

MOBILITÁST ÖSZTÖNZŐ TANULMÁNY KIDOLGOZÁSA, „EGYSÉGKÖLTSÉG” KONSTRUKCIÓ KIDOLGOZÁSA

ÖSSZEFOGLALÓ TANULMÁNY

2.0 VERZIÓ

**ADITUS Tanácsadó Zrt.
1054 Budapest, Báthori u. 3.**

2011. október 4.

Tartalomjegyzék

1	Előzmények	4
1.1	A kutatás célja	4
1.2	Megvalósítás	4
2	Vezetői összefoglaló	5
3	Fogalmak és rövidítések	7
4	A kutatás megvalósítására alkalmazott módszerek	8
4.1	I. fázis	8
4.1.1	Dokumentumelemzés.....	8
4.1.2	Modellek elemzése.....	9
4.1.3	Mobilitással kapcsolatos motiváció elemzése	9
4.1.4	Mobilitást akadályozó tényezők összefoglalása	10
4.2	II. fázis	10
4.2.1	Jogszabályok elemzése.....	10
4.2.2	Költségelemzés	10
4.2.3	Támogatások elemzése	10
4.2.4	Jelenlegi helyzet összefoglalása	10
4.3	III. fázis	11
4.4	IV. fázis.....	12
5	Akadályozó tényezők feltárása	13
5.1	A probléma körülhatárolása	13
5.2	A munkaerő térbeli mobilitása	14
5.2.1	A távolság meghatározása	15
5.2.1.1	Telephelyelméletek	15
5.2.1.2	A munkaerő és a vonzáskörzet	17
5.2.2	Mobilitás - élethelyzet	19
5.3	Mobilitást támogató modellek.....	23
5.3.1	Külföldi példák	23
5.3.2	Korábbi hazai kísérletek a munkaerő-mobilizálására.....	27
5.4	Mobilitás gátló tényezői	29
5.4.1	Humán tényezők	29
5.4.2	Mobilitással kapcsolatos költségek	34
5.4.3	Munkaerő-piaci helyzet.....	38
5.4.4	Munkáltatói motiváció	40
5.4.5	Mobilitás gátló tényezők összefoglalása	41
5.4.5.1	Tartós mobilitás (migráció) akadályai	41
5.4.5.2	Napi ingázás akadályai	43
5.4.5.3	Átmeneti mobilitás (heti, havi ingázás) akadályai.....	44
5.4.5.4	Akadályozó tényezők összefoglalása és csoportosítása.....	44
6	Jelenlegi helyzet	47
6.1	Jogszabályok elemzése.....	47
6.1.1	Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok	47
6.1.1.1	1991. évi IV. törvény	47
6.1.1.2	39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet.....	50
6.1.1.3	39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet	51
6.1.1.4	6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet.....	51
6.1.1.5	74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet	56
6.1.2	Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok	57

6.1.3	Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok	58
6.2	Migráció költségei	58
6.2.1	Lakhatási költségek	59
6.2.2	Utazási költségek.....	63
6.2.3	Migráció közvetlen költségei és erőforrás ráfordításai	65
6.2.4	Mintacsálád migrációs költségei.....	66
6.2.4.1	Mintacsálád jellemzői	66
6.2.4.2	Költségek.....	67
6.2.4.3	Pénzügyi elemzés	69
6.3	Pályázati támogatások	71
6.4	Jelenlegi helyzet összefoglalása	72
6.4.1	Tartós mobilitás.....	74
6.4.2	Napi ingázás	76
6.4.3	Átmeneti mobilitás.....	78
7	GAP Elemzés	80
7.1.1	Tartós mobilitás.....	81
7.1.2	Napi ingázás	84
7.1.3	Átmeneti mobilitás.....	86
7.1.4	Összefoglalás	88
8	Javaslatok.....	90
8.1	Módszertani javaslatok	90
8.2	Finanszírozási javaslatok	92
8.2.1	„Egységköltség” konstrukció	92
8.2.1.1	Egyszerűsített költségelszámolási módszerek az EU-ból származó források esetében	92
8.2.1.2	Egységköltség módszer	95
8.3	Jogszabály javaslatok.....	96
8.3.1	Az ügynökségi funkciók megvalósításához szükséges jogszabályok	96
8.3.2	Adó, illeték, stb. jogszabályok	97
9	Mellékletek	98
9.1	Ábrák jegyzéke	98
9.2	Táblázatok jegyzéke	99
9.3	Irodalomjegyzék.....	100
10	Study on mobility support and a „Flat rate” construction (study report)	104

1 Előzmények

1.1 A kutatás célja

A kutatás célja új, a hazai, országon belüli mobilitást hatékonyabban segítő támogatási konstrukciók kidolgozása. A kutatás két területre koncentrált, egyrészt a mobilitást akadályozó tényezők feltárására, másrészt a mobilitást meghatározó jelenlegi környezet feltárására. A kutatásban tervezett GAP elemzés feltárja a mobilitáshoz szükséges, priorizált tényezők és azok jelenlegi helyzetének különbségét. A feltárt különbségek alapján javaslatokat fogalmaz meg a mobilitás feltételeinek változtatásához szükséges tevékenységekre. A javaslatok kiterjednek a mobilitás ösztönzésének módszertanára, az „egységköltség” konstrukcióra, valamint a szükséges jogszabályi és támogatási változtatásokra.

A kutatás eredményeként megfogalmazott komplex javaslatcsomag alkalmas szakmai konszenzus kialakítására, illetve rugalmas mobilitás ösztönzési rendszerek bevezetésére.

1.2 Megvalósítás

A kutatás elkészítésének lehetőségét az Aditus Zrt nyerte el a Foglalkoztatási Hivaltól. A megvalósításhoz részletes módszertant és feladattervet készített, amelyet a Foglalkoztatási Hivatal elfogadott. A jelen dokumentum tartalmazza a kutatás eredményeit és az összeállított javaslatokat.

2 Vezetői összefoglaló

A kutatás célja új, a hazai, országon belüli, munkavállalási célú földrajzi mobilitást hatékonyabban segítő támogatási konstrukciók kidolgozása. Az első fázisban történik meg a belföldi mobilitást akadályozó tényezők azonosítása és prioritizálása a hazai és az EU tagországok tapasztalatai és gyakorlata alapján. Ezután a szabályozási környezet és a támogatások jelenlegi szintjének felmérése következik, melyek ezen akadályozó tényezők leküzdésére alkalmasak lennének. Ezt követően javaslatokat teszünk olyan szabályozási módosításokra és támogatási formákra, melyek a munkavállalók földrajzi mobilitását segíthetnék.

A távolság növekedésével a munkaerő mobilitása csökken, de a távolság tisztán légvonalbeli, földrajzi távolságként történő értelmezése nem fejezi ki a munkavállaló részéről felmerülő összes „ráfordítást”, melynek leküzdését az állami foglalkoztatáspolitikai támogatásokkal segítheti. A tanulmány fő megállapítása, hogy a jelenlegi szabályozás csak részben fedi le a mobilitási költségek támogatását, elsősorban az utazási költségek fedezésével, másodsorban a képzési támogatásokkal, végül pedig – korlátozott formában – a lakhatás költségeihez való hozzájárulással. A munkaerő vonzási körzete addig terjed, amíg a munkaerő utazási költsége meg nem haladja az üzemi bérek és a lakóhelyen megszerezhető bérek (és kiegészítő jövedelmek) különbözetét. A foglalkoztatási célú vonzáskörzet-nagyobbítás a fentiek tükrében olyan motivációs rendszert igényel, mely a távolságnövekedéssel járó ráfordítás-növekedést (akár munkáltatói, akár munkaadói oldalon következzenek is be) valamilyen módon kompenzálja.

A korábbi hazai mobilitási tapasztalatok és kísérletek tanulsága, hogy a magyar munkanélküliek igen nehezen mozdulnak, különösen a tartós mobilitást (költözést) kevesen vállalják. Ennek oka részben az évszázados kulturális attitűd, de az is, hogy a költözés magas kockázattal és a nagy többség esetében aránylag alacsony várható előnnyel jár, azaz a várható jövedelemtöbblet nem kompenzálja a költözés költségeit, fáradsalmait és veszélyeit. Az ingázásnak vannak bizonyos hagyományai, de a növekvő közlekedési költségek (melyeket azonban a munkáltatók egyre kevésbé akarnak-tudnak fedezni) megnehezítik ezt a munkavállalási formát, vagy áttérlik a fekete foglalkoztatás területére. Egyes régiók tartós munkanélkülisége és az állami segélyek egyre csökkenő szerepe azonban sokakban kedvezően befolyásolja a döntést egy költözés megfontolására vagy a távolabbi ingázás vállalására.

A másik oldalon a munkáltatók számára sem vonzó az ingázó munkavállalók alkalmazása, mivel számukra kötelezően többletköltséggel járnak. Az utazási költségek esetében ennek a többletköltségnek a finanszírozásához állami támogatást igényelhetnek, a lakhatás és más járulékos költségek viszont csak az ő terheik maradnak.

A döntési folyamatban lényeges elem, hogy különösen a költözés, de gyakran az ingázás is, nem egyéni elhatározás, hanem családi döntéssé válik. Különösen a gyermekes családoknál, vagy ahol idős, beteg családtag gondozását is el kell végezni, a költözés vagy ingázás olyan megterhelővé válik, hogy az egyén inkább a foglalkoztatásról és a jövedelemről mond le. Ezért a foglalkoztatás-

politikának is figyelembe kell vennie és a támogatási rendszer részévé tennie, hogy a munkaerő mobilitását a családi élethelyzettel összefüggésben szemlélje.

Az egyes mobilitás típusokra bontva azonosítottunk akadályozó tényezőket a következő akadály csoportokban: adminisztratív akadályok, humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok, munkaerőpiaci helyzet, utazási akadályok, lakhatási akadályok, gazdasági-pénzügyi akadályok, képzetlenség. Az egyes csoportokra ható meglevő jogszabályokat, közvetlen és közvetett támogatási formákat megvizsgálva azt állapítottuk meg, hogy a humán és az adminisztratív akadályok leküzdésére a foglalkoztatás-politikai eszköztár jelenleg semmilyen megoldást nem kínál.

Egy mintacsalád alapján elemeztük a munkavállaló döntési folyamatát a munkahely érdekében történő költözéssel kapcsolatban. Modellszámításunk eredménye, hogy a költözéshez szükséges forgótőke biztosítása meglehetősen nagy terhet jelent a család számára, ami megtakarítások hiányában lehetetlenné teszi a munkavállaláshoz szükséges mobilitást. A mobilitás célzott támogatására egyetlen programot, az OFA Mobilitási programját elemezhattük.

Javaslataink központi eleme, hogy új típusú támogatásokkal elsősorban a más módon még nem kezelt akadályozó tényezőket, elsősorban a humán és adminisztrációs akadályokat leküzdeni segítő mobilitási ügynökség funkció létrehozását kezdeményezzük. A funkció a jelenleg széttagolt közigazgatási intézményrendszert, szolgáltatásokat, támogatásokat egyesítené a mobilitással érintett ügyfelek részére. Az ügynökségi funkció a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat tevékenységeként a migrációban gondolkodó álláskereső informálását, döntés-előkészítését, döntésének végrehajtását segíti. A fentiekkel összhangban tekintettel lenne és aktívan támogatná az álláskereső családjának motiválását és a velük kapcsolatos ügyintézését. Az ügynökségi funkció az ingázás szervezésében is feladatokat kapna és az ingázó hátramaradt családjának támogatására is rendelkezne eszközökkel.

