

DR. KOVÁCS ZOLTÁN – DR. EGEDY TAMÁS – SZABÓ BALÁZS

Az ingázás területi jellemzőinek változása Magyarországon a rendszerváltozás után*

A globális gazdaság egyik fő jellemzője a tőke, az áru, valamint a munkaerő korábbinál magasabb szintű mobilitása (Nagy 2010). Mindez egyebek közt összefügg a munkamegosztás elmélyülésével, az életmód gyökeres megváltozásával, a térbeli mobilitás feltételeinek javulásával, a közlekedés fajlagos költségeinek csökkenésével, az államhatárok szerepének elhalványulásával, valamint a neoliberális piaci környezet kiépülésével. A munkaerő-mobilitás vizsgálata során általában kitüntetett figyelmet kap az államhatárokat átlépő nemzetközi munkaerőmozgás, jóllehet nagysága a teljes munkaerőmozgáshoz képest szerény (Illés–Kincses 2012). Hozzá képest a kisebb földrajzi távolságot áthidaló, a munkavállaló lakó- és munkahelye között zajló, periodikus vándorlás (ingázás) szerepe jóval nagyobb.

A lakó- és munkahelyek térbeli szétválásának folyamata és nyomában az ingázás, hazánkban már a 20. század elején megindult, bár tömegessé csak az államszocialista korszakban vált (Thirring 1935, Timár 1980). Új helyzetet teremtett e téren is az 1990-es rendszerváltozás, amelynek nyomán az ingázás intenzitása, jellege és földrajzi mintázata számottevően átalakult, az államszocialista ('konzervált fordí típusú') ingázást fokozatosan egy 'posztfordi' térbeli struktúra váltotta fel.

A növekvő és 1990 után térben egyre összetettebb ingázás mögött számos ok sejlik fel. Egyrészt a tervutasításos gazdasági rend összeomlása rengeteg (ipari) nagyfoglalkoztató megszűnését eredményezte. A munkahelyek korábbi térbeli egyensúlya felbomlott, a nagy nehézipari körzetek kiürültek, az új, a globális gazdaság szereplői által létrehozott munkahelyek pedig egyre nagyobb arányban a főváros térségébe, illetve más dinamikus városrészekbe (például Győr, Székesfehérvár) települtek. Ennek nyomán mind több munkavállaló kényszerült arra, hogy „utána menjen” munkahelyének, akár állandó vándorlás (Illés 1995), akár kisebb léptékű periodikus mozgás formájában (Dövényi 2009a).

A nagyvárosi térségekben ezzel egy időben végbement a munkahelyek térbeli dekoncentrációja is, a városközpontok helyett mind több szolgáltató tevékenység (például nagy- és kiskereskedelem, irodai funkció) települt az elővárosi övezetbe (Enyedi 2010). Átalakult a munkavégzés jellege is, a három műszakban végzett, rutin jellegű munka szerepe leértékelődött, nőtt a részfoglalkoztatás és a távmunka súlya, és mindez lehetőséget teremtett a térben és időben rugalmasabb munkavégzésre, benne az ingázás új formáinak elterjedésére.

Tanulmányunk célja, hogy megvizsgáljuk a magyarországi ingázás kialakulását és fejlődését, különös tekintettel annak területi jellemzőire, illetve a rendszerváltozást követő átalakulására. A téma nemzetközi és hazai szakirodalmának áttekintése után kutatási kérdéseinket

* A tanulmány elkészítése során nagymértékben támaszkodtunk az 1990-es, a 2001-es és a 2011-es népszámlálások települési szintű ingázási adataira, amiért a KSH Népszámlálási Főosztályának tartozunk köszönettel.

A tanulmány az OTKA K105534 sz. kutatási téma keretében készült.

és hipotéziseinket fogalmazzuk meg. Ezt követően az ingázás területi változásait elemezzük népszámlálási adatok segítségével. Vizsgálatunk súlypontja a településhálózaton belüli elmozdulásokon, a munkaerő és a munkahelyek változó térbeli elhelyezkedésén van. Mivel az ingázás az urbanizációs folyamatok érzékeny jelzőszáma, tanulmányunkkal az 1990 utáni hazai városfejlődési folyamatok jobb megértéséhez is szeretnénk hozzájárulni.

Az ingázás a nemzetközi szakirodalomban, kutatási hipotézisek

Az ingázással kapcsolatos nemzetközi szakirodalom főként három szempont köré összpontosul. Kiemelt figyelmet szentelnek a kutatók az ingázási (utazási) idő változására (Gordon et al. 1989), az ingázás földrajzi vonatkozásai közül fontos kutatási terület az ingázási távolság alakulása (Banister 2011), míg az ingázók társadalmi-demográfiai jellemzői közül a nemek közötti különbségek feltárása áll az érdeklődés középpontjában (Clark et al. 2003). Tanulmányunk célkitűzéséhez igazodóan a következőkben az ingázás területi kérdéseivel foglalkozó nemzetközi kutatások tapasztalatait összegezzük, majd kutatási hipotéziseinket fogalmazzuk meg.

A posztfordi paradigmaváltás hatása az ingázás területi jellemzőire

Az ingázás jelenkori területi kihívásai lényegében arra vezethetők vissza, hogy a modern szolgáltató és ipari (*high-tech*) munkahelyek az agglomerációs hatások nyomán a térben viszonylag koncentráltabban helyezkednek el a korábbiakhoz képest, miközben a népesség térbeli eloszlása az 1960-as évektől a szuburbanizációs, illetve később a dezurbanizációs fejlődés eredményeként egyre inkább dekoncentráltabb lett. Emellett a posztfordi paradigmaváltás nyomán, a hagyományos gyáripari termelés háttérbe szorulásával a napi munkába járás ritmusa és térszerkezete is átalakult. Az iparba a közeli lakónegyedekből (munkáslakótelepek, közeli falvak) három műszakban bejáró munkavállalókat felváltották a szolgáltató szektorba változó napi ritmusban ingázók tömegei. Az egyre bővülő szolgáltató munkahelyek térbeli-települési szokásai is jelentősen eltérnek a korábbi gyáriparétól. Egyrészt jelen vannak a hagyományos belvárosokban (*city*), másrészt a külvárosok és elővárosok szolgáltató centrumaiban (irodaparkok, bevásárlóközpontok, logisztikai központok stb.).

A városrégiók növekedésével és szétterjedésével (*urban sprawl*) párhuzamosan társadalmi és gazdasági polarizációs folyamatok is végbementek, amit az elővárosi területek széttörődezése kísért (Garcia-Palomares 2010). A városrégiók periferiáján a szuburbanizáció előretörésével új munkahelyek jelentek meg, a kedvezőbb anyagi és adózási feltételeknek köszönhetően egyre több cég települt a nagyvárosok vonzáskörzetébe. A munkahelyek széttelepülésével az ingázók száma és aránya gyorsan nőtt (Gordon et al. 1991), miközben az ingázás révén minőségileg új térkapcsolatok jöttek létre. Olyan új ingázási formák jelentek meg, mint a centrumból a szuburbiaába irányuló ingázás (*reverse commuting*), valamint a szuburbán települések közötti, elővárosból elővárosba történő (agglomeráción belüli) ingázás (Christopher et al. 1995, Banister et al. 1997).

A központi településből az elővárosi településekre irányuló ingázás már az 1990-es években a legdinamikusabban növekvő mobilitásforma volt nemcsak az észak-amerikai, hanem a nyugat-európai nagyvárosokban is. Glaeser és szerzőtársai (2001) ezeket az ingázókat elsősorban olyan magasan képzett és jól kereső dolgozókként azonosították, akik

inkább a városközpontban laknak, profitálva a centrum nyújtotta színvonalas szolgáltatásokból és kényelemből, jól fizető munkahelyeik viszont a szuburbia belső területein, a központi városhoz viszonylag közel helyezkednek el (*consumer city phenomenon*). Ezek a csoportok már egyértelműen életmódbeli és nem gazdasági okokból ingáznak. Megfigyelhető ugyanakkor az is, hogy a nagyvárosok belső területein található alacsonyabb státusú munkahelyekre mind többen a külvárosokból/elővárosokból érkeznek, akik jellemzően képzetlenebb munkavállalók (Aguilera et al. 2009). Az előzőekben ismertetett ingázási formák mellett a 2000-es években új jelenség ütötte fel a fejét: megnőtt a nagyobb centrumok közötti ingázás. Ez új nézőpontba helyezte az infrastruktúra fejlesztésének kérdését, aminek köszönhetően új lendületet kaptak a közlekedéssel, az utazási idővel és a fenntarthatósággal kapcsolatos kutatások (Bole 2011).

A nagyvárosi térségekkel szemben a hagyományos rurális térségekben ugyanakkor továbbra is a klasszikus – a falvakból a közeli centrumba történő – ingázás a jellemző, miközben fokozódott ezekből a térségekből az elvándorlás. Sandow (2008) megállapítja, hogy a kistelepülések esetében a centrumtelepülés gazdasági versenyképessége, a munkahelyek megléte, avagy hiánya, nagyon fontos tényező az ingázás alakulásában. Az ingázási lehetőségek megszűnése az alsó településkategóriákban a meglévő társadalmi és gazdasági problémák felerősödéséhez, kieléződéséhez vezethet. Az ingázási folyamatok térbeli és településhierarchia szerinti feltárása tehát nemcsak a városrégiók, hanem a vidéki területek esetében is feltétlenül indokolt.

