

A hely és a fej

Munkaerőpiac és regionalitás Magyarországon

MTA Közgazdaságtudományi Intézet

KTI könyvek 6. kötet

Budapest, 2005

Szerkesztette: Fazekas Károly.

A kötet címe elég szemléletesen utal a tanulmányok fő témájára, a humán erőforrás területi megoszlására.

A négy önálló tanulmány a rendszerváltozástól mutatja be a regionális folyamatokat, elsősorban a foglalkoztatottság és a munkanélküliség területi aspektusait. Az új évezred kutatási programjainak egyik fontos témája a regionális különbségek alakulását befolyásoló tényezők feltárása. A tanulmányok közös pontja a matematikai-statisztikai programok és modellek felhasználása, valamint a több évre visszamenő statisztikai adatok felhasználása. Abban is egyetértenek a szerzők, hogy a regionális különbségek egyik fő meghatározó eleme a térségben élők iskolai végzettsége, ami kihat a jövedelmekre és ezzel párhuzamosan a foglalkoztatásra, munkanélküliségre.

Az első tanulmány – Faluvégi Albert: A társadalmi-gazdasági jellemzők területi alakulása az átmenet időszakában és az új évezred küszöbén – az elmúlt tíz év folyamatait bemutató adatok felhasználásával érzékelteti a következő évek trendjének folytatódását és/vagy a munkaerőpiaci változások térségi alakulását. Elsősorban kistérségi szintű elemzés. A szerző, aki e témakör egyik fő hazai szakértője, az első fejezetben bemutatja a kialakult új térszerkezet meghatározó elemein keresztül a kistérségek fejlettségi különbségeit az új évezred küszöbén. A matematikai módszerekkel számított komplex területi fejlettségi meghatározás 6 dimenzióban (általános fejlettség, demográfiai helyzet, foglalkozási helyzet, gazdasági fejlettség, infrastrukturális fejlettség és iskolázottság), 40 mutatón keresztül, a faktoranalízis módszerével alakult ki. Ezek alapján elmondható, hogy a térségi különbség alakulásának legmeghatározóbb tényezője az iskolai végzettség és vele pozitív kapcsolatban a jövedelem, negatív előjellel pedig a munkanélküliség. A kistérségeket a szerző 5 típusba sorolja: dinamikusan fejlődő, fejlődő, felzárkózó, stagnáló és lemaradó. A tanulmány értelmezését több térkép segíti, s szemléletesen, jól alátámasztott például az a megállapítás, amely a fejlődés és a

lemaradás új térbeli meghatározását (BB tengely) a Balassagyarmat–Békéscsaba vonalra helyezi.

Ezek után – az említett hat dimenzióban – a kistérségi különbségek bemutatására kerül sor, azok összefüggéseire és eltéréseire rámutatva. A kistérségek általános fejlődése erősen összefügg a demográfiai viszonyokkal, az ország szétszakadása a foglalkoztatási helyzetben érződik leginkább, a legnagyobb különbségek a gazdasági fejlettségben figyelhetők meg. A területi infrastrukturális fejlettség az általános és a gazdasági fejlettséget követi, azok következménye, s a különbségek fő meghatározói az iskolázottságban tapasztalható eltérések. A fejezet végén a kistérségektől számított távolságokat – elérési viszonyokat – mutatja be a szerző általánosan (a főváros, a nyugati határ és a régióközpont elérését komplexen kezelve), a nyugati határ nélkül (a főváros, a megyeszékhely, a kistérségi központ és a saját szerep együttesét) és az úgynevezett hétköznapiokon (a megyeszékhely, a kistérségi központ és a saját szerep súlyozásával) – ez utóbbi a közlekedési nehézségek mindennapi problémáit szemlélteti. Az itt leírt megállapítás – a kistérségek ezt a problémát egyedül nem tudják megoldani – egyrészt a következő fejezet felvezetése, másrészt a kötet más tanulmányaiban részletesebb kifejtésre kerül.

