

Foglalkoztatás és mobilitás a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzetben

Lőrinc Balázs, Káposzta József

Összefoglalás

Napjainkban a globális gazdasági és társadalmi változások hatásaként számos országot jelentős regionális különbségek jellemeznek. Megmutatkozik ez a makrogazdasági teljesítményben, az életszínvonal alakulásában, a jövedelmi különbségekben, illetve az oktatás és az egészségügy színvonalában is, amelyek együttesen az adott nemzetállam versenyképességét alapjaiban befolyásolják. Ezek az egyenlőtlenségek méltányossági aggályokat vetnek fel, hiszen hozzájárulhatnak az országon belüli általános különbségekhez, hatással lehetnek az esélyegyenlőtlenségre, mindemellett károsak a gazdasági hatékonyságra is, mivel a hátrányos terekben élők korlátozott lehetőségei a potenciális lehetőségek kihasználatlanságához vezethetnek. Ebben az összetett rendszerben kijelenthetjük, hogy a városok a regionális különbségek kialakulásának folyamataiban fontos szerepet töltenek be, mivel számos olyan funkciót látnak el, amelyek a régió mennyiségi növekedéséért és minőségi javulásáért is felelősek. Mindezen összefüggéseket vizsgálva tanulmányunkban Budapest centrum szerepét, illetve annak változását elemezzük a 2011 és 2022 között eltelt időszakban, ahol vizsgáljuk a foglalkoztatás és a mobilitás területi összefüggéseit, annak változásait és várható hatásait egyaránt.

Kulcsszavak: foglalkoztatás, mobilitás, területi egyenlőtlenségek, centrum-hatás

JEL: R11, R23

Employment and mobility in the Budapest labour market catchment area

Abstract

Nowadays, the impact of global economic and social change is leading to significant regional disparities in many countries. This is reflected in macro-economic performance, living standards, income disparities, education and healthcare standards, which together have a profound impact on the competitiveness of a nation state. These inequalities raise equity concerns, as they can contribute to overall disparities within a country, affect inequalities of opportunity, and are also detrimental to economic efficiency, as the limited opportunities for individuals in disadvantaged spaces can lead to a failure to exploit potential opportunities. In this complex system, cities have an important role to play in the processes of regional disparities, as they perform a variety of functions that are responsible for both quantitative growth and qualitative improvement in the region. In order to examine these contexts, our study analyses the role of Budapest as a centre and its changes over the period 2011-2022, investigating the spatial correlation between employment and mobility, its changes and their expected effects.

Keywords employment, mobility, territorial inequalities, centre-effect

JEL R11, R23

Bevezetés

A területi különbségeket vizsgálva megállapíthatjuk, hogy együttes hatásain keresztül visszafoghatják az általános növekedést, tágabb értelemben pedig társadalmi feszültségeket okozhatnak (Case – Deaton, 2020). Hatásukkal továbbá elősegíthetik a regionális egyenlőtlenségek további mélyülését, növelhetik a polarizációt és veszélyeztethetik az országok társadalmi szerkezetét (Frick – Rodríguez-Pose, 2018). A fejlett gazdaságokban a regionális egyenlőtlenségek növekedése a negatív gazdasági sokkokkal és az 1980-as évek óta tartó dezindusztrializációval függ össze. A lemaradó régiók jellemzően jobban ellátottak a lassú növekedésű feldolgozóiparral, a mezőgazdasággal és e területeken kevésbé koncentráálódtak a gyorsabban növekvő szolgáltatási ágazatok. Ehhez szorosan kapcsolódva, számos kutatás kiemeli a kereskedelmi sokkok hatását, hiszen a gyors exportnövekedésű országok (pl. Kína) fejlődése kedvezőtlen hatással volt azokra a fejlett gazdaságú régiókra, amelyek a feldolgozóiparra specializálódtak, így azok fokozott importversenynek voltak kitéve. Más kutatók azt sugallják, hogy nagy volt az automatizálás hatása, különösen a rurálisnak tekinthető régiókban. A szakirodalom mindkét értelmezése szerint az egyes régiók lemaradása azért mehetett végbe, mert nem tudtak alkalmazkodni a kedvezőtlen, a globalizáció hatására kialakult gazdasági externális hatásokhoz (Rechnitzer, 2022). Mindezek azt mutatják, hogy a gazdasági sokkok hatása nagyobbak bizonyult ott, ahol az alkalmazkodást akadályozták a kevésbé nyitott és rugalmas munkaerő- és termékpiacok.

A növekedés és a fejlődés néhány területi összefüggése

A nemzetközi szakirodalom a térbeli növekedést egyedi növekedési pólusok és centrum-periféria összefüggések rendszerének vizsgálatával helyezi fókuszba. Egyedi növekedési pólusok elsősorban a fejlett országok térszerkezetének fejlődésére jellemzők, míg a centrum-periféria modellek főként a fejlődésben lévő országok térbeli problémáira utalnak. E modellekben Friedman centrum-periféria modelljét tekinthetjük alapnak, ahol a közgazdasági szemlélet mellett a társadalmi és a politikai összefüggések is szerepet kapnak. Fejlődési elméletét a területi összefüggésekben dolgozta ki, ahol kiinduló tézise szerint az emberi tevékenységek és azok társadalmi interakciói térségformáló tényezők, ugyanakkor a térségek endogén jellemzői is befolyásolják ezeket a kapcsolatokat. Megfogalmazásában a térbeli fejlődés egyrészt alakítja a térszerkezet rendszerét, másrészt a területi kapcsolatok rendszere befolyásolja az átfogó fejlődés folyamatát. A fejlődést diszkontinuitív és kumulatív folyamatként határozta meg, amit az innovációk sorozataként és átfogó rendszereként értelmezett, ezáltal megkülönböztette a fejlődést a növekedéstől (Friedman, 1953).

