

Tero Seppälä

MERENKULUN HARJOITTELUN TIIVIIMPI YHDISTÄMINEN TEORIAOPINTOIHIN

Opinnäytetyö

Merenkulun koulutus

Merikapteeni

2022



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Merikapteeni
Tekijä/Tekijät	Tero Seppälä
Työn nimi	Merenkulun harjoittelun tiiviimpi yhdistäminen teoriaopintoihin
Toimeksiantaja	Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Xamk
Vuosi	2022
Sivut	46 sivua, liitteitä 1 sivu
Työn ohjaaja(t)	Joni Hietakangas, Joel Paananen

TIIVISTELMÄ

Merikapteenien koulutuksessa oleellinen osa tutkinnon suorittamista on käytännön ammattitaidon kerryttäminen työharjoittelussa opintojen aikana. Tutkinnon suorittaminen edellyttää 360 meripalveluspäivää, jotka muodostavat opintojen suurimman kokonaisuuden. Tämän opinnäytetyön tutkimuksen kohteena oli Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun Xamkin merikapteenikoulutuksen alusharjoittelun ja teoriaopintojen tiiviimmän yhteensovittamisen mahdollisuudet.

Tutkimuksen teoriaosuudessa oli nostettu esiin Suomessa tehdyn tutkimustyön lisäksi kansainvälisiä, merenkulun korkeakoulututkintoon tähtäävien tutkimusten näkemyksiä tulevaisuuden osaamisvaatimusten ja koulutusten rakenteiden tarpeista. Tutkimus toteutettiin laadullisia tutkimusmenetelmiä käyttäen ja aineisto kerättiin Xamkin merikapteenikoulutuksen opiskelijoista muodostetuilla ryhmähaastatteluille.

Keskeisimpinä tuloksina koettiin alusharjoitteluille asetettujen osaamistavoitteiden puuttuminen ja niiden lisäämisen potentiaaliset hyödyt. Tulokset johtivat tämän myötä myös tarpeen teoriaopintojen ja harjoittelujaksojen selkeämmälle ja nykyistä johdonmukaisemmalle rytmitykselle.

Tulosten pohjalta rakentui ehdotus tutkinnon sisällön rakenteesta noudattaen loogista osaamisen kehittymistä opintojen edistymisen ja käytännön harjoittelun välillä, luoden nykyistä käytännöllisemmän synergian näiden välille. Tuloksia voidaan hyödyntää etenkin tulevaisuuden opintosuunnitelmien suunnittelussa ja rakentamisessa.

Asiasanat: merenkulku, koulutus, työssäoppiminen

Degree	Bachelor of Maritime Management
Author	Tero Seppälä
Thesis title	Integration of shipboard training with theoretical studies
Commissioned by	South-Eastern Finland University of Applied Sciences, Xamk
Time	2022
Pages	46 pages, 1 appendix page
Supervisors	Joni Hietakangas, Joel Paananen

ABSTRACT

An essential part of completing the Bachelor's degree in Maritime Management is the accumulation of practical professional skills onboard ship during the studies. Completing the degree requires 360 days of sea service, making it the largest part of the studies in terms of credits. The objective of this thesis was to find ways to more closely integrate theoretical studies into onboard training.

The theoretical part of the thesis, in addition to the research done in Finland, included international degree studies in the field of maritime education focusing on future competence requirements and training structures. This thesis was done using qualitative research methods. Materials were collected by means of group interviews with maritime students of Xamk.

In this study the lack of specific goals for onboard training periods was considered the major finding. In addition, the results suggested that there is a general desire for clearer and more consistent scheduling for the theory studies and training periods.

Based on the results, a proposal was made for the structure of the degree curriculum following a logical development of competence in relation to the progress of theoretical studies and onboard training. This might help to create a practical synergy between these two aspects of studies. The results can be utilized especially in the planning of the future curricula.

Keywords: seafaring, education, onboard training

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	KANSIPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS.....	6
2.1	Merenkulkualan koulutusta ja harjoittelua ohjaava lainsäädäntö.....	6
2.2	Merikapteenin koulutus ja tutkinnon rakenne.....	8
2.3	Merenkulun harjoittelu.....	10
2.3.1	Harjoittelun rakenne.....	11
2.3.2	Osaamistavoitteet.....	13
3	AIKAISEMPI TUTKIMUSTYÖ.....	13
4	TEORIAOPINTOJEN JA HARJOITTELUN INTEGROINTI.....	22
5	TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITE.....	24
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	24
6.1	Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä opinnäytetyössä.....	24
6.2	Aineiston valinta.....	26
6.3	Haastatteluiden toteutus.....	27
6.4	Tulosten analysointi.....	28
7	TUTKIMUKSEN TULOKSET.....	28
8	POHDINTA.....	32
8.1	Johtopäätökset.....	32
8.1.1	Osaamistarpeiden tunnistaminen.....	34
8.1.2	Opintojen rytmitys.....	34
8.1.3	Ylikorostunut oma-aktiivisuus.....	37
9	EETTISYYS JA LUOTETTAVUUS.....	38
9.1	Oma ammatillinen kasvaminen.....	39
9.2	Jatkotutkimusehdotukset.....	41
	LÄHTEET.....	42
	LIITE	

1 JOHDANTO

Merenkulkualalla on Suomessa pitkät perinteet. Moderni merenkulku on kuitenkin muuttunut nopeasti ja nykyisessä, jatkuvasti kiristyvässä kilpailu- ja ilmastopoliittisessa tilanteessa ala on valtavan kehityspaineen alla. Meriklusteri työllistää Suomessa n. 50 000 henkilöä ja on roolinsa vuoksi kriittisessä asemassa huoltovarmuuden ja Suomen taloudellisen tulevaisuuden turvaajana. Tästä ihmisjoukosta Suomen lipun alla seilaa kuitenkin vain n. 1700 merenkävijää. (Suomen Varustamot 2021; Traficom 2020.)

Logistiikan näkökulmasta usein käytetty termi ”Suomi on saari” pitää hyvin paikkansa Suomen ollessa täysin riippuvainen merikuljetuksista. Vuonna 2018 merikuljetusten osuus Suomen viennistä oli 90 % ja tuonnista 80 %, merikuljetusten kokonaisvolyymien noustessa 103,8 milj. tonniin. (Merimies-Unioni 2019.)

Yhteiskunnallisesti kriittisen asemansa vuoksi merenkulkualan osaajat ovat Suomelle äärimmäisen tärkeitä. Alati vähenevä suomalaisten merenkulkijoiden määrä asettaa osaamispaineita sille joukolle, joka Suomen lipun alla laivalla työskentelee. Henkiset ja fyysiset kuormitustekijät kasvavat ja yksilön tulee hallita yhä enemmän asioita kansainvälisessä ja monikulttuurisessa työelämässä pärjätäkseen. Tämä siirtää painetta erityisesti laivan päällystön koulutukseen ja sitä kautta opetusyksiköiden kykyyn varmistaa opiskelijoidensa osaaminen opintojen aikana ja riittävät valmiudet täysipäiväiseen työelämään siirtymiseen opintojensa jälkeen.

Jotta tulevaisuudessakin voidaan taata ammattitaitoinen ja osaava suomalainen päällystö laivalle, tulee päällystön koulutuksen olla ensiluokkaista keskittyen niiden asioiden opettamiseen, joita työelämässä tarvitaan. Tässä jatkuvan kehittämisen prosessissa oppilaitosten rooli on keskeinen.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia Xamkin merikapteenikoulutuksen teoriaopintojen ja harjoittelujaksojen tiiviimmän yhdistämisen mahdollisuutta. Tutkimuksen tuloksena rakennettiin opiskelijoiden näkemysten pohjalta ehdotus näiden johdonmukaisemmalle yhdistämiselle.

2 KANSIPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS

Merikapteenitutkintoon johtavaa korkeakouluopetusta järjestetään Suomessa neljässä eri koulutusyksikössä. Kotkassa koulutusta tarjoaa Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk, Turussa Yrkeshögskolan Novia, Raumalla Satakunnan ammattikorkeakoulu Samk sekä Maarianhaminassa Högskolan på Åland (Studentum 2022.)

2.1 Merenkulkualan koulutusta ja harjoittelua ohjaava lainsäädäntö

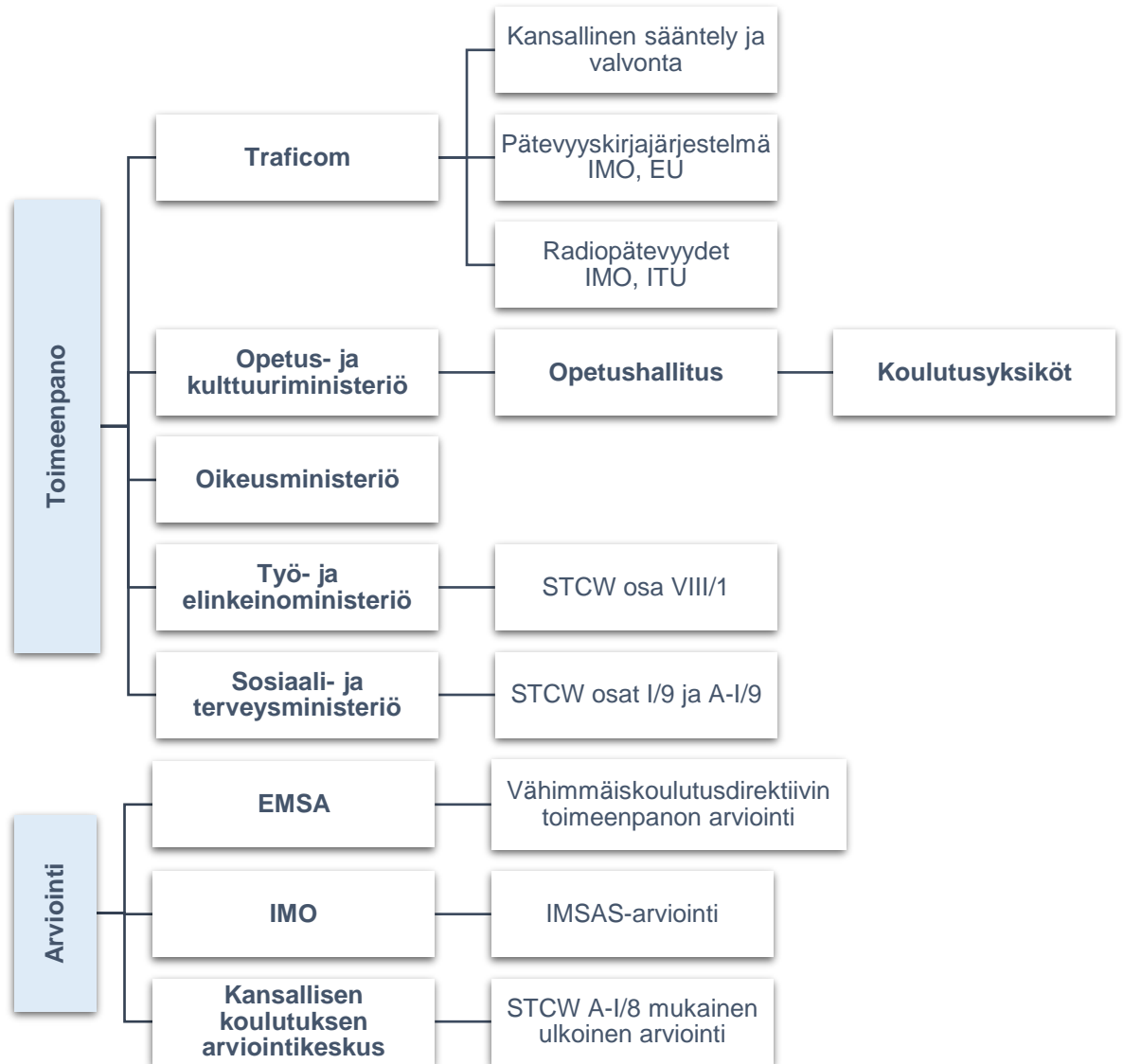
Merenkulkualan koulutuksen säätelyn takana on kansainvälinen yleissopimus, Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). STCW-yleissopimuksen myötä laivalla tapahtuvaa harjoittelua alettiin ensimmäisen kerran määritellä tarkemmin vuonna 1995. Niin kutsutut Manila-muutokset yleissopimukseen lisättiin vuonna 2010 ja joiden myötä yleissopimukseen tuli merkittäviä muutoksia. Manila-muutosten myötä osaamisen arviointiprosesseja parannettiin, työ- ja lepoaikasäätelyyn tuli tarkennettuja vaatimuksia, sekä päihteiden väärinkäytön ehkäisyyn asetettiin vaatimuksia. Näiden lisäksi muutoksia tuli miehistön osaamisvaatimukseen, kuten uusia matruusien koulutukseen liittyviä pätevyysvaatimuksia, nykytekniikan, kuten sähköisten kartta- ja tietojärjestelmien koulutuksen tehostamista ja johtamiskäytäntöjen kouluttamista. (IMO 2019.)

Yleissopimuksen sisältö koostuu sopimusosasta ja sen liitteenä ovat säännöt (Regulations), sekä koodiosa (Code). Jälkimmäinen jakaantuu pakolliseen A-osaan (vaatimukset) ja ohjeelliseen B-osaan (suositukset). Osaamisen kriteerit ja sen osoittaminen ovat määritelty yleissopimuksen liitteessä. Nämä säännöt asettavat yleiset vaatimukset erilaisten pätevyyskirjojen ja lisäpätevyystodistusten myöntämiselle ja uudistamiselle, terveydentilan edellytyksille ja koulutuksen vähimmäisvaatimuksille. (Korpi ym. 2017, 10.)

Suomessa STCW-yleissopimuksen toimeenpanosta on yleisvastuu Liikenneviestintävirasto Traficomilla. Traficom käsittelee kaikki STCW-alaiset pätevyyskirjoihin ja niiden uusimisiin, vaihtoehtoisiin pätevyyskirjoihin, lisäpätevyystodistuksiin, muiden valtioiden myöntämiin pätevyyskirjoihin ja lisäpäte-

vyyskirjoihin liittyvät asiat. Traficomin lisäksi Suomessa merenkulkualan standardisointia ja säätelyä kansallisella tasolla valvoo Opetushallitus, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä terveysministeriö. (Mt.)

STCW-toimijoiden vastuujako Suomessa on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. STCW-toimijoiden kokonaisuus ja vastuut (Korpi ym. 2017, 11)

Kuten kuva 1 osoittaa, on merenkulun koulutuksen säätelyssä ja valvonnassa mukana useampi eri toimija. STCW-määritysten toimeenpano on usean eri viranomaisen valvonnassa ja arviointia tehdään sekä kansallisten että kansainvälisten arvioitsijoiden toimesta.

2.2 Merikapteenin koulutus ja tutkinnon rakenne

Merikapteenin ammattikorkeakoulututkinto kestää n. 4,5 vuotta. Se sisältää yhteensä 270 opintopistettä, joista laivaharjoittelu ja ammattiopinnot muodostavat suurimmat osakokonaisuudet. Merikapteenin tutkinto on yhdessä merenkulun insinööriinlinjan kanssa pisimmät korkeakoulututkintoon johtavat opintolinjat Suomessa. (Opintopolku 2022.)