A monocentrikus, illetve policentrikus térfejlődési modell jellemzői

Az egyes országok városrégiói között jelentős fejlettségbeli eltérések vannak, de abban rendkívül hasonlóak, hogy az elmúlt évtizedek urbanizációs folyamatai mindenhol egy új, policentrikus térszerkezet irányába mutattak (Garcia-Palomares 2010). A policentrikus fejlődés összefügg az új mobilitási formák terjedésével. A nemzetközi szakirodalomban egyre elfogadottabbá válik az a nézet, hogy a szuburbanizáció és a policentrikus városrégiók kialakulása az ingázás és az ingázási távolságok növekedéséhez vezet. Ebben az új struktúrában egyre fontosabb szerep jut a települések méretének, valamint a lakó- és munkahelyek elhelyezkedésének (Banister 2005). Míg a lakóhelyek egyre inkább szétterülnek a térben, a munkahelyek megjelenését koncentrált decentralizáció jellemzi, aminek köszönhetően a munkahelyek a tér kitüntetett pontjai körül nagyobb sűrűségben fordulnak elő, mint a lakóhelyek, ugyanakkor a városrégiókon belül a korábbinál decentralizáltabb az elhelyezkedésük. A városrégiók külső területein és a szuburbiaiban található munkahelyeket pedig nem a helyi munkaerő tölti be, hanem más településekről érkeznek ide a dolgozók, míg a helyi munkaerő más településekre jár el dolgozni (Garcia-Palomares 2010). Egyfajta „pazarló ingázás” (*wasteful commuting*) jelenik meg a városrégiókban, az erre vonatkozó vizsgálatok számos új eredményt hoztak az elmúlt időszakban (Hamilton 1982, Suh 1990, Van Ommeren–Van der Straaten 2005).

A policentrikus térszerkezeti modellben a területi struktúrát egyre kevésbé jellemzi egyetlen kiemelt centrum dominanciája, a fejlődésben pedig fokozatosan az elővárosi központok, illetve a távolabbi munkaerő-vonzáskörzetek felé tolódik el a hangsúly (Kloosterman–Musterd 2001, Parr 2005). Ebben a struktúrában a szuburbia a mobilitás kitüntetett

célterületévé lép elő. Az új, policentrikus modell sikere a kutatók körében éppen azzal magyarázható, hogy a korábbi monocentrikus modellel egyre kevésbé írhatók le az aktuális fejlődési tendenciák (Meijers 2007). A monocentrikus modell „karrierje” az 1960-as években indult, amikor számtalan publikáció látott napvilágot az agglomerációból a központi városba áramló munkaerőről (Alonso 1964, Haggett–Chorley 1967). Az elkövetkezendő évtizedekben azonban új fejlődési tendenciák és mobilitási formák jelentkeztek, és a monocentrikus modellbe már nem lehetett beleilleszteni olyan újonnan jelentkező folyamatokat, mint a szuburbiákban gomba módra terjedő munkahelyek, az *edge-city* jellegű alcentrumok kialakulása, a munkaerő és a munkahelyek folyamatos áthelyeződése az alcentrumok, illetve a központi várostól távolabb fekvő (*exurbia*) területek irányába. Az új ingázási formák, mint a központi városból a szuburbiába és a környező távolabbi területekre történő ingázás (*reverse/wasteful commuting*), vagy az agglomerációs zónán belüli mozgások pedig végképp rámutattak a klasszikus modell korlátaira (Van der Laan et al. 1998).

A nemzetközi szakirodalomban a policentrikus modell népszerűsége ellenére számtalan példa akad arra, hogy nem minden városrégió fejlődik egyértelműen a modell szerint, s akár egy országon belül is jelentős különbségek mutatkozhatnak a monocentrikus és policentrikus térstruktúrák tekintetében. Mindez abból fakad, hogy a városrégiók szerkezete heterogén térfejlődési folyamatok eredője (Burger et al. 2011). Egyes városrégiók alapvetően monocentrikus, más városrégiók egyértelműen policentrikus formát öltenek, a legtöbb városrégió mégis valahol a kettő között helyezkedik el (De Goei et al. 2008). Ebből a szempontból rendkívül érdekes kérdés tehát, hogy térstruktúra tekintetében a hazai városrégiók hol helyezkednek el ezen a skálán, illetve milyen irányba mutatnak a recens fejlődési tendenciák?

A nemzetközi szakirodalom alapján kiinduló kutatási hipotéziseinket az alábbiak szerint fogalmazzuk meg:

- A globalizáció nyomán a munkahelyek fokozódó térbeli koncentrációja megy végbe hazánkban, amelynek következtében nő a népesebb települések (városok és agglomerációik) szerepe az ingázásban (mind a kibocsátásban, mind a befogadásban).
- Az ingázás lehetőségéből a kistelepülések keresői egyre jobban kiszorulnak, ami hozzájárul a periferalizációs folyamatához. Mindez elsősorban a hátrányos helyzetű, rurális területeken okoz komoly társadalmi és gazdasági problémákat.
- A munkahely–lakóhely viszonyrendszerében csökken a hagyományos falu→város ingázás szerepe, növekszik ugyanakkor a város→város és a város→falú ingázás jelentősége. Emellett a településközi kapcsolatok erősödése révén a településhálózaton belül erősödik a reciprok (oda-vissza történő) ingázás szerepe.
- Az ingázás új formáinak elterjedése nyomán Magyarországon a korábbi erősen monocentrikus települési rendszer helyett a nemzetközi fejlődési trendekhez hasonlóan, egyre inkább egy policentrikus városhálózat jövőbeli képe sejlik fel.

Az ingázás megjelenése és változó szerepe hazánkban

Magyarországon a rendszeres (nap, heti) ingázás lehetősége a 20. század elején Budapest térségében alakult ki először, az övezeti tömegközlekedés (villamos-, HÉV-vonalak) kiépülésével, valamint a gyáripár robbanásszerű fejlődésével (Kovács et al. 2001). Az újon-

nan létesülő ipari üzemek nem csupán a környező falvakból vonzották a munkaerőt a fővárosba, de már az I. világháború előtt megindult kitelepülésük az akkori agglomerációs övezetbe (például Kispest, Erzsébetfalva, Csepel, Budafok, Újpest), egyre növekvő keresztingázást váltva ki. 1900-ban kb. 11 ezer főt foglalkoztatott a Budapest környéki települések ipara, 1910-ben már 32 ezret, többségüket a gyáripar (Fónagy 1998).

A trianoni határváltozások több szempontból is negatívan hatottak az ingázás hazai fejlődésére. Egyrészt több jelentős ingázási centrum (például Pozsony, Kassa, Szatmárnémeti, Nagyvárad, Arad) került az új határok mögé és vált munkaerő-piaci szempontból elérhetelenné, másrészt a Magyarország területén maradt, de határ közelébe került központok egy része is (például Sopron, Sátoraljaújhely, Szeged, Baja) kénytelen volt vonzáskörzetének egy részétől megválni (Kovács 1990). A két világháború között csupán Budapest agglomerációjában volt érzékelhető növekedés az ingázás terén: 1930-ban 33 ezren, 1939-ben 40 ezren jártak a fővárosba dolgozni (Berend–Ránki 1961).

Az 1930-as népszámlálás során, ha nem is teljes körűen, de már vizsgálták a munkások ingázási szokásait (Thirring 1935). Ez az adatgyűjtés még kifejezetten csak az iparban foglalkoztatottakra terjedt ki, akiknek igen jelentős része (12%) tartozott az ingázók közé. Nem meglepő módon a fővároson kívül a nagyobb ipari városok körül volt magasabb az arányuk. A főváros környéki ingázás messze a legjelentősebb volt. Ez döntően az agglomerációból a főváros gyáraiba való beingázást jelentette, az ellenkező irányú mozgás ennek alig egytizedét tette ki, és az is az akkor még önálló Újpest, Csepel, Kispest ipartelepei felé történő ingázást jelentette elsősorban (Mozolovszky 1934). Az ingázás már akkor túlterjedt Nagy-Budapest határán, a főváros körüli 30 km-es zónában lehetett meghúzni a határát (noha a közlekedési viszonyoktól függően néhol ezen is túlnyúlt). Mozolovszky (1934) azt is megjegyzi, hogy szemben bizonyos nyugati metropoliszokkal Budapesten nem a belvárosi irodákba, hanem a peremek gyáraiba irányult ekkor az ingázás. Noha a közlekedési viszonyok ingázásra gyakorolt hatása nem lebecsülhető, a helyi munkalehetőségeknek is jelentős befolyásoló szerepe van egy-egy településen az ingázásban részt vevők arányára (Ruisz 1932). A jó mezőgazdasági adottságokkal rendelkező Tárnok vagy Fót például jóval kevesebb ingázót bocsátott ki 1930-ban, mint a kedvezőtlenebb, dombvidéki fekvésű települések. De volt már arra is példa, hogy az agglomeráción belüli településekről nem a fővárosba, hanem egy másik településre ingáztak tömegesen (például Nagytétényről és Diószdról Budafokra).

Bár megbízható statisztikai adatok nem állnak rendelkezésünkre, de az ipari munkahelyek korabeli koncentrációja alapján kijelenthető, hogy a II. világháborút megelőző években az ingázók száma hazánkban nem haladhatta meg a 100–150 ezer főt. Ehhez képest hatalmas változást jelentett, egyszersmind jól tükrözi a II. világháborút követő másfél évtized társadalmi-gazdasági változásait, hogy 1960-ban – amikor elsőként regisztrálták a népszámlálás során a lakóhely–munkahely kettősét – már 612 ezer fő, vagyis a foglalkoztatottak 12,5%-a nem a lakóhelyén dolgozott, tehát ingázott (1. táblázat). Mindez annak fényében értelmezendő, hogy 1950. január 1-én Nagy-Budapest létrehozásával gyakorlatilag lefejezték Budapest agglomerációját, amelynek belső (23 települést magába foglaló), ingázás tekintetében leginkább érintett részét a fővároshoz csatolták, s ezzel eltűnt az ingázási statisztikákból. Az ingázás robbanásszerű terjedésében számos külső, a politika által befolyásolt tényező (például a mezőgazdaság erőszakos kollektivizálása, az ipari munkahelyek magasabb bérszínvonala, a városi lakásállomány korlátozott bővülése) mellett a

közlekedési feltételek (különösen a vasúti elérhetőség) javulása is szerepet játszott (Konrád–Szelényi 1971).

