

ALPEK B. LEVENTE

A PÁLYAKEZDŐK MUNKAERŐPIACI ESÉLYEINEK TÁRSADALOMFÖLDRAJZI ASPEKTUSAI A SÁRBOGÁRDI-KISTÉRSÉGBEN

1. Bevezetés

A rendszerváltozást követően a munkanélküliség drámai méreteket öltött. A probléma az egyik legsúlyosabb társadalmi-gazdasági feszültségforrássá vált, amelyet csak megerősített napjaink világgazdasági válsága illetve az azt követő recesszió. A munkanélküliségi ráta rég nem látott méreteket öltött, amit tetézett, hogy Magyarországon a foglalkoztatási ráta is (EU-s viszonylatban) igen alacsonynak tekinthető. Országunkban átlagosan 55% körüli értéket ad a fent említett mutató (KSH). A munkanélküliek között különösen hátrányos helyzetben vannak azok a csoportok, amelyek valamely oknál fogva hátránnyal vesznek részt a munkahelyekért folyó versenyben. Közéjük tartoznak a pályakezdők is, akiknek azonban integrációja a dolgozó társadalomba, ahogyan a Nemzeti Ifjúsági Stratégia is fogalmaz „nemzeti létkérdés”.

Jelen dolgozat célja, hogy megvizsgálja a pályakezdők munkaerőpiaci integrációjának társadalmi-gazdasági zavarait, illetve, hogy feltárja a folyamatok hátterében álló ok-okozati összefüggéseket. Az eredmények fényében kiemelten fontosnak tartja, hogy megvalósítható és a gyakorlatban is alkalmazható megoldási javaslatokat dolgozzon ki a problémából fakadó – részint szociális – feszültségek orvoslására. A kérdést a munkaerőpiac kereseti és kínálati oldalának vizsgálatán keresztül tárja fel, elemezve a foglalkoztatási elvárásokat és a pályakezdők képzettségi viszonyait, anyagi helyzetét, mobilitását, illetve egyéb munkavállalással kapcsolatos preferenciáit.

A kutatás területi alapja a Sárbogárdi kistérség, a Közép-dunántúli Régió leghátrányosabb helyzetű területe, amely Fejér megye viszonylatában számos mutató tekintetében a sereghajtók között szerepel (a munkanélküliségi ráta itt a legmagasabb a megyében, míg a pályakezdők aránya az összes álláskereső %-ban a 2. legmagasabb (Állami Foglalkoztatási Szolgálat)). E tekintetben vizsgálata fontos, hisz néhány kivételtől eltekintve tény, hogy a leggyengébb elem fékezi a legnagyobb mértékben adott csoport fejlődését.

A téma kutatása a probléma megjelenésével párhuzamosan, az 1990-es évektől követhető. A munkanélküliség problémájával elsők között, általánosságban foglalkozott Bánfalvy Csaba, Laky Teréz, Munkácsy Ferenc, Tímár János, Frey Mária és Gere Ilona is, akik már ekkor felhívták a figyelmet, hogy hosszú távon a pályakezdők munkaerőpiaci integrációjának zavarai jelenthetik az egyik legsúlyosabb társadalmi feszültségforrást. (Bánfalvy, 1991. 67-74.; Laky, 1992. 1155-1164.; Munkácsy, 1992. 34-36.; Tímár, 1992. 24-34.; Frey – Gere, 1992. 74-78.)

Konkrétan a pályakezdők problematikájával Galasi Péter, Tímár János és Varga Júlia foglalkozott, elsősorban a diplomás pályakezdők elhelyezkedési esélyeit kutatva. Az 1990-es évek végén, egyre nagyobb számban jelentek meg regionális földrajzi munkák a témában, amelyek bázisa egy-egy általában közigazgatási alapon lehatárolt területi egység

komplex elemzése volt. Tésits Róbert a Dél-Dunántúl, Zala megye és több területi entitás munkaerőpiaci viszonyait kutatta. Dövényi Zoltán a budapesti, Bódi Ferenc és Obádovics Csilla (2000) a vidéki munkanélküliség területi alapon történő elemzésében alkottak marandót. Ahogy ebből a tovább bővíthető áttekintésből látszik, több, a dolgozatban érintett általános kérdéskörben az alapok már lefektetésre kerültek. Jelen írás sok ponton kapcsolódik a korábbi irányvonalakhoz, tovább megy, de egyes megközelítésekben újat is alkot a munkaerőpiac-pályakezdők kérdéskör vizsgálatában. (Galasi – Timár – Varga 2000. 22-26.; 2001/a, 46-48.; 2001/b, 48-49.; Tésits, 1996. 1-40, 1997. 1-18.; Dövényi, 1994. 257-263.; Bódi – Obádovics 2000. 55.)

