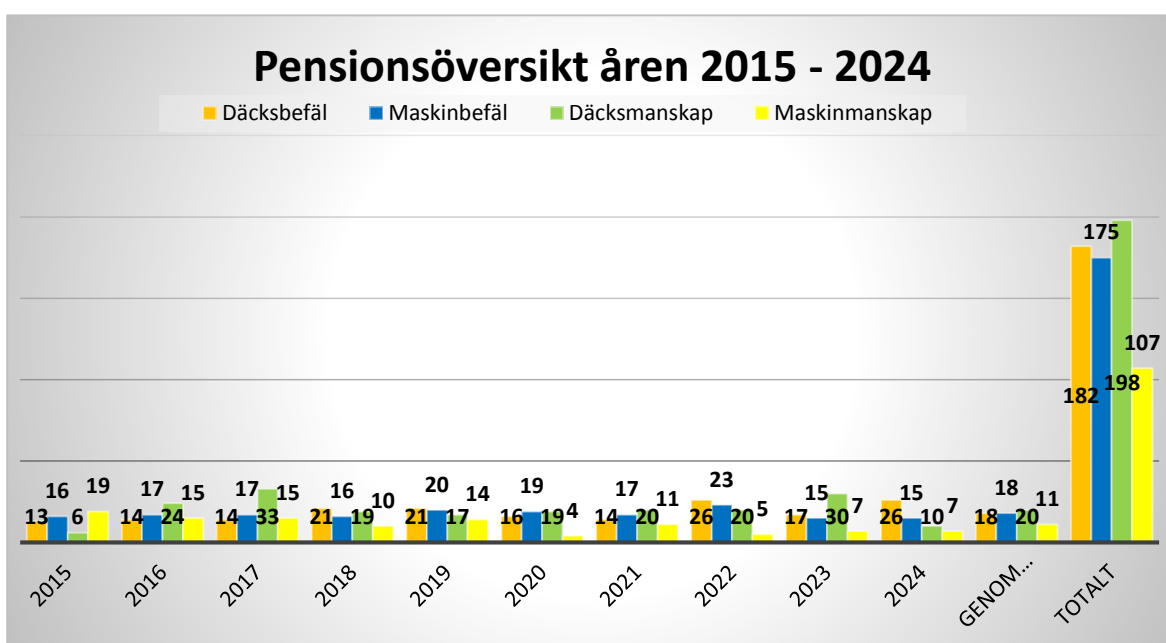
Salannes undersökning omfattar, förutom personer som är pensionsförsäkrade enligt sjömanspensionslagen, även personal ombord på isbrytarna och dåvarande sjöfartsverkets fartyg. Jag jämför endast med sådan statistik som hänror sig till personer som omfattas av sjömanspensionslagen.

Enligt Salannes undersökning skulle det under perioden 1999 - 2010 gå i pension omkring 290 personer ur däcksbefälet, 277 personer ur maskinbefälet och 668 personer ur driftsmanskapet (däck och maskin). Detta utgör en pensionsavgång på totalt 1235 personer som omfattas av sjömanspensionslagen. Sjöfararens medelålder var år 1997 40,4 år. Enligt sjömanspensionskassans statistik från år 2014 är sjöfararens medelålder 41,7 år.

I sin utredning menar Salanne också, att trots pensionsvariationen från år till år samt en uppskattad kraftig nedgång i pensioneringen år 2010, så kommer det årliga antalet pensioneringar i genomsnitt att vara det samma fram till år 2030. Genomsnittet per år uppskattades för däcksbefälet vara 24 personer, för maskinbefälet 23 personer, för däcksmanskapet 33 personer och för maskinmanskapet 23 personer.

Med pension avses den tidpunkt då sjöfararen uppnår sin personliga ålderspension. Pensionsåldern baserar sig på varje persons personliga tjänstetid till sjöss. Ur uppgifterna framgår det, att det är ganska vanligt, framför allt bland senior befälet, att man arbetar längre än den införtjänade pensionsåldern. Detta syns främst på maskinsidan, både bland befäl och manskap.

3.1 Pensionsstatistik



Figur 3. Statistisk översikt över sjöfararnas pensionering under perioden 2015 – 2024. Källa och uppgifter SPK november 2015.

Ovan ser vi en uppdaterad version över pensionsavgången för perioden 2015 – 2024. Vi kan konstatera, att genomsnittet för ifrågavarande period är mycket lägre än den i den tidigare undersökningen, även om denna statistik endast omfattar en tio (10) års period, jämfört med Salannes tolv (12) år. Däcksbefälets pensionsgenomsnitt per år uppskattas nu vara 18 personer, maskinbefälets 18 personer och för manskapets del är antalet 20 personer (däck) respektive 11 personer (maskin). Generellt kan man säga, att avgången nästan har halverats sedan 1999 års undersökning. Detta kan delvis förklaras genom, att den stora gruppen "40-talister" uteslutande uppnått sin pensionsålder och därmed utgått ur statistiken. Dessutom har sjömanspensionslagen reviderats och sjöfararna kommer i framtiden att omfattas av samma pensionsålder (63-68 år) som personer som arbetar i land. Det har också blivit mera sällsynt, att sjöfararna går i ålderspension från sin sjötjänst, dvs. de byter bransch eller går iland innan denna uppnås. Tilläggningsvis ska det påpekas, att däcksavdelningens befäl och manskap till antalet alltid har varit och är fortsättningsvis flera än maskinavdelnings personal. Därför är variationerna mellan avdelningarna något avvikande.

Arbetsplatserna som dessa personer besitter innan sin pensionering ska ses som blivande tillgängliga och lediga platser. I verkligheten går nyanställning och pensionering sällan ut på ett och samma. Är det frågan om en högre vakans, så befordras oftast någon längre, redan anställd person inom organisationen/rederiet till den lediga vakansen och den nyanställda anställs för den lediga, lägre vakansen. Detta förfarande är normal kutym inom sjöfarten, men hindrar på så sätt senior befäl från nyanställning i ett rederi. Som befäl stiger man oftast och lättast inom det egna rederiet från junior till senior befäl.

Vaktmännens andel i pensionsöversikten framgår inte separat, men enligt SPK:s uppgifter rör det sig om totalt 18 vaktmän (AT, däck eller maskin) under perioden 2015 – 2024.

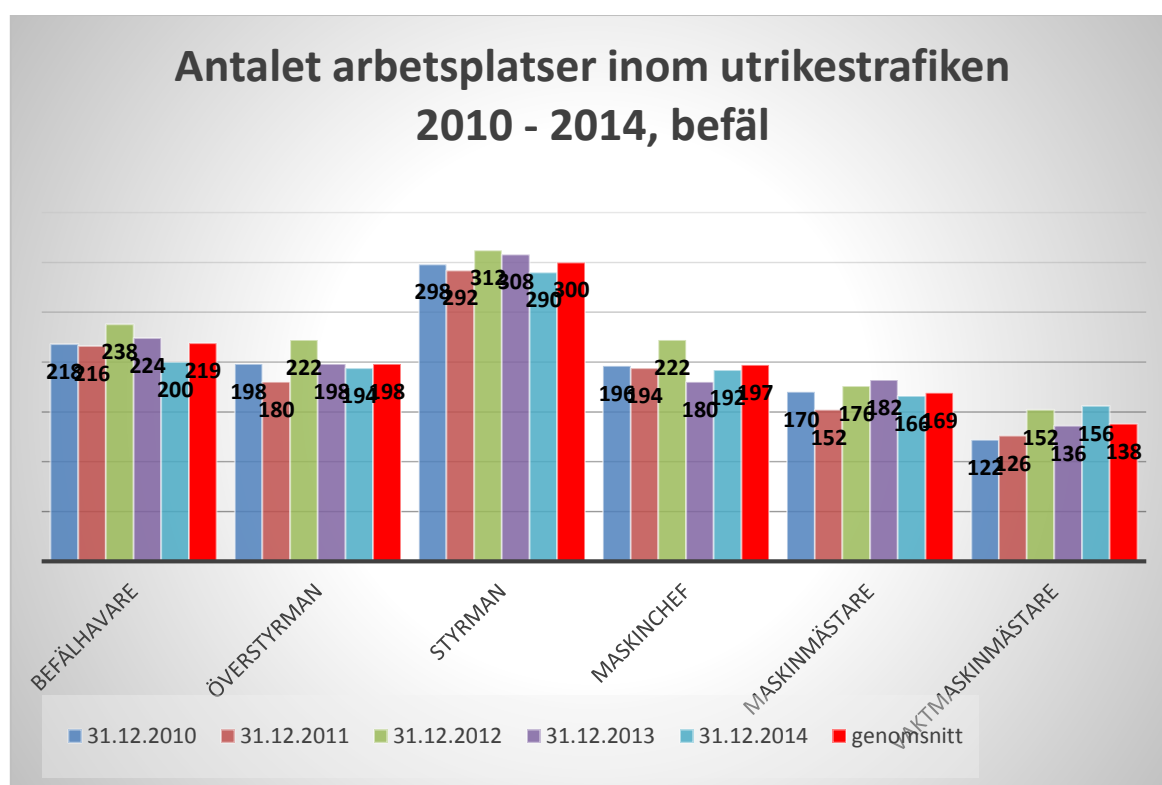
Gällande ovanstående statistik och översikt ska det påpekas, att i denna är inte beaktat sådan övrig pensionsavgång som hänror sig till nedsatt arbetsförmåga, sjukdom, dödsfall, byte av bransch eller liknande. Detta då det är mycket svårt att förutspå och uppskatta en sådan avgång. Samtidigt ska man komma ihåg, att pensionsavgången vid införtjänad personlig ålderspension är frivillig och en person kan mycket väl arbeta många år ännu efter att den har uppnåtts. Därför kan man

utgå från, att ovanstående statistik är en realistisk utgångspunkt. Salanne har i sin undersökning uppskattat, att den övriga avgången skulle utgöra ca 100 personer/år.

4 Arbetsplatser inom utrikestrafiken

Genom att analysera Trafis statistik över sjömän från år 2010 – 2014 har jag kunnat göra mig en uppfattning om det genomsnittliga behovet av sjöfarare och antalet arbetsplatser inom utrikestrafiken per vakans.

4.1 Befälens arbetsplatsanalys

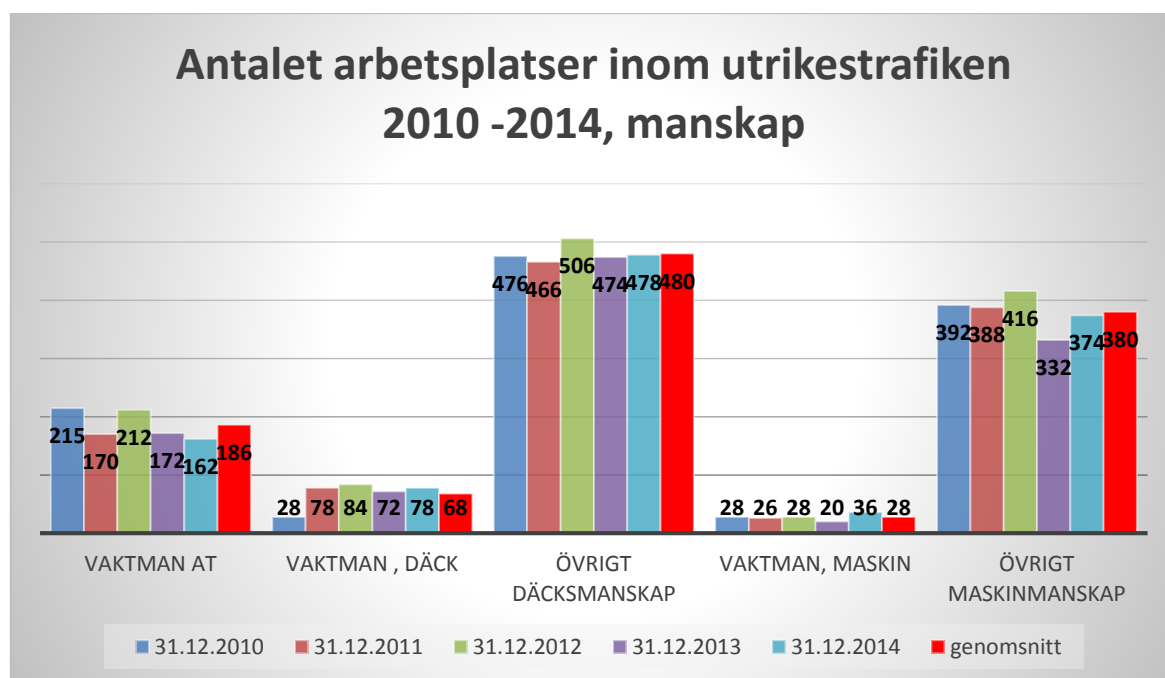


Figur 4a. Arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010 – 2014, befäl. Källa Trafis sjömansstatistik.

För befälens del kan man konstatera att arbetsplatsernas mängd har förblivit relativt konstant under perioden 2010 – 2014. Trots en ökning i fartygens antal, kan man säkerligen utgå från att mängden arbetsplatser förblir någorlunda den samma under det närmaste 5-7 åren. Jämför man detta med pensionsavgången som förutspår ett pensionsgenomsnitt hos däcksbefälet respektive maskinbefälet med

18 personer/år, så kan man dra slutsatsen, att det genom ålderspensioneringen inte uppstår någon större frigöring av arbetsplatser. Totala antalet arbetsplatser för däcksbefälet utgör i genomsnitt 717 platser och för maskinbefälet 504 platser.

4.2 Manskaps arbetsplatsanalys



Figur 4b. Antalet arbetsplatser inom utrikestrafiken 2010 – 2014, manskap. Källa Trafis sjömansstatistik.

I manskapsanalysen har tyngdpunkten främst legat på vaktmännen av den orsak, att detta är den yrkesbehörighet som erbjuds till och erhålls av samtliga sjöfartsstuderanden och innebär därmed också, att alla studeranden eller utexaminerade kan söka sådana tjänster ombord ett fartyg som förutsätter denna behörighet. Konkurrensen om vaktmansvakanserna är stenhård.

Genom de senaste förändringarna till STCW –konventionen innebär det, att istället för vaktman AT behörighet utfärdas i fortsättningen antingen vaktman däck eller vaktman maskin behörighet. Detta framkommer mera klart i ett senare skede av texten där jag jämför de av Trafi utfärdade yrkesbehörigheterna för samma period (2010 – 2015).

Med övrigt däcksmanskap avses båtsmän, matroser och däckreparatörer. Med övrigt maskinmanskap avses maskinreparatörer, maskinmän och fartygselektriker.

Liksom för befälet, så kan man inte skönja någon större frigöring av arbetsplatser för däcks- eller maskinmanskapet genom pensionering. Totala pensionsgenomsnittet för däcks- och maskinmanskapet är 31 personer/år och motsvarande antal arbetsplatser är 1142 stycken.

4.3 Undersökning av synen på arbetskraft bland RiF:s medlemsrederier (2012)

År 2012, då jag var anställd som ombudsman hos RiF genomförde jag en intern, icke offentliggjord utredning över rederiernas syn på behovet av arbetskraft under perioden 2010 – 2015. Trots, att undersökningen inte är helt färsk, så kommer jag kort att redogöra för vissa av de frågeställningar som omfattades av undersökningen.

Rederierna ombads uppskatta huruvida utbudet och behovet av finska sjöfarare hade utvecklats sedan 2010. Utbudet ansågs av 55 % att vara det samma gällande både manskap och befäl och 50 % ansåg, att behovet av samma grupper ha ökat. 75 % av svaranden ansåg att det vid svarstillfället rådde en måttlig brist på finskt manskap och befäl. Största problemet gällande tillgången av befäl låg som väntat på maskinavdelningen (förste mästare och övermaskinmästare), men även på däcksidan rådde det en viss brist på senior befäl. Det ansågs överhuvudtaget inte råda någon brist på vaktstyrmän. På manskapssidan låg bristen främst på senior manskapet (båtsmän, matroser, reparatörer och elektriker). Det rådde ingen brist på vaktmän. Så gott som samma resultat registrerades, då rederierna ombads uppskatta behovet/bristen fram till år 2015.

Rederierna (71 %) uppskattade, att antalet nya, finländska sjöfarare hållits på ungefär samma nivå under perioden 2010 – 2012, dock uppskattade ca 54 %, att antalet nya sjöfarare skulle öka framöver.

Undersökningen omfattade även frågan om rederierna kunde tänka sig att anställa sjöfarare bosatta utanför EU. Gällande manskapet så kunde samtliga svaranden tänka sig, att anställa icke EU sjöfarare till alla vakanser. För befälets del så låg behovet av icke EU sjöfarare som bekant hos maskinbefälet.