Tutkinnon sisältö ja osaamisvaatimukset ovat laajat. Maailmanlaajuisen meriliikenteen kansipäällystö- ja päällikkötehtäviin kaikissa alustyypeissä teoreettiset valmiudet antava tutkinto työllistää myös maaorganisaatioiden erilaisiin tarkastus-, asiantuntija- ja esimiestehtäviin. Näitä organisaatioita Suomessa ovat, rajoittumatta yksistään näihin, mm. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, telakat, satamat ja luokituslaitokset. (Opintopolku 2020.)

Pääsyvaatimukseen hyväksytyyn pääsykokeen lisäksi kuuluvat terveydelle ja toimintakyvylle asetetut minimivaatimukset. Merenkulkijan lääkärintodistuksen saamisen ehtoina ovat sosiaali- ja terveysministeriössä säädettyjen vaatimusten mukainen näkö- ja kuulokyky sekä normaali värinäkö. Näiden lisäksi henkilön tulee olla terveydentilaltaan ja toimintakyvyltään aiottuun merityöhön soveltuva, eikä selkeästi työntekoa vaikeuttavaa sairautta tai estävää vammaa tai sairautta voi olla. Henkilö ei myöskään saa sairastaa tautia, jonka voidaan olettaa pahenevan työssä tai se voi vaarantaa muiden aluksella työskentelevien terveyden. Merimieslääkärijärjestelmä perustuu periaatteeseen, jossa lääkäri tuntee merenkulun terveydellisten vaatimusten erityispiirteet. Merimieslääkäriin Suomessa hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. (TTL 2021; Ammattikorkeakouluun 2019.)

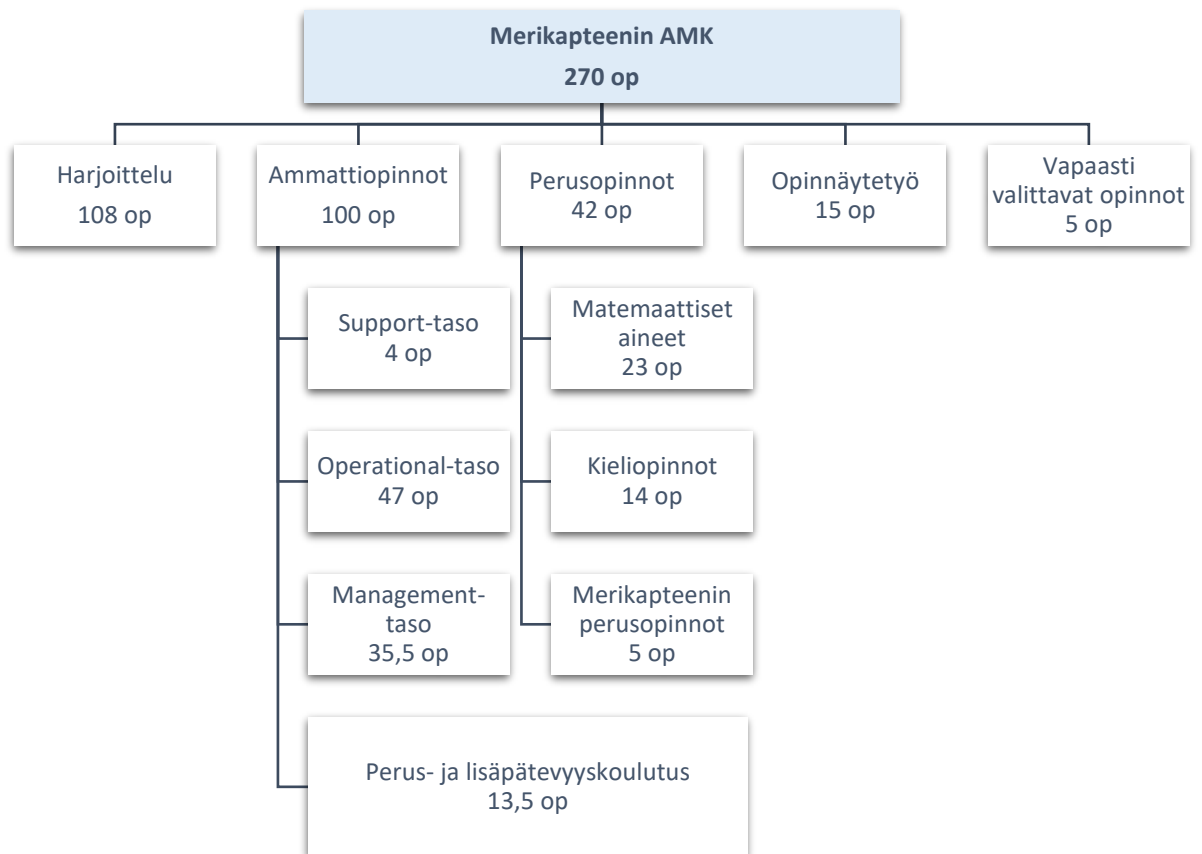
Merikapteenin koulutuksen opinnot muodostuvat viidestä osasta: perusopinnoista, ammattiopinnoista, vapaasti valittavista opinnoista, ohjatusta harjoittelusta sekä oppinäytetyöstä (Xamk 2022a).

Ammatillinen koulutus on edelleen jaettu kolmeen tasoon:

- Support-, eli perustason opinnoissa tähdätään kansimiehistön perustehtävien hallitsemiseen

- Operational-, jossa koulutus alkaa selkeästi keskittymään enemmän alemman kansipäällystön, kuten vahtiperämiehen tehtäviin, sekä
- Management-tasoon, joka antaa teoreettiset valmiudet toimia meriliikenteen kansipäällystön ylimmissä tehtävissä, kuten yliperämiehen ja päällikön toimenkuvissa. (Mt.)

Kuvassa 2 on esitetty tutkinnon osa-alueiden laajuudet.



Kuva 2. Merikapteenin tutkinnon rakenne (Xamk 2022a)

Kuten kuva 2 osoittaa, ammattiopinnot ja harjoittelu muodostavat odotetusti suurimmat kokonaisuudet koulutuksen rakenteesta. Perusopinnoissa selkeästi suurin painotus on matemaattisluonnontieteellisissä opinnoissa. Koulutuksen ydinsisällön muodostavat navigointiosaaminen ja kuljetustekniikka, perinteiset merimiestäidot, merenkulun johtaminen, laivakone-, sähkö- ja automaatiotekniikka, huolto- ja kunnossapito sekä meriradio- ja erillinen hätäliikenne. Merkittävimpinä oppiaineina ohjatun harjoittelun lisäksi ovat merenkulun pätevyystodistuksiin johtavat ja kansainvälisen lainsäädännön ohjaamat ammattiopinnot, kieliopinnot sekä matemaattiset oppiaineet. (Xamk 2022a; Opintopolku 2020).

Jo opintojensa aikana opiskelijalla on mahdollisuus saada pätevydet toimia laivalla alemmissa päällystätehtävissä vahtiperämiehenä, joka on ensiaskel kansipäällystään pyrkivälle. Vahtiperämiehen pätevyyskirjan saaminen edellyttää vaaditun työharjoittelun hyväksytyä suorittamista tai vähimmäismäärän meripalvelua ja osaamista. Vähimmäisosaamisvaatimukset ja merikokemus on määritelty STCW-yleissopimuksessa. (Traficom 2019.)

Vuoden 2020 alussa tehty merikapteenikoulutuksen tutkinnon sisällön reorganisointi toi lieviä muutoksia tutkinnon toteutustapoihin. Muutos opintopisteiden jaottelussa näkyi ammattiopinnoista perusopintoihin siirtyneissä kuudessa opintopisteessä. (Xamk 2020c.)

2.3 Merenkulun harjoittelu

Yksi opintopiste vastaa n. 27 tuntia opiskelijan tuottamaa työtä (Helsingin yliopisto 2021). Näin ollen merikapteenin koulutuksessa harjoittelu on tutkinnon sekä määrällisesti, että sitoutumisen osalta suurin yksittäinen ponnistus sen vaatiessa opiskelijalta 108 opintopisteen verran työtä. Tästä 9 opintopistettä muodostuu ohjatusta simulaattoriharjoittelusta, jonka tavoite on sisällyttää tutkintoon korkeampaan vaatimustasoon kuuluvaa merenkulun ylemmän kansipäällystön management-harjoittelua. (Xamk 2022a.)

Ennen varsinaiseen laivaharjoitteluun osallistumista opiskelijan tulee suorittaa STCW:n asettamat Basic Training-minimivaatimukset ja koulutukset. Näihin koulutuksiin kuuluvat hätätilanteiden peruskoulutuksen osat (A-VI/1), jotka taas koostuvat seuraavista osista:

- henkilökohtainen pelastautuminen (A-VI/1-1)
- palontorjunta (A-VI/1-2)
- terveydenhuolto 1 (A-VI/1-3)
- työsuojelu ja alus sosiaalisena ympäristönä (A-VI/1-4)
- turvatoimikoulutus (A-VI/6-1, A-VI/6-2). (Traficom 2020.)

Suurin osa merenkulun pätevyyksistä tulee uusia viiden vuoden välein (Traficom 2020).

2.3.1 Harjoittelun rakenne

Merikapteenitutkinnon tutkintorakenteen uudelleenjärjestelyn yhteydessä harjoittelukäytänteisiin tuli lieviä muutoksia, jotka koskivat harjoittelujaksojen rytmitystä ja niiden kestoja. Ennen vuotta 2020 toteutettu merikapteenikoulutuksen harjoittelu oli jaoteltu simulaattoriharjoitteluun sekä varsinaiseen laivaharjoitteluun. Simulaattoriharjoittelu oli edelleen jaettu simulaattoriharjoituksiin vahtiperämiestasolla 1 ja 2 sekä simulaattoriharjoituksiin yliperämies-/päällikkötasolla 1 ja 2. Näistä jokainen harjoitteluosio oli kooltaan 2 opintopistettä. (Xamk 2022b).

Varsinainen laivaharjoittelu sen sijaan oli jaettu perusharjoitteluun vahtimiestasolla ja ohjattuun laivaharjoitteluun vahtiperämiestasolla. Taulukossa 1 on kuvaus harjoittelukokonaisuuden rakenteesta vuodelta 2019. (Mt.)

Taulukko 1. Merikapteeni, päivätoteutus 2019 (Xamk 2022b)

Merikapteenin koulutuksen harjoittelu, 2019						
108 op						
HARJOITTELU 1						
Simulaattoriharjoitukset vahtiperämiestasolla 1	2		x			
Simulaattoriharjoitukset vahtiperämiestasolla 2	2		x			
Simulaattoriharjoitukset yliperäm-/päällikkötasolla 1	2			x		
Simulaattoriharjoitukset yliperäm-/päällikkötasolla 2	2				x	
HARJOITTELU 2						
Ohjattu perusharjoittelu vahtimiestasolla	18	x				
Ohjattu laivaharjoittelu vahtiperämiestasolla	82	x	x	x	x	x
Lukuvuodet 1–4.5		1	2	3	4	4.5

Harjoittelun kokonaisuus muodosti 108 opintopistettä, joista jokainen simulaattorijakso 2 opintopisteen verran. Vahtimiestason perusharjoittelu oli kooltaan 18 opintopistettä, vahtiperämiestason sen sijaan 82 opintopistettä. (Mt.)

Taulukon alin rivi kuvasti opintojen lukuvuosia ja lukuvuoden aikana oletetun suoritettujen harjoittelun opintopistemäärät:

1. lukuvuosi, 28 opintopistettä
2. lukuvuosi, 14 opintopistettä
3. lukuvuosi, 27 opintopistettä
4. lukuvuosi, 48 opintopistettä (Xamk 2022b.)

Vuoden 2020 alussa toteutettu uudistus muutti harjoittelun rakennetta hieman. Osakokonaisuudet muutettiin opintopisteiden määrältään lähemmäs toisiaan ja simulaattoriharjoitteluun lisättiin johdanto-osio. (Xamk 2022c.)

Taulukossa 2. on kuvaus harjoittelurakenteesta uudistuksen jälkeen.

Taulukko 2. Merikapteeni, päivätoteutus 2020 (Xamk 2022c)

Merikapteenin koulutuksen harjoittelu, 2020						
108 op						
HARJOITTELU 1						
Ohjattu perusharjoittelu vahtimiestasolla	18	x				
Ohjattu laivaharjoittelu vahtiperämiestasolla	81	x	x	x	x	x
HARJOITTELU 2						
Johdanto simulaattoriharjoitteluun	1		x			
Simulaattoriharjoittelu vahtiperämiestasolla 1	2		x			
Simulaattoriharjoittelu vahtiperämiestasolla 2	2		x			
Simulaattoriharjoitukset päällikkötasolla 1	2			x		
Simulaattoriharjoitukset päällikkötasolla 2	2				x	
Lukuvuodet 1–4.5		1	2	3	4	4.5

Opintopisteiden määrät päivätoteutuksen rakenteessa vuodesta 2020 eteenpäin:

1. lukuvuosi, 28 opintopistettä
2. lukuvuosi, 14 opintopistettä
3. lukuvuosi, 27 opintopistettä
4. lukuvuosi, 39 opintopistettä
5. lukuvuosi, 9 opintopistettä (Xamk 2022c.)

Harjoittelun kokonaismäärä pysyi edelleen 108 opintopisteessä. Vahtiperämiestason harjoittelusta siirrettiin yhden opintopisteen verran harjoittelua simulaattoriharjoittelun johdantoon, tehden kokonaisuudesta selkeämmän ja simulaattoriharjoittelusta helpommin lähestyttävämmän. Viimeinen 9 opintopistettä on siirretty koulutuksen viimeiselle puolivuotisjaksolle vahtiperämiestason harjoitteluun. (Xamk 2022c.)

2.3.2 Osaamistavoitteet

Harjoittelut ovat pakollisia ja ne arvioidaan hyväksyty/hylätty-periaatteella. Harjoittelukokonaisuudelle asetettuja osaamistavoitteita ovat mm. tutustuminen oman ammattialansa työtehtäviin ja noudattamaan turvallisia työskentelytapoja. Harjoittelussa osaamisen seuranta ja raportointi Xamkissa tapahtuu siihen suunnitellun, yleisesti kaikilla koulutusyksiköillä käytössä olevan merenkulun harjoittelukirjan avulla. (Xamk 2022a.)

Nykymuotoisessa opetussuunnitelmassa ei Xamkin merikapteenikoulutuksen harjoittelujaksoissa ole määritelty tarkempia osaamistavoitteita jokaiselle yksittäiselle alusharjoittelulle, vaan pätevyystodistusten edellyttämät harjoiteltavat asiat kirjataan harjoittelukirjaan sitä mukaan, kun niitä harjoitteluolosuhteissa tehdään. Harjoittelukirja hyväksytetään jokaisen harjoittelun jälkeen koulutusyksikön harjoitteluvastaavalla. Hyväksynnän jälkeen opiskelijan opintopisteiden määrä kirjataan järjestelmään harjoittelun keston perusteella. (Mt.)

