



Tampereen ammattikorkeakoulu

# AMMATILLINEN OPETTAJAKORKEAKOULU

Opettajankoulutuksen kehittämishanke

Koulualus Fannyn toiminnan ja taloudellisuuden analyysi sekä toiminnan kehittämissuunnitelma

Tero Virtanen

2006

## Sisällysluettelo

1	LIIKAA JOUTOKÄYNTIÄ	4
2	TYÖN LÄHTÖKOHDAT	4
3	HANKKEEN PÄÄKYSYMYKSET	5
4	AINEISTO JA MENETELMÄT	6
	4.1 Purjehdusvuorokaudet	6
	4.2 Päiväkustannukset	7
	4.3 Oppilaspäivät aluksella	7
5	TULOSTEN ESITTELY	7
	5.1 Purjehduspäivät	7
	5.2 Käyttökustannukset	9
6	TULOSTEN TARKASTELU	11
	6.1 Väite ”koulualuksen käyttö vähentää kontaktitunteja”	11
	6.2 Väite ”kurssimuotoinen opetus haittaa koulualuksen tehokasta käyttöä”	13
	6.3 Ajon aikaiset ”opetussuunnitelmat”	13
	6.4 Koulualuksen henkilökunnan toiminnan kehittäminen	14
	6.5 Koulualuksen käyttö tänään	14
	6.6 Koulualuksen käytön kehittäminen	16
7	YHTEENVETO	17

Virtanen Tero Tapani  
Koulualus Fanny:n kustannusten arviointi ja käytön kehittäminen  
Tampereen ammattikorkeakoulu  
Huhtikuu 2006  
Ryhmänohjaaja Pekka Kalli

## Tiivistelmä

Koulualus oppimisympäristönä on palkitseva ja mielenkiintoinen. Aluksen käyttöön ja sen taloudellisiin lukuihin liittyy paljon mutu-tietämystä, joka luo käyttäjille ja ylläpitäjille mielikuvan, joka ei välttämättä ole oikea. Tämän työn tärkein aspekti on tuoda esille niin taloudelliset kuin toiminnallisetkin faktat, jotta aluksen käytön suunnitelmallisuutta ja taloudellisuutta voitaisiin jatkossa kehittää haluttuun suuntaan.

Työssä oppimisella ja oppimisen osoittamisella näyttöjen avulla on oppilaitoksesamme pitkät perinteet. Koulualus on mielestäni ensiarvoisen tärkeä elementti oppilaitoksen toiminnan kannalta. Merimieskulttuuri on omintakeinen ja sen voi kokea vain aluksella ollessaan. Siksi onkin tärkeää pyrkiä ylläpitämään ja kehittämään koulualustoimintaa niin nyt kuin tulevaisuudessakin.

Työssäni olen pyrkinyt mahdollisimman objektiivisesti tuomaan esiin asioita, jotka vaarantavat koulualuksen ylläpitoa ja seikkoja jotka sen ylläpitoa puolustavat.

## 1 Liikaa joutokäyntiä ?

Rauman ammattiopiston merenkulun yksikön toiminnan keskeinen tarkoitus on kouluttaa suomalaisiin kauppa-aluksiin merenkulkijoita. Olennaisena osana koulutuksessa on alusharjoittelu, jota suoritetaan ohjattuna harjoitteluna kauppa-aluksilla ja koulualuksellamme, jonka käyttöastetta pidetään yleisesti aivan liian alhaisena.

Koulualus Fanny rakennettiin alun perin Paraisten kalatalousoppilaitoksen koulusalukseksi. Aikansa siellä palveltuaan alus siirtyi Kotkan merenkulkuoppilaitoksen käyttöön. Kotkalaisten toimesta alusta modifioitiin paremmin tarkoitusta vastaavaksi. Alusta pidennettiin, järjestettiin lisää majoitustilaa, sekä rakennettiin yhdistetty opetus- ja ruokailutila. Raumalle alus saatiin v.1989 ja se otettiin mielihyvin vastaan. Tällä hetkellä aluksella on virassa päällikkö ja konepäällikkö, joiden toimeen kuuluu ainoastaan aluksen operointi ja siitä huolehtiminen. Aluksen päivittäiseen operointiin läheisesti liittyvät myös toimialajohtaja, jonka roolina toiminnassa on varustamon toimitusjohtajan osa, sekä aikuiskoulutusjohtaja, jonka rooli on toimia aluksen DPA:n tehtävässä vastuualueenaan aluksen laatu- ja turvallisuusjohtaminen.

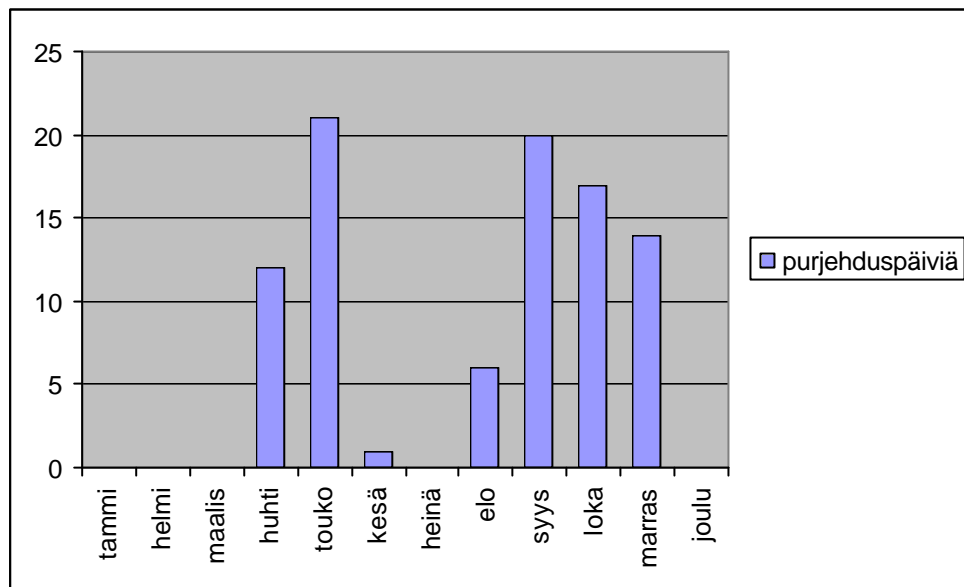
Tämän kehityshankkeen tarkoituksena on luoda katsaus koulualuksen käyttöön liittyviin ongelmiin, aluksen toiminnan kustannusrakenteeseen ja siihen miten edellä mainittuja asioita voitaisiin kehittää.