2. Kutatási módszerek

Jelen kutatás primer és szekunder forrásokra egyaránt támaszkodik. A szekunder források közül nagyobb mértékben veszi igénybe a KSH adatbázisait, illetve a munkaügyi központ, a helyi munkaügyi kirendeltségek adatait is. A hangsúly a primer forrásokra helyeződött. A pályakezdők csoportja komplex kérdőíves felmérés keretében, a mintegy 50%-ra kiterjedő egy éven át tartó vizsgálatban került megkérdezésre, amelyben 85 kérdőív feldolgozása történt meg.

Több alkalommal mutatószám a „mobilitási relatív mértéke” került felhasználásra. Ennek számításához az egyes közlekedési eszközök tekintetében vett mobilitási viszonyokat bemutató mátrixok lettek alapul véve (1. táblázat).

1. táblázat

A lakosság mobilitási fokának alakulása a közlekedési eszközök elérhetősége, az utazási idő és az utazási költség viszonylatában

	Közlekedési eszköz			
Utazási költség	Elérhető			Nem elérhető
	a relatív utazási idő hosszú >2 óra	a relatív utazási idő elfogadható 1-2 óra	a relatív utazási idő rövid <1 óra	
Relatív alacsony <15 000 Ft	közepes mobilitás	jó mobilitás	kitűnő mobilitás	zéró mobilitás
Még megfizethető 15-30 000 Ft	rossz mobilitás	közepes mobilitás	jó mobilitás	
Relatív magas >30 000 Ft	zéróhoz közeli mobilitás	rossz mobilitás	közepes mobilitás	

Adatok forrása: Saját felmérés

Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

A mátrixok három dimenzió mentén definiálják a mobilitási fokot. Amennyiben a (vizsgált) közlekedési eszköz elérhető az adott településen, a relatív mobilitási fok az utazási

minimális költsége és időtartama alapján kerül behatárolásra. Ezt követően az egyes cél-
lákhoz az alábbi értékek lettek rendelve:

- zéró mobilitás $\rightarrow -4$
- zéróhoz közeli mobilitás $\rightarrow -3$
- rossz mobilitás $\rightarrow -2$
- közepes mobilitás $\rightarrow 1$
- jó mobilitás $\rightarrow 2$
- kitűnő mobilitás $\rightarrow 4$

A fenti számok segítségével felírásra került az egyes települések mindegyik eszköz és vi-
szonyítási irányban vet mobilitása. Például Igar esetében az alábbi módon:

2. táblázat

*Igar lakosainak mobilitási lehetőségének foka Sárbogárd, Székesfehérvár illetve
Dunaújváros irányába*

	Sárbogárd felé			Székesfehérvár felé			Dunaújváros felé		
	Autó	Vonat	Busz	Autó	Vonat	Busz	Autó	Vonat	Busz
Igar	1	-4	1	-3	-4	-3	-2	-4	-3

*Az adatok forrása: Saját felmérés
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)*

A mobilitás relatív mértékét az adott településhez tartozó mennyiségek átlaga fejezi ki. Az
értékek növekedésével a mobilitási lehetőségek foka egyre nagyobb.

3. Eredmények

3.1. A pályakezdők egy lehetséges csoportbontása

A Sárbogárdi kistérség pályakezdőinek csoportját – a területiségtől függetlenül – két jól
elkülöníthető kategóriára lehet bontani (1. ábra). Ezek közül az elsőbe azok – a rendszerint
fiatalok – kerülnek, akik friss végzősként, általában valamilyen papírral most lépnek ki a
munkaerőpiacra. Pályakezdő státuszuk hivatalosan vagy nincs is (Azaz a munkaügyi köz-
pontban nem jelentkeztek még be.), vagy kevesebb, mint egy éve áll fenn. A másodikat
azok alkotják, akik egy évet meghaladóan nem tudtak elhelyezkedni. Mindkét kategóriát
további altípusokra bontva még árnyaltabb kép kapható. Az első főcsoportot két alkatego-
riára lehet bontani:

- a pályakezdők egy része be sem jelentkezik a munkaügyi központba, mivel
munkaerőpiaci integrációja megoldott, relatíve gyorsan el tud helyezkedni, vagy
egyéb okokból (pl. nők esetében a gyermekvállalás miatt), inaktívvá válik
- másik részük regisztrált munkanélküli lesz, megjelenik a kimutatásokban és vagy
egy éven belül el tud helyezkedni, így kikerül a rendszerből, vagy tartós munkanél-
külivé válik, azaz a második főcsoportba kerül.