3 AIKAISEMPI TUTKIMUSTYÖ

Koska aikaisempaa kotimaista ja vertaisarvioitua tutkimustyötä ei merenkulun opintorakenteisiin keskittyvässä tutkimuksessa ole juurikaan saatavilla, tuli tämän opinnäytetyön aihepiiriin vaikuttaviin ilmiöihin ja jo tehtyihin töihin turvautua niiltä osin kuin oli mahdollista. Tässä tapauksessa se tarkoitti merenkulun opinnäytetöitä, joiden aihepiiri sopi ja oli hyödynnettävissä opinnäytetyön tueksi.

Tuoretta, kansainvälistä ja vertaisarvioitua tutkimustyötä oli löydettävissä jonkin verran ja näitä tutkimuksia kyettiin hyödyntämään paremmin. Alla on kuvattu oleellisimpia tämän opinnäytetyöprosessin teossa hyödynnettyjä toisia alan opinnäytetöitä ja tehtyjä tutkimuksia.

Merenkulkualan koulutuksen arviointi, 2015–2017

Kansallisen koulutuksen arviointikeskus (Karvi) tuotti vuosina 2015–2017 merenkulun koulutuksen arvioinnin, jonka tehtävänä oli varmistaa suomalaisen merenkulkualan koulutusta järjestävien tahojen laatujärjestelmien ja -menettelyjen toimivuus. Mittareiksi asetettiin STCW-yleissopimuksen vaatimusten mukaiset vähimmäislaatukriteerit ja -vaatimukset. Merenkulkualan arviointi perustui opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksymään *Kansallisen koulutuksen arviointikeskuksen arviointisuunnitelmaan vuosille 2016–2019* (Karvi 2016) ja sen painopisteeksi valittiin simulaattorikoulutus. Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) oli havainnut puutteita koulutuksen laadussa vuonna 2011 tekemässään arvioinnissa. (Korpi ym. 2017.)

Uudistetun miehitysasetuksen myötä simulaattorikoulutuksen merkitys on kasvanut. Asetuksen perusteella osa ohjatusta merenkulun harjoittelusta voidaan korvata hyväksytyllä simulaattorikoulutuksella, jota Kaakkois-Suomen ammatikorkeakoulu hyödyntää merikapteenikoulutuksessaan. (Finlex, 1189/2018.)

Arvioinnin tuloksista käy esille opiskelijoille suunnatun viestinnän kehittämisen tarpeesta. Haasteiksi koettiin laivaharjoitteluista saatavassa systemaattisessa palautteen keräämisessä, sekä opiskelijoiden antaman palautteen merkityksestä ja siitä, mihin opiskelijapalaute on johtanut ja miten sitä on käsitelty. (Korpi ym. 2017.)

Karvin tuottama selvitys oli äärimmäisen laaja ja tuki käsitystä, että merenkulun harjoittelukäytänteissä on edelleen kehitettävää kaikilla sen asteilla. Alan kansainvälisyys ja spesifit vaatimukset asettavat omat haasteensa meriklusterin koulutusjärjestelmien rakenteiden uudistamiselle. Tämän tutkimuksen perusta pohjautui viimeisen kymmenen vuoden aikana tehdyn tutkimustiedon varaan, jonka perusteella merenkulun harjoittelukäytänteissä ja organisaatiostruktuureissa havaittiin edelleen kehitettävää.

Pohdittaessa Xamkin merikapteenikoulutuksen opintosuunnitelman sisältöä, tuli huomioida jo tehty tutkimustyö ja sen sovellettavuus koulutuksen tarpeisiin ja kansallisen lainsäädännön edellytyksiin. Tutkimuksessa nostettiin esille tuo tarve ja sen mahdolliset käytännön sovellutukset vahvistamaan Xamkin asemaa varteenotettavana merenkulkualan koulutusyksikkönä.

Merenkulun koulutuksen arviointi, 2020–2022

Karvi arvioi yhdessä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kanssa merenkulkualan koulutusta järjestävien organisaatioiden laatujärjestelmiä ja -menettelyjä. Tavoitteena oli varmistaa koulutusta järjestävien tahojen STCW-yleissopimuksen edellyttämät vähimmäislaatuksiteerit koulutuksen toteutumisessa. Arviointi sijoittui vuosille 2020–2022. (Karlsson ym. 2022.)

Arvioinnin tuloksina Xamkin kohdalla STCW-yleissopimuksen edellyttämät vähimmäisvaatimukset täyttyivät laatujärjestelmän osalta. Huomioina tuli laadunhallintajärjestelmien jatkuvaan parantamiseen suunnitellun ISO 9001 -standardin puuttuminen. ISO 9001 -standardi määrittää laadunhallintajärjestelmää koskevat kriteerit, jotka perustuvat prosessien tehokkuuden kehittämiseen (DNV. ISO 9001 -standardi 2022). Standardin nähtiin parantavan Xamkin omaa laatujärjestelmän seuranta ja kehittämistä. Tämän lisäksi opiskelijoiden kannustaminen laadun kehittämisen osallistumiseksi todettiin kehitettävänä aspektina. (Karlsson ym. 2022.)

Kaikkineen Xamkin merenkulun koulutus asetti kaikki STCW-yleissopimuksen edellyttämät vähimmäiskriteerit koulutuksen laadulle. Kehityskohteina Karvi totesi kotimaisessa meriklusterissa vaikuttavien osapuolien tiiviimmän yhteistyön lisäämisen ja alan koulutuksen jatkokehittämiseen mukaan ottamisen. Tämä tarkoitti varustamoiden ja harjoittelupaikkojen, sekä koulutusorganisaatioiden välistä vuoropuhelua. Näiden lisäksi ohjatun harjoittelun tasalaatuisuuteen tuli Karvin arvion mukaan kehittää ratkaisuja. (Mt).

Karvin (2022) raportin tulosten perusteella voi päätellä tässä tutkimuksessa esiin nousevan teesin koulutuksen teoria- ja käytäntöosioiden tiiviimmän yhteensovittamisen tärkeydestä. Ohjatun harjoittelun tulisi olla opiskelijoille yhdenmukaista ja noudattaa strukturoidumpaa oppimispolkua takaamaan laadukkaamman ja tasaisemman koulutusympäristön, joka osaltaan kaventaisi

valmistuvien opiskelijoiden osaamismarginaalia. Karvin 2020–2022 loppuraportti julkistetaan myöhemmin ja tutkimuksen teon aikana siitä oli käytössä toistaiseksi yksityiseen levitykseen käytettävissä ollut PDF-versio.

HAKE2-projekti

HAKE2-projekti oli kotimainen merenkulun koulutuksen ja harjoittelun kehittämiseen tähtäävä monitahoinen ponnistus, joka lähti Opetushallituksen tilauksesta. Työ toteutettiin yhteistyössä ammatti-instituutti Axxellin ja Länsirannikon koulutus Oy:n WinNova Rauman kanssa, mutta sen lopulliseen muotoutumiseen osallistuivat myös Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Satakunnan ammattikorkeakoulu sekä Merenkulun HarjoitteluMylly ry. (HAKE2 2018.)

Hankkeella pyrittiin *selvittämään ohjatun harjoittelun haasteet ja saamaan ohjatun harjoittelun laatu paremmaksi ja tasaisemmaksi* ja sille asetettiin kriteeriksi tarjota aluksen harjoitteluvastaavalle selkeä työkalu ja apuväline harjoittelun ohjaamiseen, antaa harjoitteluvastaavalle suuntaviivat vaadittavasta osaamisen tasosta harjoittelukirjan tehtävissä ja selkeyttää harjoittelukirjan tehokasta hyödyntämistä. Näiden lisäksi hankkeella pyrittiin antamaan tukea harjoitteluvastaavalle harjoittelijan yksilölliseen ohjaamiseen, antamaan paremmat mahdollisuudet palautteen antamiseen sekä opiskelijalle että alukselle, sekä auttaa oppilaitoksen ja harjoittelulaivan yhteistyötä. Näiden nähtiin antavan opiskelijalle selkeämmän käsityksen harjoittelun tavoitteista. (Mt.)

Tulokset nostivat esiin useita merenkulun harjoitteluun ja sen kansalliseen yhteensovittamiseen liittyviä haasteita. Näitä olivat mm. harjoitteluiden kansainvälisyys ja pitkät etäisyydet, sekä sekamiehityksen mukanaan tuomat kulttuurierot ja mahdolliset kokemiserot harjoittelijan ja ohjaajan roolista. Hankkeen läpivienti oli äärimmäisen tärkeä askel suomalaisen merenkulkualan eteenpäin viemiselle ja hyödynnettynä tehokkaasti, sen potentiaaliset vaikutukset näkyvät konkreettisina muutoksina alan koulutusrakenteisiin.

Tuloksista voidaan todeta, että viranomaisten, oppilaitosten ja varustamoiden yhteistyötä tulee edelleen tiivistää ja kehittää. Projektin myötä *”työelämään saatiin luotua hyviä keskusteluyhteyksiä ja tarve ja halu kehittää toimintaa on molemminpuolinen”*. (Mt.)

Koska merenkulkualan tutkintoon johtavaa koulutusta järjestäviä tahoja löytyy Suomesta vähän, on edellytykset alan käytäntöjen yhtenäistämiseksi hyvät, mikäli halu ja visio toiminnan kehittämiseksi ovat jaetut. HAKE2-projektin sähköistä versiota hyödynnettiin tutkimuksen tausta-aineiston keruun aikana, mutta raportti ei tutkimusprosessin loppuvaiheessa ollut enää sähköisesti jaossa.

Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus ja nykytila kansipäälystöpiskelijöiden näkökulmasta

Lampisen opinnäytetyö vuodelta 2019 tutki ohjatun laivaharjoittelun nykytilaa ja laatua. Tutkimus toteutettiin määrällistä tutkimusmetodia hyödyntäen ja sen tulokset kerättiin verkkokyselyllä. Kyselyn tavoite oli tavoittaa mahdollisimman monta merikapteenikoulutuksen ja vahtiperämieslinjan opiskelijaa Suomesta, joten kysely lähetettiin kaikkiin alan oppilaitoksiin Suomessa. (Lampinen 2019.)

Tutkimukseen tuli 34 vastausta, joista 85 % vastanneista oli amk-merikapteenikoulutuksen opiskelijoita, loput 15 % vahtiperämieslinjalta. Kyselyssä selvitettiin opiskelijöiden näkemyksiä harjoittelusta yleisellä tasolla. Vastajilta kysyttiin mm. ohjauksen tasoa, palautekäytäntöjen laadukkuutta ja opiskelijan omaa asennetta harjoittelua kohtaan. Järjestysasteikkona käytettiin Likert-asteikkoa, välillä "täysin samaa mieltä - täysin eri mieltä". (Mt.)

Tuloksista voidaan päätellä, että yleisimpinä puutteina pidettiin harjoittelun ohjauksesta, työtehtävien epäasianmukaisuudesta ja opiskelijöiden kokemustason huomioinnin puutetta. Eri kysymyssarjojen vastaukset hajosivat tasaisesti kyselyn molempiin ääripäihin, jöiden johtopäätöksenä todettakoon, ettei harjoitteluiden laadukkuutta voida pitää johdonmukaisena. (Mt.)

Kehittämisehdotuksena Lampinen mainitsee oppilaitosten ja opiskelijöiden yhteisen roolin korostamisesta pohdittaessa harjoitteluiden sisältöä ja niiden toteuttamistapaa. Konkreettisenä esimerkkinä Lampinen mainitsee "ohjatun laivaharjoittelun suunnittelun ja seurannan" osana opintosuunnitelmaa. (Mt.)

Lampisen opinnäytetyö toimi yhtenä tärkeimmistä lähtökohdista tämän tutkimuksen kannalta oleellisimmista tutkittavista ilmiöistä Xamkin merikapteenikoulutuksen ympärillä.

Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun

Tuovilan vuonna 2018 Xamkin merikapteenikoulutuksen opiskelijoille koama kansiharjoittelijan opas tiivistää ohuiden kansien väliin perusasioita, joita opiskelijan tulee ottaa huomioon ensiharjoitteluihin lähtiessään. Opas on informaatiopaketti, joka pitää sisällään tietoa esimerkiksi harjoittelijan oikeuksista, yleisistä käytännöistä laivoilla, työajoista ja kulttuurista ym. (Tuovila 2018.)

Tuovilan tutkimus toteutettiin kvalitatiivista tutkimusmetodia hyödyntäen ja kerätyn aineiston pohjalta haastateltiin yhteensä 15 laivalla vakituisessa työsuhteessa työskentelevää henkilöä. Henkilöiden toimenkuva vaihteli aluksen päälliköstä kansimiehistön työnjohtajana toimivaan pursimieheen. Lähtökohta haastatteluissa oli selvittää, mitä laivan miehistö odotti uudelta harjoittelijalta. Vastavuoroisesti harjoittelijoiden kohdalla valittiin sattumanvaraisesti kahdeksan kansipuolen merenkulkualan harjoittelijaa, joiden haastatteluissa tavoitteena oli keskustella harjoittelijoiden opastuksen tarpeesta. (Mt.)

Tuloksissa tulee esiin, että tyypilliset toiveet niin laivan miehistön kuin harjoittelijoidenkin osalta ovat maanläheisiä ja arkipäiväisiä. Haastatteluiden tuloksina miehistön huomio kohdistui opiskelijoiden kohdalla enemmän henkilökohtaisiin asioihin kuin varsinaiseen osaamiseen. Esille tuotiin mm. henkilökohtaiseen hygieniaan liittyviä haasteita, sekä yleisiin käytöstapoihin tai niiden puutteisiin. (Mt.)

Miehistön haastatteluiden tuloksista voidaan perustellusti sanoa, että harjoitteluihin valmistautuvia opiskelijoita tulee edelleen valmentaa perusteellisemmin ennen laivalle lähtöä. Laivan miehistölle ensisijaisesti tärkeintä on harjoittelijan motivaatio, yhteistyötaidot sekä sosiaalisuus ja vasta toissijaisena harjoittelijan ammatillinen kompetenssi. Opiskelijoiden haastattelut toivat esille toisenlaisia, joskin yhtä lailla arkisia haasteita. Haastateltavat toivoivat saavansa oppaan

myötä enemmän tukea arkipäivän normaaleihin rutiineihin ja toimiin, joita heidän mukaansa pidettiin toisinaan liiankin itsestään selvänä harjoittelijoiden kohdalla. (Mt.)

Merenkulun koulutuksen laadullinen ennakointi

Opetushallituksen ja Satakunnan ammattikorkeakoulun yhteistyön tuloksena syntyi merenkulkualan koulutuksen laadullisen ennakkoinnin selvitys vuonna 2012. Selvityksen tavoitteena oli koulutuksen strateginen kehitystyö ammatillan osaamistarpeiden tunnistamisen ohella. Laaja selvitystyö tehtiin laadullisen tutkimusmenetelmän mukaisesti haastatteleamalla 30 yksittäistä alan asiantuntijaa, sekä viittä opiskelijaryhmää. Työn tarkoituksena oli selvittää, kuinka koulutuksen laadullisessa kehittämisessä ja ennakkoinnissa onnistuttaisiin parhaiten niin, että korkealaatuista osaamista saataisiin edelleen tuotettua työelämän tarpeisiin. (Uola 2012.)