## 2 Työn lähtökohdat

Nykyiseen maailman kuvaan kuuluu merkittävässä roolissa raha ja se mihin sitä käytetään. Koulualuksemme ylläpito on kallista toimintaa ja onkin tullut ajankohtaiseksi pohtia toiminnan tarkoituksenmukaisuutta ja sitä, onko koulualus toimintamme kannalta välttämätön asia, vai välttämätön paha josta tulisi pyrkiä pääsemään eroon. Koulualuksen käyttö oppimisympäristönä on palkitsevaa, mutta sopivan ajankohdan löytyminen nykyisen kurssimuotoisen opetustavan lomasta on osoittautunut melkoisen hankalaksi. Aluksen ylläpitäminen on ympärivuotista, mutta esimerkiksi talvi- ja kesälomakausi rajoittavat aluksen käyttömahdollisuuksia (kts. taulukko 1). Purjehdusvuorokausia vuositasona on aivan liian vähän jos vertailupohjana käytetään aluksen vuorokautisia käyttökustannuksia.

Valitsin koulualuksen toiminnan kehittämisen kehityshankkeekseni, jotta pystyisin osoittamaan koulualuksen tarpeellisuuden ja millaisia ratkaisumalleja pystyisin esittämään käytön kehittämiseksi ja tehostamiseksi.

taulukko 1



### 3 Hankkeen pääkysymykset

Kehityshanketta suunnitellessani jouduin pohtimaan lähestymistapaa käsiteltävänä olevaan ongelmaan. Toimialan yhteisissä kokouksissa kustannuskysymykset ja ajopäivät ovat asioita, jotka toistuvasti noussevat esille käytävissä keskusteluissa.

Merenkulun alalla alusten kustannuksia tai niistä maksettavia ”vuokria” on totuttu käsittelemään ns. päiväkuusten pohjalta. Tässä kehityshankkeessa esitetyt päiväkuukset ovat likiarvoja, jotka koostuvat vuotuisista kustannuksista ja siitä miten ne on suhteutettu päivätasolle purjehdusvuorokausia ja oppilasmääriä hyväksikäyttäen. Talous osoittautui ilmeisen selkeäksi lähestymistavaksi ongelmaamme. Käyttökustannuksiin toimialamme on vaikea vaikuttaa muuten kuin supistamalla toimintaamme. Edellä mainitusta syystä päädyinkin miettimään ongelmia kustannustehokkuuden kannalta.

Toinen mieliä jo vuosia askarruttanut kysymys on ollut purjehduspäivien vähäisyys vuositason, sekä se kuinka lukujärjestysteknisesti koulualusharjoittelu sisällytetään opintoihin. Tähänkin ongelmaan olin pakotettu perehtymään riittävän selkeän kokonaiskuvan luomiseksi itselleni.

## 4 Aineisto ja menetelmät

Työni tueksi oli jonkun asteisia vaikeuksia saada kirjallista dokumentointia. Tiedot purjehdusvuorokausista ovat peräisin koulualuksen laivapäiväkirjasta, joka asiakirjana on sen kaltainen, että sitä en voi esittää työni tueksi esim. liitteen muodossa. Taloudellisten mittareiden löytyminen oli puhelinsoiton päässä. Oppilaitoksen taluspäällikkö ne minulle toimitti ja oli jopa erittäin kiinnostunut työni aiheesta ja sitä miten ilmeiseen kalliiseen toimintaan saataisiin kehitystyötä tehdyksi. Tiedot oppilaspäivistä aluksella sain Merenkululaitoksen merimiesrekisteristä.

### 4.1 Purjehdusvuorokaudet

Koulualuksen käytön tehostaminen on ollut viime vuosina tapetilla ja suunnitelmallisen käytön tehostamiseksi on laadittu ns. ajolista. Ajolistalle kukin asianomainen opettaja voi varata koulualuksen käyttöönsä haluamanaan ajankohtana. Toteutuneita purjehduksia ei kuitenkaan varsinaisesti seurata muuta kuin maksullisen toiminnan osalta eli jos alus on vuokrattu esim. ammattikorkeakoulun käyttöön. Merilain mukaan aluksen on merkittävä laivapäiväkirjaan liikkeensä ja muutkin toiminnan kannalta merkittävät asiat. Tällä hetkellä ainoa seurantamenetelmä on ollut aluksen laivapäiväkirja ja siihen tehdyt merkinnät. Purjehdusvuorokausien laskenta oli hidasta työtä. Laivapäiväkirjat piti käydä yksitellen ja päivä kerrallaan läpi, joten oletan tilastoinnissani olevan jonkin verran virheitä.