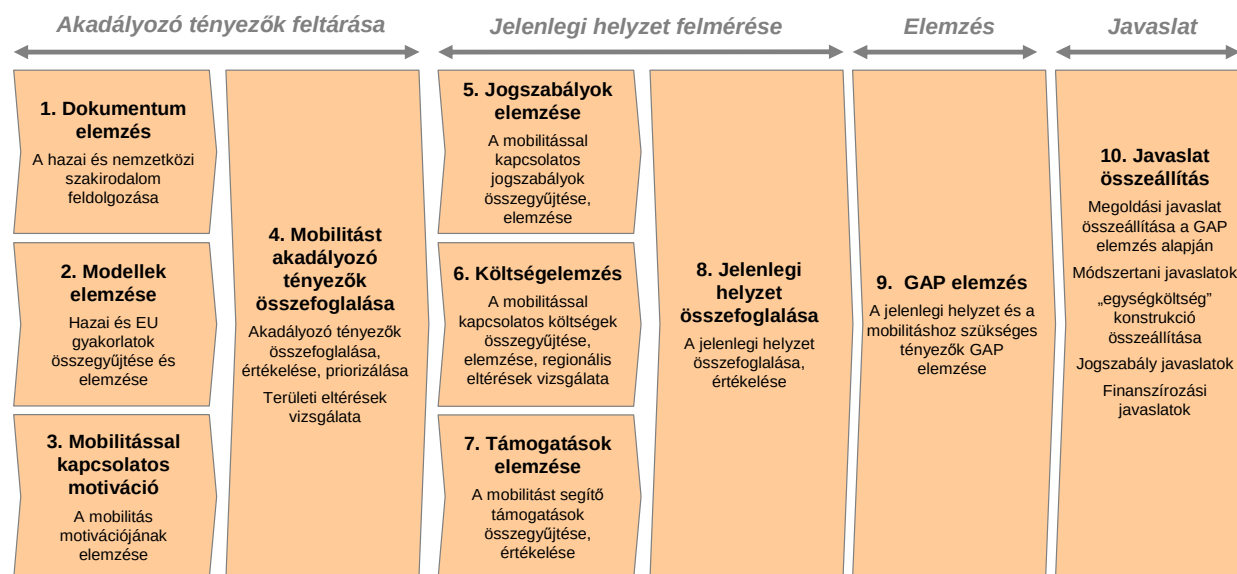
3 Fogalmak és rövidítések

Fogalom, rövidítés	Értelmezés
Mobilitás	A munkaerő mobilitása egyrészt jelenti ▪ a földrajzi, térbeli mobilitást, másrészt ▪ a munkakörök, tevékenységi-gazdasági ágazatok, illetve társadalmi csoportok közötti mobilitást is. Jelen tanulmány csak a földrajzi, ezen belül is a belföldi mobilitást vizsgálja, amelynek egyik változata a napi ingázás a lakóhely és a munkahely között, másik változata a más településre/régióba költözés a munkahely miatt. (Tehát nem vizsgáljuk azokat az eseteket, amikor az egyén más okból változtat lakóhelyet, mint a munkahely településére vagy annak közelében költözés.)
NFSZ	Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat
OFA	Országos Foglalkoztatási Közalapítvány
IH	Irányító Hatóság
KSZ	Közreműködő Szervezet
NAV	Nemzeti Adó- és Vámhivatal

4 A kutatás megvalósítására alkalmazott módszerek

A kutatást négy fázisban és 10 lépésben terveztük megvalósítani, amelyet az 1. ábrában mutatunk be. Az egyes lépések részletes bemutatásánál térünk ki az alkalmazott módszertan ismertetésére.

1. ábra – Mobilitást elősegítő új típusú támogatások kidolgozásának folyamata



4.1 I. fázis

Az első fázisban történik meg a belföldi mobilitást akadályozó tényezők azonosítása és prioritizálása a hazai és az EU tagországok tapasztalatai és gyakorlata alapján. Külön, kiemelten foglalkozunk a humán oldallal, a mobilitással kapcsolatos motivációs gáttal.

4.1.1 Dokumentumelemzés

A hazai és nemzetközi szakirodalom feldolgozása. A dokumentumelemzés kapcsán rögzítésre kerülnek a szakirodalomban eddig megfogalmazott álláspontok, valamint feltárt akadályozó tényezők. A szakirodalom-elemzés kapcsán azonosítjuk a hazai és EU tagországokban működő, mobilitást ösztönző modelleket is. A dokumentumelemzés kapcsán összegyűjtésre kerülnek egyrészt a nevesített gátló tényezők, valamint az ösztönző rendszerrel kezelt gátló tényezők is.

A dokumentumelemzésből származó információkinyerés teljes folyamata három fázisra osztható:

- dokumentum beszerzés,
- dokumentumelemzés,
- információkinyerés.

Első lépésként be kell szerezni azokat a dokumentumokat a forráskörnyezetből, melyek az kutatás által igényelt információt tartalmazhatják. A dokumentumok forrásai:

- hazai mobilitással kapcsolatos kutatások és publikációk (pl. NFSZ, OFA, MUKUTIR, Munkaügyi Szemle);
- EU tagországok foglalkoztatási szolgálatai;
- EU által készített kutatások.

A dokumentumelemzés forrásaitól kerülnek összegyűjtésre az kutatáshoz felhasználni kívánt dokumentumok¹:

- Ösztönzési rendszerek leírása;
- Ösztönzési rendszerek működésének értékelései;
- Kutatási jelentések;
- Attitűd és motiváció vizsgálatok;
- Monitoring jelentések,

Ezután többféle módon elemezzük a dokumentumokat, aminek eredményeképpen az eredeti forrás különböző strukturált reprezentációi állnak elő, melyeket nézeteknek nevezünk. Ezeknek a nézeteknek kell tartalmaznia a kutatás által igényelt információelemeket.

A rendszerbe illeszthető dokumentumelemző modulok az alapvető építőkövek, segítségükkel lehet összetett elemzési sémákat kialakítani és így bonyolult dokumentumelemzési feladatokat elvégezni. A dokumentumelemzés kategorizálja a felhasznált dokumentumokat és lehetővé teszi a dokumentumokban lévő releváns információk felhasználást, az összefüggések, ellentmondások feltárását.

4.1.2 Modellek elemzése

Hazai és EU mobilitást ösztönző gyakorlatok összegyűjtése és elemzése. Ebben a lépésben elemezzük a dokumentumelemzés kapcsán feltárt modelleket. Kiemelésre kerülnek egyrészt a gátló tényezők, valamint a jó gyakorlatok, sikeres modellek, modellelemek is.

4.1.3 Mobilitással kapcsolatos motiváció elemzése

A mobilitás ösztönzése kapcsán kiemelt szerepe van a résztvevők motivációjának is. Az egyes modellek elemzésekor vizsgáljuk a résztvevők motivációját, amely feltehetőleg összefüggésben van a mobilitás ösztönzésének, támogatásának szükséges mértékével is.

A motiváció elemzése kapcsán azonosítjuk a főbb gátló tényezőket, melyekre a támogatási konstrukcióknak pozitív hatást kell kifejtenie.

¹ A fenti felsorolás nem teljes körű.

4.1.4 Mobilitást akadályozó tényezők összefoglalása

Az első fázis végén összefoglaljuk a főbb gátló tényezőket a következő területeken:

- Humán (motiváció, képzettség, stb.);
- Költség (lakhatás, ingatlan, utazás, stb.)
- Munkaerő-piaci helyzet
- Jogszabály
- Támogatások
- Munkáltatói motiváció

Az egyes gátló tényezőket csoportosítjuk és priorizáljuk, valamint- ahol lehetséges- értéket rendelünk hozzá (pl. utazási költség).

4.2 II. fázis

A második fázisban kerül sor a jelenlegi helyzet felmérésére és rögzítésére, valamint annak összefoglalására.

4.2.1 Jogszabályok elemzése

A hazai jogszabályok közül kigyűjtjük a mobilitást érintő szabályozást és az első fázisban feltárt tényezők alapján megvizsgáljuk, hogy mely tényezőkre és milyen hatást gyakorol a jogszabály.

4.2.2 Költségelemzés

A gátló tényezők alapján vizsgáljuk a mobilitással kapcsolatos költségeket és költségszinteket. Az egyes költségnemeknél lehetőség szerint vizsgálatra kerül a mobilizálni kívánt munkavállalók „elfogadható” költségszintje is. A költségszint vizsgálat eredményeit a GAP elemzésben használjuk fel, valamint a javaslatok fejezetben az „egységköltség” konstrukció kialakításában és a támogatások számszerűsítésében alkalmazzuk.

4.2.3 Támogatások elemzése

A támogatások elemzése kapcsán összegyűjtésre kerültek a mobilitás támogatására indított támogatási formák, valamint ezek eredményességére vonatkozó mutatók (pl. mobilitási támogatás, OFA Mobilitás Program, OFA Hátrányos helyzetű térségekben lakók mobilitásának elősegítése).

4.2.4 Jelenlegi helyzet összefoglalása

A jelenlegi helyzet összefoglalása és értékelése a 1. fázisban meghatározott gátló tényezők alapján történik. Az egyes gátló tényezők és a jogszabályok, költségek és támogatások egyes elemeit vetjük össze és elemezzük, hogy az egyes jogszabályok, támogatások vagy költségszintek milyen hatással vannak a gátló tényezőkre. Az eredményt mátrixban foglaljuk össze

1. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása

Jogszabály, költség, támogatás	Gátló tényezők								
	Szempont1	Szempont2	Szempont3	Szempont4	Szempont5	Szempont6	Szempont7	Szempont8	Szempont9
Elem1									
Elem2									
Elem3									
Elem4									
Elem5									

4.3 III. fázis

A harmadik fázisban kerül sor a GAP elemzésre. A GAP elemzés az elvárások és lehetőségek, valamint a változatlanságot feltételező előrebecslés különbségéből fakadó ellentmondások napvilágra hozására és a feloldásra történő összpontosításra építő tervezési módszer. Ekkor tehát azt vizsgáljuk, hogy az egyes gátló tényezők jelenlegi helyzetét hogyan, mennyire, milyen mértékben kellene változtatni ahhoz, hogy növekedjen a mobilitási hajlandóság. A GAP elemzésben az 1. és 2. fázis adataira, információira és megállapításaira támaszkodunk az értékek, illetve a szükséges módosítás meghatározásához.

A GAP elemzést beillesztjük a jelenlegi helyzet összefoglalására készített mátrixba, és így lehetőség lesz az összefüggések feltárására. Az egyes gátló tényezőkre több elem is hatással lehet. Így például az utazási költségekre hatással vannak a költségek, a jogszabályok és a támogatás is. Amennyiben a GAP elemzéssel megállapítható, hogy milyen mértékben kell az utazási költséget változtatni annak érdekében, hogy nőjön a mobilitási szándék, akkor modellezni lehet, milyen eszközökkel lehet ezt biztosítani.

2. Táblázat - GAP elemzés

Jogszabály, költség, támogatás	Gátló tényezők								
	Szempont1	Szempont2	Szempont3	Szempont4	Szempont5	Szempont6	Szempont7	Szempont8	Szempont9
Elvárások									
Elem1									
Elem2									
Elem3									
Elem4									
Elem5									

4.4 IV. fázis

A negyedik fázisban kerül sor a javaslatok összeállítására, amely a GAP elemzés alapján történik és négy nagy részből áll:

- Módszertani javaslatok
- „egységköltség” konstrukció összeállítása
- Jogszabály javaslatok
- Finanszírozási javaslatok

A módszertani javaslatokban rögzítjük a mobilitás feltételeit, a mobilitás növekedésére ható fő hajtóerőket és gátló tényezőket, valamint azok erősítését és gyengítését szolgáló lehetőségeket. A módszertani javaslatot egészíti ki az „egységköltség” konstrukció, illetve annak számítási módszertana.

A jogszabályi és finanszírozási javaslatok a módszertanok alapján tesznek javaslatot a szabályozási és támogatási környezet átalakítására.

A jogszabályokkal és finanszírozási konstrukcióval kialakított mobilitási ösztönző rendszerhez az indikátorkészletre is javaslatot teszünk.

5 Akadályozó tényezők feltárása

5.1 A probléma körülhatárolása

A mobilitás dimenziói több csoportba sorolhatók:

- térbeli (földrajzi);
- foglalkozási;
- társadalmi (műveltség, anyagi helyzet).

Jelen tanulmány kizárólag a földrajzi mobilitásra szűkíti a problémát, mivel a foglalkoztatás-politikának a meglevő (és fokozatosan belépő) munkaerő-tömeg elhelyezésével kell foglalkoznia, ezzel tud súlyos strukturális problémákat viszonylag rövid idő (mindenesetre nem nemzedéknyi távlatok) alatt megoldani. A foglalkozási mobilitás ugyan egyfelől a Foglalkoztatási Hivatal kompetenciájába tartozik, ugyanakkor – mint később bemutatjuk – számos képzési program fut évek óta és jelenleg is úgy az FH felügyeletében, mint más közigazgatási szervek (fejlesztési politika) hatáskörében, mely erre a dimenzióra irányul. A foglalkozási mobilitás másfelől, valamint a műveltségi mobilitás a közoktatás és a felsőoktatás szakterületére tartozik. Az anyagi mobilitás pedig a másik három dimenziótól, továbbá az általános gazdaságpolitikától függ leginkább. Ezért – és a szóbeli információk alapján – a tanulmányt a földrajzi mobilitás elősegítésére szűkítettük.

A földrajzi, térbeli mobilitás fogalma a szakirodalom szerint további alcsoportokra bontható:

- térbeli, földrajzi mobilitás típusai **irány szerint**: belföldi, kivándorlás, bevándorlás.
- térbeli mobilitás típusai **távolság szerint**: belföldi, nemzetközi és interkontinentális.
- térbeli mobilitás típusai **rendszeresség szerint**: ingázás (napi, illetve időszakos: heti, havi, szezonális), illetve tartós mobilitás (migráció, amikor a munkahellyel együtt a lakóhely is megváltozik).
- térbeli mobilitás **célja szerint**: munkavállalás, turisztika, egyéb okok.

A földrajzi mobilitás típusait is szűkítettük, hiszen az FH-nak nem feladata pillanatnyilag sem a magyarországi munkanélküliek külföldi munkahelyeken elhelyezni, sem pedig külföldi munkavállalók magyarországi munkavállalását különösebben ösztönözni.

