

Merenkulkualan koulutuksen kehittäminen – selvitysraportti.

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	2
1. Johdanto.....	3
2. Merenkulkualan koulutus ja työmarkkinat	5
2.1. Opiskelu, tutkinnot ja oppilaitokset.....	5
2.2. Yleiskuva merenkulun työmarkkinoista.....	9
3. Koetut kehittämiskohteet ja niiden analyysi.....	10
3.1. Opiskelijavalinta ja -rekrytointi.....	10
3.2. Oppilaitosverkko ja opetussuunnitelmat.....	11
3.3. Harjoittelu ja työssäoppiminen keskeisenä osana opintoja.....	13
3.4. Koulutuksen koettu laatu ja työelämävastaavuus.....	14
3.5. Koulutuksen kulku ja opintojen keskeyttäminen	15
3.6. Työvoiman saatavuus ja työmarkkinanäkymät alalla	16
3.7. Opetushenkilöstö	17
3.8. Koulutuksen hallinto ja sääntely.....	18
3.9. Merenkulun koulutuksen kehittäminen ja toimijoiden yhteistyö	20
4. Ratkaisuja havaittuihin haasteisiin.....	21
4.1. Ratkaisut toimeksiannossa esitettyihin kysymyksiin.....	21
4.2. Ratkaisuja haastatteluissa havaittuihin haasteisiin	23
4.3. Koonti keskeisimmistä toimenpide-ehdotuksista.....	29
4.4. Arvio esitetyn toimintatavan taloudellisista vaikutuksista.....	32

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tarkastellaan merenkulun koulutuksen kehittämistarpeita erityisesti kolmannen asteen koulutuksen näkökulmasta. Tarkastelu perustuu haastatteluihin, aiempaan kirjalliseen materiaaliin, tilastoaineistoon sekä Suomen Varustamot ry toimiston kanssa käytyihin keskusteluihin. Haastateltavina oli varustamojen, oppilaitosten ja viranomaisten edustajia sekä merenkulkualan opiskelijoita.

Selvityksen perusteella merenkulun koulutuksen keskeiset ongelmat liittyvät koulutuksen hajautuneeseen rakenteeseen, opintojen keskeyttämiseen, harjoittelun saatavuuteen ja laatuun, opiskelijavalinnan ja alan vetovoiman haasteisiin, opetussisältöjen työelämävastaavuuteen, opettajaresurssien saatavuuteen sekä hallinnon ja työelämäyhteistyön pirstaleisuuteen. Koulutusta järjestetään useassa oppilaitoksessa sekä toisella että kolmannella asteella, mikä tukee alueellista saavutettavuutta mutta aiheuttaa myös päällekkäistä työtä, resurssien hajautumista ja vaikeuttaa yhteisten opintopolkujen kehittämistä.

Keskeisinä ratkaisuinä selvityksessä esitetään alan vetovoiman ja realistisen viestinnän vahvistamista, opiskelijavalinnan kehittämistä, opintojen joustavoittamista, aiemman osaamisen parempaa tunnistamista sekä toisen asteen ja ammattikorkeakoulun välisten väylien selkeyttämistä. Oppilaitosten tulisi lisätä yhteisiä opintokokonaisuuksia, ristiinopiskelua, digitaalisia oppimateriaaleja ja opetusresurssien yhteiskäyttöä. Harjoittelun saatavuutta, ajoitusta ja laatua tulisi kehittää oppilaitosten, varustamojen ja Harjoittelumyllyn yhteisenä prosessina.

Merkittävä osa esitetyistä ratkaisuista on varustamojen tai oppilaitosten itsensä toteuttavissa ja niihin usein liittyy vain niukasti lainsäädännöllisiä muutostarpeita. Erilaisten ratkaisujen yhteensovittamiseksi suosittelemme keskeisimmäksi vaikuttamiskohteeksi merenkulkukoulutusalan kehittämishankkeen perustamista seuraavalle hallituskaudelle sekä alan koulutusta kehittävän foorumin perustamisen.

Esitetyillä toimilla olisi mahdollista tehostaa merenkulkualan koulutusta, joka on useimpiin vastaavan koulutusasteen tutkintoihin verrattuna varsin kallista. Välittömät kustannussäästöt esitetyillä toimilla ovat epätodennäköisiä, mutta ne voivat pidemmällä aikavälillä tehostaa koulutusta sekä parantaa sen laatua.

1. Johdanto

Suomen merenkulkuala toimii kansantalouden ja huoltovarmuuden kannalta keskeisessä asemassa. Suomen ulkomaankauppa on vahvasti riippuvainen merikuljetuksista, minkä vuoksi osaavan merihenkilöstön saatavuus on paitsi työmarkkina- ja koulutuspoliittinen myös laajempi yhteiskunnallinen kysymys. Merenkulun koulutusjärjestelmän toimivuudella on suora vaikutus siihen, miten ala kykenee vastaamaan työvoimatarpeisiinsa, turvaamaan osaamisen jatkuvuuden ja kehittämään koulutusta vastaamaan muuttuvan merenkulun vaatimuksiin.

Merenkulun koulutusta annetaan Suomessa sekä toisella että kolmannella asteella. Toisen asteen koulutusta järjestetään neljässä oppilaitoksessa ja kolmannen asteen koulutusta neljässä ammattikorkeakoulussa. Kolmannen asteen merenkulkuopinnot ovat olleet osa ammattikorkeakoulujärjestelmää vuodesta 1996 alkaen. Oppilaitosverkko on pysynyt pitkään pääosin samana, vaikka merenkulun toimintaympäristö, työmarkkinat ja koulutukselle asetettavat vaatimukset ovat muuttuneet merkittävästi. Samanaikaisesti alalla on tunnistettu työvoimapulaa sekä riski siitä, että pula osaajista vaikeuttaa tulevaisuudessa myös merenkulun hallinnon, opetuksen ja muun meriklusterin tehtävien täyttämistä.

Tämän selvityksen taustalla on Suomen Varustamot ry:n tarve muodostaa kokonaiskuva merenkulun koulutuksen kehittämistarpeista. Aiemmissa selvityksissä on tarkasteltu merenkulun koulutuksen nykytilaa ja tunnistettu useita haasteita, mutta käytännön muutoksia koulutusjärjestelmään on tehty vain rajallisesti. Tämän selvityksen tarkoituksena on arvioida, millaisia muutoksia merenkulun koulutukseen tarvitaan ja mitkä muutoksista edellyttävät lainsäädännön, rahoituksen, hallinnon tai oppilaitosten ja työelämän yhteistyön kehittämistä sekä tehdä konkreettisia toimenpide-esityksiä niihin pääsemiseksi.

Selvityksen toimeksiannossa pyydettiin tarkastelemaan erityisesti neljää kokonaisuutta. Ensimmäinen koskee merenkulun koulutuksen kokonaiskuva ja ohjausta, koulutuksen järjestäjien yhteistyötä ja nykyisten resurssien tehokkaampaa käyttöä. Toinen kokonaisuus koskee hakeutumista merenkulkuopintoihin ja erityisesti sitä, miten opiskelijavalinta, soveltuvuuden arviointi ja hakijoiden alalle soveltuvuuden tunnistaminen toimivat kolmannen asteen koulutuksessa. Kolmas kokonaisuus liittyy ammattikorkeakoulujen rahoitusmalliin ja siihen, soveltuuko tutkintojen suorittamiseen perustuva rahoitusmalli alalle, jossa työelämässä toimiminen rakentuu STCW-vaatimusten mukaisen pätevyyskirjojen varaan. Neljäs kokonaisuus koskee mahdollisuutta suorittaa koulutusta nykyistä pätevyyslähtöisemmin tai moduulimallilla siten, että opiskelijat voisivat siirtyä työelämän käyttöön joustavammin jo ennen koko tutkinnon suorittamista.

Selvitys keskittyy erityisesti kolmannen asteen merenkulun koulutukseen. Merenkulun koulutuksen erityisluonteen vuoksi toisen asteen koulutusta ei kuitenkaan voida rajata tarkastelun ulkopuolelle. Toisen asteen ja ammattikorkeakoulun koulutuspolut, pätevyyskirjat, harjoittelu, oppilaitosyhteistyö ja työelämään siirtyminen muodostavat kokonaisuuden, jossa eri koulutusasteet vaikuttavat toisiinsa.

Selvitys on toteutettu haastatteluihin, aiempaan kirjalliseen materiaaliin, tilastoaineistoon sekä Suomen Varustamot ry toimiston kanssa käytyihin keskusteluihin perustuen. Selvitystä varten on haastateltu varustamojen, oppilaitosten ja viranomaisten edustajia sekä merenkulkualan opiskelijoita. Haastattelujen tarkoituksena on ollut muodostaa kuva siitä, miten eri toimijat näkevät merenkulun koulutuksen nykyiset vahvuudet, ongelmat ja kehittämistarpeet sekä millaisia ratkaisuja alalla pidetään mahdollisina nykyisen koulutusjärjestelmän puitteissa tai sen muutoksina.

Raportin luvussa 2 kuvataan lyhyesti merenkulun koulutuksen nykytilaa, tutkintorakennetta, pätevyysjärjestelmää sekä merenkulun työmarkkinoiden yleiskuvaa. Luvussa 3 tarkastellaan haastattelujen ja tausta-aineiston perusteella tunnistettuja keskeisiä kehittämiskohteita. Luvussa 4 esitetään ratkaisuehdotuksia sekä toimeksiannossa nimettyihin kysymyksiin että haastatteluaineistosta nousseisiin muihin kehittämiskokonaisuuksiin. Luvussa 5 esitetään harkittavaksi seuraavia toimenpiteitä, joilla merenkulun koulutuksen kehittämistä ja alan koulutus- ja osaamispoliittista vaikuttamista voitaisiin viedä eteenpäin.

Selvityksen ovat laatineet vanhempi neuvonantaja Heljä Misukka ja tutkija Tuomas Vis-kari konsulttitoimisto Rud Pedersen Finlandilla.

2. Merenkulkualan koulutus ja työmarkkinat

2.1. Opiskelu, tutkinnot ja oppilaitokset

Merenkulkualan kolmannen asteen koulutusta annetaan Suomessa Novia-ammattikorkeakoulussa Turussa, Satakunnan ammattikorkeakoulussa Raumalla, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulussa (XAMK) Kotkassa sekä Högskolan på Ålandissa Maarianhaminassa. Kolmannella asteella on mahdollista suorittaa merikapteenin (AMK) sekä merenkulkualan insinöörin (AMK) tutkinnot. Tämän lisäksi XAMK-ammattikorkeakoulu tarjoaa merenkulkualan johtamisen ylempää ammattikorkeakoulututkintoa.

Toisella asteella merenkulkualan koulutusta tarjoavat Etelä-Kymenlaakson ammatitopisto Ekami Kotkassa, Länsirannikon koulutus Oy WinNova Raumalla, Axxell Turussa sekä Ålands Gymnasium Maarianhaminassa. Toisella asteella opiskelijat hyväksytään suorittamaan merenkulkualan perustutkintoa, jonka aikana he suuntautuvat joko kone- tai kansitehtäviin. Kansitehtäviin erikoistuneet voivat työskennellä pääsääntöisesti matruusin tai vahtiperämiehen tehtävissä ja konepuolen tehtäviin erikoistuneet puolestaan konemiehen, korjaajan ja vahtikonemestarin tehtävissä.

Tutkinnot sellaisenaan eivät anna pätevyyttä työskennellä laivatehtävissä, vaan tätä säätelee STCW-sopimuksen (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) mukaiset pätevyyskirjat, joiden myöntämistä hallinnoi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Merenkulun opinnoissa eri tehtäviin pätevöittäviä pätevyyskirjoja suoritetaan opintojen eri vaiheissa, mikä näin ollen säätelee myös tutkintojen oppisisältöjä. Tiivistettynä eri tutkintoihin sisältyvät eri pätevyyskirjojen suorittaminen seuraavalla tavalla:

Merikapteeni (AMK) sisältää kansipäällystön STCW-polun. Tutkinnon aikana opiskelija suorittaa ensin miehistötason kansivahtimiehen pätevyyteen liittyvät opinnot ja harjoittelun (STCW II/4) sekä myöhemmin vahtiperämiehen pätevyyskirjaan johtavat opinnot ja harjoittelun (STCW II/1). Vahtiperämiehen pätevyyskirja oikeuttaa toimimaan vahdinpitoon liittyvissä kansipäällystön tehtävissä. Yliperämiehen ja merikapteenin pätevyyskirjat ovat puolestaan STCW II/2 mukaisia johtotason kansipäällystön pätevyyskirjoja. Merikapteeni (AMK) -tutkinto antaa näihin koulutuksellisen pohjan, mutta pätevyyskirjojen myöntäminen edellyttää lisäksi vahtiperämiehen pätevyyttä, vaadittavaa meripalvelua ja muiden pätevyyskirjakohtaisten edellytysten täyttymistä.