A gazdasági fejlődés előrehaladtával az életszínvonal regionális különbségei, így a fejlett és a lemaradó régiók közötti különbségek először növekednek, majd jellemzően stabilizálódnak, végül pedig csökkenésük figyelhető meg. A bérek és jövedelmek, továbbá a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés terén mutatkozó regionális különbségek jellemzően hosszú életűnek bizonyulnak, megoldásuk több időt vesz igénybe, idővel azonban a jólét általában átgűrűzik a gazdaság más területeire is, amelyek jól kapcsolódási lehetőségeket adnak a gravitációs zónában lévő területeknek (Egri, 2024). A divergencia az ezt követő időszakban alakul ki, hiszen a dinamikusabb térségekben gyorsabb léptékű ez a folyamat, melyet igen fontos mechanizmusnak tekintünk a Kuznets-elmélet összefüggéseiben. Simon Kuznets – kutatásai alapján – azt állította, hogy a növekedés több jót eredményez, mint rosszat, illetve, hogy a negatív hatások ellensúlyozásához a növekedés, a technológiák segítségével, megoldásokat is kínál. Mindezekből kiindulva megfogalmazhatjuk, hogy a fenntartható fejlődés egyik alapelve, hogy egyszerre vegyük figyelembe a gazdasági fejlődés igényei mellett a társadalom igényeit is (Kuznets, 1955).

A fővárosi centrumtársaság helyzete Magyarországon

A különböző növekedési elméletekhez kapcsolódva leírható, hogy az innovációk keletkezésének és terjedésének különösen kedveznek a nagy és dinamikus városi rendszerek. Kimutatható, hogy erős pozitív kapcsolat van egyrészt a város mérete és a városodottság foka, másrészt az innovációk elterjedése között, mely alapján az innovációkat koncentráló régiókat nevezhetjük centrumoknak, míg az összes többi területet perifériának. A centrumok a perifériákkal függőségi kapcsolatban állnak, így az általuk alkotott rendszerek zártak (Káposzta, 2007). Ezek alapján a fennálló kapcsolatok összefüggési rendszerében:

- a centrum kikényszeríti a periféria szervezeti függőségét, amelyet a centrum intézményeinek a perifériákon való megjelenése testesít meg,
- a centrum periféria feletti uralmát öngerjesztő polarizációs mechanizmusok serkentik,
- a hatalmi viszonyok előre nem látható következményei miatt a centrum innovációi előbb-utóbb a perifériákon is bevezetésre kerülnek és
- ha a centrum hatalmi elitjének érdekében áll, akkor meggyorsítja az innovációk terjedését és az azokat kísérő hatásokat a perifériás régiókban.

Megállapítható, hogy a területi különbségek léte centrumok és perifériák kialakulásához vezethetnek, így leküzdésükre a perifériáknak is központosítani kell az erőforrásaikat. Külön meg kell említenünk – mint gazdasági tényezőt – a városokat körülvevő térségeket, agglomerációkat, gravitációs zónákat, amelyek a gazdasági-társadalmi rendszereiken keresztül tevékeny részesei a regionális fejlődési folyamatok egymásra gyakorolt hatásainak (Kiss – Szalkai, 2014; Péntes et al., 2014).

Kapcsolódva e tézisekhez megfogalmazható, hogy a magyar városhálózat egyensúlytalansága Budapest társadalmi és gazdasági erőforrásainak folyamatos bővülése miatt egyre növekszik (Beluszky, 2014; Kovács, 2017). Az elmúlt évtizedekben tett lassítási kísérletek nem jártak túl nagy sikerrel, hiszen a főváros gazdasági potenciálja hazai és nemzetközi relációban is töretlenül növekszik (Rácz, 2019). Bár a szó szakmai értelmében Budapestet nem nevezhetjük metropolisznak, de a külföldi tőkét vonzó gazdasági ereje miatt a legmegfelelőbb város Magyarországon a transznacionális vállalatok számára. A gazdaságilag kiemelt centrumszerep jól modellezhető Budapest esetében, hiszen számos gazdasági és társadalmi mutatóval, meghatározó módon járul hozzá a nemzetgazdaság eredményességéhez (Lengyel, 2021). A fővárosi térség kedvező értékeit több dolog is bizonyítja: Budapest – ahogyan az európai fővárosok többsége – a kultúra, a tudomány, az oktatás, az innováció központja, a globális versenyképesség letéteményese, az ország fejlődésének motorja. Hazánkban a főváros koncentrálja az ország domináns gazdasági erőit, napjainkban itt képződik a nemzeti jövedelem 40%-a, itt kerül befizetésre az összes állami adóbevétel több mint harmada. Kiemelendő továbbá, hogy jelenleg a külföldi érdekeltségű vállalkozások több, mint 60%-a és az országba érkező külföldi tőke több, mint 50%-a található itt (Káposzta – Tóth, 2023).

