

## A NAPI INGÁZÁS KÉRDÉSKÖRE A KILENCVENES ÉVEKBEN MAGYARORSZÁGON

(The Questions of the Commuting in the Nineties in Hungary)

SZABÓ PÁL

Ingázás. E fogalom, mint egy társadalmi jelenség megnevezése kezd halványulni a mai magyar köztudatban. Ennek talán oka, hogy a szocialista rendszerben a szó, mint számos társa – például a tanács vagy a terv – speciális tartalommal telítődött, így a rendszerváltás után a mindennapi szókincsből „száműzetésbe küldték”. Más szavakkal megfogalmazva: a mai hétköznapi emberek többségének az ingázás a múltat jelenti, a szocializmus egyik társadalmi jelenségét. Tény, hogy a szocialista rendszer megszűnésével több eleme eltűnt, illetve átalakult ennek a sajátos érték-tartalommal bíró életformának, azonban maga a jelenség – tudományos, statisztikai definíciójából eredően – ma is jelen van Magyarországon, ha gyakran külsőleg megváltozott formában is. A gazdaság szereplői a humán erőforrások mennyiségi, minőségi paramétereinek területi, települési eltérései esetén, az egyének pedig a más településen lévő munkahely választása révén szembesülhetnek a napi ingázás jelenségével, illetve jellemzőivel.

Ingázás. E jelenséggel több tudományterület is foglalkozik, azonban a kilencvenes évek új társadalmi, gazdasági jelenségeinek – pl. a munkanélküliség – térhódítása nemcsak a valós életben, hanem a tudományos kutatásban is bekövetkezett. A téma háttérbe szorulását fokozta még, hogy megcsappant az ingázók száma, valamint adathiány kísért. Azonban a mellőzöttség nem indokolt, hiszen az ingázók relatív aránya stabil (elvileg a lakosság 25%-át teszik ki), a jelenség újfajta „modern” verziói, valamint a területfejlesztésben is előbukkanó kérdések aktualitását hangsúlyozzák.

### *A napi ingázás fogalma*

A tudomány művelői a napi ingázást egyrészt az ideiglenes vándorlás egyik válfajának tekintik (KSH 1996, Illés 1995), időszakos migrációnak (Iván 1994), másrészt a munkaerőmozgás egyik típusának, ahol eltérő településen van a lakó- és a munkahely (Kapitány-Lakatos 1993). A tértudományban ideiglenes idejű, rövidtávú, napi periódusú áramlás (Nemes Nagy 1998). A statisztikai definíció szerint „... a *naponta ingázó* megjelölés az eljárók számát jelenti. ... Más településen dolgozó – lakóhelyéről eljáró – az az aktív kereső, akinek a munkahelye (ahova naponta dolgozni jár), nem ugyanazon a településen van, mint a lakóhelye (ahonnan naponta dolgozni jár).” (KSH 1994, 468)

Ez a definíció széles körben elfogadott (a statisztikai gyakorlatban úgyszólván világszerte), de a kritikai észrevételek jelen vannak, melyek lényege, hogy a települé-

sek térbeli kiterjedésének függvénye az ingázás, vagyis a kis települések esetén a bejárók rövid út esetén is ingázónak minősülnek, míg a nagyterjedésű települések határát nagyobb távolság esetén sem lépik át a dolgozók. Ez valós, de általában Budapest két egymástól távol fekvő peremkerülete az ellenpélda, amelyek közötti napi munkaerő-áramlás nem olyan nagy volumenű, valamint Budapest több szempontból – így népességszáma és területi kiterjedése alapján is – egyedi eset a magyar településhálózatban, emiatt külön kezelendő. Felvetődik, ha például Budapest kerületei közötti napi munkaerőmozgást is ingázásnak tekintjük (mivel minden kerület saját önkormányzattal rendelkezik, így alap is van rá), mennyiben oldódik meg a probléma. A statisztikai adatok alapján ilyen munka készült is (*Kapitány-Lakatos* 1993). Tény, hogy a munkahely és a lakóhely közötti távolság, illetve az utazással eltöltött idő nem határvonal az ingázók és a nem ingázók között, de az általános kép (akár az átlag) jelentősebb eltérést mutat. Egy felmérés szerint a lakóhelyükön dolgozók 59%-a 30 percnél kevesebbet, 23%-a 31–60 percet, 18%-a 61 percnél több időt töltött el utazással, míg az ingázóknál ezek az adatok 14%, 25%, 61% (*KSH* 1989).

Kérdés, hogy érdemes-e ezt a hiányosságaival együtt elfogadott fogalmat, definíciót megbolygatni. Számomra úgy tűnik, hogy nem, mert mint minden meghatározásnak, így az ingázásra adottnak is megvannak a maga buktatói, ellenpéldái. Részletesebb vizsgálatok után esetleg érdemes a fogalom módosításán gondolkodni, az EU statisztikai szabványait is figyelembe véve. Magyarországon jelenleg semmi jogi következménye nincs annak, ha valaki más településen dolgozik, mint ahol lakik, de ez – ismerve a jelenlegi magyar állapotokat – könnyen megváltozhat, s akkor egy piacképes mutató (ingázók száma) állhat rendelkezésünkre.

### *A napi ingázást kialakító általános tényezők*

Az ingázás kialakulásának történeti okait vizsgálva egy kettősséget állapíthatunk meg. Egyrészt a településhierarchia (város – falu) létrejötte, pontosabban a városok és a falvak térbeli elkülönülése – melynek fokozatai a társadalmi formációk változásaival és a társadalmi munkamegosztás fejlődésével szorosan összefüggnek – az okozója a jelenség kialakulásának. Sokáig a városi ipar volt a munkaerő felszívója, de az elmúlt időszakban egyre inkább a terciér szektor vette át ezt a szerepet, s így jelenleg is élő tényezőként van jelen az egyes országokban – gazdasági fejlettségtől függően különböző mértékben – az ingázás kialakításában.

Másik tényezőként említendő, hogy a mezőgazdaság, áttérve korszerűbb termelési módokra, jelentős munkaerő-felesleget produkált, illetve produkál, ez a tömeg nem tud a falusi lakóhelyén elhelyezkedni, s így a városban keres munkát. A falu magasabb népességszaporulata ezt a tömeget újra és újra produkálja, mely felesleg a városokban csapódik le (*Bóhm-Pál* 1985).

Az ingázás tömegessé válásában nagy szerepet játszott a közlekedés fejlődése. A nagy kapacitású, korszerűbb tömegközlekedési eszközök (például az elővárosi vas-

utak) elterjedése, a gépjárműállomány rohamos bővülése mobilizálni tudta a munkaerőt. Míg az ipar (majd a terciér szektor) megteremtette a munkaerő-keresletet, a mezőgazdaság a munkaerő-kínálatot, addig a közlekedés biztosította az eltérő területeken jelentkező kereslet és kínálat közötti kapcsolat lehetőségét, az ingázás technikai feltételeit. A lakó- és munkahely fokozatosan eltávolodhatott egymástól, kialakult a településközi ingavándor-forgalom.

Az ingázás létéért egy újabb keletű, a szuburbanizáció jelenségéhez kapcsolódó tényező is felelős. A XX. században országonként, területenként eltérő időpontokban megindult a városkörnyékek intenzív fejlődése. A nagyvárosi életforma, életkörülmények negatív jegyei (bűnözés, zaj, szennyezett levegő) jelentősebb népeiséget taszítanak. A várost övező – régóta meglévő vagy újonnan kiépülő – nyugodtabb, egészségesebb környezetű kisebb települések alternatív lakhelyet kínálnak számukra, s általában a magasabb jövedelmű rétegek élnek is e lehetőséggel. A „kiköltözők” a lakóhelyváltás mellett a városi munkahelyet általában megtartják, s ezzel az ingázók számát gyarapítják. Magyarországon e folyamat a kilencvenes években kapott nagyobb lendületre, és jelenleg is tart (nemcsak Budapest környékén).

A munka- és lakóhelyek térbeli koncentrálódását, illetve szóródását azonban a politika is befolyásolhatja. A gazdaságpolitika (munkahelyek), a lakáspolitikai (lakóhelyek), a közlekedésfejlesztés (útvonalak) és a területfejlesztés mind-mind hatással lehetnek az ingázásra (nagyságrendjére, irányára). A gazdasági szerkezet ismétlődő átalakulása egyes területeken munkahelyeket teremt, máshol megszüntet, s ezáltal munkaerőhiányt, illetve jelentős munkanélküliséget produkálhat. A munkahelyek számának térbeli módosulásait elvileg a lakóhelyek átcsoportosulásának kellene követnie. Ez még fejlettebb országok esetén sem valósulhat meg. A helyes területi politika a térbeli differenciák kiegyenlítésére törekszik, s így nem kísérli meg a lakóhelyeket közvetett eszközökkel átcsoportosítani egy munkanélküliség sújtotta területéről egy munkahelyekben bővelkedő területre, hanem megpróbálja a munkahelyteremtést a válságos területeken az egyensúly visszaállítása érdekében. Mérsékelt sikere esetén az ingázás kedvező közlekedési feltételeinek megteremtése által a társadalmi, gazdasági feszültség egyes területeken csökkenthető.

