

**TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 169
2009**

MKK:N JUHLASEMINAARI

Turun yliopisto kotisatamana 25 vuotta

27.8.2009 Forum Marinum, Daphnen juhlasali, Turku



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 169
2009

MKK:N JUHLASEMINAARI

Turun yliopisto kotisatamana 25 vuotta

27.8.2009 Forum Marinum, Daphnen juhlasali, Turku

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

TOIMITTAJA / EDITOR

Mariikka Servanto

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. +358 (0)2 281 3300
Fax +358 (0)2 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

PAINOSALAMA
TURKU 2009

ISBN 978–951–29–4170–4

ISSN 1456-1824

ESIPUHE

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen 25-vuotis juhlaseminaari onnistui yli odotusten. Kutsuseminaariimme saapui loppukesän ajankohdasta huolimatta toistasataa toimintamme juhlistajaa.

Kaukaisimmista vieraista satamaneuvos Heikki Honkaheimo tuli Kemistä ja tohtori Kimmo Naski Kotkasta - muut siltä väliltä merellistä Suomea. Harvoin on yliopiston pienen erillisen laitoksen merkkipäivää juhlistamassa kolme kansleria, rehtori ja pitkät rivit turkulaisten tiedekorkeakoulujen professoreita. Myös elinkeinoelämän ja keskus-, alue- ja paikallishallinnon edustus oli poikkeuksellisen mittava alkaen ministeriön ylijohtajasta ja merenkululaitoksen pääjohtajasta. MKK on syystä ylpeä ja kiitollinen osakseen tulleesta mittavasta huomiosta.

Seminaarissa pidettiin johtokunnan puheenjohtajan professori Pentti Yli-Jokipiin luontevassa luotsauksessa kaksitoista korkeatasoista esitelmää. Niissä luotiin katsauksia ja muistoja menneeseen neljännesvuosisataan sekä katsottiin tulevaisuuden horisonttiin. Kaikki keskeisimmät MKK:n toimialat olivat edustettuina. Ennennäkemättömästä lamasta huolimatta asiantuntijat uskoivat alan tutkimuksen, koulutuksen ja kehittämistyön tulevaisuuteen.

Laitoksen väistytvä johtaja kuvaili kehityskulkua tähän päivään. Uusi johtaja tohtori Anne Erkkilä kertoi ansiokkaassa puheenvuorossaan näkemyksiään siitä, mihin laitosta jatkossa viedään ja miten sitä kehitetään. Seminaarin loppuosa päättyi järjestäjien yllätykseksi spontaaneihin onnittelupuheisiin ja onnitteluihin yhdessä vietetyistä tulokseksista vuosista.

Tätä esipuhetta kirjoittaessani minulle tulee hieman haikea tunne. Olen saanut olla laitoksen julkaisusarjojen päätoimittajana neljännesvuosisadan. Sarjoissamme on ilmestynyt yhteensä 268 nidettä.

Näistä kansainvälisessä A-sarjassa on julkaistu 51 kpl, tässä kansallisessa B-sarjassa 168 kpl ja alun perin oppimateriaalia tuottavassa C-sarjassa 49 kpl. Laitoksen henkilökunta on ollut poikkeuksellisen aktiivinen ja tuottelias. Siitä suurkiitos.

Kiitos myös kaikille Teille, jotka teitte juhlaseminaaristamme arvokkaan ja ikimuistaisen tapahtuman. Se mielessään on hyvä ponnistaa eteenpäin teidän ja satojen muiden MKK:n ystävien kanssa, jotka eivät päässeet nyt mukaan, mutta ovat jatkossa uusin voimin ohjaamassa purttamme tuleville vuosikymmenille.

Naantalissa marraskuussa 2009

Juhani Vainio

SISÄLLYSLUETTELO

SEMINAARIN OHJELMA	5
OSALLISTUJALUETTELO	6
 TURUN YLIOPISTON TERVEHDYS	11
Rehtori Keijo Virtanen, Turun yliopisto	
 LIIKENNE-JA VIESTINTÄMINISTERIÖN TERVEHDYS	13
Ylijohtaja Juhani Tervala, Liikenne- ja viestintäministeriö	
 MKK MAAILMAN MERILLÄ 25 VUOTTA – KIPPARIN TÖRNI TÄYSI.....	16
Johtaja Juhani Vainio, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus	
 MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN VAIHEET	23
Akateemikko Olavi Granö	
 MKK-MUISTELOT	24
Professori Hannu Honka, Åbo Akademi	
 KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA MERENKULKUALALLA	28
Pääjohtaja Markku Mylly, Merenkululaitos	
 NÄKYMIÄ SATAMIEN HORISONTISSA	38
Apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen satamaliitto	
 KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA SISÄMAAYHTEYKSISSÄ	42
Suunnittelupäällikkö Jarmo Joutsensaari, Tiehallinto	
 KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA ALUEKEHITYKSESSÄ.....	48
Maakuntajohtaja Juho Savo, Varsinais-Suomen liitto	
 MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA MERENKULKUALAN KOULUTUKSESSA	55
Opetusneuvos Markku Karkama, Opetushallitus	
 KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA TUTKIMUKSESSA	60
Yksikön päällikkö Antti Sauraman, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus	
 MITÄ NÄKY Y HORISONTISSA KANSAINVÄLISYYDESSÄ	65
Satamajohtaja Kimmo Naski, Kotkan satama	
 MERIKLAARI TEHTY – MKK VALMIINA UUTEEN KVARTAALIIN.....	70
Yksikön päällikkö Anne Erkkilä, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus	

SEMINAARIN OHJELMA

MKK:N JUHLASEMINAARI

Turun yliopisto kotisatamana 25 vuotta

27.8.2009 Forum Marinum, Daphnen seminaarisali, Linnankatu 72, Turku

13.00 Tervetulokahvi

Päivän luotsina professori Pentti Yli-Jokipii

Alus on kunnossa ja vettä on riittänyt kölin alla

13.30 Turun yliopiston tervehdys, Rehtori Keijo Virtanen

13.40 Liikenne- ja viestintäministeriön tervehdys, Ylijohtaja Juhani Tervala

13.50 MKK maailman merillä 25 vuotta – kipparin törni täysi
Johtaja Juhani Vainio

14.15 MKK:n vesillelasku – perustajajäsenet muistelevat
Akateemikko Olavi Granö
Merikapteeni Bo Gyllenberg
Professori Hannu Honka

15.00 - Kolmen kahvi
15.30

Kurssi kohti tulevaa – mitä näkyy horisontissa...

merenkulkualalla – pääjohtaja Markku Mylly, Merenkululaitos
satamatoiminnoissa – apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen
satamaliitto
sisämaayhteyksissä – suunnittelupäällikkö Jarmo Joutsensaari, Tiehallinto
aluekehityksessä – maakuntajohtaja Juho Savo, Varsinais-Suomen liitto
alan koulutuksessa – opetusneuvos Markku Karkama, Opetushallitus
tutkimuksessa – yksikön päällikkö Antti Saurama, Turun yliopisto, MKK
kansainvälisyydessä – satamajohtaja Kimmo Naski, Kotkan satama

17.15 Meriklaari tehty – MKK valmiina uuteen kvartaaliin
Puhujana MKK:n vasta mönstrattu kippari, joka ottaa komennon
1.11.2009

17.30 Sana on vapaa

18.00 – Illallinen ravintola Daphnessa
20.30

OSALLISTUJALUETTELO

Andersson, Harri	professori	Turun yliopisto, Maantieteen laitos
Asumalahti, Hannu	satamajohtaja	Rauman Satama
Auvinen, Martti	merikapteeni	
Erkkilä, Anne	yksikön päällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Esko, Matti	toimitusjohtaja	Oy Rauma Stevedoring Ltd
Favorin, Harry	ylitarkastaja	Liikenne- ja viestintäministeriö
Franck, Thomas	toimitusjohtaja	Rettig Group Ab Bore
Frederiksen, Ilse	FM	
Granö, Olavi	akateemikko	
Gyllenberg, Bo	merikapteeni	
Haavisto, Jouko	opetusneuvos	
Haikka, Seija	toimistosihteeri	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Hannus, Kari	apulaiskaupunginjohtaja	Porin kaupunki
Heikkinen, Kaarlo	satamajohtaja	Raahen Satama
Helminen, Reima	erikoistutkija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Helminen, Siru	talousjohtaja	Turun yliopisto
Hermonen, Simo	satamaneuvos	
Himanen, Kari	satamajohtaja	Oulun Satama
Hirvonsalo, Jaakko	toimitusjohtaja	Rauman kauppakamari
Hiukka, Veijo	johtaja	Finstaship
Honka, Hannu	professori	Åbo Akademi
Honkaheimo, Heikki	satamaneuvos	
Hyppönen, Kari	hallintojohtaja	Turun yliopisto
Hytti, Mia	suunnittelija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Häkkinen, Pentti	professori, yliopettaja	Turun ammattikorkeakoulu
Joutsensaari, Jarmo	suunnittelupäällikkö	Tiehallinto
Kajander, Sakari	erikoistutkija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Karjalainen, Markus	toimitusjohtaja	ESL Shipping Ltd
Karkama, Markku	opetusneuvos	Opetushallitus
Karlsson, Per-Olof	osastopäällikkö	Aboa Mare
Karlsson, Sune	merikapteeni	
Kivikari, Urpo	professori	
Koivisto, Heikki	koulutusjohtaja	Satakunnan ammattikorkeakoulu, Merenkulku
Koskinen, Jarmo	hallintojohtaja	Turun Satama

Kvist, Timo	kaupunginjohtaja	Naantalin kaupunki
Kärkäs-Lainio, Mirja	WTC-päällikkö	World Trade Center Turku
Laitinen, Petri	toimitusjohtaja	Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry
Laitio, Kirsi	yksikön päällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Langh, Hans	toimitusjohtaja	Oy Langh Ship Ab
Leppäranta, Ilse	kurssisihteeri	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Lind, Tuula	hallintojohtaja	Turun kauppakorkeakoulu
Luomanen, Marja	suunnittelija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Lust, Klaus	sopimussihteeri	Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Lähteenmäki, Jari	toimitusjohtaja	Turun kauppakamari
Markkanen, Seppo K.	kehittämisojohtaja	Turun yliopisto
Melasniemi, Mikko	toimitusjohtaja	Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
Mero, Antero	liikenneneuvos	
Mikkola, Pirkko	johtokunnan puh.joht.	Turun Satama
Monnonen, Markku	kiinteistötalousjohtaja	Turun kaupunki
Mylly, Markku	pääjohtaja	Merenkululaitos
Naski, Alpo		
Naski, Kimmo	toimitusjohtaja	Kotkan Satama Oy
Nirhamo, Jaakko	satamajohtaja	Porin Satama
Nousiainen, Jaakko	professori	
Nurmi, Kaarina	kehityssuunnittelija	Rauman kaupunki
Nurminen, Terttu	toimistosihteeri	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Paavola, Jyrki	toimitusjohtaja	Oy Hacklin Ltd
Palaja, Antero	hovioikeuden presidentti	Turun hovioikeus
Peltoniemi, Harri	johtaja	Porin yliopistokeskus
Pitkänen, Mervi	ohjelmajohtaja	Koneteknologiakeskus Turku Oy, Meriklusteriohjelma
Pukkinen, Mikko	kaupunginjohtaja	Turun kaupunki
Pöntynen, Riitta	erikoissuunnittelija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Ramberg, Christian	toimitusjohtaja	Turun Satama
Repka Sari	tutkimuskoordinaattori	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Rundberg, Asta	toimistosihteeri	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Ruutikainen, Pentti	tutkija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Saikku, Reetta	tutkimuskoordinaattori	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Salmi-Lindgren, Merja	toiminnanjohtaja	Meriteollisuusyhdistys ry
Salo, Sari	hallintojohtaja	Rauman kaupunki
Santala, Jouko	toimitusjohtaja	Satamaoperaattorit ry
Saurama, Antti	yksikön päällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Savo, Juho	maakuntajohtaja	Varsinais-Suomen liitto
Seppälä, Kaapo	koordinaattori	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Servanto, Mariikka	viestintäkoordinaattori	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Siltanen, Merja	kehittämispäällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Sinisalmi, Martti	kaupunkineuvos	
Soini, Esa	satamajohtaja	Uudenkaupungin Satama
Sundberg, Pekka	tutkija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Suominen, Anne	suunnittelija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Sutinen, Markku	suunnittelupäällikkö	Turun yliopisto
Särkijärvi, Johanna	projektipäällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Söderholm, Päivi	johtava suunnittelija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Taina, Jorma	professori	
Tapaninen, Ulla	professori	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Tarnanen-Sariola, Kirsti	apulaisjohtaja	Suomen Satamaliitto
Tervala, Juhani	ylijohtaja	Liikenne- ja viestintäministeriö
Vainiala, Yrjö	satamajohtaja	Naantalın satama
Vainio, Juhani	johtaja	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Valtanen, Juha	ohjelmapäällikkö	Koneteknologiakeskus Turku Oy, Meriklusteriohjelma
Velin, Eija	yksikön päällikkö	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
Widén, Olof	toimitusjohtaja	Suomen Varustamot – Rederierna i Finland
Virta, Harri	kaupunginjohtaja	Kaarinan kaupunki
Virtanen, Keijo	rehtori	Turun yliopisto
Vuorio, Eero	kansleri	Turun yliopisto
Vuoristo, Jouko	t&k-koordinaattori	Merenkulkulaitos

Vähämaa, Timo	apulaisjohtaja	Merenkululaitos, Yhteysalusliikenneyksikkö
Välimäki, Heimo	varajohtaja	Turun yliopisto, Täydennyskoulutuskeskus
Wärnhjelm, Henrik	komentaja, kommodori	Länsi-Suomen merivartiosto
Yli-Jokipii, Pentti	professori	
Yliskylä-Peuralahti, Johanna	tutkija	Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Rehtori Keijo Virtanen
Turun yliopisto

TURUN YLIOPISTON TERVEHDYS

Arvoisat juhlaseminaarin osanottajat!

Esittäessäni tervehdykseni Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) 25-vuotisjuhlaseminaarissa haluan sijoittaa meidät historialliselle Euroopan kartalle.

Välimerta pidetään länsimaisen sivistyksen keskeisenä ympäristönä, kun taas Itämeri on historian kulussa koettu syrjäisenä ja pohjoisena Euroopan reunana. Pohjoisen ihmisten elämä on ollut ankariin olosuhteisiin sopeutumista, kun taas etelässä on voitu keskittyä henkisyys- ja tieteisiin.

Nämä lähes päänäkökenttämiksi muotoutuneet stereotypit alkoivat murtua runsas vuosisata sitten Pohjoismaiden henkisen kulttuurin nousun myötä. Sitten seurasivat hyvinvointivaltion idea, elintason kohoaminen sekä lopulta huipputeknologian saavutukset. Baltian maiden uusi itsenäistyminen 1990-luvun alussa sekä Euroopan unionin ja Naton laajeneminen Itämeren rannoille ovat nostaneet meidän alueemme maailman innovatiivisimpien joukkoon. Suuria poliittis-yhteiskunnallisia muutoksia on Itämeren piirissä tapahtunut myös Venäjällä, Saksassa ja Puolassa.

Turussa ja Varsinais-Suomessa eri toimijatahot ovat selkeästi oivaltaneet Itämeren alueen mahdollisuudet ja tunteneet vastuunsa kehittämistyöstä. Varsinais-Suomen liitto, Turun kaupunki, muut kaupungit ja kunnat sekä useat muut tahot tekevät yliopistojen ohella tärkeää kehittämistyötä omilla sektoreillaan.

Turun yliopisto koordinoi jatkuvasti laajentunutta Itämeren alueen yliopistoverkostoa (BSRUN). Baltic Sea Region Studies -opetusohjelmalla sekä Itämeren alueen integraation ja vuorovaikutuksen tohtorikoululla on oma tärkeä roolinsa. Uusimpana avauksena yliopistosta johdetaan myös EU:n rahoittamaa Erasmus Mundus External Cooperation Window -hanketta. Vastaavasti Åbo Akademilla ja Turun kauppakorkeakoululla on merkittäviä tutkimus-, koulutus- ja kehittämishankkeita Itämeren alueella.

Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksella on nyt takanaan neljännesvuosisata merkittävää työtä Itämeren alueella. MKK on Suomen ainoa yliopistotasoinen merenkulkualan asiantuntijalaitos. Sen tehtäväkenttään kuuluvat meriliikenne, logistiikka, merenkulun turvallisuus- ja ympäristökysymykset sekä meriteollisuuden toimialat. Keskus järjestää myös merenkulkualan täydennyskoulutusta ja kansainvälisiä seminaareja ja kokouksia.

Historia menee siten, että Suomeen yritettiin perustaa merenkulkualan korkeakoulua jo vuonna 1976. Asia kaatui muun muassa sijaintipaikkakiistoihin. MKK perustettiin kuitenkin vuonna 1980, ja neljä vuotta myöhemmin, 25 vuotta sitten, siitä tuli Turun

yliopiston erillislaitos. Siitä lähtien sen merkitys maamme merenkulkualan kouluttajana ja tutkimus- ja asiantuntijapalvelujen tuottajana on jatkuvasti kasvanut. Hyvänä esimerkkinä on äskettäinen MKK:n kokoama materiaali Itämeren satamien liikenteen nykyrakenteesta.

MKK:n menestys personoituu alusta alkaen johtajana toimineen professori Juhani Vainion monipuoliseen osaamiseen, kansallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin sekä johtamistaitoihin. Hänen luotsaamanaan keskuksen henkilökunta tekee arvokasta työtä Itämeren alueen hyväksi. Aluksi oli kolme työntekijää, nyt 50. Toimipisteet sijaitsevat myös Raumalla, Porissa ja Kotkassa.

Toivotan Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukselle parasta mahdollista menestystä myös tästä eteenpäin.

Ylijohtaja Juhani Tervala
Liikenne- ja viestintäministeriö

LIIKENNE-JA VIESTINTÄMINISTERIÖN TERVEHDYS

Herra Puheenjohtaja, Arvoiset Juhlaseminaarin osanottajat;

Aluksi haluan kiittää mahdollisuudesta tuoda liikenne- ja viestintäministeriön tervehdys tähän juhlaseminaariin.

