



Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

FIIA ERKKILÄ

Merenkulkualan harjoittelukoke- muksen kehittäminen

MERIKAPTEENIN TUTKINTO-OHJELMA
2023

Tekijä(t) Erkkilä, Fiia	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK	Päivämäärä Toukokuu, 2023
	Sivumäärä 49	Julkaisun kieli Suomi
Julkaisun nimi Merenkulkualan harjoittelukokemuksen kehittäminen		
Tutkinto-ohjelma Merikapteenin tutkinto-ohjelma		
Tiivistelmä <p>Tutkimuksessa perehdyttiin suomalaiseen merenkulkualan laivaharjoittelujärjestelmään ja opiskelijoiden näkemykseen järjestelmän toimivuudesta. Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena. Kyselylomakkeessa oli monivalintakysymyksiä sekä avoimia kysymyksiä. Google forms -kaavakkeella tehty kysely lähetettiin kohdeyleisölle HarjoitteluMyllyn välityksellä. Kyselylomaketta jaettiin myös kohdeyleisön käyttämällä sosiaalisen median kanavilla, mahdollisimman suuren otannan takaamiseksi. Kyselylomakkeen kysymykset ja vastausvaihtoehdot olivat suomeksi ja englanniksi.</p> <p>Vastauksia kyselyyn saatiin 66 ihmiseltä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Kyselyyn kerättiin vastauksia marras- joulukuussa 2022. Kyselyyn vastaajat rajattiin tällä hetkellä merenkulkualaa opiskeleviin opiskelijoihin, tästä varmistuttiin tekemällä alkuun muutama esitieto kysymys. Vastauksista selvisi laivaharjoittelun nykytilan olevan kohtuullinen, järjestelmä toimii kohtuullisesti ja moni asia sai kehuja ja positiivista palautetta. Harjoittelujärjestelmässä on kuitenkin myös ongelmakohtia ja parantamisen varaa oli havaittavissa.</p> <p>Kyselytutkimuksen vastausten perusteella annettiin kehitysehdotuksia HarjoitteluMyllylle, varustamoille, kouluille ja yleisesti järjestelmässä mukana toimiville tahoille.</p> <p>Tutkimuksella tavoiteltiin konkreettisia ja ajantasaisia näkemyksiä harjoittelujärjestelmän suurimmalta käyttäjäryhmältä eli harjoittelijoilta itseltään. tavoitteet saavutettiin ja lopputuloksena saimme ajantasaista tietoa laivaharjoitteluiden tilasta.</p>		
Avainsanat Merenkulku, Laivaharjoittelu, Kehitys, Kysely		

Author(s) Erkkilä, Fiia	Type of Publication Bachelor's thesis	Date Month Year May, 2023
	Number of pages 49	Language of publication: finnish
Title of publication Development of maritime onboard training		
Degree programme Maritime Management		
Abstract <p>The study examined the Finnish maritime industries onboard training system and students' views on the systems functionality. The study was conducted as a survey, which included multiple-choice questions and open-ended questions. The survey was created by using Google Forms and HarjoitteluMylly sent the survey to schools for larger audience. The survey was also shared on social media channels used by the target audience to get as much answers as possible. The survey questions and answer options were provided in Finnish and English.</p> <p>Responses were collected from 66 individuals in Finnish, Swedish, and English. The survey was conducted between November and December 2022. Respondents were limited to students currently studying in maritime schools, this was confirmed by a few preliminary questions. The responses indicated that the current state of ship training is reasonable, the system works well, and many aspects received positive feedback. However, there were also problem areas and opportunities for improvement in the training system.</p> <p>Based on the survey responses, development suggestions were given to HarjoitteluMylly, shipping companies, schools, and other parties involved in the system.</p> <p>The study's goal was to obtain concrete and up-to-date views from the largest user group of the training system, the trainees themselves. The goals were achieved, and as a result, we gained up-to-date information on the state of ship training.</p>		
Keywords Maritime, Onboard training, Development, Survey		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
1.1 Tutkimuksen rajaus	5
1.2 Tutkimuksen tavoite	6
1.3 Tutkimuskysymys	6
2 TAUSTATIEDOT	7
2.1 Laivaharjoittelu	7
2.2 STCW ja IMO	8
2.3 Traficom	9
2.4 Yhteistyötahot.....	9
2.4.1 HarjoitteluMylly	9
2.4.2 Varustamot	10
2.4.3 Koulut	11
2.4.4 Opiskelumahdollisuudet.....	11
2.5 Aiemmat tutkimukset	12
3 TUTKIMUSMENETELMÄT	14
3.1 Luotettavuus ja oikeellisuus.....	14
3.2 Kyselytutkimuksen luominen	15
3.3 Aineiston keruu.....	15
4 KYSELYTUTKIMUS.....	18
4.1 Esitiedot.....	18
4.2 Kyselytutkimuksen vastaukset.....	18
5 KYSELYTUTKIMUKSEN ANALYYSI.....	42
6 KEHITYSEHDOTUKSIA JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ.....	43
6.1 Yleisesti	43
6.2 Kouluille.....	43
6.3 Varustamoille ja miehistölle	44
6.4 Harjoittelumyllylle	44
7 LOPUKSI	46
LÄHTEET	

1 JOHDANTO

Merenkulku on Suomelle ja suomalaisille elintärkeää. Merenkulkijat ovat pieni, mutta erittäin tärkeä ammattiryhmä jokapäiväisten elintarvikkeiden, lääkkeiden, valmiiden tuotteiden ja teollisuuden raaka-aineiden kuljetusten mahdollistajana. Suomalaisella merenkululla on pitkät perinteet ja vankka ammattitaito. Merenkulun perinteitä ja ammattitaitoa siirretään tulevaisuuden tekijöille laivaharjoitteluisissa.

Korona lomautusten aikana uusiin ammatteihin siirtyneiden ja uusien alusten tai jo olemassa olevien alusten liputtaminen Suomen lipun alle on lisännyt työpaikkoja merenkulkualalla. Alalla työskentelevien keskuudessa on tiedossa tarve osaavista työntekijöistä sekä työpaikkojen suuri tarjonta. Tässä tutkimuksessa pyrimme selvittämään laivaharjoitteluiden toimivuutta ja kehittämistarpeita, jotta se palvelisi merenkulkualaa parhaalla mahdollisella tavalla. Opiskelijoille lähetettävällä kyselyllä kartoitetaan harjoitteluiden nykytilaa ja saadaan mielipiteitä sekä tietoa niin sanotusti ruohonjuuritasolta. Laivaharjoittelu on merenkulkualan käyntikortti. Harjoittelun toimiessa yhteistyötä jatketaan ilomielin tulevaisuudessakin.

1.1 Tutkimuksen rajaus

Tutkimus rajattiin koskemaan suomalaisissa kouluissa opiskelevia merenkulkualan opiskelijoita. Kyselylomakkeeseen oli mahdollista vastata suomeksi ja englanniksi. Merenkulkualan yleinen työkieli on englanti, joten oli luonnollista antaa mahdollisuus vastata myös tällä kielellä. Tutkimuksesta rajattiin pois harjoitteluvastaavat niin laivoilta kuin kouluistakin. Kyselyyn on saattanut vastata sellaiset miehistönjäsenet, jotka työskentelevät koulun ohella. Valmistuneet miehistönjäsenet rajattiin tutkimuksen ulkopuolelle. HarjoitteluMylly toimi apuna kyselylomakkeen jakamisessa, HarjoitteluMylly kuitenkin jätettiin

muuten tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimus rajattiin koskemaan vain opiskelijoita, jotta heille voidaan esittää mahdollisimman kohdistettuja kysymyksiä.

Tutkimus olisi levinnyt erittäin isoksi, jos kaikille harjoittelujärjestelmässä oleville tahoille olisi luotu oma kyselylomake tai yritetty luoda kaikille yhtenäistetty lomake. Kaikkien yhteistyötahojen mielipiteet ovat tärkeitä. Kaikki yhteistyötahot ansaitsisivat oman tutkimuksensa, jotta koko järjestelmä voisi kokonaisuudessaan toimia paremmin.

1.2 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena oli kerätä tietoa nykyisistä laivaharjoitteluista ja niiden järjestelyistä, sekä antaa kehitysideoita, jotta tulevaisuudessa laivaharjoittelut palvelisivat merenkulkualaa mahdollisimman hyvin. Tämän kyselytutkimuksen vastauksia ja vanhoja tutkimuksia aiheesta on tarkoitus vertailla keskenään ja löytää mahdollisia onnistumisia ja kasvattaa tutkimuksen oikeellisuutta vertailemalla vastauksia. Tavoitteena oli saada vastauksia mahdollisimman laajasti eri ikäryhmiltä, vuosiluokilta, suuntautumislinoilta sekä taustoilta. Tavoitteeseen päästessä ja tutkimuksen onnistuessa kiitettävästi hyötyvät varustamot, koulutuslaitokset sekä nykyiset, että tulevat oppilaat.

1.3 Tutkimuskysymys

Tämän työn tutkimuskysymykseksi valikoitui: Miten suomalaista merenkulkualan harjoittelujärjestelmää voisi kehittää? Työn tutkimuskysymys on selkeä, mutta laaja, joten aihetta rajattiin lisäkysymyksillä. Minkälaisia ongelmia tai puutteita nykyisissä laivaharjoitteluissa on opiskelijan näkökulmasta? Missä on onnistuttu, mikä toimii hyvin? Tutkimuskysymyksen pohjalta luotiin kysymyksiä kyselylomakkeeseen. Tutkimuksen onnistuessa tutkimuskysymykselle löytyy vastaus tutkimuksen lopussa.

2 TAUSTATIEDOT

2.1 Laivaharjoittelu

Laivaharjoittelu on iso osa merenkulkualan koulutusta, valmistuvalta päällystötason opiskelijalta edellytetään 360 meripäivää muiden opintojen lisäksi (HarjoitteluMylly, 2022). Miehistötason koulutuksiin, kuten konekorjaajan osaamisalaan, edellytetään vähemmän meripäiviä. Laivaharjoittelua voi suorittaa erityyppisillä aluksilla, konepajoilla ja koulujen simulaattoreilla.

Kotkan ja Ahvenanmaan koulutuskeskuksilla on omat koululaivat, joilla opiskelijat voivat suorittaa ohjattua harjoittelua. Koululaivat ovat hyviä esimerkiksi uusille opiskelijoille perustaitojen opetteluun todenmukaisessa, mutta turvallisessa ja valvotussa ympäristössä. Konehuone- ja komentosiltasimulaattoreita löytyy Raumalta, Ahvenanmaalta, Turusta ja Kotkasta. Simulaattoriopinnoilla saa meripäivän, jos simulaattoripäivän pituus ylittää 6 tuntia. Simulaattoripäiviä luetaan hyväksi korkeintaan 30 päivää pätevyyskirjoja haettaessa. (Traficom, 2022)

Ensimmäisenä käydään 60 päivää kestävä vahtimiestason harjoittelu, jonka voi suorittaa lyhyemmissä osissa. Nämä 60 ensimmäistä päivää ovat lähestulkoon aina palkattomia, sillä opiskelijalla ei ole vielä pätevyyttä toimia työntekijänä laivalla. Saatuaan 60 meripäivää opiskelija voi hakea vahtimiehen pätevyyskirjaa, jolla osoittaa olevansa pätevä toimimaan konevahtimiehenä tai kansivahtimiehenä. Hakemukseen tulee liittää lääkärintodistus, passi ja todistus suoritetusta harjoittelusta sekä koulutuksesta.

Vahtimiestason harjoittelun jälkeen päällystöopiskelijat voivat suorittaa YT-harjoittelua, jossa yhdistetään kansi- ja koneharjoittelu. YT- pätevyuden saamiseksi opiskelijalla täytyy olla suoritettuna 60 päivää kansi- ja koneharjoittelua, sekä vaadittava koulutus. Kansi- ja koneharjoittelua voi suorittaa samanaikaisesti YT-harjoittelussa, jossa täytetään molempia harjoittelukirjoja. Tällä tavalla vahtiperämiesopiskelija voi saada konevahtimiehen pätevyuden ja tosinpäin vahtikonemestari kansivahtimiehen pätevyuden. (Traficom, 2023)

YT-kirjoiksi kutsuttu yleistoimipätevyys on tärkeä pätevyys varsinkin kuivarahtialuksilla. Kuivarahtialuksilla miehistökoot ovat pienet ja miehistönjäsenten täytyy olla moniosaajia. Kansipuolella puolimatruusin paikkoja on vaikea saada ilman YT-pätevyyttä, sillä miehitystodistuksissa on määrätty miehistön pätevyyskirjavaatimuksista. Kansi- ja konevahtiharjoitteluun on omat harjoittelukirjat, nämä kirjat on tarkoitus saada täytettyä ensimmäisten 60 päivän aikana.

Vahtimiestason harjoitteluiden jälkeen ammattikouluopiskelijoiden jäljelle jäävät meripäivät ovat tarkoitettuja oman suuntautumisalan harjoitteluun. Ammatikorkeakouluopiskelijat ovat valinneet suuntautumislinjansa jo hakuvaiheessa, silti myös he käyvät ensimmäiseksi vahtimiestason harjoitteluissa. Vahtiperämies- ja vahtikonemestariopiskelijoille on eri harjoittelukirjat, joita täytetään harjoitteluiden edetessä, harjoittelukirjasta on myös helppo nähdä, mitä asioita harjoittelussa pitäisi tehdä ja oppia. Kansi- ja konekorjausmiehet voivat jatkaa vahtimieskirjan täyttöä aina 180 meripäivään asti (Harjoittelu-Mylly, 2022.)

2.2 STCW ja IMO

Merenkulkuala on pitkälti säädelty ja lakeihin perustuva ala, lähes kaikelle löytyy painetut ohjeet ja määräykset. STCW eli Standards of Training, Certification and Watchkeeping pitää huolen koulutuksen laadusta ja yhdenvertaisuudesta eri maiden, koulujen ja varustamoiden välillä.

STCW-yleissopimus tuli voimaan huhtikuussa 1984 ja suurimmat uudistukset sopimukseen on tehty vuosina 1995 ja 2010 (IMO, 2022). Laivaharjoitteluissa käytettävät harjoittelukirjat ovat kansainvälisiä ja perustuvat vuoden 2010 Manila muutoksiin STCW-yleissopimuksessa, tällä tavoin pyritään varmistamaan samantasoinen koulutus kaikkialla maailmassa.

