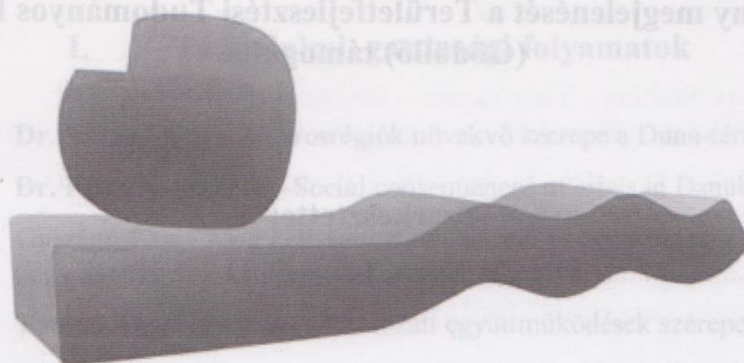




III. DUNA TÉRSÉGI KOHÉZIÓ

TANULMÁNYKÖTET

amely készült a

**III. Interregionális Nemzetközi Tudományos Konferencia-
Dunaújvárosi Főiskola**

**2012. szeptember 5-6 – előadásai
alapján**

DANUBE-AREA COHESION

3rd Interregional International Scientific Conference

College of Dunaújváros, Hungary

5-6 September, 2012

Szabadka, 2013

**A kiadvány megjelenését a Területfejlesztési Tudományos Egyesület
(Gödöllő) támogatta**

Szerkesztette:

Dr. Veres Lajos PhD

Szakmai lektor:

Dr. Gulyás László PhD, PhD

Technikai szerkesztők:

Papp Katalin

Kiadó: ČIKOŠ GROUP, Subotica, Serbia

A borítón látható térkép forrása: www.wikipedia.hu

CIP - Каталогизacija y publikaciji
Библиотека Матице српске, Нови Сад

339.92(292.45)(082)

INTERREGIONÁLIS Nemzetközi Tudományos Konferenciai (3, 2012, Dunaújváros)

III. Duna-térségi kohézió: tanulmánykötet amely készült a III. Interregionális Nemzetközi Tudományos Konferenciai - Dunaújvárosi Főiskola, 2012. szeptember 5-6 - előadásai alapján = [III.] Danube-area cohesion: 3rd Interregional International Scientific Conference, College of Dunaújváros, Hungary, 5-6 September, 2012/[szerkesztette Veres Lajos]. - Szabadka: Čikoš group, 2013 (Szabadka: Čikoš štampa). - 273 str.: ilustr.; 24cm

Radovi na mađ. i engl. jeziku. - bibliografija uz svaki rad.

- Rezimeji na engl. jeziku uz pojedine radove.

ISBN 978-86-85409-89-9

a)Регионална сарадња - Подунавске државе - Зборници

COBISS.SR-ID 280355079

A SZAKKÉPZÉSI RENDSZER VIZSGÁLATA EGY KÖZLEKEDÉSI VÁLLALATNÁL

BUDAI GÁBOR¹²⁷

Összefoglalás: Magyarország versenyképessége és gazdasága szempontjából fontos feladat a szakképzési rendszer jelenlegi átalakítása. A minőségi fejlődéshez, minőségi oktatásra és képzésre van szükség. A duális szakképzési rendszert szeretném bemutatni egy közlekedési vállalat szemszögéből. A kutatási eredményeimmel a szakképzési rendszer jelenlegi, hatékonysági szintjére mutatok rá, valamint javaslatot teszek a képzések fejlesztési lehetőségeire is.

Kulcsszavak: duális képzés, tanműhely, szakiskola, szakképzési hozzájárulás, szakmacsoport, szakember, empirikus vizsgálat

Bevezetés

Az 1990-es évek elejéig Magyarországon olyan járműgyártó nagyvállalatok termeltek (Pl.: Ikarus, Rába, Csepel), amelyek a hazai haszongépjármű-piacot ellátták és ezen felül exportra is gyártottak. A hazai közúti és vasúti közlekedési ágazat is olyan járműflottákat tudott kialakítani, amelyek a több éves fejlesztések és próbafutások alkalmával már bizonyítottak. Ezen tényezők kedvezően hatottak a járművek biztonságos és költséghatékony üzemeltetésére is. A több évtizedes szakmai munka a gyár és a járművek üzemeltetői között, olyan karbantartási szakirodalom létrehozását tette lehetővé, amely nagy segítséget jelentett a szakembereknek, valamint a szakképzésben résztvevő oktatóknak is. A szakmunkástanulók a közlekedési vállalatoknál a tanműhelyi képzések keretében megismerkedhettek a járatos járműtípusokkal és azok szakszerű karbantartásával, valamint gyakorlati és technológiai segítséget kaphattak az ott dolgozó szakemberektől is.