A térbeli mobilitás csoportjai közül a tanulmány a belföldi, határokon belüli mobilitással, ezen belül is a **munkavállalási célú**, bármilyen rendszerességű mobilitással foglalkozik.

A felvetett probléma (hogyan növelhető a munkavállalási célú mobilitás) megoldásánál háromféle **rendszerességet** vizsgálunk:

- napi ingázás,
- időszakos (heti, havi) ingázás és

- költözéssel járó mobilitás (migráció).

5.2 A munkaerő térbeli mobilitása

A munkaerő térbeli mobilitása alatt a munkaerőnek a tér egyik pontjáról a tér másik pontjára történő áramlását értjük. A munkaerő-mobilitás jelentősége, hogy fontos szerepet játszhatna a gazdaságélénkítésben, a beruházási kedv fokozásában, a versenyképesség javításában, a munkaerő keresletének és kínálatának összehangolásában, a demográfiai folyamatok kiegyenlítésében és az egyének tapasztalatszerzésében. Ennek a mozgásnak két formáját különböztetjük meg:

- **vándorlás (migráció)**, amikor a munkaerő térbeli helyzetváltoztatásával egyidejűleg a lakóhelye is megváltozik;
- **ingázás**, amikor a munkaerőmozgáshoz nem kapcsolódik a lakóhely áthelyezése – ezen belül a napi és az időszakos ingázást vizsgáljuk.

A munkaerőnek, mint termelési tényezőnek a régióban való változása függ a régió belüli, valamint az interregionális munkaerő-mobilitástól.

A valóságban természetesen több régiós modellek léteznek, melyekben minden régióra hasonlóképpen írhatók fel az összefüggések.

A klasszikusnak tekinthető - Newton-i elmélet alapján felállított - úgynevezett gravitációs, vagy egymásra hatási modell szerint, két régió közötti vándorlás intenzitása egyenesen arányos az első és a második régió népességének számával, továbbá fordítottan arányos a két régió között mért távolság hatványával.

Könnyen belátható azonban, hogy a viszonyszám önmagában nem fejezi ki az egyes régiók társadalmi-gazdasági potenciálját, és mélyebb értelmezésre szorul a távolság fogalma is. A gravitációs modell továbbfejlesztése során abból indultak ki, hogy a munkaerő a magasabb munkanélküliségi rátát mutató és alacsonyabb bérszínvonalú régióból rendszerint a magasabb bért kínáló régióba áramlik. Ebből az elmélet szintjén az következne, hogy amennyiben van egy munkaerő-keresleti többlettel és magasabb bérszínvonallal rendelkező régió, akkor a környező régióból akadálytalanul ide áramlana a munkaerő. Tanulmányunk arra keresi a választ, hogy **mely tényezők akadályozzák ezen elméleti mozgást.**

A távolság növekedésével a munkaerő mobilitása csökken, de a távolság tisztán légvonalbeli, földrajzi távolságként történő értelmezése nem fejezi ki a munkavállaló részéről felmerülő összes „ráfordítást”, melynek leküzdését az állami foglalkoztatáspolitikai támogatásokkal segítheti.

A gazdasági tényezők számottevően hatnak a távolságra. A tér áthidalásának ráfordításai úgy jelennek meg, mint például a közlekedési költségek, a költözködés és letelepedés többlet ráfordításai, a megélhetési költségek növekedése. A gazdaságilag leírható szempontokon túlmenően az egyén és a társadalom részére humán jellegű „ráfordítások” is megjelennek: **az utazás/költözés pszichés, életmódbeli, családi kapcsolatokat módosító változásai legalább olyan lényegesek és akadályt jelentenek a mobilitás megvalósításában, mint a pénzben kifejezhető költségek.**

A távolsági hatásoknál számolni kell az információ-áramlás mennyiségével, megbízhatóságával és a társadalmi tényezőkkel (kulturális, vallási, nyelvi különbségek, életmódban fennálló ellentétek, stb.). Belföldi viszonylatban különösen a kulturális és az életmódbeli ellentétek lehetnek jelentősek.

5.2.1 A távolság meghatározása

A gazdasági tevékenységek, társadalmi jelenségek sok területen távolságfüggést mutatnak, ezen jellemzők azonban a helytől és időtől függően különböznek, változnak, és általában kapcsolatban vannak az iránnyal, valamint a leküzdendő földrajzi akadályokkal is. A földrajzi távolság függvényében megadott idő és költségtávolságok nem lineáris, hanem úgynevezett lépcsős függvényekkel jellemezhetők.

A társadalmi térben, a különféle irányokban és helyeken a távolság változásával nem feltétlenül minden irányban azonosan változik a vonzóerő. Ehhez homogén térre, utazási lehetőségekre és homogén területközi interakciós célokra lenne szükség.

5.2.1.1 Telephelyelméletek

A piacorientált telephelyelméletek az áru keresett mennyisége és a telephelytől való távolság közötti összefüggéseket vizsgálják. Az elmélet szerint a nagyüzemi termelés költségmegtakarítása egy adott körön belül ellensúlyozza a szállítási költségeket. Egy bizonyos távolság után azonban a szállítási költségnövekedés meghaladja a nagyüzemi termelésből eredő költségcsökkenést, így a fogyasztó településnek érdemesebb saját szükségletét kisüzemi módon előállítani.

Amennyiben a területi keresletmegoszlás elméletét kiterjesztjük a munkaerőpiacra, olyan térszerveződést kapunk, amely érvényesülhet bármely (nagy)városi vonzáskörzetben. A terület munkaerő-kínálata (eltekintve a vándorlástól) leginkább az alábbi két tényezőtől függ:

a munkahely távolságától,

a terület általános jövedelmi színvonalától (egy jövedelem-színvonalig ösztönzi a munkavállalást).

A munkahely távolsága kétféle megközelítésben is befolyásolja a terület munkaerő-kínálatát:

- Tételezzük fel, hogy két, a központtól különböző távolságra lévő területen azonos számú aktív korú lakosság él, és a munkahelyekre vonatkozó kínálatuk csupán a végső reálmunkabéren alapszik. **A reálmunkabér egyrészt a központi szerepkörű városban élők általános jövedelmi színvonalának a munkahelytől a dolgozó otthonáig megtett út utazási költsége által csökkentett összege.**
- Másrészt, az utazás a távolság növekedésével egyenesen arányos időbeli ráfordítást is igényel. Minél több időbe telik a munkahely elérése, annál kevesebb szabadidő áll a dolgozók rendelkezésére. **A munkaerő szabadidő-igénye tehát szintén lényeges, a távolsággal összefüggő tényező.**

A foglalkoztatás-politika szempontjából kiemelendő, hogy a munkaerő szabadideje nem öncélú, nem kizárólag a regenerálódást és egyéni ambíciókat, célokat szolgálja, hanem olyan fontos társadalmi-gazdasági célok megvalósítását is lehetővé teszi, mint a gyermeknevelés, idős és beteg családtagok gondozása, háztartási célú mezőgazdasági termelés, továbbképzés, kulturális, közösségszervező eseményeken való részvétel. Amennyiben a szabályozás túl nagy szabadidő-vesztést is előirányoz a munkaerő részére (azaz túl hosszú utazási időre kötelezi vagy kényszeríti a munkavállalót), annak olyan hatása lehet, hogy **az egyének vagy egyes családtagok inkább a foglalkoztatás hiányát választják a felsorolt tevékenységekre fordítható (vagy kényszerúségből fordítandó) szabadidő megszerzése, megtartása vagy kiterjesztése érdekében.**² Amennyiben mégis a munkavállalás mellett döntenek, akkor a feltétlenül megvalósítandó tevékenységeikhez a köz által biztosított szolgáltatásokat vesznek igénybe jellemzően a köz költségére.

Az egyenlő költségekkel és időbeli elérhetőséggel rendelkező helyek övezetet alkotnak a centrum körül. A népsűrűség a centrumtól való időtávolsággal egyenes arányban csökken, ezért a munkaerő-kínálat mértéke kifejezhető a centrális településtől való távolságegységgel. A centrumtelepülés dolgozóinak otthont adó települések azonban nem egy egyenes mentén, hanem térben helyezkednek el.

A munkaerő kínálata a telephely közvetlen közelében a legnagyobb, míg a telephelytől távolodva minden irányban fokozatosan csökken. **A munkaerő vonzási körzete addig terjed, amíg a munkaerő utazási költsége meg nem haladja az üzemi bérek és a lakóhelyen megszerezhető bérek (sőt egyéb jövedelmek) különbözetét.** Az üzem sikeressége esetén újabb és újabb üzemek telepednek meg e térben, akik lefedik a térséget munkaerő-vonzási területeikkel. A munkaerő-vonzási területek települései kijelölik a településhálózat struktúráját is.

A funkcionális elemeket összekötő közlekedési hálózatok azonban nemcsak keretét adják az így létrejövő térszerkezetnek, hanem erősen determinálják is az egyes települések történeti fejlődését.

A közlekedési infrastruktúra legjelentősebb hatása, hogy az elérhetőség tekintetében óriási kontrasztokat teremt a jól kiépült közlekedési infrastruktúrával, illetve az elmaradott közlekedési infrastruktúrával rendelkező települések között.

Így előfordulhat, hogy két, egymás mellett lévő településnek, vagy két, a fővárostól ugyanolyan távolságban elhelyezkedő településnek a fővárossal való viszonya egészen eltérő. Ezt az állapotot megmerekítheti a vasút jellegzetessége, mely szerint az a maga változatlan útírányával hosszú időre megmásíthatatlan helyzetet alakít ki a nagyvárosi vonzáskörzet közlekedési viszonyaiban.

² A tartósan munkanélküli nők elhelyezkedési motivációit vizsgáló tanulmány világosan igazolja, hogy a gyermekek és más rászoruló családtagok gondozása gyakran prioritást élvez a munkavállalással szemben. Feltételezhető, hogy férfiak esetében is felmerül hasonló akadály, ha kisebb mértékben is, más területeken (pl. mg. termelés). „Megéri-e dolgozni?” Tartósan munkanélküli nők munkavállalási érdekltségének és hajlandóságának vizsgálata. ReVita Alapítvány, Debrecen, 2007. július.

A főváros körüli vonzáskörzet közlekedési kapcsolatainak vizsgálata arra utal, hogy a Budapest körül létrejött gazdasági-társadalmi tér közel sem mutat homogén képet. A térségenként eltérő domborzati, vízrajzi, közigazgatási viszonyok alapvetően befolyásolják a vonzáskörzet strukturálódását. A város körül immár több gyűrű is különválasztható, majd az övezetes jelleget felváltó szektorális strukturálódás csápjainak és árnyékszónáinak váltakozása adja a gazdasági-társadalmi tér szerkezetét.

5.2.1.2 A munkaerő és a vonzáskörzet

A munkaerő vonzáskörzetekben végbemenő alapvető folyamatainak pontos feltérképezéséhez, kirajzolásához nincs szükség mindenre kiterjedő, komplex mutatószámokra, mivel az alapvető változások már néhány indikátorszerű társadalmi-gazdasági jelenség vizsgálásával is megállapíthatók. Ezek az indikátorok (közlekedés, népsűrűség, ingázás) összefüggést mutatnak a bonyolultabb rendszerekkel. Következésképpen, a vonzáskörzetekben a közlekedési hálózatok vagy a népsűrűség alakulása olyan indikátorok, amelyek alkalmasak az alapvető jelenségek megfigyelésére, meghatározására és bonyolultabb összefüggések feltárására.

Vonzáskörzetnek tekinthető a települések olyan típusú, magas szintű munka- és funkcionális megosztású hierarchiarendszere, ahol a fejlettebb város és a körülötte fekvő, a centrumtól különböző mértékben függő települések között intenzív társadalmi és gazdasági kapcsolat alakul ki, valamint a város körül népességtömörülés megy végbe. A domináns szerep a főcentrumé, az alcentrumok saját funkciókkal és vonzerővel bírhatnak ugyan, de azokat mindig a főcentrum, illetve a hierarchiában fölötte álló települések funkciógazdagsága és gravitációs ereje szabja meg.

A foglalkoztatási célú vonzáskörzet-nagyobbítás a fentiek tükrében olyan motivációs rendszert igényel, mely a távolságnövekedéssel járó ráfordítás-növekedést (akár munkáltatói, akár munkaadói oldalon következzenek is be) valamilyen módon kompenzálja. Ez lehet a közlekedési költségek megtérítése vagy a közlekedési lehetőségek bővítése lehetőleg az időráfordítás csökkentésével együtt, valamint a humán-, kulturális-, információs távolság áthidalása

A vonzáskörzetek határához közeledve meg kell gondolni, hogy **mi az a távolság (térben és időben is kifejezve), melynél nagyobb ingázás már migrációt kényszerít ki.** A foglalkoztatás-politika rugalmasan alkalmazkodására van szükség, amikor az átmeneti formák kialakítása és támogatás szükségessé válik (pl. heti-havi ingázáshoz megfelelő szálláslehetőség). Adott helyről azonos távolságra ingázó személyek között lehetnek olyan, az egyéni körülményekből adódó különbségek, melyek egyik esetben ingázással még megoldhatóak, másik esetben az egyén (és családja) költöztetését igénylik.