Rederierna ansåg, att det största problemet att hitta finländska sjöfarare berodde på det inte fanns tillräckligt med sjöfarare av rätt kvalité och med rätt kompetens (56 %). Det näst största problemet ansågs vara det bristfälliga utbildningssystemet för sjöfarare (38 %).

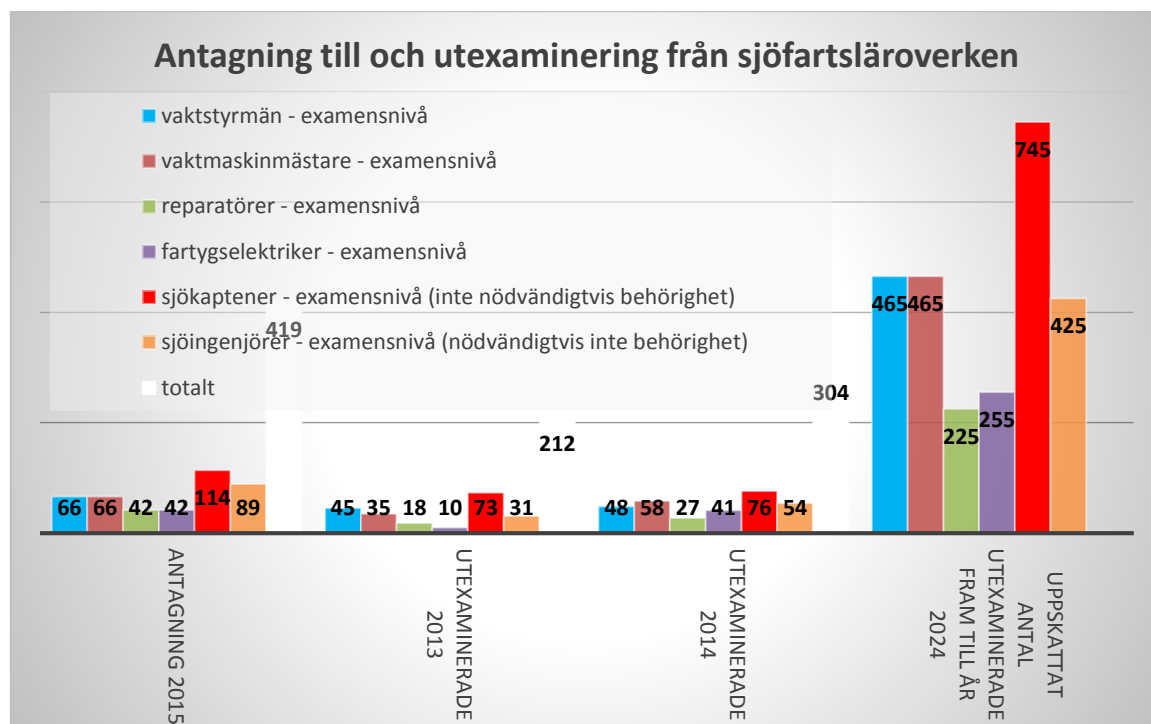
Sammanfattat rådde det en generell brist på sjöfarare inom nästan alla vakanser, framför allt på senior sidan. Endast på vaktstyrmans- och vaktmansnivå konstaterades det inte existera någon som helst brist. Det stod klart, att det finns ett behov av nya sjöfarare, men fokuseringen på var behovet finns är missvisande och därmed koncentreras sjöfartsutbildningen till helt fel områden. Rekryteringen till branschen är en utmaning och orsakar viss oro bland rederierna. Nya, motiverade sjöfarare bör kunna garanteras ett arbete förutsatt, att de utbildas för sådana vakanser och jobb som verkligen finns.

I undersökningen deltog 12 rederier av RiF:s dåvarande 26 medlemsrederier. Trots det något låga deltagande, ser jag inte att resultatet märkbart skulle ha varit annorlunda genom flera svarande. Detta då gruppen av svarande väl representerade de olika fartygstyper som fanns inom handelsflottans utrikestrafik.

5 Arbetskraftsreserven

Som följande gör jag en analys gällande arbetskraftsreserven inom sjöfarten, till vilken jag räknar studeranden vid sjöfartsläroverken och arbetslösa. I samma avsnitt finns det en översikt gällande utfärdandet av yrkesbehörigheter på årsbasis. Översikten stöder statistiken över utexamineringen och arbetslösheten och indelas i befäl, manskap (vaktmän) och övrigt manskap för, att separat åskådliggöra antalet per befattning.

5.1 Antagning till och utexaminering från sjöfartsläroverken



Figur 5. Statistik över elevantagningen år 2015 och utexamineringen för åren 2013 & 2014, alla läroverk. Källa och uppgifter PraktikKvarnen.

Förutsatt, att studeranden inte har någon tidigare erfarenhet eller behörighet inom sjöfarten, leder vaktstyrmans- och sjökaptensexamen till exakt samma yrkesbehörighet vid examen, dvs. vaktstyrmansbehörighet. Det samma gäller för maskinbefälets examen.

Diagrammet visar att år 2014 kunde det teoretiskt sett ha utexaminerats 124 stycken (76 + 48) nya däcksbefäl med rätt till vakstyrmansbehörighet och 112 stycken (54 + 58) nya maskinbefäl med rätt till vaktmaskinmästarbehörighet. Dock bör vi utgå från, att ca 30 % av de som utexamineras till sjökaptener och sjöingenjörer är sådana studeranden som har gått vuxenutbildningen och redan innehar vakstyrmans- eller vaktmaskinmästarbehörighet och kan alltså genast efter examen ansöka om en högre yrkesbehörighet (överstyrman, befälhavare, maskinmästare eller maskinchef). Antagandet baserar sig på enkätundersökningen jag gjorde bland studeranden och ur vilken det framgick hur många av yrkeshögskolestuderanden som redan hade en befälsbehörighet i bakgrunden.

Utgår vi från att utexamineringsfrekvensen (baserat på åren 2013 och 2014) är den samma varje år fram till år 2024 innebär det att det skulle utexamineras ca 725 nya sjökaptener, 465 vaktstyrmän, 425 sjöingenjörer och 465 vaktmaskinmästare. Jämför vi detta med pensionsavgången under samma period för respektive avdelning (befäl) däck 182 personer och maskin 175 personer, så kan vi konstatera, att lediga arbetsplatser inte frigörs i närmelsevis samma takt. Detta leder till ett överskott som delvis kommer att återspegla sig i arbetslöshetssiffrorna. För tillfället ser det inte ut som om flottan i utrikestrafiken skulle öka i så snabb takt, att den kunde kompensera överskottet. Baserat på ovanstående statistik kan man teoretiskt sätt utgå från, att det i genomsnitt utexamineras över ca 258 sjöfarare från sjöfartsläroverken per år fördelat så, att 121 stycken hör till däcksbefälet, 89 stycken till maskinbefälet och 48 stycken till manskapet.

I den uppskattade utexamineringsfrekvensen fram till år 2024 har inte beaktats eventuella avbrutna studier eftersom det är omöjligt att förutsäga. Här är heller inte beaktat antalet fristående examen.

Det är dock mycket viktigt att hålla i minnet, att ett överskott på maskinsidan inte ska tolkas som lika akut som ett överskott på däckssidan. Maskinbefälet har större möjligheter att sysselsättas iland och det finns ingen säker statistik över var maskinbefälsstuderanden, speciellt sjöingejörerna, egentligen tar anställning efter examen.

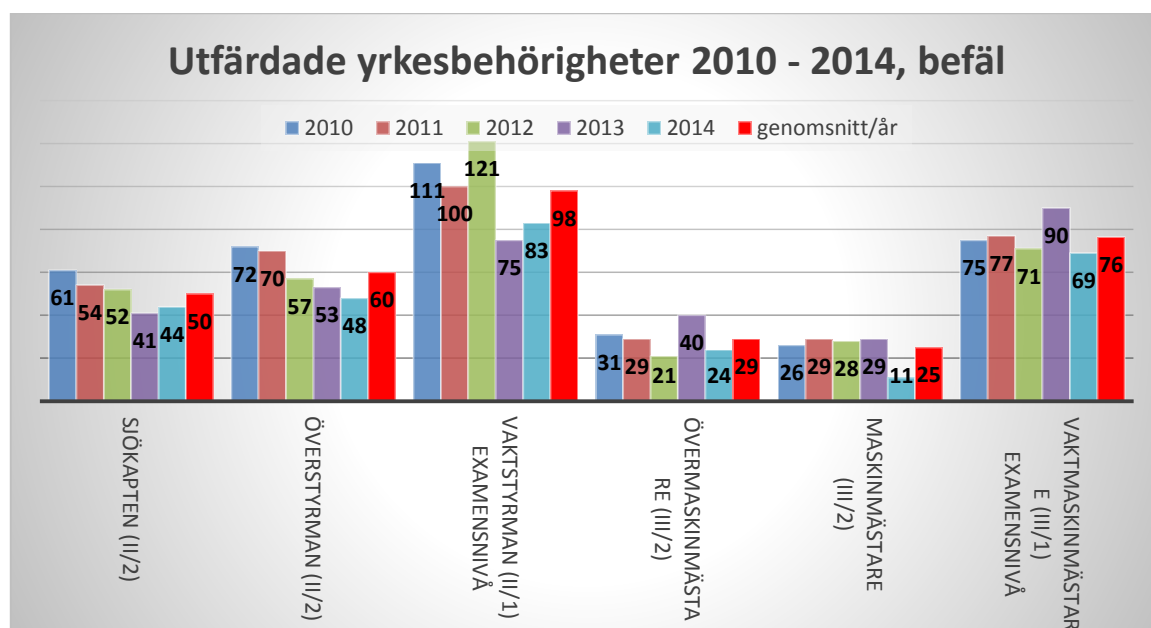
5.2 Utfärdade yrkesbehörigheter

Genom nedanstående tre diagram vill jag påvisa den enorma mängd av nya behörighetsbrev som utfärdats årligen. Ingenting för tillfället påvisar att trenden skulle vara på nedgång. Exempelvis vaktstyrmansbrev utfärdas i genomsnitt 98 stycken/år. Med tanke på och i förhållande till det årliga pensionsgenomsnittet för däcksbefäl, 18 personer, så utfärdas det mer än tillräckligt med nya behörigheter för att täcka behovet.

Gällande vaktmansbehörigheterna påvisar trenden att utfärdandet av vaktman AT behörigheter minskar medan vaktman däck och maskin i sin tur ökar. Fenomenet har att göra med de s.k. Manila 2010 amendments och innebär att de första 60

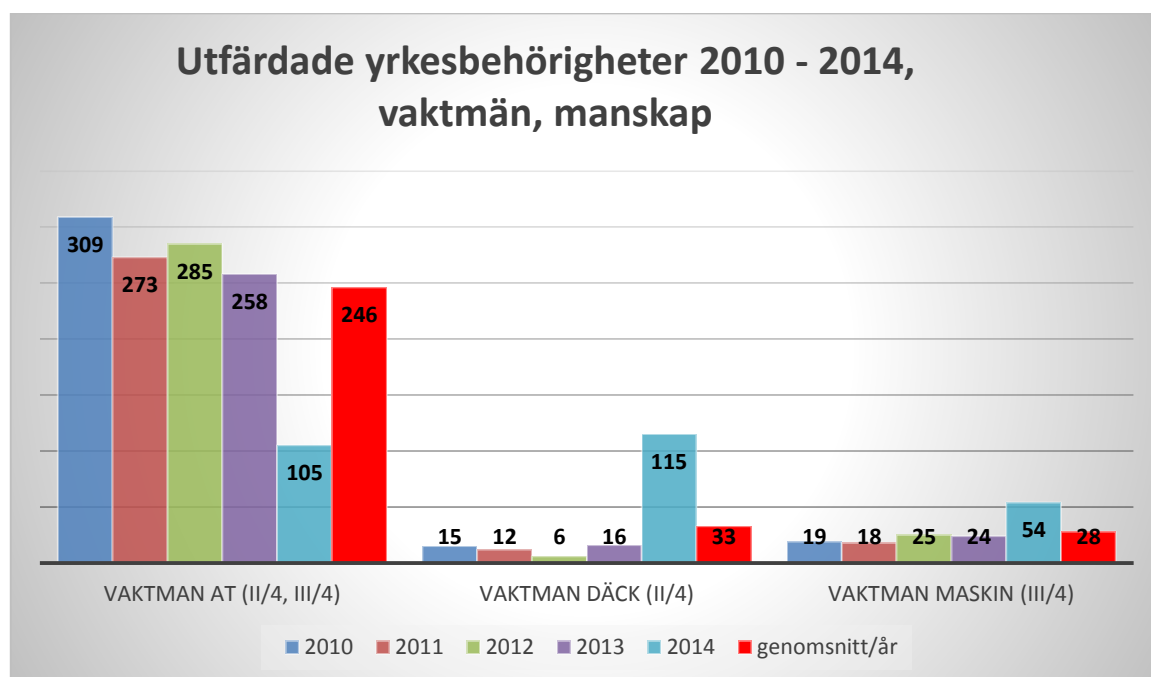
dagarna av handledd ombordpratik, för vaktman AT behörighet, har fördubblats och är numera 120 dagar. Förändringen medför att man inom sjöfartsutbildningen på befälssidan inte mera automatiskt kan erbjuda studeranden en AT –behörighet, utan eleven erhåller antingen en behörighet som vaktman på däck eller i maskin beroende på den inriktning han/hon har valt och på vilken avdelning han/hon har utfört sin handledda 60-dagars praktik. Fördubblingen av antalet praktikdagar för AT –behörighet skulle med hänseende på praktikplatserna ha medfört stora problem, ifall behörigheten skulle erbjudas till samtliga studeranden. Bortfallet av AT-behörighet för befälsstuderande försvårar arbetsökandet under studietiden för denna grupp, då de flesta finska fartyg har sin bemanning uppbyggd kring AT -behörighetens mångsidighet. Man kunde dock eventuellt överväga, att inte bevilja vaktmansbehörigheten till befälsstuderanden.

Noteras ska, att manskapsstuderandena är den enda gruppen av studeranden som inom utbildningen fortfarande kan uppnå AT –behörighet. Vilket borde gynna deras arbetsmöjligheter på arbetsmarknaden, då tillgången på AT vaktmän generellt och markant har minskat. Dessutom bör påpekas, att reparatörsinriktade manskapsstuderanden vid examen vanligtvis inte har uppnått högre yrkesbehörighet än matros respektive maskinman (beroende på inriktning däck eller maskin), i vissa fall endast vaktmansbehörighet, dock har dessa studeranden efter examen möjlighet, att arbeta sig direkt upp till högre yrkesbehörigheter utan vidare utbildning.

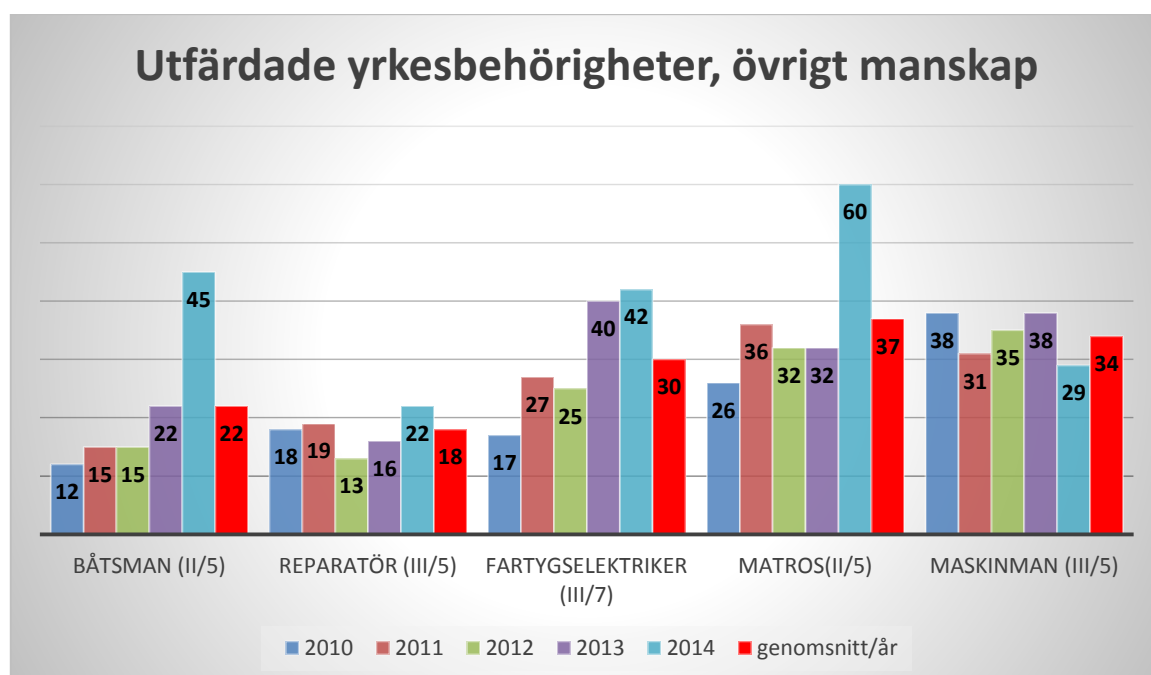


Figur 5a. Statistik över utfärdade behörighetsbrev åren 2010 – 2014, befäl. Källa och uppgifter Trafik maj 2015.