A második főcsoportot is két altípus alkotja:

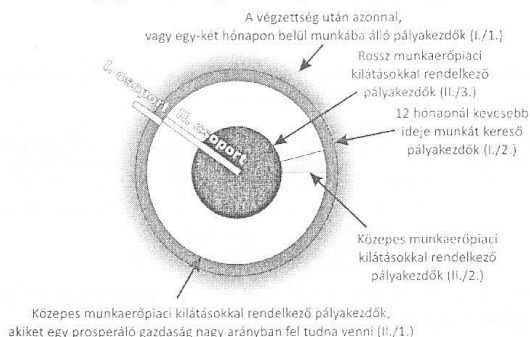
- a tartós munkanélküliek egy része végzettségükből kifolyólag egy progresszív gaz-
dasági helyzetben jó eséllyel tudna munkát találni, így munkanélküli státuszuk va-

lószerűsíthetően csak addig áll fenn, amíg a gazdaság értékelhető növekedést nem mutat

sokuk azonban vagy elavult, nem megfelelő végzettségéből kifolyólag, vagy egyéb esetleg motivációs problémákból eredően még egy pozitív gazdasági helyzetben sem lenne képes megfelelni a munkaerőpiac elvárásainak, így foglalkoztatási problémájuk csak komplex fejlesztési programokkal és komoly erőfeszítésekkel lenne orvosolható.

1. ábra

*A pályakezdők egy lehetséges csoportbontása**



**Az egyes elemek területe arányos a csoport becslült méretével*

Adatok forrása: Saját felmérés

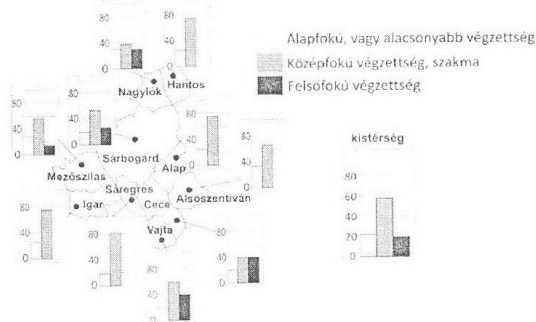
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

3.2. A pályakezdők képzettsége, illetve a munkaerőpiac által preferált kompetenciák területi vetületben

A Sárobgárdi-kistérségben a legkisebb arányban felsőfokú végzettséggel rendelkező pályakezdők élnek (2. ábra). Bár maga a térség egyre kisebb mennyiségben képes felvenni a főiskolai vagy egyetemi diplomával rendelkezőket, körüket általában a többi pályakezdőnél nagyobb mobilitási készség és képesség jellemzi, ami lehetővé teszi, hogy jóval nagyobb területen (akár országos viszonylatban), és ebből kifolyólag határozottan nagyobb eséllyel keressenek/találjanak munkát. A legtöbbjük a jó munkaerőpiaci kilátásokkal rendelkező csoportba sorolható, még akkor is, ha a térségben egyáltalán nem idegen a diplomás – pályakezdő – munkanélküli jelensége. A csoport eloszlását markáns területi differenciák színesítik. Falun nem, vagy csak alig fordulnak elő és többségük egy éven belül elmigrál a kisebb településekről. Számuk Sárobgárdon nagyobb és az itt élők esetében megfigyelhető, hogy többségük tartós munkanélkülinek tekinthető.

2. ábra

A pályakezdők képzettség szerinti megoszlása a Sárbogárdi kistérségben



Adatok forrása: Saját felmérés
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

Mind a kistérségi összesített kép viszonylatában, mind az egyes települések tekintetében kitűnik a középfokú végzettséggel rendelkezők magas aránya (2. ábra). A csoport elsősorban olyan fiatalokat takar, akik érettségivel, esetleg amellettt valamilyen szakmával rendelkeznek. Ők azok, akik tanulmányaikat túlnyomórészt valamilyen szakközépiskolában folytatták, s feltehetően a korábbi csoportbontás szerint olyan pályakezdőknek minősülnek, akiket egy prosperáló gazdaság nagyobb (jóval nagyobb) arányban venne fel, mint jelenleg. Körükben magas azoknak a száma, akik a 2008-tól 2010-ig terjedő időszakban léptek ki a munkaerőpiacra, tehát több egyéb mellett a válság is fontos szerepet játszhatott nehéz helyzetükben. Sokuk csak érettségivel rendelkezik, amely végzettség ma már elsősorban alapelvárás és csak valamilyen szakmával együtt segíthet az elhelyezkedésben. Egy részük annak ellenére sem rendelkezik túl jó kilátásokkal, hogy rendelkezik szakmával, mivel az a térségben vagy túltelített, vagy elavult, esetlegesen csak akkor garantálna megélhetést, ha a fiatal saját vállalkozás keretében tudná tevékenységét folytatni. Ez utóbbi lehetőség azonban egy olyan tökeszegény térségben, mint a Sárbogárdi-kistérség, csak kevesek számára adatik meg.