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen toiminta käynnistyi jo 1980-luvun alussa ja laitoksen ankkuroitumisesta Turun yliopiston yhteyteen tulee nyt kuluneeksi 25 vuotta. Tulemme myöhemmin iltapäivällä kuulemaan MKK:n perustajajäsenten muistelmia, joten toiminnan käynnistymiseen ja sen alkuvaiheisiin en tässä yhteydessä lähemmin puutu.

Kuluneiden vuosien aikana laitoksen toiminta on voimakkaasti laajentunut samalla kun sen henkilöstömäärä on moninkertaistunut. Turun lisäksi MKK on laajentanut toimintaansa myös Poriin, Raumalle ja Kotkaan. Alkuperäisen toiminta-ajatuksen eli merenkulkualan koulutuksen lisäksi toiminta on laajentunut kattamaan erilaisia tutkimustehtäviä.

On varmaan ihan perusteltua väittää, että MKK on tällä hetkellä eräs arvostetuimpia merenkulku- ja satama-alan tutkimuslaitoksia ei vain Suomessa, vaan koko Itämeren piirissä.

Yhteistyö ministeriön kanssa käynnistyi jo varhaisessa vaiheessa 1980-luvulla, aluksi silloisen kauppaja teollisuusministeriön ja vuodesta 1989 lukien liikenneministeriön kanssa sen jälkeen, kun merenkulkuasiat 1.9.1989 lukien siirtyivät liikenneministeriön hallinnon alalle. Satama-asiat olivat kuuluneet sinne jo aiemmin.

Suomen EU-jäsenyyden myötä toimintaympäristö niin valtion hallinnossa yleensäkin kuin myös yliopistomaailmassa on voimakkaasti kansainvälistynyt. Mielestäni MKK on hyvin pystynyt sopeutumaan näihin kansainvälistymisen asettamiin haasteisiin ja onnistunut myös käyttämään hyväkseen sen tuomia uusia rahoitus- ja muita mahdollisuuksia. MKK:n toiminta on ollut avointa ja ulospäin suuntautunutta, mistä on hyvänä osoituksena lukuisat vuosittain pidettävät elinkeinonkin keskuudessa arvostetut seminaari-, konferenssi- ja koulutustilaisuudet.

Kuluneiden vuosien aikana liikenne- ja viestintäministeriön ja MKK:n välinen yhteistyö on ollut tiivistä. Pohja hyvälle yhteistyölle luotiin jo 1980-luvun alussa, kun MKK laati silloiselle kauppaja teollisuusministeriölle tutkimuksen aiheesta ”Mukavuuslippualueiden Suomen merenkululle aiheuttama kilpailu”.

Myöhemmin 1990- ja 2000-luvuilla MKK on liikenneministeriön toimeksiannosta laatinut useitakin ajankohtaisiin kysymyksiin keskittyneitä konsulttiselvityksiä. Näistä haluan erityisesti mainita vuonna 2002 valmistuneen ”Suomen merenkulun strategia,

ehdotus vuosille 2003-2012”. Vaikka työn valmistumisesta tulee syksyllä kuluneeksi jo seitsemän vuotta, niin ehdotuksen johtopäätökset ja suositukset ovat edelleenkin pääosiltaan hyvinkin ajankohtaisia. Uskon, että ne ovat myös osaltaan myötävaikuttaneet Suomen merenkulku- ja satamapolitiikan muotoutumiseen 2000-luvulla.

MKK:lla oli iso rooli myös vuosina 2003 ja 2008, pääosin Tekesin rahoituksella ja yhteistyössä Etlatieto Oy:n kanssa toteutetuissa Suomen meriklusteritutkimuksissa. Samoin MKK laati ensimmäisenä Suomessa tutkimusmallin siitä, miten Venäjän transitoliikenteen taloudellisia vaikutuksia tulee arvioida.

Tuorein esimerkki ministeriön ja MKK:n välisestä yhteistyöstä on keväällä valmistunut tutkimus lokakuussa 2008 IMO:ssa tehdyn rikkipäätöksen vaikutuksista Suomen merikuljetuskustannuksiin. Vaikka tutkimuksen lopputuloksiin liittyy huomattavia epävarmuustekijöitä, se on mielestäni hyvin tehty.

Viime vuosien merkittävin yhteistyöhanke ministeriön ja MKK:n välillä on 2000-luvun alussa EU:n komission aloitteesta perustettu Lähimerenkulun Edistämiskeskus (Shortsea Promotion Centre Finland).

Alun perin toiminnan tavoitteena oli lähimerenkulun toimintaedellytysten edistäminen, mutta viime aikoina toiminnan painopiste on siirtynyt entistä enemmän intermodaalisten, kaikki kuljetusmuodot kattavien logististen kuljetusketjujen kehittämiseen Suomen ulkomaankaupassa. MKK:n Porin yksikön yhteyteen perustettu SPC Finland on osa Euroopan laajuista verkostoa (European Shortsea Network), joka toimii läheisessä yhteistyössä komission, jäsenmaiden viranomaisten ja kuljetuselinkeinon kanssa. SPC nauttii myös elinkeinon arvostusta, mistä on hyvänä osoituksena se, että ilmaliikennettä lukuun ottamatta kaikkien kuljetusmuotojen edustajat Suomessa ovat edustettuina sen johtokunnassa ja osallistuvat myös toiminnan rahoittamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kannalta SPC on tärkeä yhteydenpito- ja informaatiokanava niin EU:n komission kuin myös kuljetuselinkeinon suuntaan. Samalla on luotu pysyväisluonteinen keskustelufoorumi, minkä ansiosta monissa liikennealan elinkeinopoliittisissa kysymyksissä voidaan välttää erilliset lausuntokierrokset, konsulttitutkimukset jne.

Viime syksynä kaikille enemmän tai vähemmän yllätyksenä tullut talous- ja rahoitusalan kriisi ja sen aiheuttama taantuma on vaikuttanut voimakkaasti myös merenkulku- ja satama-alaan. Kansainvälisen kysynnän ja teollisen tuotannon volyyymien lasku näkyvät ketjureaktiona kaikilla osa-alueilla. Satamien liikennemäärät ovat laskeneet, laivoja on maailmalla toimeettomana, eräillä sektoreilla jopa 30 %, varustamoiden rahtitulot samoin kuin satamien ja niissä toimivien yritysten tulot ovat romahtaneet jne. Varmaan pahin tilanne uhkaa syntyä laivanrakennusteollisuudessa, missä uusia tilauksia ei ole tullut juuri lainkaan ja jo tehtyjä tilauksia on peruutettu tai myöhennetty toimituksia.

Arvoisat Juhlaseminaarin osanottajat, vaikka maailmalta on kuulunut, että vähän valoa olisi jo tunnelin päässä näkyvissä, niin kaikkien liikennealan ihmisten on syytä varautua siihen, että vallitsevan laman vaikutukset tulevat näkymään vielä pitkään.

Tällaisessa tilanteessa on luonnollisesti järkevää toteuttaa sellaisia elvytystoimenpiteitä, joilla kehitetään liikenneinfrastruktuuria, kuten satamia ja väyläyhteyksiä. Kuten komissiokin on todennut, nyt on oikea aika panostaa myös tutkimus- ja tuotekehittelyyn, jonka tuloksia voidaan hyödyntää sitten kun talous taas kääntyy nousuun.

Myöskään ilmaston muutoksen torjumiseksi asetetuista tavoitteista ei tule tinkiä lamasta huolimatta. Komissio on muun muassa todennut, että nyt tarvittaisiin kannustimia ympäristöystävällisten alusten ja laivalaitteiden hankintojen edistämiseksi. Samoin komissio on ehdottanut tutkimusohjelmaa ”uuden sukupolven puhtaiden laivojen” kehittämiseksi. Uskon, että tässä on haastavia tehtäviä myös MKK:lle.

Lopuksi haluan kiittää laitoksen pitkäaikaista johtajaa professori Juhani Vainiota pitkäjänteisestä työstä merenkulkualan koulutuksen ja tutkimuksen kehittämiseksi Suomessa. Samalla toivotan laitoksen tulevalle johtajalle parhainta menestystä toiminnan jatkamiseksi ja edelleen kehittämiseksi. Uskon, että ministeriön ja MKK:n välinen yhteistyö jatkuu tulevaisuudessakin.

Kiitos Herra Puheenjohtaja!

Johtaja Juhani Vainio
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

MKK MAAILMAN MERILLÄ 25 VUOTTA – KIPPARIN TÖRNI TÄYSI

Olemme nyt MKK:n 25-vuotisjuhlaseminaarissa. Tilaisuus on samalla Satakunnan yksiköittemme 10-vuotisjuhla. Tuo 25 vuotta on todella pitkä aika. Se on pitkä aika yliopiston erillislaitokselle ja erityisen pitkä laitoksen johtajalle. Ajatelkaa itse, että joutuisitte katsomaan neljännesvuosisadan samoja naamoja.

Meillä MKK:ssa ei onneksi näin ole päässyt tapahtumaan. Kun toiminta alkoi syksyllä 1984 ja johtaja aloitti 1.11., hänellä oli henkilökuntaa kaksi: suunnittelija ja toimistosihteeri. Nyt 25 vuotta myöhemmin henkilökuntaa on 25 kertaa kaksi henkilöä. Aika ei ole tosiaan tullut pitkäksi eivätkä muut naamat kuluneet kuin päällikön oma. Työtehtävät ovat projektiluonteisia, ja laitos on ainoa alallaan Suomessa yliopistotasolla. Se on siis samalla koulutuslaitos, joka opettaa työtehtävien kautta osaajia alalle ympäri maamme. Henkilöstöä ostetaan meiltä ulos. Tämä selittää sen, että väkeä talossa on ollut palkkalistoilla 25 vuoden kuluessa yli 300.

Hyvä osoitus oman väen osaamisen arvostuksesta on seminaarimme tulevaisuusosio, jossa esiintyvät muinaiset MKK:laiset Kirsti Tarnanen-Sariola ja Markku Karkama alansa valtakunnantason ykkösosaajina sekä kaksi omaa nykyistä erityisosaajaamme: Anne Erkkilä ja Antti Saurama.

Turun yliopiston erillislaitoksena toimiminen on antanut MKK:lle erinomaisen kasvualustan. Meillä on ollut hyvä, ymmärtävä ja joskus jopa pitkämielinen johtokunta sekä erinomaiset rehtorit. Olemme saaneet kasvaa yhdessä sopimaamme suuntaan varsin voimallisesti. Johtokunta on ollut pysyvää sorttia. Vaihdoksia jäsenistössä on ollut vähän. Erillislaitos on saanut tukeutua Turun yliopiston pitkäaikaisimman rehtorin Keijo Virtasen hyvään hallintointiin. Tarpeet ja yhteinen päämäärä on pystytty hahmottamaan joustavasti, joskus kovin tiukkojenkin tulossopimusneuvottelujen kautta. Henkilökunnan puolesta kiitän rehtoria ja hänen keskushallintoaan sekä johtokuntaa kannustavasta työstä MKK:n parhaaksi.

Vaikka tässä kohtaa puhetta kiitän, alkää luulkokaan, että puhe päättyisi. Päinvastoin, nyt se vasta alkaa.

Vuonna 1984 oli merenkulussa lama alkamassa kuten nytkin. Edeltäjäni ennusti kohteliaasti, että Turun yliopistoon juuri liitetty laitos loppuu kahdessa vuodessa koulutettavien puutteeseen ja silloinen INSKO hoitelee homman. Näin ei onneksi käynyt. Päinvastoin toimintaa pyrittiin systemaattisesti laajentamaan sekä alueellisesti että toiminnallisesti.

Ensimmäinen etappi oli merenkulkijoiden maa – Ahvenanmaa. Sinne mentiin ruotsia lentokentältä lähtien puhuen. Vastaanotto oli erinomainen. Kurssitoiminta käynnistyi varsin pian. Aluksi järjestimme yhden viikon mittaisen täydennyskoulutuskurssin Ålands Sjöfartsläroanstaltissa ja Ålands Tekniska Skolanissa per lukukausi. Se oli

silloin 1980-luvulla maan tapa. Asiakkailla oli aikaa ottaa täydennyskoulutusoppia vastaan. Minulle tuo aika, samoin kuin aika, jolloin MKK sijaitsi Åbo Navigationsinstitutissa, oli erinomaista ruotsin kielen harjoitusta. Laaja aktiviteetti Ahvenanmaalla jatkui siihen asti kunnes saarelle perustettiin oma täydennyskoulutusyksikkö nimeltään Ålands Höskola.

Tänään ruotsinkielistä täydennyskoulutusta annetaan kurssi pari lukukaudessa Åbossa ja Ålannissa.

Seuraavaksi tarkastelen laitoksen kansainvälistymistä. Se on ollut kasvun elinehto. Siinäkin on ollut monta eri vaihetta ja käytetty monia eri keinoja ja saatu monenlaisia tuloksia. Keskeisimpiä keinoja laajan kansainvälisen verkoston luomisessa lasken olleen kuusi: 1) Turun yliopiston kansainväliset yhteistyö- ja vaihtosopimukset eurooppalaisten yliopistojen kanssa, 2) Åbo Navigationsinstitutin ns. opettaja- ja kapteenikurssimatkat, 3) pohjoismainen yhteistyö lähinnä vuotuisten Normar Möter -kokousten kautta, 4) EU:n puiteohjelmat ja rakennerahastot, 5) AMRIE sekä 6) South Western Ports of Finland -yhteistyö. Tässä on vain joitakin keskeisiä vähintään kymmenen vuotta kestäneitä hankkeita.

Aloitan yliopiston vaihtosuhteista. Otollisimpia kohteita uuden laitoksen kannalta 1980-luvulla olivat Puolan, DDR:n ja Venäjän isot tutkimus- ja koulutuslaitokset: Puolasta partneriksi saatiin Gdanskin yliopiston merenkulkutalouden laitos ja Institut Morski. Jälkimmäinen on lähinnä meidän Merenkukulaitostamme vastaava iso orgaani, jonka päämaja on Gdanskin keskustorin varren upein rakennus, Goldene Haus. Kolmas näistä keskeisistä yhteistyö- ja henkilöstövaihdon kohteista oli DDR:ssä Rostockin yliopiston Institut für Seeverkehr, myöhemmin logistiikalla ja turismilla täydennettynä. Jokaisessa näistä oli toistakymmentä professoria 1980-luvulla kommunismin valta-aikana.

Aluksi tuntui kummalliselta, että kaikki laitokset halusivat minut vieraakseen, mitä pidemmäksi aikaa, sitä parempi. Syy selvisi pian, kun sain havaita, että vastaavasti sieltä oli tulossa MKK:een tutkijanvaihtona professoreja länteen pilvin pimein. Ei riittänyt, että heitä pyrki sisään ovista ja ikkunoista, vaan heitä tuli myös venttiileistä. Silloinen opetusministeriön ylijohtaja Markku Linna käski pitää luukut varoen auki, kun kysyin neuvoa, miten kovaan vaihtotulvaan pitäisi suhtautua. Aluksi vieraat olivat vanhoja ja arvokkaita professoreja, reilusti 60-vuotiaita. Myöhemmin saimme ottaa vastaan myös nuoria väitöskirjojen tekijöitä. Vierailuista ja vastavierailuista on syntynyt hyvä verkosto puolin ja toisin aina näihin päiviin asti.

Olin vuonna 1986 kahden viikon jaksot Gdanskissa ja Rostockissa. Myöhemmin yhdistyneen Saksan aikana 1993 sain Saksan tiedeakatemian vaihtostipendin Rostockiin. Henkilökohtainen hyöty näistä reissuista oli silloisen maailmankuvan nopean muuttumisen kokeminen aitiopaikoilta Itä-Euroopassa sekä kielitaidon karttuminen. Otin Rostockissa käydessäni tunteja lähinnä saksan kieliopista. Sanavarasto pitkän saksan lukijana minulla on kohtuullinen.

Lukuisista vierailuista ja seminaareista Etelä-Itämeren alueen yliopistokaupunkeihin on ollut laitokselle suurta hyötyä. Vierailut ovat luoneet luottamuksellisia suhteita, jopa

perhetasolle ulottuvia ystävyyskysiä. Verkosto laajeni myös niihin länsimaihin, jotka olivat aktiivisia idän suuntaan.

Otan konkreettisen esimerkin: kun Suomi liittyi EU:hun, niin Keski-Euroopasta haettiin partnereita uusista EU-maista siinä uskossa, että hanke saa paremmin rahoitusta, kun uusi jäsenmaakin on mukana. Koska oli löydettävissä tuttu karvanaama Turusta, niin yhteydenottoja tuli useita. Muistan, että tuohon aikaan MKK:lla oli enemmän EU-rahoitteisia hankkeita kuin muilla yliopistomme laitoksilla yhteensä. Tähän vaikutti luonnollisesti myös merenkulkualan luontainen kansainvälisyys.

Otan vielä toisenkin esimerkin noilta kommunismin ajoilta. Vuodesta 1987 alkaen Berliinin teknillinen yliopisto (prof. Horst Linde), Gdanskin Institut Morski (prof. Maziev Kryzanowski) ja Rostockin yliopisto (prof. Manfred Scheltzer ja prof. Karl-Heinz Breitzmann) järjestivät joka toinen vuosi kukin vuorollaan kolmipäiväisen seminaarin otsikolla ”International Symposium on Co-operation and Competition between East and West in the Maritime Transport”. Symposiumit seurasivat toisiaan: Berliini, Gdansk, Rostock, Berliini, Gdansk, Rostock. Vuodesta 1996 myös Suomi liittyi renkaaseen. MKK järjesti ensimmäisen seminaarin Helsingissä Sibelius-akatemiaan tiloissa ja tietysti Ruotsin-laivalla. Vähitellen juhla-otsikkoalue kuihtui. MKK jatkoi seminaareja yksin otsikolla Baltic Sea – Mare Nostrum pitkälle 2000-luvulle asti ja sai mukaan myös Venäjän, Baltian maat ja Skandinavian.