#### 4.2 Päiväkustannukset

Päiväkustannuksilla olen pyrkinyt peilaamaan kolmella tavalla. Ensinnäkin laske-  
malla aluksen päivittäisiä käyttökustannuksia jakamalla toteutuneet kustannukset  
vuoden jokaiselle päivälle. Toiseksi jakamalla toteutuneet kustannukset purjehdus-  
päivillä ja kolmanneksi suhteuttamalla edellä mainitut kustannukset oppilasvuoro-  
kausiin aluksella. Tilastointivirhettä myös tällä laskutavalla esiintyy, koska alusta-  
han ei ympäri vuoden käytetä johtuen jääolosuhteista ja kesälomakaudesta. Vuokra-  
tuloja en laskuissani ole huomionnut, vaan olen keskittynyt ainoastaan kulupuoleen.

#### 4.3 Oppilaspäivät aluksella

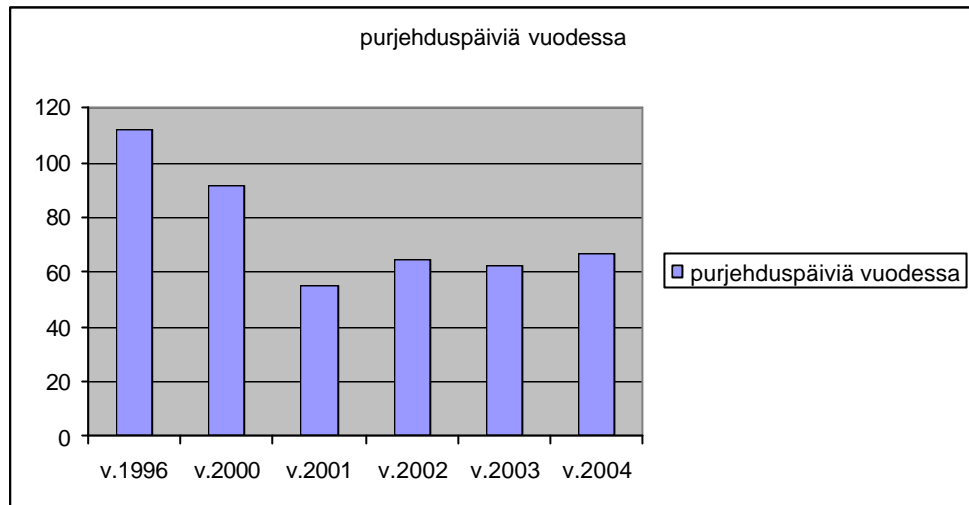
Merenkululaitoksen merimiesrekisteri toimitti minulla otannan viimeisen kymme-  
nen vuoden osalta siitä kuinka paljon aluksella on ilmoitettu oppilaita vuosittain  
olleen. Merimiesrekisterin tiedot perustuvat heille ilmoitettuihin lukemiin, joten  
niiden oikeellisuus riippuu siitä miten tunnollisia opettajat ovat kyseisenä ajanjakso-  
na olleet. Merenkululaitokselle toimitettavien tietojen pohjana käytetään aluksen  
ns. miehistöluetteloa (LIITE 1). Seurantametodit sen toteamiseksi, ovatko tiedot  
alukselta merimiesrekisteriin siirtyneet ovat puutteellisia.

### 5 Tulosten esittely

#### 5.1 Purjehduspäivät

Aloitin tilastointityöni tarkastelemalla aluksen ns. purjehduspäiviä. Pari vuotta mu-  
kana olleena minulla oli jonkinlainen kuva siitä paljonko alusta käytetään. Tulosten  
vertailun vuoksi päätin ottaa käsittelyyn myös tietoja vuodelta 1996. Opettajien  
haastattelussa kävi hyvin selkeästi esille, että aluksen käyttö on vähentynyt vuosi  
vuodelta. Mitään kunnon seurantaa asian tiimoilta ei kuitenkaan ennen tätä työtä ole  
suoritettu. Vuoden 1996 luvuista käyttöpäivät ovatkin saatujen tulosten mukaan lä-  
hes puolittuneet. Vuosina 2002-2004 purjehdusvuorokausien määrä on pysynyt lä-  
hes vakiona, joten ajatus siitä, että käyttö on vähentynyt vuosi vuodelta on ilmeisen  
väärä luulo.(kts. taulukko 2)

taulukko2



Syitä purjehduspäivien vähenemiseen on ilmeisesti useita. Merikapteenien koulutus lopetettiin toisella asteella vuonna 2001 ja koulutuksen siirtyminen Satakunnan ammattikorkeakouluun vähensi purjehdusvuorokausia tuntuvasti. Toisena merkittävänä muutoksena lienee ollut koulutus uudistus, jossa Rauman ammattiopistossa (RAO:ssa) siirryttiin jaksotusjärjestelmässä systeemiin, jossa yleisaineet ovat omassa jaksossaan. Kyseisen jakson aikana ei ole ammatillista opetusta, joten luokka, joka on Y-jaksolla ei koulualusta käytä.

