



Esitetty webinaarissa 8.9.2025

Merenkulkukenkilöstön riittävyys Suomessa



Selvityksen tulokset



Huoltovarmuusorganisaatio
Vesikuljetuspooli

KOKONAT

An aerial photograph of a large container ship sailing on a deep blue ocean. The ship is viewed from the side, showing its long hull and the deck covered with numerous colorful shipping containers in shades of red, green, blue, and white. The ship is moving towards the right, leaving a white wake behind it.

Selvityksen toteutus



- **Selvityksen tavoite:** tarkastella suomalaisen merenkulkuhenkilöstön saatavuutta tällä hetkellä ja tilanteen kehitystä vuoteen 2040 asti
 - Rajavartiolaitoksen ja Merivoimien henkilöstötarpeet suljettu tarkastelun ulkopuolelle
- **Toteutusajankohta:** tammikuu-kesäkuu 2025, toteutettu osana Huoltovarmuuskeskuksen Logistiikka 2030 –ohjelmaa



Selvityksen tiedonkeruu



- 1. Haastattelut:** 20 kpl suomalaisia varustamoja ja alan keskeisiä yhdistyksiä
- 2. Kysely:** kohderyhmänä suomalaiset varustamot ja alan keskeiset viranomaiset
 - Verkkokysely avoinna 20.3.-15.4.2025 välisen ajan
 - Vastausajan puitteissa saatiin 19 vastausta (vastaanottajia yht. 24 kpl)
- 3. Tilastot:** Merimieseläkekassa, HarjoitteluMylly, Opetushallinnon tilastopalvelu Vipunen, Traficom