A közlekedési hálózatok kritikus pontjainak tekinthetők a földrajzi akadályok:

- hazai viszonylatban a Duna és Tisza gyér átjárhatósága,
- a helyi közlekedési hálózatok hiányosságai (pl. a borsodi Cserehátban a párhuzamos völgyek között nincs átjárás a dombokon át), valamint a

- szervezési akadályok (például az a gyakran tapasztalt jelenség, hogy a tömegközlekedés nem igazodik a munkakezdéshez és viszont)

A hálózati, szervezési hiányosságok miatt a hazai munkaerőnek sok térségben 30-40 kilométernél is nagyobb távolságot kellene utaznia munkahelyére, amit többségük nem vállal.

Népesség-nyilvántartási adatok szerint a **belföldi vándorlás**

- 1989-ben a 15-55 éves nők és a 15-59 éves férfiak 2,2,
- 1990-ben 2,4,
- 2000-ben 2,5,
- 2001-ben 2,2 százalékát érintette,

Közülük azonban nem mindenki a munkahely-változtatás miatt költözött el. A kilencvenes évek második felében már látható volt, hogy a vándormozgalmak alacsony szintjében megnyilvánuló bénultságból kifelé tart a magyar társadalom. Hullámzásokkal tarkított enyhe szintnövekedés volt tapasztalható az ezredforduló idején is. A migráció mutatójának tekinthető teljes belföldi forgalom

- 1990-ben 475 ezer (állandó + ideiglenes vándorlás),
- a mélyponton 1994-ben 359 ezer fő volt, majd
- 2000-ben 405 ezerre,
- 2005-re 433 ezerre növekedett.

E szintek a jelenlegi viszonyok állandósulása esetén azt jelentik, hogy **egy személy élete folyamán mindössze háromszor vándorol a magyarországi települések között.**³ (Jellemző a mobilitási hajlandóságra, hogy ebben már benne van a párválasztáskori költözés és az is, amikor a gyermek költözik a szüleivel együtt, tehát az attitűd legfeljebb még egy költözést tartalmaz, ami pl. munkahely-választással összefügg.)

A térbeli mobilitás másik formája, az **ingázás viszont 1960 óta növekvő tendenciát mutat.** A népszámlálási adatok szerint a naponta ingázók aránya az

- 1960. évi 13 százalékról
- 1970-re megközelítette a 20,
- 1980-ra a 24,
- 1990-re meghaladta a 25,
- 2001-ben pedig már elérte a 30 százalékot.

Bizonyára nem meglepő, hogy az érintettek között magasabb arányban szerepelnek **a férfiak** (1980-ban az ingázók 68, 2001-ben 63 százaléka), és közülük is **elsősorban a fiatalok vállalják az ingázás terheit** - bár ma már az idősebbek közül is egyre többen rákényszerülnek. (A számokat értelmezni részletesebb adatok hiányában igen nehéz, mivel az ingázás minden települések közötti mozgást regisztrál, holott nyilvánvaló, hogy egyik faluból a szomszédos

³ A foglalkoztatottság és a munkanélküliség szerkezetét befolyásoló társadalmi-területi tényezők. OFA/6341/26 sz. kutatás záró tanulmánya. 2008. március 31.

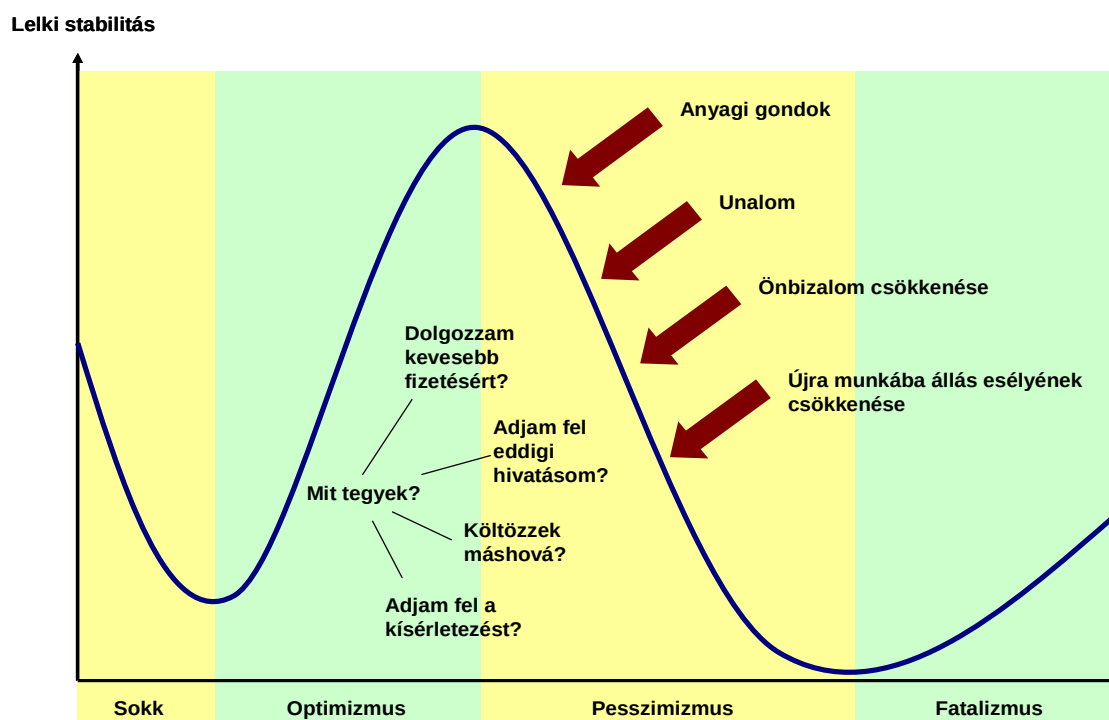
faluba esetleg könnyebben és gyorsabban el lehet jutni, mint Budapest két szomszédos kerülete között közlekedve⁴.)

5.2.2 Mobilitás - élethelyzet

A munkavállalással kapcsolatos mobilitás, vagyis a napi vagy időszakos ingázás és a költözéssel járó mobilitás minden érintett egyén vagy család életében összetett élethelyzetet eredményez. A munkanélküliségből származó mobilitás mint élethelyzet legtöbbször kapcsolódik a munkanélküliséghez, így az egzisztenciális bizonytalansághoz, jellemzi a kiszolgáltatottság és a tehetetlenség érzés.

A munkanélküliségből származó élethelyzeteket alapvetően befolyásolja a munkanélküliekre jellemző érzelmi változási görbe. A görbe négy szakaszból áll.

2. ábra - A munkanélküliség érzelmi jellemzői⁵



Az első szakaszra a sokk hatás jellemző, ami leginkább kapkodásban, megalapozatlan döntésekben nyilvánul meg. A második szakaszt a mobilizáció szempontjából is leginkább fontos optimizmus jellemzi. Ebben a szakaszban a munkanélküliek jelentős energia felszabadítására képesek a problémáik megoldására. A harmadik szakasz a pesszimizmus szakasza, ahol folyamatosan csökken a probléma megoldásra fordított energia és növekszik a beletörődés. A negyedik szakasz a fatalizmus szakasza, amelyben a munkanélküli már nem

⁴ 2001-ben az ingázók 34,6 százaléka 31-60 percet, 11,8 százaléka 61-90 percet, 18,3 százaléka 91-120 percet, 13,5 százaléka ennél is hosszabb ideig utazott - olvasható Fóti János és Lakatos Miklós - a legutóbbi népszámlálást elemző - tanulmányorozatának 4. kötetében. A nem említett 21,8 %-nyi ingázó legfeljebb 30 percet utazik, ami a nagyobb városokon belül a „szokásos” közlekedési időnél kevesebb.

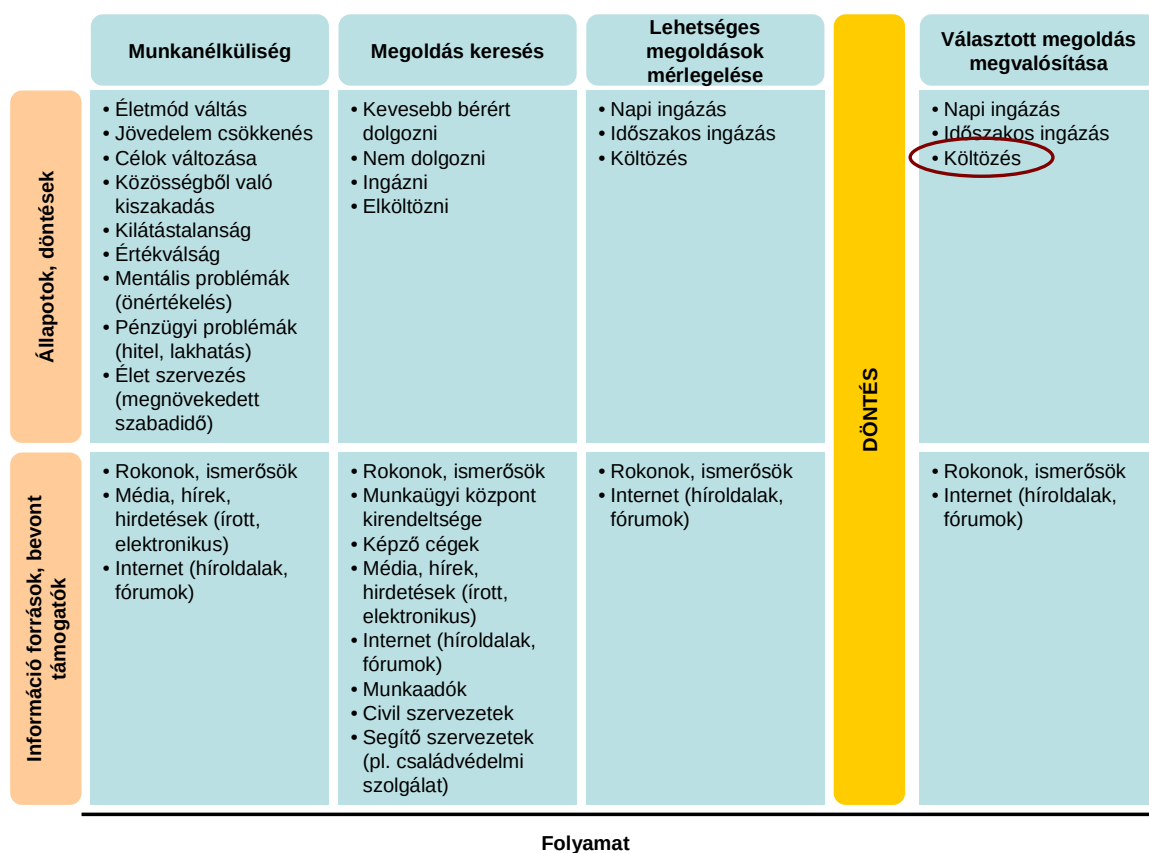
⁵ Borgen – Amudson (1982), Siegrist – Wunderli (1995)

partner a probléma megoldásra, illetve a kész megoldások megvalósításában sem vesz részt alkotó módon.

Az egyes szakaszok hossza személyektől és kultúráktól eltérő lehet, valamint jelentősen befolyásolja az adott személy egyéb élethelyzete (családi környezete, anyagi helyzete, egészségügyi helyzete, stb.).

A mobilitás megtervezésére és megvalósítására az optimista szakaszban van a legnagyobb lehetőség. Az ábra alapján fontosnak tarjuk kiemelni, hogy mobilitás tervezésének, támogatásának szempontjából **kiemelt prioritása van az emberi, pszichés tényezőknek**. Jelentősen változtathatja a ráfordított támogatások hatékonyságát a résztvevők hozzáállása.

3. ábra - Élethelyzet megoldásának folyamata



Az emberi tényező mellett az élethelyzet alakulását és folyamatát is figyelembe kell venni. A munkanélküli élethelyzet során az érintettek jelentős állapotváltozáson mennek keresztül és sok, életpályájukat meghatározó döntést hoznak.

Az élethelyzet folyamatát bemutató ábrán általánosságban ábrázoltunk egy munkanélküli élethelyzetet, amely a költözéssel oldódik meg.

Az első szakaszban, amely megfelel a „sokk” szakasznak jelentős életmódváltás következik be. Több új problémával szembesülnek az érintettek ezek megoldásához általában a hagyományos információs csatornákat veszik igénybe. Az információs csatornák többsége nem releváns információkon, vagy tapasztalati információkon alapszik. A tanácsokat jellemzi az előítélet is. A

feldolgozott tanulmányok alapján ebben a szakaszban hozott döntések sokszor jelentősen megnehezítik az élethelyzet megoldását.