A Közúthálózat fejlesztésének középtávú terve című fejezet az unió fő közlekedési folyosóinak hazai kapcsolódási pontjait, a TEN és a TINA fejlesztési lehetőségeit taglalja, és az így kialakuló 2012-es elérési lehetőségeket ábrázolja. Az utolsó fejezet a kistérségi fejlettségek várható alakulását mutatja be a már megismert dimenziókon keresztül. Foglalkozik a közigazgatás korszerűsítésének elodázhatatlan voltával, a régiók és a kistérségek szerepének változásával. Pozitív kicsengése, hogy a szerző szerint 2012-re a dinamikusan fejlődő és a fejlődő kistérségekben fog élni a népesség 60%-a.

A kötet második, a szerkesztő tollából való tanulmánya „A hazai és külföldi tulajdonú vállalkozások területi koncentrációjának hatása a foglalkoztatás és munkanélküliség területi különbségeire” címet viseli. A szerző a bevezetőben megállapítja, hogy a rendszerváltozást követően a régiók szintjén munkaerőpiaci aktivitási polarizáció figyelhető meg, s ezzel összefüggésben egyre markánsabban elkülönülnek a nyertesek és vesztesek csoportjai.

A tanulmány első fejezete a foglalkoztatás és a munkanélküliség területi eloszlásának bemutatására tesz kísérletet. Általános megállapítása, hogy a régiók szintjén mért különbségek nemzetközi összehasonlításban nem túl magasak, azonban a kistérségek szintjén növekszik ez az eltérés. A megállapításokat a KSH adataira támaszkodva ábrák és táblázatok szemléltetik.

A második rész a régiós különbségek okainak feltárására törekszik. Maguk a különbségek uniós (piacgazdasági) tendenciába illenek, a szóródás és a polarizáció a globális gazdaság és a munkaerőkereslet területi eloszlásának változásából fakadnak. A különbségek csökkenése ellen hat, hogy egyrészt megmaradtak a regionális bérkülönbségek, másrészt a migráció és a vállalati relokáció alacsony intenzitású, harmadrészt a munkaerőkereslet területi különbségeit nagymértékben befolyásoló külföldi működőtőke-beáramlás eltérő térbeli megjelenésű.

Az elemzés harmadik része a külföldi tulajdonú vállalatok hazai területi koncentrációjának a foglalkoztatásra és a munkanélküliségre gyakorolt hatását mutatja be. Az 1993 és 2001 közötti kistérségi adatok elemzésével kimutatja, hogy „bár az abszolút koncentráció mértékében nincs túl nagy különbség a hazai és a külföldi foglalkoztatottak között, a hazai és a külföldi tulajdonú foglalkoztatottak területi eloszlása jelentős eltéréseket mutat”. Az okok közül hármat taglal. Elsőként az ipari hagyományokat, vagyis azt, hogy azok a térségek vonzzák jobban a külföldi tőkét, ahol már a rendszerváltás előtt is magas volt az iparban foglalkoztatottak száma. Másodsorban a földrajzi helyzetet, amely a hazai vállalkozások esetében nem mutat szignifikáns összefüggést a vállalatok koncentrációjával. Harmadsorban az iskolázottságot, amely mindkét vizsgált csoportnál (hazai és külföldi tulajdonú vállalkozások) erős szignifikáns összefüggéseket jelez. Megállapítja tehát, hogy „a külföldi tulajdonú vállalatok által foglalkoztatottak az ország nyugati részében található, képzett munkaerővel rendelkező ipari térségeken belül is különösképpen az osztrák határ menti térségekre koncentrálódnak”. Ez a helyzet már a vizsgált időszak elején kialakult, s azóta jelentős mértékű változás nem következett be. És hogy miért nem változik a helyzet, miért nem „megy” a külföldi tőke az ország keleti területeire? A termelékenységben, a bérszintben és a termékegységre eső bérköltségben levő különbségekben keresendő a válasz. Habár a bérek magasabbak a magasabb foglalkoztatottságú

területeken, de a termelékenység-különbségek miatt a termékegységre jutó munkaerőköltség alacsonyabb itt, mint az alacsonyabb foglalkoztatottságú területeken. Mindezek alapján nem várható, hogy a közeljövőben változás következne be. Ezt csak erősíti az, hogy a külföldi tulajdonú vállalatok és a térségben működő hazai tulajdonú vállalkozások kapcsolata erősödik. A kiút az iskolázottság növelése, a térségek logisztikai adottságainak fejlesztése (az autópályák építésével csökkenthető a szállítási idő). A keleti határ menti területek kibontakozásának egyedüli lehetősége az unió kibővítése után a határok megszűnésével jöhet el, amikor a jelenlegi határok túloldalán levő térségközpontokhoz kapcsolódhatnak.