Notera att denna statistik omfattar utfärdandet av NYA behörigheter. Här beaktas alltså inte förnyandet av behörigheter.

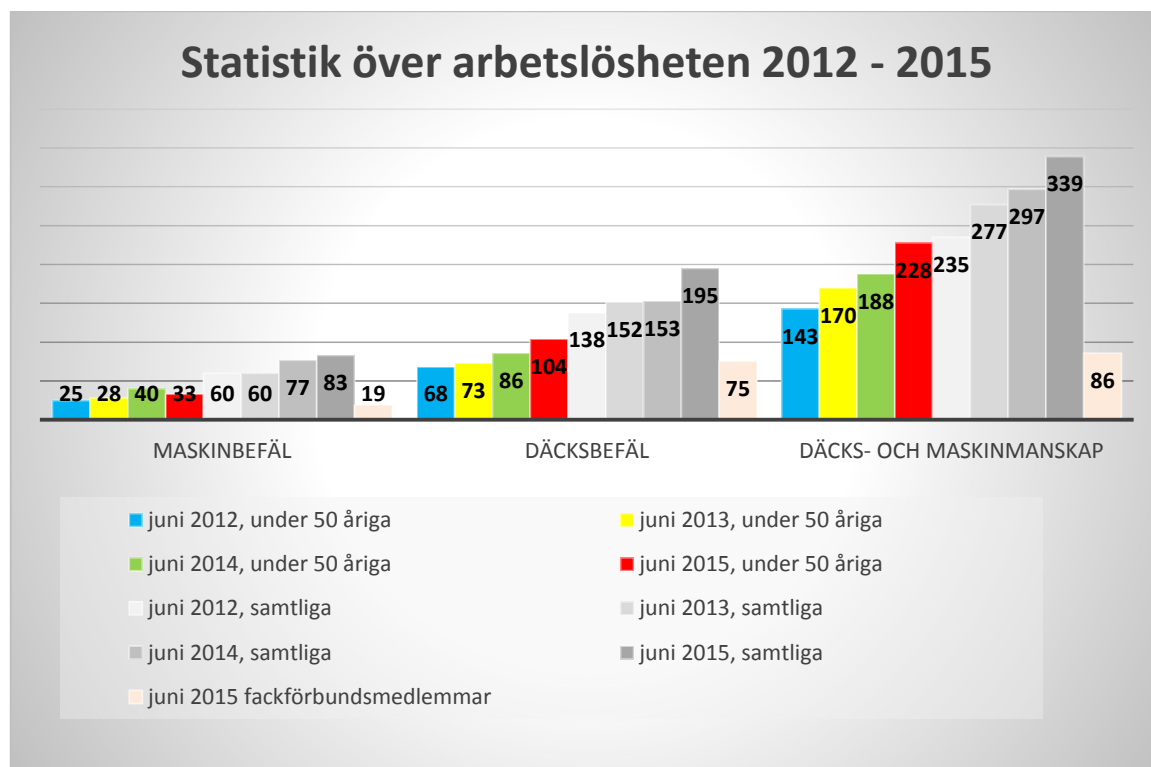


Figur 5b. Statistik över utfärdade behörighetsbrev åren 2010 -2014, vaktmän, manskap. Källa och uppgifter Trafi maj 2015.



Figur 5c. Statistik över utfärdade behörighetsbrev åren 2010 -2014, övrigt manskap. Källa och uppgifter Trafi maj 2015.

5.3 Arbetslösheten



Figur 6. Statistik över arbetslösheten i Finland. Källa och uppgifter NTM-centralen juni 2015 samt fackförbundens arbetslöshetskassor.

Ur ovanstående diagram framgår det hur arbetslösheten markant och i konstant takt har stigit under perioden juni 2012 – juni 2015 (som referensmånad har använts juni och den 30.6, vid vilken arbetslöshetsantalet har kontrollerats). Inte heller här verkar trenden vara på väg att ändra. De första fyra staplarna (blå, gul, grön och röd) åskådliggör situationen hos personer under 50 år och de fyra sista situationen i sin helhet. Den femte stapeln åskådliggör samma situation för fackförbundsanslutna sjöfarare. Siffrorna har erhållits från NTM-centralen och fackförbundens arbetslöshetskassor och gäller för hela landet. Diagrammet omfattar inte tillåtna personer.

Eftersom organisationsgraden (att sjöfararen är ansluten till ett fackförbund) inom sjöfarten traditionellt är väldigt hög, så har jag även valt att göra en jämförelse över arbetslöshetssituationen för fackanslutna sjöfarare i juni 2015. För Sjömans-Unionens del omfattar vaktmännen ca 43 % av den totala arbetslöshetssiffran för däck- och maskinmanskapat.

Däcksbefäl:

- ✓ Finlands Skeppsbefälsförbund FSBF rf
(Land- sjö- och skogssektorernas arbetslöshetskassa)

Maskinbefäl:

- ✓ Finlands Maskinbefälsförbund FMF rf
(Offentliga- och privata sektorns arbetslöshetskassa, JYTK)

Manskap:

- ✓ Finlands Sjömans-Union FSU rf
(Transportbranschens Arbetslöshetskassa)

Den mest oroväckande utvecklingen sker hos manskapet och däcksbefålet där arbetslösheten för personer under 50 år har ökat med 37 % respektive 35 % sedan 2012. Den totala arbetslösheten för samma avdelningar har ökat med ca 31 % respektive 30 %. För maskinbefålet är motsvarande ökning 24 % och 28 %.

Salanne har i sin undersökning också granskat arbetslösheten under perioden 1989 – 1996. Han har dock behandlat arbetslösheten över hela året och indelningen har heller inte varit den samma som här, därför kan dessa siffror inte jämföras på ett tillförlitligt sätt. Det kan dock konstateras att, arbetslösheten steg häftigt under åren 1991 - 1992 för att sedan stabilisera sig och stanna på ungefär samma nivå fram till 1996.

5.4 Sjöfarare under utländsk flagg

Det finns ingen direkt 100 % tillförlitlig statistik eller bokföring över hur många finländska sjöfarare som arbetar under utländsk flagg idag. Detta då det inte är obligatoriskt för en finländsk sjöfarare att registrera sin seglation under utländsk flagg hos Trafi och sjömansregistret, dock är det många som frivilligt väljer att själva genom exempelvis tjänsteintyg, meddela sjömansregistret om sina seglingar utomlands.

Via Trafi har jag fått en grov uppskattning om, att ca 367 personer (befäl och manskap, på däck eller i maskin) vid något tillfälle under år 2014 har arbetat under utländsk flagg. Största delen av dessa sjöfarare (uppskattningsvis ca 40 %) har

arbetat i närliggande länder så som Sverige, Estland och Norge. Dessa personer kan ha belastat arbetslöshetsstatistiken när de har varit hemma på ledighet eller mellan sina arbetstörner.

6 Enkätundersökningen

I enkätundersökningen deltog totalt 139 studeranden. Undersökningen gjordes i klass i följande läroverk: Axxell och yrkeshögskolan Novia i Åbo samt WinNova och Satakunnan ammattikorkeakoulu i Raumo. Indelningen gjordes enligt utbildningsnivå, vuxen- eller ungdomsstuderande, däck eller maskin, manskap eller befäl och kön. Eftersom svarsantalet kan anses som relativt högt, så valde jag att lämna läroverken i Kotka utanför undersökningen. Mariehamn valde jag att lämna utanför av den orsaken att det på yrkeshögskolesidan studerar så pass många utländska studeranden (svenska) och jag ville specifikt undersöka endast de finska studerandens uppfattningar. Jag kan inte se, att resultaten märkbart skulle ha avvikit från nuvarande genom att ha haft med studeranden från Kotka, detta då nyanserna i svaren i huvudsak förekommer avdelningsvis, däck eller maskin.

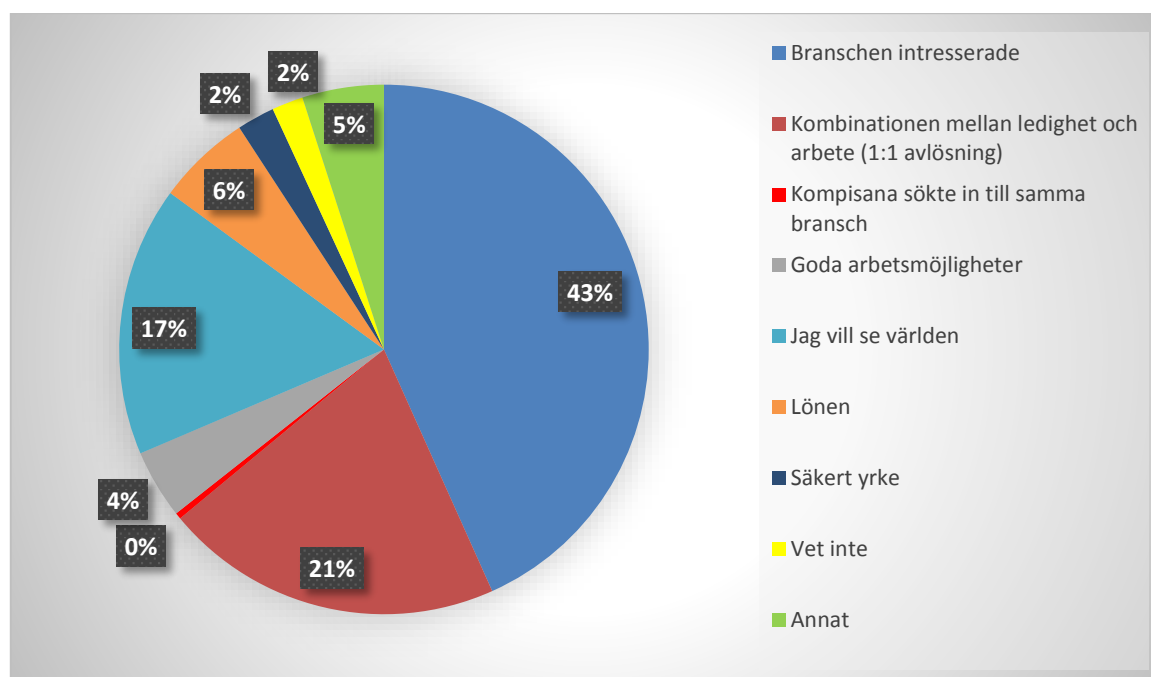
Svaranden fördelades enligt nedan:

- | | | |
|----------------------|----------------------|------------|
| - Andra stadiet 88 | Yrkeshögskola 51 | |
| - Vuxenstuderande 55 | Ungdomsstuderande 84 | |
| - Däck 73 | Maskin 66 | |
| - Kvinnor 7 | Män 132 | |
| - Däcksbefäl 66 | Maskinbefäl 55 | Manskap 18 |

Svarsantalet per fråga var mycket hög och överskred 132 svarande för varje fråga, vilket gör att undersökningen kan anses vara tillförlitlig. I fråga 2, 5, 6 och 10 kunde svaranden välja flera än ett (1) alternativ.

Svaranden har i tabellerna indelats i däcksbefäl, maskinbefäl och manskap eftersom jag anser det vara den mest logiska indelningen och bäst påvisar eventuella skillnader mellan de olika studieinriktningarna.

6.1 Varför valde du att börja studera sjöfart?



Figur 7. Fråga nr. 2 i enkäten.

Ur diagrammet framgår det, att intresset för branschen var den största orsaken till varför studeranden hade sökt sig till sjöfartsutbildningen, vilket givetvis ska ses som mycket positivt. Även avlösningen hade en stor betydelse i valet av bransch, dvs. lika lång ledighet som arbetsperiod (1:1). Något förvånansvärt var det, att som tredje mest valda alternativ kom "jag vill se världen". De studeranden (4 personer) som valde alternativet "vet inte" motiverade valet genom, att man inte riktigt hade haft någon uppfattning om vad man ville göra efter grundskolan/gymnasiet. På frågan svarade 139 studeranden och man kunde välja två (2) svarsalternativ.

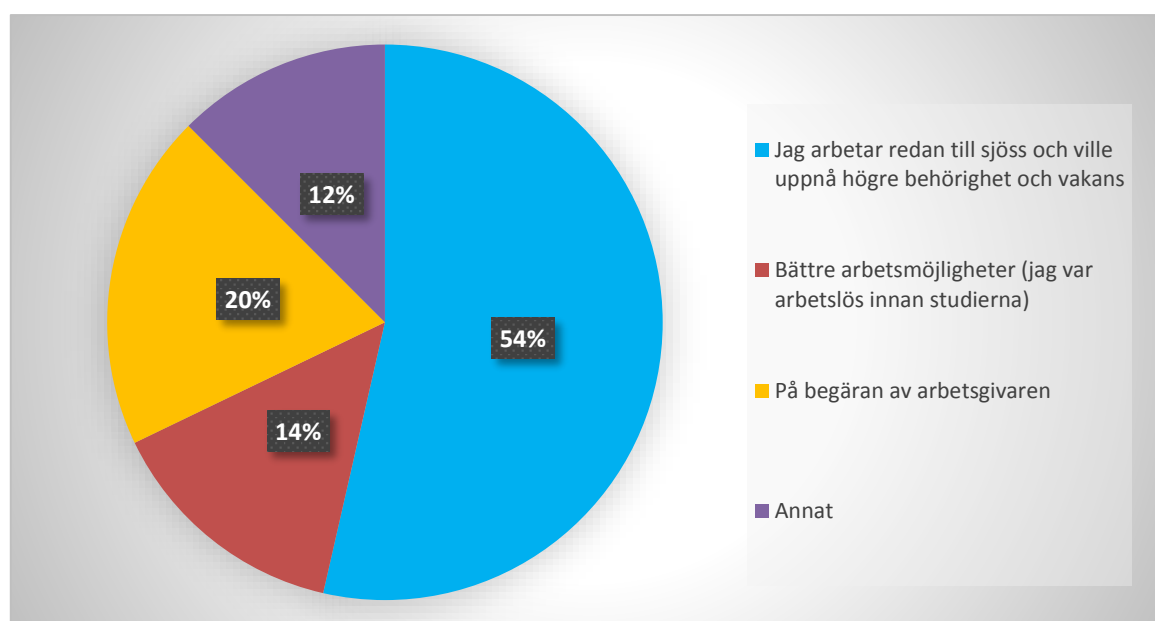
Uppdelningen mellan avdelningarna, däck och maskin, var mycket jämn. Endast alternativet "goda arbetsmöjligheter" valdes nästan uteslutande av maskinstuderande.

I Salannes undersökning, ställdes till studeranden en liknande fråga. Det viktigaste elementet var då som nu intresset av branschen. Som det näst viktigaste elementet ansågs goda arbetsmöjligheter, detta avviker dock från den här undersökningen och som det tredje viktigaste elementet kom lönen. Möjligheten att se världen kom på en fjärde plats. I enkätundersökning deltog 163 studeranden.