Merenkulun insinööri (AMK) sisältää konepäällystön STCW-polun. Tutkinnon aikana opiskelija suorittaa ensin miehistötason konevahtimiehen pätevyyteen liittyvät opinnot

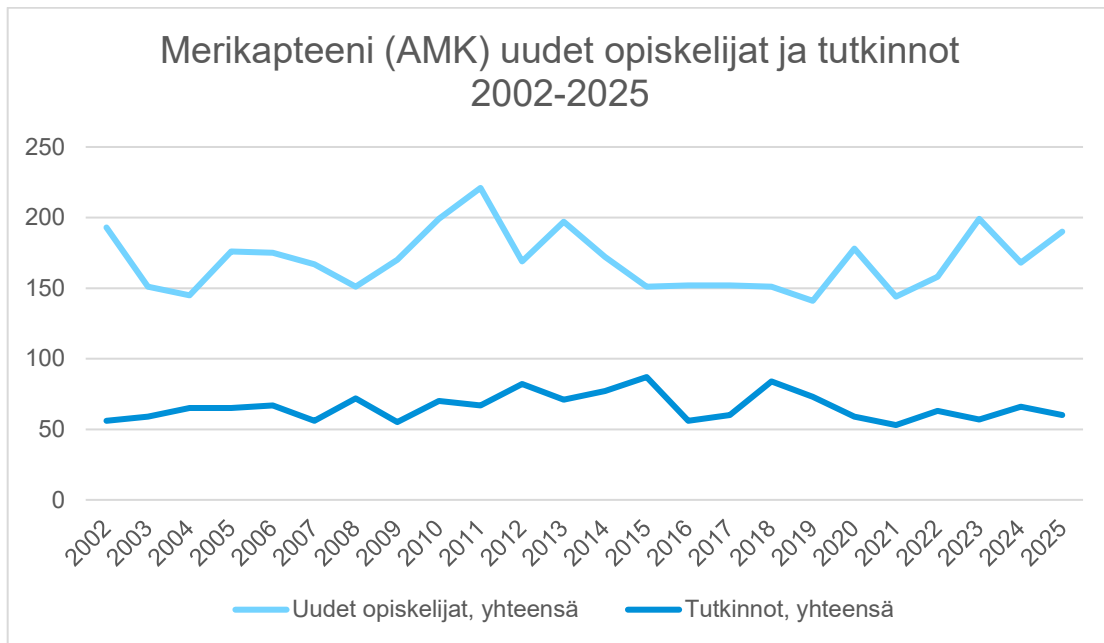
ja harjoittelun (STCW III/4) sekä myöhemmin vahtikonemestarin pätevyyskirjaan johtavat opinnot ja harjoittelun (STCW III/1). Vahtikonemestarin pätevyyskirja oikeuttaa toimimaan vahdinpitoon liittyvissä konepäällystön tehtävissä. Konemestarin ja ylikonemestarin pätevyyskirjat ovat STCW III/2 mukaisia johtotason konepäällystön pätevyksiä. Merenkulun insinööri (AMK) -tutkinto antaa näihin koulutuksellisen pohjan, mutta pätevyyskirjojen myöntäminen edellyttää lisäksi vahtikonemestarin pätevyyttä, vaadittavaa meripalvelua ja muiden pätevyyskirjakohtaisten edellytysten täyttymistä.

Merenkulkualan perustutkinto jakautuu miehistötason opintoihin ja mahdolliseen päällystötason opintopolkuun. Keskeisiä miehistötason pätevyksiä ovat kansivahtimies, (STCW II/4) ja konevahtimies (STCW III/4). Päällystötoiminnan osaamisalassa voidaan koulutuspolusta riippuen edetä myös vahtiperämiehen (STCW II/1) tai vahtikonemestarin (STCW III/1) pätevyyskirjaan johtaviin opintoihin ja harjoitteluun. Kun Traficom on myöntänyt pätevyyskirjan, henkilö voi toimia kyseisen pätevyyskirjan mukaisissa tehtävissä.

STCW-sopimuksen päivitystyö on käynnistynyt ja sen odotetaan kestävän useita vuosia ja tulevan voimaan 2030-luvun alussa. Päivitystarpeet liittyvät merenkulun muuttuvaan toimintaympäristöön ja työn muuttuviin vaatimuksiin ja osa niistä on sillä tavoin kiireellisiä, että niistä on odotettavissa aiemmin voimaan tulevia erillisiä muutoksia. Päivitys edellyttää myös opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteiden päivittämistä, mutta tarjoaa mahdollisuuden suomalaisten oppilaitosten opetussuunnitelmien ja tutkinnon perusteellisempaan tarkasteluun.

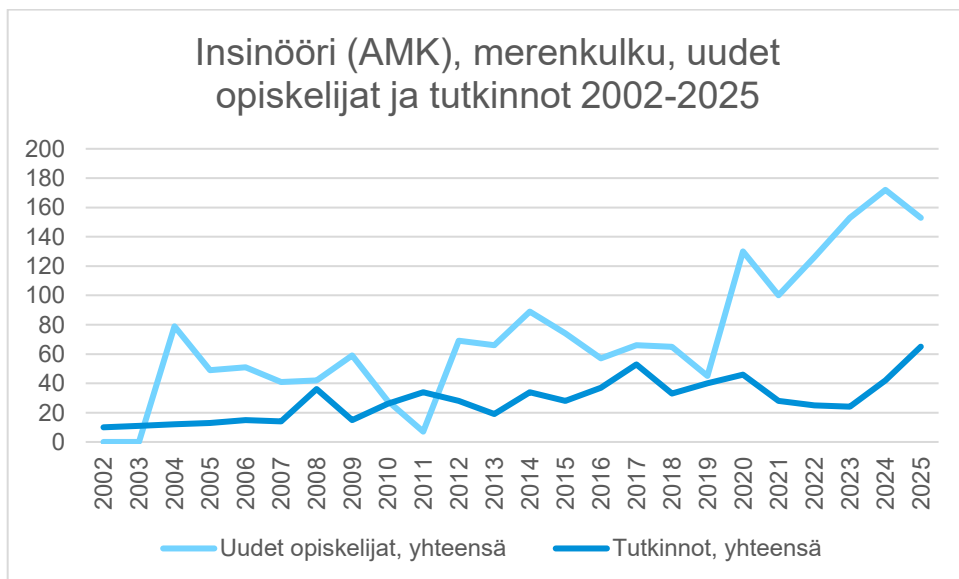
Opiskelijamäärät ja tutkinnot

Merikapteeni (AMK) -tutkinnon suorittaneiden määrä on pysynyt koko 2000-luvun ajan 50–90 välillä. Verrattuna uusiin aloittaneisiin opiskelijoihin tutkintomäärä on pysyvästi merkittävästi alemmalla tasolla, mikä viittaa johdonmukaisesti ja suhteellisen pysyvästi korkealla pysyvään opintojen keskeyttämisasteeseen



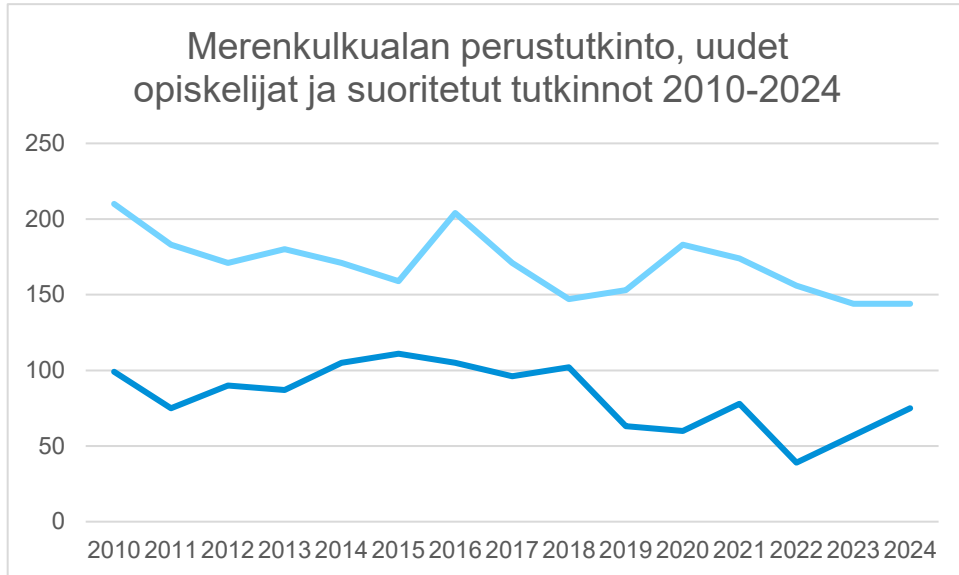
Kuvio 1: Merikapteeni (AMK) tutkinnon uudet opiskelijat ja tutkinnot 2002–2025 (Lähde: Tilastokeskus, opiskelijat ja tutkinnot).

Merenkulun insinöörien (AMK) koulutusmäärät ovat olleet matalammat kuin merikapteenien koulutusmäärät, eikä vastaavia keskeytysmääriä kuin merikapteenin tutkinnossa ole havaittavissa. Uusien opiskelijoiden määrä on kasvanut vuodesta 2020 alkaen. Tämän pitkäaikaista vaikutusta suoritettujen tutkintojen määriin ei ole vielä mahdollista arvioida, mutta näyttää siltä, että vuodesta 2024 alkaen tutkintomäärät ovat lähteneet hienoiseen kasvuun.



Kuvio 2: Merenkulun insinööri (AMK) tutkinnon uudet opiskelijat ja tutkinnot 2002–2025 (Lähde: Tilastokeskus, opiskelijat ja tutkinnot).

Toisen asteen koulutuksessa merenkulkualan perustutkinnon suosittaneilla näkyy vastaavan kaltainen ero uusien opiskelijoiden ja suoritettujen tutkintojen välillä kuin edellä esitetyissä merikapteeniopinnoissa.



Kuvio 3: Merenkulkualan perustutkinto, uudet opiskelijat ja suoritettut tutkinnot 2010–2024 (Lähde: Opetushallinnon tilastotietokanta Vipunen)

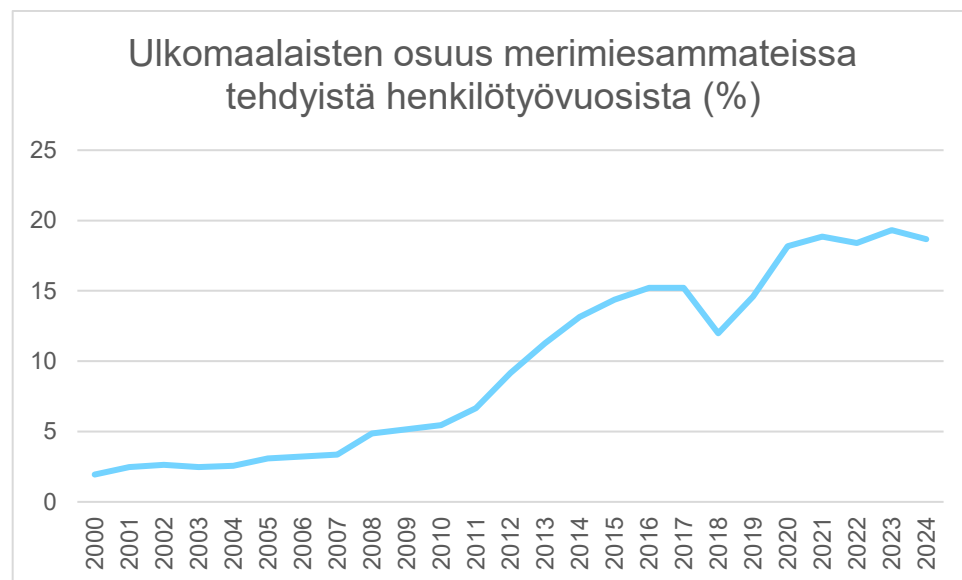
Tiivistetysti voidaan todeta, että merkittävän suuri osuus merenkulkualalla opintonsa aloittaneista keskeyttää opintonsa. Tilastoista ei voi päätellä keskeyttämisen syitä ja niihin palataan raportissa myöhemmin. Poikkeuksena voi pitää merenkulun insinööritutkintoa, jossa vastaavaa johdonmukaista tendenssiä ei ole ainakaan toistaiseksi havaittavissa. Hiljattaisen aloittavien opiskelijoiden määrän kasvun vaikutusta on vielä liian aikaista tilastojen perusteella arvioida.