A kötet harmadik tanulmánya Nemes Nagy József és Németh Nándor közös műve, amely „Az átmeneti és az új térszerkezet tagoló tényezői”-ről szól. A szerzők először bemutatják azokat a modelleket és alkotótényezőket, amelyek a nemzetközi kutatásokban megjelentek a regionális egyenlőtlenségek vizsgálatában. Kezdetben a feltárt regionális egyenlőtlenségek kiegyenlítődé- sében látták a kutatók a feltárt problémák megoldását. Azonban belső okok, az energiaválságok következtében újabb egyenlőtlenségnövekedési szakasz következett be. „Ma Európa legtöbb országában és az Egyesült Államokban a korábbinál instabilabb fejlettségi kép a jellemző” – állapítják meg. Az átmeneti országokban a rendszerváltozás és a piacgazdasághoz való visszatérés egyben azt is jelentette, hogy a regionális egyenlőtlenségekben is a piacgazdaságokat jellemző trendek alakultak ki. Azonban, míg a kiegyenlítődést létrehozó tényezők ugyanúgy hatnak ezekben az országokban, mint a fejlettekben, jelen vannak az e tendenciát megtörő faktorok is.

Ezek után a szerzők a hazai regionális egyenlőtlenségeket mutatják be. Kiemelik, hogy olyan új hatások jelennek meg, mint a globalizáció, az információs rendszerek kialakítása és a környezet védelmének problémája, amelyek az egyenlőtlenségeket növelik. A hazai térszerkezetre jellemző a stabilitás (a főváros–vidék dualitása, a tagolt tér kilencvenes évek eleji kialakulása) és a pozícióváltás (a vidéken belüli változások, s a főváros jóval erősebb fejlődése). Ezeket a megosztottságokat az adóköteles jövedelmeken és a munkanélküliség alakulásán ábrázolják szemléletesen, több térképen és az ezeket kiegészítő táblázatokon.

A következő fejezet a területi tagolódás hatótényezőinek bemutatása. A hosszú távú térfolya-

matok alakításában a tőkeozgás, a gazdasági hatékonyság egyértelműen dominál a demográfiai, migrációs és foglalkoztatottsági tényezőkhez képest. A másik ilyen fontos hatótényező a távolság, amely a kedvező földrajzi helyzet és az előnyös fekvés által generált társadalmi-gazdasági tényezők kialakulását okozta. A harmadik fontos hatótényező a lakosság iskolázottsága, képzettsége.

Ezek után a szerzők az előbb említett hatótényezők empirikus vizsgálatát végzik el a munkanélküliségre és a lakossági jövedelmekre vonatkozólag. Két – általuk legfontosabbnak említett – tényezővel, a lakosság iskolázottságával, valamint a földrajzi helyzetet leíró változókkal foglalkoznak. A módszer többváltozós regressziós modellek vizsgálata. Az iskolázottságot két indikátorral mérik: az egyetlen osztályt sem végzett tíz éven felüliek, illetve a 25 évnél idősebb diplomások arányával. Megállapítják – két népszámlálás (1990 és 2001) adatait felhasználva –, hogy „a hazai iskolázottsági térszerkezet igen stabil”. A földrajzi helyzetet a valóságos térbeli pozíciót mutató koordinátákkal jelezték; a középpontban Budapest áll. Az eredmények igazolták, hogy a változók mind a lakossági jövedelmek, mind a munkanélküliség különbségeiben fontos szerepet játszanak. Ezt követően a szerzők kísérletet tesznek az ezredforduló regionális tagoltsági modelljének bemutatására. Ehhez megváltoztatták a földrajzi helyzetet leíró tényezőt. Az eddigi koordináták helyett különféle elérhetőségi mutatókat alkalmaztak (a nyugati határátkelők, a legközelebbi autópálya-csomópontok, Budapest és a legközelebbi határátkelőhely átlagos elérési ideje). Ebben az esetben is az iskolázottság bizonyult a legfontosabb magyarázó tényezőnek. A jövedelmek tagoltságában a Budapesttől való távolságnak is erős differenciáló hatása van. A munkanélküliség egyenlőtlensége nem a fővárostól, hanem az országhatár és az autópálya-csomópontok elérésének idejétől függ leginkább. Ez egy másik centrum-periféria (külső periféria) megosztottságra utal.