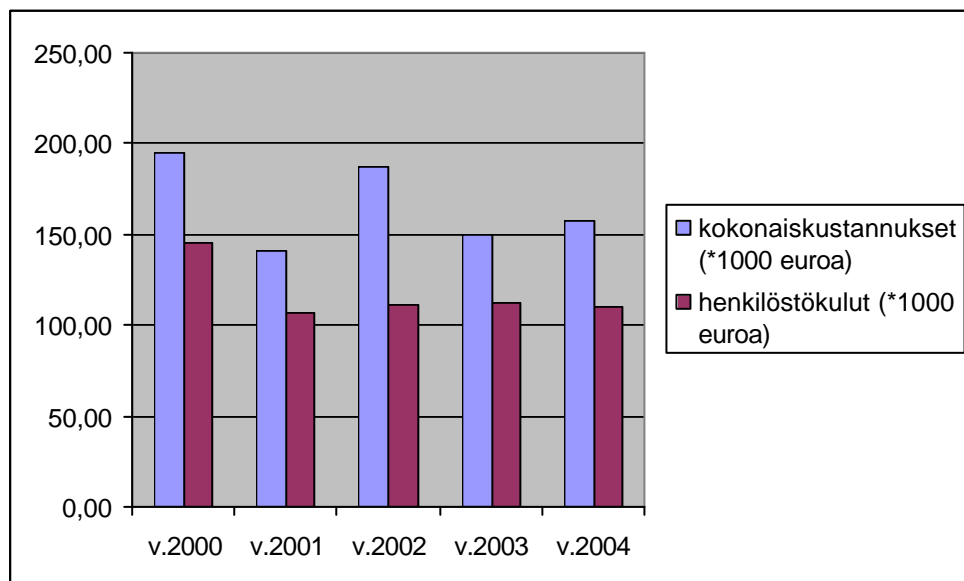
Nykyisessä järjestelmässä koulualuksen käyttö perustuu siis lähinnä ammatillisten aineiden opettajien aktiivisuuteen. Syitä siihen miksi he eivät koulualusta enempää käytä on useita. Vedotaan kontaktituntien vähäisyyteen, lukujärjestysteknisiin asioihin ja myös siihen että kun sitten alusta haluaisi käyttää niin ajossahan se sitten on. Opettajilla ei siis ole ex tempore mahdollisuutta alusta käyttää vaan opetuksen tulisi olla niin hyvin suunniteltua, että aluksen saisi varattua jo useita kuukausia tai ainakin viikkoja etukäteen. Keinoja suunnitelmallisuuden parantamiseksi varmasti löytyy ja niitä nousikin esille tätä työtä tehdessä. Aiheeseen palataan tulosten tarkastelujen yhteydessä.



## 5.2 Käyttökustannukset

Kuten alustuksessaanikin mainitsin on tämän kaltaisen koulualuksen ylläpito kallista. Henkilöstökulut, palvelujen ostot sekä aineet, tarvikkeet ja tavarat ovat kolme kategoriaa joiden alle koulualuksen kustannukset pääsääntöisesti muodostuvat. Joinakin vuosina myös vuokria maa- ja vesialueista on peritty. Kustannusrakenteista johtuen aluksen käyttöön liittyy mielenkiintoista problematiikkaa. Toisaalta huolen aiheena on se, että alusta käytetään liian vähän, toisaalta kustannukset vuositasolla kasvavat sitä suuremmiksi, mitä enemmän alusta käytetään. Aluksen liikkuaessa paljon polttoainekustannukset erityisesti tämän päivän hinnoilla nousevat rajusti. Kova kuormitus nostaa myös henkilöstökustannuksia. Tarve sijaisiin kasvaa henkilökunnan työkuorman kasvaessa. Tulee sairaslomapäiviä joita ei ehkä tilastoituisi jos alus makaisi käyttämättömänä laiturissa. Lisääntynyt käyttö vaikuttaa myös aluksen ennakkohuoltoon, varaosien- ja palvelujen ostoihin niitä lisäten. Aluksen ns. päiväkustannukset on suhteellisen helppo arvioida toteutuneista tilivuosista. Näissä lukemissa ei kovinkaan suuria muutoksia ole havaittavissa (taulukko 3) tarkasteltavana ajankohdана tammikuusta 2000 joulukuun loppuun 2004. Tätä viisivuotisjaksoa olen koko ajan tarkastellut ja siinä pysytään.

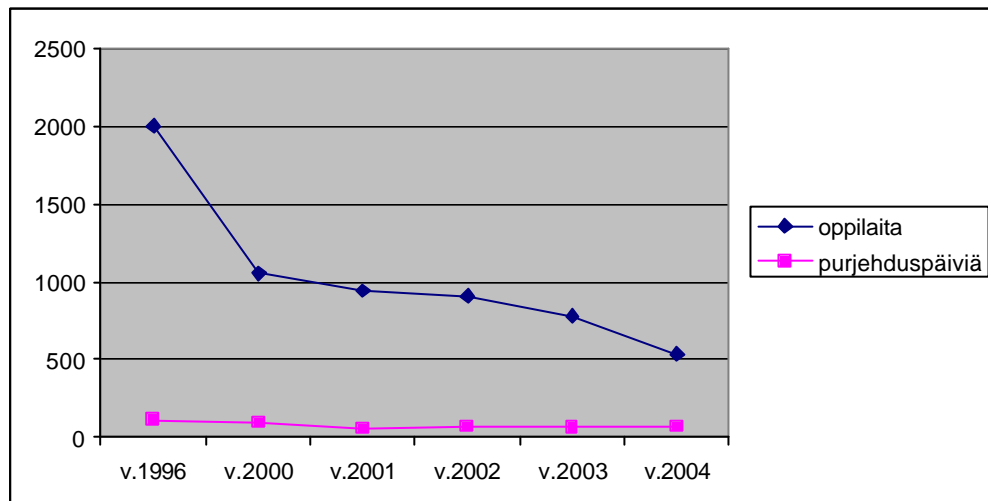
taulukko 3



Oppilaitoksen rahoitus muodostuu pääosin oppilasmäärään sidotusta yksikköhinnasta. Tämä lieneekin parempi tapa laskea aluksen ”todellisia” käyttökustannuksia. RAO:n merenkulun yksikön budjetoitu oppilasmäärä on viime vuosina ollut n.230 oppilasta ja sitä lukua olen laskelmissani käyttänyt.

