

Suomen Lentäjaliitto ry.

Työllisyyskysely

2021





Lentäjien työllisyyskysely 2021

Suomen ammattilentäjien työllisyyttä ja koulutustaustaa on tutkittu aiemmin vähän ja varsin epävirallisesti. Työ- ja elinkeinoministeriö tuottaa ammattikohtaisia työttömyyslukemia, mutta viralliset tilastoissa näkyy pääsääntöisesti vain kokoaikaisesti työttömät. Koronakriisin aiheuttama työn väheneminen on lisännyt merkittävästi työttömien lentäjien määrää ja suurin osa työsuhteen säilyttäneistäkin lentäjistä on ollut laajasti lomautettuina.

Koronakriisin aikana Suomen Lentäjäliitto on tavannut eri viranomaistahoja, jotta työttömäksi jääneille ja lomautetuille lentäjille löydettäisiin oikein kohdennettuja tukimuotoja. Vuoden 2020 lopulla TE -palvelut aloittivat tarjoamaan ammattilentäjille kohdistettua tyypikelpoisuuden ylläpitotukea simulaattoritarkastuksina. Viranomaisen määrittelemän simulaattoritarkastuksen avulla lentäjän tyypikelpoisuuden eli luvan toimia lentokoneen ohjaajana voimassaoloa voidaan jatkaa ja näin lentäjät voivat ylipäätään hakea lentäjän työpaikkoja.

Uudenmaan TE -toimiston yhteyteen on perustettu erillinen ilmailualan tiimi, joka keskittyy ilmailualan työttömäksi jääneiden ja lomautettujen työntekijöiden tukemiseen. Suomen Lentäjäliitto tapasi 12.4.2021 Uudenmaan TE -toimiston ilmailualan tiimiä ja esitteli kootusti lentäjien tarpeita. Tässä tilaisuudessa heräsi tarve selvittää lentäjien tilannetta tarkemmin, jotta TE -toimistot voisivat myös omissa suunnitelmissaan kohdistaa resursseja lentäjille paremmin. Selvityksen tekemiseksi tehdyn FPA:n jäsenkyselyn kysymyksiä valmisteltiin yhteistyössä TE -toimiston edustajien kanssa ja se on kohderyhmänsä saavuttavuudelta poikkeuksellisen kattava.

Työllisyyskyselyyn vastasi 64,3% suomalaisista ammattilentäjistä

Kysely toteutettiin SurveyMonkey -kyselyohjelmistolla ja kysymysasettelun avulla kerättyjen taustatietojen perusteella voidaan tehdä tarkempi analyysi esimerkiksi työnantajan, koulutustaustan, operoitavan konetyypin tai vastaajan iän perusteella. Kutsu kyselyyn lähetettiin Suomen Lentäjäliiton jäsenrekisteriin ilmoitettuun henkilökohtaiseen sähköpostiosoitteeseen ja kyselyyn vastaaminen oli anonyymiä.

Kysely oli avoinna 16.4.-3.5.2021 välisenä aikana ja vastauksia kertyi yhteensä 889. Vastausprosentti FPA:n viralliseen jäsenmäärään (1.3.2021 1383 lentäjää) verrattuna oli 64,3%.

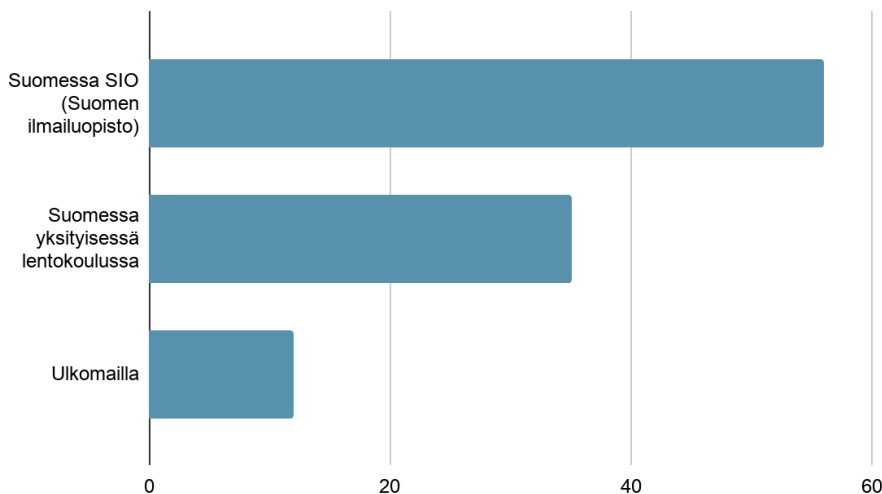


Vastaajien taustatiedot

Ammattilentäjien lentokoulutuksen taustoissa korostuu Suomen ilmailuopiston rooli

Kyselyyn vastanneista ammattilentäjistä noin 56% on suorittanut lentokoulutuksen Porissa toimivassa Suomen ilmailuopistossa. Seuraavaksi suurin osuus on muilla suomalaisilla lentokouluilla (35%) ja noin 9% kyselyyn vastanneista ammattilentäjistä on kouluttautunut lentäjäksi ulkomailla tai tausta ammattilentäjän uralle on rakennettu osana Ilmavoimien lentäjän uraa. Finnairilla työskentelevien lentäjien koulutustaustassa Suomen Ilmailuopiston osuus on korostunut (76%).

Olen suorittanut lentäjän koulutuksen (% vastaajista)



Lentäjien työpaikat Suomessa ovat etenkin tällä hetkellä selkeästi keskittyneet Finnairille ja Norralle. Näissä lentoyhtiöissä toimivien lentäjien osuus kyselyyn vastanneista on noin 86%. Tämä tulee huomioida tarkasteltaessa lähemmin vastauksia esimerkiksi työmarkkinatukitarpeisiin liittyen.