Tabell 1. Varför valde du att studera sjöfart? Fördelning av de svarsalternativ som fått högst svarsantal.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
"branschen intresserade"	53 / 66	45 / 55	15 / 18
"kombinationen mellan ledig tid/arbete"	27	20	7
"jag ville se världen"	22	13	8

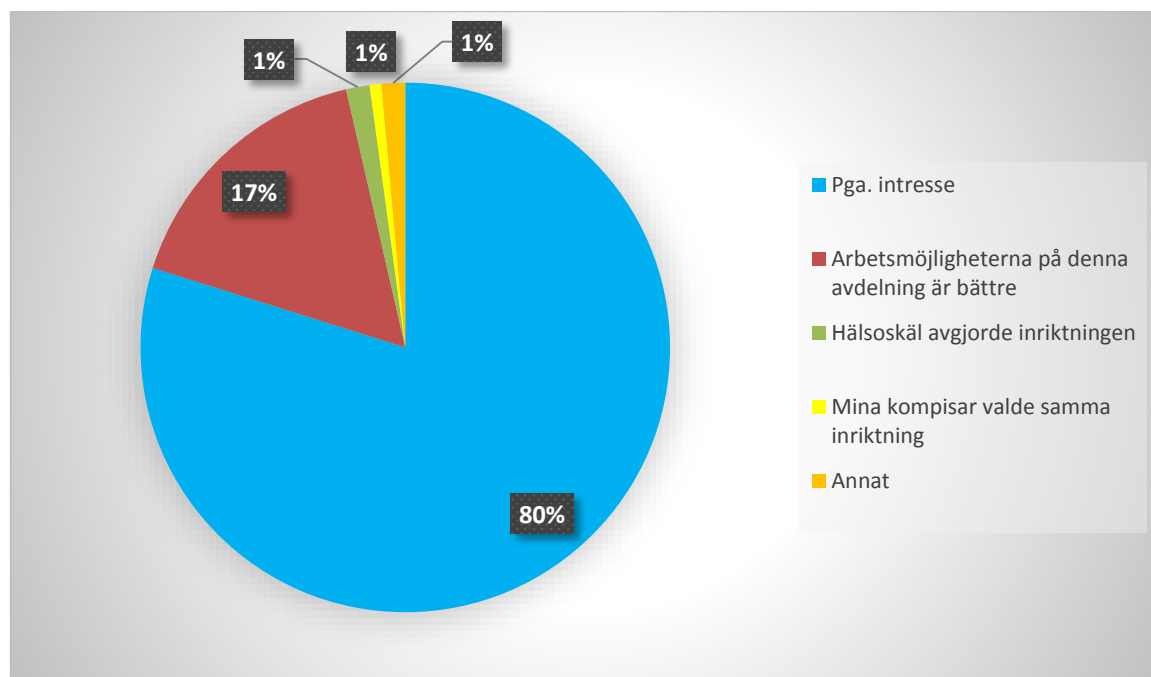
Varför valde du att fortsätta utbildningen inom sjöfarten?



Figur 7.1. Följdfråga nr. 2a i enkäten

På följdfrågan svarade endast sådana studeranden som har tidigare erfarenhet från arbete eller utbildning till sjöss. För vuxenstuderande som redan varit aktiva inom branschen var den viktigaste orsaken till fortsatta studier, att uppnå den högre behörigheten och vakansen, vilket var att vänta, dock var det positivt att se att också arbetsgivaren uppmuntrade till vidareutbildning.

6.2 Varför valde du inriktningen på däck eller i maskin?



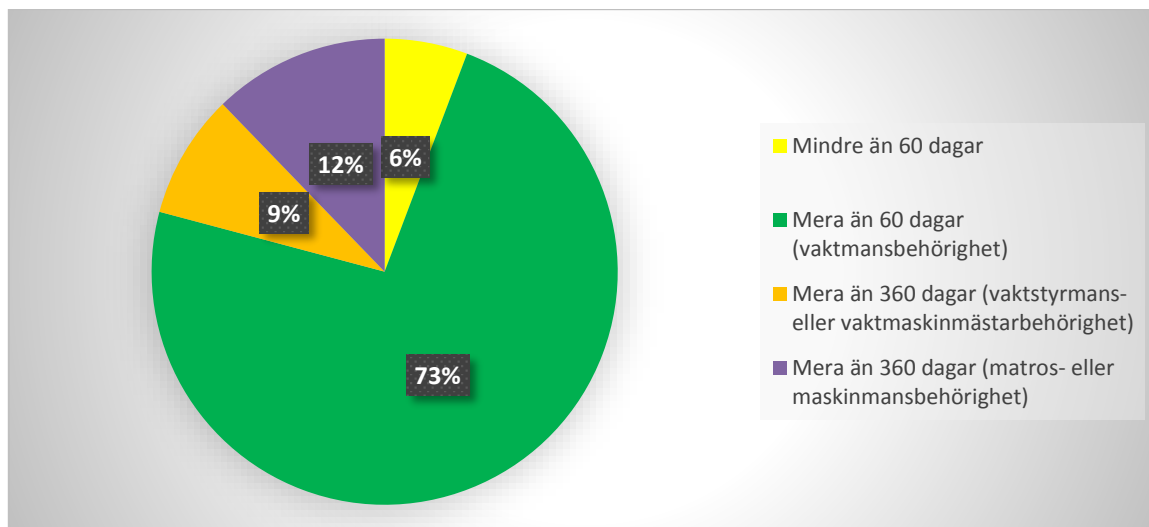
Figur 7.2. Fråga nr. 3 i enkäten

Intresset för den specifika avdelningen (inriktning) var ett självklart val för så gott som alla svaranden, så som i fråga nr. 2 gällande alternativet "arbetsmöjligheterna är bättre" utgjordes de flesta svaren av maskinstuderanden. Endast tre (3) däcksbefälsstuderanden valde detta alternativ. Det verkar stå klart för studeranden, i alla fall till en viss mån, vilken avdelning till sjöss som för tillfället sysselsätter sjöfarare bättre. På frågan svarade 139 studeranden och svaranden kunde välja ett (1) svarsalternativ.

Tabell 2. Inriktningen på däck eller i maskin? Fördelningen av svaranden som valde alternativet "jag valde inriktning pga. intresse".

däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
60 / 66 91 %	38 / 55 69 %	13 / 18 72 %

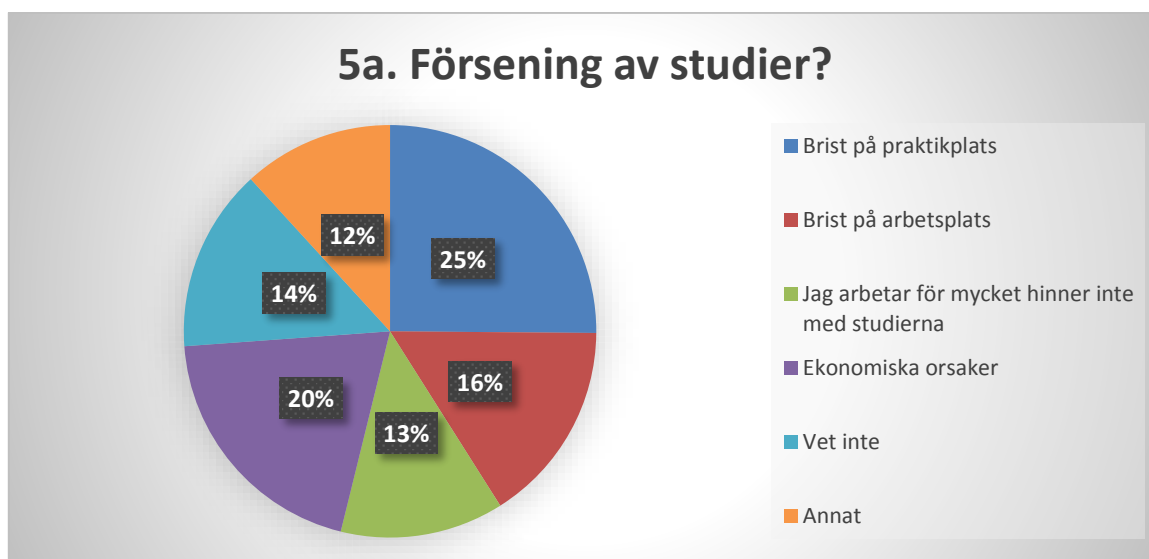
6.3 Hur många dagar till sjöss har du?



Figur 7.3. Fråga nr. 4 i enkäten.

73 % av svaranden hade redan tillräckligt med sjödagar för att kunna ansöka om åtminstone vaktmansbehörighet. Detta gör, att följande frågor i enkäten har kunnat besvaras med någon sorts erfarenhet från och realistisk uppfattning gällande arbetet ombord och till sjöss. På frågan svarade 139 studeranden man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

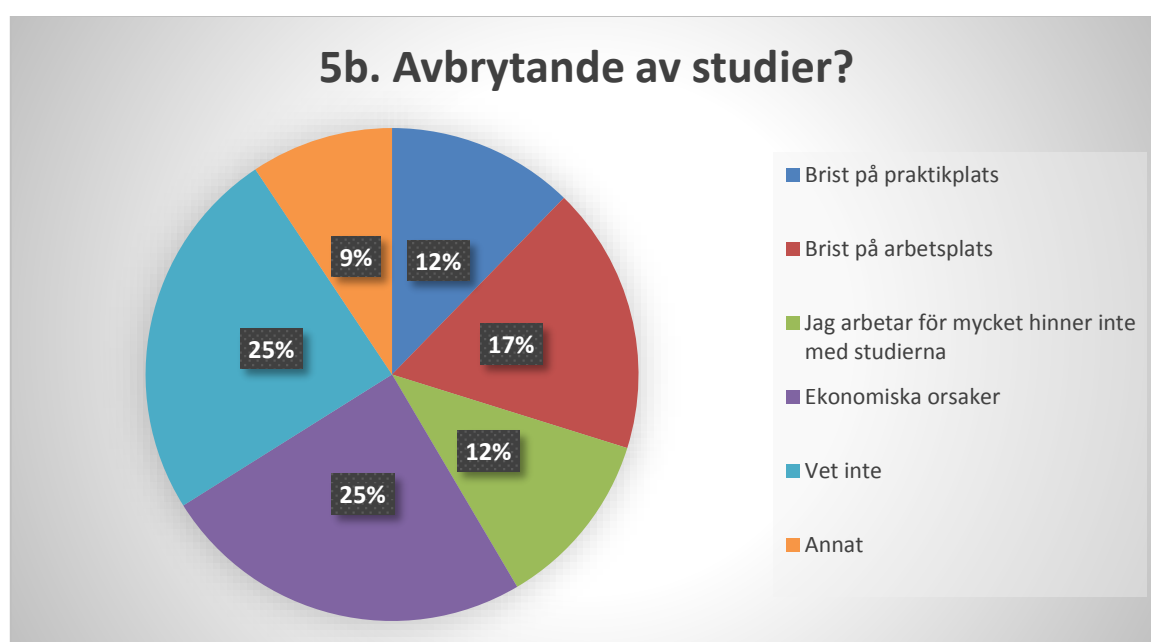
6.4 Av vilken/vilka orsaker kan dina studier försenas OCH vad kunde vara orsaken/orsakerna till att du avbröt studierna?



Figur 7.4. Delfråga nr. 5a i enkäten.

Största orsaken till att studierna fördröjs ansågs vara bristen på praktikplats. Denna oro ligger främst hos däcksbefälsstuderanden, men stöds även av maskinstuderanden. "Ekonomiska orsaker" var det näst sannolika orsaken till varför studierna kunde försenas. För övrigt fördelades svaren ganska jämnt över de andra alternativen.

Den huvudsakliga orsaken till alternativet "annat" ansågs vara det råddiga och styva utbildningssystemet och det oflexibla kursutbudet, militärtjänstgöring, familjen och bristen på motivation.

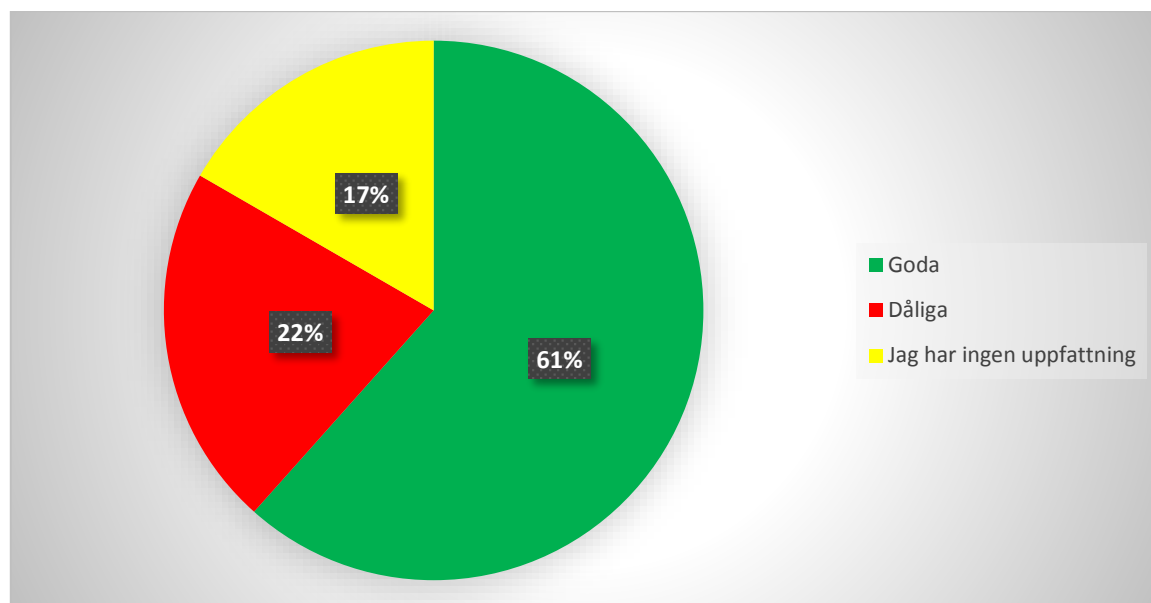


Figur 7.5. Delfråga nr. 5b i enkäten.

När det gäller avbrytande av studier låg orsaken främst vid "ekonomiska orsaker" och alternativet "vet inte" med exakt samma svarantal (42 personer). Främst vuxenstuderanden hade valt alternativet "ekonomiska orsaker", det var jämnt fördelat mellan däcksbefäls- och maskinbefälsstuderanden.

Alternativet "annat" motiverades med samma argument som i fråga 5a. Svaranden kunde välja två (2) svarsalternativ för varje delfråga.

6.5 Vilken uppfattning har du om arbetsmöjligheterna efter examen?

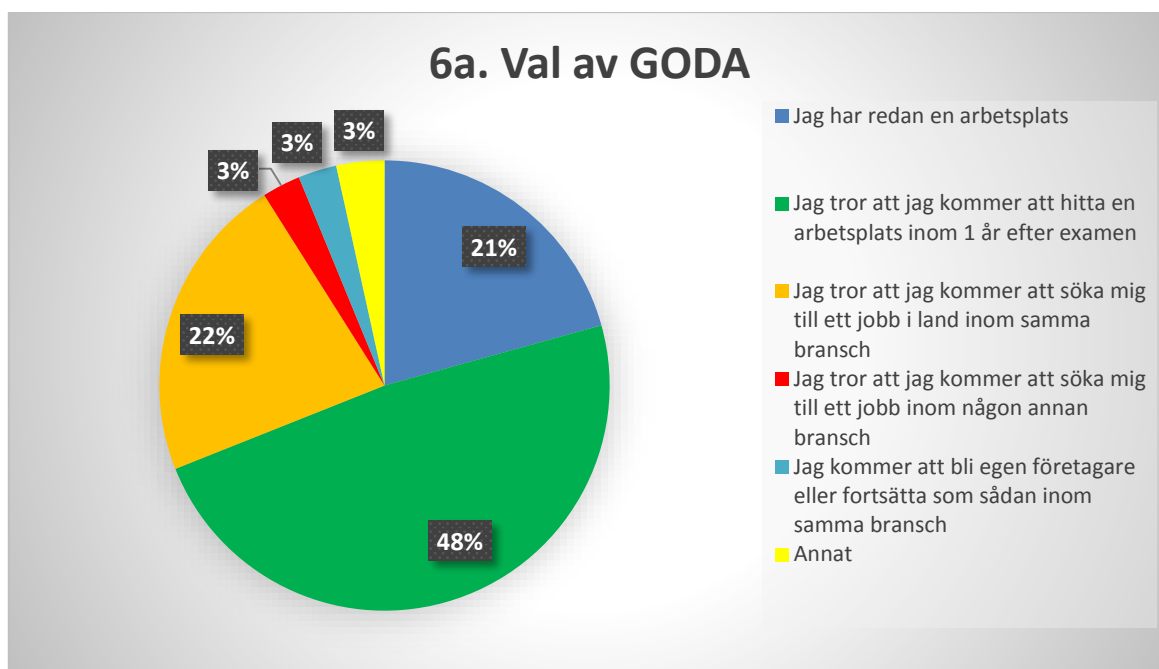


Figur 7.6. Fråga nr. 6 i enkäten.