A politikai és gazdasági rendszerváltást követően ezek a járműgyártó vállalatok megszűntek. Az ezt követő években a közúti és vasúti közlekedés eszközei a tervezett futásteljesítményük és élethosszuk határához értek. A közlekedéssel foglalkozó állami és magán gazdasági társaságoknak újabb haszongépjármű-beszerzési forrást kellett keresniük az Európai-piacon. A gyakorlat azt mutatta, hogy a Nyugat-Európában már bevált járműtípusok paraméterei hozták meg a vásárlási kedvet.

¹²⁷ PhD hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar „Oktatás és Társadalom” Neveléstudományi Doktori Iskola, budai.gabor.pte@gmail.com

Viszont a nyugati járműgyártók a jármű-karbantartási leírásokat már nem adták ki a kezükből. Mivel az elektronikai rendszerek mára már behálózták a haszongépjárműveket is, így a karbantartást végző szakemberek speciális célszerszámok, jármű-diagnosztikai eszközök és továbbképzések hiányában, egyes esetekben nem tudják szakszerűen ellátni a feladataikat. A szakirodalom-hiány kihat azokra a szakiskolai tanulókra is, akik a közlekedés-gépészeti szakon kívánják az ismereteiket elsajátítani, mivel a modern ismereteket tartalmazó tananyagok valamint speciális szemléltetőeszközök az esetek többségében nem állnak rendelkezésükre.

A kutatás háttere

A bevezetőmből kitűnik, hogy a magyarországi szakképzési rendszer jelenleg nincsen könnyű helyzetben. A szakirodalmak elemzése során látható az is, hogy a németországi duális képzés mintájára épül majd a hazai szakképzési új rendszere. Ennek értelmében az elméleti képzés szakiskolákban, a gyakorlati képzés pedig üzemekben, vállalatoknál történik. Az iskolákban az általános műveltséget és a szakelméleti ismereteket közvetítő tárgyak oktatásán lesz a hangsúly, amíg a gyakorlati (üzemi) képzésben a szakmai képességek fejlesztését helyezik előtérbe. Az iskola és az üzem közös célja lesz egy magasan képzett szakembergárda létrehozása, valamint az általános és szakmai műveltség helyes arányának kialakítása a korszerű és modern ismeretanyag elsajátításával.

A duális képzés nem új keletű, mivel az államilag elismert szakmák művelésére felkészítő, szakmai képzés a középkorig visszanyúló hagyományok alapján formálódott napjainkra intézményesült rendszerre. A múlt század elejéig csak a kézműiparban és a kereskedelemben folyt tanoncképzés, majd az iparosítással a gyáriparban, a XX. sz.-tól pedig minden gazdasági és foglalkozási ágban általánossá vált a munkaerő-utánpótlás ilyen formája. A duális képzés konkrét alapját a középkori céhek és iparos testületek által szervezett képzés – inasévektől a mesterképzésig – rendszere képezi. Első iskolái az egyházi és az ipari vasárnapi iskolák voltak. Ebből fejlődött ki a XIX. sz. végén a szakiskolák rendszere, majd a XX. sz. elejére a szakmák szerint tagolódó továbbképző iskola. Az általános tankötelezettség bevezetése után kialakuló népiskolai hálózattal párhuzamosan fejlődött tovább az államilag elismert szakmákra felkészítő duális képzés rendszere, valamint az általános és szakmai képzés középfokú, felsőfokú struktúrája [1].

A duális képzési rendszer nemzetközi színtereinek tanulmányozása során négy európai országot emeltem ki: A Holland szakképzési rendszer duális rendszer, de a tanműhelyi képzés helyett inkább a munkahelyi

képzés valósul meg. Svájcban is duális szakképzési rendszer működik. Ez a dualitás többértelmű, az elméleti és a szakoktatás térbeli elkülönülésére vonatkozik. Az elméleti oktatás a szakképző iskolában, a szakoktatás vállalati gyakorlóhelyen folyik. Kisebb arányban az egész képzést egy helyen, az iskolai tanműhelyekkel felszerelt szakképző intézményben tartják. A Dán duális rendszer a munkaadók, és munkavállalók együttdöntési rendszerére alapozódik. Továbbá jellemzi még, hogy egyharmada iskolai képzés. Mindezek mellett szendvics jellegű, ahol az iskolai (összességében maximum 40 hétig tartó) 5–10–20 hetes blokkok közé a vállalatnál ténylegesen munkával eltöltött képzési idő illeszkedik [2].

