

Miettinen Jaana

# Työn ohessa suoritetun laivaharjoittelun haasteet harjoitteluvastaavan näkökul- masta

Opinnäytetyö  
Merenkulun koulutus

2017



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

<b>Tekijä/Tekijät</b>	<b>Tutkinto</b>	<b>Aika</b>
Miettinen Jaana	Merenkulun insinööri	Kesäkuu 2017
<b>Opinnäytetyön nimi</b>		39 sivua
Työn ohessa suoritettujen laivaharjoittelun haasteet harjoitteluvastaavan näkökulmasta		6 liitesivua
<b>Toimeksiantaja</b>		
Merenkulun Harjoittelumylly Ry		
<b>Ohjaaja</b>		
Lehtori Joni Hietakangas		
<b>Tiivistelmä</b>		
<p>Tässä opinnäytetyössä tutkittiin työn ohessa suoritettujen vahtikonemestariharjoittelun haasteita harjoitteluvastaavan näkökulmasta. Tutkimuksessa selvitettiin, onko työn ohessa suoritettu harjoittelu tarpeeksi laadukasta. Laadun arviointia varten selvitettiin myös, ovatko alusten harjoitteluvastaavat perehtyneet harjoittelun tavoitteisiin, ovatko jotkin harjoittelukirjan aihealueet vaikeita ohjata paikalliselle harjoittelijalle ja vievätkö työtehtävät liikaa aikaa harjoittelulta.</p> <p>Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena harjoitteluvastaaville ja suoritettiin keväällä 2017. Tästä kyselystä muodostui tutkimuksen aineisto. Teoreettinen viitekehys tutkimukselle rakentui STCW-yleissopimuksen säädöksistä, koulutusohjelmien sisällöistä ja aikaisemmista ohjattuun harjoitteluun liittyvistä tutkimuksista.</p> <p>Tutkimusongelmiin saatujen vastausten perusteella voidaan todeta, että harjoittelun laatuun ei vaikuta merkittävästi se, suorittaako vahtikonemestariharjoittelua työn ohessa vai palkatta. Harjoitteluvastaavilla on tämän kyselyn perusteella hyvä asenne harjoittelua kohtaan, he tuntevat vastuunsa ja harjoittelun tavoitteet, ja kokevat roolinsa tärkeänä osana uusien osaajien koulutusta. Harjoittelun laatuun vaikuttaa eniten harjoittelijan motivaatio ja asenne sekä merityön muuttuvat ympäristöt ja olosuhteet. Työn ohessa suoritettussa harjoittelussa ongelmaksi nousi se, että työtehtävät vievät aikaa harjoittelulta ja työn rutiininomaisuus puuduttaa uuden oppimiselta. Toisaalta vahtimiehen työhön kuuluu konemestareiden avustaminen tarvittaessa, ja sitä kautta harjoittelukirjaan kertyy merkintöjä, vaikkei varsinaiselle harjoittelulle aikaa jäisi.</p> <p>Kehitettävää harjoittelujärjestelmässä tämän kyselyn perusteella oli se, että harjoitteluvastaavia voisi lisäkouluttaa harjoittelun ohjauksen parantamiseksi. Harjoitteluvastavien ja oppilaitosten välistä yhteistyötä voisi kehittää, jotta harjoittelun laatua pystyttäisiin paremmin valvomaan. Vastaavanlainen tutkimus olisi mukava saada myös kansiosaston harjoittelusta. Näin saataisiin hyvä kokonaiskuva työn ohessa suoritettujen harjoittelun tilanteesta.</p>		
<b>Asiasanat</b>		
Ohjattu harjoittelu, harjoitteluvastaava, vahtikonemestariharjoittelu		

<b>Author (authors)</b>	<b>Degree</b>	<b>Time</b>
Jaana Miettinen	Bachelor of Marine Technology	June 2017
<b>Thesis Title</b>		
Challenges with Guided Training Done while Working Onboard		39 pages 6 pages of appendices
<b>Commissioned by</b>		
Merenkulun Harjoittelumylly Ry		
<b>Supervisor</b>		
Joni Hietakangas, Senior Lecturer		
<b>Abstract</b>		
<p>The objective of this thesis was to study challenges that occur when guided training is performed while working onboard. The study was conducted as a survey for training supervisors from Finnish merchant vessels. The study was narrowed to cover only guided training for engine department and guided training to officers in charge of an engineering watch. The theoretical background of this study consists of regulations from STCW, information about maritime education of marine engineering and previous studies about guided training onboard. The aim of the study was to determine if guided training is sufficient enough when it has been done while working.</p>		
<p>The survey contained questions about training supervisors' attitudes, supervisor's and apprentice's interactions, comparison of trainee and watchman and watchman's challenges to perform guided training while working. The survey was sent via email directly to the training supervisors. The survey contained multiple choice questions and open form questions, and therefore the survey featured both qualitative and quantitative methods of research.</p>		
<p>The results of this thesis indicate that guided training can be sufficient enough when performed while working. Training supervisors feel their significance in the current education system. Quality of guided training depends mainly on apprentice's attitude and motivation. Quality is uneven also due to different circumstances that occur onboard.</p>		
<p>Results would be useful to collect also from guided training of deck department. Training supervisors could profit from better familiarization of their job description. Co-operation between schools and supervisors should be improved so schools would get better feedback of the guided training and quality would be easier to control.</p>		
<b>Keywords</b>		
guided training onboard, training supervisor, officers in charge of an engineering watch		

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	6
2	MERENKULUN PÄÄLLYSTÖTASON KOULUTUS KONEPUOLELLA .....	6
3	OHJATUN HARJOITTELUN VAATIMUKSET JA TAVOITTEET .....	7
3.1	STCW .....	7
3.2	Harjoittelukirja .....	10
3.3	Harjoittelun ohjaus .....	10
3.4	Palkattoman ja palkallisen harjoittelun eroavaisuudet .....	11
4	AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA OHJATUSTA HARJOITTELUSTA .....	12
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN.....	13
5.1	Tutkimuksen tavoite ja rajaus .....	13
5.2	Tutkimuksen käsitteet .....	13
5.3	Tutkimusongelmat .....	14
5.4	Tutkimuskohde ja aineiston kerääminen.....	15
5.5	Kyselylomakkeen rakenne.....	15
6	TUTKIMUKSEN TULOKSET .....	17
6.1	Vastaajien taustatiedot .....	17
6.2	Harjoitteluvastaavan rooli .....	20
6.3	Harjoittelukirjan aihealueiden ohjaus .....	22
6.4	Vahtimiehen harjoittelu .....	26
6.5	Palkattoman ja palkallisen harjoittelun väliset erot.....	31
6.6	Työn ohessa suoritettun harjoittelun haasteet .....	32
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA.....	33
7.1	Yhteenveto tutkimuksen tuloksista.....	33
7.2	Harjoittelun laatu työn ohessa suoritettuna .....	33
7.3	Tutkimusprosessin arviointia .....	34
7.4	Kehitysehdotuksia ja jatkotutkimusmahdollisuudet .....	36
	LÄHTEET.....	38

## LIITTEET

Liite 1. Kysely: Vahtikonemestartason ohjattu harjoittelu työn ohessa

Liite 2. Saatekirje harjoitteluvastaaville

## 1 JOHDANTO

Tutkimuksen kohteena on laivaharjoittelu suoritettuna työn ohessa.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, pystyykö vahtimies suorittamaan työnsä ohessa vahtikonemestariharjoittelua tarpeeksi monipuolisesti, erityisesti aluksella olevien harjoitteluvastaavien näkökulmasta.

Kiinnostus ohjattuun harjoitteluun tulee omakohtaisten kokemusten kautta.

Kesätyöt ovat tärkeä tulonlähde opiskelijalle, mutta koulutuksen vaatimat harjoittelut on myös saatava suoritettua. Työn ja ohjatun harjoittelun yhdistäminen on ratkaisu rahapulaan ja meripäivien kertymiseen, mutta kärsiikö harjoittelun laatu?

Tässä opinnäytetyössä kerrotaan ohjatun laivaharjoittelun vaatimuksista, ja tutkimuksessa selvitetään harjoitteluvastaavien roolin merkitystä sekä vertaillaan palkallista ja palkatonta harjoittelua.

## 2 MERENKULUN PÄÄLLYSTÖTASON KOULUTUS KONEPUOLELLA

Vahtikonemestariksi pystyy opiskelemaan joko ammatillisen oppilaitoksen tai ammattikorkeakoulun kautta. Koulutusasteen lisäksi suurin ero näillä koulutuksilla on se, että ammattikoulussa tutkinto tähtää vahtikonemestarin pätevyteen, kun ammattikorkeakoulussa tähdätään konemestarin ja konepäällikön pätevyteen.

Merenkulun insinöörin koulutus antaa teoriatasolla valmiudet konemestarin ja ylikonemestarin pätevyksiin, mutta koulusta valmistutaan käytännön tasolla vahtikonemestariksi. Tämä johtuu siitä, että konemestarin ja ylikonemestarin pätevyteen vaadittavaa praktiikkaa eli meripalvelua on mahdotonta suorittaa koulun puitteissa. Konemestarin pätevyteen vaaditaan 12 kuukautta praktiikkaa vahtikonemestarina ja vahtikonemestarin pätevyyskirja.

Merenkulun insinöörikoulutus on 270 opintopisteen laajuinen ammattikorkeakoulutasoinen tutkinto. Tutkinto antaa teoreettisen pätevyyden toimia konepäällystötehtävissä kansainvälisessä liikenteessä. Koulutuksella on mahdollista työllistyä myös maapuolen tehtäviin. Koulutus noudattaa STCW-

yleissopimuksen kohtia A-III/4 (support-taso), A-III/1 (operational-taso) ja A-III/2 (management-taso). Tutkinto koostuu ammattikorkeakoulun yhteisistä perusopinnoista, STCW:n mukaisiin tasoihin jaetuista ammattiopinnoista ja ohjatusta harjoittelusta, joka on laajuudeltaan 108 opintopistettä, ja se vastaa 360 meripäivää (Opinto-opas 2016.) Ammattikoulutason ja ammattikorkeakoulutason välinen ero teoriaopetuksessa on se, että management-tason kurssit puuttuvat ammattikoulusta. Ammatillisen ja ammattikorkeakoulutason yhteiset perusopinnot poikkeavat myös toisistaan (ks. Merenkulkualan perustutkinto 2017).

Vahtikonemestarin pätevyyskirjaan vaaditaan vahtikonemestarin koulutus, eli support- ja operational-tason kurssit, sekä yhteensä 12 kuukautta ohjattua harjoittelua tai 36 kuukautta praktiikkaa. Harjoittelusta kuukausi saa olla simulaattorissa suoritettua harjoittelua, kaksi kuukautta koululaivalla, jonka konetehto on alle 750 kW ja kaksi kuukautta varusmiesajalta aluksella, jonka konetehto on alle 750 kW. (Trafi 2017.) Ohjatulla harjoittelulla tähdätään vahtikonemestarin pätevyYTEEN.

### **3 OHJATUN HARJOITTELUN VAATIMUKSET JA TAVOITTEET**

Ammattiopintojen tavoitteena on antaa opiskelijalle laaja-alaiset käytännölliset perustiedot sekä -taidot, jotta opiskelija voi toimia alansa asiantuntijana. Harjoittelun tavoitteena on ohjatusti perehdyttää opiskelija ammattiopintojen kannalta keskeisiin käytännön työtehtäviin sekä tietojen ja taitojen soveltamiseen työelämässä (Vesterinen 2002, 15). Ohjatulla harjoittelulla pyritään edistämään koulutuksen ja työelämän vuorovaikutustaitoja, parantamaan opiskelijoiden työelämävalmiuksia sekä lisäämään valmiuksia ottaa vastaan tutkintonimikkeitä vastaavia työtehtäviä (Työssäoppiminen ja ohjattu harjoittelu 2016).

#### **3.1 STCW**

Kansainvälinen STCW-yleissopimus (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) on solmittu 1978 ja pantu käytäntöön 1984. Viimeisin sopimusmalli on tehty 2010 Manilassa. STCW-yleissopimuksen tarkoituksena on taata yhteneväinen lainsäädäntö sopimusmaiden välillä ja määrittää minimivaatimukset merenkulkijoiden koulutukselle, pätevyyksille ja vah-

dinpidolle. STCW sisältää kaksi osaa: sopimusosan (STCW Convention) ja STCW-koodin (STCW Code). Koodi on edelleen jaettu A- ja B-liitteisiin. A-liitettä sovelletaan pakollisena ja B-liite on suositusluontoinen. (Anttila ym. 2011, 28-31.)

Vahtikonemestarin kirjaa hakevan täytyy olla suorittanut ohjattua harjoittelua, jossa harjoitteliija saa järjestelmällistä käytännön kokemusta vahtikonemestarin työhön kuuluvista tehtävistä, vastuista ja velvollisuuksista. Harjoittelua valvoo konemestari, ja harjoittelusta täytyy täyttää harjoittelukirjaa. (STCW 2011, 141.)

Taulukko 1. Esimerkki STCW-taulukosta (STCW 2011, 143). Epävirallinen suomennos.

