

A LEGHÁTRÁNYOSABB HELYZETŰ ÁLLÁSKERESŐK MOBILITÁSVIZSGÁLATÁNAK ÚJ MÓDSZEREI

TÉSITS Róbert^a – ALPEK B. Levente^b

Absztrakt

A rendszerváltozást követően Magyarországon is megjelent korunk egyik legsúlyosabb társadalmi-gazdasági feszültségforrása, a munkanélküliség, amely probléma komolyságát napjaink modern világgazdasági válsága csak még nyilvánvalóbbá tette. A probléma különösen erőteljesen sújtja azokat a hátrányos pozíciójú térségeket és leghátrányosabb helyzetű álláskeresőket, amelyek jelenlegi belső potenciáljukkal, relatív és/vagy abszolút értelemben vett frekvenciájukkal, hátránnyal indulnak a munkahelyekért folyó versenyben. Az elszigeteltség oldódásának fontos eszköze lehet a mobilitás fokozása, különösen ott, ahol a leszakadó térségek fejlett területek perifériáján helyezkednek el. Annak ellenére, hogy a jelen vizsgálat tárgyát képező Enyingi és Sárbogárdi kistérség ilyen területeknek tekinthetőek, a felzárkózás máig sem indult meg, sőt a foglalkoztatási viszonyok romlása volt tapasztalható. Indokolt tehát a mobilitás háttérben álló feszültségforrások komplex és egzakt értékelése, illetve pragmatikus megoldási javaslatok kidolgozása, amely célok jelen tanulmány részét képezik. Jelen kutatás egyaránt épít primer és szekunder forrásokra, amelyek közül kiemelt szerepet tölt be az érintettek körében végzett átfogó kérdőíves felmérés, illetve – a szubszidiaritás elvének megfelelően – a kérdésben leginkább kompetens személyekkel folytatott interjúk tapasztalatainak értékelése. Ezek segítségével a munka feltárja egyes, hagyományosan hátrányos helyzetű rurális mikrotérségek belső foglalkoztatási problematikájának mobilitáshoz szorosan kapcsolódó elemeit, illetve a nehézségek háttérben meghúzódó ok-okozati összefüggéseket. Kitér továbbá a leghátrányosabb helyzetű munkanélküliek csoportjának mobilitási képességének, készségének bemutatójára, illetve átfogó értékelésére, ezzel segítve a megfelelő – térségspecifikus – megoldási stratégiák kidolgozását. A kutatás eredményei hasznosak mindazoknak, akik a fenti kérdésekben, a munkaerőpiaci helyzet javításában érdekeltek, beleértve a munkaügyi kirendeltségek vezetőit és alkalmazottait, a térség településeinek polgármestereit, képviselőit és a munkavállalókat, munkanélkülieket egyaránt, illetve azokat, akik a rurális térségek munkaerőpiaci/foglalkoztatási zavarainak sajátosságai iránt érdeklődnek.

Kulcsszavak: ingázás, mobilitás, foglalkoztatás, álláskereső, Fejér megye.

Bevezetés

Napjaink globalizálódó világgazdaságában a távolságok és a szállítási idők rövidülése mellett általános jelenség a lokális szélsőségek, a mikrotérségek társadalmi-gazdasági fejlettségi szintjében tapasztalható egyre szélsőségesebb

^a Ph.D., Dr. habil., egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem

^b egyetemi hallgató, Pécsi Tudományegyetem

differenciák kialakulása. A lokális depressziók rögzülése, illetve az érintett kistérségek fokozott lecsúszása, a foglalkoztatási viszonyok szélsőségesé válására és a munkanélküliség egyes térségeket érintő elmélyülésére is hatást gyakorol. Mivel a lokális tereknek csupán egy része képes helyi erőforrásaira alapozva eredményesen részt venni a foglalkoztatókért folyó versenyben, a helyzeti energiák változtatására, javítására van szükség ahhoz, hogy a – válságban igen szűk körű – gazdasági növekedést mutató területek energiái transzformálhatóak legyenek.

Magyarország jövőbeni fejlődési irányait jelentős mértékben befolyásoló, irányadó európai dokumentumok a fenti problémára különös hangsúlyt helyezve, kiemelten kezelik a mobilitás kérdését, amelyen a társadalmi mobilitás mellett a konkrét, közlekedés és infrastruktúra tekintetében vett pozíciójavulás szükségességét is értik. A 2012-es Éves Növekedési Jelentés külön pontjában fogalmazza meg, hogy a munkaerő mobilitásának fokozása elengedhetetlen a közlekedési infrastruktúrák megfelelő fejlesztése és felülvizsgálata nélkül, amely megállapításra a 2013. évre esedékes dokumentumban is történnek utalások. A magyarországi foglalkoztatáspolitikában is tükröződő elvek a „Szél Kálmán Terv 2.0”-ban köszönnek vissza, amelynek a Nemzeti Reformprogramot bemutató pontjaiban hangsúlyosan szerepel az örökölt strukturális problémák orvoslása, a foglalkoztatás bővítése, a munkanélküliség csökkentése, a válságkezelés szükségessége mellett a hátrányos helyzetű csoportok (pályakezdők, időskorúak) és a frekventált térségeknek a gazdaság keringésébe történő bekapcsolásának szükségessége is.

A téma relevanciájából adódóan az ezredfordulót követően számos vizsgálat foglalkozott a mobilitás és munkaerőpiac problematikájának kérdéskörével, értékelte a probléma egyes területi elemeit. A közgazdaságtani nézőpontból közelítő munkák részletesen, külön vizsgálják a munkaerő és a tőke térbeli eloszlását és mobilitását (CSERES-GERGELY ZS. 2004). Előbbivel kapcsolatban felhívják a figyelmet a szubjektum súlyára, az egyéni döntés szerepére a hely és ezáltal a helyzet megváltoztatásában, amely tényezők gyakran nem, vagy csak jóval kisebb hányadban fordulnak elő a vállalkozások mobilitásához kötődően. További számottevő megállapításaik között a szerzők kitérnek arra, hogy a külföldi vállalkozások súlyának növekedése jelentős mértékben járul hozzá a regionális különbségek kifejlődéséhez. Ugyanakkor aligha várható, hogy a külföldi vagy akár a hazai tulajdonú vállalkozások áttelepülnek a leginkább elmaradott térségekbe, és így csökkennek a legfejlettebb és a legkevésbé fejlett régiók közötti különbségek. Azaz a munkaerő mobilitása döntő jelentőségű szempont. A legfontosabb területi eredmények között említhető, hogy a költözések, a megyehatáron átnyúló mobilitás Magyarországon igen kismértékű, a közigazgatási határ komoly gátat képez, illetve, hogy a napi ingázás mértéke, súlya összefüggést mutat a régiók fejlettségével (HÁRS Á. 2004). A munkaerő területi mobilitását gátló tényezőket feltáró kutatások szintén megerősítik a szubjektum súlyát a mobilitási döntések formálódásában. Kiemelik, hogy a helyváltoztatásból fakadó többletköltségek éppen azokat a térségeket terhelik – relatíve – a legnagyobb mértékben, amelyek munkavállalói fokozottan hátrányos helyzetben vannak (KULCSÁR G. 2006.). A témát vizsgáló geográfusok kiemelt hangsúlyt helyeznek, a munkaerőpiaci területi alkalmazkodás képességének elemzésére. Felhívják a figyelmet arra, hogy a napi szintű ingázás szerepe kiemelkedő, elsősorban az aprófalvakban élő népesség mindennapjaiban, amelyet fokozott mértékben a helyzet határoz meg (például a foglalkoztatói központok távolsága). Utalnak továbbá arra, hogy bár a mobilitási lehetőségek bővítése előremutató lépés lehet a területi kiegyenlítődés elősegítésében, annak

költségessége miatt fejlesztésének mindenképpen kiterjedési korlátai vannak, különösen akkor, ha figyelembevételre kerül az ingázó munkaerő számos versenyhátránya a rendelkezésre álló helyi álláskeresőkkel szemben (KERESZTES L. L. 2006).