Selvityksen tuloksina saatiin laaja kattaus monitahoisesta työstä, jota meri-klusterin edelleen kehittäminen edellyttäisi. Tämä tarkoittaa sekä koulutusyksiköiden että viranomaisten kanssa tehtyä tiiviimpää keskinäistä yhteistyötä, unohtamatta työelämäorganisaatioiden, kuten ammattiliittojen ja työnantajien edustusta. Merenkulkuala on Suomessa pieni, mutta pelkästään valtion huoltovarmuuden kannalta kriittinen. Näin ollen harmonisoitu tavoite kaikkien meri-klusterin toimijoiden kesken on edellytys monipuolisen ja kansainvälisesti kilpailukykyisen koulutusrakenteen ylläpitämiselle. (Mt.)

Quality of Maritime Higher Education from Seafarers' Perspective

Merenkulun ammatilliseen korkeakoulututkintoon valmistavien kroatialaisten koulutusyksiköiden yhteistuotoksena syntyi vuonna 2017 merenkävijöiden näkökulmasta tuotettu, alan korkeakouluopintojen laadukkuutta käsittelevä tutkimus. Tutkimuksen tuotti Rijekan yliopisto ja sen teossa oli mukana myös Dubrovnikin yliopisto. Tutkimuksen tavoitteena oli tutkia kroatialaisen merenkulun korkeakoulututkinnon valmiuksia vastata STCW:n edellyttämiin osaamisvaatimuksiin, sekä työelämässä vaadittaviin taitoihin. Se toteutettiin haastatteleamalla 154 eri positioissa ja työkokemuksen omaavaa, kaikilla organisaatiotasoilla työskentelevää merenkulun insinööriä. (Čampara ym. 2017.)

Lähtökohdaksi tutkimukselle otettiin tilanne, jossa merenkulun korkeakoulutuksen saaneet, tai korkeammassa hierarkia-asteikossa työskentelevät henkilöt ovat tietoisempia koulutuksensa merkityksestä. Näistä lähtökohdista muodostui kaksi hypoteesia:

- korkeamman koulutusasteen suorittaneet merenkulkijat ovat tietoisempia koulutuksen tärkeydestä ja ovat yleisesti tyytyväisempiä opintojensa aikana saamaansa koulutukseen ja oppiin
- merenkulkijat, jotka ovat edenneet korkeampaan positioon tai johtotehtäviin ja joiden työkokemus on keskimääräistä pidempi, ovat tietoisempia koulutuksen tärkeydestä ja yleisesti tyytyväisempiä opintojensa aikana saamaansa koulutukseen ja oppiin. (Mt.)

Selvityksen tuloksina saatiin näkemys korkeammassa asemassa olevilta henkilöiltä koulutuksen ja sen laadukkuuden merkityksestä. Merenkulkijat, joilla oli korkeakoulututkinto ja toimivat ylemmissä päällystötehtävissä pitivät koulutuksen yleistä merkitystä suurempana kuin muut kollegansa. Tärkeimmissä taidoissa korostuivat englannin kieli; puhetaidon merkitys ja merenkulun terminologian hallinta. Kielitaidon lisäksi korostui tietotekninen osaaminen, sekä modernin kauppamerenkulun edellyttämien taitojen ja osaamisen intensiivisempi yhteyttäminen koulutusohjelmiin. (Čampara ym. 2017, s. 13.)

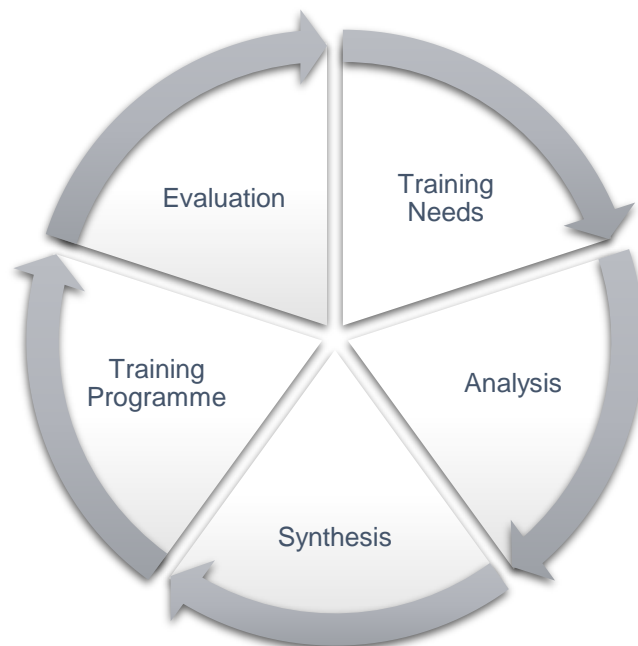
Tutkimustulokset osoittivat myös, että kroatialaisen merenkulun opetusta arvostetaan maailmalla. Kroatialaiset merenkävijät ovat ottaneet paikkansa globaalissa merenkulussa, erityisesti päällystötehtävissä. Syynä tähän pidetään kansallisen koulutuksen tasaisuutta. Opetuksen sisältö on jokaisessa koulutusyksikössä täysin samanlaista ja samalla tavalla toteutettu, joka osaltaan eliminoi epätasaisuutta kansallisen koulutuksen laadussa. (Mt.)

Future of Maritime Education and training: Blending Hard and Soft Skills

Rijekan yliopiston tuottama, merenkulun tulevaisuuden osaamistarpeiden tunnistettavampaan ymmärtämiseen tähtäävät tutkimus valmistui vuonna 2020. Sen tavoite oli tuoda koulutusohjelmia ja harjoittelukäytänteitä lähemmäs toisiaan integroimalla niihin nykyaikaisen kauppamerenkulun osaamistarpeita ja

luomalla pohja systemaattiselle osaamisen tunnistamiselle ja kehittämislle.
(Geada Borda de Água ym. 2020.)

Kuvassa 3 on esitetty tutkimuksen tuottama malli merenkulkualan ammattilais-
ten osaamistarpeiden tunnistamisesta ja säännönmukaisesta kehittämisestä.



Kuva 3. Koulutusohjelman suunnitelma (Geada Borda de Água ym. 2020, 6)

Kehitystyön perustana toimi tutkimuksen mukaan alalla tarvittavan osaamisen tunnistamisesta. Kun osaamistarpeet oli osattu tunnistaa ja osoittaa, analysoitiin niiden tarve ja käyttö syvällisemmin. Analyysivaiheessa painoarvo annettiin kriittisen ajattelun korostamiseen, sekä uusien ajattelutapojen luomiseen jo tunnettujen tekniikoiden mukaan tuomisen sijaan. Tämän oli tarkoitus valmentaa opiskelijoita tulevaisuuden haasteisiin, jotka eivät vielä ole yleisiä tai ajankohtaisia. Tarpeiden tunnistamisen ja analysoinnin synteesi muodosti koulutusohjelman rungon, jonka lopullinen evaluaatio arvoitiin työelämäpalautteen avulla. Prosessin läpikäynnin jälkeen se oli määrä aloittaa alusta, luoden jatkuvan kehittämisen kehän. (Mt.)

Solution for Education of Seafarers

Slovenialaisen Ljubljanan ja kroatialaisen Zadarin yliopistojen tuottama yhteis-
tutkimus vuodelta 2014 oli osa kansainvälisen meritieteiden konferenssin lu-
entoaineistoa. Konferenssin isäntinä toimi Kroatian ja Slovenian merenkulun-
ja logistiikan tiedekuntien koulutusyksiköt. Toimeenpanevaan organisaation

kuului myös Puolan laivastoakatemia, Kroatian hydrografian instituutti ja merenkulun koulutusyksikkö Kotorista, Montenegrosta. (Twrdy & Bielić 2014, 49).

Tutkimuksessa vertailtiin merenkulun korkeakoulutuksen eroavaisuutta Kroatian, Montenegron ja Slovenian koulutusyksiköissä. Vaikka STCW-yleissopimus ohjaa merenkulun koulutuksen pätevyysvaatimuksia, voi toteutustapa vaihdella koulutusyksiköiden ja maiden välillä. Tutkimuksessa nostettiin esiin tutkintorakenteiden joustavuus, sekä pätevien opettajien rooli ja näiden määrä tulevaisuuden ammattilaisten kouluttamisessa. (Twrdy & Bielić 2014, 52.)

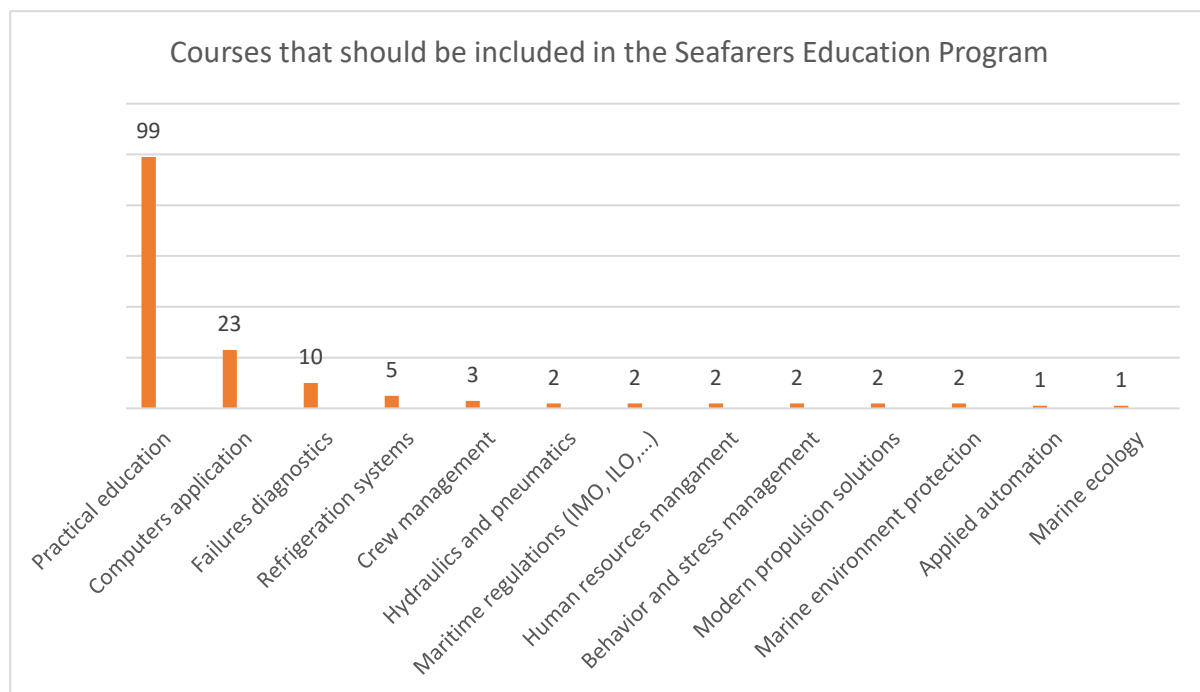
Tutkittavien koulutusyksiköiden haasteeksi oli muodostunut vähäinen laajan ja pitkän kokemuksen omaavien opettajien määrä. Ratkaisuksi tähän tutkimusta tehnyt työryhmä ehdotti koulutusyksiköiden välistä henkilöresurssien jakoa, jolloin tieto ja osaaminen saadaan tehokkaasti jaettua. Tätä kutsuttiin ”Pooling & Sharing” -malliksi, jossa mahdollinen hiljainen tieto saadaan laajemmalle kuulijakunnalle. (Mt.)

Tutkimuksessa painotettiin harjoittelun merkitystä osaamisen vahvistamiseksi koulutuksen rinnalle. Modulaarinen opintosuunnitelman muoto tutkijoiden mukaan mahdollistaa koulutusyksiköiden erikoistumisen ja optimaalisemmat yksilötason osaamistavoitteet. (Mt.)

4 TEORIAOPINTOJEN JA HARJOITTELUN INTEGROINTI

Globalisaation mukanaan tuomat haasteet kauppamerenkululle ovat nähtävissä modernin merenkävijöiden osaamisen muuttumisena. Nopeasti kehittyvä uusi teknologia, sosiaaliset moninaisuudet ja ihmiset muutoksen keskiössä luovat tarpeen tuottaa uusia opetussuunnitelmia. Tulevaisuuden merenkulun ammattiosaajien osaamisessa tulisi korostua ryhmätyötaidot ja kielellinen osaaminen, kulttuurilliset suhteet ja johtajuus, joista nykyajan yritysmaailman matriisi rakentuu. (Geada Borda de Águia ym. 2020.)

Čampara ym. (2017) nostivat tutkimuksessaan esille tarpeet kursseista, joiden vastaajien näkemysten mukaan tulisi korostua merenkulkijoiden koulutusohjelmassa. Tulokset on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Kurssit, jotka tulisi sisällyttää merenkävijöiden tutkintoon (Čampara ym. 2017)

Kuten kuva 4 osoittaa, nousi käytännön koulutus ylivoimaisesti suosituimmaksi osa-alueeksi vastaajien joukossa. Tutkimuksessa korostui myös merenkulun ammattienglannin hallinta ja se ehdotti mm. henkilöstöhallinnollisten, stressinhallinnan ja johtamistaitojen opettamisen lisäämistä nykyistä vahvemmin osaksi merenkulun korkeamman asteen koulutusta. (Čampara ym. 2017.)

Vaikka tutkimuksen toteutuksessa oli haastateltu merenkulun insinöörin koulutuksen saaneita henkilöitä, voidaan alan ja työympäristön poikkeuksellisuuden ja osaamistarpeiden luonteen vuoksi tutkimuksen tuloksia perustellusti hyödyntää myös kansipäälystöpiskelijöiden koulutusrakenteiden ja koulutustarpeiden tunnistamisessa.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana tehty kansallinen ja kansainvälinen tutkimustyö viittaa vahvasti käytännön harjoittelun merkityksen korostumiseen teoriaopintojen vastapainoksi. Aihe kaipaa kuitenkin lisätutkimusta luotettavien johtopäätösten luomiseksi koulutusrakenteita ja -sisältöjä suunniteltaessa.

5 TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA TAVOITE

Tutkimuksen tarkoituksena oli tutkia Xamkin merikapteenikoulutuksen teoriaopintojen ja harjoittelukäytänteiden yhteensovittamisen suhdetta. Tavoitteena oli tuottaa ryhmähaastatteluiden tulosten pohjalta uusi opintorakenne-malli, koskien harjoittelukäytänteiden ja teoriaopintojen synkronoitua etenemistä. Tutkimuskysymys määriteltiin seuraavanlaisesti: Miten harjoittelu yhdistetään tiiviimmin osaksi teoriaopetusta? Tämän lisäksi tutkimuksen tavoitteena oli ottaa selvää strukturoitujen osaamistavoitteiden hyödyntämisen vaikutuksista opiskelijoiden näkökulmasta.