<b>Toimi: Merenkulun tekniikka operatiivisella tasolla</b>			
<b>Sarake 1</b>	<b>Sarake 2</b>	<b>Sarake 3</b>	<b>Sarake 4</b>
<b>Kelpoisuus</b>	<b>Kelpoisuuden alainen tieto, ymmärrys ja taito</b>	<b>Pätevyyden osoitus</b>	<b>Pätevyyden arviointi</b>
Turvallisen konevahdin ylläpito	Perusteellinen tietämys konevahdinpidon periaatteista, sisältäen 1. vahtivuoron vastaanottamiseen ja hyväksymiseen liittyvät tehtävät 2. vahdinaikaiset rutiinitehtävät 3. koneostaston lokikirjojen ylläpito ja lukemien muistiin kirjaamisen tärkeys 4. vahdin luovuttamiseen liittyvät tehtävät	Osoitettu pätevyys suoritettu hyväksytysti seuraavalla tavalla 1. työkokemus 2. harjoittelukokemus 3. simulaatioharjoittelu 4. laboratorioharjoittelu	Vahdin luovutus ja vastaanotto tapahtuu hyväksytyjen periaatteiden ja käytäntöjen mukaisesti. Koneiden valvonta ja toimintojen muistiin kirjaaminen tapahtuu ohjeistusten mukaan.



STCW-yleissopimuksen A-III/1- taulukossa on kaikki vahtikonemestarin pätevyyteen vaadittavat minimivaatimukset osa-alueittain (STCW 2011, 143-151). Taulukko 1. on esimerkki tällaisesta taulukosta, epävirallisesti suomennettuna.

Vahtikonemestarin toimet on jaoteltu neljään yläkategoriaan: merenkulun tekniikkaan, sähköisen, elektronisen ja valvontatekniikkaan, huolto- ja korjaustaitoihin sekä aluksen toiminnan ohjaukseen ja aluksen henkilöistä huolehtimiseen. Näiden kategorioiden alle on pilkottu eri kelpoisuudet (competence), joita toimen osaaminen vaatii, taulukkomuodossa. Taulukon ensimmäinen sarake kuvaa vaadittua kelpoisuutta eli tiettyä tehtävää, joka tulisi osata.

Toisessa sarakkeessa on selitetty kelpoisuuden vaatima ymmärrys ja tietotaito. Kolmannessa sarakkeessa kerrotaan, miten kelpoisuuden voi osoittaa. Tässä kohdassa on lähes aina merkintä, että arvioidaan ohjatun harjoittelun, aikaisemman työkokemuksen tai käytännön osoituksen avulla. Alla on listattuna epävirallisesti käännettynä kaikki kelpoisuudet, jotka vahtikonemestarin tulee osata:

- **Merenkulun tekniikka**
  - o Turvallisen konevahdin ylläpito
  - o Englannin kielen taito
  - o Sisäisten kommunikaatiojärjestelmien käyttö
  - o Pää- ja apukoneiston, ja niihin liittyvien ohjausjärjestelmien käyttö
  - o Polttoaine-, voitelu-, painolasti- ja muiden pumppaukseen liittyvien järjestelmien käyttö
- **Sähköinen, elektroninen ja valvonnan tekniikka**
  - o Sähkö-, elektroniikka- ja valvontalaitteiden käyttö
  - o Sähköisten ja elektronisten laitteiden korjaus ja huolto
- **Huolto ja korjaustaidot**
  - o Työkalujen ja mittavälineiden käyttö
  - o Aluksen koneistojen huolto ja korjaus
- **Aluksen toiminnan ohjaus ja aluksen henkilöistä huolehtiminen**
  - o Saasteiden ehkäisystä huolehtiminen
  - o Aluksen merikelpoisuuden ylläpito
  - o Palojen ehkäisy, hallinta ja sammuttaminen
  - o Pelastusvälineistön käyttö
  - o Ensiaputaidot laivalla
  - o Lainsäädännöllisten vaatimusten noudattamisen tarkkailu
  - o Johtajuuden ja tiimityöskentelytaitojen käyttö (STCW 2011, 143-151.)

### 3.2 Harjoittelukirja

Harjoittelukirja pohjautuu STCW-yleissopimuksen minimivaatimukseen. Harjoittelukirjan tarkoitus on toimia kirjallisena dokumenttina suoritetusta harjoittelusta, ja siihen kirjataan tietoja harjoittelijasta, harjoittelijan kurseista ja meripalvelusta. Harjoittelukirjaan merkitään harjoittelun alussa aluksen perustietoja, ja kirjaan merkitään myös STCW-yleissopimuksen A-IV/1 ja A-I/14-koodin mukainen perehdytys.

Harjoittelukirjassa on suoraan STCW-yleissopimuksen taulukoiden mukaiset kelpoisuudet listattuna, ja niiden alle pilkottu otsikoiksi taulukon toisessa sarakkeessa olevat tarkennukset siitä, mitä vaaditaan kelpoisuuden ymmärtämiseen ja tietotaitoon. Harjoittelukirjassa näitä kutsutaan ensisijaisiksi töiksi/tehtäviksi (primary tasks). Näiden tehtävien alle on vielä erikseen tehty listaus tarkemmista työtehtävistä aluksella, jotka liittyvät kyseisen ensisijaisen työn osaamisen näyttöön. Nämä työtehtävät koostuvat STCW-yleissopimuksen taulukoiden toisen sarakkeen mukaisista tehtävistä. Työtehtävän suoritettuaan harjoittelun ohjaaja tai työtehtävän ohjaaja merkitsee työn suoritetuksi. Harjoittelukirjassa on arviointikriteerit-sarake, johon harjoitteluvastaava voi lyhyesti kirjoittaa harjoittelijalle neuvoja, miten työsuoritusta voi parantaa tai mitä tulisi huomioida työtehtävää suorittaessa. Harjoitteluvastaava kuittaa kelpoisuuden todistetuksi tarkastaessaan kirjaa.

Kirjaa tulisi täyttää mahdollisimman reaaliaikaisesti aluksella. Kirjassa on edistymisen seurantataulukko, johon harjoitteluvastaava kirjoittaa viikoittain harjoittelun etenemisestä. Siihen merkitään alus, kommentteja harjoittelun etenemisestä, päivämäärä sekä harjoitteluvastaavan nimi ja nimikirjoitus. Lisäksi edistystä seurataan kuukausittain konepäällikön toimesta.

### 3.3 Harjoittelun ohjaus

Harjoittelun ohjauksessa toimivat yhdessä opiskelija sekä nimetyt ohjaajat harjoittelupaikasta ja oppilaitoksesta. Ohjauksen toteutuminen opiskelijan oppimista tukevalla tavalla vaatii oppilaitoksen ja työelämän kiinteää yhteistyötä ja yhteistä näkemystä ohjauksen tavoitteesta ja toimintavoista. Lisäksi opiskelijan tietoisuus omasta asemastaan, tehtävistä ja häneen kohdistuvista odo-

tuksista varmistaa ohjaamisen kohdentumisen parhaalla mahdollisella tavalla. (Salonen 2015, 19.)

Ohjatussa harjoittelussa päävastuu oppimisesta on opiskelijalla. Opiskelijaa aluksella ohjaa työnantajan nimeämä henkilö, harjoitteluvastaava. Harjoitteluvastaavan avustuksella opiskelijan tulee saavuttaa harjoittelulle asettamansa tavoitteet ja oppia harjoittelukirjassa olevat tehtävät. Harjoitteluvastaava allekirjoittaa suoritettut tehtävät. (HAKE 2015, 17.)

Harjoitteluvastaavan tehtäväkuvaan kuuluu perehdyttää opiskelija työhön ja auttaa sopeutumisessa työyhteisöön sekä neuvoa, ohjata ja valvoa suoritettuja tehtäviä (HAKE 2015, 17). Harjoitteluvastaavan tärkein tehtävä on ohjata harjoittelua siten, että opiskelija saavuttaa tavoitteensa ja kehittyy ammatissaan, mutta vastuuta opiskelijan oppimisesta ei ole. Harjoittelun ohjaajat saavat tiedot harjoittelun toteutumisesta harjoitteluvastaavalta. Opiskelijaa voi siis ohjata kuka tahansa aluksella. Harjoittelun ohjaaja opastaa harjoittelijaa omista tehtävissään. Harjoittelun ohjaajilla ei ole virallista roolia harjoittelussa. (Suortti 2011, 22.)

### **3.4 Palkattoman ja palkallisen harjoittelun eroavaisuudet**

Suurin ero vahtimiehellä ja harjoittelijalla aluksella ollessa on se, että harjoittelija on ylimääräisenä laivalla. Häntä ei lasketa mukaan minimimiehitykseen, eli harjoittelijalla ei voi korvata ketään miehistön jäsentä. Harjoittelija on miehistöluettelossa nimellä ”harjoittelija”, hänellä ei voi olla nimettyjä vastuutehtäviä. Esimerkiksi bunkrausoperaatiossa harjoittelijaa ei saa jättää yksin bunkkerivahtiin.

Konevahtimiehen pätevyteen vaaditaan support-tason kurssit, ja ohjattua harjoittelua 60 päivää. Tämä tarkoittaa sitä, että ennen kuin opiskelija pystyy hakemaan töitä, hänellä tulee olla jo 60 päivää kokemusta aluksella. Kuitenkin käytännössä moni konevahtimies joutuu osallistumaan myös kansiosaston töihin, jolloin häneltä vaaditaan vahtimiehen kirja (entinen yt-kirja). Tähän pätevyteen vaaditaan 60 päivää koneosastolla ja 60 päivää kansiosastolla työskentelyä, jolloin vahtimiehen töissä olevalla henkilöllä on jo yhteensä 120 päivää harjoittelua aluksilla takana (Trafi 2017).

Toisaalta, pätevyyskirjojen saanti ei automaattisesti tarkoita sitä, että töitä olisi tarjolla. Palkattomallakin harjoittelijalla voi olla vahtimiehen pätevyys, ja jopa työkokemusta ennen palkatonta harjoittelujaksoa. Palkaton harjoittelija ei siis automaattisesti ole kokemattomampi kuin palkallinen harjoittelija.

#### **4 AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA OHJATUSTA HARJOITTELUSTA**

Ohjatusta laivaharjoittelusta on tehty yllättävän vähän tutkimuksia tällä vuosikymmenellä siihen nähden, että harjoittelu on elintärkeä osa merenkulun koulutusta. Tässä kappaleessa esitellään puutteita, joita muissa tutkimuksissa ja selvityksissä on tullut esiin. Työn ohessa suoritetusta harjoittelusta puhutaan näissäkin tutkimuksissa erittäin vähän, lähinnä kansipuolen näkökulmasta.

Ilkka Suortin opinnäytetyössä tutkittiin opiskelijoiden henkilökohtaista valmistautumista ohjattuun harjoitteluun. Opinnäytetyössä todetaan, että merikapteeniopiskelijoiden mielestä harjoittelu jää toissijaiseksi asiaksi palkallisessa työsuhteessa. Harjoittelun tehokkuutta laskee myös yhteistyön vähäisyys harjoittelijan ja laivahenkilökunnan välillä. Opiskelijoiden mielestä laivahenkilökunta tuntuu olevan ulkona harjoittelujärjestelmästä. (Suortti 2012, 48.)

Harjoittelu luo pohjaa oman osaamisen arviointiin ja itsensä kehittämiseen. Merielinkeinon piirissä harjoittelun tavoitteet tunnetaan edelleen huonosti, ja opiskelijapalautteista on käynyt ilmi, että monesti harjoittelijaa kohdellaan ilmaisena työvoimana ja ammatillisten työtehtävien harjoittelu jää vajaaksi. Lähes puolet opinnoista on siirretty työelämässä suoritettaviksi ja teoriaopetuksen osuus on pudonnut. (Anttila ym. 2011, 71.)

Jari Virtasen opinnäytetyön haastatteluissa harjoittelun laadusta ja sen kehittämisestä ilmeni, että harjoittelun laatu on sidoksissa moneen eri tekijään, joiden vuoksi tasalaatuisuutta on vaikea saavuttaa. Harjoittelusta löytyy paljon kehitettävää. Yksi tekijä harjoittelun onnistumiseen on alus, jossa harjoittelu suoritetaan. Harjoittelut ovat erilaisia alustyyppistä ja liikennealueesta riippuen. Tästä johtuen opiskelijoille olisi hyvä tarjota harjoittelupaikkoja mahdollisimman erilaisista aluksista. Haastatteluissa kritisoitiin myös yksittäisen ihmisen asenteen vaikutusta koko harjoitteluun. Harjoitteluvastaavien tulisi ymmärtää

harjoittelun tavoitteet ja ottaa enemmän vastuuta harjoittelun onnistumisesta. Parantamisen varaa olisi myös yhteistyössä koulujen ja alusten välillä sekä harjoitteluvastaavien perehdyttämisessä. (ks. Virtanen 2015.)

Harjoittelun kehittämishankkeessa ehdotettiin, että harjoittelun tavoitteiden selkeyttämiseksi merenkulun opiskelijat laativat jokaiseen harjoitteluun tavoitteet opetussuunnitelman sisältämien kurssien ja harjoittelukirjan perusteella. Näin opiskelijat pystyisivät paremmin kuvailemaan tavoitteensa harjoittelusta aluksen harjoitteluvastaavalle. Harjoitteluvastaavan avustuksella opiskelijan tulee saavuttaa asettamansa tavoitteet ja oppia laivalla harjoittelukirjan mukaiset tehtävät. (HAKE 2015, 16.)

## **5 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN**

### **5.1 Tutkimuksen tavoite ja rajaus**

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, onko työn ohessa suoritettu harjoittelu laadukasta, ja ilmeneekö työn ohessa tehdyssä harjoittelussa puutteita tai haasteita.