Diagrammet ovan är enkelt och talar för sig självt. Det var positivt, att se att 61 % ansåg arbetsmöjligheterna vara goda efter examen, dock är skillnaden markant mellan däcksbefäl- och maskinbefälssynderanden (se tabell nedan). Så som jag konstaterade tidigare i fråga 3, så verkar synderanden ha en klar uppfattning om vilken avdelning som sysselsätter sjöfarare bäst för tillfället. Positivt är dock, att det finns så pass många synderanden på däcksbefälssidan trots deras något negativa, kanske realistiska syn på framtiden. På frågan svarade 138 synderanden och man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

Tabell 3. Uppfattningen om arbetsmöjligheterna efter examen. Fördelning av svaren.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
goda	28 / 66 43 %	46 / 54 85 %	11 / 18 61 %
dåliga	26 / 66 39 %	3 / 54 6 %	1 / 18 6 %
"jag har ingen uppfattning"	12 / 66 18 %	5 / 54 9 %	6 / 18 33 %



Figur 7.7. Följdfråga nr. 6a i enkäten

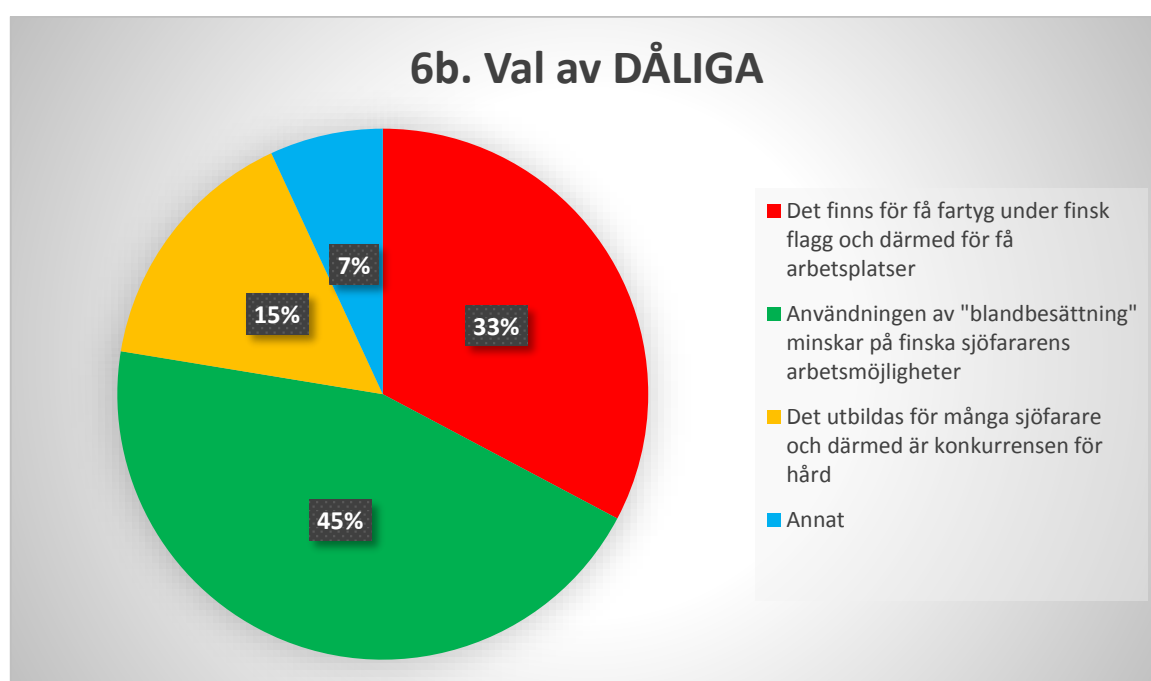
Positivt är, att se hur studeranden förhåller sig till arbetssituationen efter examen. De flesta tror att man kommer att hitta en arbetsplats inom ett (1) år efter examen. De flesta vuxenstuderanden hade redan en arbetsplats att gå tillbaka till efter examen och 22 % av svaranden kan tänka sig ett jobb iland inom sjöfartsbranschen. På denna följdfråga har svaranden kunnat välja två (2) svarsalternativ.

Tabell 4. Fördelningen av svaren vid val av GODA arbetsmöjligheter.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
"jag tror att jag kommer att hitta en arbetsplats inom 1 år efter examen"	25	35	11
"jag tror att jag kommer att söka arbete iland inom sjöfartsbranschen"	9	18	5
"jag har redan en arbetsplats"	10	18	2

Maskinbefälet är den grupp som mest sannolikt kan tänka sig en karriär iland inom samma bransch.

Jämförelse - Salanne ställde i sin enkätundersökning till studeranden frågan om man helst skulle arbeta i rederiets landorganisation i framtiden på vilken han fick ett ja-kande svar som utgjorde 2 % (5 personer) av svaranden. På sätt och vis kan man jämföra resultatet med det, som framgår ur min undersökning gällande arbete i land inom samma bransch, även om detta alternativ inte specifikt omfattade endast rederiorganisationen. 38 % (32 personer) av de studeranden som valde alternativet "goda arbetsmöjligheter" (85 personer) kunde även tänka sig att söka anställning iland inom branschen. Detta skulle innebära, att studeranden idag har en mera positiv syn på arbetsplatser som branschen kan erbjuda i land.



Figur 7.8. Följdfråga nr. 6b i enkäten.

Som största orsak till dåliga arbetsmöjligheter ansågs vara blandbesättningen, vilket kanske i sig inte var någon överraskning. Studeranden ansåg även att antalet fartyg under finsk flagg vara för få. Vid val av alternativet "annat" gavs det en motivering som utgick från att, finländska sjöfarare är för dyra och därmed är rederiverksamheten under finsk flagg så begränsad.

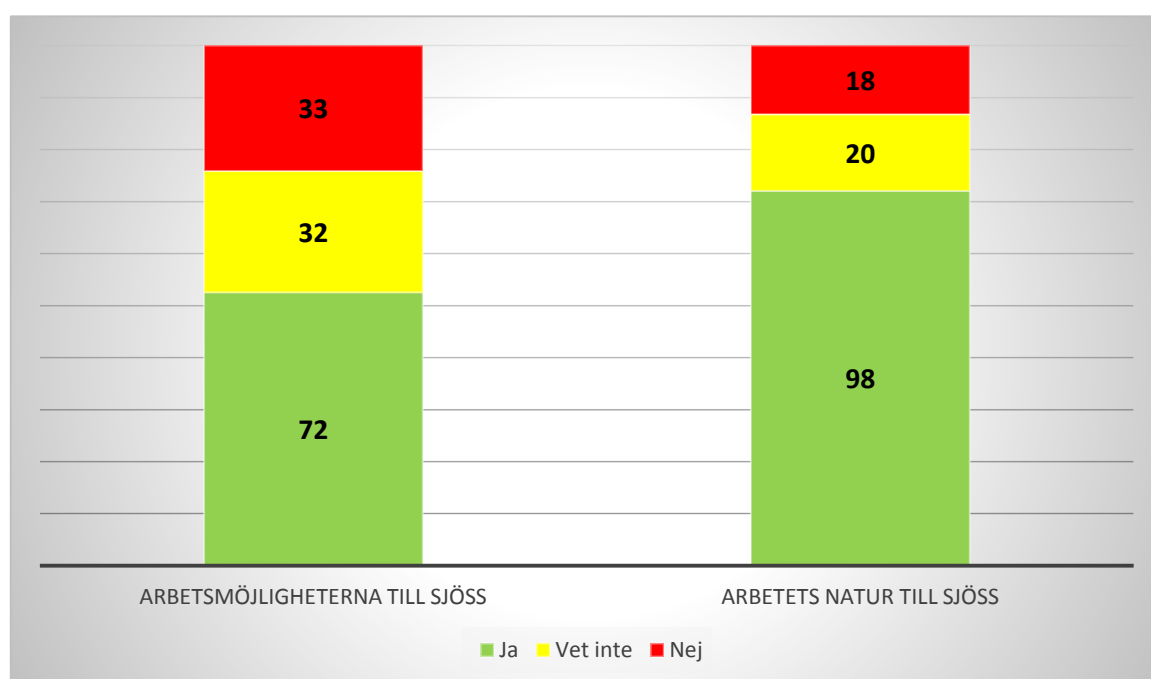
Svaranden har kunnat välja två (2) alternativ även på denna följdfråga.

Tabell 5. Fördelningen av svaren vid val av DÅLIGA arbetsmöjligheter.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
"blandbesättning"	21	3	1
"för få fartyg/lite arbetsplatser"	17	2	1
"det utbildas för många sjöfarare = hård konkurrens"	8	1	0

Igen en gång påvisar siffrorna, att största misstron på framtiden ligger hos befälsstuderanden. Trots att blandbesättningen berör samtliga avdelningar och i samma utsträckning, så upplever däcksbefälen det ändå som sitt största hot eller hinder vid arbetssökandet.

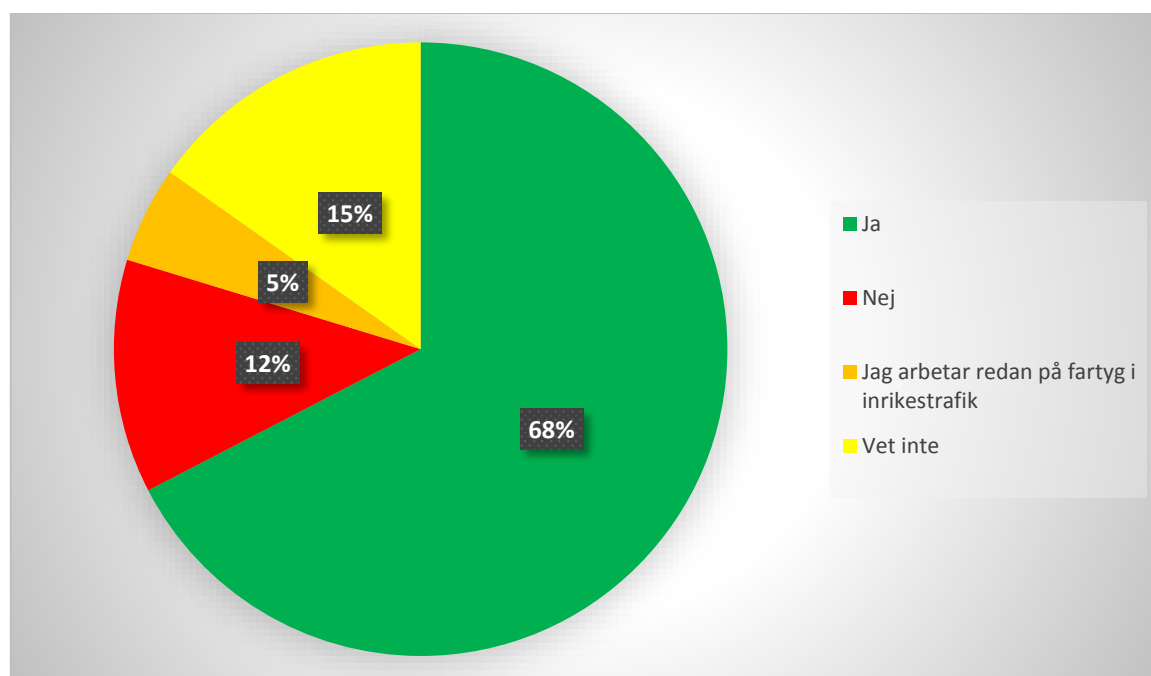
6.6 Anser du att, du via skolan eller annan instans har fått en realistisk bild av arbetsmöjligheterna till sjöss och naturen av arbetet till sjöss?



Figur 7.9. Fråga nr 7 i enkäten.

Studeranden ansåg sig generellt ha fått en realistisk bild av arbetets natur till sjöss via skolan eller annan instans. Den höga siffran på ja-sidan har antagligen att göra med att de flesta svaranden hade åtminstone 60 dagar ombordpraktik i bakgrunden. Gällande informationen om arbetsmöjligheterna till sjöss ansåg ca 53 % att man via skolan eller annan instans har fått en realistisk bild av situationen medan nästan lika många inte visste eller svarade nej 47 %. På frågan svarade 137 respektive 136 studeranden man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

6.7 Kan du tänka dig att arbeta på ett fartyg i inrikestrafik?



Figur 7.10. Fråga nr. 8 i enkäten.

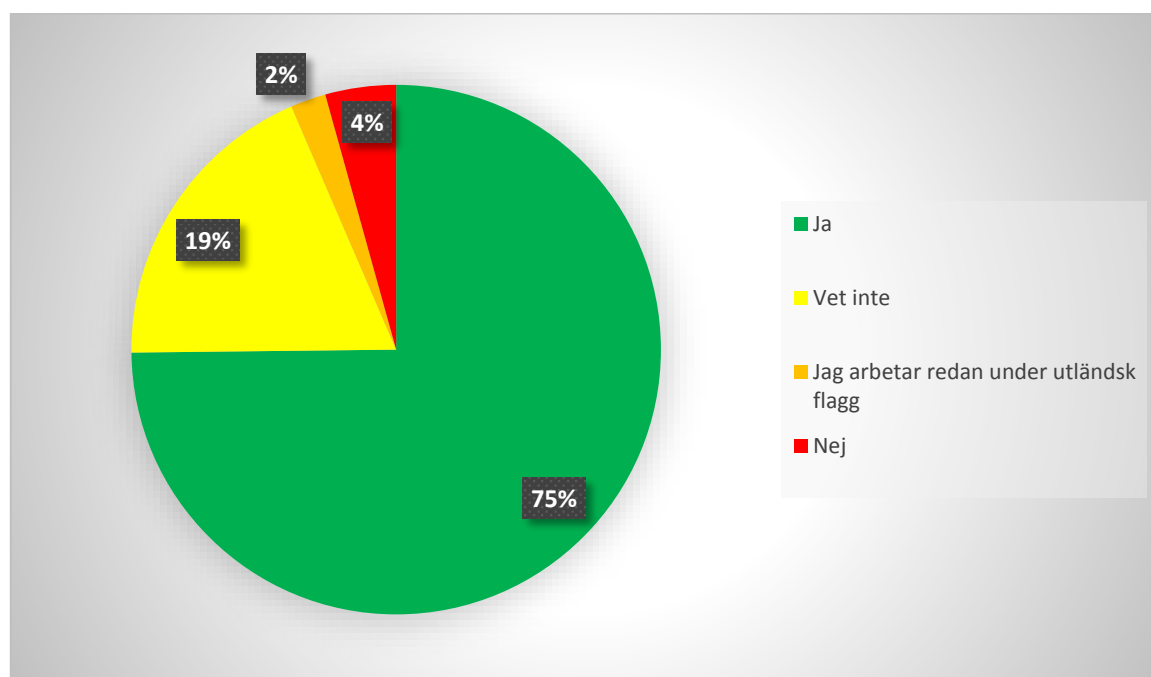
Största delen av studeranden kan tänka sig, att arbeta ombord på ett fartyg i inrikestrafik. Detta var väl något väntat med tanke på den rådande arbetssituationen över lag. Det är positivt att se, att studeranden inte utestänger den möjligheten. De studeranden som svarade "nej" på frågan motiverade svaret med kommentarer så som, "det är tråkigt", "för nära hem", "för korta arbetstörner" och "lönen är för dålig". På frågan svarade 138 studeranden och man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

Tabell 6. Arbete på fartyg i inrikestrafiken. Fördelning av svaren.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
ja	46 / 66 70 %	33 / 54 61 %	14 / 18 78 %
nej	8 / 66 12 %	7 / 54 13 %	2 / 18 11 %
vet inte	8 / 66 12 %	11 / 54 20 %	1 / 18 1 %

Av de som redan arbetar ombord på fartyg i inrikestrafik var fyra (4) personer däcksbefäl och tre (3) personer maskinbefäl. För övrigt kan man konstatera, att fördelningen av svaren är mycket jämn mellan avdelningarna och man kan därmed tolka att inriktningen inte är relevant i detta ställningstagande.

6.8 Kan du tänka dig att jobba under utländsk flagg (dvs. annan än den finska)?



Figur 7.11. Fråga nr. 9 i enkäten.

Resultatet av denna fråga var något överraskande. Detta gällde samtliga avdelningar och inriktningar. Jag hade inte föreställt mig, att den positiva inställningen till utländsk flagg skulle vara så pass stor. Vid förfrågan om vilken flagg som föredrogs låg Norge, Sverige, Tyskland och USA på topp, men generellt sätt kunde alla EU-flaggade fartyg accepteras förutsatt, att arbetsförhållandena och lönen var bra. Förvånansvärt många svarade dock, att flaggan inte hade någon betydelse alls, dvs. man kunde även tänka sig att arbeta under bekvämlighetsflagg.