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimus toteutettiin kvalitatiivista, eli laadullista tutkimusmenetelmää käyttäen ja siinä hyödynnettiin myös toimintatutkimuksen periaatteita. Tulokset kerättiin puolistrukturoidulla ryhmähaastattelumetodilla.

6.1 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä opinnäytetyössä

Kvalitatiivinen tutkimusmetodi sopii tutkimusmenetelmäksi silloin, kun halutaan etukäteen laaditun tutkimusasetelman kysymysten sijasta antaa tutkimushenkilöille suhteellisen vapaa sana aihealueeseen liittyvistä näkemyksistään tai kokemuksistaan. Laadullisen tutkimuksen tulee perustua aina erilaisista aineistoista ja niiden analyyseista koostuvaan empiiriseen tutkimukseen. Ilman teoreettista viitekehystä ei empiiristä laadullista tutkimusta ole mahdollista tehdä. Laadullisen tutkimuksen teossa teoria tarkoittaa tutkimusaiheen aikaisempien tieteellisten tutkimusten yksinkertaistettua, jäsenneltyä esittämistä, sekä tutkimuksessa käytettyjen analyysimenetelmien ja -tapojen kuvaamista. (Tietoarkisto 2021b.)

Laadullisen tutkimuksen kenttä on laaja ja haastatteluiden luonteen vuoksi työn näkökulmaa lähestyttiin kokemuskäytännöstä. Kokemuspohjainen näkökulma eroaa puhtaasta faktisesta ajattelusta siinä, että tämänkaltaisessa katsonnassa todellisuutta ei voida pitää universaalina ja yksittäisistä ihmisistä riippumattomana, kokemusten ollessa aina moninaisia ja subjektiivisia. (Tietoarkisto 2021a.)

Koska opinnäyte tuotti konkreettisen muutosehdotuksen nykyisten käytänteiden uudistamiselle, liukui työn katsonta ja näkökulma osittain konstruktionistisen näkökulman kentälle. Konstruktionistisen näkökulman ajatuksena on löytää se todellisuus, joka on edessämme, jota emme kuitenkaan osaa nähdä.

Tuo todellisuus nähdään toiminnassa ja puheessa. (Mt.)

Valittujen tutkimusmenetelmien perusteella näkökulmat ja niiden lähtökohdat on kuvattu alla olevassa taulukossa 3.

Taulukko 3. Näkökulmat ja niiden lähtökohdat (Tietoarkisto 2021a)

	Kokemusnäkökulma	Konstruktionistinen näkökulma
Tutkittava todellisuus	Subjektiiivinen / moninainen	Rationaalinen, moninainen ja alati rakentumassa
Kielen rooli	Kieli on väline sanoittaa kokemusta	Kieli rakentaa todellisuutta
Tutkimuksen kohde	Subjektiiiviset merkitykset	Kulttuuriset merkitykset, vuorovaikutus, toiminta
Aineisto	Väylä kokemukseen	Näytteitä todellisuudesta
Tutkittava	Kokeva subjekti	Kulttuurinen toimija
Tutkija	Ymmärtävä kanssakokija	Tulkitseva analyytikko
Keskeisin teoria	Paradigma- ja menetelmäteoriat	Paradigma- ja menetelmäteoriat
Argumentointi	Elämyksellinen	Tulkitseva
Tutkimusten tulos	Ymmärtäminen ja äänen antaminen tutkittaville	Tulkitseminen ja itsestään selvyysien eksplikointi
Luotettavuus	Vastaavuus tutkittavien näkemysten kanssa	Tulkintojen perusteltavuus

Kokemusnäkökulmasta katsottuna tutkimustulosten etsintä perustui haastattelvien henkilöiden kokemuksiin ja näkemyksiin. Tutkittava todellisuus oli täten subjektiiivinen ja tutkittavan oma näkemys asiasta. Oma haasteeni kuvatus kaltaisessa tutkimusmenetelmän hyödyntämisessä muodostui oikean asiainformaation löytämiseksi haastatteluiden sisällöistä.

Konstruktionistisen näkökulman eroavaisuus näkyi esille tulleiden esimerkkitaustusten ja niiden aiheuttamien mahdollisten asenne- ja näkemysmuutosten tulkinnassa. Siinä missä henkilökohtaiset kokemukset ovat subjektiivisia, on esimerkiksi harjoittelussa tehdyt työt konkreettisia, vaikka niihin suhtautuminen voikin vaihdella henkilöiden välillä suuresti.

Toimintatutkimus tutkimuksen työkaluna

Toimintatutkimuksella pyritään nykyisen todellisuuden muuttamiseen ja se on vakiintunut etenkin erilaisten kehittämis- ja muutoshankkeiden tutkimustyökaluna. Se ei siis ole yksittäinen käytäntö tai menetelmä, vaan teoreettismetodologinen lähestymistapa tutkimusongelmaan. (Tietoarkisto 2021c.)

6.2 Aineiston valinta

Koska opinnäytetyön toteutuksessa haluttiin hyödyntää opiskelijoiden näkökulmaa, aineiston valinnassa päädyttiin ryhmähaastattelumenetelmään. Ryhmähaastatteluissa käytettiin puolistrukturoitua teemahaastattelumuotoista laadullista tutkimusmenetelmää. Näin toteutettuna haastatteluissa mahdollistettiin tutkimushenkilöiden ja vastaajien pohtiva ja keskustelumuotoinen vastaaminen. (Tietoarkisto 2021b.)

Ryhmähaastatteluiden avulla haastateltavilta etsittiin vastausta työn tutkimusongelmaan ”Miten nykyisen harjoittelujärjestelmän integrointia teoriaopintoihin voisi kehittää?” Haastatteluiden tavoite ei ollut edetä täysin ennalta kirjoitetun käsikirjoituksen mukaisesti, vaan luoda keskustelutilanteista autenttisia, jolloin niiden sisältö perustui havaitun ongelman tunnistamiseen ja sen kehittämiseen. (Hyvärinen ym. 2021.)

Vaikka haastateltavien vapaalle keskustelulle tuli antaa sijaa, piti tutkijan ohjata keskustelua tarvittaessa lähemmäs tutkimuskysymystä moderaattorin ja kuulijan roolissa. Haastattelu käynnistettiin helpolla avoimella kysymyksellä, joka antoi vapaan sanan tutkimushenkilöille. Haastattelutilanne pyrki noudattamaan luonnollista ja orgaanista keskustelurytmiä, joten kysymysten asettelua ei voitu asettaa liian tiukaksi. Haastattelut toteutettiin 3–5 hengen ryhmissä. Haastattelukysymysten pohja on nähtävissä liitteessä 1.

6.3 Haastatteluiden toteutus

Tulokset kerättiin vuoden 2022 kevään, alkukesän ja syksyn aikana. Opiskelijoiden läsnäolohaasteiden vuoksi haastateltavat oli kerättävä eri keinoin. Ryhmäkohtaiset tulokset hyväksyttiin haastateltavilla ennen niiden julkaisemista varmistamaan tulosten rehellinen analysointi.

Vuoden 2018 syksyllä aloittaneen ryhmän MKKT18SP opiskelijoiden kohdalla haastateltavat pyydettiin osallistumaan haastatteluun aiemmin tapahtuneen simulaattoriharjoittelun yhteydessä. Tähän käytäntöön päädyttiin, koska ryhmän varsinaiset opinnot olivat jo päättyneet ja opiskelijoiden saavutettavuus osoittautui äärimmäisen hankalaksi. Myös oma sen hetkinen työtilanteeni toi lisähaasteita aikataulutuksen muodostamiselle. Haastattelu pidettiin etänä Teams-sovelluksen välityksellä 18.4.2022. Haastattelun alussa haastateltaville esiteltiin opinnäytetyön aihe ja sen tutkimuskysymysmuoto, sekä haastattelun teemat ja tavoitteet. Haastatteluun ilmoittautui kolme opiskelijaa, mutta yhteysongelmien vuoksi vain kaksi opiskelijaa kykeni osallistumaan keskeytyksettä haastatteluun alusta loppuun.

Vuoden 2019 syksyllä aloittaneesta MKKT19SP-ryhmästä haastatteluun ilmoittautui neljä opiskelijaa. Ryhmähaastattelu pidettiin Kotkan kampuksella 31.3.2022 sille varatussa neuvotteluhuoneessa.

Vuoden 2020 syksyllä aloittaneesta MKKT20SP-ryhmästä haastatteluun ilmoittautui neljä opiskelijaa. Haastateltavat kerättiin Teams-sovelluksen välityksellä ennen ryhmän etäluennon alkua. Ryhmähaastattelu pidettiin Kotkan kampuksella 4.11.2022 sille varatussa neuvotteluhuoneessa.

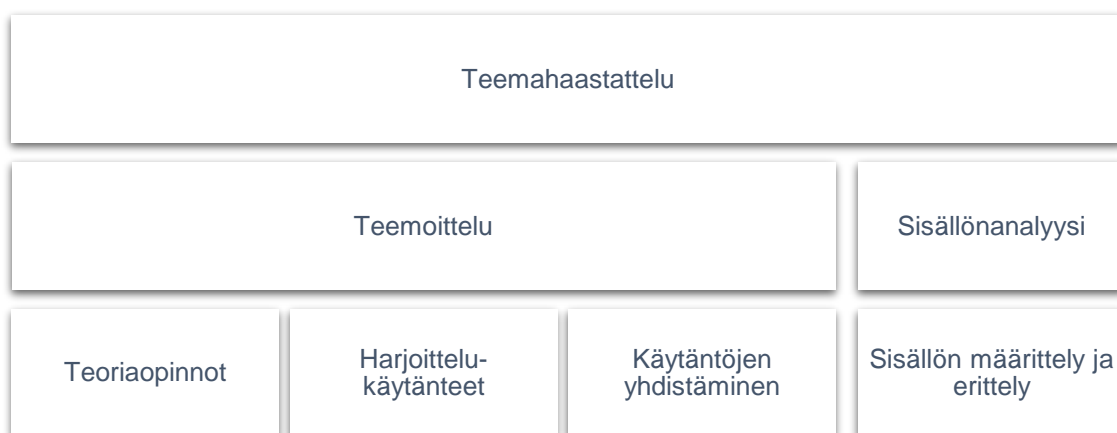
Vuoden 2021 syksyllä aloittaneen MKKT21SP-ryhmän osalta ei saatu ryhmähaastattelua. Ryhmälle lähetettiin ohjaavan opettajan toimesta haastattelukutsu sähköpostitse, jonka lisäksi ryhmän sisäisen viestintäketjun välityksellä opiskelijoille välitettiin kaksi haastattelukutsua. Kutsut eivät poikineen yhtään ilmoittautumista, joten ryhmän kohdalta ei näin ollen saatu vertailtavia tutkimustuloksia.

6.4 Tulosten analysointi

Tulosten analysointi pyrittiin tuottamaan mahdollisimman objektiivisesti. Laadullisessa tutkimuksessa korostuva analyysin rakenne on muodoltaan kuitenkin aina jossain määrin subjektiivista tuoden tuloksiin väistämättä myös hieman tulkintaa. Haastatteluiden analysoinnissa tuli myös huomioida tulosten tulkinnanvaraisuus johtopäätöksiä pohdittaessa.

Koska tutkimuksen muotona toimi laadullinen tutkimus, mitattavina tekijöinä toimi riippuvat muuttujat. Tulosten analysoinnissa pyrkimys oli löytää ne yhteiset tekijät, jotka vaikuttivat haastateltavien mielipiteisiin, kuinka tekijät koettiin ja vaikuttiko opintojen sen hetkinen kesto niihin. (Opinkirjo 2022.)

Tulosten analysointi toteutettiin teemoittain. Prosessi sisälsi kuitenkin myös muita analyysimetojeja. Kuvassa 5 on esitetty käytettyjen analyysimethodien rakenne.



Kuva 5. Haastatteluiden analysointi (Tietoarkisto 2021c)

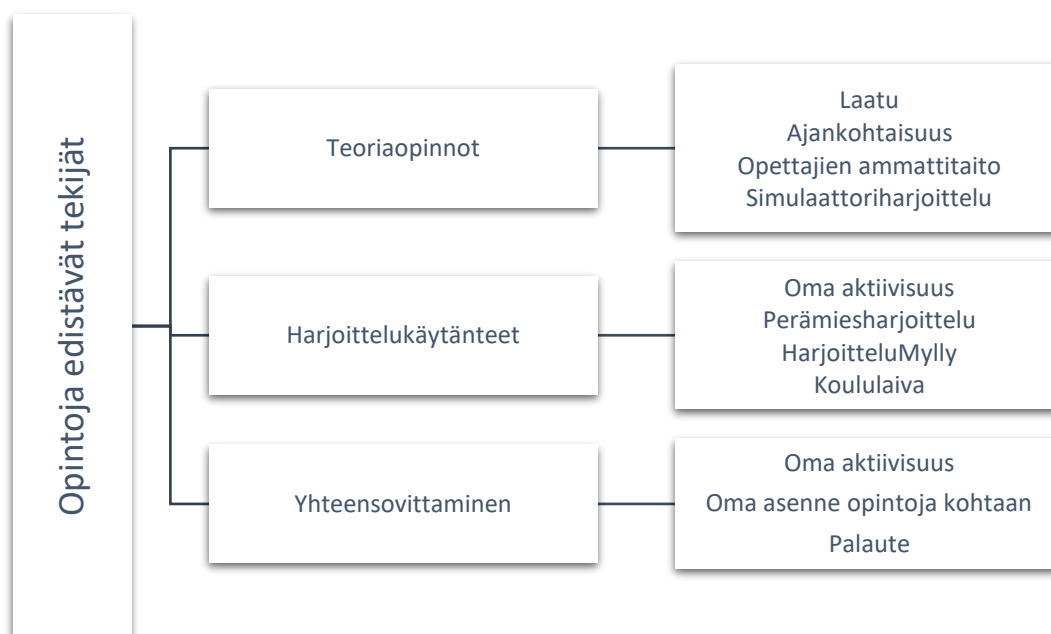
Haastattelun pohjalta tulokset ryhmiteltiin teemoihin. Sisällönanalyysin tehtävänä oli erotella tutkimuksen kannalta oleellinen ja käytettävä tieto.

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Esiin nousseiden tekijöiden kirjaaminen tutkimustuloksiin määriteltiin niiden frekvenssin perusteella. Tekijät ryhmiteltiin opintoja edistäviin ja kehittämistarpeita esittäviin kuviin. Kuviin yhdistettiin kaikkien haastatteluryhmien tuottamat keskeisimmät tulokset, joiden keskinäistä suhdetta vertailtiin tarvittaessa kappaleessa 8.

Opintoja edistävät tekijät

Opintoja edistäviä tekijöitä nousi esiin vähemmän kuin kehittämistarpeita. Kuvassa 6 on havainnollistettu haastatteluissa toistuvasti esiin nousseet opintoja edistävät tekijät.