Ezek az adatok is jól mutatják, hogy a főváros, mint gazdasági centrum meghatározó szerepet lát el a hazai nemzetgazdaságban, amihez a kapcsolódó humán erőforrás is kiemelt létszámmal és minőségben kapcsolódik. Ezért fontosnak és hasznosnak tartjuk megvizsgálni a munkaerőpiac mikro- és makrogazdasági rendszerét, azon belül is a munkaerő-piaci vonzáskörzet területi kiterjedésének változását, hiszen a munkaerőpiac minden gazdaságban kiemelten fontos szerepet játszik.

Mindezek alapján tanulmányunkban azt elemezzük, hogy a 2011 és 2022 között eltelt időszakban milyen mértékben és hogyan változott a foglalkoztatás és a hozzá kapcsolódó munkaerő-piaci vonzáskörzet kiterjedése, az ide tartozó települések száma, illetve igyekszünk rávilágítani a munkaerő-piaci változások és a közlekedési szokások összefüggéseire, továbbá a növekvő budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet tömegközlekedési rendszerre gyakorolt néhány hatására is.

Anyag és módszer

Tanulmányunkban a legutóbbi két magyarországi népszámlálás (2011, 2022) foglalkozásstatisztikai és ingázási adatköreit vesszük alapul. E fejezetben az elemzéshez kapcsolódó fogalmakat, módszertani megjegyzéseket, illetve a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet lehatárolására alkalmazott módszert ismertetjük. A statisztikai elemzéshez felhasznált települési szintű ingázási adatokat a Központi Statisztikai Hivatal bocsájtotta rendelkezésre. A települések jogállás szerinti csoportosítását a kézirat lezárásakor hatályban lévő 2022. május 1-jei állapot szerint végeztük el.

A térképi megjelenítéshez a QGIS 3.16.4 térképszerkesztő programot, míg az ábrák és táblázatok szerkesztéséhez a Microsoft Office programcsomagot használtuk.

Fogalmak és módszertani megjegyzések

A statisztikai elemzés során felhasznált népszámlálási adatok értelmezéséhez a legfontosabb fogalmakat és megjegyzéseket e fejezetrészben rögzítjük:

1. **Eszmei időpont:** A 2011-es és a 2022-es népszámlálási eszmei időpont alatt egyaránt október 1-je 0 órát kell érteni.
2. **Foglalkoztatott:** Az a 15 éves és idősebb személy, aki az eszmei időpontot megelőző héten legalább egy órányi jövedelmet biztosító tevékenységet végzett, illetve aki rendszeres foglalkozásától átmenetileg távol volt (pl. fizetett/fizetés nélküli szabadság vagy betegség miatt).
3. **Foglalkoztatottak ingázása:** A lakóhely és a munkahely településének egyezőségén vagy különbözőségén alapul, így elkülöníthetők a helyben lakó és dolgozó-, illetve a lakóhelyétől eltérő településre ingázó foglalkoztatottak.
4. **Foglalkoztatottak közlekedése:** A foglalkoztatottak munkavégzésükkel kapcsolatos közlekedésének módjára és idejére bontható. A közlekedési mód esetén 2011-ben és 2022-ben is egyaránt legfeljebb 3-3 db eszközt lehetett megjelölni (lásd: 2. táblázat). A közlekedés időtartama alatt azt a percekben megadott jellemző időmennyiséget értjük, mely a lakóhely és a munkahely közötti egyirányú út megtételéhez szükséges.

A budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet lehatárolása

Az elmúlt években a hazai nagyvárosok vonzáskörzeteivel, illetve azok lehatárolásával foglalkozó kutatások számos módszert alkalmazva jutottak különböző, igen értékes eredményekre. Rechnitzer (2019) a nagyvárosok vonzáskörzetei esetén a legfeljebb 1,5 órás elérhetőséget említette munkájában. Az elméleti vonzáskörzetek településeinek számát a központi település közúti elérhetőségét alapul véve Tóth és Nagy (2013) először 45 percben, majd 30 percben határozták meg (Tóth – Nagy, 2024). Berkes (2019) a hazai nagyvárosi körzeteket ingázási adatok alkalmazásával határolta le, ahol a foglalkoztatottak esetén 10%-os, míg az összes ingázó esetén 30%-os küszöbértéket határozott meg.

Kiindulva ezen munkákban alkalmazott módszerekből, elemzésünkben a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet lehatárolására teszünk kísérletet, mellyel célunk, hogy Budapest centrum-határát, illetve annak változását szemléltessük. A vizsgálatban a fővárost egy településként vettük számításba. Az egyes települések budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzetbe való tartozása az alábbi két feltétel egyidejű teljesülése esetén áll fenn a lehatárolásunk alapján, mindkét vizsgált évben:

1. Az adott településen lakó foglalkoztatottak minimum 20%-a Budapesten dolgozik.
2. Az adott településről Budapestre munkába járó foglalkoztatottak egyirányú átlagos közlekedési időtartama nem haladja meg a 90 percet.