Som enda motivering på nej-sidan framkom det, att man hellre sökte jobb iland än tog anställning under utländsk flagg.

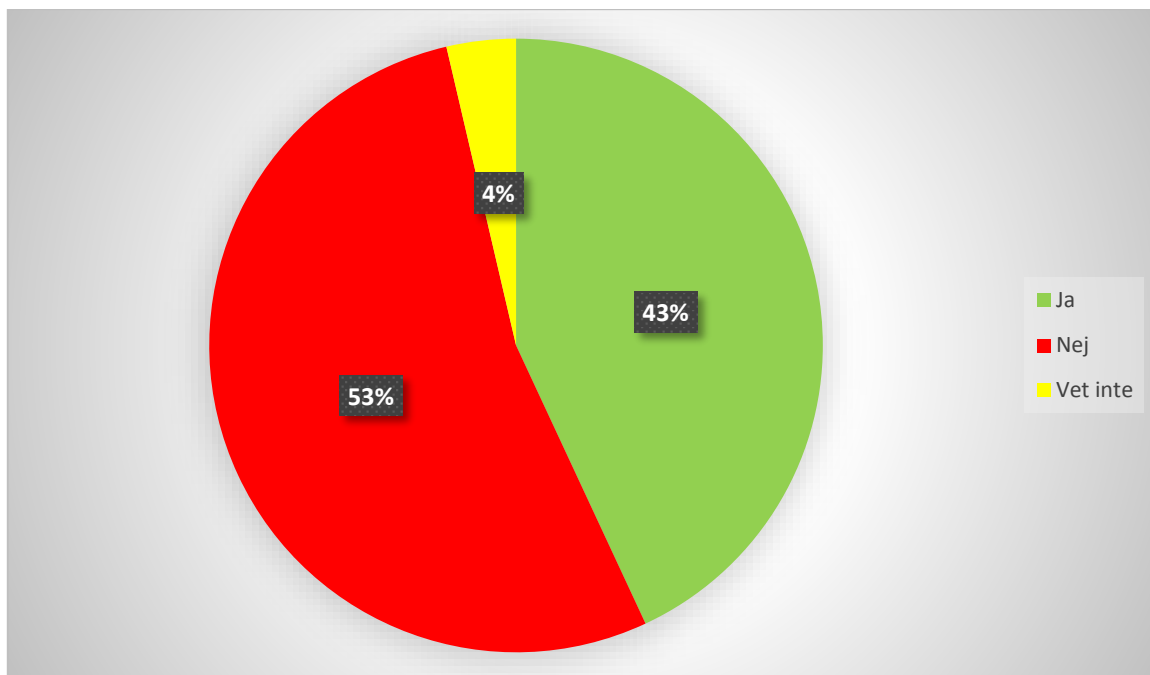
I Salannes undersökning visade den motsvarande enkäten bland studeranden att, 8 % av svaranden kunde tänka sig att arbeta under utländsk flagg, medan 50 % inte hade någon skillnad under vilken flagg han/hon arbetade. Detta utgjorde 58 % som kan jämföras med ja-sidans svarsprocent i min undersökning, som omfattar 75 % av svaranden. Det verkar, sedan Salannes undersökning, ha uppstått ett större intresse för arbete ombord på utländska fartyg hos blivande sjöfarare.

På frågan svarade 139 studeranden och man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

Tabell 7. Arbete på utländskt fartyg. Fördelning av svaren.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
ja	53 / 66 80 %	41 / 55 75 %	10 / 18 55,5 %
nej	1 / 66 2 %	4 / 55 7 %	1 / 18 5,5 %
vet inte	10 / 66 15 %	9 / 55 16 %	4 / 18 22 %
"jag arbetar redan under utländsk flagg"	2 / 66 3 %	1 / 55 2 %	3 / 18 17 %

6.9 Har typen av fartyg någon betydelse när du söker jobb?



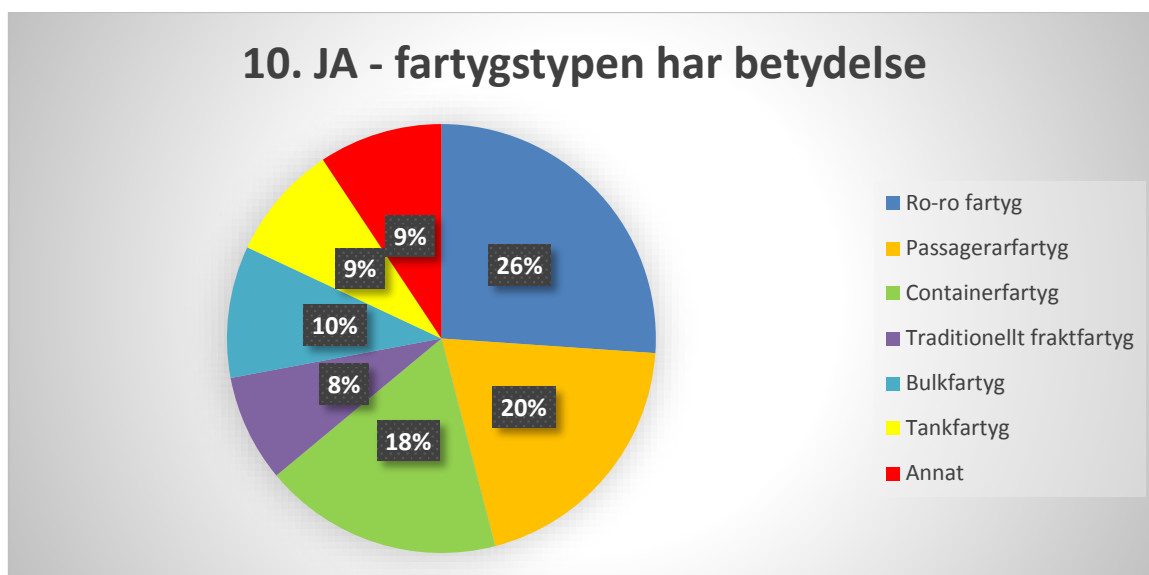
Figur 7.12. Fråga nr. 10 i enkäten.

För mer än hälften av svaranden hade fartygstypen ingen betydelse bara man hittade arbete. På frågan svarade 137 studeranden och man kunde välja ett (1) svarsalternativ.

Tabell 8. Har typen av fartyg någon betydelse vid arbetssökandet? Svarsfördelning.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
ja	33 / 65 51 %	22 / 54 41 %	4 / 18 22 %
nej	28 / 65 43 %	31 / 54 57 %	14 / 18 78 %
vet inte	4 / 65 6 %	1 / 54 2 %	0 / 18 0 %

Maskinbefälsstuderanden och manskapet var något mera oberoende av fartygstypen, men för övrigt var det ganska jämnt fördelat på befälssidan.



Figur 7.12. Följdfråga nr. 10 i enkäten, då fartygstypen har betydelse.

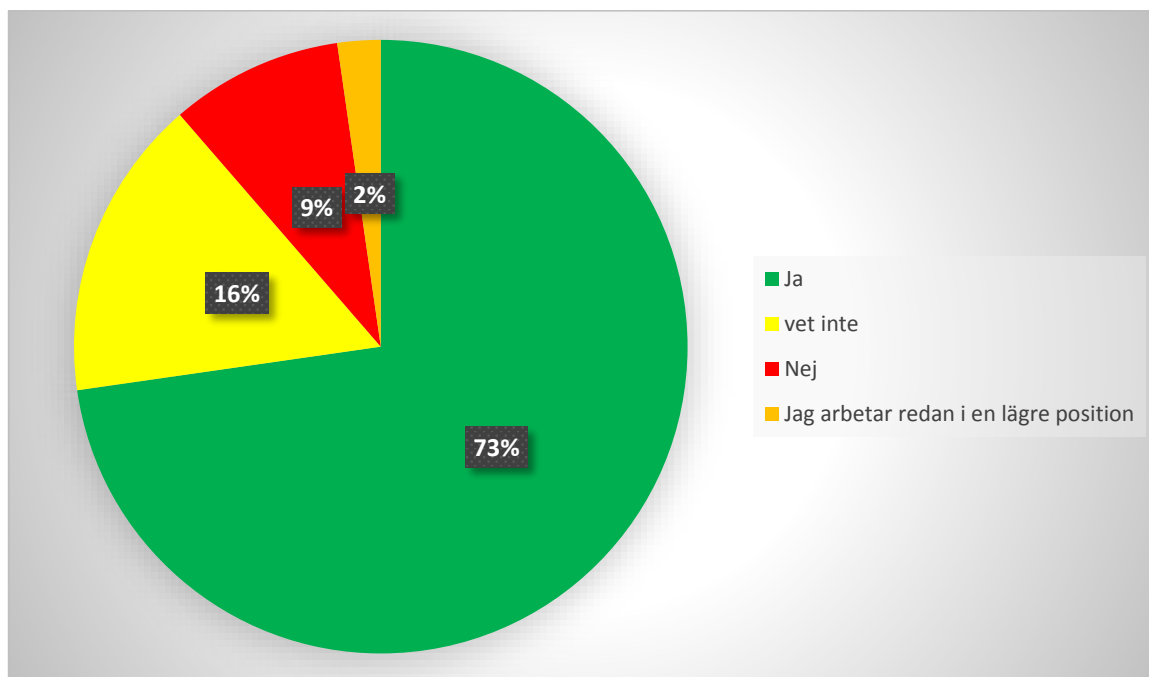
Ro-ro och passagerarfartygen var de mest populära fartygstyperna vid arbetssökandet, som tredje mest populära alternativ kom containerfartygen. Vid alternativet "annat" (9 %) var specialfartygen, t.ex. isbrytare och off shore/supplyfartygen de mest populära alternativen, även segelfartyg nämndes vid ett par tillfällen. Generellt sätt är intresset för anställning ombord på fraktfartyg betydligt större än på passagerarfartyg, då dess helhet utgjorde 71 % av svaranden. Svaranden kunde på frågan välja tre (3) svarsalternativ, men alla har förstås inte gjort så.

Salannes undersökning påvisar det samma som ovan, att fraktfartygen var den populäraste fartygstypen med passagerarfartygen som följande kategori. Motsvarande kategori till denna enkätundersökning "annat" (9 %) utgjorde i Salannes utredning 22 % av svaranden.

Tabell 9. Fördelningen mellan fartygstyperna.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
ro-ro fartyg	22	16	4
passagerarfartyg	24	6	2
bulkfartyg	5	10	2
tankfartyg	8	5	1
traditionellt fraktfartyg	6	6	1
containerfartyg	17	10	2
annat	11	4	0

6.10 Kan du tänka dig, att efter examen jobba i en lägre position än den som din examen ger?



Figur 7.13. Fråga nr. 11 i enkäten.

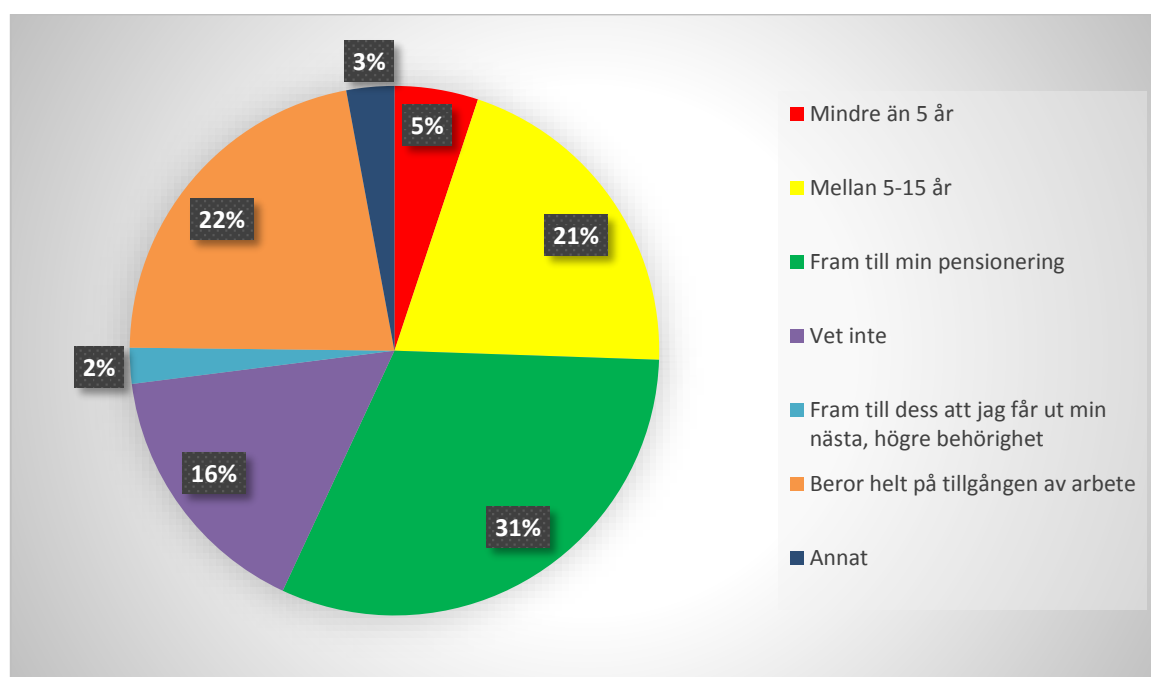
Majoriteten av svaranden var beredda, att arbeta i en lägre position än den som examen ger. Som alternativ på däckssidan gavs; vaktstyrman, båtsman, matros, vaktman och på maskinsidan; vaktmaskinmästare, reparatör, maskinman, vaktman. De flesta utgick från, att så kommer det även i praktiken att vara dock, uppgav någon att alternativet är tidsbundet och man kunde tänka sig att göra detta i ca ett (1) år. Många meddelade, att "allt går" bara det finns jobb. Flexibiliteten innebär förstås att sysselsättningsmöjligheterna för respektive studeranden på detta sätt ökar. Något oroväckande innebär dock ja-svaret för manskapsstuderanden då detta innebär, att befälsstuderanden och manskapsstuderanden, samt redan utexaminerade sjöfarare riskerar att konkurrera om samma arbetsplatser på manskapssidan.

Som motivering till nej-svaret uppgavs, att man inte kunde acceptera en längre position än den som examen/yrkesbehörigheten ger. På frågan svarade 132 studeranden, med ett (1) svarsalternativ, enligt nedanstående, mycket jämna fördelning.

Tabell 10. Svarsfördelning på frågan om man kunde tänka sig, att arbeta i en längre position än den som examen ger.

	däcksbefäl	maskinbefäl	Manskap
ja	45 / 62 72 %	40 / 53 76 %	11 / 17 65 %
nej	5 / 62 8 %	9 / 53 9 %	2 / 17 12 %
vet inte	11 / 62 18 %	7 / 53 13 %	3 / 17 17 %
"jag jobbar redan i en lägre position"	1 / 62 2 %	1 / 53 2 %	1 / 17 6 %

6.11 Hur länge tror du att du kommer att arbeta till sjöss, utgå från att du har ett arbete genast efter examen?



Figur 7.14. Fråga nr. 12 i enkäten.

De flesta svaranden trodde sig arbeta till sjöss fram till sin pension. Endast 5 % trodde, att man skulle arbeta mindre än fem (5) år till sjöss eller fram till nästa högre behörighet, som i praktiken omfattar ungefär samma tidsperiod. För många var tjänstetiden till sjöss helt avhängig av arbetssituationen. Gällande alternativet "annat", så framkom det inga motiveringar till valet.