Tutkimus rajattiin koskemaan ainoastaan vahtikonemestariharjoittelua. Vaikka vahtiperämiesharjoittelun sisällyttäminen olisi tuonut monipuolisemmin esille työn ohessa suoritettujen harjoittelun ongelmia, olisi ongelmaksi muodostunut opinnäytetyön laajuus. Vahtiperämiehen ja vahtikonemestarin pätevyudet eroavat toisistaan niin säännösten kuin harjoittelukirjojenkin osalta, joten olisi ollut tarvetta tuottaa kaksi erilaista kyselyä.

### **5.2 Tutkimuksen käsitteet**

Tutkimuksessa ei ollut montaa käsitettä, jotka olisivat kaivanneet erityistä määrittelyä tutkimusjoukolle. Tärkeimmät käsitteet tutkimusjoukolle olivat määritelmät harjoittelijasta, vahtimiehestä ja opiskelijasta. Nämä käsitteet on määriteltä siten, etteivät ne ole yleispäteviä määritelmiä, vaan palvelevat ainoastaan tätä tutkimusta. Ne auttavat tässä tutkimuksessa erottamaan työn ohessa suoritettujen harjoittelun ja palkattoman harjoittelun toisistaan. Käsitteet avattiin

harjoitteluvastaaville saatekirjeessä ja itse kyselyssä aina, kun se oli tarkoituksenmukaista.

- 1) Ohjattu vahtikonemestariharjoittelu tarkoittaa harjoittelua, jossa täytetään harjoittelukirjaa. Harjoittelun voi suorittaa joko palkattomassa harjoittelussa harjoittelijana tai palkallisessa harjoittelussa, vahtimiehenä, työn ohessa.
- 2) Harjoitteluvastaava on henkilö, joka on vastuussa opiskelijoiden harjoittelun käytännön järjestelyistä aluksella.
- 3) Harjoittelija on henkilö, joka on harjoittelussa palkatta eikä hänellä ole miehistöluettelossa harjoittelun ohella muita tehtäviä.
- 4) Vahtimies on henkilö, joka suorittaa harjoitteluaan työn ohessa. Hänellä on muita työtehtäviä ja vastuita laivalla kuin pelkkä harjoittelu.
- 5) Opiskelijalla viitataan tässä tutkimuksessa sekä harjoittelijaan että vahtimieheen.

### 5.3 Tutkimusongelmat

Tutkimukseni pääongelmana on: Kuinka laadukasta harjoittelu on työn ohessa suoritettuna?

Harjoittelun laatu on vaikeasti mitattavissa. Harjoittelun laatuun vaikuttaa merkittävästi sekä oppilaan oma motivaatio, että harjoitteluvastaavan panostus (Virtanen 2015, 18). Pääongelmaan vastaus saadaan alaongelmien kautta.

Ensimmäinen alaongelma on: Kuinka hyvin harjoitteluvastaavat tietävät harjoittelun tavoitteet ja mitä mieltä he ovat roolistaan? Aluksen harjoitteluvastavalla on suuri rooli harjoittelun onnistumisen kannalta.

Toinen alaongelma on: Mitkä harjoittelukirjan aihealueet ovat vaikeita ohjata vahtikonemestariharjoittelua suorittavalle vahtimiehelle?

Kolmas alaongelma on: Vievätkö vahtimiehen työt liikaa aikaa harjoittelulta?

#### 5.4 Tutkimuskohde ja aineiston kerääminen

Tutkimuskohteena ovat Suomen lipun alla seilaavien alusten harjoitteluvastaavat, jotka ohjaavat konepuolen harjoittelua. Aineisto kerättiin kyselylomakkeen muodossa, jonka toimeksiantaja, Merenkulun Harjoittelumylly Ry, lähetti laivojen harjoitteluvastaaville. Merenkulun Harjoittelumylly Ry:n puolesta tutkimus rajattiin koskemaan aluksia, joissa on ollut (palkattomia) konepuolen harjoittelijoita viimeisen vuoden aikana. Näin saatiin rajattua tutkimuskohteesta pois alukset, joilla mahdollisesti ei ole tarvittavaa tietoa kyselyyn vastaamiseen.

Koska tutkimuskohde on tarkasti rajattu, tutkimuksessa pystytään käyttämään sekä kvantitatiivista että kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Kysymykset ovat standardoituja ja struktruoituja. Kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän heikkouksia ovat mm. vastaajien suhtautuminen tutkimukseen, vastausvaihtoehtojen tulkinnanvaraisuus ja vastauskato (Hirsjärvi ym. 2007, 190). Tässä tutkimuksessa kvalitatiivista tutkimusmenetelmää edustavat avoimet kysymykset aihepiireistä. Avoimien kysymyksien ongelmana pidetään sitä, että vastaukset ovat sisällöltään kirjavia, luotettavuudeltaan kyseenalaisia ja niitä on vaikea käsitellä (Hirsjärvi ym. 2007, 196).

Kyselyn kysymysmuotoja pohdittiin tarkasti, ja suurin osa kysymyksistä päädyttiin kirjoittamaan väittämämuotoon, jotta kysymykset eivät olisi liian monitulkintaisia tai vaikeaselkoisia. Kysely pyrittiin pitämään tiiviinä, jotta vastauskato saataisiin minimoitua. Kysely rakennettiin siten, että osioissa oli monivalintakysymysten lopussa avoin kysymys, johon vastaaja sai perustella tai kertoa vapaasti mielipiteitään osion monivalintakysymyksistä. Tällä pyrittiin poistamaan avoimien kysymyksien yleisimpiä ongelmia. Kyselyn kestoksi määriteltiin maksimissaan 15 minuuttia muutaman esitestaajan avulla.

#### 5.5 Kyselylomakkeen rakenne

Tutkimuksessa käytetään sekä monivalintakysymyksiä että avokysymyksiä. Monivalintakysymyksillä pyrittiin siihen, että vastauksia on helppo analysoida ja vertailla keskenään. Avokysymykset antavat vastaajille mahdollisuuden ker-

toa vapaasti aiheista, joita on käsitelty monivalintakysymyksiä. Niiden avulla myös saadaan syvyyttä ja perusteluja monivalintakysymyksiä vastauksiin.

Taustatieto-osiossa kartoitetaan vastaajien taustoja yleisellä tasolla. Taustatiedoissa selvitetään vastaajien ikä, työkokemus, kokemus harjoitteluvastavaana, kuinka montaa harjoittelua suorittavaa vahtimiestä on ohjattu, sekä onko aluksella miehitetty vai miehittämätön konehuone.

Taustatiedoista tutkimuksen kannalta tärkein kysymys on viimeinen kysymys miehittämättömästä konehuoneesta, sillä jatkuvasti miehitetyssä konehuoneessa ja miehittämättömässä konehuoneessa vahtimiehen työt poikkeavat toisistaan. Miehittämättömässä konehuoneessa vahtimies on päivämiehenä, kun taas jatkuvasti miehitetyssä konehuoneessa vahtimiehet ajavat vahtia konemestarin kanssa.

Seuraavan osion kysymyksillä pyritään selvittämään harjoitteluvastaavien asennoitumista harjoittelun ohjaamiseen, ja harjoittelijan valmistautumista omaan harjoitteluunsa. Osio koostuu väittämistä, joihin vastataan viisiportaisella asteikolla Likert-tyyppisesti. Lisäksi osion lopussa on avoin kysymys, johon voi jättää kommentteja kysymyksiin liittyen. Avoin kysymys ei ole pakollinen.

Kyselyn kolmannessa osiossa selvitetään, kuinka helpoksi tai vaikeaksi harjoitteluvastaavat kokevat harjoittelukirjan osa-alueiden perehdyttämisen opiskelijalle. Tämä kyselyn osio on kaksiosainen. Kysymykseen on listattu harjoittelukirjasta poimitut aihealueet, ja vastaajia pyydetään arvioimaan, kuinka vaikeaksi koetaan aihealueen ohjaus. Ensimmäisessä kysymyksessä kysytään, kuinka vaikeaa on ohjata palkatonta harjoittelijaa, ja toisessa osiossa, kuinka vaikeaa on ohjata vahtimiestä. Lisäksi kummankin kysymyksen jälkeen on pakollinen avoin kysymys, johon vastaaja saa kertoa, miksi kokee tietyt aihealueet vaikeiksi ohjata. Kysymyksen tarkoituksena on luoda vertailua palkattoman ja palkallisen harjoittelun välille: Nouseeko aihealueista jokin vaikeaksi ohjata nimenomaan siksi, että harjoittelu on suoritettu palkallisesti?

Kyselyn viimeisessä osiossa on väittämiä vahtimiehen harjoittelusta, jälleen Likert-tyyppisesti toteutettuna. Väittämissä kartoitetaan vahtimiehen harjoitte-



lun ajanhallintaa ja monipuolisuutta, sekä harjoittelijan ja esimiehen välistä luottamusta ja motivaatiota.

Lopuksi on kaksi avointa kysymystä, jotka olivat pakollisia. Vastaajia pyydettiin kertomaan palkattoman ja palkallisen harjoittelun välisiä eroja, sekä mitkä koetaan työn ohessa suoritetun harjoittelun haasteiksi. Avoimet kysymykset on aseteltu samalle sivulle väittämien kanssa, sillä väittämistä voivat tarjota inspiraatiota vastaajalle. Tavoitteena näillä kahdella avoimella kysymyksellä on saada vastauksia, joiden avulla voi pohtia vastausta tutkimuksen pääongelmaan.

## **6 TUTKIMUKSEN TULOKSET**

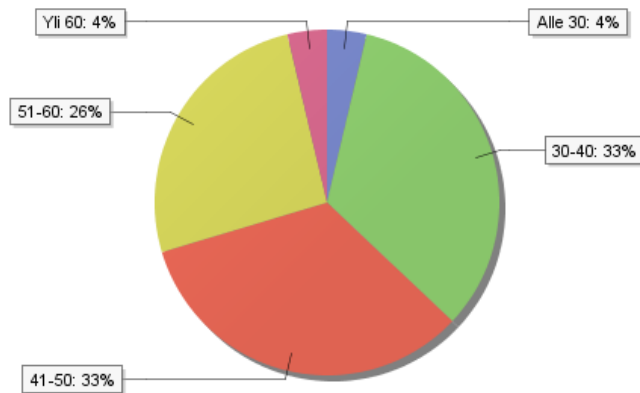
Kyselylomake lähetettiin sähköpostitse noin 60 alukselle 24.4.2017 ja vastausaikaa oli kaksi viikkoa. Täysin optimistisesti ajateltuna tutkimusjoukon suuruus olisi voinut olla maksimissaan noin 120 vastaajaa, koska aluksilla on vuorottelujärjestelmä, eli kaksi harjoitteluvastaavaa. Näin suurta vastausjoukkoa ei pidetty realistisena, sillä todennäköisesti kahden viikon vastausajan aikana ei monessakaan laivassa sattunut vuoronvaihtoa. Saatekirjeessä kuitenkin mainittiin, että aluksella voisi kannustaa myös vaihtoparia vastaamaan kyselyyn. Mitään tietoa ei pystytty keräämään siitä, onko yksikään alus näin toiminut. Realistisena tutkimusjoukkona voisi pitää noin 60–70 vastaajaa. Kyselyyn lopulta vastasi 27 henkeä, joka todettiin riittäväksi tutkimuksen läpiviemiseksi.

Kyselyyn osallistui ainakin kaksi vastaajaa, joiden aluksilla ei ole ollut harjoittelua suorittavia vahtimiehiä heidän ohjauksessaan. Harjoitteluvastaavilla on käsitys vahtimiehen työstä ja sen mahdollisista rajoituksista harjoittelun suorittamiseen, vaikkei todellista kokemusta tällaisen harjoittelijan ohjaamisesta olisikaan. Tästä syystä heitä ei poistettu vastauksista.

### **6.1 Vastaajien taustatiedot**

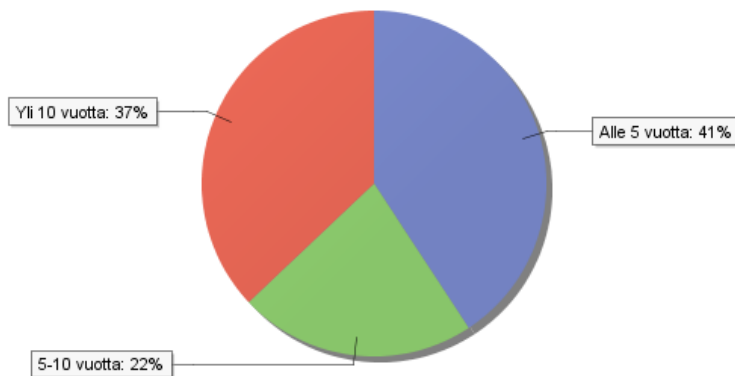
Vastaajien taustatietoja kysyttiin, jotta saataisiin kokonaiskuva vastaajien kokemuspohjasta. Koska oletettavissa oli pieni vastaajajoukko, taustatiedoilla varmistuttiin siitä, ettei tuloksiin tule vääristymiä kokemuksen määrän perus-

teella. Esim. jos 90 % vastaajista olisi ollut kokemattomia, niin tulokset voisivat olla erilaisia kuin jos 90 % vastaajista olisi erittäin kokeneita.