Az alapfokú végzettséggel rendelkezők száma alig több, mint a felsőfokúaké. Ennek hátterében a 18 éves korig tartó tankötelezettség áll. A pályakezdők között tehát csak kis számban termelődnek alapfokú végzettségű fiatalok, akik viszont szinte kivétel nélkül a pályakezdő munkanélküliek legrosszabb helyzetben lévő csoportját gyarapítják. Problematikájuk mind falun, mind városban komoly, mivel munkanélküli státuszuk stabil és hosszantartó. Mivel a csoportba nagy arányban hátrányos anyagi helyzetű emberek tartoznak, esetükben az elvándorlás – még ha lenne is hova – nem járható út, arról nem is beszélve, hogy napjaink munkaerőpiaci viszonyai mellett a térségen kívül sincs számottevő esélyük munkalehetőségek elnyerésére.

Bár a nyelvismeret általánosságban előny, a Sárbogárdi kistérségben való boldogulás esélyeit csak kisebb mértékben növeli. Kétségtelen, hogy azok, akik számottevő és hasz-

nálható nyelvtudással rendelkeznek, nagyobb valószínűséggel tudnak elhelyezkedni, de az ő problémájukat maga a nyelvismeret csak akkor oldja meg, ha ahhoz kellő mobilitás társul, elérhetővé téve a kvalifikáltabb munkaerőt igénylő állásokat, amelyek megszerzésénél a nyelvtudás meglelte már valódi versenyelőnyként realizálódik.

Az egyéb kompetenciák tekintetében kiemelendők a számítástechnikai ismeretek, amelyek a pályakezdők körében Alsószentiván kivételével mindenhol az első helyre kerültek. Ezzel a kompetenciával kapcsolatban ugyan egy alapvető munkaadói elvárás realizálódik, a komolyabb számítástechnikai ismeretek meglelte, vagy hiánya csak a kvalifikáltabb munkaerőt igénylő állások betöltésénél változtatnak az elhelyezkedési esélyeken. A térség foglalkoztatási struktúrája (a fő foglalkoztatók elsősorban az építőiparból és a kereskedelemről kerülnek ki), inkább a csapatban való jó boldogulást és a tanulékonytságot részesítik előnyben. Ezen kompetenciák az 5-ös skálán 2-3 közötti, tehát átlagos értékeket értek el, a térségben, e tekintetben tehát sem túl pozitív, sem kirívóan negatív megállapítások nem tehetők. Települési vetületben ezen kompetenciák általában ott mutattak rosszabb, az átlagnál jóval kisebb értékeket, ahol az alacsony képzettségű pályakezdők aránya magasabb arányt ért el (pl. Alap, Hantos, Mezőszilas).

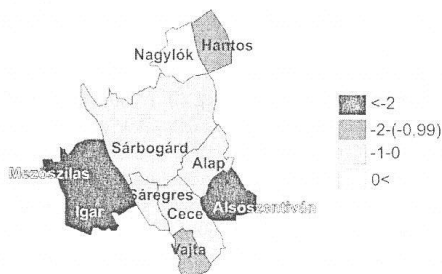
3.3. A pályakezdők mobilitási viszonyai – a mobilitási lehetőségek területi eloszlása

Jelen vizsgálat tapasztalatai felhívták a figyelmet arra, hogy a térség egyik fő problémája épp a mobilitási nehézségekből fakad. Mivel a kistérség fő foglalkoztatói csak igen kevés munkahelyet tudnak kínálni, az itt élő – ahogy korábban láttuk, főleg középfokú végzettséggel rendelkező – pályakezdők számára elsősorban a nagyobb városok (Székesfehérvár, Dunaújváros, Paks, kisebb mértékben Siófok) biztosíthatnak elhelyezkedési lehetőséget. A fő kérdés tehát, hogy a térség egyes településeiről ezek a nagyvárosok milyen költség és időráfordítással érhetők el és ezáltal a mobilitási lehetőségek, vagy épp a lehetőségek hiánya mennyiben járul hozzá a pályakezdők boldogulásához. A mobilitás alapvetően két elem, a mobilitási képesség és a készség eredőjeként alakul ki.