Kuva 6. Merikapteenin koulutuksessa opintoja edistävät tekijät

Jokaisen haastateltavan ryhmän kohdalla nousi esiin nykyisten teoriaopinnot pääosin hyvä taso. Teoriaopinnot laadukkuuden perusteina olivat mm. simulaattoriharjoittelut. Opettajien ammattitaito koettiin pääsääntöisesti hyväksi, lieväällä vaihtelulla. Koulutuksen aikaiset teoriaopinnot nähtiin valtaosin ajankohtaisina ja työelämän vaatimuksia vastaavina. Korostetusti esiin nousi englannin kielen opetuksen hyvä laatu ja toteutustapa.

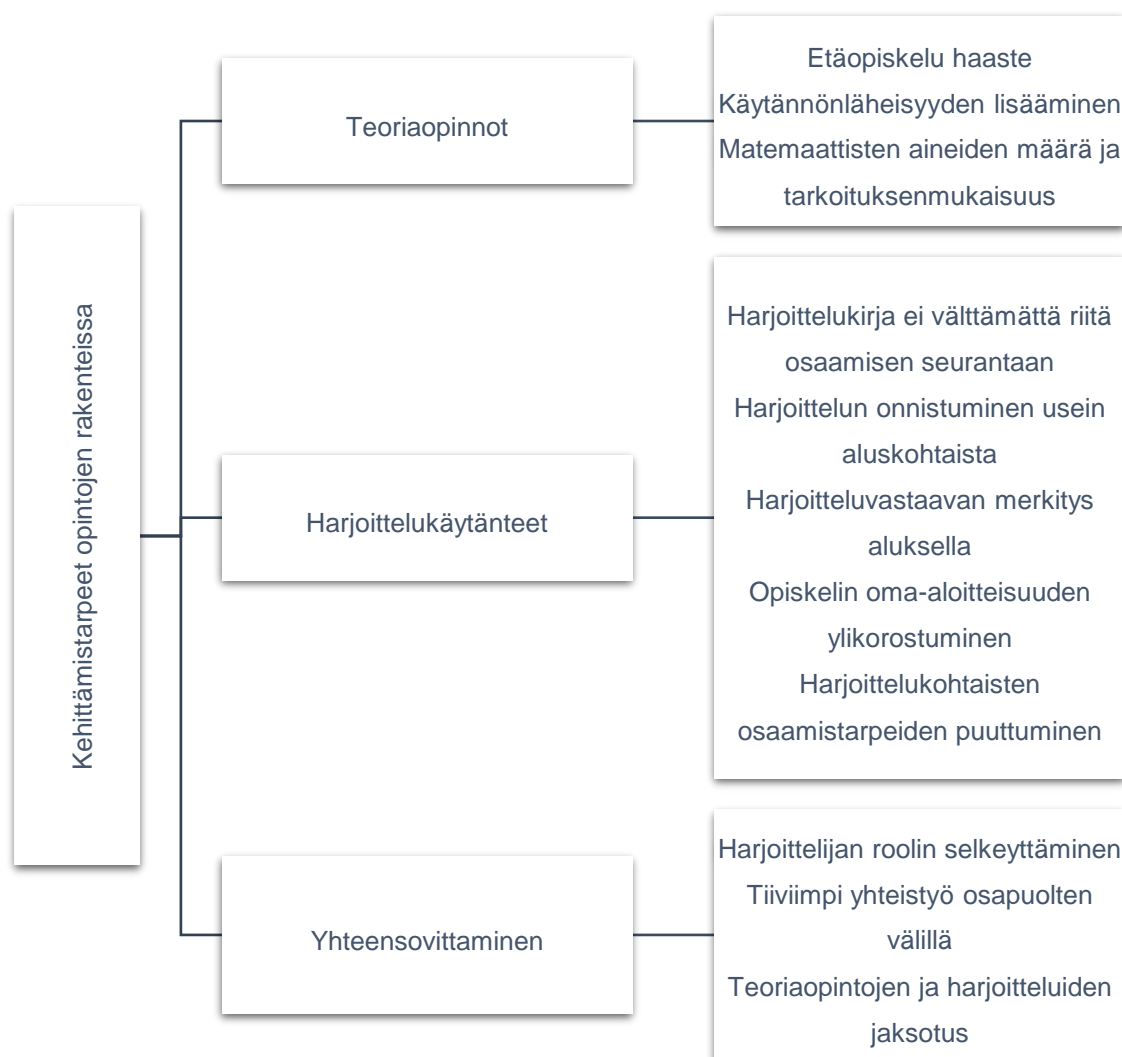
Harjoittelukäytänteiden osalta opiskelijan oma aktiivisuus nähtiin yksittäisenä suurimpana oppimista edistävänä tekijänä koululaivaharjoittelun lisäksi. Koululaivalla tehty ensiharjoittelu ennen varsinaiselle kauppa-alukselle siirtymistä koettiin ensiarvoisen tärkeänä opiskelijalle. Kauppa-alusharjoittelua koordinoiva HarjoitteluMylly ja sen toiminta nähtiin harjoitteluihin pääsyn kannalta pääosin helpottavana tekijänä.

Opiskelijan oma aktiivisuus ja asenne opintoja kohtaan korostui pohdittaessa koulutuksessa saadun teoriaopetuksen siirtämistä harjoittelujaksoille. Oma

asenne nähtiin mm. suhtautumisena annettuihin harjoitustehtäviin, palautteen vastaanottamisena ja antamisena, sekä oman työmotivaation osoittamisena.

Kehittämistarpeet opintojen rakenteissa

Kehittämistarpeita jokaisen teeman kohdalla nähtiin enemmän. Kuvassa 7 on havainnollistettu toistuvasti esiin nousseita koulutuksen kehittämiskohteita.



Kuva 7. Merikapteenin koulutuksen kehittämiskohteet

Kehittämistarpeiden osalta eniten esiin nousi harjoittelijan oma-aloitteisuuden ylikorostuminen ja harjoitteluille asetettujen selkeiden osaamistavoitteiden puuttuminen.

Teoriaopintojen kohdalla etäopiskelu nähtiin suurimpana yksittäisenä haasteena. Etäopiskelun nähtiin korostavan oppimisen vastuun siirtymistä opiskelijalle, sekä opintoihin liittyvän tuen saamisen heikkenemiseen. Teoriaopinnoissa nähtiin myös tarvetta käytännönläheisyyden lisäämiseen, erityisesti

ammattiopintojen osalta. Matemaattisten oppinaineiden määrä kyseenalaistettiin suhteessa sen hyödyllisyyteen ja käytettävyyteen tämän päivän työ- ja harjoitteluympäristössä. Niiden nähtiin kuitenkin toimivan osana ammattiopintoja, kuten aluksen lastioperoinnin tai perinteisiä navigointitaitoja harjoiteltaessa ja niiden taustaperiaatteiden ymmärtämisessä.

Jokainen haastateltava ryhmä nosti harjoittelukäytänteiden kehittämisen osalta esiin selkeiden osaamistavoitteiden asettamisen harjoitteluille. Osaamistavoitteiden todettiin helpottavan harjoittelijan roolin selkeyttämistä ja harjoittelulle asetettujen tavoitteiden asettamista ja saavuttamista. Opiskelijan oman osaamisen seurannan nähtiin helpottuvan progressiivisesti opintojen edistymisen kanssa synkronoitujen nousujohteisten osaamistavoitteiden avulla. Harjoittelukirjan täyttäminen ja sen hyödyntäminen osaamisen seurannassa koettiin vanhentuneeksi menetelmäksi, jonka rinnalla koulutuksen kannalta keskeisimpiin asioihin paneutuminen edellytti niihin suunnattuja, laivalla toteutettavia harjoituksia tehtäväkokonaisuuksia.

Harjoitteluvastaavan suhtautuminen opiskelijaan nousi korostetusti esiin. Harjoittelun onnistumisen kerrottiin nojaavan opiskelijan oma-aloitteisuuteen ja uskallukseen vaatia tarvitsemaansa ohjausta.

Teoriaopintojen ja harjoittelujaksojen yhteensovittamisen vastuissa ja vaikuttamisen mahdollisuuksissa nähtiin selkeitä eroja osapuolista riippuen. Opiskelijoiden osalta korostui oman aktiivisuuden esiin tuominen ja palautekeskustelut niin oppilaitoksen kuin harjoitteluvastaavankin kanssa.

Oppilaitoksen rooli ja vastuu korostui harjoittelijan roolin merkityksen selventämisessä niin opiskelijalle itselleen kuin varustamoillekin. Opiskelijan saaman ohjauksen laadun ja merkityksen selvempi viestittäminen varustamoille nähtiin tärkeänä osana oppilaitoksen roolia osaamistavoitteiden saavuttamisessa. Lisäksi tiiviimpi yhteistyö meriklusterissa vaikuttavien toimijoiden, tässä tapauksessa erityisesti varustamoiden, kanssa koettiin ensiarvoisen tärkeänä alan jatkuvan kehittymisen edellytyksenä.

Yhteistyön merkitys nähtiin erityisesti tulevaisuuden osaamistarpeiden tunnistamisena ja koulutuksen painopisteiden kohdentamisena sinne, mihin

STCW:n miehistölle asetettujen ammattiosaamisen minimivaatimusten täyttämisen jälkeen on tarve. Tässä mahdollisuutena nähtiin mm. oppilaitoksen erikoistumisen mahdollisuus.

Varustamoiden vastuuna nähtiin harjoittelijan roolin parempi ymmärtäminen ja harjoitteluvastaavien asianmukainen ja riittävä perehdytys. Esimerkkinä tälle annettiin harjoitteluvastaavien palkalliset koulutustilaisuudet. Yhteistyö oppilaitosten kanssa nähtiin tärkeänä osana osaavan ja itseohjautuvan materiaalin valmistumisessa.

8 POHDINTA

Tässä kappaleessa pohdin tutkimuksen tuloksia. Tavoitteenani oli selvittää opiskelijoiden näkemys nykyisten merikapteenikoulutuksen teoriaopetuksen ja harjoittelukäytänteiden yhdenmukaistamisen tarpeesta ja mahdollisuuksista. Yhtenä mahdollisuutena esitin harjoittelujaksoille suunniteltujen osaamistavoitteiden asettamisen ja tutkin opiskelijoiden suhtautumista niihin.

Koska haastateltavien välinen keskustelu johti kaikissa ryhmissä harjoittelusta saatavaan ammatilliseen kehittymiseen, otin tarkempaan tarkasteluun opiskelijoiden näkemykset siihen, kuinka teorian ja käytännön harjoittelun yhtenäistäminen tukee ammatillisen osaamisen kehittämistä. Näiden lisäksi tarkastelin tulosten validiteettia ja ryhmien välisten vastausten eroavaisuuksia suhteessa vastaajien opintojen sen hetkiseen tilanteeseen.

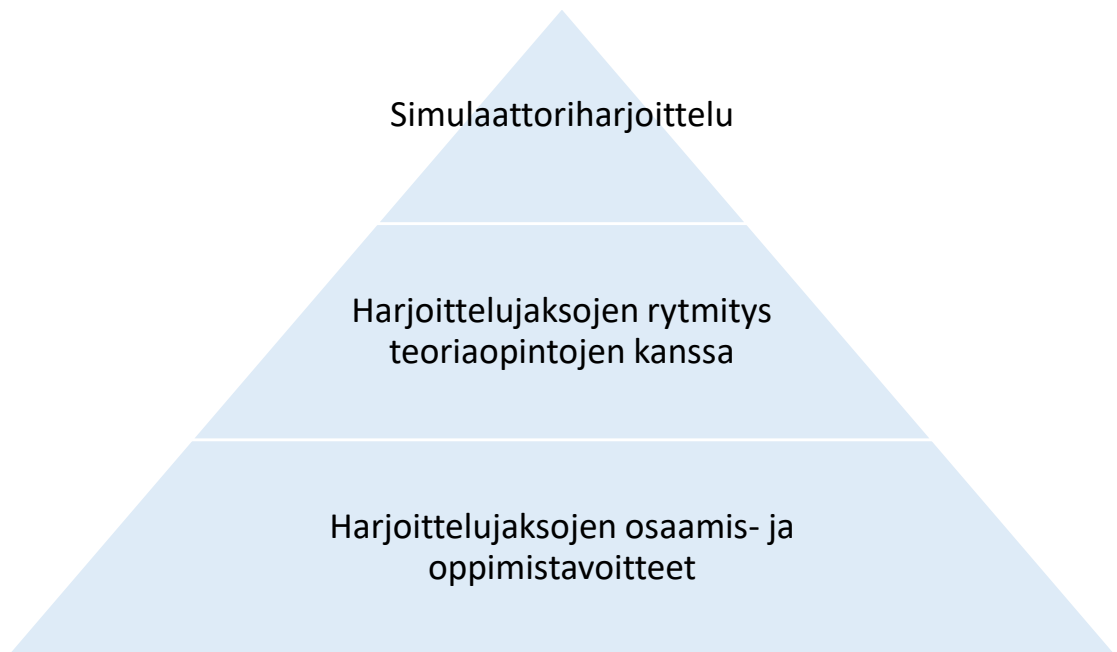
Tulosten tulkinnan lisänä pohdin opinnäytetyöprosessia, sen etenemistä ja omaa ammatillista kasvuani sen aikana. Lopuksi esitän mallin koulutuksen aikaisten teoriaopintojen ja harjoittelujaksojen sisältöjen synkronoinnista ja siitä, kuinka tätä voidaan hyödyntää Xamkin merikapteenikoulutuksen jatkokehittämisessä.

8.1 Johtopäätökset

Tulosten perusteella on nähtävissä kauppa-alusharjoitteluiden rikkonaisen kaavan ja nykyisen toteuttamismallin mukanaan tuomat haasteet. Harjoittelu-

jaksot eivät noudata tällä hetkellä johdonmukaista kaavaa, missä teoriaopintoja seuraa niitä varten kohdennettu harjoittelujakso. Lampinen (2019, 55) nostaa tutkimuksessaan tämän ongelman esiin tilanteina, jossa opiskelija ei välttämättä saa osaamistarpeidensa ja sen hetkisten opintojensa edellyttämää harjoittelua.

Toistuvasti esiin nousseiden avaintekijöiden perusteella rakensin koulutusrakenteen suunnittelussa priorisoitavat osa-alueet kolmen merkittävimmän synergiaetua luovan tekijän ympärille. Kuvassa 8 on havainnollistettu priorisointiporras.



Kuva 8. Merikapteenin koulutuksen priorisointiportaikko

Koska opiskelijat etenevät mahdollisesti hyvin eri tahtiin meripäiväkokemuksensa suhteen eikä harjoitteluiden tasaisuudesta voi olla täyttä varmuutta, ei jo kertyneitä meripäiviä voi käyttää luotettavasti opintojen etenemisen mittarina. Näin ollen kuvan 8 pohjan muodostaa harjoitteluille suunnitellut ryhmän vuositason mukaisesti etenevät osaamiselle asetetut tavoitteet. Opintorakenne ja niiden rytmitys on esitetty taulukossa 4.