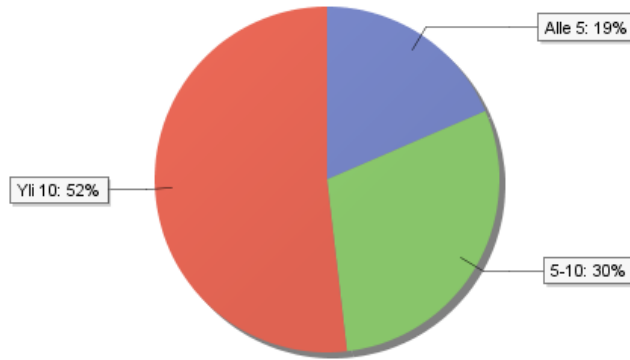
Kuva 1. Vastaajien ikä (n = 27).

Kuvassa 1 näkyy vastaajien ikäjakauma. Alle 30- ja yli 60-vuotiaita vastaajia oli vain kaksi. Muuten ikäjakauma oli tasainen.



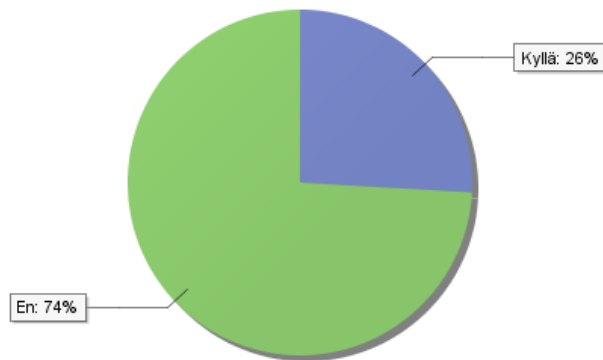
Kuva 2. Vastaajien kokemuksen määrä harjoitteluvastaavana (n = 27).

Kuva 2 kuvastaa vastaajien kokemuksen määrää harjoitteluvastaavana. Kokemuksen määrä jakautui vastausvaihtoehdoissa suhteellisen tasaisesti. Noin 60 % vastaajista ilmoitti toimineensa harjoitteluvastaavana yli 5 vuoden ajan.



Kuva 3. Kuinka montaa työn ohessa harjoittelua suorittanutta opiskelijaa olet ohjannut (n = 27)?

Yli puolella harjoitteluvastaavista oli ollut yli kymmenen työn ohessa harjoittelua suorittanutta opiskelijaa, kuten kuvasta 3 on nähtävissä. 19 % vastaajista, eli viisi henkilöä, kertoi ohjanneensa alle 5 työn ohessa harjoittelua suorittanutta opiskelijaa. Näistä kaksi ilmoitti avoimissa kysymyksissä, ettei ole ohjannut yhtäkään työn ohessa harjoittelua suorittanutta opiskelijaa.

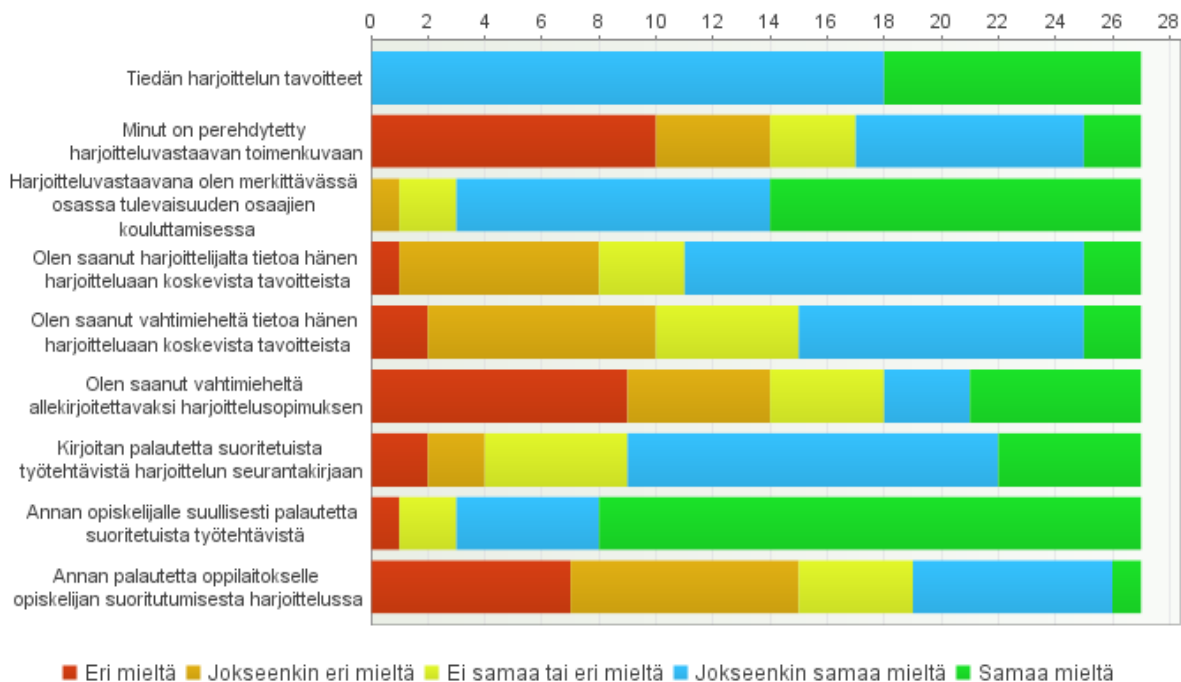


Kuva 4. Työskenteletkö aluksella, jossa on jatkuvasti miehitetty konehuone (n = 27)?

Kuva 4 kuvastaa vastaajien jakaumaa jatkuvasti miehitetyn ja miehittämättömän konehuoneen välillä. Vastaajista 20 työskenteli aluksella, jossa ei ole jatkuvasti miehitetty konehuone, ja 7 työskenteli jatkuvasti miehitetyssä konehuoneessa.

## 6.2 Harjoitteluvastaavan rooli

Harjoitteluvastaavan roolista kysyttiin väittämämuodossa kysymyksiä. Kysymyksillä pyrittiin selvittämään harjoitteluvastaavien asenteita harjoittelua kohtaan sekä harjoitteluvastaavan ja opiskelijan välistä vuorovaikutusta.



Kuva 5. Väittämät harjoitteluvastaavan roolista (n = 27).

Kyselyn perusteella harjoitteluvastaavat tuntevat tietävänsä harjoittelun tavoitteet, sillä kaikki vastaajat olivat jokseenkin samaa tai samaa mieltä. Sen sijaan toimenkuvaan perehdytyksen osalta jopa 37 % vastaajista koki, ettei heitä ole ollenkaan perehdytetty harjoitteluvastaavaksi. 89 % vastaajista oli joko jokseenkin samaa tai samaa mieltä siitä, että he ovat tärkeässä osassa tulevaisuuden osaajien kouluttamisessa. Avoimessa kysymyksessä nousi esille harjoitteluvastaavien toiveet perehdytyksen järjestämisestä:

*Harjoitteluvastaaville ei anneta minkäänlaista valmennusta heidän roolistaan minkään organisaation toimesta. Harjoittelijat joutuvat tilanteeseen, jossa heidän harjoittelijavastaavansa voi olla itse motivoitunut kasvattamaan nuoria osaajia, tai kokea harjoitteluvastaavuuden pelkkänä taakkana.*

Harjoittelijoilta on pääosin saatu hyvin tietoa harjoittelun tavoitteista. Palkallisilta harjoittelijoilta on saatu hieman huonommin tietoa kuin palkattomilta. Avoi-

meen kysymykseen oli kuitenkin tullut paljon vastauksia, joissa kritisoitiin opiskelijoita siitä, ettei heillä ole tietoa harjoittelunsa tavoitteista:

*Miten voin saada tietoa harjoittelijalta hänen tavoitteistaan, kun ei osata edes esitellä itseänsä, mistä koulusta on ja mitä opiskelee? 'Huomenta' - sanominenkin tuottaa vaikeuksia. Nämä asiat esiintyvät noin 7/10:stä.*

Useissa vastauksissa mainittiin yksilökohtaiset erot harjoittelijoissa:

*Varsinkin opiskelijalta saadussa tiedossa on hajontaa, riippuen henkilöstä hyvin paljon.*

Harjoittelua työn ohessa suorittavilta opiskelijoilta oli kyselyn perusteella saatu vaihtelevasti harjoittelusopimus. Harjoittelusopimus tulisi kirjoittaa aina harjoitteluun, palkalliseen tai palkattomaan, lähtiessä. Jopa kolmannes vastaajista ei ollut saanut harjoittelusopimusta vahtimiehiltä.

Kaksi kolmasosaa harjoitteluvastaavista kertoi kirjoittavansa palautetta harjoittelun seurantakirjaan. 89 % vastaajista kertoi antavansa palautetta suullisesti. Yli puolet vastaajista kertoi, etteivät anna palautetta oppilaitokselle.

*Kirjallista palautetta on vähän nihkeä kirjoitella. Mieluummin kerron harjoittelijalle, että mikä on mennyt hyvin ja missä on toivomisen varaa.*

Harjoitteluvastaavan roolista sai myös vapaasti kommentoida. Kysymys oli pakollinen, mutta 7 vastaajaa eivät kommentoineet kysymykseen.

Vastauksissa nousi esiin vuorovaikutuksen ja opiskelijan valmistautumisen merkitys. Opiskelijan motivaatiolla ja oma-aloitteisuudella on vaikutusta harjoittelijavastaavan motivaatioon ohjata häntä. Opiskelijoita kritisoitiin vastauksissa siitä, että ettei opiskelijat täysin tiedä harjoittelunsa tavoitteita ja eikä heillä ole tuntemusta harjoittelukirjan sisällöstä.

*Koulujen olisi hyvä "valmistella" harjoittelija hieman paremmin. Usein heidän aktiivisuutensa on hyvin heikolla tasolla. On tärkeä painottaa kuinka merkittä-*

*vässä roolissa harjoittelu on tämän päivän koulutusjärjestelmässä. Aktiivinen harjoittelija saa aina enemmän irti, ainakin minun opastuksessa.*

### **6.3 Harjoittelukirjan aihealueiden ohjaus**

Kaksiosaisessa kysymyksessä kysyttiin, miten haastaviksi harjoitteluvastaavat kokevat tietyt harjoittelukirjan aihealueet ohjattavaksi. Ensin kysyttiin harjoittelijan suhteen ja sitten vahtimiehen suhteen. Kummankin kysymyksen loppuun oli avoin kysymys, johon harjoitteluvastaavat saivat kirjoittaa kommentteja aihealueista ja ohjaamisen vaikeuteen liittyvistä asioista. Harjoittelijoiden kommenttikenttään tuli 14 vastausta ja vahtimiesten kommenttikenttään 7 vastausta.

Taulukko 2. Vertailu harjoittelijan ja vahtimiehen välillä: Arvioi yleisellä tasolla, kuinka vaikeaa on ohjata opiskelijaa kyseisissä aihealueissa. Harjoittelija on merkitty valkoisella pohjalla ja vahtimies harmaalla. Vastausvaihtoehdot on pisteytetty asteikolla 1–5, jossa 1 = erittäin vaikeaa ja 5 = erittäin helppoa. Tämän pisteytyksen perusteella on saatu laskettua keskiarvo.

		Erittäin vaikeaa	Jokseenkin vaikeaa	Ei vaikeaa eikä helppoa	Jokseenkin helppoa	Erittäin helppoa	keskiarvo
Turvallisen konevahdin ylläpito	Harjoittelija	0	2	7	15	3	3,7
	Vahtimies	0	3	5	15	4	3,7
Englannin kielen taito	Harjoittelija	3	10	2	10	2	2,9
	Vahtimies	2	6	6	11	2	3,2
Sisäisten kommunikaatiojärjestelmien käyttö	Harjoittelija	0	1	4	17	5	4,0
	Vahtimies	0	2	6	14	5	3,8
Pää- ja apukoneistojen, ja niihin liittyvien ohjauksjärjestelmien käyttö	Harjoittelija	0	2	8	14	3	3,7
	Vahtimies	0	2	7	16	2	3,7
Polttoaine-, voitelu-, painolasti- ja muiden pumppaukseen liittyvien järjestelmien käyttö	Harjoittelija	0	3	9	13	2	3,5
	Vahtimies	0	2	5	18	2	3,7
Sähkö-, elektroniikka ja valvontalaitteiden käyttö	Harjoittelija	2	8	6	10	1	3,0
	Vahtimies	1	6	9	11	0	3,1
Sähköisten ja elektronisten laitteiden korjaus ja huolto	Harjoittelija	2	15	6	4	0	2,4
	Vahtimies	2	8	6	6	0	2,7
Työkalujen ja mittavälineiden käyttö	Harjoittelija	0	3	6	16	2	3,6
	Vahtimies	0	2	6	17	2	3,7
Aluksen koneistojen huolto ja korjaus	Harjoittelija	0	3	7	15	2	3,6
	Vahtimies	0	2	7	16	2	3,7
Saasteiden ehkäisystä huolehtiminen	Harjoittelija	0	3	7	13	4	3,7
	Vahtimies	0	2	7	14	4	3,7
Aluksen merikelpoisuuden ylläpito	Harjoittelija	0	3	7	14	3	3,6
	Vahtimies	0	3	7	12	5	3,7
Palojen ehkäisy, hallinta ja sammuttaminen	Harjoittelija	0	1	9	12	5	3,8
	Vahtimies	0	3	8	11	5	3,7
Pelastusvälineistön käyttö	Harjoittelija	0	2	3	18	4	3,9
	Vahtimies	0	3	7	12	5	3,7
Ensiaputaidot laivalla	Harjoittelija	0	5	10	12	0	3,3
	Vahtimies	0	4	12	10	1	3,3
Lainsäädännöllisten vaatimusten noudattamisen tarkkailu	Harjoittelija	1	9	8	9	0	2,9
	Vahtimies	0	5	7	13	2	3,4
Johtajuuden ja tiimityöskentelytaitojen käyttö	Harjoittelija	2	5	9	9	2	3,1
	Vahtimies	1	2	11	10	3	3,4
Vastauksia yhteensä	Harjoittelija	10	75	108	201	38	3,4
	Vahtimies	6	55	121	206	44	3,5

Taulukossa 2 on listattuna harjoittelukirjan aihealueet, vastaajien vastaukset harjoittelijoiden ohjaamisen vaikeudesta (valkoisella) ja vastaukset vahtimiehen ohjaamisen vaikeudesta (harmaalla), jokaisen vastausvaihtoehdon vastauksien kokonaismäärä sekä keskiarvot.