A pályakezdők mobilitási lehetőségeit a mobilitás relatív foka fejezi ki (3. ábra)

3. ábra

A mobilitás relatív foka a Sárbogárdi kistérség településein



Adatok forrása: Saját felmérés
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

Az autóval történő utazás igen magas költsége, és a tömegközlekedési eszközök nem megfelelő elérhetősége (a vasúti közlekedés például egyik -2-né rosszabb értékekkel rendelkező településen sem működik), illetve költségessége, időigényessége miatt a déli, régió, megyén és kistérségen belül is periférikus települések Mezösztilas, Igar, Alsószentiván és Vajta kerülnek a legrosszabb helyzetbe. Ez a megállapítás korrelál azzal a ténnyel, hogy a legsúlyosabb foglalkoztatási depressziókkal is ezek a települések bírnak.

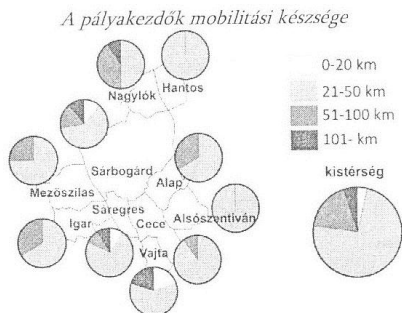
A vasúti közlekedés viszonylatában – ha egyáltalán elérhető – mind Székesfehérvár, mind Dunaújváros irányába a magas (30000 Ft-ot meghaladó költségek) és az esetenként több órás utazási idők tűnnek ki. Ezen közlekedési eszköz tekintetében mind az árat (a legolcsóbb megoldással, havibérlettel számolva), mind az utazási időket vizsgálva egyedül a Sárbogárd-Székesfehérvár vonal megtétele kerül a még elfogadható kategóriába. Dunaújváros felé az ár Alapon, Cecén, Nagylókon, Sáregresen és Vajtán is elfogadható lenne, azonban az igen magas esetenként három órát is meghaladó ingázási idők irracionálissá teszik az ingázást.

A busszal való utazás Dunaújváros felé csak Hantoson merülhet fel alternatívaként, mivel a többi faluból csak átszállással és komoly anyagi és időráfordítással érhető el a település. A busz a vonathoz általában drágább és időigényesebb utazási forma, amin csak az javít, hogy Sárbogárd viszonylatában ez a lehetőség Hantos és Igar kivételével az összes településen a vasúti közlekedésnél jóval költséghatékonyabb alternatíva. Délre haladva a kilométerek növekedésével a megyeszékhelyre való ingázás költségigénye is egyre magasabb, ami megint csak az itt található falvak hátrányos helyzetét növeli.

3.4. A pályakezdők mobilitási viszonyai – a mobilitási hajlandósága a Sárbogárdi-kistérségben

A lehetőségek megléte természetesen csak az érem egyik oldala, amelynek magas fokát a pályakezdők mobilitási készsége, hajlandósága jelentősen módosíthatja (4. ábra).

4. ábra



Adatok forrása: Saját felmérés
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

E tekintetben mind kistérségi, mind települési szinten kimagasló azoknak az aránya, akik a 21-50 km-es távolságot még hajlandóak lennének elfogadni. Ez a tény, ismerve a térség foglalkoztatási szerkezetét, persze nem meglepő, mivel a meghatározó nagyvárosok (Székesfehérvár, Paks, Dunaújváros) mind ezen a távolságon belül helyezkednek el.

Azok, akik csupán 0-20 km közötti távolság megtételére hajlandóak, elsősorban településükön (ez az eset áll fent például Sárbogárd esetében), másodsorban a kistérségi központban való elhelyezkedést tartják reálisnak. Bár közöttük a középfokú képzettségűek aránya is magas, feltűnő, hogy az alapfokú végzettségűek többsége sem vállalná a hosszabb távra történő ingázást. A kistérségi központ és a falvak munkaerőpiaci helyzetének tükrében (kevés foglalkoztatott, alig differenciált foglalkoztatási struktúra) az ilyen kis távolságban gondolkodók igen nehezen találhatnak munkát. Feltűnő, hogy arányuk épp az amúgy is hátrányos helyzetű déli településeken a legnagyobb, míg az északi falvakban egyáltalán nem is fordulnak elő.

