

Lektori, szakértői vélemény

a Közlekedési szakmacsoport Fővárosi Egységes Szakmai alapoó kerettanterv tárgyában

1. A szakmacsoport áttekintése

Az OKJ-ben a 13. (közlekedés) szakmacsoportba az alább felsorolt azon szakképesítések tartoznak, melyek azonosító számának első két jegye az 51, 52, ill. 54, mert az ezekre való belépés „bemeneti kompetenciákra, szakmai előképzettségre vagy a középiskola befejező évfolyamának elvégzésére, illetve érettségi vizsgára” azaz elsősorban szakközépiskolai végzettségre épül.

- 51 525 01 Autószerelő
- 51 525 02 Vasúti járműszerelő
- 52 523 02 Közlekedésautomatikai műszerész
- 52 525 01 Autóelektronikai műszerész
- 52 525 02 Repülőgépműszerész
- 52 525 03 Repülőgépsárkány-szerelő
- 52 525 04 Repülőgép-szerelő
- 54 582 02 Közlekedésépítő technikus
- 52 841 01 Közlekedésüzemvitel-ellátó
- 52 841 03 Repülőtéri földi kiszolgáló
- 52 841 04 Vasútüzemvitel-ellátó
- 54 841 01 Hajózási technikus
- 54 841 02 Légiutas-kísérő

A szerzőktől kapott információ szerint a *Közlekedésépítő technikus* szakképesítés az *Építészeti szakmacsoportot*, a *Közlekedésautomatikai műszerész* szakképesítés pedig az *Elektrotechnika-elektronika* szakmacsoportot választotta szakmai alapozásként.

Anélkül, hogy más szakmák ügyeibe bele kívánnék szólni, itt mindjárt szeretném megjegyezni, hogy ezek mintájára nem lenne helyesebb az *Autóelektronikai műszerésznek* is az *Elektrotechnika-elektronika* szakmacsoportot mellett dönteni!?

Ezen szakképesítések azonosító számának 3-5 számjegye tanulmányi területként is ezeket jelöli meg.

A szerzők által adott szakképesítések felsorolásából előttem ismeretlen okból így is kimaradt négy szakképesítés (Repülőgépsárkány-szerelő, Repülőtéri földi kiszolgáló, Vasútüzemvitel-ellátó, és a Légiutas-kísérő). Ezeket esetleg csak iskolarendszeren kívül szándékoznak oktatni?

2. A lektori munkafolyamat

A szerzők által készített anyaggal előzetesen már két tájékoztató előadáson is találkoztam. Az elképzelések hajózási szakma szempontból történő megítélését már akkor is megtettük, de ezeket, a javaslatokat az írásos anyagban csak részben láttam viszont. Sajnos az FPPI honlapján a közlekedési szakmacsoport kerettanterve csak elég későn, és ráadásul a két irány egymástól eltérő időpontban jelent meg, így a további egyeztetésre igen rövid idő áll rendelkezésünkre.

Jelen lektori véleményt máj. 13-án küldöm el a szerzőknek és a társlektoroknak.

A kerettanterv végleges formábaöntéséhez még egy közös személyes megbeszélést tartok szükségesnek.

### 3. A szakanyag erős és gyenge pontjainak véleményezése

E szakképesítések egységes szakmai alapozása a szakképzés oktatási idejébe történő egy éves beszámíthatóság követelményének kielégítésével meglátásom szerint is szinte lehetetlen. Ezt a mutatja szerzők véleménye is, mert 11.-12. évfolyamtól elágazást, „A” és „B” szakmai alapozó irányt dolgoztak ki. Valóban legalább két, egy műszaki, szerelő jellegű és egy szolgáltatás jellegű szakképesítési csoportról van szó, mint ahogy azt az azonosító számok 3-5 számjegye, továbbá a szerzők által javasolt tantárgyak és ezek tananyaga is tükrözi

Ha ez az elképzelés megvalósítható, akkor sérülhet a szakmacsoportos közös alapozás követelménye?!

Itt mindjárt szeretném megjegyezni, hogy a Hajózási technikus szakképesítés szakmai követelményeinek valójában egy harmadik „C” elágazás jobban megfelelné, vagy legalább is nem az „A”, hanem a „B” irányt kell választani.

A továbbiakban a részletesebb véleményt adok a szerzők által készített anyagról, illetve megkísérlek javaslatot tenni egy egységes alapozó kerettantervre anélkül, hogy a tananyag részleteibe belemennék

- Egyetértek az alapozás óraszámának 6-6-10-10 felosztásával, azzal a kiegészítéssel, hogy a 11.-12. évfolyamon heti két-két órát az adott intézmény szabadon használhasson fel, a tananyagot saját belátása szerint alakítsa annak megfelelően, ahogy ezt az általa képviselt szakmaspecifikum megköveteli.
- A 9-10 évfolyamra a szerzők által egységesen javasolt óraszámokkal, valamint az elméleti és gyakorlati tananyaggal egyetértek, ahol a  
Közlekedési ismeretek 2-2 óra/hét  
Közlekedés alagyakorlatok 4-4 óra/hét csoportbontásban
- A 11.-12. évfolyamra javasolt tananyag „A” irányában értelem szerűen a műszaki ismeretek, a „B” irányban pedig olyan közismereti (idegen nyelv) és informatikai tananyagok dominálnak, melyek egy részének oktatására talán lehetőség nyílna a középiskolai azonos tárgyak keretén belül.
- A 11-12 évfolyamra javasolt tantárgyak és óraszám