1. táblázat

Az ingázók száma és aránya Magyarországon, 1960–2011

Évek	Foglalkoztatottak száma	Ingázók száma	Ingázók aránya, %
	ezer fő		
1960	4 891	612	12,5
1970	4 973	993	20,0
1980	5 065	1 217	24,0
1990	4 525	1 144	25,3
2001	3 690	1 102	29,9
2011	3 886	1 340	34,5

Forrás: KSH, népszámlálás 1960–2011.

Az 1960. évi népszámlálás bepillantást kínált az ingázók társadalmi összetételébe is: körükben a fiatal, fizikai munkát végző férfiak voltak többségben, akik főként az iparban, az építőiparban és a közlekedésben dolgoztak (1960. Népszámlálás 9., 1963). Az ingázók 90%-a községekben élt, arányuk Pest megyében és az iparosodott megyékben volt a legmagasabb. Az ingázás iránya szoros kapcsolatban volt az ingázók társadalmi összetételével, ezt jól mutatja, hogy a Budapestről a környékbeli településekre ingázók közel 60%-a szellemi foglalkozású volt.

Egy 1966-ban készült felvétel szerint az ingázások több mint fele megyéken belül történt, közel egyharmaduk Budapestre irányult és csak 13% volt a megyék közötti ingázás részesedése. A megyéken belüli ingázások is főként az iparilag fejlettebb és nagyobb lakosságszámú megyékben történtek (Losonczy 1968). Ekkor közel 900 ezer volt az ingázók száma, igaz kb. 20%-uk nem naponta, hanem hetente, kéthetente utazott haza. Rajtuk, vagyis a foglalkoztatottakon kívül volt azonban 100 ezer tanuló is, aki ingázott (Bene 1975).

Az ingázás térbeliségével foglalkozó publikációk közös jellemzője volt 1990 előtt, hogy az ingázás okozta problémákra helyezték a hangsúlyt (különösen az ingázás miatt elveszített szabadidő következményeit hangsúlyozták), megoldási javaslaik között a közlekedési lehetőségek fejlesztése (akár ingajáratok beiktatása) mellett a nagyvárosi térségek lakáshiányának mielőbbi megoldása szerepelt (Hajnal 1983). Noha általában is magasnak tartották az ingázás szintjét (a foglalkoztatottak kb. egyötödét jelentette az 1970-es, 1980-as években), egy összehasonlító vizsgálat szerint ez nemzetközi szinten nem volt magasnak nevezhető (Timár 1980).

Az ingázók száma és aránya 1980-ig folyamatosan növekedett, amikor több mint 1,2 millió fő, a foglalkoztatottak közel egynegyede ingázott. Ez volt a csúcspontja a szocialista típusú, főként az iparba irányuló, uralkodóan falu–város relációkban lebonyolódó, és nemegyszer nagy távolságokat áthidaló ingázásnak hazánkban (lásd „fekete vonatok”) (Dövényi et al. 2011).

Ezt követően a foglalkoztatottak számának csökkenése, 1990 után pedig a gazdasági szerkezetváltás, valamint a munkanélküliség megjelenése következtében az ingázók száma egyre csökkent, és csak az ezredfordulót követően indult ismét növekedésnek (Lakatos–Váradi 2009). Az ingázók számának hullámzásával szemben az ingázók aránya az elmúlt két

évtizedben is töretlenül növekedett, ami a munkaerő növekvő mobilitásával, a lakóhely–munkahely kettősének szétválásával, az életmód gyökeres változásával hozható összefüggésbe. Ennek megfelelően 2011-ben már minden harmadik magyar munkavállaló ingázott. Az ingázók aránya a környező poszt-szocialista országokban a magyarországihoz hasonló, például Csehországban 30% (Kraft 2014), Lengyelországban 35% (Chaberko–Kretowicz 2014), Szlovéniában 39% (Drobne et al. 2012). Ugyanakkor a magyarnál fejlettebb osztrák gazdaságban az ingázók aránya 2011-ben elérte az 53,6%-ot. A fenti adatok egyben a társadalmi-gazdasági fejlettség és az ingázás szintje közötti finom kapcsolatokat is jól tükrözik.

Megfigyelhető az is, hogy míg a rendszerváltozás előtt az eljárók és bejárók száma gyakorlatilag azonos volt, hiszen egy aktív kereső lakóhely településéről csak egy jól meghatározható hazai településre ingázott munkavégzés céljából, addig 1990 után a két adat egyre inkább kezdett eltérni egymástól (Kiss–Szalkai 2014). Míg az eljárók száma településenként jól azonosítható, addig a bejárók számának meghatározása már egyre nagyobb nehézségekbe ütközik. Ebben döntően két tényező játszik szerepet. Egyrészt a határok megnyílásával, a közlekedési költségek fajlagos leértékelődésével mind többen járnak külföldre dolgozni. Míg 2001-ben a magyarországi állandó lakóhellyel rendelkező, de külföldre munka céljából eljáró (ingázó) foglalkoztatottak száma 10 487 fő volt, addig a 2011-es népszámlálás időpontjában már 83 822 fő dolgozott külföldön. Egy részük, 27 128 fő (az eljárók 2%-a) bevallottan naponta valamelyik szomszédos országba járt dolgozni (ingázott), másik részük (56 694 fő) azonban „átmenetileg külföldön tartózkodó” besorolást kapott. Mivel utóbbiak távolléte nem köthető egyértelműen munkavégzéshez, ezért vizsgálataink során nem számoltuk ingázóknak őket. Másik bizonytalansági tényező, hogy a településükről eljárók 2001-től a munkavégzésük helyére vonatkozó kérdésre azt is válaszolhatták, hogy „változó”. Ők alkotják a „változó településen dolgozók” nem jelentéktelen csoportját (többségük az építőiparban, szállításban, kereskedelembe dolgozott). Számuk 2001-ben 182 574 fő volt (az eljárók 16,5%-a), ami 2011-re 153 410 főre (az eljárók 11%-a) csökkent.

E két tényezőtől fakadóan 2011-ben a népszámlálás során 1 340 831 fő nem a lakóhelyén dolgozott (eljárónak minősült), ugyanakkor csak 1 160 293 fő esetében tudtuk pontosan beazonosítani, hogy mely településre ingázott. 180 538 főről, vagyis az eljárók 13,4%-áról nem állt rendelkezésre ilyen adat. Mindez nemcsak azt jelenti, hogy egyre nő a pontatlanság az ingázási egyenlegek számításánál, de azt is, hogy egyre inkább csak az eljárók számára szorítkozhatunk, ha az ingázás volumenére, a lakóhely–munkahely térbeli szétválására vagyunk kíváncsiak.

Az ingázás változó szerepe a településhálózatban

A munkahelyek területi megoszlásának változása

Kutatási hipotéziseink közül elsőként a munkahelyek növekvő térbeli koncentrációját teszteljük. Egy adott településen a munkahelyek számát a helyben lakó foglalkoztatottak és a bejárók összege adja meg. Az idevonatkozó 2. táblázat adatainak értelmezésekor nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy amíg 1990-ben csak alig 3 ezer foglalkoztatottal kapcsolatban hiányzott a munkahely pontos földrajzi hozzárendelése, addig 2011-ben a külföldre ingázók (83 822 fő) és a változó településre eljárók (153 410 fő), közel 240 ezer fős csoportja már nem volt egyértelműen magyarországi településhez rendelhető. Mindezt

„térsemleres” adattorzulásként felfogva az adatokból arra következtethetünk, hogy a munkahelyek 1990 után, ha nem is drasztikusan, de a településhierarchia felsőbb szintjei felé tolódtak el. 1990-ben a 100 ezer főnél népesebb hazai városokban volt a munkahelyek 38,8%-a, ami 2011-re 40,7%-ra emelkedett (miközben országon belüli népesedési súlyuk 31%-ról 29,1%-ra csökkent). Az 5 ezer főnél kisebb települések részesedése a munkahelyekből ez idő alatt 19,8%-ról 17,5%-ra mérséklődött. Mindez nem jelent hirtelen radikális változást, bár a trend a három vizsgált népszámlálás adatai alapján egyértelmű.

2. táblázat

*A munkahelyek száma és megoszlása Magyarországon
a településhierarchia egyes szintjein**

Településkategória, fő	Helyben lakó foglalkoztatott	Bejáró	Összesen	Százalék
1990				
– 999	103 865	66 358	170 223	3,8
1 000– 1 999	170 295	100 324	270 619	6,0
2 000– 4 999	315 548	138 815	454 363	10,0
5 000– 9 999	235 807	84 570	320 377	7,1
10 000–19 999	347 606	142 967	490 573	10,8
20 000–49 999	437 938	166 455	604 393	13,4
50 000–99 999	337 198	119 050	456 248	10,1
100 000–	509 956	159 861	669 817	14,8
Budapest	885 724	201 686	1 087 410	24,0
<i>Összesen</i>	<i>3 343 937</i>	<i>1 180 086</i>	<i>4 524 023</i>	<i>100,0</i>
2001				
– 999	78 529	42 307	120 836	3,5
1 000– 1 999	119 524	56 538	176 062	5,0
2 000– 4 999	228 028	95 886	323 914	9,3
5 000– 9 999	178 341	64 299	242 640	6,9
10 000–19 999	271 749	107 777	379 526	10,9
20 000–49 999	336 802	133 153	469 955	13,4
50 000–99 999	270 897	101 818	372 715	10,7
100 000–	418 141	138 799	556 940	15,9
Budapest	679 345	175 275	854 620	24,4
<i>Összesen</i>	<i>2 581 356</i>	<i>915 852</i>	<i>3 497 208</i>	<i>100,0</i>
2011				
– 999	87 855	47 732	135 587	3,7
1 000– 1 999	122 457	66 359	188 816	5,1
2 000– 4 999	215 953	107 723	323 676	8,7
5 000– 9 999	184 296	85 717	270 013	7,3
10 000–19 999	267 404	148 901	416 305	11,2
20 000–49 999	342 216	194 910	537 126	14,5
50 000–99 999	216 511	107 901	324 412	8,8
100 000–	416 998	175 532	592 530	16,0
Budapest	691 508	225 518	917 026	24,7
<i>Összesen</i>	<i>2 545 198</i>	<i>1 160 293</i>	<i>3 705 491</i>	<i>100,0</i>

Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2001, 2011.