Yhteyksien syntyminen Neuvostoliittoon perustui myös oman yliopistomme yhteistyöverkostoon. Ensimmäinen vierailu Admiral Makarov State Maritime Universityyn tapahtui 1980-luvun lopulla. Turun ja Leningradin ystävyyskaupunkien panos merenkulullisen verkoston kehittymiseen Suomen ja Neuvostoliiton välille oli merkittävä. Turku avusti tänne saapuneiden vierailijoiden ohjelmien järjestelyissä erinomaisesti.

Myös yhteys Murmanskin meriakatemiaan syntyi myös 1980-luvulla. Se huipentui vuonna 1990, jolloin minut kutsuttiin toisena länsimaisena vierailijana laitoksen 30-vuotisjuhlaan esitelmöimään. Parin vuoden päästä MKK koulutti murmanskilaisia täällä Turussa kolmen viikon ajan. Tuo aika oli helpointa luentojen pitämistä, mitä minulla on koskaan ollut. Sain puhua suomea verkkaisesti ja odotella tulkin käännöstä venäjäksi.

Hallintojohtaja Kari Hyppösen luoma Baltic University Network on auttanut myös MKK:ta verkostoitumaan. Kaliningradin merenkulun ja kalastusalan yliopisto on eksotiikkaa, johon ilman Baltian verkostoa emme mitenkään olisi yltäneet. Toisaalta olemme tuoneet yhden puolalaisen yliopiston verkostoon.

Arvoisat kuulijat, kuten muistanette, laitoksen toimitilat sijaitsivat vuoteen 1996 asti Åbo Navigationsinstitutin tiloissa. Perämiesten ja kapteenien koulutus tuli tutuksi. Institutin opettajien osaamista hyödynnettiin ahkerasti myös MKK:n muilla kursseilla. Yhteiset ruotsinkieliset ruokatauot kasvattivat laitoksiamme lähelle toisiaan. Pääsin kuin luonnostaan kapteeniluokkien päätösmatkoille rehtorin ja muiden opettajien joukkoon. Ekskursiot alkoivat vuonna 1985 Lontoosta ja jatkuivat Lissabonin ja Singaporen kautta yhä kauemmas Japaniin, Australiaan ja Amerikkoihin. Voidaan syystä kysyä, mitä

ihmeen hyötyä siitäkin oli, että MKK:n johtaja reissasi meriakatemiasta toiseen. Hyvä esimerkki hyödystä on Australian ylpeys Tasmanian meriakatemia. Sieltä tuli ryppyinen 10 000 USD:n sekki kirjekuoressa ja saate, jossa luki, että ”ostamme varustamopelinne Shipping Gamen käyttöoikeudet”. Shekki osoittautui aidoksi ja disketit lähtivät paluupostissa. Monen vierailulaitoksen johto on edelleen aktiivisessa yhteydessä MKK:n kanssa, ja kirjastojemme vaihdot toimivat. Etäopetuskurssiemme tenttejä on vastaanotettu niin Singaporessa kuin Santoksessa. Siis monenlaista konkretiaa niiltäkin on verkostoitumismatkoilta. Kiitos rehtori Gyllenberille ja hänen miehistölleen.

Pohjoismainen yhteistyö on luonnollisesti erittäin tärkeää laitokselle. Siinä ovat olleet apuna Åbo Akademin merioikeusprofessorit Honka ja Wetterstein Oslon merioikeusinstituutin suuntaan. Keskeistä on myös yhteistyö Malmön World Maritime Universityn kanssa.

Ahvenanmaan virkeästi alkanut koulutustoiminta toi muassaan kutsun osallistua Normar Mötet –toimintaan. Ålands Tekniska Skolanin Rehtori Bo Tikander oli vaikuttava persoona, joka istutti minut Normar-perheeseen. Jokaisesta Pohjoismaasta sekä Färsearilta, Grönlannista ja Ahvenanmaalta kuului ryhmään yhteistyöpartneri keskushallinnosta ja toinen maan merenkulkuoppilaitoksista. Minusta tehtiin 1988 yliopistomaailman edustaja silloiselle keski- ja ylimmän asteen oppilaitosyhteistyölle. Sain vastuun pohjoismaisten opettajien täydennyskoulutuksen kehittämisestä ja toteuttamisesta. Olin mukana kaikissa verkoston kokouksissa sen jälkeen kun minut oli hyväksytty joukkoon. Kokoukset kiersivät vuoron perään maasta ja itsemäärämisalueelta toiselle. Järjestelyvastuu tuli kullekin kahdeksan vuoden välein. Eri puolilla Pohjolaa järjestetyt tapaamiset ekskursioineen ja koulutusvertailuineen antoivat upean kokonaiskuvan merialan perus-, jatko- ja täydennyskoulutuksesta. MKK sai vastatakseen useita täydennyskoulutuskursseja niin kansi- kuin konepuolenkin pohjoismaisille opettajille. Toiminta laajennettiin 1990-luvulla kattamaan koko Euroopan opettajien tarvetta.

Nämä Normar-kokouksista 1988–2003 alkaneet opettajakurssit ovat poikineet lukuisia EU-rahoitteisia koulutuksen kehittämishankkeita. Tälläkin hetkellä MKK johtaa kahta merenkulkualan englannin kieleen ja siitä laadittavaan oppimateriaaliin liittyvää Mareng-hanketta. Pienestä joukosta aktiivisia asiantuntijoita kumpuaa muutaman yhdessä vietetyn tiiviin päivän aikana paljon uusia ideoita. Vanhassa Normarissa Suomesta viranomaistahoa edusti opetusneuvos Jouko Haavisto ja kouluja yliopettaja Sune Karlsson. Heidän kanssaan on käyty niin jään ja tulen maat kuin koulut ja koululaivat. Kiitos yhteistyöstä.

Olen jo useaan otteeseen viitannut EU:n rahoittamiin hankkeisiin. Tänäa suurin osa laitoksen tulorahoituksesta (2,3 milj. euroa) tulee tavalla tai toisella EU:n kautta. Suurin kiitos tästä kuuluu kansallisille rahoittajille, jotka takaavat tietyn pohja, jota ilman ei Brysselistä euroja heru. Kansallisia rahoittajiamme ovat eri ministeriöt, merenkululaitos, maakunnat, kaupungit, satamat sekä teollisuuden ja kaupan alan yritykset. Tutkimus- ja kehittämishankkeita tehdään aina ja vain asiakkaiden tarpeeseen. Asiakas voi olla kotimaasta tai ulkomailta tai sekä että. EU:n kehittämisohjelmissa,

kuten INTERREG, TWINNING, PHARE, jne, usean maan mukanaolo on pääsääntöistä.

Miten MKK on tähän EU-rahoituskierteeseen päässyt tai joutunut? Kuten aiemmin mainitsin, yksi lähtökohta oli uuden EU-maan mahdollistama houkuttelevuus ja kansainvälisen verkoston kautta saavutettu uskottavuus hyvään osaamiseen. Keskeistä on myös se, että laitokselle on onnistuttu vuosien kuluessa rekrytoimaan hyvää, tehokasta, innovatiivista, ahkeraa työvoimaa. Hyvä laatu on ollut kilpailuvalttina myös yksityisiä alan yrityksiä vastaan, samoin EU-ohjelmien erinomainen hallinnointitaito. Brysseliin mentiin myös LVM:n toisena edustajana Shortsea Shipping Conserted Action -verkoston kautta sekä liittymällä Alliance of Maritime Regional Interest in Europe (AMRIE) -järjestöön. AMRIEn työskentelyyn ja sen alakomiteoihin osallistuttiin vuosina 1996–2008. AMRIEn järjestämät ”High level -konferenssit” eri puolilla Eurooppaa ovat olleet myös hyvä verkostoitumismahdollisuus. Tätä kautta on saatu MKK:lle lukuisia kehittämishankkeita ja tutkimuksia sekä kaksi mittavaa kansainvälistä seminaaria järjestettäväksi.

AMRIEn rinnalla on syytä mainita Euroopan aluekehitysneuvosto CEDRE, jonka kokouksiin osallistuin maaherra Pirkko Työläjärven toimeksiannosta vuodesta 1992 alkaen. Cedre taas toi tullessaan ajatuksen kokeilla meillä Suomessa vastaavaa toimintaa, kuin tuolloin Atlantic Rimmin alueella: Ranskassa, Espanjassa ja Englannissa. Siellä oli synnytetty vilkas yhteistyö pienten ja keski suurten satamien kesken. Yhteistyö käsitti tiedonvälistystä ja tilastointia. Idea esiteltiin Turun ja Porin läänin satamille. Se omaksuttiin pienten alkukoukeroitten jälkeen nopeasti. Southwestern Ports of Finland -satamien yhteistyö Turun, Naantalın, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin satamien kesken alkoi keväällä 1994. Yhteistyö alkoi maaherran suojeluksessa. Siihen liittyivät osittain satamien pääoperaattorit. Vuosien varrella maaherrat ja läänitykset ovat muuttuneet, mutta heidän elävä kiinnostuksensa ja osallistumisensa satamatoimintoihin on jatkunut Työläjärvestä Kosken kautta Saareen. Myös Satakunnan ja Varsinais-Suomen maakuntajohtajien merkitys satamien yhteismarkkinoinnissa on tärkeä. Maaherrojen ja maakuntajohtajien mukanaolo tuo uskottavuutta ja ryhtiä ulkomaisiin tilaisuuksiin.

Southwestern Ports of Finland -yhteistyö alkoi markkinointiselvityksillä, jatkui satamien merkityksestä ympäröivään yhteiskuntaan luotaavilla tutkimuksilla ja laajeni kansainväliseen markkinointiin. Satamajohtajien säännöllisillä tapaamisilla on jo sinällään ollut suuri merkitys osaamisen lisääjänä ja yhteisen näkemyksen muodostajana.

MKK:lle SW Ports of Finland -yhteistyö on ollut aito satama-akatemia. Satama-alan osaamisesta on tullut meille vankka toinen tukijalka. Se on merkinnyt toistakymmentä järjestettyä täydennyskoulutuskurssia ja reilusti saman verran erilaisia tutkimus- ja kehittämishankkeita satamien ja EU:n tarpeisiin. Laadimme jo 1990-luvulla satamajohtajien avustamina Pohjoismaissa ainutlaatuisen satamien keski- ja ylimmälle johdolle suunnatun koulutusohjelman, Port Diploman. Sitä on toistettu ja uudistettu muutaman vuoden välein. Nyt suunnittelemme koko Itämeren alueelle vastaavaa opintokokonaisuutta yhdessä Lübeckin sataman ja Gdynian yliopiston kanssa. Satama-

alan tutkimuspuolella taas rahoituspäätöstä ensi kuussa odottaa 2 miljoonan euron INTERREG-hanke nimeltä PORTORIN. Siinä pyritään tuomaan Itämeren alueen satamiin uutta satamasidonnaista teollisuutta.

Southwestern Ports of Finlandin markkinointimatkoja seminaareineen ja satamaesittelyineen on vuosien aikana tehty laskujeni mukaan 22 eurooppalaiseen satamakaupunkiin, joihinkin näistä useastikin. Lounaisten satamiemme potentiaalisia ulkomaisia asiakkaita kiinnostaa yhteisesiintymisemme: Miten on mahdollista, että viisi itsenäistä suomalaista satamaa ovat löytäneet toisensa markkinoinnissa. Kiitän satamayhteistyön avainhenkilöitä, nykyisiä ja entisiä satamajohtajia ja -neuvoksia. Teitä on täällä tänään paikalla listan mukaan 11 henkeä. Kiitän teitä juhlaseminaarin arvostamisesta. Erityiskiitos satamaneuvoksille Simo Hermonen ja Heikki Honkaheimo.

Satamaosaamisen lisäämisen yhteydessä ei sovi unohtaa Suomen Satamaliiton ja MKK:n vakiintunutta yhteistyötä. Sen aloitti liiton pitkäaikainen toimitusjohtaja Alpo Naski. Hän huolehti siitä, että satamaliiton seminaareihin ja liittokokouksiin on tullut säännöllinen kutsu vuodesta 1989 alkaen. Matti Aura, joka jää Suomen Satamaliiton toiminnanjohtajuudesta eläkkeelle tämän kuun lopulla, on jatkanut samaa yhteistyötä eri hankkeissamme. Auran jälki näkyy ehkä selvimmin MKK:n valtakunnallisen yksikön Shortsea Promotion Center of Finlandin toiminnassa. Uskon ja toivon, että uusi Suomen Satamaliiton toiminnanjohtaja Timo Jaatinen jatkaa samoilla urilla.

Arvoisat kuulijat, haluan päättää laajan verkostoitumisen ympärille sitomani esityksen sinne, mistä sen aloitinkin, eli tänne yliopistokaupunkiimme Turkuun. Täällä ovat kolme yliopistoa omana taustayhteisönämme. Ne pitävät meitä kurissa ja herran nuhteessa johtokunnan aktiivisina toimijoina. Turun kaupunki on ollut perustajamme ja tukijamme. Se toimii vahvasti kannatusyhdistyksen kautta niin seminaariemme kuin tutkimustemme hyödyntäjänä ja rahoittajana. Turun Sataman merkitys tiennäyttäjänä on vuosikymmenten aikana ollut merkittävä. Sataman ja Turun kauppakamarin järjestämät Turun satamapäivät ja Turun Liikennepäivät ovat olleet MKK:lle tärkeä alueellisen verkostoitumisen ja tunnettuuden foorumi jo vuodesta 1988.

Unohtaa ei sovi kotikaupunkiani Naantalia ja sen aktiivista satamaa. Varsinais-Suomen liitto ja Turun kauppakamari ovat arvostaneet ja osanneet hyödyntää MKK:n erityisosaamista. Maakuntajohtaja Juho Savo on rakentanut kanssamme vuosia Merten moottoritietä Saksasta Suomen satamiin, erityisesti Turkuun ja Naantaliin.

Teidän kaikkien tässä esityksessä mainittujen ja monien muidenkin tahojen ansiosta MKK:sta on 25 vuodessa kasvanut EU-alueen toiseksi suurin yliopistotasoinen laitos alallaan. Se, että yliopisto on antanut niukasti taloudellista tukea niin laitospääomästarahan kuin virkojenkin puolesta, on pitänyt meidät täällä MKK:ssa hyvässä, vireässä juoksussa elintilamme puolesta. Jatkossakin asettaisin uuden yliopiston tehtäväksi laitoksemme toimintaedellytyksen turvaamisen siten, että osaava joukkomme kokisi työnsä arvokkaaksi ja saisi nauttia myös taloudellisesti sen tuloksista ja kehittää itseään yhä arvostetummaksi. On selvää, että MKK:n tulee tuottaa Turun yliopistolle niin ulkoista arvostusta kuin työllistämisen kautta taloudellista hyötyä. Ilman yliopiston antamaa statusta laitoksemme kehittymisedellytykset olisivat olleet ja tulisivat olemaan

heikot. Toivon, että tämä tiedeyhteisö on MKK:n turvallinen koto jatkossakin. Sille uuden johdon on hyvä rakentaa seuraavaa kvartaalia. Onnea purjehdukselle!

Kiitos

Akateemikko Olavi Granö

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN VAIHEET

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN VAIHEET

1973 Varsinais-Suomen seutukaavaliiton asettaman
työryhmän aloite

1977 Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen
kannatusyhdistyksen perustaminen. Toimintaa varten
asetetaan suunnittelua ohjaava toimikunta

1979 Merenkulkualan koulutuskeskuksen perustaminen
em. toimikunnan alaisuuteen. Toiminta alkaa 1980.



1984 Koulutuskeskus siirtyy Turun yliopiston yhteyteen
Turun yliopistojen yhteisenä yksikkönä



MKK:n juhlaseminaari 27.8.2009

Professori Hannu Honka
MKK-MUISTELOT

Hyvät kuulijat,

MKK:n täyttyessä 25 vuotta on toisaalta eräs toinen aikakausi päättymässä. MKK:n pitkäaikainen johtaja, professori Juhani Vainio siirtyy eläkkeelle tänä syksynä. Uusi johtaja on jo valittu – hän astuu suuriin saappaisiin. On kaikki syy tukea uutta johtoa, jotta toiminta ei vain jatku vaan myös mahdollisuuksien mukaan ja järkevästi laajenee sekä syvenee.

Olen osaltani ollut mukana toiminnassa oikeastaan alusta lähtien, mutta alkuvaiheessa tein vielä väitöskirjaani joten minulla ei ollut keskeistä asemaa perustamisidean aivan alkutoteutuksessa.

MKK sai tietystä yskinnästä huolimatta hyvän alun, koska oli ilmeisen selvä tarve saada laajempaa koulutus- ja tutkimuspohjaa kuin mihin 1980-luvun muut yliopistolliset yksiköt merenkulun sektorilla pystyivät. Muistan hyvin Juhani Vainion edeltäjän Jorma Tainan frustraatiot, kun asiat eivät kuitenkaan aina sujuneet niin kuin Jorman kovat ambitiot edellyttivät. Niin tai näin MKK on tänään jotain aivan toista kuin sen syntyvaiheessa – tämä pelkästään positiivisessa mielessä.

Epäilijöitäkin aikanaan oli. Muistan kun matkustimme aivan alkuvaiheessa Helsinkiin tapaamaan merenkulun edustajia. Siinä yhteydessä haluttiin tuoda esiin nimenomaan merijuridiikan osuus tulevassa toiminnassa. Paikalla ollut varustamojohtaja ilmaisi kiistattoman skeptisyytensä suunnitelmille viitaten kompetenssin puutteeseen, mutta varsin erikoista oli se, että eräs suuren varustamon päälakimies toimitti juristiassistenttinsa kautta kokoukseen suljetun kirjeen. Avasimme sen kotimatalla ja totesimme kirjeen lähinnä tyrmäävän kaikenlaiset edellä mainitut suunnitelmat Turun puolella. Meillä oli kuitenkin intoa – varmasti nuoruudestakin johtuen. Kirje sai vain aikaan, jos mahdollista, vielä vakaamman päätöksen jatkaa suunnitellulla linjalla.

Juridiikka ja nimenomaan meri- ja kuljetusoikeus ovat omaa alaani. Vanha sanonta on, että merimies on eri mies. Loogista on todeta jatkoksi että merioikeus on eri oikeus. Merioikeus – ja sinänsä myös kuljetusoikeus – on vaatinut ja vaatii edelleen syvää ja monivuotista erikoistumista, jos haluaa väittää, että osaa tämän sektorin. Koskaan ei kuitenkaan opi riittävästi, mutta se on minulle vuosikymmenten mittaan selvinnyt, että meri- ja kuljetusoikeus ovat harvinaisen kiehtovia juridiikan alueita. Ne ovat kansainvälisiä, ongelmat ovat erittäin laaja-alaisia ja yksittäiset tapaukset harvoin samanlaisia kuin aikaisemmat.