Eredmények

A tízévente ismétlődő, a lakónépesség szempontjából teljeskörű népszámlálási adatfelvételek egyik előnye, hogy településsoros adatokat is tartalmaz, mely alapján a különböző térkapcsolati folyamatokat elemzés alá lehet vonni (Lakatos et al., 2015). A kézirat e fejezetében a foglalkoztatottak számának változását, illetve a munkaerő mobilitását leginkább kifejezni tudó indikátorokat elemezzük, majd a főváros munkaerő-piaci vonzáskörzetére teszünk lehatárolási kísérletet, végül a Budapesten dolgozó foglalkoztatottak közlekedési mód szerinti megoszlását mutatjuk be.

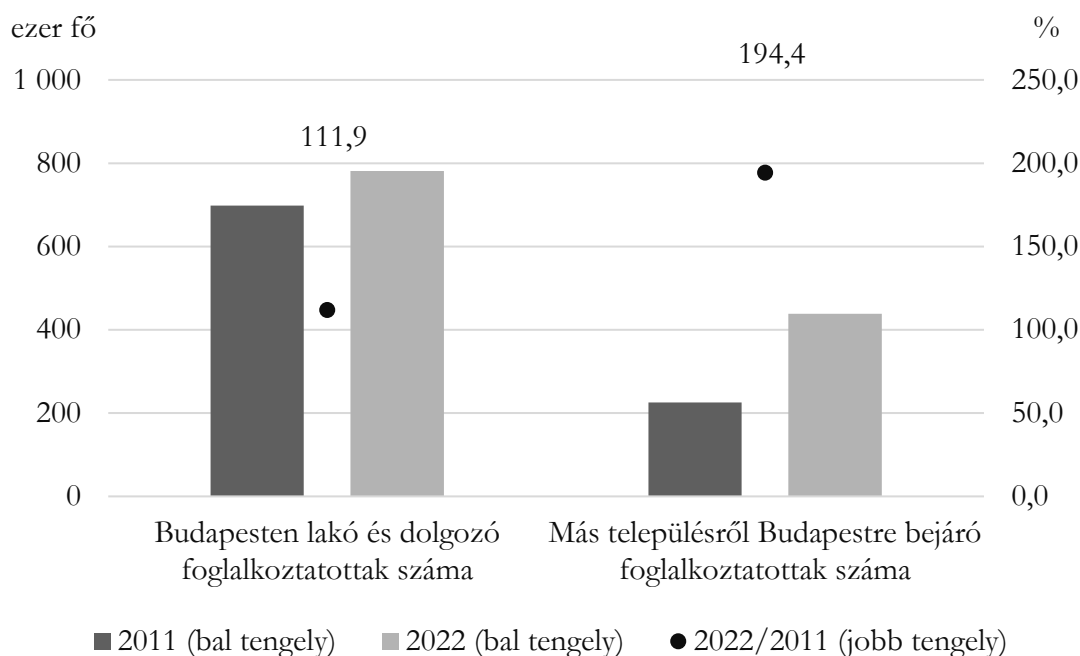
A foglalkoztatottak száma 2011 és 2022 között 20%-kal, közel 776 ezer fővel nőtt. Ezzel egyidejűleg a 2022-es magyarországi népszámlálás vonatkozó adatai egyértelműen igazolják a munkaerő mobilitási hajlandóságának növekedését is. Országos kitekintésben megfogalmazható, hogy a lakóhelyük településén dolgozó foglalkoztatottak száma csaknem 153 ezer fővel-, míg a lakóhelyüktől eltérő településre dolgozni járó foglalkoztatottak száma közel 623 ezer fővel nőtt, ezzel eredményezve a munkahelyre történő ingázási hajlandóság 7,5 százalékpontos növekedését a legutóbbi két népszámlálás eszmei időpontjai között eltelt intervallumban. Itt szükséges megemlítenünk, hogy a településenként vizsgált eljáró és bejáró foglalkoztatottak száma – az országos értékeket figyelembe véve – eltérő adatokat mutatnak a két vizsgált eszmei időpontban: 2011-ben a változó településen dolgozó és a külföldre dolgozni járó, míg 2022-ben – módszertani váltás következtében – csupán a külföldre dolgozni járó foglalkoztatottak számával.

1. táblázat: A foglalkoztatottak az ingázás mértéke és településtípus szerint

Településtípus	Eljáró a helyben lakó	Bejáró a helyben dolgozó	Helyben dolgozó a helyben lakó
	százalékában (%)		
2011			
Főváros	10,2	24,4	118,8
Megyeszékhelyek	12,6	31,1	126,9
Többi megyei jogú város	26,9	29,4	103,6
Többi város	39,1	35,3	94,2
Községek, nagyközségek	62,2	32,4	55,8
Ország összesen	34,3	30,9	95,2
2022			
Főváros	14,5	35,9	133,5
Megyeszékhelyek	18,1	39,4	135,1
Többi megyei jogú város	36,2	36,3	100,2
Többi város	47,9	44,2	93,4
Községek, nagyközségek	69,3	42,4	53,3
Ország összesen	41,8	40,3	97,4

Forrás: KSH – népszámlálási adatok alapján a szerzők saját számítása, 2024.