* Bár a három népszámlálás időpontjában a települések köre az egyes kategóriában némileg változott, ez érdemben nem befolyásolja az eredményeinket, hiszen felfelé és lefelé történő mozgások egyaránt előfordultak.

Hogy nem következett be még nagyobb mértékű eltolódás a településhierarchia felsőbb szintjei felé, az valószínűleg a közmunkaprogramok időközben megjelenő hatásainak is köszönhető.

A bejárók aránya a helyi munkaerőpiacon a 20 ezer főnél kisebb településeken jellemzően csökkent, míg az 50 ezer főnél népesebb városokban és Budapesten valamelyest nőtt. Ennek köszönhetően az 5 ezer főnél kisebb települések részesedése a bejárók körében az 1990-es közel 26%-ról 2011-re 19,1%-ra csökkent. A kisebb települések részesedése tehát nem csupán a munkahelyekből, de a bejárók számából is csökkent 1990 után. Ily módon a hazai munkahelyek településhierarchia szerinti átstrukturálódása a rendszerváltozást követően igazodott a nemzetközi tapasztalatokhoz.

Az eljárók területi megoszlásának változása

Az ingázás korábbi hagyományos, ipar által generált térfolyamatában általában a kisebb lélekszámú, agrárfunkciójú településekről áramlott a munkaerő a népesebb, ipari munkahelyeket koncentráló városokba. Ez a logika a tömegipar munkaerő-piaci jelentőségének leértékelődésével, a szolgáltató szektor erősödő dominanciájával, a különböző gazdasági tevékenységek szuburbanizációjával fokozatosan átalakult, és a népesebb települések is egyre inkább munkaerő-kibocsátóvá váltak. Ezen hipotézisünk tesztelése érdekében megvizsgáltuk az eljárók számának és arányának változását a településhierarchia egyes szintjein az 1990-et követő három népszámlálás során.

3. táblázat

Az eljárók száma és aránya Magyarországon a településhierarchia egyes szintjein

Településkategória, fő	Eljárók száma			Eljárók aránya, %			Eljárók megoszlása településcsoportonként, %		
	1990	2001	2011	1990	2001	2011	1990	2001	2011
– 999	217 330	147 132	168 454	67,7	65,2	64,5	18,4	13,3	12,6
1 000– 1 999	221 775	173 932	199 185	56,6	59,3	60,7	18,8	15,7	14,9
2 000– 4 999	297 883	260 760	297 092	48,6	53,3	56,9	25,2	23,5	22,2
5 000– 9 999	142 786	133 012	165 009	37,7	42,7	46,5	12,1	12,0	12,3
10 000–19 999	137 347	130 842	175 710	28,3	32,5	39,1	11,6	11,8	13,1
20 000–49 999	83 554	106 023	148 705	16,0	23,9	29,8	7,1	9,6	11,1
50 000–99 999	23 477	51 733	56 839	6,5	16,0	20,5	2,0	4,7	4,2
100 000–	25 169	38 806	51 156	4,7	8,5	10,8	2,1	3,5	3,8
Budapest	31 714	66 673	78 681	3,5	8,9	10,1	2,7	6,0	5,9
<i>Összesen</i>	<i>1 181 035</i>	<i>1 108 913</i>	<i>1 340 831</i>	<i>26,1</i>	<i>30,0</i>	<i>34,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2001, 2011.

Míg 1990-ben az ingázók 62,4%-a 5000 főnél kisebb településről járt el, addig 2011-ben az ilyen települések részesedése már csak 49,7% volt. Ez már önmagában markáns változást jelent. Ugyanígy megvizsgáltuk a településhierarchia felső szintjeinek részesedését is. 1990-ben az eljárók 6,9%-a élt 100 ezer főnél népesebb városban, 2011-ben viszont már 13,9%-uk. Ez önmagában jelzi, hogy a népesebb települések foglalkoztatottjai a rendszerváltozás után egyre nagyobb szerepre tettek szert az ingázók körében.

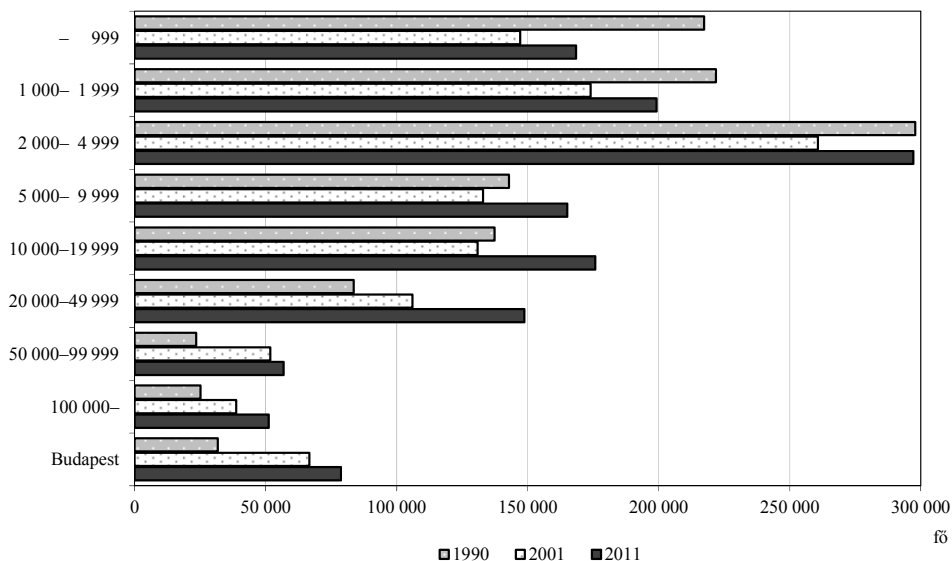
Tovább árnyalja a képet, ha az eljárók részesedését az összes foglalkoztatotthoz viszonyítjuk. A 3. táblázat adatai alapján megállapítható, hogy a településhierarchiában elfoglalt

hely és az eljárók aránya között fordított a korreláció, vagyis a munkaerőpiacon az elingázás a legkisebb méretű településeken játssza a legfontosabb szerepet. Ez magától értetődik, hiszen a kis- és középfalvak, illetve a kisvárosok által kínált munkalehetőségek és munkahelyek száma messze elmarad a munkaerő-kínálattól, így az aktív korúak nagyobb része (50%+) ingázni kényszerül. Érdekes azt is megvizsgálni, hogy a vizsgált két évtizedben hogyan alakult az elingázók aránya az egyes településkategóriákban. Azt látjuk, hogy az 1000 főnél kisebb települések kivételével az összes településkategóriában nőtt az eljárók aránya az 1990-es évek elejétől, viszont ez a folyamat a településhierarchia magasabb szintjein lévő városokban sokkal gyorsabban ment végbe. Ennek köszönhetően az elingázásban egyfajta kiegyenlítődési, nivellálódási folyamat zajlott le.

További érdekes következtetésre juthatunk, ha megvizsgáljuk az eljáró (ingázó) foglalkoztatottak számát településméret szerinti bontásban, a három népszámlálás időpontjában. Az eljárók számának alakulását az 1990-es években és a 2000-es években más-más tendenciák jellemezték. A rendszerváltozás utáni évtizedben az elingázók száma több mint 72 ezer fővel csökkent. A településhierarchia alsó kategóriáiban (a 20 ezer fő alatti településeken) az elingázók száma csökkent, ami részben a gazdasági szerkezetváltás, az ipari munkahelyek tömeges leépülése folytán a foglalkoztatás visszaesésével, illetve a munkanélküliség növekedésével hozható összefüggésbe. A nagyobb településeken az elingázók száma az 1990. évi népszámlálást követően folyamatosan és egyenletesen nőtt, de ez nem tudta ellensúlyozni a kisebb településeken zajló negatív folyamatokat.

1. ábra

Az eljárók száma a településhierarchia egyes szintjein Magyarországon



Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2001, 2011.

Az ezredforduló óta viszont az elingázók számának változása az összes településkategóriában pozitív előjelűvé vált: az új posztfordi gazdaság megszilárdulásával, a foglalkoztatás szerény mértékű bővülésével a korábban csökkenő mutatókkal rendelkező településkategóriákban is megindult az elingázás növekedése, sőt a településhierarchia legalsó kategóriáiban jelentősen meghaladta az elingázók növekménye a nagyobb városokét. Igaz, az 1990-es értéket csak az 5 és 20 ezer fő közötti települések tudták ismét elérni, sőt meghaladni, a helyi kisvárosi munkaerő-piaci körzetek részleges újjáéledésével. Pénzes et al. (2014) vizsgálatai szerint a kisvárosi munkaerő-piaci mikrokörzetek száma az 1990-es népszámlálás óta egyértelműen csökkent, miközben méretük növekedett. A párezer fős, közvetlen környékük szervezésében, ellátásában – különösen a kis- és aprófalvas térségekben – korábban oly fontos szerepet játszó kisebb munkaerő-piaci vonzásközpontok pedig nem tudtak újjáéledni. Az ott található állami és szövetkezeti munkahelyek többsége jogutód nélkül megszűnt, a globális tőke számára pedig nem jelentenek komolyabb vonzerőt. 1990 után nemhogy mikrokörzetük, de saját lakosságuk foglalkoztatását sem tudták maradéktalanul kielégíteni, így sokan kényszerültek ingázni távolabbi, nagyobb munkaerő-piaci központok felé vagy a határon túlra.