Kun tarkastelee kulunutta 25 vuotta ammatillisin silmin, niin voin sanoa, että jos MKK on vuosien mittaan muuttunut ja kehittynyt, niin näin on tapahtunut myös meri- ja kuljetusoikeudessa. Tosin ei täysin – meillä on sektoreita, joiden piirissä ei perusstruktuureissa ole tapahtunut mitään radikaalia. Näin on asianlaita varsinkin rahtausoikeudessa. Perusilmiöt tällä sektorilla ovat laajalti samat kuin silloin ennen. Ehkä kaikkein mielenkiintoisin siviilioikeudelliseen sääntelyyn kuuluva kehitys,

nimenomaan kuljetusoikeuden puolella, liittyy elektroniseen kommunikointiin, joka merenkulussa on tullut paperien sijaan – skeptisten mielestä paperien lisäksi. Elektronisen kommunikoinnin sääntely kuljetusoikeuden piirissä on kuitenkin kansainvälisesti tapahtunut osittain vasta viime vuosina. Tätä ennen on kansainvälisesti toimittu ja toimitaan vieläkin jossain määrin epäselvän juridiikan alalla. Kaupallisesti puute ei ole ollut aivan huomattava.

Kun toisaalta mietin, mitkä ovat todella laajat mainitsemisen arvoiset oikeudelliset muutokset merenkulun piirissä viimeisten 25 vuoden aikana, niin minulle tulee mieleen kaksi päälinjaa: globaalisuus ja Euroopan integraatio.

Globaalin kaupan kehittyminen näkyy selvästi myös omalla sektorillani. Kansainvälisen sääntelyn tarve on huomattava. Yhteiset kansainväliset säännöt johtavat parhaassa tapauksessa ennalta-arvattavuuteen ratkaisijasta ja sovellettavasta laista riippumatta ja riitojen ja konfliktien ratkaiseminen tulee halvemmaksi verrattaessa fragmentaariseen puhtaasti kansalliseen oikeuteen. Merenkulku vaatii siis usein globaaleja ratkaisuja. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on kehittänyt rooliaan kansainvälisenä lainsäätäjänä, ei vähiten viimeisten 25 vuoden aikana. Kaikki tietävät, että tämä järjestö toimii meriturvallisuuden ja merellisen ympäristönsuojelun hyväksi. Tällä alalla on saavutettu huomattavaa menestystä, vaikka kritiikkiäkin löytyy. On syytä muistaa että ennalta-ehkäisevien keskeisten meriturvallisuussäännösten ja merellisen ympäristönsuojelun säännösten kattavuus tänään on 95 %:n luokkaa maailman kauppalaivatonnistosta. On laskettavissa, että IMO:n rooli on huomattava jatkossakin. Kritiikki kohdistuu nykyään lähinnä kansainvälisten valvontamekanismien puuttumiseen eräiltä osin ja ehkä liian hitaaseen turvallisuuskehitykseen. Onhan IMO:ssa otettava huomioon globaalit intressit – kaikilla valtioilla ei ole mahdollisuuksia edetä samassa tahdissa.

Toisaalta on huomattava, että IMO toimii myös jälkikäteisten toimintojen lainsäädännöllisenä ohjaajana. Varustamojen vastuukysymykset, mukaan lukien merellisen ympäristön vahingoittamisesta seuraava vastuu, hoidetaan kansainvälisesti ja lainsäädännöllisesti IMO:n toimesta. Vastuusäännösten kehitys on ollut merkittävää, vaikka ei ehkä riittävää, kuluneen 25 vuoden aikana.

IMO ei toisaalta ohjaa kaikkia merioikeuden sektoreita.

Globaalissa tarkastelussa on ehkä niin, että 90 vuotta täyttävän kansainvälisen työjärjestön ILO:n rooli ei vuosien mittaan ole kehittynyt odotetulla tavalla merenkulkijoiden työoikeudellisen suojelun vaalimisessa kansainvälisen merityöoikeudellisen yleissopimuksen hyväksymisestä huolimatta vuonna 2006. Nähtäväksi jää mitä tämän järjestön toimesta saadaan aikaan tulevaisuudessa merenkulun työsuhteissa.

Ehkä kuitenkin, Suomenkin kannalta, kaikkein radikaalein muutos on ollut Eurooppaoikeuden vaikutus. Suomihan liittyi EU:n jäseneksi vuonna 1995. Jo sitä ennen lainsäädäntöämme oli muutettu EU:n suuntaan, mutta jäsenyyks antoi Suomelle mahdollisuuden käyttää vaikutusvaltaansa yhteisessä eurooppalaisessa

integroitusprosessissa ja erityisesti velvollisuuden noudattaa Eurooppa-tasosta lainsäädäntöä.

Omalla alallani tämä kehitys näkyy ehkä tietyssä määrin pirstaleisesti.

Merenkulun ollessa kansainvälistä EU:n omat säännöt mahdollistavat riitojen käsittelyn EU:n puitteissa. Suomalaiset intressit voivat kaupallisissa riidoissa sekä kantaa että vastata missä tahansa jäsenvaltion tuomioistuimessa yhteisten toimivaltasääntöjen perusteella. Jäsenvaltioiden tuomioistuinten ratkaisut ovat täytäntöönpanokelpoisia kaikissa jäsenvaltioissa.

Suomi on velvollinen hyväksymään aluksen omistajaksi EU-etabloituneet henkilöt – suomalaista protektionismia ei siis alusten rekisteröinnissä Suomen alusrekisteriin sallita. Sama pätee tietysti päinvastoin. Suomalainen omistaja voi rekisteröidä aluksensa toisessa jäsenvaltiossa. Asia ei oikeudellisesti aina ole ollut täysin selvä, mutta EY-tuomioistuin on toisaalta vahvistanut edellä mainitut linjanvedot.

Varustamotoiminnan vapaan etabloitumisen lisäksi myös merikuljetuspalveluiden tulee ja ne saavat liikkua vapaasti ei vain EU:n sisällä vaan myös suhteessa kolmansien valtioihin. Myös tavaroiden vapaan liikkuvuuden turvaaminen kuuluu EU:n lähtökohtiin. Mitään puhdasta kansallista protektionismia ei EU:n puitteissa hyväksytä. Vanhan “merkantilismin” ajatukset ovat ainakin näillä näkymin – ehkä lopullisestikin – siirtyneet historian arkistoihin ainakin Euroopan integrointiprosessissa.

Yritysten etabloitumisoikeus ja merikuljetuspalvelujen vapaa liikkuvuus saattavat joutua ristiriitaan muiden perusintressien kanssa eurooppa-oikeudessa. Eräs eniten keskusteltu tapaus on ollut Viking Linen kanne englantilaisessa tuomioistuimessa. Ristiriita koski vapaata eurooppalaista yritysten etabloitumisoikeutta toisaalta ja oikeutta työtaistelutoimenpiteisiin toisaalta. Varustamo halusi kansainvälisen vahvistuksen sille, että aika laajasti käytetty tiettyjen alusten boikotointi Suomen satamissa päättyisi tai kyseistä toimintaa ainakin rajoitettaisiin oikeudellisin raamituksin. Varustamo suunnitteli aluksen liputusta Viroon. Asia päättyi englantilaisesta tuomioistuimesta EY-tuomioistuimeen, joka vuonna 2007 antamassaan tuomiossa painotti työntekijöiden perustavaa oikeutta työtaistelutoimenpiteisiin, mutta samalla kiistatta asetti tietyt rajat kyseiselle toiminnalle. Ilman EY-oikeudellista aspektia kyseistä tarkennusta ei olisi tapahtunut. Nyt raamituksella on yhteiseurooppalainen peruste. Asia erikseen on, miten itse kukin kokee EY-tuomioistuimen tulkinnan, pidetäänkö sitä hyvänä vai pahana.

Minulla olisi lukuisia muita merenkulun kansainvälisyyteen liittyviä oikeudellisia esimerkkejä, mutta edellä olevat maininnat saavat riittää tällä kertaa.

Selvää on, että merenkulun oikeudellisen raamituksen kannalta EU:n rooli on mielenkiintoinen ja varsin tärkeä tällä hetkellä, mutta vielä tärkeämpi tulevaisuudessa. Nähtävissä esimerkiksi on, että EU voi tulevaisuudessa, itse asiassa osittain jo nyt, ratifioida kansainvälisiä yleissopimuksia seurauksin, että jäsenvaltioiden välitön vaikutusvalta näiltä osin vähenee ja EU:n vastaavasti laajenee. Itse asiassa tämän

suuntaista vaikutusvallan painotuksen muuttumista on jo tapahtunut eräiden EY-tuomioistuimen merenkulkuun liittyvien ratkaisujen kautta. Myös EU:n jäsenyydestä IMO:ssa on keskusteltu.

Palataan vielä hetkeksi MKK:n toimintaan. Kun Turun yliopisto sai MKK-kytköksen, annettiin Åbo Akademille, omalle yliopistolleni, aikanaan merijuridiikan tutkimusalaan liittyvä professuuri. Åbo Akademin merioikeuden tutkijat ovat 25 vuoden aikana luoneet huomattavan kansainvälisen verkoston ja tunnettuuden merijuridiikan alalla.

MKK:n toiminta on tähän asti perustunut ja perustuu Turun Yliopiston ja Åbo Akademin väliseen yhteistyöhön mukaan lukien Turun kauppakorkeakoulun osuus, vaikka MKK samalla on toiminut, aivan oikein, hyvin itsenäisesti. Toivon, että pitkä yhteistyö MKK:n ja Åbo Akademin välillä jatkuu ja vahvistuu ja että myös uusi johtaja arvostaa tätä hedelmällistä ja erityisesti kaksikielistä yhteistyötä.

Toivotan MKK:lle onnea ja menestystä sekä paikkansa jättävälle professori Juhani Vainiolle kiireisiä eläkepäiviä!

Pääjohtaja Markku Mylly

**KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKYÄ HORISONTISSA
MERENKULKUALALLA**

MKK:N JUHLASEMINAARI

Turun yliopisto kotisatamana 25 vuotta

Markku Mylly
28.8.2009



Merenkululaitos

Kurssi kohti tulevaa –

Mitä näkyy horisontissa?



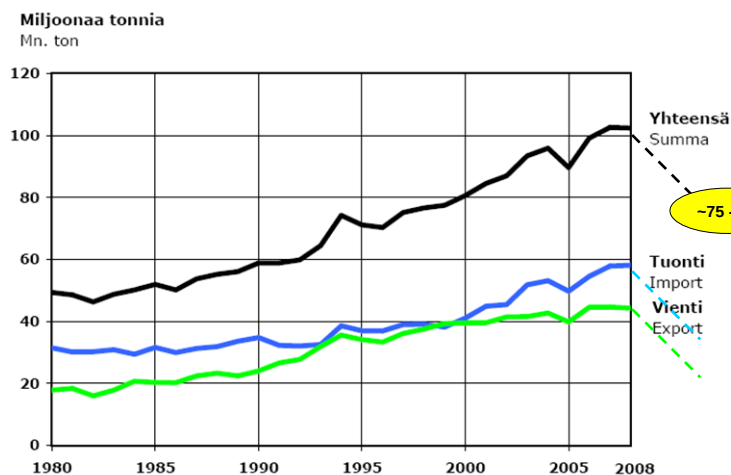
Esityksen sisältö

- Meriliikenteen kehitys 1980 – 2009
- Mitä näkyy horisontissa – liikenne-ennusteet
- Suomen teollisuuden logistiset haasteet
- Meriklusterin haasteita ja mahdollisuuksia
- Liikennehallinnon uudistus

MMY / 27.8.2009

3

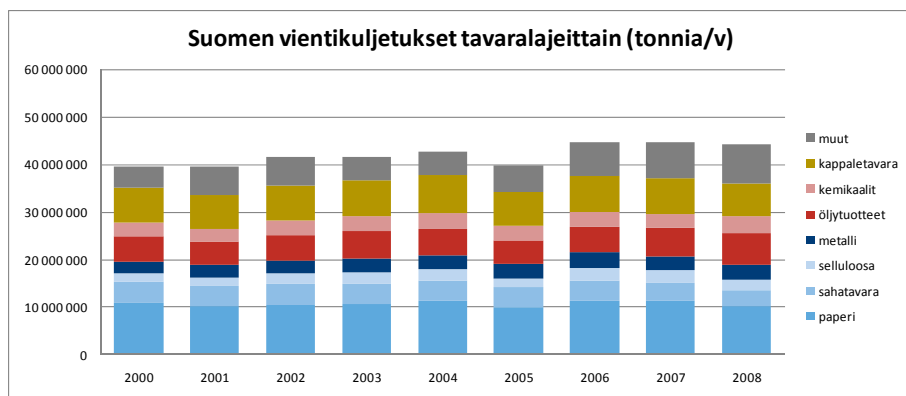
Ulkomaan merikuljetukset 1980-2008
Utrikes sjötransporter 1980-2008



Lähde: Merenkululaitos

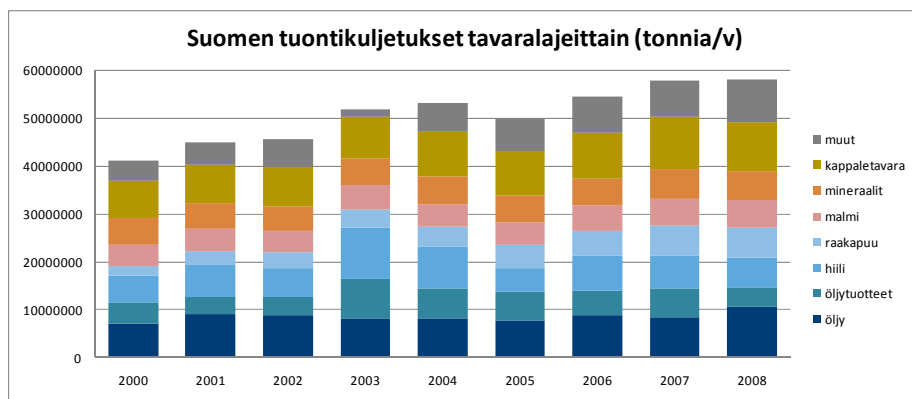
MMY / 27.8.2009

4



MMY / 27.8.2009

5

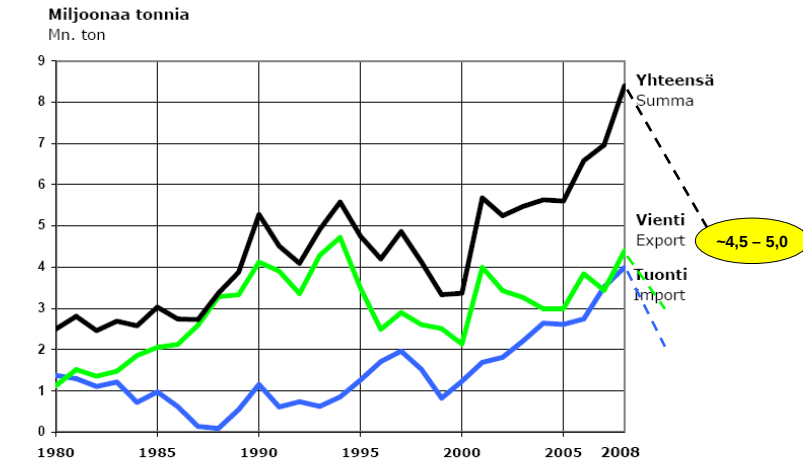


MMY / 27.8.2009

6

Transitoliikenne 1980-2008

Transittrafiken 1980-2008



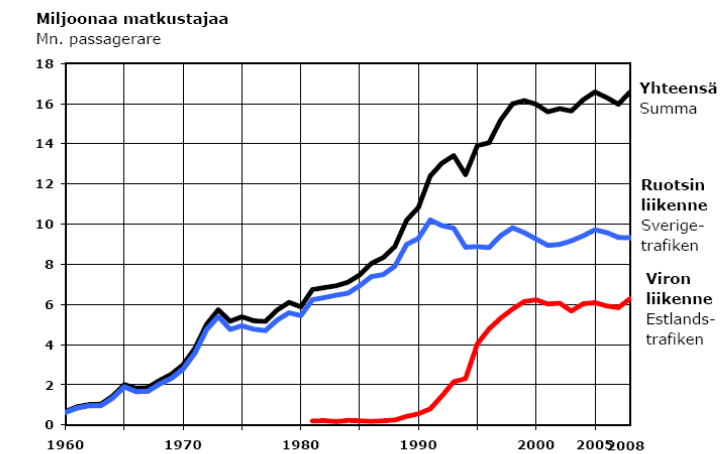
Lähde: Merenkululaitos

MMY / 27.8.2009

7

Ulkomaan matkustajaliikenne 1960-2008

Utrikes passagerartrafik 1960-2008



Lähde: Merenkululaitos

MMY / 27.8.2009

8

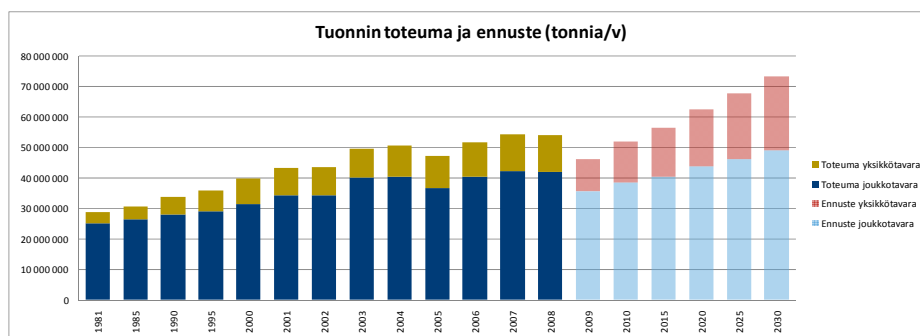
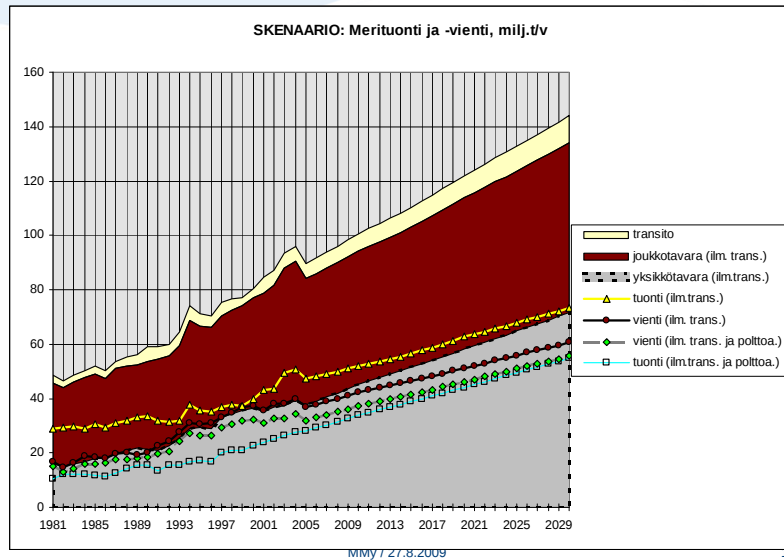