Az optimista szakaszban az érintettek legtöbbször már eljutnak a hivatalos információ csatornákhöz, valamint az élethelyzetben valódi segítséget nyújtani tudó szakértőkhöz. Ebben a szakaszban gyűjtik össze az információkat, alakítják ki a lehetséges döntési alternatívákat. Fontos kiemelni, hogy az alapfokú és középfokú iskolarendszer tananyagából hiányzik a döntés reális mérlegeléséhez szükséges kompetenciák fejlesztése. A legtöbb érintett nem rendelkezik ezekkel a kompetenciákkal, például

- az információk megszerzéséhez szükséges kérdezési kompetenciákkal,
- az információk feldolgozáshoz szükséges kompetenciákkal, valamint
- a szükséges döntés-előkészítési kompetenciákkal.

A hiányzó kompetenciák tovább növelik az egyrészt az érintettek bizonytalanságát, másrészt a döntés kockázatát.

A harmadik szakaszban a már körvonalazott döntési alternatívák köré további információk megszerzése történik a hagyományos csatornákon keresztül. Ennek fő oka, hogy a jelenlegi intézményrendszer nem rendelkezik elegendő kapacitással és kompetenciával az egyéni döntések tanácsadói támogatásához. Az általuk nyújtott tanácsadás, vagy szolgáltatások általánosak, illetve a konkrét ügyintéző felkészültségén múlik annak relevanciája. Így az érintettek a megszerzett általános információkból, valamint a hagyományos információs csatornákon szerzett értesülésekből állítják össze a döntésük előkészítéséhez szükséges információs „anyagokat”. A lehetséges megoldások mérlegelése szakasz az élethelyzet megoldásában a legfontosabb. Azonban pont ebben a szakaszban nem kapnak az érintettek megfelelő, személyes tanácsadást.

A mobilizáció nem pusztán foglalkoztatáspolitikai kérdés. Az ingázás és a költözés is érinti a teljes családot. Az ingázás esetében jelentős időt vesztenek a családok, ami mind a nevelésből, mind a család gazdasági tevékenységéből (pl. mezőgazdasági termelés) hiányozni fog. Költözés esetén, amennyiben családdal együtt történik, például a lakhatás, a gyermekek iskoláztatása, a házastárs munkavállalása, a kiegészítő gazdasági tevékenységek elvesztése jelent megoldandó problémákat. Ezekre a problémákra az érintettek többsége nem tud önálló választ adni, ami tovább növeli a bizonytalanságot és a kockázatot.

A negyedik szakasz maga a döntés. Itt szeretnénk kiemelni, hogy bár a döntés felelőssége az érintetteké, **a kormányzati szerepvállalás értékelése az érintettekénél az élethelyzet megoldására meghozott döntés sikeressége alapján történik, nem pedig az élethelyzethez tartozó ügyek megoldása, lebonyolítása alapján.**

A döntést követi a végrehajtási szakasz, amely például a költözés estén tele van közigazgatási és közszolgáltatási ügyintézéssel. A munkanélküliség okán végrehajtott költözéses mobilitást jelenleg semmi nem választja el normál költözéstől. Ugyanazok az ügyintézési és fizetési kötelezettségek terhelik a résztvevőket mindkét esetben. Az élethelyzet megoldási folyamatban a munkanélküliek csak igen kis mértékben kapnak személyre szabott tanácsadási, vagy szervezési szolgáltatásokat. A pénzügyi támogatások mellett kiemelten

fontosnak tarjuk a személyes tanácsadás és szervezési szolgáltatások bevezetését is.

A munkavállalók, a munkaadók és az állam attitűdjének is meg kell változnia hazánkban ahhoz, hogy a magyar munkaerő rugalmasabbá váljon. Az emberek minél előnyösebbnek értékelik a saját mobilitásukat, annál elégedettebbek mind az anyagi helyzetükkel, mind általában az élettel. Az iskolázottság, a vagyoni és különösen a munkaerő-piaci helyzet, az azokban bekövetkezett változások, valamint a jövőre vonatkozó várakozások szintén meghatározók a mobilitás alakulásában.

Az egyének és családok elégedettségére, amely egyenes arányosságot mutat a mobilitási szándékkal, erős hatást gyakorolnak a munkaerő-piaci helyzettel kapcsolatos várakozások is.

Ebből adódóan **az embereknek a bizonytalansággal kapcsolatos türelmük alapvetően attól függ, hogy mekkora az elveszített munkából származó veszteség**, és hogy ez a tény mennyire foglalkoztatja őket. Relatív elégedetlenség jellemzi azokat, akik nem tartoznak ugyan a marginális aktivitási csoportokba, de bizonytalannak érzik a munkaerő-piaci pozíciójukat, és félnek a versenyből adódó nyomás munkaerő-piaci következményeitől.

Az 1990-es évek gazdasági és társadalmi változásai a belső vándorlás mértékét nem, de arányát jelentősen befolyásolták. Itt kell megemlíteni a szuburbanizáció fogalmát, amely Magyarországon kétségtelenül az egyik leglátványosabb társadalmi térfolyamat az 1990-es években. A szuburbanizációs jellegű folyamatok messze a legerősebben Budapest környékén jelentkeznek az országban, a vidéki nagyvárosok körüli folyamatok alig említhetők egy lapon a fővárosiakkal. Ráadásul a szuburbanizációt kiváltó okok némelyike is eltér (vagy legalábbis eltérő jelentőségű) a főváros környékén illetve a vidéki nagyvárosok térségeiben. A főváros és az agglomeráció közötti vándorlásokat tekintve látható, hogy míg Budapestre a fiatal pályakezdők költöznek, addig Budapestről főként a gyerekes családok költöztek el. Ez azonban nem tekinthető csupán az eredeti értelemben vett szuburbanizációnak, hiszen nem csak a középosztálybeliek, hanem egyfajta túlélési stratégiaként a „szegények szuburbanizációja” az infrastrukturálisan fejletlen településekre irányult, ahol alacsonyabb ingatlanárakkal és megélhetési költségekkel számolhattak. Ezen költözési kényszerek egyenes arányosan hordozzák magukban a munkaerő-piaci igények változását is.

A szuburbanizáció jelensége önmagában is indukálja az ingázás megjelenését és növekedését, hiszen a vonzáskörzetekben élők kevésbé választják a lokális munkavállalást, ehelyett megtartják a központban levő, általában jobban fizetett munkahelyüket. Ezzel együtt a társadalomban elfogadottabbá válik a hosszabb utazási idő a munkahelyre.

3. Táblázat - Napi ingázás vállalt távolsága⁶

Kérdések	Távolság					
	0-10 km	10-20 km	20-30 km	30 km <	nem tudja	Össz.
A válaszadók által tényleges utazási	65%	23%	5%	7%	---	100%

⁶ GKI eNET lakossági kutatás, www-05.ibm.com/hu/social/ppt/GKIeNET.ppt

távolságnak jelzett érték (a kérdéskor vagy a legutolsó munkahely esetében)						
A válaszadók számára elfogadható utazási távolságnak jelzett érték	23%	29%	14%	19%	14%	99%
A számszerűen választ adók számára elfogadható utazási távolságnak jelzett érték	27%	34%	16%	22%	---	100%

A GKI eNET lakossági kutatás által közölt adatok elemzésével megállapítható, hogy a válaszadók a ténylegesen megtett távolságnál messzebbre is hajlandók lennének utazni munkavállalás céljából (feltételezhetően magasabb bér, jobb munkafeltételek, egyéb előnyök, hozadékok esetén).

5.3 Mobilitást támogató modellek

5.3.1 Külföldi példák

A mobilitás ösztönzésének formáit az OECD vizsgálta 2005-ben. A tanulmány szerint **az aktív munkaerő általában kevésbé koncentrált földrajzilag, mint a gazdasági tevékenységek**, így a mobilitás, illetve a munkaerő mobilitási hajlandósága és lehetőségei fontos szerepet játszhatnak a regionális egyenlőtlenségek megszüntetésében. A mobilitás, és ami ebben az esetben igazán lényeges, a nettó munkaerő-áramlás azonban a vizsgálatok szerint nincs komoly hatással a régiók közti egyenlőtlenségekre. Egyes vizsgált országban a pozitív nettó munkaerő-beáramlás egyenesen a foglalkoztatás romlása mellett valósult meg. Ez azt jelenti, hogy **a lakosság helyváltóztatási szándékai mögött gyakran nem munkaerő-piaci okok húzódnak meg**. A lakáspolitikai megváltoztatása mellett tehát elsősorban a munkahely-szerzési szándékkal történő mobilitást kell elősegíteni. Ezzel kapcsolatban nagy jelentőséggel bírhat olcsó bérlakások biztosítása a nagyobb jövedelemmel kecsegtető régiókban, ahol a munkavállalás egyik fő akadálya éppen a lakások árának nagysága a hátrányos helyzetű régiókhoz viszonyítva, illetve a bérlakások hiánya.

Az USA-hoz képest Európában a mobilitási tényező meglepően kis jelentőséggel bír a foglalkoztatási helyzetet tekintve. Itt a gazdasági depresszióra általában a munkaerőpiacról való kilépéssel válaszolnak, míg az Egyesült Államokban a lakóhely-változtatás szerepe nagyobb. Az OECD Employment Outlook 2005-ös tanulmány szerint Európában a foglalkoztatási helyzetre nagyobb hatással van a bérszintek kollektív egyeztetés keretében történő rögzítése. A regionális sajátosságokat figyelmen kívül hagyó, központi bértárgyalások akadályozzák a munkaerő és a vállalkozások megfelelő szintű áramlását, ezáltal a kiigazító, gazdasági helyzetet javító változásokat. Az OECD szerint a régiók közötti különbségek a foglalkoztatásban a központi bérszint-egyeztetések miatt főleg Kelet-Németországban, Dél-Olaszországban és Dél-Spanyolországban nagyok.

Mivel a két legmobilabb csoport a fiatalok és a képzettek csoportja, az ő elvándorlásuk egy területről hosszú távon káros hatással lehet a kiindulási régióra. A képzetlenek, illetve a nehezebb anyagi helyzetben lévők mobilitását tehát célzott eszközökkel kell segíteni. 19 vizsgált OECD országból 17 (Franciaország és Belgium kivételével) bünteti, ha egy munkavállaló visszautasít egy más régióban kínálgató állást. A retorzió általában a segélyek bizonyos százaléku (ismételt visszautasítás esetén egyre növekvő mértékű) csökkentése, illetve a járadék rövidebb-hosszabb ideig történő felfüggesztése.

A mobilitást segítő munkaerő-piaci szolgáltatások sok OECD országban működnek (pl. Ausztria, Finnország, Norvégia, Svédország, Franciaország, Svájc, Anglia), ám a munkaügyi hivatalok költségvetésének mindössze 0,1-0,5%-át fordítják ilyen célokra. Angliában a távoli felvételi interjúkat utazási és szállásdíjtérítéssel támogatják, de a tapasztalatok szerint ezt a szolgáltatást elsősorban a magas fizetést igénylő, képzett munkakeresők veszik igénybe.

Összességében megállapíthatjuk, hogy az ilyen szolgáltatásokra fordított alacsony összegek, illetve az angol tapasztalatok alapján a célzott programoknak sokkal nagyobb szerepe is lehetne az aktív munkaerő-piaci politikák sorában, mint a jelenlegi gyakorlatban.

Ezeket a programokat kiegészítheti a más régiókban vállalt munka támogatása – ezt a lehetőséget az OECD-ben csak néhány országban használják.

Az országok közötti mobilitás mértéke is alacsony az EU-ban. Átlagosan azon dolgozók aránya, akik más tagországban születtek, a dolgozó népesség 1,5%-a (1,2% az EU15-ben és 0,3% az EU10-ben), szemben a harmadik országból származó munkavállalókkal, akik aránya 3,4%. Míg a tagországok közötti mobilitás csekély, a legutóbbi felmérések azt mutatják, hogy az EU dolgozó népesség 20%-a váltott lakóhelyet élete során, csak hogy jobbára egy országon belül. Az egyes nemzetiségek mobilitási habitusa azonban eltéréseket mutat. Leginkább az északi országok polgárai mozognak régiók vagy országok között, a munkakorú népesség 40%-a.

A munkahelyváltás gyakorisága is változó az egyes tagországokban. A legutóbbi munkáltatóváltásokat elemezve kiderül, hogy a jelenleg is munkaviszonyban álló dolgozók 8%-a egy éven belül tette meg ezt a lépést, 33%-uk az elmúlt 5 éven belül legalább egyszer váltott munkahelyet, és 50%-uk az elmúlt 10 évben.

Az EU25-ben az egy dolgozóra jutó munkahelyek száma jelenleg 3,9. Ennek tagországonkénti megoszlása 5-6-tól (skandináv országok) terjed 2,9-ig (Ausztria, Szlovákia, Málta, Szlovénia).

