

Opetuskäytäntöjen vertailu logistiikan opetuksessa itäsuomalaisissa oppilaitoksissa

Tomi Kettunen
Opinnäytetyö
26.3.2012

Logistiikan YAMK koulutusohjelma
Tekniikan ja liikenteen ala



Tekijä(t) Kettunen, Tomi	Julkaisun laji Opinnäytetyö (YAMK)	Päivämäärä 26.3.2012
	Sivumäärä 59	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus () saakka	Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi Opetuskäytäntöjen vertailu logistiikan opetuksessa itäsuomalaisissa oppilaitoksissa.		
Koulutusohjelma Logistiikan koulutusohjelma, ylempi amk		
Työn ohjaaja(t) Värtö-Niemi, Merja		
Toimeksiantaja Pohjois-Karjalan Koulutuskuntayhtymä. Joensuun tekniikan ja kulttuurin yksikkö.		
<p>Itä-Suomen alueella toisen asteen logistiikan opetusta annetaan lukuisissa oppilaitoksissa. Kukin kouluttaja kouluttaa ajoneuvon kuljettajia paikallisten yrityksen tarpeisiin. Eri kouluttajilla on koulutuksessaan valtakunnalliset opetus suunnitelman perusteiden tavoitteet. Perinteisesti koulutuksen toteutus on oppilaitoskohtaista. Yhteistyön voimaa ja tietotaitoa ei hyödynnetä, vaan kaikki puurtavat samojen ongelmien parissa keskenään.</p> <p>Tämän tutkimuksen puitteissa tullaan selvittämään itäsuomalaisten logistiikkakoulutusta antavien oppilaitosten opetusmenetelmiä kuljettajaopetuksessa. Pyrkimyksenä on löytää hyviä ja käyttökelpoisia opetusmenetelmiä ja toimintatapoja Joensuussa tapahtuvan kuljettajaopetuksen kehittämiseksi.</p> <p>Tutkimusmenetelmänä käytetään Benchmarking tutkimusmenetelmää, vertaillaan eri koulutuksenjärjestäjien toimintatapoja ja analysoidaan niitä. Tuloksista johdetaan uusia toimintatapoja ja menetelmiä Joensuussa tapahtuvaan logistiikkakoulutukseen.</p> <p>Lopputuloksena selvityksestä on saatu paljon hyviä keinoja ja toimintatapoja. Saatua tuloksia voidaan suositella otettavaksi osaksi opetusta ja toiminnan järjestelyä sekä lyhyellä että pitemmällä aikavälillä.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Benchmarking, haastattelu, toimintapojen vertailu, logistiikan opetus, ammatillinen koulutus		
Muut tiedot: Mukana selvityksessä Etelä-Savon ao. Mikkeli, Ylä-Savon ao. Iisalmi., Savon ao. Kuopio, Savonlinnan ao. ja Joensuun ao.		

Author(s) Kettunen, Tomi	Type of publication Master's Thesis	Date 26.3.2012
	Pages 59	Language Finnish
	Confidential () Until	Permission for web publication (X)
Title Benchmarking research of teaching practices in five vocational colleges in Eastern Finland		
Degree Programme Master's Degree Programme in Logistics Management		
Tutor(s) Värtö-Niemi, Merja		
Assigned by NORTH KARELIA MUNICIPAL EDUCATION AND TRAINING CONSORTIUM, North Karelia College, Technology and Culture		
<p>Abstract</p> <p>Truck and bus drivers are trained in several vocational schools in Eastern Finland. Every school has to follow the same national curriculum in the implementation of the of the teaching. Even though all educational organizers have the same targets, they haven't had much co-operation with each other. This is not a very efficient and fruitful way to operate.</p> <p>The aim of this thesis is to research and find the best practices for the implementation of logistics training in five educational organizations in Eastern Finland.</p> <p>The research method is benchmarking. Different ways to operate and implement training have been gathered by interviewing teachers in each organization.</p> <p>As a result of this research, several different kinds of practices to train young drivers have been found. The most suitable practices and methods can be applied in vocational training in Joensuu, too.</p>		
Keywords Benchmarking, interview, vocational education		
Miscellaneous: Joensuu, Technology and Culture, Savo Consortium for Education, South Savo Vocational College, Ylä-Savo Vocational College, Savonlinna Vocational College		

Sisältö

1.	Johdanto	6
2.	Logistiikan ammatillinen peruskoulutus Suomessa 2012.....	7
2.1.	Opetussuunnitelmaperusteinen koulutus.....	8
2.2.	Aikuiskoulutus	11
2.3.	Oppisopimuskoulutus.....	13
3.	Benchmarking tutkimus, sen tavoitteet ja mahdollisuudet	14
3.1.	Benchmarking tutkimusmenetelmänä ja sen teoreettinen viitekehys	14
3.2.	Benchmarking logistiikan koulutuksen kehittämisen menetelmänä	16
4.	Tiedonkeruu tutkimuksessa	17
4.1.	Haastattelututkimuksen esittely	18
4.2.	Kirjallinen kaavakekysely.....	20
4.3.	Leppäveden seminaaripäivä.....	20
5.	Yksilöitävät opetus ja oppimiskokonaisuudet, kehittämiskohteet sekä nykykäytänteet	22
5.1.	Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella	23
5.2.	Työelämäyhteistyö, paikalliset erikoistarpeet ja niiden hyödyntäminen opetuksessa.....	24
5.3.	Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminta osana opetuksen tason määrittelyä	24
6.	Tutkimuksessa mukana olevat koulutuksen järjestäjät ja koulutuksen toteutus	25
6.1.	Joensuu.....	25
6.1.1.	Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella	26
6.1.2.	Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa	27
6.1.3.	Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset	28
6.1.4.	Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa	29
6.2.	Mikkeli	29
6.2.1.	Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella	30
6.2.2.	Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa	31
6.2.3.	Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset	32
6.2.4.	Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa	33
6.3.	Kuopio.....	33
6.3.1.	Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella	33
6.3.2.	Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa	35
6.3.3.	Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset	36
6.3.4.	Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa	36
6.4.	Iisalmi.....	37

6.4.1.	Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella	37
6.4.2.	Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa	38
6.4.3.	Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset	39
6.4.4.	Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa	39
6.5.	Savonlinna	40
7.	Parhaimmat käytänteet sekä toimintatavat.....	40
7.1.	Oppilaitosympäristössä tapahtuva toiminta	41
7.2.	Oppilaitoksen ulkopuolella tapahtuva oppiminen ja toiminta.....	45
7.3.	Mitä ja miten voidaan ottaa Joensuussa käyttöön lähitulevaisuudessa	46
7.4.	Mitä tulee ottaa suunnitteluun pitemmällä aikavälillä tulevaisuudessa	47
8.	Yhteenvedo tutkimuksesta ja jatkotutkimuksen aiheet	48
	Lähteet.....	50
	Liitteet:	52
	Liite 1. Osaava Opettaja.....	53
	Liite 2. Tutkinnon suorittajien pääasiallinen toiminta vuonna 2009.....	54
	Liite 3.1. Oppilaitoksella tapahtuvia opetuksen asioita.....	55
	Liite 3.2. Ei suoraan oppilaan opetukseen liittyviä asioita	56
	Liite 3.3 Työssäoppimiseen liittyvät asiat.....	57
	Liite 3.4. Muut opetukseen liittyvät asiat.....	58
	Liite 4. SKAL-tilasto, Yrityskoko luvanvaraisessa tavaraliikenteessä vuonna 2010	59

1. Johdanto

Itä-Suomen alueella logistiikan opetusta annetaan lukuisissa toisen asteen oppilaitoksissa. Kukin kouluttaja kouluttaa logistiikan perustutkinnon mukaisia ajoneuvon kuljettajia paikallisten yrityksen tarpeisiin. Eri kouluttajilla on koulutuksessaan valtakunnalliset opetussuunnitelman perusteiden tavoitteet (Logistiikan perustutkinto), mutta myös paikalliset tarpeet huomioon ottavat koulutustavoitteet. Koulutusta annetaan tutkintotavoitteisesti kolmella eri opetuspolulla, nuoriso-, aikuis- sekä oppisopimuskoulutuksena. Perinteisesti koulutuksen toteutus on hyvinkin oppilaitoskohtaista. Yhteistyön voimaa ja tietotaitoa ei hyödynnetä, vaan kaikki puurtavat samojen ongelmien parissa omissa toimipisteissään. Tämän asian koetaan olevan ongelma verkoston oppilaitoksissa. Asia tuli esille monelta eri taholta Osaava Opettaja valmennus -seminaaripäivän aikana. Tähän ongelmaan on mahdollista tuoda muutosta tämän tutkielman muodossa.

Tämän tutkimuksen puitteissa selvitettiin itäsuomalaisten logistiikkakoulutusta antavien oppilaitosten opetusmenetelmiä kuljettajaopetuksessa. Tavoitteena oli löytää hyviä ja käyttökelpoisia opetusmenetelmiä ja toimintatapoja, joita voisi mahdollisesti soveltaa Joensuussa tapahtuvassa kuljettajaopetuksessa. Tutkimuksessa paneuduttiin Trans-Edu verkostoon kuuluvien oppilaitosten toimintatapojen tarkasteluun. Tähän verkostoon kuuluvat oppilaitokset Joensuusta, Savonlinnasta, Mikkelistä, Pieksämäeltä, Juvalta, Kuopiosta sekä Iisalmesta. Näiden oppilaitosten välisessä tilastollisessa vertailussa Pohjois-Karjalan alueelta valmistuneiden oppilaiden työllistymisaste on joukon matalin, joten siinä valossa Joensuussa voisi olla jotain opittavaa seutukunnan muilta koulutuksen järjestäjiltä.

Selvitys on luonteeltaan benchmarking tyyppinen tutkielma. Siinä vertaillaan eri koulutuksen järjestäjien menetelmiä, toimintatapoja, kokemuksia ja tilastollisesti hyväksi havaittuja tuloksia. Näiden pohjalta on kehitetty ns. menetelmäpankki, kokoelma erilaisia tapoja toteuttaa logistiikan koulutusta. Tutkimuksen avulla saatiin suosituksia ja toimintaehdotuksia toimintatapojen kehittämiseksi. Tulevaisuudessa tavoitteena on ottaa tutkimuksen avulla selvitetty toimivimmat ja potentiaaliset toimintatavat ny-

kyisten menetelmien rinnalle käyttöön, sekä korvaamaan jo käytössä olevia toimintatapoja.

Käytännön selvitystyö pohjautuu 19.12.2011 pidettyyn TransEdu verkoston tapaamiseen Leppävirralla. Tapaaminen liittyi Osaava Opettajaa hankkeeseen. Paikalla pohdimassa, kertomassa ja arvioimassa oppilaitosten erilaisia käytänteitä oli lähes kaikki verkoston opettajat, yhteensä noin 70 opettajaa. Tämän lisäksi yksiköitten tutkintovastaavia on haastateltu henkilökohtaisesti tarvittavassa laajuudessa.

Työn tuloksena on syntynyt toimenpidesuosituksia, ohjeistusta siitä, kuinka opetussuunnitelman perusteiden vaatimukset voitaisiin toteuttaa käyttäen tässä tutkimuksessa selvitettyjä ja jo jonkun toisen koulutuksenjärjestäjän toteuttamia, hyväksi havaittuja menetelmiä Pohjois-Karjalan alueen sekä oppilaitoksen tarpeisiin sovittaen. Tutkimuksen lopputuloksena saatiin määriteltyä tavoitetila tulevaisuuden logistiikan opetuksen toteuttamiseksi Joensuussa.

Jatkotutkimuksen sekä selvityksen aiheina ovat asiat, miten tutkimuksen tulokset voidaan siirtää käytännön tasolle Joensuussa tapahtuvassa opetuksessa sekä lyhyellä aikajaksolla että pidemmän ajan tähtäimellä.

2. Logistiikan ammatillinen peruskoulutus Suomessa 2012

Ammatillisen perustutkinnon perusteista päättää opetushallitus. Tämä tarkoittaa sitä, että opetushallitus määrittelee tutkinnon sisällön ja osaamistavoitteet. Koulutuksen järjestäjän tehtävänä on laatia toteutussuunnitelma siten, että tutkinnon tavoitteet saavutetaan. Viimeisin Logistiikan perustutkinnon perusteet ovat tulleet voimaan 1.8.2009 alkaneisiin koulutuksiin.

Käytännössä tutkinnon suorittamismenetelmällä ei ole vaikutusta vaadittaviin osaamistavoitteisiin. Tutkinnon perusteet ovat samat sekä opetussuunnitelma- ja näyttötutkintoperusteisissa tutkinnoissa. Saman osaamisen ja jatkokelpoisuuden saavuttavan Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa kolmea opintopolkua pitkin. Seuraavassa on esitelty kuvaus kustakin opintopolusta.

2.1. Opetussuunnitelmaperusteinen koulutus

Opetussuunnitelmaperusteinen koulutus mielletään parhaiten perinteiseksi ammatikoulussa suoritettavaksi tutkinnoksi. Opiskelijat ovat pääsääntöisesti nuoria peruskoulunsa juuri päättäneitä opiskelijoita. Mitään ikärajaa tutkinnon suorittajalle tosin ei ole. Logistiikan perustutkinto pitää sisällään sekä opetussuunnitelman mukaisen opetuksen ja perusteet, että näyttötutkinnon perusteet. Tutkinnon suorittaja saa tutkintotodistuksen joka sisältää päättö- ja näyttötodistuksen.

Logistiikan perustutkinto muodostuu ammatillisista tutkinnon osista (90 ov), valinnaisista opinnoista (10 ov) ja ammattitaitoa täydentävistä tutkinnon osista (20 ov). Tutkinnon laajuus on siten 120 ov. Tämän suorittamiseen menee normaalisti kolme vuotta. Ammatillisen tutkinnon osat sisältävät vähintään 20 ov työssäoppimista. Ammatilliset tutkinnon osat sisältävät sekä pakollisia että valinnaisia tutkinnon osia. Nämä riippuvat siitä, mihin ammattiin opiskelija tähtää. Logistiikan perustutkinto sisältää viisi vaihtoehtoista koulutusohjelmaa:

- autonkuljettaja, oikeuttaa ajamaan kuorma-autoa,
- linja-auton kuljettaja,
- yhdistelmäajoneuvon kuljettaja,
- varastonhoitaja sekä,
- lentoasemanhoitajan ammattinimike.

Ammattitaitoa täydentävät tutkinnon osat ovat samat kaikissa ammatillisissa perustutkinnoissa. Ne pitävät sisällään äidinkieltä, vieraita kieliä, matematiikka, fysiikkaa, kemiaa ja liikuntaa. (Logistiikan perustutkinto 2009)

Jokaiseen ammatilliseen perustutkinnon osaan liittyy myös ammattiosaamisen näyttö. Ammattiosaamisen näyttö on keskeinen osa ammattiin opiskelua. Näyttötilanteessa opiskelija osoittaa osaamisensa todellisessa työtehtävässä tai työtilanteessa. Ammattiosaamisen näyttö voidaan tehdä myös ns. oppilaitosnäyttönä, mikäli näyttötilaisuutta ei voida järjestää aidossa työympäristössä. Osaamisen arviointiin osallistu-

vat työelämän edustaja, oppilaitoksen opettaja sekä opiskelija itse. Tästä koulutettava saa näyttötodistuksen. (Kairamo 2010)

Ammatillinen perustutkinto sisältää myös työpaikalla tapahtuvaa oppimista. Tätä kutsutaan työssäoppimiseksi. Tutkintoon sisältyy työssäoppimista minimissään 20 ov, mutta ylärajaa ei ole asetettu. Oppilas voi olla työssäoppimassa pidempiäkin jaksoja. Työssäoppiminen painottuu pääsääntöisesti opintojen loppupuolelle. Oppilas ei saa palkkaa työssäoppimisjaksolta, vaan se on hänen normaalia koulussa tapahtuvaan opiskeluun liittyvää opiskelua. Ammattiosaamisen näytöt suoritetaan yleensä työssäoppimisjakson loppupuolella niillä työtehtävillä, mitä hän jakson aikana tehnyt.

Ammattiosaamisen näyttöihin harjaannutaan myös oppilaitoksessa tapahtuvissa käytännön harjoituksissa. Opiskelu ammattikoulussa tapahtuu sekä luokka- että käytännönopetuksena. Logistiikan perustutkinnon käytännön harjoitukset ja tilanteet ovat niitä samoja työtehtäviä, mitä työelämässäkin voidaan tehdä. Oppilaitos voi ja toimii oikeana kuljetusliikkeenä tai raskaan kaluston huoltoyrityksenä. Suomessa on mahdollista toimia samoilla markkinoilla, kuin oikeat yritykset ja tehdä samoja tehtäviä.

Nuorisopuolen opiskelujen kokonaiskesto on noin 570 opiskelupäivää, tästä luokassa tapahtuvaa teoriaopetusta on noin 50 %, käytännön harjoituksia työsalin puolella noin 30 % sekä työssäoppimista työpaikoilla loput 20 %. (PKKY Logistiikan perusopetuksen toteutussuunnitelma)

Alla on suora lainaus tutkinnon suorittaneelle annetusta todistusliitteestä. Siinä on listattu Logistiikan perustutkinnon, kuljetuspalvelujen koulutusohjelman osaamissältö, eli se osaaminen mitä tutkintotodistuksen saajalla on tai ainakin tulisi olla.