A változó településre eljárók száma és aránya a településhierarchia egyes szintjein

Sajátos csoportját adják az ingázóknak a változó településre eljárók. Mivel az 1990-es népszámlálás ezt a kategóriát még nem rögzítette, csak a 2001. és 2011. évi helyzetről rendelkezünk érdemi információkkal. A vizsgált évtizedben a változó településre ingázók száma, valamint a foglalkoztatottakon és ingázókon belüli aránya egyaránt csökkent (4. táblázat).

4. táblázat

A változó településre eljárók számának és arányának változása Magyarországon a településhierarchia egyes szintjein

Településkategória, fő	Változó településre eljárók száma		Arányuk a helyi foglalkoztatottakon belül, %			Arányuk az eljárókon belül, %		
	2001	2011	2001	2011	változás	2001	2011	változás
– 999	15 642	13 268	6,9	5,1	–1,9	10,6	7,9	–2,8
1 000– 1 999	18 710	16 028	6,4	4,9	–1,5	10,8	8,0	–2,7
2 000– 4 999	28 518	23 835	5,8	4,6	–1,3	10,9	8,0	–2,9
5 000– 9 999	18 079	15 821	5,8	4,5	–1,3	13,6	9,6	–4,0
10 000–19 999	19 814	18 304	4,9	4,1	–0,8	15,1	10,4	–4,7
20 000–49 999	17 774	17 335	4,0	3,5	–0,5	16,8	11,7	–5,1
50 000–99 999	13 539	8 076	4,2	2,9	–1,3	26,2	14,2	–12,0
100 000–	14 691	11 364	3,2	2,4	–0,8	37,9	22,2	–15,6
Budapest	35 807	29 379	4,8	3,8	–1,0	53,7	37,3	–16,4
<i>Összesen</i>	<i>182 574</i>	<i>153 410</i>	<i>4,9</i>	<i>3,9</i>	<i>–1,1</i>	<i>16,5</i>	<i>11,4</i>	<i>–5,0</i>

Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2001, 2011.

A foglalkoztatottakon belül 2001-ben az egyes településkategóriákra jellemző 3,2–6,9%-os szélsőértékek 2011-re 2,4–5,1%-ra mérséklődtek. Az egyes településkategóriák között érdemi különbséget ezen a téren nem fedezhetünk fel. Az adatok arra utalnak,

hogy a kisebb településeken valamivel hangsúlyosabb ennek az ingázási formának a szerepe a foglalkoztatásban. Teljesen más a helyzet viszont, ha a változó településekre ingázók arányát az eljárókon belül vizsgáljuk. Ez az ingázási forma sokkal inkább a városokhoz, nagyobb településekhez köthető, hiszen a településméret növekedésével rohamosan nő a változó településre eljárók aránya az ingázókon belül. A jelenség háttérbe szorulása is a településmérettel volt arányos 2001 és 2010 között, a legnagyobb visszaesést ennek megfelelően Budapesten (–16,4%) és a 100 ezer főnél nagyobb városokban (–15,6%) regisztrálták. A változó településre eljárók területi megoszlásáról jó áttekintést ad Kiss és Szalkai (2014). Tanulmányukban megállapítják, hogy elég speciális csoportról van szó: 92%-uk férfi, 45%-uk az építőiparban dolgozik. A változó településen dolgozók között azonban figyelmet érdemelnek a kreatív gazdaságba sorolható dolgozók is (művészek, szórakoztató iparban tevékenykedők).

A külföldre ingázók számának és arányának változása a településhierarchia egyes szintjein

A határon átvételű ingázásról elmondható, hogy jelentősége az Európai Unió, illetve a „schengeni övezet” kibővítésével rohamosan felértékelődött. Ez többek között az ingázók számának gyors növekedésének volt köszönhető a 2000 utáni időszakban: az EU-15/EEA/EFTA övezetben a 2000-ben becsült 490 ezer főről 2007-re közel 665 ezer főre nőtt, az új tagállamokat is figyelembe véve pedig a határon át ingázók száma meghaladta a 778 ezret (Nerb et al. 2009). Bár a határon át történő ingázás mértéke az abszolút számok alapján nem jelentős Magyarországon, növekedési tendenciáját tekintve viszont figyelemre méltó.

5. táblázat

A külföldre ingázók számának és arányának változása Magyarországon a településhierarchia egyes szintjein

Településkategória, fő	A külföldre ingázók száma			Arányuk az eljárókon belül		
	1990	2001	2011	1990	2001	2011
– 999	102	675	3 410	0,0	0,5	2,0
1 000– 1 999	177	1 098	3 631	0,0	0,6	1,8
2 000– 4 999	341	1 359	4 346	0,1	0,5	1,5
5 000– 9 999	35	569	1 664	0,0	0,4	1,0
10 000–19 999	37	971	2 565	0,0	0,7	1,5
20 000–49 999	87	1 038	2 931	0,1	1,0	2,0
50 000–99 999	109	2 084	5 665	0,5	4,0	10,0
100 000–	46	631	1 517	0,2	1,6	3,0
Budapest	0	2 062	1 399	0,0	3,1	1,8
<i>Összesen</i>	<i>934</i>	<i>10 487</i>	<i>27 128</i>	<i>0,1</i>	<i>0,9</i>	<i>2,0</i>

Forrás: KSH, népszámlálás 2001, 2011.

Uniós csatlakozásunk évében (2004) a határon átvételű ingázás még nem volt jelentős: 16 790 fő ingázott a szomszédos országokba (túlnyomórészt Ausztriába), míg a beingázók száma 14 089 fő volt. A határok átjárhatóságának növekedésével a határ menti településekről azonban egyre többen kezdtek ingázni a szomszédos országokba. 2011-ben már több mint 27 ezren ingáztak naponta a szomszédos országokba. Ausztria vezető szerepe

továbbra is megkérdőjelezhetetlen: 22 ezer fő jár át a határos megyékből dolgozni, ami az átingázók 83%-a (Kiss–Szalkai 2014).

A külföldre ingázók összetételében azonban időközben a hangsúlyok valamelyest eltolódtak Szlovákia és Románia irányába. Szlovákia esetében a schengeni határok bővítése és a határellenőrzés megszűnése, az euró bevezetése és a szlovák gazdaság teljesítőképességének gyors növekedése, Románia esetében pedig a magyar oldalon a határ menti települések kedvezőtlen társadalmi-gazdasági viszonyai és a román gazdaság elmúlt években tapasztalható élénkülése járulhattak hozzá az átingázás fokozódásához. A határon átmenő ingázás az 50–100 ezer főt számláló településkategóriában nőtt a legnagyobb mértékben. Ebbe a csoportba sorolható többek között Sopron, Szombathely és Zalaegerszeg is, ahonnan sokan járnak át a határon túlra dolgozni. Ebben a településkategóriában nem az ingázó mozgások csökkenésére, hanem azok átrendeződésére vezethető vissza a belföldi ingázás markáns visszaesése: a be- és elingázók egy része határon át ingázóvá vált.

A munkahelyek növekvő koncentrációjának társadalmi következményei

A rendszerváltozás óta nagyszámú munkahely szűnt meg hazánkban, miközben az újonnan létrejött munkahelyek egyre nagyobb hányada (különösen a versenyszférában) a népesebb városokhoz volt köthető. A munkaerő-piaci szempontból marginalizálódott települések közül különösen ott kilátástalan a helyzet, ahol a megszűnő munkahelyek nyomán visszaszoruló ingázás magas munkanélküliséggel párosul. Vagyis a munkahelyek lokális hiányára térbeli mozgással (ingázással) nem tud válaszolni az aktív korú népesség. Ezek a települések hosszú távon beleragadnak a negatív társadalmi és gazdasági spirálba és hathatós külső támogatás nélkül nem tudnak megoldást találni problémáikra. Ezen települések köre könnyen lehatárolható, amennyiben összevetjük az ingázás csökkenését és a munkanélküliség alakulását.

6. táblázat

A csökkenő ingázással rendelkező települések száma és aránya Magyarországon

Településkategória, fő	A települések száma Magyarországon, 2011	Százalék	Csökkenő ingázási aránnyal rendelkező települések száma, 1990–2011	Százalék
– 999	1 764	55,9	1 040	72,6
1 000– 1 999	640	20,3	238	16,6
2 000– 4 999	472	15,0	113	7,9
5 000– 9 999	136	4,3	26	1,8
10 000–19 999	81	2,6	10	0,7
20 000–49 999	42	1,3	4	0,3
50 000–99 999	10	0,3	1	0,1
100 000–	8	0,3	0	0,0
Budapest	1	0,0	0	0,0
<i>Összesen</i>	<i>3 154</i>	<i>100,0</i>	<i>1 432</i>	<i>100,0</i>

Forrás: KSH, népszámlálás 2011.