Tulokset olivat hyvin samanlaisia, keskiarvoissa ei ole suuria eroavaisuuksia harjoittelijan ja vahtimiehen välillä. Keskiarvojen erot ovat erittäin mitättömiä harjoittelijan ja vahtimiehen välillä. Eroavaisuuksia ei ole siinä, suorittaako harjoittelun työn ohella vai palkatta, ainakaan ohjauksen vaikeuden suhteen.

Taulukosta myös nähdään, että vastausten keskiarvot pysyttelevät arvosanan 3 ja 4 välillä, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Myös kaikkien vastaukset yhteenlaskettuna arvosanat 3 ja 4 olivat selvästi suosituimpia. Tästä voidaan päätellä, että harjoitteluvastaavat eivät koe ohjaamista erityisen helpoksi tai vaikeaksi minkään aihealueen osalta, ja pääosin harjoitteluvastaavat kokevat aihealueet enemmän helpoksi kuin vaikeaksi ohjata. Lähes jokaisessa aihealueessa yli 10 harjoitteluvastaavaa oli valinnut arvosanaksi 4, ”jokseenkin helppoa”, mikä tarkoittaa n. 40 % vastaajista. Vastausvaihtoehtojen yhteenlasketussa lukumäärässä n. 47 % vastaajista oli antanut arvosanaksi 4.

Vaikeimmin ohjattavissa olevia aihealueita olivat englannin kielen taito ja sähköisten ja elektronisten laitteiden huolto ja korjaus. Nämä kaksi aihealuetta olivat ainoat, joihin harjoittelijoiden osalta oli tullut yli kymmenen ”jokseenkin vaikeaa”-vastausta. 10 vastausta tarkoittaa yli 37 % vastaajista.

Englannin kielen ohjaaminen voidaan kokea vaikeaksi, sillä se on taito, jota on vaikea kehittää lyhyessä ajassa. Henkilö joko osaa tai ei osaa englantia, eikä kuukauden mittaisella harjoittelujaksolla tätä taitoa pysty kehittämään juuri-kaan. Harjoittelukirjan osalta englannin kielen taitoon liittyvät tehtävät ovat englanninkielisten käyttöohjekirjoihin tutustuminen, mutta myös englanninkielen käyttö työpaikalla. Yksi vastaaja kommentoi englannin kielen ohjauksen vaikeutta seuraavasti:

*Englantia ei oikein ehdi kuukaudessa opettaa jos ei sitä jo osaa. Työsanastoa toki.*

Sähköisten ja elektronisten laitteiden huoltojen ja korjausten aihealueesta viisi harjoittelijavastaavaa otti kantaa avoimessa kysymyksessä, miksi sähköön liittyviä asioita on vaikea ohjata harjoittelijalle. Edelleen kaksi heistä kirjoitti saman perustelun myös vahtimiestä koskevaan ohjaukseen.



*Elektronisten laitteiden huolto on yleensä spesialistien hommaa.*

Harjoitteluvastaavat kokivat, ettei heillä itsellään ole tarpeeksi pohjatietoa sähkölaitteiden toiminnasta, jotta he voisivat ohjata harjoittelijaa. Lisäksi mainittiin myös, ettei harjoittelijoilla ole tarpeeksi pohjatietoutta sähkölaitteiden toiminnasta:

*Sähköpuolen kursseja ei tunnu olevan vahtikonemestariopiskelijoilla kovinkaan paljoa, joten lähtötiedot ovat melko rajalliset.*

Lainsäädännöllisten vaatimusten noudattaminen ja tarkkailu on aihealue, joka oli helpompi ohjata vahtimiehille kuin harjoittelijoille. Ero keskiarvossa oli 0,5. Tähän voi vaikuttaa se, että vahtimiehen työtehtäviin saattaa kuulua aihealueeseen liittyviä tehtäviä. Muissa aihealueissa ei noussut merkittävän suuria keskiarvoeroja.

Kysymyksen kommenttiosiossa ei noussut ilmi mitään syytä, miksi jokin aihealue olisi vaikeampi ohjata vahtimiehelle kuin harjoittelijalle. Tilanne oli oikeastaan päinvastainen, vahtimiehen kohdalla kommenteissa nousi esille se, että vahtimies koetaan helpommaksi ohjata, koska heillä yleensä on enemmän kokemusta. Harjoitteluvastaavat kertoivat, että suurimmat ongelmat ohjaamisessa johtuvat minimimiehityksen aiheuttamasta ajanpuutteesta ja harjoittelijoiden asenteesta ja motivaatiosta. Harjoittelu on kokonaisuus, joka muodostuu harjoittelijasta, harjoitteluvastaavasta ja aluksesta, ja tasalaatuisuutta on vaikea saavuttaa:

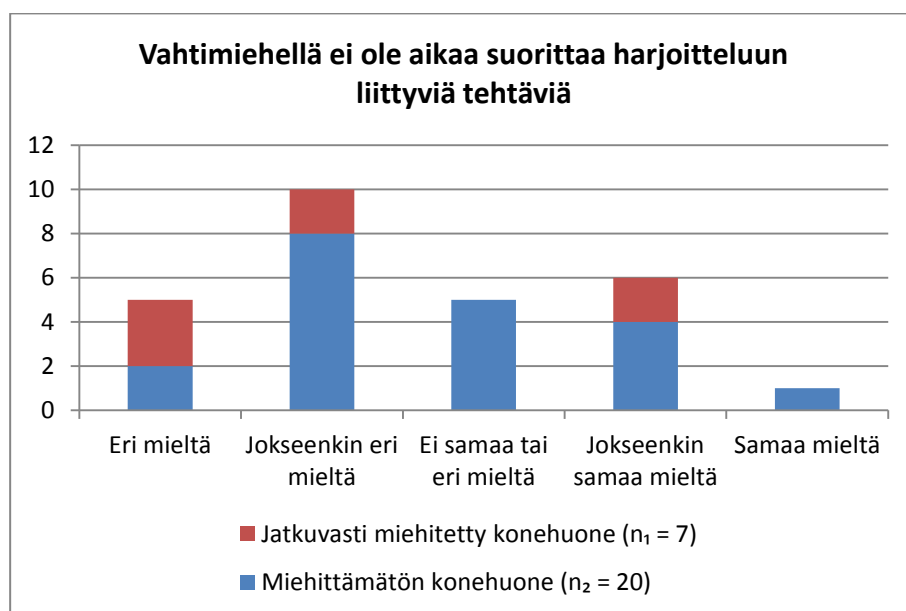
*Laivalla kaikki vaikuttaa kaikkeen, myös sosiaalinen kanssakäyminen, aloitteleva nuori ei voi vielä ymmärtää kokonaisuuksia, kun se on vaikeaa jopa päälliköille. Tällä hetkellä suurin ongelma vastaavalla/vastaavilla ohjaajilla on ajan puute, sekä oppilaiden vähäinen ymmärrys tilanteesta johon heidät on laitettu.*

*Aihealueet, joita harjoittelijalle ohjataan vaihtelevat sen mukaan missä alus liikkuu tai onko alus makuutettuna. Lisäksi ne riippuvat siitä mitä huoltoja sattuu osumaan harjoittelujaksoon.*

*Tästä syystä tasalaatuisen harjoittelupaikan tarjoaminen ei aina onnistu harjoittelijalle.*

## 6.4 Vahtimiehen harjoittelu

Seuraavissa taulukoissa on esitettyjä vastaukset vahtimiehen harjoittelua koskemiin väittämiin. Taulukoissa 1–8. näkyvät vastauksen keskiarvot otsikoinnissa ( $\bar{ka}$ ), ja sen lisäksi vastaukset on jaoteltu sen mukaan, kuuluuko vastaaja jatkuvasti miehitetyn konehuoneen alukseen (vastausjoukon suuruus  $n_1 = 7$ , väri punainen) vai miehittämättömän konehuoneen alukseen (vastausjoukon suuruus  $n_2 = 20$ , väri sininen). Vastausvaihtoehdot on pisteytetty asteikolla 1–5, jossa 1 = eri mieltä ja 5 = samaa mieltä. Tämän pisteytyksen perusteella on saatu laskettua keskiarvo.



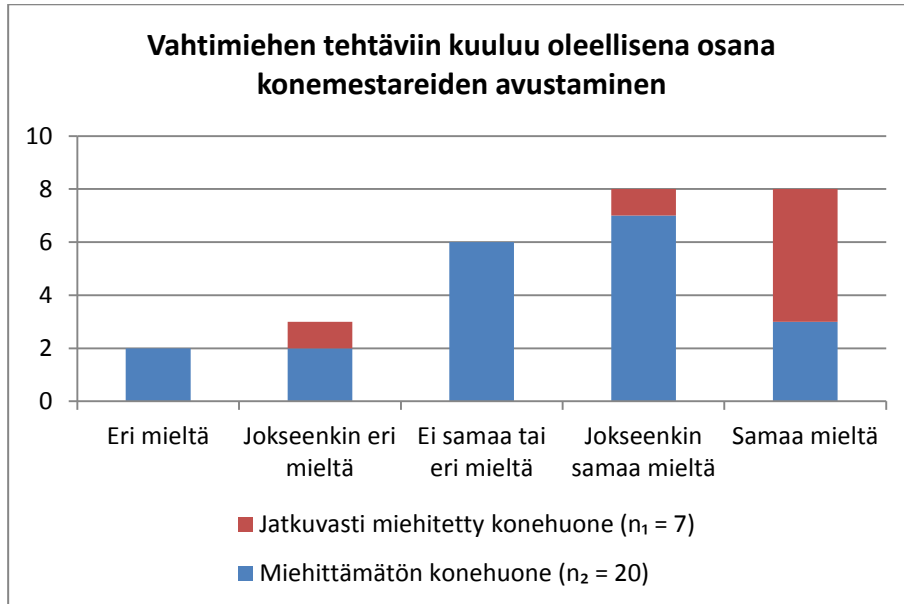
Kuva 6. Harjoitteluun liittyvien tehtävien suorittaminen työn ohessa ( $\bar{ka} = 2,56$ ).

Kuvan 6 tuloksissa oli hajontaa, mutta keskiarvon perusteella vastaukset asettuivat enemmän väittämää vastaan. Ääripäiden vastauksista positiivista on se, että vain yhden vastaajan mielestä vahtimiehellä ei ole aikaa suorittaa harjoitteluun liittyviä tehtäviä, kun väittämää täysin vastaan olevia oli viisi (n. 19 % vastaajista).

Jokseenkin eri mieltä väittämän kanssa oli 10 (37 %) ja jokseenkin samaa mieltä kuusi vastaajaa (22 %).

Jatkuvasti miehitettyjen alusten harjoitteluvastaavat olivat selkeästi enemmän sitä mieltä, että vahtimiehillä on aikaa suorittaa harjoitteluun liittyviä tehtäviä.

*Palkaton harjoittelija on ylimääräinen eikä hänellä ole varsinaisia työtehtäviä. Näin ollen hänet on helpompi ottaa mukaan vaativampiin töihin ja opettaa hänelle oikeat kikat.*



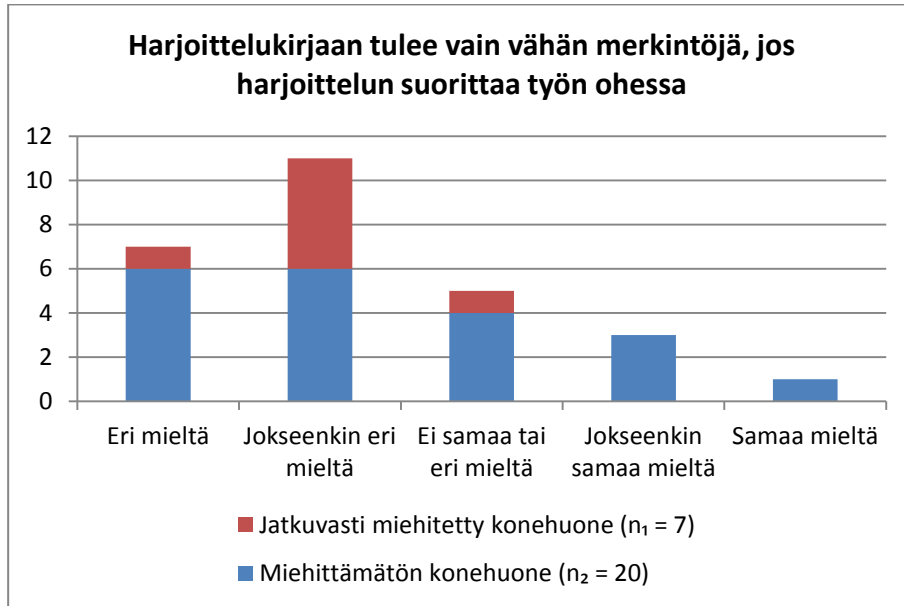
Kuva 7. Konemestareiden avustaminen osana vahtimiehen työtä (ka = 3,63).