Merenkulkualan opinnoissa on tiettyjä erityispiirteitä, jonka perusteella ne poikkeavat muista tyypillisistä ammattikorkeakouluopinnoista. Ne edellyttävät suhteellisen pitkää käytännön työharjoittelua laivaolosuhteissa, mistä seuraa pitkäköjä yhtäjaksoisia poissaolojaksoja, millä voi olla vaikutuksia muiden opintojen suorittamiselle tai oman opintojen ulkopuolisen elämän järjestämiselle. Toinen keskeinen ero, jolla on vaikutusta erityisesti oppilaitoksille, on, että merenkulkualan koulutus on useimpiin muihin ammattikorkeakoulututkintoihin verrattuna varsin kallista.

2.2. Yleiskuva merenkulun työmarkkinoista

Työvoima merenkulkualalla vähentyi tasaisesti 2000-luvun alussa ja on ollut osapuulleen samalla tasolla edelliset noin 15 vuotta. Tänä aikana merimiestyössä tehdyt henkilötyövuodet ovat vaihdelleet 6500–7000 välillä lukuun ottamatta koronapandemiaa. Merimiesammateissa vuoden aikana työskennelleiden henkilöiden määrä laski alle 10 000 ensimmäisen kerran vuonna 2009 ja tämän jälkeen se on pysytellyt melko samalla tasolla 9000–9500 henkilön välillä (pl. koronapandemia). (Merimiestilasto 2024)

Ulkomaalaisen työvoiman osuus on kasvanut 2000-luvun aikana merkittävästi ja on ollut henkilötyövuosissa mitattuna viimeisimpinä vuosina hieman alle viidenneksen.



Kuvio 4: Ulkomaalaisten osuus merimiesammateissa tehdyistä henkilötyövuosista 2000–2024 (Lähde: Merimiestilasto 2024)

Ala on myös tunnetusti voimakkaasti miesvaltainen. Vuonna 2024 kansiosastolla naisten osuus oli 6,7 % ja koneosastolla 2,4 % tehdyistä henkilötyövuosista. Pääallikkötason tehtävissä naisten osuus on tätäkin pienempi. Alan sukupuolijakauma saattaa olla hitaassa muutoksessa, koska naisten osuus opiskelijoista ja tutkinnon suorittaneista on jo pidempään ollut työvoimaosuutta suurempi. (Merimiestilasto 2024)

3. Koetut kehittämiskohteet ja niiden analyysi

3.1. Opiskelijavalinta ja -rekrytointi

Haastatteluissa jotkut oppilaitosten ja varustamojen edustajat totesivat yhteisvalinnan ongelmalliseksi. Keskeisenä kritiikkinä yhteisvalintaa kohtaan nousi aiempien selvitysten tavoin se, että se saattaa suosia hakijoita, jotka eivät välttämättä ole alalle kaikista motivoituneimpia ja joilla ei ole riittävää käsitystä merityöstä. Erityisesti todettiin, että toissijaiset hakijat saattavat viedä opiskelupaikan alalle motivoituneemmilta ensisijaisilta hakijoilta, jotka eivät yhteisvalinnassa menesty yhtä hyvin.

Ammattikorkeakoulujen opiskelijavalinnassa käytössä on soveltuvuuskokeet, mutta haastatellut oppilaitokset arvioivat sen antavan melko pinnallisen kuvan hakijasta ja hänen soveltuvuudestaan laivatyöhön. Toisessa oppilaitoshaastattelussa arvioitiin, että soveltuvuuskoe voitaisiin käyttää nykyistä tehokkaammin ja ihanteellista olisi mahdollisuus haastatella hakijoita etukäteen, mutta se vaatisi oppilaitoksilta paljon henkilöstöresursseja. Toisaalta haastateltavat myös tiedostivat, että jo nykyisin soveltuvuuskokeet ovat merkittävä kustannuserä.

Useissa haastatteluissa nousi esille, että erityisesti merikapteeniopintoihin on saatettu hakeutua aluksen päällikön merikapteenin työn hyvän ansiotason vuoksi ilman selvää kuvaa työn luonteesta sekä siitä, millaisiin tehtäviin pääsääntöisesti tutkinnon suorittaneet työllistyvät ja millainen urapolku johtaa varsinaisiin merikapteenin tehtäviin. Ylipäänsä monilla haastateltavilla oli käsitys siitä, että alalle hakeutuvilla ei ole selkeää kuvaa merellä työskentelyn vaatimuksista ja työn luonteesta, jolloin riski opintojen keskeyttämiseen kasvaa.

Haastatteluissa opetushallitus ja opetus- ja kulttuuriministeriö pitivät tärkeänä, että opiskelijavalinta suoritetaan yhteishaun kautta. Tämän keskeisimmäksi syyksi nähtiin mahdollisuus edistää opiskelijaksi hakeutumista koko maasta. Tällä hetkellä koulutukseen hakeudutaan usein läheltä oppilaitoksia, joissa merenkulkuala on arjessa läsnä ja näyttäytyy nuorille mahdollisena vaihtoehtona. Potentiaalia kuitenkin olisi paljon myös muualla maassa ja erityisesti pääkaupunkiseudulla, jossa korkeakoulupaikkoja on tarjolla nuorisoikäluokkaan suhteutettuna paljon vähemmän kuin esimerkiksi Kymenlaaksoissa ja Satakunnassa. Asiantuntijoiden mukaan irrottautuminen yhteisvalinnasta olisi suuri riski. Erillisen haun markkinointi olisi jatkuvaa ponnistelua ja tulisi kalliiksi, koska opiskelijoiden houkutteleminen on nykyiselläänkin haastavaa. Myös oppilaitokset tunnistivat sen, että koetuista puutteista huolimatta yhteisvalinnassa kuitenkin tavoitetaan suuri hakijoiden massa ja siitä jättäytyminen voisi vaikeuttaa opiskelijarekrytointia.

Jotta opiskelijoita voitaisiin aidosti valita hakijajoukosta ja syntyisi kilpailua, alan houkuttelevuutta ja tunnettuutta on jatkuvasti parannettava. Jos puhutaan nuorista hakijoista, hakeminen on selvitystenkin mukaan usein varsin sattumanvaraista ja perustuu pinta-puoliseen tietoon ja mielikuviin. Ratkaisevassa asemassa valintojen suhteen ovat opinto-ohjaajat (88 % nuorista mainitsee) sekä muut opettajat, minkä jälkeen tulevat vanhemmat ja kaverit sekä muu lähipiiri, kuten harrastukset. Lisäksi nuoret saavat ja hakevat tietoa mm. Opintopolusta, Studia-messuilta, Taitajakisoista ja sosiaalisesta mediasta.

Nuorten kiinnostusta eri aloille selvittää vuosittain Nuorten yrittäjyys ja talous NYT:n Tulevaisuusraportti¹, jonka mukaan kiinnostavimmat alat ovat terveydenhuolto, matkailu- ja ravintola-ala, pankki- ja rahoitusala, kulttuuri- ja viihde sekä kaupan ala. Eniten nuorten valintoihin vaikuttavat kiinnostus alaa kohtaa (87 %), palkka (86 %), hyvä työllistymismahdollisuudet (48 %) sekä perheen mielipide (13 %). Työelämässä nuorille tärkeää on säännöllisten tulojen lisäksi työn merkityksellisyys, hyvä työyhteisö ja ilmapiiri, turvallinen ympäristö sekä työn ja vapaa-ajan yhteensovittaminen. Nämä kannattaa ottaa huomioon alan markkinoinnissa.

3.2. Oppilaitosverkko ja opetussuunnitelmat

Useimmat haastateltavat katsoivat, että merenkulun oppilaitosverkko on hajautunut ja tämän vuoksi myös tehoton, eikä Suomen kokoisessa maassa suhteellisen pienelle alalle ole mielekästä kouluttaa työvoimaa näin monessa oppilaitoksessa. Taustalla nähtiin olevan aluepoliittisia syitä, mutta myös historiallisia syitä. Lisäksi yksi oppilaitosten edustaja totesi, että ammattikorkeakoulu-uudistuksen yhteydessä muutosta ei katsottu niinkään oppilaitosten näkökulmasta ja uudistusta määritteli nimenomaan tulevien ammattikorkeakoulujen alueellinen rakenne. Toisaalta merenkulun koulutuksen tarjoaminen lähellä on tärkeää varsinkin nuoremmille ikäluokille, eikä koulutukseen välttämättä hakeuduta satojen kilometrien päähän varsinkaan, jos alavalinta ei ole varma.

Hajautuneisuuden koettiin aiheuttavan useita haittoja. Yhtenä keskeisimmistä haitoista pidettiin resurssien tehotonta käyttöä. Useampi haastateltava koki, että samankaltaisia

¹ <https://nuortennyt.fi/wp-content/uploads/2025/05/Tulevaisuusraportti-2025-Nuoret-ja-tyoelama.pdf>

koulutuksia, kursseja, infrastruktuuria, opettajaresursseja ja oppimisympäristöjä ylläpidetään useissa paikoissa, vaikka opiskelijamäärät ovat pieniä ja koulutus kallista. Osa haastateltavista koki, että resurssien yhdistäminen mahdollistaisi nykyistä mielekkäämmät ryhmäkoot ja tehokkaamman opetuksen.

Merenkulkualan koulutus on lähtökohtaisestikin lähes kaikkeen muuhun ammattikorkeakoulutukseen verrattuna huomattavan kallista. Tätä korostaa se, että jokaisella oppilaitoksella on oma opetusinfrastruktuuri, kuten opetuksessa käytettävät simulaattorit. Tämän lisäksi Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoululla ja Ekamilla on oma opetusalus. Infrastruktuurikustannusta tasaa jonkin verran se, että oppilaitokset myyvät varustamoille henkilöstön täydennys- ja muuta koulutusta kaupallisin ehdoin. Infrastruktuurikustannuksilla voi olla myös nykyistä rakennetta ylläpitävä vaikutus, koska tehdyt investoinnit halutaan käyttää mahdollisimman täysimittaisesti. Tämän vuoksi yhteistyötä onkin syytä selvittää oppilaitosten yhteistyön ja resurssien jakamisen näkökulmasta erityisesti kalliin opetusinfrastruktuurin osalta.

Haastatteluissa esitettiin myös ratkaisuja, esimerkiksi opetusresurssin jakamista sekä yhteisiä opintoja, mutta samalla oppilaitosten tosiasiallinen yhteistyö kuitenkin näyttäytyy vähäisenä. Yhteistyö on usein tiiviimpää yhteisillä kampuksilla toisen asteen koulutuksen kanssa, mikä on toki hyvä ja kustannusten kannalta järkevää.

Yhteistyölle ja tunnistettujen ratkaisujen toteuttamiselle nähtiin esteeksi esimerkiksi hallinnollinen vaikeus sekä heikot kannusteet. Lisäksi esimerkiksi opintojaksojen hyväksiluvut eri oppilaitosten välillä koettiin vaikeiksi, koska samat oppisisällöt saattavat jakautua eri opetussuunnitelmissa eri tavoin eri opintojaksoille. Oppilaitosten haastatteluissa keskeiseksi esteeksi nimettiin, että oppilaitoksilla ei ole riittävästi resursseja koordinointiin ja vuoropuheluun oppilaitosten välillä. Joissain haastatteluissa myös esitettiin, että oppilaitokset kilpailevat keskenään, minkä arveltiin osaltaan estävän yhteistyötä.

Alalla on pitkään keskusteltu oppilaitosverkon tiivistämisestä sekä siitä, että nykyinen koulutusjärjestelmä ei vastaa merenkulkualan erityispiirteisiin ja tarpeisiin. Tämä esiintyi myös näissä haastatteluissa. Useilla haastateltavilla oli taustalla ajatus siitä, että ammattikorkeakoulujärjestelmää edeltävä malli soveltui paremmin merenkulkualalle ja otti huomioon paremmin alan käytännönläheisyyden sekä oppimisen käytännön meritehtävissä ja järjestelmän muuttamiseen on tehty aloitteita vuosien varrella. On kuitenkin hyvä huomata, että osa haastateltavista kuitenkin koki, että ratkaisut on tehtävä nykyisen järjestelmän puitteissa. Ammattikorkeakoulujärjestelmällä nähtiin myös vahvuuksia ja muuttuvan merityön ja sen vaatimien yleisten valmiuksien kuten johtamistaidon kannalta.

3.3. Harjoittelu ja työssäoppiminen keskeisenä osana opintoja

Merenkulun opintoihin kuuluu huomattava määrä käytännön harjoittelua. Lisäksi työssä opitaan muilla tavoin, esimerkiksi oppisopimuksella. Haastateltavat näkivät merenkulkualan hyvin käytännönläheisenä työnä ja pitivät harjoittelua hyvin keskeisenä osana alan opintoja.