Németország szakképzése is a duális képzésre épül. A dualitás a képzés megosztottságában mutatkozik meg, funkcionálisan, irányításában és térbelileg is különválik az oktatás gyakorlati és elméleti része. A mai német szakképzési törvényt 1969-ben fogadták el. Ebben biztosítani kívánják, hogy a tanuló képzése ugyanolyan körülmények között történjék, mint ahol a munkáját végezni fogja. A tartományoknak külön oktatási rendszerük van, de a szakképzés jelentős részben szövetségi szinten szabályozott [3].

Magyarországon a politikai és gazdasági rendszerváltás tragikusan érintette a szakmunkásképzést. A megszűnő, illetve privatizált vállalatok sorra zárták be tanműhelyeiket, számolták fel a gyakorlati képzés helyszíneit, hiszen a munkaerőpiacon megjelenő munkanélküliek hosszú távú befektetés nélkül is biztosították a szakember utánpótlást. Ugyanakkor a működő vállalkozások egy részének pedig inkább csak betanított munkásokra, másoknak pedig – mivel maguk sem tudták, hogy a jövőben mivel is fognak foglalkozni – semmilyen szakemberre nem volt szüksége [4].

Az, hogy egy iskolarendszerű szakképzési program gyakorlati képzési része az iskolai tanműhelyben és/vagy – egészben vagy részben – egy gazdálkodó szervezetnél valósul-e meg, az adott régió külső képzési helyeink elérhetőségétől, illetve a tanuló, valamint az iskola döntésétől függ. A rendszerváltást megelőzően hazánkban a tervgazdálkodásnak megfelelő, de európai mércével mérve is színvonalas szakmunkásképzés folyt. Az 1989-es politikai és gazdasági rendszerváltást követően, a legtöbb vállalati tanműhely bezárása következtében az iskolai tanműhely lett a gyakorlati képzés elsődleges színtere. A 2000-es évek eleje óta az oktatáspolitikai különféle ösztönzőket vezetett be azzal a céllal, hogy növelje a vállalatok hajlandóságát a gyakorlati képzésben való részvételre. Az 1993-as szakképzési törvény a gazdálkodónál folytatott gyakorlati képzés két lehetséges (jogi) formáját különbözteti meg. A

törvény és az oktatáspolitikai által előnyben részesített forma a tanulószerveződés alapján folytatott egyfajta tanoncképzés. Egyéb esetekben, bizonyos feltételek teljesülése esetén, a szakképző iskola együttműködési megállapodást köthet egy gazdálkodó szervezettel, melynek alapján az a tanulók számára gyakorlati képzést biztosít. Utóbbi esetben a tanulók nem állnak szerződéses viszonyban a munkáltatóval és nem is kapnak tanulói juttatást (csupán a nyári iskolai szünet alatti gyakorlat idejére). Az elmúlt évtizedben számos pénzügyi ösztönzőt vezettek be – különösen a fizikai szakmunkára felkészítő szakiskolai programok esetében – azt elősegítendő, hogy a szakmai gyakorlati képzés először tanműhelyben történjen (az alapvető szakmai készségek gyakorlása érdekében), majd a következő években munkahelyen folyjon [5].

A kutatás célja

Fő célkitűzésként az Alba Volán Zrt-nél működő szakképzési rendszer hatékonyságára kívánok rámutatni. Ezzel kapcsolatban a szakterületek közös munkavégzését és annak minőségét térképezem fel. Összegzésként javaslatot kívánok tenni a közös munka jelenlegi minőségi szintjének emelési lehetőségeire.