International Maritime Organization, yleisemmin tunnettuna IMO, on maailman laajuinen merenkulkualan katto-organisaatio. IMO hallinnoi merenkulkualan turvallisuuden kehittämistä, merien saastumisen vähentämistä ja monia muita asioita. IMO:n tavoite on saada kaikille merenkulkua harjoittaville tasapuoliset

edellytykset toimia alalla, jotta rahtaajat ja laivavarustamot eivät voi tinkiä turvallisuudesta tai ympäristönsuojelemisesta isompien voittojen toivossa. (IMO, 2023.)

2.3 Traficom

Suomessa valvova viranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Traficom valvoo, että merenkulkualan koulutus vastaa STCW koodin vaatimuksia ja kansallisia lakeja sekä asetuksia. Tämän lisäksi Traficom hoitaa esimerkiksi merenkulkualan pätevyyskirjat miehistölle, miehitystodistukset, alusrekisteröinnit ja ylläpitää alusrekisteriä. Omien sanojensa mukaan Traficom on palveleva lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen (Traficom, 2023.)

2.4 Yhteistyötahot

Laivaharjoittelujen takana on monia yhteistyötahoja ja tekijöitä. Suurimpia toimijoita ovat koulut, varustamot ja laivapaikkoja välittävä Merenkulun HarjoitteluMylly ry. Hieman pienempiä toimijoita on myös monia esimerkiksi merimieslääkärit, telakat, kotimaanliikenteen alukset, Traficom ja koneverstaat.

2.4.1 HarjoitteluMylly

HarjoitteluMylly, virallisesti Merenkulun Harjoittelumylly ry, on vuonna 2012 perustettu yhdistys, joka jakaa merenkulkualan opiskelijoille harjoittelupaikat. HarjoitteluMylly toimii yhteistyössä suomalaisten varustamoiden, oppilaitosten sekä opiskelijoiden kanssa. Lokakuussa 2022 HarjoitteluMylly avasi uudet nettisivut, joilta löytyy tietoa niin opiskelijoille, varustamoille kuin muillekin utelaille. (HarjoitteluMylly, 2022.)

HarjoitteluMylly jakaa palautekyselyt harjoittelulaivoille ja harjoittelijoille, näillä HarjoitteluMylly pyrkii varmistamaan harjoittelujen laatua ja parantamaan toimintaansa. Harjoittelijat saavat palautekyselyissään äänestää vuoden

harjoittelulaivaa. Vuoden harjoittelulaiva julkistetaan joka vuosi tammikuussa. Vuoden harjoittelulaiva on valittu vuodesta 2016 alkaen. (HarjoitteluMylly, 2023)

Myllyn toiminta merenkulussa ei ole uutta, ennen vanhaan työpaikat jaettiin myllyjen järjestämässä ”huudoissa” isoissa satamakaupungeissa kuten Helsingissä, Turussa ja Kotkassa. Huudot ja Myllyt kuihtuivat ajan myötä pois ja viimeinen Mylly toimi Turussa, joka nykyään toimii Merivälityksenä TE-toimistossa (Merivälitys 2023.)

HarjoitteluMylly jakaa noin 900 harjoittelupaikkaa vuodessa, laivoja Myllyn käytettävissä on noin 70 (HarjoitteluMylly, 2022). Jaettavien harjoittelupaikkojen määrä riippuu vuodenaajoista. Kesäisin laivoilla käytetään ylimääräistä työvoimaa, eikä harjoittelijoille välttämättä ole tilaa. Talvisin jäänmurtajat ovat liikenteessä ja niille voidaan ottaa harjoittelijoita.

Harjoittelutilanne on normalisoitunut koronavuosien jäljiltä, Arctiakin on ilmoittanut taas ottavansa harjoittelijoita murtajiensa eri osastoille (Arctia, 2022). Mylly jakaa lähestulkoon kaikki harjoittelupaikat suomessa, poikkeuksena ovat kotimaanliikenteen alukset, kuten maantielautat, lossit, koululaivat ja hinaajat. Edellä mainittuihin paikkoihin opiskelija voi hakea itse tai koulun kautta. Myllyn piirissä oleviin laivoihin ei ole sallittua hakea itsenäisesti, vaan paikat niihin jakaa Mylly. Kaikki Myllyn harjoittelulaivat ovat suomalaisten varustamoiden laivoja (HarjoitteluMylly, 2022).

2.4.2 Varustamot

Suomi on kuin saari ja lähes 90 % tavaroista kuljetetaan meriteitse tänne tai maailmalle. Varustamoita Suomessa on 25 ja laivoja ulkomaanliikenteessä noin 110, kauppa-alus rekisterissä on 688 yli 15 metriä pitkää kauppa-alusta. Merimiesammateissa työskentelee noin 9000 henkeä. Varustamoiden liikevaihto on noin 2,4 miljardia euroa. Suomalaisilla varustamoilla on kalustoa monenlaisiin tarpeisiin: kuivarahtialuksia, tankkereita, autolauttoja, matkustaja-autolauttoja, jäänmurtajia, hinaajia ja erikoisaluksia kuten väylänhoitoaluksia ja kansirahtialuksia. (Suomen Varustamot, 2023.)

Pelkillä varustamoilla ja laivoilla tavarat eivät kuitenkaan liiku vaan tarvitaan satamatyöntekijöitä, satamia, meriteollisuutta ja viranomaisia. Kaikkea merenkulkuun ja sen ympärillä olevaan teollisuuteen liittyvää kutsutaan Meriklusteriksi. Taulukossa 1 on taulukoituna suomalaisen meriteollisuuden ja meriklusterin taloudelliset luvut vuodelta 2020.

Taulukko 1. Suomen meriklusterin taloudelliset tunnusluvut 2020. (Suomen varustamot, 2023)

	Yritysten lukumäärä	Merisektorin osuus	
		Liikevaihto (1 000 euroa)	Henkilöstö - määrä
Meriteollisuus	1 100	7 651 100	25 400
Varustamot ja muut merenkuluelinkeinot	336	2 155 100	8 100
Satamatoiminnot	234	1 634 700	5 600
Muut meriklusteria palvelevat toiminnot	175	243 700	1 400
Yhteensä	1 845	11 684 600	40 500

Koko meriklusterin liikevaihdon muutos 2019–2020 oli -19,3 % ja henkilöstön -16,7 %.

Mukana luvuissa ovat osakeyhtiömuotoiset yritykset, jotka ovat toimittaneet tilin päätöstiensa kaupparekisteriin. Yhteensä meriklusterissa on lähes 3 000 yritystä.

Luvut: Ranti, T., Grönlund, M. & Karvonen, T. Turun yliopiston Brahea keskus 2021



2.4.3 Koulut

On yleisesti tiedossa, että Suomessa on kahdeksan oppilaitosta, joissa voi opiskella merenkulkualan tutkinnon itselleen. Merenkulkualan tutkinnon voi suorittaa Kotkassa, Turussa, Raumalla ja Maarianhaminassa, näistä kaikista kaupungeista löytyy ammattikoulu ja ammattikorkeakoulu. Tutkintoja on suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Lisäksi Lohjalla ja Kirkkonummella sijaitsevat Meriturvan merenkulun turvallisuuskoulutuskeskukset, jotka järjestävät lyhytkoulutuksia kaikille merellisten ammattien osaajille, veneilijöille ja pelastushenkilökunnalle.

2.4.4 Opiskelumahdollisuudet

180 opintopisteen merenkulkualan perustutkinnon voi suorittaa Länsirannikon koulutuskeskus Winnovassa Raumalla, Axxellissa Turussa, Ekamissa

Kotkassa ja Ahvenanmaan ammattikoulussa Maarianhaminassa. Perustutkin-
nossa oman suuntautumislinjan voi valita vaihtoehdoista:

- vahtiperämies
- vahtikonemestari
- laivasähköasentaja
- kansi- ja konekorjaaja

Ammattikoulut tarjoavat myös STCW-kertauskursseja miehistölle ja päällystölle. Kurssitarjonnassa on myös omaehtoisia monimuoto- ja täydennyskoulutuksia. Tutkinnon voi suorittaa suomeksi Raumalla ja Kotkassa, ruotsiksi Maarianhaminassa ja Turussa.

270 opintopisteen ammattikorkeakoulututkinto on tarjolla samoilla paikkakunnilla. Kotkassa koulutuksen kieli on suomi. Ahvenanmaalla ja Turussa opintojen kielinä ovat ruotsi ja englanti. Raumalla tutkinnon voi suorittaa tutkinnosta riippuen joko suomeksi tai englanniksi.

Ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon laajuus on 60 opintopistettä. Yamk tutkinnot ovat syventäviä opintoja, jotka ovat tarkoitettuja jo alalla työskenteleville. Merenkulun yamktutkinnon voi opiskella englanniksi Raumalla ja Turussa. Suomen kielellä ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon saa opiskeltua Kotkan Xamkissa.

Merenkulkualalla kertauskurssit ovat edellytys pätevyyskirjojen saamiselle ja ylläpitämiselle (Traficom, 2023). STCW:n mukaisia ja maksullisia kertauskursseja järjestetään Kotkassa, Raumalla, Turussa, Ahvenanmaalla sekä Lohjalla.

2.5 Aiemmat tutkimukset

Vuonna 2015 J. Virtanen opinnäytetyössään ”Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa” tutki, miten Suomen koulutuksen harjoittelumäärät vastaavat STCW vaatimuksia haastatteleamalla 12 alan ammattilaista. Virtasen tutkimuksessa näkyy samoja teemoja ja ongelmia kuin tässäkin tutkimuksessa, esimerkiksi jo vuonna 2015 on huomattu perämiesharjoittelijoiden saavan liian vähän opetusta komentosittoimintaan ja

olevan enemmän kansimiehistön lisä kuin oppimassa uutta. Virtasen tutkimus keskittyi vain vahtiperämiesopiskelijoihin, eikä tutkimuksessa haastateltu itse opiskelijoita.

H. Pichler julkaisi vuonna 2022 tutkimuksen ”Kotimaisen työvoiman varmistaminen suomalaisessa merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa”. Tutkimuksessa yhtenä osana oli kysely alaa opiskeleville. Pichler sai kyselynsä hyvin samankaltaisia vastauksia, mitä tässäkin tutkimuksessa on saatu. Kyselyn pohdinnassa ilmeni huoli siitä, miten monta samankaltaista tutkimusta aiheesta pitää tehdä, ennen kuin asioihin oikeasti ryhdytään kiinnittämään huomiota.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

3.1 Luotettavuus ja oikeellisuus

Tutkimuksen oikeellisuutta ja luotettavuutta tukee asialliset ja samankaltaiset vastaukset kohtuulliselta otannalta avoimissa vastauksissa. Myös vastaajien rajaaminen nykyisiin opiskelijoihin lisää tutkimuksen oikeellisuutta. Kysymykset pyrittiin asettelemaan ilman johdattelua siten, että niihin voitiin vastata omin sanoin. Kyselylomakkeessa ei vastaajilta kysytty, missä koulussa he opiskelevat, joten vastauksia ei voitu jaotella koulujen perusteella. Tutkimus kuitenkin koski laivoilla tapahtuvia harjoitteluita, eikä itse opetusta tai sen tasoa.

- Oikeellisuus (validiteetti): ilmaisee miten hyvin tutkimuksessa käytetty mittausta- tai tutkimusmenetelmä mittaa juuri sitä ilmiön ominaisuutta, mitä on tarkoituskin mitata. (Avoin tiede, 2018).

Luotettavuutta tukee vastausten samankaltaisuus ja odotukset tulevista vastauksista. Tulokset olisivat olleet samanlaiset, vaikka tutkimuksen olisi tehnyt joku muu. Tutkimuksen luotettavuutta tukee myös H. Pichlerin vuonna 2022 julkaisema tutkimus, jossa sivuttiin samaa aihetta ja tutkimuksessa tuli ilmi monia samoja pointteja ja piirteitä, mitä tässäkin tutkimuksessa. Alle on lainattu pätkä Pichlerin analyysia opiskelijoiden tutkimukseen liittyen.

Opiskelijoiden kyselystä ilmenee heidän kaipuunsa kohdata hyväksyntää laivaharjoitteluun tultaessa. He toivovat saavansa laadukasta ohjausta. Tutkimukseni tuloksista voidaan selvästi havaita, että opintojen keskeyttäminen johtuu osin myös harjoittelupaikan tuomasta negatiivisesta kuvasta alaa kohtaan. Haastattelut toivat käsityksen siitä, että yhteistyötä tarvitaan enemmän, jotta alasta saadaan houkuttelevampi. Alan imagoa tulisi kirkastaa ja alaa nostaa valtakunnallisesti esille. (Pichler, 2022, s.83.)

- Luotettavuus (reliabiliteetti): ilmaisee sen, miten luotettavasti ja toistettavasti käytetty mittausta- tai tutkimusmenetelmä mittaa haluttua ilmiötä. (Avoin tiede, 2018).

3.2 Kyselytutkimuksen luominen

Ohjattua laivaharjoittelua suorittaneilta merenkulkualan opiskelijoilta kerättiin vastauksia kyselytutkimuksen perustaksi. Jotta vastaukset olisivat mahdollisimman ajantasaisia ja kertoisivat harjoittelun nykytilasta, rajattiin vastaajat nykyisiin opiskelijoihin. Kyselyn luominen lähti omista ajatuksista ja kokemuksista. Omat harjoittelujaksot ovat vielä muistissa ja lisäksi työskentelen puolimatuusina sekä perämiehenä laivalla, jossa harjoittelijoita on useita vuodessa.

Kyselytutkimuksessa oli tarkoitus selvittää perusasioiden, kuten perehdytyksen, työilmapiirin, palautteen antamisen ja harjoittelukirjan täytön laadukkuutta harjoitteluissa. Kyselyyn luotiin kysymyksiä myös työaikojen noudattamisesta, osaamistason huomioimisesta ja työtehtävien laadusta. Kyselyyn vastaajalta kysyttiin perustietoina ikä, aiempi koulutustaso, meripäivien määrä jaharjoittelulaivojen määrä. Kyselyyn vastaaminen oli anonyymiä, eikä vastauksista voi tunnistaa henkilöitä.