Lentäjien ikä- ja kokemusprofiilissa näkyy syklinen rekrytointi

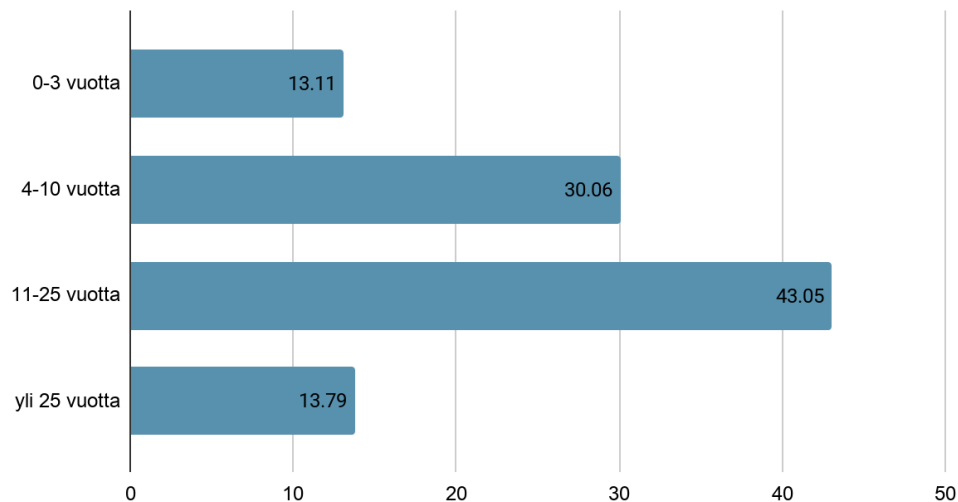
Ammattilentäjien ikäprofiilissa näkyy lentoliikenteen lentoalan kehitys ja kasvu viimeisen 20 vuoden aikana, 30-49 vuotiaiden lentäjien osuuden ollessa noin 70% kyselyyn



vastanneista. EU:n laajuisen määräyksen takia kaupallisessa lentoliikenteessä ei voi toimia yli 65-vuotiaana. Kyselyyn vastanneista ammattilentäjistä vain noin 1% yli 60-vuotiaita.

Vastaajista suurin joukko on ollut ilmailualalla 11-25 vuotta ja tämä joukko on työllistynyt lentäjäksi ennen edellistä globaalia kriisiä (finanssikriisi). Finanssikriisin takia ilmailualalla oli monen vuoden rekrytointitauko, joka tarkoitti osalla jo valmistuneista lentäjistä suuntautumista väliaikaisesti muihin töihin tai kouluttautumiseen.

Olen toiminut liikennelentäjänä (% vastaajista)



Taustatarkastelun osalta seuraavaksi suurin joukko lentokokemukseltaan on alalla 4-10 vuotta työskennelleet lentäjät. Tämän joukon työuran aloitukseen osuu lentoyhtiö Norran kasvu, Finnairin rekrytoinnin uudelleenkäynnistyminen sekä esimerkiksi Norwegianin toiminnan aloitus Suomessa.

Ammattilentäjien muu koulutustausta

Kyselyyn vastanneista ammattilentäjistä 59%:lla korkein koulutusaste on lukio ja 38%:lla on vähintään ammattikorkeakoulututkinto suoritettuna. Lukion korkeimmaksi koulutusasteeksi ilmoittaneista 39%:lla on keskeneräisiä opintoja ammattikorkeakoulussa tai korkeakoulussa. Ammattilentäjien koulutustaustasta ei ole vertailutietoa aikaisemmilta vuosilta, mutta tarkastellessa vastaajia kyselyssä rajattujen ikäjoukkojen mukaisesti, on 40-49 vuotiaista 42%:lla lukiota korkeampi koulutustausta. Tämä voi tarkoittaa, että aiemmin aloitettuja keskeneräisiä opintoja on saatettu loppuun työuran rinnalla.



Lentäjien jatkokoulutustarpeet

Lentäjien kiinnostusta opiskeluihin tutkittiin myös vuonna 2020

Ammattilentäjien koulutustaustaa tutkittiin myös vuoden 2020 keväällä Suomen lentäjäliiton kyselyssä. Kyselyn tavoitteena oli tunnistaa opiskeluhalukkuutta ja tukea kyselystä saatavilla havainnoilla ammattilentäjille kohdistettua koulutuspolkua, jossa aiemmin suoritettu lentäjän koulutus huomioitaisiin korkeakoulututkinnoissa. Suomen Lentäjäliiton tavoitteena on olla edesauttamassa ammattikorkeakoulu- ja korkeakoulututkintoja, joissa hyväksi luettaisiin aiemmin suoritettu lentäjän koulutus. Ammattikorkeakouluista Haaga-Helia julkaisi huhtikuussa 2021 päätöksen, jossa Aviation Business BA -tasoisen tutkinnon osana voidaan lukea hyväksi 65 opintopistettä ATPL -tasoisesta (Airline Transport Pilot Licence) ammattilentäjän lupakirjaan vaadittavasta koulutuksesta ja työkokemuksesta.

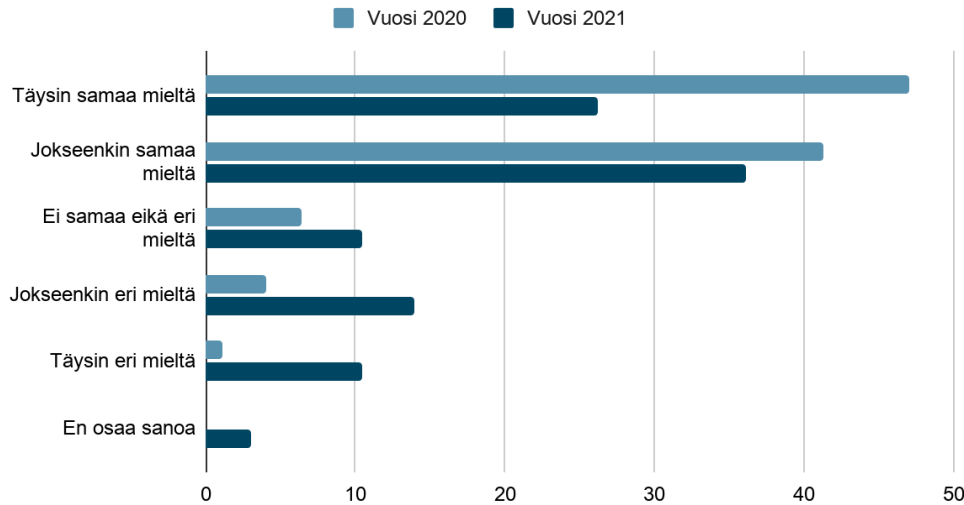
Tampereen yliopistolla on valmisteluvaiheessa kandidaattitasoinen opinto-ohjelma Bachelor Programme in Science, joka keskittyy erityisesti ilmailuun. Tampereen kandidaattiohjelman osana on kaavailtu 90 opintopisteen hyväksi lukemista ATPL -lentokoulutuksesta. Tampereen yliopiston opinto-ohjelma ei ole kuitenkaan tässä vaiheessa vielä valmis eikä haettavissa. Työ- ja Elinkeinoministeriön käynnistämän "Lentoliikenteen kestävä kasvun uudelleenrakentaminen" -selvityksen osana on käsitelty myös yliopistotasoinen tutkintokokonaisuuden mahdollisuuksia tukea alaa ja parantaa työntekijöiden työmarkkinakelpoisuutta. Tällaisella tutkintokokonaisuudella voitaisiin lisätä lentoliikenteen asiantuntijatyön osaamis pohjaa kannustamalla lentäjätaustaisia toimijoita kouluttautumaan töiden ohessa.