Az Alba Volán Zrt-ről elmondható, hogy több mint 50 éve alapították. Jelenlegi formájában 1960. december 31-én jött létre a különböző profilú megyei autóközlekedési vállalatok (MÁVAUT, TEFU, TAXI) összevonásával AKÖV néven, majd tíz évvel később, 1970-ben alakult át VOLÁN-ná. Feladata Fejér Megye vállalati, intézményi, valamint lakossági személyszállítással és teherfuvarozással kapcsolatos igények kielégítése volt. A MÁVAUT megnevezésből is kitűnik, hogy a 60-as években a vasúti és a közúti közlekedést, ezeken belül a közösségi személyszállítást és a teherfuvarozást is egy szervezetbe tömörítették. Ebben a közlekedési holdingban részt vevő szakmacsoportokat az ellátott feladataik hasonlóságán túl jellemezte még a vállalati hierarchia megegyező kialakítása is. Ez a struktúra leginkább egy katonai szervezetéhez hasonlított, ami megfigyelhető volt az egyenruha kialakításában és a rendfokozati megnevezésekben is. Ezek egyes elemei a mai napig is megmaradtak, gondolok itt többek között a különböző szakterületek egyes pozícióira, amelyek betöltésénél előnyt jelenthet az alábbi, – OKJ-n kívüli – szakképzések megléte: személyszállítási forgalmi tiszt-, műszaki tiszt-, illetve gazdasági tiszt bizonyítvány. Az Alba Volán ZRt. jelenleg hazai nagyvállalként és tiszta profilú személyszállítási vállalként működik a hozzá tartozó járműjavítási

tevékenységgel kiegészülve. A társaság döntően Fejér Megye helyi- és helyközi menetrend szerinti tömegközlekedési feladatát látja el.

Az Üzemgazdasági tényezők vizsgálatából kiderül, hogy a társaság 2009-ben az éves bérköltségének 1%-át fordította oktatási, továbbképzési költségekre. Az adótörvények szigorítása miatt az ezt követő években további csökkenés volt várható. A 2010-es évben a gazdasági- és pénzügyi helyzetre tekintettel ez az arány már csak 0,6% volt. 2011. év végéig a szakképzési hozzájárulás mértéke elviekben a TB-alapot képző éves bér 1,5%-a volt. A bér csökkenése – a munkavállalói létszámcsökkenés miatt – a kötelezettség csökkenését vonta maga után. Ez objektív tényező, melynek elszámolása után lehetőség biztosítható a gyakorlati képzőhelyen jelentkező költségek visszaigénylésére, a saját munkavállalói oktatás-képzés támogatására és fejlesztési támogatások nyújtására, nyilván behatárolt keretek-mértékek között.

Az Alba Volán Zrt a szakképzési alap nyújtotta finanszírozást 2011. év végéig az alábbi négy pontban foglaltak szerint vehette igénybe:

- A gyakorlati képzőhely működésére tekintettel a szakmunkástanuló képzés törvényben szabályozott költségeit a megszerzendő összegből leírhatta.
- A saját dolgozók képzésére fordított összeget – az adótörvényben foglalt határ figyelembevételével – maximálisan kihasználta.
- A szakképzési alapba történő tényleges befizetés tette ki az elszámolás 3. részét.
- A 4. rész elviekben Pl. Iskolák részére fejlesztési támogatásként volt adható.

A szakképzés költségeinek várható megtérülései

Megfigyelhető, hogy a vállalati képzések kiadásainál magas összegek jelentkeznek. Ennek ellenére az Alba Volán Zrt bízik abban, hogy a magas szinten képzett szakemberek szaktudása, gyakorlatiassága és öntudata jelentős mértékben hozzájárul a vállalatról kialakított pozitív kép alakításában, amely a kulturált és intelligens magatartáson keresztül jut el az ügyfélig. Továbbá a tanműhelyi produktív munkavégzésből származó, külsős munkák (járművek műszaki vizsgáztatása, zöldkártyakészítés) bevételeiből a szakképzés hasznosulása is megfigyelhető volt.