Kuvasta 7 nähdään, että vastaukset nousevat lineaarisesti. Keskiarvo on vakaasti yli kolmen, eli tästä voidaan päätellä, että vahtimiehet pääsevät tekemään harjoitteluun kuuluvia tehtäviä työnsä ohessa konemestareita avustamalla.

Tuloksissa on selvä ero jatkuvasti miehitetyn ja miehittämättömän konehuoneen välillä: Vaikka otanta jatkuvasti miehitetyiltä laivoilta oli pieni, niin vastaajista vain yksi oli jokseenkin eri mieltä väittämän kanssa, ja jopa viisi (19 %) oli täysin samaa mieltä. Miehittämättömän konehuoneen vastauksissa ”jokseenkin samaa mieltä” oli suosituin vastausvaihtoehto 7 vastaajalla (29 %).

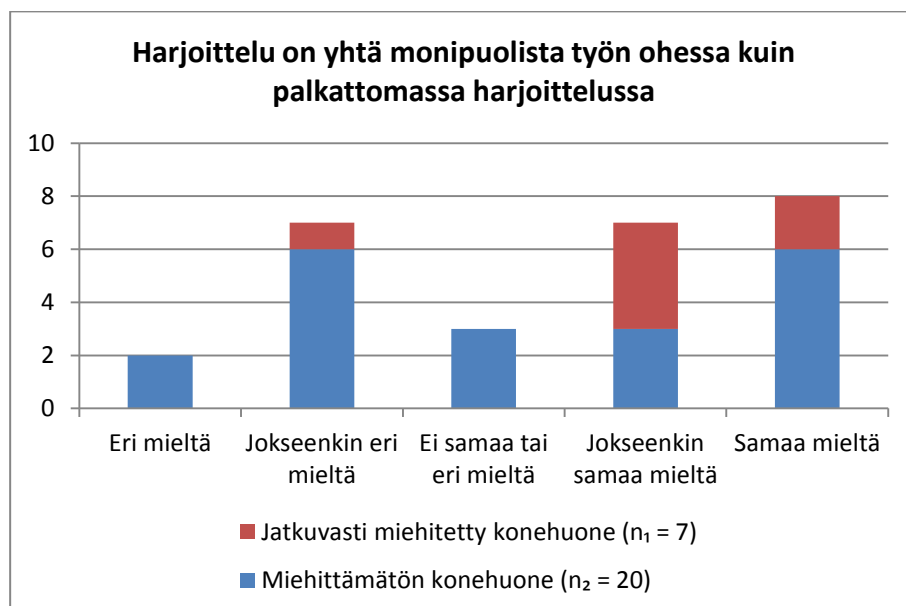
Jatkuvasti miehitetyn konehuoneen vastaajien keskiarvoksi muodostui 4,4, ja miehittämättömän konehuoneen keskiarvo oli 3,4. Erityyppisillä aluksilla siis on selvästi eroa, kuinka paljon työn ohessa tulee kokemusta vahtikonemestartasoisista töistä.

Kuusi vastaajaa (22 %) ei ollut samaa tai eri mieltä väittämästä.



Kuva 8. Harjoittelukirjaan saatavat merkinnät työn ohessa (ka = 2,26).

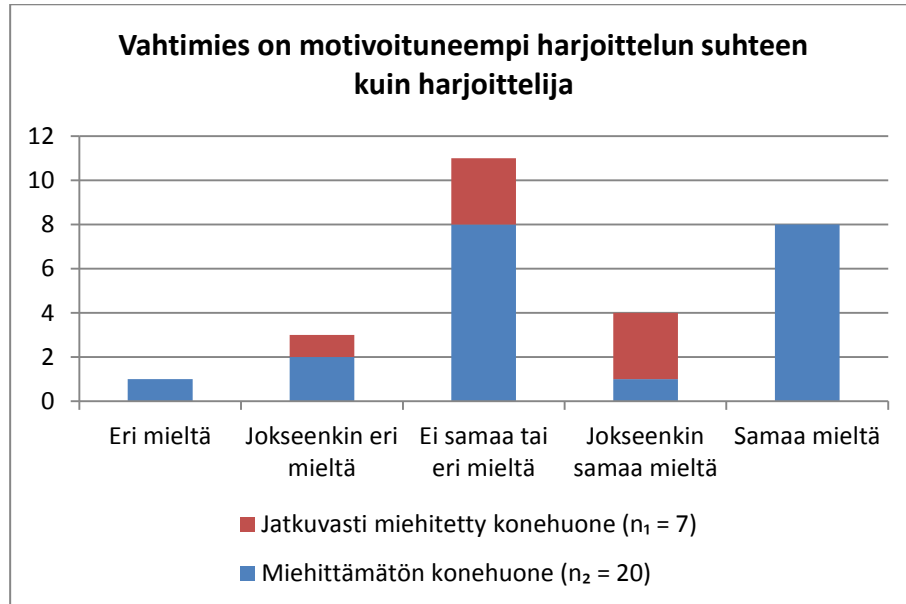
Kuvan 8 vastauksista nähdään, että vastaajat ovat eri mieltä väitteen kanssa. Harjoittelukirjaan tulee siis hyvin merkintöjä myös työn ohessa. Tässäkin taulukossa nähdään selvästi yhteneväisempi vastauslinja jatkuvasti miehitetyn konehuoneen osalta. Huomattavan moni vastaajista, yli 40 %, oli antanut arvosanan 2, ”jokseenkin eri mieltä”.



Kuva 9. Harjoittelun monipuolisuus (ka = 3,44).

Tämän väitteen vastauksissa oli hajontaa. Huomioitavaa on jälleen jatkuvasti miehitetyn konehuoneen vastaajien yhteneväinen vastauslinja, heidän vastusten keskiarvoksi tuli 4. Miehittämättömän konehuoneen vastauksissa oli

selvästi enemmän hajontaa, huomattavaa on etenkin se, että kuusi vastaajaa oli jokseenkin eri mieltä, vaikka keskiarvo vastaajien kesken jäi heidänkin osalta yli kolmeen. Joissain aluksissa siis koetaan harjoittelu kapea-alaisemmaksi työn ohessa kuin palkattomassa harjoittelussa.



Kuva 10. Motivaatio harjoittelusta ( $k_a = 3,56$ ).

Tämän väite jakoi mielipiteitä mielenkiintoisella tavalla, kuten kuvasta 10 voi nähdä. Eriävän mielipiteen suuntaan kallistui viisi vastaajaa. Huomattavan moni, 11 vastaajaa (41 %), ei ottanut kantaa suuntaan eikä toiseen. Tulos viittaisi siihen, että motivaatio ei ole rahasta kiinni:

*Motivaatioeroa ei ole niin paljon kuin voisi ajatella. Henkilöllä voi olla erittäin hyvä motivaatio, vaikka hän olisi palkattomassa harjoittelussa, ja vastavuoroisesti heikko motivaatio palkasta huolimatta.*

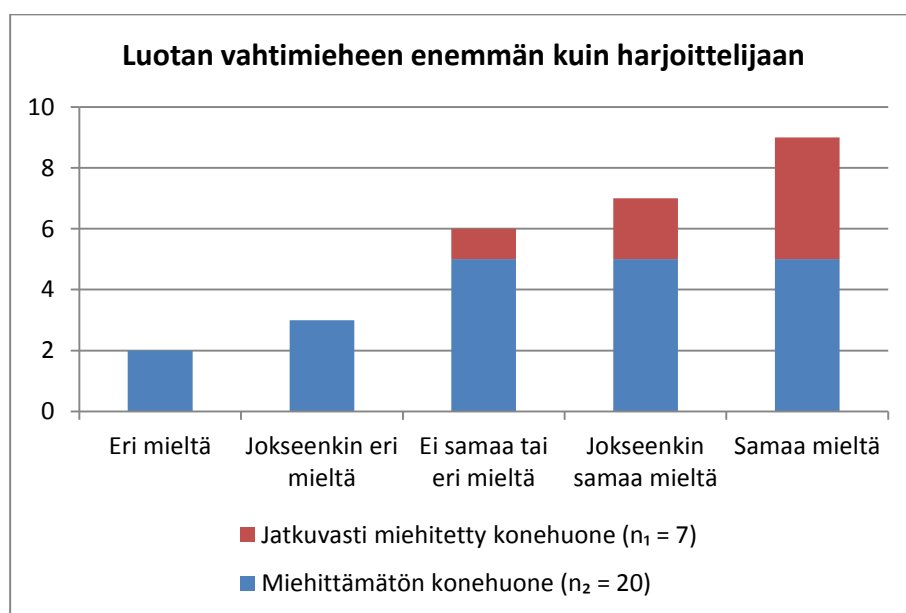
Toisaalta kahdeksan vastaajaa (30 %) oli täysin samaa mieltä ja viisi (19 %) jokseenkin samaa mieltä siitä, että vahtimies on motivoituneempi harjoittelun suhteen kuin harjoittelija.

*Ei kukaan halua tehdä ilmaiseksi työtä josta toiselle maksetaan.*

Keskimmäisen vastausvaihtoehdon suosio saattaa selittyä huonolla kysymyksenasettelulla, sillä väittämässä verrataan suoraan vahtimiehen ja harjoittelijan motivaatiota. ”Eri mieltä”-vastausvaihtoehdon voi tulkita kahdella eri taval-

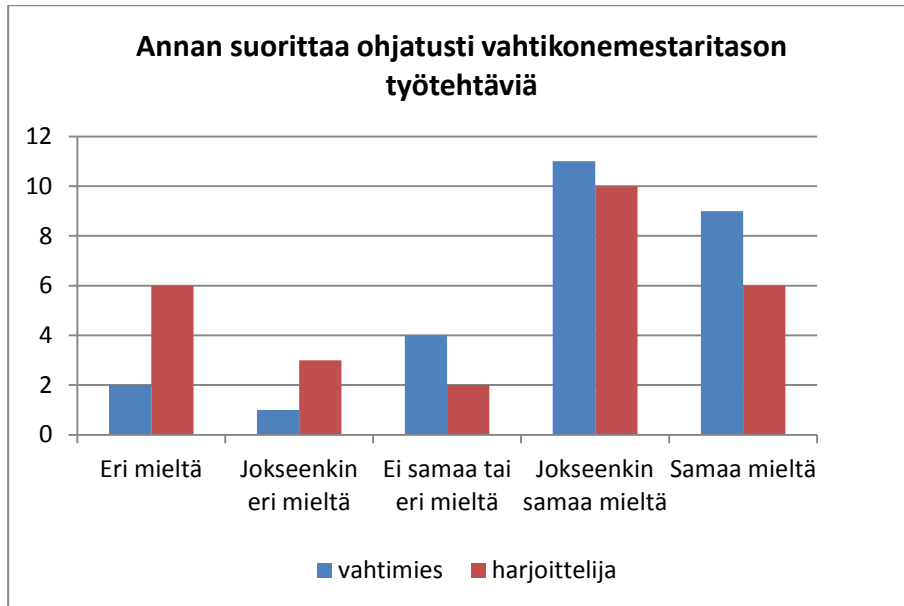
la: Joko niin, että vahtimiehen ja harjoittelijan välillä ei ole motivaatioeroa, tai niin, että harjoittelijalla on aina parempi motivaatio. Koska keskimäinen vaihtoehto oli erittäin suosittu, voisi olettaa, että valtaosa tulkitse vastausvaihtoehdon jälkimmäisen tapauksen mukaan.

Jos oletetaan, että arvosanat 1 ja 2 tarkoittavat ensimmäistä tapausta, eli että motivaation välillä ei ole eroa, ja yhdistetään ne arvosanaan 3, jota moni tuntui pitävän ”ei eroa” -vaihtoehtona, keskiarvo vastauksessa nousee 3,7:ään. Eri tulkintojen välillä on siis ero keskiarvossa.



Kuva 11. Harjoitteluvastaavan luottamus vahtimieheen ( $\bar{x} = 3,67$ ).

Vahtimiehiin luotetaan enemmän kuin harjoittelijaan. Vastausten määrä nousi lineaarisesti ja keskiarvokin oli jälleen reilusti yli kolmen. Jatkuvasti miehitetyn ja miehittämättömän konehuoneen välillä on eroavaisuus: Lineaarisuuden taulukkoon aiheuttaa jatkuvasti miehitetyn konehuoneen vastausjoukko, jossa vastaukset alkavat arvosanasta ”ei samaa tai eri mieltä” yhdellä vastaajalla ja tasaisesti nousevat arvosanaan ”samaa mieltä” neljällä vastauksella. Miehittämättömän konehuoneen tuli vastauksia tasaisesti viisi joka kohtaan, paitsi eriäviin mielipiteisiin.



Kuva 12. Vertailu harjoittelijan ja vahtimiehen välillä ohjatusti suoritetuista vahtikonemestartason työtehtävistä.

Vahtimiesten annetaan helpommin suorittaa vahtikonemestartason työtehtäviä ohjatusti. Keskiarvo vahtimiehille on 3,9 ja harjoittelijoille 3,3.

Vastaajista kuusi (22 %) ei anna harjoittelijan suorittaa lainkaan vahtikonemestartason tehtäviä ohjatusti, joka on huomattava ero verrattuna siihen, että vahtimiesten osalta näin koki kaksi vastaajaa. Sen lisäksi vastausvaihtoehdot 2 ja 3 eivät olleet suosittuja. Se vahvistaa tulosta siitä, että harjoittelijat eivät saa yhtä helposti suorittaa vahtikonemestartason työtehtäviä ohjatusti.