Vuoden 2020 FPA:n koulutuskyselyssä (vastaajia 592) yli 82% vastaajista oli kiinnostunut opiskelemaan Tampereen yliopistossa suunnitteilla olevassa ilmailualan tutkinto-ohjelmassa. Kysely suoritettiin huhtikuussa 2020 aikana, jolloin koronan vaikutus alaan pitkittyvänä kriisinä ei ollut vielä tiedossa.

Kyselyssä kysyttiin myös kiinnostusta opiskella ylipäätään töiden ohessa väittämän muodossa. Sama kysymys toistettiin vuoden 2021 kyselyssä vertailutiedon saavuttamiseksi.



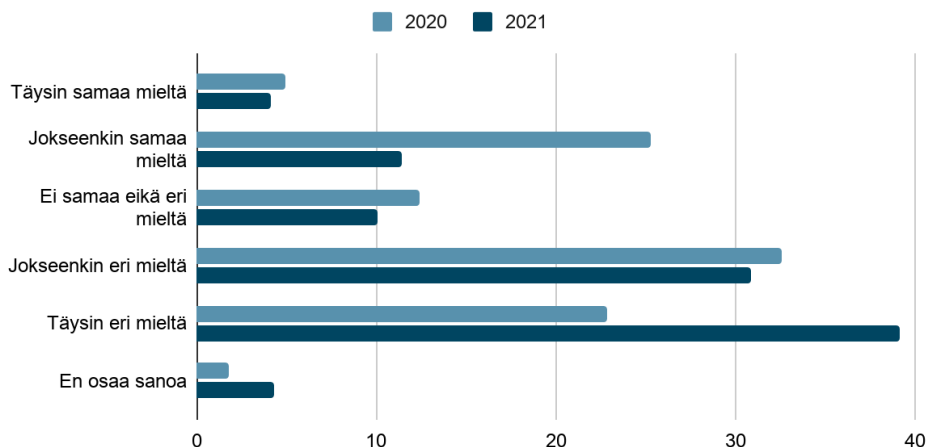
Olen kiinnostunut opiskelemaan töiden ohessa (% vastauksista)



Lentäjien kiinnostus lentotöiden ohessa opiskeluun on suurta ja yleisimmät syyt ovat työmahdollisuuksien laajentaminen, sekä ammattiin liittyvä riski lääketieteellisen kelpoisuuden menettämisestä. Lentäjän koulutus sellaisenaan ei takaa esimerkiksi terveyssyistä ammatin jättäville ammattiin tai koulutukseen perustuvia suoria työllistymismahdollisuuksia.

Täysipainoinen opiskelu opintovapaalla jääden ei ole ollut yhtä kiinnostava vaihtoehto kuin töiden ohessa opiskelu. Tämä korostaa osaltaan tarvetta monimuotoiselle opiskelulle, joka mahdollistaa töiden tekemisen kuitenkin turvaten ansiotason.

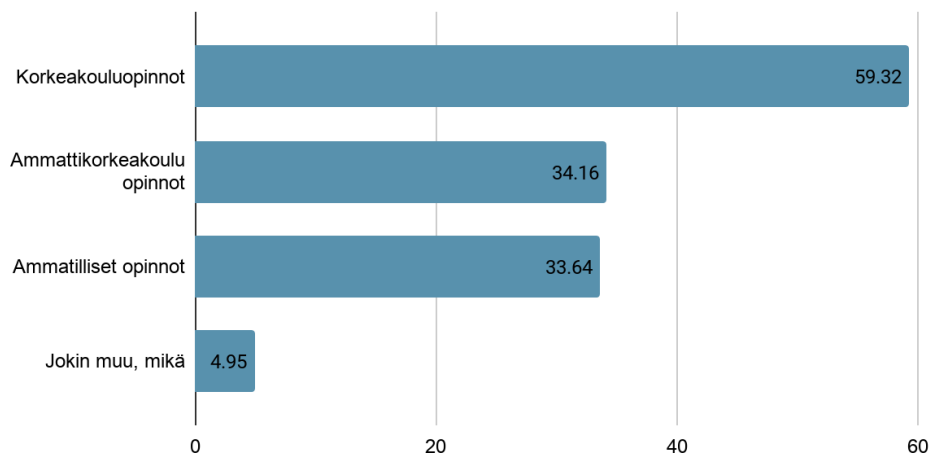
Olen kiinnostunut opiskelemaan täysipäiväisesti jääden (opinto) vapaalle työtehtävistäni (% vastaajista)





Lentäjien kiinnostus ammattiin liittyvän koulutuksen ulkopuolelta on keskittynyt voimakkaasti korkeakoulutasolle. Sama näkyy myös aiemman koulutuksen osalta, sillä suurin osuus lentäjien lukion jälkeisistä opinnoista on suoritettujen tutkintojen osalta korkeakouluista (23% suorittanut joko alemman tai ylemmän korkea-asteen). Myös keskeneräisten opintojen osalta ylemmän korkeakoulututkinnon osuus (24%) on suurempi verrattuna alemman korkeakoulututkinnon (14%) opintoihin.