Keskeinen kysymys on nykyisen harjoittelun riittävyys ja se, onko oppilaitoksista työelämään tulevilla riittävästi käytännön kokemusta laivalla työskentelystä, jotta he kokisivat itsensä itsevarmoiksi ja kykenisivät työskentelemään itsenäisesti pätevyytensä mukaisissa tehtävissä sekä osana työyhteisöä. Pääsääntöisesti haastateltavat näkivät, että opintoihin vaadittavan harjoittelun kesto sinänsä on perusteltu, jos harjoittelu ja sen ohjaus on laadukasta ja harjoittelu keskittyy olennaisesti oppimista tukeviin ja oppimistavoitteiden mukaisiin tehtäviin.

Opiskelijat kokivat merkittäviä ongelmia harjoitteluun pääsemisessä sekä harjoittelun ajoittamisessa sekä sovittamisessa muihin opintoihin. Osa haastateltavista kuvasi tilanteita, jossa opintojaksot on suoritettu, mutta valmistuminen jää viipymään vaadittavien harjoittelupäivien puuttuessa. Myös kilpailu harjoittelupaikoista eri koulutusasteiden välillä, vähäinen harjoittelupaikkojen määrä sekä harjoittelutarpeen jakautuminen ajallisesti epätasaisesti koettiin keskeisiksi harjoitteluun liittyviksi ongelmiksi.

Sekä varustamojen että opiskelijoiden edustajat nostivat esille sen, että harjoittelun ohjaaminen sekä harjoittelijoihin suhtautuminen vaihtelee hyvin voimakkaasti laivoittain ja tällä on merkitystä oppimiselle harjoittelussa sekä ylipäänsä tarkoituksenmukaiselle harjoittelun suorittamiselle. Sekä opiskelijat että varustamot tunnistivat osalla laivoista vanhakantaista ja hierarkkista suhtautumista harjoittelijoihin. Varustamot näkivät tämän keskeisenä kehityskohteenä ja halusivat korostaa harjoittelun merkitystä ja varustamojen vastuuta kollegiaalisesta suhtautumisesta harjoittelijoihin sekä siinä, millaisen mielikuvan harjoittelu alasta opiskelijoille luo.

Oma kysymyksensä on simulaattoriharjoittelun laskeminen pakollisiin harjoittelupäiviin. Simulaattoriharjoittelua pidettiin oppimisen näkökulmasta tehokkaampana ja eräässä oppilaitoshaastattelussa nostettiin esille mahdollisuus vähentää tuntimäärää, joka vaaditaan meriharjoittelupäivän korvaamiseen simulaattoriharjoittelulla. Haastateltujen mukaan Suomessa vaadittu kuuden tunnin harjoittelu on kansainvälisessä vertailussa korkea. Joissain maissa vaatimus on kaksi tuntia, mutta toisaalta merkittävä osa maista ei hyväksy simulaattoriharjoittelua meriharjoittelua korvaavaksi lainkaan. Simulaattoriharjoittelu ei voi kokonaan korvata merellä tapahtuvaa harjoittelua, mutta sen tehokas ja suunnitelmallinen käyttö voi auttaa niin opintojen etenemisessä kuin kustannusten hallinnassa.

Jotta työssäoppimisen laatua voidaan nostaa ja harjoittelu koettaisiin myös opiskelijoille mielekkäänä osana oppimista, vaatii se tulevaisuudessa vahvempaa koulutuksen järjestäjien ja yritysten verkostomaista yhteistyötä, jonka puitteissa pohditaan toimenpiteitä oppimisen tehostamiseksi. Tavoitteena tulisi olla ymmärrys siitä, mitkä oppisisällöt opitaan koulutuksessa ja mitkä puolestaan harjoittelussa. Tutkintorakenne on uudistumassa STCW:n päivityksen myötä, jolloin sitä voidaan jatkokehittää vastaamaan työelämän tulevaisuuden tarpeita. Yksilölliset opintopolut luodaan yhdessä varustamojen ja opiskelijan tarpeiden mukaisesti. Tämä vaatii myös työpaikkaohjaajien kouluttamista ja toiminnan uudistamista. Työpaikkaohjaajan tulee aidosti tietää opiskelijan henkilökoh-taisen osaamisen kehittämissuunnitelman tavoitteet ja parhaassa tilanteessa hän osallistuu tavoitteiden määrittelyyn yhdessä opiskelijan ja koulutuksen järjestäjän kanssa. Suomen Varustamot on jo aloittanut harjoittelun kehittämisen ja on tunnistanut edistettäviä toimenpiteitä. Tähän työhön on syytä panostaa.

3.4. Koulutuksen koettu laatu ja työelämävastaavuus

Merenkulkualan koulutusten sisältö on olennaisesti STCW-vaatimusten määrittelemää ja haastateltavat katsoivatkin, että näiltä osin koulutuksen sisältö sellaisenaan vastaa pääosin hyvin työelämän tarpeita. Keskeinen jännite kuitenkin on se, että tutkinto ja pätevyys eivät haastateltavien mukaan aina tarkoita samaa kuin työelämävalmius. Koulutus voi antaa muodollisen kelpoisuuden, mutta osa haastatelluista katsoo, ettei vastavalmistuneella välttämättä ole vielä riittävää varmuutta, käytännön kokemusta tai johtamisvalmiutta toimia niissä tehtävissä, joihin pätevyyskirja oikeuttaa. Korkeakoulutuksen yleissivistävää ja yleisiä työelämävalmiuksia tukevaa luonnetta ei kuitenkaan pidä aineiston perusteella sivuuttaa. Osa haastatelluista näkee niissä arvoa erityisesti kielitaidon, kansainvälisyyden, ajattelutaitojen ja tulevaisuuden työelämävalmiuksien kannalta. Tämä tuo tasapainoa kritiikkiin, jossa alan korkeakoulutusta pidetään liian teoreettisena tai liian kaukana käytännöstä.

Useat haastateltavat nostivat esille johtamiskoulutuksen tarpeen päällystötehtäviin tähtäävissä opinnoissa. Monet korostivat näiltä osin työkulttuurin muutosta sekä uudenlaisia, erityisesti nuorempien työntekijöiden, odotuksia työelämässä ja tämän tuomia vaatimuksia työnantajalle sekä työyhteisöille. Perinteisesti hierarkkinen laivakulttuuri ei enää yksin riitä, vaan päällystöltä odotetaan modernia johtamista, sparraamista, oppimisen tukemista ja kykyä toimia monikulttuurisessa työyhteisössä. Varustamojen mukaan oppilaitoksille on viestitty, että oppilaitosten opetussuunnitelmat eivät riittäväällä tavalla vastaa näihin vaatimuksiin. Toisaalta oppilaitosten opetussuunnitelmat ovat jo varsin kuormittuneet, eikä niihin ole ollut mahdollista sisällyttää merkittävästi uusia oppisisältöjä.

Haastattelujen perusteella alan eri toimijoiden välinen yhteistyö on melko vähäistä, eikä esimerkiksi varustamoilla ja oppilaitoksilla ole vakiintuneita tapoja pitää keskenään yhteyttä ja vaihtaa tietoa esimerkiksi osaamistarpeista. Yksittäiset varustamot katsoivat sinänsä perustellusti tämän tyyppisen vaikuttamisen olevan alan etujärjestön tehtävä. Tässä kuitenkin huomionarvoista on, että Suomen varustamot ry:llä on niukasti resursseja koulutus- ja osaamispoliittiseen edunvalvontaan sekä vuoropuheluun oppilaitosten kanssa, mikä voi johtaa siihen, että varustamokentällä kokonaisuudessaan ei tällä hetkellä ole riittävää kykyä vaikuttaa alan koulutukseen.

Haastatelluilla opiskelijoilla oli varsin kriittisiä näkemyksiä opetuksen laadusta ja sen järjestämisestä. Erityisesti opetuksen pedagoginen laatu koettiin melko heikoksi. Tämä koski erityisesti nimenomaisesti merenkulkuun liittyviä opintoja, joissa opettajat saattoivat hallita opetettavan asian hyvin ja olla korkean tason asiantuntijoita, mutta heillä ei koettu olevan riittävää pedagogista osaamista näiden tietojen ja taitojen opettamiseen ja välittämiseen opiskelijoille. Opettajien vahvaa taustaa merenkulussa sinänsä arvostettiin, mutta se ei opiskelijoiden näkökulmasta ole vielä riittävää, jos pedagoginen osaaminen on puutteellista. Tämän kritiikin lisäksi myös opetuksen järjestämiseen ja opintohallintoon kohdennettiin kritiikkiä, joka kohdistui muun muassa opetushenkilökunnan ilmoittamattomiin poissaoloihin.

Opiskelija- ja oppilaitoshaastattelujen perusteella opiskelijapalautetta kerätään säännöllisesti kursseista. Opiskelijahaastatteluissa kuitenkin piirtyi kuva epäluottamuksesta sen vaikuttavuuteen. Osa opiskelijoista arvioi, että tämä on johtanut siihen, että vain harva antaa enää palautetta.

3.5. Koulutuksen kulku ja opintojen keskeyttäminen

Kuten luvussa 2 todettiin, opintojen keskeyttäminen vaikuttaa olevan suhteellisen yleistä niin toisen kuin kolmannen asteen opinnoissa. Jos vertaillaan merikapteeniopinnoissa aloittaneiden opiskelijoiden määrää esimerkiksi viisi vuotta myöhemmin suoritettujen tutkintojen määrään, voidaan arvioida, että käytännössä jatkuvasti korkeintaan 50 % opinnot aloittaneista suorittaa tutkinnon. Tämä seikka korostui myös useimmissa haastatteluissa. Osa oppilaitoksista totesi, että käytännössä tähän varaudutaan opiskelijavalintojen yhteydessä ylitäyttämällä opiskelupaikkoja, jolloin valmistuvien määrät kuitenkin pysyvät jossain määrin tavoiteltavalla tasolla.

Systemaattisesti kerättyä tietoa opintojen keskeyttämisen syistä oppilaitoksilla ei haastattelujen perusteella ole. Pääasialliseksi syyksi opintojen keskeyttämiselle useimmat haastatellut näkivät kuitenkin sen, että opiskelijoiden mielikuva merellä työskentelystä ei ole vastannut todellisuutta ja he ovat tyypillisesti ensimmäisten harjoittelujaksojen

aikana havainneet, että merenkulkuala ei ole heille soveltuva ala. Toisen asteen koulutuksessa selittäväksi tekijäksi nousi myös koulutuksen aikana merilääkärintarkastuksessa ilmenevät terveydentilaan liittyvät syyt, joiden vuoksi opiskelija ei ole voinut jatkaa opintojaan.

Oma kokonaisuutensa on opiskelijat, jotka siirtyvät töihin kesken opintojaan eivätkä suorita opintojaan loppuun. Tähän voi olla useita syitä. Osalla toimeentulo-ongelmat saattavat johtaa töihin siirtymiseen. Osa saattaa myös työllistyä suorittamansa pätevyyskirjojen mahdollistamiin tehtäviin eikä edes tavoittele koko tutkinnon suorittamista. Lisäksi taloudellista sekä byrokraattista rasitetta opiskelijoille tuottavat pakolliset merilääkärin tarkastukset ja pätevyyskirjojen hankkimiset. Nämä ovat usein nuorille opiskelijoille merkittävä kustannuserä muutoinkin tiukassa taloudellisessa tilanteessa ja vaikeimmissa tapauksissa tämä voi myös johtaa pätevyyskirjan hakematta jättämiseen,

Opintojen keskeyttämisen ehkäisy on otettava keskeiseksi tavoitteeksi. Opiskelijoiden valmistuminen on myös ammattikorkeakoulujen kannalta tärkeää, koska rahoitusmalli palkitsee siitä, eikä kalliilla koulutusosalalla ole varaa keskeyttämisiin. Erilaisia toimenpiteitä voi olla useita ja ne koskevat osin myös ammatillisista koulutusta. Erityisen tärkeänä voidaan pitää keskeyttämisen syiden systemaattista selvittämistä

3.6. Työvoiman saatavuus ja työmarkkinanäkymät alalla

Selvityksen toimeksiannon keskeisin peruste on varustamojen kokema työvoimapula. Varustamot korostavat nimenomaan suomalaisen työvoiman saatavuutta myös huoltovarmuuskysymyksenä. Tässä yhteydessä esille tulee Suomen riippuvuus merikuljetuksista ja poikkeusoloissa niiden toimivuus on riippuvaista nimenomaan kotimaisesta työvoimasta.