3.3 Aineiston keruu

Kyselytutkimuksen jakamisessa apuna oli HarjoitteluMylly. HarjoitteluMylly jakoi linkin kyselyyn kouluille ja harjoitteluvastaaville sähköpostitse. Suomenkielisen kysely oli avoinna 14.11.2022-26.12.2022, eli 44 päivää. Englannin kielellä kysely toteutettiin jälkikäteen lisäten englanninkieliset kysymykset jo olemassa olevaan kyselyyn. Englanninkieliset kysymykset olivat saatavilla 07.12.2022-26.12.2022, eli 20 päivää. Englanninkielisten kysymysten lisäämisen jälkeen HarjoitteluMylly jakoi linkin kyselyyn vielä uudestaan kouluille. Kohderyhmän tavoittamiseksi kyselyä levitettiin myös eri sosiaalisten medioiden kanavilla. Kyselyä jaettiin Facebookissa, LinkedInissä sekä Instagramissa. Kyselyssä oli 23 monivalintakysymystä ja kuusi avointa kysymystä, joihin sai omin sanoin kertoa omista kokemuksistaan. Vastauksia kyselyyn saatiin 66 ihmiseltä. Kyselyn alussa olevalla kuvauksella ja esitietokysymyksillä pyrittiin varmistamaan, että vain merenkulkualan opiskelijat vastasivat kyselyyn.

Kyselylomakkeessa esitetyt kysymykset ja väittämät:

- Minkä ikäinen olet?
- Aiempi koulutustasosi.
- Kuinka paljon harjoittelupäiviä sinulla on?
- Kuinka monella laivalla olet ollut harjoittelussa? Laske vain laivat, joissa olet ollut harjoittelijana, et palkallisena työntekijänä.
- Ensimmäiseen harjoitteluun lähtiessäni koulun ohjeistukset harjoitteluun lähtemisestä olivat kiitettävät.
- Miten ohjeistuksia voitaisiin kehittää, jotta harjoitteluun lähtö olisi mielisempää?
- Perehdyttäminen turvallisuuteen ja hätätilannetoimintoihin laivalla on ollut riittävää.
- Perehdyttäminen yleiseen toimintaan ja rutiineihin laivalla on ollut riittävää (työvuorot, ruokailuajat, vapaa-ajan aktiviteetit jne.)
- Kuinka osaamis- ja koulutustasonne (vuosiluokka ja meripäivien määrä) on otettu huomioon laivaharjoitteluissa?
- Miten osaamis- ja koulutustasonne on otettu huomioon, voit kertoa omasta hyvästä tai huonosta kokemuksestasi.
- Miten koet opintosuunnitelmaan merkittyjen harjoittelujaksojen pituudet? Tässä tarkoitetaan lukujärjestykseen merkittyä aikajaksoa. (jos jaksot ovat mielestäsi sopivan mittaisia valitse vaihtoehto 3.)
- Minkä mittaisia laivaharjoitteluita olet yleensä tehnyt?
- Työtehtävät laivoilla ovat olleet koulutukseen liittyviä ja olen oppinut uutta sekä syventänyt aikaisemmin oppimaani.
- Kerro omin sanoin mitä mieltä olet sinulle annetuista työtehtävistä ja niiden määrästä.
- Työaikasuunnittelu laivoilla on sujunut kiitettävästi, olen saanut itse vaikuttaa työaikoihin. (esim. lepoajat olivat riittävät ja työajat selkeitä)
- Miehistö antoi vastuuta ja luotti minuun suhteessa kokemukseeni (valitse 3, jos sopivasti).
- Miehistönjäsenet ohjeistivat ja opettivat minua työtehtävissä (valitse 3, jos sopivasti).
- Tunsin oloni tervetulleeksi.

- Tähän voit kertoa huomaamistasi epäkohdista tai asioista, jotka ansaitsevat kiitosta työajoista, miehistön suhtautumisesta sekä vastuun antamisesta.
- Olen saanut palautetta oppimisestani ja työskentelystäni laivoilla.
- Saamani palaute on ollut kehittäväää ja hyödyllistä.
- Miten palautteen antamista voitaisiin kehittää mielestäsi? Voit kertoa omasta kokemuksestasi tai antaa kehitysideoita. Oliko palaute hyödyllistä opintojesi tai työllistymisesi kannalta?
- Harjoittelukirjan täyttäminen laivalla on onnistunut, ja olen saanut merkintöjä tekemistäni työtehtävistä kiitettävästi.
- Miehistö auttoi minua harjoittelukirjan täyttämässä tarpeen vaatiessa.
- Harjoittelupaikan saaminen, yhteydenpito sekä tietojen vaihtaminen HarjoitteluMyllyn kanssa onnistui kiitettävästi.
- Sain harjoittelupaikan kohtuullisessa ajassa.
- Miten pitkään yleensä odotit harjoittelupaikkaa?
- Harjoittelut ovat antaneet hyvän pohjan työelämälle ja kokonaisvaltaisen kuvan laivatyöstä sekä merenkulkualan uramahdollisuuksista.
- Tuleeko mieleesi vielä jotakin, miten laivaharjoittelua voidaan kehittää?
Sana on vapaa.
- Kiitos ajastasi!

4 KYSELYTUTKIMUS

4.1 Esitiedot

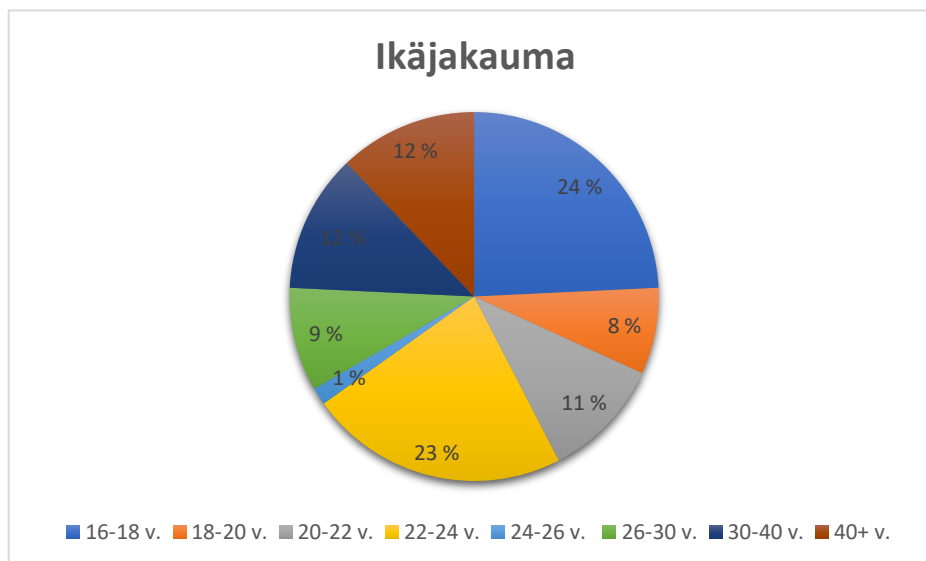
Vastauksia kyselyyn saatiin suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi. Vastauksien perusteella kyselyyn vastasi vain merenkulkualaa opiskelevat ja vastauksista suurin osa oli täysin asiallisia ja aiheeseen liittyviä. Avoimien kysymyksen suorat vastaukset on kursivoitu. Muutama kuvaaja on luotu jälkikäteen vastausten selkeyttämiseksi.

4.2 Kyselytutkimuksen vastaukset

1. Kysymys

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin minkä ikäinen olet? (kuva 2).

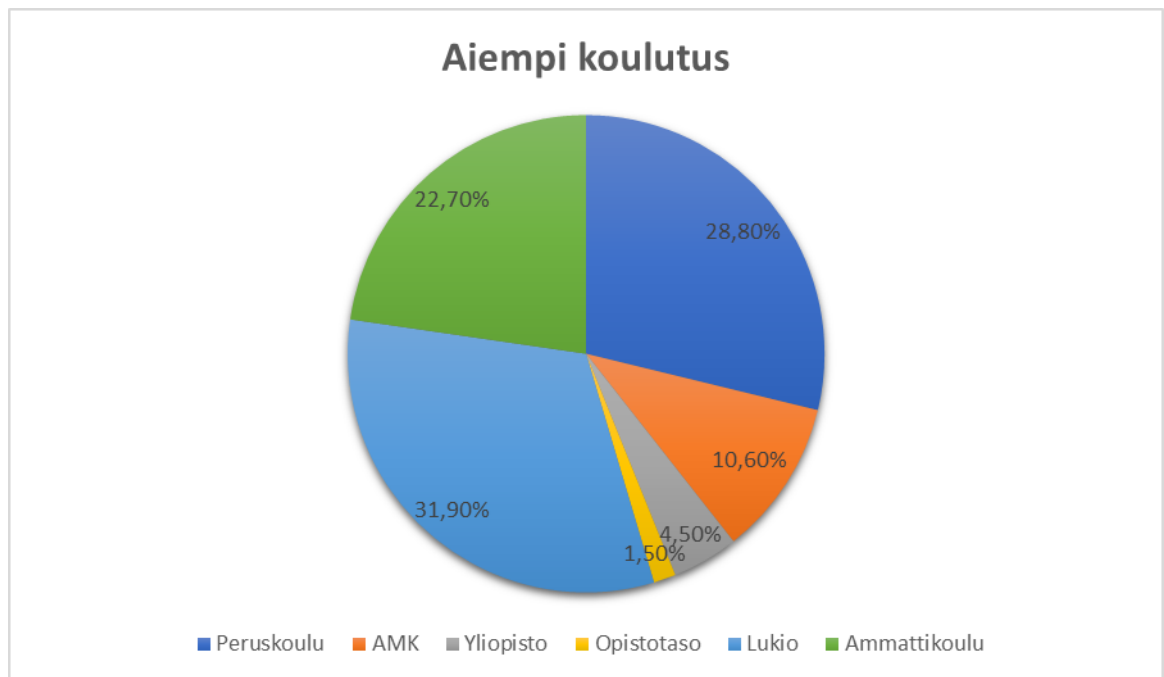
Kyselyn vastaajista 24,3 % (16) oli 16–18-vuotiaita. 18–20-vuotiaita vastaajia oli 8 % (5) kappaletta. 11 % (7) vastaajista taas oli 20–22-vuotiaita. Toiseksi suurin vastaajaryhmä 23 % (15) oli 22–24-vuotiaita. 24–26-vuotiaita vastaajia oli vain yksi. 26–30-vuotiaita oli 9,1 % (6) vastaajaa. 30–40 ja yli 40-vuotiaita vastaajia oli molempia 12,1 % (8).



Kuvio 1. Ikäjakauma.

2. Kysymys

Koulutustaustaa selvittävässä kysymyksessä vastauksista selviää, että ennen merenkulkualan opintoja vastaajista 28,8 % (19) oli käynyt peruskoulun, 10,6 % (7) vastaajista oli aiemmin opiskellut ammattikorkeakoulututkinnon, yliopistosta merenkulkualalle lähteneitä oli 4,5 % (3). Suurin vastaajaryhmä 31,9 % (21) oli käynyt lukion, ammattikoulun oli käynyt 22,7 % vastaajista (15). 1,5 % (1) vastaajista oli käynyt opistotasaisen koulutuksen ennen merenkulkualaa. (kuvio 2)



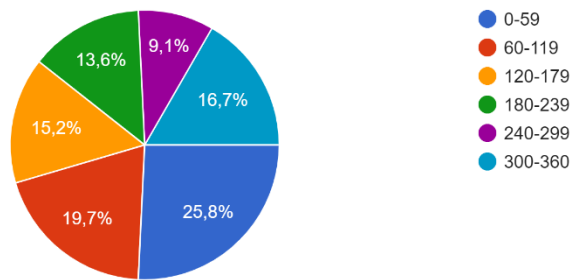
Kuvio 2. Aiempi koulutustaso.

3. Kysymys

Kolmannella kysymyksellä kerättiin tietoa vastaajan toteutuneiden harjoittelu-
päivien määrästä. Harjoittelupäiviä kyselyyn vastanneille oli kertynyt kuviosta
3 päätellen vaihtelevasti. 25,8 % (17) vastaajista oli kerännyt alle 60 meripäi-
vää, 19,7 % (13) vastaajista oli kerännyt 60–119 harjoittelupäivää, 120–179
harjoittelupäivää oli 15 % (10) vastaajia, 180–239 harjoittelupäivää oli kerryt-
tänyt 13,6 % (9) vastaajista, 9,1 % (6) vastaajista oli 240–299 harjoittelupäivää,
lähes kaikki harjoittelupäivät oli saanut kerättyä 16,7 % (11) vastaajista.

Kuinka paljon harjoittelupäiviä sinulla on? How many onboard training days you have?

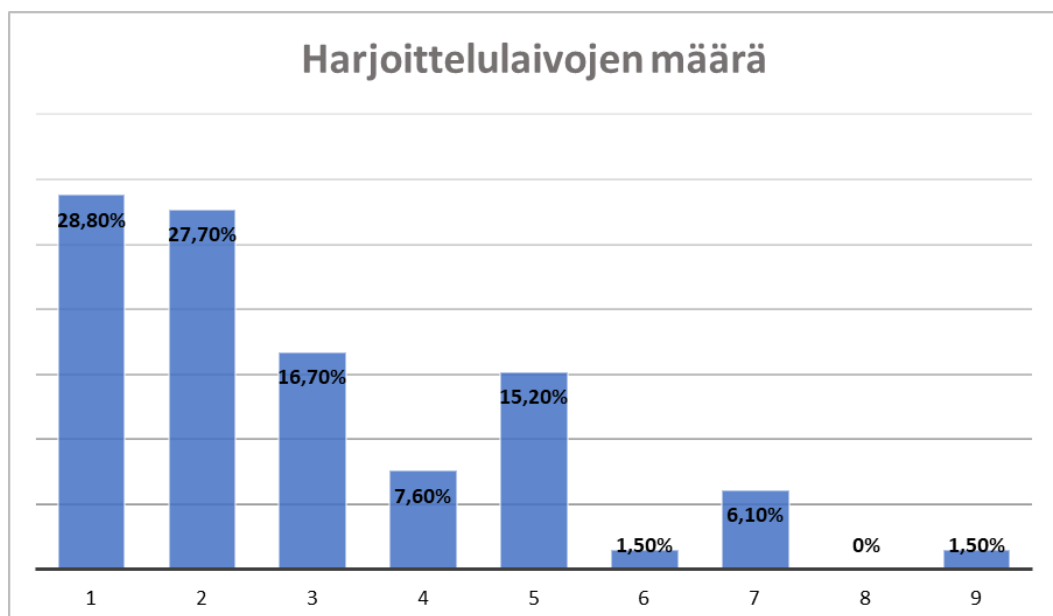
66 vastausta



Kuvio 3. Harjoittelupäivien määrä.