A jelen vizsgálat területi bázisát képező térség tagjai, a Közép-Dunántúl régió leghátrányosabb helyzetű két kistérsége, a Sárbogárdi és az Enyingi, amelyek igen komoly foglalkoztatási depresszióval, és egyes településeik esetében a leghátrányosabb helyzetű kistérségekre jellemző munkanélküliségi adatokkal bírnak. A munkanélküliségi ráták tekintetében a fenti két kistérség leszakadása drámai méreteket ölt, amit számszerűen mutat, hogy a sorban őket követő, foglalkoztatási szempontból még mindig kedvezőtlen helyzetben lévő Ercsi kistérség munkanélküliségi rátája is mintegy nyolc százalékkal alacsonyabb a bemutatásra kerülő terület átlagánál. Emellett az Enyingi és a Sárbogárdi kistérség munkanélküliségi rátái közel kétszeresei a megyei átlagnak. A térség vizsgálatának fontosságát növeli az a tény, hogy a fenti kistérségek egyébként Magyarország egyik fejletteknek mondható térségéhez, régiójához tartoznak, így kedvezőtlen helyzetük – többek között – olyan speciális okoknak tudható be, amelyeket eddig még nem, illetve nem kellő mélységben sikerült föltárni. Nem elhanyagolható továbbá, hogy egy adott területi egység, rendszer gazdasági dinamizmusának kiteljesedését – az esetek többségében – a leggyengébb elem gátolja a legnagyobb mértékben, így akár az egész megyét érintő növekedési gátak is napvilágra kerülhetnek ezek elemzésével. A vizsgált falvak és városok olyan városhiányos, alföldies térségben helyezkednek el, amelynek foglalkoztatási struktúrájára egyértelmű és domináns hatást gyakorol több közeli nagyváros, például Székesfehérvár, vagy az önmagában is számos érdekes és sajátos problémával küzdő Dunaújváros, illetve Paks is. Ebből a tényből kifolyólag a mobilitási viszonyok és problémák – sok szempontból általánosítható – értelmezésére aligha lehetne megfelelőbb területet találni. A jelen kutatás a mintatérségen lefolytatott vizsgálat mellett módszertani meghatározottsággal is bírt, nevezetesen kiemelt figyelmet fordítottunk arra, hogy egy, a mobilitások vizsgálata szempontjából megfelelő matematikai alapokra helyezett, általánosítható módszer is kidolgozásra és bemutatásra kerüljön.

Kutatási módszerek

A jelen kutatás mobilitást vizsgáló részében az elemzés céljainak megfelelően kidolgozott korrigált mobilitási index kerül alkalmazásra. Az index alapja a következő mobilitási fokokat meghatározó mátrix, amelynek három dimenziója a közlekedési eszközök elérhetősége, az utazási idő hossza, illetve költsége az adott közlekedési eszközök és ingázási irányok viszonylatában (1. táblázat).

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

Utazási költség	Közlekedési eszköz			Nem elérhető
	Elérhető			
	a relatív utazási idő hosszú >2 óra	a relatív utazási idő elfogadható 1-2 óra	a relatív utazási idő rövid <1 óra	
Relatíve alacsony <10 000 Ft	közepes mobilitás	jó mobilitás	kitűnő mobilitás	zéró mobilitás
Még megfizethető 10-15 000 Ft	rossz mobilitás	közepes mobilitás	jó mobilitás	
Relatíve magas >15 000 Ft	zéróhoz közeli mobilitás	rossz mobilitás	közepes mobilitás	

Az idő- és költségkategóriák, tekintve a közlekedési eszközök és az üzemanyagok árának, illetve az inflációnak, továbbá a vásárlóerőnek a folyamatos ingadozását, változását, nem rögzített értékek, így meghatározásuk kérdőíves megkérdezés, illetve interjúk alapján történt. A mátrix által definiált mobilitási fokokhoz a következő értékek társultak:

- zéró mobilitás → 0
- zéróhoz közeli mobilitás → 1
- rossz mobilitás → 2
- közepes mobilitás → 3
- jó mobilitás → 5
- kitűnő mobilitás → 7

A fenti értékek alkalmazásával felírható bármely település adott közlekedési eszköz és ingázási irány tekintetében vett mobilitási foka (2. táblázat), amelyek definiálják az úgynevezett $M_{fi(y)}$ értékeket. A fenti jelölésben az „x” az adott közlekedési eszközre, „i” a településre, „y” pedig a viszonyítási irányra utal. Például a 2. táblázat esetében x=A, ha autóról, B ha buszról, V ha vonatról van szó, y=S, ha Siófok irányába, „Sz” ha Székesfehérvár felé, „D” ha Dunaújváros relációban kerül értékelésre az ingázási hatékonyság, míg „i” Hantos esetén lehetne pl. „H”, azonban technikai okokból a vizsgált települések számkódot kaptak, amely Hantos esetében jelen esetben „1” volt.

2. táblázat: A mobilitás relatív foka Hantason eltérő közlekedési eszközök és viszonyítási irányok esetén

$M_{fi(y)}$	Siófok felé			Székesfehérvár felé			Dunaújváros felé		
Település	$M_{fA1(S)}$	$M_{fB1(S)}$	$M_{fV1(S)}$	$M_{fA1(Sz)}$	$M_{fB1(Sz)}$	$M_{fV1(Sz)}$	$M_{fA1(D)}$	$M_{fB1(D)}$	$M_{fV1(D)}$
Hantos	2	1	0	2	2	0	3	2	0

Az egyes $M_{fi(y)}$ -értékek (településenkénti) átlaga, az úgynevezett MFÁ-index megmutatja, hogy – feltételezve az adott eszköz teljes körű rendelkezésre állását (azaz, hogy mindenki számára elérhető, amennyiben rendelkezésre áll a településen) – mennyire kedvező az adott település objektív elérhetősége, vagy fordítva, mennyire erőteljes a frekvenciája. A nagyobb értékek jobb mobilitási lehetőségekre és kisebb fokú frekvenciára utalnak. Azaz, minél magasabb az MFÁ-érték, a munkavállaló számára az ingázási lehetőség annál jobban biztosított.

Az MFÁ-indexnek több verziója is előfordul, attól függően, hogy a számítása milyen peremfeltételek mellett történik. A jelen dolgozat az alábbi MFÁ-index alternatívákkal számol:

- Első alternatíva: Egyetlen közlekedési eszköz esetében sem számol utazási támogatással.
- Második alternatíva: A tömegközlekedési eszközök esetében 86%-os, de 30 ezer Ft-ot nem meghaladó támogatással számol.
- Harmadik alternatíva: A tömegközlekedési eszközök esetében a támogatás nélküli és a támogatásos formát is figyelembe veszi.

A viszonyítási irányok kijelölése több lépésben történt. Először a vizsgált csoport körében kerültek lehatárolásra azok a foglalkoztatók, amelyek érdemben számításba jöhetnek, tekintve az elemzett kör képzettségi viszonyait, korábbi foglalkoztatott státuszát és motivációit. Ezt követően kerültek feltérképezésre azok a települések, amelyek a szóba jöhető foglalkoztatók többségét tömörítik. Ezek a városok képezték az MFÁ számítás viszonyítási irányait, míg a közlekedési eszközök köre a személygépjárműre, a buszra és a vonatra terjedt ki.

A hagyományos index mellett jelen kutatás annak korrigált változatát is használja, amely szükségességének az alapja egyfelől az a tény, miszerint a mobilitás egyes területeken jelentkező hátrányos elemét (például a vasúti csatlakozás hiányát) képes kompenzálni egy rendelkezésre álló, kitűnő mobilitást biztosító, azonban az egyéb tényezők tekintetében hasonló funkciókat betöltő közlekedési alternatíva (például a busz közlekedés). A korrekció e tekintetben a fenti súlyok (0,1,2,3,5,7) alkalmazásával történik. Fontos továbbá figyelembe venni azt a tényezőt is, hogy az adott eszköz milyen szubjektív elérhetőséggel rendelkezik, hiszen hiába kiváló a fenti paraméterek tekintetében például a busz közlekedés, amennyiben az az ár és utazási időn kívül egyéb okokból (például nem megfelelő menetrend vagy minőség) nem vagy nem megfelelően elérhető az adott csoport számára. A korrigált index esetében ezt a közlekedési eszközök elérhetőségi gyakoriságával ($K_e/K_{össz}$) történő korrekcióval lehet megjeleníteni. A fentiek szerint a korrigált mobilitási indexet a következő képletbe helyettesítve lehet megkapni:

$$KMI = \frac{\sum_{i=1}^a \frac{K_e}{K_{össz}} \cdot (Mf_{xi}(y))}{n}, \text{ ahol}$$