Tantárgy	11. évfolyam	12. évfolyam	Összes óraszám
hetek száma	36	32	
Műszaki alapismeretek	2	2	136
Közlekedésüzemviteli alapismeretek	2	-	72
Közlekedési földrajz	-	2	64
Jogi ismeretek	2		72
Munka- tűz-, és környezetvédelem	-	2	64
Szabad sáv	2	2	136
Közlekedési gyakorlatok	2	2	136
Óraszám elmélet	8	8	544
Óraszám gyakorlat	2	2	136

Ahol a Műszaki alapismeretek tartalma magába foglalhatja az anyagismeret, gépelemek, mechanika, esetleg villamosságtan alapfogalmait.

A Közlekedési gyakorlatok pedig csoportbontásban tartalmazhat pl. méréseket és informatikai gyakorlatot.

Természetesen az itt javasoltak tantárgyak oktatásának évfolyami felbontása megváltoztatható, vagy heti egy-egy órás tárggyá is alakítható.

- Ez a tantárgyi és óraszám javaslat mindkét irányultság vonatkozásában bizonyára nem teszi lehetővé a szakképzésbe történő egy éves beszámíthatóságot, de legalább fél éves betudhatóságot igen.

A szakképzés idejének főváros által történő csökkentése azonban nem csak a korábbi tanulmányok betudhatóságával érhető el, hanem a szakképesítések Központi programjainak „tantárgyasítása” során történő tananyag átalakítással is. Gondolok itt arra, hogy amennyiben a Központi programok nem tekinthetők kötelező érvényűnek, akkor a szakképzés nem csak a hagyományos tantárgyfelosztásban, hanem komplexebb tantárgyi szemléletben is oktatható.

- Külön témaként kell kezelni a szakmai alapozás érettségi követelményként történő meghatározását.

Először is el kell dönteni, hogy a szakmacsoportba tartozó szakközépiskolákban kötelezőként, vagy szabadon választható érettségi tárgy legyen a szakmai alapozás? Véleményem szerint jelenleg szabadon választhatóként kellene besorolni.

Meg kell határozni, továbbá az érettségi módszerét is. Véleményem szerint a közlekedési szakmacsoporton belül csak írásbeli vizsgát kellene szervezni, amely egy-két számítógépen kidolgozott olyan komplex feladat megoldásából állhatna, melyből megítélhetőek a tanulók szükséges kompetenciái.

#### 4. A „betudhatósággal” kapcsolatos észrevételek

Megértem és részben elfogadhatónak tartom a fenntartó azon törekvését, hogy minél olcsóbbá tegye a szakképzést, de ezt szakmai szempontok figyelembevételével differenciáltan tegye. Nevezetesen ne egységesen határozzák meg azt, hogy a 2 éves képzés esetén 1, a 1,5 éves szakképzés esetén 0,5 év kerüljön beszámításra. A következőkben felsorolom azokat a szempontokat, amelyeket a tárggyal kapcsolatban még javaslok megfontolni.

1. A közoktatási és szakképzési törvény nem ír elő a szakközépiskoláknak olyan kötelezettséget, hogy szakmai alapozó és orientációs felkészítésük a szakképzésben történő beszámíthatóságra irányuljon. Ez utóbbi törvény a szakképző intézmény vezetőjének biztosítja azt az önállóságot, hogy a középiskolai évfolyamokon megszerzett ismereteket beszámítsa.
2. A nagyon specializált alapozó és orientációs képzés a pályaválasztást már a 9. osztályba teheti át, továbbá a szakközépiskolákban a mai szabályozás mellett szervezési, valamint tanulói-, és pedagógusfoglalkoztatási problémákat okozhat.
3. Szakképzésbe nem csak a szakmacsoportos szakközépiskolai tanulmányaikat befejező tanulók léphetnek, hanem azok is, akik máshol szereztek középiskolai végzettségüket. Ebben az esetben, a szakképzésben adódhatnak szervezési, és tanulói-, illetve pedagógusfoglalkoztatási gondok.
4. A szakképesítések SzVK-i és Központi Programjai úgy készültek, hogy nem tantárgyi, vagy időbeli betudhatóságot, hanem más szakképesítések moduljainak beszámíthatóságát veheti figyelembe! A KP-ok tananyagegységekre vonatkozó óratervi javaslatot is tartalmaz. Ezek nem tekinthetők kötelező előírásnak?
5. A szakképzés tanulmányi idejének ilyen mértékű csökkentése kizárja az oly fontos évközi összefüggő gyakorlat megszervezését.
6. A témában történjen még egyeztetés munkáltatói és/vagy szakmai szervezetekkel, valamint a szakmai felügyeletet gyakorló minisztérium képviselőjével.

Budapest, 2008. május 12.

Boross István