Tutkinnon suorittanut kuljetuspalvelujen koulutusohjelman/osaamisalan suorittanut autonkuljettaja /linja-autonkuljettaja/yhdistelmäajoneuvonkuljettaja osaa

- *työskennellä yritystoiminnan periaatteiden ja kestävän toimintatavan mukaisesti myös vaihtelevissa olosuhteissa*
- *toimia laatutietoisesti, oma-aloitteisesti sekä asiakaspalvelu- ja yhteistyöhenkisesti*
- *hyödyntää matematiikan ja luonnontieteiden perustietoja työssään*
- *laatia tarvittavia viestejä ja työraportteja tietotekniikkaa hyödyntäen*

- *ottaa vastuun omista töistään, arvioida omaa työsuoritustaan ja kehittää ammattitaitoaan*
- *selviytyä työnsä vuorovaikutustilanteissa yhdellä vieraalla ja toisella kotimaisella kielellä*
- *kuljettaa tuotteita tai asiakkaita kannattavasti ja turvallisesti*
- *tarkastaa ajoneuvonsa ja tehdä tavallisimmat huoltotoimet ja tuntee ajoneuvonsa*
- *lastata ajoneuvon oikein*
- *toimia valitsemassaan työssä myös kansainvälisessä ympäristössä*
- *työskennellä työturvallisuusohjeiden mukaisesti ja ylläpitää työ- ja toimintakykyään*

(Logistiikan perustutkinnon tutkintotodistuksen liite 2009)

Oppilaan oppiminen arvioidaan eri kriteerien perusteella. Arvioinnin tehtävästä ja tavoitteista on säädetty laissa (L 601/2005, 25 §).

Arvioinnilla ohjataan, motivoidaan ja kannustetaan opiskelijaa tavoitteiden saavuttamiseen ja tuetaan opiskelijan myönteisen minäkuvan kehittymistä sekä kasvua ammatti-ihmisenä. Opiskelijan ohjauksen ja kannustuksen lisäksi arvioinnin tulee tuottaa tietoa opiskelijoiden osaamisesta opiskelijalle itselleen, opettajille ja työnantajille sekä jatko-opintoihin pyrkimistä varten.

(suora lainaus Logistiikan perustutkinto 2009)

Arviointi tapahtuu kriteeriperusteisesti tarkoittaen sitä, että opiskelijan oppimista ja osaamista verrataan kulloisenkin tutkinnon osan ammattitaitovaatimukseen. Arviointiasteikko on kolmiportainen, tyydyttävä T1, hyvä H2 ja kiitettävä K3. Arviointi kohdistuu:

- työprosessin
- työmenetelmien, -välineiden ja materiaalin
- työn perustana olevan tiedon ja
- elinikäisen oppimisen avaintaitojen hallintaan.

Tutkintotodistuksen antaa koulutuksen järjestäjä, jolla on opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämä koulutuksen järjestämislupa.

2.2. Aikuiskoulutus

Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa myös aikuiskoulutuksena. Silloin tutkinto suoritetaan näyttötutkintoperusteisena tutkintona. Näyttötutkinnot ovat ammattitaidon hankkimistavasta riippumattomia ja osaaminen voidaan hankkia niin työelämässä, harrastusten parissa kuin muodollisessa koulutuksessa. (Kumpulainen 2009)

Näyttötutkintojärjestelmän avulla aikuisväestölle voidaan tarjota joustava tapa osoittaa ammatillinen osaamisensa ja saada sitä kautta pätevyyden tehdä osaamistaan vastaavia tehtäviä. Näyttötutkinnon kautta suoritettu logistiikan perustutkinto oikeuttaa samoihin tehtäviin ja antaa saman jatkokelpoisuuden, kuin opetussuunnitelmaperusteinen koulutuspolku. Alla on luettelo opetushallituksen laatimasta Näyttötutkinto-oppaasta suoraan lainattu näyttötutkinnon keskeiset periaatteet:

- ”1. kolmikantayhteistyö: työnantajatahojen, työntekijätahojen ja opettajien tiivis yhteistyö tutkintorakenteesta päätettäessä, tutkintojen perusteita laadittaessa, koulutustoimikunnissa, tutkintotoimikunnissa sekä näyttötutkintoja suunniteltaessa, järjestettäessä ja arvioitaessa
2. tutkintojen riippumattomuus ammattitaidon hankkimistavasta
3. tutkinnon tai tutkinnon osan suorittaminen osoittamalla ammattitaito tutkintotilaisuuksissa
4. henkilökohtaistaminen.”

Näyttötutkintoperusteisena voidaan suorittaa myös suppeampi sisältöisiä ammattitutkintoja, kuin ammatillinen perustutkinto (120 ov). Nämä eivät yksinään anna samaa ammatillista valmiutta logistiikan eri tehtäviin eikä niiden jatko-opintokelpoisuus ole niin kattava. (Näyttötutkinto-opas 2011)

Aikuiskoulutuksena Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa jopa puolella siitä ajasta, mitä nuorisopuolella sama koulutus kestää. Tämän taustalla on se, että työkokemuksen kautta on voitu hankkia tarvittavaa ja vaatimukset täyttävää osaamista. Tämä osaaminen tunnustetaan ja hyväksi luetaan henkilölle. Aikuiskoulutusta voidaan myös kutsua ammattiosaamisen näyttöön valmistavana koulutuksena.

Logistiikan perustutkinnon aikuiskoulutuksen opinnot muodostuvat eritavalla kuin nuorisopuolen. Työssäoppiminen näyttelee suurempaa roolia oppimisessa ja osaamisen karttumisessa. Oppilaitoksessa opiskeltuja opetuspäiviä kertyy tyypillisesti noin 70 opintopäivää kun kokonaisopiskeluaika on noin 280 opiskelupäivää. Eli työssäoppimisen osuus on noin 75 % kokonaisopiskelusta ja tietopuoliselle teoriaopetukselle jää 25 %. Ammattitaitoa täydentäviä opintoja aikuispuolella ei PKKY:n toteutuksessa suoriteta. (PKKY toteutussuunnitelma). Arviointi tapahtuu niin ikään samoin kuin nuorisopuolella kolmeportaisella arviointimenetelmällä.

Näyttötutkintona suoritettu ammatillinen perustutkinto, jonka nimellinen laajuus on 120 ov, antaa yleisen hakukelpoisuuden korkeakouluopintoihin. Ammatillinen perustutkinto, jonka nimellinen laajuus on alle 120 ov, antaa kelpoisuuden saman alan ammattikorkeakouluopintoihin. Ammattitutkinto antaa kelpoisuuden saman alan ammattikorkeakouluopintoihin. Ammattitutkinto yhdistettynä alle 120 ov:n perustutkintoon tai kolmen vuoden työkokemus tutkinnon suorittamisen jälkeen vastaavalla alalla antaa yleisen kelpoisuuden ammattikorkeakouluopintoihin (A 355/2003). Erikoisammattitutkinto ei yksin anna jatko-opintokelpoisuutta, mutta yhdistettynä ammattitutkintoon tai alle 120 ov:n perustutkintoon se antaa yleisen hakukelpoisuuden ammattikorkeakouluopintoihin (A 355/2003). (Opetushallitus 2012)

Näyttötutkintotodistuksen antaa Opetushallituksen asettama tutkintotoimikunta ja osaamistavoitteet tutkinnossa on aivan samat kuin opetussuunnitelmaperusteisessakin. (Logistiikan perustutkinnon tutkintotodistuksen liite 2009)

2.3. Oppisopimuskoulutus

Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa myös oppisopimuskoulutuksena. Oppisopimuskoulutuksen erona aikuiskoulutukseen on se, että oppisopimusoppilas tekee määräaikaisen työsopimuksen jonkun yrityksen kanssa. Oppisopimuskoulutus sopii yhtä hyvin sekä nuorille 15 vuotta täyttäneille että vanhemmille henkilöille. Oppisopimuskoulutuksella suoritetaan 120 opintoviikon laajuisia ammatillisia perustutkintoja ja opetussuunnitelman perusteiden mukaisesti, eli sama periaate kuin nuorisopuolen opiskelussa. Koulutus voi olla myös näyttötutkintoon valmistavaa koulutusta tai tutkintoon tähtäämätöntä lisäkoulutusta. Oppisopimusopiskelu jakautuu selkeästi kahteen eri osioon, tietopuoliseen opiskeluun eli koululla annettavaan opetukseen sekä työpaikalla tapahtuvaan ammatillisiin opintoihin. Ammatillisten opintojen osuus on noin 80 % kokonaisuudesta. Opinnot voivat kestää henkilön aikaisemmasta osaamisesta riippuen yhdestä kolmeen vuotta. (Opetushallitus 2012)

Työpaikoille oppisopimuskoulutus asettaa omat vaatimukset. Työpaikalla tulee olla riittävästi tuotanto- ja palveluliiketoimintaa sekä käytettävissä olevaa välineistöä, ettei voidaan saavuttaa opetussuunnitelman tavoitteet. Lisäksi henkilökunnalta vaaditaan riittävä koulutus, joka voi vastata oppilaan kouluttamisesta. Yrityksen on myös maksettava työehtosopimuksen mukaista palkkaa oppilaalle.

Oppilaan arviointi tapahtuu pääsääntöisesti työpaikalla oppilaan ja työpaikkaohjaajan toimesta. Koulutuksen järjestäjä ohjeistaa arvioinnin osalta ja arvioinnista lähetetään raportti oppisopimuskoulutuksen järjestäjälle. Mikäli suoritetaan myös näyttötutkinto, mikä nykyisin käytännössä aina tehdään, arvioidaan ammattiosaamisen näytöt samoin kuin muissakin tutkinnon suorittamismenetelmissä.

Oppisopimuskoulutuksen kautta hankittu osaaminen ja perustutkinto oikeuttavat samoilla ehdoilla jatko-opintoihin, kuin näyttötutkintoperusteisena suoritettu koulutus. Tutkintotodistuksen antaa koulutuksen järjestäjä tai tutkintotoimikunta. Tutkinnosta opiskelija saa myös näyttötutkintotodistuksen ja tämän myöntää alan tutkintotoimikunta. (Logistiikan perustutkinnon tutkintotodistuksen liite 2009)

3. Benchmarking tutkimus, sen tavoitteet ja mahdollisuudet

Voss kumppaneineen määrittelee Benchmarkingin vapaasti kääntäen seuraavasti:

”parhaiden ja tehokkaimpien käytäntöjen etsintää tarkasteltavalla toimialalla”.

Benchmarkingin pioneerinä voidaan pitää Xeroxia. Toimintojen vertailu eri organisaatioiden välillä on ollut Xeroxilla laajasti omaksuttu kehitysmenetelmä. Kehittämismenetelmänä benchmarking tarkoittaa sitä, että tarkastellaan ja vertaillaan omalla alallaan parhaita ja tehokkaimpia organisaatioita ja otetaan oppia heidän tavastaan toimia. Sillä ei periaatteessa ole merkitystä, minkä toimialan organisaatiota tarkastellaan vaan tärkeää on ymmärtää toimintaprosessi yksittäisen toiminnon takana. (Voss, Ahlström & Blackmon 1997)

Käytännön esimerkki voisi olla esimerkiksi sellainen, että miten paljon tuotekehitystä tekevä matkapuhelimia valmistava yritys on ratkaissut dokumenttien hallinnan. Tapa hallita dokumentteja voidaan hyödyntää siten esim. terveydenhuollon dokumenttien hallinnan kehittämisessä ja toteuttamisessa. Tuotekehityksen dokumentti ja revisioiden hallinta voisi olla samanlainen prosessi, kuin potilasasiakirja sekä sen kehitys vuosien saatossa. Mitään ”kilpailuongelmaa” tämän tyyppinen vertailu ei aiheuta, koska toimialat toimivat täysin erillään ja eri markkinasegmentillä. Benchmarking menetelmänä oman toiminnan kehittämiseksi voi olla myös täsmälleen saman alan toimijan toimintatapojen vertailua.

3.1. Benchmarking tutkimusmenetelmänä ja sen teoreettinen viitekehys

Benchmarking Anandin mukaan pitää sisällään teemoja kuten ”mittaaminen, vertailu, parhaan käytännön tunnistaminen, toteuttaminen sekä kehittäminen” (Anand & Kodali 2008, 2). Kaikki tässä yhteydessä mainitut termit liittyvät jonkin olemassa olevan toiminnon prosessimaiseen analysoimiseen. Lecklin (1999, 145) esittelee kirjassaan Prosessien kolmiportaisen kehittämismallin. Siinä nykytilan kartoituksen avulla pysähdytään miettimään oman toiminnan kannalta oleellisia ja tärkeitä asioita. Prosessianalyysi-vaiheessa voidaan sitten lähteä analysoimaan, arvioimaan esim. benchmarking vertailun avulla millaisia mittareita eri toiminnoille voidaan asettaa. Tämän vaiheen tu-

loksena valitaan eri kehitysmenetelmät omien toimintojen parantamiseksi. Kolmannessa vaiheessa sitten pannaan kehitystoimet täytäntöön. Kuten äskeisen perusteella voidaan todeta, että benchmarking kehitysmenetelmää ei tarvitse rajata pelkästään toimintojen kehittämisen työkaluksi. Sen avulla voidaan luoda omalle organisaatiolle vaikka toimintojen mittaamisen työkalut tai kohteet. Lipponen on esitellyt kirjassaan Lipponen (1993) 3M:n benchmarking prosessin seuraavasti:

1. Määritellään, mikä on benchmarking-kohde?
2. Määritellään mittarit sekä vertailtavat asiat
3. Valitaan ja tutkitaan parhaita yrityksiä
4. Analysoidaan saatua tietoa
5. Eritellään tavoitteet ja toimenpiteet
6. Toteutussuunnitelma ja sen seuraaminen
7. Aloitetaan prosessi alusta

Edellä mainituissa kirjallisuudesta otetuissa esimerkeissä sekä määrittelyissä itse vertailtava tutkimus etenee tuotekehitysprosessina samaa rataa. Perusajatuksena on kuitenkin se, että toimintoja ja tapoja toimia ei voida parantaa, ellei olla selvillä olemassa olevasta omasta tilanteesta omassa yrityksessä.

Jackson (2001) listaa kolme benchmarking ”tuotetta” vapaasti kääntäen seuraavasti:

- Tehostettua verkostoitumista, yhteistyötä ja molemminpuolista yhteisymmärrystä osanottajien välillä
- Formaalia numeerista tietoa tutkittavalta alueelta kuten raportteja, toimintaohjeita, määrittelyjä, spesifikaatioita, parhaita toimintatapoja, esimerkkejä hyvistä toimintatavoista, tilastoarvoja jne..
- parempaa ymmärrystä toimintaprosessien lainalaisuuksista, kilpailuedun saavuttamista, laajalle levittyvää tietotaitoa, työpajoja, julkaisuja jne.

Jacksonin (2001) mukaan benchmarking käsitteenä on paljon muutakin, kuin oman tietyn toiminnan parantamista suhteessa kilpailijoiden toimintamenetelmiin. Se voi olla yrityksen tai meidän tapauksessa koulutusta antavana yhteisönä osa toimintakulttuuria. Tästä näkökulmasta asiaa pohtien, benchmarking monipuolisine menetelmineen

sopii erittäin hyvin koulutuksen järjestäjän oman toiminnan tutkiskeluun sekä kommunikointi- ja verkostoitumistyökaluksi maakunnan muiden vastaavien toimijoiden välille. Seuraavassa luvussa selvennetään ja perustellaan tarkemmin menetelmän käyttöä ja hyödyllisyyttä maakunnallisena verkostoitumisvälineenä.

3.2. Benchmarking logistiikan koulutuksen kehittämisen menetelmänä

Kuten edellisessä kappaleessa perusteltiin, benchmarking tutkimusmenetelmänä soveltuu tähän kehityshankkeeseen. Tässä kappaleessa tullaan esittelemään käytännön toimenpiteet sekä se, kuinka voidaan soveltaa benchmarking menetelmiä toiminnan kehittämiseksi.

TransEdu verkoston puitteissa järjestetään ja toteutetaan Logistiikan perustutkintokoulutusta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että koulutetaan eriasteisia autonkuljettajia. Sen lisäksi, että koulutuksen tavoitteena on tyydyttää paikallista työvoimatarvetta, on tavoitteena myös yhteiskunnallinen kasvatuksellinen velvoite. Nuoret pidetään yhteiskunnassa mukana ja ehkäistään näin syrjäytymistä. Tosiasia kuitenkin on se, että kaikista oppilaista ei ole autonkuljettajan vaativaan ammattiin. Tämä kasvatuksellinen velvoite rajataan tämän tutkimuksen ulkopuolelle ja keskitytään tutkimuksen puitteissa käytännön menetelmien toteutukseen ammatillisen koulutuksen järjestämiseksi.