Erittäin mielenkiintoinen havainto oli mielestäni se, että vaikka ajanjaksona v.2002-2004 purjehdusvuorokausien määrä pysyi samana, niin oppilasmäärissä tapahtui rajua pudotusta. Mainittakoon, että vuoden 2000 tammikuusta vuoden 2004 loppuun ovat oppilasvuorokausien määrä koulualuksella pudonnut 1055 päivästä 537 päivään.(taulukko 4)

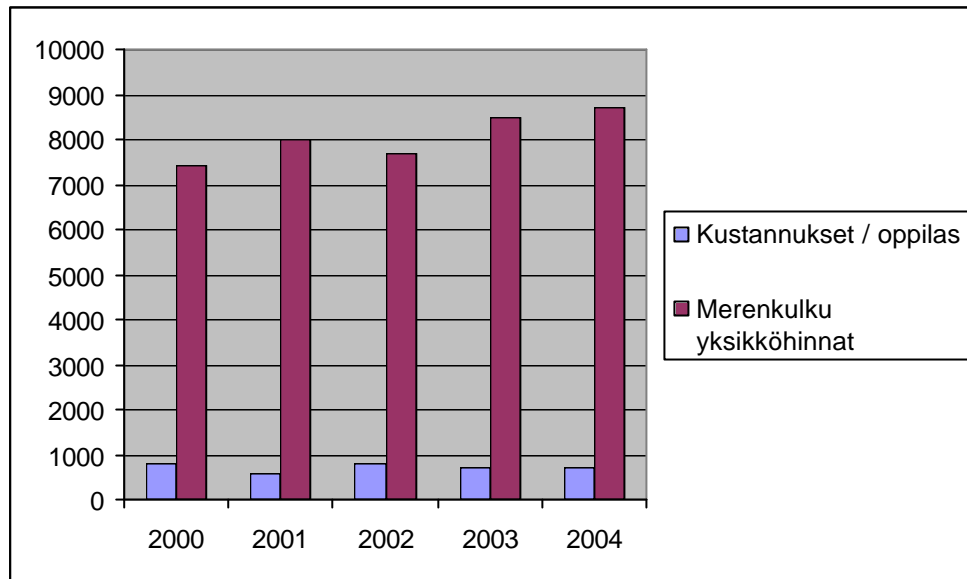
taulukko 4



Esitin yllä olevaan taulukkoon myös kymmenen vuoden takaisen tilanteen, jolloin oppilaspäiviä aluksella oli lähes neljä kertaa enemmän kuin vuonna 2004 ja purjehduspäiviä lähes tuplaten enemmän.

Seuraavaksi tarkastelen hieman oppilasmääriin sidottuja käyttökustannuksia (taulukko 5). Huomionarvoista on, että koulualus syö suhteellisen merkittävän osan koulutusalamme oppilaskohtaisesta yksikköhinnasta. Viime vuosina koulualuksen ylläpitoon on kulunut lähes 10% yksikköhinnasta.

taulukko 5



Oppilaitoksellamme on ollut käytäntönä kerätä oppilailta ”ruokarahaa” purjehdusvuorokausista. Tällä on pyritty osaltaan paikkaamaan koulualuksen aiheuttamaa kustannuspainetta. Peritty summa on ollut 2,5 euroa/vrk, kun todelliset kustannukset oppilasta kohden ovat vuodesta 2000 vuoteen 2004 olleet keskimäärin n.205 euroa / oppilas / päivä. Nämä luvut osoittavat sen, että ruuat on ehkä osittain pystytty rahoittamaan oppilailta kerätyiltä rahoilla, mutta mihinkään muuhun se ei sitten riittäisikään.

Tilastojen ja lukujen tarkastelu oli mielenkiintoinen ja haastava urakka, jonka tulokset olivat hätkähdyttäviä. Koulualuksen ylläpitoon käytettävä rahamäärä on suuri, riippumatta siitä, mitä mittapuuta lukujen tarkasteluun käytetään. Arviot siitä, kuinka siedettävä tilanne on talouden pidon kannalta jätän hallinnon tehtäväksi. Tulosten tarkastelun yhteydessä yritän sitä vastoin esittää jotain, mikä voisi puolustaa koulualuksen ylläpitämistä.

## 6 Tulosten tarkastelu

### 6.1 Väite ”koulualuksen käyttö vähentää kontaktitunteja”

Otsikossa esitetty väite nousee usein esille opettajien välisissä keskusteluissa. Tosi- asia on kuitenkin se, että opettajat ovat itse kurssikohtaiset opintosuunnitelmansa