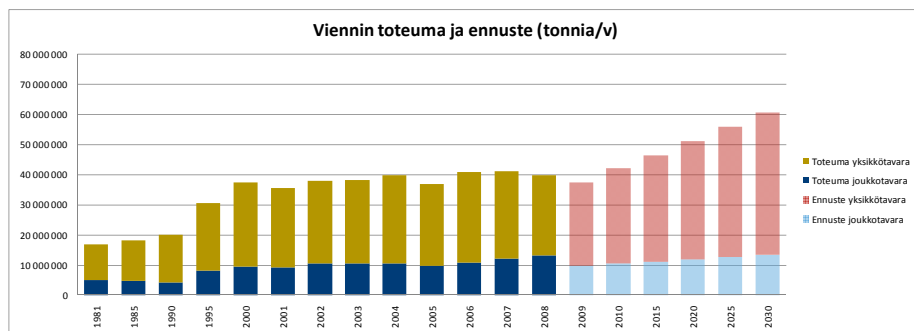
Kuljetusennuste vuodelle 2020 (indeksi)

	Vertailutilanne 2003	Ennuste 2020
Euroopan tasolla		
Merikuljetusten kuljetussuorite	100	166
Kaikkien kuljetusmuotojen kuljetussuorite	100	151
Itämeren tasolla		
Merikuljetusten kuljetussuorite	100	193
Käsitellyt lastit Itämeren satamissa	100	164

Huom! Norja sekä Saksan ja Tanskan Pohjanmeren satamat mukana

Meriliikenne kasvaa - 2030

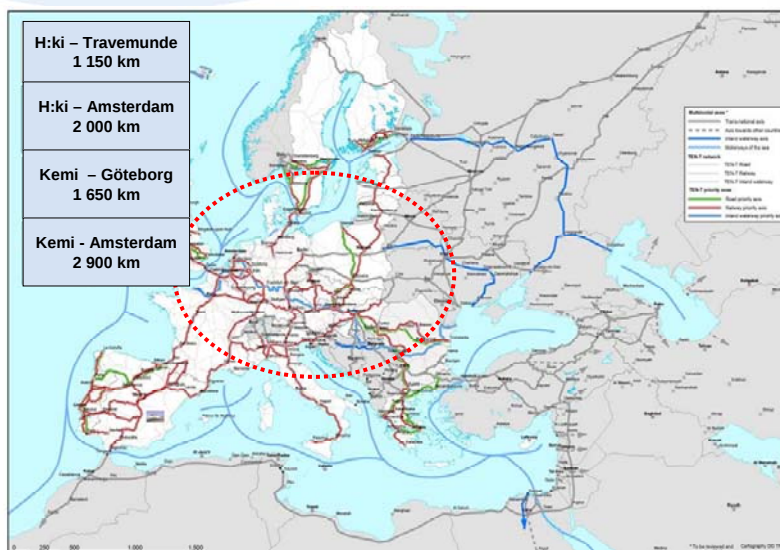




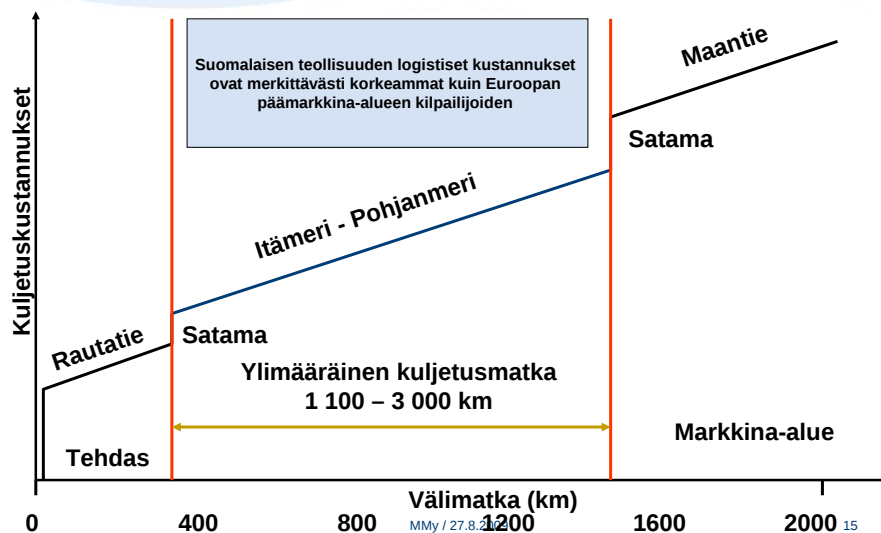
MMY / 27.8.2009

13

PITKÄT KULJETUSMATKAT



Kuljetusketju Suomi – Keski-Eurooppa



Suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset

Taulukko 1. Logistiikan kokonaiskustannusten kehitys Suomessa 1990–2006					
Aineistovuosi	1990	1995	2001	2006	Kv. vertailuarvo
Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset (v. 2006 kiintein hinnoin)	19,1	15,4	19,6	26,4	mrd. EUR
Logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta	11,0 %	10,3 %	10,2 %	11,5 %	OECD 7–10 %
Kuljetuskustannusten osuus liikevaihdosta	4,8 %	4,7 %	4,5 %	5,0 %	3–5 %
Logistiikkakustannukset suhteessa BKT:hen	17–18 %	14–15 %	14–15 %	17 %	

Lähde: Liikenne- ja viestintäministeriö 2006 ja Turun kauppakorkeakoulu

HAASTEITA.....MAHDOLLISUUKSIA...

Suomalainen tonnisto ja sen kilpailukyky

- EU:n valtionavun suuntaviivat
- Kauppa-alusluettelolaki – uudistettu
- Tonnistoveron uudistaminen kilpailukykyiseksi
- Tonniston uudistuminen – kilpailukykyinen kalusto
- Alusten miehitys – kilpailukykyiset sopimukset / miehistöt

Korkean osaamisen säilyttäminen Suomessa

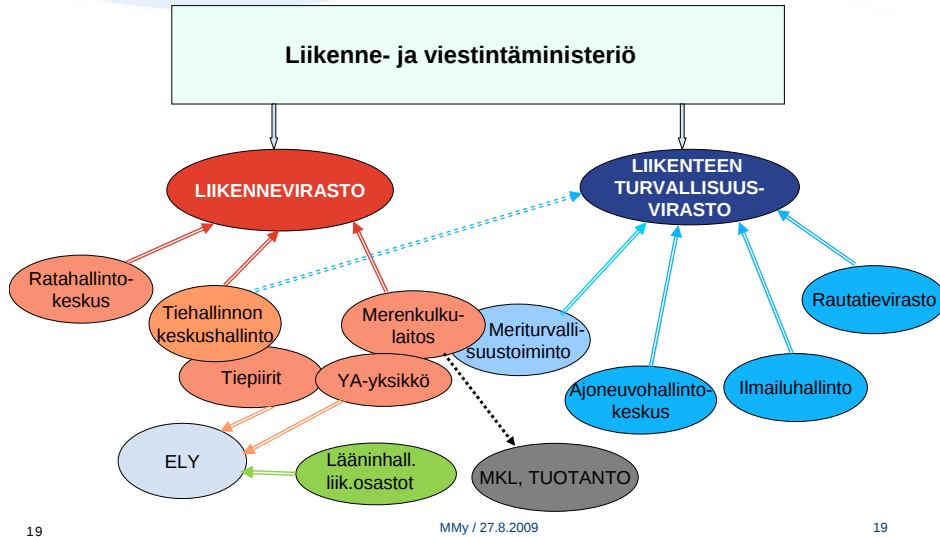
- Merenkulkuammattien koulutusjärjestelmän uudistaminen
- Hallinnon uudistaminen – osaamisen varmistaminen
- Erityisosaamisen säilyttäminen – talvimerenkulku
- Laivanrakennuksen ja tutkimuksen korkea taso - säilyttäminen
- ITC-ratkaisujen hyödyntäminen - kustannustehokkuus

Meriympäristön suojeleminen

- Ympäristötietoisuus ja -osaaminen
- Korkean teknologian ennakkoluuloton hyödyntäminen
- Innovatiiviset ratkaisut
- Mukana ratkaisunteossa

Liikenne- ja turvallisuushallinnon uudistus

Uusien virastojen muodostuminen



19

MMY / 27.8.2009

19

Kiitos huomiostanne!



MMY / 27.8.2009

20

Apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola
NÄKYMİÄ SATAMIEN HORISONTISSA

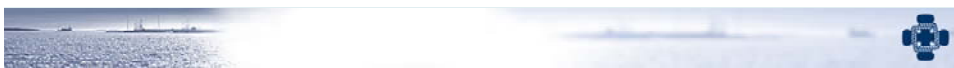
Näkymiä satamien horisontissa

MKK:n juhlaseminaari
Turku 27.8.2009

Kirsti Tarnanen-Sariola
Suomen Satamaliitto

Kurkistus olan taakse sekä kristallipalloon

	1984 / 1991	2008	2009 ?
Ulkomaan- kauppa	(1984) 38,8 Milj. tonnia	108,5 Milj. tonnia	-20 %: 86,8 Milj. tonnia (2000)
Transito	(1991) 4,6 Milj. tonnia	8,3 Milj. tonnia	-40 %: 5 Milj. tonnia (2000)
Kontit	(1991) 0,3 Milj. TEU	1,6 Milj. TEU	-34 %: 1,1 Milj. TEU (2002)



Taantuma loppuu aikanaan, maailma muuttuu

- Metsäteollisuus: alan saneeraus näkyy satamatasolla
- Kaivostoiminta: suurta potentiaalia pohjoisessa
- Itäliikenne: Venäjä 2020 yli 90% omien satamien kautta. Suomella siivunsa, mutta protektionistinen sääntely vaikeuttaa kuljetuksia.
- Arktiset merialueet merenkulun piiriin. Kuolasta huubi?

Ympäristö- ja taloudellinen tehokkuus lähentyvät

- Päästöjen vähentäminen: hitaus valtaa alaa merikuljetuksissa. Aluskoko kasvaa – yksikköpäästöt alas. Intermodaalikuljetukset lisääntyvät Euroopassa.
- Varustamot keskittävät käyntejään, satamat jatkavat erikoistumista.
- Konttilogistiikka vaikuttaa logistiikkakeskittymiin.

27.8.2009 Kirsti Tarnanen-Sariola Suomen Satamaliitto



...orkesterinjohtaja

Aktiivinen rooli satamakokonaisuudessa.

- Useampi operaattori satamassa todennäköisempää kuin aiemmin. Sataman pitäjä kilpailuttaa ja asettaa ehtoja.
- Ympäristöluvasta vastaava toiminnan harjoittaja ohjaa ja velvoittaa muita toimijoita.
- Asettaa ja koordinoi työ- ja liikenneturvallisuuden tason.

27.8.2009 Kirsti Tarnanen-Sariola Suomen Satamaliitto



...yritys avoimilla markkinoilla

- Kunnallisten liikelaitosten tulevaisuus pohdittavana.
- Satamat toimivat avoimilla markkinoilla.
- Yhtiöittäminen yleistyy.
- Kuntatalouden näkymät: omistajien tarpeet.

27.8.2009 Kirsti Tarnanen-Sariola Suomen Satamaliitto



...hyvä yrityskansalainen

- Sidosryhmien odotukset korkeasta ympäristöhoidon tasosta ja yhteiskuntavastuusta (CSR), kuten muissakin yrityksissä.
- Sataman merkitys paikalliselle ja alueelliselle yritysmaailmalle.
- Vanhojen satama-alueiden uudelleenvaltaus yritystoiminnalle, asumiselle, vapaa-ajalle ja merelliselle kulttuurille.
- Sataman ja yhdyskunnan vuorovaikutus vaikuttaa kehittämismahdollisuuksiin.

27.8.2009 Kirsti Tarnanen-Sariola Suomen Satamaliitto



...kaikkien väylien solmukohta

- Tieto-, väylä-, raide- ja tieverkostot.
- Tunnistus- ja tietojärjestelmien täysimääräinen hyödyntäminen logistisen sujuvuuden kasvattamiseksi.
- Asiakkaiden lastien tiedot välittyvät eteenpäin kuljetusketjussa ja tarvittavat koneet, laitteenkäyttäjät, kuljetusvälineet ja vesi-, maa- ja tietoliikenneyhteydet ovat valmiina oikeaan aikaan, oikeassa paikassa.

Suunnittelupäällikkö Jarmo Joutsensaari
**KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKYÄ HORISONTISSA
 SISÄMAAYHTEYKSISSÄ**



27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 2

**Satamien maa- ja merikuljetusten jakautuminen
 eri kuljetusmuotoihin vuosien 2005 – 2007 (20
 suurinta satamaa)**

	milj..tn/ vuosi	%
Satamien lähialueet, öljykuljetukset ja kotimaan merikuljetukset	43,9	44 %
<i>Rautatiekuljetukset</i>	19,8	20 %
<i>Maantiekuljetukset kotimaisella kalustolla</i>	25,9	26 %
<i>Transito ulkomaisella kalustolla; autokuljetukset</i>	1 ,0	1 %
<i>Transito ulkomaisella kalustolla; muu kuin autot</i>	2 ,2	2 %
<i>Muut maantiekuljetukset ulkomaisella kalustolla</i>	7 ,5	7 %

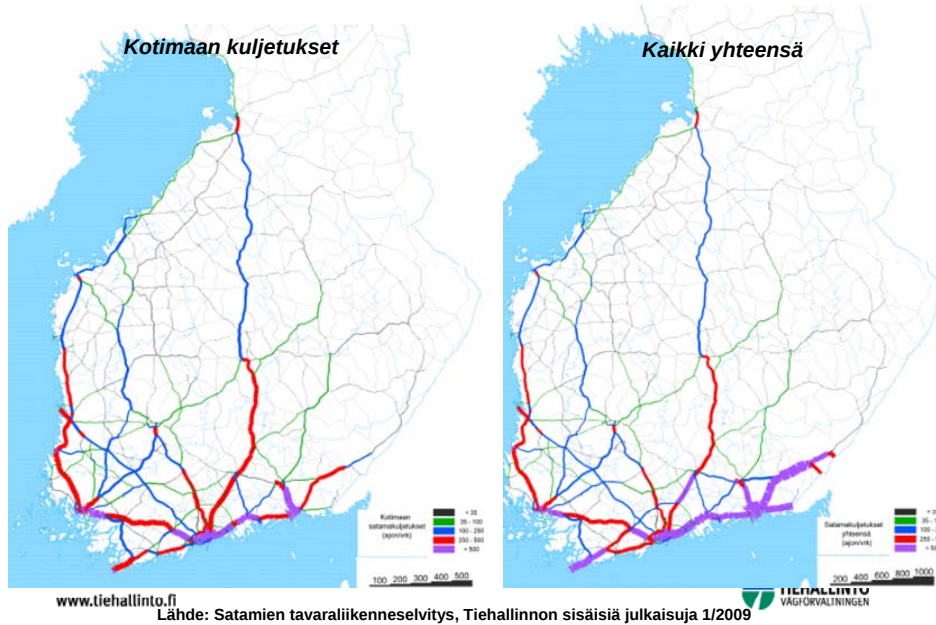
Lähde: Satamien tavaraliikenneselvitys, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 1/2009
 www.tiehallinto.fi



27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 3

Ulkomaankaupan tiekuljetukset



27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 4

Ulkomaankaupan rautatiekuljetukset



www.tiehallinto.fi

TIEHALLINTO
VAGFORVALTNINGEN

Ulkomaankaupan kuljetusten haasteet tienpidolle

Tiekuljetukset

- Ulkomaankaupan kuljetukset keskittyvät muita tiekuljetuksia enemmän päätieverkolle ja käyttävät Suomen valta- ja kantatieverkkoa varsin kattavasti.
- Teollisuuden vientikuljetukset suuntautuvat tehtailta satamiin johtaville yhteyksille.
- Viennin ja tuonnin yleisyksikköliikenne keskittyy eteläisen Suomen pääteille kiintopisteinään Helsingin, Hangon, Turun ja Naantalin satamat.
- Kaupan keskusliikkeiden runko- ja jakelukuljetukset vievät tavaravirtaa pohjoiseen ja muualle sisämaahan
- Transitokuljetukset keskittyvät hyvin voimakkaasti E18-tielle

www.tiehallinto.fi

Haasteet kuljetusten näkökulmasta

- Kaupunkiseutujen ruuhkautuminen
- Päätieverkon yhteysvälien turvallisuus-, sujuvuus- ja kunto-ongelmat.
- Itään suuntautuvan transitoliikenteen nopea kasvu sekä huonosti toimivat rajamenettelyt aiheuttivat suuria alueellisia välityskykyongelmia. Liikenteen vähenemisen vuoksi ongelmia ei nyt esiinny.