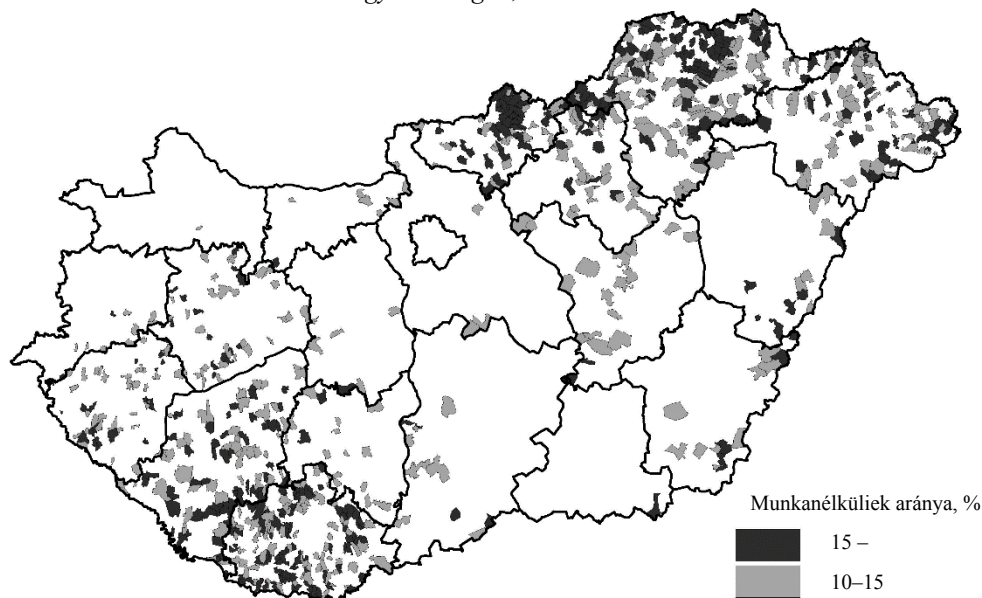
A népszámlálási adatok alapján 1990 és 2011 között összesen 1432 településen csökkent az ingázás aránya (6. táblázat). Ezen települések közel háromnegyede az 1000 főnél kisebb falvak (többségükben apró- és törpefalvak) közé sorolható. A táblázat adataiból egyértelműen kitűnik, hogy ingázás tekintetében (is) a rendszerváltozás fő vesztesei a kis lélekszámú települések voltak. Méretük alapján tudható, hogy többségük a Dunántúlon és Észak-Magyarországon helyezkedik el. A csoport összetétele ugyanakkor meglehetősen heterogén, vannak közöttük alacsony munkanélküliséggel és stabil jóléttel jellemezhető települések (például Nyugat-Dunántúl vagy a Balaton menti térség települései), ugyanakkor magas munkanélküliség sújtotta települések is.

Amennyiben a csökkenő ingázási aránnyal rendelkező települések közül térképre visszük a magas (10–15% közötti) és a kiugróan magas (15% feletti) munkanélküliséggel rendelkező településeket, jól kirajzolódnak Magyarország válságterületei (2. ábra). Az ábra jelzi, hogy az ingázás visszaesése egybeesik Magyarország válság által leginkább sújtott területeivel. A legnagyobb problémával küzdő települések Nógrád megye északkeleti részén a szlovák határ mellett, valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megye keleti és északi, határ menti területén koncentrálódnak. Emellett jelentős szórványok fordulnak elő Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a Nyírség területén, a román határ mellett, valamint Somogy és Baranya megye aprófalvas területein.

Ezekben a térségekben a kisebb munkapiaci központok felszámolódásával a környékbeli falvak foglalkoztatottjai nagy számban váltak (tartósan) munkanélkülivé, és számukra a nagyobb, de jóval távolabb elhelyezkedő vonzasközpontok (például Miskolc, Pécs) sem jelentettek alternatívát, hiszen egyrészt maguk is munkaerő fölösleggel rendelkeztek, másrészt a nagyobb távolságra történő utazás költségeit az alacsony kvalifikációt igénylő állások jövedelméből nem, vagy egyre nehezebben lehetett megfizetni. A munkahelyek fokozódó koncentrációja nyomán a jövőben tehát várható az apró- és törpefalvas területek foglalkoztatási problémáinak növekedése. A periferizálódás hazai folyamatának fontos összetevője az ingázási lehetőségek beszűkülése, esetenkénti megszűnése (például vasúti szárnyvonalak felszámolása), amelyre a munkahelyteremtő programok tervezése során eddig kevés figyelmet fordítottak. A térkép segítségével jól körülrajzolhatók azok a térségek, ahova a jövőben a társadalmi marginalizációt enyhíteni célzó forrásokat és támogatásokat koncentrálni érdemes. Véleményünk szerint emellett nemcsak az új munkahelyek létesítésére kell odafigyelni, hanem arra is, hogy a munkaerő el tudjon jutni az újonnan létrejött munkahelyekre anélkül, hogy lakóhelyét végleg elhagyni kényszerülne.

2. ábra

*Csökkenő ingázással és magas munkanélküliséggel jellemezhető települések
Magyarországon, 1990–2011*



Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2011.

Változó ingázási irányok a településhálózatban

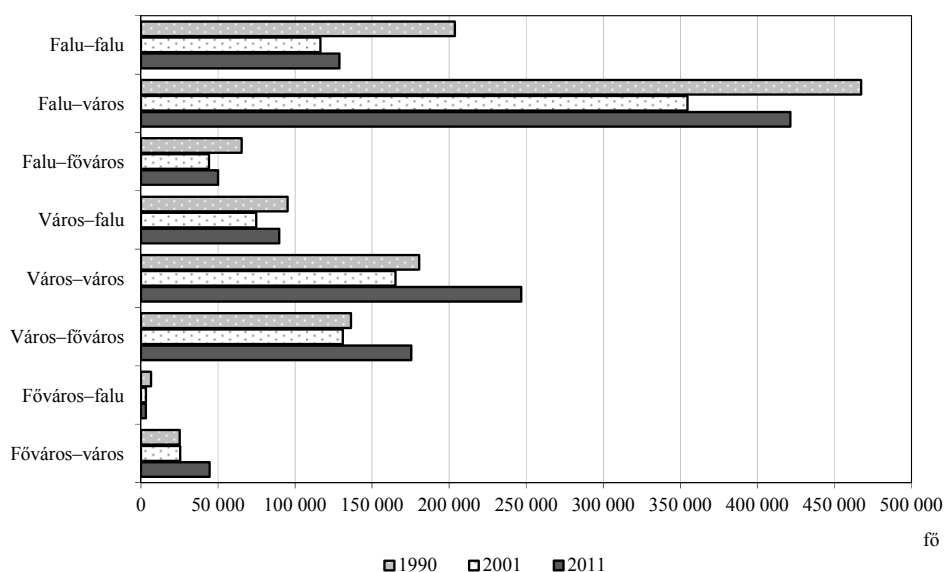
A szakirodalmon alapuló kutatási hipotézisünk szerint a posztfordi átmenet és az erősödő globalizáció nyomán csökken a hagyományos, faluról városba irányuló ingázás szerepe, megnő ugyanakkor a városok közötti zajló, sőt a gazdaság szuburbanizációja révén a városból falura irányuló ingázás jelentősége. Vizsgálataink során a városok lehatárolásához nem az elmúlt években erősen devalválódott jogi városdefiniációt alkalmaztuk (Dövényi 2009b), hanem az 5000 fős lakossági küszöbértéket. A népszámlálások időpontjában minden ennél népesebb települést városnak, kisebb települést falunak tekintettünk, függetlenül közigazgatási jogállásuktól. A városok csoportján belül Budapestet külön kategóriaként elkülönítettük. Az így létrehozott három településcsoportra (falvak–városok–Budapest) vizsgáltuk a bejárók száma alapján irányonként az ingázás volumenét (3. ábra).

Az ábra alapján megállapítható, hogy bár a faluról városba ingázók száma összességében csökkent, de továbbra is ők jelentik az ingázókon belül a legnépesebb csoportot. 2011-ben a bejárók 36,3%-a ebben a relációban ingázott. Ugyanakkor az is látható, hogy 2011-ben már a városok közötti ingázás adta a második legnagyobb népességtömeget. Ha összességében megnézzük a városok közötti, valamint a városok és Budapest közötti ingázások együttes súlyát, azt láthatjuk, hogy az ilyen típusú mozgások részesedése 1990 és 2011 között 29-ről 40%-ra nőtt. Erre vonatkozó hipotézisünk tehát bizonyítást nyert. 1990 és 2011 között legdinamikusabban a Budapestre a környékbeli városokba irányuló ingázás nőtt (177%). Míg 1990-ben 25 ezer fő járt a fővárosból a környékbeli városokba dolgozni,

addig számuk 2011-re már 45 ezerre emelkedett. Míg az 1990-es években Dunaharaszti (269%), Fót (188%) és Budaörsre (175%) irányuló ingázás nőtt a legdinamikusabban, addig az ezredforduló után új települések, Vecsés (371%), Gyál (317%), Szigetszentmiklós (274%) és Dunakeszi (245%) kerültek a fővárosi kiingázás célkeresztjébe.

3. ábra

*Az ingázók száma a településcsoportok közötti mozgásban**



Forrás: KSH, népszámlálás, 1990, 2001, 2011.

* Város=az 5 ezer főnél népesebb települések.

Ellentmondásosabb a kép a városból falura irányuló ingázások esetében. Az adatok nem igazolják az ilyen jellegű mozgások dinamizálódását, a munkahelyi szuburbanizáció megerősödését (Kovács et al. 2001). Mind a városból falura, mind a fővárosból falura ingázók száma csökkent 1990 és 2011 között. Ebben az az egyszerű ok játszhat közre, hogy Budapest környékén, de nagyobb vidéki városaink (például Szeged, Debrecen, Miskolc) körül is az 5000 főnél kisebb települések csaknem hiányoznak.

Az ingázási adatok egyértelműen jelzik, hogy a rendszerváltozás utáni időszakban a térstruktúra és a városhálózat átalakulása lassan bár, de a policentrikus fejlődés irányába mozdult el. Ennek egyértelmű jele volt olyan új ingázási formák megjelenése és felfutása, mint a városok közötti kereszttingázás vagy a fővárosból az agglomerációs és vidéki városokba történő elleningázás. A magyarországi ingázási folyamatokban ugyanakkor még mindig jelentősen képviseltetik magukat a korábbi, klasszikus ingázási formák. A magyar városhálózatra vonatkozó ingázási tendenciák jól alátámasztják De Goei et al. (2008) azon megállapítását, miszerint a városrégiók (településstruktúrák) valahol a monocentrikus és policentrikus fejlődés határmezsgyéjén mozognak: a magyar településhálózat magán viseli a monocentrikus fejlődés karakterisztikus ingázási jegeit, de már a policentrikus fejlődés jelei is egyértelműen felismerhetők.

Mivel elemzésünk rámutatott arra, hogy az 5000 fős küszöbérték nem igazán alkalmas a városok és elővárosaik közötti ingakapcsolatok erősségének mérésére, a Központi Statisztikai Hivatal által 2003-ban készített, a nagyvárosi településegységekre (kvázi agglomerációkra) vonatkozó, jelenleg is érvényben levő lehatárolást hívtuk segítségül. A lehatárolás 20 központot, 31 társközpontot és 335 egyéb települést, vagyis összesen 386 települést sorol az ország 21 nagyvárosi településegységebe, amelyeknek 3 típusát határozza meg: agglomerációk, agglomerálódó térségek és településegységek. A 7. táblázat a nagyvárosi településegységek összesített részesedését mutatja az ingázáson belül.

7. táblázat

A nagyvárosi településegységek (agglomerációk) részesedése az ingázásból Magyarországon

Megnevezés	1990 – bejáró		2001 – bejáró		2011 – bejáró	
	fő	százalék	fő	százalék	fő	százalék
Agglomeráció	642 421	54,44	553 556	60,44	720 986	62,14
Központ	484 253	41,04	411 974	44,98	518 608	44,70
Társközpont	77 037	6,53	74 049	8,09	104 885	9,04
Egyéb település	81 131	6,88	67 533	7,37	97 493	8,40
Agglomeráción kívül	537 665	45,56	362 296	39,56	439 307	37,86
<i>Összesen</i>	<i>1 180 086</i>	<i>100,00</i>	<i>915 852</i>	<i>100,00</i>	<i>1 160 293</i>	<i>100,00</i>

Lehatárolás alapja: http://www.ksh.hu/területi_atlasz_agglomeraciok.

Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2011.

Megfigyelhető, hogy az urbánus településegységek részesedése az ingázókön belül 1990 óta folyamatosan növekszik. Az ingázás tehát egyre inkább városokhoz és szűkebb elővárosi övezetükhöz köthető. Kimutatható az is, hogy míg a központok részesedése 1990 és 2011 között csupán 3,5%-kal nőtt, addig az elővárosi övezetüké (társközpontok és egyéb települések együtt) 4%-kal. Hogy a különbség nem markánsabb az jórészt annak tudható be, hogy valamennyi nagyváros esetében csak a szűken vett belső agglomerációval számol a lehatárolás, jellemzően Budapestre is az 1997-ben született 80 településre kiterjedő agglomeráció lehatárolást veszi figyelembe. Egy tágabbra húzott lehatárolás esetén (ami nem célja jelen tanulmányunknak) nagy valószínűséggel az elővárosi övezet ingázásban játszó növekvő szerepe még inkább kitapintható lenne.

Budapestre egy korábbi kutatás részeként az érvényben levő 80 településből álló agglomeráció mellett készítettünk egy szűkebb (azon települések köre, ahonnan a foglalkoztatottak legalább 25%-a ingázik a fővárosba), valamint egy tágabb (ahol 10%-uk ingázik Budapestre) várostérségi lehatárolást. Előbbi térségbe 109, utóbbiba 284 település tartozik (Szabó et al. 2014). A legjelentősebb ingázás továbbra is a főváros irányába történik, viszont a legnagyobb növekedés a fővárosból az agglomerációba tartó ingázásnál volt megfigyelhető, számuk megkétszereződött a 21 év alatt. Ezen belül döntően a szűkebb értelemben vett városövezet az, ahol nőtt a fővárosból ingázók száma, és ugyanitt nőtt legnagyobb mértékben a városövezet pereméről, sőt a városövezeten túlról is bejárók száma.

Végül a településhálózaton belüli keresztvárosok (ún. reciprok ingázások) szerepére voltunk kíváncsiak. E mögött az a feltevésünk áll, hogy a nagyvárosok és elővárosi alközpontjaik között a tradicionális *beingázást* idővel felváltja a kölcsönös *csereingázás*, majd

később, az alközpontok vonzerejének erősödésével a *keresztíngázás*, ami már a nagyvárosi központ kikerülésével valósul meg. Kiragadott példaként ez azt jelenti, hogy mind többen ingáznak Gödöllőről Vácra, illetve fordítva, Budapest kikerülésével (Kovács–Szabó 2013). Ennek vizsgálatára kigyűjtöttük a rendelkezésünkre álló települési ingázási mátrixból a jelentősebb (legalább 50 fős) keresztíngázási kapcsolatokat (8. táblázat).

8. táblázat

A jelentősebb reciprok ingázási kapcsolatok száma Magyarországon

Megnevezés	1990	2001	2011
A minimum 50 fős reciprok kapcsolatok száma	519	429	596
A minimum 100 fős reciprok kapcsolatok száma	200	183	266

Forrás: KSH, népszámlálás 1990, 2001, 2011.

A legalább 50, illetve 100 fős reciprok kapcsolatok száma 1990 és 2001 között egyaránt csökkent (előbbinél 18%, utóbbinál 9%-os visszaesés), viszont 2001 és 2011 között a megelőző évtizednél gyorsabban nőtt (39%, illetve 45%-os növekedés). Ezeknek a reciprok ingázásoknak ugyan jelentős része a fővároshoz kapcsolódik (1990-ben az 50 fő feletti 17,9%, a 100 fő feletti 28%-a), de ez az arány csökkenőben van (2011-ben 14,4, illetve 24,4%). Ezzel párhuzamosan a többi nagyvárosban nőtt a reciprok ingázás szerepe, de természetesen közelébe sem ér a budapestinek (2011-ben a 100 fő feletti ingázást tekintve a következő hat városnak együtt sincs annyi reciprok ingázási kapcsolata, mint Budapestnek). Az adatok egyértelműen jelzik ugyanakkor a keresztíngázási kapcsolatok erősödését és a policentrikus térfejlődés fokozatos kialakulását. Az már más kérdés, hogy az ilyen irányú kapcsolatok többsége a budapesti várostérségbe koncentrálódik, s a legnagyobb volumenű keresztíngázásokban maga a főváros is érintett. 2011-ben három olyan keresztíngázás volt hazánkban, amelynek mértéke meghaladta a 10 ezer főt. Mindhárom Budapest és elővárosai között bonyolódott le, sorrendben: Budaörs (13 239 fő), Érd (11 987 fő) és Dunakeszi (11 936). Sokat elárul az is, hogy közülük egyedül Budaörs ingázási egyenlege volt pozitív a fővárossal szemben.

Összegzés

Az ingázás szerepe, társadalmi-gazdasági súlya, a munkaerő térbeli mobilitása egyértelműen erősödött hazánkban a rendszerváltás óta. Ennek háttérében a munkahelyek és a munkaerő térbeli elkülönülésének fokozódása, a munkaerő-mobilitás új formáinak terjedése áll. Tanulmányunkkal rá kívántunk világítani arra, hogy a népszámlálások ingázási adatai érzékeny indikátorai az országban zajló társadalmi-gazdasági térfolyamatoknak (például urbanizáció), illetve a településhálózat belső átrendeződésének. A tanulmány elején a nemzetközi szakirodalomban leírtak és saját korábbi kutatásaink alapján megfogalmazott hipotéziseink többsége az elemzések fényében igazolást nyert.

A rendszerváltás óta megerősödő posztfordi gazdaságban a munkahelyek fokozódó térbeli koncentrációja révén nőtt a nagyobb települések (városok és agglomerációik) szerepe az ingázásban. Hazánkban a munkahelyek egyre nagyobb hányada a népesebb településekre, nagyvárosokba koncentrálódik. A jövőre nézve ugyanakkor baljós árnyakat vetít előre, hogy a településhierarchia alacsonyabb szintjein egyre inkább csak az állam által

fenntartott munkahelyek (például közszolgáltatások, közmunkaprogramok) válnak elérhetővé, a versenyszféra szereplői – azon belül is a magas hozzáadott értéket előállítani képes tevékenységek – elkerülik a kisebb (jellemzően 5 ezer fő alatti) településeket. Az ingázási lehetőségek beszűkülése ezzel együtt a falusi településállomány egy részének (kis- és aprófalvak) munkaerő-piaci periferizálódásához, végleges lecsúszásához vezet.

Az ingázási irányokat tekintve a korábban uralkodó falu→város (mezőgazdaság→ipar) jellegű ingázást egyre inkább az ingázás új, a településhálózat egyes tagjai között egyre komplexebbé váló formái (város→város, város→agglomeráció) váltották fel. Tovább nehezíti az ingázás térszerkezetének vizsgálatát az új atipikus ingázás formák (külföldre vagy változó településre ingázás) terjedése. A munkahelyek koncentrált decentralizációja megy végbe, részben a szuburbanizációnak köszönhetően, s részben azért is, mert a globális tőke szempontjából a hárommillió budapesti várostérség peremén található alcentrumok (például Kecskemét, Dunaújváros, Gyöngyös, Tatabánya) értékelődtek fel a közelmúltban, jó elérhetőségük, olcsóságuk és kedvező munkaerő-kínálatuk következtében. A településhálózaton belül erősödik a keresztirányú (reciprok) ingázások szerepe, ami önmagában egy a korábbinál policentrikusabb városszerkezet irányába mutat, ez azonban főként Budapest tágabb metropolisz térségére vonatkozik. A globális tőke által gerjesztett területi aránytalanságok – az ingázási adatok alapján is – jól kimutathatóan növekedtek hazánkban a rendszerváltozás óta.

IRODALOM

- Aguilera, A. – Wenglenski, S. – Proulhac, L. (2009): Employment suburbanisation, reverse commuting and travel behaviour by residents of the central city in the Paris metropolitan area *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 43 (7): 685–691.
- Alonso, W. (1964): *Location and land use* Harvard University Press, Cambridge.
- Banister, D. – Watson, S. – Wood, C. (1997): Sustainable cities, transport, energy and urban form *Environment and Planning B* 24 (1): 125–143.
- Banister, D. (2005): *Unsustainable Transport City Transport in the New Century* Abingdon, Routledge.
- Banister, D. (2011): The trilogy of distance, speed and time *Journal of Transport Geography* 19 (4): 950–959.
- Bene Lajos (1975): A belső vándormozgalmak három évtizede *Demográfia* 18 (2–3): 253–269.
- Berend T. Iván – Ránki György (1961): A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez – In: *Tanulmányok Budapest múltjából* 14. pp. 535–574., Budapest.
- Bole, D. (2011): Changes in employee commuting: a comparative analysis of employee commuting to major Slovenian employment centres from 2000 to 2009 *Acta Geographica Slovenica* 51 (1): 89–108.
- Burger, M.J. – de Goei, B. – Van der Laan, L. – Huisman, F.J.M. (2011): Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city-regions 1981–2001 *Cities* 28 (2): 160–170.
- Chaberko, T. – Kretowicz, P. (2014): Local public transport planning in Poland – geographical input *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*. 13 (4): 7–24.
- Christopher, E.J. – Rogus, M. – Soot, S. (1995): Changes in the direction of urban travel for the Chicago area, 1970–1990 *Transportation Research Record* 1477: 48–57.
- Clark, W.A.V. – Huang, Y. – Withers, S. (2003): Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change *Regional Science and Urban Economics* 33 (2): 199–221.
- De Goei, B. – Burger, M.J. – Van Oort, F.G. – Kitson M. (2008): Testing the super-region. *Town and Country Planning* 77 (11): 458–464.
- Dövényi Zoltán (2009a): A belső vándormozgalmak Magyarországon: folyamatok és struktúrák *Statistikai Szemle* 87 (7-8): 748–762.

- Dövényi Zoltán (2009b): „Város az, ami magát annak nevezi”: tünődések Tóth József tanulmánya kapcsán *Területi Statisztika* 12 (1): 3–7.
- Dövényi Zoltán – Kocsis Károly – Tóth József (2011): Népesedési jellemzők In: Kocsis K. – Schweitzer F. (szerk.) *Magyarország térképekben* pp. 88–99., Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.
- Drobne, S. – Bogataj, M. – Lisec, A. (2012): Dynamics and local policy in labour commuting *Business Systems Research* 3 (2): 14–26.
- Enyedi György (2010): Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása In: Barta Gy. – Beluszky P. – Földi Zs. – Kovács K. (szerk.) *A területi kutatások csomópontjai* pp. 107–120., MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- Fónagy Zoltán (1998): Budapest gazdasága 1873–1944 In: Kardos J. (szerk.) *Budapest gazdaságának 125 éve* pp. 22–45., Kamarapressz Kiadó és Szolgáltató Kft., Budapest.
- García-Palomares, J.C. (2010): Urban sprawl and travel to work: the case of the metropolitan area of Madrid *Journal of Transport Geography* 18 (2): 197–213.
- Glaeser, E.L. – Kolko, J. – Saiz, A. (2001): Consumer city *Journal of Economic Geography*, 1 (1): 27–50.
- Gordon, P. – Kumar, A. – Richardson, H.W. (1989): The influence of metropolitan spatial structure on commuting time *Journal of Urban Economics* 26 (2): 138–151.
- Gordon, P. – Richardson, H.W. – Jun, M. (1991): Commuting paradox: Evidence from the top twenty *Journal of the American Planning Association* 41: 416–420.
- Haggett, P. – Chorley R.J. (1967): *Network Analysis in Geography* Edward Arnold, London.
- Hajnal Béla (1983): A napi ingázás főbb sajátosságai Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében *Területi Statisztika* 33 (6): 654–667.
- Hamilton, B.W. (1982): Wasteful commuting *Journal of Political Economy* 90: 1035–1058.
- Illés Sándor (1995): A területi mobilitás volumenének változása *Statisztikai Szemle* 73 (7): 543–555.
- Illés, Sándor – Kincses, Áron (2012): Hungary as receiving country for circulars *Hungarian Geographical Bulletin* 61 (3): 197–218.
- Kiss János Péter – Szalkai Gábor (2014): A foglalkoztatás területi koncentrációjának változásai Magyarországon a népszámlálások ingázási adatai alapján, 1990–2011 *Területi Statisztika* 54 (5): 415–447.
- Kloosterman, R.C. – Musterd, S. (2001): The polycentric urban region: Towards a research agenda *Urban Studies* 38 (4): 623–633.
- Konrád György – Szelényi Iván (1971): A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai *Valóság* 71 (12): 19–35.
- Kovács Zoltán (1990): A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború után *Földrajzi Közlemények* 114 (1–2): 3–16.
- Kovács Zoltán – Sági Zsolt – Dövényi Zoltán (2001): A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban *Földrajzi Értesítő* 50 (1–4): 191–217.
- Kovács Zoltán – Szabó Tünde (2013): A policentrikus városfejlődés térfolyamatai Közép-Európában *Településföldrajzi Tanulmányok* 2 (1): 6–19.
- Kraft, S. (2014): Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: pilot study in the Písek and Bystrice and Pernštejnem regions *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography* 8 (2): 51–67.
- Lakatos Miklós – Váradi Rita (2009): A foglalkoztatottak napi ingázásának jelentősége a migrációs folyamatokban *Statisztikai Szemle* 87 (7–8): 763–794.
- Losonczy Károly (1968): Az ingázás iránya, költsége és az ingázók utazási ideje *Statisztikai Szemle* 46 (7): 731–746.
- Meijers, E. (2007): From central place to network model: Theory and evidence of a paradigm change *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 98 (2): 245–259.
- Mozolovszky Sándor (1934): Nagy-Budapest népességének foglalkozási megoszlása 1930-ban és az ingaszerű vándormozgalom. Budapest Székesfőváros Házinyomdája, Budapest.
- Nagy G. (2010): A világgazdaság és a globális munkaerőpiac. In: Mészáros R. et al. *A globális gazdaság földrajzi dimenziói* pp. 229–248. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Nerb, G. – Hitzelsberger, F. – Woidich, A. – Pommer, S. – Hemmer, S. – Heczko, P. (2009): Scientific Report on the Mobility of Cross-Border Workers within the EU-27/EEA/EFTA Countries European

- Commission DG Employment and Social Affairs, MKW Wirtschaftsforschung GmbH., Empirica Kft. Munich – Sopron.
- Parr, J.B. (2005): Perspectives on the city-region *Regional Studies* 39 (5): 555–566.
- Pénzes János – Molnár Ernő – Pálóczi Gábor (2014): A helyi munkaerő-piaci vonzaskörzetek az ezredforduló utáni Magyarországon *Területi Statisztika* 54 (5): 474–490.
- Ruisz Rezső (1932): Közlekedési adottságok Budapest agglomerációjának kialakulásában *Vasúti és közlekedési Közlöny*. 63 (6): 69–71.
- Sandow, E. (2008): Commuting behaviour in sparsely populated areas: evidence from northern Sweden *Journal of Transport Geography* 16 (1): pp. 14–27.
- Suh, S.H. (1990): Wasteful commuting: An alternative approach *Journal of Urban Economics* 28 (3): 277–286.
- Szabó, Tünde – Szabó, Balázs – Kovács, Zoltán (2014): Polycentric urban development in post-socialist context: the case of the Budapest Metropolitan Region *Hungarian Geographical Bulletin* 63 (3): 287–301.
- Timár János (1980): Az ingázásról *Valóság* 23 (7): 49–57.
- Thirring Lajos (1935): Tájékoztató adatok az iparforgalmi keresőnépesség ingavándorlásáról *Statisztikai Szemle* 13 (1): 12–22.
- Van der Laan, L. – Vogelzang, J. – Schalke R. (1998): Commuting in multimodal urban systems: An empirical comparison of three alternative models *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 89 (4): 384–400.
- Van Ommeren, J. – Van der Straaten, W. (2005): Identification of 'Wasteful Commuting' using Search Theory (September 22, 2005). Tinbergen Institute Discussion Paper No. TI 05-088/3. Available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=825464> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.825464>.

Kulcsszavak: ingázás, munkaerőpiac, policentrikus városfejlődés, szuburbanizáció, marginalizálódás, Magyarország.

Resume

This paper aims to analyse the spatial characteristics of commuting in Hungary and its rearrangement after the change of regime with special emphasis on the settlement network. Commuting is a sensitive indicator of the spatial processes of urbanization reflecting well the shifts that are taking place in the configuration of residences and workplaces, and the internal rearrangement of the settlement network. The analysis is based on data of three consecutive censuses (i.e. 1990, 2001, 2011). As data clearly indicate the role of commuting has increased since the change of regime in Hungary, the workforce has become more mobile than earlier and commuting flows have become also more complex. Due to the increasing spatial concentration of jobs generated by the post-Fordist transition of the country the role of larger cities and their agglomerations has gradually increased in commuting. At the same time the relative spatial deconcentration of jobs within larger metropolitan areas has been also taking place most typically around Budapest. Several service activities settled to suburban locations instead of city centres, mobilising a growing share of the labour force to commute. Besides the former rural-urban commuting new, more complex forms of commuting like city→city and city→agglomeration migration appeared within the settlement network. The weight of transverse (reciprocal) commuting has also strengthened that predicts a slow polycentric rearrangement of the urban structure in Hungary. Shrinking commuting in some part of the countryside (especially in peripheral small and micro villages), however, generated an irreversible marginalisation of the rural population on the labour market.