Merenkulkukilöstö Suomen merenkulussa



Merenkulkukilöstöön riittävyys Suomessa

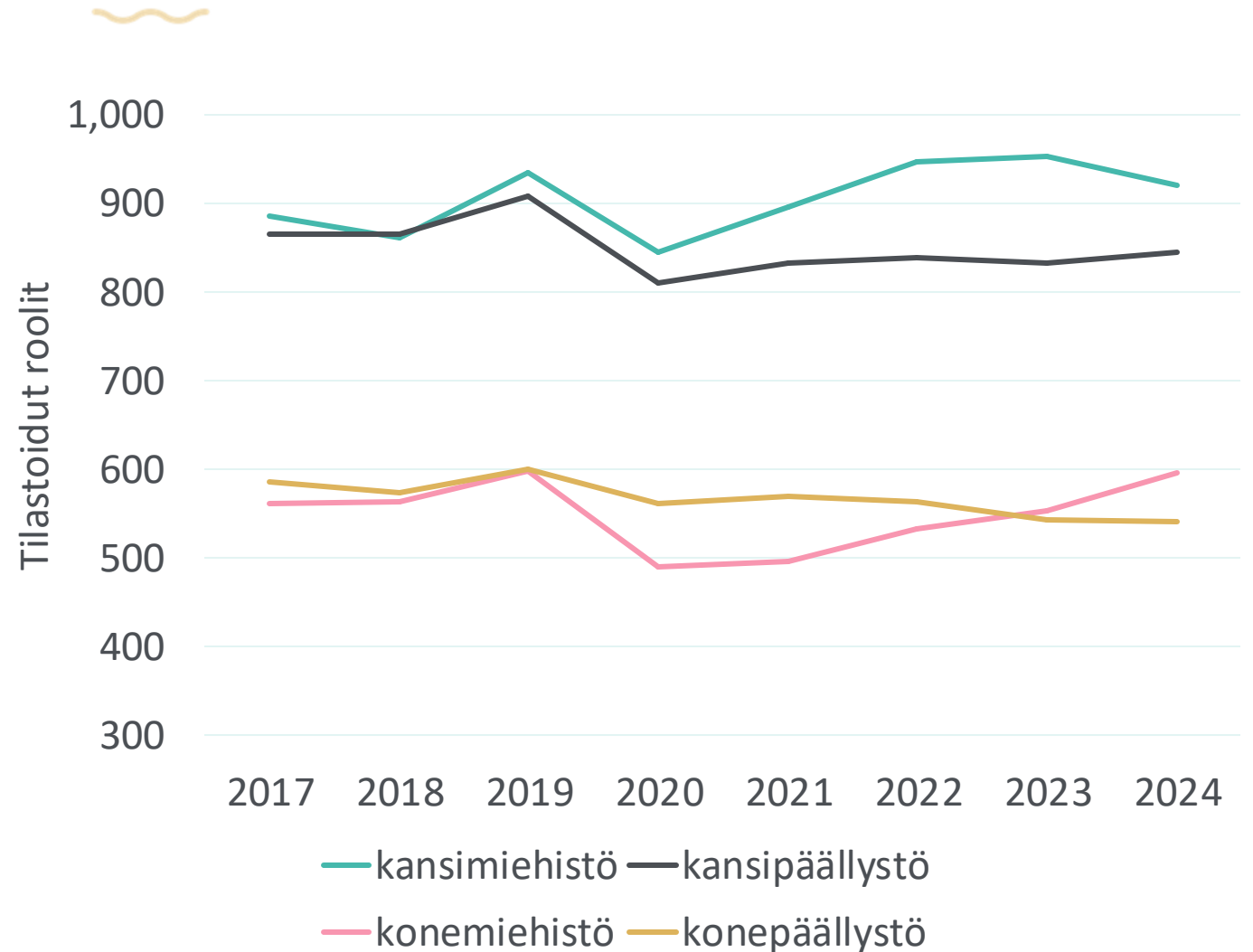
Suomalaisten merenkulkijoiden määrä

Vuonna 2024 aktiivisia suomalaisia merenkulkijoita 6571 henkilöä Suomen lipun alla olevilla aluksilla

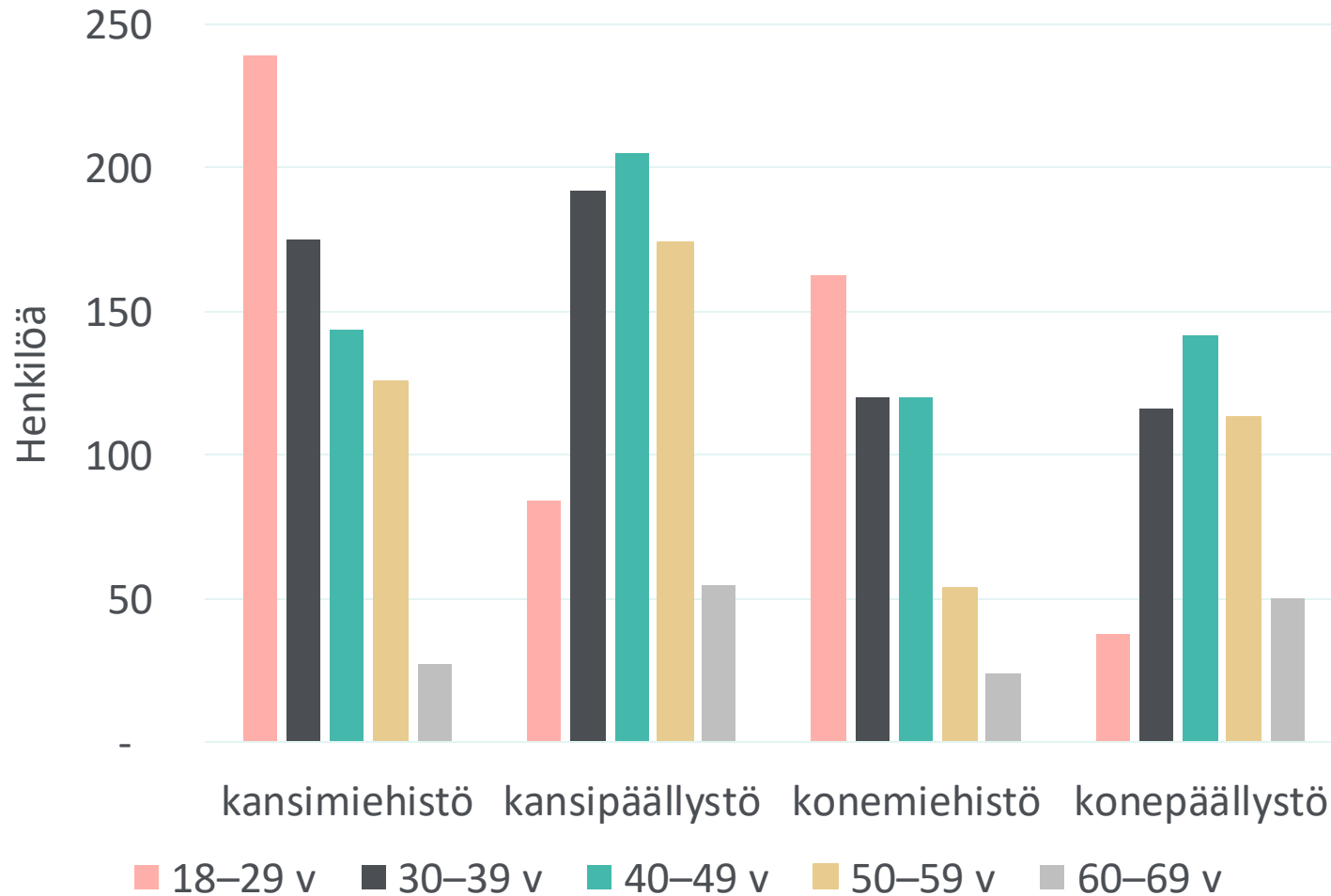
- Sisältää Merimieseläkekassassa vakuutetut Suomen kansalaiset