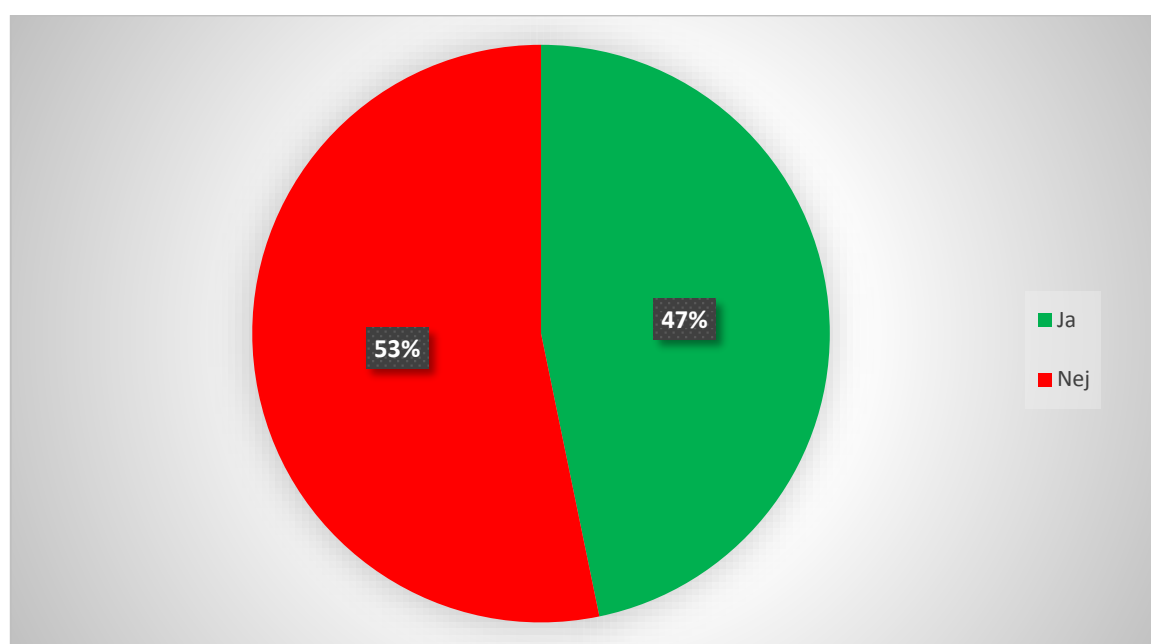
På frågan svarade 137 studeranden, med ett (1) svarsalternativ, enligt följande fördelning gällande de fyra (4) mest valda alternativen.

Tabell 11. Uppskattad tjänstetid till sjöss. Svarsfördelning.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
"fram till min pensionering"	19 / 65 29 %	18 / 54 33 %	6 / 18 33 %
"beror på tillgången av arbete"	18 / 65 28 %	10 / 54 19 %	2 / 18 11 %
"mellan 5-15 år"	12 / 65 18 %	12 / 54 22 %	4 / 18 22 %
"vet inte"	8 / 65 12 %	9 / 54 17 %	5 / 18 28 %

Fördelningen kan än en gång konstateras vara mycket jämn mellan grupperna.

6.12 Vet du var du hittar information om arbetsläget till sjöss/lediga arbetsplatser?



Figur 7.15. Fråga nr. 13 i enkäten.

Detta var kanske det mest överraskande svaret i hela enkäten. Antagligen för, att jag hade trott att det var någonting som man diskuterar och går igenom i skolorna. Kutymen för sökande av arbete till sjöss är kanske något föråldrad i Finland idag. Fortfarande sker det vanligtvis genom, att man direkt ringer upp personalavdelningarna på rederierna och man blir uppsatt på "listan". I vissa fall har rederierna övergått helt och hållet till att sköta rekryteringsprocessen via sin hemsida, men någon övergående internetsida eller sajt över lediga vakanser under finsk flagg finns inte. Den gamla arbetsplatsförmedlingen, den s.k. "Mylly" som specifikt var riktat till och för sjöfarare och rederier finns inte längre, vilket har visat sig vara ganska förvirrande pga. den specifika helheten av arbete och behörigheter som gäller för sjöfarare.

Studeranden som svarade "ja" på frågan uppgav generellt att "internet" är det ställe där man hittar information om arbetsläget. Jag utgår från att man i huvudsak avsåg rederiernas hemsidor. Några enstaka svaranden menade, att bästa sättet att hitta jobb var via kontakter, kollegor och genom att kontakta rederierna direkt, men endast fem (8) personer svarade så. Intressant var, att maskinbefälet klart hade en bättre uppfattning om var och hur man söker arbete. På frågan svarade 136 studeranden och man kunde endast välja endera alternativet.

Tabell 12. Information gällande arbetsplatser till sjöss. Fördelningen mellan ja och nej.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap
ja	26 / 64 41 %	34 / 54 63 %	2 / 8 25 %
nej	38 / 64 59 %	20 / 54 37 %	6 / 8 75 %

7 Tolkning av resultaten

Jag har via resultaten i enkäten inte kunnat skönja någon större skillnad i svarsalternativen mellan ungdoms- eller vuxenstuderanden, inte heller mellan andra stadiets eller yrkeshögskolestuderanden, därför har jag valt, att göra jämförelserna enligt indelningen däcksbefäl, maskinbefäl och manskap eftersom det mellan dem finns en mera tydlig skillnad i uppfattningarna.

Det står klart, att det föreligger en mera negativ syn på framtiden bland befälsstuderanden och det framkommer tydligt genom fråga 6 i enkäten där endast 43 % av däcksbefälet ansåg sig ha goda förutsättningar att hitta arbete inom sin avdelning. Maskinbefälets respektive manskapets svarsprocent på samma fråga var 85 % respektive 61 %. Det är svårt, att avgöra ifall svaranden upplever, att antalet utexaminerade sjöfartsstuderanden också är det som bidrar till problemet att hitta arbete eller om man anser, att problemet är en direkt följd av blandbesättning och för få fartyg.

Hälften av däcksbefälsstuderanden (34 stycken) ansåg sig ändå ha fått en realistisk bild av arbetsmöjligheterna till sjöss via skolan eller annan instans (fråga nr. 7), så man måste utgå från, att de är medvetna om konkurrensen på sin avdelning.

Studeranden är positivt inställda till, att arbeta både under utländsk flagg (fråga 9) och inom inrikestrafiken (fråga 8). Studerandenas flexibilitet stöds dessutom av, att 53 % av svaranden på fråga 10, inte anser, att fartygstypen är av betydelse vid arbetssökandet. Det viktigaste är, att man hittar arbete.

Ja-svaret på frågorna 8 och 9 utgjorde 75 % respektive 68 % av svaranden. Detta var kanske, att vänta då arbetssituationen inom den finska utrikestrafiken är något utmanande för tillfället. Inrikestrafiken erbjuder trots allt inte så många arbetsplatser för just de sjöfartsstuderanden som avses i och omfattas av denna undersökning. I inrikestrafiken har man delvis "egna" specifika behörigheter (som inte baserar sig på STCW-kraven), beroende på fartygets trafikområde och storlek. På årsbasis och i året runt trafik, finns det i genomsnitt ca 169 arbetsplatser för däcksbefäl och –manskap och ca 79 arbetsplatser för maskinbefäl respektive –manskap (uppskattningen är baserad på Trafis statistik över sjömän 2010 - 2014). Dessa platser finns i huvudsak ombord på förbindelsefartyg och färjor. Enligt samma statistik och som en grov

uppskattning, sysselsätter inrikestrafiken ungefär tio (10) gånger flera sjöfarare under sommarsäsongen (juni-augusti).

Gällande finska sjöfarare, som tjänstgör under utländsk flagg, finns det som jag tidigare nämnde i kapitel 5.4, ingen helt tillförlitlig statistik. I studentenkäten var det endast tre (3) studeranden, som uppgav att de redan arbetar under utländsk flagg.

Jag upplever trots allt, att dagens sjöfartsstuderande är genuint intresserade av branschen och har i huvudsak valt sin inriktning just pga. intresse. Lönen och yrkets status verkar vara mindre viktigt. I fråga nr. 6a noterades endast fyra (4) träffar för alternativet "jag tror att, jag kommer att börja jobba inom någon annan bransch än sjöfarten". Alla andra träffar omfattade fortsatt arbete inom branschen på ett eller annat sätt.

När det gäller tjänstetiden till sjöss för sjöfarare, så upplever jag, att situationen är väldigt osäker för de flesta och personligen tror jag, att vi år för år kommer, att se färre pensioneringar från sjön. Framför allt när det gäller befålet. Omständigheterna (tillgången på arbete, lönen, oregelbundenheten etc.) kring sjöfararyrket är inte tillräckligt lockande för en permanent framtid eller karriär till sjöss.

Med tanke på ovanstående resultat är det ytterst viktigt, att sjöfartsnäringen är samspelt och att utbud och efterfrågan prioriteras högre. För att kunna motivera nuvarande och nya studeranden i framtiden, så behöver situationen och förutsättningarna klargöras i ett tidigt skede av studierna och det är av stor vikt, att studeranden får information om arbetsplatser och arbetssökandet till sjöss.

8 Sammanfattning och avslutning

Syftet med examensarbetet och undersökningen har varit, att kartlägga framtida arbetsmöjligheter för finska sjöfartsstuderanden inom utrikestrafiken efter examen. Jag har genom uppgifter och statistik försökt ge en realistisk och objektiv bild av behovet och tillgången av sjöfarare och samtidigt utreda huruvida koncentreringen av utbildningen sker på fel område och ifall studieplatserna behöver regleras och omfördelas. Resultaten baserar sig på medeltal av uppgifter och statistik som erhållits av flertalet instanser som omnämns i kapitel 1.4.

Undersökningen har begränsats att omfatta endast driftsbefälet och –manskaper i utrikestrafiken och innehåller även resultatet av enkätundersökning som riktats till sjöfartsstuderanden. Genom enkäten har jag velat få fram och ge en bild av den blivande sjöfararens egna uppfattning gällande sitt framtida arbete.

I undersökningen har jag behandlat uppgifter och situationer relaterade till praktikplatser, pensionsavgång, arbetsplatser, arbetskraftsreserv samt antalet utfärdade behörighetsbrev. Varje ämne har behandlats mera ingående i respektive kapitel. Jag har även valt, att referera till en rederiundersökning från år 2012, som gjordes för att utreda rederiernas syn på arbetskraftstillgången. Eftersom undersökningen täckte perioden 2010 – 2015, så kan den anses vara tillräckligt aktuell för att nämnas här. Kapitlet gällande utfärdade yrkesbehörigheter har tagits med, då jag även genom detta velat påvisa hur stor mängd nya behörighetsbrev som utfärdas årligen och som givetvis påverkas av avtalet utexaminerade både via grundutbildningen, yrkeshögskole- och fristående examen.

Om vi utgår från, att trenden som sådan fortsätter, dvs. det sker ingen markant ökning av nya arbetsplatser under finsk flagg, pensionsavgången fortgår som uppskattat, antalet nya behörigheter, antagningen och utexamineringen av studeranden kvarstår i samma takt fram till år 2024, så kommer vi att ha ett teoretiskt överskott av sjöfarare som sannolikt inte tidigare har skådats.

Tabell 13. Sammanfattning gällande avgång och arbetskraftsreserv inom den finska utrikestrafiken.

	däcksbefäl	maskinbefäl	manskap	sammanlagt
<i>Pensionsavgång fram till år 2024</i>	182	175	305	662
<i>Pensionsavgång medeltal/år</i>	18	18	31	67
<i>Pensionsavgång, sammanlagt fram till år 2024</i>	182	175	305	662
<i>Utexaminerade fram till år 2024</i>	1210	890	480	2580
<i>Utexaminerade/år (medeltal baserat på år 2013-2014)</i>	121	89	48	258
<i>Arbetslösa i juni (medeltal åren 2012-2015)</i>	160	70	287	517
<i>Arbetsplatser inom utrikestrafiken (medeltal baserat på åren 2010-2014)</i>	717	504	1142	2363

Ur ovanstående tabell kan vi klart konstatera, att det uppskattade antalet utexaminerade sjöfarare gott och väl täcker behovet ombord på de finska fartygen, därtill finns det en reserv i de arbetslösa. Endast manskapets förhållande mellan utexaminering och pensionsavgång, 31 respektive 48, kan ses som något oroväckande. I rederiundersökningen från 2012 uppskattade man, att det skulle förekomma ett underskott av senior manskap, så som båtsmän, reparatörer, elektriker, matroser och maskinmän. I Salannes undersökning var tolkningen den samma, man trodde att det skulle uppkomma ett behov av senior manskap, framför allt om studieplatserna på manskapssidan minskade.

År 1999 uppskattade man, att utexamineringsmedeltalet under perioden 1999 – 2010 för däcksbefäl skulle vara 174 personer/år, för maskinbefäl 96 personer/år och för manskap 84 personer/år, dvs. totalt 354 personer/år. Manskapets antal har alltså nästan halverats när man jämför med dagens. Detta kan delvis förklaras med, att man minskat antalet studieplatser bl. a. på Åland. För övrigt, så skiljer sig inte utvecklingen av antalet utexaminerade maskinbefäl så väldigt mycket under de senaste 17 åren, men bristen på sådana består ändå. Globalt sett är bristen gemensam och sannolikt större än i Finland.

Visserligen måste man anta, att en del av de utexaminerade aldrig fysiskt kommer att arbeta till sjöss, utan väljer att fortsätta sin karriär iland eller inom någon annan

bransch. Detta är sannolikt mera vanligt hos maskinbefälet, framför allt för sjöingenjörerna. För däcksbefälets del är förutsättningen för en tjänst iland oftast det, att man har några års arbetserfarenhet i befälsposition bakom sig. Arbete inom en rederiorganisation iland förutsätter nödvändigtvis inte en sjöfartsexamen, men ses som en merit. För administrativa tjänster inom ex. sjöfartsmyndigheter eller läroverk (yrkeshögskolor) krävs idag, förutom en yrkeshögskole-examen, dessutom en högre yrkeshögskole-examen. En dylik examen, som direkt skulle vara avsedd eller anpassad för sjöfartsnäringen finns inte tillgänglig för tillfället.

I tabell 13 har inte beaktats pensionsavgången från landorganisationer, hamnar eller inrikestrafiken (förbindelsefartyg och färjor), som anställer personer med sjöfartsexamen. Risken, att efterfrågan på något sätt skulle överstiga utbudet är ändå inte realistisk gällande däcksbefälet. I Salannes undersökning utgjorde den uppskattade avgången för denna grupp ca 57 personer/år (omfattar både befäl 43 stycken och manskap 14 stycken).

Även om man teoretiskt skulle simulera och slå ihop nuvarande resultat med Salannes uppskattningar gällande övrig avgång (100 personer/år) och pensionsavgång från landorganisationer osv. (57 personer/år), så skulle, då man tar i beaktande arbetskraftsreserven i de arbetslösa, som har granskats den 30.6 varje år, då säsongstrafiken i inrikesfart redan är i gång, ändå inte efterfrågan överstiga utbudet. Denna simulering ska man dock förhålla sig något skeptisk till, eftersom den övriga och landorganisationsavgången förstås har ändrat sedan 1999 på samma sätt som pensionsavgången från fartygen, dvs. den är sannolikt mycket mindre än då, vilket innebär, att det simulerade överskottet är större i verkligheten idag. Framför allt ställer jag mig skeptisk till avgången som gäller manskapet.

Tabell 14. Simulerad och teoretisk uppskattning av överskottet.

	<i>däcksbefäl</i>	<i>maskinbefäl</i>	<i>manskap</i>
<i>Utexaminerade/år i medeltal</i>	121	89	48
<i>Pensionsavgång från fartyg medeltal/år</i>	18	18	31
<i>Övrig avgång/år (Salanne 1999)</i>	25	20	55
<i>Avgång från landorganisationer/år (Salanne 199)</i>	31	12	14
<i>Arbetskraftsreserv (medeltal juni)</i>	160	70	287
Överskott	207	109	235

Sjöfartsnäringen i Finland är helt och hållet beroende av de statliga stöd och subventioner, som den erhåller. Utan dessa har flottan ingen möjlighet, att konkurrera med utländska rederier om frakt och passagerare på den internationella marknaden. Behovet av sjöfarare i framtiden är avhängigt av utvecklingen gällande sjöfartsstöden, vilket i sin tur avgör huruvida de finländska rederierna kommer att flyga den finska flaggan på sina fartyg eller inte. Genom tonnagebeskattningen och blandbesättningarna har man lyckats hålla kvar och öka intresset för den finska flaggan. Blandbesättningarna medför i viss mån, att behovet av finländska sjöfarare är något mindre och givetvis bör detta beaktas i utvärderingen av den kvantitativa sjöfartsutbildningen, men icke EU-sjöfararnas antal får ändå inte överstiga mera än 1/3 av fartygets totala antal arbetsplatser. Sedan år 2009 har blandbesättningsavtal ingåtts ombord på 59 fartyg, dock har alla fartyg inte ännu verkställt avtalet och anställt icke EU-sjöfarare (uppgifter tagna ur Sjömans-Unionens egna register).

Resultaten i tabell 13 och 14 påvisar, att vi har ett överskott av sjöfarare inom branschen. Överskottet gäller däcksbefälet och vaktstyrmännen i huvudsak. Även studentenkäten påvisar en klar antydning till missnöje gällande arbetssituationen bland befälsstuderanden. Överskottet av lägre däcksbefäl och bristen på sådana arbetsplatser kommer, att leda till en akut ökad efterfrågan på senior befäl. Det samma gäller maskinbefälet, även om bristen på arbetsplatser inom avdelningen inte kan ses som lika avgörande. Det finns dock orsak, att överväga en ökning av studieplatsernas antal gällande manskapet.