4. Kysymys

Kysymyksen tarkoitus oli selvittää kuinka monella laivalla vastaajat ovat olleet harjoittelussa, vastausvaihtoehtoina oli 1–12 laivaa, mutta kukaan vastaajista ei ollut ollut yli 10 laivalla. Enemmistö vastaajista 68,2 % (45) oli ollut 1–3 laivalla, 24,3 % (16) vastaajista oli ollut 4–6 laivalla ja loput 7,6 % (5) vastaajista 7–9 laivalla. Kuviossa 4 harjoittelulaivojen määrä per henkilö on kuvattu tarkemmin.



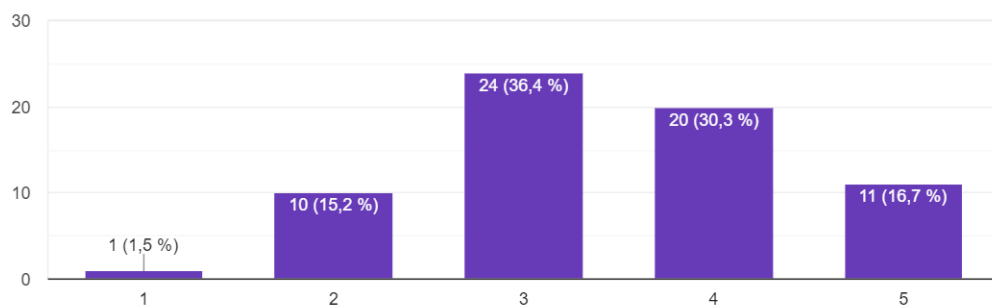
Kuvio 4. Harjoittelulaivojen määrä.

5. Kysymys

Viidennellä kysymyksellä kartoitettiin vastaajien kokemusta koulujen ohjeistuksen laadusta. Kuviossa 5 esitetyn kuvaajan ääripäät olivat 1. täysin eri mieltä – 5. täysin samaa mieltä. 36,4 % (24) vastaajista ei ottanut kantaa ohjeiden tasoon. Yksi vastaaja ei ollut ollenkaan tyytyväinen ohjeiden määrään ja laatuun. 15,2 % (10) vastaajaa piti ohjeistusta osittain puutteellisena, kun taas 30,3 % (20) vastaajista piti ohjeistusta hyvänä. 16,7 % (11) vastaajista piti ohjeistusta kiitettävänä.

Ensimmäiseen harjoitteluun lähtiessäni koulun ohjeistukset harjoitteluun lähtemisestä olivat kiitettävät.
When leaving to first onboard training period, schools instructions about the procedure were good.

66 vastausta



Kuvio 5. harjoittelun ohjeistukset.

6. Kysymys

Monivalintakysymyksen jälkeen kyselyssä oli avoin kysymys, ”Miten ohjeistuksia voitaisiin kehittää, jotta harjoitteluun lähtö olisi mieluisampaa?”

Avoimia vastauksia oli laidasta laitaan, ohjeistuksia keuhuttiin ja kommentoitiin sekä annettiin ideoita millaisia, ohjeistukset voisivat olla. Vastaajat selvästi toivovat yksityiskohtaisempia ohjeita harjoittelukirjan täyttämiseen, muistilistoja ja tietoa arjesta laivalla esimerkiksi vanhempien opiskelijoiden kertomana. Alle on koottu vastaajien antamia vastauksia.

”Kunnollinen perehdyttäminen asiaan, mitä harjoittelu tarkoittaa, mitä laivalla tehdään ja mitä pitäisi tietää ennakkoon. Mitä kaikkea on hyvä ottaa itse mukaan tai mitä pitäisi osata kysyä esim. työvaatteiden ym. suhteen.

- selkeämpi ohjeistus harjoittelun sisällölle ja harjoitteluprosessin toteutuksesta

- harjoitteluilla selkeät, harjoittelukohtaiset oppimistavoitteet; seuraavat progressiivisesti rinnan opintojen edistymisen myötä ja helpottaa oman osaamisen seuranta

- harjoittelijan roolin korostaminen ja selventäminen niin opiskelijalle kuin varustamoillekin

- mahdollisuus vaikuttaa harjoittelun sisältöön enemmän; perämiesharjoittelu vs. vahtimiesharjoittelu, erityisesti opintojen loppuvaiheessa.”

”tarkempi ohjeistus siitä, missä tavata uusi miehistö, paperinen luettelo tuotavista asioista / asiakirjoista, yleisesti ottaen mielestäni pitäisi olla erittäin yksityiskohtainen kirjanen harjoittelusta ja harjoittelukirjan täyttämisestä.”

”En näe että meidän koululla ohjeistuksesta tarvitsee muuttaa merkittävästi”.

”Meillä aikanaan oli käytössä hyvin käytännönläheinen muistilista, jonka tuolin koin hyödylliseksi. Harjoitteluun lähtijöiden kanssa kannattaa mielestäni keskittyä käytännön järjestelyihin ja laivalla olemiseen. Tietenkin huomioon ottaen ko harjoittelijoiden harjoittelukokemuksen. Tieto helpottaa harjoitteluun lähtemistä, mutta taas liian syvällinen ja suuri tietomäärä ennakkoon tekee harjoittelusta monesti toisaalta hyvin stressaavaa.”

”Koulun tekemät ohjeistukset ovat riittävät. Paljon on kiinni itsestä ja miten sopeutuu uuteen ympäristöön ja henkilökuntaan.”

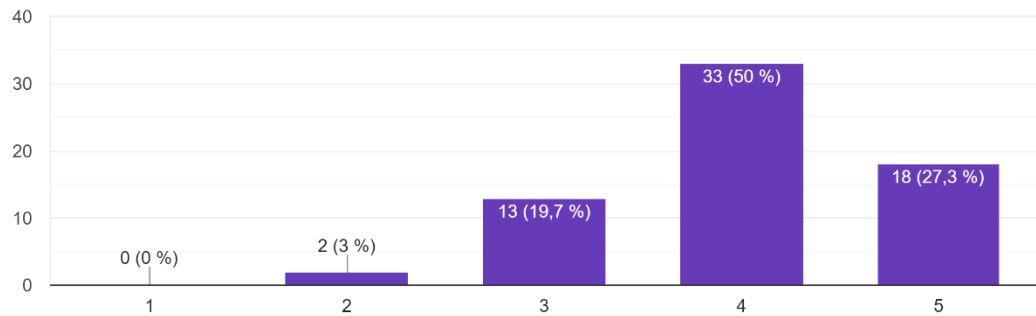
7. Kysymys

Turvallisuus- ja hätätilannetoiminta perehdytys kysymyksessä kuvion 6 asteikko oli 1 täysin eri mieltä – 5 täysin samaa mieltä. Yksikään vastaaja ei ollut täysin eri mieltä perehdytyksen onnistumisesta. 3 % (2) vastaajista oli osittain erimieltä ja 50 % (33) vastaajista osittain samaa mieltä perehdytyksen

riittävydestä. 27,3 % (18) vastaajista oli täysin samaa mieltä perehdytyksen riittävydestä.

Perehdyttäminen turvallisuuteen ja hätäilannetoimintoihin laivalla on ollut riittävää. Familiarization to safety and emergency procedures onboard has been good.

66 vastausta



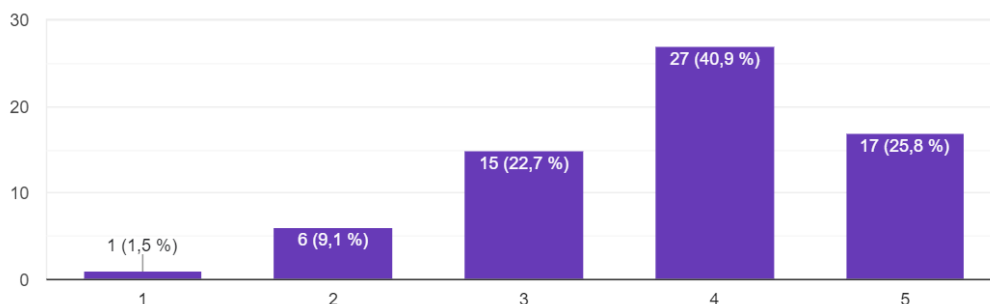
Kuvio 6. Turvallisuus- ja hätäilannetoimintoihin perehdyttäminen.

8. Kysymys

Yleinen perehdytys laivan tapoihin ja rutiineihin jakoi mielipiteitä, kuten kuvio 7 näkyy, vain yksi vastaaja oli täysin eri mieltä perehdytyksen riittävydestä. Lopuista vastaajista 9,1 % (6) oli jokseenkin eri mieltä. 22,7 % (15) vastaajista ei ottanut kantaa. 40,9 % (27) vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä ja 25,8 % (17) oli täysin samaa mieltä perehdytyksen riittävydestä. Perehdytyksen riittävyteen vaikuttaa moni asia, esimerkiksi aikaisempien harjoittelu-laivojen määrä.

Perehdyttäminen yleiseen toimintaan ja rutiineihin laivalla on ollut riittävää (työvuorot, ruokailuajat, vapaa-ajan aktiviteetit jne.)
 Familiarization to daily activities and routines onboard has been good (working hours, meal times, free time activities ...)

66 vastausta



Kuvio 7. Yleinen perehdytys laivaan.

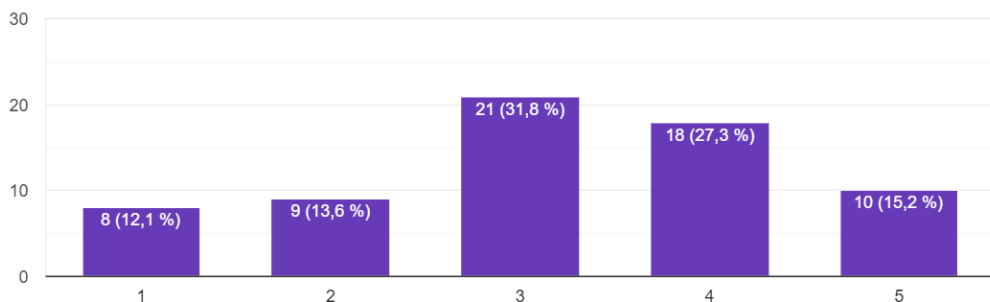
9. Kysymys

Osaamis- ja koulutustason huomiointia laivaharjoitteluissa selvittävässä kysymyksessä kuvion 8 vaihtoehdot olivat 1 ei ollenkaan – 5 kiitettävästi. 12,1 % (8) vastaajista vastasi, ettei heidän osaamis- ja koulutustasoaan huomioitu harjoittelussa ollenkaan. 13,6 % (9) oli osittain sitä mieltä, että heidän tasoaan ei huomioitu, 27,3 % (18) vastaajista oli osittain samaa mieltä osaamistason huomioimisessa. 15,2 % (10) vastaajista koki heidän koulutus- ja osaamistasonsa tulleen huomioiduksi kiitettävästi.

Kuinka osaamis- ja koulutustasonne (vuosiluokka ja meripäivien määrä) on otettu huomioon laivaharjoitteluissa?

How your skills and education level has been taken in consideration in onboard training?(onboard training days and school year)

66 vastausta



Kuvio 8. Koulutuksen ja meripäivien huomioiminen.

10. Kysymys

Koulutus- ja osaamistason monivalintakysymyksen jälkeen kyselyssä oli avoin kysymys. ” Miten osaamis- ja koulutustasonne on otettu huomioon, voit kertoa omasta hyvästä tai huonosta kokemuksestasi. ”

Kysymyksen tarkoituksena oli antaa vastaajille mahdollisuus kertoa omin sanoin kokemuksistaan laivalla. Vastaukset jakautuivat hyvin laajasti, osa vastaajista oli tyytyväisiä koulutustason huomioimisesta, kun taas osan tasoa ei ollut huomioitu lähes ollenkaan. Osassa vastauksista todettiin, myös että harjoittelijoita ei nähdä yksilöinä vaan ”ilmaisena käsiparina”. Myös nykyisen merenkulkualan kiirettä ja nopeita aikatauluja kritisoitiin, sillä miehistöllä ei ole aikaa opettaa harjoittelijoita tai välttämättä edes perehdyttää työhön perusteellisesti. Tähän on koottu vastaajien vastauksia avoimeen kysymykseen.

”Omassa harjoittelussa oli täysin omissa käsissä, mitä ja kuinka paljon laivalla tuli tehneeksi. Tästä syystä koen, että ne otettiin hyvin huomioon voidessani itse määritellä tarpeelliset harjoitukset.”

”Osaamistason huomioon ottaminen on osalla laivoista heikkoa kovan kiireen ja työmäärän vuoksi. Näillä aluksilla harjoittelija on, kuin lisäkädet osana miehistöä, jonka vuoksi työnkuva ei vastaa koulutustasoa”

”Täysin laivakohtaista. Ei niinkään harjoittelupäivät, vaan ikä on tuonut tiettyjä helpotuksia laiva arkeen ja työtehtäviin. Kansipuolella tottakai bryka kiinnostaa mutta jos edes harjaaminen suju, niin turha sitä on lähteä vielä laivaa manöveeraamaan. Aloitin harjoittelun 18 vuotiaana ja päivät jäivät vähän roikkumaan, saan nyt 27 vuotiaana päivät täyteen ja elämä harkkarina on muuttunut oleellisesti. Ehkä ekoissa harkoissa enemmän pattiin otti se että ei edes pääse näyttämään taitojaan vaan automaattisesti nuorta pidettiin hölmönä.”

”Tasoni on otettu huomioon, ja minulle on annettu vastuuta kokemukseni mukaan.”