Az 51 km-nél távolabbra történő ingázást vállalkók között a felsőfokú végzettséggel rendelkezők száma és aránya nő meg. A magasabb végzettség a megkérdezettek jelentős hányadánál nagyobb távolságra történő ingázási hajlandósággal párosult, ami nemcsak azt vetíti előre, hogy valószínűleg könnyebben találhatnak majd munkát, hanem azt is, hogy némelyek körében már a főváros és egyéb nagyvárosok is reális alternatívaként jelennek meg.

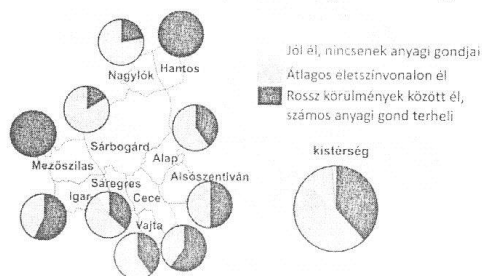
Az ingázási hajlandóság tekintetében nincsenek a térségben kirívó gondok, amely képet árnyalja, hogy a pályakezdőknek van egy alapvetően motiválatlan köre, akik mivel a kérdőív kitöltésében csak kis számban vettek részt, teljes volumenükben a kimutatásban sem jelennek meg. Őket a munkától való tartózkodás, a segélyen való élés, és ebből kifolyólag rossz mobilitási készség jellemzi. Számuk a déli településeken a legmagasabb.

3.5. A pályakezdők anyagi helyzete, elképzeléseik helyzetük javításáról

A mobilitásra közvetlenül hat, de számos egyéb lehetőséget is behatárol a pályakezdők anyagi helyzete (5. ábra).

5. ábra

A pályakezdők anyagi helyzete a Sárbogárdi kistérségben



Adatok forrása: Saját felmérés
Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

A kérdés illetően feltűnő, hogy a Sárobgárdi kistérségben igencsak borús a kép. Hantos és Mezőszilas megkérdezett pályakezdőinek 100 %-a, de Igar és Cece esetében is több mint a pályakezdők fele nyilatkozott úgy, hogy jelenlegi anyagi viszonyai mellett nemhogy ingázásra, de az általános megélhetési feltételek biztosítására is nehezen futja. A települések közül Alapon, Alsószentivánon, Vajtán és Sáregresen is közelít a rossz megélhetésű pályakezdők aránya az 50 %-hoz. A rossz anyagi helyzettel rendelkezők magas részesedése, épp azokon a településeken jelenik meg – Hantos kivételével –, ahol korábban a térségi maximumhoz közeli munkanélküliségek fordultak elő.

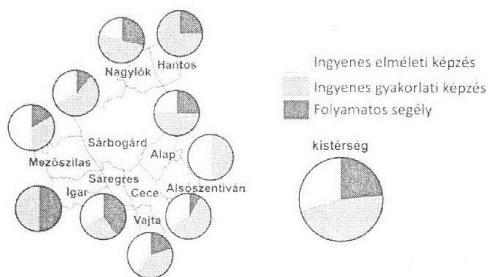
A kistérségben alig több 50 %-nál azoknak a pályakezdőknek a részesedése, akik úgy vélik, hogy legalább átlagos pénzösszeg felett rendelkeznek. Az ő esetükben sem beszélhetünk gazdagságról, de anyagi helyzetük már elég jó ahhoz, hogy mindennapi szükségleteiket rendszeresen tudják fedezni. A korábbiakban tárgyalt mobilitás relatív költségigényei az ő anyagi kilátásaikra (a minimálbér körüli egy főre eső bértartományra) lettek kalkulálva. Legnagyobb arányban – és Sárobgárd esetében számban is – a kistérségi központban és Nagylókon élnek.

A legkisebb azoknak a pályakezdőknek a száma, akik úgy nyilatkoztak, hogy jól élnek, mondhatni gazdagok, tehát a jómód szinte egyáltalán nem jellemző a vizsgált csoportra.

A pályakezdők jól kifarrott képpel rendelkeznek arról, hogy mi az, ami helyzetüket a leghatásosabban javítaná (6. ábra).

6. ábra

A pályakezdők elképzelései helyzetük javításának leghatásosabb eszközeiről a Sárobgárdi kistérségben



Adatok forrása: Saját felmérés

Szerkesztette: Alpek B. Levente (2011)

Ami elsőre – és már kistérségi szinten is kitűnik –, az a segélyben bízók relatíve alacsony aránya. Erre az eszközre legnagyobb számban az alapfokú végzettséggel rendelkezők, illetve a szakmunkás pályakezdők számítanak.