Tämä odotetusti näkyi myös varustamojen edustajien haastatteluissa, mutta joitakin eroja näidenkin näkemyksissä oli. Osa varustamoista sanoi työvoimapulan näkyvän kautta linjan kaikissa tehtävissä siinä missä osa näki pulan painottuvan tiettyihin, erityisesti konepuolen tehtäviin. Varustamojen näkemys yleisesti oli, että merenkulkualalla on hyvä työtilanne eikä avoimiin tehtäviin ole paljon hakijoita. Yhden varustamon edustaja huomautti kuitenkin, että hänen mielestään tämä pitää paikkansa kansainvälisesti, mutta Suomen lipun alla purjehtivien alusten kohdalla tilanne on tiukempi.

Keskeisinä työvoimapulan taustatekijöinä haastatteluissa nähtiin erityisesti koulutusmäärien riittävyys sekä aiempaa lyhyemmät urat meritoissa. Yhä harvempi tekee kokonaisuuksia työuria meritehtävissä ja yhä useampi hakeutuu maatehtäviin merisektorilla tai mahdollisesti vaihtaa alaa kokonaan. Osa haastateltavista näki taustalla laajemman

kulttuurisen muutoksen, jonka seurauksena pitkiä poissaoloja vaativa merityö ei välttämättä näyttäydy houkuttelevana. Osa haastateltavista kytki tähän myös ammattiin liittyvät mielikuvat sekä niiden muutoksen elämäntilanteen muuttuessa (esim. perheellistyminen).

Opiskelijoiden kokemus on haastattelujen perusteella kuitenkin selvästi ristiriidassa varustamojen näkemyksen kanssa. Haastatellut opiskelijat kokivat alan työmarkkinanäkymät epävarmoiksi tai suorastaan huonoiksi. Erityisenä huolenaiheena on alan työmarkkinoiden kansainvälistyminen ja työpaikoista käytävän kilpailun kiristyminen. Opiskelijat myös kokivat varustamojen toiminnan ristiriitaisena. He ovat tietoisia varustamojen näkemyksestä kotimaisen työvoiman tarpeellisuudesta, mutta samanaikaisesti he kokevat, että tämä ei tosiasiallisesti näyttäydy rekrytoinneissa, vaan varustamot palkkaavat edullisempaa ulkomaista työvoimaa.

Osa opiskelijoista toteaa myös, että opiskelijoilla ei ole kovin hyvää näkymää siitä, millaisiin tehtäviin työllistyminen on mahdollista. Haastateltujen puheenvuorossa korostui myös alan suomalaisten työmarkkinoiden pienuus. Tämä korostaa verkostoitumisen ja itsensä tunnetuksi tekemisen merkitystä oman työmarkkina-aseman vakiinnuttamiseksi.

3.7. Opetushenkilöstö

Opetuksen ja tutkinnon laadun kannalta on olennaista saadun koulutuksen ja harjoittelun kiinnostavuus, sujuvuus, tehokkuus ja mielekkyys. Keskeisessä roolissa laadun kannalta ovat opettajat ja meriharjoittelua ohjaava henkilöstö. Molempien osalta löydettiin kehitettävää.

Opiskelijapalautteen kautta vaikutelma on, että yleisten oppiaineiden, kuten kielten ja matematiikan opettajat ovat opettamisen ammattilaisia. Vaikka varsinaisten merenkulun opettajien vahvuus on käytännön kokemus alalla työskentelystä, se ei tarkoita, että osaamista osattaisiin välittää opiskelijoille. Pedagogiset taidot ovat vähintään yhtä tärkeitä. Oppilaitosten mukaan pätevistä opettajista on pulaa. Opettajien pedagogisia taitoja voidaan kehittää alan ammattikorkeakouluissa, joiden kanssa voidaan myös tehdä sopimuksia alalle räätälöidyistä täydennyskoulutuksista.

Ammattikorkeakouluissa alan tutkintorakenne ei vastaa ammattikorkeakoululain säädöksiä, sillä osan opettajista tulisi olla lisensiaatteja tai tohtoriksi väitelleitä. Merenkulkualan korkein tutkinto on merikapteeni (yamk). Ammattikorkeakoulujen tulisi etsiä aktiivisesti kansallisia ja kansainvälisiä väyliä mahdollistaakseen tohtorikoulutuksen väyliä merikapteenille. Esimerkiksi Xamk on mukana kansainvälisessä korkeakoulujen alli-

anssissa Euroopan tasolla. Lähes kaikissa Euroopan maissa on myös ammatillinen tohtoritutkinto, jota Suomessa vasta harkintaan ja kehitetään, mutta sille ei näytä olevan poliittisesti suurta kannatusta ainakaan vielä. Siksi vaihtoehdot ovat edetä kansainvälistä yhteistyötä pitkin tai suomalaisten tekniikan alan koulutusta tarjoavien yliopistojen kanssa. Tämä tulisi tehdä yhdessä, eikä kukin ammattikorkeakoulu erikseen.

OKM suhtautuu myönteisesti opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimusten tarkasteluun, jota on tehty aiemminkin esimerkiksi tekniikan aloilla. Vuoropuhelu kannattaisi aloittaa asiasta OKM:n kanssa. Ammattihenkilöt voivat myös opettaa tuntiopettajina tai ohjaajina ammatillisella toisella asteella, jolloin opettajankelpoisuutta ei vaadita. Pedagogisiin taitoihin kannattaa silloin kiinnittää erityistä huomiota. Työelämäosaajia tulisi muutoinkin hyödyntää sivutoimisina tuntiopettajina ja luennoitsijoina, mikä tiivistäisi oppilaitosten ja varustamojen yhteistyötä.

Opettajien yhteiskäyttöä oppilaitosten kesken olisi mahdollista lisätä samalla kun tarjottaisiin oppilaitosten yhteisiä kursseja ja monimuoto-opintoja.

3.8. Koulutuksen hallinto ja sääntely

Merenkulkualan koulutuksen erityispiirteenä on Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin vahva rooli, joka perustuu kansainvälisiin säädöksiin. Yleisestä käytännöstä poiketen koulutuksen järjestämislupia ei myönnä Opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM) ja pätevyyskriteerit, vaan nämä kuuluvat Traficomin tehtäviin. Oppilaitokset sisällyttävät STCW-yleissopimuksen mukaiset vähimmäistiedot tutkintoihin, jotka noudattavat suomalaista koulutusjärjestelmää ja ottavat näin huomioon sen, mitä kansainvälisesti on sovittu merenkulun koulutuksista ja pätevyyksistä. Oppilaitoksesta saa ammatillisen tai ammattikorkeakoulututkinnon, mutta opiskelija saa ammatissa toimimisen mahdollistavan pätevyyskirjan Traficomilta.

STCW:n sisällön päivitys on alkamassa, mikä tarkoittaa, että koulutuksen sisältöjä uudistetaan lähivuosina. Monet asiat etenevät silti jo ennen päivitystä ja ne liittyvät esimerkiksi uusiin polttoaineisiin ja kyberturvallisuuteen. Kun pätevyyskriteerit uudistetaan, ne eivät vaikuta ainoastaan meneillään oleviin koulutuksiin, vaan aiheuttavat myös valtavat täydennyskoulutustarpeet jo ammatissa oleville. *“This comprehensive revision is expected to have profound and lasting impact on national Administrations, training institutions, the maritime industry and seafarers worldwide.”*

Opetushallituksen (OPH) tehtävänä on vastata tutkintojen perusteista ammatillisessa koulutuksessa. Merenkulun toisen asteen ammatillisen koulutuksen tutkintojen perusteita uudistettaessa vuonna 2023 varustamojen rooli oli OPH:n mukaan vähäinen, vaikka työelämätoimijoiden yleisesti toivotaan osallistuvan vahvasti prosessiin. OPH:lla

on alan asiantuntijavirka, johon haetaan parhaillaan eläköitymisen vuoksi uutta henkilöä, jonka vastuulle tulee merenkulun ja ilmailun tutkinnot.

OKM ei juurikaan ohjaa eri alojen koulutusta, vaan suoraan oppilaitoksia. OKM on keväällä 2026 käynyt toiminnanohjauskokeilun sopimusneuvottelut kokeiluun kuuluvien oppilaitosten (40 kpl) kanssa. Merenkulkualan oppilaitoksista mukana kokeilussa on Ekami. Ekamin sopimuksessa (14.4.2026) OKM:n kanssa ei ole mainittu merenkulkualaa erityisenä tehtävänä tai kehittämiskohteena. Ammattikorkeakouluja ohjataan tulosso-
pimuksin, joista käydään seuraavat neuvottelut vuonna 2028. Rahoitusmallit ohjaavat oppilaitoksia erilaisin kannustein, joita ovat mm. tutkintojen määrä ja työllistyminen tut-
kinnon jälkeen.

Traficomin toimintaa ohjaa Liikenne- ja viestintäministeriö tulosohjauksella eli asettaa sille strategisia tavoitteita, päättää sen määrärahoista ja seuraa tavoitteiden toteutu-
mista. Valtionhallinnon leikkaukset aiheuttavat paineita Traficomissa, mikä voi näkyä tulevaisuudessa asiantuntijatyön resurssien kiristymisenä, pidempinä vastausaikoina ja maksujen korottamisina.

Haastatteluissa nousi esiin, että merenkulun koulutuksen sääntely ja ohjaus muodos-
tavat pirstaleisen kokonaisuuden, johon vaikuttavat kansainväliset STCW-vaatimukset, EU-sääntely, kansallinen tutkinto- ja korkeakoulusääntely sekä useiden viranomaisten ja koulutuksen järjestäjien vastuut. Osa haastatelluista koki, että viranomaisten vuoro-
puhelu on hidasta tai epäselvää, ja oppilaitokset voivat esimerkiksi joutua hakemaan tulkintoja usealta suunnalta. Haastattelujen perusteella tämä ei näyttäydä yhden viran-
omaisen tai muun toimijan ongelmana, vaan laajempana koordinaation ja yhteisen ti-
lanneku-
van puutteena. Traficomin rooli painottuu kansainvälisten pätevyys- ja koulu-
tusvaatimusten täyttymisen valvontaan, kun taas opetushallinnon puolella merenkulun
koulutuksen erityisluonne ei välttämättä ole yhtä vahvasti esillä.

Haastattelujen perusteella syntyy vaikutelma, että hallinnon roolit eivät ole selkeät. Eri osapuolet eivät myöskään aina ymmärrä vastuutaan ja omaa osuuttaan koulutuksen kokonaisuudessa ja mitä korkeammalle mennään hierarkiassa, sen vähemmän meren-
kulkualaa tunnetaan. Yhteistyötä eri toimijoiden kesken on yllättävän vähän. Oppilai-
tokset vuorovaikuttavat keskenään liian vähän, viranomaisten kesken tai oppilaitosten ja varustamojen välillä vaikuttaa olevan suuri etäisyys. Tämä vaikuttaa siihen, että eri toimijat eivät tunne toistensa toimintaympäristöä. Haastatteluissa korostuikin tarve li-
sätä säännöllistä vuoropuhelua Traficomin, Opetushallituksen, opetus- ja kulttuurimi-
nisteriön, oppilaitosten ja työelämän välillä.

3.9. Merenkulun koulutuksen kehittäminen ja toimijoiden yhteistyö

Aiemmissa luvuissa on kuvailtu monia merenkulun koulutuksen haasteita. Yhteistä niille on se, että koulutuksen kehittämisessä tarvitaan yhteistyötä monien eri toimijoiden kesken, joita ovat alan viranomaiset (OKM, OPH, LVM, Traficom), työelämätoimijoina varustamot ja henkilöjärjestöt, oppilaitokset ja opiskelijat sekä mahdolliset muut, kuten Merisotakoulu.

Aiemmin Suomessa on ollut koulutustoimikunnat ja työelämätoimikunnan koordinoimassa eri aloilla koulutuksen ja tutkintojen kehittämistä. Koulutustoimikunnat lakkautettiin ammatillisen reformin yhteydessä vuonna 2018. Työelämätoimikunnat (34 kpl), joiden tehtävänä on ollut varmistaa koulutuksen laatua ja työelämälähtöisyyttä, lopettavat toimikautensa vuoden 2026. OKM on ilmoittanut, että niille ei ole enää jatkoa säästösyistä.

Oppilaitoksilla on STCW-komitea, joka järjestää mm. Merenkulun päiviä, joissa on oppilaitosten lisäksi paikalla mm. Traficom ja Meriturva. Se on kuitenkin menettänyt merkitystään oppilaitosten yhteistyöfoorumina.