Seuraavista kouluttautumismuodoista lentäjän koulutuksen ulkopuolelta minua kiinnostaa (% , 736 vastaajaa)



Vastaajien mielenkiintoa kysyttiin eri vaihtoehtojen osalta ja kiinnostuksen pystyi osoittamaan kaikille vastausvaihtoehdoille. Noin 5% "Jokin muu, mikä" vastausvaihtoehto mahdollisti lyhyen selitteen kirjoittamisen ja kiinnostusta esitettiin mm. yrittäjyyteen liittyviin asioihin.



Lentäjien työllisyys ja kiinnostus vaihtaa pysyvästi alaa

Koronakriisin vaikutus lentäjien työllisyystilanteeseen lomautusten ja irtisanomisten muodossa alkoi täysimittaisesti huhtikuussa 2020. Tätä ennen työttömyys keskittyi pääsääntöisesti alalle valmistuneisiin lentäjiin sekä osa-aikaisesti lomautettuina olleisiin Norwegianin lentäjiin. Valmistuneiden, mutta ei vielä lentäjän työhön työllistyneiden työttömyys on jäänyt ja jää tässäkin kyselyssä tutkimatta. Lentoyhtiöillä on ollut jo ennen koronaa ns. rekrytointijonoja, joihin on valittu valmistuneita lentäjiä odottamaan lentoyhtiöiden tyypikoulutusta sekä itse työllistymistä. Suomen Lentäjiliiton arvion mukaan ennen koronakriisiä ilman lentäjän työpaikkaa olevia valmistuneita lentäjiä olisi ollut noin 150-200.

Työ- ja elinkeinoministeriön tilastojen perusteella lentäjien työllisyystilanne on näyttäytynyt hyvänä ennen koronakriisin iskemistä täysimääräisesti lentoyhtiöiden toimintaan. Suomen Lentäjiliiton tietojen mukaan lentäjien lomautusmäärät olivat todellisuudessa paljon suuremmat ja asiaa selvitettiin osana kyselyä tarkemman käsityksen saamiseksi.



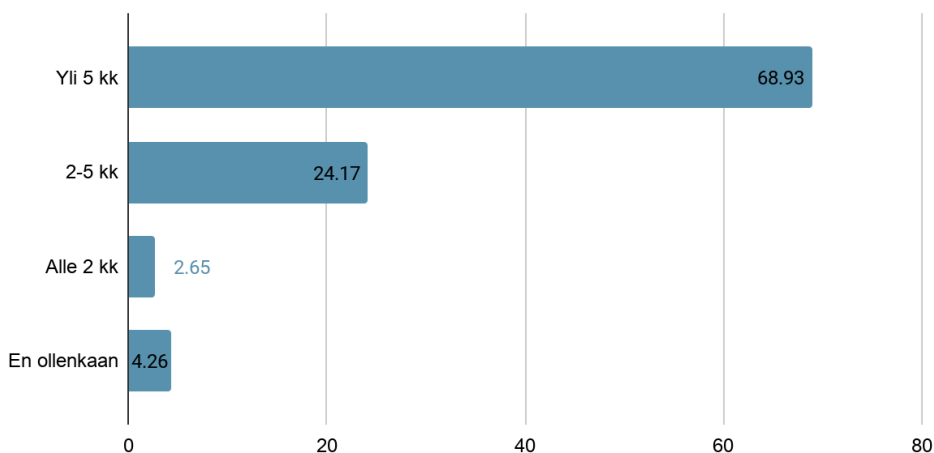


Lentäjien todellinen työttömyys ja lomautusmäärät korreloivat hyvin lentoliikenteen romahtamisen kanssa

Yksittäisten lentäjien työllisyystilanne on vaihdellut paljon operoitavasta liikennelajista (kaukoliikenne, Euroopan liikenne, kotimaan liikenne) ja lentoyhtiön tilanteesta riippuen. Työmarkkinoilla onkin hyvin erilaisia lentäjäprofileja, joiden tunnistaminen ja ymmärtäminen on edellytys TE-toimistojen palvelujen kohdistamiseksi oikein. Koronakriisi ei ole käytännössä vaikuttanut helikopterilentäjien työllisyystilanteeseen, kun taas työnsä ovat kokonaan menettäneet lentoyhtiöiden konkurssien takia Norwegianin, Cityjetin ja Jet Timen palveluksessa olleet lentäjät. Lomautukset taas ovat kohdistuneet erityisesti Finnairin ja Norran palveluksessa oleviin lentäjiin ja näistä Finnairin syöttöliikennettä lentävien Norran lentäjien lomautusmäärät ovat alhaisemmat. Finnairin lentäjien kohdalla taas korostuu osittain matkustajaliikennettä korvannut rahtiliikenteen kysyntä, jonka takia kaukoliikenteessä toimivat lentäjät ovat olleet vähemmän lomautettuna kuin Euroopan liikenteen lentäjät.

Suomen Lentäjäliiton kyselyssä kysyttiin lomautusmääriä erikseen vuoden 2020 ja vuoden 2021 osalta. Kyselyn mukaan yli 93% vastaajista oli vuoden 2020 aikana vähintään kaksi kuukautta lomautettuna ja yli viisi kuukautta lomautettujen määrä oli 69%. Kysymyksen asettelulla haluttiin saada esiin työttömyys juuri lentäjän työstä ja selvittää erillisellä kysymyksellä työskentelyä muun alan töissä tai opiskelua.

Olen ollut lomautettuna tai kokonaan ilman lentäjän työtä vuoden 2020 aikana (% , 869 vastaajaa)



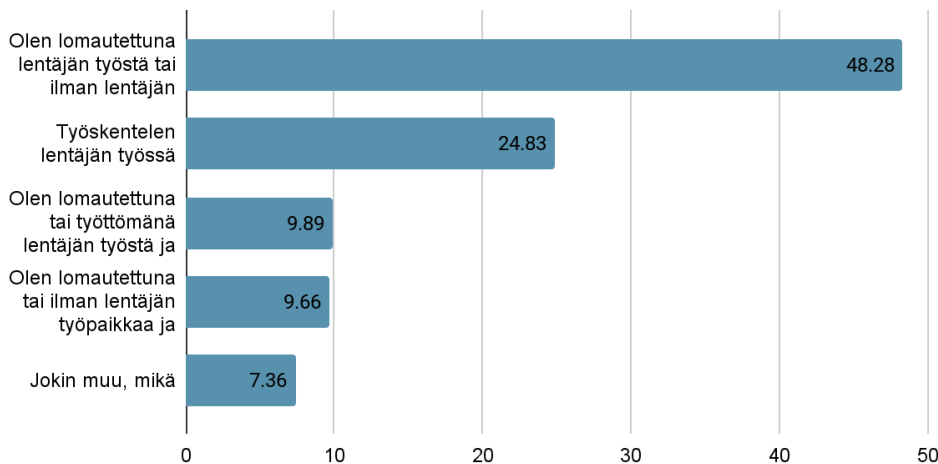


Lentäjien työllisyystilanne ei ole merkittävästi parantunut vuoden 2021 puolella. 54% vastaajista on ollut käytännössä lomautettuna vuoden alusta lähtien kokonaan ja lisäksi 35% vastaajista 1-3 kuukautta.