A többség a különböző képzéseket, azon belül is az ingyenes, piacképes gyakorlati képzéseket találja a legjobb megoldásnak. A települések többsége esetében (kivételt csupán Mezőszilas és Sáregres jelent), ez utóbbi eszköz esetenként 50%-ot meghaladó népszerű-

ségnek örvend. Ettől nem sokkal marad el, sőt néhol többségbe is kerül a piacképes elméleti képzésekbe vetett bizodalom.

A különböző át- és továbbképzések térségben való alkalmazhatóságát az is növeli, hogy a megkérdezett pályakezddők közel 93%-a hajlandó lenne részt venni ezeken, így korlátot e tekintetben csak az anyagiak, a mobilitási gondok jelenthetnek számukra. Itt is ki kell emelni azonban a pályakezddőknek azt a javarészt alapfokú végzettséggel és jelentős motivációs problémákkal jellemezhető körét, akik, mint arról korábban esett szó a felmérésben a valós arányuknál jelentősen kisebb mértékben vettek részt. Az ő át- és továbbképzéseken való részvételi hajlandóságuk igencsak megkérdőjelezhető.

4. Megoldási javaslatok

4.1. A mobilitási lehetőségek javítása

Komoly problémaként léptek fel a mobilitási nehézségek. Elsősorban Mezőszilason, Igaron és Alsószentivánon, de a déli települések szinte mindegyikénél felmerült a hosszú utazási idő és a magas utazási költség. A probléma orvoslására természetesen számos, részint jelenleg is élő megoldás képzelhető el. Az egyik a munkásjáratok alkalmazása. Egyre gyakoribb, hogy a nagyobb gyárak helyi vagy helyi érdekeltségű fuvarozókat foglalkoztatnak, akik saját maguk oldják meg a munkások összehozását és szállítását. Kevésbé jellemzőek, de a mobilitási gondok anyagi nehézségein enyhítenek a különböző utazási- és bérlettámogatások, költségtérítések.

A gondokon könnyen segítené, ha a tömegközlekedésben érdekelt cégek a helyi igényekre alapozva úgy állítanák össze menetrendjüket és vonataik közlekedési irányát, hogy az a három műszakos munkarendhez és a dolgozók igényeihez szervesebben kapcsolódjon. Ez, ha az átszervezés kellőképpen sikeres, akár bevételnövekedést is indukálhat a szállításban érdekelt vállalkozásoknál.

Javítana a helyzeten, ha az ingázási idők rövidülnének. Erre elsősorban akkor nyílt mód, ha az utak/sínvályák állapota javul, és ezáltal a fokozott sebességhatárítások egy része megszűnik.

Többször fölmerült már a térségben a Sárbogárdot keletről, vagy nyugatról szegélyező elkerülő út megépítése, amely egyfelől jelentősen növelhetné a térség elérhetőségét (az elérhetőség sebességét), ezáltal új befektetőket csalogatna a területre, másfelől az ingázási idők is jelentősen rövidülnének.

4.2. Gazdaságfejlesztés, támogatások

A pályakezddők anyagi és szociális helyzetét is jelentősen rontja, hogy az adott csoport nem részesül semmilyen passzív munkaügyi eszközben, segélyezésben. Amennyiben ezeket lehetővé lehetne tenni a fiatalok számára, máris sokban javulna a csoport megélhetése, pozíciója és az anyagi lecsúszás rémképe sem fenyegetné általánosságban a munkaerőpiacon akár hosszabb időre passzív státuszba kényszerülőket. A pályakezddők esetében az elhelyezkedés egyik leg súlyosabb gátja a gyakorlat hiánya. A probléma orvosolható lenne, amennyiben tovább növelnék, jobban elősegítenék az oktatási rendszer és a magánszféra célú együttműködését. Az esetleg pénzügyi támogatással is elősegített gyakorlatorientált

képzéseken a fiatalok kellő tapasztalatra tehetnének szert, amelyeket akár munkatapasztalatként is igazolhatnának számukra.

Bár a térség komoly foglalkoztatási gondokkal küzd, a helyi gazdaságban felfedezhető olyan kapacitások, amelyekre építve a helyzeten javítani lehet. A Sárbogárdi-kistérség településein a mezőgazdaság teljesítménye képes lenne az ilyen termékek feldolgozásával foglalkozó üzemek ellátására, amely tényt, csak még jobban alátámasztják a térségben előforduló, kiemelkedő minőségű termőtalajok. Egyéni szinten, de akár a települések egészének szempontjából is előnyös lehet a korábban már megfelelően működő háztáji gazdálkodás, az „Amit csak lehet helyben termeljünk meg” koncepció felélesztése is.