”Etenkin Finnlinesin laivoilla on tapana, että koneharjoittelijat ensin vain moppaavat kaksi viikkoa ja aika käytetään harjoittelijan yleiseen, joskus rankkaankin simputukseen. Vasta sitten voit päästä viikoksi tai pariiksi oikeisiin töihin

*mukaan. Aiempi koulutus sekä merenkulun tai tekninen osaaminen on pikem-
minkin haitta suomalaisten puosujen silmissä, harjoittelijahan on lähes kaikilla
laivoilla koiran asemassa ja suorittaa orjatyötä palkatta.”*

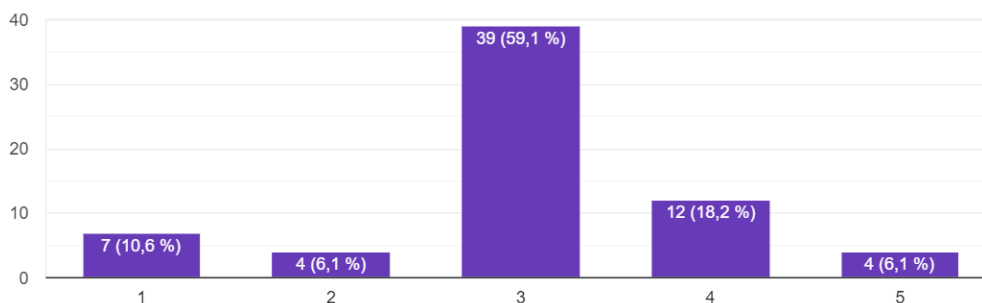
11. Kysymys

Kysymyksellä selvitettiin opiskelijoiden mielipidettä harjoittelujaksojen pituu-
teen. Kuviosta (kuvio 9) näemme että, enemmistö vastaajista 59,1 % (39) koki
harjoittelujaksojen olevan sopivan pituisia. 10,6 % (7) vastaajista koki jaksojen
olevan liian lyhyitä. 6,1 % (4) vastasi jaksojen olevan osittain liian lyhyitä. 18,2
% (12) koki jaksojen olevan osittain liian pitkiä ja loput 6,1 % (4) koki jaksojen
olevan liian pitkiä. Kuviossa 1. vaihtoehto on liian lyhyt jakso ja 5. liian pitkä
jakso.

Miten koet opintosuunnitelmaan merkittyjen harjoittelujaksojen pituudet? Tässä
tarkoitetaan lukujärjestykseen merkittyä aikajaksoa. (jos jaksot ovat mielestäsi
sopivan mittaisia valitse vaihtoehto 3.)

How do you feel about the length of onboard training periods in schools timetables? (
if you think they are good length periods select option 3.)

66 vastausta

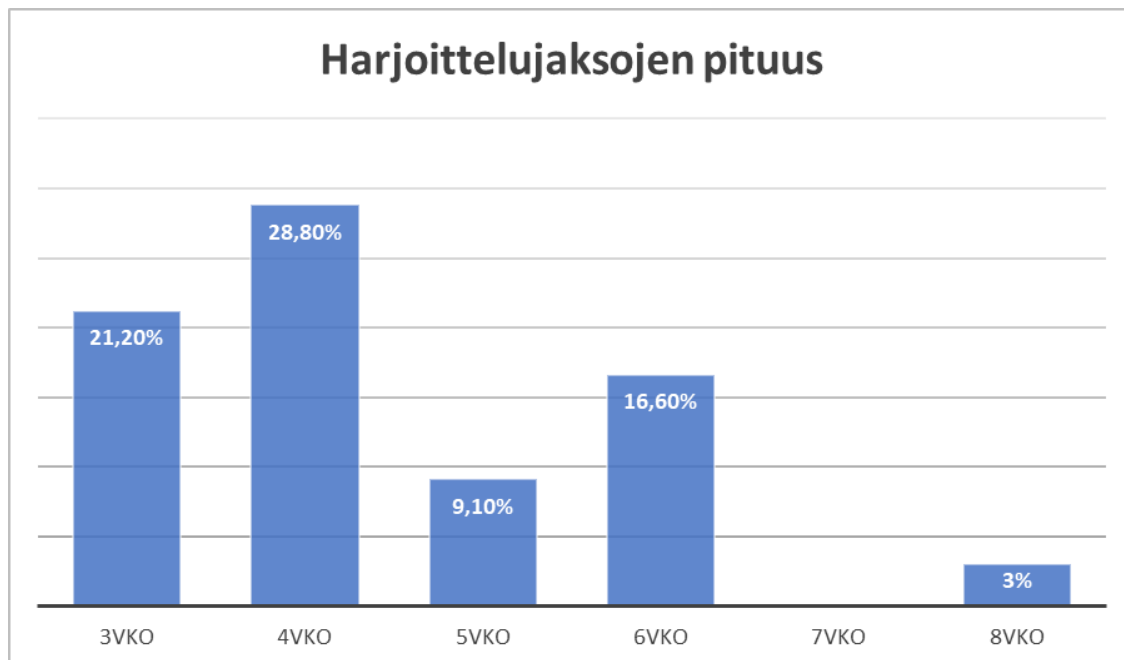


Kuvio 9. Harjoittelujaksojen pituus.

12.Kysymys

Laivaharjoittelun yleisintä kestoa selvittävään kysymykseen tuli 52 selkeää
vastausta. 21,2 % (14) vastaajista oli yleisimmin ollut 3 viikkoa laivalla, 4 viik-
koa vastasi myös 21,2 % (14) vastaajista. 5 viikkoa yleisimmäksi harjoittelun
kestoksi oli vastannut 9,1 % (6) vastaajista. 16,6 % (11) vastaajista oli yleisim-
min ollut 6 viikkoa laivalla. 3 % (2) vastaajista oli ollut laivalla yleensä 8 viikkoa.

Loput 14 vastaajaa oli lisännyt omia vaihtoehtojaan kyselyyn. Alla olevaan kuvioon 10 on koottu vain vastausvaihtoehtoihin annetut vastaukset.



Kuvio 10. Laivaharjoitteluiden pituus.

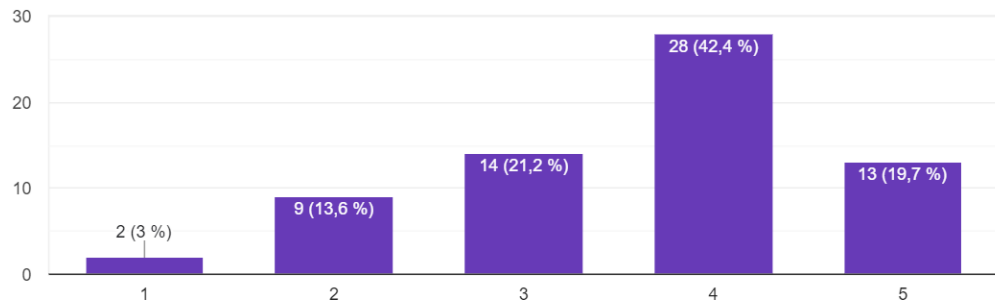
13. Kysymys

Työtehtävien koulutukseen liittymistä ja opettavaisuutta selvittävässä kysymyksessä 42,4 % (28) vastaajista oli osittain samaa mieltä siitä, että työtehtävät olivat koulutukseen liittyviä ja heillä on ollut mahdollisuus syventää aiemmin oppimiaan taitoja. 19,7 % (13) vastaajista taas oli asiasta täysin samaa mieltä. 21,2 % (14) vastaajista ei osannut ottaa kantaa työtehtäviin. 3 % (2) vastaajista oli täysin eri mieltä työtehtävien koulutukseen liittyvyydestä. 13,6 % (9) vastaajista oli osittain eri mieltä työtehtävistä ja uuden oppimisesta. Kuviossa 11 vasemmanpuoleisin pylväs on täysin eri mieltä olevien määrä ja oikeanpuoleisin täysin samaa mieltä olevien määrä, keskimäinen on neutraali vastaus.

Työtehtävät laivoilla ovat olleet koulutukseen liittyviä ja olen oppinut uutta sekä syventänyt aikaisemmin oppimaani.

The work assignments on ships have been related to training and I have learned new things and deepened what I have learned before.

66 vastausta



Kuvio 11. Työtehtävät laivaharjoittelussa.

14. Kysymys

”Kerro omin sanoin mitä mieltä olet sinulle annetuista työtehtävistä ja niiden määrästä.”

Avoimella kysymyksellä haluttiin selvittää vastaajien omia mielipiteitä ja kehitysehdotuksia työtehtäviin, laatuun ja määrään liittyen. Monet olivat tyytyväisiä työtehtäviin ja niiden määrään, kuitenkin asioiden opettamista toivottiin enemmän, monet kokivat olevansa täysmääräisiä työntekijöitä eivätkä harjoittelijoita, joille asioita opetetaan ja kerrotaan. Osalla laivoista on ollut ongelmia työpäivien pituuden kanssa, myös työtehtävät ovat olleet yksinkertaisia ja toistuvia, joista ei opi enää uutta. Alle on koottu vastaajien omia vastauksia lainauksina ja kuvakaappauksena lyhyemmistä vastauksista.

”Sopivat, se riippuu itsestään miten eri työtehtäviä tehdään ja pääsee tekemään, rohkeesti pitää vaan uskaltaa kysyä niin sitä kautta oppii uusia asioita. Esim sillalla oppii parhaiten tekemällä ja vaikka ihan seuraamalla sivusta.”

”Minulle annettujen tehtävien suorittaminen sujui todella hyvin.”

”Ne olivat pääasiassa kansitöitä eikä pahemmin totuttelua siltaan, minun piti tehdä se osa täysin yksin tai tehdä aloite oppiakseni jotain sillalla.”

"Kivoja ja monipuolisia työtehtäviä ja kokoajan sai tehdä jotain"

"työtehtävät olivat hyviä ja niitä oli riittävästi"

"Työtehtävät ovat olleet mukavia ja mielenkiintoisia."

"Työtehtävät ovat olleet pääasiassa ihan ok, määrällisesti työtehtäviä olisi voinut olla jopa hieman enemmänkin."

"Pienemmissä laivoissa olen saanut suorittaa draft surveytä ja lasti sekä reititiplaaneja ja ajaa epävirallisesti "omaa vahtia" sen ajan kun muu päällystö on syömässä. Serenadella kerään koiran kakkaa ja oksennuksia. Harjoittelijan täytyy olla joustava jos haluaa päässä suosioon. Tekemällä 8h päiviä ja pitämällä kiinni oikeuksistaan ei saavuta mitään. Olemalla osa henkilökuntaa ja heidän täysiä työtunteja pääsee paremmin työhön kiinni ja kohtelukin on tasa-vertaisempaa."

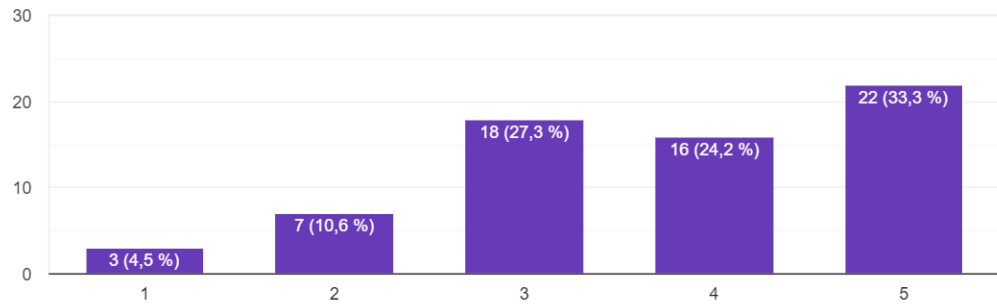
Vastaus, hyvin vaihtelevaa."

15. Kysymys

Työ ja lepoaikoja selvittävässä kysymyksessä vastausvaihtoehdot olivat täysin eri mieltä – täysin samaa mieltä. Kuviosta 12 näemme, että enemmistö vastaajista koki työaikojen olleen selkeitä ja lepoaikojen riittäviä. 33,3 % (22) vastaajista oli täysin samaa mieltä työaikojen selkeydestä ja lepoajoista. 24,2 % (16) oli osittain samaa mieltä työ ja -lepoajoista. 27,3 % (18) ei osannut ottaa kantaa kysymykseen. 10,6 (7) oli osittain erimieltä työ- ja lepoajoista ja täysin erimieltä työ- ja lepoajoista oli 4,5 % eli 3 vastaajaa.

Työaikasuunnittelu laivoilla on sujunut kiitettävästi, olen saanut itse vaikuttaa työaikoihin. (esim. lepoajat olivat riittävät ja työajat selkeitä)
 Work shift planning on the ships has gone well, I have been able to influence the working hours myself. (e.g. rest periods were sufficient and working hours were clear)

66 vastausta



Kuvio 12. Työaikasuunnittelu.

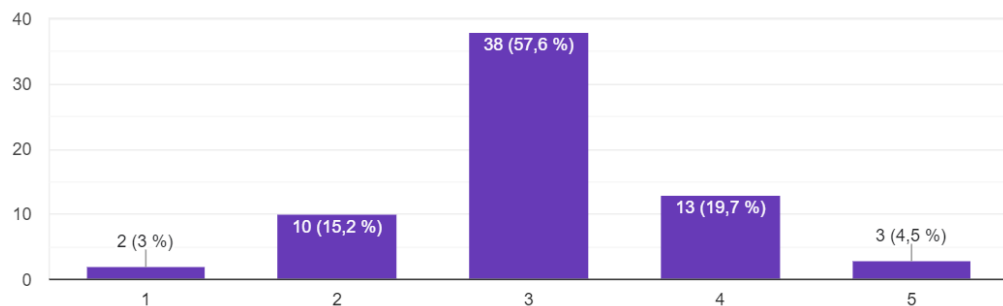
16.Kysymys

Miehistön vastuunantoa ja luottamusta harjoittelijaa kohtaan selvittävässä kysymyksessä vastaus vaihtoehdot olivat liian vähäisestä vastuusta liikaan vastuun antoon. Kuvion 13 pylväistä näemme valtaosan eli 57,6 % (38) vastaajista olleen tyytyväisiä kokemuksiinsa. 24,2 % (16) vastaajista koki, että heille on annettu liikaa vastuuta heidän kokemukseensa nähden. 18,2 % (12) vastaajaa koki, että heille ei annettu tarpeeksi vastuuta tai luottamusta.

Miehistö antoi vastuuta ja luotti minuun suhteessa kokemukseeni (valitse 3, jos sopivasti).

The crew gave me responsibility and trusted me according to my experience (select option 3 if enough).

66 vastausta



Kuvio 13. Vastuun antaminen ja luottamus.