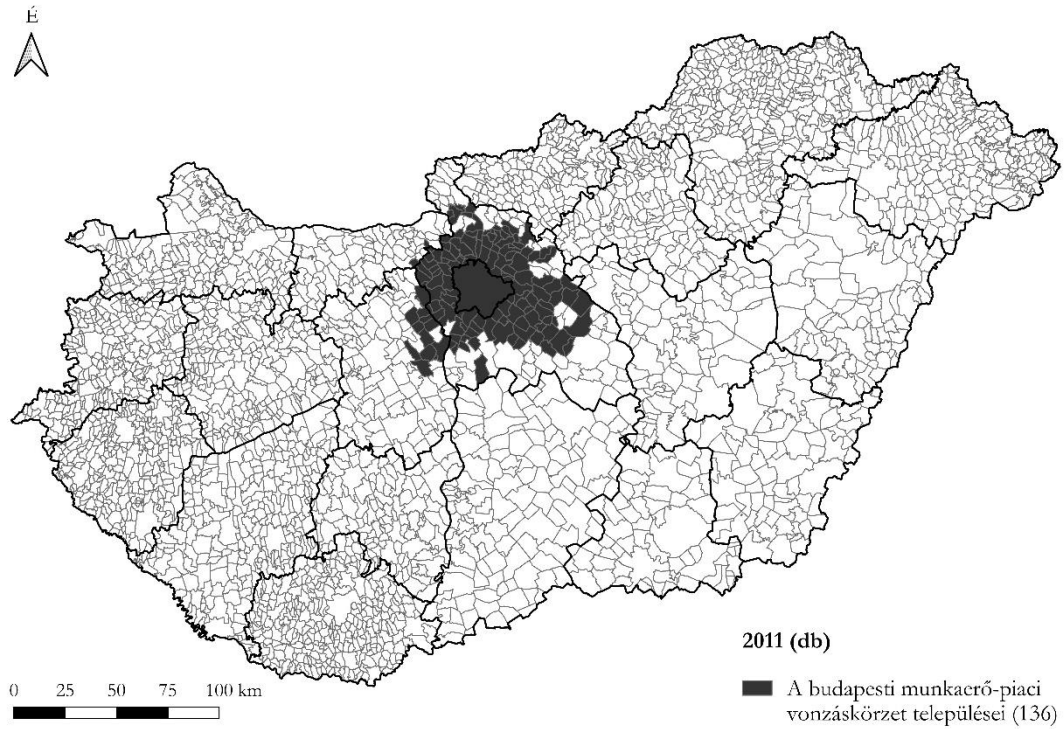
A 2011-es és a 2022-es adatokból egyértelműen kirajzolódik, hogy a községek és nagyközségek, illetve – alacsonyabb mértékben – a városok számítanak munkaerő-kibocsátó-, míg a főváros, a megyeszékhelyek, illetve a többi megyei jogú város munkaerő-befogadó településeknek. Szükséges továbbá kiemelni hazánk – munkaerő-piaci szempontból – Budapest-központúságát, hiszen a főváros nagy munkaerő-nyereséggel jellemezhető mindkét vizsgált évben, ugyanis a helyben dolgozó foglalkoztatottak száma jelentősen meghaladja a helyben lakó foglalkoztatottak számát (2011-ben: 118,8%; 2022-ben: 133,5%). A főváros munkaerő-elszívó erejét tovább erősíti, hogy a Budapesten dolgozó munkaerőtömeg 2011-ben az országban dolgozó foglalkoztatottak 24,6%-át, 2022-ben 26,5%-át jelentette. A főváros munkaerő-elszívó hatásán túlmenően ugyanakkor a megyeszékhelyeknek is markáns a saját vonzáskörzetükre gyakorolt hatása, hiszen aggregáltan – a vizsgált településtípusok között – a megyeszékhelyek bírnak a legnagyobb munkaerő-vonzási értékekkel (2011-ben: 126,9%; 2022-ben: 135,1%). Mindezek alapján megállapíthatjuk, hogy a főváros és a megyeszékhelyek esetén 2011 és 2022 között a munkaerő-nyereség jelentősen emelkedett, amely egyértelműen magyarázza a nagyobb városok munkaerővonzó-képességét, így a centrumok jelentős növekedését (1. táblázat).