Koska lentoliikenteen elpymisen ennustaminen on vieläkin äärimmäisen haastavaa ja globaalien matkustusrajoitusten purkamisesta ei ole selkeää kuvaa, ovat sekä lentoyhtiöt että niin lomautetut kuin kokonaan ilman lentäjän työpaikkaa olevat lentäjät valmiudessa vastaamaan nopeastikin kysynnän kasvuun. Tämä toki vaikeuttaa sitoutumista esimerkiksi muun alan työhön tai opiskeluihin. Lomautetuilla lentäjillä työnantajat linjaavat kelpoisuuksien ylläpidon ja toisaalta sen, miten vähäistä lentotyötä tasataan lentäjien kesken. Epävarmuus tulevista kuukausista vaikuttaakin monien lentäjien kohdalla niin vaihtoehtojen suunnitelmien tekemiseen yksilötasolla, kuin tarpeeseen tyyppikelpoisuuden ylläpitämiseksi TE-palveluiden tuella.

Suomen Lentäjäliiton kyselyn vastaajista noin 10% ilmoitti olevansa muissa töissä ja opiskelevien osuus oli yhtä suuri. Kyselyn vastaajista noin 25% ilmoitti työskentelevänsä täysipäiväisesti lentäjänä. Tämä prosentuaalinen osuus on myös hyvin lähellä lentoliikenteen tämän hetkisen liikennemäärän osuutta vuoden 2019 liikennemääriin verrattaessa.

Mikä seuraavista kuvaa parhaiten omaa tilannettasi juuri nyt (%
870 vastaajaa)





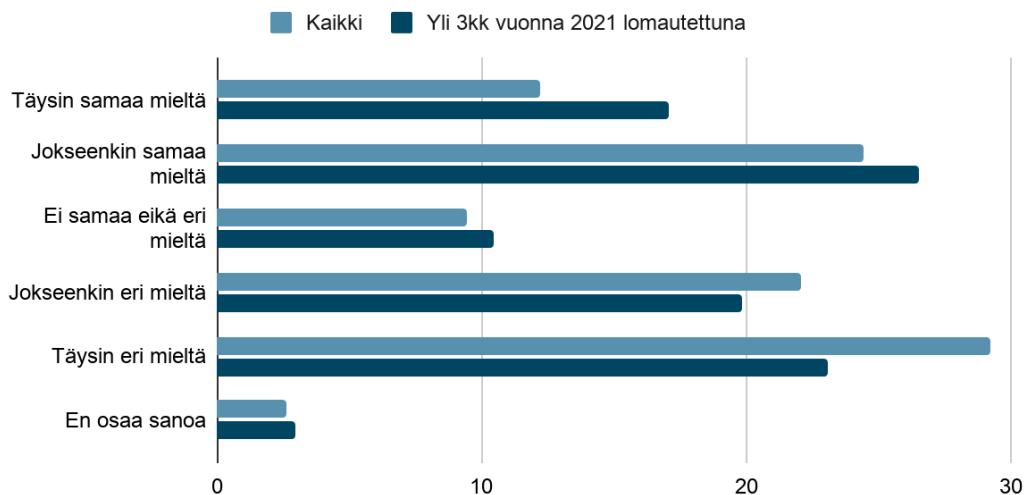
Jopa 37% ammattilentäjistä harkinnut pysyvää alan vaihtoa

Epävarma työtilanne ja lentoyhtiöiden ongelmat vaihtelevassa matkustusrajoitusten maailmassa näkyvät myös lentäjien sitoutumisessa alaan. Kansainvälisesti on jo pidempään keskusteltu koronakriisin vaikutuksesta alan houkuttelevuuteen ja siitä, että mahdollisesti suurikin määrä lentäjiä saattaa jättää alan pysyvästi. Fyysiseltä iältään vanhempien lentäjien siirtyminen eläkkeelle on kiihtynyt, mutta samalla erityisesti alalle vasta hetki sitten valmistuneiden lentäjien työtilanne näyttää erittäin epävarmalta.

Suomen Lentäjäliiton kyselyn perusteella jopa 37% vastaajista on pohtinut viimeisen vuoden aikana alan/ammatin pysyvää vaihtoa (täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä). Vastaajien taustatietoja tarkastellessa ikä tai lentokokemus ei muuttanut olennaisesti vastausten jakaumaa.

Kun vastauksia tarkasteli lomautusmäärän perusteella, yli 3 kk vuoden 2021 aikana lomautettuna olleet lentäjät olivat harkinneet myös muita työmahdollisuuksia kyselyn keskiarvoa vakavammin. Väittämälle laskettuna arvona koko vastaajajoukon keskiarvo oli 2.67, kun yli 3 kk lomautettujen keskiarvo oli 2.94. "Täysin samaa mieltä" sai laskennassa arvon viisi ja "Täysin eri mieltä" arvon yksi, "En osaa sanoa" nollan.

Olen harkinnut pysyvästi alan/ammatin vaihtoa lentäjän työstä viimeisen vuoden aikana (% , 869 vastaajaa)





Lentäjät tarvitsevat TE-toimistojen tukea myös jatkossa

Koronakriisin iskiessä keväällä 2020 suomalainen työmarkkinatukijärjestelmä oli lentäjien onneksi paikallaan. Kansallisen ansiosidonnaisen työttömyysturvan ansiosta lentäjät saivat taloudellista tukea tulojen leikkaantuessa äkillisesti irtisanomisten ja lomautusten seurauksena. Suomalainen järjestelmä osoittautui moniin muihin maihin verrattuna valmiina rakenteena nopeaksi ja ennakoitavaksi. Tuen suuruus sen sijaan leikkaantuu voimakkaasti tulojen kasvaessa, kun taas osassa EU-maista valtion tukien kautta koronakriisin takia lentäjille taattiin jopa 90-100% aiemmasta tulotasosta. Ansiosidonnainen työttömyysturva on Suomessa myös sidottu työttömyyskassojen jäsenyyteen ja osa lentäjistä oli jättäytynyt kassojen ulkopuolelle pudoten näin peruspäivärahalle.