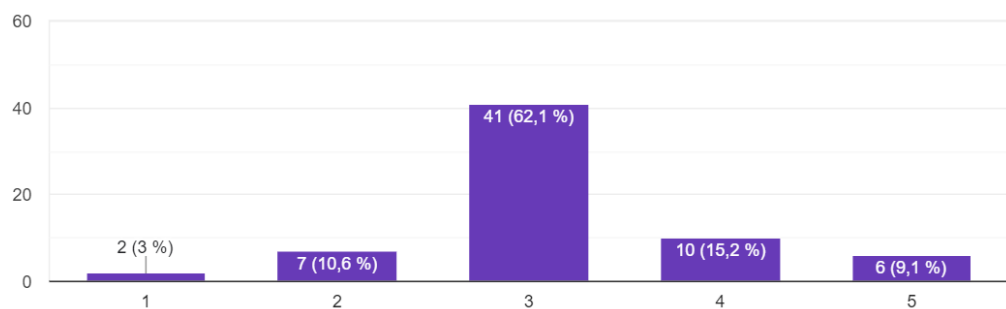
17. Kysymys

Miehistön ohjeistuksiin ja opetukseen laatuun laivalla tyytyväisiä oli 62,1 % (41) vastaajista. Liikaa opetusta tai ohjeita oli saanut 24,3 % (16) vastaajista kuvion 14 oikealla reunalla olevat palkit. Liian vähän ohjeita tai opastusta oli saanut 13,6 % (9) vastaajista, vasemmalla olevat palkit kuvaajassa.

Miehistönjäsenet ohjeistivat ja opettivat minua työtehtävissä (valitse 3, jos sopivasti)

Crew guided and taught me about work assignments. (select option 3, if enough.)

66 vastausta



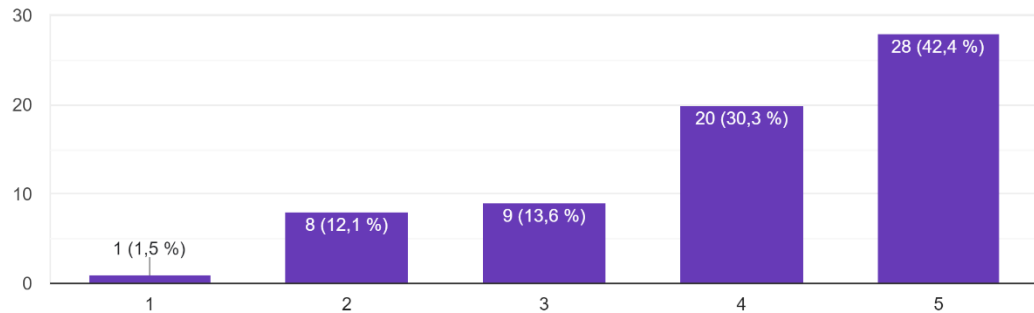
Kuvio 14. Harjoittelijan ohjeistaminen ja opettaminen.

18. Kysymys

Tässä kysymyksessä selvitettiin, tunsiko harjoittelija olonsa tervetulleeksi laivalle. Kuvion 15 vasemmalla puolella on heikosti tervetulleiden vastaukset ja oikealla hyvin tervetulleiden vastaukset. 48 (72,7 %) vastaajista koki olonsa tervetulleeksi laivalle. 17 (25,7 %) vastaajan mielestä ilmapiirissä olisi jotakin parannettavaa. Yhden vastaajan mielestä hän ei ollut lainkaan tervetullut laivalle.

Tunsin oloni tervetulleeksi. I felt welcomed onboard.

66 vastausta



Kuvio 15. Harjoittelija oli tervetullut laivalle.

19.Kysymys

”Tähän voit kertoa huomaamistasi epäkohdista tai asioista, jotka ansaitsevat kiitosta työajoista, miehistön suhtautumisesta sekä vastuun antamisesta.”

Kysymyksellä annettiin vastaajille mahdollisuus kertoa omista kokemuksistaan harjoittelulaisilla. Tämän vastauksen kommenttikenttään tuli paljon negatiivisia kokemuksia, joissa harjoittelijat ovat tehneet jopa 14–17 tuntia työpäiviä, kokeneet väkivaltaa, kiusaamista ja nimittelyä. Miehistön väärentäessä tuntilappuja on myös harjoittelijoiden tunteja muutettu lepoaikarikkeiden välttämiseksi. Ikä- ja kulttuurierojen takia osa miehistönjäsenistä ei ole tervehtinyt tai puhunut harjoittelijoille koko harjoittelujakson aikana. Yhdessä vastauksessa kerrottiin myös, kuinka harjoittelijaa oli painostettu osallistumaan salakuljetukseen. Alla vastaajien omasanaisia vastauksia kysymykseen.

”Naisten lääppiminen on ihan arkipäivää ja rasittavaa rahtilaivalla. Kuka siitä uskaltaisi edes kertoa kun sana kiertää, että olet hankala harkkari, jota ei kannata ottaa. Naisten pitää myös todistaa olevansa yhtä hyviä kuin miehet, mutta miehet, laiskatkin sellaiset, kelpaavat sen takia kun sattuvat olemaan miehiä. Kova pula on muka työntekijöistä mutta hakemuksiin ei edes vastata.”

”+ lähtökohtaisesti työajat ja niihin vaikuttamisen mahdollisuudet ovat olleet riittävät

+ olen saanut ains hyvän vastaanoton (yleisellä tasolla) laivoilla; tässä oma rooli aktiivisuuden ja ulospäin suuntautuneisuuden osalta korostuu

+ vastuuta olen aina saanut käytännössä niin paljon kuin olen halunnut; edellyttää omaa aktiivisuutta, vastuun pyytämistä ja työhön sitoutumista

- miehistön suhtautuminen harjoittelijan saamaan vastuun määrään on usein riippuvainen tämän omasta kyvystä tuoda harjoittelutavoitteet ja -tarpeet esiin; tätä voidaan helpottaa harjoitteluille suunnitelluilla osaamistavoitteilla

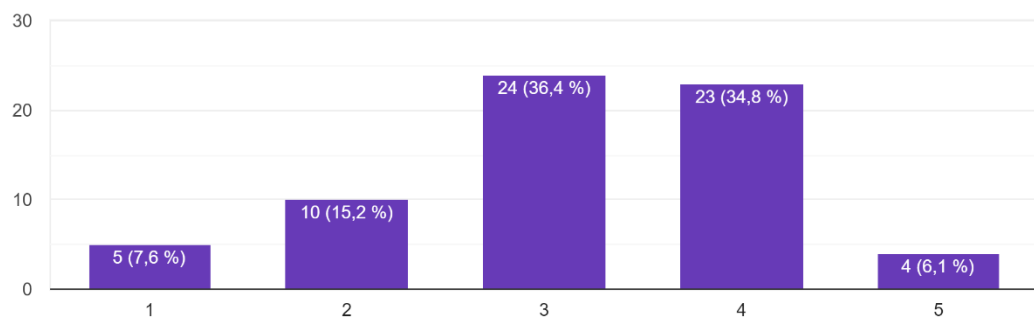
- opiskelija ei aina tiedä, mitä pitäisi osata kysyä, tai uskalla vaatia osaamistonsa mukaista harjoittelua; selkeät tavoitteet harjoittelulle tekee sen sisällön suunnittelusta helpompaa myös miehistölle.”

20.Kysymys

Palautteen saamista työskentelystä ja oppimisesta selvittävässä kysymyksessä enemmistö vastaajista sijoittui kuvion 16 keskiosaan. 36,4 % (24) vastaajista oli saanut jonkin verran palautetta työskentelystään. 34,8 % (23) vastaajista oli saanut hyvin palautetta ja 6,1 % (4) vastaajista oli saanut runsaasti palautetta. 15,2 % (10) vastasi saaneensa jonkin verran, mutta ei riittävästi palautetta. 7,6 % (5) ei ollut saanut ollenkaan palautetta laivaharjoitteluissa ollessaan.

Olen saanut palautetta oppimisestani ja työskentelystäni laivoilla. I have received feedback on my learning and working on ships.

66 vastausta



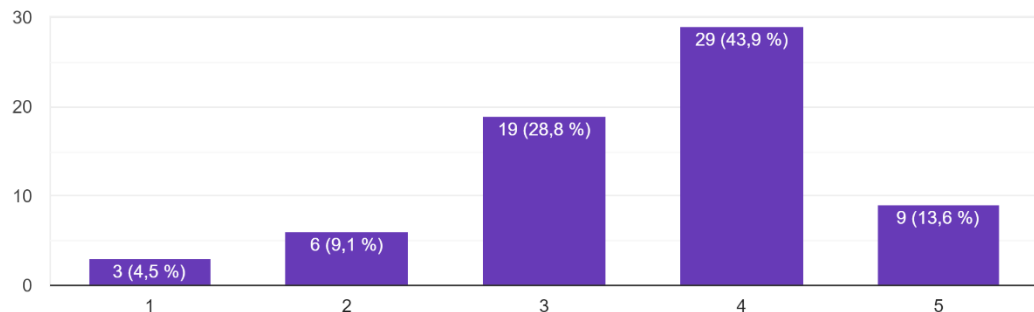
Kuvio 16. Palautteen saaminen harjoittelussa.

21.Kysymys

Palautteen laatua ja hyödyllisyyttä selvittävässä kysymyksessä vastaukset ja-
kautuivat kuviolle 17 seuraavasti. Valtaosa 72,7 % (48) vastaajista koki saa-
mansa palautteen olevan osittain kehittävää ja hyödyllistä. 13,6 % (9) vastaa-
jista totesi palautteen olleen erittäin kehittävää. 9,1 % (6) koki ettei palaute ollut
kovinkaan kehittävää tai hyödyllistä. 4,5 % (3) vastaajista koki, että heidän
saamansa palaute ei ollut ollenkaan laadukasta tai kehittävää.

Saamani palaute on ollut kehittävää ja hyödyllistä. The feedback I have received has been
constructive and useful.

66 vastausta



Kuvio 17. Palautteen laatu harjoitteluissa.

22.Kysymys

”Miten palautteen antamista voitaisiin kehittää mielestäsi? Voit kertoa omasta
kokemuksestasi tai antaa kehitysideoita. Oliko palaute hyödyllistä opintojesi
tai työllistymisesi kannalta?”

Valtaosa vastaajista koki, että palautetta voisi saada enemmänkin ja sen laatu
voisi olla parempaa. Yhtenä ratkaisuna ehdotettiin harjoittelun lopussa käytä-
vää palautekeskustelua. Vastaajat toivoivat myös työtehtävien aikana annet-
tavaa nopeaa palautetta tekemisestä. Negatiivisen palautteen antamisessa on
parannettavaa, vaikka sen antaminen ei ole mukavaa, on se pakollista harjoit-
telijan kehittymisen kannalta. Alapuolella kysymykseen tulleita vastauksia ku-
vakaappauksena ja lainauksina.

”Oman kehittymisen kannalta palautekeskustelu on kriittinen osa harjoittelua ja sen onnistumista. Suomalainen merenkulun koulutus on hyvin tiivis; laivoja on verrattain vähän, miehistöt pieniä ja moni päivittäinen rutiinityö laivalla teetetään harjoittelijoilla. Harjoitteluprosessien kehittäminen niin työnantajien kuin oppilaitostenkin osalta edellyttää säännönmukaista ja järjestelmällistä palautekeskustelujen pitoa.

Tähän tulisi kehittää oppilaitosten ja varustamoiden yhteistyöllä selkeä harjoittelun tavoitteita seuraava palautekeskusjärjestelmä, joka on käytössä kaikilla oppilaitoksilla ja harjoittelukäyttöön tarkastetuilla ja hyväksytyillä, Suomen lipun alla seilaavilla aluksilla.”

”Kyllä, kuvittelisin, että palaute voisi olla hyväksi tulevaisuuden työllistymistä ajatellen”

”Palaute on aina kohdallani ollut hyvää, mutta jollakin aluksilla ei ehkä kiinnostanut antaa minulle palautetta, koska heillä oli ehkä hiukan välinpitämätön tunne harjoittelijoita kohtaan.”

”Suora palautelomake laivalta opiskelijalle.”

”Kauheita määrä kysymyksiä ja papereita täyttä eikä kukaan jaksaa niitä lueta. Muutama nimmi alle kerralla kiinnostaa esimies laittaa.”

”Suullinen palaute on hyvin vähäistä.”

”Palautteen anto on laivoilla ollut hyvin vaihtelevaa ja riippunut pitkälti valvojasta”

”Selkeämpi muoto palautteen antamisessa, lomake tms. Nykyinen kolmen kohdan 1-3 arviointi ei palvele ketään.”

”Tottakai spontaani palaute on paras niin hyvässä kuin pahassa, tietenkin olisi mukava jos palautetta saisi muutenkin kun negatiivisessä mielessä.”

”Osoittamalla vastuullinen harjoittelun ohjaaja paperilla ja allekirjoituksella.”

23.Kysymys

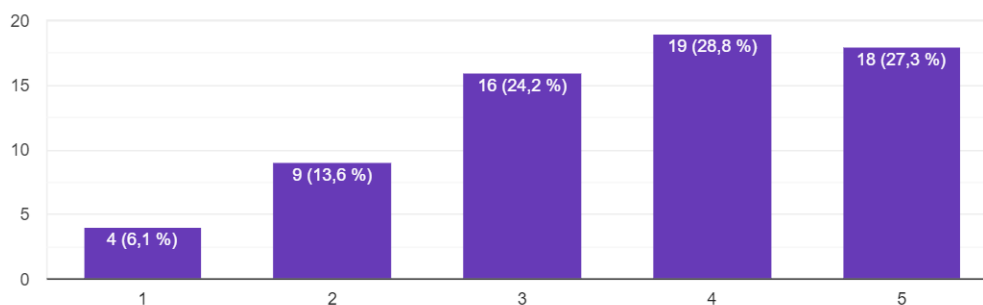
Harjoittelukirjan täyttämisen onnistumista ja merkintöjen saamista selvittävän kysymyksen vastaukset jakautuivat kuviolle 18 seuraavasti. 6,1 % (4)

vastaajista oli täysin eri mieltä kirjan täyttämisen onnistumisesta ja merkintöjen saamisesta. 13,6 % (9) vastaajista oli jokseenkin eri mieltä merkintöjen määrästä ja kirjan täyttämisestä. 24,2 % (16) vastaajista oli neutraaleita asian suhteen 28,8 % (19) vastaajista oli osittain samaa mieltä merkintöjen määrästä ja kirjan täyttämisen onnistumisesta. 27,3 % (18) oli saanut kiitettävästi merkintöjä ja kirjan täyttäminen oli onnistunut täysin.

Harjoittelukirjan täyttäminen laivalla on onnistunut, ja olen saanut merkintöjä tekemistäni työtehtävistä kiitettävästi.

Filling out the training book onboard has been successful, and I have received fair amount of notes about the work I have done.