Ulkomaankaupan kuljetusten haasteet radanpidolle

Rautatiekuljetukset

- Metsä- ja metalliteollisuuden ulkomaankaupan tuotekuljetukset tehtailta satamiin keskittyvät rautateiden tavaraliikenteen runkoverkolle.
- Teollisuuden ulkomaankaupan raaka-aineiden tuonti Venäjältä rajanylityspaikkojen kautta on keskittynyt Kaakkois- ja Itä-Suomen rataverkolle.
- Transitokuljetukset Venäjältä hoidetaan lähes kokonaan rautateitse Kokkolan, Kotkan ja Haminan satamiin.
- Ulkomaankaupan runkokuljetuksissa käytetään myös yhdistettyjä juna-rekka-kuljetuksia Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä.

www.tiehallinto.fi

Haasteet kuljetusten näkökulmasta

- Välityskyvyn parantaminen rataosilla Seinäjoki–Oulu ja Luumäki–Imatra
- Radan kantavuuden lisääminen akselipainojen korottamiseksi rataosilla Jämsänkoski–Rauma, Imatra–Kouvola–Kotka/Hamina ja Raahe–Hämeenlinna.
- Eräiden satamakuljetuksiin liittyvien ratapihojen toimivuutta ja kuntoa on tarpeen parantaa viipymättä.

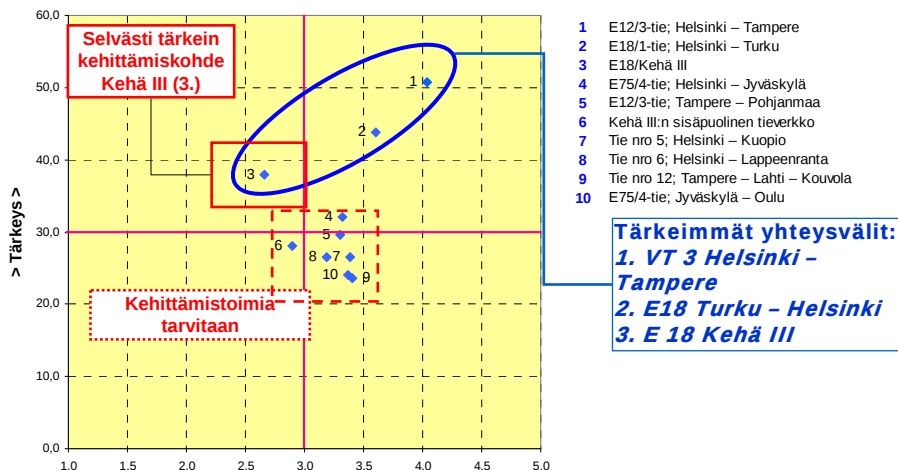


27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 7

Ulkomaankaupan kannalta tärkeimmät tieverkon yhteysvälit ja niiden palvelutaso

Harjoittaa ulkomaankauppaa - Yhteysvälin toimivuus kuljetusten kannalta
Tärkeys / tyytyväisyys



Lähde: Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2008-2009, Tiehallinto

9.12.2009
TIEHALLINTO
VÄGFORVALTNINGEN

27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 8

Suomen ulkomaankaupan kuljetusreittien kehittämiskohteita



Lähde: Ulkomaankaupan ja väylähallinnon yhteistyöryhmä
(www.ulkomaankaupanreitit.info)

9.12.2009
TIEHALLINTO
VÄGFORVALTNINGEN

Kuljetusmäärät vähentyneet v. 2009 aikana merkittävästi laman seurauksena

Tiekuljetukset

- Tammi-kesäkuussa raskaan liikenteen määrä väheni tieverkolla 17% edelliseen vuoteen verrattuna
- Itärajan rekkaliikenne väheni 39% edelliseen vuoteen verrattuna
(lähde: Tiehallinnon automaattinen liikenteenmittausjärjestelmä)

Rautatiekuljetukset

- Tammi-kesäkuussa – 29 % edelliseen vuoteen verrattuna (21,3 --> 15,2 milj. t).
- Vienti- ja tuontikuljetukset vähenivät yli 40% ja kotimaan kuljetukset lähes 25%.
(lähde: VR-konsernin osavuositiedot 1.1.–30.6.2009)

www.tiehallinto.fi



27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Käynnissä olevat ja alkavat tiehankkeet

Käynnissä olevat hankkeet (valmistumisvuosi)

- Mt 100 Hakamäentie, Helsinki (2009)
- Vt 4 Kemin kohta ja sillat (2010)
- Vt 4 Lusi – Vaajakoski (2011)
- Vt 6 Lappeenranta – Imatra (2012)
- Mt 101 Kehä I, (Turunväylä – Vallikallio), Espoo (2012)

Vuonna 2009 alkavat hankkeet

- E 18 Kehä III:n kehittäminen, 1.osa (50 M€)
- Vt 5 Lusi – Mikkeli (42 M€)
- Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo (25 M€)
- Vt 14 Savonlinna, 1.osa (Kyrönsalmen toinen silta, 25 M€)
- Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti (80 M€)
- Vt 5 Päiväranta – Vuorela, Kuopio (90 M€)
- Vt 6 Joensuun kohta (35 M€)

Vuoden 2010 talousarvioon esitetyt hankkeet

- Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa (50 M€)
- E 18 Haminan ohikulkutie (180 M€)

Elinkaarimallilla:

- E 18 Koskenkylä – Loviisa – Kotka (285 M€)

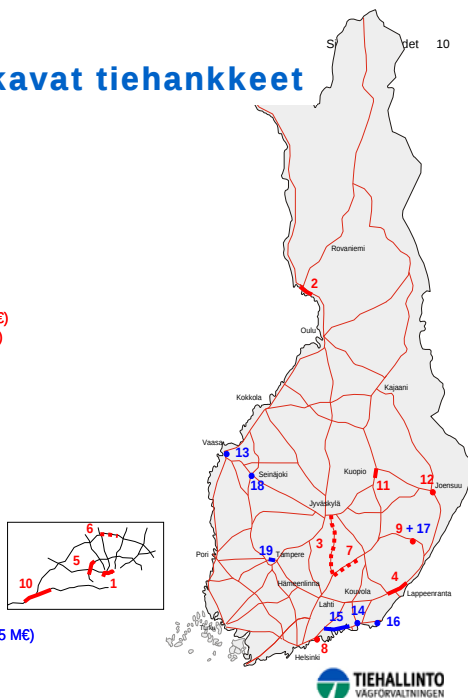
Aloitaminen lykätty vuoteen 2010

- E 18 Vaalimaan rekkaparkkialue (18 M€)

Vuonna 2011 alkavat hankkeet

- Vt 14 Savonlinna, 2.osa (keskusta ja syväväylän siirto, 105 M€)
- Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie (50 M€)
- Vt 12 Tampereen rantaväylä (valtio 45 M€)

MAKU ind. 150



27.8.2009 / Jarmo Joutsensaari

Sisämaayhteydet 11

Suurimmat käynnissä olevat ratahankkeet

Hanke	Toteutusaikataulu
Ilmalan ratapihan perusparannus	2006-2011
Seinäjoen ja Oulun välinen rataosuus	2007-2011 (1. vaihe)
Luumäen ja Lahden välinen rataosa	2007-2010
Keski-Pasilan ratapiha-alue	2009-2012
Kehärata	2009-2014

www.tiehallinto.fi



Maakuntajohtaja Juho Savo

**KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKYÄ HORISONTISSA
ALUEKEHITYKSESSÄ**

Kurssi kohti tulevaa – mitä näkyy aluekehityksessä

Maakuntajohtaja Juho Savo

27.8. 2009

MKK:n juhlaseminaari, Forum Marinum



9.12.2009

Varsinais-Suomi on vahva maakunta

- Väkiluvultaan maakuntien suurimpia
(462 000 as.)
- Työttömyys alle maan keskitason (8,8 %)
- Monipuolinen elinkeinoelämä
 - meri-, bio-, ict- palvelu- ja hyvinvointialat
- Vahva osaamiskeskittymä
 - yliopistot, korkeakoulut, osaamiskeskus,
tutkimuslaitokset



9.12.2009

Varsinais-Suomi on syrjässä ?

- Alueellistamisessa ei voittoja
 - Valtion henkilöstön lukumäärä on vähentynyt vuodesta 2000 vuoteen 2009 maakunnista toiseksi eniten Varsinais-Suomessa
 - Valtion työpaikkoja on saaristolaista huolimatta vähennetty myös saaristosta
 - Valtion tukitoimet keskittyvät Helsinki - Keski-Suomi – Oulu -akselille ja Itä-Suomeen
-



9.12.2009

Maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa laaditaan parhaillaan

- Laaditaan yhteistyössä kuntien, valtion alueviranomaisten ym. toimijoiden kanssa
 - Sisältö riippuu maakunnan yhteistyökyvystä ja tahdosta
 - Oikea aika myös merenkulkualan esittää kehitysvisionensa
-



9.12.2009

Ohjelmapolitiikalla saatu paljon aikaan

- Moottoritie E 18 Turku-Helsinki –osuus valmis
 - Saariston rengastie
 - Vahva osaamiskeskus maakunnan avainaloilla (vetovastuu Meri- ja HealthBio-klustereissa)
 - Turun yliopiston ja Turun kauppakorkeakoulun yhdistyminen
 - Jne..
-



9.12.2009

Meriklusterin tulevaisuus on maakunnan avainkysymyksiä

- Merkittävä työllisyyden ja osaamisen kannalta
 - Telakka ja alihankintaverkosto työllistäjä koko rannikkoalueella (21 000 työpaikkaa)
 - Ainutlaatuista tietotaitoa, osaamista, tutkimusta ja koulutusta
 - Suuret satamat ja merkittävät tavaravirrat
-



9.12.2009

Esimerkki liiton toiminnasta aluekehittämismäisena

Telakkatukiesitys TEM:lle

- **Turku-Tukholma autolauttahanke** (10 %:n Tku-Sto-Tku laivaparin investointiin).
 - **Laivanrakennuksen innovaatiotuen käyttö** (tukirahoja valtion talousarvioon 62 miljoonaa euroa vuosille 2009-2011)
 - **Tax lease –malli vaihtoehtona** (etupainotteiset poistot ja tappiot verotuksessa, osuus alusten rakentamiskustannuksista 10 %)
-



9.12.2009

Aluehallinnon uudistus 2010- vahvistaa maakunnan liittoja

Uusia tehtäviä ovat mm.:

- alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittaminen
 - alueellisten laaja-alaisten luonnonvarojen ja ympäristöä koskevien suunnitelmien laatimisen yhteensovittaminen
 - alueellisen pitkän ja keskipitkän koulutuksen ennakoinnin yhteensovittaminen
-



9.12.2009

Varsinais-Suomen logistinen asema vahva

- lännen, idän ja Pohjolan liikennekäytävien polttopisteessä
 - "Gateway" Skandinaviaan
 - ruuhkatonta kaikille kulkumuodoille
-



9.12.2009

Haasteita ja kehittämiskohteita kuitenkin riittää

- Perusväylänpidon rahoitus (tiet, rautatiet ja vesiväylät)
 - Pääteiden kehittäminen (mm. VT8, KT40 Turun kehätie)
 - Ratojen kehittäminen (Toijalan ja Ukin rata, Salo-Lohja)
 - Saariston liikenneyhteyksien kehittäminen (alukset, vesiväylät, kiinteät maantieyhteydet)
 - Joukkoliikenne (Turun kaupunkiseutu, paikallisjunaliikenne)
-



9.12.2009

Tuetaan EU:n Itämeripolitiikkaa

Konkreettisuuteen tähtäävän strategian neljä keskeistä tavoitetta ovat:

- Tehdä Itämeren alueesta ympäristöltään kestävä alue
 - Muuttaa Itämeren alue vauraaksi ja eteenpäin pyrkiväksi alueeksi
 - Muuttaa Itämeren alue saavutettavaksi ja vetovoimaiseksi alueeksi
 - Muuttaa Itämeren alue turvalliseksi alueeksi
-



9.12.2009

Itämeristrategia...

Varsinais-Suomessa erityisesti:

- Toteutetaan Pro Saaristomeriohjelmaa osana koko Itämeren saastumisen pysäyttämistä
 - Voimistetaan yhteistyötä Itämeren valtioiden kanssa
 - Logistisesti maakunta on Itämeren keskiössä – toimitaan kaikilla areenoilla sen mukaisesti ja aktiivisesti!
-



9.12.2009

Varsinais-Suomen horisontissa näkyy

Varsinais-Suomi on kilpailukykyinen eurooppalainen aluekeskus

- Elinkeinoelämän tukirankoina ovat monipuolinen tuotantorakenne ja kehittyneet palvelut
- Vetovoimatekijöinä ovat elinympäristö, monipuoliset palvelut ja monikulttuurisuus.
- Vahvuuksina ovat korkea koulutustaso, luovuuteen perustuva verkostotalous ja logistiikka-alan hyvä osaaminen.



9.12.2009



Opetusneuvos Markku Karkama

MITÄ NÄKYY HORISONTISSA MERENKULKUALAN KOULUTUKSESSA

Arvoisa juhlayleisö!

Välitän tällä puheenvuorolla Opetushallituksen onnittelut Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskukselle merkittävästä ja nousujohteisesta 25-vuotiskaudesta merenkulkualan ja merenkulkualan koulutuksen edistämisessä. Samalla onnittelen johtaja Juhani Vainiota tuloksellisuudesta vaativassa työssään ja toivotan hänen seuraajalleen Anne Erkkilälle parhainta menestystä.

Jos merenkulkualan koulutusta tarkastellaan koko meriklusterin näkökulmasta, koulutus sisältyy lähinnä julkiseen sektoriin ja tukee klusterin ydinaloja – meriteollisuutta, merenkukuelinkeinoja ja satamatoimintoja. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen sekä Etlatieto Oy:n viime vuonna valmistuneesta Suomen meriklusteri 2008 -raportista¹ ilmenee, että osaaminen ja ammattitaito sekä niiden edistäminen ovat monella tapaa tärkeä tuki Suomen meriklusterille ja sen kilpailukyvyille.

Edellä mainitun raportin perusteella, osaamiseen liittyviä tulevaisuuden haasteita ovat meriteollisuudessa tarve mukauttaa koulutusjärjestelmää reagoimaan nopeammin yritysten koulutustarpeiden muutoksiin. Koulutuksen työelämälähtöisyys korostuu ja koulutuksen sekä yritysten yhteistyötä on lisättävä. Varustamotoiminnassa tulevaisuuden haasteet painottuvat erityisesti miehistön saatavuuden varmistamiseen. Nyt ja tulevaisuudessa on tärkeää hankkia ammattitaitoista henkilöstöä niin aluksille kuin varustamojen maaorganisaatioihin. Henkilöstön jatkuva kehittäminen ja täydennyskoulutus tukevat tätä pyrkimystä.

Merenkulkualan ja siihen liittyvän koulutuksen tulevaisuuden ennakointi on vaikeaa. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on tarttunut haasteeseen useiden tutkimusten ja hankkeiden yhteydessä. Vuonna 2003 Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus julkaisi Suomen merenkulun strategia -raportin, jossa esitetyt koulutukseen liittyvät näkökohdat ovat edelleen varsin ajankohtaisia, kuten seuraavista poimintoista² ilmenee:

1. Merenkulun ja toisaalta telakkateollisuuden imagon nostamiseen tulee panostaa ennen kuin se on myöhäistä. Nuoriso on EU-maissa yhä vähenevässä määrin kiinnostunut meriammateista. Oppilaspaikat eivät täyty. Suomessa tilanne on vielä suhteellisen hyvä, vaikka alan yleinen epävarmuus, ulosliputukset ja lakot sekä telakkakriisi vaikuttavat hyvin negatiivisesti alalle rekrytointiin. Kommenttina tähän totean, että monet muutkin alat, kuten metsäala, joutuvat kilpailemaan pienistä nuorisoikäluokista ja järjestävät siksi erilaisia imago- ja rekrytointikampanjoita. Myös merenkulkuala on tässä mielessä tiivistämässä

1 Karvonen, T., Vaiste, J. & Hernesniemi, H. Suomen meriklusteri 2008. Tekesin katsaus 226/2008.

2 Vainio, J. & Kajander, S. 2003. Suomen merenkulun strategia. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisu B 124, sivu 19.

otetaan Suomen varustamot ry:n koordinoimalla tiedotuskampanjalla alan ura- ja opiskelumahdollisuuksista.

2. Suomen merenkulun strategialuonnoksessa linjattiin edelleen, että oppilaitosten yhteistyötä tulee tehostaa niin Suomessa kuin Pohjoismaissa ja Itämeren alueella yleensä. Erikoistuminen, opiskelijavaihdot ja laitteiden yhteiskäyttö lisäävät osaamista ja kansainvälisyyttä jo koulutusvaiheessa. Yksi osoitus tällaisen yhteistyön lisääntymisestä nykyään on toisen asteen ja korkea-asteen oppilaitosten yhteistyö Kotkassa, jossa perustettiin alkuvuodesta Kotka Maritime Centre Kymenlaakson ammattikorkeakoulun ja Etelä-Kymenlaakson ammattiopiston välisellä yhteistyösopimuksella. Se koskee perusopetuksen ja täydennyskoulutuksen järjestämistä sekä opetustilojen ja koululaiva Katariinan käyttöä. Samalla perustetaan yhteinen simulaattorikeskus. Turussa koulutusasteiden välistä yhteistyötä harjoitetaan Aboa Mare -nimen alla.

Kuluvan vuoden kesäkuussa luovutettiin opetusministeriölle merikapteenien Riku Anttila & Tapani Salmenhaara laatima raportti merenkulkualan koulutuksen tilasta ja kehittämistarpeista. Tässä opetusministeriön rahoittamassa selvityksessä keskityttiin merenkulkijoiden koulutukseen ja tutkijat esittivät seuraavia toimenpiteitä alan koulutuksen kehittämiseksi:

Tarvitaan merenkulun koulutuksen strategia siitä, mitä suomalainen merenkulkukoulutus on nyt ja miten se suuntaa tulevaisuuteen. Strategian tekeminen vaatii oman, yhteisen foorumin, jolla merenkulun ja sen koulutuksen toimijat voivat tasavertaisesti tuoda esille omat näkemyksensä alan koulutuksen tulevaisuuden tarpeista ja jossa yhteisesti päätetään toiminnan keskeisistä linjauksista.