Kaikkia verkoston koulutuksen järjestäjiä ohjaa sama opetussuunnitelman perusteet minkä esiteltiin kappaleessa kaksi. Tästä johtuen opetuksen toteutus on jaettu viiteen eri kategoriaan, mitkä kaikki on löydettävissä kustakin oppilaitoksen toteutuksesta. Kategoriat ovat seuraavat:

- Oppilaitoksella annettava opetus
- Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa
- Erikoistuminen, paikalliset vaatimukset osaamiselle, oma erikoisosaaminen
- Työllistyminen, työn tuloksellisuus
- Taitaja kilpailutoiminnan hyödyntäminen opetustoiminnassa

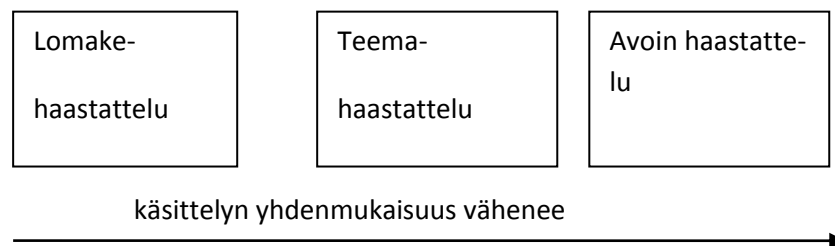
Kunkin kategorian otsikon alle on pyritty tunnistamaan ja laittamaan eri käytännön toimenpiteet vertailtavaan muotoon. Tämä on sekä haastava prosessi, että hieman keinotekoinen jaottelu. Esimerkiksi otetaan työsalissa käytettävissä oleva opetusvälineistö. Pohjimmiltaan on sama asia, opetellaanko kuorma-auton jarrujen rakenne teorialuokassa esillä olevalla halkaistulla jarrurummulla, puretusta kuorma-autosta otetulla akselistolla vai oikealla kuorma-autolla, jonka asiakas on tuonut huollettavaksi.

4. Tiedonkeruu tutkimuksessa

Tätä tutkimusta varten tarvitaan varsin yksityiskohtaista tietoa kunkin vertailussa mukana olevan koulutuksen järjestäjän toimintatavoista sekä opetusmenetelmistä. Mikäli resurssit olisivat antaneet myöten, olisi ollut perusteellisinta tutustua kunkin toimijan toimintaan paikanpäällä ja riittävän kattavasti. Koska tähän ei ollut mahdollisuutta, käytettiin vaihtoehtoisia tiedonkeruu menetelmää. Tiedonkeruun pohjana toimi logistiikan pitäjien seminaaripäivä Leppävirralla 19.12.2011. Seminaaripäivän teema oli Osaava Opettaja valmennus. Tähän seminaaripäivään osallistui suurin osa TransEdu verkoston opetushenkilöstöstä. Paikalla oli kaikkiaan 70 alan opettajaa. Kunkin toimija oli valmistellut ennakolta tämänkin tutkimuksen kategorioita sivuavalla tavalla oman toiminnan periaatteet sekä menetelmät. Seminaaripäivän antia on siten täydennetty sekä tarkennettu tarpeellisella määrällä henkilökohtaisia haastatteluja. Seuraavassa kappaleessa esitellään hieman haastattelututkimuksen teoreettista taustaa.

4.1. Haastattelututkimuksen esittely

Haastattelulla tarkoitetaan ennalta suunniteltua vuorovaikutustilannetta, minkä tarkoituksena on kerätä tietoja henkilöiden kokemuksista (Vuorela ym. 2005). Haastattelutilannetta voidaan verrata keskusteluun, koska keskustelutilanne sisältää samantlaisia piirteitä. Haastattelussa kahdella henkilöllä on kuitenkin erilaiset roolit. Toinen henkilö toimii haastattelijana ja toinen vastaavasti haastateltavana. (Vuorela 2005.) Haastattelun käsite voidaan jakaa karkeasti kahteen luokkaan joko käytännön- ja tutkimushaastatteluihin. Käytännön haastattelun tuloksia hyödynnetään heti, koska sen tavoitteena on yleensä ongelmanratkaisu. Tutkimushaastattelussa tietoa käytetään myöhemmin, vasta sitten kun tiedon totuus on varmistettu. Vuorelan ym. (2005) mukaan tutkimushaastattelu voidaan vielä erottaa kolmeksi erilaiseksi haastattelutyyppiä, lomake-, teema- sekä avoimeksi haastatteluksi. Oheisessa kuviossa 1. on esitelty haastattelutyyppit sekä niiden suhde tulosten käsittelyn yhdenmukaisuuteen (Vuorela ym. 2005).



KUVIO 1. Haastattelutyyppit (Vuorela 2005 s.38).

Lomakehaastattelua kutsutaan strukturoiduksi haastatteluksi, siinä kysymykset on ennakkoon määritelty ja haastattelu etenee täysin ennakkosuunnitelman mukaisesti. Haastattelun toteutus on Vuorelan (2005) mukaan näistä esitellyistä haastattelutyypeistä helpoin ja nopein suorittaa. Tämän tyyppinen haastattelu sopii tutkimuksiin, missä tutkimusalue ja aihe ovat selkeät ja hyvin määritellyt. Kysymysten laatiminen vaatii sen, että aihealue on kysyjälle tuttu ja hän tietää odottaa annettuja vastauksia.

Kysymykset ovat lyhyitä, täsmällisiä ja kaikille haastateltaville samoja. Tuloksia voidaan analysoida mm. tilastollisilla menetelmillä. (Vuorela ym. 2005.)

Avoin haastattelu, mitä kutsutaan myös strukturoimattomaksi, on nimensä mukaisesti avoin. Kysymyksiä ja vastauksia ei ole ennakolta valmiiksi muotoiltu. Avoin haastattelumuoto on kaikkein lähimpänä keskustelua, missä keskustellaan jostain ennakolta sovitusta aihealueesta. Saatava haastatteluaineisto on usein hyvin monipuolista ja monenkirjavaa. Haastattelun analysointi on aikaa vievää, eikä siihen ole yksiselitteistä menetelmää olemassakaan. Avointa haastattelumuotoa kannattaa käyttää silloin, kun halutaan saada selville sellaisia asioita, joita haastateltavat eivät välttämättä tietoisesti tunnista, esim. arkaluonteisia asioita. (Vuorela ym. 2005.)

Teemahaastattelu on aiemmin esiteltyjen haastattelumuotojen välimuoto. Sitä kutsutaan myös puolistrukturoiduksi haastatteluksi. Teemahaastatteluissa on ennakoon sovittu tietyt aihealueet ja kysymykset, mitkä tulee selvittää haastateltavan kanssa. Haastattelun kuluessa voi tulla myös uusia kysymyksiä tai vastauksia sellaisiin asioihin, joita ei edes ole kysytty. Kaikkia näitä tietoja voi käyttää hyväkseen analysointivaiheessa. (Vuorela ym. 2005) Teemahaastattelua menetelmänä voidaan käyttää myös tapaustutkimuksessa. Tapaustutkimukselle on tyypillistä, että tutkitaan samantyyppisiä tapauksia keräämällä samantyyppisiä tietoja eri tapauksista. Tapauksia voivat olla yksilöt, ryhmät, ohjelmat, prosessit tai ilmiöt. Tapaustutkimukselle on tyypillistä, että kysymykset alkavat sanoilla mitä, miten ja miksi, tai tutkijalla on vain vähän kontrollia tapahtumiin tai aiheesta on tehty vain vähän empiiristä tutkimusta tai että tutkitaan elävässä elämässä olevaa ilmiötä. (Eriksson ym. 2005) Teemahaastattelun avulla saatua aineistoa voidaan pitää ja käsitellä sekä määrällisenä että laadullisena. Erikssonin ym. (2005) mukaan tapaustutkimuksen aineisto on laadullista aineistoa.

4.2. Kirjallinen kaavakekysely

Kyselymenetelmällä tarkoitetaan tapaa kerätä tietoa organisoidusta ja standardinomaisesti samalla keinoin kaikilta otantaan kuuluvilta henkilöiltä. Kyselyn tuottama aineistoa käsitellään yleensä kvantitatiivisesti ja sitä voidaan analysoida myös tilastollisin menetelmin. Kyselytutkimuksen etuna on se, että sen avulla voidaan kerätä laaja tutkimusaineisto ja tulosten käsitteleminen on suhteellisen nopeaa. Menetelmänä se on erittäin kustannus- ja resurssienkäytön kannalta tehokas keino saada kattava aineisto. Heikkoutena siinä on mm. saadun tiedon luotettavuuden varmistaminen sekä otantaryhmän vääristyminen (aktiivisimmat vain vastaavat). (Hirsjärvi ym. 1997)

Kontrolloitu kysely tarkoittaa sitä, että tutkija selventää kyselylomakkeen täyttämiseen liittyviä asioita kyselyyn vastaajille. Eli kyselymuoto ei voi olla esim. postissa lähetettävä tai netissä täytettävä kaavake. Tämän tyyppisen kyselyn etuna voidaan pitää sen luotettavuutta. Tutkija kertoo asiayhteyden mihin tutkimus liittyy ja vastaajat voivat varmistaa ymmärryksensä kysyttävistä asioista. (Hirsjärvi ym. 1997)

Tiedonhankintamenettely tämän tutkimuksen empiirisessä osassa on verrattavissa kontrolloiduksi kyselyksi. Kukin koulutuksenjärjestäjä laati kirjallisesti kuvauksen halutunlaisista asioista, joita sitten tarkentavilla kysymyksillä oli mahdollista selventää sekä tarkentaa. Tämän lisäksi asiaan oli helppo palata myöhemmin puhelimella sekä henkilökohtaisten tapaamisten yhteydessä

4.3. Leppäveden seminaaripäivä

Tässä luvussa esitellään seminaaripäivän kulku Leppävedellä. Seminaaripäivä Leppävedellä 19.12.2011 liittyi Poveri (Poveri. 2012) hankkeen Osaava opettaja valmennus projektiin (liite 1.). Valmennuksen tavoitteena on tutustua POVERI- verkoston oppilaitosten nykykäytäntöihin ja nykytekniikan hyödyntämiseen oppimisen /opettamisen järjestämisessä ja verkostoitumisessa. Esimerkki nykytekniikasta on simulaattoreiden tuominen mukaan opetukseen, verkko-opetuksen keinojen hyödyn-

täminen sekä ammattihenkilöstön verkostoituminen. Näiden hyvien käytänteiden juurruttaminen POVERI – verkoston toimintaan oli seminaaripäivän tärkein tavoite. Seminaaripäivän vetäjinä toimivat kunkin oppilaitoksen Poveri hankkeen parissa työskentelevät henkilöt.

Päivän kulku muodostui siten, että kunkin oppilaitoksen opetushenkilöstö oli valmistellut oman näköisensä toteutuksen ennakkoon annetuista aiheista. Tarkoituksena oli kuvata fläppitaululle käytettävät käytänteet kunkin aiheen opetuksessa. Annettuja etukäteen valmisteltavia aihekokonaisuuksia olivat seuraavat neljä:

- Työelämäyhteistyö
 - o työssäoppiminen
 - o ammattiosaamisen näytöt
 - o verkostot

- Pakollisten opetussisältöjen toteuttaminen perustutkinnossa
 - o Ajoneuvotekniikka
 - o Kuljettaminen
 - o Ajokorttiopetus
 - o Kuorman käsittely
 - o Perustason ammattipätevyys

- Eri tutkinnon osien toteuttaminen ja suuntautuminen perustutkinnossa, oppisopimusopimuskoulutus ja aikuis- ja täydennyskoulutus
 - o Valinnaisten toteutuminen käytännössä
 - o Koulutusohjelmien valinta ja toteuttaminen (ka,la yhdistelmä)
 - o Aikuis- ja täydennyskoulutus
 - o Oppisopimuskoulutus

- Tutkinnon osiin sisältyvät sisällöt, opiskelijavalinta ja opetushenkilöstön jatko- ja täydennyskoulutus
 - o Yrittäjyys
 - o Asiakaspalvelu

- Kuljetuksien suunnittelu
- Opiskelijavalinta
- Opetushenkilöstön jatko- ja täydennyskoulutus

Seminaaripäivä piti sisällään muutakin. Mutta tämän tutkimuksen kannalta vain nämä asiat ovat oleellisia. Päivä eteni siten, että osallistujajoukko jaettiin neljään osaan ja ryhmät tutustuivat vuorollaan kaikkiin neljään esivalmisteltuun fläppitauluun. Jokaisessa ryhmässä oli jokaisen koulun edustaja selventämässä omaa fläppitauluesitystään. Häneltä sitten kyseltiin lisätietoja sekä selvennyksiä tavasta toteuttaa ko. teeman mukaista opetusta. Tämän jälkeen kukin sai ”äänestää” koulujen väliltä parhaat käytänteet. Seminaaripäivän toisessa osiossa sitten käytiin läpi ”voittaja” käytänteitä. Tämän tutkimuksen perusta perustuu juuri näiden eri oppilaitosten käytänteiden vertailuun eli benchmarkingiin. Aineistoa on sitten täydennetty sekä tarkennettu haastattelemalla eri kouluissa vaikuttavia henkilöitä sekä seminaaripäivän aikana, henkilökohtaisella haastattelulla että puhelimen välityksellä. Kappaleessa viisi tullaan selventämään tässä päättötyössä kehitetty kategorisoinnin perusta.

5. Yksilöitävät opetus ja oppimiskokonaisuudet, kehittämiskohteet sekä nykykäytänteet

Ammattikoulutuksen sisältö on määritelty OPH:n toimesta opetussuunnitelman perusteissa kts. kappale 2. Se miten näitä asioita toteutetaan, rakentuu pääsääntöisesti samanlaisen rakenteen mukaisesti, oppilaitoksesta riippumatta. Tässä kappaleessa aukaistaan lyhyesti tutkimuksen näkökulma siitä, mitä nämä rakenteen osat ovat ja pitävät käytännössä sisällään. Kappaleessa kuusi tullaan esittelemään tutkimuksen empiirisen osan löydökset tämän kappaleen rakennejaottelun mukaisesti oppilaitok-sittain.

5.1.Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella

Ammattikoulu on edelleen peruskoulumaista koululla suoritettavaa opettamista ja oppimista. Lähtökohtaisesti lähtötietotaso on ammatin alkeista alkavaa. Opetus ensimmäisenä vuonna alkaa luokassa tapahtuvana teoriaopetuksena. Logistiikan ja ammattikuljettajan oppikirjoja on saatavilla vain vähän (jos vertaa esim. ajoneuvon asentajan teoriaopetukseen). Tätä luokassa tapahtuvaa opetusta tuetaan työsalin puolella tapahtuvalla ”käytännön” harjoitteilla. Riippuen oppilaiden iästä, tämä työn opetus voi olla ajo-opetusta tai sitten ajoneuvojen rakenteisiin kohdistuvaa opetusta. Käytännön harjoitukset voivat kohdistua myös materiaalinkäsittelyn aihealueisiin ottaen huomioon lainsäätäjän asettamat ikäraajat esim. trukilla ajamiseen. On täysin koulutuksen järjestäjän päätätävällän alla toteuttaa tätä teoria/käytännön opetusta. Tämän selvityksen yhtenä tavoitteena onkin löytää hyväksi havaittuja ajankäytön suhteita käytännön ja teorian välille kuin myös erilaisia käytännön harjoitteita, menetelmiä ym. mitä oppilaitosympäristössä olisi mahdollista toteuttaa.

Suomessa oppilaitos voi olla myös yritysmäinen oppimisympäristö. Toisin sanoen oppilaitos voi toimia kuljetusyrittäjän ominaisuudessa, autokouluna, muuttofirmat tai sitten vaikka kiinteistöhoitoyrityksenä. Tämän tyyppinen toiminta tuo syvyyttä teoria- ja käytännönharjoitusten soveltamiseen. Oppilaat voivat kokeilla oppimiaan asioita tutussa ja turvallisessa kouluympäristössä, kuitenkin toimien yrityselämän pelisääntöjä noudattaen. Tämä madaltaa kynnystä mennä oikeaan yritykseen työssäoppimaan. Osaamisen taso valmistuvalla oppilaalla tulee olla hyvän ammatti-ihmisen osaamisen tasolla. Tätä tasoa haetaan pitkälläkin työelämässä tapahtuvilla työjaksoilla. Tavoitteet työelämäjaksoilla on tehdä ja oppia oikeita työtehtäviä työelämän ehdoilla, esim. kiinteistöhuoltoyrityksessä, jos lumen auraamiseen on lähdeittä klo. 03.00 aamulla, on oppilaankin noudatettava tätä aikataulua. Samat poikkeavat työajat ovat myös erilaisissa kuljetusalan ja terminaalitehtävissä. Merkittävänä käytännön työelämän tavoitteena voi olla myös itse työnhaun opetteleminen.

5.2. Työelämäyhteistyö, paikalliset erikoistarpeet ja niiden hyödyntäminen opetuksessa

Opetushenkilöstö on pääsääntöisesti oman alansa ammattilaisia. Työ oppilaitoksessa on kuitenkin eri asia, kuin työ yrityselämässä. Ei ole realistista olettaa, että opettajakunta pystyisi olemaan/pysymään kaiken aikaa työelämän vaatimusten tasolla. Tästä syystä on tärkeää, että oppilaitoksilla on läheiset suhteet alueen työelämään ja alan yrityksiin. Heidän osaamistaan pitää pystyä hyödyntämään niin oppilaiden, kuin opettajien kouluttamiseen. Se miten hyvin paikallinen yrityselämä sekä heidän resurssit pystytään nitomaan osaksi opetusta, on oleellisen tärkeä asia paikallisen elinkeinoelämän työvoimatarpeen tyydyttämisen näkökulmasta. Tällä on myös merkitystä yksittäisille opiskelijalle hänen työllistymisekseen.