A munkavállalók földrajzi és szakmai mobilitása a munkaerőpiac jó működéséhez szükséges jelenség. Kedvezően hat a munkaerő kereslet és kínálat közötti különbségek kiegyenlítésére azzal, hogy feloldja bizonyos ágazatok és szakmák szűk keresztmetszetét. A földrajzi mobilitás hozzájárulhat a munka- és életkörülmények felfelé ható konvergenciájához. Továbbá a földrajzi, illetve a szakmai mobilitásnak jelentős hatása van a növekedés és munkahelyteremtés szintjére. Az elmúlt években azok a tagállamok erős gazdasági növekedésről és alacsony vagy jelentős mértékben csökkent munkanélküliségi arányról számoltak be, ahol a mobilitási ráta magas volt. Ez mutat rá a mobilitás, illetve az erős gazdasági és munkaerő-piaci teljesítmény közötti összefüggésre. A munkavállalók viszonylag alacsony szintű mobilitása Európa-szerte több tényezővel is magyarázható a különböző európai és nemzeti politikák mentén, csak úgy, mint foglalkoztatás-, szociális, belső piaci, oktatás és képzés-, fiskális politika. A munkavállalókat visszatarthatja az országon belüli mobilitástól, hogy nincs megfelelően kiépített vagy megengedhető díjszabású tömegközlekedés, lakáslehetőség, illetve egyéb infrastruktúra. Továbbá a kulturális, szociológiai, pszichológiai nehézségek, az azokkal való megbirkózás minden szinten hosszú távú erőfeszítéseket követel meg nemcsak a munkavállaló személyétől, hanem kiterjedt családjától is. Ezért a földrajzi és szakmai mobilitás támogatásra szorul

általános munkaerő-piaci intézkedések által az egyenlő bánásmód alapelveinek, az adózási és szabályozási eszközök tiszteletben tartása mellett.

A mobilitás kérdésénél számos tényezőt kell számításba venni:

- A fejlettebb régiókban a gazdasági aktivitás költségei magasabbak.
- Szintén a fejlettebb régiókban a munkalehetőségek és a jobb kilátások a magasabb fizetésekre nagyobb vonzerőt gyakorolnak.
- A közlekedési infrastruktúra befolyásolja mind a migrációs, mind az ingázási lehetőségeket.
- A szociális juttatások és a lakáspolitikai is ösztönözheti (gátolhatja) a munkaerő mozgását.

Az OECD különösen a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében való elmaradást emeli ki, mint a mobilitás javulásának akadályát. Noha az autópályák és autópályák fejlesztésére relatíve nagy forrásokat szánunk, ugyanez nem mondható el a helyi közlekedés fejlesztéséről. Az állami tulajdonban lévő szolgáltatók száma nagyon magas, finanszírozásuk nem egységes. A díjak rendszere nem eléggé átlátható, hovatovább egyes (pénzügyileg nehéz helyzetben lévő) önkormányzatok hatósági jogköröket is átruháztak a szolgáltatókra, így a gyakorlatban azok egyszerre működnek hatóságként és szolgáltatóként. Az OECD az irányítás, a felelősségek, az adminisztráció és a finanszírozás tisztázását és jobb koordinációját sürgeti.

A mobilitást érintő másik fontos terület a lakáspolitikai. A magyar lakások döntő többsége, 90%-a magántulajdonban van, az elérhető árú bérházak piaca túlságosan szűkös. Ezek fejlődését elő kell segíteni, különösen a nagyobb fejlődési potenciállal bíró területeken.

Szlovákiában aktív munkaerő-piaci eszközökkel próbálják ösztönözni a munkavállalókat a mobilitásra. A munkáltató részére megtéríti a foglalkoztatási szolgálat a munkahelyre való bejárás költségeinek egy részét, amennyiben legalább 3 hónapig nyilvántartott, majd munkát vállaló vagy önálló kereső tevékenységbe kezdő álláskeresőről van szó. A hozzájárulás legfeljebb 12 hónapig folyósítható, és összege függ a munkavállaló állandó vagy ideiglenes lakhelye és a munkavégzés helye közötti távolságától.

A munkavállalással összefüggő költözhöz nyújtott hozzájárulás a munkanélküliként legalább 3 hónapig nyilvántartott álláskeresőnek folyósítható. A költözhöz kapcsolatos költségeinek egy részét megtérítik, ha új munkahelye legalább 50 km-re van eredeti állandó lakhelyétől. A munkaügyi hivatalok adatai szerint 2010-ben 47 személynek összesen 38 500 eurót nyújtottak költözhöz hozzájárulásra. Alacsony kihasználtsága miatt a Munkaügyi Minisztérium az év elején tervezte a támogatás megszüntetését, azonban a parlament megtartotta, úgy vélték a hozzájárulást azért nem igényelték nagyobb számban, mert a jogosultsághoz való hozzájárulásnak bonyolult feltételei vannak.

A munkáltató kérheti a munkahelyre történő utazás támogatását, ha munkavállalói számára naponta biztosítja a munkahelyre és vissza történő utazást, mivel a tömegközlekedés nem megfelelő. A hozzájárulás mértéke legfeljebb a munkavállalók szállítására fordított költségek 50%-a.

Lengyelországban csak a lakóhely és a korábbi járulékfizetés időtartama befolyásolja a munkanélküli járadék nagyságát, a korábban munkában töltött idő nem. Ez visszaszámlálással a munkanélküliek egy részénél nem a munkahelyek felé történő elmozdulást segítette elő, hanem ellenkező irányba terelte a mobilitást. A munkanélküliek akár ideiglenesen is szívesen költöztek a nagyobb munkanélküliségű körzetekbe, mert ott hosszabb ideig kaphatták a munkanélküli járadékot.

Hollandiában a munkanélkülivé válás megelőzése érdekében az állami foglalkoztatási szolgálat **30 mobilitási központot állított fel, melyek célja a munkanélküliség által veszélyeztetett személyek egyik munkahelyről a másikba való átvezetése.**

Ezek a központok projekt-alapon azokat a cégeket támogatják, amelyek kihasználják azt a szabályt, hogy átmenetileg vagy véglegesen új állást keressenek feleslegessé váló dolgozóiknak. Ezt a módszert alkalmazzák a tömeges elbocsátások kezelésénél is. A munkaerő-piaci alkalmazkodás és mobilitás ösztönzése is kiemelten szerepel a holland munkaerő-piaci politikában. Felismerték, hogy a biztonságot és a rugalmasságot egyszerre, kiegyensúlyozottan kell növelni. E célból igyekeznek összeegyeztetni a munkaadók nagyobb rugalmasság és a munkavállalók nagyobb biztonság iránti igényét. A keretfeltételeket Stabilitási és Biztonsági Törvényben foglalták össze. Már korábban, 2000-ben elfogadták a rugalmas munkaidőről szóló törvényt, amely a részmunkaidős foglalkoztatásnak is kedvez.

Németországban módosították a megfelelő munka fogalmát, és bár már az eddigi szabályok szerint is minden, a munkanélküli munkaképességének megfelelő foglalkozást el kell fogadnia a kedvezményezettnek - amennyiben az általános vagy személyes érdekeit nem sérti- ez kiegészült azzal, hogy a biztosítottak közössége más településre való átköltözést is elvár a munkanélkülitől elhelyezkedése érdekében, amennyiben családi kötelezettségei ezt nem akadályozzák, ill. nem lehet számítani arra, hogy a munkanélküliség első 3 hónapjában sikerül napi ingázási övezetben munkaalkalmat találni.

Egyszerűsödött a hozzájutás a mobilitási támogatásokhoz, a munkaügyi hivatalok a jövőben nem vizsgálják a támogatás jogosságát a bemutatkozó interjúval kapcsolatos utazási költségtérítésnél, és a mobilitási segélynél. Ez utóbbinál a munkába állás és az első kereset kifizetése közti idő megélhetésének a támogatásáról van szó, amihez egyszeri kamatmentes kölcsön igényelhető, maximum 1000 euró összegig. Ezt a folyósítás után két hónappal kell megkezdeni törleszteni, és tíz egyenlő részben visszafizetni.

A lakóhely és a munkahely közötti utazási időt napi 2,5 óráig kell elfogadni, ha a munkaidő hossza legalább 6 óra, de 2 óránál kevesebbnek kell lennie ennél rövidebb munkaidő esetén. A feltételek között szerepel az is, hogy a határozott időre szóló állást is el kell fogadnia az álláskeresőnek, sőt olyat is, ami a lakóhely átmeneti megváltoztatásával jár, vagy ami nem egyezik a munkanélküli korábbi szakképzettségével, ill. tevékenységével.

Az **orosz** kormány anyagi támogatást nyújt mindazoknak a munkanélkülieknek, akik készek más régióba költözve munkába állni. A támogatás mértéke kizárólag a kiválasztott térségtől függ és 40-120 ezer rubel, vagyis 250-800 ezer forint között lehet. A leendő munkavállalón kívül a vele együtt költöző családtagok után is támogatás jár, ami személyenként 15-40 ezer rubelt, vagyis 100-250 ezer

forintot jelent. Egy négytagú család, ha mindkét szülő munkanélküli, 2,1 millió forintos költözési támogatást is kaphat, ha körültekintően jár el a régió kiválasztásakor.

Az orosz kormány a belső migráció növelését és így módon a munkanélküliség csökkenését reméli az intézkedéstől. Oroszországban rendkívül kevesen, évente mindössze 10-15 ezren költöznek más térségbe munkavállalásra. Ennél nagyságrendekkel nagyobb azok száma, akik hivatalosan megmaradnak mostani lakcímükön, ám ténylegesen a nagyvárosokba utaznak, hogy ott illegálisan vállaljanak munkát.

Jelenleg az orosz állam eddig csupán a falvakba történő költözést támogatta egy, a 90-es évek elején életbe lépett rendelet szerint, ám annak mértéke nem volt csábító. A falusi program szerint minden odaköltöző fejenként 500 rubel (3200 forint) segélyre jogosult. Nem különösebben meglepő, hogy 2010-ben mindösszesen 500-en igényelték ezt a típusú támogatást.

5.3.2 Korábbi hazai kísérletek a munkaerő-mobilizálására

1989-90-ben az akkori Állami Bér- és Munkaügyi Hivatal (ÁBMH) kísérletképpen bevezette az áttelepülési kölcsönt néhány megyében, például Borsodban. Erre az új munkáltató vállalt volna kezességet, de valójában nem működött, mert a borsodi térség és például Győr ingatlanárai között már akkor is áthidalhatatlanok voltak a különbségek.

A győri Rába gyár még többször is próbálkozott Kelet-Magyarországról kielégíteni munkaerő-szükségletét⁷. A megkeresett 200, képzettsége és gyakorlata szerint alkalmas személy 40%-a megpróbálkozott a győri munkavégzéssel, de néhány héten belül mindannyian feladták ezt az utat annak ellenére, hogy a gyár bérlakással, utaztatással segítette álláshoz jutásukat. 2005-re a „megoldás” az lett, hogy Szlovákiából alkalmaznak ingázó, illetve albérletben elhelyezett munkaerőt több nyugat- és közép-magyarországi gyárban.⁸

Ott, ahol **nagyobb mérvű a munkaerő betelepülése egy térségbe, hirtelen megemelkednek az ingatlanárak és a bérleti díjak**, hiszen hirtelen – akár a kínálatot meghaladó – keresletnövekedés áll be. Így történt ez a tanulmány írásának idején **Kecskeméten is, az éppen beinduló Mercedes gyár esetén**. Már a gyár építése idején – amikor az építkezésen dolgozó ideérkezett munkaerő létszáma töredéke a teljes kapacitáshoz tervezett létszámnak, mintegy 2500 főnek – **30-50 %-os növekedést regisztrált az ingatlanpiac a bérleti díjakban** és a színvonalas, gyárhoz közeli ingatlanok árában. Így a később érkezők már jóval magasabb költségekkel kénytelenek számolni.

Az ingatlantulajdon mellett fontos mobilitási akadály a nem megfelelő vagy nem elég korszerű szakképzettség. Egyre kevesebb a pályakezdő szakmunkás, vagyis hiányzik az utánpótlás. Az idősebbek pedig nem szívesen mozdulnak, ráadásul – főleg tartós munkanélküliség esetén – ismereteik is megkopnak. Sokuk képzése elavult, sokan nem egészségesek, másokat a közlekedési nehézségek tartanak vissza attól, hogy lakóhelyükön kívül munkát vállaljanak. Különösen

⁷ A magyarok helyben várnak álláslehetőségekre. A Munkaadó Lapja 43. szám. 2001. augusztus 15.

⁸ Mobilitás a munkapiacon. A Munkaadó Lapja 87. szám. 2005. május 15.

akkor, ha a munkáltató nem járul hozzá az utazási költségekhez vagy nem kínál kedvezményes lakhatást.

Az ország elmaradottabb régióiban új munkahely alig-alig települ a Dunától keletre, a **munkanélküli pedig ritkán lépi át szűkebb páttriája határát, hogy munkát vállaljon.** A tapasztalatok azt jelzik: a munkanélküliség kezelésében sokkal inkább a munkahelyteremtés, mint a dolgozók helyváltoztatásának ösztönzése hozhat eredményeket. A munkahely nem, vagy csak nagyon óvatosan „megy” a munkaerőhöz. De ha ez így van - márpedig jószerivel már két évtizede így van -, akkor miért nem a munkaerő vonul oda, ahol szíves-örömet foglalkoztatnák? A fejlett nyugati országokban, mindenekelőtt az Egyesült Államokban, de például Franciaországban is, a belső migráció meglehetősen általános gyakorlat. Nálunk pedig, a munkás otthon ül, és kitartóan vár.