Näiden tavoitteiden avulla opiskelija kykenee seuraamaan omaa osaamistaan nykyistä tehokkaammin ja se helpottaa opintojen sen hetkisten vaatimusten

mukaisten työtehtävien saantia myös niiden opiskelijoiden kohdalla, joille näiden vaatiminen voi olla hankalaa, tai aluksella on muuten puutteellinen ympäristö opiskelijan ohjaamisessa.

8.1.1 Osaamistarpeiden tunnistaminen

Uola (2012, 86) tuo tutkimuksessaan esille opetussuunnitelmien ja opetuksen sisällön eroavaisuuksien johtavan tilanteeseen, jossa työkenttä, koulutusyksiköt ja ammattiliitot ovat eri mieltä siitä, minkälaista osaamista merenkulkuala vaatii.

Vertaillessani tutkimukseni tuloksia teoriaosuudessa käyttämäni aineistoon, johti käsitykseni nykyisestä koulutusrakenteesta johtopäätökseen, jossa selkeiden harjoittelukohtaisten osaamistavoitteiden asettamisen voidaan nähdä tuovan mukanaan jokaista alusharjoittelun osapuolta hyödyttäviä etuja ja lisäävän näin suomalaisen merenkulun koulutuksen markkina-arvoa ja kansainvälistä vertailukelpoisuutta.

Etuihin kaikkialla yhtenevä, nousujohteinen ja progressiivisesti etenevä oppimisen polku tuo mukanaan niin opiskelijan henkilökohtaisen kuin alankin muuttuvien osaamistarpeiden tunnistamisen jo varhaisessa vaiheessa ja luo edellytykset niiden johdonmukaiselle kehittämiselle. Tunnistamalla osaamistarpeet ja kohdentamalla harjoittelua niihin, tuotetaan, kuten Geada Borda de Água ym. (2020, 6) tutkimuksessaan vahvasti viittasivat, laadukkaampaa opetusta ja alalla tarvittavaa tulevaisuuden osaamista.

Osaamistarpeiden tunnistamisella ja muutosten edessä niihin ajoissa reagoimalla voidaan koulutuksen rakenteellisen sisällön alati elävien uudelleenjärjestelyiden osalta mahdollistaa suomalaisen merenkulun kilpailukyvyn ja korkeatasoisen osaamisen turvaaminen myös tulevaisuudessa.

8.1.2 Opintojen rytmitys

Opintojen sujuvuuden näkökulmasta esiin noussut teoriaopetuksen ja harjoittelujaksojen synkronoitu eteneminen edellyttää koulutuksen rakenteellisen sisällön johdonmukaistamista. Tulosten mukaan tällä mahdollistetaan juuri ope-

teltujen asioiden käytäntöön siirtäminen ilman pitkää taukoa näiden välillä. Tä-
mänkaltainen harjoitteluiden jaksotus nähtiin erityisesti ammattiaineisiin, kuten
merimiestaitoihin, navigointiin, aluksen käsittelyyn ja alustuntemukseen liitty-
vien opintojen osalta tärkeänä.

Jaksotusta, jossa harjoittelujaksot ovat lyhyitä ja niitä oli useampia ei vastaus-
ten perusteella pidetty hyvänä. Päinvastoin pitkät harjoittelujaksot koettiin op-
pimisen ja taitojen kehittämisen kannalta parempana vaihtoehtona. Syinä tä-
hän nähtiin pidempien harjoittelujaksojen mukanaan tuoma laivalla olon pi-
dempi kesto, joka mahdollisti toistojen kertymisen ja työtehtävien rutiiniksi
muodostumisen. Pidemmällä harjoittelu- ja työjaksoilla vastaajat kokivat osaa-
misen tarttuvan ja pysyvän paremmin.

Priorisoinnin keskiportaan tavoite (kts. kuva 8) on sitoa teoriaopinnot yhteen
niin simulaattori- kuin alusharjoitteluidenkin osalta. Koulutuksen rakenteen tu-
lisi muodostaa johdonmukainen jatkumo, jossa teoriaopetusta seuraa juuri
opittujen asioiden käytäntöön siirto. Tätä voidaan hyödyntää tehokkaasti simu-
laattoriharjoittelussa esimerkiksi komentositatyöskentelyn, vahdinpidon, navi-
gointitaitojen ja viestinnän osalta.

Nykyisen koulutusrakenteen toteutustavan ja tutkimukseni tulosten perusteella
rakentui malli sille, kuinka teoriaopintojen ja harjoittelujaksojen yhteensovitta-
mista voidaan hyödyntää. Taulukossa 4 on esitetty esimerkki siitä, kuinka kou-
lutuksen voidaan nähdä etenevän sekä teorian että käytännön osalta synkro-
noidusti, tuottaen johdonmukaisen koulutuksen rakenteen.

Taulukko 4. Opintojen synkronoitu eteneminen

	Teoriaopinnot	Harjoittelu
Support-taso 1.–2. lukuvuodet	STCW-pätevyudet Laivan kansi- ja kunnossapitotyöt Työturvallisuus Vahdinpito ja merimiestaidot Lastinkäsittelytaidot Kieliopinnot	Laiva työympäristönä Työskentely osana miehistöä Vahdinpito Puolimatruusin toimenkuva Aluksen kiinnitystoimet Aluksen käsittely Laivan huolto- ja kunnossapitotyöt Työvälineiden käyttö Tulityöt Työturvallisuus Trukkikortti
Operational-taso 2.–3. lukuvuodet	Hätätilannetoiminnot Merivahdinpito Navigointitaidot ja laiteosaaminen Reittisuunnittelu Lastioperointi Komentosiltatyöskentely Perämiehen toimenkuva Kieliopinnot	Aluksen kiinnitystoimet osana miehistöä Huolto- ja kunnossapitotyöt osana miehistöä Hätätilannetoiminnot osana miehistöä Merivahdinpito Komentosiltatyöskentely Perämiehen toimenkuva Aluksen käsittely Reittisuunnittelu ja navigointi Lastioperointi
Management-taso 3.–4. lukuvuodet	Hätätilannetoiminnot ja niiden johtaminen Harjoitukset, niiden suunnittelu ja johtaminen Turvallisuusjohtaminen Aluksen vakavuus Lastioperaatiot Huolto- ja kunnossapidon johtaminen Komentosiltatyöskentely Kieliopinnot	Hätätilannetoimintojen suunnittelu Harjoitusten suunnittelu ja pito Komentosiltatyöskentely Navigointitaidot Reittisuunnittelu Satama- ja lastioperaatiot Perämiehen toimenkuva Aluksen käsittely Reittisuunnittelu ja navigointi

Ryhmiä aloitusvuodella ja opintojen sen hetkisten keston perusteella ei ollut tulosten kannalta näkyvää variaatiota pohdittaessa opintojen sisältöä tai niiden merkitystä ammattitaidon kertymiseen. Kaikkien vastaajien näkemys harjoittelujaksojen kestosta ja opintojen rytmityksestä oli yhtä lailla vastaava. Lukuvuosien mukaiset teoriaopintoja seuraavat jaksotukset harjoittelujen sisältöön luovat paremmat edellytykset siirtää juuri teoriaopinnoissa käsitellyt asiat käytäntöön. Näistä lähtötiedoista rakentui suuntaa antava rakenteellinen koulutuksen sisällöllinen uudelleenjärjestely.

Taulukossa 4 teoriaopinnot ja harjoittelujaksojen sisältö kohdentui vuosikursin mukaiseen etenemiseen. Teoriaopinnot -sarakkeeseen kokosin ne koulutuksen ja ammatillisen kehittymisen kannalta oleelliset oppinaineet, joita kouluympäristössä voi ja tulee opiskella. Teoreettisten aineiden lisäksi tähän ryhmään kuului myös pakolliset perustason STCW-kurssit, jotka toimivat edellytyksinä laivalla työskentelyyn.

Vastaavasti harjoittelu -sarakkeeseen toin ne työ- ja harjoitteluympäristöön siirrettävät asiat, jotka edellyttävät teoreettisia opintoja alle ennen niiden harjoittelua varsinaisissa työskentelyolosuhteissa. Oleellisimpina nostoin näissä on perustason kansityöt, joihin merikapteenikoulutusta suorittava opiskelija väistämättä törmää, sekä opintojen edetessä komentosiltatyöskentelyssä ja perämiehen roolin omaksumisessa oleelliset asiat. Näihin lukeutuu niin ikään navigointilaitteiston hallinta ja reittisuunnittelun yleisosaaminen, radioviestintä, lastausoperaatiot sekä hätä- ja pelastustoiminta.

8.1.3 Ylikorostunut oma-aktiivisuus

Vastauksissa toistuvasti esiin nousut opiskelijan ylikorostunut oma-aktiivisuus toistaa Lampisen (2019, 56) tutkimustyön tuloksia. Tämä voi johtaa tilanteisiin, jossa opiskelija ei saa tarvitsemaansa ohjausta tai harjoitella niitä asioita, joita sen hetkiset opinnot edellyttäisivät. Syinä tähän näen kykyä tai uskalluksena tuoda asiat harjoittelussaan esiin. Tilanne on haastava etenkin opinnoissaan pidemmälle ehtineiden opiskelijoiden vastausten perusteella.

Tässä aluksella työskentelevä harjoitteluvastaava on suuressa roolissa. Harjoitteluvastaavan roolin korostaminen on oleellinen seikka asianmukaisen harjoittelun onnistumiselle. Vaikka opiskelijan oma aktiivisuus näyttäytyy kannustavana ja ammattitaitoa eteenpäin vievänä elementtinä, ei sen kuitenkaan voida antaa ottaa roolia avaintekijänä laivaharjoittelun onnistumiselle. Harjoittelun laadun tulee olla mahdollisimman tasalaatuinen riippumatta siitä, onko harjoittelija enemmän vai vähemmän kokenut. Opiskelijan kannalta selkeä rakenne harjoittelulle, jossa on ennalta suunniteltu runko harjoittelun etenemiselle, voi tuoda turvallisuuden tunnetta asianmukaisten ja opintojen edellyttämien työtehtävien vaatimiselle.

9 EETTISYYS JA LUOTETTAVUUS

Suomalaisessakin yhteiskunnassa, erityisesti laajan näkyvyyden tuottavilla eri sosiaalisen median alustoilla, monimutkaisissa ja vaikeasti selitettävissä tapahtumissa esiin nouseva tiedevastaisuus ja itselleen sopivien faktojen valitseminen (Karjalainen 2019) loivat tarpeen huolehtia tutkimustyön luotettavuuden huomioimisesta kaikissa sen toteutusvaiheissa.

Tutkimus toteutettiin eettisesti kestäväällä ja hyväksyttävällä tavalla, hyvän tieteellisen käytännön periaatteita noudattaen (Helsingin yliopisto 2022). Tässä tutkimuksessa se tarkoitti koko prosessin ajan tapahtuvaa läpinäkyvää lähteiden esilletuontia ja tulosten objektiivista esittämistä. Tutkimuksessa käytetyt muut tutkimukset esitettiin asianmukaisesti sellaisina, kuin niiden kirjoittajat ovat ne tuottaneet ja niiden tekijät merkittiin selkeästi.

Opinnäytetyön teon pohjana käytettiin ajankohtaista merenkulkualan tutkimustyötä. Käytetyn tieteellisen tutkimustyön perusteena oli sen soveltuvuus ja vertaisarviointi. Työ toteutettiin Xamkin lähdemerkintäohjeistuksen mukaisesti. (Xamk 2017. Lähdemerkintäohje.)

Merenkulun kotimaisen tutkimustyön niukkuuden vuoksi tuli työn toteutuksessa nojata joltain osin tuoreisiin alan opinnäytteisiin. Vaikka taustateoriassa hyödynnettiin muita opinnäytetöitä, ei näiden tuloksia tai johtopäätöksiä kui-

tenkaan käytetty työssä suoraan sellaisenaan. Töitä hyödynnettiin lähinnä ilmiöiden, kehityssuuntien ja jo tehdyn tutkimustyön havainnoinnissa ja ymmärtämisessä.

Tässä tutkimuksessa hyödynnetyt opinnäytteet käsittelivät kotimaisen merenkulkualan koulutuksen ja harjoittelukäytänteiden tilaa. Kansainväliset tieteelliset julkaisut taas kohdistuivat tieteellisen tutkimusprosessin läpikäyneisiin tuloksiin työelämäharjoittelun ja teoriaopintojen yhteensovittamisesta ja merenkulkualan tulevaisuuden koulutus- ja osaamistarpeista.

Tämän tutkimuksen teossa hyödynnettiin Xamkin tiloja, oppilastietojärjestelmää ja sähköpostia, henkilökuntaa sekä opiskelijoita, joten toteutus edellytti tutkimuslupahakemusta ja sen hyväksyntää koulutusyksiköltä. Tutkimuslupahakemusta lähetettiin 24.2.2022. Hakemus hyväksyttiin saman päivän aikana. Kaikki haastattelut aloitettiin haastateltavien myöntämällä haastatteluluvalla. Lupa sisälsi myöntymyksen haastatteluiden nauhoituksille tulosten referoinnin helpottamiseksi.

9.1 Oma ammatillinen kasvaminen

Opinnäytetyöprosessi alkoi joulukuussa 2021 aiheen hyväksynnällä. Varsinainen kirjoitustyö alkoi tammikuussa 2022 opinnäytetyösopimuksen allekirjoittamisella, tutkimusluvan hankinnalla ja opinnäytetyön taustateorian keruulla. Kirjoitustyö tapahtui melko itsenäisesti koko sen prosessin ajan ja ohjaavan opettajan apua hyödynsin tarpeen vaatiessa. Apua oli saatavissa aina, kun sitä tarvitsin. Koko kirjoitusprosessin ajan pyrin hyödyntämään Xamkin Kotkan kampuksella tai etäyhteyksillä toteutettuja opinnäytetyöseminaareja kehitysideoiden tueksi.

Tutkimusmenetelmänä laadullinen tutkimustapa oli itselleni täysin uusi. Aikaisempaa tutkimustyötä ja -kirjoitusta en ollut juurikaan tehnyt ja näin ollen tutkimusmenetelmä edellytti huomattavan määrän siihen perehtymistä. Uutena oppimisen muotona tullut syvällinen tiedonhaku ja tausta-aineiston vertailu oman tutkimukseni tuloksiin muuttivat käsitystä siitä, kuinka lähestyä selvitystyötä

edellyttäviä kirjoitustöitä ja miten hyödyntää saatua informaatiota. Oma informaatiokriittisyyteni kasvoi ja opin ymmärtämään tuotetun tutkimustiedon lähde- ja taustatiedon selvittämisen merkityksen nykyistä paremmin.

Opinnäytetyön tutkimus- ja kirjoitusprosessi kantoi myös muiden koulutuksen aikaisiin kirjoitustöihin paljon ja otin opinnäytetyön lähdeviittausohjeet ja toteutustavan perinpohjaisuuden rimaksi kaikkiin sen jälkeen eteen tulleisiin töihin. Tämä tuki vahvasti teknistä kirjoitustaidon kehittymistä ja asioihin syvällisempää perehtymistä. Koin kehittyväni opiskelijana ja tulevaisuuden merenkulun ammattilaisena paremmin tutkiessani tietoa ja ottaessani asioista perinpohjaisesti selvää perinteiseen tenttikäytäntöön verrattaessa.

