


6. A KÖZVETETT KÖLTSÉGEK CSÖKKENTÉSE

6.4. TERÜLETI KÜLÖNBSÉGEK ÉS INGÁZÁS

BARTUS TAMÁS



A társadalmi-gazdasági fejlettségben mutatkozó területi különbségek közismertek: Dél-Dunántúl, Észak-Magyarország és Észak-Alföld határ menti kistérségeiben két évtizede lényegesen nagyobb a munkanélküliség, mint például Budapest környékén (Ábrahám–Kertesi 1996, Kertesi–Köllő 1998, Faluvégi és szerzőtársai 2005, Lócsei 2010). A szóban forgó területi különbségek magyarázatra szorulnak: a válság sújtotta kistérségek, falvak lakói elvileg a kedvezőbb adottságú kistérségekben, városokba ingázhatnak vagy költözhetnek, de elvileg az is lehetséges, hogy a válságrégiók új munkahelyeket vonzanak. Az ingázás tehát – az egyének költözése és a munkahelyek áttelepülése mellett – a területi különbségek kiegyenlítésének egyik lehetséges mechanizmusa. Mivel Magyarországon a lakások döntő többsége a lakó tulajdonában van, a lakásvásárlás pedig komoly költségekkel és kockázatokkal jár (Hegedüs 2003), költözés helyett inkább a napi ingázástól várható a fejletlenebb területek munkanélküliségének csökkenése.

Hogyan változott az ingázók száma az elmúlt húsz év során? Hogyan – milyen szakpolitikai intézkedésekkel – magyarázható a változás? Tapasztalható-e összefüggés az ingázók számának változása és a területi egyenlőtlenségek változása között? A fejezetben ezekre a kérdésekre keressük a választ.

AZ INGÁZÁS ÖSZTÖNZÉSE – ELMÉLETBEN

Az ingázást a területi egyenlőtlenségek csökkentése, a strukturális természetű munkanélküliség jóléti költségeinek csökkentése érdekében ösztönözheti az állam. Az eszköztárban adminisztratív előírások és szabályozók, a munkavállalóknak, a munkaadóknak vagy közlekedési vállalatoknak nyújtott támogatások, illetve ezek kombináció szerepelhetnek. Általános esetben bármely támogatás akkor indokolt, ha e nélkül a közjó szempontjából optimálisnál kevesebben vagy kevésbé messze ingáznának.

Érdekeltek-e a munkaadók abban, hogy hozzájáruljanak az ingázási költségekhez? Nyilvánvaló, hogy a tényleges bér a nominális bér és a költségtérítés összege, a jogszabályok tehát egy magasabb bér kifizetésére kényszeríthetik a munkaadókat. Kormányzati beavatkozás hiányában az utazásiköltség-térítésről ugyanúgy alkudoznának a felek, mint a munkabérről. A kormányzat által megállapított utazásiköltség-térítés elméleti szempontból egy szabad alkufolyamatba való beavatkozás. Meglepő, hogy e beavatkozás hatásosságát és következményeit eddig nem vizsgálták – holott a munkabérekbe való

kormányzati beavatkozásnak – például a minimálbér-szabályozásnak – kiterjedt irodalma van.

Az ingázással kapcsolatos szakirodalom ismeretében valószínűnek tűnik, hogy a költségtérítéssel kapcsolatos kormányzati beavatkozás nem szándékolt következményekkel járhat. A nemzetközi – elsősorban amerikai – szakirodalomban az ingázás gazdasági következményeinek elemzését az úgynevezett térbeli illeszkedéshiány (*spatial mismatch*) hipotézis motiválta (Kain 1992, Ihlanfeldt–Sjoquist 1998). E szerint az amerikai metropoliszok belvárosi gettóiban részben azért magas a munkanélküliség, mert a munkalehetőségek a belvárostól messze találhatóak, a távoli munkahelyek megközelítése költséges, a gettóból való elköltözést pedig lakáspiaci diszkrimináció nehezíti. Az ingázás problémája eredetileg összekapcsolódik az álláskeresés és a diszkrimináció problémáival: a munkahelyektől távol lakók elhelyezkedését nemcsak azért gátolja a földrajzi távolság, mert a távoli munkavállalás utazási költségekkel jár, hanem azért is, mert a távoli állásajánlatok felkutatása – részben az utazási költségek miatt – kevésbé hatásos, illetve a munkaadók rosszabb minőségű munkavállalónak tartják az ingázókat (Gobillon és szerzőtársai 2007).

A HAZAI ESZKÖZTÁR – TÁMOGATOTT TÖMEGKÖZLEKEDÉS ÉS UTAZÁSI KÖLTSÉGTÉRÍTÉS

Az ingázást ösztönző hazai eszköztár az elmúlt két évtizedben nem mondható gazdagnak. Ide sorolható a munkáltató által természetben adott közlekedési hozzájárulás (például tömegközlekedési eszközökre szóló bérletek) adó- és járulékkedvezménye, a munkába álló regisztrált munkanélküliek esetében az utazási költségek átmeneti megtérítése, illetve a helyközi közlekedési menetrendek összehangolása.

A közlekedési hozzájárulás adókedvezményével – a kedvezmény ingadozó mértékétől és a vele járó adminisztráció nagyságától is függően – viszonylag széles körben élnek a munkáltatók. Horváth és szerzőtársai (2006) számításai szerint 2003-ban az alkalmazottak átlagosan 17 százaléka részesült ilyen béren kívüli juttatásban, más juttatásoktól eltérően a szakmunkások (17 százalék) és betanított munkások (14 százalék) is az átlagoshoz közelítő arányban. Arról azonban nincsen információnk, hogy ebben az ingázók és a településen belül utazók aránya mekkora. Azt sem tudjuk pontosan, hogy az ingázók milyen mértékben részesednek utazásiköltség-térítésben. Egy 2001 tavaszán a segélyregisztrált elhagyók körében végzett felmérés (Köllő 2002) ugyan kísérletet tett az ingázással kapcsolatos költségek számbavételére, a költségtérítés tényleges mértéke azonban itt is ismeretlen maradt. Az adatok mindenesetre azt mutatják, hogy habár az ingázók döntő többsége részesül valamekkora költségtérítésben, a költségtérítés valószínűsége az utazási távolság növekvő függvénye (Bartus 2011).

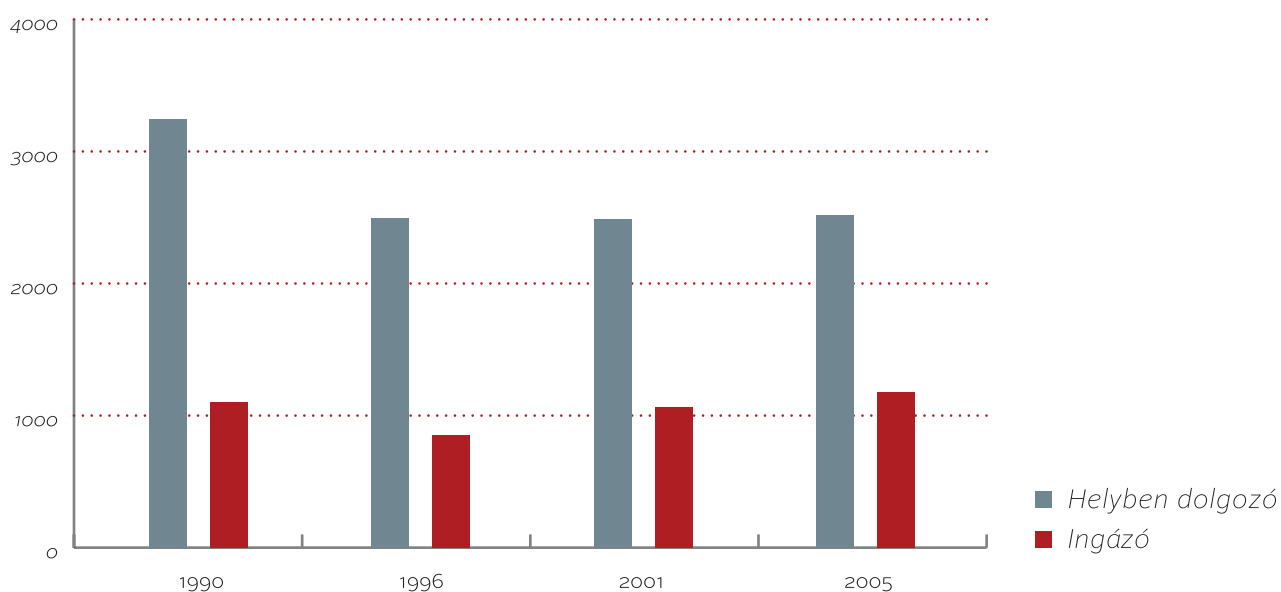
A munkanélküliek utazási költségtérítése 1994 óta igényelhető, de az elmúlt közel húsz évben évente alig néhány ezer munkavállaló élt ezzel a lehetőséggel. A térítés egyéni és csoportos formában is igényelhető, az elmúlt tíz évben mindkét forma igénybevétele folyamatosan csökkent. Ennek kézenfekvő oka az igénylés nehézsége, és az ehhez mérten csekély hozama, mivel kizárólag korábban regisztrált munkanélküliek (pályakezdők) számára adható legfeljebb egy évig.

A közlekedés időbeli költségeit csökkentheti a menetrendek összehangolása. Az erre vonatkozó kormányzati erőfeszítésekről csak szórványos, szakértői interjúkon alapuló információink vannak, amelyek szerint a korábbi esetleges, informális egyeztetéseket 2007-től váltotta fel a *regionális közlekedésszervező irodák* intézménye, amelyek feladata a menetrendi javaslatok készítése, párhuzamosságok megszüntetése, a helyi és helyközi közlekedés összehangolása. Az irodák gyakorlata régióként eltérő, eredményességükről nem készült kutatás.

AZ INGÁZÁS ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON

Az ingázásra vonatkozóan az 1990. és 2001. évi népszámlálásból, valamint az 1996. és 2005. évi mikrocenzusból vannak adataink. Az adatokat a 1. ábra szemlélteti. Az ingázók száma a rendszerváltás évében 1 millió 114 ezer fő volt, majd 1996-ra 886 ezer főre zuhant. Az ingázók száma az 1996. évi mélypont után növekedésnek indult: 2001-ben megközelítette, majd 2005-ben meg is haladta az 1990-os értéket. (Az ingázók száma 2001-ben és 2005-ben 1 millió 102 ezer, illetve 1 millió 221 ezer fő volt.) A foglalkoztatott népességben belül az ingázók aránya sohasem csökkent: az 1990 és 1996 közötti stagnálást a harmadik évezred elején 5 százalékpontos növekedés követte.

1. ábra: A helyben dolgozók és a naponta ingázók száma, 1990–2005 (ezer fő)



Forrás: KSH 1990. és 2001. évi népszámlálás, 1996. és 2005. évi mikrocenzus.

Az ingázó népesség növekedésének egyik kézenfekvő magyarázata az, hogy a Budapesten foglalkoztatottak egy része a közeli településekre költözött ki, de továbbra is Budapesten dolgozik. 2001 és 2005 között Budapest lakossága durván 60 ezer fővel csökkent, az ingázók száma viszont ennek kétszeresével, 120 ezer fővel nőtt. A Budapest környéki szuburbanizáció önmagában tehát nem ad magyarázatot az ingázók számának növekedésére.

Mivel az ingázás problémája szorosan kapcsolódik a tartós falusi munkanélküliség problémájához, a továbbiakban a faluból városba irányuló ingázás lehetőségeivel foglalkozunk. Közismert, hogy az észak-alföldi, észak-magyarországi és a dél-dunántúli falvak között találjuk a legmagasabb munkanélküliségi arányokat. Számításaink szerint 2005-ben e régiók falvaiban 100 foglalkoztatott közül 55–62 fő ingázott, a többiek helyben dolgoztak. Ez az ingázási arány elmarad a fejlettebb régiók falvaira jellemző 66–69 százalékos arányoktól. Igaz, hogy a közép-magyarországi falvak lakói főképpen Budapestre ingáznak, a nyugat-magyarországi falvakra jellemző magas átlag pedig valószínűleg az osztrák munkaerőpiac közelségének tulajdonítható.

A NAPI INGÁZÁS MUNKAPIACI ÖSZTÖNZŐI

Mivel magyarázható az ingázók számának növekedése egy olyan periódusban, amikor a helyben dolgozók száma stagnált, vagy egyenesen csökkent? A kérdés megválaszolásához az ingázás anyagi ösztönzőiből indulunk ki. Tekintsük egy falusi munkanélküli helyzetét, aki helyben nem találhat munkát! Ha továbbra is munkanélküli marad, legális jövedelmi forrása a munkanélküli-járadék, majd annak kimerülése után a rendszeres szociális jövedelemtámogatás. Ha egy másik településre jár át dolgozni, valamekkora munkabért kap, az ingázás viszont költséges. A szóban forgó költségbe elvileg nemcsak az utazás közvetlen pénzbeli költsége (busz- vagy vonatbérlet, üzemanyagköltség) számít bele, hanem az utazás és a munkavállalás miatt kieső jövedelmek is. (Az ingázó egyén kevesebb időt fordíthat ház körüli és alkalmi munkákra.) Az ingázás tehát akkor éri meg, ha a munkabér és az ingázás költségeinek különbsége meghaladja a segély összegét.

Legjobb tudomásunk szerint nem létezik adatbázis, amely egyszerre tartalmazna adatokat távoli béránlatokról, az ezekhez kapcsolódó ingázás költségeiről, a munkanélküliként megkeresett jövedelemről, valamint a tényleges foglalkoztatottságról és az ingázásról. A napi ingázás lehetőségeinek megítéléséhez ezért csak közelítő számításokba bocsátkozhatunk. Célunk: azoknak a falvaknak az azonosítása, ahonnan még megéri a napi ingázás.

Egyéni szintű adatok híján elkerülhetetlen, hogy feltevéseket fogalmazzunk meg az ingázási döntéseket befolyásoló tényezőkről. Első feltevésünk szerint a távoli béránlat a minimálbérrel azonos. E feltevést azzal indokoljuk, hogy a falusi munkaképes lakosság nagy része képzetlen, iskolázatlan. Második feltevésünk: a munkanélküli egyén jövedelme azonos a rendszeres szociális jövedelem pótló támogatás átlagos értékével. Végül azt is feltételezzük, hogy az ingázáshoz távolsági busz-járatokat vesznek igénybe, a havi buszbérlet árát pedig teljes mértékben a munkavállaló fizeti ki. Az utolsó két feltevés nyilvánvalóan irreális: a munkanélküliek egy része alkalmi munkát végez, és a jogszabályok előírják az utazásiköltség-térítést. A feltevések mégis használhatók: mivel az ingázásnak az a feltétele, hogy a munkabér meghaladja az ingázási költségek és a segély összegét, a reménytelen helyzetű falvak megbízható azonosítása azt követeli meg, hogy megbízhatóan becsüljük a költségek és a segélyek összegét. A szóban forgó összeg becslése pedig helyes marad, ha az egyik komponenst alulbecsültük, míg a másik komponenst eltúlozzuk. Mi pont ezt tesszük: eltúlozzuk az utazás pénzbeli költségeit, viszont alulbecsüljük a segélyek összegét.

Feltevéseink segítségével ki tudjuk számolni azt a küszöbértéket, amelynél rövidebb távolság esetén megtérül az ingázás. A számításokat 1994-re és 2006-ra vonatkozóan végezzük el, mivel ezekre az évekre állnak rendelkezésünkre elérhetőséggel kapcsolatos településszintű adatok. Az eredményeket a 1. táblázat foglalja össze. A nettó minimálbér és a szociális támogatás átlagos összegének különbsége 1994-ben 4482 forint, 2006-ban pedig 28 104 forint volt. Az ezekre az évekre érvényes Volán-díjszabásokból az derült ki, hogy 4482 forintból legfeljebb 30 kilométeres, 28 104 forintból pedig legfeljebb 45 kilométeres buszbérletet lehet vásárolni. Ha feltételezzük, hogy munkalehetőségek csak városokban vannak, akkor azok a falvak vannak reménytelen helyzetben, melyekből közúton 30, illetve 45 kilométer megtételével nem lehet egyetlenegy városba sem eljutni.

1. táblázat: A napi ingázással összeegyeztethető távolság küszöbértéke, 1994-2006

	1994	2006
Nettó minimálbér (forint)	10 375	51 875
Szociális támogatás (forint)	5 893	23 771
Minimálbér – támogatás különbség (forint)	4 482	28 104
Napi ingázás küszöbértéke (kilométer)	30	45

Forrás: Munkaerőpiaci tükör 2009. Statisztikai adatok, 9.8. és 10.3. táblázat. A bérletárakra vonatkozó adatok forrása: 48/2007. (IV. 26.) GKM rendelet, valamint Köllő János elérhetőségi adatbázisa.

Tehát 1994 és 2006 között jelentős mértékben kitágultak a városi munkaerőpiacok határai. Ennek egyik nyilvánvaló oka, hogy ebben az időszakban a minimálbér gyorsabban nőtt a szociális támogatás összegénél: a nettó minimálbér folyó árakon ötszörösére, a szociális segély pedig négyszeresére növekedett. (A minimálbér nagymértékű emelkedéséhez jelentősen hozzájárult a minimálbér 2001 januárjában bekövetkező drasztikus növelése.) A másik ok, hogy a közlekedési költségek kisebb mértékben növekedtek, mint a nettó minimálbér. A 30, illetve 45 kilométerre szóló Volán-bérletárak 2006-ban körülbelül 4,6-szorosai voltak az ugyanilyen viszonylatokra érvényes 1994. évi áraknak. Ha azt is figyelembe vesszük, hogy a 2006. évi árszínvonal az 1994. évinek négyszerese volt, arra jutunk, hogy a szociális támogatás reálértéken nem változott, a bérletárak és a nettó minimálbér reálértéken nőtt, de a nettó minimálbér reálértékének növekedése meghaladta a bérletárak reálértékének növekedését. Ezért lehetséges tehát, hogy a napi ingázást lehetővé tévő távolság megnőtt a vizsgált időszakban. Tudomásunk szerint a minimálbér emelését, illetve a Volán-díjszabás megállapítását nem befolyásolták az ingázással kapcsolatos megfontolások. Az ingázási lehetőségek javulása tehát szakpolitikai intézkedések nem szándékolt következményeinek tekinthetők.

Hogyan változott 1994 és 2006 között a városok megközelíthetősége? A számításokhoz egyrészt a Köllő János által összeállított, 1994-re vonatkozó közlekedési adatbázist, másrészt az MTA Közgazdaságtudományi Intézetének 2006-ra vonatkozó közlekedési adatbázisát használjuk. Mindkét adatbázisban falvak

és központjaik közlekedési ismérvei alkotják a megfigyeléseket. A központok definíciója eltér: 1994-ben azok a települések számítottak központnak, ahol munkaügyi kirendeltség működött, míg 2006-ban a városi ranggal rendelkező településeket vettük figyelembe.

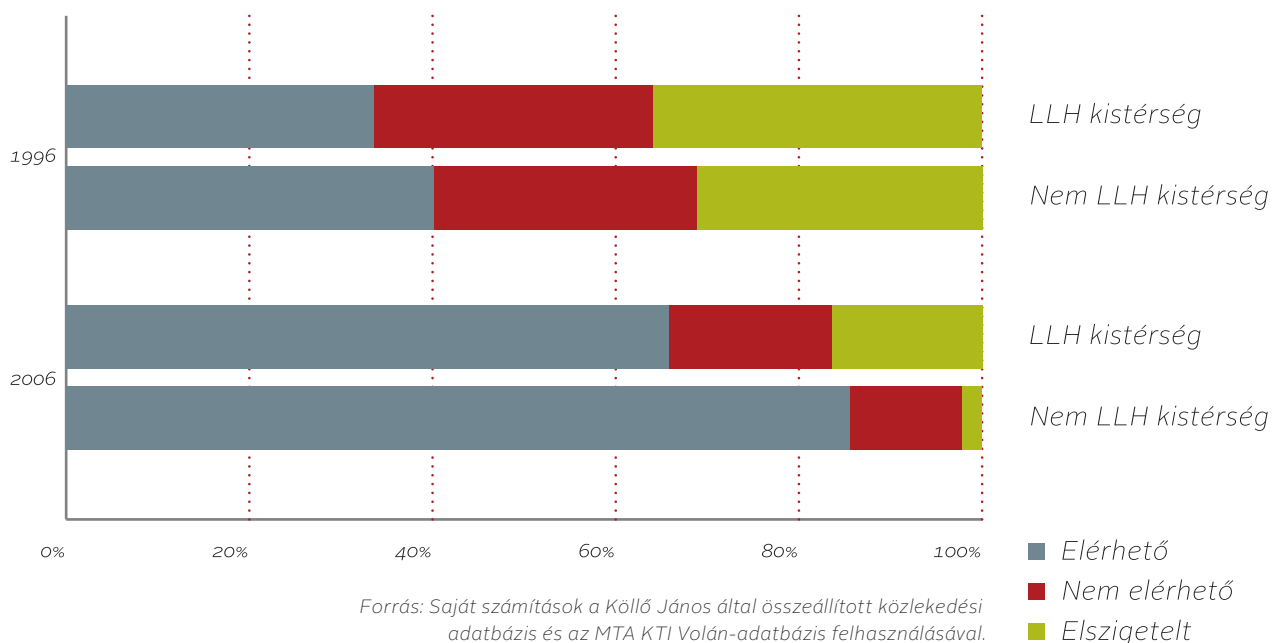
Első lépésben elérhetőségük szerint három csoportba soroltuk a településeket: egy adott relációban a falut *elérhetőnek* nevezünk, ha a falu közúton legfeljebb 30 illetve 45 kilométerre van a központtól, és a faluból Volán-busszal be lehet érkezni a központba a reggeli munkakezdésre, azaz reggel fél 6 és fél 8 között (Köllő 1994). *Nem elérhetőnek* nevezzük azokat a községeket, amelyek közúton mért távolsága a központtól ugyan nem haladja meg a 30, illetve 45 kilométeres küszöbértéket, de a onnan nem lehet beérni a reggeli munkakezdésre Volán-járáttal. Végül *elszigeteltnek* nevezzük azokat a falvakat, amelyek központjuktól közúton mérve messzebb vannak, mint 30, illetve 45 kilométer. Az eredmények értelmezésekor érdemes két dolgot szem előtt tartani. Először is, mivel az elérhetőség relációs tulajdonság, és csak egy adott központhoz viszonyítva értelmezhető, a megoszlást nem a falvak, hanem falu-központ relációkon kell értelmezni. Másodsor: az elemzés nem panelelemzés, azaz nem ugyanazokat a falu-központ relációkat vizsgáljuk. Ennek egyik oka az, hogy az 1994-es adatokban nem szerepelnek olyan relációk, ahol a központ 40 kilométernél messzebb található a falutól. Mivel 2006-ban a városoktól 45 kilométernél távolabbi falvak számítanak elszigeteltnek, az 1994. évi adatbázisban megtalálható relációk egyike sem válhat elszigeteltté 2006-ra.

Mivel az elszigeteltséget definiáló küszöbérték 1994 és 2006 között 15 kilométerrel nőtt, nem meglepő, hogy a szóban forgó időszakban jelentősen csökkent az elszigetelt falu-város relációk aránya – bár az elmaradottabb régiókban még 2006-ban is vannak egyes városoktól elszigetelt falvak. Régiótól függően 1994 és 2006 között 34–42 százalékról 72–87 százalékra nőtt az elérhető falu-város relációk aránya. A kedvező tendenciákkal ellentétben, Észak-Magyarországon 12, Észak-Alföldön 3 százalékra rúg az elszigetelt falu-város relációk aránya, míg Dél-Dunántúlon az arány egy százalék alatt van. Érdemes azt is megjegyezni, hogy szintén egy százalék alatti az arány Közép-Magyarországon és Nyugat-Dunántúlon, és Közép-Dunántúl és Dél-Alföld az a két régió, ahol egyáltalán nincsenek elszigetelt falvak.

Az elszigeteltség csökkenésével párhuzamosan nagymértékben javult a városok elérhetősége. Kézenfekvőnek tűnhet a következtetés, hogy a vizsgált időszakban lezajlott egy csendes közlekedésszervezési forradalom: a menetrendeket jobban igazították a reggeli munkakezdés időpontjához. A következtetés előtt azonban figyelembe kell vennünk, hogy az 1994. évi elérhetőségi adatok megbízhatósága kérdéses. Míg 2006-ban az interneten keresztül zajlott a menetrendi adatok összegyűjtése, 1994-ben nyomtatott menetrendek alapján döntötték el azt a kérdést, be lehet-e érni egy városba a reggeli munkakezdésre. Az 1994. évi adatgyűjtés során tehát lényegesen nehezebb volt az átszállásos utazások teljes számbavétele, ezért viszonylag nagy eséllyel kerülhetett a nem elérhető kategóriába egy adott falu-város reláció. Mivel az átszállások relatív súlya nagyobb a városoktól távol lakó falvakban, lehetséges, hogy egy reláció azért minősült nem elérhetővé, mert a faluból csak átszállással lehet a városba a reggeli munkakezdésre beérni, de a szóban forgó átszállást nem sikerült felderíteni.

Két érvt szól amellett, hogy a szóban forgó időszakban tényleg javult az elérhetőség, és a fent bemutatott változások nem magyarázhatók az 1994. évi adatgyűjtés esetleges problémáival.¹ Egyrészt a Volán-menetrendek folyamatosan igazodtak a reggeli munkakezdés idejéhez – mivel ez a társaságok elemi gazdasági érdeke (is) volt. Másrészt a falvakból a városokba irányuló közlekedési kapcsolatok többsége buszjárat, a buszjáratok döntő többsége pedig átszállás nélkül szállítja a falusi lakosokat a városokba. Az átszállások pontatlan számbavétele tehát nem adhat teljes magyarázatot arra, hogy 1994 és 2006 között javult a falvak elérhetősége.

2. ábra: Elérhető, nem elérhető és elszigetelt falvak megoszlása (százalék) a kistérség típusa szerint, 1994-ben és 2006-ban.



Az elérhetőségben bekövetkező változásokat kistérségi szinten is megvizsgáltuk. A KSH különböző mutatók alapján kialakította a leszakadó és hátrányos helyzetű kistérség (rövidítve: LHH kistérség) fogalmát. A 35 LHH kistérségből 8 Dél-Dunántúlon, 12 Észak-Dunántúlon, 9 Észak-Alföldön, és 6 Dél-Alföldön található. Érdemes azt is megjegyezni, hogy 17 LHH kistérség Borsod és a Szabolcs megyében található – itt a kistérségek döntő többsége ilyen. A 2. ábra a kistérség jellege szerint mutatja az elérhetőség változásait.

1994 és 2006 között az LHH kistérségekben 34 százalékról 68 százalékra, a nem leszakadóknál 40 százalékról 83 százalékra nőtt a napi ingázást lehetővé tevő, elérhető relációk aránya. Ezzel párhuzamosan a leszakadóknál 36 százalékról 9-re, az egyéb kistérségekben 31 százalékról 1 százalékra csökkent az elszigetelt falu–város relációk aránya. Az LHH kistérségekben tehát 5, illetve 8 százalékponttal magasabb az elszigetelt relációk aránya.

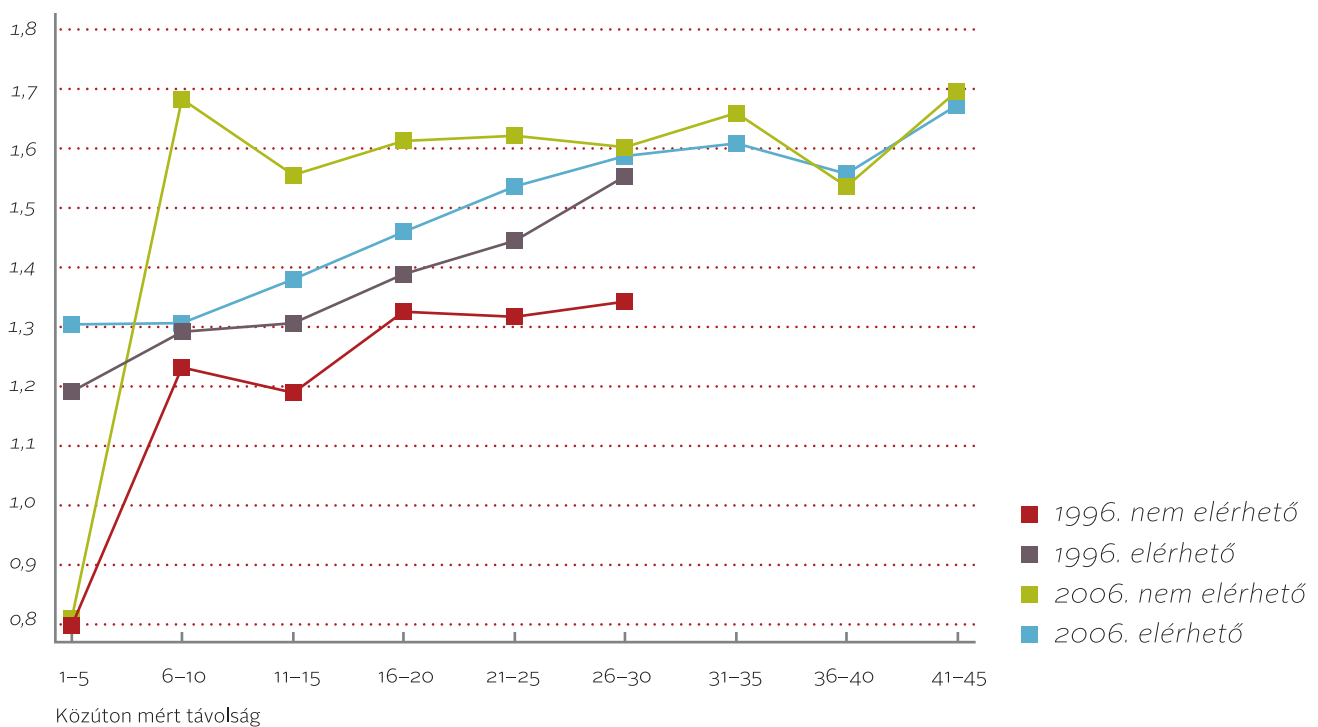
¹ Az ebben a bekezdésben szereplő információkért Dabóczi Kálmánnak és Zsirai Istvánnak tartozom köszönettel.

NAPI INGÁZÁS ÉS A TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGEK

A napi ingázás lehetőségeit vizsgáló kutatások végső soron arra a kérdésre keresik a választ, mérsékelheti-e az ingázás a munkanélküliségben mutató területi egyenlőtlenségeket. Ha az ingázásnak tényleg van ilyen kiegyenlítő hatása, és az ingázók száma magasabb az elérhető és a városokhoz közeli településeken, akkor a munkanélküliségnek átlagosan magasabbnak kell lennie a központoktól távolabbi, illetve a nem elérhető településeken.

Az ingázás feltételezett kiegyenlítő hatását a falusi relatív munkanélküliségen keresztül vizsgáljuk. A szóban forgó mutató a falu és a központ munkanélküliségi rátáinak hányadosa: azt mutatja, hogy hányszorosa a falu munkanélküliségi rátája a központénak. Azért használjuk a relatív falusi munkanélküliségi rátát az abszolút helyett, hogy összehasonlíthatóvá tegyük az eltérő gazdasági fejlettségű térségekhez tartozó falvakat. A munkanélküliségi rátát nem az ILO-szabvány szerint számoltuk, hanem úgy, hogy a regisztrált munkanélküliek számát elosztottuk a 15–64 éves korú népesség számával.

3. ábra: A relatív falusi munkanélküliség átlaga távolság és elérhetőség szerint, 1996–2006



Forrás: Saját számítások a Köllő János által összeállított közlekedési adatbázis és az MTA KTI Volán, illetve regionális adatbázisainak felhasználásával.

A 3. ábra távolságkategóriák szerint mutatja a falvak relatív munkanélküliségét elérhetőség szerint, 1996-ban és 2006-ban. Mivel a relatív falusi munkanélküliség javulása azzal is magyarázható, hogy falvakba költözött a városban foglalkoztatottak egy része, az elemzésből kizártuk a közép-magyarországi régiót, ahol a legerősebb a szuburbanizáció. Az ábra szerint a relatív falusi

munkanélküliség az elérhetőségtől függetlenül mindegyik távolságkategóriában nagyobb volt 2006-ban, mint 1996-ban. Az elérhetőségben mutatkozó általános javulással párhuzamosan tehát nem csökkent, hanem nőtt a falvak központokhoz viszonyított munkanélkülisége. Másik fontos tény, hogy míg 1996-ban a nem elérhető, 2006-ban már az elérhető falvakban volt alacsonyabb a relatív falusi munkanélküliség – feltéve, hogy a központtól hasonló távolságra elhelyezkedő falvakat hasonlítunk össze. Az is szembeötlő, hogy a relatív falusi munkanélküliség a központtól való távolság növekvő függvénye az elérhető falvakban, addig a nem elérhető falvakban a relatív falusi munkanélküliség alig vagy egyáltalán nem függ össze a távolsággal. A 2006. évi adatok szépen mutatják, hogy a távolság növekedésével egyre kisebbé válik, majd a 26–45 közötti sávban eltűnik az elérhető és a nem elérhető falvak közti munkanélküliségi különbsége. Különösen ez utóbbi megfigyelés támasztja alá a kiinduló hipotézisünket: az ingázási költségek gátolják az elhelyezkedési esélyeket, és a tömegközlekedési kapcsolatok hiányában különösen magasak az ingázási költségek.

Az elemzéseket megismételtük úgy, hogy a regisztrált munkanélküliek aktív korú népességhez viszonyított arányát felcseréltük az adózók aktív korú népességén belüli arányával. Ha ugyanis a regisztráció elmaradása vagy az inaktivitás összefügg a városi munkaerőpiac elérhetetlenségével, a regisztrált munkanélküliségen alapuló mutatónkkal torzítottan becsüljük a falvakra (és városokra) jellemző foglalkoztatási arányt. Az eredmények egybecsen-
genek az előző elemzés eredményeivel: míg 1996-ban a nem elérhető, addig 2006-ban az elérhető falvakban volt valamivel magasabb a relatív adófizetői ráta. A különbségek azonban nagyon kicsik: a központjuktól 11–45 kilométerre fekvő falvakban – elérhetőségtől függetlenül – a relatív adófizetői ráta durván a 86–91 százalékos sávban húzódik, és az elérhető falvakban csak legfeljebb 2-3 százalékponttal magasabb a központhoz viszonyított adófizetői ráta, mint a nem elérhető falvakban. A központoktól való távolság és az elérhetőség tehát csak nagyon gyengén függ össze a legális foglalkoztatottság mértékével. Ez alapján úgy tűnik, hogy a relatív munkanélküliségi rátákban mutatkozó eltérések részben annak tulajdoníthatók, hogy a nem elérhető falvak munkanélküli lakosai – a várhatóan magas utazási költségek miatt – kisebb eséllyel regisztrálják magukat a munkaügyi központokban.

Ha az ingázás tényleg kiegyenlíti a területi különbségeket, és az ingázók száma magasabb az elérhető és a városokhoz közeli településeken, akkor az is feltételezhető, hogy az elérhető falvakban kisebb mértékben szóródik a munkanélküliség, hiszen a közlekedési infrastruktúrának ki kellene egyenlítenie a területi egyenlőtlenségeket. Ezért azt is megvizsgáltuk, hogyan szóródik a relatív munkanélküliség a távolság és az elérhetőség függvényében. Azt találtuk, hogy 2006-ban a nem elérhető falvakban jobban szóródott a relatív falusi munkanélküliség, mint az elérhető falvakban, de a különbség a távolság függvényében csökken, sőt 35–45 kilométer távolságban már az elérhető falvakban lesz magasabb a szórás. Ehhez hasonló mintát mutatnak az 1996. évi adatok: a relatív falusi munkanélküliség szórása a 0–15 kilométeres távolság esetén a nem elérhető, a 21–30 kilométeres távolságnál az elérhető falvakban magasabb. A relatív adófizetői arány viszont nem mutatott komoly szórást. Ha az előbb említett ok miatt a távolság és a tömegközlekedési kapcsolat hiánya

csökkenti a munkaügyi központokban történő regisztrálás esélyét, akkor következtetésünk: az elérhetőség hiánya nemcsak a gazdasági aktivitást, hanem a munkanélküliség – azaz az állástalanok regisztrált munkanélküliként való megjelenését is gátolja.

A relatív falusi munkanélküliség változását azokban a falu–város relációkban is megvizsgáltuk, amelyek 1994-ben elszigeteltek, de 2006-ban már elérhetőek voltak. Meglepő módon azt tapasztaltuk, hogy a relatív munkanélküliség nem 1996-ban, hanem 2006-ban volt magasabb. A relatív adófizetői ráta viszont semmit sem változott. Az elérhetőség javulása tehát nem járt a foglalkoztatási lehetőségek javulásával.

Elemzéseink tehát azt sugallják, hogy az elérhetőség javulásával párhuzamosan nem javultak lényegesen a falusi munkanélküliek foglalkoztatottsági kilátásai. A várakozásainknak ellentmondó tény magyarázatához idézzük fel, hogy a napi ingázás lehetősége alapvetően azért javult 1994 és 2006 között, mert a minimálbér gyorsabban nőtt a szociális juttatásoknál és a bérletáraknál. A területi egyenlőtlenségek fennmaradása valószínűleg annak tulajdonítható, hogy a minimálbér-emelés hatására csökkent a munkaerő iránti kereslet (Kertesi–Köllő 2004). Negatív eredményeinket tehát azzal magyarázhatjuk, hogy a munkaerő iránti kereslet csökkenése jobban érintette a munkahelyektől viszonylag messze lakó munkavállalókat, míg a munkahelyekhez közel lakó alkalmazottakat kevésbé érintette a munkakereslet csökkenése. Tömören: hiába tágította ki a minimálbér-emelés a munkapiacok földrajzi határait, ha a minimálbér-emelés egyfajta „térbeli diszkriminációt” is maga után vont, és összességében nem mérsékelte a területi egyenlőtlenségeket.

ÖSSZEGZÉS ÉS SZAKPOLITIKAI TANULSÁGOK

A rendszerváltás után az ingázók száma először csökkent, 1996-tól kezdve ismét növekedésnek indult – majd 2005-re meg is haladta a rendszerváltás évében mért értéket. Az ingázók számának növekedése egybeesett a városok elérhetőségének javulásával. Ennek egyik oka, hogy a minimálbér jelentős növekedésének köszönhetően 30 kilométerről 45 kilométerre tágult a városi munkaerőpiacok határa. Másrészt, úgy tűnik, lezajlott egy csendes közlekedésszervezési forradalom: jelentős mértékben nőtt azon falvak száma, ahonnan tömegközlekedéssel be lehet érni a reggeli órákban. E kedvező változásokkal párhuzamosan azonban nem javult számottevően a falusi foglalkoztatottság. Az elérhetőség javulása tehát nem járt együtt a területi egyenlőtlenségek csökkenésével.