- $KMI \rightarrow$ a korrigált mobilitási index
- $K_e \rightarrow$ azok száma, akiknek az adott eszköz rendelkezésére áll
- $K_{össz} \rightarrow$ a felmérésben az adott településen részt vettek száma
- $Mf_{xi}(y) \rightarrow$ az adott eszköz (x) mobilitási foka a vizsgált településen (i) viszonyítási irányonként (y), ahol „a” azok legnagyobb sorszama.
- $n =$ a vizsgált eszközök száma

Korábban említésre került, hogy egyes határértékek meghatározása kérdőíves felmérés keretében történt. A mobilitási vizsgálat egy átfogó munkaerőpiaci kutatás kereteibe integrálva lett elvégezve, így a vonatkozó kérdőív kérdései természetesen számos egyéb területre is kiterjedtek. A felmérés egyfelől és igen jelentős részben a helyi önkormányzatok, kis mértékben pedig a munkaügyi kirendeltségek segítségével folyt. Célcsoportját a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók köre képezte, mivel azonban ilyen kategória – azon munkanélküliek köre, akik az

esélyhátrányok halmozódásával terheltek – a statisztikákban nem léteznek, kellett keresni egy olyan indexcsoportot, amelynek tagjai jó arányban azonosak a kutatás szempontjából definiált munkanélküliek körével. A magyar foglalkoztatáspolitikai támogatási rendszerében létező, úgynevezett „foglalkoztatás helyettesítő támogatásban” részesülők köre ennek a célnak kiválóan megfelelt, mivel többségük legalább egy, de inkább az esélyhátrányok többszörös halmozódásával terhelt munkanélküli személy. A felmérés tehát elsősorban rájuk irányult, természetesen nem kizárva azt a lehetőséget sem, hogy például a munkaügyi kirendeltségeknél olyan halmozottan hátrányos helyzetű munkavállalók is bekerüljenek a mintába, akik adott esetben a fenti támogatásra nem jogosultak, hátrányos helyzetük azonban jól körvonalazható. A mintegy egy éven át tartó vizsgálat eredményeként közel 700 (693) olyan személy töltötte ki a kérdőívet, aki a peremfeltételek szerint a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók közé tartozott. Ez, amennyiben a tartósan munkanélküliekhez viszonyítva nézzük, mintegy 64,9%-os arány.

Eredmények

A mobilitás fokát befolyásoló legfontosabb tényezők

A mobilitást meghatározó két legfontosabb elem a mobilitási képesség, illetve a mobilitási készség, amelyek alakulása egymással kölcsönhatásban határozza meg egy-egy társadalmi csoport lehetőségeit. A mobilitási készség alapvető elemei között szerepel az ingázási hajlandóság (akar-e az egyén ingázni, illetve vállalja-e az ingázást), illetve ha a szándék fennáll, akkor az a maximális távolság, amelyre a kérdéses személy (csoport) még elfogadhatónak tartja a napi szintű bejárást, illetve az az eszköz, amelyet hajlandó, vagy képes igénybe venni (relatív elérhetőség). A relatív elérhetőség mellett az abszolút elérhetőség, azaz az eszköz konkrét fizikai rendelkezésre állása vagy hiánya is kulcskérdés, ez azonban a mobilitási képesség kérdéskörébe esik. Az egyéni motivációk és korlátok mellett sok egyéb tényező, például a gyerekek léte/hiánya, a száma, a személy családi kapcsolatainak formája a relatív mobilitásra félig meddig szubjektív módon, de egyértelműen, sok esetben csoportspecifikus jellemzők alapján hatnak.

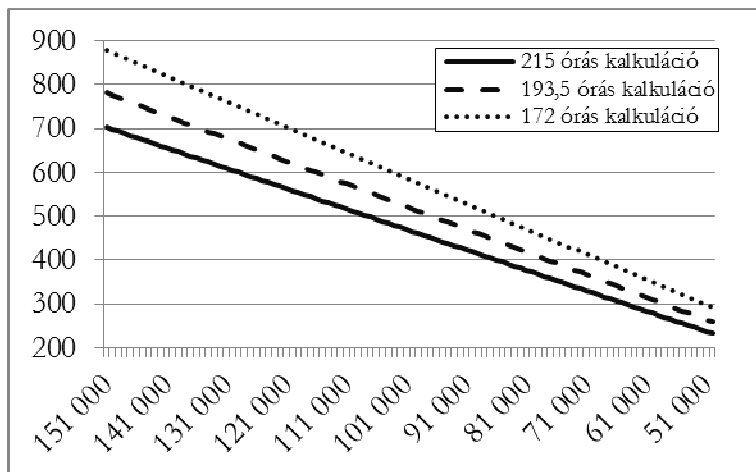
A készség mellett objektívebb elem a képesség, illetve annak minőségi és mennyiségi paraméterei. A mobilitási képesség három eleme a közlekedési eszköz megléte (abszolút elérhetősége), az utazásra fordítható utazási idő, illetve az ár, amelyek közül akár csak egyik paraméter kedvezőtlen alakulása is az adott opció teljes, vagy szinte teljes használhatatlanságát, és mint reális alternatíva elvesztését okozhatja. Mivel a fenti három tényező közül (bár mind a három jól mérhető) csupán az első értékelhető abszolút egzaktsággal, a másik két elem tekintetében mindenképpen említést kell tenni az egyes, akár csoportspecifikus, illetve a területiségre is erőteljesen ható egyéni preferencia-rendszerekről is.

Az első ilyen, szubjektív vonásokkal is terhelt kérdés az utazásra fordítható maximális idő mértéke, amelyet jelen esetben három kategóriára (hosszú, elfogadható, rövid) szükséges felosztani. A vizsgált csoport körében végzett kérdőíves felmérés során kiderült, hogy e tekintetben az egy óra alatti idő a kedvező. Amennyiben az ingázás ezt meghaladja, esetlegesen közelít a két óra felé, egyre többek számára szűnik meg az adott alternatíva, tekintettel arra, hogy a 8 munkaóra mellett ennyi utazás felvállalása már nemcsak a szabadidő, de az esetek többségében a családi élet rovására is menne, erőteljesen korlátozná, ellehetet-

lenítené azt. Lélektani határt a másfél, egyes (mobilabb, például pályakezdő) személyeknél a két óra jelent, azaz e fölött már szinte kizárt, hogy valaki az ingázásról mint lehetőségről érdemben elgondolkozzon. A fő ellenpontot e tekintetben a fizetés jelentheti, hiszen ha az ingázásra, utazásra szánt időt effektíve munkaidőként kezeljük (a megkérdezettek többségének a fejében így élt a probléma), akkor a munkavállaló esetében a döntést tulajdonképpen az befolyásolja – egyéni korlátai mellett, amelyek már a mobilitási készség kategóriájába esnek –, hogy az adott, utazási idővel emelt munkaidőben (ami 2 óra esetén 10 órát jelent!) keresete megfelel-e annak a küszöbnek, amelyet órabér gyanánt elvár. Mivel a hosszú utazási idő a periférián élők esetében fokozottabban jelentkezik, a többlet időráfordítást és az ebből fakadó elvi órabércsökkenést természetesen területi versenyhátrányként is lehet értelmezni, amely tényező egyértelműen, csupán az időtényezőn keresztül már a hátrányos közlekedési helyzetű települések, jelen esetben térségek lecsúszása felé, a távoli munkavállalás ellehetetlenedése felé mutat és megjelenik a későbbiekben bemutatott indexek alakulásában.

A fenti problémát kiegészíti az utazásra fordítható összeg kérdésköre, amely, mivel egyértelműen a munkahely közelében lakókkal szembeni hátrányt jelent, szintén, még az utazási időnél is nagyobb mértékben, korlátozó tényezőként hathat az olyan frekvenciált kistérségekben, amilyenek jelen kutatás alapját képezik. Mivel az utazási támogatás nem jellemző, abban az esetben, ha a bejárást a munkavállalónak kell megoldania, feltételezhető, hogy az anyagi ellentételezést is a – elsősorban bejárással – megkeresett bérével teszi meg. Minden egyes forint tehát, amelyet bérletre vagy jegyre, esetlegesen üzemanyagra költ, a munkabérét csökkenti, azaz horribile dictu kölcsönhatásszerűen a fenti időtényezőből fakadó órabér csökkenést erősíti. Amennyiben az utazási költség vagy az alap havibér változik, az órabér az 2. ábrán látható módon alakul.