Uudenmaan TE-toimiston yhteyteen rekrytoitiin syksyllä 2020 ilmailualalta työttömäksi jääneiden tukemiseen keskittynyt tiimi. TE-palvelut tarjosivatkin marraskuusta 2020 alkaen ammattilentäjille simulaattoritarkastuksia tyyppikelpoisuuden ylläpitämiseksi. Tällä tuella pyritään säilyttämään lentäjien työmarkkinakelpoisuus ja samalla ylläpitämään ammattitaitoa. Huhtikuuhun 2021 mennessä lähes 300 ammattilentäjää on osallistunut TE-palvelujen tuella järjestettyihin simulaattoritarkastuksiin.

Dramaattisesti vähentynyt lentäminen on nostanut myös huolen lentäjien ammattitaidon ylläpitämisestä. Lomautetuilla lentäjillä työnantajat päättävät yhtälailla sen, keiden lentäjien kelpoisuuksia ylläpidetään ja toisaalta sen, miten lentotyötä jaetaan viimeaikaisen kokemuksen keräämiseksi. Työttömäksi jääneillä lentäjillä taas puuttuu koko työväline ja koulutusorganisaatio, joka voisi edes teoriassa tarjota lentoteknistä ammattitaitoa ylläpitävää koulutusta, omaehtoisen teknisen kertaamisen rinnalle.

TE-toimistojen palvelut lentäjille epäselvät

Suomen Lentäjäliiton kyselyssä haluttiin myös selvittää vastaajien tarpeita sellaisille tukimuodoille, jotka eivät tällä hetkellä kuulu TE-toimistojen palveluihin. Suomi on hakenut Euroopan globalisaatiorahaston (EGR) tukea lentoliikenteessä työskennelleiden työntekijöiden tukemiseksi ja osana kyselyä haluttiin selvittää, olisiko lentäjillä mahdollisia piileviä tarpeita työllistymistuelle.



Avoimissa palautteissa lentäjät kokivat erityisen haastavaksi opiskelun ja työttömyysetuuden yhteensovittamisen. Oikeus opiskella työttömyysetuudella on avointen palautteiden mukaan tehty äärimmäisen hankalaksi ja oikeuden saaminen riippuu paljon hakemuksen käsittelijästä, mikä taas tekee opintojen suunnittelun hankalaksi ja liian epävarmaksi. Tämä korostaa entisestään tarvetta lentoliikenteen parissa työskentelevien taustojen ymmärtämiselle sekä lentäjien ammattiin liittyvien erityispiirteiden tunnistamiselle. Suomen lentäjiliitto osallistui Uudenmaan TE-toimiston ilmailutiimin aamukoulutukseen 28.4.2021 kertoen lentäjän koulutukseen ja ammattikelpoisuuden ylläpitoon liittyvistä asioista. Kanssakäyminen TE-toimistojen ja ammattijärjestöjen kanssa voisi olla yksi kehityskohde jatkossakin, sillä tällaisella yhteistyöllä voitaisiin saavuttaa merkittävää hyötyä niin työnhakijoiden palvelemisessa ja kuin resurssien kohdentamisessa.

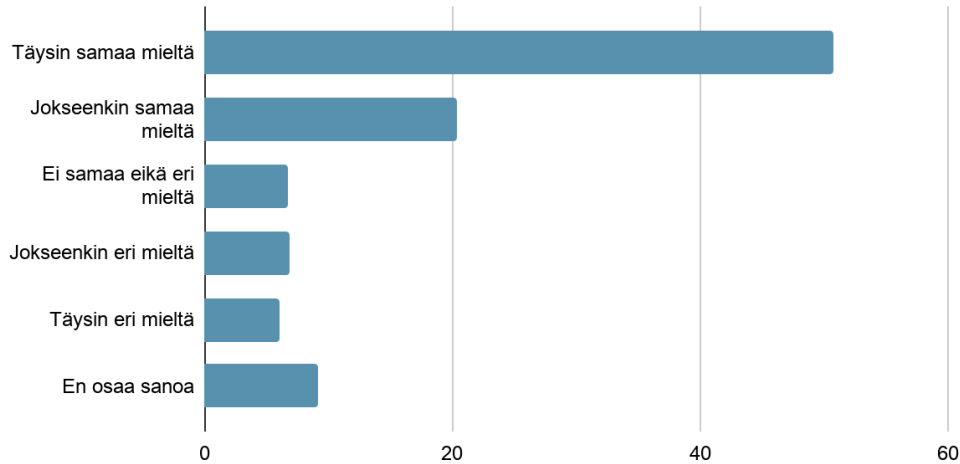
Tyypikelpoisuuden ylläpitotuki koetaan erittäin tärkeäksi

Työllisyyskyselyyn vastanneista lentäjistä 218 (25% vastaajista) oli osallistunut TE-palveluiden tarjoamaan tyypikelpoisuuden ylläpitoon simulaattoritarkastuksessa. Kyselyssä kysyttiin todennäköisyyttä tyypikelpoisuuden vanhenemiselle vielä vuoden 2021 aikana ja tarvetta tuelle myöhemmin. Lentäjien tyypikelpoisuudet ovat yksilöllisiä ja kelpoisuus vanhenee lähtökohtaisesti työnantajan aiemman koulutusyhteyden mukaisesti ja tyypikelpoisuus on voimassa vuoden simulaattoritarkastuksesta. Osalla lentäjistä tyypikelpoisuus on kuitenkin saattanut vanhentua jo ennen TE-palveluiden tukimuodon avaamista (marraskuu 2020) ja lentäjä on saattanut käydä uusimassa kelpoisuutensa omakustanteisesti.

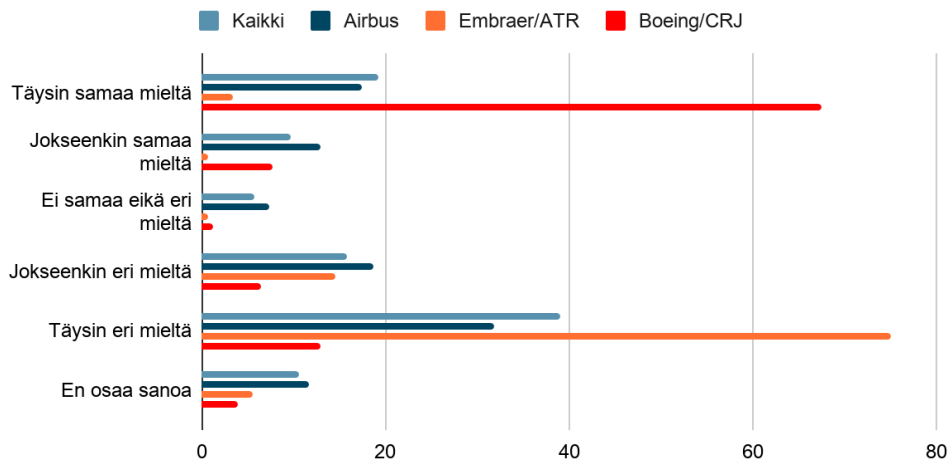
Yksilöiden tarpeeseen vaikuttaakin luonnollisesti työsuhteen tilanne (irtisanotut tai pitkäaikaiset lomautukset) sekä viimeaikainen kokemus. Vastauksia tarkasteltaessa todellisen tarpeen tunnistamiseksi on otettava huomioon operoitavat lentokonetyypit sekä lomautusmäärät. Esimerkiksi Boeing tyypikelpuutetut lentäjät ovat pääsääntöisesti tulleet irtisanotuksi vuoden 2020 aikana ja toisaalta hyvin vähäisillä lomautusmäärillä olevat lentäjät ovat todennäköisesti kouluttajia, joilla on vahva usko säilyttää nykyisen kaltainen työllisyystilanne myös kriisin pitkittyessä. Näiden kahden ääripään tarpeet ovat siis varsin eriävät.



TE -toimiston tuella järjestettävä tyyppikelpoisuuden ylläpito on minulle tärkeää (% 884 vastaajaa)



On todennäköistä, että tyyppikelpoisuuteni vanhenee vuoden 2021 aikana. Minulla on tarvetta simulaattoritukeen (% , V=884)

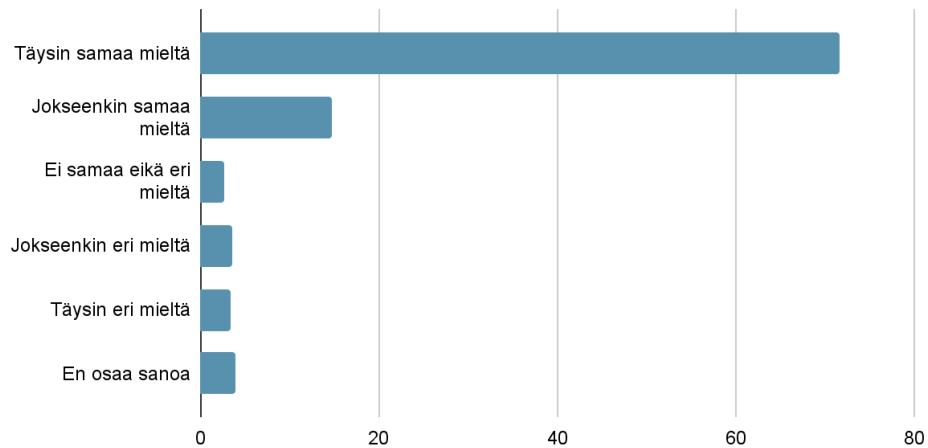


Tyyppikelpoisuuden ylläpitämisen tarpeen selvittämiseksi osana kyselyä tarkasteltiin myös lentäjän viimeisintä konetyyppiä työsuhteessa. Taustan mukaan tukitarvetta tarkasteltaessa Norwegian, Cityjet ja Jet Time -taustaisten lentäjien tarve simulaattoritarkastuksille korostuu. Määrällisesti vähemmän lomautetut Norran ATR/Embraer -lentäjät katsovat pääsääntöisesti tukitarpeen olemattomaksi ainakin vuoden 2021 aikana.



Osana Työ- ja elinkeinoministeriön selvityshenkilö Kari Savolaisen loppuraportin toimenpidesuosituksia käsiteltiin lentoliikenteen työntekijöiden osaamisen ylläpidon tukemista. Lentäjiliiton kyselyssä tätä asiaa kysyttiin kiinnostuksena simulaattoriharjoitteluun, mikäli sitä tarjottaisiin vastikkeetta käyttöön.

Olisin kiinnostunut ylläpitämään lentäjän ammattitaitoani lomautettuna/työttömänä simulaattorissa vapaa-ajalla (%)



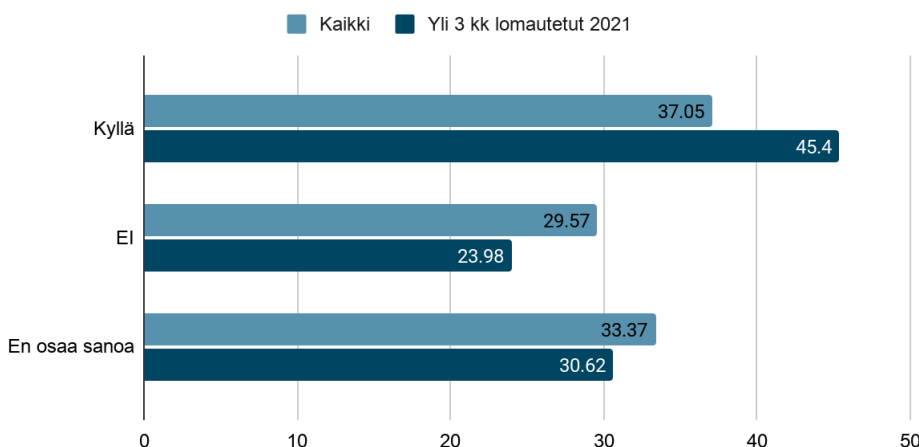


Työhaun tukemisen kysymykset jakavat vastaajia

Kyselyssä ammattilentäjiltä kysyttiin myös TE-toimistojen nykyisistä palveluista ja niiden kiinnostavuudesta työttömänä oleville ammattilentäjille. Ottaen huomioon lentäjien alhaisen työttömyyden ennen koronakriisiä, on TE-toimistojen palvelut oletettavasti huonosti tunnettuja ja lentäjät ovat kaivanneet aikaisemmissa vapaamuotoisissa palautteissa juuri lentäjien ammattiryhmälle kohdennettuja palveluja, joissa huomioidaan ammattiin liittyvät erityispiirteet ja -tarpeet.