A gazdasági adatokból látható, hogy a 2011. év végéig a szakképzésbe bekapcsolódó gazdasági társaságok még tételesen számolhatták el a költségeiket, illetve választhatták az általány elszámolást. Az új szakképzési törvény (2011. évi CLXXXVII. törvény)

hatályba lépésével, 2012. január 1-jétől változás állt be a szakképzési rendszerben. Többek között a 2011. évi CLV. törvény hatályba lépésével a szakképzési hozzájárulás 440.000 Ft/fő/év összegben lett meghatározva, amely összeget a 280/2011. (XII.20.) Kormányrendelet meghatározott, gyakorlati képzési normatívák szerint számított összeggel, szakmacsoportonként eltérő súlyszorzókkal csökkentheti. A törvényileg meghatározott összeghez képest azonban jelentős eltérések vannak az egyes szakmacsoportok között. Kifejezetten nehéz helyzetbe kerültek az autószerelők, autóelektronikai műszerészek, karosszerialakatosok, járműfényezők, hiszen egy tanuló után egy évre csak 334 ezer 796 forintot lehet elszámolni, amely a minimális juttatásokra sem nyújt fedezetet. A törvény hatályba lépésének dátumától, azoknál a gyakorlati képzést biztosító gazdasági társaságoknál, ahol egy szakmacsoporton belüli, általános- és konvertálható tudásanyagot adtak át a tanulóknak a tanműhelyi képzés finanszírozása veszélybe került. Az üzemeltetőnek éves szinten számolnia kell a tanműhely infrastruktúrájának fenntartási költségeivel, az oktatói személyzeti állomány biztosításával és a személtetéshez, gyakorlatok lebonyolításához szükséges anyagok és eszközök beszerzésével. Ezek értelmében alacsony a szakképzési hozzájárulásról szóló törvényben meghatározott normatíva, illetve a szakmacsoportonként meghatározott szorzószám sem differenciál eléggé, nem veszi figyelembe az egyes szakmák anyag- és eszközigényét. Tehát megállapítható, hogy a tanulók után elszámolható normatíva a ténylegesen felmerülő költségeknek csak az 50-70 %-át fedezi.

Mindezen gazdasági tényezők hatására az Alba Volán Zrt menedzsmentje úgy határozott, hogy 2012. év közepétől a székesfehérvári központi telep tanműhelyében található eszközöket a járműkarbantartó üzembe helyezi át, és az üres tanműhelyi ingatlant kiadja külsős vállalkozások részére. Ezzel egy időben a dunaújvárosi üzemigazgatóságon a hosszú évtizedek alatt sikeresen működő autószerelő-, és karosszerialakatos tanműhelyi képzéseket a társaság vezetősége megszünteti.

Tanműhelyi szakképzések

Az Alba Volán Zrt tanműhelyeiben a szakmunkástanulói létszám alakulása évről-évre csökkenő tendenciát mutat. Amíg 2006-ban 68 fő tett sikeres szakmunkásvizsgát a társaságnál, 2009-ben ez a mutatószám 41 főre csökkent. Ez betudható annak is, hogy időközben bevezetésre került, hogy az egyes szakmákra (pl. autószerelő) jelentkezőknek már a felvételi időpontjában érettségi bizonyítvánnyal kell rendelkezniük. Ennek

hatására azok, akik érettségivel rendelkeztek és továbbtanulást terveztek, inkább választották a technikus képzést vagy a felsőfokú tanulmányokat. Ezek hatására a járműkarbantartó üzemek vezetői legtöbbször csak a végzett szakemberekkel találkoznak munkahelykeresés alkalmával. Ekkor két jelenség is tapasztalható: Egyrészt az érettségivel és szakmai képzettséggel rendelkező álláskeresők minimum csoportvezetői vagy művezetői szintű munkát keresnek. Másrészt – és itt utalnék vissza a bevezetőmre – a szakmát szerzett és a munkaerőpiacon megjelenő fiatalok gyakorlati szaktudása egyre több kívánnivalót hagy maga után. Feltételezhető, hogy már a képzési rendszerből is hiányoznak az olyan kompetenciáknak az elsajátítási lehetőségei, amelyek szükségesek lennének ahhoz, hogy komplex mechanikai-elektronikai-informatikai problémákat önállóan meg tudjanak oldani egy adott járművön. Az említett tényezők közül következtetni lehet a munka társadalmi presztízsének leértékelődésére, és ez által a tanulók szakmatanulási motivációjának csökkenésére is. Ezen felül tapasztalható még a gyakorlati oktatás feltételeinek hiányos volta, időtartamának rövidsége, esetenként a képzés nem megfelelő színvonala. Mindezek hatására a fizikai szakemberállományt egyre nehezebb feltölteni.