Edellisessä kappaleessa korostettiin yrityselämän resurssien hyödyntämistä opetuksessa ja eri osapuolten ammattitaidon kartuttamisessa. Pysyäkseen riippumattomana koulutuksen järjestäjänä, tulee oppilaitoksen pystyä määrittelemään myös paikallinen osaamisen tarve. Alueelliset osaamisvaatimukset voivat vaihdella paljon, esim. pääkaupunkiseudulla tarvitaan merkittävästi enemmän paikallisliikenteen kuljettajia sekä varastoalan ammattilaisia, kuin muualla päin Suomea. Sitä miten hyvin koulutuksen järjestäjä pystyy vastaamaan paikallisiin tarpeisiin, voidaan päätellä työllistymistilastoista varsin tehokkaasti. Sillä on myös vaikutusta alalle jäämiseen.

5.3. Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminta osana opetuksen tason määrittelyä

Koulutuksen järjestäjän eli oppilaitoksen olemassa olemisen edellytys on, että opiskelijat työllistyvät ja jäävät alalle tai sitten suuntautuvat jatko-opintojen pariin. Pienenevien ikäluokkien seurauksena kilpailu opiskelijoista käy yhä tiukemmaksi. Työllistyminen ja alalle jääminen ovat niitä mittareita, joilla oppilaitos voi painottaa resurssiaan sekä painotuksia opetuksen järjestämiseksi.

Verkoston oppilaitoksissa järjestetään kolmen vuoden sisällä jo toiset ammattitaidon sm-kilpailut. Kuopion vuoro oli järjestää 2011 kilpailut, Jyväskylä järjestää kilpailut 2012 ja Joensuussa pidetään kolmi-päiväiset semifinaalit Jyväskylän kilpailuihin. Joensuun vuoro on sitten 2013 järjestää tapahtuma. Tapahtumasta on paisunut oppilaitosmittakaavassa erittäin iso tapahtuma. Järjestäjien mukaan katsojia Kuopion ki-soissa oli 40000 henkilöä, rahalliset satsaukset ovat miljoonien eurojen luokkaa. Kuinka tällainen massiivinen tapahtuma näkyy sitten opetuksen arjessa? Onko kilpai-leminen vain harvojen herkkua vai tuoko toiminta jotain lisäarvoa perusopetukseen. Kysymyksenä tämä olisi jo itsessään tutkimuksen arvoinen kysymys, joten tämän tut-kielman puitteissa keksityn vain logistiikka-alan kilpailun tarkasteluun.

6. Tutkimuksessa mukana olevat koulutuksen järjestäjät ja koulutuksen toteutus

Tässä kappaleessa kerrotaan eri koulutuksen järjestäjien toteutuksista ja menetel-mistä perustutkintokoulutuksessa eri oppilasryhmille. Suurimman palstatilan saa tut-kimuksen toteuttavan koulun toimintatapojen esittely. Muiden koulujen osalta esit-tely tulee olemaan tiivistetympää ja painottuen niihin eroavaisuuksiin, mitä on tar-peellista korostaa.

Liitteisiin 3.1 – 3.4. on koottu ydinasiat helpottamaan vertailua asioista ja asiakoko-naisuuksista.

6.1. Joensuu

Opetusta Joensuussa annetaan kaikissa kolmessa ajokorttiluokassa. Tavoitetila on kouluttaa kaikista opiskelijoista yhdistelmäajoneuvon kuljettajia. Silloin opiskelijan työllistymismahdollisuus on kaikkein paras, koska ajokorttiluokka ei rajoita työtehtä-vää.

Joensuun opetuksen toteutus tilojen puolesta on jaettu kahdelle eri toimipaikalle. En-simmäisen ja toisen vuoden opiskelijat sijoittuvat pääkampuksen tiloihin. Kolmannen

vuoden opiskelijat sijoittuvat Joensuun Kiitoautoilta vuokrattuihin tiloihin terminaalin yhteyteen.

6.1.1. Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella

Joensuussa teoriapuoleinen opetus painottuu ensimmäiselle vuosikurssille. Lähtökohdaisesti oppilaat ovat juurikin peruskoulunsa päättäneitä ja näin ollen heillä ei ole vaadittavaa ikää mihinkään muuhun kuin traktorikortin suorittamiseen. Vaatimuksena onkin, että kaikki suorittavat sen. Ensimmäisen vuosikurssin ohjelmasta puhdasta luokassa tapahtuvaa oppimista on 80 %. Opinnot koostuvat yhden jakson mittaisesta ammattitaitoa täydentävistä opinnoista sekä ammatillisista opinnoista. Ammatillisten opintojen puitteissa tutustutaan henkilöauton tekniikkaan. Oppikirjana käytetään Auto- ja kuljetusalan perusoppi 1 oppikirjaa (Karhima 2008). Tämän lisäksi opiskellaan perusasioita logistiikasta kirjan Logistiikan perusteita ammattikuljettaja koulutukseen (Reimi & Saarela 2010) pohjalta.

Toisena vuonna teoriaopetusta on selvästi vähemmän, määrän ollessa noin 40 % nurkilla kokonaisopiskeluajasta. Yhteisten aineiden opinnot muodostavat puolet kaikesta luokassa tapahtuvasta opiskelusta. Autokouluopinnot ovat toinen merkittävä kokonaisuus, mikäli ikä ajokorttiin riittää.

Kolmannen vuoden opiskelu on pääsääntöisesti käytännössä tapahtuvaa oppimista. Teoriapuoleinen opetus rajoittuu joihinkin erikoisopintoihin sekä autokouluopintoihin.

Teoriapuolen opinnot ovat tyypillisesti opettajan johdolla tapahtuvaa luennointia luokkatilassa. Koulutuksessa on käytettävissä myös jonkun verran verkko-opintoina tehtäviä kursseja. Esimerkkeinä mm. paineilmajarruista, ilmastointilaitteista sekä työturvallisuuteen liittyvistä aiheista on verkkomateriaalia saatavilla. Etäopiskeltavana tapahtuvia opintoja ei käytännössä juurikaan ole, vaikka suosituksena on niiden järjestäminen ja toteuttaminen.

Käytännön työsaliopetusta käytetään syventämään teoriapuoleisia opintoja. Opetuksessa on periaatteessa mahdollista olla ns. hallissa useana päivänä viikossa. Käytännössä kerran viikkoon jalkaudutaan teorialuokasta käytännön tehtäviin. Työsaliop-

tuksessa käytetään havaintovälineenä liikenteestä poistettuja henkilöautoja, joista opiskellaan auton rakenne ja toiminta. Tämän lisäksi käytössä on trukikalustoa terminaalityöskentelyn harjoituksissa. Ensimmäisenä vuonna kaikki oppilaat ajavat traktorin ajamiseen oikeuttavan T-ajokortin. Talven tullen ajetaan mm. lunta lumenkaato paikalle. Satunnaisesti korjataan ja huolletaan kuorma-autoja, mutta mitenkään suunnitelmallista tämä ei ole.

Opiskelijat oppivat käytännön tehtäviä myös työssäoppimispaikoissa. Ensimmäisenä opiskeluvuonna oppilaat ovat neljä viikkoa työpaikoilla. Toisena opiskeluvuonna he ovat yhden kokonaisen kahdeksan viikon jakson työssäoppimassa. Kolmantena vuonna työssäoppiminen kestää 10 – 16 viikkoa. Tämän lisäksi kaikki kolmannen vuoden opiskelijat ovat oppimassa Kiitoautojen tiloissa ja tehtävissä terminaalissa, Volvon korjaamossa sekä jakeluauton apumiehenä, kaksi viikkoa kussakin.

Ensimmäisenä vuotena teoriaosaamista mitataan perinteisten teorialenttien avulla sekä yhdellä ammattiosaamisen näytöllä. Toisena ja kolmantena vuotena osaaminen osoitetaan ja arvioinnin perustana käytetään näyttökokeita. Näyttöjä tehdään sekä oppilaitoksen tiloissa, että työssäoppimispaikoilla oikeilla työtehtävillä.

6.1.2. Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa

Joensuussa tehdään hyvin läheistä yhteistyötä Suomen Kiitoautojen kanssa. Voidaan puhua jopa kumppanuus yhteistyöstä. Kolmannen vuoden opiskelijat opiskelevat Kiitoautojen tiloissa. Logistiikkaosastolla on vuokralla luokkatila, kuorma-autohalli sekä piha-alueiden käyttöoikeus. Suuri osa ammattiosaamisen näytöistä tehdään Kiitolinjan työtehtäviä hyväksikäyttäen. Voisi jopa sanoa, että tämän lähemmäksi aitoa työympäristöä oppilaitos ei voi päästä. Se vaara näin läheisessä yhteistyössä voi tulla vastaan, että koulutamme ”Kiitoautojen” kuljettajia.

Joensuussa tehdään läheistä yhteistyötä myös mm. Wurthin kanssa. Heiltä saadaan heidän tuotteiden lisäksi myös koulutusta esim. kemikaalien käyttöön. Tämän tyyppinen koulutus on hyödyllistä sekä oppilaille että opettajille. Näin voidaan varmistaa myös henkilökunnan ammattitaidon säilyminen.

Opetushenkilöstö pitää ammattitaitoaan yllä myös ns. työelämäjaksolla. Jokaisen opettajan tulee olla vähintään yhden viikon verran suorittavassa työtehtävässä lukuvuoden aikana. Tällä voidaan säilyttää myös käytännön tuntuma esim. rekalla ajamiseen.

6.1.3. Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset

Joensuussa logistiikan perustutkinnon puitteissa koulutetaan pääsääntöisesti kuorma-auton kuljettajia (c-luokan ajokortti) sekä yhdistelmä-ajoneuvon kuljettajia (e-luokan ajokortti). Tämä on johtunut osittain resurssien kohdentamisesta sekä puolustusvoimien synergiaetujen hyväksikäytöstä. Joensuusta valmistuneet oppilaat menevät suurelta osin suorittamaan varusmiespalvelusta Kontiorannan varuskuntaan kuljetuskomppaniaan. Siellä he ovat pystyneet ajamaan puuttuvat kirjaimet ajokortista. Jatkossa tämä ei enää mene näin suoraviivaisesti, koska varuskunta lakkautetaan ja valmistuneet opiskelijat ripotellaan suuryksiköihin varusmiespalvelusta suorittamaan. Osittain tästä johtuen, jatkossa pyritään kouluttamaan opiskelijat niin pitkälle kuin resurssien puitteissa on mahdollista. Kaikista on tavoite kouluttaa yhdistelmäajoneuvon tai linja-auton kuljettajia. Tämä palvelee parhaiten myös alueen työvoiman kysyntää.

Valinnaisina opintoina Joensuussa on mahdollista suorittaa vain rajatut opintojaksot. Nämä jaksot ovat työkoneiden käyttö ja huolto (10 ov), kuljetusalan perustason ammattipätevyyden laajennus (10 ov), massatavarakuljetukset (10 ov), ympäristöhuollonkuljetukset (10 ov) sekä kaukoliikenteenkuljettajan tehtävät (10 ov). Painetta olisi lisätä alan yritystoiminnan opetusta sekä linja-autopuolen opintokokonaisuuksia. Näistä ensimmäinen valitaan ”talon puolesta” kaikille oppilaille. Muut kokonaisuudet ovat opiskelijan kiinnostuksesta riippuen vapaasti valittavissa.

Opettajien pätevyudet Joensuussa jakautuvat siten, että opetustoimessa on mukana muodollisesti päteviä, ammatillisesti päteviä sekä puhtaasti liikenneopettajia. Tämä on osittain tietoinen valinta, koska näin voidaan taata nuorille myös käytännön tehtävien oppilaitosopetus.

6.1.4. Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa

Työn tuloksellisuudesta on haastavaa saada yksityiskohtaista tietoa, koska mitään kattavaa tilastoa logistiikan tutkinnon työllistymisasteesta ei ole. OPH:n sivulta saa kyllä ajoneuvo- ja kuljetusalan tilastot, mutta tilasto pitää sisällään myös ajoneuvoasentajien työllistymisluvut. Tämän tilaston perusteella ajoneuvo- ja kuljetusalalta vuonna 2009 valmistuneista työelämässä on alle puolet, eli 47,8 %. Mikä ei ole mikään hyvä lukema. Esim. Etelä-Savon vastaava lukema on 56,1 % ja aivan sama lukema myös Pohjois-Savossa. (liite 2, Opetushallituksen WERA - web-raportointipalvelu) Vaikka tämä ei kerrokaan koko totuutta, antaa se aihetta pohdiskelulle, että tulisiko Joensuussa tehdä jotakin asian eteen, vai onko se vain asia jolle yksittäisenä koulutuksen järjestäjänä ei mahdeta mitään.

Paneutumalla opiskelijavalintoihin Joensuussa on onnistuttu. Tässä vaiheessa lukuvuotta 2011 – 2012 näyttää siltä, että opiskelija-aines edellisiin vuosiin verrattuna on ”laadukkaampaa”. Tällä tarkoitetaan sitä, että esim. keskeyttäneitä ei ole ja alalle sopimattomat on karsittu pois ennen opiskelujen aloitusta. Pääsykokeiden avulla voidaan vaikuttaa positiivisesti läpäisyasteisiin.

Taitajatoiminta on osa opetusta. Se on pieni osa sitä. Taitajatoiminnan puitteissa olisi mahdollista kehittää opetusta sekä opetusmenetelmiä. Esimerkiksi karsintakilpailuja ei ole käytössä, vaikka sitä kautta useampi oppilas voisi ottaa osaa kilpailuun. Selkeästi tässä on puutteita ja se vaatii kehitystä.

6.2. Mikkeli

Mikkelin ammattiopetuksen kuljettajakoulutus on levittäytynyt laajasti Etelä-Savon alueella. Toimipisteet ovat kolmella eri paikkakunnalla: Mikkeli, Juvalla sekä Piekämäellä. Kaikissa kolmessa toimipisteessä annetaan nuorisopuolen opetusta. Tässä osiossa keskityn Mikkelin toimipisteen toimintaan. Kävin henkilökohtaisesti tutustumassa Mikkelin toimipisteen toimintaan 24.2.2012 missä tutkintovastaava esitteli opetusjärjestelyjä, tiloja ja käytettävissä olevaa opetusrekvisiittaa.

6.2.1. Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella

Mikkelin kuljettajakoulutus on siirtynyt pääkoululta kokonaisuudessaan uusiin toimitiloihin. Toimitilat ovat sijoittuneet Kiitoautojen vuokratiloihin terminaali-toimintojen yhteyteen samoin kuin Joensuussa ja Kuopiossa. Opetusjärjestelyjen osalta Mikkelissä toimitaan hyvin pitkälle samoin kuin Joensuussa. Ensimmäisenä vuonna opetellaan henkilöautoja, mopojen ja muiden mekaanisten laitteiden rakenteita. Periaatteena on oppia uusia kädentaitoja ennemminkin kuin korjaamista ja huoltamista. (Nikkinen 2010) Ensimmäisen vuoden aikana ajetaan myös T-luokan ajokortti sekä aloitetaan ammattipätevyysopinnot. Tavarankäsittely ja kuormien käsittely on myös ensimmäisen vuoden ohjelmassa. Opetusmenetelmät ovat hyvin pitkälle opettajakohtaisia, mutta haastatellut opettajat suosivat itsenäisiä sekä ryhmässä tehtäviä erilaisia harjoituksia. Ensimmäisen vuoden opinnot painottuvat enemmän teoriapuolelle kuten Joensuussa, mutta uusien tilojen puolesta opetusta voidaan tulevaisuudessa tuoda myös työsalin ja ajoharjoittelukentän puolelle enemmän, kuin tähän saakka on ollut mahdollista.

Toisen vuoden aikana opetukseen otetaan mukaan kuorma-auton huoltojen opettaminen ja oppiminen. Ajokorttiopetus alkaa myös toisen vuoden aikana, riippuen tietty oppilaiden iästä. Kortin saatuaan ammatillisen puolen opinnot painottuvat kuljetustehtävien hoitamiseen, ajojärjestelyyn sekä varastopuolen tehtäviin. E-luokan ajokortin ajaminen on käytännössä aina kolmannen vuoden ohjelmassa.