5. Az eredmények összefoglalása

A Sárbogárdi-kistérség hátrányos helyzetéből kifolyólag foglalkoztatást tekintve a településen kívüli, elsősorban a megyeszékhelyen található foglalkoztatóktól függ. Ebből kifolyólag a térség belső depresszióit az egyes települések mobilitási foka, és a megyeszékhely elérhetősége határozza meg. E tekintetben egyértelműen kitűnik a déli települések fokozottan hátrányos helyzete, amit kiegészít, hogy az ott található falvakban általában alacsonyabb képzettségű, a mobilitás szempontjából kevésbé motivált csoportok nagyobb arányban fordulnak elő.

A térségben élők problémáját fokozza a pályakezdők rossz anyagi helyzete, tökeszegény volta, amit némiképp tetézt, hogy – bár többségük nem a segélyekben látja helyzetének javulásának esélyét – munkanélküliségük alatt nem részesülnek semmilyen passzív foglalkoztatási eszközben.

A fiatalok elsősorban a gyakorlati és elméleti képzésekben bíznak, ezektől várják helyzetük javulását, azonban sokuk csak ingyenes formában működő, és kevésbé utazásigényes kurzusokat tud felvállalni. Rövidtávon a munkaerőpiaci igényekhez szorosan alkalmazkodó – a munkaadók bevonásával végzett – képzések, hosszabb távon pedig a térség elérhetőségének javítása, illetve a mezőgazdasági feldolgozóipar fejlődésének elősegítése jelenthet megoldást a problémák jelentős hányadára.

Felhasznált irodalom:

- BÁNFALVY Csaba (1991): A hazai munkanélküliség kistükrre In. *Társadalmi Szemle*, (46. évf.) 6. sz. 67-74.
- BÓDI Ferenc – OBÁDOVICS Csilla (2000): Munkanélküliség a vidéki Magyarországon In. *Területi Statisztika*, 3., 40. évf. 1. sz. 55.
- DÖVÉNYI Zoltán (1994): Adalékok a budapesti munkanélküliség kérdéséhez In. *Földrajzi Értesítő*, 43. évf. 3-4. füz. 257-263.
- FREY Mária – GERE Ilona (1992): A munkanélküliség szociális hatásai In. *Esély: társadalom- és szociálpolitikai folyóirat*, 4. évf. 3. sz. 74-78.
- GALASI Péter – TIMÁR János – VARGA Júlia (2000): Pályakezdő diplomások munkaerő-piaci helyzete In. *Munkaügyi Szemle*, 44. évf. 12. sz. 22-26.
- GALASI Péter – TIMÁR János – VARGA Júlia (2001/a): Pályakezdő diplomások a munkaerőpiacon I. In. *Magyar Felsőoktatás*, 1-2. sz. 46-48.
- GALASI Péter – TIMÁR János – VARGA Júlia (2001/b): Pályakezdő diplomások a munkaerőpiacon II. In. *Magyar Felsőoktatás*, 3. sz. 48-49.

- LAKY Teréz (1992): Munkanélküliség és gazdasági átalakulás In. *Magyar Tudomány*, (37. (99.) köt.) 10. sz. 1155-1164.
- MUNKÁCSY Ferenc (1992): A munkanélküliség alakulása és finanszírozási gondjai In. *Gazdaság: a Magyar Közgazdasági Társaság gazdaságpolitikai folyóirata*, (25. évf.) klnsz. 34-36.
- TÉSITS Róbert (1996): Vállalati átalakulás és munkaerőpiaci következményei a Dél-Dunántúlon In. *Közlemények a Janus Pannonius Tudományegyetem Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszékéről* 1 1-40.
- TÉSITS Róbert (1997): A foglalkoztatáspolitikai területi különbségei a Dél-Dunántúlon In. *Közlemények a Janus Pannonius Tudományegyetem Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszékéről* 1-18.
- TIMÁR János (1992): Munkanélküliség – foglalkoztatáspolitikai – gazdaságpolitika In. *Társadalmi Szemle*, 47. évf. 10. sz. 25-34.
- Központi Statisztikai Hivatal* Forrás: <http://ksh.hu/> [2011.04.23.]
- Állami Foglalkoztatási Szolgálat* Forrás: www.afsz.hu [2011.04.25.]
- Nemzeti Ifjúsági Stratégia* Forrás: <http://www.szmm.gov.hu/main.php?folderID=16512> [2011.04.15.]