66 vastausta



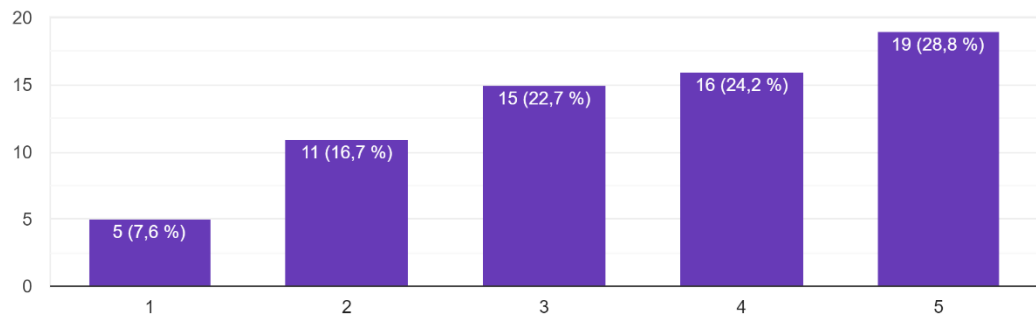
Kuvio 18. Harjoittelukirjan täyttäminen.

24.Kysymys

Harjoittelukirjaa täyttäessä saadun avun määrä oli nousujohtoinen kuviossa 19. 7,6 % (5) vastaajista oli täysin eri mieltä avun saamisesta harjoittelukirjan täyttämässä tarpeen vaatiessa. 16,7 % (11) oli osittain eri mieltä avun saamisen riittävydessä. 22,7 % (15) oli saanut jokseenkin apua harjoittelukirjan täytössä. 24,2 % (16) oli osittain samaa mieltä avun saamisesta tarpeen vaatiessa. 28,8 % (19) koki saaneensa apua tarpeen vaatiessa harjoittelukirjan suhteen.

Miehistö auttoi minua harjoittelukirjan täyttämässä tarpeen vaatiessa. Crew helped me fill out the training book if I needed help with it.

66 vastausta



Kuvio 19. Avunsaaminen harjoittelukirjan täyttämässä.

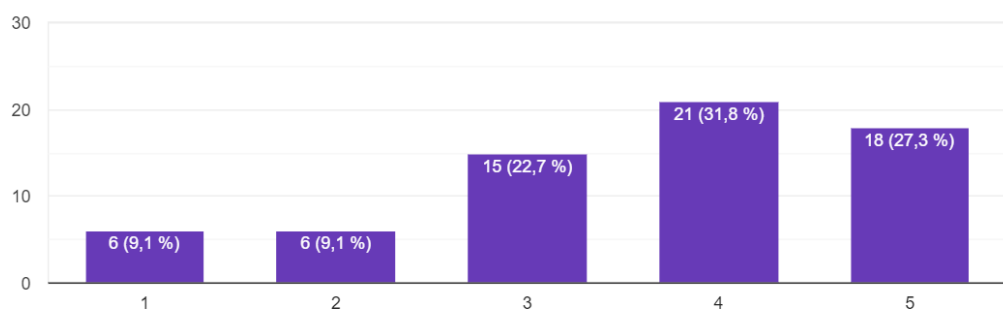
25. Kysymys

Tällä kysymyksellä kartoitettiin miten Harjoittelupaikan saaminen, yhteydenpito sekä tietojen vaihtaminen HarjoitteluMyllyn kanssa onnistui. Kuviosta 20 selviää että, 27,3 % (18) vastaajista koki näiden asioiden onnistuneen kiitettävästi. 31,8 % (21) vastaajista oli osittain samaa mieltä. 22,7 % (15) koki harjoittelupaikan saamisen ja yhteydenpidon HarjoitteluMyllyn kanssa toimineen tyydyttävästi. 9,1 % (6) vastaajaa oli osittain ja täysin eri mieltä yhteistyön onnistumisesta kiitettävästi.

Harjoittelupaikan saaminen, yhteydenpito sekä tietojen vaihtaminen HarjoitteluMyllyn kanssa onnistui kiitettävästi.

Getting an onboard training place, keeping in touch and exchanging information with HarjoitteluMylly was convenient.

66 vastausta



Kuvio 20. Yhteydenpito HarjoitteluMyllyyn ja laivapaikan saaminen.

26. Kysymys

"Sain harjoittelupaikan kohtuullisessa ajassa."

Kysymyksessä oli vastausvaihtoehdot "kyllä" "ei" ja "muu"

68,2 % (45) vastaajista vastasi saaneensa harjoittelupaikan kohtuullisessa ajassa. 13,6 % (9) koki ettei ollut saanut harjoittelupaikkaa kohtuullisessa ajassa. Loput 18,2 % (12) vastaajista lisäsi oman vastauksen "muu" kohtaan, nämä on listattu alle.

"Sain harjoittelupaikan omien kontaktien kautta"

"Korona-aikana (kevät/kesä 2020) en. Viestintä oli huonoa tai sitä ei oikein edes ollut. Muutoin olen saanut kohtuullisessa ajassa."

"En tiedä moniko oli jonossa, joten en voi tätä arvioida."

"Aika hitaasti tuli mutta ei kai liian hitaasti"

"Kohtalainen"

"yleensä viikon varoitus ajalla tai jopa pienemmällä"

"Välillä tulee nopeasti, joskus koko harkka jakso mennyt ohi ilman paikkaa."

"Aikaisemmat paikat kyllä, tällä hetkellä ei."

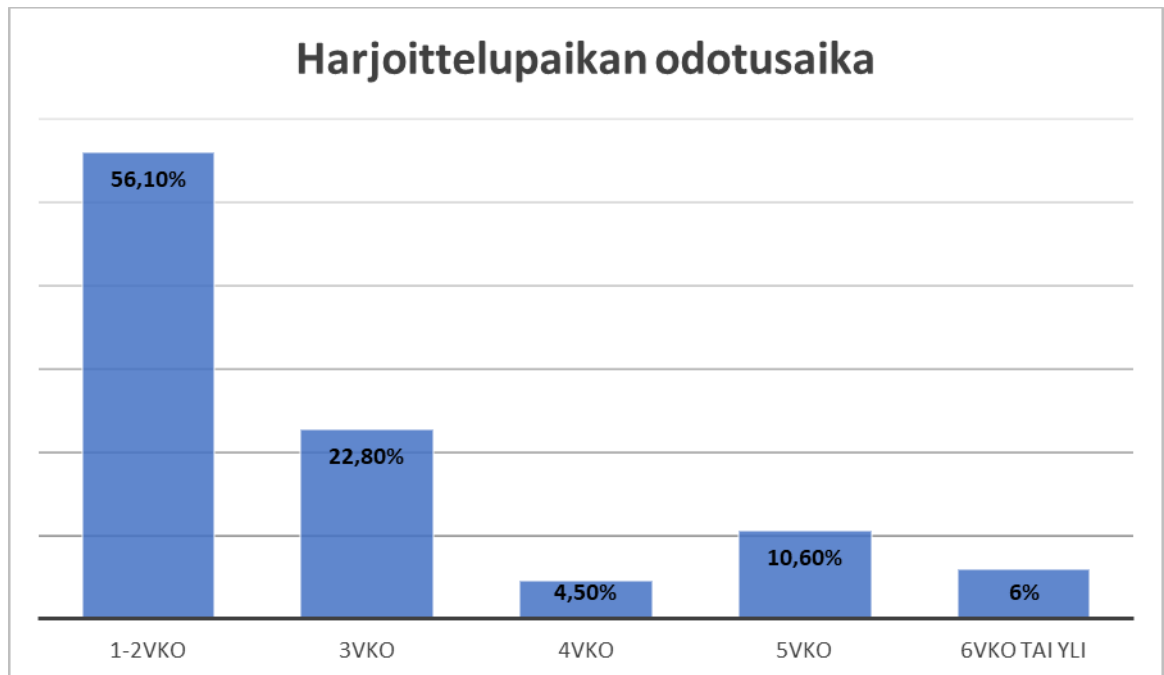
"Molempia ajoittain."

"En onnistu saamaan YT- harjoittelua ollenkaan"

"En koskaan hakenut harjoitteluun"

27. Kysymys

Harjoittelupaikan odotusaikaa selvittävässä kysymyksessä enemmistö 56,1 % (37) vastaajista sai harjoittelupaikan kahden viikon kuluessa. 3 viikkoa harjoittelupaikkaa odotteli 22,8 % (15) vastaajista. 4 viikkoa paikkaa odotti 4,5 % (3) vastaajista. 5 viikkoa paikkaa odotti 10,6 % (7) vastaajista. Loput 6 % (4) vastaajista odotti harjoittelupaikkaa kuusi viikkoa tai yli. Odotusajat käyvät ilmi kuviossa 21 alapuolella.



Kuvio 21. Harjoittelupaikan odotusaika.

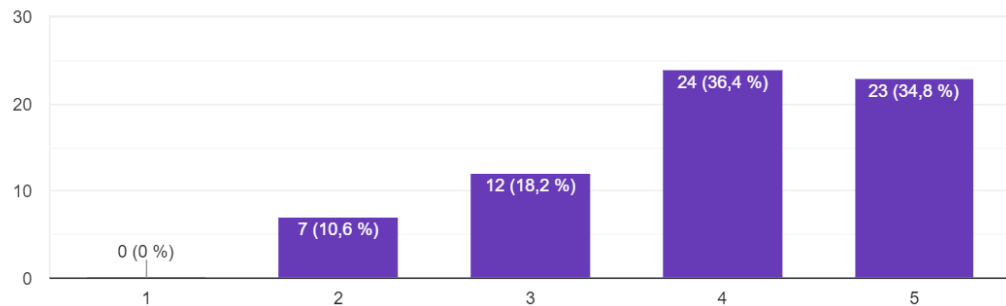
28. Kysymys

Kuviosta 22 käy ilmi, kuinka valtaosa, eli 71,2 % (47) vastaajista koki saaneensa hyvän pohjan työelämälle ja kokonaisvaltaisen kuvan merenkulualasta. 18,2 % (12) vastaajista oli osittain samaa mieltä ja osittain erimieltä harjoitteluiden antamasta kuvasta merenkulualasta. 10,6 % (7) vastaajista oli osittain erimieltä harjoitteluiden antamasta kuvasta ja pohjasta työelämälle.

Harjoittelut ovat antaneet hyvän pohjan työelämälle ja kokonaisvaltaisen kuvan laivatyöstä sekä merenkulkualan uramahdollisuuksista.

The onboard training's have provided a good foundation for working and good over all picture about working onboard and career opportunities in the shipping industry.

66 vastausta



Kuvio 22. Harjoitteluista pohja työelämälle.

29. Kysymys

”Tuleeko mieleesi vielä jotakin, miten laivaharjoittelua voidaan kehittää? Sana on vapaa.”

Viimeisenä kysymyksenä kyselyssä oli avoin kysymys, johon sai kirjoittaa mitä tahtoi. Vastauksissa toivottiin parempaa kommunikointia ja tiedottamista harjoitteluun lähtevälle HarjoitteluMylyn ja laivojen/varustamoiden puolelta. Laivoista toivottiin myös ”tietopankkia” harjoitteluun lähteville, jottei harjoitteluun tarvitsisi lähteä aivan sokkona. Vastauksista löytyi myös muutamia toivomuksia päivärahan tai palkanmaksamisesta harjoittelijalle, moni uskoi tämän myös kasvattavan työmotivaatiota. Perämiesharjoittelijat myös kaipaisivat enemmän opetusta ja aikaa komentosillalla ja perämiestä seuraten. YT- harjoittelun käytäntöihin toivottiin parempia ohjeita ja selkeämpiä linjauksia. HarjoitteluMylyn paikkojen jakoon, aikataulutuksiin ja ohjeistuksiin toivottiin parannuksia ja läpinäkyvyyttä. Alle on koottu vastaajien omia vastauksia kysymykseen.

”Mylyn ja oppilaitosten tulisi aktiivisesti pitää nuorten harjoittelijoiden puolta sekä korostaa, että he ovat työssä oppimassa eikä heiltä voi edellyttää valmiista osaamista tai toisaalta harjoittelijoille tulisi järjestää päivittäin riittävän mielekkäitä tehtäviä. Osalla laivoista harjoittelijat ovat vain siivoamassa ja

tappamassa aikaa, osalla vastuuta ja perehdytystä annetaan jopa paremmin kuin uusille työntekijöille.

Lisäksi varustamoiden tulisi aktiivisemmin tiedottaa itsestään ja aluksistaan, millaisia työharjoittelumahdollisuuksia ja alustyyppisiä heillä on tarjolla, olisiko mahdollista päästä koulutusputken kautta töihin jne. On nähtävissä, että nyt harjoittelijoiden olemassa olevaa osaamista ei osata tai haluta hyödyntää kunnolla, vaan heidät nähdään joko kilpailijana alemmalle miehistölle tai ilmaisena työvoimana, vaikka harjoittelija ei saa korvata miehistönjäsentä jakokirjan mukaisissa tehtävissä.”

”Kommunikointi Myllyn ja harjoittelijoiden välillä mutkattomammaksi. Selkeät ohjeet mitenkä tulee toimia kun harjoittelua hakee, jos joutuu vaihtamaan päivämäärää tippuuko jonon hänille vai mikä on käytäntö? Kuinka kauan ennakkoon pitää hakemaan harjoittelupaikkaa? Viestintä ylipäättänsä selkeäksi. Varsinkin kun kapteeni/perämiesopiskelijoilla on yli 200 päivää kasassa oli mukava päästä oikeasti tekemään perämiesharjoittelua eikä vain maalaamaan kannelle. Sitä voi mennä tekemään palkkatyössä. Viestinnän/tiedottamisen parantamista kokonaisuudessaan. ”

”Ohjattu harjoittelu perämiesopiskelijoille tuntuu turhalta, kun samalla voisi olla mahdollisuus työskennellä laivalla. tottakai voi olla vaikeaa saada työpaikkaa ja osa harjoittelusta on varmasti hyväksi, mutta monilla laivoilla perämiesharjoittelijat tekevät aivan samoja asioita kuin matruusit ja puolimatruusit tekevät, jos harjoittelu sisältäisi enemmän perämiehen työtä se olisi järkevämpää. Toki se on myös itsestä kiinni mitä tehtäviä harjoittelussa tekee ja mihin tyytyy.”

”monet miehistön jäsenet harjoittelussa eivät selitä mitä tapahtuu. minulle sanotaan että seuraa perässä mutta en tiedä minne ja mitä tekemään. voisin olla paremmin hommissa mukana jos vain kerrottaisiin mitä tapahtuu. minulle tulee olo että olen vain tiellä jos juoksen vain perässä katsomassa kun muut touhua.”