1. ábra: A Budapesten dolgozó foglalkoztatottak száma és változása

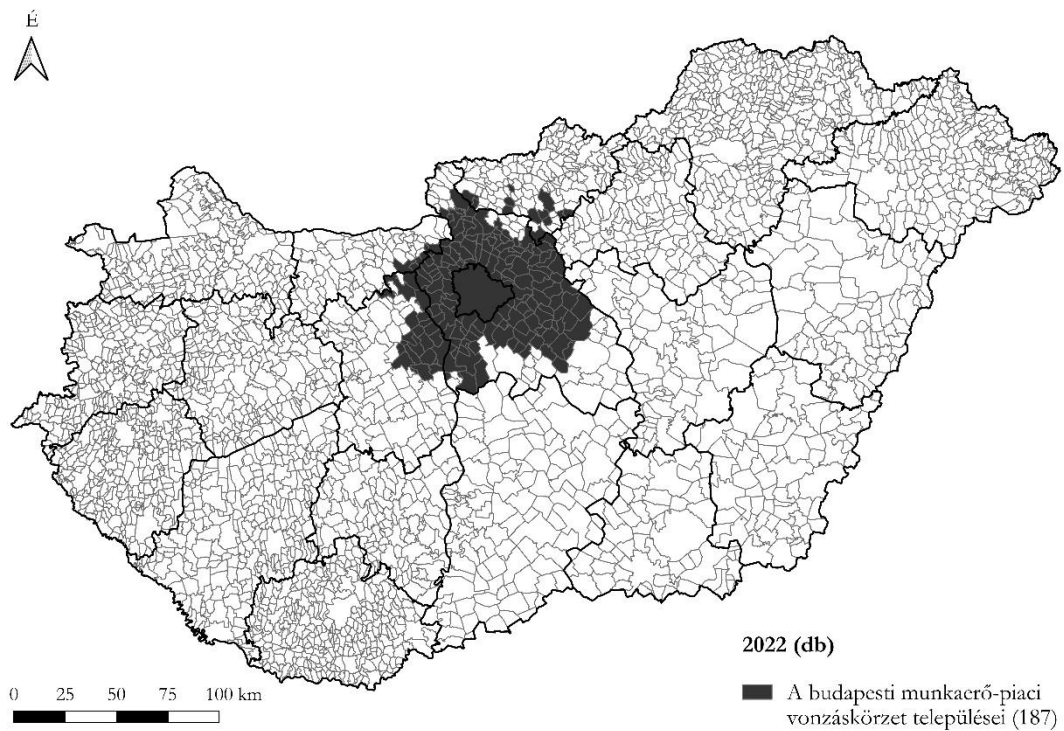
Forrás: KSH – népszámlálási adatok alapján a szerzők saját számítása, 2024.

Kapcsolódva a foglalkoztatottak településtípus szerinti ingázási mértékéhez a főváros és munkaerő-piaci vonzáskörzetének értékeit vizsgáljuk tovább. A Budapesten foglalkoztatottak száma – a hazai települések értékeinek figyelembevételével – a legnagyobb mértékben, közel 296 ezer fővel emelkedett 2011 és 2022 között. Ezen túlmenően ki kell emelni, hogy a Budapesten lakó és dolgozó foglalkoztatottak száma 111,9%-ra növekedett, mellyel egyidejűleg a más településről Budapestre bejáró foglalkoztatottak száma közel duplájára, 194,4%-ra emelkedett (2011. évi adat=100,0%). Mindezekből kiindulva, illetve kapcsolódva korábbi megállapításainkhoz, markánsan kirajzolódik a főváros munkaerőt koncentrálnó hatása és annak növekedése 2011 és 2022 között (1. ábra).



2. ábra: A budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet települései 2011-ben

Forrás: KSH – népszámlálási adatok alapján a szerzők saját számítása, 2024.



3. ábra: A budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet települései 2022-ben

Forrás: KSH – népszámlálási adatok alapján a szerzők saját számítása, 2024.

Folytatva vizsgálatunkat a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzet, illetve annak 2011-es és 2022-es területi kiterjedése került elemzésünk fókuszába. Az alkalmazott, kétlépcsős lehatárolási módszer szerint a budapesti körzet – Budapesttel együtt – 2011-ben 136 db, 2022-ben pedig 187 db települést számlált, mely alapján kijelenthető, hogy több mint 30%-kal, 51-gyel nőtt a vonzáskörzetbe tartozó települések száma. A Budapesten dolgozó foglalkoztatottak számát vizsgálva leírható, hogy 2011-ben a 93,5%-uk, míg 2022-ben a 88,5%-uk a lehatárolt munkaerő-piaci körzet településein számítottak bele a helyi lakónépesség számába. Ezáltal megállapítható, hogy a vizsgált eszmei időpontok között eltelt 11 év alatt több, mint 215 ezer fővel nőtt a gravitációs zónában élő Budapesten foglalkoztatottak száma, arányuk viszont 5 százalékponttal csökkent (2–3. ábra). E változásból egyértelműen kirajzolódik, hogy a budapesti munkaerő-piaci körzeten kívüli településekről Budapestre ingázó foglalkoztatottak száma is növekedett.

2. táblázat: A Budapesten dolgozó foglalkoztatottak száma és aránya közlekedési módjuk szerint

Közlekedési mód	2011	2022
Foglalkoztatottak száma, fő (100,0%)	923 516	1 219 426
Nem közlekedik	3,0%	7,3%
Csak gyalog közlekedik	7,4%	3,9%
Járművel közlekedik	88,9%	88,8%
Ismeretlen	0,7%	–
Járművel közlekedő foglalkoztatottak száma, fő (100,0%)	821 464	1 082 655
Egyféle járművel közlekedik	75,4%	78,8%
Kétféle járművel közlekedik	21,1%	16,7%
Háromféle járművel közlekedik	3,5%	4,5%
Egyféle járművel közlekedő foglalkoztatottak száma, fő (100,0%)	619 740	852 741
Helyi tömegközlekedési eszközzel közlekedik	49,6%	36,7%
Távolsági autóbusszal közlekedik	2,7%	2,7%
Vonattal, HÉV-vel közlekedik	4,7%	5,5%
Autóval közlekedik	39,1%	46,9%
Kerékpárral, motorkerékpárral közlekedik	3,0%	3,7%
Egyéb járművel közlekedik vagy ismeretlen	0,8%	4,5%

Forrás: KSH – népszámlálási adatok alapján a szerzők saját számítása, 2024.