2. ábra: Az órabér változása a jövedelem, illetve a munkaidő alakulásának függvényében 21,5 munkanappal, illetve 215 (2 óra ingázás), 193,5 (1 óra ingázás) és 172 munkaórával számolva



Mindezekből az következik, hogy abban az esetben, ha valaki egy órás utazás felvállalása mellett a minimálbérek megfelelő órabért akarna elérni, 123 ezer forintos, illetve ha két órás ingázást vállal, akkor 137 ezer forintos bruttó bért

kellene kapnia. A STAR-t munkaprogramban megszerezhető bér (48 ezer Ft) esetén 74, illetve 80 ezer forint fölötti, a segélynél (23 ezer Ft) pedig 48, illetve 51 ezer forintos nettó jövedelemért érdemes az ingázáson elgondolkodni, amely alternatívák közül csak az utóbbi kettő helyezkedik el a nettó minimálbér alatt, mégpedig 12, illetve 9 ezer forinttal, azaz előbbi adja a mobilitás szempontjából még megfizethető kategória felső, utóbbi az alsó határát. Praktikus okokból, illetve a munkavállalás, a munkahely meglétéből fakadó nehezen számszerűsíthető, azonban nagyobb áldozatvállalási hajlandóságot generáló tényezőkből kifolyólag (például jobb dolgozni, mint segélyért sorba állni), a fenti határértékek enyhe kitolása (az alsó határé 10, a felsőé 15 ezer forintra) még jobban növeli a felmérés realitását. A határok „igazítását” természetesen az a tény is indokolja, miszerint az interjúalanyok többsége a 12 ezer forintos elvi határ helyett is 15-20 ezer forintot jelölt meg lélektani küszöbként.

A települések mobilitási foka (MFÁ- és KMI-index)

A kutatás fontos részét képezte, hogy a fenti szempontokat is figyelembe véve minden közlekedési eszköz és viszonyítási irány tekintetében részletesen elemzésre kerültek a mobilitási lehetőségek. Az elemzés kettős funkciót töltött be, egyfelől megfelelő alapot adott az MFÁ- és KMI-indexek alkalmazásának, másfelől lehetőséget biztosított a mutatószámok által adott eredmények valósággal való összevetésére. Az alkalmazhatóság feltételeinek teljesülését követően a fenti mutatószámok segítségével jelen fejezet a következő kérdésekre ad választ:

1. Az összes lehetséges közlekedési eszközt és releváns irányt figyelembe véve milyen területi különbségek jellemzik a mobilitás szempontjából a térséget.
2. Hogyan változik ez a kép, ha utazási támogatásokkal történik a kalkuláció.
3. Milyen eredményekkel jár a támogatásos és támogatásoktól mentes elem együttes figyelembe vétele.
4. Hogyan módosul a mobilitás, ha a szubjektummal kapcsolatos lehető legtöbb elemet integráljuk a modellbe.

Az MFÁ értékek tekintetében kirajzolódik egy logikus észak-dél lejtő (a fő foglalkoztatók a kistérségektől északra helyezkednek el, illetve délen fut a megyehatár), azonban szembetűnő, hogy e mellett további, igen markáns törésvonalak is feltárulnak. A legtisztább képet az utazási támogatásoktól mentes számítás adja (3. ábra).

A kartogramon egyértelműen látható a déli falvak, konkrétan Szabadhidvég, Mezőkomárom és Lajoskomárom, azaz az Enyingi kistérség periferiája, illetve Igar és Alsószentiván, a Sárbogárdi kistérség legrosszabb mobilitási adottságaival rendelkező településeinek hátrányos helyzete. A térség szempontjából az É-D törésvonal klasszikus szakadéknak mondható, amely elsősorban Székesfehérvár és a déli megyehatárra eső települések helyzetéből, illetve magából a közigazgatási határ futásából fakad. Az itt elhelyezkedő települések kivétel nélkül – a térségen belül is – a foglalkoztatási depresszió által legsúlyosabban érintettek.

Az index egy másik törésvonal meglétére, egy nyugat-keleti eltérésre is felhívja a figyelmet. A nyugat-keleti dichotómia oka a vasúti közlekedés meglétéből és/vagy hiányából fakad, amely mögött elsősorban az áll, hogy – bár a modell nem adott túl nagy előnyt a rossz közlekedési lehetőségnek az alternatíva hiányával szemben (előbbi 1, utóbbi 0 pontot kapott) –, összességében egy közlekedési mód megléte –

többek között a jövőbeli lehetőségek tekintetében is képes számottevő – és a gyakorlatban is tapasztalható – versenyelőnyt generálni.

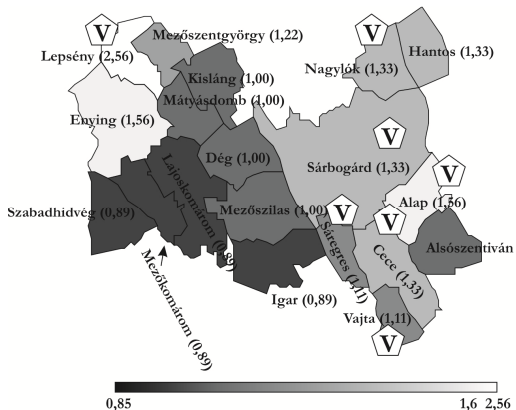
A térség legjobb mobilitási adottságaival rendelkező települései Alap, Enying és Lepsény, amelyek közül utóbbi kiugróan magas (2,56-os) MFÁ értékével messze a mezőny előtt foglal helyet. Enying és különösen Lepsény kedvező pozíciója az autópályából (és utóbbi esetében a vasúti közlekedés meglétéből) fakad, amely tény felhívja a figyelmet ezen közlekedési folyosók valóban tapasztalható és kézzel fogható fontosságára, a frekvenciált térségek fejlesztésében játszott szerepére. Alap kissé egyedi esetet képvisel, hasonlóan Cecéhez, amely mint egyfajta enkláv ékelődik az egyébként igen rossz MFÁ értékekkel rendelkező falvak sorába. A két déli település kedvező pozícióját elsősorban szintén a vasút megléte (Alap Dunaújvárossal történő vasúti összeköttetése kiemelkedő) generálja, másfelől Cecén a két másodrendű főút csatlakozási pontja sokban hozzájárul a frekvenciáltáság oldásához.

A kartogramon továbbá jól kirajzolódik a másodrendű főutak mobilitásra gyakorolt hatása is, mivel mind a 63-as, mind a 64-es mentén elhelyezkedő települések kedvezőbb értékeket kaptak környezetüknél. Az MFÁ-k rámutatnak, hogy a két másodrendű főút közül a 63-as járul hozzá nagyobb mértékben a periférikus helyzet oldásához, mivel ezen közlekedési folyosó mellett található települések értékei javulnak nagyobb mértékben, ha eltekintünk az egyéb tényezők (például autópálya, vasút) módosító hatásaitól.

A térségről kapott kép több szempontból változik, de alapösszefüggéseiben nem módosul, ha a számításokat 86%-os, maximum azonban 30 ezer Ft-os munkáltatói utazási hozzájárulás feltételezése esetén végezzük el (az értékek megállapítása a törvényi keretszabályok figyelembevételével történt) (4. ábra). Mindezek ellenére a modell ezen alternatívájának a vizsgálata egy igen fontos összefüggésre, nevezetesen az utazási költség és a mobilitási fok viszonyrendszerére enged következtetni, amelynek eredményeként ad egy betekintést az utazástámogatási rendszerek rurális, periférikus térségek elérhetőségére gyakorolt hatásaiba.