Selvityksen perusteella merenkulkuala tulee palauttaa omaksi opintoalaksi koulutus- ja opintoalaluokituksessa. Merenkulkualan koulutusta ei tunnisteta nykyisessä koulutus- ja opintoalaluokituksessa omana alanaan, vaan se sijoittuu tekniikan ja liikenteen koulutusalaan ja siellä ajoneuvo- ja kuljetustekniikan opintoalan alle. Luokitusperiaatteilla on suuri merkitys koulutustarpeen, opiskelijarekrytoinnin, talouden ohjauksen, raportoinnin ja laadunvalvonnan näkökulmasta sekä yhteiskunnallisen merkittävyyden kannalta.

Kolmanneksi, merenkulkualan koulutuksen keskittämistä ja ohjausta tulee tehostaa. Merenkulun koulutusta tulee käsitellä kokonaisuutena ja merenkulkualan tarpeet tulee ottaa huomioon suurempia toimintakokonaisuuksia tavoiteltaessa. Merenkulkualaa ja alan koulutusta säätelevät kansainvälinen lainsäädäntö ja tiukat turvallisuusnormit. Pidemmällä aikajänteellä merenkulkualalla dynaamisuuden ja tehokkuuden edellytyksenä on, että koulutusyksiköitä kootaan suuremmiksi toimintakokonaisuuksiksi siten, että horisontaalinen synergia saman tason oppilaitosten ja vertikaalinen synergia eri koulutusasteiden välillä toteutuu. Samalla tulee tarkastella merenkulkukoulutuksen organisaatio- ja hallintorakenteita sekä johtamista. Toimipisteverkkoa ei tässä vaiheessa

ole syytä karsia alan rekrytoinnin, alueellisen kattavuuden ja koulutusmäärien näkökulmasta.

Neljänneksi, työelämäyhteyksiä tulee kehittää edelleen. Merenkulkualan työnantajien ja sidosryhmien tulee tarjota luotettava ja myönteinen kuva alasta. Varustamoiden ja muiden sidosryhmien tulee olla aktiivisesti mukana merenkulkijoiden koulutuksessa ja osallistua koulutuksen kehittämistoimintaan. Kolmikantayhteistyöllä, opetussuunnitelmien kehitystyöllä, työssäoppimisella ja ammatilliseen koulutukseen kuuluvien ammattiosaamisen näyttöjen avulla vahvistetaan koulutuksen laatua ja työelämävastaavuutta. Ohjatun harjoittelun integrointi osaksi koulutusta perustuu siihen, että työnantaja sitoutuu osallistumaan opiskelijan ohjaukseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskiä ja vahdinpitoa koskevan kansainvälisen STCW-yleissopimuksen periaattein.

Merenkulkualalle on lisäksi luotava valtakunnallinen merenkulkualan koulutuksen yhteinen laadunvarmistusjärjestelmä, jolla varmistetaan opetuksen tasalaatuisuus ja tavoitteiden täyttyminen. Toimintaa tulee seurata kansallisesti yhtenäisen mittariston avulla.

Opetushenkilöstön laatu ja määrä on varmistettava. Keskitetyllä ohjauksella ja valtakunnallisella suunnittelulla tulee varmistaa, että oppilaitosten opetushenkilöstön osaamistasosta ja opetusresursseista huolehditaan siten, että koulutus voidaan toteuttaa asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Alan tutkintorakenne ja opetushenkilöstön pätevyysvaatimukset ovat ristiriidassa keskenään. Nykyinen lainsäädäntö vaikeuttaa ratkaisevasti uusien opettajien rekrytoimista ja kouluttamista alalle. Pedagogisen osaamisen ohella merenkulkuala edellyttää vahvaa ammatillista osaamispohjaa ja kokemusta. Alan opetushenkilöstön kelpoisuusvaatimuksia tulee tarkastella STCW-yleissopimuksen pohjalta.

Merenkulkualan koulutukseen tulee laatia kansallinen kaikkia oppilaitoksia koskeva opetussuunnitelma, joka noudattaa STCW-yleissopimuksen tavoitteita. Yhtenäisillä opetussuunnitelmilla varmistetaan koulutuksen tavoitteet myös kansainvälisesti tarkastellen.

Oppilaitosten tulee vahvistaa yhteistyötään yhteisen opetusmateriaalin ja –menetelmien tuottamiseksi. Opetuksen tueksi tulisi luoda valtakunnallinen merenkulkualan koulutuksen portaali, jossa olisi yhtenäisen opetussuunnitelman perustana oleva materiaali- ja menetelmäpankki.

Selvityksessä korostetaan myös asiantuntijuuden ja resurssien jakamista. Koulutusyksiköiden tulee tiivistää yhteistyötään opetushenkilöstön osaamisen jakamisessa. Opettajavaihto sekä elinkeinoelämän asiantuntijuuden hyödyntäminen yhteistyössä tukevat alan kehittämistavoitteita.

Synergiaedut tulee ottaa huomioon ja hyödyntää tehokkaasti alan yhteistä osaamista, opetusmenetelmiä ja erityisesti korkeita investointikustannuksia aiheuttavia uusia

teknologioita. Toiminta edellyttää yhteistä valtakunnallista opetussuunnitelmaa, laadunvarmistusta ja ylläpitoa.

Jatko- ja täydennyskoulutuksen kehittämiseksi merenkulkualalla on oltava toimivat jatko-, täydennys-, ja muuntokoulutusresurssit, jotka toteutetaan verkostomaisena ja työelämälähtöisenä niin, että yksilölliset tarpeet voidaan ottaa huomioon. Merenkulkualalla tulee huolehtia, että tarjolla on riittävää merenkulkuelinkeinon liiketoimintaosaamisen ja hallinnon koulutusta. Jatko-opintojen merkitys on suuri muun muassa riittävän ja tasokkaan opetushenkilöstön saamiseksi alalle. Alan monimuotoisuudesta johtuen jatko-opintoväylä tulee olla auki työelämälähtöisesti ylempiin ammattikorkeakoulututkintoihin sekä myös tiedekorkeakouluihin.

Täydennyskoulutuksessa tulee lisätä yhteistyötä ja karsia päällekkäisyyksiä siten, että koulutusyksiköt niin ammattikorkeakouluissa kuin ammatillisessa koulutuksessa fokuoitetvat erikoisosaamiseensa ja selkeyttävät keskinäistä työnjakoaan merkittävästi.

Kansainvälistä koulutustarjontaa on lisättävä työvoiman riittävyyden varmistamiseksi. Alan kotimainen työvoimatarjonta ei ole riittävää alalla tapahtuva poistuma ja merenkulkuelinkeinon kasvutavoitteet huomioon ottaen.

Kotimaisen osaamisen kehittämiseksi merenkulkualan tulee osallistua aktiivisesti kansainvälisiin kehityshankkeisiin ja verkostoihin sekä lisätä opetus- ja tutkimushenkilöstön liikkuvuutta esimerkiksi opettaja- ja luennoitsijavaihdon muodossa.

Merenkulun koulutusyksiköiden tulee tiivistää yhteistyötään soveltavan tutkimus- ja kehitystyön alueella elinkeinoelämän kehitystarpeiden mukaisesti. Alan korkeakoulut ja ammatilliset oppilaitokset ovat kasvavasti mukana hankkeissa, jotka edistävät ja kehittävät meriturvallisuutta erityisesti Itämeren alueella. Tutkimus- ja kehitystyön ongelmana ovat rajalliset resurssit, koordinointi, päällekkäisyys ja pirstaleisuus.

Selvityksen viimeisen suosituksen mukaan, merenkulkualan koulutuksessa tulee paneutua entistä enemmän myös markkinointi- ja imagokysymyksiin. Alamme imagon ja houkuttelevuuden parantamiseksi sekä onnistuneen opiskelijarekrytoinnin turvaamiseksi, alan toimijoiden on luotava yhteinen selkeä markkinointi- ja toimintastrategia, jossa määritellään markkinoinnin kohderyhmät ja tavat sekä siihen tarvittavat resurssit.

Merenkulkualan koulutustoimikunta toimi ohjausryhmänä edellä mainitulle Anttilan ja Salmenhaaran selvitykselle. Koulutustoimikunta on Opetushallituksen yhteydessä toimiva nuorten ja aikuisten ammatillisen perus- ja lisäkoulutuksen kehittämisen sekä ammatillisen ja korkeakouluissa annettavan koulutuksen ennakkoinnin asiantuntijaelin. Koulutustoimikunta edustaa laajasti merenkulkualan ja siihen läheisesti liittyvien alojen toimijoita (Suomen Varustamot ry, Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Konepäällystöliitto ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry, Suomen satamaliitto, Rauman ammattiopisto, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu ja Merenkulkulaitos).

Merenkulkualan koulutustoimikunta yhtyy selvityksessä mainittuihin esityksiin. Koulutustoimikunta totesi selvityksen luovutustilaisuudessa opetusministeriölle antamassaan saatteessa, että niiden pohjalta on pikimmiten luotava ja toteutettava merenkulkualan koulutuksen kehittämisohjelma. Koulutustoimikunta esitti, että opetusministeriö asettaisi valmisteluryhmän laatimaan nopealla aikataululla ehdotuksen merenkulkualan koulutuksen kehittämisohjelmaksi ja että valtion talousarvioon lisättäisiin lisävoimavaroja kehittämisohjelman toimeenpanon tukemiseen. Tähän mennessä ministeriö ei ole vielä tiedottanut siitä, johtaako selvitys joihinkin päätöksiin tai toimenpiteisiin. Tämänhetkisten tietojen mukaan ministeriö suunnittelee raportin tai sen keskeisten osien julkaisemista.

Ministeriön ratkaisuja odotellessa on syytä kysyä, mitä voitaisiin tehdä jo nyt merenkulkualan koulutuksen ja alan toimijoiden omalla aktiivisuudella. Keskusjohtoiseen valtion oppilaitoksista koostuvaan merenkulkuopetusjärjestelmään ei ole paluuta, mutta entistä enemmän voitaisiin saada aikaan oppilaitosten ja ammattikorkeakoulujen omaehtoisella yhteistyöllä, josta löytyy esimerkkejä edellä kuvatuista toimenpidesuosituksista. Lupaavaa kehitystä on jo saatu aikaan esimerkiksi merenkulkualan ja alan koulutukseen liittyvää tiedotusta koordinoimalla. Uskon merenkulkualan koulutuksen kehittyvän yhä paremmaksi määrätietoisella ja pitkäjänteisellä työllä, johon toivon Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen osallistuvan aktiivisesti jatkossakin.

Yksikön päällikkö Antti Saurama

KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKYÄ HORIZONTISSA TUTKIMUKSESSA



MERENKULUALAN KOULUTUS-
JA TUTKIMUSKESKUS

KURSSI KOHTI TULEVAA – MITÄ NÄKYÄ HORIZONTISSA

TUTKIMUKSESSA

Antti Saurama



MKK:n juhlaseminaari 27.8.2009, Turku

Maailma muuttuu – merenkulku ja T&K sen mukana



- Yhteiskunnan tarpeiden murros
- Aineettoman pääoman merkitys
- EU avasi ovet Eurooppaan – ja laajamittaiseen yhteistyöhön
- Liikennehallinnon virastouudistus
- Yliopistouudistus



Merenkulun T&K:n lähtökohtia ja haasteita



- Alan ja tutkimuksen soveltava perusluonne
- Aidosti monitieteinen
- Rajalliset ja osin kutistuneet resurssit
- Ohjaus tiivistänyt hajanaisuutta
- Strategiapohja

Merenkulku on Suomelle strategisesti elintärkeä asia – entä merenkulun tutkimus?



Copyright © Centre for Maritime Studies

2

Mihin kehitys vie merenkulun tutkimusta?



- Moninaiset tarpeet: yhteiskunnalliset, poliittiseen päätöksentekoon liittyvät ja elinkeinoelämälle keskeiset:
 - Turvallisuus
 - Ympäristö
 - Telematiikka
 - Laivatekniikka
 - Markkinat ja palvelut
 - Kilpailukyky
- Kansainvälisyys korostuu – ja siihen myös ohjataan
- Uusia rakenteita – ohjauksen, koordinaation ja yhteistyön merkitys korostuu
- Pelkkä tutkimus tai kehittäminen ei riitä – tutkimus, kehittäminen ja innovaatiotoiminta integroituu ja myös rajat hämärtyvät
- Erikoistuminen tulee välttämättömäksi



Copyright © Centre for Maritime Studies

3

Tavoitteet näyttävät olevan yhteneväiset



- "Tavoitetilä: Liikennehallinnon t&k-toiminnan rahoitus nostetaan pitkällä tähtäimellä kaksinkertaiseksi nykyisestään."
 - Liikennehallinnon virastouudistus, T&K-jaoston loppuraportti 23.2.2009
- "Hallitus lisää panostaan liikennesektorin tutkimus- ja kehitystoimintaan. Logistiikan tutkimuksen ohella panostetaan erityisesti liikenteen telematiikkaa hyödyntävien ohjaus- ja tietopalveluiden kehittämiseen"
 - Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelma, 19.4.2007
- "Liikenteen ja väylien hallinnonalan t&k-rahoitus on toimialan volyyymiin ja kansantaloudelliseen merkitykseen (kilpailukykytekijä, verotuottoina nettomaksaja) verrattuna matala ja rahoittajapohja kapea"
 - Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tutkimus- ja kehittämisstrategia 2006-2011, LVM 2006
- "T&K-toiminnan vuosittainen rahoitus on suunniteltu nostettavaksi suunnittelukauden (2007-2012) loppuun mennessä 2% tasolle laitoksen menoista"
 - Merenkulkulaitoksen t&k-toiminnan linjaukset 2007-2012, Merenkulkulaitos
- "Merialan koulutus ja tutkimus tulee saattaa vähintään tasolle, joka vastaa alan kansantaloudellista kokonaisvaikutusta"
 - Suomen merenkulun strategia – Ehdotus 2003-2012, 2002
- "Julkisen rahoituksen tulee taata määrällisesti ja laadullisesti korkeatasoinen laivatekniikan perustutkimus"
 - Suomalaisen meriteollisuuden koulutuspoliittinen linjaus, Meriteollisuusyhdistys 2006



Copyright © Centre for Maritime Studies

4

Todettuja tavoitetiloija lisäksi



- Tutkijakoulutuksen lisääminen ja jatkotutkintojen houkuttelevuus
- Pitkäjänteinen, pitkäkestoinen tutkimus
- Tulosten nykyistä parempi hyödyntäminen



Copyright © Centre for Maritime Studies

5

Tulevaisuudesta huolehtiminen



- Meriklusterikokonaisuuden integroituminen
- Resurssien turvaaminen
- Yhteistyö
- Perustutkimuksen aseman vahvistaminen



Copyright © Centre for Maritime Studies

6

Mitä vuoden 2013 jälkeen?



- Vuosien 2007-2013 EAKR-rakennerahasto-ohjelmien kausi loppuu. Mikä on Suomen ja Itämeren alueen EAKR-rahoituksen taso ja rakenne seuraavalla ohjelmakaudella?
- Vuosien 2007-2013 tutkimuksen 7. puiteohjelma loppuu. Minkälainen on uusi tutkimuksen puiteohjelma?
- Vuosien 2007-2013 osaamiskeskusohjelma loppuu. Onko meillä uutta osaamiskeskusohjelmaa ja onko meriklusterilla tai logistiikkasektorilla siinä roolia?
- Metallituote- ja koneenrakennusalan Strategisen Huippuosaamisen Keskittymän FIMECC:n vuosien 2009-2013 tutkimusohjelma Innovations&Networks päättyy. Käynnistetäänkö strategisen huippuosaamisen keskittymissä uusia merenkulkualaa koskevia ohjelmia?
- Millä ohjelmilla ja resursseilla jatketaan vuodesta 2014?



Copyright © Centre for Maritime Studies

7



"Turun yliopisto korostaa rooliaan kansallisessa meriklusterissa"

- Turun yliopiston strategia 2010-2012, luonnos 17.6.2009



Copyright © Centre for Maritime Studies

Satamajohtaja Kimmo Naski

MITÄ NÄKYÄ HORISONTISSA KANSAINVÄLISYYDESSÄ

MKK:N JUHLASEMINAARI

Turun yliopisto kotisatamana 25 vuotta

Mitä näkyy horisontissa kansainvälisyydessä?

27.8.2009 Forum Marinum, Turku
tj. Kimmo Naski
Kotkan Satama Oy



Merenkulun kansainvälisyyden suuntaukset

- Kauppa ja teollisuus integroituneet globaaleiksi toimitusketjuiksi
- Varustamotoiminta keskittynyt entistä voimakkaammin
- Huolinta ja maakuljetukset keskittyneet kansainvälisesti
- Tietoliikenteen huikea kehitys on tukenut yllä olevia suuntauksia



MKK ja sen toimialueen kansainvälisyys ja tulevaisuuden vaatimukset

- Merenkulku muodostaa nykyisin niin monimuotoisen maailmanlaajuisen verkoston, että paikallisemmalle, vaikkakin yhtä lailla kansainväliselle merenkululle on täytynyt kehittää oma termi: "lähimerenkulku" eli Short Sea Shipping.
- Toimintaympäristön myllerrykset ovat luoneet paineita myös merenkulun tutkimus- ja koulutustoiminnalle.
- vain harvat tutkimus- ja koulutusorganisaatiot ovat pystyneet vastaamaan niihin - MKK on.
- MKK:sta on kasvanut visionsa mukaisesti Itämeren ja Euroopan mittakaavassa johtava organisaatio merenkulun tutkimuksessa ja koulutuksessa.
- Suomessa kehittyminen kansainvälisessä mittakaavassa merkittäväksi laitokseksi onnistuu ainoastaan kansainvälisen yhteistyön kautta – tämä on MKK:ssa ymmärretty

→ integroitumiskehitys jatkuu



Tilaustutkimus versus akateeminen tutkimus

- Toiminta-ajatuksensa mukaisesti MKK pyrkii tarkastelemaan kriittisesti yhteiskunnan ja ympäristön ilmiöitä. Tällaisen neutraalin aseman saavuttamista on edesauttanut MKK:n rooli osana Turun yliopistoa ja professori, tohtori Juhani Vainion tieteellinen tausta.
- Tilaustutkimus on kaksiteräinen miekka, jonka käyttö on hallittava
- MKK tarvitsee tilaustutkimusta, mutta se on pystyttävä erottamaan tieteellisestä tutkimuksesta

→esim. perustamalla "MKK tilaustutkimus Oy"



MKK:n kansainvälisiä hankkeita

- perusti yhteistyössä European Shortsea Networkin kanssa valtakunnallisen lähimerenkulun edistämiskeskuksen Shortsea Promotion Centre Finlandin.
- South Western Ports -satamayhteistyö Turun, Naantalın, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin satamien kesken.
- Kansainväliset seminaarit, mm. SATAMA PORT-seminaarit
- Lukuisia kansainvälisiä hankkeita esim. LogVas
- Baltic Ports Organization

→ suunta on oikea jatkossakin



MKK:n kansainvälinen näkyvyys

- MKK:lla on ollut vahva ja arvostettu keulakuva, jonka henkilökohtainen panostus on antanut MKK:lle kasvot niin Suomessa kuin kansainvälisestikin.
- MKK:lla on noin 50 työntekijää - pitäisikö kaikkien profiloitua kansainvälisesti vai vain johtajan? Miten näkyvyyttä pystyttäisiin edistämään?