Összességében a szerzők arra hívják fel a figyelmet, hogy „az ország egészének relatív felzárkózása egy a korábbiaknál mindenképpen polarizáltabb térszerkezetben valósulhat meg”. A hatótényezők közül a fekvésben (autópálya és kommunikáció) előrehaladást, az oktatásban viszont a rendszer feszültségeinek elfogadhatatlan megmerevedése miatt kevésbé optimista jövőképet festenek.

Az utolsó tanulmány felfogható az előző folytatásaként is, részben a szerző (Németh Nándor), részben a téma (Az autópálya-hálózat térszerkezet-alakító hatásai – Magyarország esete) miatt. A gazdasági fejlődés és a közlekedési adottságok kapcsolata a mai globalizált világban a vonalas infrastruktúra területi fejlettségét hozta Nyugat-Európában az 1980-as években. Hazánkban a külföldi tőke az autópályák 30-40 kilométeres körzetéhez kapcsolódott.

A szerző először a közlekedéspolitikai kérdéseket járja körül. Az uniós csatlakozással az is eldőlt, hogy továbbra is Európa egyik fő tranzitországa maradunk, mivel 6 helsinki folyosó szeli át az országot, melyek közül 5 közút vagy vasút. A bemutatott kutatás szintén az iskolázottság és a foglalkoztatottság területi eltéréseinek metszetében vizsgálja a magyarországi autópályák szerepét 1998–2002. évi adatok felhasználásával. Az alapkérdésre a válasz: igen, az autópálya-hálózat elérhetősége fontos a regionális tagoltság alakításában. De az iskolázottság és a nyugati határtól való távolság csak az autópálya közvetlen közelében tud kedvező hatást kiváltani. Létezik a kelet-nyugati lejtő, de létezik az autópályához kapcsolódó egyenlőtlenségi rendszer is. A kutatás az autópályák menti településekre is kiterjedt, ahol a 30 kilométeren belüli „belső” és a 31–50 kilométer közötti „külső” sáv megkülönböztetésével vizsgálta a szerző a foglalkozási és a jövedelmi előnyöket. A főbb megállapítások a következők: az M1–M7 autópályák mellett a jövedelmek jóval magasabbak a vidéki átlagnál, míg a keleti országrész autópályáinál csak az M3 belső sávjáról mondható el ugyanez. A munkanélküliségnél egyszerűbb a kép, a belső sávokban elhelyezkedő településeken jobb a mutató, mint a külsőben szereplőké. A versenyképességet vizsgálva megállapítható, hogy a nyugati országrész autópályáin a teljes vizsgált területen érvényesülnek a komplex versenyelőnyök, míg az M3 autópályánál tapasztaljuk a legnagyobb különbséget a belső és a külső sáv között, az M5-nél nem láthatunk versenyelőnyt. A külföldi tőke megjelenése keleten csak lokálisan (egyes nagyvárosok), míg nyugaton mindenhol tapasztalható. Összességében megállapítja a szerző, hogy keleten nem következett be jelentős mértékű növekedés, hiába húzódik ott autópálya, de azt az optimista jövőképet is megrajzolja, hogy amennyiben kiépülnek a helsinki folyosók, akkor képesek lesznek kifejteni e területeken is pozitív hatásait.

Ismertette: Szabó István