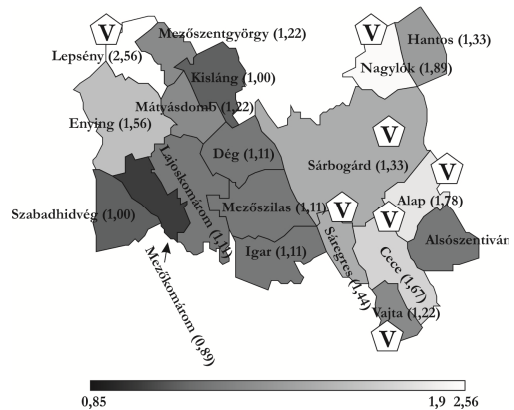
3. ábra

MFÁ-értékek területi alakulása, utazási támogatásoktól mentes kalkuláció esetén (első alternatíva)



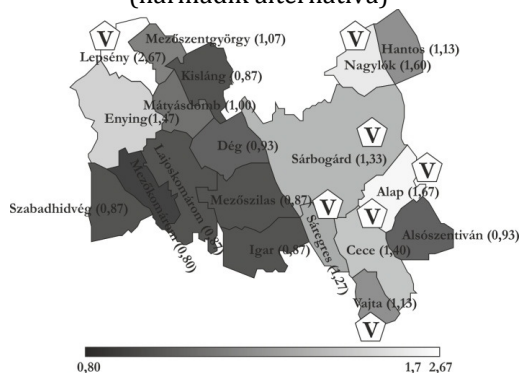
4. ábra

MFÁ-értékek területi alakulása, 86%-os (maximum 30 ezer Ft-os) utazási támogatással csökkentett költségek esetén (második alternatíva)



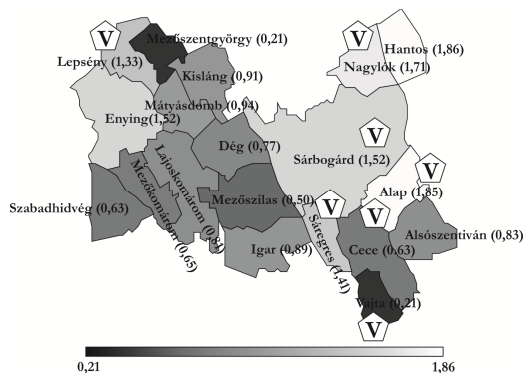
5. ábra

MFÁ-értékek területi alakulása, támogatástól mentes és utazási támogatással csökkentett költségek egyszerre történő figyelembevétele esetén (harmadik alternatíva)



6. ábra

A KMI területi alakulása az Enyingi és a Sárbogárdi kistérségben



Az észak-dél kettősség megmarad, a nyugat-keleti némiképpen oldódik, egyes települések relatív pozíciója pedig (a térség egészéhez hasonlóan) esetenként látványosan javul (vagy éppen romlik). Összességében a fenti támogatási rendszer teljes körű, minden munkavállalóra kiterjedő alkalmazása az összes településre számolt egységes MFÁ-t 1,21-ről 1,36-ra, azaz pontosan 0,15-tel növelte, ami már érzékelhető, számottevő javulás. A szórás értékének csökkenése jelen esetben a térségen belüli differenciák alakulására mutat rá, mivel azonban a második modell esetében ezek az adatok 0,392-ről 0,399-re változnak, számottevő kiegyenlítődésről nem lehet beszélni (sőt a differenciák alig érzékelhető mértékben ugyan, de még nőtték is).

A települések közül egyetlen falunak vagy városnak sem romlik a támogatásos rendszerben az abszolút helyzete, 6 település értéke nem változik, 13-é nő. A legjobban Nagylók jár a támogatással, mivel mobilitási foka 0,56-tal, 1,33-ról 1,89-re változik, azaz már a kedvező kategóriába esik. Látszik, hogy a költségek csökkentése csupán akkor járul hozzá érdemben a mobilitási fok növekedéséhez, ha egyébként a település elérhetősége jól megoldott, azaz önmagában a helyzet drasztikus mértékben csak a pozíció minden egyes pontján végzett célzott beavatkozás eredményeként javulhat. Az MFÁ-k utazási költségtérítéses változata esetében megfigyelhető, hogy az egyébként jó pozícióba lévő települések (pl. Lepsény) értékei nem vagy csak kis mértékben növekedtek, azaz az utazási támogatás a tekintetben mindenképpen előnyös, hogy az egyébként is jó pozícióban lévő települések versenyelőnyét, és így a differenciák növekedését nem emeli a támogatás automatikusan számottevő mértékben.

Érdekes képet mutat az MFÁ-index akkor, ha – ahogy az a valóságban is előfordul – egyszerre számol azzal, hogy az alternatíva támogatástól mentes, illetve támogatásos formában is rendelkezésre állhat (5. ábra). Mivel ez a lehetőség áll a legközelebb a valósághoz, kérdés, hogy a fenti állításokat vajon tükrözi vagy cáfolja-e az így kiszámított mutató.

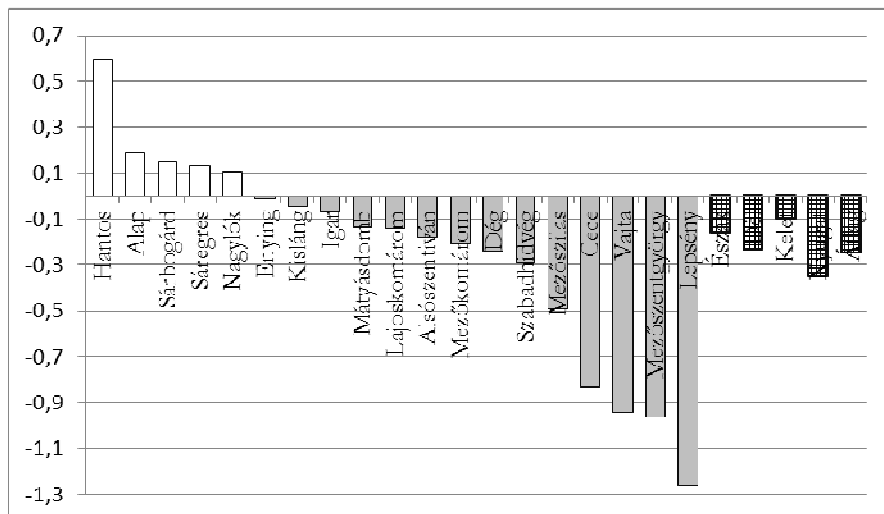
Ez a verzió sem mutat ellentmondást a korábban tapasztaltakkal, csupán két további részletre hívja fel a figyelmet. Egyfelől kihangsúlyozza az Enyingi kistérség Sárbogárdi kistérséggel szembeni relatív hátrányát, illetve árnyalja a térségen belüli differenciákat, másfelől mutatja, hogy a nagyvárosok közvetlen elérhetőségénél (pl. Dunaújvárosé Alap, vagy Siófoké és Székesfehérvaré Lepsény esetében), illetve a vasúti csatlakozásnál még az alternatíva korábban látott kedvezőtlenségeivel együtt is milyen sokat számít a periférikus jelleg, illetve a frekvenciátaltság oldásában és a munkaerő-piaci esélyek növekedésében.

A modellbe a szubjektív elemeket is integráló KMI területi képe még fontosabb következtetések levonására alkalmas, mivel bár értékeit az aktuálisan leghátrányosabb helyzetű munkavállalók vélekedései befolyásolják, és így megállapításai egyfajta pillanatfelvételnél minősülnek, lehetővé teszik, hogy az embereket is figyelembe véve ne csak az adottságokról, hanem a konkrét helyzetről is lehessen képet adni (6. ábra).

Általánosan igaz, hogy a KMI értéke az MFÁ-indexnél minden esetben rosszabb mobilitási fokra enged következtetni. Az átlagos eltérés az MFÁ három alternatívájától 0,2 (támogatás nélküli), 0,3 (támogatásos), 0,19 (vegyes), minden esetben közelít a 0,2-höz, ami arra utal, hogy a szubjektum, tehát a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók bevonása a mobilitás problémájának elemzésébe egyértelmű pozícióromlást idéz elő. Ez a tény több elemből táplálkozik. Egyfelől a drámaian rossz anyagi helyzet nem ad lehetőséget arra, hogy a munkanélküliek akár a meglévő lehetőségeikkel is éljenek. Fontos továbbá, hogy az ingázással járó kényelmetlenség messze rontja az ezen lehetőségre irányuló igényt, ami – elsősorban azért, mert nem is nagyon érdemes hova ingázni – kiegészül az ezen módszerrel megszerezhető bér hasznosságának csökkenésével, a segély, a foglalkoztatás helyettesítő támogatás és ezzel együtt a helyben maradás hasznosságának növekedésével is. A KMI-ben számszerűsítve a családi állapot is megjelenik, mivel az a többi tényezővel kölcsönhatásban tovább rontja a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók mobilitási lehetőségeit.