laatineet ja niihin on kirjattu, erityisesti ammatillisten kurssien osalta, että kurssin suorittamiseen liittyy oppilaitoksen koulualusten käyttö. Miksi alusta ei sitten käytetä? Kyseessä saattaa olla osittain tilastollinen harha. Varsinkin koneosaston opetuksessa koulualusta käytetään paljon oppimisympäristönä myös silloin kun se ei ole ajossa. Tämä jää tilastoinnin ja taloudenpidon eli ylläpitäjän tietämyksen ulkopuolelle. Vaihtoehtona koulualukselle tämän kaltaisena oppimisympäristönä lienee erilaiset PC-pohjaiset simulaattorit. Tietokone ei kuitenkaan palvele tarkoitusta niin hyvin kuin oikea konehuone, jossa putket ja koneistot ovat konkreettisesti esillä ja siellä suoritettavat harjoitteet mahdollistavat todellisten tulosten saavuttamisen. Esim. pumppataan polttoainetta tankista toiseen ja jos tankin kapasiteetti ylitetään niin mereenhän se ihan oikeasti päätyy. Tietokonesimulaatio ilmoittaa ettei tankin kapasiteetti riitä tai vain kertoo opiskelijalle tämän virheellisestä toiminnasta. Toinen vaihtoehto on konehuoneen rakentaminen kiinteistöön. Tämä vaihtoehto investointina lienee liian suuri, varsinkin kun oppilaitoksella on jo olemassa oppimisympäristö, koulualus, jossa kyseisiä toimintoja voi harjoitella.

Toisaalta vähenevät kontaktitunnit ovat todellinen uhka koulualuksen käytölle. Joidenkin kurssien sisältämät teoriamäärät ovat niin suuri, ettei käytännön harjoittelulle tunnit yksinkertaisesti riitä. Tämä on mielestäni valitettavaa. Omalta kohdalta tunnen, että en ole pystynyt opetustani ja kurssieni sisältöä niin rakentamaan, että voisin koulualusta riittävästi hyödyntää. Toisaalta tulevaisuuden näkymät ovat huolestuttavia. Mikäli ammatillisella toisella asteella joudutaan tilanteeseen, jossa rahoitus määräytyy valmistuvien oppilaiden määrän mukaan on vaarana se, että teoriaopintojen tuntimäärät vain kasvavat, jotta mahdollisimman moni saataisiin valmistumaan ammattitaitoisena ainakin paperilla.

Yhtä kaikki koulualuksen käytön tulee olla teorialunteja tukevaa. Suunnittelemalla kurssinsa hyvin opettajat voivat alusta käyttää siten, että heille ei tule tunnetta siitä etteivät kontaktitunnit riitä kurssin sisältämien asioiden läpikäymiseen. Rakentamalla seurantamenetelmät riittäviksi voidaan seurata aluksen todellista tarpeellisuutta eikä vain sitä, montako päivää vuodessa alus on liikenteessä.

## 6.2 Väite ”kurssimuotoinen opetus haittaa koulualuksen tehokasta käyttöä”

Tämän väitteen kumoamiseen liittyvät paljolti samat asiat kuin edellisenkin kappaleen väitteeseen. Hyvin suunnitellut opintokokonaisuudet mahdollistavat koulualuksen tehokkaan käytön teoriaopintojen tukemiseksi. Siinä itse kullakin riittää työsarjaa, sillä omalla lyhyellä opettajan urallani olen huomannut ettei ”valmista” kurssia ole ja tuskin tuleekaan olemaan.

Aikaisemmin mainitsin jo RAO:n käytännöstä, jossa yhteiset aineet ovat omassa moduulissaan. Tämä on seikka, joka aivan varmasti saa aikaan sen, että koulualusta käytetään liian vähän. Edellä mainitusta käytännöstä tulisi pyrkiä pääsemään eroon. Oppilaat kokevat neljän viikon yleisainejakson raskaana, eivätkä opettajatkaan ole asiasta erityisen innostuneita. Mikäli Y-jaksoon saataisiin edes yksi päivä viikossa käytettäväksi ammatilliseen opetukseen, tilanne voisi olla aivan toisen näköinen. Voitaisiin rakentaa järjestelmä, jossa olisi ammatillisia teoriaopintoja puoli opinto- viikkoa ja ajoharjoittelua toinen puolikas. Aloittavia luokkia on vuosittain neljä tai viisi, joten alus saataisiin liikkumaan neljänä tai viitenä päivänä viikossa myös näiden luokkien toimesta. Ihan näin yksinkertainen tilanne ei todellisuudessa ole, mutta olisihan siinä pohjaa kehitystyölle.

## 6.3 Ajon aikaiset ”opetussuunnitelmat”

Omakohteisesti olen kokenut ajon aikana vaikeuksia työllistää opiskelijoita. Kustakin ryhmästä noin puolelle on kehittävää tekemistä, mutta toisen puolikkaan tekeminen on vähän sitä sun tätä. Tehtäväjako on kuitenkin suhteellisen selvä. Osa ryhmästä on komentosillalla suorittamassa vahdinpitoon liittyviä rutiineja ja osa on aluksen messissä tutkan avulla monitoroimassa komentosiltaisten toimintaa. Tilan ja laitteiden puuttumisen takia osa ryhmästä jää kuitenkin ohjatun toiminnan ulkopuolelle ja tämä on ongelma, joka aiheuttaa pitkästyminen ja turhautumista. Kuten mainittua aluksen käyttö on suhteellisen vähäistä ja kun sinne sitten on päästy, tulisi toiminnan olla kaikilta osin kehittävää ja hyödyllistä. Kehittämisen varaa toimintaan siis on ja joitakin ratkaisujakin haastatteluissa nousi esiin. Oppilaille tulee ja on jo joillakin linjoilla järjestetty erilaisia projekti- ja ryhmätöitä joiden parissa aika kuluu mukavasti ja saadaan opetuksellista hyötyä ns. vapaa-ajasta. Mikäli toiminta on ympäri-

vuorokautista, kuten se aina joskus ajossa on, tulee muistaa myös lepoajat ja niiden sovittaminen muihin ajorutiineihin.