Viranomaisten resurssit eivät ole jatkossa ainakaan kasvamassa, joten alan toimijoilta, kuten varustamoilta tarvitaan erityisesti nyt vahvaa aktiivisuutta ja tahtoa asioiden edistämiseksi. Monilla työnantaja- ja teollisuusalan liitoilla (esim. Teknologiateollisuus, Kemianteollisuus, Kaupan liitto) on vahvaa koulutuspoliittista vaikuttamistyötä ja jonkinlainen yhteistyöfoorumi, kuten osaamisen toimikunta tai valiokunta sekä koulutuspolitiikan asiantuntija toimistolla.

Työnantajapuolella yleensä toimivien liittojen koulutuspoliittisen asiantuntijan tehtävänä on edunvalvonta ja vaikuttaminen eli ottaa kantaa koulutuksen kehittämiseen alan näkökulmasta, pitää yhteyttä oppilaitoksiin ja opetushallintoon sekä koordinoida työelämäyhteistyötä osaamistarpeiden näkökulmasta. Asiantuntija seuraa koulutuksen kehittämistä, rahoitusta ja uudistuksia ja osaa tarttua niiden kautta avautuviin mahdollisuuksiin sekä esittää niihin näkemyksiä. Koulutus kehittyy alan kuin alan tarpeiden mukaisesti, jos sitä ollaan itse aktiivisesti kehittämässä ja se nähdään tärkeänä. Tämä vaatii sekä henkilöstöresurssia että taustaorganisaation vahvaa tukea työlle. Tällaista resursseja Suomen varustamoilla ei tällä hetkellä ole.

4. Ratkaisuja havaittuihin haasteisiin

4.1. Ratkaisut toimeksiannossa esitettyihin kysymyksiin

4.1.1. Merenkulkualan koulutuksen kokonaiskuva ja ohjaus

Merenkulun koulutuksen nykyinen oppilaitosrakenne on hajautunut ottaen huomioon erityisesti alan suhteellisen pienuuden. Tämä aiheuttaa päällekkäistä työtä, resurssien tehotonta käyttöä ja tarpeettomia eroja opintojen järjestämisessä.

Tavoitteena tulisi olla valtakunnallisesti koordinoitu merenkulun koulutuskokonaisuus, jossa oppilaitokset säilyttävät omat profiilinsa ja voivat profiloitua entistä paremmin vahvuuksiinsa ja samanaikaisesti toimia nykyistä tiiviimmin yhteisten tavoitteiden mukaisesti. Tämä tarkoittaisi käytännössä selkeämpää työnjakoa oppilaitosten välillä, yhteisiä opintokokonaisuuksia, opetussuunnitelmien nykyistä parempaa yhteensovittamista tai mieluiten yhteisiä opetussuunnitelmia, jotta sekä opettajaresurssia, oppimateriaaleja ja opetusinfrastruktuuria voitaisiin käyttää nykyistä tehokkaammin. Erityisesti kalliiden simulaattori- ja koululaivaresurssien käyttöä tulisi tarkastella koko maan koulutustarpeiden näkökulmasta.

Ammattikorkeakoulujen ja toisen asteen koulutuksen välistä yhteistyötä tulisi vahvistaa niin, että opiskelijoille syntyy selkeitä ja joustavia opintopolkuja eri koulutusasteiden välille. Toisen asteen opiskelijoille tulisi mahdollistaa soveltuvien ammattikorkeakouluopintojen suorittaminen jo ennen korkeakouluun siirtymistä, ja aikaisemmin hankitun osaamisen tunnistamista tulisi yhdenmukaistaa. Tämä nopeuttaisi opintoja, vähentäisi päällekkäisyyttä ja tukisi alalle jo kiinnittyneiden opiskelijoiden etenemistä.

Myös ammattikorkeakoulujen keskinäistä ristiinopiskelua tulisi kehittää. Osa opinnoista voidaan järjestää yhteisinä verkko- tai monimuoto-opintoina, jolloin opiskelija voisi suorittaa opintoja toisesta oppilaitoksesta esimerkiksi silloin, kun oma oppilaitos ei tarjoa tarvittavaa opintojaksoa oikeaan aikaan. Tämä edellyttää, että oppilaitokset sopivat etukäteen opintojaksojen vastaavuuksista ja hyväksilukukäytännöistä.

Verkostomaisen koulutusrakenteen kehittäminen edellyttää pysyvää koordinointia. Siksi oppilaitosyhteistyö tulisi kytkeä osaksi laajempaa merenkulun koulutuksen yhteistyöfoorumia, jossa ovat mukana oppilaitokset, varustamot, alan palkansaajajärjestöt ja keskeiset viranomaiset. Foorumin tehtävänä olisi varmistaa, että koulutusverkkoa, opetussisältöjä, harjoittelua ja työelämän osaamistarpeita kehitetään yhtenä kokonaisuutena.

4.1.2. Hakeutuminen merenkulkuopintoihin

Selvityksen toimeksiannossa todettiin, että kolmannen asteen opintoihin hakeutuminen yhteishaun kautta ei sovellu parhaalla mahdollisella tavalla merenkulkuopintoihin. Tämän vuoksi selvityksessä pitäisi selvittää, miten soveltuvuuskokeet voitaisiin ottaa osaksi hakuprosessia.

Yhteishausta määrätään ammattikorkeakoululaissa, mutta tässä myös määritellään ammattikorkeakouluille mahdollisuus käyttää erillisvalintaa tietyissä tapauksissa, joista yksi on koulutukset, joihin hakevien kelpoisuuden ammattikorkeakoulu on määritellyt erikseen ja jonka hakua ei voida järjestää yhteishaun aikataulussa.

Nähdäksemme jo nykyinen lainsäädännön muotoilu mahdollistaisi erillisvalinnan merenkulun ammattikorkeakoulututkintoihin ja kyse on pitkälti korkeakoulujen omasta tahdosta sekä resursseista järjestää erillisvalinnat. Haastatteluissa ilmeni myös, että vaikka erillisvalinnalla voitaisiinkin tavoittaa spesifisti merenkulkualasta kiinnostuneet ja motivoituneet, yhteisvalinnalla on mahdollisuus tavoittaa laajempi joukko hakijoita, mikä puolestaan on perusteltua ottaen huomioon työvoimapulaa ja riittäviä koulutusmääriä koskevat tavoitteet.

Tällä hetkellä ammattikorkeakouluilla on jo käytössä soveltuvuuskokeet merenkulun koulutusohjelmiin, mutta niiden ei kuitenkaan koeta riittävästi mittaavan merityöhön soveltumista. Mikäli soveltuvuuskokeisiin halutaan olennaisia muutoksia, tulisi asia valmistella yhdessä oppilaitosten kanssa. Ammattikorkeakoulujen autonomiaan kuuluu itse päättää opiskelijavalinnoista.

4.1.3. Kolmannen asteen oppilaitosten rahoitusmalli

Ammattikorkeakoulujen perusrahoituksen määräytymisestä säädetään ammattikorkeakoululaissa sekä sen nojalla annetuissa asetuksissa. Säädöspohjan mukaisesti opetus- ja kulttuuriministeriö jakaa perusrahoitusta ammattikorkeakoulujen välillä valtakunnallisen rahoitusmallin perusteella. Mallissa suurin paino on suoritetuilla tutkimuksilla, jotka muodostavat 56 % ammattikorkeakoulujen koko perusrahoituksesta. Tämän lisäksi pienemmällä painotuksella huomioon otetaan muun muassa jatkuva oppiminen, työllistyminen, opiskelijapalaute sekä tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminnan tulokset. Sääntely määrittää perusteet, joilla rahoitus kohdennetaan ammattikorkeakoulujen välillä, mutta ei määrää korkeakoulujen sisäistä rahanjakoa, jonka perusteista korkeakoulut päättävät itse.

Osasuoritusten sisällyttäminen valtakunnalliseen korkeakoulujen rahoitusmalliin on todennäköisesti varsin vaikeaa, mutta teoriassa se olisi tehtävissä vaikuttamalla ammat-

ammattikorkeakoulujen rahoitusmalliin (opetus- ja kulttuuriministeriön asetus ammattikorkeakoulujen perusrahoituksen laskentakriteereistä) sekä ammattikorkeakoulujen tulossopimuksiin. Jotta tutkinnon osasuorituksia voitaisiin merenkulun alalla laskea rahoituskriteereihin, tulisi asetusta muuttaa mahdollistamaan tämä. OKM:n mukaan keskustelu rahoitusmallin uudistamisesta on vähitellen alkamassa, joten ajankohta aktiiviselle vaikuttamiselle on avautumassa lähiaikoina. Käytännössä tämä tarkoittaisi tutkinnon osasuoritusten listaamista asetuksen rahoituskriteerien listaan sekä tämän huomioon ottamista merenkulun koulutusta antavien ammattikorkeakoulujen uusissa tulossopimuksissa, jotka tehdään vuoden 2028 jälkeiselle ajalle.

Lisäksi vuoropuhelua oppilaitosten kanssa tulisi tiivistää sen selvittämiseksi, miten osasuoritukset olisi otettavissa huomioon oppilaitosten sisäisessä rahanjaossa.

4.1.4. Koulutuksen suorittaminen moduulimallina eli pätevyyslähtöisesti

Vaikuttaa siltä, että ammattikorkeakoulututkintojen suorittaminen moduulimallilla ei todennäköisesti ratkaisisi ongelmaa opintojen keskeyttämisestä ja työvoiman saatavuudesta. Haastattelujen perusteella opiskelijat työskentelevät usein suorittamiensa pätevyyskirjojen mahdollistamissa tehtävissä jo opiskeluaikanaan ja osalla tämä on myös opintojen keskeytymisen tai viivästymisen syy.

Ammattikorkeakoulujen tutkintojärjestelmä ei tunnista moduulimallin kaltaisia osakokonaisuuksia ja todennäköisesti tämän muuttaminen olisi kohtuuttoman vaikeaa ja ongelmat joihin moduulimallilla pyrittäisiin vastaamaan, olisi perusteltua ratkaista kevyemmällä keinoilla nykyisen järjestelmän sisällä. STCW-pätevyyksien mukainen tiettyjen yksittäisten pätevyyksien koulutus voi kuitenkin sopia osaksi toisen asteen opintoja tai työvoimapolitiittista koulutusta.

4.2. Ratkaisuja haastatteluissa havaittuihin haasteisiin

4.2.1. Alan vetovoima, mielikuvat ja hakijapohjan laajentaminen

Merenkulkualan vetovoimaa ja tunnettua on vahvistettava pitkäjänteisesti. Tavoitteena ei ole ainoastaan lisätä hakijamääriä, vaan tavoittaa nykyistä laajempi ja motivoituneempi hakijajoukko, jolla on realistinen käsitys merityön luonteesta, urapoluista ja työmarkkinoista.

Tämä edellyttää yhteistä vetovoima- ja viestintätöitä, jossa varustamot, oppilaitokset ja alan järjestöt toimivat koordinoitusti. Viestintää tulisi kohdistaa erityisesti nuoriin, opinto-ohjaajiin, vanhempiin ja merellisissä harrastuksissa mukana oleviin nuoriin. Opinto-ohjaajat ovat tässä keskeinen kohderyhmä, koska heillä on merkittävä rooli

nuorten koulutusvalinnoissa ja heillä on myös työaika varattuna työelämään tutustumiseen ja kouluttautumiseen. Yhteistyötä voidaan rakentaa esimerkiksi Suomen opinto-ohjaajat Sopo ry:n kautta sekä Studia-messujen ja muiden opinto-ohjaajia tavoittavien tilaisuuksien yhteydessä.

Alan näkyvyyttä tulisi lisätä siellä, missä nuoret ja heidän lähipiirinsä jo kohtaavat merenkulun. Laivatyötä voidaan tehdä näkyväksi esimerkiksi matkustaja-aluksilla, joilla vierailee vuosittain suuri määrä matkustajia. Lisäksi yhteistyötä voidaan rakentaa merellisten harrastusten, kuten Meripartion, purjehdusseurojen ja VPK-toiminnan kanssa. Nuorten TET-jaksoja, kouluvierailuja sekä laiva- ja satamavierailuja tulisi lisätä. Samalla olisi perusteltua kartoittaa ne tilaisuudet, harrasteympäristöt ja tapahtumat, joissa merenkulun ammatteja voidaan tehdä tunnetuksi.

Viestinnässä tulisi välttää liian yksipuolista mielikuvaa merikapteenin tai yksittäisen ammattinimikkeen urasta. Sen sijaan tulisi kuvata koko merenkulun urapolkuja, alalla etenemistä, eri tehtäviä, työn vaatimuksia, työn hyviä puolia sekä sitä, millaisia valmiuksia meritaustainen koulutus antaa myös myöhempiin tehtäviin meriklusterissa.