## 6.5 Palkattoman ja palkallisen harjoittelun väliset erot

Kuuden vastaajan (22 %) mielestä palkattoman ja palkallisen harjoittelun välillä ei ole eroavaisuuksia. Kahdeksan vastaajaa (30 %) piti motivaatiota tai asennetta palkallisen ja palkattoman harjoittelun erona. Motivaatio harjoittelun suhteen on yleensä parempi, kun työstä saa korvauksen. Toisaalta motivaatio yksilökeskeinen ominaisuus, palkattomalla harjoittelijalla voi olla parempi motivaatio kuin vahtimiehellä.

*Motivaatio on se suurin ero. Toki myös vahtimiehen oletan kantavan vastuun. Harjoittelijan tekemisestä vastaan enemmän itse.*

*Palkattomien harjoittelijoiden motivaatiotaso ja tahtotila vaihtelevat huomattavasti. Varsinkin ammattikoulusta tulevat nuoremmat harjoittelijat tuntuvat usein painivan motivaatio-ongelmien kanssa. Ja tietysti se, että työstä maksetaan palkkaa, motivoi ja sitouttaa työhön. Palkattomien "tullaan vaan käymään" - asenne puuttuu, koska tyyppi tietää että tulee takaisinkin samaan laivaan.*

## **6.6 Työn ohessa suoritettun harjoittelun haasteet**

Vastaajista viisi (19%) ei kommentoinut kysymystä millään lailla. Seitsemän vastaajan (30 %) mielestä harjoittelun suorittamiseen työn ohessa ei liity haasteita. Yksi vastaajista muistutti lisäksi, että ennen meriuralla edettiin työn kautta.

Haasteiksi koettiin mm. vahtirutiineihin jämähtäminen. Vahtimiehen työt syövät aikaa harjoittelulta, ja työn rutiininomaisuus puuduttaa. Kyseisen tyylisiä vastauksia löytyi seitsemältä vastaajalta. Vastausmäärä on yhteneväinen taulukossa 3. esitettyjen tulosten kanssa, väittämän ”vahtimiehen työt vievät liikaa aikaa harjoittelulta” tuloksissa oli seitsemän(26 %) jokseenkin tai täysin samaa mieltä olevaa vastausta. Perusteluissa ilmeni minimimiehityksen ja siitä johtuvan kiireen vaikutus:

*Liian pieni henkilökunta ei kerkeä paneutua harjoittelijoihin siinä määrin kuin pitäisi. Palkattu harjoittelija tekee vain hänelle suunnitellun tehtävän ja sen jälkeen poistuu laivasta, varsinaiseen harjoitteluun ei juuri käytetä aikaa.*

*Vahtimies on töissä ja hänellä on tietyt työtehtävät. Jos hän tekee minun työt tai kuluttaa aikansa seuratessaan toisten työntekoa, jää hänen omat hommat tekemättä tai muille.*

*Joissakin tilanteissa vahtimiestä voi olla vaikea irrottaa vahtitöistään huoltoon, jossa harjoittelukokemusta syntyisi paremmin kuin puhtaassa vahtityössä.*



## **7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA**

### **7.1 Yhteenveto tutkimuksen tuloksista**

Harjoitteluvastaavat kokevat tietävänsä harjoittelun tavoitteet ja saavat kohtalaisen hyvin tietoa opiskelijoilta heidän harjoitteluaan koskevista tavoitteista, lisäksi he kokevat olevansa tärkeässä roolissa koulutusjärjestelmässä. Harjoitteluvastaavien toimenkuvan perehdytykseen ei oltu tyytyväisiä. Palautetta harjoittelusta harjoitteluvastaavat antavat mieluummin suullisesti kuin kirjallisesti, ja oppilaitoksille palautetta harjoittelijoista annetaan heikosti.

Verratessa harjoittelukirjan osa-alueiden ohjausta vahtimiehelle ja harjoittelijalle, erot olivat vähäisiä. Pääosin harjoitteluvastaavat kokevat ohjaamisen helpokoksi. Ohjaukseen ei vaikuta se, onko harjoittelu palkallista vai palkatonta, vaan enemmänkin on kyse opiskelijan asenteesta ja motivaatiosta. Työn ohessa suoritettu harjoittelu koetaan edesauttavan motivaatiota.

Vahtimiehellä on aikaa suorittaa harjoitteluun liittyviä tehtäviä ja vahtimiehen työhön kuuluu konemestareiden avustaminen. Vahtimiehiin luotetaan enemmän kuin harjoittelijoihin, ja he saavat suorittaa vahtikonemestarin tason tehtäviä ohjatusti enemmän kuin harjoittelijat. Harjoittelukirjaan tulee työn ohessa hyvin merkintöjä.

### **7.2 Harjoittelun laatu työn ohessa suoritettuna**

Ensimmäinen alaongelma tutkimuksessa oli: Kuinka hyvin harjoitteluvastaavat tietävät harjoittelun tavoitteet ja mitä mieltä he ovat roolistaan?

Harjoitteluvastaavat kokivat roolinsa tärkeäksi ja tietävät harjoittelun tavoitteet. Harjoittelun ohjaukseen liittyy kuitenkin tärkeänä osana myös opiskelijan rooli, asenne ja sopeutuminen harjoittelupaikkaan, joten harjoittelun onnistuminen ei ole vain harjoitteluvastaavan motivaatiosta kiinni.

Toinen alaongelma oli: Mitkä aihealueet ovat vaikeita ohjata vahtikonemestariharjoittelua suorittavalle vahtimiehelle?

Tähän kysymykseen tuli yllättävä vastaus. Ennako-oletukseni oli, että vahtimiehille olisi vaikeampi perehdyttää monia aihealueita, johtuen työn teon asettamista rajoituksista. Harjoitteluvastaavien mielestä tilanne oli päinvastainen: vahtimiehiä oli yhtä helppoa tai jopa helpompaa ohjata kuin palkattomia harjoittelijoita.

Kolmas alaongelma oli: Vievätkö vahtimiehen työt liikaa aikaa harjoittelulta? Tähän alaongelmaan ei saatu täysin yksiselitteistä vastausta, sillä tuloksissa oli hajontaa. Vahtimiehen työt selvästi vievät aikaa harjoittelulta, mutta työnkuvaan myös kuuluu avustaminen vahtikonemestarisoisissa työtehtävissä, ja harjoittelukirjaankin kertyy merkintöjä. Vahtimies saa siis harjoittelun kannalta oleellista kokemusta myös työtehtäviensä kautta.

Tutkimuksen tulosten kokonaisvaltaisen tarkastelun perusteella väitän, että harjoittelun laatuun ei vaikuta merkittävästi se, suorittaako harjoittelun työn ohella vai ei. Harjoittelun laatuun vaikuttaa ennen kaikkea harjoittelijan valmistautuminen, motivaatio ja asenne.

Toisaalta harjoittelu saattaa toisinaan olla huonolaatuista johtuen aluksella olevista olosuhteista. Voi olla, että harjoittelujaksolle ei osu tehtäviä, jotka tukisivat uuden oppimista. Eräs vastaajista kommentoi harjoittelun haasteisiin seuraavasti:

*On tuurissaan mitä tehtäviä koskakin tulee eteen. Harjoittelu voi olla monipuolista tai yksitoikkoista harjoittelijasta johtumattomista syistä.*

### **7.3 Tutkimusprosessin arviointia**

Tutkimusprosessissa oli paljon haasteita. Teoreettisen viitekehyksen ja tutkimusasetelman luominen olivat vaikeinta koko prosessissa. Lähdemateriaalia, joka suoranaisesti liittyisi vahtikonemestariharjoitteluun, ei löytynyt. Työn ohessa suoritetusta harjoittelusta ei löytynyt suoraan lähdemateriaalia, vaikka mainintoja löytyi muista harjoitteluun liittyvistä tutkimuksista.

Kyselylomakkeen muotoon olen tyytyväinen, vaikka monia asioita olisi voinut kysyä eri tavalla. Tulosten tulkintaa olisi helpottanut selvemmat kysymysmuodot väittämien sijaan, mutta ongelmaksi muodostui kysymysten asettelu niin, ettei niissä ole tulkinnanvaraa tai epäselvyyksiä. Kyselystä piti saada mahdollisimman helppolukuinen, eikä se saanut olla liian pitkä. Avoimien kysymysten sijoittelu onnistui mielestäni hyvin, sillä niihin harjoitteluvastaavat olivat vastanneet hyvin. Viimeisiin avoimiin kysymyksiin oli vastattu myös hyvin, joten se indikoi sitä, että kysely ei ollut liian puuduttava ja pitkä. Kyselytulokset olisivat voineet olla helpompia tulkita, jos neutraalin arvosanan, eli ”ei samaa tai eri mieltä” olisi jättänyt pois. Kyselyä rakentaessa pohdittiin myös ”en osaa sanoa” -vaihtoehdon lisäämistä. Tämä helpotus vastaajille olisi kuitenkin saattanut tuoda kyselyn tuloksiin vääristymiä, jos huomattava määrä vastaajia olisi valinnut kyseisen vaihtoehdon.

Vastaajien lukumäärä ylitti odotukseni. Kun arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta, niin 27 vastaajaa on yli 20 % ehdottomasta maksimivastaajamäärästä, joka oli kyselyssä saavutettavissa. Jos lasketaan realististen vastaajien määrällä, 70 potentiaalisella vastaajalla, vastausprosentti olisi yli 35 %. Vaikka tutkimukseen osallistui harjoitteluvastaavia kohtuullisen hyvällä prosentilla, 80 % potentiaalisista vastaajista jäi tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimustani ei tämän tiedon varjolla voi pitää täysin aukottomana totuutena harjoitteluvastaavien mielipiteistä. Toisaalta, harjoitteluvastaavien vastauksissa oli nähtävissä yhdenmukaisuutta, joten uskallan väittää, että tutkimukseni antaa ainakin vahvasti suuntaviivaa harjoitteluvastaavien näkemyksistä.

Ainoat todelliset luvut, jotka kertovat kyselyn vastaajien mahdollisesta määrästä, ovat noin 60 alusta, joille linkki sähköpostissa lähetettiin, ja Webropolin kyselyraportissa näkyvä luku vastaajien lukumäärästä ja lukumäärä siitä, kuinka monta kertaa kysely oli avattu lähettämättä vastausta. Kysely oli avattu 51 kertaa ilman vastauksen lähettämistä. Tämä luku itsessään ei kerro todellista vastaamatta jättäneiden lukumäärää, sillä voihan olla, että vastaaja on käynyt katsomassa kyselyä, mutta jättänyt ensin vastaamatta. Lisää luotettavuutta tutkimukselle olisi tuonut IP-osoitteen tunnistus ja esto täyttää kyselyä useamman kerran samalta koneelta. Toisaalta se ei olisi palvellut kyselyä siitä näkökulmasta, että harjoitteluvastaavan vaihtopari ei olisi pystynyt vastaamaan kyselyyn sen jälkeen samalta koneelta.

Kyselyssä olisi voinut tuoda paremmin esille sen, että palkattomalla harjoittelijalla ei välttämättä ole yhtään vähemmän kokemusta kuin työn ohessa harjoittelua suorittavalla opiskelijalla. Moni harjoitteluvastaava takertui vastauksiinsa siihen mielikuvaan, että harjoittelijalla on vähemmän kokemusta kuin vahtimiehellä.

#### **7.4 Kehitysehdotuksia ja jatkotutkimusmahdollisuudet**

Kansi- ja koneosastojen työnkuviissa ja harjoitteluissa on paljon eroavaisuuksia, mikä johti siihen, että kysely rajattiin koskemaan vain koneosaston harjoittelua. Olisi erittäin mielenkiintoista saada vastaava tutkimus myös kansipuolen harjoittelun osalta.

Työn ohella suoritettua harjoittelusta voisi tehdä tutkimuksia myös opiskelijoiden näkökulmasta. Opiskelijat varmasti kokevat palkallisen harjoittelun mielekkäämmäksi vaihtoehdoksi kuin palkattoman, mutta palveleeko työn ohessa suoritettu harjoittelu todella heidän oppimistaan? Jäävätkö työn ohessa harjoittelua suorittavat opiskelijat harjoittelun suhteen koulutusjärjestelmän ulkopuolelle? Ajatellaanko työn ohessa suoritettua harjoittelua enemmän työnteona, jossa samaan aikaan täytetään harjoittelukirjaa, jos siltä tuntuu, vai otetaanko harjoittelu vakavasti? Vaikka harjoittelujärjestelmää on parannettu jo oman koulu-urani aikana, olisi hyvä tehdä tutkimusta lähitulevaisuudessa siitä, ovatko muutokset vieneet harjoittelun laatua eteenpäin toivotulla tavalla.

Harjoitteluvastaavien perehdyttämiseen voisi tulevaisuudessa panostaa, sillä harjoitteluvastaavien rooli on tärkeä, niin kuin tutkimuksesta ilmeni. Harjoittelun painoarvo koulutuksessa on suuri, ja opetusvastuuta on siirretty harjoitteluun, kun teoriaopetuksen määrää on vähennetty. Tutkimuksessa ei suoraan kysytty, kokevatko harjoitteluvastaavat tarvetta saada parempaa perehdytystä harjoitteluvastaavan toimenkuvaan, sillä tulokset olisivat saattaneet vääristyä näin pienellä otannalla ja vastaajien mielikuvalla siitä, mitä heidän halutaan vastaavan.