Az országon belüli munkaerő-mozgatásra itthon is - szinte a munkanélküliség nagyobb arányú megjelenésével egy időben - történtek kísérletek.

Az ózdi példát tekintve, a kohászok számára felajánlásra került, dunaújvárosi munkalehetőség a szakmájukban, hasonló munkakörben, továbbá a munka- és az új életkezdéshez érdemleges támogatást is részesülhetnének. Az ózdiak azonban nem éltek a lehetőséggel a munkanélküli segélyre és a tisztességes végkielégítésre hagyatkoztak. Nagyjából abban az időben jöttek dolgozni lengyel, ukrán, román bányászok a magyar bányavidékekre, lévén hogy különböző okokból Magyarországon hiány volt vándorokból.

Kudarcot vallott a győri munkaügyi központ kísérlete is, hogy Észak-Magyarországról vasmunkásokat telepítsenek Győrbe, a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár Rt.-hez 1996-ban. Abban az évben kezdődött a városban, elsősorban a gépiparban a munkaerőhiány, ami azt jelentette, hogy nemcsak a munkanélküliség kezelése, hanem a megyében sorba letelepülő multinacionális cégek munkaerő-igényének a kielégítése is nehéz feladattá vált. Megpróbálták a két igényt összekapcsolni, sajátos együttműködést alakítottak ki a Rába Rt. humánerőforrás-szakértőivel. A nyilvántartott munkanélkülieket behívták a gyárba, és közösen próbáltak számukra megfelelő munkát, illetve a különböző munkakörökre megfelelő munkást keresni. A nagyüzemnek vasipari szak- és betanított munkásokra, lakatosokra, hegesztőkre, esztergályosokra volt szüksége. A nemzetközi gyakorlatban alkalmazott teszttel „megmért” mintegy 120 fő állástalan közül körülbelül harmincan feleltek meg az igényeknek. Az eredmény meglehetősen kevés lett, különösen annak tükrében, hogy a Rába „étvágya” nem csillapult. Mi több, újabb multinacionális cégek telepedtek le a megyében. A munkaügyi központ más módszerek után kutatott, és a buszoztatás kínálta lehetőségeket kezdték kiaknázni. A közlekedés költségeit - a munkaügyi szervezet anyagi támogatására nem tartva igényt - a gyárak fizették, és térítik mind a mai napig. A jelek szerint megéri nekik, hogy naponta utazzassák Pápáról, Tatáról, Tatabányáról, a környező községekből, sőt Szlovákia mintegy 50 kilométeres körzetéből is a munkásokat, akiknek az ily módon meglett munka ugyancsak megfelel.

Ezt követően, tehát csak harmadik lépésként vetődött fel az országon belüli migráció ötlete. A munkaügyi központban úgy vélték, úgy is segíthetnének a munkaerő-hiányon, hogy egyben enyhítenek a nehéz helyzetben lévő távolabbi megyék gondjain. Borsodba, a helyi kollégáik segítségével toboroztak össze

mintegy kétszáz munkanélkülit, kibéreltek öt autóbust, és elszállították őket Győrbe. Bemutatásra került számukra a Rába gyár, a munkahelyek, valamint ismertetésre kerültek a munkafeltételek. Az egyetlen felmerülő probléma az érdeklődők részéről a lakáskérdés volt. Ennek megoldásában segítséget kaptak a munkaügyi központ dolgozóitól, akik a következő napokban feltérképezték a várost, a közeli falvakat, ahonnan könnyen és jól megközelíthető Győr, és lajstromba vettek kétszáz azonnal elfoglalható és viszonylag olcsó bérű albérletet. Albérletet kerestek a szakemberek, nem mást, mert a végleges átköltözés - mint lehetőség - bár szóba került, de komolyan nem merült fel, olyan nagymértékben térnek el ugyanis a győri ingatlanárak az észak-magyarországiaktól. Az üzenetre a korábbi jelentkezők mintegy 40 százaléka megjelent az adott időpontban, dolgoztak pár napot, majd visszamentek oda, ahonnan jöttek. Az országon belüli migráció pedig, mint a munkanélküliséget oldó egyik lehetséges forma, hosszú időre talonba került.

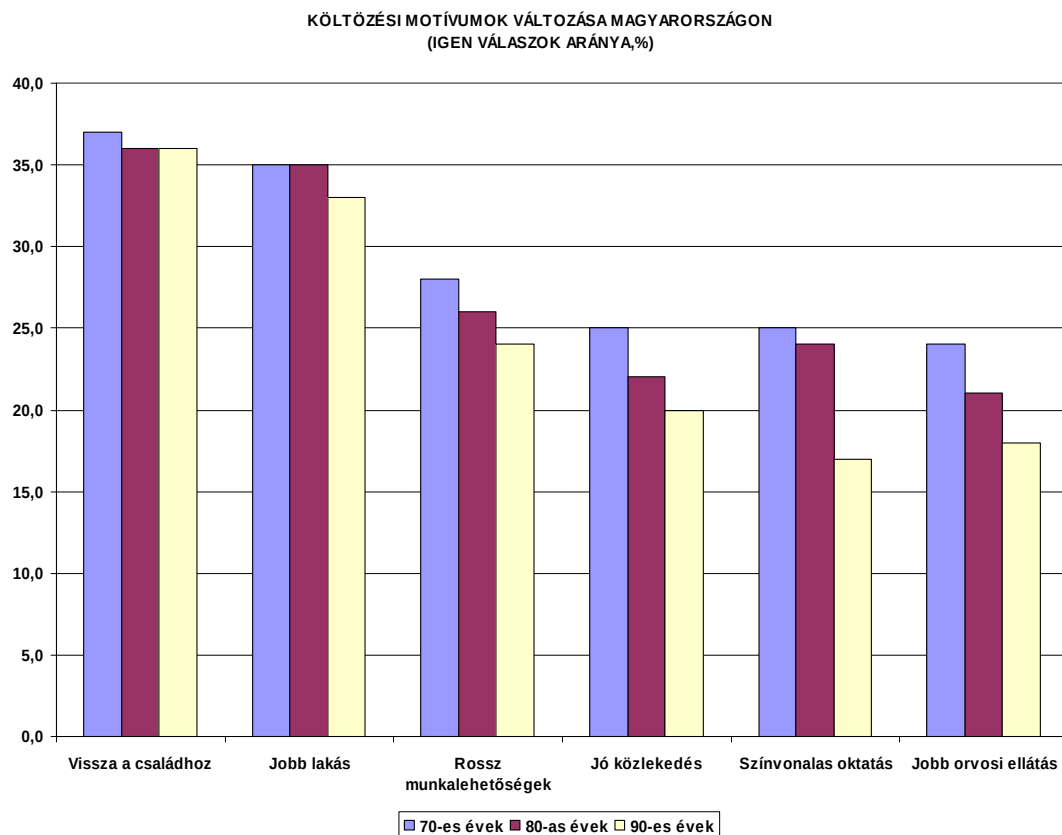
Fontos a munkahelyteremtésben a nemzetközi tőke szerepvállalása, de kizárólag érzelmi okok miatt a külföldi befektető nem megy el Borsodba. A nyíregyházi önkormányzat példamutató módon jelentős adókedvezményeket ajánlott fel az ott letelepülni szándékozó vállalkozóknak.

5.4 Mobilitás gátló tényezők

5.4.1 Humán tényezők

Magyarország történelmi hagyományait átgondolva elmondható, hogy a magántulajdoni rendszer sajátosságának alapvető erőssége miatt nem volt jellemző a mobilitás. Így alapvető motivációs indíttatás sem alakult ki az utolsó évtizedekig. A viszonylag alacsony mobilitási volumen csupán negyede történt a munkalehetőségek javítása érdekében. Első helyen a családhoz való visszaköltözés, a másodikon a jobb lakhatási körülmények szerepeltek.

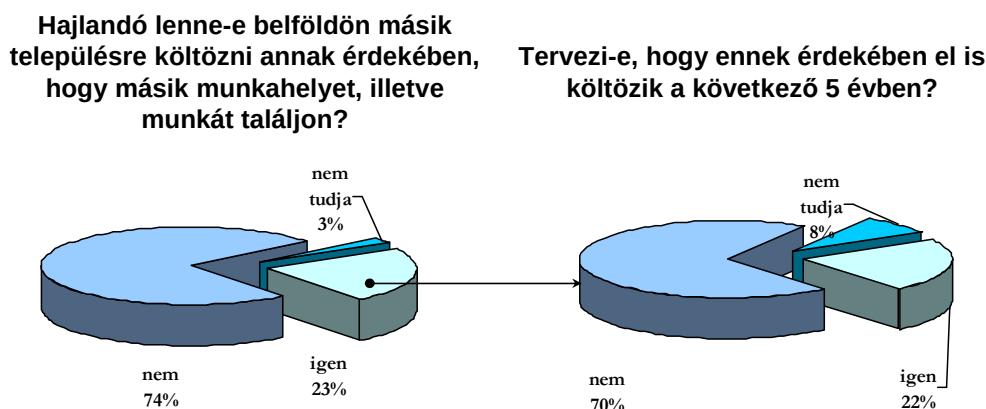
4. ábra - Költözési motívumok változása Magyarországon⁹



A munkavállalók motiváltságát emelő támogatás sem érzékelhető. A jelenlegi intézményrendszer nem alkalmas arra, hogy hatékonyan közreműködjön a mobilitási szándék erősítésében. Ezt támasztja alá az IBM-GKIeNET 2006 kutatási is, amely a következő választ regisztrálta a munkahely érdekében történő költözés kérdésre:

⁹ Munkaerőpiaci Tükör, 2003

5. ábra - Mobilitási hajlandósága munkahely érdekében¹⁰



Magyarország legsúlyosabb foglalkoztatási problémája, hogy kettészakadt a munkavállalói réteg, nagyon képzett és nagyon képzetlen munkaerőre. Az alacsony képzettségűek nemzetközi összehasonlításban rendkívül kis hányadának van munkája, dacára a jelentős képzési támogatási ráfordításoknak, amelyek nem hatékonyak, célt tévesztenek.

A nagyon széles inaktív réteget egy kutatás klaszterelemzéssel 4 csoportba sorolta:

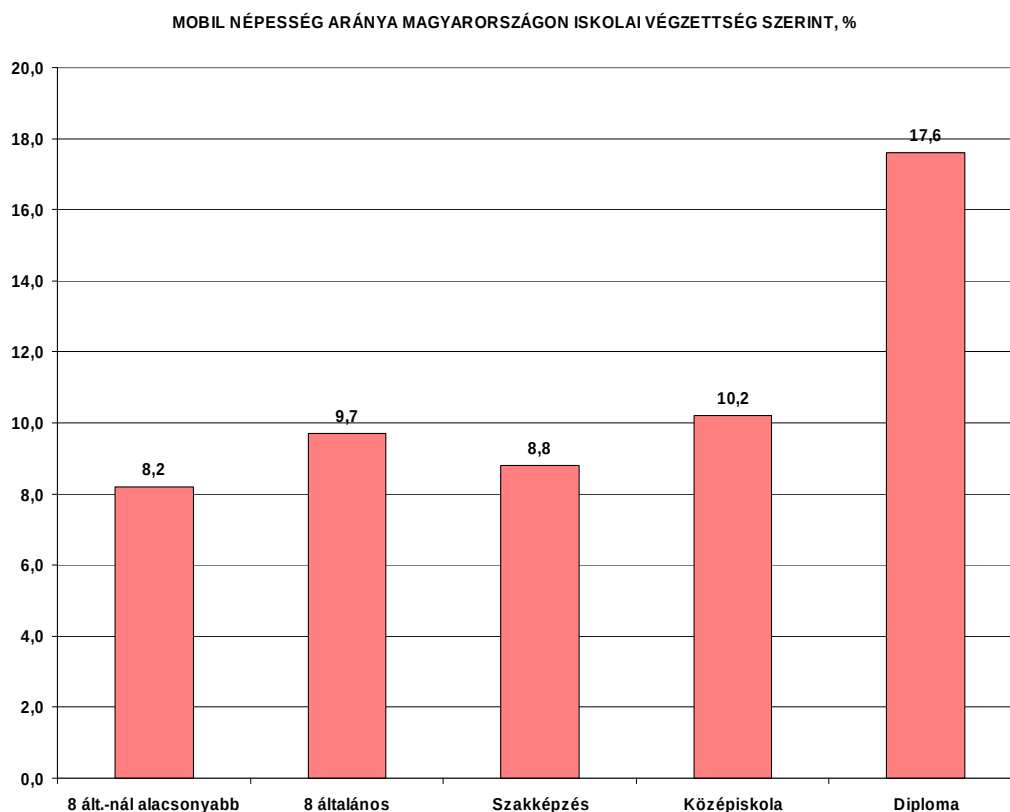
- aktívak és elszántak
- képzésre nem vállalkozók, de dolgozni akarók
- munkát csak ímmel-ámmal keresők és
- reményvesztettek és kilátástalanok.