Lisäksi olisi perusteltua vahvistaa yhteistyötä sellaisten koulutuspolkujen kanssa, joissa merellinen teema on jo valmiiksi läsnä. Turussa toimivan Turun Yhteiskoulun lukion merilinja tarjoaa tästä yhden esimerkin. Vastaavia yhteistyömahdollisuuksia tulisi arvioida myös muilla alueilla yhdessä kuntien, lukioden, oppilaitosten ja varustamojen kanssa.

Suomen varustamot on syksystä 2024 toteuttanut Ship Happens -kampanjaa, jossa alan nuoret lähettivät esittelevät merenkulkualaa sosiaalisessa mediassa ja pyrkivät luomaan realistista ja nuorten omaan kokemukseen perustuvaa mielikuvaa alasta. Kampanja on koettu onnistuneeksi ja on arvioitu, että se on vaikuttanut positiivisesti myös alan hakijamääriin. Lisäksi on tehty yhteistyötä opinto-ohjaajien kanssa ja muutoin pyritty tavoittamaan nuoria mm. Yrityskylä-hankkeen kautta. Nämä ovat esimerkkejä jo toteutetuista toimista, joita on mahdollista edelleen syventää edellä mainituilla keinoilla.

4.2.2. Opintojen keskeyttämisen ehkäisy ja opintojen järjestäminen

Opintojen keskeyttämisen vähentäminen ja valmistumisen edistäminen tulisi ottaa merenkulun koulutuksen keskeiseksi kehittämistavoitteeksi. Koulutus on kallista, ja erityisesti ammattikorkeakoulujen rahoitusmalli palkitsee tutkintojen valmistumisesta. Siksi keskeyttäminen on paitsi opiskelijan ja työmarkkinoiden myös koulutuksen järjestäjien ja resurssien käytön ongelma.

Oppilaitosten tulisi kerätä nykyistä systemaattisemmin tietoa keskeyttämisen syistä ja käsitellä sitä osana koulutuksen jatkuvaa kehittämistä. Tällöin voidaan erottaa toisistaan esimerkiksi alan soveltumattomuuteen, harjoittelun tai meripäivien puutteeseen,

toimeentuloon, terveydellisiin esteisiin, opintojen järjestelyihin tai ennen valmistumista tapahtuvaan työllistymiseen liittyvät syyt. Samalla opiskelijapalautteen vaikuttavuutta tulisi vahvistaa niin, että palautetta käsitellään säännöllisesti ja sen perusteella tehtävät muutokset näkyvät opiskelijoille.

Opintojen etenemistä voidaan tukea lisäämällä joustavuutta opintojen järjestämisessä. Opiskelijan tulisi voida suorittaa soveltuvia opintoja etänä, monimuotoisesti tai toisessa merenkulun oppilaitoksessa silloin, kun oma oppilaitos ei tarjoa tarvittavaa opintojaksoa oikeaan aikaan. Tämä edellyttää oppilaitosten välistä ennakollista sopimista opintojaksojen vastaavuuksista, hyväksilukukäytännöistä ja yhteisesti tarjottavista opintokokonaisuuksista.

Aiemmin hankitun osaamisen tunnistamista tulisi vahvistaa sekä opintojen että työkokemuksen osalta. Tämä koskee erityisesti aikuisopiskelijoita ja alalla jo työskenteleviä, joilla voi olla laajaa käytännön osaamista ennen tutkinto-opintojen aloittamista. Ammattikorkeakouluissa tulisi kehittää menettelyjä, joilla aiempi osaaminen tunnustetaan nykyistä systemaattisemmin myös opintojen aikana eikä ainoastaan opintojen alussa.

Toisen asteen ja ammattikorkeakoulun välistä nivelvaihetta tulisi sujuvoittaa. Oppilaitokset voisivat luoda ja kokeilla opintopolkuja, joissa merenkulun toisen asteen koulutukseen hakeutunut ja potentiaalisesti tunnistettu opiskelija voisi suorittaa soveltuvia ammattikorkeakouluopintoja jo ammatillisten opintojen aikana. Tavoitteena olisi lyhentää kokonaisopintoaikaa, vähentää päällekkäisiä opintoja ja tukea alalle jo kiinnittyneiden opiskelijoiden etenemistä. Tätä varten tulisi laatia myös markkinointiin ja tiedottamiseen selkeä rakennekuvaus opintopolusta, joka yhdistää ammatillisen tutkinnon ja ammattikorkeakoulututkinnon.

Tavoitteeksi tulisi ottaa oppilaitosrajat ylittävien opetussuunnitelmien parempi yhteensovittaminen vähintään keskeisten STCW-sisältöjen osalta. Opiskelijoille voitaisiin rakentaa yhteinen kurssitarjotin sekä yhteisiä verkko- ja monimuoto-opintoja. Samalla tulisi kehittää yhteisiä digitaalisia oppimateriaaleja, jotka ovat kaikkien merenkulun oppilaitosten käytettävissä ja joiden päivittämisvastuista sovitaan yhteisesti. Tämä vähentäisi päällekkäistä työtä, vapauttaisi opettajien aikaa opetukseen ja kehittämiseen sekä lisäisi opetuksen yhdenmukaisuutta.

Opintojen järjestämisen kehittämisessä voidaan hyödyntää myös avoimen ammattikorkeakoulun ja jatkuvan oppimisen välineitä. Syksyllä 2026 käyttöön tuleva opintoaseteli tarjoaa mahdollisuuden rakentaa merenkulkualalle oppilaitosten yhteinen avoimen ammattikorkeakoulun opintokokonaisuus, jonka kautta korkeakoulupaikkaa vaille jäänyt nuori voisi tutustua alaan. Näin suoritettua opintoa tulisi hyväksilukea tutkinto-opintoihin, ja hyvät suoritukset voisivat toimia myös väylänä tutkinto-opiskelijaksi.

Opintojen läpäisyn vahvistaminen ei siten tarkoita yksittäistä toimenpidettä, vaan opintopolun kokonaisuuden sujuvoittamista. Keskeistä on, että opiskelija saa oikeaan aikaan tarvitsemansa opetuksen, harjoittelun, ohjauksen ja hyväksiluvut eikä opintojen eteneminen pysähdy oppilaitosrajoihin, aikatauluongelmiin tai päällekkäisiin opintoihin.

4.2.3. Harjoittelu ja työssäoppiminen

Harjoittelun saatavuuden, ajoituksen ja laadun parantaminen on keskeinen edellytys opintojen läpäisyn vahvistamiselle. Harjoittelua tulisi kehittää oppilaitosten ja varustamojen yhteisenä prosessina, ei ainoastaan opiskelijan omana vastuuna tai yksittäisen laivan käytännöistä riippuvana kokonaisuutena.

Ensisijaisena tavoitteena tulisi olla, että opiskelija saa harjoittelupaikan oikeaan aikaan suhteessa opintojen etenemiseen ja että harjoittelun sisältö tukee tutkinnon ja tulevan tehtävän kannalta olennaista oppimista. Harjoittelutarpeen aaltomaisuutta ja harjoittelupaikkojen ruuhkautumista tulisi pyrkiä vähentämään paremmalla ennakoinnilla, oppilaitosten välisellä koordinaatiolla ja Harjoittelumylllyn toiminnan kehittämällä. Oikea-aikaiset meripäivät ovat keskeinen osa myös opintojen keskeyttämisen ehkäisyä.

Harjoittelun laatua tulisi vahvistaa työpaikkaohjaajien koulutuksella ja yhteisillä ohjauskäytännöillä². Työpaikkaohjaajan tulisi tuntea opiskelijan harjoittelun tavoitteet ja harjoittelun tulisi perustua selkeämmin siihen, mitä osaamista opiskelijan on tarkoitus kyseisessä vaiheessa kartuttaa. Tämä koskee erityisesti päällystötehtäviin tähtääviä opiskelijoita, joiden harjoittelun tulisi sisältää myös tulevan tehtävän kannalta tarkoituksenmukaisia vastuita ja oppimistilanteita.

Myös simulaattori- ja koululaivaharjoittelun roolia tulisi tarkastella osana harjoittelun kokonaisuutta. Ne eivät voi korvata merellä tapahtuvaa työssäoppimista, mutta ne voivat tukea opiskelijan valmiuksia ennen laivalle menoa, vähentää ensimmäisiin harjoitteluihin liittyvää epävarmuutta ja keventää rajallisiin harjoittelupaikkoihin kohdistuvaa painetta.

Harjoittelun kehittämisen yhteydessä tulisi tukea myös opiskelijoiden ammatillista kasvua ja kiinnittymistä alaan. Harjoittelu muodostaa opiskelijalle usein ensimmäisen konk-

² Ohjaan.fi -sivuilta löytyy tukea ja työvälineitä työelämässä oppimisen ohjaukseen ja sen kehittämiseen.

reettisen kuvan merityöstä ja työyhteisöstä. Siksi harjoittelun laatu vaikuttaa paitsi opimiseen myös siihen, kokeeko opiskelija alan omakseen ja jatkaako hän opintojaan tutkintoon asti.

4.2.4. Koulutuksen työelämävastaavuus ja opetussisältöjen uudistaminen

Koulutuksen työelämävastaavuutta tulisi kehittää tiiviimmässä vuoropuhelussa varustamojen ja muiden työelämätoimijoiden kanssa. Koulutuksen perustana ovat jatkossakin STCW-vaatimukset, mutta niiden rinnalla on varmistettava, että opetus vastaa myös muuttuvan merityön käytännön tarpeisiin.

Erityistä huomiota tulisi kiinnittää johtamis-, vuorovaikutus- ja tiimityötaitoihin. Laivatyö on muuttunut, ja päällystöltä odotetaan teknisen osaamisen lisäksi kykyä johtaa monikulttuurisia työyhteisöjä, tukea oppimista, antaa palautetta ja toimia vastuullisesti muuttuvissa tilanteissa. Näiden sisältöjen tulisi näkyä nykyistä vahvemmin koulutuksessa ja harjoittelussa.

STCW-uudistus tarjoaa luontevan ajankohdan opetussuunnitelmien laajemmalle tarkastelulle ja on tärkeää, että varustamot ovat aktiivisesti mukana tässä työssä ja tekevät yhteistyötä oppilaitosten kanssa. Varustamot pystyvät tuomaan tähän työhön käytännön tarpeiden näkökulman siitä, miten esimerkiksi uudet polttoaineet, kyberturvallisuus, ympäristövaatimukset ja digitalisaatio muuttavat merenkulun toimintaympäristöä. Opinnoissa näitä sisältöjä voidaan vahvistaa paitsi varsinaisissa opintojaksoissa myös työelämäcaseilla, vierailijaluennoilla, opinnäytetoilla ja varustamojen kanssa toteutettavilla projekteilla.

Työelämävastaavuuden kehittäminen edellyttää myös selkeämpää työnjakoa oppilaitosten ja varustamojen välillä. Kaikkea yritys kohtaista osaamista ei ole tarkoituksenmukaista sisällyttää tutkintokoulutukseen, vaan osa kuuluu työnantajan perehdytykseen. Sen sijaan koulutuksen tehtävänä on varmistaa vahva ammatillinen perusta, oppimiskyky ja sellaiset yleiset työelämävalmiudet, joiden varaan yritys kohtainen osaaminen voidaan rakentaa.

4.2.5. Opetushenkilöstön saatavuus, kelpoisuudet ja pedagoginen osaaminen

Opetushenkilöstön saatavuus ja osaaminen ovat keskeisiä koulutuksen laadun edellytyksiä. Merenkulun koulutuksessa tarvitaan sekä vahvaa käytännön työelämäkokemusta että pedagogista osaamista. Näiden yhdistäminen ei nykyisillä kelpoisuusvaatimuksilla ja opettajamarkkinoilla ole aina helppoa.

Opettajapulaan tulisi vastata usealla rinnakkaisella keinolla. Ensinnäkin oppilaitosten tulisi lisätä opettajien yhteiskäyttöä ja hyödyntää erikoisosaamista nykyistä laajemmin

oppilaitosrajojen yli. Toiseksi työelämäosaajia tulisi käyttää nykyistä systemaattisemmin sivutoimisina tuntiopettajina, vierailijaluennoitsijoina ja harjoittelun ohjaajina. Tämä vahvistaisi samalla oppilaitosten ja varustamojen välistä yhteyttä.

Pedagogista osaamista tulisi kehittää räätälöidyllä täydennyskoulutuksella. Käytännön merenkulkuosaaminen on opetuksen kannalta erittäin arvokasta, mutta se ei yksin riitä, jos osaamista ei pystytä välittämään opiskelijoille. Erityisesti merenkulun ammattiainneiden opettajille tulisi tarjota mahdollisuuksia pedagogisten taitojen kehittämiseen.