#### 6.4 Koulualuksen henkilökunnan toiminnan kehittäminen

Merenkulun opetus maassamme oli valtiojohtoista aina 90-luvun puoliväliin asti. Koulualuksen henkilökunnan työehtosopimus on perua valtion ajoilta eikä siihen ole sen koomin muutoksia tai parannuksia tehty. Noina aikoina aluksen käyttömäärät olivat huomattavasti suuremmat ja on selvää ettei sopimus nykyisellään vastaa tämän päivän tarpeita. Purjehduspäiviä on viime vuosina ollut jo tuo aikaisemmin mainitut n.60 päivää vuodessa. Purjehduspäivät kerryttävät henkilökunnalle vastikkeita, joita he sitten purjehduskauden ulkopuolella hyödyntävät vapaiden muodossa. Henkilökunta vastaa myös aluksen vuosikatsastuksista, auditoinneista, turvallisuusjohtamisesta yms. yhdessä aluksen DPA:n ja koulutusalojohtajan kanssa. Tosiasia kuitenkin on ettei heidän työpanoksensa ole sillä tasolla kuin sen tulisi olla näinä kustannustehokkuuteen tähtäävinä aikoina. Vähäinen työaika näkyy myös palkassa, joten nykyisten olosuhteiden kehittäminen palvelisi varmasti myös aluksen henkilökuntaa.

Keskusteluissa hallinnon kanssa on tullut esiin muutama suhteellisen radikaalikin esitys mikäli nykyiseen systeemiin ei nopeasti saada järkevää kehitystä. Jyrkin kanta on henkilökunnan lomauttaminen purjehduskauden ulkopuoliseksi ajaksi tuotantolisiin ja taloudellisiin seikkoihin vedoten. Järkevällä kehittämisellä tästä uhasta ehkä päästäisiin. Työehtosopimuksen uusiminen on kuitenkin ehdoton edellytys kestäväälle kehitykselle. Koulualuksen henkilökunnalle täytyisi löytää tuottavaa työtä myös purjehduskauden ulkopuolelle. Opetusvelvollisuus tulisi lisätä koulualuksen henkilökunnan toimenkuviin. Työtä kyllä ammatillisen- ja aikuiskoulutuksen kurssitoiminnassa ja perusopetuksessa riittää. Toinen vaihtoehto olisi aluksen käytön radikaali lisääminen. Keinoja siihenkin on ja niihin palataan kehityshankkeen seuraavassa osiossa, jossa käsitellään nimenomaan aluksen käyttöä.

#### 6.5 Koulualuksen käyttö tänään

Koulualusta käytetään kahdella tavalla, joko sillä ajetaan ja siellä suoritetaan eri opintolinjoille ominaista harjoittelua tai alus on laiturissa ja harjoittelu tapahtuu aluksen ollessa kiinnitettynä. Ajon aikana tapahtuvaan harjoitteluun osallistuvat

monesti niin kansi-, kone-, sähkö- kuin talousosastokin. Huomioitavaa on, että talousosasto on eri toimialan opiskelijoita, joten merenkulun ohella myös matkailu-, ravitsemus- ja talousala (MaRaTa) voi alusta käyttää työssäoppimiskohteena.

Kansiosaston harjoittelu jakaantuu kahteen osaan. Osa oppilaista on miehistötason koulutuksessa ja heille ominaista on erilaisten merimiestaitojen opiskelu. Kansi-miehet harjoittelevat ruorinpitoa, huolto- ja kunnossapitotöitä, ankkurointi, kiinnitystöitä yms. heille ominaisia toimintoja. Päälystöpuolen oppilaat harjoittelevat pääsääntöisesti navigointia ja siihen liittyvää komentosiltatyöskentelyä, mutta heille kuuluu myös työnjohdollinen harjoittelu aluksen kiinnitystöiden yhteydessä. Miehistötason harjoittelua voidaan suorittaa myös aluksen ollessa kiinnitettynä laiturissa, mutta päälystö harjoitukset vaativat pääsääntöisesti aluksen liikkeelle saattamista.

Koneosaston osalta koulualusta voidaan käyttää hieman tehokkaammin. Koneistot voidaan käynnistää ja niitä voidaan koeajaa myös aluksen ollessa kiinnitettynä. Konepuoli käyttääkin koulualuksen konehuonetta oppimisympäristönä käytännön harjoituksissaan ja heille sen merkitys on nykyisellään ollut tärkeämpi kuin esim. kansipuolelle.

Sähkömiehille koulualus on oivallinen oppimisympäristö. Aluksella tulee vastaan todellisia tilanteita ja ongelmia joiden ratkaisemiseksi tarvitaan sähkömiehen apua. Laivasähkömiesten rooli työelämässä kauppa-aluksilla on ensiarvoisen tärkeä. Alukset ovat täynnä sähköisiä laitteita joita ilman aluksen liikuttaminen on lähes mahdotonta. Hyvä ”sähkörii” on aluksella yksi ehdottomasti tärkeimmistä työntekijöistä.

Talousosaston rooli ajoharjoittelun aikana on selkeä. He vastaavat aluksen henkilökunnan ja opiskelijoiden ruokahuollosta. Koulualus on myös näille opiskelijoille hieno mahdollisuus harjoitella ruuan laittoa silloin kun meri myrskyää ja kattilat eivät tahdo hellalla pysyä. Tämäkin taito on opittavissa vain laivalla, sillä maissa keittiö harvoin heiluu holtittomasti.