Suurimmat rekrytointihaasteet kohdistuvat konepäällystöön

- erityisesti konepäälliköt ja I-mestarit
- tilanne hyvä kotimaanliikenteessä ja maapuolella (esim. VTS, hallinto)



Suomalaisen merenkulkuhenkilöstön ikä rakenne vuonna 2024



Henkilöstön keski-ikä noin 41 vuotta

Keskimääräinen eläkeikä:

- Miehistötasolla 61,5 vuotta
- Päällystötasolla 62,6 vuotta

Ulkomaisen työvoiman käyttö

- Suomen lipun alla olevalla rahtialuksella 1/3 miehistöstä voi olla EU/ETA-alueen ulkopuolisista maista
- Varustamot tunnistavat suomalaisen merenkulkuhenkilöstön merkityksen osana huoltovarmuuden turvaamista
 - Ulkomaisen työvoiman käyttö kilpailukyvyä edellytys

Varustamon koko (alusten määrä)	EU- ja ETA-maiden positiot <i>joista suomalaisia keskimäärin</i>		EU- ja ETA-maiden ulkopuoliset positiot
1–5 alusta	94 %	88 %	6 %
6–10 alusta	81 %	67 %	19 %
Yli 10 alusta	78 %	83 %	22 %

VAKAVA HÄIRIÖTILANNE

- Turvallisuuustilanne heikentynyt, riski henkilöstön/ aluksen /lastin vaurioitumisesta kasvanut
- Itämeri lisätty Joint War Committeeen sotariskilistalle
- Merenkulkijoilla oikeus irtisanoutua sodan uhan johdosta (Merityösopimuslaki)
- Vakuutusten saaminen vaikeutunut ja hinnat nousseet merkittävästi
- Kaluston saaminen Itämerelle vaikeutunut
- Valmiuslain käyttöön ottoa harkitaan



- Kuljetuksia siirretty osittain vaihtoehtoisille reiteille
- Valtion vakuutustakuu otettu käyttöön
- Merivoimat ja NATO suojaavat tarpeen mukaan kauppamerenkulkua Itämeren liikennekäytävillä
- Muut toimenpiteet kalustoon saatavuuden varmistamiseksi?

POIKKEUSOLOT

- Valmiuslaki otettu käyttöön
- Puolustustilalaki otettu käyttöön tai käyttöönottoa valmistellaan
- Markkinoilta on vaikeaa saada aluskalustoa Suomeen, suurin osa varustamoista lopettanut liikennöinnin kohonneiden riskien ja vakuutusten irtisanomisten vuoksi.

- Merivoimat ja NATO suojaavat kauppamerenkulkua Itämeren liikennekäytävillä
- Kuljetusreitit ja satamat muuttuneet
- LVM/Traficom voi valmiuslain perusteella velvoittaa suomalaisia varustamoja hoitamaan huoltovarmuuskuljetuksia
- Suomalaisten varustamojen palveluksessa oleva henkilöstö pääosin vapautettu aseellisesta palveluksesta hoitamaan merikuljetuksia (VAP)
- Sotatarvike/miehistökuljetuksia NATO:n ja PV:n ohjeistamana/tilaamana





Miten merenkulkuhenkilöstön saatavuuteen liittyviin riskeihin voidaan varautua?