Behovet av ett samspel mellan arbetslivet och läroverken måste värderas högre. Alla parter har en skyldighet och ansvar, att värna om de studeranden som söker sig till sjöfarten. Man måste kunna garantera studeranden en framtid till sjöss genom, att kunna erbjuda honom/henne ett arbete. Det är ju därför de ursprungligen har sökt sig till utbildningen. Det är oförsvarbart, att en studerande ska behöva välja, att avbryta eller fördröja sina studier pga. att branschen han/hon har valt, inte kan erbjuda ett arbete eller praktikplats. Systemet bara fortgår och missnöjet bland de studeranden ökar. Just nu kan man inte förvänta sig, att de skulle ske en massiv inflaggning av fartyg, utan man måste utgå ifrån det som finns. Detta innebär i första hand, att sjöfartsutbildningen och antalet studieplatser bör justeras och antagningsprocessen ses över. Fördelningen av utbildningsområdena bör dessutom omvärde-

ras och koncentrerades till de områden där bristen konstateras, ex. på manskapssidan. Befälsstuderanden bör kunna garanteras en praktikplats och manskapsstuderanden ska inte behöva konkurrera om samma arbetsplatser som befälsstuderanden. Därtill bör man vara beredd, att reagera på förändringar som orsakas av ovannämnda faktorer.

Det är också av stor vikt för arbetsmarknadsorganisationerna, att utvärdera situationen och hitta den rätta balansen mellan anställningen av finländska och icke EU sjöfarare så, att vi ska kunna behålla den internationellt ansedda finländska sjöfaren i framtiden.

De stora inbesparningar, som finns i regeringsprogrammet idag gällande yrkesutbildningen, kommer sannolikt, att verkställas genom att ge utbildningsanordnarna ansvaret för inbesparingarna, dvs. att avgöra inom vilket område, vilken utbildning och på vilket sätt detta ska ske. Senast i samband med detta finns det all orsak, att utvärdera situationen. Med tanke på den långa tradition av sjöfart vi har i Finland och vikten av den, för vår export och import, så vore det fel, att inte försöka utveckla, komplettera och justera sjöfartsutbildningen på ett konstruktivt sätt, både för blivande befäl och manskap.

Källor

Salanne, Ilkka. (1999). *Suomalaisten merenkulkijoiden tarve vuosina 1999 – 2010 suomalaisissa varustamoissa ja merenkulun hallinnossa.* Turku: UNIPAPS, Publikationer av sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitet.

Trafiksäkerhetsverket, Trafi. (2015). Statistik över sjömän åren 2010 – 2014.

<http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/vesiliikenne/merimiestilastot>

(hämtad 6.11.2015)

Trafiksäkerhetsverket, Trafi. (2015). Statistik över handelsflottan.

http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/vesiliikenne/kauppalaivaston_vuositilastot

(hämtad 6.11.2015)

Överinspektör, Petri Katila. Trafiksäkerhetsverket, Trafi. (2015). Statistik över utfärdade yrkesbehörigheter åren 2010 – 2014.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i november 2015).

Aktuarie, Kimmo Karppinen. Sjömanspensionskassan. (2015). Uppskattad pensionsfrekvens för perioden 2015 – 2021.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i oktober 2015).

Närings- och trafikcentralen, NTM-centralen. (2015). Statistik över arbetslösa sjöfarare 2012 – 2015.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i augusti 2015).

Sjöfartsbranschens arbetslöshetskassor.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i oktober 2015).

Olof Widén. Rederierna i Finland. (2015). Medlemsfartyg utveckling 2008 – 2015.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i november 2015).

Sjöfartens PraktikKvarn. (2015). Sammanställning över antagningen till sjöfartsläroverken 2015 och utexamineringen av studeranden åren 2013 och 2014.

(Uppgifter och statistik har erhållits personligen per e-post i oktober 2015)

BILAGA

Syftet med den här undersökningen är att få en uppfattning om hur sjöfartsstuderanden ser på sina arbetsmöjligheter inom branschen efter examen samt hur svaren påverkas och varierar beroende på tidigare erfarenhet och den inriktning som studeranden har valt (däck eller maskin, manskap eller befäl). Alla svar behandlas konfidentiellt.

1. Studerande och inriktning?

Andra stadiet Vuxen Däck Manskap Kvinna
Yrkehögskola Ungdom Maskin Befäl Man

Jag har påbörjat studierna år: _____ Jag förväntas avsluta studierna år: _____

2. Varför valde du, att börja studera sjöfart? (välj 2 alternativ)

Branschen intresserar Jag vill se världen
Kombinationen mellan ledig tid och arbete (1:1 avlösning) Lönen
Mina kompisar sökte också in till sjöfartsutbildningen Säkert yrke
Arbetsmöjligheterna är goda Vet inte
Annat

Vad? _____

Svara nedan, endast om du har tidigare erfarenhet från arbete/utbildning inom sjöfarten.

2a. Varför valde du, att fortsätta utbilda dig inom sjöfarten? (välj 2 alternativ)

Jag arbetar redan till sjöss och ville uppnå högre behörighet och vakans
Bättre arbetsmöjligheter (jag var arbetslös innan jag fortsatte utbildningen)
På begäran av arbetsgivaren
Annat

Vad? _____

3. Varför valde du inriktningen på däck eller i maskin? (välj 1 alternativ)

Jag valde inriktning pga. mitt intresse
Arbetsmöjligheterna är bättre på denna avdelning är bättre
Hälsoskäl avgjorde inriktningen
Mina kompisar valde samma inriktning
Annat

Vad? _____

4. Hur många dagar till sjöss har du? (välj 1 alternativ)

Mindre än 60 dagar
Mera än 60 dagar (vaktmansbehörighet)
Mera än 360 dagar (vaktstyrmans- eller vaktmaskinmästarbehörighet)
Mera än 360 dagar (matros- eller maskinmansbehörighet)

5. Av vilken/vilka orsaker kan dina studier försenas OCH vad kunde vara orsaken/orsakerna till att du avbröt dina studier?

5a. Försening av studier? (välj 2 alternativ)

Brist på praktikplats Jag arbetar för mycket, hinner inte med studier
Brist på arbete Ekonomiska orsaker
Vet inte Annat

Vad? _____

5b. Avbrytande av studier? (välj 2 alternativ)

Brist på praktikplats Jag arbetar för mycket, hinner inte med studier
Brist på arbete Ekonomiska orsaker
Vet inte Annat

Vad? _____

6. Vilken uppfattning har du om arbetsmöjligheterna efter examen? (välj 1 alternativ)

Goda Dåliga Jag har ingen uppfattning

6a. Vid val av GODA, välj 2 alternativ (märk alternativen 1=mest sannolik, 2=ganska sannolik):

Jag har redan en arbetsplats
Jag tror, att jag kommer att hitta anställning ombord på ett fartyg senast inom ett år från examen
Jag tror, att jag kommer att söka mig till ett jobb iland inom sjöfartsbranschen
Jag tror, att jag kommer att börja jobba inom någon annan bransch än sjöfarten
Jag kommer, att bli egen företagare eller fortsätta som egen företagare inom branschen
Annat

Vad? _____

6b. Vid val av DÅLIGA, välj 2 alternativ (märk alternativen 1=mest sannolik, 2=ganska sannolik):

Det finns för få fartyg under finsk flagg och därmed för få arbetsplatser
Användningen av "blandbesättning" minskar finska sjöfarares arbetsmöjligheter
Det utbildas för många sjöfarare och konkurrensen är därmed för hård
Annat

Vad? _____

7. Anser du, att du via skolan eller annan instans har fått en realistisk bild av följande:

Arbetsmöjligheterna till sjöss? Ja Vet inte Nej
Arbetets natur till sjöss? Ja Vet inte Nej

8. Kan du tänka dig, att arbeta på ett fartyg i inrikestrafik? (välj 1 alternativ)

Ja Vet inte Jag arbetar redan på ett fartyg i inrikestrafik
Nej Varför inte? _____

9. Kan du tänka dig, att jobba under utländsk flagg dvs. någon annan än den finska? (välj 1 alternativ)

Ja Vilken (EU- eller annan flagg)? _____
Vet inte Jag arbetar redan under utländsk flagg
Nej Varför inte? _____

10. Har fartygstypen någon betydelse när du söker jobb?

Ifall du svarar JA, välj 3 alternativ (märk alternativen 1=mest sannolik, 2=ganska sannolik, 3=minst sannolik)

Ja jag vill endast jobba ombord på:

Ro-ro fartyg Passagerarfartyg

Tankfartyg Bulkfartyg

Containerfartyg Traditionellt lastfartyg

Annat Vad? _____

Vet inte

Nej, jag har ingen skillnad bara jag hittar arbete

11. Kan du tänka dig, att efter examen jobba i en lägre position än den som din examen ger? (välj 1 alternativ)

Ja I vilken position? _____

Vet inte Jag arbetar redan i en lägre position Vilken? _____

Nej Varför inte? _____

12. Hur länge tror du, att du kommer att arbeta till sjöss, utgå från att du har ett arbete genast efter examen? (välj 1 alternativ)

Mindre än 5 år Mellan 5-15 år

Fram till min pensionering Vet inte

Fram till dess, att jag får ut följande högre behörighetsbrev som är: _____

Beror helt på tillgången av arbete

Annat

Vad? _____

13. Vet du var du hittar information om arbetsläget till sjöss/lediga arbetsplatser?

Ja Var? _____

Nej

Tack för ditt svar!

Kyselyn tarkoitus on selvittää minkälaisiksi, merenkulkuopiskelija näkee omat työllistymismahdollisuutensa alalla tutkinnon jälkeen sekä kuinka vastauksiin vaikuttaa se jos opiskelijalla on aikaisempaa kokemusta tai mihin osastoon opiskelija on suuntautunut (kansi tai kone, päällystö tai miehistö). Kaikki vastaukset käsitellään luottamuksellisesti.

1. Opiskelijan suuntautuminen?

Toinen aste Aikuinen Kansi Miehistö Nainen
 Ammattikorkeakoulu Nuoriso Kone Päällystö Mies

Opinnot ovat alkaneet vuonna: _____ Odotan valmistuvani vuonna: _____

2. Miksi hakeuduit opiskelemaan merenkulkua? (valitse 2 vaihtoehtoa)

Alan kiinnostavuus Haluan nähdä maailmaa
 Työn ja vapaa-ajan yhdistelmä (1:1 vuorottelu) Palkkaus
 Kaverit hakivat samaan alaan Varma ammatti
 Hyvät työllistymismahdollisuudet En tiedä
 Muu

Mikä? _____

Vastaa seuraavaan kysymykseen, vain jos sinulla on aikaisempaa kokemusta työstä/koulutuksesta merenkulualalla.

2a. Miksi hakeuduit jatko-opiskeluun merenkulualalle? (valitse 2 vaihtoehtoa)

Työskentelen jo merellä ja halusin saavuttaa korkeamman pätevyyden ja vakanssin
 Paremmat työllistymismahdollisuudet (olin työtön ennen opintojen alkua)
 Työnantajan pyynnöstä
 Muu

Mikä? _____

3. Miksi suuntauduit kansi- tai koneosastoon? (valitse 1 vaihtoehto)

Kiinnostavuuden takia
 Työllistymismahdollisuudet ovat paremmat tällä osastolla
 Terveiden tila esti hakeutumisen toiselle osastolle
 Kaverit valitsivat saman linjan/osaston
 Muu

Mikä? _____

4. Montako meripäivää sinulla on? (valitse 1 vaihtoehto)

Vähemmän kuin 60 päivää
 Enemmän kuin 60 päivää (vahtimiehen pätevyyskirja)
 Enemmän kuin 360 päivää (vahtiperämiehen tai -konemestarin pätevyyskirja)
 Enemmän kuin 360 päivää (matruusin tai konemiehen pätevyyskirja)

5. Jos luulet opintojesi viivästyvän, mistä viivästyminen voisi johtua? Ja jos luulet opintojesi keskeytyvän, mistä se voisi johtua?

5a. Opintojen viivästyminen? (valitse 2 vaihtoehtoa)

Harjoittelupaikan puute Työskentelen liikaa, enkä ehdi keskittyä opintoihin
 Työpaikan puute Taloudelliset syyt
 En tiedä Muu

Mikä? _____

5b. Opintojen keskeyttäminen? (valitse 2 vaihtoehtoa)

Harjoittelupaikan puute Työskentelen liikaa, enkä ehdi keskittyä opintoihin
Työpaikan puute Taloudelliset syyt
En tiedä Muu

Mikä? _____

6. Kuinka luulet työllistyväsi opintojen jälkeen? (valitse 1 vaihtoehto)

Hyvin Huonosti En osaa sanoa

6a. Jos valitsit HYVIN, valitse 2 vaihtoehtoa (pisteytä, 1=erittäin todennäköinen, 2=hyvin todennäköinen):

Minulla on jo työpaikka
Luulen, löytäväni työpaikan laivalta viimeistään vuoden valmistumiseni jälkeen
Oletan, etsiväni työtä maista merenkulkuun liittyvällä alalla
Luulen, aloittavani työskentelyn muulla kuin merenkulkuun liittyvällä alalla
Luulen, alkavani alan yrittäjäksi tai jatkan alan yrittäjänä
Muu

Mikä? _____

6b. Jos valitsit HUONOSTI, valitse 2 vaihtoehtoa (pisteytä, 1=erittäin todennäköinen, 2=hyvin todennäköinen):

Suomen lipun alla on liian vähän aluksia ja työpaikkoja
"Sekamiehityksen" käyttö vähentää suomalaisten merenkulkijoiden työmahdollisuuksia
Koulutetaan liian paljon merenkulkijoita ja kilpailu on liian kova
Muu

Mikä? _____

7. Oletko omasta mielestäsi saanut koulun tai muun tahon kautta realistisen kuvan seuraavista:

Alan työllistymismahdollisuuksista Kyllä En tiedä En ole
Työn luonteesta merellä Kyllä En tiedä En ole

8. Työskentelisitkö kotimaanliikenteessä olevalla aluksella? (valitse 1 vaihtoehto)

Kyllä En tiedä Työskentelen jo kotimaanliikenteessä olevalla aluksella
En Miksi? _____

9. Työskentelisitkö ulkomaan lipun alla olevalla aluksella? (valitse 1 vaihtoehto)

Kyllä Minkä lipun alla (EU- tai muu lippu)? _____
En tiedä Työskentelen jo ulkomaan lipun alla
En Miksi? _____

10. Onko alustyyppillä merkitystä työn haussa? (valitse 1 vaihtoehto)

Jos valitset KYLLÄ valitse 3 vaihtoehtoa (pisteytä, 1=erittäin todennäköinen, 2=hyvin todennäköinen, 3=todennäköinen)

Kyllä Haluan vain työskennellä näillä alustyyppillä:

- | | | | |
|------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|
| Ro-ro alus | <input type="checkbox"/> | Matkustaja-alus | <input type="checkbox"/> |
| Säiliöalus | <input type="checkbox"/> | Bulkkialus | <input type="checkbox"/> |
| Konttialus | <input type="checkbox"/> | Perinteinen rahtialus | <input type="checkbox"/> |
| Muu | <input type="checkbox"/> | Mikä? _____ | |
| En tiedä | <input type="checkbox"/> | | |

Ei ole merkitystä kunhan vaan löydän työpaikan

11. Työskentelisitkö valmistumisesi jälkeen tarvittaessa alemmassa tehtävässä kuin tutkintosi edellyttää? (valitse 1 vaihtoehto)

Kyllä Missä vakanssissa? _____

En tiedä Työskentelen jo alemmassa vakanssissa mikä on: _____

En Miksi? _____

12. Kuinka kauan luulet työskenteleväsi merellä, oletta että sinulla on työpaikka heti valmistumisen jälkeen? (valitse 1 vaihtoehto)

- | | | | |
|--|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| Vähemmän kuin 5 vuotta | <input type="checkbox"/> | 5-15 vuoden välillä | <input type="checkbox"/> |
| Eläköitymiseeni asti | <input type="checkbox"/> | En tiedä | <input type="checkbox"/> |
| Seuraavan korkeamman pätevyyskirjan saamiseen asti | <input type="checkbox"/> | mikä on: _____ | |
| Riippuu kokonaan työllistymistilanteesta | <input type="checkbox"/> | | |
| Muu | <input type="checkbox"/> | | |

Mikä? _____

13. Tiedätkö mistä löydät tietoa merenkulun työllistymistilanteesta/avoimista työpaikoista?

Kyllä Mistä? _____

Ei

Kiitos vastauksestasi!