Kolmannen vuoden opetus keskittyy samoin kuin Joensuussa ammatillisen osaamisen syventämiseen sekä yhdistelmäajoneuvokuljetukseen. Mikkelissä on tarkoitus ottaa lähikuukausina käyttöön oma ”ERP” –järjestelmä, minkä puitteissa voidaan toteuttaa käytännön tasolla logistisen ketjun hallintaa. Ideana on, että yhdistelmäajoneuvon kuljettajat aloittavat esim. sellupaalien kuljettamisen. Tavara tuodaan koululle ”terminaaliin” missä varastopuolen henkilöt ottavat tavarankäsittelyn vastaan ja hyllyttävät sen. Tämän jälkeen tavara voidaan kerätä hyllyistä pois ja toimittaa loppuasiakkaalle. Hyvää tässä toimintatavassa on se, että eri vuosikurssien opiskelijoiden käytännön harjoituksia voidaan yhdistää. Ensimmäisen ja toisen vuosikurssin opiskelijat kun eivät pääse ajamaan rahtia, niin he voivat osallistua logistisen ketjun yhteen osioon omassa varastoterminaalissa. Kaikki pääsevät oppimaan telematiikan järjestelmiä, erilaisia lu-

kijoita ja varastoteknisiä työvaiheita. Mallilla päästää lähelle reaaliaikaisen toimintaprosessia. (Nikkinen 2012, Osaava Opettaja 2011)

6.2.2. Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa

Uusien tilojen myötä Mikkelissä yhteistyötä Kiitoautojen kanssa on mahdollista syventää, samoin kuin Joensuussa on tehty. Myös suunnitteilla oleva toiminnanohjausjärjestelmän hankinta antaa mahdollisuuksia yritysten kanssa tapahtuvaan yhteistyöhön. Eri työvaiheita eri vuosikursseilla on mahdollista tehdä omien tilojen puitteissa. Esim. ajojärjestely tullaan toteuttamaan oman ajotoimiston pyörittämisellä. Opetuksessa on käytettävissä myös useita varastointiin ja lastauksiin soveltuvia trukkeja sekä varastohyllyjä tavarankäsittelyn harjoituksiin. Iso harjoituskenttä ulkona antaa mahdollisuuksia monipuolisiin ajoharjoitteisiin omalla kalustolla. Käytettävissä on useita kuorma- ja yhdistelmäajoneuvoja. (Nikkinen 2012)

Periaatteena on, että osaamisalueen alkeet opetetaan koululla, mutta syventävä tieto hankitaan työssäoppimisen yhteydessä. Ensimmäisen vuonna työssäoppimisen tietoinen painopistealue on varastonhallinnan tehtävissä. Tyypillisiä työssäoppimispaikkoja ovat isojen kauppojen varastot. Toisena vuonna painotetaan raskaankaluston huoltoon liittyviä työpaikkoja, sekä työkonenepuolen tehtäviä. Ajettuaan traktorikortin ensimmäisenä vuotena ovat työkonetehtävät mahdollisia myös ensimmäisen vuoden aikana. Kolmannen vuoden työssäoppiminen suuntautuu selkeästi kuljetusliikkeiden kuljetustehtäviin. Oikeita työtehtäviä tehdään myös koulun puitteissa. Oppilastöinä ajetaan eri toimipisteiden välisiä kuljetuksia sekä yhteistyöyritysten ajoja. Tyypillinen toimipisteiden välinen ajotehtävä on elintarvikkeiden ajo. Tämän kuljetustehtävän avulla oppilaat voivat suorittaa valinnaisista aineista elintarvikekuljetusten opintokokonaisuuden. Tämä pitää sisällään hygieniapassin suorittamisen.

Mikkeli toteuttaa ammattiosaamisen näytöt pääsääntöisesti oppilaitosnäyttöinä. Tämä tarkoittaa sitä, että omilla, joko keksityillä työtehtävillä tai sitten järjestetyillä esim. elintarvikekuljetuksilla suoritetaan näyttötehtävät. Näyttötehtäviä on suoritettu myös kansainvälisyysprojektien yhteydessä. Useitakin näyttösuorituksia on suoritettu

Tanskassa tapahtuvan trukkipkurssin yhteydessä. Myös ulkomaanliikenteen opintokokonaisuuden näyttötehtävän on voinut suorittaa jollakin ulkomaille suuntautuneella ajotehtävällä. (Nikkinen 2012). Muutenkin Mikkelin on vahvasti mukana kehittämässä kansainvälistä yhteistyötä eri oppilaitosten kanssa. (Osaava Opettaja 2011)

6.2.3. Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset

Mikkelin yritys yhteistyö on samantyyppistä kuin Joensuussa ja Kuopiossa. Eli kaikki kolme oppilaitosta toimivat osittain (Mikkeli kokonaisuudessaan) Suomen Kiitoautojen tiloissa. Kiitoautot kuuluvat valtakunnalliseen Kiitolinja-ketjuun ja se puolestaan kuuluu kansainväliseen logistiikka-alan konserniin nimeltään Schenker Btl. Yhteistyö on tilojen vuokraamista. Kuljetusliikkeen työtehtäviä hyödynnetään myös oppilaiden TOP-paikkojen muodossa.

Mikkelissä koetaan yritys yhteistyö samoilla keinoin merkittäväksi, sekä oppilaiden tietotaidon kehittymisen kannalta, mutta myös opettajien kehittymisen välineenä. Myös opettajat pääsevät seuraamaan läheltä, kuinka yritysmaailma toimii kun toimitaan päivittäin yhteisissä tiloissa.

Valinnaisten aineiden osalta Mikkelin on lähtenyt tarjoamaan oppilaille niin laajaa valintamahdollisuutta, kuin ne on järkevää kunakin vuonna toteuttaa. Esimerkiksi oma elintarvikekuljetusten ajotehtävät mahdollistavat elintarvikekuljetusten toteuttamisen. Kansainvälisyysprojektien yhteydessä muutama oppilas pääsee suorittamaan ulkomaankuljetusten opintokokonaisuutta. Työkoneiden käyttö ja huolto on valittu, samoin kuin Joensuussa on tehty, ”talon puolesta” kaikille opiskelijoille. Uutena meillä olevana projektina on Nuori Yrittäjyys -ohjelma, jossa Mikkelin on myös vahvasti mukana (Osaava Opettaja 2011)

Opettajien pätevyyksien puolesta Mikkelissä on selkeä tavoite, että kaikki opettajat olisivat sekä ammatillisesti että muodollisesti päteviä eri tehtäviin. Tällä tarkoitetaan lähinnä sitä, että myös muodollisesti pätevät opettajat olisivat päteviä ajo-opettajia. Usein tämä vaatii opettajalta lisäopintoja. (Nikkinen 2012)

6.2.4. Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa

Kuten Joensuun osiossa todettiin, aivan yksilöityä tilastoa kuljetusalan työllistymis- tai jatko-opintoihin siirtyneistä valmistuneista nuorista ei ole. Auto- ja kuljetusalan yhteinen tilasto näyttää, että 56,1 % vuonna 2009 valmistuneista on sijoittunut alan työtehtäviin (Liite 2.).

Samoin on taitajatoiminnan suhteen kuin Joensuussa. Taitajatoiminta on myös osa Mikkelissä tapahtuvaa opetustoimintaa. Vuosittain lähetetään kaksi kilpailijaa ensin semifinaaleihin ja siitä menestyksen mukaan myös finaaliin. Tänä vuonna Jyväskylän finaalissa ei mikkeliläisiä nähdä, mutta kilpailutehtävät semifinaaleista on yhtenä opetusaiheena käytössä.

6.3. Kuopio

Kuopion opetustilajärjestelyt noudattelevat Joensuun sekä Mikkelin linjoja. Eli osa opetuksesta toteutetaan pääkoululla yhteisten tilojen puitteissa ja viimeisen opintovuoden opinnot kokonaisuudessaan ollaan Kiitoautoilta vuokratuissa tiloissa Kolmisopessa. Kuopion aineiston olen koostanut Leppävirran aineiston pohjalta, sekä haastatteleamalla henkilökohtaisesti tutkintovastaavaa Joensuussa 26.1.2012 taitajajensojen yhteydessä.

6.3.1. Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella

Kuopion opetusjärjestelyt ovat samansuuntaiset kuin Joensuussa. Ensimmäisen vuoden opiskelijat ovat pääkoululla ja viimeiset kaksi vuotta Kiitoautojen tiloissa lähellä työelämää. Teoriaopetus painottuu ensimmäiselle vuodelle siten, että puolet opetuksesta tapahtuu luokkaopetuksena ja toinen puoli on ammatillisia opintoja. Ensimmäisen vuoden opinnot painottuvat erilaisiin materiaalinkäsittelyn tehtäviin, kuten tavarankäsittely, trukilla ajamisesta, varastorutiineista, paketoinnista sekä asiakaspalvelutehtävistä. Oppikirjoina käytetään mm. Reinin & Saarelan (2010) Logistiikan perusteita.

ta ammattikuljettajakoulutukseen, Hokkasen, Inkisen & Käenmäen (2007) Tavaraliikenneyrittäjä kirjaa sekä oppilailla ostatetaan Autoliikenteen työsuojeluopas. Ajotehtäviä ensimmäisenä vuotena ei ole. Toisen vuoden opinnoissa teoriapohjainen luokkaopetus tippuu puoleen ensimmäisen vuoden määrästä ja käytännön tehtävistä mukaan otetaan kaluston huoltaminen sekä terminaalitoiminnot. Opetuksen tukena käytetään myös verkko-oppimisympäristöä (Moodle) sekä Minustako yrittäjä verkkomateriaalia. Ajokorttiopetus aloitetaan oppilaiden iästä riippuen toisena opiskeluvuotena. Jota sitten täydennetään kolmantena vuonna yhdistelmäajoneuvon E-kortti koulutuksella. Ajo-opetuksen puitteissa Kuopiolla on omana käytäntönään ajattaa oppilaalla oma, kahden liikenneopettajan valvoma ”inssiajo”. Tällä luodaan varsinaista tutkintoajoa vastaava tilanne oppilaalle ja varmistetaan oppilaan kyky toimia ajokoetilanteessa. Menettelyn ansiosta tutkintoajojen läpäisyaste on huippuluokkaa. Työsaliopetuksessa ei käytetä lainkaan mitään ”rekvisiittaa”, vaan opetuksen välineinä käytetään olemassa ja käytössä olevaa kalustoa saatavuuden mukaan. Ajoneuvokalustoissa käytetään oppimisen tukena ja apuna videokameroita tallentamassa ajosuoritusta. (Makkonen 2012)

Toisen vuoden käytännön opetus toteutetaan koulun kalustolla tapahtuvilla ajotehtävillä sekä työssäoppimisen kautta. Yhteensä kolmen vuoden aikana oppilailla voi olla jopa 60 viikkoa työssäoppimista, mikä ylittää reilusti vaadittavan 20 viikon minimirajan. Työssäoppimisen muodostumiselle ja tehtäville ei ole varsinaista suunnitelmallista rakennetta, mutta valvonnan avulla varmistetaan opetussuunnitelman toteutuminen. Kuopion erikoisuutena on työssäoppimisen mahdollisuus myös yksittäisille päiville. Erityisesti yrittäjien lapset hyödyntävät tätä mahdollisuutta. Sopivan työtehtävän hyödyntäminen oman yrityksen tehtävissä on hyödyllistä sekä yrittäjälle että opiskelijalle. Työstä sopimiseen ei tarvita muutoin tarkkaa paperibyrokratiaa. (Osaava Opettaja 2011)

Kolmannen vuoden opinnot koostuvat lähes ainoastaan käytännön tehtävistä. Ainoastaan ammattipätevyys sekä ajokortin teoretiset tunnit tapahtuvat luokkaopetuksena. Kaikki muu on käytännön tehtäviä. Opiskelujen edetessä oppimista mitataan pääsääntöisesti jatkuvan näytön pohjalta. Työsuorituksia, työssäoppimisjaksoja sekä omalla

kalustolle tehtäviä suorituksia arvioidaan enemmän ”ei muodollisesti” kuin tiukoilla testeillä. Näyttöjen kautta oppilaiden osaamistaso varmistetaan lopullisesti.

6.3.2. Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa

Kuopion työelämäyhteistyö painottuu, kuten Joensuussa ja Mikkelissä, yhteistyöhön Kiitoautojen kanssa. Varsinaisia partneriyrityskumppaneita ei ole. Jonkun verran hyödynnetään esim. SKAL:n, Taksiliiton ja muiden alan järjestöjen tarjontaa sekä oppilaiden että opettajien koulutuksessa.

Ammattiosaamisen näyttöjen suoritukset pyritään suorittamaan työssäoppimispaikoilla, mikäli se vain on mahdollista. Aina ei ole saatavilla sellaisia todellisia tehtäviä, millä osaaminen voidaan todeta kattavasti. Kuopiossa on tapana, Makkosen (2012) mukaan, tehdä mm. niin, että näyttösuunnitelma annetaan oppilaalle jo ensimmäisen vuoden syksyllä nähtäväksi. Tämä toimii sekä motivointikeinona opetella oikeita asioita, mutta myös vastuuttaa oppilaita opettelemaan oikeita asioita. Oppilaan kokiessa suoriutuvansa tietystä näytöstä hän voi ehdottaa opettajalle näyttötilaisuuden järjestämistä. Kaikki ammattiosaamisen näytöt suoritetaan kokonaisina tutkinnon osan näyttönä, osanäyttöjä ei oteta vastaan.

Työssäoppimisen kautta on mahdollista tiettyjen puitteiden rajoissa kouluttaa tietyn yrityksen ”tarpeeseen” sopiva henkilö. Esimerkiksi jos maitoauto yrittäjä tarvitsee ammattitaitoisen kuljettajan, voidaan oppilaan opintoja ohjata tämän yrittäjän erikoistarpeita vastaavaan suuntaan. Tämä vaatii opettajalta tarkkuutta, että myös opetussuunnitelman perusteet tulevat kaikilta osin täytettyä. Muutoin työssäoppiminen ja työpaikat ovat pitkälle oppilaiden itsensä vastuulla. Mitään tiettyä työpaikkapolkua ei ole. (Makkonen 2012)

6.3.3. Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset

Kuopiossa on erikoistuttu ja koulutuksessa painotetaan liikenneyrittäjyyteen liittyviä opintoja. Kuopiolaiset ovat saaneet jopa tunnustusta vuoden opettajan tittelin kautta. Kuopiossa oppilaiden yhtenä pakollisena ”valinnaisena” opintokokonaisuutena on 10 ov laajuinen liikenneyrittäjyyskurssi. Oppilaille on myös opintojen yhteydessä, tosin perustutkinnosta irrallaan, mahdollisuus suorittaa liikenneyrittäjäkursi. Kuopio on ottanut opetukseen vahvasti mukaan Nuori Yrittäjä -toiminnan. Muutoin valinnaisten opintojen linja menee samoin kuin Joensuussa ja Kuopiossa. Mahdollisuuksien mukaan oppilaille tarjotaan myös ulkomaankuljetusten, elintarvikekuljetusten ja massatavarakuljetukset. Talon puolesta on valittu työkoneiden käyttö ja huolto. (Osaava Opettaja 2011)

Liikenneopetus Kuopiossa on eriytetty omaksi ryhmäkseen. Tavoite liikenneopettajilla kuitenkin on, että he eivät ole opettamassa pelkästään ajokorttia, vaan ammattia. Opetushenkilöstöllä on muutenkin vahva tausta kuljetusalan työtehtävistä niin kuljettajana kuin työnjohtoportaalta. (Makkonen 2012)

6.3.4. Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa

Poikkeuksellisen suurella työssäoppimisen määrällä on pyritty edesauttamaan oppilaiden alalle jäämistä sekä työllistymistä. Työllistymistä ei seurata erityisten kyselyiden kautta, vaan myös Kuopion tilanteessa ollaan samojen tilastokeskusten tietojen varassa. (Makkonen 2012)

Työn tuloksellisuuden yhtenä tärkeänä keinona kuopiolaiset pitävät opiskelijavalintoihin panostamisen. Opiskelijat tulevat pääsykokeiden ja haastattelujen kautta opiskelijoiksi. Tällä on pyritty varmistamaan alalle soveltuvuus hakeutumisvaiheessa. (Osaava Opettaja 2011)

Taitajatoiminta näkyy Kuopion opetuksessa siten, että kilpailuihin osallistutaan. Osallistumisesta järjestetään karsinnat, jolloin kaikki halukkaat voivat ottaa osaa kilpailutoimintaan. Taitajatoiminta koetaan tärkeäksi opetuksen välineeksi. Tehtävät ovat

vaativia, mutta opetussuunnitelman vaatimusten mukaisia käytännön työtehtäviä. Saadaan tavallaan ”ilmaiseksi” opetuskäyttöön sopivia tehtäviä, joita voidaan käyttää opetuksessa sellaisenaan tai soveltaen. Kilpailutoimintaa ei koeta pelkästään oppilaiden opetuksen kautta tärkeäksi. Se on myös tärkeä opetushenkilöstön verkostoitumisen väline. Kilpailutoiminnan kautta pääsee vierailemaan ja tutustumaan eri paikkakunnilla järjestettäviin kilpailuihin sekä tapaa kollegoita. (Makkonen 2012)

6.4. Iisalmi

Ylä-Savon ammattiopisto toimii Iisalmessa kouluttaen monipuolisesti logistiikka-alan työtehtäviin. Opetusohjelmassa heillä on koko kuljetusalan ammatillinen kirjo, aina nuorista peruskoulun päättäneistä opiskelijoista ammatissa jo toimiville autonkuljettajille. Tämän esittelyn puitteissa keskityn nuorisopuolen opetusta koskeviin järjestelyihin. Tiedonhankinta Iisalmen opetusjärjestelyiden toteutuksesta pohjautuu pelkästään Leppävirralla kerättyyn materiaaliin. Lukuisista yhteydenotoista ja pyynnöistä huolimatta ei onnistuttu tarkentamaan kaikkia haluamiani asioita paikallisesta tutkintovastaavalta.

6.4.1. Opetuksen järjestelyt oppilaitoksella

Oppilaitoksen opetus jakautuu muiden oppilaitosten tavoin koululla annettavaan teoriaopetukseen, työsaliopetukseen sekä työssä tapahtuvaan oppimiseen. Opetus teorian sekä käytännön opetuksen välillä jakautuu samoin kuin verkoston muissakin oppilaitoksissa, joten sitä en sen tarkemmin enää tähän toista. Koululla tapahtuvasta käytännön harjoittelusta mainitsemisen arvoinen asia on Iisalmessa sijaitseva raskaan kaluston ajoharjoittelurata. Rata on itäisen Suomen ainoa rata, joka soveltuu raskaalle kalustolle. Joensuun logistiikan koulutuskin hyödyntää aika ajoin radan palveluita ja mahdollisuuksia.