Kicsit árnyaltabb a helyzet a KMI területi alakulását vizsgálva. Az átlagos MFÁ-hoz képest mind északon, mind délen rosszabbak az értékek, azonban ha a szubjektum is beépül az elemzésbe, a déli területek mobilitási foka nagyobb mértékben romlik, mint az északiaké (7. ábra). Ez tulajdonképpen arra utal, hogy az eleve rosszabb helyzetű déli falvakban a gyenge mobilitási adottságokat nagyobb mértékben fokozza a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók pozíciója, mint az északiakét, az „olló” tehát még jobban kinyílik. Még erősebb az eltérés, a klasszikus nyugat-kelet kettősséget esetében. E tekintetben az Enyingi kistérség településeinek a helyzete Mezőszilassal és Igarrral együtt átlagosan mintegy 0,35 egységgel rosszabb, szemben a keleti területek 0,1 körüli esésével. Nem elhanyagolható továbbá az a tény sem, hogy nyugaton található Lepsény is, az a település, amely a KMI-MFÁ relációban a legnagyobbat veszíti, tekintve, hogy a korábbi relatív erős helyzetét mutató értéke egy 1,26 pontos esést követően a szubjektív hatásoknak köszönhetően már csak a középmezőny paramétereinek felel meg. Igazolható tehát az az összefüggés, hogy a mobilitási adottságok önmagukban nem sokat érnek, ha az egyének, mint részint szubjektív igénybevevők azokkal valamilyen okból kifolyólag nem képesek mit kezdeni.

7. ábra: A MFÁ-index és a KMI eltérései az Enyingi és a Sárbogárdi kistérség településein



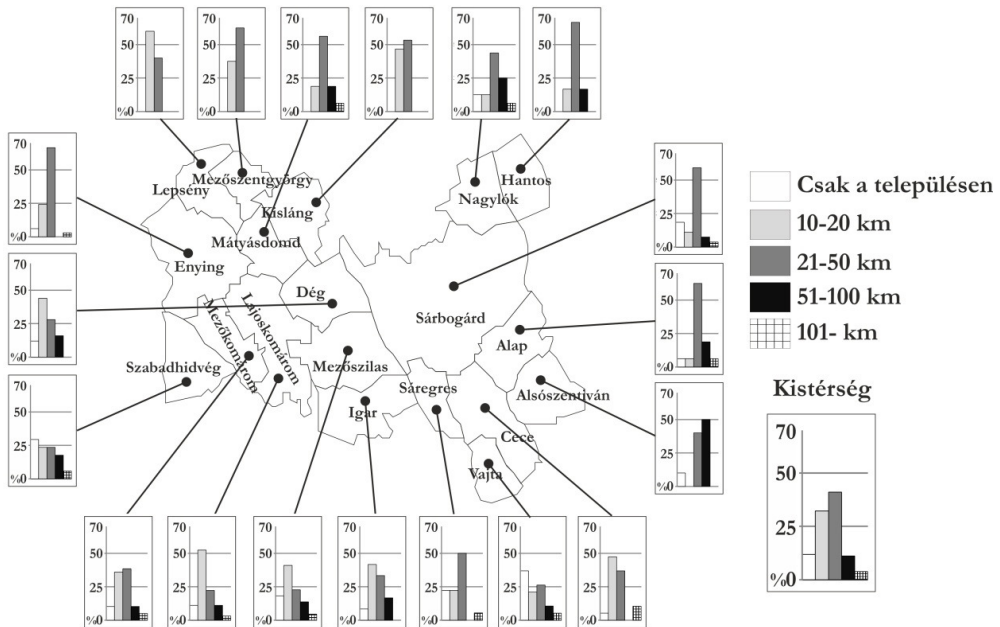
Néhány település esetében azonban éppen ellentétes folyamatok figyelhetők meg, azaz a fenti reláció fordítva is érvényesülhet. Nem véletlen az sem, hogy éppen ott kedvezőbb a KMI alakulása, ahol egyébként is alacsonyabb munkanélküliségi ráták találhatóak (Hantos, Alap, Sárbogárd, Nagylók). Ez alól csak Sáregres kivétel, ahol viszont a fenti korreláció csupán azért nem mutatható ki, mert a munkanélküliség többelémi problémáján egy tényező kedvezőbb alakulása csak ritkán képes érdemben segíteni, a háttérben pedig olyan folyamatok hathatnak, amelyek annak kedvező hatásait semlegesíthetik.

A városok esetében elmondható, hogy KMI-értékeik hagyományosan kedvezőbbek a legtöbb faluénál (Sárbogárd a 4., Enying pedig az 5. a települések sorában), amit elsősorban a falu előregedése, egyéb demográfiai sajátosságok és az anyagi helyzet magyaráznak. A hagyományosan fiatalabb korösszetételű leghátrányosabb helyzetű munkavállalókat tömörítő városok (Enying kifejezetten ilyen, Sárbogárd már kevésbé) ilyen helyzetben lévő munkavállalói ugyanis eleve rugalmasabbak a mobilitás szempontjából, arról nem is beszélve, hogy a városi lakosok anyagi helyzete is kedvezőbb.

A vizsgált csoportok mobilitási készsége

A mobilitási lehetőségek mellett figyelmet kell fordítani a kérdés szubjektív oldalára, a mobilitási hajlandóság alakulására is, amelynek két fő komponense az a távolság, amelyre az adott munkanélküliek még vállalnák a napi szintű ingázást, illetve esetleges alternatív megoldásként, hogy – bár erre a munkaadók sokszor nem biztosítanak a munkahelyen lehetőséget – milyen mértékben lennének hajlandók bentlakással, az otthontól való hosszabb idejű távolmaradást igénylő munkalehetőségeket vállalni. A maximálisan felvállalandó távolságok megoszlása több területi sajátossággal rendelkezik (8. ábra).

8. ábra: Ingázási hajlandóság, maximálisan vállalt távolságok



Bízató, hogy térségi szinten igen magas azoknak az aránya (56%), akik 21 km-nél nagyobb távolságra is hajlandók lennének munkavállalás céljából ingázni. Közülük a legtöbben (41,1%) a 21-50 km-es távolságot tartják még elfogadhatónak, amely – tekintve, hogy a fő foglalkoztatókat tömörítő települések jellemzően ilyen távolságokra helyezkednek el – érthető. Magas arányuk mellett kifejezi azt is, hogy a munkanélküliek az esetleges munkalehetőségek megjelenésekor a távolságot ezen az intervallumon belül legyőzhető akadálnak tekintik. Települési szinten tekintetükben egyfajta kettősség rajzolódik ki. Az északi falvak LHH-s munkanélküliei, mintha csak a megyeszékhely és az egyéb nagyvárosok kifejtenék rájuk vonzó hatásukat, szinte kivétel nélkül nagyobb hajlandóságot mutatnak a 21-50 km-es távolság felvállalására, mint az ingázásra kevésbé vállalkozó déli területeken élők. Feltűnő továbbá, hogy azokon a településeken, ahol a korábbiakban látottaknak megfelelően eleve jobb volt az ingázás feltételrendszere, a kedvezőbb adottságok multiplikátorként hatottak az ingázási hajlandóság változására, növekedésére is. Ezzel szemben a frekvenciáltabb falvakban, talán mert érdemi lehetőségként fel sem merül a nagyobb távolságok felvállalása, a 10-20 km-ig terjedő, illetve az ennél is kisebb fokú ingázási hajlandóság a jellemző.

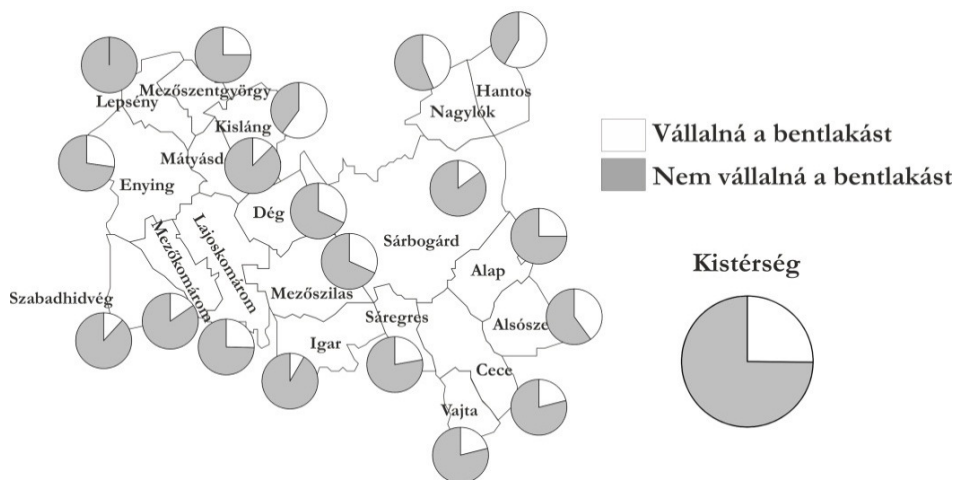
A 10-20 km-es kategória térségi szinten a második helyet szerezte meg. Sajátosság, hogy ebben hagyományosan az Enying és Sárbogárd periferiáján lévő települések jártak élen, míg a kistérségi központoknál az arány jóval kisebb (Enying – 12,1%, Sárbogárd – 7,4%). Ez a tény utal egyfelől Enying és Sárbogárd sajátos – térségi központ – profiljára, illetve arra, hogy azoknak viszont, akik itt élnek, a környék legközelebb a fő munkaadókat tömörítő településeken (Székesfehérvár, Siófok, Dunaújváros) kínált csak a helyieknél kedvezőbb elhelyezkedési esélyeket. Enyingen a 10-20 km-t felvállalók magasabb aránya utal arra, hogy a város munkaerejének egyik potenciális „felvétőhelye”, Siófok és a Balaton-part valós

alternatívaként él a helyiek fejében, míg ilyen versenytárs vagy potenciális foglalkoztató Sárbogárd esetében nem jelenik meg.