Prosessin alkuvaiheessa haasteiksi muodostuivat myös opinnäytetyön osavaiheiden jaottelu, määritteiden tunnistaminen ja aiheen rajaaminen. Koin valtavaa tuskaa työn rakenteen kokoamisessa ja määritelmien ymmärtämisessä. Tässä kantavana voimana toimi mielestäni hyvin ja perusteellisesti tehty tutkimussuunnitelma, jonka pystyin hyödyntämään lähes sellaisenaan jatkaessani kohti varsinaista tutkimustyötä. Lisäksi työn aikataulutuksen meinasi muodostua ongelmaksi oman sen hetkisen työtilanteeni vuoksi, joka keskeytti tutkimusprosessin koko kevään ja kesän ajaksi. Tästä huolimatta opinnäytetyöni valmistui aikataulussaan.

Suurin haasteeni oli kuitenkin tulosten analysointi ja niiden esittäminen. Laadullisen tutkimustyön tulosten esittäminen pysyen mahdollisimman objektiivisena poimien tuotetusta aineistosta tutkimukseni kannalta oleellinen tieto, oli ajoittain haastavaa. Vastatakseni tähän haasteeseen pyysin aika-ajoin ulkopuolisten ihmisten mielipiteitä opinnäytetyöstä välttääkseni sokaistumasta omalle työlleni liikaa. Mielestäni onnistuin objektiivisessa ja neutraalissa tulosten esille tuonnissa haasteista tuolimatta hyvin.

Opinnäytetyö prosessi sai minut pohtimaan suomalaisen merenkulun koulutuksen tulevaisuutta, koulutusrakenteita ja niiden toteutusta. Perspektiivi siihen miten koulutus on järjestetty, minkälaiset tahot sitä valvovat ja mitä kaikkea opiskelijan opintojen aikaisen spektrin ulkopuolella tapahtuu, muuttui tutkimuksen aikana paljon. Tausta-aineiston keruu ja sen läpikäynti nostatti paljon

ajatuksia tulevaisuuden muutoksista, erityisesti muuttuvien osaamisvaatimusten suhteen. Opinnäytetyön kirjoittaminen herätti minussa pienen tutkijan.

9.2 Jatkotutkimusehdotukset

Merenkulun harjoittelun ja teoriaopintojen yhteensoveltuvuutta on tutkittu verrattain vähän. Meriklusteri työllistää hyvin monenlaiseen työhön ja työn sisällön vaihtelevuus voi olla kirjavaa jo pelkästään alusten välisissä käytännöissä.

Tutkimuksen aikana nousi esiin meriklusterissa tai merikapteenin koulutuksessa oleellisesti vaikuttavia tekijöitä, jotka edelleen kaipaavat lisätutkimusta. Näitä ovat mm.:

- simulaattoriharjoittelun tehostaminen ja lisääminen
- suomalaisen merenkulun tulevaisuus: alan osaamistarpeiden tunnistaminen ja niihin reagointi
- merenkulun koulutusrakenteiden reformi vastaamaan nykypäivän työ- ja opetusmaailman kysyntään
- laivaharjoittelun merkitys opiskelijoiden alalle jäämiseen
- työ- ja koulutussektorien yhteistyön kehittäminen

Tutkimukseni tuloksia voi hyödyntää pohdittaessa tulevaisuuden opintosuunnitelmien rakenteita Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun merikapteenien koulutuksessa ja kuinka saada ne vastaamaan parhaiten työelämän vaatimuksia. Tutkimuksen hyödynnettävyys korostuu pohdittaessa tarvetta tai resursseja harjoittelukohtaisten osaamistavoitteiden suunnittelulle ja toteuttamiselle, sekä kuinka Xamk voi tällä saralla toimia suomalaisen merenkulun koulutuksen edelläkävijänä tahtotilan ollessa oikea.

Opiskelijoiden näkemysten hyödyntäminen ja jatkuva palautekeskustelu työelämän ja koulutusorganisaatioiden välillä tuo merkittävän lisäarvon sille, mitä suomalaisen merenkulun koulutuksen tulisi olla tuottaakseen mahdollisimman ammattitaitoisia merenkulkijoita myös tulevaisuudessa.

LÄHTEET

Ammattikorkeakouluun. 2019. Hakijalle. Merenkulun ala. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ammattikorkeakouluun.fi/hakijalle/hakeminen/#> [viitattu: 24.2.2022].

Čampara L., Frančić V. & Bupić M. 2017. Quality of Maritime Higher Education from Seafarers' Perspective. University of Rijeka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://hrcak.srce.hr/file/282170> [viitattu: 3.3.2022].

DNV. 2022. ISO 9001 -standardi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.dnv.fi/services/iso-9001-laadunhallinta--3283> [viitattu: 25.10.2022].

Euroopan parlamentti. 2008. Direktiivi 2008/106/EC. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.legislation.gov.uk/eudr/2008/106/contents> [viitattu: 25.10.2022].

Finlex. 2018. Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä. Päivitetty 19.12.2018. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20181189> [viitattu 1.2.2022].

Geada Borda de Água, P., Silva Frias, A., Carrasqueira, M. & Daniel, J. 2020. Future of Maritime Education and Training: Blending Hard and Soft Skills. University of Rijeka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://hrcak.srce.hr/file/360697> [viitattu: 3.3.2022].

HAKE2-projekti. 2018. Aluksella tapahtuvan ohjatun harjoittelun kehittäminen. PDF-dokumentti. Saatavissa: [HAKE2 -loppuraportti.pdf](#) [viitattu: 1.2.2022].

Helsingin yliopisto. 2022. Hyvä tieteellinen käytäntö. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.helsinki.fi/fi/tutkimus/vastuullinen-tiede/tutkimus-etiikka/hyva-tieteellinen-kaytanto> [viitattu: 5.3.2022].

Helsingin yliopisto. 2021. Opiskelijan työmäärän mitoitus ja opintopisteet. Päivitetty 26.10.2021. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://teaching.helsinki.fi/ohjeet/artikkeli/opiskelijan-tyomaaran-mitoitus-ja-opintopisteet> [viitattu: 29.1.2022].

Hyvärinen, M., Suoninen, E. & Vuori, J. 2021. Tutkimusmenetelmien verkkokäsikirja. Haastattelut. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/haastattelut/> [viitattu 28.1.2022].

International Maritime Organization. 2019. IMSAS. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx> [viitattu: 24.10.2022].

International Maritime Organization. 2019. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx> [viitattu: 1.2.2022].

- Jyrkämä, J. 2021. Toimintatutkimus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/tutkimusasetelma/toimintatutkimus/> [viitattu: 28.1.2022].
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk. 2017. Lähdemerkintäohje. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.xamk.fi/wp-content/uploads/2019/03/Xamk-lahdemerkintaohje.pdf> [viitattu: 5.3.2022].
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk 2022a. Merikapteeni (AMK), merenkulku. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.xamk.fi/koulutukset/merikapteeni-amk-merenkulku/> [viitattu: 24.2.2022].
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk 2022b. Opetussuunnitelmat. Päivätoteutus 2019. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://opinto-opas.xamk.fi/28/fi/55/6841/953> [viitattu: 28.2.2022].
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk 2022c. Opetussuunnitelmat. Päivätoteutus 2020. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://opinto-opas.xamk.fi/28/fi/55/6841/1030> [viitattu: 28.2.2022].
- Karjalainen, J. 2019. Miksi asiantuntijaa ei uskosta? Tietysti.fi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.aka.fi/tietysti/tapahtumat/muut-tapahtumat/miksi-asiantuntijaa-ei-uskota/#79cf8643> [viitattu: 12.3.2022].
- Karlsson ym. 2021. Kansallisen koulutuksen arviointikeskus. Merenkulkualan koulutuksen arviointi 2021. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu, Xamk. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://karvi.fi/korkeakoulutus/teema-ja-jarjestelmaarviointit/merenkulkualan-koulutuksen-arviointi-2020-2020/> [viitattu: 22.11.2022].
- Korpi, A., Apajalahti, T., & Salmela, M. (toim.). 2017. Kansallisen koulutuksen arviointikeskus. Merenkulkualan koulutuksen arviointi. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://karvi.fi/wp-content/uploads/2017/11/KARVI_2317.pdf [viitattu 1.2.2022].
- Lampinen, K. 2019. Ohjatun laivaharjoittelun laadukkuus ja nykytila kansipäällystöopiskelijoiden näkökulmasta. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/168087/Lampinen_Kalle.pdf?sequence=2&isAllowed=y [viitattu: 29.1.2022].
- Merimies-Unioni. 2019. Suomalainen merenkulku. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.smu.fi/uutiset/suomalainen-merenkulku-katso-video/> [viitattu: 22.11.2022].
- Opinkirjo. 2022. Aineiston kerääminen ja tutkimusmenetelmät. WWW-dokumentti. Saatavilla: <https://opinkirjo.fi/tutkimuksen-perusteet/aineiston-kerääminen-ja-tutkimusmenetelmat/> [viitattu: 19.11.2022].
- Opintopolku. 2022. Ammattikorkeakouluopintojen rakenne. WWW-dokumentti. Päivitetty 30.9.2021. Saatavissa: <https://opintopolku.fi/konfo/fi/sivu/ammattikorkeakoulututkinnot> [viitattu: 24.2.2022].

Studentum. 2022. Merenkulkualan koulutukset. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.studentum.fi/koulutushaku/merenkulkuala> [viitattu: 22.11.2022].

Suomen Varustamot Ry. 2021. Koulutus ja osaaminen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://shipowners.fi/tyomarkkinat-ja-osaaminen/koulutus/> [viitattu: 18.1.2022].

Tietoarkisto 2021a. Laadullisen tutkimuksen näkökulmat. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/mita-on-laadullinen-tutkimus/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat/> [viitattu: 28.2.2022].

Tietoarkisto 2021b. Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/> [viitattu: 28.1.2022].

Tietoarkisto 2021c. Toimintatutkimus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/tutkimusasetelma/toimintatutkimus/> [viitattu: 20.2.2022].

Traficom. 2021. Merenkulun pätevyyskirjat. Vahtiperämies. WWW-dokumentti. Päivitetty 18.3.2021. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat?toggle=Vahtiper%C3%A4mies%20%28STCW%20II%2F1%29> [viitattu: 24.2.2022].

Traficom. 2020. Merimiestilasto 2020. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Merimiestilasto-2020.pdf> [viitattu: 18.1.2022].

Traficom. 2020. Merenkulkijoille. Pätevyyden uusiminen. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/patevyyden-uusiminen?toggle=Yhdistetyn%20lis%C3%A4p%C3%A4tevyystodistuksen%20uusiminen> [viitattu: 25.2.2022].

Tuovila, P. 2018. Kansiharjoittelijan opas ohjattuun laivaharjoitteluun. Opin- näytetyö. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/142029/Tuovila_Petri.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y [viitattu: 29.1.2022].

Twrdy, E. & Bielić, T. 2014. Solution for Education of Seafarers. Book of Proceedings. International Maritime Science Conference. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://hrcak.srce.hr/file/360697> [viitattu: 3.3.2022].

Työterveyslaitos. 2021. Laivaväen lääkärintarkastukset. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ttl.fi/teemat/tyoterveys/laivavaen-laakarintarkastukset> [viitattu: 29.3.2022].

Kuva 1. STCW-toimijoiden kokonaisuus ja vastuut. 2017. (Korpi ym. 2017, 11). Kansallisen koulutuksen arviointikeskus. Merenkulkualan koulutuksen arviointi. Saatavissa: https://karvi.fi/wp-content/uploads/2017/11/KARVI_2317.pdf [viitattu: 1.2.2022].

Kuva 2. Merikapteenin tutkinnon rakenne. 2020. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk. Saatavissa: https://www2.Xamk.fi/peppikuvat/moduulikuva_merikapteeni.png [viitattu 29.1.2022].

Kuva 3. Koulutusohjelman suunnitelma. 2020. Geada Borda de Água ym. 2020. Future of Maritime Education and Training: Blending Hard and Soft Skills. Saatavissa: <https://hrcak.srce.hr/file/360697> [viitattu: 3.3.2022].

Kuva 4. Kurssit, jotka tulisi sisällyttää merenkulkijoiden tutkintoon. Čampara ym. 2017, s. 10. Saatavissa: <https://hrcak.srce.hr/file/282170> [viitattu: 10.3.2022].

Kuva 5. Haastatteluiden analysointi. Tietoarkisto. Menetelmät. 2021. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7.html> [viitattu: 11.10.2022].

Kuva 6. Merikapteenin koulutuksessa edistävät tekijät.

Kuva 7. Merikapteenin koulutuksen kehittämiskohteet.

Kuva 8. Merikapteenin koulutuksen priorisointiporras.

Taulukko 1. Merikapteeni, päivätoteutus 2019. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk. 2022. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://opinto-opas.xamk.fi/28/fi/55/6841/953> [viitattu: 21.11.2022].

Taulukko 2. Merikapteeni, päivätoteutus 2020. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk. 2022. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://opinto-opas.xamk.fi/28/fi/55/6841/1030> [viitattu: 21.11.2022].

Taulukko 3. Näkökulmat ja niiden lähtökohdat. Tietoarkisto 2021b. Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/> [viitattu: 28.1.2022].

Taulukko 4. Opintojen synkronoitu eteneminen.

TEEMAHAASTATTELU

Teemahaastattelun teemat ja kysymykset

Merikapteenin koulutuksen teoriaopinnot

1. Yleisnäkemys teoriaopinnoista

- Millä tavalla nykyinen teoriaopetus vastaa mielestäsi työelämässä vaadittuja taitoja ja osaamista?

2. Teoriaopintojen merkitys harjoitteluiden tueksi

- Miten teoriaopinnot valmistavat opiskelijaa harjoittelujaksoihin?

Merikapteenin koulutuksen harjoittelukäytänteet

1. Nykyisten harjoittelukäytänteiden toimivuus

- Miten kuvailisit nykyisten harjoittelukäytänteiden toimivuutta tai päinvastoin puutteita?

2. Harjoitteluista saatava ammatillinen osaaminen

- Miten kuvailisit harjoitteluista karttuvan ammatillisen osaamisen toteutumista ja laatua? Mitä kehitettävää löytäisit?

3. Nykyisellään harjoittelujaksoille ei ole erikseen asetettuja oppimistavoitteita.

- Voisiko selkeiden oppimistavoitteiden lisäämisellä siirtää teoriaopintojen sisältöä enemmän käytäntöön?
 - o Mitkä tekijät tukevat oppimistavoitteiden asettamista, mitkä ei?

Harjoittelun ja teoriaopintojen yhteensovittaminen

1. Mitä harjoittelun ja teoriaopintojen yhteensovittamisen kehittämisen edellyttää seuraavilta osapuolilta:

- a. opiskelijat?
- b. oppilaitos?
- c. varustamot/laivat?

2. Miten harjoittelua ja teoriaopintoja voisi nykyistä paremmin yhteensovittaa?

3. Mitä muuta keskustelun aiheina oleviin teemoihin haluaisit tuoda vielä esille?