5 KYSELYTUTKIMUKSEN ANALYYSI

Vastaus alkuperäiseen tutkimuskysymykseen on pitkä ja mutkikas. Harjoittelujärjestelmän kehittämiseksi opiskelijoiden näkökulmasta tärkeimmiksi teemoiksi nousivat palautteen antaminen ja saaminen, yhdenvertainen ja reilu kohtelu kaikille sekä kommunikoinnin parantaminen eri osapuolten välillä.

Palautetta kaivattiin koko järjestelmälle tehtävien palautelomakkeiden muodossa ja spontaanisti työn ohella suullisesti. Palautetta pitäisi antaa kaikenlaisesta toiminnasta, harjoittelija ei opi, jollei ole tietoinen omista virheistään tai parannuskohteistaan. Harjoitteluvastaavat laivoilla ja kouluissa tarvitsevat myös palautetta parantaakseen toimintaansa. Vastauksissa ehdotettiinkin palauttekeskustelua harjoittelijan ja harjoitteluvastaavan kesken harjoittelun loppupuolella.

Yhdenvertaisuuden tarve tuli ilmi nuorempien ja naispuolisten vastaajien keskuudessa. Kaikkia harjoittelijoita tulisi kohdella yhdenvertaisesti, reilusti ja ymmärtäväisesti. Olemassa olevia asenteita ja ennakkoluuloja ei ole helppoa muuttaa, mutta se on mahdollista. Reiluuden nimissä harjoittelijoiden tulisi päästä näkemään, tekemään ja oppimaan omaan osaamisalaan liittyviä rutiineja ja työtehtäviä.

Parempaa ja avoimempaa kommunikointia eri tahojen välillä kaipailtiin useissa vastauksissa ja kommentteissa. Laivan ja harjoittelijan väliseen kommunikointiin tarvitaan parannusta, tätä on kuitenkin vaikea toteuttaa laivojen ollessa merillä ilman netti- tai puhelinyhteyksiä. Villinlinjan laivojen miehistöt saavat tulevat reitit ja satamat tietoonsa hyvin lyhyillä varoitusajoilla. Annetut satamat saattavat myös muuttua jopa matkan aikana.

Tärkeintä olisi pitää harjoittelija ajan tasalla aikataulusta, satamasta ja siitä, miten saapua laivalle. Harjoittelun aloituspäivä voi muuttua nopeastikin, jos paikka avautuu aiemmin esimerkiksi sairastapauksen takia. HarjoitteluMyllyltä toivottiin avoimempaa tietoa siitä, miten harjoitteluiden jonotusjärjestelmä toimii. Missä järjestyksessä harjoittelupaikkoja jaetaan ja mitä tapahtuu, jos ei otakaan tarjottua paikkaa vastaan?

6 KEHITYSEHDOTUKSIA JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

6.1 Yleisesti

Kyselytutkimuksen vastausten perusteella harjoittelijakokemuksessa on paljon hyvää. Perusasiat, kuten perehdytys ja työtehtävien mielekkyys sekä asiaankuuluvuus ovat vastausten perusteella kiitettävällä tasolla. Parannettavaa eri osa-alueilta kuitenkin löytyy edelleen. Seuraaviin kappaleisiin on koottu kehitysehdotuksia ja muutosta kaipaavia asioita harjoittelujärjestelmän sidosryhmien osapuolille.

Yleinen ilmapiiri ja käytöstavat joillakin laivoilla vaativat parannusta. Kyselyssä oli muutama vastaus, joista kävi ilmi seksuaalista ahdistelua ja väkivaltaa harjoittelijoita kohtaan. Työyhteisössä jokaista työkaveria tulisi tervehtiä ja käytäytyä kohteliaasti jokaista kohtaan. Alkoholista johtuvia ongelmia ja kulttuurillisista eroista johtuvia erimielisyyksiä tai väärinkäsityksiä tuli myös ilmi muutamassa vastauksessa. Yllä mainitut ongelmat toki koskettavat koko miehistöä eikä pelkästään harjoittelijoita.

6.2 Kouluille

Harjoittelijakokemuksen parantamiseksi koulujen pitäisi parantaa ensimmäiseen harjoitteluun lähtevien informointia ja kertoa todenmukaisemmin siitä, mitä on odotettavissa. Vanhempien opiskelijoiden pitämä infotilaisuus, jossa he kertovat omien kokemuksensa pohjalta vinkkejä ja vastaavat ensikertalaisten kysymyksiin, on hyvä tapa lisätä tiedotusta ja lievittää ensikertalaisten jännitystä harjoitteluun liittyen.

Kyselytutkimuksen vastauksissa tuli ilmi puutteita koulujen harjoitteluvastaa-
vien motivaatiossa, perehtyneisyydessä ja oppilaslähtöisyydessä. Harjoitteluvastaavalta toivottiin parempaa kommunikointia ja ohjastusta harjoitteluun liittyvissä asioissa. Koulujen välillä ilmeni käytäntöeroja harjoittelukirjan täytössä,

YT-harjoitteluissa ja meripäivien ilmoitusjärjestelmissä. Eri koulujen harjoitteluvastaavien tulisi yhtenäistää koulujen linjaukset samanlaisiksi.

Harjoitteluvastaavan tulisi pitää huoli harjoittelijoiden oikeuksista ja velvollisuuksista. Harjoittelijalle pitää tehdä selväksi työaikoihin liittyvä lainsäädäntö, työturvallisuus ja kuinka toimia mahdollisissa ongelmatilanteissa.

Opintojen ja harjoittelujaksojen tulisi kulkea enemmän käsikädessä, jotta koulussa opittuja asioita pääsisi heti kokeilemaan ja tekemään käytännössä.

6.3 Varustamoille ja miehistölle

Harjoittelijan perehdytyksessä työtehtäviin, rutiineihin ja rytmiin oli havaittavissa puutteita kyselyn perusteella. Harjoittelijaa ei pidä laittaa tekemään työtä sellaisen henkilön kanssa, joka ei halua tai suostu opettamaan tai edes puhumaan harjoittelijalle. Kyselystä kävi ilmi, miten räikeästi harjoittelijan työaikoja venytetään ja väärennetään lepoaikakirjanpitoon. Harjoittelijan työaika on 8 tuntia päivässä ja tästä tulee pitää kiinni.

Harjoittelija tulee nähdä mahdollisena tulevaisuuden työkaverina, ei ilmaisena työvoimana, jotta muu miehistö saa ottaa rauhallisemmin. Harjoittelijalle tulee opettaa ja näyttää hänen koulutukseensa kuuluvia asioita ja päästää esimerkiksi perämiesharjoittelija komentosillalle näkemään ja oppimaan.

Varustamot voisivat tehdä laivoistaan esitteet, joita HarjoitteluMylly jakaisi harjoittelupaikan saaneille opiskelijoille. Kyselyssä selvisi, että moni jännittää laivalle lähtöä vielä useammankin opiskeluvuoden jälkeen, sillä laivoista, miehistöstä, reiteistä, liikennealueesta ja vapaa-ajan aktiviteeteista sekä muusta vastaavasta ei ole tietoa ennen laivalle saapumista. Laivalle saapumiseen harjoittelijat toivovat parempia ohjeita, esimerkiksi agentilta voisi pyytää satama-alueen kartan, ja laittaa siitä kuvan saapuvalla harjoittelijalle.

6.4 Harjoittelumyllylle

HarjoitteluMyllylle annettiin palautetta nykyisistä palautekyselyistä, näihin toivottiin päivitystä ja enemmän kysymyksiä. Nykyiset palautelomakkeet eivät ole

kovinkaan aktiivisesti tiedossa tai käytössä, monet kyselyyn vastanneet kertoivat toivovansa enemmän palautetta ja mahdollisesti laivalla käytävää keskustelua harjoittelun lopussa.

Viestinnässä ja läpinäkyvyydessä ilmeni puutteita Myllyn ja harjoittelijoiden välillä, opiskelijat toivoivat parempaa tietoa harjoittelupaikan odottamisesta, jakojärjestyksestä sekä siitä, mitä tapahtuu, jos paikkaa ei otakaan vastaan. Opiskelijoiden toiveita tulevasta harjoittelupaikasta myös toivottiin toteutettavan useammin, tai kerrottavan miksi toivetta ei voida toteuttaa.

7 LOPUKSI

Meillä on hieno järjestelmä, jonka avulla merenkulkualan opiskelijoilla on mahdollisuus päästä jo hyvin varhaisessa vaiheessa opintoja näkemään mitä työ merenkulkualalla oikeasti on ja saada kokemusta alalta ilman työsuhteen paineita ja suoritustarvetta. Harjoittelukokemuksessa on kuitenkin parantamisen varaa, jotta se palvelisi mahdollisimman hyvin koko merenkulkualaa ja sen ihmisiä ja organisaatioita.

Avoimiin kysymyksiin tuli monia erittäin hyviä vastauksia, joista sai rutkasti tietoa ja selkeitä kehitysideoita parempaa kokemusta ajatellen, avoimissa kysymyksissä oli myös kehuja sekä positiivisia kokemuksia harjoitteluista. Monivalintakysymyksissä kriittisten kysymysten vastaukset, kuten turvallisuuteen perehdyttäminen, oli lähestulkoon pelkästään positiivisia muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta.

Kyselytutkimuksen otannan olisin toivonut olevan hieman isompi, mutta tälläkin vastausmäärällä saatiin erittäin hyvä määrä vastauksia ja järjestelmän kipupisteet tulivat ilmi. Vastaajista moni jaksoi nähdä paljon vaivaa kirjoittaessaan useampia avoimia vastauksia kyselyyn.

Oman tutkimukseni kanssa samoihin aikoihin ainakin yksi toinen tutkimus sivusi samaa aihetta ja teki kyselytutkimuksen opiskelijoille liittyen harjoittelukokemuksiin ja koulutukseen. Itse en kuitenkaan tätä kyselyä huomannut sähköpostissani tai kouluni tiedotuskanavilla, tämä sai pohtimaan, miten ahkerasti koulujen harjoitteluvastaavat tai opettajat ovat jakaneet minun kyselyäni ja miten paljon vastaajia on jäänyt pimentoon tämän takia.

Oman kyselytutkimukseni muutin myös englanninkieliseksi kesken vastausajan, jotta vastaajamäärä olisi mahdollisimman korkea. Kyselyn vastausaikaan kaikki ensimmäisen vuoden opiskelijat eivät olleet vielä päässeet ensimmäiseen laivaharjoitteluun, joten heidän vastauksiaan tässä työssä ei nähty.

Tutkimus onnistui hyvin ja toivottuun lopputulokseen päästiin, opiskelijoilta saatiin ajantasaista tietoa, jonka pohjalta pystyttiin tuottamaan kehitysideoita

ja ehdotuksia harjoittelujärjestelmän eri osapuolille. Toivomuksena onkin, että eri osapuolet ottaisivat kehitysideat hyvillä mielin vastaan ja tekisivät oman osansa, jotta voisimme jatkossakin olla ylpeitä suomalaisesta merenkulkualan koulutuksesta.

LÄHTEET

Aboa Mare. (2022). Koulutukset ja kurssit. Haettu 24.11.2022.

https://www.aboamare.fi/?gclid=CjwKCAiAyfybBhBKEi-wAgtB7fmsoyea1q6VlrW8SzKrH8B_eNp-3N3yvn26C0UOR-moAjDGFyxm9SiBoCpJ0QAvD_BwE

Arctia. (2022). Alusharjoitteluun Arctian jäänmurtajille. Haettu 01.12.2022.

<https://www.arctia.fi/uutiset/alusharjoitteluun-arctian-jaanmurtajille.html>

Avointiede. (2022). Luotettavuus ja todennettavuus. Haettu 28.11.2022.

<https://avointiede.fi/fi/ajankohtaista/todennettavuus-ja-toistettavuus>

Axxell sjofart. (2022). Koulutukset. Haettu 21.11.2022.

<https://www.axxell.fi/fi/-/vaktman>

Ekami. (2022). Merenkulku. Haettu 21.11.2022. <https://ekami.fi/hakijalle/koulutusalat/merenkulku-ja-satama-ala/perustutkinnot>

ePerusteet. (2022). Merenkulkualan perustutkinto. Haettu 14.11.2022.

<https://eperusteet.opintopolku.fi/#/fi/ammattillinen/6095800/tiedot>

H. Pichler (2022) Kotimaisen työvoiman varmistaminen suomalaisessa merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa [AMK-opinnäytetyö, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu]. Theseus <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2022061017427>

IMO. (2022). STCW sopimus. Haettu 06.12.2022.

<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>

J. Virtanen (2015) Toisen asteen vahtiperämiesten koulutuksen ja harjoittelun toteutuminen Suomessa [AMK-opinnäytetyö, Satakunnan ammattikorkeakoulu]. Theseus <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2015120719632>

Merenkulun Harjoittelumylly. (2022). Meistä osio. Haettu 01.12.2022.

<https://kvarnen.harjoittelumylly.fi/meista/>

Merimies-unioni. (2023). Merivälitys. Haettu 17.04.2023.

<https://www.smu.fi/uutiset/merivalitys-on-merenkulkijoiden-oma-vayla-tyollistymiseen/>

Meriturva. (2022). Merenkulun turvallisuuskoulutukset. Haettu 24.11.2022

<http://www.meriturva.fi/fi/>

Suomen varustamot. (2023). Meriklusteri. Haettu 18.04.2023. <https://shipowners.fi/meriklusteri/>

Traficom. (2022). Merenkulku. Haettu 02.02.2023. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku>

Traficom. (2022). Merenkulkualan pätevyyskirjat. Haettu 09.11.2022.
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-patevyyskirjat?toggle=Vahtimies%2C%20kansi%20%28STCW%20II%2F4%29&toggle=Vahtimies%2C%20kone%20%28STCW%20III%2F4%29>

Traficom. (2023). Merenkulun lisäpätevyystodistukset. Haettu 20.03.2023.
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/merenkulun-lisapatevyystodistukset?toggle=H%C3%A4t%C3%A4tilanteiden%20peruskoulutus%20Basic%20Training%20%28VI%2F1%29>

Valtioneuvosto. (2022). Merenkulun markkinaselvitys. Haettu 28.11.2022.
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164041/LVM_2022_6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Winnova koulutukset. (2022). Merenkulku. Haettu 14.11.2022.
<https://www.winnova.fi/koulutukset/koulutustarjonta/merenkulkuala.html>