Az 50 km-t meghaladó kategórián elsősorban Budapestet, illetve periferiáját kell érteni, amely bár látható módon a hajlandóság tekintetében a vizsgált csoport látászögébe esik, ezen igen alacsony mobilitási lehetőségekkel rendelkező réteg számára nem jelenik meg valódi foglalkoztatási alternatívaként. Abban az esetben ugyanis, ha az ingázásban igénybe vehető közlekedési eszköz – amely egyébként csak igen kevesek számára elérhető – rendelkezésre állna, a bejárás mégis csak akkor lenne kifizetődő, ha a megszerzett munkahelyen realizálható – magasabb – fizetés kompenzálná annak idő és költségigényeit. Ez a feltétel azonban csak a kvalifikáltabb munkaerőt felvevő, jobban fizető állások esetében állhat fenn, amely állásokért folytatott versenyben a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók érdemben nem tudnak részt venni.

Az utazásból fakadó hátrányok azonban szinte teljesen eltűnnek akkor, ha a munkavállaló hajlandó lakhelyétől huzamosabb ideig távol maradván, a bentlakást is vállalva a foglalkoztatásának helye közelébe települni. Bár a fő ipari és agrárfoglalkoztatók ezt nem igénylik, egyes esetekben, elsődlegesen az építőiparban, ahol a munkavégzés helye az adott építkezéshez kötődik, felmerül a bentlakásra irányuló elvárás. A kérdés sokkal szélesebb kört érint, ha nemcsak a foglalkoztatók által biztosított szálláson eltöltött időt értjük ide, hanem a lakhelytől távol, de a munkahelyhez közel eső esetleges lakás/házbérleteket, illetve a hét egy adott időtartamára (amely meghaladja a 3 napot) igénybe vett, munkavégzés szempontjából elfoglalt szállásokat is. Ezzel a kiegészítéssel tehát a foglalkoztatottak bentlakási hajlandósága (9. ábra) ad egy képet a réteg valós mobilizálhatóságáról és a munkaerő helyhez kötöttségéről, rugalmasságáról.

9. ábra: Bentlakási hajlandóság a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók körében



A bentlakás szempontjából már korántsem olyan jó a helyzet, mint a maximálisan vállalt ingázási távolságok esetében, amit az is mutat, hogy a teljes vizsgált csoport 74,8%-a számára előbbi egyértelműen elfogadhatatlan alternatíva. Emellett a kérdés erőteljes különbséget mutat a nemek tekintetében is, azaz szignifikánsan magasabb a felvállalók hányada a férfiak (39,5%), mint a nők (11,4%) körében.

Utóbbiak jóval alacsonyabb aránya a vidék egyik klasszikus problémájára, a csoport kedvezőtlenebb mobilitási lehetőségére hívja fel a figyelmet, amelynek háttérében az egyéként is kisebb – szubjektív elemekből fakadó – hajlandóság mellett megjelenik a családi kötelék erősebb jellege, nevezetesen az az országosan, de vidéken kiemelten fennálló vélekedés, miszerint a nő maradjon otthon a gyerekekkel, a férfi pedig ha kell, a lakhelyén kívül, de helyezkedjen el. A leghátrányosabb helyzetű csoportok körében tapasztalható magas gyerekszám (átlag 1,68 gyerek/fő, 26% három vagy annál több) az átlag munkavállalóknál is magasabb arányban növeli a helyhez kötöttséget. Egyértelmű tehát, hogy – mivel a gyermekvállalás elvetése, illetve kitolása nem támogatandó alternatíva – az egyik családtag – aki jellemzően a nő – otthon marad, amely „kötelessége” bentlakási hajlandóságában is kifejezésre jut. Az, hogy ez éppen a nőket érinti hátrányosan, természetesen nemcsak a szokásjogból fakad. A család egyszerű racionalitását feltételező mérlegelésének eredménye is az, hogy a kisebb fizikai erejű hölgyek otthonmaradása mellett döntenek, szemben a férfiakkal, akik az ezt igénylő foglalkoztatók szempontjából is preferáltak. Igaz ez azért is, mivel ha például egy család úgy dönt, hogy a férfi marad otthon és a nő megy dolgozni, a kvalifikáltsága tekintetében elérhető munkahelyek körében – amelyek jellemzően fizikai munkaerőt követelnek – egyértelműen hátrányba kerülne a személy a többi, jellemzően férfi álláskeresővel szemben.

A nemektől részint független, de az alacsony bentlakási hajlandósággal szoros kapcsolatot mutató tényező a vidék agrárius jellege is. Bár azok a lakosok, akik megművelik a földjeiket, igen kis arányt képviselnek, a kert és a „háztáji” karbantartása, esetlegesen gyümölcsös-zöldséges esetén a műveléssel járó munka olyan plusz terhet ró a munkavállalóra, hogy az ellehetetleníti, hogy a portáját több napig gondozatlanul hagyja. Még 8 órás munkaidő mellett is erőteljes pluszterher az esetlegesen (állattartás esetén) napi több órát is igénybe vevő munka, amely a bentlakás lehetőségét csak a művelés felhagyásával és a kert „gazban hagyásával” teszi lehetővé. Mindezek ellenére ez a hátrány, nevezetesen a kertek megléte és a mezőgazdaság szerepe a vidéki dinamizmus hordozója is lehet.

Ha a bentlakást a munkaadó nem vagy nem ingyenesen biztosítja, szintén korlátozó tényezőként jelenik meg annak költségigénye, amely az ingázáshoz hasonló módon egyaránt az elhelyezkedés ellen hathat. Minden anyagi pluszterher ugyanis, amely a munkavállalás kapcsán jelentkezik, konstans jövedelem-maximumot feltételezve (minimálbérnél a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók elsősorban alacsony végzettségükből kifolyólag csak igen kis valószínűséggel juthatnak magasabb jövedelemhez) az órabért csökkenti és a munkavállalás racionális határát távolítja, így igen alacsony azoknak a száma, akiknek ez az alternatíva annak járulékos költségeivel (bentlakás, ingázás) felvállalható.

Éppen ezen elemek következménye, hogy a férfiak körében is igen kicsi a bentlakási hajlandóság, amely a térség egészére nézve mindössze 25,2% számára elfogadható megoldás. A képet emellett területi differenciák is színesítik, amelyek több elemben korrelálnak a munkanélküliségi rátákkal, illetve a hátrányos helyzetű csoportok munkanélkülieken belüli részarányával. A bentlakás felvállalása szempontjából két markánsan tükröződő dichotómia tűnik föl, ezek a falu-város kettősség, valamint az ÉK-DNy törésvonal.

Jól látszik, hogy a városi lakosok az átlagnál (25,2%) kisebb arányban (21,7%) vállalnák a bentlakást, mint a vidékiek (25,8%). Ennek az oka elsősorban abból adódik, hogy a városi emberek a jobb munkalehetőségek és kilátások fényében erőteljesebben bíznak abban, hogy helyben kapnak munkát, illetve szeretnének

helyben elhelyezkedni, mint a vidékiek, akiknél a munkalehetőségek száma hagyományosan alacsony, a mezőgazdasági termelés gépesítettségi fokának növelésével pedig tart a nullához. A differencia falu és város között 4,1%, amely magas, de nem kiugró érték. Ezt a jelenséget magyarázza, hogy bár középvárosokról van szó, a területet a válság olyan mértékben érintette, hogy ezen települések foglalkoztatási volumene is visszaesett, így a munkaerőpiac perifériájára szorult munkavállalók Enyingen és Sárbogárdon is nagyobb arányban kényszerültek a bentlakás lehetőségének mérlegelésére és felvállalására.