A tanműhelyi képzéseket tanulószerveződések alapján a székesfehérvári üzemigazgatóságon a Váci Mihály Ipari Szakképző Iskola és Kollégiummal-, a dunaújvárosi üzemigazgatóságon a Dunaferri Szakközép- és Szakiskolával együttműködve végzi a társaság. A bevezetőmben tárgyalt duális szakképzési rendszerrel 2012-től az Alba Volán Zrt is kapcsolatba került. Ennek kapcsán a szakok összevonása és racionalizálása is megtörtént. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy például a gépjármű-karosszérialaképző, javító szakma első évében a tanulók egy elméleti képzést kapnak és a második évtől szakosodhatnak karosszérialakatos vagy gépjárműfényező szakmákra.

A kutatás hipotézise

Az Alba Volán Zrt teljes oktatási és képzési rendszerét áttekintettem és megvizsgáltam. Alapul vettem, hogy a társaságnál három területen dolgoznak olyan munkavállalók, akik a vállalat valamely képzésén szerezték meg a jelenlegi munkavégzésükhöz szükséges végzettségüket. Ebből kiindulva feltételeztem azt is, hogy a kiválasztott három különböző szakterület dolgozóinak közös és összehangolt munkája hozzájárul ahhoz, hogy a minőségi produktum megvalósulhasson. A kiválasztott szakterületek: 1. Szakterületi vezetők, 2. Autóbusz-gépkocsivezetők, 3. Járműkarbantartó szakemberek. Empirikus

vizsgálattal arra kívánok rámutatni, hogy egy vállalati szakképzési rendszer különböző szakmaiban végzettek, milyen minőségű közös munkát vagy terméket állítanak elő.

Hipotézis: Az Alba Volán Zrt-nél a szakmai munka minőségével elégedettek az ebben érdekeltek. (Biztosítva van a megfelelő műszaki feltétel!)

A kutatási módszer

Vizsgálatomhoz a személyes megfigyelésen alapuló, kérdőíves módszert választottam. Ügyeltem arra, hogy a mintavétel reprezentatív legyen, ezért az 1000 fő munkavállalóból 100 főt kérdeztem meg, nemenkénti és életkoronkénti (18-35 és 35-55 éves) csoportosításban. A kérdőívekben található kérdéssor összeállításánál alapvető szempontként vettem figyelembe, hogy a kérdések a kiválasztott három szakembercsoport dolgozóinak napi munkavégzését érintse. A kérdőív kitöltésénél először azt jegyeztem fel, hogy a megkérdezettek a szakterületek közül melyikben dolgoznak, majd a tíz kérdés megválaszolása következett. A kérdésekre adható pontszámok 1-5-ig voltak beosztva. Az 1-es jelentette, hogy nem ért egyet a válasszal, az 5-ös pedig azt, hogy kiválóra értékeli a választ. A hipotézisem abban az esetben lenne maximálisan igazolt, miszerint a „szakmai munka kiváló”, amennyiben az összes megkérdezett, minden választ 5 ponttal értékelné. Az ettől eltérő válaszok mindegyike a közös munka minőségének a rovására menne.

A tíz kérdés mindegyike fontos tényezőket vizsgál és rámutat arra is, hogy milyen mértékben egyezik vagy tér el a megkérdezettek véleménye, ezekből viszont kilenc kérdést csak háttérkérdésnek minősíték. Az negyedik kérdés a legfontosabb a vizsgálat szempontjából: „Ön szerint a szakmunkástanulók szakmunkásvizsga utáni-, valamint a dolgozók jelenlegi szakmai tudása megfelelő háttérrel biztosít az eredményes munkavégzéshez a járműkarbantartás területén?”

A hipotézis igazolása

Első lépésként a kapott eredményeket beillesztettem a Kontingencia-táblázatba:

Minőségi Minőségi	Kevés (1-2 pont)	Közepes (3 pont)	Megfelelő (4-5 pont)	Σ
Szakterületi vezető	$f_{11} = 0$	$f_{12} = 1$	$f_{13} = 11$	12
Autóbuszvezető	$f_{21} = 0$	$f_{22} = 5$	$f_{23} = 42$	47
Járműkarbantartó	$f_{31} = 4$	$f_{32} = 8$	$f_{33} = 29$	41
Σ	4	14	82	100

1. táblázat: Kontingencia táblázat

A táblázatban szereplő minőségi tényezők asszociációs kapcsolatban vannak egymással. A számítási metódusokat az alábbiakban nem részletezem, csak a vizsgálatok végeredményeit közlöm.

A táblázat kiértékelésével először arra a kérdésre kerestem a választ, hogy elegendő-e a szakmai tudás az eredményes munkavégzéshez?