A Budapesten dolgozó munkavállalók közlekedési módjuk szerinti megoszlása tovább mélyíti a vizsgálatunkat, melyhez az alapötletet Lakatos és Váradi (2009) munkája adta.

A két vizsgált népszámlálási eszmei időpont között eltelt időszakban számos, a foglalkoztatottak közlekedési szokását érintő változás következett be hazánkban. A Budapesten foglalkoztatottak körében a nem közlekedők – azaz a lakásukban, otthonukban dolgozók – száma több, mint háromszorosára nőtt, míg a kizárólag gyalog közlekedők létszáma közel harmadával csökkent. A járművel közlekedők körében a százalékos arányszámok stagnálást, az abszolút létszám adatok viszont – összhangban a fővárosban dolgozók létszámának emelkedésével – jelentősebb növekedést mutatnak 2011 és 2022 között. A járművel közlekedők csoportját vizsgálva, egyértelműen kirajzolódik, hogy a Budapesten dolgozó munkaerőtömeg jelentős hányada mindkét vizsgált eszmei időpontban egyféle járművel közlekedett lakóhelye és munkahelye között (2011-ben: 75,4%; 2022-ben: 78,8%), míg a többféle közlekedési eszközt használók aránya ennél jóval alacsonyabb (2011-ben: 24,6%; 2022-ben: 21,2%). A többféle járművel közlekedők esetén a közlekedési módok egyes kombinációi (pl. helyi tömegközlekedési eszközzel és autóval közlekedők) elemzésünk szempontjából inkonzisztens értékeket eredményeztek volna, így vizsgálatunk további részében az egyféle járművel Budapestre ingázó foglalkoztatottak megoszlásait helyezzük fókuszba, ezzel megalapozva az adatok egyértelmű értelmezhetőségét és összehasonlíthatóságát.

Ezen adatokból egyértelműen kirajzolódik, hogy az elmúlt több mint egy évtizedben jelentősen megnőtt a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzetben autóval közlekedő foglalkoztatottak aránya (2011-ben: 39,1%; 2022-ben: 46,9%), amellyel egyidejűleg a bármilyen tömegközlekedési eszközt használók aránya csökkent (2011-ben: 57,0%; 2022-ben: 44,8%). A vizsgált gravitációs zónában az egyféle járművel közlekedő munkavállalók közlekedési szokásainak változását tovább mutatja, hogy míg 2011-ben közel másfélszer annyian ingáztak tömegközlekedési eszközzel lakóhelyük és munkahelyük között, mint autóval, addig 2022-ben az autóval közlekedők száma már meghaladta a tömegközlekedési eszközt használók számát (2. táblázat).

Következtetések és javaslatok

Vizsgálatunk alapján megállapítható, hogy 2011 és 2022 között Budapest tovább erősítette gazdasági centrum szerepét, melynek hatására jelentős munkaerő elszívó hatást gyakorolt közvetlen környezetére. Az agglomerációs, illetve a munkaerő-piaci vonzáskörzetbe tartozó települések lakónépességének növekedése jelentős munkaerő-potenciált generált Budapest számára, így e települések centrum szerepe is erősödött a vidéki Magyarország településeivel szemben. Eredményeinkből egyértelműen kirajzolódik, hogy Budapest gazdasági centrum szerepének növekedésével jelentősen növekedett azon települések száma, ahol meghatározóvá életformává vált a Budapestre történő ingázás, mivel a vizsgált időszakban csaknem harmadával nőtt – a kétlépcsős lehatárolási módszer szerint – a budapesti munkaerő-piaci vonzáskörzetbe tartozó települések száma, továbbá közel duplájára nőtt a más településről a fővárosba ingázó munkavállalók száma 2011 és 2022 között.

Kutatásunk eredményeiből továbbá az is kirajzolódik, hogy a COVID-19 pandémia hatására markánsan visszaszoruló budapesti tömegközlekedési eszközhasználat nem tudta a korábban meghatározó szerepét visszaszerezni a foglalkoztatottak munkahelyre történő ingázása során, így a személygépkocsival közlekedők száma továbbra is kiemelt a budapesti munkaerő-piaci övben.

Mіндеzen eredményeinkből megfogalmazható, hogy Budapest gazdasági centrum szerepe továbbra is megkérdőjelezhetetlen, tőke- és munkaerő vonzási képessége folyamatosan növekszik. Figyelembe véve a közlekedési hálózat bővülő terhelését, illetve a tömegközlekedés fejlesztési potenciálját, azt gondoljuk, hogy elérkezett az idő egy átfogó közlekedésfejlesztési stratégia megalkotására, aminek véleményünk szerint jelentősen túl kell mutatnia a jelenlegi agglomeráció területi vizsgálatán.