A hajlandóság tekintetében másik fontos területi jelenség az ÉK-DNy kettősség előbbi javára, amely abban mutatkozik meg, hogy azokon a településeken, ahol hagyományosan is nagyobb a Székesfehérvárra, esetlegesen Dunaújvárosba járók aránya, a leghátrányosabb helyzetű munkavállalók körében is magasabb a bentlakást felvállalók hányada, mint az egyébként foglalkoztatási árnyéktérségnek tekinthető déli településeken. Északon a falvak és városok 44%-a a bentlakást vállalók tekintetében az átlag fölött helyezkedik el, míg a déli településeknél ez a szám csupán 20%. Ez elsősorban, tekintve, hogy szubjektív elemről van szó, a munkavállalási morál szemléjére írható, azonban nem elhanyagolhatóak azok a tényezők sem, amelyek ahogy arról korábban esett szó, áttételesen hatnak a mobilitásra. Ezek közül a gyerekszám, illetve az anyagi helyzet tekintetében is a „dél” hátrányos helyzete kézzelfoghatóbb, mint az „északi” falvaké.

Következtetések

Magyarország foglalkoztatási depressziókkal küzdő térségeinek – amennyiben azok nem képesek belső erőforrásaik segítségével növekedési pályára állni – problémáira konzekvens megoldást nyújthat a közlekedési hálózat fejlesztése és az így lehetővé váló, a dinamikus térségekhez történő integráció. Jelen kutatás rávilágított, hogy bár a vasúti közlekedés szerepe – megbízhatatlansága és költségessége miatt – elenyésző a napi ingázásban, az alternatíva hiánya jelentősen hátráltatja az elmaradott térségek fejlettebb területekhez történő kapcsolódását. A közúti közlekedési folyosók közül kitűnik az autópályák kiemelkedő szerepe mellett a másodrendű főutak települési mobilitást dinamizáló hatása is, amely azonban csak akkor érhet el megfelelő fokot, ha ezek a közlekedési csatornák megfelelő minőségben állnak rendelkezésre. A mobilitás-támogatási rendszerek, költségcsökkentések megfelelő eszközöknek tekinthetők, mivel azok nem növelik számottevő mértékben a települések közötti relatív differenciákat, ugyanakkor jelentősen hozzájárulnak a legrosszabb pozíciójú városok és falvak, illetve a térség egészének mobilitási problémájának javulásához. Mindezek ellenére jelentős pozíciójavulás csak azokon a településeken mutatkozott a támogatások hatására, amelyek elérhetősége egyébként megoldott, közlekedési helyzete kevésbé frekvenciált. Ez a tény igazolja, hogy a mobilitás számottevő növelése csak komplex, több területre kiterjedő módon oldható meg. A KMI értékei, illetve MFÁ-indexhez viszonyított alakulása felhívta a figyelmet arra, hogy a szubjektum hozzáállása, pozíciója milyen jelentős mértékben képes egy-egy település mobilitási fokát javítani, vagy rontani. Mivel a kutatás bázisát képező leghátrányosabb helyzetű munkanélküliek hagyományosan rossz mobilitási fokkal rendelkező réteget alkotnak, ezért nem meglepő, hogy az MFÁ csökkenése szinte minden esetben – ráadásul számottevő mértékben – kimutatható volt. A mobilitási hajlandóság esetében feltűnő, hogy a fő foglalkoztatókat tömörítő településekre a többség vállalná a bejárást, még akkor is, ha a területi differenciák e tekintetben hasonlóak a

munkaerőpiaci helyzet alakulásához. A kérdéskör másik fontos elemét képező bentlakási hajlandóság esetében viszont annak alacsony foka volt tapasztalható, amely komplex ok-okozati háttéren alapulva jelentősen rontja a csoport elhelyezkedési, munkaerőpiaci (re)integrációs esélyeit. Ezen problémák kezelése a jövőben komplex tervek és programok megvalósítását igénylik.

Források

Cseres-Gergely Zsombor (szerk.) 2003: Közelkép. Munkaerőpiaci egyenlőtlenségek és földrajzi mobilitás Magyarországon.

Hárs Ágnes 2004: A magyar munkaerő-migráció Regionális sajátosságairól. Magyar Tudományos Akadémia, Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest 2004, 33 p.

Keresztes László Lóránt 2006: A munkaerő-piaci (területi) alkalmazkodás képessége Baranya megye falvaiban.

Kulcsár Gábor 2006: A munkaerő területi mobilitását akadályozó tényezők. Esély 2006/3. pp. 61-84.

Éves növekedési jelentés 2013:

http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/ags2013_hu.pdf

Szél Kálmán Terv 2.0.: [http://www.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-](http://www.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A_k%C3%B6vetkez%C5%91_l%C3%A9p%C3%A9s%20(SzKT%2020).pdf)

[A_k%C3%B6vetkez%C5%91_l%C3%A9p%C3%A9s%20\(SzKT%2020\).pdf](http://www.kormany.hu/download/3/e8/80000/1-A_k%C3%B6vetkez%C5%91_l%C3%A9p%C3%A9s%20(SzKT%2020).pdf)

MÁV Magyar Államvasutak Zrt.: www.mav.hu

SUMMARY: NEW METHODS FOR STUDYING THE MOBILITY OF THE MOST DISADVANTAGED JOB SEEKERS

Róbert TÉSITS^a – Levente ALPEK B.^b

This present study is based on the most disadvantaged small regions of Central Transdanubia in Hungary, burdened with decrease of employment, and in certain towns and villages, by very high unemployment rate characteristic of the most disadvantaged micro-regions. The disadvantage of these areas is significant, which is confirmed by the fact that the small region ranked just above the examined ones has around eight per cent lower rate than the average of the presented area. In addition, unemployment rates of these regions are nearly twice as high as the county average. It is important to elaborate on these regions since in many ways they belong to the more developed areas of Hungary, so this unfavourable employment rate is caused by specific reasons which haven't been (or were not thoroughly enough) explored.

It is not negligible that – in most cases – the less developed factor of economy hinders the overall economic dynamism of a given region, thus barriers of growth affecting the whole county may be revealed by means of their analysis. The studied villages and cities are situated in a lowland region without urban areas, the employment structure of which is clearly and dominantly influenced by several nearby cities. As a result, one could hardly find a more suitable area to explore the problems of mobility in general. Beside this the present study has a methodological significance, namely, special attention was paid to the development of a generalized method on a mathematical basis, which is suitable to investigate mobility.

The problems of the areas struggling with unemployment – if they cannot rely on internal resources – can be solved permanently by the development of transport networks and by means of that the integration to the more dynamic regions. This research has highlighted that although the role of rail transport – due to its unreliability and costliness – is insignificant in daily commuting, the lack of alternatives is a serious barrier in the convergence of disadvantaged regions. In addition to highways, secondary main roads could notably enhance urban mobility, which can only reach the sufficient rate only if these modes of transport are available in sufficient quality. The mobility support schemes, cost reductions can be the appropriate solutions because they do not increase significantly the relative differences of towns and villages, and at the same time notably contribute to the solution of mobility problems of the worst-ranked cities, villages and the entire region. Major improvement has been accomplished by the financial support of those towns and villages where the accessibility has been solved.

This confirms that significant increase of mobility can be achieved only in a complex, cross-cutting way. The KMI-values (KMI = Corrected Mobility Index) and their development in relation to MFA-index (Mobility rate of a given village or town, based on calculations that include type of transport and commuting direction) revealed that the individual's attitude and position can greatly improve or reduce

^a Ph.D., Dr. habil., associate professor, University of Pécs, Hungary

^b graduate student, University of Pécs, Hungary

the mobility rate of a town or village. Since the most disadvantaged groups of unemployed people are characterized by traditionally low degree of mobility, it is not surprising that the significant fall of MFA was revealed in each case. In the case of willingness for mobility it is remarkable that the majority of individuals would be ready for commuting to those towns and cities that provide the main employers, even if the regional differences in this respect are similar to the regional aspects of labour market. As far as the willingness for workplace accommodation is concerned, which is the other important aspect of this topic, low inclination was observed, which based on complex cause and effect relationships significantly impairs employment or labour market (re)integration opportunities. The solution of these problems will require the implementation of complex projects and programs.

Keywords: commuting, mobility, employment, job seekers, Fejér County