Työnopetuksen harjoitteet Iisalmessa keskittyvät oppilaitoksella tapahtuvaan terminaali- ja tavarankäsittelyharjoituksiin. Oppilaitoksen omalla kalustolla suoritetaan

asiakaskuljetustöitä harjoittelumielessä. Kuormansidonnan alkeet opitaan oman kaluston ja oman ”rahtitavaran” avulla. Mitään erityistä opetusrekvisiittia ei ole käytettävissä.

Ajokorttiopetuksen suhteen lisalmi noudattelee samoja linjoja kuin aikaisemmin esiteltyt oppilaitokset. Ensimmäisenä vuonna ei kuitenkaan ajeta traktorikorttia, vaan se on jokaisen oman harkinnan varassa. Vaikkakin työkoneiden käyttö ja huolto opintokokonaisuus sisällytetään perustutkintoon. Kokonaisuudesta teoriaopetus hoidetaan koululla ja käytännön harjoitteet ajoharjoitteluradalla. Trukkikurssi kuuluu tämän kokonaisuuden opintosisältöön. Ajokortin suhteen lisalmessa käytetään menetelmää, että oppilaalla ajatetaan ajokorttikoulutuksena vain minimi ajomäärät ja laitetaan siitä tutkintotilaisuuteen. Varsinainen ajamisen ammatillinen oppiminen tapahtuu sitten ajokortillisena. Käytäntö on aivan päinvastainen kuin Kuopion mallissa. (Osaava Opettaja 2011)

Verkko-opintoja lisalmessa toteutetaan Moodle oppimisympäristön sekä Iso-verstaan oppimisympäristö. Yrittäjyyteen liittyvät opinnot eivät mitenkään korostu lisalmen toteutuksessa (YSAO 2012)

6.4.2. Työelämäyhteistyö ja sen hyödyntäminen opetuksessa

lisalmi poikkeaa Joensuun, Kuopion sekä Mikkelin toiminnasta työelämäyhteistyön puitteissa siinä, ettei sillä ole läheisiä kytköksiä Joensuun Kiitoautojen kanssa. lisalmessa ei käytännössä ole tiivistä yhteystyökuviota kenenkään kanssa oppilaitostasolla. Verkostot muodostuvat jokaisen opettajan henkilökohtaisten tuttavuuksien kautta. Yritysten mukana oleminen opetuksen toteutuksessa jää näin ollen satunnaisten yritysvierailujen varaan. Työssäoppimisen suhteen lisalmessa menetellään samoin kuin muissa verkoston kouluissa. Jokainen oppilas on velvollinen hankkimaan itse oman työssäoppimispaikan. Oppilaita toki ohjataan oikeaan suuntaan, että opetus suunnitelman perusteet täyttyisivät. Työssäoppimisen valvontaan ja ohjaukseen panostetaan keskimääräistä enemmän. Jokaista oppilasta kohden on varattu 1,5 h valvonta ja oh-

jausaikaa, mikä on keskimäärin paljon. Ryhmän ohjaajan vastuulla on sitten toteuttaa TOP-valvontaa.

Ammattiosaamisen näytöt pyritään tekemään työelämässä siinä määrin kun on mahdollista. Eli käytäntö on sama kuin muissa oppilaitoksissa. (Osaava Opettaja 2011)

6.4.3. Paikallinen erikoistuminen, osaaminen ja vaatimukset

lissalnessa erikoisosaamiseksi tai osaamisalueeksi on syytä laittaa heidän erittäin monipuolinen koulutuksen tarjonta. lissalnessa on mahdollista kouluttautua logistiikan perustutkinnon puitteissa kaikkien ajoneuvoryhmien kuljettajaksi eli kuorma-auton, linja-auton sekä yhdistelmäajoneuvon, aivan kuten kaikissa verkoston muissakin oppilaitoksissa sekä muista poiketen varastonhoitajaksi. Näiden lisäksi tarjolla on monia ammatti- ja erikoisammattitutkintoja. Tutkintoja ovat mm. liikenne-esimiehen, kaikkien luokkien kuljettajien ja maanrakennuskoneiden kuljettajien erikoisammattitutkinnot. Nämä tukevat sekä kaluston että opettajiston ammattitaidon leveyden näkökulmasta myös perustutkintoa opiskelevia opiskelijoita.

Oppilaiden valinnaisuuksien opiskelumahdollisuudet lissalnessa ovat suhteellisen hyvät ja monipuoliset. Se mitä opintojen sisältö sisältää on toinen asia. Esimerkiksi ulkomaankuljetuksien opintokokonaisuudesta koululla opiskellaan teoriaopintoina. Käytännön opettelu jää käytännössä oppilaan oman kansainvälisen aktiivisuuden varaan. (Osaava Opettaja 2011)

6.4.4. Opetustyön tuloksellisuus sekä taitajatoiminnan hyödyntäminen opetuksessa

Työntuloksellisuutta ei juurikaan seurata, ainakaan järjestelmällisesti. Weran raportin mukaan auto- ja kuljetustekniikan työllistymisaste vuonna 2009 valmistuneiden kesken on 56,1 %. Työn tuloksellisuuteen pyritään vaikuttamaan opiskelijavalintojen kautta. Oppilaiden sisäänotto menee pääsykokeiden ja henkilökohtaisen haastattelun kautta. Tällä voidaan olla varmempia, että opiskelemaan pyrkii alalle sopivia henkilöi-

tä. Ongelmana kuljetusalalla on ilmaisen ajokortin houkuttelevuus nuorelle. Tarkoituksperät eivät aina ole oikeat.

Taitajatoiminta ei näy lisälmen toteutuksessa muutoin kuin parin kilpailijan osallistumisena semifinaaleihin ja menestyksen kautta myös finaaleihin. Vuonna 2012 Jyväskylän finaaleissa ei lisälmen opiskelijoita nähdä. (Osaava Opettaja 2011)

6.5.Savonlinna

Savonlinnan ammatti- ja aikuisopisto kuuluu Itä-Savon koulutuskuntayhtymään ja toimipaikkana on Savonlinna. Savonlinnassa koulutetaan, kuten muissakin verkoston oppilaitoksissa Logistiikan perustutkintoa nuorille. Savonlinnan kohdalla tiedonhankinta on pohjautunut puhtaasti Leppävirran aineistoon. Tämän aineiston pohjalta tiedon esianalysointi vaiheessa tultu johtopäätökseen, että Savonlinnan toteutuksen purkaminen tähän raporttiin ei enää tuo lukijalle lisäarvoa. Tällä tarkoitetaan sitä, että Savonlinnan toiminnoissa sekä menetelmissä ei tule esille enää mitään uutta, mitä ei neljän muun tarkastelun alla olevan oppilaitoksen menettelytavoissa olisi jo tullut esille ja kirjattu tähän raporttiin. (Osaava Opettaja 2011)

7. Parhaimmat käytänteet sekä toimintatavat

Edellisessä kappaleessa kuvailtiin eri oppilaitosten opetus- ja toimintakäytänteet. Tässä kappaleessa tullaan tiivistetysti esittelemään tutkimuksen tulokset. Tuloksina ovat esille nousseet hyvät ja käyttökelpoiset käytänteet. Käyttökelpoisuutta tarkastellaan toimintatavan sovellettavuuden näkökulmasta Joensuussa tapahtuvassa opetuksessa. Käyttökelpoisuus sekä menetelmän hyödyllisyys tullaan perustelemaan kunkin kohdan yhteydessä. Liitteeseen 3.1 - 3.4. olen koonnut tiivistettyyn matriisimuotoon eri osa-alueittain sekä oppilaitoksittain jaoteltuna esille tulleita menetelmiä sekä toimintatapoja. Matriisin jaottelu menee siten, että omana ryhmänä on oppilaitoksella suoraan opetukseen liittyvät toiminnot kuuluvat ryhmään yksi. Ryhmässä kaksi on yleis-

sempiä asioita, mitkä eivät suoraan liity oppilastoimintaan. Kolmannessa kategoriassa on työssäoppimiseen liittyvät asiat. Nämä on otettu omaksi kategoriaksi sen takia, että se koetaan niin tärkeäksi toiminnoksi oppilaan ammattitaidon kehittymisen kannalta. Neljänteen ryhmään on kerätty yritys- ja sidosryhmätyöskentelyyn liittyviä otsakkeita.

7.1. Oppilaitosympäristössä tapahtuva toiminta

Teoriaopintojen sekä pakollisten opintokokonaisuuksien opetuksessa ei ole juurikaan eroa eri järjestäjien toteutuksessa. Kaikkien oppilaitosten teoriaopinnot painottuvat ensimmäiselle ja toiselle vuodelle. Tutkintotavoite ja mahdollisuus kouluttaa eriasteisia autonkuljettajia ovat myös samanlainen kaikissa oppilaitoksissa. Oppilaat jaetaan ns. ylimpään ryhmään heti opintojen alussa. Näin toimitaan muissa oppilaitoksissa paitsi Savonlinnassa. Jako ryhmiin tapahtuu Savonlinnan osalta vasta toisen vuoden syksyllä. Ottaen huomioon sen, että oppilaitos saa E- ja D-luokan kuljettajista paremman yksikkökorvauksen, on järkevää valita oppilaat heti ensimmäisen vuoden syksyllä oikeisiin tai ”korkeimpiin mahdollisiin” kuljettajaluokkiin. Asiaa voi korjata myöhemminä vuosina tarvittaessa.

Oppilaitoksilla on käytössään kolmenlaisia fyysisten tilaratkaisujen mallia. Mallit ovat seuraavat:

- kaikki pääkoululla samoissa tiloissa,
- vuosikurssit jakaantuneet vuosikurssin mukaan eri osoitteisiin pääkampukselle ja vuokratiloihin,
- kaikki samassa, mutta erillään pääkampuksesta.

Tämän osalta ihannetilanne olisi se, että kaikki olisivat samoissa tiloissa pääkoululla. Johtuen logistiikan vaatimasta suuresta huolto-, varasto- ja terminaalityöstä sekä ajo- ja harjoittelualueesta, tämä ei ole millään yksiköllä mahdollista toteuttaa, ei myöskään Joensuussa. Kaluston ja opettajien synergiahyötyjen hyödyntäminen onnistuu parhaiten, jos kaikki vuosikurssit voisivat opiskella samoissa tiloissa. Kalustojen siirtely jäisi vähemmälle, opettajat olisivat joustavammin opetuksen käytössä, sekä kaiken hallin-

nointi olisi suoraviivaisempaa. Tämä on ensimmäinen kehitettävä asia pitemmällä aikavälillä.

Selvityksessä havaittiin eroavaisuuksia opetuskäytössä olevan rekvisiitan eli opetusvälineistön välillä. Vaihteluväli on, että osassa ei ole kohdennettua ammatillista opetusvälineistöä. Tällöin esim. huolto- ja korjaus sisältöjen käytännön opettelu jää toiminnassa olevien ajoneuvokaluston varaan. Ongelmana tässä on se, että niitä ei useinkaan voida irrottaa ajoharjoittelusta sekä huoltojen ajankohdat harvoin sattuvat opetuspäiville. Näillä on myös haastavaa toteuttaa monipuolisia kuvitteellisia tilanteita. Perusteiden opettelu on haastavaa vanhalla ja kuluneella opetuskohteella. Joensuussa on kohtuullisesti eri opintokokonaisuuksiin liittyviä, juuri ko. tarkoitukseen hankittuja ja rakennettuja opetuspisteitä. Se on ehdottoman hyvä asia. Tähän asiaan kannattaa jatkossakin panostaa ja kehittää opetuspistemäistä työympäristöä.

Oppilaitoksella ja oppilaitoksen kalustolla toteutettavat käytännön harjoitteet eroavat myös jonkun verran oppilaitosten välillä. Kaikkien oppilaitosten ohjelmaan kuuluu asiakastyöt koulun autoilla. Osalla on myös säännöllistä ajoa oppilaitosten eri osastojen välillä. Esim. Mikkellillä on aikataulutettua elintarvike- sekä linja-liikenne ajoa Juvan sekä Pieksämäen pisteiden välillä. Nämä ovat hyviä käytänteitä. Useassa oppilaitoksessa hoidetaan myös lumenajo ja roskien kuljettaminen oppilaitoksen eri osastoilta. Näin menetellään myös Joensuussa. Tästä osiosta kehityskohteena Joensuuhun saadaan oppilaitosten eri yksiköiden välisen kuljetustoiminnan kehittäminen. Etuna on oikeiden kuljetustehtävien lisääntyminen sekä synergiaetujen hyödyntäminen. Oppilaitoksen omalle kalustolle saadaan opetustehtävien kautta suurempi kapasiteetin käyttöaste.

Valinnaisten opintojen järjestäminen ja toteuttaminen kohta liittyy edellisen kappaleen sisältöön hyvin läheisesti. Mikkelillä toteuttaa esim. elintarvikekuljetusten valinnaisen opintokokonaisuuden, yksiköiden välisten elintarvikekuljetusten avulla. Tämän tyyppinen toteutus on erinomainen tapa toteuttaa opetussuunnitelman vaatimukset täyttäviä opetus- ja oppimistilanteita. Näin toimien voidaan lyödä kaksi kärpistä yhdellä iskulla. Sellaiset ajotehtävät mitkä on joka tapauksessa hoidettava jotenkin, voidaan hyödyntää opetuskäytössä. Muussa tapauksessa ruokahuollon yksikkö joutuisi

ostamaan kuljetuksen vapailta markkinoilta ja logistiikan opetuyksikkö joutuisi kehitemään vaatimukset täyttäviä harjoitteita. Joensuussa tehdään jossain määrin samoin. Jätteiden kuljetusten avulla opetetaan ympäristöhuollon kuljetuksia sekä lumenajolla massatavarakuljetuksia. Kehittämiskohteita on löydettävissä. Pitää pystyä löytämään niitä kuntayhtymän sisäisiä toimintoja ja tehtäviä, millä voidaan toteuttaa joka tapauksessa tehtäviä asioita opetuksen keinoin. Tämä on yksi kehitettävä alue tulevaisuuteen, soveltuu sellaisenaan myös muille osastoille.

Ammattiosaamisen näyttöjen toteutuksessa on oppilaitoskohtaisia eroavaisuuksia. Osassa oppilaitoksia kaikki näytöt tehdään ns. oppilaitosnäyttöinä. Osassa kouluista ainakin pyrkimyksenä on viedä kaikki työelämään. Joensuun tilanne on tällä hetkellä hyvä, eli vaativimmat näytöt tehdään työelämän tehtävillä ja helposti oppilaitoksella järjestettävät tehdään koululla. Mikkelissä näyttöinä voidaan tehdä esim. trukkikurssin suoritus ulkomailta tai oppilaiden kuljettaminen ulkomaille. Tämän tyyppinen käytäntö on myös hyvä. Mikäli jokin erikoinen opetustapahtuma tai kurssi toteutuu, on se syytä myös hyödyntää näyttötilaisuutena.

Opiskelijavalinnoissa oppilaitokset eivät juuri eroa toisistaan. Muualla paitsi Savonlinnassa pidetään pääsykokeet, tai paremminkin soveltuvuuskokeet hakijoille. Joensuussa sellaiset pidettiin ensimmäisen kerran vuonna 2011 ja tulokset olivat hyvät. Opiskelijoiden opiskelumotivaatio on ollut hyvä verrattaessa edelliseen saapumiserään eikä keskeytyksiä ole tullut. Tähän kannattaa panostaa jatkossakin.

Autokoulukäytännöt eroavat eri oppilaitosten välillä varsin paljon. Osalla oppilaitoksista ajo-opetus on eriytetty kokonaan ja osalla tavoitteena on pätevöittää kaikki myös autokoulun opettajan pätevyysin. Ajo-opetuksen määrä koulujen välillä poikkeaa myös. Kuopiossa oppilas ajatetaan varman päälle ajotunteja säästelemättä. Liisalmessa mennään minimimäärillä. Joensuu on siltä väliltä. Kuopiossa on myös tapana pitää sisäinen tutkintoajo oppilaalle. On järkevää ja pitkällä aikavälillä hyödyllistä antaa uransa alkuvaiheessa olevalla nuorella niin paljon henkilökohtaista ajo-opetusta, kuin resurssit antavat myöden. Tätä voidaan perustella sillä, että siinä vaiheessa nuori on erittäin altis vaikutteille ja kielteisten asenteiden kehittymisen vaara on suuri. Mikäli nuori päästetään liian varhain itsenäisesti liikenteeseen ja esim. työssäoppimaan

”vanhan konkarin” mukaan, hän voi omaksua vääriä ajotapoja, joita on sitten mahdoton enää poisoppia. Kehityskohteena Joensuussa on ajo-opetuksen kehittäminen kohti Kuopion mallia. Myös ajokokeen läpäisyn varmistava sisäinen tutkintoajo on hyvä asia.