1. **Joustot miehitysvaatimukseen:** Tunnistetaan kriisitilanteen vaatimat joustot miehistömääriin + valmiit menettelytavat.
2. **VAP-varaukset:** työnantaja voi varata henkilöstöä kriittisiin töihin poikkeusoloissa
3. **Pätevyyksien uusimisen helpottaminen** poikkeavissa tilanteissa
4. **Ristiinosaaminen ja koulutus:** moniosaajat ovat tärkeä voimavara häiriötilanteissa.
5. **Eläköityneiden ja muissa tehtävissä** (esim. talouspuoli ja opetushenkilöstö) olevien merenkulkijoiden käyttö
6. **Avoin keskustelu merenkulun toimijoiden kesken**

Merenkulun koulutus Suomessa



Merenkulkukehenkilöstön riittävyys Suomessa



Merenkulkualan oppilaitokset Suomessa



Kaupunki	2. aste	3. aste	Opetuskielet vuonna 2025
Kotka	Etelä-Kymenlaakson Ammattiopisto Ekami	Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Oy XAMK	suomi
Turku	Axxell Utbildning Ab	Yrkeshögskolan Novia / Aboa Mare	ruotsi englanti
Rauma	Länsirannikon Koulutus Oy WinNova	Satakunnan ammattikorkeakoulu Oy SAMK	suomi
Maarianhamina	Ålands yrkesgymnasium	Högskolan på Åland	ruotsi