Az ellentmondás magyarázata az, hogy az elérhetőség, azaz a tömegközlekedési infrastruktúra javulása ugyan szükséges, de önmagában nem elegendő feltétele a munkaerő mobilitásának. Az első, és talán legfontosabb ok, hogy az elérhetőség javulásával párhuzamosan nem bővültek az álláslehetőségek. Az ingázás elméletileg akkor egyenlíti ki a regionális különbségeket, ha léteznek a közelben olyan városi munkaerőpiacok, ahol munkaerőhiány lép fel. Ha viszont a városi munkaerőpiacokon is munkanélküliség van, ezek elérhetővé válása legfeljebb csak azzal jár, hogy többen versenyeznek a városi munkaerőpiacokon a szűkös álláslehetőségekért. A napi ingázástól tehát akkor várható a regionális különbségek érdemi csökkenése, ha a régiók városi

munkaerőpiacain csökkenne a munkanélküliség. Érdeemes megjegyezni, hogy a fejlettebb régiók központjaiban nemcsak a munkanélküliség alacsonyabb, de az átlagbérek is magasabbak – paradox módon tehát inkább a fejlettebb régiók központjai ösztönzik ingázásra a központok környéki falvak munkanélküli lakóit (Bartus 2010).

A második ok, hogy az elérhetőség javulása nem jelenti azt, hogy az ingázás tényleges költségei elenyészők lennének. Az ingázás tényleges költségei nem csak az utazás közvetlen pénzbeli költségeit ölelik fel, hanem az időköltséget is: az otthoni „informális” munkavégzésre fordítható időkeret és jövedelem csökkenését. E két költségfajta tényleges mértékét – a szükséges adatok hiányában – sajnos nem ismerjük.

A városoktól távoli magyarországi falvak helyzetét az amerikai metropoliszok belvárosi gettóinak szakirodalma segíthet megérteni: a magas munkanélküliség oka, hogy a potenciális ingázó tipikusan tartós munkanélküli. Az elérhetőség javulása tehát önmagában azért nem mérsékli a falusi munkanélküliséget, mivel a városi munkaadóknak nem áll érdekükben, hogy az utazási költség-térítés összegével magasabb munkabérért kevésbé termelékeny falusi munkavállalót alkalmazzanak. Az elérhetőség javítása akkor mérsékelné automatikusan a falusi munkanélküliséget, ha a tipikus falusi lakos a városinál jóval képzetesebb és termelékenyebb lenne.

HIVATKOZÁSOK

ÁBRAHÁM ÁRPÁD–KERTESI GÁBOR (1996): **A munkanélküliség regionális egyenlőtlenségei Magyarországon 1990 és 1995 között. A foglalkoztatási diszkrimináció és az emberi tőke változó szerepe.** Közgazdasági Szemle, 43. évf. 7–8. sz. 653–681. o.

BARTUS TAMÁS (2010): **Elérési idő és a falu–város bérkülönbség.** Megjelent: *Fazekas Károly–Molnár György* (szerk.): *Munkaerőpiaci tükrök*, 2010. Közelkép. MTA Közgazdaságtudományi Intézet–Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest, 145–148. o.

BARTUS TAMÁS (2011): *Commuting time, wages and reimbursement of travel costs. Evidence from Hungary.* *Review of Sociology*, Vol. 21. No. 4. 72–94. o.

FALUVÉGI ALBERT–FAZEKAS KÁROLY–NEMES-NAGY JÓZSEF–NÉMETH NÁNDOR (szerk.) (2005): *A hely és a fej. Munkapiac és regionalitás Magyarországon.* KTI Könyvek, 6. sz. MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest.

GOBILLON, L.–SELOD, H.–ZENOU, Y. (2007): **The mechanisms of spatial mismatch.** *Urban Studies*, Urban Studies, Vol. 44. No. 12. 2401–2427. o.

HEGEDÜS JÓZSEF (2003): **A lakáspiac és hatása a települések közötti lakásmobilitásra a kilencvenes években.** Megjelent: *Fazekas Károly* (szerk.): *Munkaerőpiaci tükrök* 2003. Közelkép. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont–Országos Foglalkoztatási Közalapítvány Budapest, 79–87. o.

HORVÁTH HEDVIG–HUDOMIET PÉTER–KÉZDI GÁBOR (2006): **Bérek és béren kívüli juttatások** Megjelent: *Fazekas Károly–Kézdí Gábor* (szerk.): *Munkaerőpiaci tükrök*, 2006. Közelkép. MTA Közgazdaságtudományi Intézet–Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest, 36–47. o.

-
- IHLANFELDT, K. R.–SJOQUIST, D. L. (1998): **The spatial mismatch hypothesis: A review of recent studies and their implications for welfare reform.** Housing Policy Debate, Vol. 9. No. 4. 849–892.
- KAIN, J. (1992): **The spatial mismatch hypothesis: Three decades later.** Housing Policy Debate, Vol. 3. No. 2. 371–392. o.
- KERTESI GÁBOR–KÖLLŐ JÁNOS (1998): **Regionális munkanélküliség és bérek az átmenet éveiben: a bérszerkezet átalakulása Magyarországon, II. rész.** Közgazdasági Szemle, 45. évf. 7–8. sz. 621–652. o.
- KERTESI GÁBOR–KÖLLŐ JÁNOS (2004): **A 2001. évi minimálbér-emelés foglalkoztatási következményei.** Közgazdasági Szemle, 51. évf. 4. sz. 293–324. o.
- KÖLLŐ JÁNOS (1997): **A napi ingázás feltételei és a helyi munkanélküliség Magyarországon. Számítások és számpéldák.** Esély, 2. sz.
- KÖLLŐ JÁNOS (2002): **Az ingázási költségek szerepe a regionális munkanélküliségi különbség fenntartásában. Becslési kísérlet.** Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 2. sz. MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- LŐCSEI HAJNALKA (2010): **A gazdasági világválság hatása a hazai munkanélküliség területi egyenlőtlenségeire.** Megjelent: *Fazekas Károly–Molnár György* (szerk.): Munkaerőpiaci tükrök 2010, Közelkép, MTA Közgazdaságtudományi Kutatóközpont–Országos Foglalkoztatási Közalapítvány, Budapest, 126–141. o.