→ Mielestäni Juhani Vainion jäädessä eläkkeelle, pitäisi useamman henkilön luoda kansainvälinen profiili



MKK:n seminaaritoiminta

- Taso on korkea
- Suomen seminaareissa 200 henkeä on maaginen raja
- Pitäisikö MKK:n järjestää seminaareja ulkomailla, kun kerran kansainväliset seminaarijärjestäjät ovat tulleet Suomeen?

→ Mahdollisesti yhteistyössä muiden organisaatioiden kanssa

- Tärkeää on, että jatkossakin seminaareissa on kansainvälisiä puhujia
- Venäjä-aiheet luovat uuden potentiaalin



Tiedeyhteistyön tulevaisuus

- MKK on pystynyt rakentamaan laajan verkoston keskeisiin tutkimus- ja koulutuslaitoksiin ympäri Itämeren ja Eurooppaa. Esim:
- Rostockin yliopisto ja sen alainen Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus,
- Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremenissä
- Sjöfartens Analys Institut Göteborgissa
- Tallinn University of Technology
- Maritime Institut Gdansk
- Gdanskin yliopisto
- lisäksi useita merkittäviä konsulttitoimistoja

→ Tiedeyhteistyön jatkuvuus kohtaa suuren haasteen, kun Juhani Vainio ja Karl-Heinz Breitzmann jäävät eläkkeelle.



Kansainvälinen julkaisutoiminta

- MKK:n kansainvälisessä A-sarjassa on vuosina 1999–2008 ilmestynyt yhteensä 20 julkaisua.
- Lisäksi MKK:n henkilöstö on laatinut samana aikana arviolta noin 200 kansainvälistä julkaisua, raporttia ja artikkelia.
- Baltic Maritime Outlook 2005
- Baltic Port Barometer eli Itämeren satamasuhdannemittari alkaen vuodesta 2008

→ mielestäni ehdottoman tärkeä osa MKK:ta ja korostuu jatkossa



KIITOS JUSSI !!!

Yksikön päällikkö Anne Erkkilä

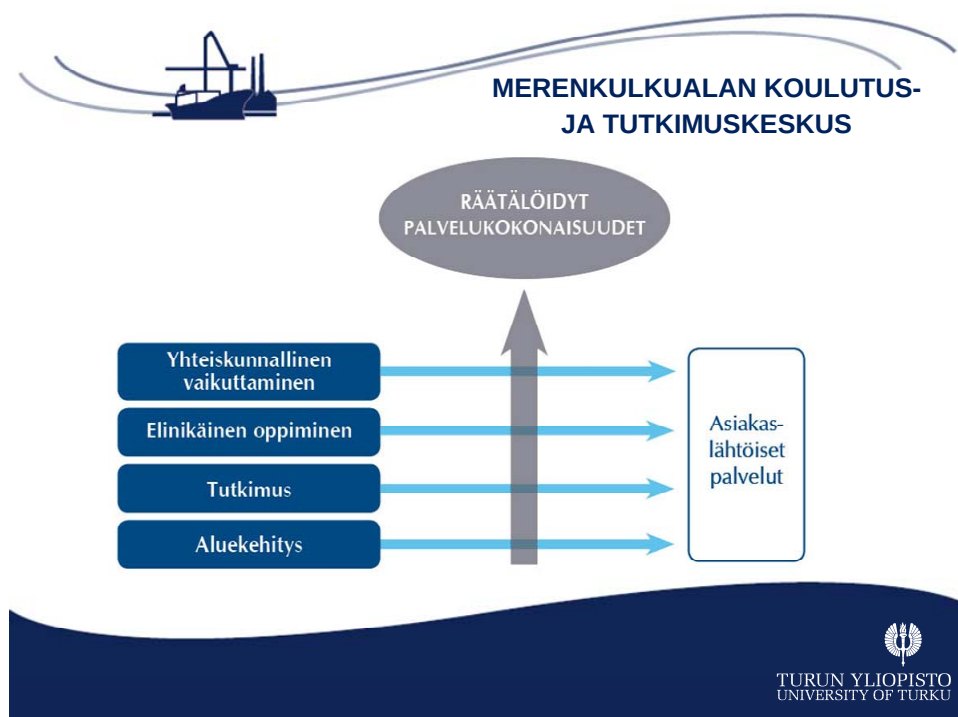
MERIKLAARI TEHTY – MKK VALMIINA UUTEEN KVARTAALIIN

Arvoisat juhlavieraat,

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) strategian mukaan MKK tuottaa asiakkaiden tarpeista lähteviä yliopistotasoisia koulutus-, tutkimus- ja konferenssipalveluja. MKK osallistuu yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen ja alueelliseen kehittämiseen. Merenkulun toimintaympäristö – koko meriklusteri – on meidän erityisosaamisalaamme.

Tämä on MKK:n lähtökohta nyt ja se on hyvä pohja jatkaa eteenpäin. MKK istuu hyvin uuteen, entistä monitieteisempään Turun yliopistoon. Monitieteisyys sisältyy lähtökohtaisesti MKK:n toimintaan, koskettavathan merenkulkuun, kuljetuksiin, satamatoimintoihin ja meriteollisuuteen liittyvät aiheet useita, hyvin erilaisia tieteen- ja tutkimuksen aloja.

MKK:ta on perinteisesti kuvattu yksiköittäin: tutkimus, konferenssit, Pori, Kotka ja koulutus, joka sijaitsee Turussa ja Raumalla. Toimintaamme voidaan kuvata myös sisältöjen mukaan toiminnallisina kokonaisuuksina, jotka ovat elinikäinen oppiminen, tutkimus ja asiantuntijapalvelut, yhteiskunnallinen vaikuttaminen sekä aluekehitys (Kuva 1). Näiden toimintojen painotukset vaihtelevat eri yksiköissämme. Jatkossa pyrimme tuottamaan yhä monipuolisemmin näiden osa-alueiden pohjalta räätälöityjä palvelukokonaisuuksia asiakkaillemme.



Kuva 1.

Miten sitten kehitämme lähitulevaisuudessa MKK:n toiminnan osa-alueita?

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen läpäisee koko MKK:n. Sen vakiintunein muoto on konferenssien ja seminaarien järjestäminen meriaiheisista teemoista. Käsitlemme ajankohtaisia aiheita ja tuomme keskusteluun kansallisten ja kansainvälisten asiantuntijoiden näkemyksiä. Konferenssien ja erilaisten tilaisuuksien kautta tarjoamme sidosryhmillemme keskustelufoorumin, jota ne voivat hyödyntää sekä keskinäisessä vuorovaikutuksessaan että yhteiskunnallisessa edunvalvonnassa. Vahvistamme edelleen Itämeren alueen painotusta yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa. Itämeren alueella tapahtuvaa vaikuttamista vahvistetaan myös intermodaalikujetusten edistämiseen keskittyneen SPC Finlandin toiminnassa.

Alueellinen kehittäminen

Aluekehittäminen on hyvin lähellä yhteiskunnallista vaikuttamista, mutta se ansaitsee tulla erotuksi omaksi toimintakokonaisuudekseen, koska se on hyvin tärkeä osa MKK:n toimintaa. Tänä vuonna olemme olleet kymmenen vuotta Satakunnassa, ja minä olen ollut seitsemän vuotta Porin yksikön johdossa.

Haluan tässä yhteydessä kiittää omasta puolestani kaikkia niitä tahoja, jotka ovat tehneet yhteistyötä kanssamme, erityisesti Satakunnan neuvottelukuntaa. Haluan myös kiittää Satakuntaliittoa, Porin ja Rauman kaupunkeja sekä Porin yliopistokeskusta, jotka kaikki tukevat toimintaamme Satakunnassa.

Alueelliset sidokset ovat tärkeitä MKK:n kaltaiselle, alueellisten kysymysten parissa toimivalle ja hyvin asiakaslähtöistä kehittämistyötä tekevälle laitokselle. Turun yliopisto ja MKK:n johtokunta ovat tukeneet aina alueellista toimintaamme. Toivon, että tämä myönteinen suhtautuminen jatkuu tulevaisuudessakin.

Me teemme moninaisia aluekehittämisen hankkeita ympäri Suomea. Varsinais-Suomessa, Satakunnassa ja Kymenlaaksossa, joissa yksikkömme sijaitsevat, olemme erityisen monipuolisesti alueellisessa työssä mukana. Esimerkkeinä mainittakoon koulutusyhteistyö ja maakunnallinen kehittäminen. Tavoitteenamme on jatkossa vahvistaa MKK:n palveluja aluekehittämisessä sekä sijaintipaikkakunnillamme, että kaikilla niillä alueilla, joissa merelliset elinkeinot ovat tärkeitä.

Elinikäinen oppiminen

Elinikäinen oppiminen on yksi Turun yliopiston antaman opetuksen keskeisistä periaatteista. Se on myös MKK:n toiminnan osa-alue. Täydennyskoulutus eri muodoissaan ja kansainvälinen merenkulkualan koulutusyhteistyö jatkavat koulutustoiminnan keskeisinä osina.

Uusimpana avauksena on akateemisten oppisopimustyyppinen täydennyskoulutus satama-alalle. Tästä opetusministeriön myönteisestä päätöksestä olen hyvin ylpeä, koska MKK sai ainoana turkulaisena päähakijana hankkeensa läpi. Syksyn aikana lähdemme valmistamaan oppisopimuskoulutusta, joka täydentää MKK:n täydennyskoulutuksen palettia.

Myös muihin uudistuksiin lähdetään syksyllä. Diplomimerikapteeni-koulutusohjelmasta tehdään jatkossa merenkulkuun ja satamatoimintoihin erikoistunut MBA- tai vastaavantyyppinen kokonaisuus. Tähän koulutusohjelmaan haetaan kansainväliset yhteistyökumppanit.

Avoimen yliopisto Certificate in International Shipping and Commerce eli CISCin pohjalta kehitetään uusi kurssikokonaisuus siten, että se palvelee entistä paremmin yliopiston tutkinto-opiskelijoita. Tämä merenkulun sivuainekokonaisuus tehdään yhteistyössä yliopistojen ainelaitosten edustajien kanssa. Toivomme myös, että tämä edelleen tulee vahvistamaan Turun yliopiston roolia kansallisessa meriklusterissa.

Tutkimus

Soveltava tutkimus pysyy MKK:n keskeisenä tutkimuksen suuntana. MKK on erikoistunut tuottamaan tietoa yksityiselle ja julkiselle sektorille päätöksenteon ja kehitystyön tueksi. MKK:n suuntautumista lähinnä on maantiede, joka lähtökohtaisesti pyrkii erilaisten järjestelmien, niiden rakenteiden ja osien välisten vuorovaikutusprosessien ymmärtämiseen. Myös MKK:n tutkimusta monin osin luonnehtii pyrkimys synteysiin – asioiden analysointiin ja yhdistämiseen siten, että se tuottaa uutta tietoa. Tämä on meidän erityisosaamistamme, jolla erotumme muista. Yksi soveltavan tutkimuksen uusista kehityssuunnista on meriklusterin eri osien merenkulun ja meriteollisuuden mahdollisten tutkimuksellisten synergioiden etsiminen.

MKK:lla törmäämme usein perinteisten tieteenalojen ja perustutkimuksen kapea-alaisuuteen. Esimerkkinä merenkulun ympäristövaikutusten tutkimus, jossa teknis-taloudellisten ja luonnontieteellisten tutkimustraditioiden pohjalta nousevan, aidosti monitieteisen kokonaisuuden luominen on edelleen kesken. Jatkossa MKK pyrkii kokoamaan yhteen merenkulun kysymyksiin sopivaa tieteen teoreettista viitekehystä, painottaen kestäväen kehityksen teemoja.

Mikäli pohjaa onnistutaan luomaan

- se tukee merialan profiloitumista sekä tiedeyhteisön sisällä että yhteiskunnallisessa keskustelussa,
- se edistää alan soveltavaa tutkimusta,
- ja merialan kehitys perustuu entistä vahvempaan asiantuntijatietoon.

MKK:lla on teoriapohjan kokoamiseen hyvät valmiudet, joskin haaste on todella mittava.

Yliopistojen uudistuminen

Haastetta tuottaa myös lähitulevaisuudessa yliopistolaitoksen uudistuminen. Lähtökohdiltaan yliopistolain tavoitteet ovat kuitenkin linjassa MKK:n tavoitteiden kanssa: yliopistojen tulee edistää elinikäistä oppimista, toimia vuorovaikutuksessa muun yhteiskunnan kanssa sekä edistää tutkimustulosten yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Lausuntokierroksella oleva yliopistojen rahoitusmalli toteaa koulutuksen ja tutkimuksen olevan yliopistojen perustehtäviä. Esityksen mukaan yhteiskunnallinen vuorovaikutus ja vaikuttavuus tapahtuu pääosin näiden kautta.

Me teemme suoraviivaisemmin yhteiskunnallista vaikuttavuutta ja näiden toimintojen turvaaminen edellyttää meiltä valppautta vaikuttaa myös yliopiston sisällä. Kokemuksemme osoittaa, että tuloksekas perustutkimuksen tulosten siirtäminen sidosryhmille hyödylliseen muotoon tai akateemisen asiantuntijuuden hyödyntäminen vaatii siihen nimenomaisesti osoitettuja voimavaroja. Keskeistä MKK:n kannalta on löytää ne mittarit, joiden avulla vaikuttavuutta voidaan tarkoituksenmukaisesti mitata.

Yleisesti ottaen näen kuitenkin uudistuksissa mahdollisuuksia vahvistaa asemaamme uudessa Turun yliopistossa ja kasvattaa toimintaamme myös tulevaisuudessa. MKK:lle luontevaa kaikilla osa-alueillaan lujittaa rooliaan tiedon välittäjänä ja koordinaattorina tiedeyhteisön ja yhteiskunnan välillä.

MKK:n jatko Juhani Vainion luoman perustan pohjalta

Hyvät kuulijat, MKK:n 25-v. juhla on kaikkien entisten ja nykyisten MKK:laisten juhla sekä kaikkien niiden juhla, jotka ovat tehneet yhteistyötä kanssamme. Ennen kaikkea tämä on Juhani Vainion juhla.

MKK on tasaisesti kasvanut ja menestynyt kolmella vuosikymmenellä. Tämä on saavutus, josta suurin ansio kuuluu Jussille. MKK:n menestys on monen tekijän summa, mutta nähdäkseni kaksi tekijää nousee yli muiden: meillä on aina ollut työnsä osaava, asialleen omistautunut henkilöstö ja toimintamme on ollut aina hyvin asiakaslähtöistä. Kaikista meistä juuri Jussi on herkimmillä korvalla kuunnellut sidosryhmiemme näkemyksiä, ja ohjannut MKK:ta niiden mukaisesti.

Vuosien mittaan Jussi on ollut MKK:n henkilöstön opettaja ja ohjaaja. Hän on antanut kehittymismahdollisuuden monenlaisille osaajille. Meille on tullut graduntekijöitä ja vastavalmistuneita, jotka työ MKK:lla on perehdyttänyt työelämään ja merialan erityispiirteisiin, meille on tullut väkeä tiedeyhteisön puolelta – henkilöitä, jotka haluavat siirtyä perustutkimuksesta enemmän soveltavaan suuntaan, ja ihmisiä yritysmaailmasta, niitä jotka kokevat tutkimuksen ja kehittämisen enemmän omakseen. Jussi on kärsivällisesti kouluttanut aina uusia ihmisiä merialan osaajiksi.

Jussin erityinen ansio johtajana on kuitenkin ollut rohkeus antaa henkilöstön vapaasti kokeilla erilaisia ideoita. Ilman tätä vapautta, MKK:sta tuskin olisi tullut nykyisen kaltainen monipuolinen laitos. Toki kiitos kuuluu myös MKK:n johtokunnalle sekä

Turun yliopistolle, jotka ovat suhtautuneet myönteisesti uusiin avauksiimme. Tämä vapaus ja mahdollisuus itsenäiseen työskentelyyn on osaltaan tehnyt MKK:sta myös hyvin viihtyisän työpaikan.

Täällä seminaarissa jaossa olevasta esitteestä näette millainen on MKK:n uudistettu ulkoasu, joka otetaan käyttöön syksyn mittaan. Uudistus ilmentää sitä, mikä on MKK:n tilanne nyt – hyvin toimivaa ei tarvitse paljon muuttaa. Kaikessa kehittämisessä lähdemme nykyiseltä pohjalta, koska se tarjoaa tukevan kivijalan jatkon rakentamiselle. Ja tässä yhteydessä haluan todella kiittää Jussia, joka on tämän perustan luonut. Tästä on niin helppoa jatkaa eteenpäin.

Jussin työn ja laitoksen menestyksen jatkaminen on haaste, joka onnistuu vain MKK:n henkilöstön, Turun yliopisto ja asiakkaidemme myötävaikutuksella. Toivon hyvää yhteistyötä kaikkien teidän kanssanne tulevaisuudessa. Nyt kuitenkin haluan toivottaa Jussille ensin hyvää lomaa ja sen jälkeen aktiivisia eläkepäiviä!

Kiitoksia.



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU