

SATAMAOPERAATTORIT RY 120 VUOTTA

An aerial photograph of a port terminal. The foreground is dominated by lush green trees and a grassy slope. In the middle ground, there is a large industrial complex with several large, grey, rectangular buildings. A parking lot filled with various vehicles, including trucks and cars, is situated in front of the buildings. To the left, a railway line with multiple tracks runs parallel to the terminal. In the background, a body of water is visible, with more industrial structures and cranes on the opposite shore under a blue sky with scattered white clouds.

LASTAUTTAJIEN AMMATTIKUNNAN SYNTY JA JÄRJESTÄYTYMINEN

- **Toimialan synty.** Lastauttajan työ kehittyi omaksi ammattialakseen höyrylaivojen yleistyessä 1800-luvun lopussa. Yksityiset lastauttajat perustivat yrityksiä, jotka kilpailivat urakoista työntekijöiden työkuntien, renkaiden ja osuuskuntien kanssa.
- **Työn organisointi.** Ahtaustyö oli tiivistä ryhmätyötä, jossa kaikilla oli selkeät roolit. Työ oli epäsäännöllistä, raskasta ja osin vaarallistakin.
- **Järjestäytymistä molemmin puolin.** Lastauttajien yhdistys The Stevedores Federation of Finland perustettiin 19.3.1906 turkulaisen lastausyrittäjän A. E. Ericksonin aloitteesta. Ahtaajat olivat järjestäytyneet vuotta aikaisemmin Suomen Satamatyöntekijäin liittoon.
- **Työmarkkinoiden ristiriidat.** Työväenliikkeen nousun myötä työnantajien ja työntekijöiden vastakkainasettelu kiristyi. Vuoden 1918 sisällissodan jälkeen työmarkkinakysymykset korostuivat.



Selluloosapaaleja lastataan laivaan Viipurin Eteläsatamassa 1920-luvulla. (Lappeenrannan museot)

FINLANDS STUVAREFÖRBUND – SUOMEN LASTAUTTAJAIN LIITTO

- **Keskeiset tehtävät ja saavutukset.** The Stevedores Federation of Finland vaikutti alan hintatason ja otti käyttöön General Conditions -sopimusehdot. Yhdistyksen asemaa vahvisti suhde kansainväliseen varustamoiden järjestöön The Baltic and White Sea Conferenceen.
- **Dualistinen rakenne syntyy.** Suomen Lastauttajain Työnantajaliitto (SLT) perustettiin vuonna 1920 hoitamaan työmarkkinakysymyksiä. Federation keskittyi elinkeinopoliittisiin kysymyksiin.
- **Yrittäjäpuolen hajaannus.** Lastauttajilla oli lisäksi kaksi muuta yhteenliittymää: The New Stevedores Federation of Finland sekä The Association of Finnish Stevedores.
- **Järjestökenttä selkiytyy.** Uusi ja vanha Federation yhdistyivät vuonna 1925. Uuden yhdistyksen nimeksi tuli Finlands Stuvareförbund – Suomen Lastauttajain Liitto.



Suomen Lastauttajain Liiton hallituksen kokous vuonna 1936. (Valokuvaamo Pietisen kokoelma, Historian kuvakokoelma, Museovirasto)

SOTAVUODET JA JÄLLEENRAKENNUSKAUSI

- **Sodan vaikutukset satamiin.** Toinen maailmansota (1939–1945) katkaisi Suomen normaalin ulkomaankaupan. Tärkeä kauppakumppani Iso-Britannia jäi rintamalinjan toiselle puolelle. Merikuljetuksia rajoittivat torpedot ja sukellusveneet sekä Tanskan salmien miinoitus.
- **Valtion ohjauksen vahvistuminen.** Kansanhuoltoministeriö määräsi vuoden 1943 lopusta lähtien hinnoittelun kaikissa maan satamissa. Ministeriö velvoitti Suomen Lastauttajain Liiton toimimaan ahtausalan anomusten ja viranomaisyhteistyön keskuselimenä.
- **Jälleenrakennus.** Sodan jälkeen satamat olivat avainasemassa. Jälleenrakennus ja sotakorvausten suorittaminen edellyttivät toimivaa kuljetusketjua, jossa satamilla ja ahtaustyöllä oli keskeinen asema.



Pommituksessa maaliskuussa 1943 vaurioitunut nostokurki Helsingin Jätkäsaaren satamassa. (SA-Kuva)

KONEELLISTUMINEN JA TYÖN MURROS



- **Ensimmäinen maanlaajuinen työehtosopimus.** Satamialalle solmittiin vuonna 1945 ensimmäinen koko maan käsittänyt työehtosopimus Suomen Lastauttajain Työnantajaliiton ja Kuljetustyöntekijäin Liiton välille.
- **Koneellistumisen vaikutus.** Nosturit ja trukit tehostivat lastinkäsittelyä ja vähensivät käsityön osuutta satamatöissä 1930-luvulta lähtien. Suurin murros tapahtui 1950–1970-lukujen aikana.
- **Työn luonteen muutos.** Satamatyön luonne muuttui: jako käsimieliin ja konemieliin vaikutti sekä ryhmätyön rakenteisiin että palkkaukseen. Koneellistuminen paransi työn tuottavuutta ja kevensi raskaimpia työvaiheita, mutta toi myös uusia työturvallisuusriskejä. Lisäksi se muutti satamatyön sosiaalista rakennetta.

Paperirullia lastataan laivan ruumaan Kemissä 1960-luvulla. (Suomen merimuseon kuvakokoelma, Museovirasto)

KONTTIVALLANKUMOUKSEN AIKA



- **Konttivallankumous.** 1960-luvulla konttiliikenne rantautui myös Suomeen. Seuraavilla vuosikymmenillä konttien vaikutus näkyi jo satamien investoinneissa ja työn uudelleen organisoinnissa. Kontit vähensivät työvoiman tarvetta ja edellyttivät lisää varastointitilaa.
- **Ro-ro-liikenne.** Yksittäisten kappaleiden käsittelystä siirryttiin suuryksiköiden, perävaunujen ja ajoneuvojen lastaukseen, mikä joudutti työtä.
- **Ympärivuotisuus.** Jäänmurron kehittyminen ja linjaliikenteen yleistyminen tekivät tavaraliikenteestä aiempaa säännöllisempää.
- **Toimintaedellytykset muuttuivat.** Aluskokojen kasvu ja liikenteen keskittyminen muuttivat satamien välisiä kilpailuasetelmia.

KILPAILUN VAPAUTUMINEN JA JÄRJESTÖRAKENTEEN MUUTOS

- **Kilpailu vapautuu.** Yhteisistä tariffikäytännöistä jouduttiin luopumaan 1990-luvulle tultaessa tiukentuneen kilpailulainsäädännön myötä. Muutos pakotti operaattorit kilpailemaan myös hinnoilla.
- **Satamaoperaattorit ry.** Lastauttajain Liitto ja SLT yhdistyivät yhdeksi työnantajien etujärjestöksi, joka sai vuonna 2003 nimekseen Satamaoperaattorit ry.
- **Dualismin päättyminen.** Samalla päättyi yli 70 vuotta jatkunut järjestöllinen dualismi, jossa satama-alan elinkeinopolitiikka ja työmarkkina-asiat oli jaettu kahden erillisen toimijan kesken.



Puutavaraa kuormataan alukseen 1980-luvun alussa. (Teuvo Kanerva, Museovirasto)

MODERNI SATAMAOPERAATTORI

- **Työnkuva laajenee.** Ahtaajien työ on 2000-luvulla yhä enemmän koneiden, terminaalien, kirjaamisen, seurannan ja lastin kiinnityksen hallintaa.
- **Tuottavuus kasvaa.** Sama työ voidaan tehdä aiempaa pienemmällä työntekijämäärällä ja standardoiduilla prosesseilla.
- **Kannattavuuspaineet kiristyvät.** Kilpailu, palkkakustannukset ja investointitarpeet painavat satamaoperaattoreiden tulosta, vaikka toiminnan tehokkuus on kasvanut.
- **Suomen erityispiirre.** Liikenne jakautuu moniin satamiin, mikä rajoittaa suurten volyymien tuomia mittakaavaetuja.



Helsingin Jätkäsaaren Länsisatamaa vuonna 2008. Konttisataman toiminnot siirtyivät samana vuonna Vuosaareen. (Kari Hakli, Helsingin kaupunginmuseo)

UUSI MURROSKAUSI?

- **Kriisien ketju.** Finanssikriisi, koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota ovat muuttaneet ulkomaankaupan volyymejä, lastirakennetta ja ennakoitavuutta.
- **Huoltovarmuus.** Satamien operatiivinen toimintakyky, luotsaus sekä energia- ja polttoainehuolto ovat yhteiskunnan kriisinsietokyvyn kannalta keskeisiä.
- **Digitalisaatio.** Toiminnanohjaus ja tuotannonohjaus parantavat resurssien hallintaa, aikatauluja ja tiedon ajantasaisuutta satamissa.
- **Perustehtävä säilyy.** Satamaoperaattorit varmistavat tavaravirtojen sujuvuuden, luotettavuuden ja turvallisuuden.
- **Sopeutumiskyky** on muodostunut satamaoperaattorialan keskeiseksi vahvuudeksi.



Vuosaaren satamaa kesällä 2023. (Eweis Yehia, Helsingin kaupunginmuseo)