Havaintoja oppilaitoksista

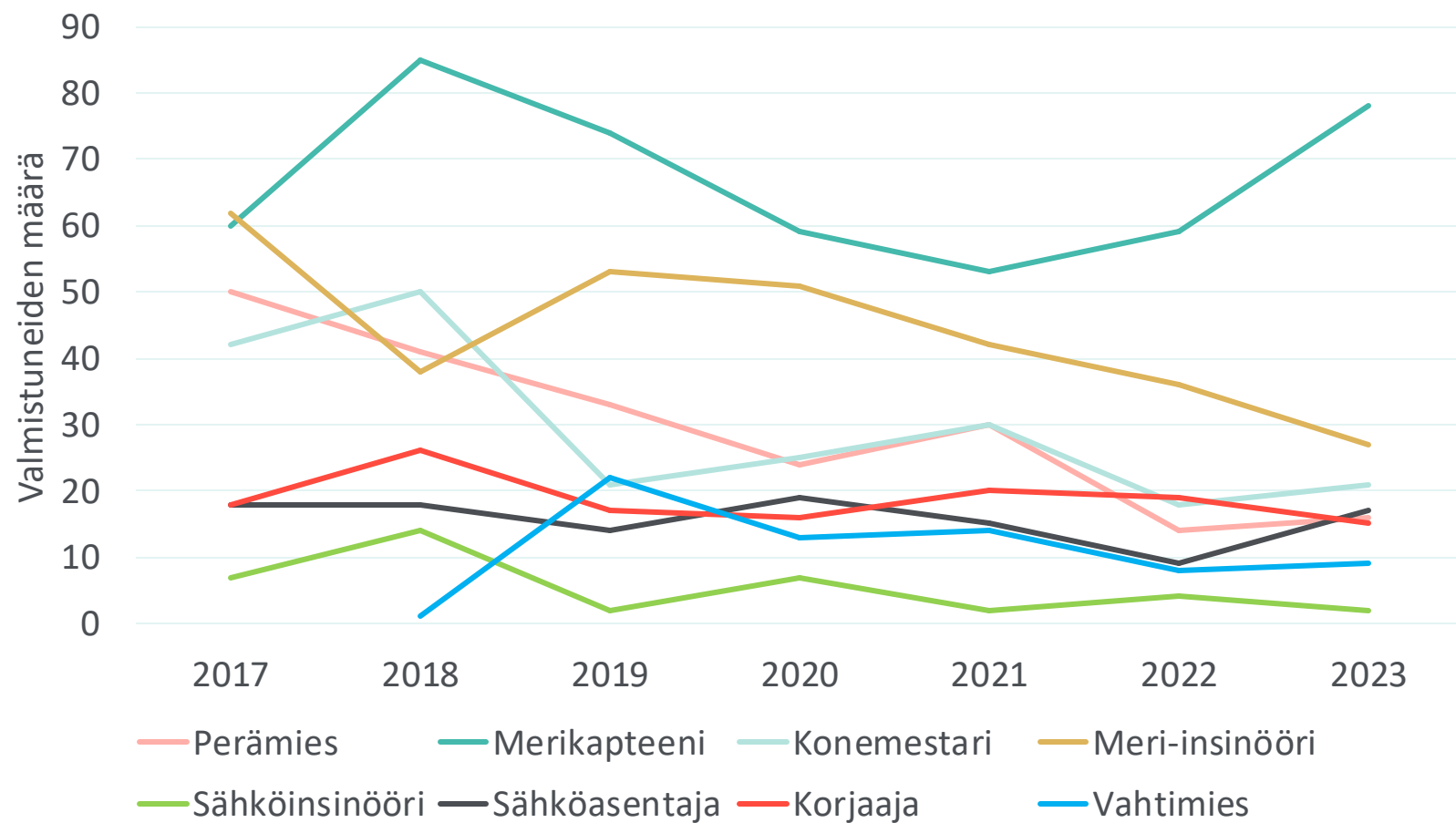


- Hakijamäärät vaihtelevat, ei suuria muutoksia viime vuosina
 - Paikat eivät täyty itsestään, vaatii aktiivista markkinointia
 - paikkoja ei aina saada täytettyä
 - kansipuoli houkuttelee enemmän

Tunnistettuja haasteita:

- Kaikki eivät valmistu tavoiteajassa ja osa keskeyttää opintonsa
 - Alalla opinnot viivästyvät helposti laivaharjoittelujen vuoksi
 - Rahoitus perustuu valmistumiseen
 - Keskeytysten syynä: harjoittelukokemukset ja merimieslääkärintodistus
- STCW antaa jäykät raamit, vain vähän tilaa muulle

Merenkulun oppilaitoksista valmistuneet





Koulutuksen kehittäminen ja tulevaisuus



- 1. Sopivien opiskelijoiden houkuttelu alalle:** Merenkulun koulutusohjelmissa suuri osa opintojen keskeyttämisistä tapahtuu ensimmäisen laivaharjoittelun jälkeen, kun opiskelija näkee alan realiteetit.
- 2. Kouluttaminen kaikkiin tehtäviin:** Varmistetaan opetusresurssien tehokas käyttö ja huoltovarmuuden kannalta tärkeän merenkulkuhenkilöstön kouluttaminen kaikkiin tehtäviin.
- 3. Opintojen ja työelämän yhdistämisen helpottaminen:** Opiskelijoita kannustettaisiin olemaan lyhyitä jaksoja merellä töissä ja palaamaan sieltä opintojen pariin joustavasti.

Johtopäätökset



Merenkulkukilöstöön riittävyys Suomessa



Merenkukuhenkilöstön riittävydessä haasteita



- Suomalainen tonnisto on merenkukuhenkilöstön riittävyden perusta → Merkittävä työnantaja ja keskeinen vetovoimatekijä
- Merenkukuhenkilöstön riittävyttä haastavat:
 - tulevien vuosien eläköitymiset
 - liian vähäinen kiinnostavuus nuorten keskuudessa
 - yhä nopeampi hakeutuminen maapuolen tehtäviin

→ Alan vetovoiman vahvistaminen on ensiarvoisen tärkeää riittävän osaajavirran varmistamiseksi



Merenkulkukenkilöstön riittävyys normaalioloissa



Kehityskohdat normaaliolojen henkilöstötilanteen kannalta:

1. Kierro mereltä maatöihin ja takaisin toimivaksi
2. Merellä vietettävien vuosien lisääminen
3. Sujuva dialogi työelämän ja koulutuksen välillä
4. Aidosti motivoituneiden nuorten houkuttelu alalle



Merenkulkuhenkilöstön riittävyys vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa



Kehityskohdat poikkeusolojen henkilöstötilanteen kannalta:

1. Alan VAP-varausten hakeminen
 - Huoltovarmuuskriittiset yritykset hakevat Puolustusvoimilta
2. VAP-varausten toiminnan selkeyttäminen koulutuksella
 - Vesikuljetuspoolin infotilaisuuksilla voidaan lisätä tietoisuutta varauskäytännöistä
3. Pienemmän henkilöstömäärän käytettävyyden varmistaminen

Yhteystiedot



KATRI LAAKSO

katri.laakso@kokonat.fi

+358 50 411 5244



JOHANNA DIETRICH

johanna.dietrich@kokonat.fi

+358 40 596 0104



KOKONAT

YHTEYSTIEDOT