Yhteistyö eri osastojen välillä on mutkatonta. Varsinkin useamman päivän kestäville purjehduksilla oppilaat oppivat arvostamaan toistensa osaamista. Ruoka on ajoissa pöydässä, koneet jyskyttävät luotettavasti eikä matalikollakaan lähi aikoina ole käy-

ty. Oppilaat pitävät koulualuksella vallitsevasta välittömästä tunnelmasta aivan yhtä paljon kuin opettajatkin. Koululuokassa samanlaisen tunnelman luominen on äärimmäisen hankalaa - enkä ole niin varma - onko se edes tarpeellista.

## 6.6 Koulualuksen käytön kehittäminen

Tapoja ja ideoita koulualuksen käytön kehittämiseksi on suurin piirtein yhtä monta kuin on ideoiden tuottajiaakin. Yhtä mieltä ollaan siitä, että aluksen purjehduspäivien määrää vuositasolla tulee lisätä. Keinoja tämän toteuttamiseksi on esitetty useita. Ensin tulisi mielestäni pohtia nykyisen koululaivan ”Fannyn” ominaisuuksia. Ensin näkin aluksen käyttö talviaikaan on rajoitettu jäiden takia. Tämän lisäksi aluksen käyttäytyminen merenkäynnissä on sen kaltaista, ettei sen kanssa ole asiaa avomerenle tuulen nopeuden noustessa n. 12-14 m/s. Rauma sataman maantieteellinen sijainti on sellainen ettei sieltä ole mahdollista siirtyä Saaristomerelle kulkematta avomeren kautta, joten myös esim. syysmyrskyt peruuttavat ajolistan mukaisia purjehduksia. Jäissäkulkuominaisuuksille emme mitään voi, mutta syysmyrskyjen aiheuttamat seisokit olisivat vältettävissä mikäli aluksen sijoituspaikka niiden aikaan olisi jokin muu esim. Uusikaupunki. Ratkaisuvaihtoehtoja mietittäessä katsaus historiaan on paikallaan. Menneinä aikoina Suomen merenkulkuoppilaitokset tekivät yhteistyötä liittyen koulualuksen käyttöön. Käytössä oli yksi alus, joka palveli vuoroin Kotkan, Turun ja Rauman merenkulkuoppilaitosta. Mikäli yhteistyö saataisiin herätettyä henkiin voisi olla mahdollista hankkia yhteisomistukseen alus, joka ei olisi niin herkkä jää- ja sääolosuhteille. Yhteisomistuksen ongelmana taas on se, että aluksen käytöstä olisi laadittava vuorolista, joka ei varmasti palvelisi kaikkia osapuolia tasapuolisesti. Ideana yhteisomistusjärjestelmä olisi kuitenkin mielestäni tutkimisen arvoinen. Mikäli kuitenkin pysytään nykyisessä järjestelmässä, jossa jokaisella koululla on oma aluksensa niin ratkaisuja ongelmiin on haettava muualta. Lukujärjestysteknisiä ratkaisuja on kokeiltu, mutta ainakaan vielä ne eivät ole hedelmää tuottaneet. Koulualuksen käyttö tulisi olla lukujärjestyksessä aivan kuin mikä muu tahansa oppiaine joita oppilaitoksessamme opetetaan. Nykyisessä järjestelmässämme aikuiskoulutuksen kurssitoiminta ohjaa kuitenkin hyvin paljon myös perusopetuksen lukujärjestyksiä, niitä muuttaen, tämä taas vaikeuttaa pitkän aikavälin lukujärjestyksien laadintaa.

## 7 Yhteenveto



Työtä aloittaessani olin epävarma työn onnistumisen mahdollisuuksista. Päivä toisensa jälkeen työ kuitenkin eteni ja ajatukset sen lopullisesta muodosta alkoi hahmottua. Vastaan ei tullut sen tapaisia vaikeuksia kuin olin ennakoanut ja työtoverit vastasivat innokkaasti esittämiini kysymyksiin. Yhteistyö kertoi minulle sen, että työni koettiin hyödylliseksi ja että kyseinen kehityshanke olisi pitänyt toteuttaa jo aikojen sijaan. Kiitollinen olen työtovereiden lisäksi hallinnolle ja siellä erityisesti talouden pitäjillä, jotka joutuivat näkemään vaivaa kaivaessaan käyttöön talouden tunnuslukuja vuosien takaa. Kiitos kuuluu myös Fannyn päällikölle, joka kirjasi ylös mielteitään koulualuksen käyttöön liittyvistä asioista ja siitä miten aluksen käyttöä hänen mielestään tulisi kehittää. Negatiivisena piirteenä pidän sitä, että en tämän työni puitteissa pystynyt tuomaan todellisia ratkaisuvaihtoehtoja käsiteltävään ongelmaan. Toisaalta perinpohjainen tutustuminen taloudellisiin lukuihin ja itse ongelmaan on poikinut mielenkiintoisia kehityskeskusteluja. Erityisen tyytyväinen olen siihen, että tätä työtä tehdessäni olen saanut luotua keskusteluyhteyden Suomen Laivanpäällystöliittoon ja Suomen Konepäällystöliittoon. Molemmat tahot ovat osoittaneet kiinnostuksensa yhteistyöstä uuden työehtosopimuksen luomiseksi koulualuksellemme.

LITE 1  
 VOCATIONAL COLLEGE OF RAUMA  
 MARITIME DEPARTEMENT  
 SUOJANTIE 2

CREW LIST

26100 RAUMA  
 FINLAND

T/V FANNY

PORT OF ARR/DEP	DATE	PORT ARRIVED FROM
-----------------	------	-------------------

	NAME	RANK	NATIONALITY	DATE AND PLACE OF BIRTH	PASSPORT NR
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					

DATE AND SIGNITURE OF MASTER