Hivatkozott források

- Beluszky, P. (2014): Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? Szent István Egyetemi Kiadó: Gödöllő.
- Berkes, J. (2019): *A magyar regionális központok és térségeik gazdasági, munkabelyi-foglalkoztatási, társadalmi funkciója*. [Doktori értekezés]. Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr. <https://doi.org/10.15477/SZE.RGDI.2019.010>
- Case, A. – Deaton, A. (2020): Deaths of Despair and the Future of Capitalism. Princeton University Press: Princeton. <https://doi.org/10.2307/j.ctvpr7rb2>
- Egri, Z. (2024): Bezáródás a perifériára – A hazai társadalmi-gazdasági elmaradottság tartós térbeli fennmaradása, 1960-2020. *Területi Statisztika*, 64(2), 177–211. <https://doi.org/10.15196/TS640203>
- Frick, S. A. – Rodríguez-Pose, A. (2018): Change in urban concentration and economic growth. *World Development*, 105, 156–170. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2017.12.034>
- Friedman, M. (1953): *Essays in Positive Economics*. The University of Chicago Press: Chicago.
- Káposzta, J. – Tóth, T. (2023): A közösségi közlekedés szerepe a térgazdaság versenyképességében: A centrum-periféria reláció nemzetgazdasági összefüggéseinek kapcsolatrendszerei. In: Közlekedéstudományi Egyesület (Szerk.): *Ember a városi közlekedésben: City Rail – 2023 Tudományos Konferencia*. Budapest: BKV Zrt., Közlekedéstudományi Egyesület, 31–46.
- Káposzta, J. (2007): *Regionális gazdaságtan*. [Tankönyv]. Szent István Egyetemi Kiadó: Gödöllő.
- Kiss, J. P. – Szalkai, G. (2014): A foglalkoztatás területi koncentrációjának változásai Magyarországon a népszámlálások ingázási adatai alapján, 1990–2011. *Területi Statisztika*, 54(5), 415–447.
- Kovács, Z. (2017): Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon. *Magyar Tudomány*, 2017(3), 302–310.
- Kuznets, S. (1955): Economic Growth and Income Inequality. *The American Economic Review*, 45(1), 1–28. <http://www.jstor.org/stable/1811581>
- Lakatos, M. – L. Rédei, M. – Kapitány, G. (2015): Mobilitás és foglalkoztatás. *Területi Statisztika*, 55(2), 157–179.
- Lakatos, M. – Váradi, R. (2009): A foglalkoztatottak napi ingázásnak jelentősége a migrációs folyamatokban. *Statisztikai Szemle*, 87(7–8), 763–794.
- Lengyel, I. (2021): *Regionális és városgazdaságtan*. Szegedi Egyetemi Kiadó: Szeged.
- Pénzes, J. – Molnár, E. – Pálóczi, G. (2014): Helyi munkaerő-piaci vonzáskörzetek az ezredforduló utáni Magyarországon. *Területi Statisztika*, 54(5), 474–490.
- Rácz, Sz. (2019): Development Processes of Regional Centres in Central and Southeast Europe – From State Socialism to Dependent Market Economies. *DETUROPE*, 11(2), 92–100. <https://doi.org/10.32725/det.2019.017>
- Rechnitzer, J. (2019): Nagyvárosok a magyar területi politikában és területfejlesztésben a rendszer-változástól napjainkig. *Tér és Társadalom*, 33(1), 3–26. <https://doi.org/10.17649/TET.33.1.3069>
- Rechnitzer, J. (2022): Néhány iránymutatás Kelet- és Közép-Európa nagyvárosainak tanulmányozásához. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 19(3), 14–26. <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2022.32>
- Tóth, G. – Nagy, Z. (2013): Eltérő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és térségek összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika*, 53(6), 593–612.
- Tóth, G. – Nagy, Z. (2024): Eltérő vagy azonos fejlődési pályák? A hazai nagyvárosok és vonzáskörzeteik 2001 és 2021 közötti változása. *Területi Statisztika*, 64(2), 150–176. <https://doi.org/10.15196/TS640202>

Internetes források

KSH – népszámlálási adatbázis: [Központi Statisztikai Hivatal] <https://nepszamla-las2022.ksh.hu/adatbazis/> (Letöltés ideje: 2024.04.27.)

KSH – Magyarország települései jogállás szerint: [Központi Statisztikai Hivatal] <https://www.ksh.hu/docs/teruletiatlasz/telepulesek.pdf> (Letöltés ideje: 2024.04.27.)

Szerzők

Lőrinc Balázs

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-9513-2959>

PhD-hallgató

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem, Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori Iskola

E-mail: lorinc.balazs@phd.uni-mate.hu

Káposzta József

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1239-8541>

CSc. (közgazdaságtudomány)

egyetemi tanár

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem, Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet, Vidék- és Területfejlesztési Tanszék

E-mail: kaposzta.jozsef@uni-mate.hu

A műre a Creative Commons4.0 standard licenc alábbi típusa vonatkozik:

[CC-BY-NC-ND4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