Kuitenkin harjoitteluvastaavan roolista kysyttäessä harjoitteluvastaavat kokivat saaneensa huonosti perehdytystä toimenkuvaansa, vaikka harjoittelun tavoit-

teet he kokivat tietävänsä hyvin. Myös avoimessa kysymyksessä arvosteltiin perehdytyksen puutetta. Tämä viittaisi siihen, että kysyntää harjoitteluvastaavien perehdytykselle voisi olla. Tästä aiheesta voisi myös tehdä ensin kartoitettavaa tutkimusta, jossa paneuduttaisiin siihen, minkä tyyppinen perehdytys harjoitteluvastaaville palvelisi parhaiten harjoittelun laadun kehittämistä.

Oppilaitosten ja alusten harjoitteluvastaavien välillä voisi olla tiiviimpää yhteistyötä. Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että he eivät anna tai antavat vähän palautetta opiskelijoista suoraan oppilaitokselle. Tässä tuloksessa näen kehitettävää. Palautteen antaminen oppilaitokselle toisi arvokasta lisätietoa opiskelijoista oppilaitoksille, ja tehokkaan palautejärjestelmän avulla pystyttäisiin reagoimaan nopeasti huomattuihin epäkohtiin.

## LÄHTEET

Ammattikorkeakoululaki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2014/20140932> [Viitattu 12.4.2017].

Anttila, R. & Salmenhaara, T. 2011. Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet. Opetushallitus. Raportit ja selvitykset 2011:5.

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, S. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy

ISF 2013. On Board Training Record Book for Officers in Charge of an Engineering Watch. Lontoo: Marisec Publications.

Trafi . Liikenteen turvallisuusvirasto. Pätevyudet/ vahtikonemestari. [https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyudet/konepaallysto/vahtikonemestarin\\_patevyyskirja](https://www.trafi.fi/merenkulku/patevyudet/konepaallysto/vahtikonemestarin_patevyyskirja). [Viitattu 3.4.2017].

Merenkulkualan perustutkinto. 2017. Opetussuunnitelma.Opetushallitus. <https://eperusteet.opintopolku.fi/eperusteet-service/api/dokumentit/2336914> [viitattu 10.6.2017].

Merenkulun työharjoittelu. 2017. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun ohjeita harjoitteluun. <https://student.xamk.fi/koulutukset/merenkulku/SitePages/tyoharjoittelu.aspx> [Viitattu 11.4.2017].

Opinto-opas. 2016. Merenkulun koulutus, insinööri. Merenkulun ammattikorkeakoulututkinto, 270 op. Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulu. <http://opinto-opas.xamk.fi/index.php/fi/28/fi/6839> [Viitattu 6.6.2017]

Salonen, P. 2005. Ohjaako harjoittelu asiantuntijuuteen? Selvitys ammattikorkeakouluopiskelijoille toteutetusta harjoitteluaiheisesta kyselystä.Kokkola: Keski-Pohjanmaan ammattikorkeakoulu.

STCW. 2011. Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, including 2010 Manila Amendments. Lontoo: International Maritime Organization.

Suortti, I. 2012. Opiskelijoiden henkilökohtainen valmistautuminen ohjattuun harjoitteluun. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Merenkulun koulutusohjelma. Opinnäytetyö. Pdf-dokumentti. [http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45820/Suortti\\_Ilkka.pdf?sequence=1](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/45820/Suortti_Ilkka.pdf?sequence=1) [Viitattu 18.5.2017].

Työssäoppiminen ja ohjattu harjoittelu merenkulkualalla. 2016. Toimintaohje-suositus. Merenkulkualan koulutustoimikunta.

<https://student.xamk.fi/koulutukset/merenkulku/SitePages/tyossaoppiminen.aspx> [Viitattu 17.4.2017].

Uola, K. 2012. Merenkulun koulutuksen laadullinen ennakointi. Opetushallitus ja Satakunnan ammattikorkeakoulu. Raportit, Sarja B, 3/2012.

Vesterinen, M. 2002. Ammatillinen harjoittelu osana asiantuntijuuden kehittymistä ammattikorkeakoulussa. Jyväskylän yliopisto. Kasvatustieteiden ja psykologian tiedekunta. Väitöskirja.

Virtanen, J. 2015. Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa. Novia Yrkehögskolan. Utbildningsprogrammet för sjöfart. Opinnäytetyö. Pdf-dokumentti.

[http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/102174/Virtanen\\_Jari.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/102174/Virtanen_Jari.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [Viitattu 18.6.2017].

## Kysely: Vahtikonemestartason ohjattu harjoittelu työn ohessa

### Taustatietoja

**1. Ikäsi? \***

- Alle 30
- 30-40
- 41-50
- 51-60
- Yli 60

**2. Kokemuksen määrä harjoitteluvastaavana? \***

- Alle 5 vuotta
- 5-10 vuotta
- Yli 10 vuotta

**3. Montaako työn ohessa harjoittelua suorittanutta opiskelijaa olet ohjannut? \***

- Alle 5
- 5-10
- Yli 10

**4. Työskenteletkö laivalla, jossa on jatkuvasti miehitetty konehuone? \***

- Kyllä
- En

### Harjoitteluvastaavan rooli

**5. Vastaa seuraaviin väittämiin: \***



Harjoittelija= Palkattomasti harjoittelua suorittava henkilö Vahtimies= Työn ohessa harjoittelua suorittava henkilö Opiskelija= Harjoittelija ja/tai vahtimies

	Eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa tai eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Samaa mieltä
Tiedän harjoittelun tavoitteet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minut on perehdytetty harjoitteluvastaavan toimenkuvaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoitteluvastaavana olen merkittävässä osassa tulevaisuuden osaajien kouluttamisessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen saanut <u>harjoittelijalta</u> tietoa hänen harjoitteluaan koskevista tavoitteista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen saanut <u>vahtimieheltä</u> tietoa hänen harjoitteluaan koskevista tavoitteista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen saanut <u>vahtimieheltä</u> allekirjoitettavaksi harjoittelusopimuksen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kirjoitan palautetta suoritetuista työtehtävistä harjoittelun seurantakirjaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annan opiskelijalle suullisesti palautetta suoritetuista työtehtävistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annan palautetta oppilaitokselle opiskelijan suoritumisesta harjoittelussa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Kommentoi vapaasti edeltäviä väittämiä. Tuleeko mieleesi muita kommentteja liittyen harjoitteluvastaavan rooliin? \*

---



---



---

7. Alla on harjoittelukirjassa listatut aihealueet, joihin opiskelija kerää merkintöjä. Arvioi yleisellä tasolla, kuinka vaikeaa on ohjata ja opastaa harjoittelijaa kyseisissä aihealueissa. \*

Harjoittelija= palkattomasti harjoittelua suorittava opiskelija

	Erittäin vaikeaa	Jokseenkin vaikeaa	Ei vaikeaa eikä helppoa	Jokseenkin helppoa	Erittäin helppoa
Turvallisen konevahdin ylläpito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Englannin kielen taito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sisäisten kommunikaatiojärjestelmien käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pää- ja apukoneiston ja niihin liittyvien ohjausjärjestelmien käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polttoaine-, voitelu-, painolasti- ja muiden pumppaukseen liittyvien järjestelmien käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähkö-, elektroniikka- ja valvontalaitteiden käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköisten ja elektronisten laitteiden korjaus ja huolto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työkalujen ja mittavälineiden käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aluksen koneistojen huolto ja korjaus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saasteiden ehkäisystä huolehtiminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aluksen merikelpoisuuden ylläpito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palojen ehkäisy, hallinta ja sammuttaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pelastusvälineistön käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ensiaputaidot laivalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainsäädännöllisten vaatimusten noudattamisen tarkkailu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Johtajuuden ja tiimityöskentelytaitojen käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**8. Perustele tarvittaessa, miksi koet tietyt aihealueet vaikeiksi ohjata harjoittelijalle**

---



---



---

**9. Alla on harjoittelukirjassa listatut aihealueet, joihin opiskelija kerää merkintöjä. Arvioi yleisellä tasolla, kuinka vaikeaa on ohjata ja opastaa vahtimiestä kyseisissä aihealueissa. \***

vahtimies= työn ohessa harjoittelua suorittava opiskelija

	Erittäin vaikeaa	Jokseenkin vaikeaa	Ei vaikeaa eikä helppoa	Jokseenkin helppoa	Erittäin helppoa
Turvallisen konevahdin ylläpito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Englannin kielen taito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sisäisten kommunikaatiojärjestelmien käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pää- ja apukoneiston, ja niihin liittyvien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ohjausjärjestelmien käyttö

Polttoaine-, voitelu-, painolasti- ja muiden puppaukseen liittyvien valvontajärjestelmien käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähkö-, elektroniikka- ja valvontalaitteiden käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähköisten ja elektronisten laitteiden korjaus ja huolto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työkalujen ja mittavälineiden käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aluksen koneistojen huolto ja korjaus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saasteiden ehkäisystä huolehtiminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aluksen merikelpoisuuden ylläpito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Palojen ehkäisy, hallinta ja sammuttaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pelastusvälineistön käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ensiaputaidot laivalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lainsäädännöllisten vaatimusten noudattamisen tarkkailu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Johtajuuden ja tiimityöskentelytaitojen käyttö	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**10.** Perustele tarvittaessa, miksi koet tietyt aihealueet vaikeiksi ohjata vahtimiehelle

---

---

---

**11.** Vastaa seuraaviin väittämiin: \*

	Eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Ei samaa tai eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Samaa mieltä
Vahtimiehellä ei ole aikaa suorittaa harjoitteluun liittyviä tehtäviä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vahtimiehen tehtäviin kuuluu oleellisena osana konemestareiden avustaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelukirjaan tulee vain vähän merkintöjä, jos harjoittelun suorittaa työn ohessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Harjoittelu on yhtä monipuolista työn ohessa kuin palkattomassa harjoittelussa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vahtimies on motivoituneempi harjoittelun suhteen kuin harjoittelija	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luotan vahtimieheen enemmän kuin harjoittelijaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annan vahtimiehen suorittaa ohjatusti vahtikonemestartason työtehtäviä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annan harjoittelijan suorittaa ohjatusti vahtikonemestartason työtehtäviä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**12.** Kerro palkattoman ja palkallisen harjoittelun välisiä eroja, joita olet huomannut? \*

---



---



---

**13.** Mitkä koet työn ohessa suoritettujen harjoittelun haasteiksi? \*

---



---



---

**14.** Mikäli haluat vastata tarvittaessa lisäkysymyksiin opinnäytetyöni aiheesta, voit jättää yhteystietosi alle:

Nimi \_\_\_\_\_

Sähköposti \_\_\_\_\_

Alus \_\_\_\_\_

## SAATEKIRJE HARJOITTELUVASTAAVILLE

Hei harjoitteluvastaava!

Olen Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun merenkulkualan insinööriopiskelija. Opin-  
näytetyöni aiheena on: ”Työn ohessa suoritettujen vahtikonemestariharjoittelun haasteet”.  
Opinnäytetyön toimeksiantaja on Merenkulun Harjoittelumylly Ry.

Tutkimuksen tavoitteena on kartoittaa työn ohessa suoritettussa harjoittelussa ilmeneviä  
haasteita ja puutteita. Kohderyhmänä ovat kaikkien Suomen alusten konepuolen harjoit-  
teluvastaavat. Kyselyn pystyy tekemään alla olevasta linkistä myös toiseen kertaan: Olisi  
mahtavaa saada myös aluksenne harjoitteluvastaava vaihtopari osallistumaan kyselyyn!

Opinnäytetyön aineisto kerätään kyselylomakkeella, jossa on sekä monivalintakysymyksiä  
että avoimia kysymyksiä. Pakolliset kysymykset ovat merkitty tähdellä kysymyksen peräs-  
sä. Kyselyyn vastataan anonymisti ja luottamuksellisesti. Jos kuitenkin sinulla riittää kiin-  
nostusta vastata mahdollisiin lisäkysymyksiin opinnäytetyöni tiimoilta, voit jättää kyselyn  
viimeisellä sivulla yhteystietosi. Tämä on kuitenkin täysin vapaaehtoista.

Kysely kestää noin 10-15 minuuttia. Pyytäisin vastauksia ja pohdintoja etenkin avokysy-  
myksiin, jossa voit omin sanoin kertoa mielipiteesi kysytyyn asiaan.

Kyselyssä puhutaan sekä harjoittelijoista että vahtimiehistä. Huomioithan, että tässä ky-  
selyssä termi ”harjoittelija” viittaa palkattomaan harjoittelijaan, jolla ei ole miehistölistas-  
sa nimettyä työtehtävää. Termi ”vahtimies” viittaa vahtimieheen tai muuhun työnteki-  
jään, joka suorittaa työn ohessa vahtikonemestaritason harjoittelua.

Kysely on voimassa 24.4-7.5.2017 välisenä aikana. Pääset kyselyyn seuraavasta linkistä:

<https://www.webropolsurveys.com/S/929F7A622B1E3AC1.par>

Mikäli linkki ei suoraan aukea, voit myös kopioida linkin selaimesi osoiteriville.

Jos sinulla on kysyttävää opinnäytetyöhöni tai kyselyyn liittyen, ole rohkeasti yhteydessä  
sähköpostitse:

jaana.miettinen@edu.xamk.fi

Kiittäen,

Jaana Miettinen MI11