SKAL:n tilastojen mukaan (liite 4.) vuonna 2010 luvanvaraisessa liikenteessä toimivista yrityksistä yli 70 % olivat yhden tai kahden auton yrityksiä. Tämä tarkoittaa sitä, että hyvin suurella todennäköisyydellä suuri osa kuljetusalan opiskelijoista päätyy uran jossain vaiheessa kuljetusyrittäjäksi. Tästä syystä yrittäjyyteen liittyvät opinnot ovat tärkeitä logistiikan opetuksessa. Tarkasteltavissa oppilaitoksissa Kuopiossa yrittäjyysopinnot tarjoaminen on vahvinta. Kaikki oppilaat käyvät ”valinnaisena” yrittäjyyden opintokokonaisuuden. Kuopiossa on vahvasti mukana toiminnassa Nuori Yrittäjyys -toiminta, missä nuori pääsee kokeilemaan kouluympäristössä yrittäjänä toimimista. Mikkelissä ja Savonlinnassa on myös projekti asian tiimoilta menossa. Joensuussa yrittäjyyteen liittyvät opinnot jäävät vähälle huomiolle, joten tämä asia nousee vahvasti tulevaisuuden kehityskohteeksi.

Taitajatoiminta on hyvin kirjavasti mukana perusopetuksessa. Kuopio on ainut oppilaitos, mikä järjestää mm. karsintakilpailuja oppilaille. Muissa oppilaitoksissa toiminta on sitä, että lähetetään sopivat kilpailijat kilpailuihin ja jos päästään finaaliin annetaan finalistille valmennustukea. Taitajatehtävien avulla voitaisiin luoda yhtenäistä osaamisen standardia ja nostaa opetuksen tasoa valtakunnan tasolla. Joensuussa on syytä ottaa taitajatehtävät osaksi perusopetusta suuremmassa määrin, kuin mitä ne tällä hetkellä on. Tämä helpottaa myös opettajien opetussuunnittelua, kun voi hyödyntää valmiita tehtäväkuvauksia ja arviointiperusteita.

7.2. Oppilaitoksen ulkopuolella tapahtuva oppiminen ja toiminta

Yritysyhteistyö kolmella koululla Suomen Kiitoautojen kanssa on varsin syvällistä. Itä-Suomen kannalta ajateltuna voi herätä kysymys, onko se jopa liian yksipuolista. Opetuksen sisältöön sillä ei sinänsä ole vaikutusta, mutta oppilaiden päivittäinen työskentely Kiitoautojen tiloissa voi näkyä toimintatapoina ja asenteiden kehittymisenä Kiitoautojen kulttuurin mukaiseksi. Työssäoppimisen kautta oppilaat pääsevät tutustumaan laajasti eri yritysten toimintatapoihin ja yrityskulttuureihin.

TOP-käytännöt eroavat eri oppilaitosten välillä varsin paljon. Skaalan toisessa ääripäässä oppilaat ovat työssäoppimassa lähellä minimimäärää olevan ajan, eli 20 viikkoa. Kuopiossa oppilas voi olla työpaikoilla oppimassa jopa 60 viikkoa. Tämä on puolet koko tutkinnon laajuudesta. Toinen työssäoppimiseen olennaisesti liittyvä asia on sen ohjaaminen ja valvominen. Lisäsalmissa panostetaan vahvasti valvontaan, 1,5 h per oppilas per viikko. Tällä ohjaamisen määrällä voidaan varmistaa, että työpaikoilla opitaan oikeita asioita. Ilman valvontaa jäävä oppilas voi joutua työpaikalla hanttihommia tekevän ilmaisen työntekijän asemaan. Mikkelin mallissa oppilasryhmä ei ole kerralla työssäoppimassa, vaan muutama oppilas kerrallaan. Etuna tässä on se, että koululle jäävä ryhmäkoko saadaan pienemmäksi. Huonona puolena puolestaan se, että samoja asioita pitää kerrata uudemman kerran ja opettaja ei vapaudu valvontatehtäviin. Mikkelisä on meneillään kehitysprojektina saada keskitetty TOP-valvonta. Tämä tarkoittaa sitä, että yksi henkilö valvoo kaikkia työssäoppijoita. Etuna tässä on se, että hänellä on silloin resurssit sekä valvoa että kehittää toimivia käytänteitä valvonnan toteutukseen ja työpaikkaohjaajien koulutukseen. Joensuun tilanne työssäoppimisen määrässä on seutukunnan toteuman keskivaiheilla, 25 – 30 työviikon paikkeilla. Määrä riippuu oppilaan valmiuksista. Valvonta on satunnaista. Työssäoppimisen määrää tulisi kehittää kohti 30 – 40 työviikon tasoa, sekä ottaa harkintaan voisiko Mikkelin mallin mukainen eriytetty valvonta ja ohjaus tulla kyseeseen. Myös harkittavaksi tulee ottaa, voidaanko limittäin tehtävää työssäoppimista toteuttaa Joensuussa.

Kansainvälisyys on osana kaikkien toimipaikkojen opetusta. Seutukunnan oppilaitoksista Mikkeli ja Kuopio ovat aktiivisia KV-toiminnan kehittäjiä. Joensuun tilanne on KV-

asioiden suhteen hyvällä mallilla. Verkoston yhteistyö toimii hyvin, eikä tämän asian tiimoilta ole erityistoimenpiteitä tarvetta tehdä.

7.3. Mitä ja miten voidaan ottaa Joensuussa käyttöön lähitulevaisuudessa

Tässä kappaleessa tullaan vielä esittelemään lyhyesti lähitulevaisuuden kehitysaskeleet. Lähitulevaisuus tässä yhteydessä määritellään yhden – kahden vuoden mittaiseksi aikajaksoksi. Eniten kehitystoimintojen käytäntöön ottamiseen vaikuttaa käytävissä olevien resurssien riittävyys ja tätä vieläkin enemmän yleinen asenne. Kaikkia kehitysideoita ei yleensä voida toteuttaa vaikka resursseja ja halua olisi.

1. Opetuspisteet ja havaintovälineitten jatkuva kehittäminen on tärkeää. Rastityyppinen koulutus tuo koulutukseen tietyn toistettavuuden ja osaamisen tason varmistamiseen yhteneväisyyttä. Tämä lisää myös arviointiin oikeudenmukaisuutta.
2. Toimipisteiden välisten ajotehtävien lisääminen ja kehittäminen mahdollistaa mielekkäitä ajotehtäviä oppilaille sekä opettajille. Kuntayhtymän näkökulmasta toiminnot voivat säästää rahaa, mutta se ei ole tärkein asia. Tärkein asia on luoda hyviä oppimistilanteita mahdollisimman todellisessa ympäristössä.
3. Valinnaisten opintokokonaisuuksien sekä käytännön tehtävien lisääminen kuntayhtymän eri yksiköiden välillä. Tällaisia tehtäviä voisivat olla esimerkiksi elintarvikkeajot, tai terminaalitoiminnot kone- ja metalliosaston varastolla.
4. Pääsykokeiden kehittäminen tulee olla jatkossa jatkuvan parantamisen aihe. Pääsykokeiden järjestämisestä sekä saaduista tuloksista tulee ottaa opiksi ja pyrkiä tulevina vuosina parempaan valintatarkkuuteen. Suuri hakijoiden määrä mahdollistaa sen, että voidaan tehdä karsintaa. Mutta pitää huolehtia, ettei karsita väärin perustein.

5. Ajo-opetuksen määrään ja laatu tulee panostaa jatkossakin. Kuopion kaltainen sisäinen tutkintoajo tulee ottaa Joensuussa käyttöön. Tähän tutkintoajoon tulee lisätä vielä muitakin arviointikohteita kuin varsinaisen tutkintoajon vaatimukset.
6. Yrittäjyysopintojen mahdollisuutta tulee lisätä. Tämän hetkinen tarjonta ei riitä tulevaisuuden kuljettajille. Nuori Yrittäjyys -ohjelma tulee ottaa pitemmällä aikavälillä erilliseen harkintaan, mutta 10 ov opintokokonaisuus tulee olla joko ”talon puolesta” valittu vaihtoehto tai sitten vahvasti markkinoituna aidosti valittava kokonaisuus.
7. Taitajatehtävät pitää ottaa osaksi opetusta. Tehtävät ovat poikkeuksetta opetus suunnitelman vaatimusten mukaisia. Tehtävät ovat vuosien saatossa olleet kattava poikkileikkaus logistiikan perustutkinnon tutkintovaatimuksista. Ne ovat helppoja vertailukelpoisesti arvioida sekä tehtävät tuovat yhtenäisyyttä eri vuosikurssien ja opettajien välisiin opetussisältöihin.

7.4. Mitä tulee ottaa suunnitteluun pitemmällä aikavälillä tulevaisuudessa

1. Tilajärjestelyjen osalta strategisena tavoitetaan tulee olla kaikkien vuosikurssien toimintojen saaminen saman katon alle. Peltolaan ei ole mahdollisuutta rakentaa niin suuria tiloja kuin tarve on. Tilat tulisi järjestää johonkin uuteen ja lähelle sijaitsevaan paikkaan.
2. Työssäoppimisen määrät tulee nostaa hallitusti lähelle Kuopion toteumaa. Oppilaasta riippuen sopiva työssäoppimisen määrä on 40 opintoviikko. Koska koululta ollaan työpaikoilla keskimäärin 1/3 opiskeluajasta, täytyy työtehtävien olla ennalta suunnitellun mukaisia ja toiminta hyvin valvottua.
3. Keskitetyn valvonnan mahdollisuutta pitää selvittää ja mahdollisuuksien mukaan toteuttaa Mikkelin tavoin keskitetysti. Samassa yhteydessä pitää selvittää, mitä se aiheuttaa, jos oppilaat ovat osissa pitkin lukuvuotta työssäoppimassa. Selvittelytyö on

mahdollista tehdä tulevan vuoden tai kahden kuluessa ja täytäntöön pano sitten tarpeen vaatiessa myöhemmin.

4. Nuori Yrittäjä -toimintaan pitää tutustua ja ohjelman mukaanottoa Joensuun opetukseen tulee selvittää. Kokemuksien kerääminen jo toimivilta yksiköiltä voidaan aloittaa tulevana vuotena ja sen pohjalta pitää voida tehdä päätöksiä toiminnan käyttöönoton tarpeesta.

8. Yhteenveto tutkimuksesta ja jatkotutkimuksen aiheet

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli benchmarking -menetelmää käyttäen selvittää ja vertailla Itäsuomalaisen logistiikkakoulutusta antavien oppilaitosten opetuskäytänteitä ja menetelmiä. Motivaatio tutkimukselle lähti siitä, että saman sisältöistä opetustehtävää tehdään oman alueen hyväksi. Jokainen koulutuksen järjestäjä painii asioiden kanssa yksinään, eikä yhteistyötä hyödynnetä. Oppilaitokset eivät kilpaile keskenään oppilaista tai yhteiskunnan resursseista, koska ammatillinen koulutus on paikkakuntasidonnaista. Nuoret opiskelijat hakeutuvat lähes poikkeuksetta lähimpään oppilaitokseen opiskelemaan.

Tutkimuksen teoreettisena lähestymistapana on käytetty sekä benchmarking tutkimusta, että haastattelujen kautta saatua tiedonkeruumenetelmää. Kirjallisuuden mukaan Benchmarking pitää sisällään asioiden ja toimintojen mittaamista, vertailua, parhaan käytännön tunnistamista, toteuttamista sekä kehittämistä. Tämä ajatus mielessä on lähdetty selvittämään opetuksen toteutusta käytännön tasolla. Kaikilla opetuksen järjestäjillä on sama opetussuunnitelma tavoitteineen. Tästä lähtökohdasta ja oletuksesta, että kaikkien toiminta täyttää opetussuunnitelman tavoitteet tutkimusta tehtiin. Voidaan sanoa, että n. 95 % selvityksessä mukana olleiden koulujen henkilökunnasta, on päässyt osalliseksi tuomaan esille omia toimintatapoja. Pääsiällinen tiedonkeruu tapahtui Leppävirralla 19.12.2012 järjestetyn Osaava Opettaja valmennus hankkeeseen kuuluvan seminaarin yhteydessä.

Tutkimuksen tuloksena saatiin paljon hyviä ja toimivia toimintamalleja eri koulutuksen järjestäjien arkipäiväisistä opetusmenetelmistä. Opetusmenetelmät ovat niitä

opetustehtäviä, miten nuoria kouluissa ja työpaikolla opetetaan. Tutkimuksen edessä voitiin huomata, kuinka monella eri tavalla sama asia voidaan tehdä. Yhden tapa tehdä asia ei sovi toiselle ja toisen menetelmä voi olla oivallus jollekin toiselle.

Tutkimuksen pohjalta ei voida sanoa, että jokin koulutuksen järjestäjä tekee asioita paremmin kuin toinen. Tai että, joku opettaja on kekseliäämpi kuin joku toinen. Tämä ei ollut tutkimuksen lähtökohta eikä tarkoitus. Lähtökohta ja tavoite oli tuoda esille mahdollisimman paljon erilaisia tapoja toimia. Näistä erilaisista tavoista toimia voi lukija oppia jotakin, saada uusia ideoita tai vain todeta toimivansa jo nyt hyvin ja tehokkaasti.

Jatkotutkimuksen avulla olisi mielenkiintoista selvittää, kuinka erilaiset uudet tavat ja menetelmät voitaisiin ottaa käyttöön eri koulutuksen järjestäjien puolelta. Se on myös mielenkiintoista selvittää, onko opetusmenetelmä mikä on käytössä vain satuman kauppaa, opetuksen vetäjän näköinen tapa toimia vai oppilaitoksen kulttuurilinen tapa toimia. Olisi myös mielenkiintoista selvittää, miten omien hyväksi havaittujen menetelmien uudistaminen vaikuttaa opettajien työmotivaatioon ja jaksamiseen työssään. Tuoko se innostusta vai lisääkö se vain työn kuormittavuutta, kun joutuu niin sanotusti ulos omalta mukavuusalueeltaan.

Omalta osaltani haluan kiittää kaikkia tutkimukseen ja selvittelyyn osallistuneita tahoja. On ollut mielenkiintoista uuden opettajan näkövinkkelistä, päästä tutustumaan monenlaiseen toimintakulttuuriin. Tuntuma siitä, että tapa toimia meillä koululla Joensuussa, on tämänkin tutkimuksen jälkeen erittäin hyvä. Henkilökohtaisesti tykkään hypätä ulos omalta mukavuusalueelta aina aika ajoin. Joten ryhdyn tarmokkaasti ajamaan näkemyksiäni koulutuksen uudistamiseksi Joensuussa ja Pohjois-Karjalassa.

Lähteet

Anand, G., & Kodali R. 2008. Benchmarking the benchmarking models. An International Journal of Benchmarking 3, 257–291.

Damelio, R. 1995. The Basics of Benchmarking. Portland, Oregon. US. Viitattu 15.3.2012.
http://books.google.fi/books?id=vxWVnb2_WhQC&printsec=frontcover&dq=benchmarking&hl=fi&sa=X&ei=eJsqT_3fG7KM4gTJ7MCNDg&redir_esc=y#v=onepage&q=benchmarking&f=false

Erikson P., Koistinen K., 2005. Monenlainen tapaustutkimus. Kuluttajatutkimuskeskus. Viitattu 15.3.2012.

http://www.kuluttajatutkimuskeskus.fi/files/4957/2005_04_verkkojulkaisu_tapaustutkimus.pdf

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. 14.p., uud.p. Helsinki: Tammi.

Hokkanen S., Inkinen M., & Käenmäki J. 2007. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, logistiikka.

Hyvä opettajuus seminaari Leppävirralla 19.12.2012

Jackson N. 2001. Benchmarking in UK HE: An Overview. Quality Assurance in Education 9 Iss: 4, 218 - 235.

Kairamo, M., Väyrynen P. 2010. Näyttötietoa ammattiosaamisesta II. Opetushallituksen julkaisu.

Karhima, M. 2007. Auto- ja Kuljetusalan perusoppi 1. 1. painos. Keuruu: Tammi

Komulainen, E. 2011. Koulutuspäällikkö. Haastattelu. Pohjois-Karjalan Koulutuskuntayhtymä Oy.

Kumpulainen, T. 2009. Aikuiskoulutuksen vuosikirja. Opetusministeriö.

Lecklin, O. 1999. Laatu yrityksen menestystekijänä. Enterprise Adviser kirjasarja nro 2. 3. uud. p. Jyväskylä: Gummeru Kirjapaino Oy.

Lipponen, T. 1993. Laatujohtaminen. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy

Logistiikan perustutkinto 2009, Logistiikan perustutkinnon perusteet. Opetushallitus. Viitattu 26.3.2012. http://www.oph.fi/download/110511_Logistiikan_perustutkinto_2009.pdf

Logistiikan perustutkinnon tutkintotodistuksen liite. Opetushallitus. Viitattu 15.3.2012.
http://www.oph.fi/download/130583_Autonkuljettaja_linja-autonkuljettaja_yhdistelmaajoneuvonkuljettaja_kuljetuspalvelujen_ko.pdf

Nikkinen, T. 2012. Tutkintovastaava. Etelä-Savon ammattipisto. Vierailu ja haastattelu 24.2.2012. Mikkeli

Näyttötutkinto-opas. 2011 Opetushallituksen julkaisu Viitattu 15.3.2012. www.oph.fi/julkaisut

Makkonen, Petteri. 2012 Savon Ammatti – ja Aikuisopisto. Haastattelu 26.1.2012.