Megvizsgáltam a kapcsolat szorosságát az elégedettségi szint és az alkalmazotti csoportok között. Ahhoz, hogy megtudjam, számításokat végeztem és χ^2 próbastatisztikát is vizsgáltam. A statisztikai vizsgálatból megállapítottam, hogy közepes erősségű kapcsolat van az elégedettségi szint és a csoportok között.

A következő elemzésemben arra kerestem a választ, hogy van-e szignifikáns kapcsolat a minőségi ismérvek között? Megvizsgáltam 5%-os megbízhatósági szinten és azt az eredményt kaptam, hogy a kapcsolat szignifikáns.

Összegzés

A kutatási témám az Alba Volán Zrt szakképzési rendszerének hatékonysági vizsgálata volt. Az adatgyűjtés során azt tapasztaltam, hogy a társaság vizsgált szakterületein, a szakmaiságon alapuló, céltudatos munkavégzés folyik. Empirikus vizsgálatomból a következőket állapítottam meg: Elsőként felmerült a kérdés, hogy a különböző szakmákban dolgozók, miként vélekednek a másik terület munkájáról. Feltételezésem, hogy a szakmai együttműködéssel kapcsolatban találok közös tényezőket a rendszerben, beigazolódott. Következő feltételezésem – hogy egy másik szakterület munkájával elégedettek-e az alkalmazottak –

szintén beigazolódott. További elemzésemben a szakmai munkával kapcsolatos, minőségi ismérvekre vonatkozóan vizsgáltam a válaszokat. Megállapítottam, hogy szignifikáns kapcsolat van a vizsgált minőségi ismérvek között. Hipotézisem, miszerint a szakterületek közös és összehangolt munkájával érhető el a legjobb minőség, szintén igazolódott.

A kutatásom eredményeiből következtetek a szakiskolai rendszer hiányosságaira is. 1993-tól megfigyelhető, hogy a szakiskolai képzés kikerült a középfokú oktatási intézmények köréből, így kevésbé vonzó, zsákutca jellegű lett, amely rendszerben nem lehetett az érettségiig eljutni. Ezzel a kétkezi szakmunka társadalmi presztisének leértékelődése miatt jórészt csak azoknak a tanulóknak a kanalizációjára képes, akik már az általános iskolában sem voltak túlságosan a tanulásra motiváltak és sikeresek. A szakiskolai oktatás eredményesebbé tételének egyik alapfeltétele lenne a szakiskola, mint iskolatípus zsákutca jellegének felszámolása, valamint középiskolai rangra emelése. Így a tanulók először szereznének szakképzettséget és csak ezt követően tehetnék érettségi vizsgát.

További megállapításom, hogy a bevezetésre kerülő duális szakképzési rendszerben az egyes szakképző vállalatoknál olyan speciális gyakorlati képzést kapnak majd a tanulók, amelyet a tanulmányaik végeztével máshol nem-, vagy csak részben tudnak majd felhasználni. Ez előnyként jelenhet meg a munkaadói oldalon a munkavállalók felvételénél, illetve a későbbiekben a bértárgyalásoknál is. Ezzel szemben az Alba Volán Zrt oktatási és képzési rendszeréről elmondható, hogy az ott oktatott szakmákban, napjainkban is általános- és konvertálható szakmai ismereteket nyújtanak a tanulóknak. A végzett tanulók a naprakész és versenyképes tudásukkal, valamint az önálló munkavégzés képességével előnyt élvezhetnek akár a munkahely kereséskor, akár a továbbtanuláskor.

Felhasznált irodalom

- [1] Szabó Gábor: A duális képzés rendszere és a projekt orientált képzés kapcsolata, Kandó Kálmán Műszaki Főiskola, 1997.
- [2] Fehérvári Anikó – Mártonfi György – Török Balázs: Szakképzés és lemorzsolódás, Nemzetközi összehasonlítás, Oktatókutatató és Fejlesztő Intézet, Budapest, 2008.
- [3] Bessenyei István - Mártonfi György, Társadalmi partnerség és szakképzés, A német példa.
- [4] Kerékgyártó László: A szakiskola 9. és 10. évfolyamának fejlődéstörténete, Szakképzési Szemle XXVI. évfolyam 2010/1.
- [5] Európai Szakképzés-fejlesztési Központ: A magyarországi szakképzés rövid áttekintése, Luxemburg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2011.