Az ingázással kapcsolatos személyes motivációk sokfélék lehetnek. Az egyéni okokat nézve két nagy csoportra oszthatók az ingázók: kényszerű és önkéntes ingázókra. Ez a csoportosítás vitatható, de véleményem szerint érdemes e két csoportot felállítani.

Kényszerű ingázónak tekinthető az a munkavállaló, aki számára képzettségének, szakmájának megfelelő munkahely nincs a lakóhelyén, vagy van, de azt betölteni nem tudja (már betöltött az állás vagy a munkaadó nem kívánja foglalkoztatni), ezért más településre jár át dolgozni. Önkéntes ingázónak tekinthető az a munkavállaló, aki számára képzettségének, szakmájának megfelelő munkahely van a lakóhelyén, amelyet be is tölthetne, de ezt egyéni okok miatt nem kívánja megtenni, s inkább más településre jár dolgozni. Az esetek többségében a más településen megszerezhető magasabb bér a magyarázó tényező.

A fejlettebb országokban a kényszerű ingázás kisebb arányú, mint hazánkban, mivel a magasabb bérszínvonal, a jobb anyagi körülmények lehetővé teszik a munkahelyhez történő lakóhelyváltást. Sokan az egyéni igények alapján megválasztott lakóhelyeik révén válnak ingázóvá. Magyarországon – kifejezetten az elmaradott térségekben – a lakóhelyhez való kötöttség determinálja a munkahelyválasztást. (Az elmaradott térségekben az ingatlanárak alacsony szintje gátolja a munkaerő migrációját.) Természetesen a fejlettségtől függetlenül minden országban megvannak azok a szakmák, szituációk, illetve azok a társadalmi rétegek, melyek kényszerű ingázásra kárhoztattak, csak az arányuk eltérő.

### *A napi ingázók számának, arányának alakulása Magyarországon*

1960 és 1980 között az ingázók száma az aktív keresők számának növekedésével emelkedett. Ha az arányukat nézzük, akkor megállapítható, hogy jelentős változás történt, mivel míg 1960-ban körülbelül minden hetedik, addig 1980-ban már minden negyedik aktív kereső ingázott. 1980 óta azonban mind az aktív keresők, mind az ingázók száma csökkent, mely folyamat 1990 óta még drasztikusabban folytatódott. A csökkenés ellenére a naponta ingázók aktív keresőkön belüli aránya 1980 és 1990 között valamelyest emelkedett, és 1990 óta – mivel azonos mértékben fogyott mind az aktív keresők, mind az ingázók száma – a mutató gyakorlatilag változatlan maradt, 1990-ben és 1996-ban egyaránt 25%.

Az ingázó munkaerő mennyiségi paramétereit az 1. táblázat tartalmazza.

#### I. TÁBLÁZAT

*Az ingázók száma és aránya 1960–1996*  
(*The Number and the Percentage of Commuters 1960–1996*)

	1960	1970	1980	1990	1996
Aktív keresők száma (ezer fő)	4760	4989	5069	4527	3492
Ingázók száma (ezer fő)	636	977	1218	1146	887
Ingázók aránya az aktív keresőkön belül (%)	13,4	19,6	24,0	25,3	25,4

*Forrás:* Népszámlálási kötetek, 1960–1990. Budapest, KSH; Mikrocenzus, 1996. (1997) Budapest, KSH.

A nyolcvanas évtized végén a politikai rendszerváltással együttjáró társadalmi, gazdasági változások az ingázási állapotokra is jelentős hatással voltak.

Az ország gazdaságában jelentkező válság egyik következménye volt a nyílt – 1987 után statisztikailag is regisztrált – munkanélküliség jelentkezése. A médiák hatására a közvélemény tudatában kialakult az a kép, hogy a munkanélküliség nagy számban szedte áldozatait az ingázók közül. E kép a következő tényezőkből állt össze:

- az egyes vállalatok elsők között bocsátották el az ingázó dolgozóikat, mivel az ingázók az átlagnál alacsonyabb iskolázottságú, alacsonyabb képességű réteget alkották az aktív keresőknek,

- a vállalatok első lépésben vidéki telephelyeiket zárták be, ahol magas volt az ingázó dolgozók száma,
- a vállalati kiadások csökkentése miatt a munkásszállásokat felszámolták,
- a távolsági utazás tarifáinak nagymérvű emelkedése is az ingázók elbocsátását indokolta, mivel a vállalatok az utazási költségekhez való – gyakran jelentős összegű – hozzájárulásokat így meg tudták spórolni,
- a mezőgazdasági nagyüzemek felbomlása is jelentősen csökkentette – főleg a mezőgazdasági – ingázók számát.

E tényezők alapján feltételezhető, hogy sok ingázó dolgozó lett munkanélküli, és az ingázók száma, valamint aránya az aktív keresőkön belül jelentősen lecsökkent. Jelentős változások történhettek, de ezekről hiteles elemzést nem tudunk készíteni, mivel az ingázók számáról 1990 és 1995 között adatok nem állnak rendelkezésre. A KSH 1996. évi mikrocenzusa az első olyan országos felmérés (így közvetlen adatforrás) 1990 óta, mely a napi ingázás vizsgálatát is programjába iktatta.

A felmérés kimutatta, hogy az ingázásról kialakított képünk nem teljesen helyes, mivel igaz, hogy csökkent az ingázók száma, de arányuk nem változott. A felmérés csak a lakosság 2%-ára terjedt ki, de országos szinten elfogadható eredményt ad. Kérdésként merül fel, hogy egyenes vonalú volt-e a mutatók, az aktív keresők és az ingázók számának csökkenése a két időpont között, vagyis az ingázók aránya végig nagyjából ugyanakkora értékkel bírt, vagy esetleg az ingázók száma gyorsabban csökkent, s így az arányértéknek kilengése volt a kilencvenes évek elején, azaz 25% alá esett az érték.

Az arányérték kialakításában több tényező is szerepet játszhatott. Az esetleges csökkenést a fentebb felsorolt tényezők indokolhatják. Kérdés, hogy a munkanélküliség tetőzésével (1993) csökkent-e minimumra az ingázók aránya. Ez ellen az szólhat, hogy nem csak ingázók váltak munkanélkülivé, hanem helyi lakosok is, s így már a munkanélküliség tetőzése előtt lecsökkenhetett minimumra az ingázók aránya. (Pl. ha első lépésben egy gyárból elküldték az ingázó munkaerőt, utána a gyár bezárásakor a teljes, helyi munkaerő az utcára került.) Ezentúl az is igaz, hogy a csökkenést eredményező folyamatok időben nem egyszerre zajlottak le az ország egyes területein. Feltehetőleg csökkent az arány, de nem lehetett nagymértékű az értékzuhanás.

Az utána bekövetkezett esetleges aránynövekedésre viszont nehéz válaszolni, itt is több tényező játszhatott szerepet.

- Szociológiai oldalról nézve a munkaerőpiacról kivonult a nem túl mobil, alkalmazkodásra nem igazán képes munkaerő (előnyügdíj, rokkantsági nyugdíj), a visszamaradt aktív keresők pedig a munkakeresés során nem tekintették gátnak a településhatár átlépését, leszámítva az utazási idő és költség visszatartó erejét (1996-ra az idősebb korosztály körében jelentősen csökkent 1990-hez képest az ingázók aránya).
- A lassan fejlődésnek induló gazdaságban az újonnan alakult vállalatok – közülük főleg a külföldi érdekeltségű, az alacsonyán kvalifikált munkaerőt je-

lentős számban igénylő zöldmezős beruházások – foglalkoztatnak más településen élő munkaerőt is (1996-ban az ipari jellegű nemzetgazdasági ágakra jellemző, hogy az átlagosnál magasabb az ingázó dolgozók hányada).

- Több vállalat többször egy-egy kisebb település közigazgatási területén telepített üzemet, ahol a környező nagyobb települések kvalifikált munkaeréjét alkalmazhatja, akik így az ingázók számát gyarapítják.
- A már korábban megindult szuburbanizációs folyamatok felerősödtek: az egyre több nagyváros körül kialakuló és fejlődő, vonzó lakóhelyet kínáló agglomerációk a városok társadalmának magasabb státusú részét elszívják, miközben munkahelyet nem biztosítanak, így e réteg is az ingázók számát gyarapítja, ezért 1990 és 1996 között az ingázók körében megnőtt a kvalifikált értelmiség aránya (2. táblázat).

## 2. TÁBLÁZAT

*A naponta ingázó aktív keresők megoszlása a befejezett iskolai végzettség szerint  
1990, 1996 (%)*  
*(Active Earners Commuted Daily by Highest Qualification in Percentage  
1990, 1996)*

	Össze- sen	Általános iskola		Befejezett		
		8. osztálynál alacsonyabb	8. osztály	középfokú szakmunkás- képző iskola, szakiskola	középis- kola	felsőfokú iskola
Naponta ingázó 1990	100	6,7	36,3	30,3	19,7	7,1
Naponta ingázó 1996	100	1,1	23	37,8	27	11,1

*Forrás: Mikrocenzus 1996. (1997), Budapest, KSH.*

E folyamatok időben szintén nem egyszerre zajlottak le az egész országban, s így az ingázók arányát nézve a hirtelen értékugrás sem valószínű.

A két tendenciát (az ingázók számának csökkenését, illetve növekedését) okozó tényezők – területi különbségeikből eredően – időben minél inkább átfedték egymást, annál inkább valószínű, hogy az aránygörbének nem volt túl alacsony értékű minimuma.

Az ingázás és a munkanélküliség kapcsolatáról fentebb említettük, hogy az egyes vállalatoknál elsősorban az ingázó munkaerőt építették le. Ennek következménye elvileg (hipotézis), hogy azokon a településeken, ahol az eljáró dolgozók aránya magas volt, ott később jelentős munkanélküliség alakult ki. Hipotézisként még az is megfogalmazódott, hogy a városok többségében, mint az ingázó munkaerő jelentősebb részét foglalkoztató településeken azért tudott alacsony szinten maradni a munkanélküliség, mivel a felesleges munkaerőtől az ingázók elküldése révén szabadultak meg. Ha korrelációt számolunk a települések két adatsora – az eljárók aránya az aktív népességben belül (1990) és a munkanélküliségi ráta (1993) – között, a korreláció értéke 0,008, vagyis országosan nincs kapcsolat a két mutató között. Ha

különböző szempontok alapján (pl. népességnagyság, magas eljárási arány, magas munkanélküliségi ráta) egyes településeket kiemelünk, és a két vizsgált mutató összefüggését nézzük, akkor is nulla körüli értékeket kapunk. A korrelációs értékek azt mutatják, hogy nincs kapcsolat a két mutató között. A hipotézis tehát országos méretekben nem helytálló, vagyis a településeken a magas eljárási arálynak nem lett egyenes következménye a későbbi nagy munkanélküliség. (Ezt alátámasztják azok a kutatások, melyek kimutatták, hogy a településeken a munkanélküliek számának növekedésében jelentős szerepe volt a korábban inaktív keresők regisztrált munkanélkülinek való jelentkezése.) A fenti hipotézis kisebb, speciális területi egységek esetén lehet, hogy helytálló.

### *A napi ingázás tere Magyarországon*

Az ingázási teret lehet horizontálisan (a földrajzi térben) és lehet vertikálisan (a településhierarchián belül) is értelmezni, valamint vizsgálat tárgyává tenni. Ebben az alfejezetben a horizontális szemléletmódot vesszük alapul.

Az ingázás a munkaerő naponta kétszeri településközi áramlása, ami a földrajzi térben, a településhálózaton belül zajlik. Az ingázás potenciális tere a teljes településhálózat, melyben a települések lehetnek munkaerőt kibocsátóak vagy/és befogadóak, az egyes közlekedési útvonalakon pedig áramolhat a munkaerő. Az ingázás valós tere ennek egy részhalmaza, melyet a munkaerőt kibocsátó vagy/és befogadó települések, valamint a munkaerő-áramlás által igénybe vett közlekedési útvonalak alkotnak. A részhalmaz kialakulásának oka, hogy nem garantált minden település és minden útvonal bekapcsolódása az ingázásba.

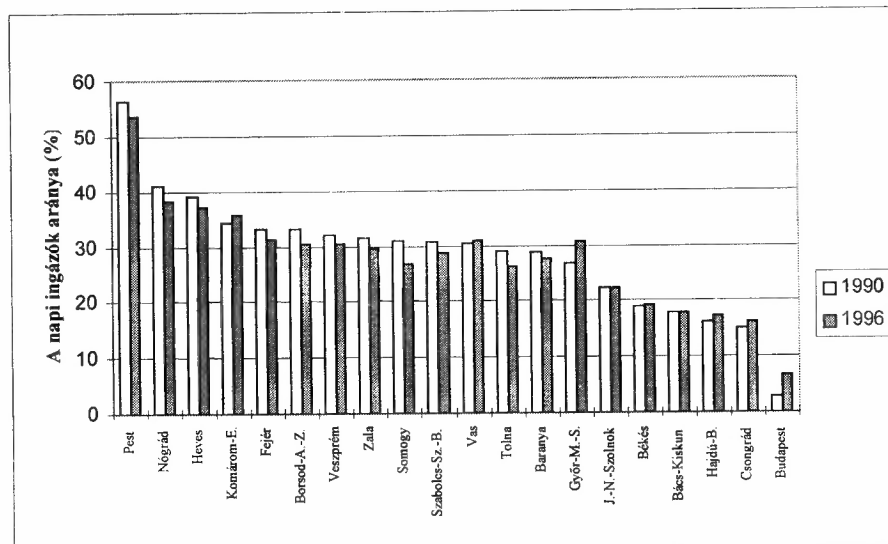
A gyakorlatban a két fogalom között szinte nincs különbség, mivel alig akad olyan település, amelyik ne kapcsolódna be az ingázásba (1990-ben mindössze egy ilyen település volt Magyarországon). Emiatt egyrészt az ingázó munkaerő nagyságrendi különbségei alapján érdemes az ingázási tereket lehatárolni, másrészt a fogalmak a települések oldaláról nyernek igazán értelmet (egy település szűkebb-tágabb környezete az ingázás potenciális tere, a be- és eljáróik révén felfűzött települések halmaza pedig a valós tere).

Első közelítésben – a rendelkezésre álló adatok jellegéből eredően – a nagytérégi jellemzők vizsgálhatók. Az 1996. évi mikrocenzus közöl megyei bontásban adatokat az ingázók arányáról, melyet érdemes összevetni az 1990. évi népszámlálás értékeivel (1. ábra).

A hagyományosan alacsony értékkel bíró Alföld (nagyfalvas, mezőgazdasági térség) nagyobb részén emelkedett, míg a volt ipari tengely mentén – ahol régóta jellemző az ingázás – csökkent az ingázási arány (kivéve Komárom-Esztergom megyét). A közepes értékekkel bíró Dél-Dunántúlon és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében szintén csökkent az érték. Ki kell emelni Győr-Moson-Sopron, Vas és Komárom-Esztergom megye, valamint Budapest megemelkedett értékét. Ez utóbbiak esetén a lendületes gazdasági fejlődés lehet a magyarázó tényező (Budapest esetén a környező településeken végbement zöldmezős beruházások). Összességében az ábra egy kiegyenlítődési folyamatot tükröz.

## 1. ÁBRA

A naponta ingázó aktív keresők aránya megyénként 1990, 1996  
(The Percentage of Active Earners Commuted Daily by Countie 1990, 1996)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés.

A térségi határoktól eltekintve az ingázás országos tere is felrajzolható. A településekre vonatkozó utolsó adatforrások (1990) alapján két értékhátart figyelembe véve (373 fő – országos átlag, ill. 1000 fő) a 2. és a 3. ábra készült.

A 2. ábra alapján megállapítható, hogy Budapest és tágabb környezete volt az áramlások által leginkább összekapcsolt terület. Jelentős különbség figyelhető meg a nagyfalvas Alföld és az aprófalvas Dél- és Nyugat-Dunántúl között. (A településeknél a lélekszám növekedésével általában nő a be- és/vagy eljárók száma.) Összefüggő áramlási zónák a Dunántúlon Budapesttől kiindulva nyugatra (Győr), dél-nyugatra (Székesfehérvár, Balaton ÉK-i része) és délre (Szekszárd, Pécs), nagyjából a főbb közlekedési útvonalak (közút és vasút) mentén alakultak ki. Az Alföldön részben hasonló a helyzet (közlekedési útvonalak – Szolnok, Debrecen, illetve Kecskemét irányába), részben pedig foltszerűen jelentősebb székhelyek (például Debrecen) és környezetük voltak a jelentősebb munkaerő-áramlásba bekapcsolt területek. A központi góctól keletre a Budapest – Miskolc – Nyíregyháza – Záhony útvonal bonyolította le az ingázás jelentősebb részét.

Érdeemes összevetni a térképet Schwertner János 1983-ban végzett közlekedés-földrajzi kutatásával, ahol a közlekedési szempontból peremhelyzetű települések elhelyezkedését vizsgálta. Az összefüggés jelentős területeken elég egyértelmű: a peremhelyzetű települések nem igazán tudtak bekapcsolódni a településközi munkaerőáramlásba. Ez alól a Dunántúl egyes részei, kifejezetten a Közép- és Észak-Dunántúl kivétel, ahol a jó közlekedési viszonyok mellett is alacsony volt az ingázók létszáma. Az áramlásból kimaradt területek településeire jellemző, hogy



gyakorlatilag az összes kis lélekszámú település (község) e típusba került (az összes 500 fő alatti település, valamint az 500 és 1000 fő közötti települések 98,5%-a).

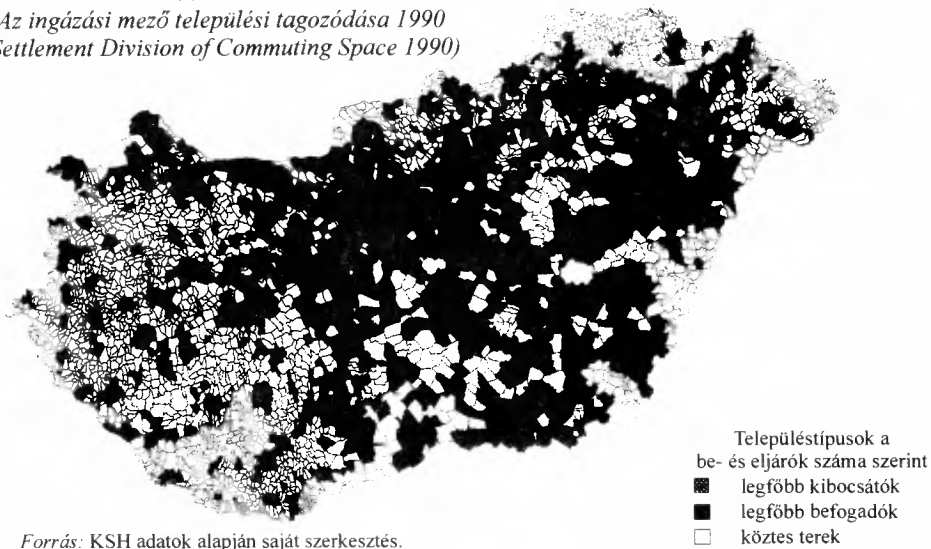
A munkaerővonzó települések 1990-ben az országban elég egyenletesen oszlottak el, hiányuk Borsod megye északi részén, Bács-Kiskun megye középső területén, valamint Budapesttől dél-keletre feltűnő. Kisebb vonzásközpont nélküli területek a Dunántúlon is vannak: Somogy megyében, Zala és Vas megye határán, valamint Győr-Moson-Sopron megye déli határvonala mellett. Érdekesek a több településből álló munkaerőt befogadó település-együttesek, melyek az Alföldön nagyobb számban voltak jelen 1990-ben (például Szeged – Hódmezővásárhely – Makó), mint a Dunántúlon (például Kapuvár – Csorna – Petőháza). A jelentősebb munkaerőt kibocsátó települések, mint várható volt legnagyobb számban Budapest környékén összpontosultak. Az Alföldön előforduló nagyobb sűrűségük a terület nagy népességszámú községeinek volt köszönhető, míg az aprófalvas térségekben, főleg a Dunántúlon csekély volt a számuk. Ez utóbbi ténynek köszönhető, hogy több dunántúli munkaerőt befogadó település körül nem, vagy csak egy-két jelentősebb munkaerőt kibocsátó település volt.

A 3. ábrán az 1000 fő feletti munkaerő ki- vagy/és beáramlásában érintett települések vannak feltüntetve, melyek a településközi munkaerő-áramlás legnagyobb koncentrációi, illetve az ingázás települési pólusai. A 2. és 3. ábrákat összehasonlítva megállapítható, hogy az összefüggő területek felszakadoztak, egyetlen komolyabb koncentráció maradt: Budapest és környéke, keleti és déli kiszögelésekkel. Kisebb összefüggő területek Szeged, Békéscsaba, Debrecen, valamint Nyíregyháza körül helyezkednek el. Egy kivétellel a tengelyek is feldarabolódtak: a Budapest – Cegléd – Szolnok vonal, mint fő áramlási csatorna maradt meg. Ezeken kívül kiemelhető még például a Sajó-völgye vagy a Székesfehérvár – Dunaújváros páros, ahol településeket „sorosan” kapcsolt össze az ingázás. Érzékelhető a munkaerőt befogadó központok „számbeli csökkenése”, de a határérték emelése a viszonylag egyenletes eloszláson nem sokat változtatott, mely leginkább a Dunántúlon szembe-tűnő. A korábban megállapított befogadó központban hiányos területek közé – e csoportosítás szerint – mindössze az Észak-Alföld és Dél-Nógrád került. A jelentős munkaerőt kibocsátó települések 1990-ben nagy számban Budapest körzetében összpontosultak. (Az ország egyetlen komoly munkaerő-vonzási körzete.) Emellett kisebb mértékben a fentebb említett összefüggő területeken, azaz a nagyvárosok környezetében voltak. Megemlíthető még, hogy jelentős számú munkaerőt befogadó, illetve kibocsátó településpárosok jelentek meg az ingázási térben (pl. Tolna – Szekszárd, Nagykőrös – Kecskemét, Vép – Szombathely stb.).

Az ilyen térképek gazdaságföldrajzi információtartalma arra utal, hogy mely területek esnek ki a jelentősebb munkaerő-áramlásból, illetve mely térségeknek van szükségük munkaerőt vonzó központra. Közlekedés-földrajzi információtartalma: mely területek lehetnek terheltek a nagyobb munkaerő-áramlás miatt, illetve mely térségekben okozhat gondot az alacsonyabb számú ingázó munkaerő (közlekedési eszközök kapacitásának ki nem használása vagy a több településen szétszóródott munkaerő „begyűjtése”).

## 2. ÁBRA

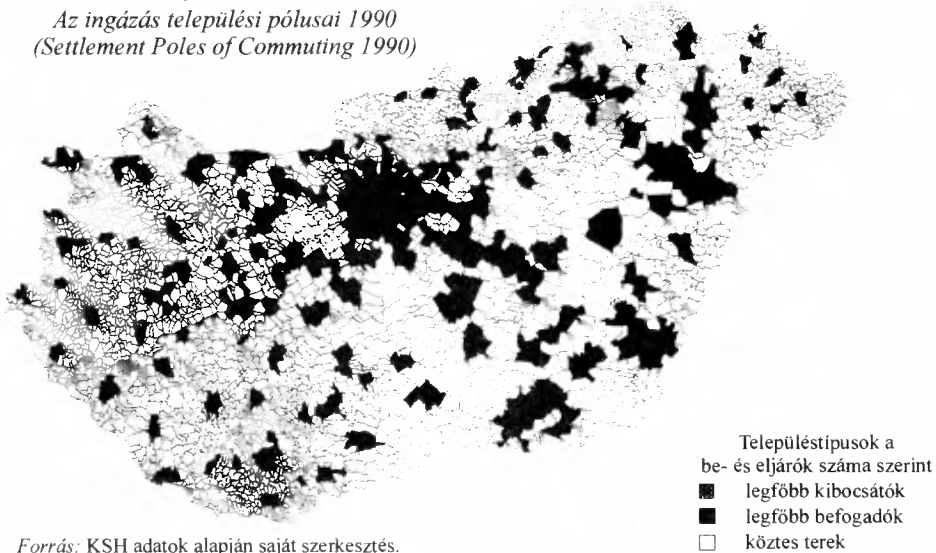
*Az ingázási mező települési tagozódása 1990*  
(Settlement Division of Commuting Space 1990)



*Forrás:* KSH adatok alapján saját szerkesztés.

## 3. ÁBRA

*Az ingázás települési pólusai 1990*  
(Settlement Poles of Commuting 1990)



*Forrás:* KSH adatok alapján saját szerkesztés.

### *A városi státus és a munkaerővonzás kapcsolata*

Az ingázás vertikális terének vizsgálatakor visszatérő kérdés, hogy a városoknak funkciója-e a munkaerővonzás, vagyis munkahelyek biztosítása a környezetében lévő települések lakói számára.

A probléma előidézői voltak a magyar ingázási vizsgálatok során előbukkanó munkahelyhiányos városok, valamint azok a nem városi jogállású települések (pl. bányászfalvak, nagyobb ipari üzemmel rendelkező községek), melyek munkaerő-vonzási körzetet „alakítottak ki” maguk körül. Megszakadt egy – korábban egyértelműbbnek tűnő – kapcsolat a városok és a községek között: a munkaerőt a községek kibocsátják, melyet a városok felszívnak. Ez abból a szempontból okozott (és okoz jelenleg is) gondot, hogy egy városi jogállással együtt jár-e a munkaerővonzás, illetve egy község, ha munkaerővonzóként jelentkezik, akkor városi státusra jogot formálhat-e. A jogállás és a szerepkör (vonzásközpont) fogalmak ellentéte alakult ki.

A téma tanulmányozása során az 1990-es adatokon teszteltem a kérdést, és igazolódott, hogy nem minden város töltött be munkaerővonzó szerepet. Az akkori 166 város közül 45 esetén, azaz a városok valamivel több, mint egynegyedénél a munkaerő-kibocsátás volt a jellemző. Ebből 31 esetén egyértelműen ki lehetett mutatni, hogy egy vagy több közeli, általában nagyváros miatt alakult ki a munkaerő-taszítás.

Emellett kimutatható, hogy 28 község munkaerő-vonzás szempontjából megelőzött 70 várost. Az 1990-ben jelentős munkaerővonzással rendelkező községek közül egyesek a gazdasági válságot túlélték (pl. Visonta, Bábolna, Balatonfüzfő, Lábatalan), mások azonban elvesztették korábbi jelentőségüket (pl. Borsodnádasd, Környe, Mány). Egyre több község tesz szert – főleg a külföldi befektetések révén – munkaerő-vonzási funkcióra. Azonban egy-egy jelentősebb üzem megléte még nem garancia arra, hogy a település várossá fejlődik, így remélhetőleg a státusok megítélésénél egyrészt figyelembe fogják venni a vonzási funkciót, másrészt nem kap a jelentőségénél nagyobb hangsúlyt.

Az 1990 óta várossá nyilvánított községek közül mindössze négy volt, mely a népszámlálás időpontjában jelentősebb munkaerővonzást gyakorolt a környezetére: Bóly, Hévíz, Devecser, Baktalórántháza. (Közülük az utóbbi kettő később jelentős munkanélküliséggel sújtott településsé vált.) A többi új város között az elmúlt időszakban nem sok válhatott jelentősebb munkaerővonzóvá, mivel többségüknél magas munkanélküliség lépett fel (több mint kétharmaduknál a munkanélküliség tetőzésekor [1993-ban] 10% felett volt a munkanélküliségi ráta). Az új városok többsége ennek eredményeképpen gyengítette a funkció városi jellegét, vagyis ha lennének aktuális adatok az ingázásra, akkor a vizsgálatok feltehetőleg kimutatnák, hogy a jelenlegi városok jelentős része (akár 35-40%-a is) nem fejt ki számottevő munkaerővonzást. (E hipotézis igazolására csak a következő népszámlálás adatainak ismeretében lesz lehetőség.) Az a tény, hogy a városi jogállás megszerzése idővel a kör-

nyező terület számára nyújtható szolgáltatások fejlődését (köztük munkahelyek biztosítását) eredményezheti, ez inkább az elmúlt rendszerben, a tervutasításos gazdaságban valósult meg.

Összefoglalóan a kérdéssel kapcsolatban megállapítható, hogy a probléma – városi funkció-e a munkaerővonzás – élő. Véleményünk szerint egy település attól város, hogy több funkciója révén környezetét kiszolgálja, melyek között általában előfordul a munkaerővonzás. Ha nem funkcionál a munkaerővonzás, de a többi viszont igen, akkor a városi státus nem igazán kérdőjelezhető meg. Azonban ha egy település gyakorlatilag nem szolgálja ki környezetét, akkor nem tekinthető városnak, még ha annak is nyilvánították. A községek közül azok, melyek jelentős munkaerővonzóként lépnek fel figyelmet érdemelnek, mivel e funkció mellett esetleg mások is megjelenhetnek (a munkaerő ingázása más célból is igénybe vehető áramlási csatornákat hoz létre), de a munkaerővonzás még nem elegendő funkció.

Emellett nem elhanyagolandó tényező – többek között – a munkaerővonzás egy-egy település jogállásának megváltoztatásakor. A környező települések lakói számára – ha igény van rá – a munkahely lényegesebb, mint pl. a városi kép megléte. Ez Magyarországon jelenleg azért aktuális, mivel jobban korlátozni kellene a várossá nyilvánítás kritériumait, hogy fékezzük országunkban a városok indokolatlan elszaporodását. Ennek kiváló eszköze lehet egy munkaerő-vonzási kritérium beépítése, hiszen ezzel egy súlyos probléma, a munkanélküliség is érintve lenne. Érdekeltné válnának a városi státusra igényt tartó települések abban, hogy munkahelyeket teremtsenek a környező, korábban elhanyagolt községek – több esetben munkanélküli – aktív keresőinek foglalkoztatása céljából.

### *A napi ingázást érintő társadalmi, gazdasági folyamatok*

Magyarországon a foglalkozási átrétegződés még nem ment teljesen végbe: a mezőgazdaságban dolgozók aránya magasabb, a terciér szektorban dolgozóké pedig alacsonyabb, mint az EU több országában. A mezőgazdaságból más szektorokba történő átáramlás kis mértékben és nem látványosan, de jelenleg is zajlik. A gazdaság fejlődésével a folyamat felgyorsulhat, főleg az EU-hoz történő csatlakozás után. Ekkor a mezőgazdasági termelés különböző megszorításai miatt feltehetőleg jelentős számú termelő fogja feladni veszteségessé váló gazdaságát, és más ágazatban keres majd munkát. Közülük sokan az ingázók számát fogják gyarapítani.

Magyarországon az elmúlt években jelentősen átalakult az ipar ágazati és területi szerkezete. Az ipar területi átrendeződését, a gazdasági súlypont nyugatra tolódását egyenlőre nem követte a munkaerő részleges átcsoportosulása (miközben magas munkanélküliség jellemző keleten, addig egyes helyeken már munkaerőhiány lépett fel nyugaton). A korábban preferált ipari zónákban „megrekedt” munkaerő nem képes elmozdulni, mivel jelentős szakadék van a jelenleg prosperáló, és a depresszió sújtotta térségek ingatlanárai között. Egy részük a lakóhelyhez való ragaszkodás miatt nem is kíván elvándorolni. A munka- és lakóhely közötti területi diffe-

renciák feloldását jelentené a napi ingázás, mely azonban a nagy távolságból eredően nem képes jelentős mértékben enyhíteni a feszültséget. (A heti ingázás rendszere megszűnt, és úgy tűnik a közeljövőben sem fog újjáéledni.)

A tercier szektor előretörése kedvez a gazdaság egyenletesebb térbeli szerveződésének. Ez előnyös abból a szempontból is, hogy emelkedhet az egyes településeken belül a munkahelyek száma, s így csökkenhet az ingázók aránya is.

A közlekedés fejlődése az ingázás nagyságát elvileg növelheti. A közutak terheltek, a hatvanas évek forgalmára méretezettek. Épültek új autópályák, melyek használatáért fizetni kell, és a többen is tervezik a díj bevezetését. E tényezők nem kedveznek a személygépjárművel való ingázásnak. A távolsági tömegközlekedés helyzete nem sokat változott az elmúlt időszakban. Egyes vonalakon – mind vasút, mind buszközlekedés – ritkították a járatokat, sőt egyes helyeken meg is szüntették. A távlati célok között nem szerepel ennek az ágazatnak a preferálása, így a közlekedés-földrajzi szempontból elzárt települések továbbra sem tudnak bekapcsolódni az ország vérkeringésébe. A magas üzemanyagárak, valamint a távolsági közlekedés folyamatosan emelkedő tarifái erős gátló tényezőként lépnek fel az aktív munkaerő jelentős részénél, mikor munkahelyet keresnek. Ezek a tényezők szintén gátolják a napi ingázást.

Magyarországon jelenleg kiemelt probléma a munkanélküliség, melynek oka a gazdaság megroppanása volt. A gazdasági élet jelenlegi újjáéledése a korábbi területi szerkezetet nem veszi figyelembe, így – többek között – nem kötődik a mennyiségi munkaerőhöz. Ennek eredményeként a korábban munkaerővel telítődött térségekben a munkanélküliség csak kismértékben csökkent. Az ingázás feladata lenne, hogy a térbeli differenciáltságból eredő feszültséget csökkentse, de ezt a fentebb vázolt tényezők miatt nem képes végrehajtani. A munkahelyek jelentős része térben eltávolodott a munkaerőtől, míg a közeliak pedig a magas utazási költségekből eredően lettek „távoliak”.

Kutatási eredmények támasztják alá, hogy „a kiterjedt napi ingázás jelentékeny mértékben csökkenthetné a regionális egyenlőtlenségeket, sőt – mivel a közlekedéssel összekapcsolt nagyobb piacokon kisebb a súrlódás, mint az elkülönült részpiacokon átlagosan – akár a munkanélküliség szintjét is” (Köllő 1997, 33). Amennyiben a közlekedési költségek általánosan és jelentős mértékben változnának (pl. bevezetnének valamilyen utazási támogatást), akkor átrendeződnének a regionális piacok határai. (A közlekedési költségek emelkedése szűkebbre vonhatta, a személygépjármű-állomány óriási növekedése viszont kitágíthatta a régiók határait.) A tömegközlekedési kapcsolatok erősebben befolyásolhatják a munkaerő-piaci egyenlőtlenségeket, mint a személygépjárművek, a viszonylag sűrű városhálózat és a szerény távolságok ellenére vonattal vagy autóbusszal kevés központ érhető el, és a vonalak szakadozottsága miatt a városok elérésének átlagos költsége magas. A jelentős munkanélküliség sújtotta települések nagyobbik részénél a helyi közlekedés javítása hozzájárulna a munkanélküliség csökkentéséhez (Köllő 1997).

Említettük, hogy számos külföldi cég létesített Magyarországon új üzemeket, melyek területi elhelyezkedésüket nézve nagyobb részét Budapest tágabb környezetében, valamint Észak- és Nyugat-Dunántúl térségében találhatók. Ezeknél a vállalatoknál jelentősebb számban foglalkoztatnak nemcsak helyi munkaerőt, hanem a környező települések munkaerjét is (akár a falvak fizikai munkaerjét, akár a városok szellemi munkaerjét), akik az ingázók számát gyarapítják. Egy régi jelenség megújulását tapasztalhatjuk abban, hogy több nagyvállalatnál meg is szervezik a dolgozók szállítását (pl. Győrött, Székesfehérváron). Megemlítendő, hogy egyre több ipari park nyílik az országban, ahol a munkahelyek nagyfokú térbeli koncentrációja jön létre. Ezekben a munkaerőgyűjtő telephelyeken jelentősebb számú ingázó is jelen van.

Az ingázók számának alakulására jelentősen hatást gyakorolnak az egyre több nagyváros körül kialakuló agglomerációs zónák. A népesség szuburbanizációját egyenlőre nem mindenhol követi a munkahelyek szuburbanizációja, így a központi településre irányuló munkaerő-beáramlást növelik a kiköltözők. Érdekes ellenáramlások is kialakulnak, mivel a nagyvárosok (kifejezetten Budapest) környezetében elhelyezkedő egyes településeken ipari üzemeket, jelentősebb bevásárlóközpontokat is létesítenek, melyek részben a nagyváros munkaerjére támaszkodnak (nem mindig elegendő mennyiségű vagy minőségű a helyi munkaerő). A népesség szuburbanizációja és a munkahelyek városkörnyékeken való megjelenése aktuálisan ható tényezők, melyek együttes jelentkezése esetén, ha a munkaerő-kereslet és kínálat nem találkozik, akkor az ingázás mértékét növelik (például Budaörs esetén – az eljárók közel fele Budapestre jár, míg a bejárók majdnem mind Budapestről érkeznek), ha találkozik, akkor az ingázás mértékét csökkentik.

Az ingázással kapcsolatban kiemelhető még, hogy megváltoztak és változni fognak egyes jellemzői. Például a „blokkolós” gazdasággal ellentétben jelenleg a rugalmas munkaidő kezd elterjedni, emiatt a klasszikus munkaerő-áramlási időintervallumok kitágultak. Ezentúl növekvő tendenciát mutat a nem egy ponthoz köthető munkahelyek, állások száma (az 1996. évi mikrocenzus kimutatta, hogy a korábbi felmérésekhez képest a munkavállalók jelentősebb aránya jelöli meg a „munkahely változó” kategóriát). Megnőtt a munkavégzés során bekövetkező térbeli mozgások aránya is. Ebben az értelemben az ingázás veszített a jelentőségéből, mivel csökkent azon munkavállalók aránya, akiknek a munkába járás és a hazautazás komoly tényezőként szerepel a napi programjában, azaz a munkavégzés közbeni mobilitás mellett egyes aktív keresőknel fel se tűnik a lakó- és munkahely közötti ingázás (pl. a vállalkozók egyre gyarapodó rétegéből sokan nem a munkahelyükön ülnek, hanem nyersanyagért, áruért stb. járnak). Ezen kívül léteznek olyan szakmák, melyeknél a munkába járás nem két fix pont közötti távolság megtételét jelenti.

Az ingázás jövőjét illetően még egy tényezőről szólni kell. A fejlett országokban egyre nagyobb teret hódít az ingázás csökkenését előidéző ún. telemunka. A telemunka az új információs-kommunikációs technológiák segítségével a felhasználótól távoli otthonról vagy más „decentrált” fekvésű munkahelyről végzett

elektronikus munka („táv munka”). Előnye a munkavállaló számára, ha otthonában tud dolgozni, hogy többek között nincs szükség a munka- és lakóhely közötti távolság áthidalására, ha lakóhelyére telepített munkahelyközpontban tud dolgozni, akkor pedig nincs szükség a településközi távolság leküzdésére, vagyis függetlenedik a munka a távolságtól, így a településtől, a településhatároktól is. Az egyén munkaerőpiaci lehetőségei ezzel jelentősen megnőnek. A közlekedés kiiktatódik a rendszerből, így ennek káros hatásai is megszűnnek. Az ingázás fogalma részlegesen értelmét veszti (a munkavállaló helyett az információk ingáznak az illető lakóhelye és munkaadójának települése között). A munkaadó számára többek között előnyt jelent, hogy az utazási hozzájárulást megtakarítja, valamint elzárt munkaerőpiacokat tud feltárni, így mobilizálni tudja az elfekvő munkaerő-potenciált. Megfordul a szituáció, s vele együtt a problémák: nem az embereket kell a munkahelyre vinni, hanem az emberek munkáját kell immateriális módon (az elektronikus távközlés segítségével) elszállítani (Erdősi 1992). Hazánkban is kezd elterjedni a telemunka, a munkanélküliség csökkentésének egyik eszközét látják benne. Aktualitása nő, az első komolyabb kísérletek e téren jelenleg zajlanak.

### *Az egyes részpolitikák hatása a napi ingázásra*

Az ingázásra, s ezáltal az ingázók számára hatással van számos részpolitika. A gazdaságpolitika a munkahelyek térbeli szóródását, illetve koncentrálódását idézheti elő. Az utóbbi az ingázás csökkenésének irányában hat, az előbbi inkább ellene. A munkahelyteremtés egy-egy település esetén kétféle módon befolyásolhatja az ingázást, egyrészt csökkenhet az eljárók száma, másrészt növekedhet a bejárók száma. A lakáspolitika a lakóhelyek térbeli elhelyezkedésére van hatással, s ezen keresztül az ingázást is érinti. Új lakóházak építésének vagy a lakásbérleti rendszernek a támogatása, az ingatlanárak területi differenciáinak közvetett mérséklése csökkentheti az ingázás nagyságát (a munkahely településére költözés). E tényezők révén az ideiglenes migrációban résztvevők, az ingázók tényleges elvándorlókká válhatnak. A közlekedéspolitikai, a közlekedés-fejlesztés jelentős hatással van az ingázásra: a településközi munkaerő-áramlás csatornáinak biztosítása (gyors megközelíthetőség, korszerű és sűrű tömegközlekedés stb.) alapvető az ingázás szempontjából. A közlekedési tárca által preferált, s így fejlesztett területeken az ingázás növekedhet, míg az elzárt térségek kimaradnak a munkaerő-áramlásból. A munkaerő-politika (humán erőforrások) szintén hatással lehet az ingázásra. Ha támogatják – főleg a munkanélküliség csökkentése érdekében – a más települések munkaerőjének foglalkoztatását (utazási költségekhez való hozzájárulás), akkor az ingázás növekedését idézheti elő.

A területfejlesztés feladata a természeti, társadalmi és gazdasági tényezők területi harmóniájának a megteremtése. Alapvető cél a munka- és lakóhelyek területi egyenlősége. Ennek érdekében a munkanélküliség sújtotta területeken a munkahelyteremtés szükséges, míg a munkaerő-hiányos területeken a lakóhelyteremtés. A

kettő települési szinten történő bizonyos fokú összehangolása már inkább a településfejlesztés feladatköre. A helyes területi politika a kiegyenlítésre törekszik, vagyis nem cél se a munkahelyek, se a lakóhelyek drasztikus átcsoportosítása térségi szinten. (Kiemelendő, hogy a munkahelyeket kell közelíteni a lakóhelyekhez.) Ha nem sikerül a területi differenciák csökkentése, akkor a lakó- és munkahely (azok települései) közötti kapcsolat – a munkaerő-áramlási csatornák – biztosítása a feladat. Ez a napi ingázásnál leginkább a kistérségi szinten jelentkezik, mivel a korlátozott utazási időtartam dominanciája érvényesül. Vagyis a közlekedési kapcsolatok javítása enyhítheti a területi differenciákból származó feszültségek feloldását. Magyarországon sajnos ezek a differenciák jóval nagyobbak (Isd. kelet–nyugat ellentét), mintsem a napi ingázás megoldaná őket, de mint fentebb Köllő J. is kimutatta egyes területeken részleges megoldás lenne a problémára (Köllő 1997). (Vannak olyan kistérségek, ahol enyhíthetőek lennének a feszültségek.)

Magyarországon a gazdaságpolitika helyesen törekszik a munkahely-teremtésre a munkanélküliség sújtotta térségekben. A lakáspolitikai irányvonala azonban megkérdőjelezhető. Egy országban, ha nincs nagy különbség a gazdasági régiók fejlettsége között, akkor az ingatlanárak területi differenciái kicsik. Természetes, hogy Magyarországon nem lehetséges és nem is szükséges a területenként eltérő ingatlanárak nagyfokú közelítése, mivel a gazdasági fejlettség ezt nem indokolja. A népesség közel egyenletes eloszlása a kedvező, így pozitív megítélésű, hogy az ingatlanárak „fékezik” a nagyfokú belső migrációt. Nem ürülhet ki egy Borsod-Abaúj-Zemplén megye a gazdasági depresszió miatt, és nem telítődhet egy Győr-Moson-Sopron megye a kedvező pozíciója miatt. Azonban az árak közötti szakadék idővel problémát okozhat, mihelyt munkaerőhiány lép fel Nyugat-Magyarországon. Sajnos a befektetők többsége külföldi, így nem garantált, hogy a nyugati országrész telítődése után a keleti régiókban fognak befektetést eszközölni (habár a legújabb megfigyelések azt mutatják, hogy nő az esély rá), inkább más országban keresnek telephelyet. Indokoltnak tűnik az ingatlanárak bizonyos fokú közelítése, annak érdekében, hogy a keleten megkötött munkaerő egy része a jobban prosperáló térségekbe tudjon áramolni, mely a jelentősebb népsűrűségi differenciák kialakulásáig elfogadható. Igaz, hogy a gazdasági tényezők jelenleg jóval erősebben hatnak, mint más tényezők, de ennek a problémának a boncolgatását szociológiai oldalról is meg kellene tenni: vajon a lakóhelyhez való ragaszkodás jelenleg mennyire erős a társadalomban, mekkora szerepe van az eltérő mikro- és mezokultúráknak, vagy a beilleszkedési nehézségeknek az esetleges migrációs lehetőségeknél. Vagyis mennyiben változott meg a társadalom migrációs kultúrája, azaz hajlandóak-e az emberek egy munkahely miatt elköltözni más településre.

Ez a kérdéskör azért is érdemel több figyelmet, mivel a különböző közvetett gazdasági, jogi eszközök gyakran nem elegendőek arra, hogy a gazdasági sűrűség egyenletes mértékét elérjük (Isd. kelet–nyugat ellentét). A multinacionális vállalatok döntéseit nehéz befolyásolni, így érdemes előregondolkozni. Egy prosperáló térségben a nagyarányú beruházások esetén idővel munkaerőhiány léphet fel, melyet lehet,



hogy a környezete (ingázás) sem képes már kielégíteni. Ilyenkor a betelepítési politikák (akár kormányzati, akár önkormányzati oldalról) kerülnek majd előtérbe, melyekre nem árt előre felkészülni. Ugyanakkor azt sem szabad elfelejteni, hogy elég sok külföldi vállalat mobil, azaz idővel lehet, hogy máshová teszi át telephelyét. A munkaerő egy részére ilyenkor – ha addig a helyi gazdaság nem erősödött meg kellőképpen – ismét lakóhelyváltás vár. (Nem szabad a multinacionális vállalatok által eszközölt beruházások mindenhatóságában bízni, ki kell mellette épülni egy erős, a változásokra rugalmasan reagálni képes lokális szerveződésű gazdaságnak is.)

A közlekedéspolitikában inkább a makroszintű feladatokon van a hangsúly: a nagytérégi kapcsolatok kiépítésén (pl. a déli autópálya), és az európai úthálózatba való bekapcsolódáson (pl. a Balkán és Nyugat-Európa autópályával való összekapcsolása). A mezo- és mikroszint közlekedési problémáinak megoldása a jövő távlati céljai között szerepel, így az ingázás közlekedési feltételeinek javulása nem várható a közeli jövőben. Kifejezetten hátrányos lenne, ha az állami kézből kikerülnének a tömegközlekedési vállalatok, mivel profitorientáltságuk miatt több térségben jelenleg is megritkított közlekedési kapcsolatokat tovább csökkentenék. (Felszámolnák a veszteséges vonalakat, járatokat.)

A munkaerő-politika igyekszik – főleg a munkanélküliség csökkentése érdekében – az ingázást szerény eszközökkel támogatni. 78/1993. évi Kormányrendelet mondja ki, hogy minden munkáltató köteles költségtérítési hozzájárulást fizetni a munkavállalónak (az utazási költség 86%-át vasút 2. osztály, 80%-át elővárosi vasút és helyi, valamint távolsági autóbusz esetén, és egyes esetekben üzemanyag hozzájárulást kell fizetni a személygépkocsi használatánál is). Ez a rendelet áthárítja a költségek jelentős részét a munkaadóra (leveszi a teher egy részét az ingázók válláról), akinek azonban így nem igazán érdeke ingázók foglalkoztatása. (Munkaerőbőség esetén előfordulhat, hogy a rendeletet nem tartják be.) Csökkentik az ingázásra is kész aktív keresők anyagi terheit, de egyúttal esélyeit is a munkavállalásra. A 39/1998. évi Kormányrendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról is szól. A rendelet alapvető célja, hogy a munkanélküliséget csökkentse: a munkaadó számára egészben vagy részben megtéríthetővé teszi az újonnan alkalmazott dolgozóinak munkába járással kapcsolatos utazási költségeihez való kötelező hozzájárulást, ha hosszabb ideje nyilvántartott munkanélkülit alkalmaz, és ha hasonló munkakörben foglalkoztatott munkavállaló viszonyát nem szüntette meg a közelmúltban. A csoportos személyszállítást (saját vagy bérelt autóbuszsal, személygépkocsival) bizonyos feltételek mellett szintén támogathatóvá teszi (pl. abban az esetben, ha az oda- és visszautazás időtartama tömegközlekedési eszközzel a két órát meghaladja).

A területfejlesztésben az elmúlt évtizedben nagyobb figyelem irányult az ingázásra, mint jelenleg. A terület- és településfejlesztés hosszú távú feladatai (*Országos Tervhivatal, Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium* 1985) című, az Országgyűlés 12/1980–85. számú határozatának háttéranyagául szolgáló munkában is

találkozunk a jelenség vizsgálatával. A munka szerzői rámutatnak, hogy a korábbi években a területileg arányos iparosítás révén sikerült mérsékelni a távolsági ingázást, de a közlekedési hálózatok elmaradt felújítása miatt feszültségek keletkeztek a napi ingázás terén. A gyors ütemű motorizáció viszont javította az ingázás feltételeit. Célul tűzték ki, hogy a szociális- és a létbiztonság megőrzése érdekében folyamatosan meg kell teremteni a teljes és hatékony foglalkoztatás területi feltételeit, melynek kapcsán törekedni kell a távolsági ingázás további mérséklésére, oly módon, hogy elő kell segíteni a munkaerő és az eszközök területi mobilitását (a munkahelyek és lakóhelyek közelítését). Az ipar területi decentralizálásában látták az eszközt a nehezen mozgósítható munkaerő bevonására. A közlekedésfejlesztésnél cél volt, hogy a belső elvándorlás lefékezése érdekében javítani kell a napi ingázás feltételeit (tömegközlekedés színvonalának emelése). Munkaerő-politikai célként a munkaerő-felesleggel még korlátozottan rendelkező területeken a foglalkoztatás elősegítését jelölték meg.

Az 1997. évi Országos Területfejlesztési Konceptióban nem kapott nagy hangsúlyt a kérdés. A társadalmi problémák területi vetületeinél egy mondatban megemlítik, hogy a foglalkoztatás csökkenése nemcsak a munkahelyek településein fejtette ki hatását, hanem az egész ingázási övezetben. A koncepció irányelvei között az ágazati politikákban közvetve jelenik meg az ingázás kérdésköre. A lakáspolitikával foglalkozó résznél célul tűzik ki, hogy mérséklődjenek a lakásállomány területi elhelyezkedése és jellege, valamint a lakossági igények közötti ellentmondások, különös figyelmet fordítva az építkezések és felújítások területi megoszlására. A gazdaságpolitikai célkitűzéseknél a kedvezőtlen helyzetű térségekben a beruházások arányának növekedését célzó közvetett támogatások preferálása kiemelhető. Az ipar térbeli szerkezeténél megállapítják, hogy az ipari fejlettség területi különbségei a korábbi kiegyenlítődési tendenciát megtörve ismét jelentősen növekedtek, a külföldi befektetések térben nagyon koncentráltan helyezkednek el. A célkitűzések között szerepel az ipar hatékonyabbá tétele, és térbeli aránytalanságainak csökkentése. A legfőbb közlekedéspolitikai célként egyértelműen az európai hálózathoz való csatlakozást jelölik meg. Kiemelik, hogy a társadalom egyes rétegei számára a tömegközlekedés továbbra is alapellátásnak minősül, ezért tovább kell javítani a tömegközlekedés minőségét és színvonalát. A fejlesztési javaslatok túlnyomó részében az európai vérkeringésbe való bekapcsolódást irányozzák elő, kisebb részben a régiók közötti kapcsolatok kiépítését szorgalmazzák.

A területfejlesztés térségi dimenziójánál a koncepció szerzői megjelölték a beavatkozási térségtípusokat. Az ipari szerkezetváltás által érintett térségeknél röviden szólnak az ingázásról: „A nagyarányú ipari visszaesés területi differenciálódását növelte egyrészt az, hogy egyes iparágak a kedvezőbb adottságú és dinamikus térségekbe települtek, másrészt – és ez a fő ok – a válságba került ágazatok jelentős hányadban ingázó, más térségben lakó, esetenként külföldi munkaerőt foglalkoztattak. A válság és a munkanélküliség terhei ezért egymástól eltérő helyen jelentkeznek.” (Országos Területfejlesztési Konceptió 1997, 80) A tartós, jelentős munka-

nélküliséggel küzdő térségeknél már több figyelmet szenteltek a kérdésnek: „...számos térségben a munkanélküliség fő oka ... az ingázás lehetőségeinek beszűkülése, költségeinek megnövekedése, és ezáltal az adott térségben lakó, de máshol dolgozó keresők munkahelyének elvesztése. A tartós munkanélküliség, az ingázási lehetőségek csökkenése nem szűkebb térségekhez kötődő jelenség, az e probléma kezelésére felhasználandó eszközök nem korlátozandók meghatározott térségekre. A koncentráció elvének megfelelően, azonban néhány térségben a közlekedési lehetőségek javításához, munkahelyek teremtéséhez, a képzés, átképzés intézményes megoldásához, valamint a helyben nyilvánvalóan megoldhatatlan gondok esetében az áttelepülés, a térbeli mobilitás elősegítéséhez összehangolt beavatkozásra van szükség.” (*Országos Területfejlesztési Konceptió 1997*, 82)

A településhálózat fő alkotó elemeinek fejlesztési irányai között a közepes és nagy községek címszó alatt foglalkoznak még röviden a problémával: „A mezőgazdaság mai súlyát és munkaerőigényét figyelembe véve a közepes és nagyobb községek népessége kizárólag mezőgazdaságból nem tud megélni. Egyik megoldás továbbra is az ingázás, ennek lehetőségei azonban az utóbbi időben beszűkültek, költségei megnövekedtek. Ugyanakkor már elég jelentős munkaerőforrást és piacot biztosíthatnak a helyben működő vállalkozások létrehozására. Figyelembe véve, hogy a szakképzett és betanított munkásságnak legnagyobb hányada e településeken él, ez komoly fejlődési potenciált jelent.” (*Országos Területfejlesztési Konceptió 1997*, 115)

Összefoglalva az ingázás kérdésköre kisebb hangsúlyt kap a koncepcióban. A munkanélküliség problémájának kezelésében a lokális munkahelyteremtés az erőltetett irányvonal, mellette szerényebb jelentőséget tulajdonítanak az áttelepülés elősegítésének, illetve a közlekedési lehetőségek javításának, s így az ingázás kedvezőbb feltételeinek megteremtésének.

A fentiek is alátámasztják azt a megfigyelést, hogy az ingázás kérdésköre az aktuális politikában is háttérbe szorult. Nem került a közlekedésfejlesztés prioritásai közé a településközi úthálózatok, így a települések közötti kapcsolatok javítása, és nem túl intenzíven támogatják a munkahelyek székhelyétől eltérő településeken lakók foglalkoztatását sem. Úgy tűnik, nem látnak ebben komolyabb perspektívát a munkanélküliség csökkentésére sem. Mindezek annak ellenére fennállnak, hogy az aktív keresők közel egynegyede ingázó és a munkanélküliség sem megoldott probléma. Ezen a téren bekövetkező változásokat csak remélni lehet.

### Zárszó

A napi ingázás aktuális része a következő népszámlálásig nehezen, illetve közvetett eszközökkel kutatható, de nem érdemli meg azt a nagyfokú mellőzöttséget, melyben jelenleg része van. Nem szabad elfelejteni azt a tényt sem, hogy az EU-hoz való csatlakozás után feltehetőleg megindul a munkaerő országhatárt átlépő ingázása is (mint új téma terítékre fog kerülni). Ez bekövetkezhet mindannak ellenére, hogy lassan átlépünk a XXI. századba ahol, mint Erdősi Ferenc megfogalmazta,

nem az embereket kell majd a munkahelyre vinni, hanem az emberek munkáját kell immateriális módon (az elektronikus távközlés segítségével) a lakóhelyekről elszállítani.

### Irodalom

- Bóhm A.–Pál L. (1985) *Társadalmunk ingázói – az ingázók társadalma*. Budapest, Kossuth Kiadó.
- Erdősi F. (1992) *Telematika*. Budapest, Távközlési Könyvkiadó.
- Hunya G. (1981) Napi ingázás Magyarországon. – *Földrajzi Közlemény* 2. 128–139. o.
- Illés S. (1995) A területi mobilitás volumenének változásai. – *Statistikai Szemle*. 7. 543–555. o.
- Iván L. (1994) Módszertani gondolatok az ingavándor-forgalom kutatásához. *Műhely*. 1.
- Kapitány G. (szerk.) (1994) *1990. évi népszámlálás, 39. kötet: Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (Ingázási adatok)*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Kapitány G.–Lakatos M. (1993) A munkaerő napi mozgása Budapesten és a fővárosi agglomerációban, 1970–1990. – *Statistikai Szemle*. 8–9. 651–685. o.
- Klinger A. (főszerk.) (1996) *Demográfia*. Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Köllő J. (1997) A napi ingázás feltételei és a helyi munkanélküliség Magyarországon. – *Fsély* 2. 33–61. o.
- Mikrocenzus 1996, A foglalkoztatottság alakulása 1980–1996*. (1997) Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- Nemes Nagy J. (1998) *A tér a társadalomkutatásban*. Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Országos Területfejlesztési Konceptió*. (1997) (munkaanyag) Budapest, Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium.
- A terület- és településfejlesztés hosszú távú feladatai*. (1985) Budapest, Országos Tervehivatal.
- Ütkeresés és szociális biztonság (Elgondolások az átmeneti időszak szociálpolitikájáról)*, *Statistikai melléklet*. (1989) Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- 1960. évi népszámlálás 9. kötet: A keresők munkahelye és lakóhelye, A népesség 1949. és 1960. évi lakóhelye*. (1963) Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- 1970. évi népszámlálás: Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (A napi ingázók adatai)*. (1976) (munkaanyag) Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.
- 1980. évi népszámlálás 33. kötet: Az aktív keresők munkahelye és lakóhelye (A naponta ingázók adatai)*. (1983) Budapest, Központi Statisztikai Hivatal.

## THE QUESTIONS OF THE COMMUTING IN THE NINETIES IN HUNGARY

PÁL SZABÓ

In the nineties the idea of the commuting is disappearing from the mind of the hungarian society. The examination of its attributes is a rare topic in scientific researches and it falls into the background in the interest of sectorial politics nowadays in Hungary. These facts are causeless because the newest data (1996) shows that 25 per cent of occupied population is commuter just as in 1990.

The statistical definition of commuting is criticized sometimes, but it is widely conceded with some mistakes, so the arising opinions do not cause serious dilemmas.

In the formation of commuting objective and subjective factors participate, but during the historical development most of them altered.

The earlier growth tendency has changed since 1980 in Hungary: the number of occupied population and of the commuters decreased. In spite of this decrease the rate of the commuters grew between 1980 and 1990, and the index has stagnated since 1990. The explanation of it is a collective effect of more social and economical factors.

It is an interesting fact that the high rate of commuting does not cause high rate of unemployment in most of settlements. It is interesting also that the contact of the city status and the attraction of labour weakened in the previous years. These are reinforced by statistical datas.

In nineties a lot of new social and economical factors affect the commuting in Hungary. In addition to the decisions of sectorial politics affect the commuting too. These are collected in the second part of this study.