Lisäksi tulisi käynnistää vuoropuhelu opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksista ja alan jatkokoulutusväylistä. Merenkulkualan tutkintorakenne ei kaikilta osin istu hyvin ammattikorkeakoulun yleisiin kelpoisuusvaatimuksiin. Siksi on tarpeen selvittää, miten merikapteeneille ja muille alan asiantuntijoille voidaan rakentaa kansallisia tai kansainvälisiä jatkokoulutus- ja tohtoriväyliä sekä miten kelpoisuusvaatimuksia voidaan tulkita alan erityispiirteet huomioiden.

4.2.6. Työelämäyhteistyö, varustamojen rooli ja koulutuspoliittinen vaikuttaminen

Merenkulun koulutuksen kehittäminen edellyttää varustamoilta nykyistä vahvempaa ja koordinoitumpaa roolia. Varustamot ovat koulutuksen keskeisiä työelämäkumppaneita, mutta niiden näkemykset eivät välity riittävän systemaattisesti oppilaitoksille, viranomaisille ja koulutuspolitiikan valmisteluun.

Suomen Varustamoille tulisi vahvistaa koulutus- ja osaamispoliittista asiantuntijaresurssia. Tehtävänä olisi seurata koulutuspolitiikkaa, koordinoida varustamokentän yhteisiä näkemyksiä, pitää yhteyttä oppilaitoksiin ja viranomaisiin sekä valmistella alan yhteisiä kannanottoja. Tämä tukisi myös sitä, että varustamojen osaamistarpeet saadaan nykyistä paremmin osaksi opetussuunnitelmien, harjoittelun ja koulutuksen rakenteiden kehittämistä.

Merenkulun koulutuksen yhteistyöfoorumi voisi toimia pysyvänä rakenteena, jossa varustamot, oppilaitokset, viranomaiset, henkilöstöjärjestöt ja opiskelijat käsittelevät koulutuksen kehittämistä yhdessä. Foorumin tehtävänä olisi valmistella pitkän aikavälin koulutusstrategia, seurata STCW-uudistuksen vaikutuksia, käsitellä työelämän osaamistarpeita ja tukea yhteisten kehittämistoimien etenemistä.

Varustamojen rooli ei kuitenkaan rajoitu vaikuttamiseen. Niiden vastuulla on myös osallistua harjoittelun laadun parantamiseen, tarjota asiantuntijoita opetukseen, avata opiskelijoille realistista kuvaa työmarkkinoista ja tukea alan vetovoimatyötä. Koulutuksen kehittäminen on siten yhteinen tehtävä, jossa oppilaitokset vastaavat tutkintokoulutuksesta, mutta työelämä kantaa vastuuta siitä, että koulutus kytkeytyy aidosti alan tuleviin osaamistarpeisiin.

4.3. Koonti keskeisimmistä toimenpide-ehdotuksista

Seuraavassa taulukossa esitämme koostettuna ratkaisuja keskeisimpiin havaittuihin haasteisiin sekä näkemyksemme toimijoista, joiden vastuulla kyseiset ratkaisut ovat.

Haaste	Ratkaisu	Vastuu
Alan vetovoima ja hakijoiden puutteellinen käsitys merityöstä	Käynnistetään yhteinen vetovoima- ja tunnettuusohjelma, jossa lisätään nuorten, opinto-ohjaajien ja vanhempien tietoa merenkulun ammateista, urapoluista ja työmarkkinanäkymistä. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi kampanjat, messut, oppilaitos- ja laivavierailut, TET-jaksot, materiaalien tuottaminen sekä yhteistyö merellisten harrastusten kanssa.	Suomen Varustamot ry., varustamot, oppilaitokset, opinto-ohjaajat
Opiskelijavalinta ei riittävästi tunnista motivaatiota, soveltuvuutta ja realistista kuvaa alasta	Kehitetään opiskelijavalintaa vahvistamalla soveltuvuuskokeiden sisältöä ja hyödyntämistä sekä selvittämällä haastattelujen, valintakoeurssien tai muiden alalle tutustuttavien valintaelementtien käyttöä.	Oppilaitokset, OKM, Opetushallinto
Opintojen keskeyttäminen ja valmistumisen viivästyminen	Otetaan läpäisyn parantaminen koulutuksen keskeiseksi tavoitteeksi. Selvitetään systemaattisesti keskeyttämisen syyt, hyödynnetään opiskelijapalautetta kehittämissä, tuetaan opiskelijoiden ammatillista kiinnittymistä alaan ja kehitetään opintojen, harjoittelun ja työn yhteensovittamista.	Oppilaitokset, opiskelijat, varustamot

Haaste	Ratkaisu	Vastuu
Harjoittelupaikkojen saatavuus, ajoitus ja laatu vaihtelevat	Uudistetaan harjoittelun kokonaisuus oppilaitosten ja varustamojen yhteisenä prosessina. Varmistetaan harjoitteluun pääsy oikea-aikaisesti, parannetaan työpaikkaohjaajien koulutusta, selkeytetään harjoittelun tavoitteita, kehitetään Harjoittelumyllyn toimintaa ja lisätään tarkoituksenmukaisesti koululaiva-, simulaattori- ja muuta ohjattua harjoittelua.	Varustamot, oppilaitokset, Harjoittelumylly, Suomen Varustamot
Oppilaitoskenttä on hajautunut ja yhteistyö on liian vähäistä	Rakennetaan verkostomainen merenkulun koulutuskokonaisuus nykyisten oppilaitosten pohjalta. Tämä sisältää selkeämmän työnjaon, profiloitumisen, yhteiset opintokokonaisuudet, opettajien yhteiskäytön, yhteiset digitaaliset oppimateriaalit sekä kalliin opetusinfra nykyistä tehokkaamman yhteiskäytön.	Oppilaitokset, OKM
Opintopolut ovat jäykkiä ja hyväksilukikäytännöt vaihtelevat	Yhtenäistetään opetussuunnitelmien rakenteita ja luodaan joustavampia opintopolkuja. Kehitetään toisen asteen ja ammattikorkeakoulun välisiä väyliä, aikuisten opiskelijoiden reittejä sekä ristiinopiskelua, etäopintoja ja aiemman osaamisen tunnistamista.	Oppilaitokset, OKM
Koulutuksen työelämävastaavuudessa on puutteita erityisesti johtamisessa, vuorovaikutuksessa ja käytännön valmiuksissa	Päivitetään opetussisältöjä työelämän muuttuvien tarpeiden mukaisesti. Vahvistetaan johtamis-, vuorovaikutus- ja monikulttuurisuustaitoja, hyödynnetään STCW-uudistusta opetussuunnitelmien tarkastelussa sekä lisätään työelämäcaseja, varustamojen asiantuntijaluentoja ja muuta käytännönläheistä opetusta.	Oppilaitokset, varustamot, Suomen Varustamot ry.

Haaste	Ratkaisu	Vastuu
Opettajapula ja opetushenkilöstön osaamisen kehittämistarpeet	Vahvistetaan opetushenkilöstön saatavuutta ja osaamista. Tarkastellaan kelpoisuusvaatimusten soveltuvuutta alan erityispiirteisiin, kehitetään pedagogista täydennyskoulutusta, lisätään työelämäosaajien käyttöä tuntiopettajina ja luennoitsijoina sekä selvitetään alan jatkokoulutus- ja tohtoriväyliä.	OKM, oppilaitokset, varustamot
Koulutuksen kehittäminen, hallinnon roolit ja työelämäyhteistyö ovat pirstaleisia	Perustetaan merenkulun koulutuksen kehittämishanke ja sitä tukeva pysyvä yhteistyöfoorumi. Foorumi kokoaa viranomaiset, oppilaitokset, varustamot, henkilöstöjärjestöt ja opiskelijat yhteiseen rakenteeseen, jossa laaditaan pitkän aikavälin koulutusstrategia, sovitaan vastuunjaosta ja edistetään yhteisiä kehittämistoimia.	Suomen Varustamot, OKM, OPH, LVM, Traficom, oppilaitokset, henkilöstöjärjestöt
Alan koulutuspolitiikan edunvalvonta ja yhteinen ääni ovat heikkoja	Vahvistetaan Suomen Varustamojen koulutus- ja osaamispoliittista vaikuttamista nimeämällä tai rekrytoimalla asiantuntijaresurssi, joka koordinoi varustamokentän näkemyksiä, seuraa koulutuspolitiikkaa, pitää yhteyttä oppilaitoksiin ja viranomaisiin sekä tukee yhteistyöfoorumin toimintaa.	Suomen Varustamot
Rahoitusmalli ei huomioi riittävästi merenkulun pätevyyslähtöistä koulutuspolkua	Selvitetään mahdollisuus huomioida STCW-pätevyyksiin liittyviä osasuorituksia ammattikorkeakoulujen rahoituksessa ja tulevissa tulossopimuksissa. Vaikutetaan OKM:n rahoitusasetukseen ja vuoden 2028 jälkeisiin oppilates tulossopimusneuvotteluihin.	Somen Varustamot, OKM, ammattikorkeakoulut

Taulukko 1: Kooste keskeisimmistä haasteista, ratkaisuista sekä vastuista

4.4. Arvio esitetyn toimintatavan taloudellisista vaikutuksista

Merenkulun koulutus on mihin vastaavien koulutusasteiden koulutuksiin verrattuna huomattavan kallista. Tämän taustalla on muun muassa suuri harjoittelupäivien määrä sekä merkittävät opetusinfrastruktuurin kustannukset. Korkea kustannus johtuu pitkälti alan ja koulutuksen luonteesta, joten koulutuksen laadun takaamiseksi kustannussäästöjä tulisikin hakea ensisijaisesti toimintatapoja ja resurssien käyttöä tehostamalla pikemmin kuin suorilla leikkauksilla.

Esitettyjen toimenpiteiden välittömät ja suorat kustannusvaikutukset lienevät alkuvaiheessa vähäisiä ja uudenlaisen toimintamallin suunnitteluun voidaan tarvita pieniä tilapäisiä määrärahalisäyksiä. Pidemmällä aikavälillä esitetty verkostomaisempi toimintatapa sekä resurssien jakaminen voi kuitenkin mahdollistaa sujuvamman opiskelun, tehokkaamman opetusinfrastruktuurin sekä muiden resurssien käytön ja näin johtaa tehokkaampaan, mutta myös laadukkaampaan merenkulkualan koulutukseen. Pidemmällä aikavälillä tehostamisella voidaan saavuttaa säästöjä esimerkiksi uusien investointien välttämisen tai lykkäämisen kautta.

Opetusinfrastruktuurin osalta on syytä käsitellä kahta merkittäviä kustannuksia tuottavaa kokonaisuutta, opetusaluksen sekä simulaattorien käyttöä. Elämin opetusaluksen käyttöaste on haastattelujen perusteella suhteellisen matala ja tätä olisi mahdollista nostaa nykyisestä. Jos esimerkiksi alkuvaiheen harjoittelut tehtäisiin pääsääntöisesti opetusaluksella, tämä voisi vapautta harjoittelupaikkoja kauppa-aluksilla pidemmälle edenneille opiskelijoille, mikä voisi resurssien käytön tehostamisen lisäksi osaltaan helpottaa harjoittelupaikkatilannetta ja siten myös sujuvoittaa opiskelua. Ekami on tarjonnut muille oppilaitoksille mahdollisuutta käyttää opetusalustaan, mutta tämän esteeksi on muodostunut aluksella tapahtuvan koulutuksen hinta. Yhden koulutuspäivän hinta on arviolta nelinkertainen varustamoille harjoittelupäivästä maksettavaan korvaukseen verrattuna, joten tämä ymmärrettävästi ei ole ollut muille oppilaitoksille kovin houkutteleva vaihtoehto. Tämän vuoksi olisi tärkeää neuvotella oppilaitosten sekä koulutuksen rahoittajien kesken ratkaisusta, jolla opetusaluksen käyttöastetta olisi mahdollista nostaa nykyisestä merkittävästi.

Haastattelun perusteella simulaattorikoulutus voi joidenkin tehtävien opiskelussa olla tehokkaampaa kuin laivalla tapahtuva harjoittelu erityisesti opintojen alkuvaiheessa. Suomi pyrkii viranomaishaastattelun mukaan edistämään STCW-uudistuksessa simulaattoriharjoittelun nykyistä laajempaa käyttöä laivalla tapahtuvan harjoittelun vaihtoehtona. Tätä voidaan pitää perusteltuna kehityssuuntana, koska se voi tehostaa koulutusta ja vähentää sujuvoittaa laivaharjoitteluun pääsyä. Tässä yhteydessä on myös tarpeen valtakunnallisesti arvioida mahdollisuudet keskittää simulaattorikoulutusta tulevien investointitarpeiden vähentämiseksi.