Opetushallitus 2012, Viitattu 15.3.2012

http://www.oph.fi/koulutus_ja_tutkinnot/ammattikoulutus/oppisopimuskoulutus

Poveri hanke. Viitattu 15.3.2012. <http://www.poverihanke.eu/>

PKKY Logistiikan perusopetuksen toteutus suunnitelma 2011. Pohjois-Karjalan Koulutuskuntayhtymä.

Reimi, V. & Saarela J. 2010 Logistiikan perusteita ammattikuljettajakoulutukseen. 2. painos Helsinki: Opetushallitus

Tilastokeskus, WERA - web-raportointipalvelu, Opetushallitus. Viitattu 14.2.2012.

<https://www.data.oph.fi/wera/wera>

Voss, C.A., Ahlström, P. & Blackmon, K. 1997. Benchmarking and operational performance: some empirical results. *Benchmarking: An International Journal* 4, 273–285.

Vuorela S., Ovaska S., Aula A. & Majaranta P. 2005. Haastattelumenetelmät. Tampereen yliopisto, Tietojenkäsittelytieteiden laitos.

Ylä-Savon ammattiopisto. Kotisivut. Viitattu 15.3.2012 www.ysao.fi

Liitteet:

Liite 1. Osaava opettaja valmennus

Liite 2. Tutkinnon suorittajien pääasiallinen toiminta valmistumisen jälkeen

Liite 3.1 – 3.4. Toimintojen vertailumatriisi

Liite 4. SKAL:n tilasto: Yrityskoko luvanvaraisessa tavaraliikenteessä vuonna 2010

Liite 1. Osaava Opettaja



Osaava opettaja valmennus 2011-2012

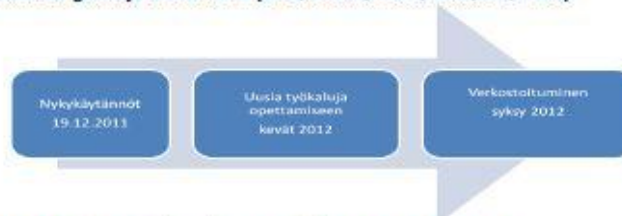


luonnos 27.10.2011

KOHDERYHMÄ: Logistiikka-alan opettajat n. 70 hlö
Trans Edu-verkoston työpaikkaohjaajat

TAVOITE: Tutustua POVERI- verkoston oppilaitosten nykykäytäntöihin ja nykytekniikan hyödyntämiseen oppimisen /opettamisen järjestämisessä ja verkostoitumisessa. (Esim. simulaatioiden käyttö taitojen oppimisessa, verkko-oppiminen, verkostoituminen jne.) Hyvien käytänteiden juurruttaminen POVERI – verkoston toimintaan.

VALMENTAJAT: Vierailtavat gurut ja SIMU- tiimi (Ossi, Pekka, Harri, Eero, Ari, Petri)



NYKYKÄYTÄNNÖT 19.12.2011 Vesileppis, Leppävirta klo 09:00-16:00

PÄIVÄN TEEMAT :

Nykyiset käytännöt eri oppilaitoksissa (Esedu, Pkky, Sakky, Sami, Ysao)

Gate 1 Työelämäyhteistyö (Harri H.)

- *Työssäoppiminen
- *Ammattiosaamisen näytöt
- *Verkostot

Gate 2 Pakollisten opetussisältöjen toteuttaminen perustutkinnossa (Eero K.)

- * Ajoneuvotekniikka
- * Kuljettaminen
- * Ajokorttiopetus
- * Kuorman käsittely
- * Perustason ammattipätevyys

Gate 3 Eri tutkinnon osien toteuttaminen ja suuntautuminen perustutkinnossa, oppisopimusopiskoulutus ja aikuis- ja täydennyskoulutus (Petri L.)

- *Valinnaisten toteuttaminen käytännössä
 - Työkoneiden käyttö ja huolto
 - Ulkomaanliikenteen kuljetukset
 - Elintarvikukuljetukset
 - Massatavarakuljetukset
 - Ympäristönhuoltokuljetukset
 - Kaukoliikenteenkuljettajan tehtävät
 - Palveluliikenteenkuljettajan tehtävät
 - Tilausajoliikenteenkuljettajan tehtävät
 - Terminaalitoiminnot ja lastaus
- * Koulutusohjelmien valinta ja toteuttaminen (ka,la yhdistelmä)
- * Aikuis- ja täydennyskoulutus
- * Oppisopimusopiskoulutus

Gate 4 Tutkinnon osiin sisältyvät sisällöt, opiskelijavalinta ja opetushenkilöstön jatko- ja täydennyskoulutus (Ari J.)

- * Yrittäjyys
- * Asiakaspalvelu
- * Kuljetuksien suunnittelu
- * Opiskelijavalinta
- * Opetushenkilöstön jatko- ja täydennyskoulutus

2. Ammatillisen opettajan ammattitaidon eri osa-alueet (Pekka& Ossi)
*Ajoneuvonkuljettajan ammattitaidon eri osa-alueet

Liite 2. Tutkinnon suorittajien pääasiallinen toiminta vuonna 2009

Liite 2. Tutkinnon suorittajien pääasiallinen toiminta vuonna 2009										
Opetushallituksen WERA - web-raportointipalvelu										
Lähde: Tilastokeskus										
01.03.2012										
Tutkinnon suorittaneiden pääasiallinen toiminta vuonna										
Tutkinnon suoritusvuosi:	2009, 2008, 2007, 2006,									
Maakunta (tutkinto):	Etelä-Savo Pohjois-Savo Pohjois-Karjala									
Koulutusala:	Tekniikan ja liikenteen ala									
Koulutusaste:	Ammatillin									
Opetushallituksen WERA - web-										
Lähde: Tilastokeskus										
Tutkinnon suorittaneiden pääasiallinen										
KOULUTUSALA		Tutk.	Työvoima		Työlliset		Työttömät			
OPINTOALA		lkm	lkm	%-kaik.	lkm	%-	%-t	lkm	%-kaik.	%-t-voima.
KOULUTUSASTE										
10 Etelä-Savo										
5 Tekniikan ja liikenteen ala										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka yht.		415	345	83,1	233	56,1	67,5	112	27,0	32,5
11 Pohjois-Savo										
5 Tekniikan ja liikenteen ala										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka yht.		611	466	76,3	343	56,1	73,6	123	20,1	26,4
12 Pohjois-Karjala										
5 Tekniikan ja liikenteen ala										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka yht.		431	347	80,5	206	47,8	59,4	141	32,7	40,6
ALUEET YHTEENSÄ										
5 Tekniikan ja liikenteen ala										
509 Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka yht.										
		1 457	1 158	79,5	782	53,7	67,5	376	25,8	32,5
KAIKKI YHTEENSÄ										
		1 457	1 158	79,5	782	53,7	67,5	376	25,8	32,5

Liite 3.1. Oppilaitoksella tapahtuvia opetuksen asioita

	PKKY	ESEDU	SAKKY	YSAO	SAMIEDU
Liite 3.1					
Teorian / opetuksiä toteutus	Teoriaopetusta toteutetaan 1. ja 2. opiskeluvuonna. Tutkinnon pakolliset aiheet.	Teoriaopetusta toteutetaan 1. ja 2. opiskeluvuonna. Tutkinnon pakolliset aiheet.	Teoriaopetusta toteutetaan 1. ja 2. opiskeluvuonna. Tutkinnon pakolliset aiheet.	Teoriaopetusta toteutetaan 1. ja 2. opiskeluvuonna. Tutkinnon pakolliset aiheet.	Teoriaopetusta toteutetaan 1. ja 2. opiskeluvuonna. Tutkinnon pakolliset aiheet.
Tavoitetutkinto	E tai D -ajoneuvoluokan ajo-oikeus kaikille	E tai D -ajoneuvoluokan ajo-oikeus kaikille	Kaikille E-luokan ajo-oikeus.	E tai D -ajoneuvoluokan ajo-oikeus kaikille	Valinta ajoneuvoluokasta tehdään 2. vuonna. KA, LA tai Yhdistelmä.
Tilojen sopivuus	Tilat kahdessa fyysisessä paikassa, 3. vuosikurssi erillään. Pääkoululla monipuoliset, mutta liian pienet tilat. Huoltotilat hyvät	Yksissä tiloissa pääkampukselta erossa. Tilat tehty tarkoitusta varten.	Tilat kahdessa fyysisessä paikassa	Pääkampuksen yhteydessä kaikki	Pääkampuksen yhteydessä kaikki
Käytettävissä oleva rekvisiitta	Liikenteestä poistettuja HA-ajoneuvoja, kuorma-auton akselisto, huoltomonttu, pesuhalli.	Ei erityistä rekvisiittaa käytössä. Huolletaan omaa kalustoa.	Ei erityistä rekvisiittaa käytössä. Huolletaan omaa kalustoa.	Ei erityistä rekvisiittaa käytössä. Huolletaan omaa kalustoa.	Ei erityistä rekvisiittaa käytössä. Huolletaan omaa kalustoa.
Käytön harjoitteet	Omia kuorma-autoja ajoharjoitteluun, perävaunuja, traktori ja pyöräkone lumitöihin, terminaali tavarankäsittelyyn.	1. vuonna käden taitoja. Tavarankäsittelyä, trukkia, ajoharjoittelua. Logistisen ketjun hallinta. Omien toimipisteiden välisiä ajoja.	Rahtipäiviä, ajetaan toisten ajoja. Omia ajoja omalla kalustolla. TOP harjoittelu isossa roolissa.	Kuorma-autoja, työkoneita, trukkeja ja terminaali. Oma raskaan kaluston ajoharjoittelurata.	Omia kuorma-autoja ajoharjoitteluun, perävaunuja, traktori ja pyöräkone lumitöihin, terminaali tavarankäsittelyyn.
Valinnaiset ylipäänsä	Työkoneet, Elintarvike-, massatavara-, ympäristöhuollonkuljetukset, terminaali-toiminnot. Kauko-, palvelu- ja tilausajoliikenne.	Työkoneet, Elintarvike-, massatavara-, ympäristöhuollonkuljetukset, terminaali-toiminnot. Kauko-, palvelu- ja tilausajoliikenne.	Yrittäjä ja työkoneet pakollisia. Elintarvike-, massatavara-, ympäristöhuollonkuljetukset, terminaali-toiminnot tarpeen mukaan.	Työkoneet, Elintarvike-, massatavara-, ympäristöhuollonkuljetukset, terminaali-toiminnot. Kauko-, palvelu- ja tilausajoliikenne.	Työkoneet käyttö ja huolto, alan yritystoiminta, ympäristökuljetukset, kaukoliikenne, tilausajoliikenne
Ammatti-osaamisen näyttöt.	1. - 3. vuonna. Tavoitteena vaatimattomat näyttöt yritysmaailmassa. Oppilaitosnäyttö mahdollinen.	2. ja 3. opiskeluvuotena. Oppilaitosnäyttöinä. KV-toiminnan yhteydessä mahdollista suorittaa.	2. - 3. vuonna. Tavoitteena vaatimattomat näyttöt yritysmaailmassa. Oppilaitosnäyttö mahdollinen. Näyttösuunnitelma oppilaalle 1-vuonna.	Osa TOP-jaksolla ja osa oppilaitosnäyttöinä.	Osa TOP-jaksolla ja osa oppilaitosnäyttöinä.
Opiskelijavalinnat	Pääsykokeiden kautta, matematiikan ja käsittelyn koe. Haastattelu	Erillinen valinta ja soveltuvuusko-	Opiskelijat valitaan haastattelujen perusteella.	Paperien, haastattelujen ja käytännön kokeen kautta.	Paperien perusteella.

Liite 3.2. Ei suoraan oppilaan opetukseen liittyviä asioita

	PKKY	ESEDU	SAKKY	YSAO	SAMIEDU
Liite 3.2.	T-ajokortti 1. vuonna, B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.	T-ajokortti 1. vuonna, B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.	Erilliset liikenneopettajat. 2-vuonna BC kortti, 3. e-kortti. Oma "tutkintotilaisuus"	Ajotutkintoon mahdollisimman pian. Ei erillisiä ajo-opettajia.	B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.
Autokoulu-käytännöt	T-ajokortti 1. vuonna, B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.	T-ajokortti 1. vuonna, B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.	Erilliset liikenneopettajat. 2-vuonna BC kortti, 3. e-kortti. Oma "tutkintotilaisuus"	Ajotutkintoon mahdollisimman pian. Ei erillisiä ajo-opettajia.	B ja C ajokortti heti kun oppilaalla ikä riittää. E tai D ajokortti 3. vuonna. Ei erillisiä liikenneopettajia.
Yritysyhteistyö	Kiitoautot tiloja, työtä ja näyttöjä., Wurth koulutusta ja tavarantoimittamista	Ei erityistä yhteistyökuvioita. Kiitoauto yhteistyö.	Ei erityistä yhteistyökuvioita. Kiitoauto yhteistyö.	Ei erityistä verkostoja, yhteistyöyhteyksiä. Henkiökohtaisella tasolla. Jonkun verran yritysvierailuja.	Ei erityistä verkostoja, yhteistyöyhteyksiä. Henkiökohtaisella tasolla. Jonkun verran yritysvierailuja.
Yhteistyöhalukkuus verkoston oppilaitosten välillä	Yhteistyöhalukkuus kohdillaan.	Yhteistyöhalukkaita. Ehdotus jopa opettajan vaihtoon oppilaitosten välille.	Yhteistyöhalukkuus kohdillaan.	Niinikään, ei yhteistyöhalukkuutta, ainakaan tämän selvityksen osalta.	Yhteistyöhalukkuus kohdillaan.
Opettajien ammattitaidon kehitys	Lyhyet ja pitemmät kurssit (omalla ajalla). Työelämäjakso 1vk per vuosi.	Monipuoliset. Ei työelämäjaksoja.	Opettajat omaehtoisissa täydennyskoulutuksissa.	Opettajat omaehtoisissa täydennyskoulutuksissa.	Opettajat omaehtoisissa täydennyskoulutuksissa.

Liite 3.3 Työssäoppimiseen liittyvät asiat.

	PKKY	ESEDU	SAKKY	YSAO	SAMIEDU
Liite 3.3	20 - 30 ov TOP:ssa, 1 -3 vuotena, ei systematiikkaa työpaikkoihin, ei organisoitua valvontaa, oppilas hankkii itse työpaikan,	1. V arastonhallinnan tehtävät, 2. huoltopuoli ja 3. kuljettajan tehtävät. Oppilaat lomittain TOP:ssa -> pienemmät ryhmät koululla	20 - 60 ov TOP:ia. Mahdollisuus yksittäisiin TOP päiviin, kun muut koululla. 1-vuosi varastossa/terminaali, 2-vuosi työkonetehtäviä, 3-vuosi ajamista ja paikka työllistymisnäkökulmasta.	TOP vähintään 20ov, oppilas hankkii itse paikan.	Voidaan olla TOPissa myös talon sisällä eri osastolla
TOP käytännöt					
TOP valvonta	RO-valvoo satunnaisesti, ei systematiikkaa/ valvonta raportointia. Oppilaat raportoi.	Tavoite eriyttää TOP-valvontaa. Nyt RO-mahdollisuuksien mukaan.	RO-valvoo satunnaisesti, ei systematiikkaa/ valvonta raportointia. Oppilaat raportoi.	Valvonta 1,5h/vk / oppilas. RO-valvoo.	RO-valvoo satunnaisesti, ei systematiikkaa/ valvonta raportointia. Oppilaat raportoi.
Yrittäjyys-opinnot	AT-aineiden yhteydessä hieman. 2 ov valinnaisia mahdollisuus valita.	Nuori yrittäjyys hanke meneillään. Opetukseen mukaan 10ov yrittäjyysopinnot.	Edelläkävijä nuori yrittäjä toiminnassa. Kaikki käy 10ov.	Osana muita opintoja.	Nuori yrittäjyys hanke meneillään. Opetukseen mukaan 10ov yrittäjyysopinnot. Mahdollisuus

Liite 3.4. Muut opetukseen liittyvät asiat

	PKKY	ESEDU	SAKKY	YSAO	SAMIEDU
Liite 3.4.					
Kansainvälinen toiminta	Mukana LOGIS hankkeessa. Ei aktiivista roolia. Vuosittain 1 - 2 oppilasta ulkomailla kurssilla. Ei kv-TOP toimintaa.	Aktiivinen toimija kansainvälisyys asioissa. Toiset oppilaitokset pääsevät tätä kautta mukaan.	Aktiivinen toimija kansainvälisyys asioissa. Toiset oppilaitokset pääsevät tätä kautta mukaan.	Mukana LOGIS hankkeessa. Ei aktiivista roolia. Vuosittain 1 - 2 oppilasta ulkomailla kurssilla. Oppilaita KV-TOP:ssa.	Mukana LOGIS hankkeessa. Ei aktiivista roolia. Vuosittain 1 - 2 oppilasta ulkomailla kurssilla. Ei kv-TOP toimintaa.
Taitajatoiminta	Osallistutaan	Osallistutaan	Tärkeä rooli. Oppilaalla järjestetään omia karsintoja. Taitaja tehtäviä tehdään aktiivisesti muun opetuksen yhteydessä. Verkostoitumisen	Osallistutaan	Osallistutaan

Yrityskoko luvanvaraisessa tavaraliikenteessä vuonna 2010

■ 1 auto ■ 2 autoa ■ 3-5 autoa ■ 6-10 autoa ■ 11-20 autoa ■ yli 20 autoa