Ensimmäinen kysymys käsitteli lentäjille kohdistettua työnhakua tukevaa koulutusta. Verrattaessa työttömänä olevien sekä pääosin vuoden 2021 lomautettuna olleiden lentäjien vastauksia koko joukkoon, on kiinnostus TE-toimistojen palveluihin ymmärrettävästi ensimmäisellä ryhmällä suurempi. Samalla kuitenkin "en osaa sanoa" osuus säilyi merkittävän suurena, mikä osaltaan vahvistaa oletusta tietämättömyydestä TE-toimiston palveluiden sisällöstä.

Olisin kiinnostunut osallistumaan lentäjille kohdistettuun TE - toimiston työnhakua tukevaan koulutukseen (% , 869 vast.)



Lentäjille ei ole tällä hetkellä ammattiryhmään kohdistettuja, valmiita työnhakuun valmentavia koulutuksia. Suomen Lentäjiliiton näkemyksen mukaan lentäjille suunnattavien koulutusten suunnittelussa tulee huomioida lentäjien hyvinkin erilaiset tulevaisuuden suunnitelmat. Vaihtoehtoina voivat olla mm. työllistyminen lentäjän työhön Suomessa, lentäjän työhön ulkomailla, työllistyminen muihin ilmailualan tehtäviin tai työllistyminen ilmailualan ulkopuolisiin tehtäviin.

Lentäjän tausta vaikuttaa yksilötasolla valtavasti mahdollisuuksiin työllistyä lentäjän tehtäviin ja erityisesti tilanteessa, jossa aikaisempi työsuhte on päättynyt esimerkiksi työnantajan konkurssin seurauksena. Koronakriisin takia alalla on väliaikaisesti suuri joukko kokeneita lentäjiä ja lentoyhtiöillä on poikkeuksellisen paljon tyyppikelpuutettuja

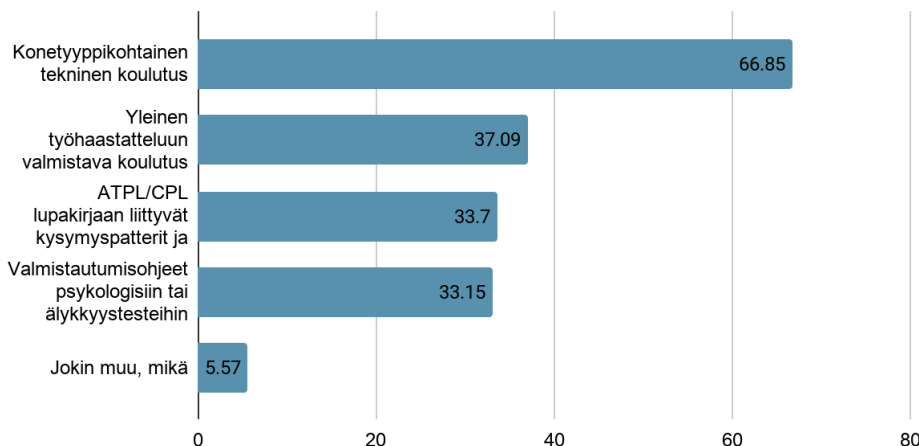


lentäjiä valittavanaan. Lentäjille tämä tarkoittaa, että työpaikkoja on tarve tarkastella myös Suomen ulkopuolelta. Ulkomailla työskentely ei kuitenkaan ole kaikille mahdollista esimerkiksi perhetilanteen takia. Myös korona-ajan matkustusrajoitukset karanteenivaatimuksineen tekevät tilanteesta entistä haasteellisemman.

Työnhakuun valmentavia vaihtoehtoja kartoitettiin valmiiksi annettujen vaihtoehtojen pohjalta ja tarjoten vastaajille myös mahdollisuuden nostaa esiin ennakkoon tunnistamattomia malleja. Vastausvaihtoehdot olivat aiheita, joita lentäjät yleisesti kohtaavat lentäjärekrytointien yhteydessä ja vastaajat pystyivät valitsemaan halutessaan myös usean vaihtoehdon.

“Jokin muu, mikä” vaihtoehdon vastauksissa nostettiin esiin tarve harjoitella lentoteknistä ammattitaitoa simulaattorissa työnhakua varten. Alalla on käytäntö, jossa lentäjän ammattitaitoa arvioidaan uuteen työpaikkaan haettaessa “työnäytteenä” simulaattorissa. Pitkittynyt poissaolo lentotyöstä asettaa haasteita työnhakuprosessiin, olkoonkin, että alan yleisestä tilanteesta johtuen samassa tilanteessa on tuhansia lentäjiä ympäri maailman.

Seuraavista lentäjän työnhakuun valmentavista koulutuksista minua kiinnostaisi (% , 736 vastaajaa)



Kyselyn lopussa tarjottiin vastaajille mahdollisuus vapaan sanan muodossa kuvata muita koulutusmuotoja, jotka parantaisivat lentäjien työllistymismahdollisuuksia. Vastauksissa korostui monessa kohdassa tarve lentäjäkoulutuksen rinnalle rakentuvasta tutkinnosta, joka loisi paremmat mahdollisuudet työllistyä muihin tehtäviin. Vastauksissa toistuu huoli oman toimeentulon varmistamisesta ja pelko työmarkkinatuen menettämisestä, mikäli lentäjä alkaisi opiskella. Epäselvät ja epäoikeudenmukaiseksi koetut säännöt opiskelupaikkojen hakemiseen ja vastaanottoon voivat pahimmillaan passivoittaa lentäjät vain odottamaan koronakriisin päättymistä.