Az inaktivitásnak eltérő mintázatai vannak, amelyek része az inaktívak megélhetési stratégiája. Az elhelyezkedési szándékot jelentősen csökkenti a segélyek rendszere. Az ingázás időbeli és pénzügyi terhei, a tömegközlekedés és a mobilitási feltételek hiánya jelentős akadály a alacsonyan képzettek munkaerőpiaci megjelenésének.

„Felmérések bizonyítják, hogy két év munkaerő-piaci távollét után a reintegráció komoly kihívást jelent mind a szakszolgálatok, mind az egyén számára. Különösen veszélyeztetett célcsoport a 45 év felettiek, a 3-6 évig GYES-en levő nők, a romák, a megváltozott munkaképességűek és a pályakezdő fiatalok” (Halmos, 2005).

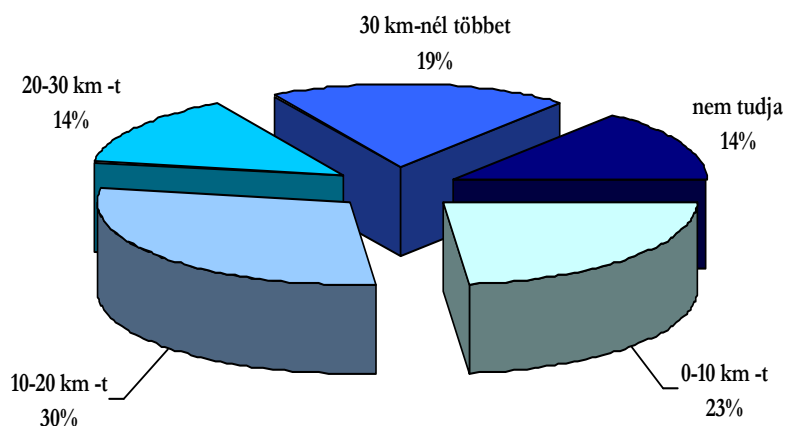
¹⁰ Munkaerő mobilitás lakossági kutatás, GKIeNET, 2006. www-05.ibm.com/hu/social/ppt/GKIeNET.ppt

6. ábra - Mobil népesség aránya Magyarországon iskolai végzettség szerint¹¹



7. ábra - Mennyit lenne hajlandó utazni a munkahelyére maximálisan?¹²

Mennyit lenne hajlandó utazni a munkahelyére maximálisan?



¹¹ Munkaerőpiaci Tükör, 2003

¹² Munkaerő mobilitás lakossági kutatás, GKIeNET, 2006. www-05.ibm.com/hu/social/ppt/GKIeNET.ppt

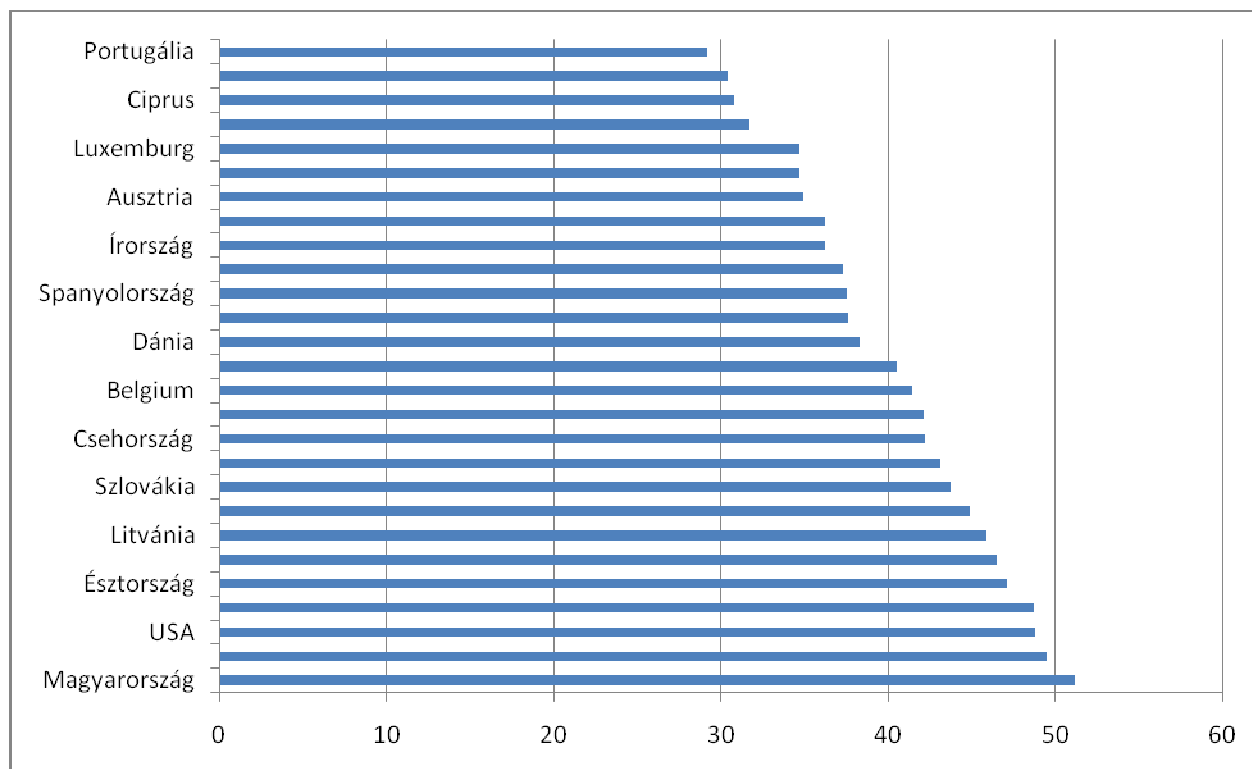
Mint látható, a megkérdezettek több mint a fele 20 km-en belül jár munkába, ami teljes mértékben alátámasztja az előbbi ábra következtetéseit.

Egy kutatás statisztikai és térképészeti eszközökkel írta le az ország demográfiai, iskolázottsági, foglalkoztatottsági és migrációs viszonyait (Híves-Forray et al., 2008). A 168 kistérségre számított és bemutatott adatok alapján területileg is kirajzolódnak azok az esélykülönbségek, amelyek az adott végzettséggel való foglalkoztatást jellemzik. Jól látható, hogy bár az elhelyezkedési esélyek országosan követik az iskolázottság szintjét, a kistérségek munkaerőpiacának felszívó képességétől legalább annyira függnek a tényleges esélyek, mint a végzettség szintjétől. Amíg a kistérségek közül a kedvezőbb gazdasági helyzetben lévők 64 közül 22-ben a csak általános iskolai végzettséggel rendelkezőket is 55%-nál nagyobb arányban foglalkoztatják, addig 21 olyan kistérség van, amelyben a szakmunkás végzettségűek elhelyezkedési aránya 55% alatt van, 29-ben a szakközépiskolai végzettségűeké is 55% alatti, a gimnáziumi végzettségűek, de szakképzettséggel nem rendelkezők közül pedig egyenesen a kistérségek nagyobbik felére ez jellemző. Ugyanakkor diplomával a legkedvezőtlenebb helyzetű kistérségekben is 65% fölötti a munkában lévők aránya. Egyedül a diploma ad többé-kevésbé védettséget a munka világából való kirekesztődés ellen.

A kutatás megállapította, hogy bár 1990-hez képest 5%-kal nőtt az ingázók, a nem lakóhelyükön dolgozók aránya (25-ről 30%-ra), ennek nagyobbik hányada megyén belüli ingázás. 2003-ban a 19 megyéből 14 olyan volt, ahol az ingázók legalább kétharmada megyén belül vállalt munkát. Ugyancsak 14 olyan megye van, amelyet ingázási veszteség jellemez – az ország területének csak mintegy egyharmada tartozik a gazdaságilag fejlett térséghez, amely munkaerő döntő hányadát foglalkoztatni képes, sőt migránsokat is felszív. Fontos továbbá, hogy az ország keleti peremén lévő megyékből a kiáramlás viszonylag csekély, mert ezektől a munkaerőt igénylő térségek távol vannak, és az ingázás nagyobb költségeit nem tudják, vagy nem kívánják vállalni az itt lakók.

Nemzetközi viszonylatban első helyen vagyunk az ingázással eltöltött idő tekintetében, napi átlagosan 51,2 percet töltve a lakóhely és a munkahely közötti utazással. Közvetlenül utánunk Románia és az USA áll napi 49,5 illetve 48,8 perccel, míg a legkevesebb időt a portugálok töltik ingázással, napi átlagosan 29,2 perccel.

8. ábra - Az ingázással naponta eltöltött idő Európában és az USA-ban



Megfelelő képzettség nélkül a munkaerő-piaci mobilitás sem elképzelhető. Bár néhány munkaerő-piaci ágazat (építőipar, természetvédelmi feladatok, mint pl. gátépítési munkálatok) esetében érzékelhető a mobilitás, ezen belül is az ingázás.

A 2001. évi népszámlálás adatai szerint a munkaerő mobilabb lett, bár a napi ingázók száma tovább csökkent (1 millió 102 ezerre), azonban a foglalkoztatottakon belüli részarány jelentősen emelkedett, hiszen mindez az aktív keresők teljes állományának erőteljesebb (11%-os) csökkenésével párhuzamosan ment végbe.

Témánk szempontjából nem szabad, hogy az ingázók arányának növekedése megtévesszen bennünket, mivel ez nem kizárólag a gazdasági átalakulás közvetlen következménye, hanem a szuburbanizációé: az utóbbi években a nagyvárosokból, különösen Budapestről igen sokan költöztek ki a vonzáskörzet településeire, jellemzően viszonylag stabil anyagi helyzetű családok, amelyekben van legalább egy megfelelő jövedelemmel rendelkező, foglalkoztatott személy. Nekik viszont általában ott, abban a városban van a munkahelyük, ahol korábban lakott a család, következésképpen azóta bejáró dolgozóként járnak nap mint nap munkába.

5.4.2 Mobilitással kapcsolatos költségek

A lakóhely és a munkahely térbeni szétválasztását elősegítette azonban a tudománynak és a technikának a közlekedési viszonyokat is érintő ugrásszerű fejlődése, mely maga után vonta az infrastruktúra színvonalának emelkedését is. Így egyre inkább lehetővé vált, hogy az emberek úgy vállalhassanak munkát, hogy megszokott környezetükből, lakóhelyükről ne költözzenek el.

Magyarországon, de a világ fejlettebb régióiban is jelentősen megnőtt azoknak a száma, akiknek a lakóhelye és a munkahelye eltérő településen volt, így a munkába járásuk során – naponta – a közigazgatási határokat is át kellett lépniük. Az ingázóknak ezt a rétegét nevezzük naponta ingázóknak. (Az ingázóknak van egy kisebb, de jóval hátrányosabb helyzetű csoportja, az ún. huzamos ingázók. Ők azok, akik családjuktól távol élnek, csak ritkább időközönként – hetente, havonta – járnak haza, munkásszálláson és egyéb ideiglenes helyen laknak.) Az emberek csak egy bizonyos időmennyiséget hajlandók fordítani a munka céljából történő napi utazásra, ha ez az idő meghaladja a még számukra elfogadható mértéket, akkor már inkább beköltöznek munkahelyük településére, vagy annak közelébe.

A napi ingázás jelentősége különösen a nagyvárosok és a vonzási körzetükbe tartozó települések vonatkozásában jelentős, különösen így van ez Budapest és a környezetébe tartozó agglomerációs térséget illetően. 2001-ben a napi ingázók 22 százalékanak Budapest volt a lakóhelye, illetve a munkahelye.

Az ingázók aránya lassú, ám folyamatos emelkedést mutat. A Központi Statisztikai Hivatal Munkaerő-felméréshez kapcsolódó felmérése (KSH, 2008) a magyar munkavállalók ingázási szokásait térképezte fel, az ingázás és az iskolázottsági szint közötti összefüggésekre is kitérve. Az eredmények szerint a helyben dolgozók képzettsége magasabb, mint az ingázóké, az ingázás valószínűsége az iskolázottság növekedésével arányosan csökken mindkét nem esetében. Amíg a felsőfokú végzettségűek közel 70%-a tud elhelyezkedni a lakhelyén, 54-55% azoknak a legfőbb szakképzettséggel rendelkezőknek az aránya, akik helyben találnak munkát. Minden harmadik általános iskolát vagy szakképzettséggel rendelkező ember ingázik, míg az érettségivel rendelkező munkavállalók közül minden negyedik, a felsőfokú végzettségűek között pedig minden ötödik kénytelen a munkahelyére utazni. A munkavállalók többsége kényszerként éli meg az ingázást, az emberek 53,5%-a csupán azért vállalkozik rá, mert lakóhelyén nem talált munkát. Az ingázók több mint egynegyede azért vállalt másutt munkát, mert csak ott talált a végzettségének megfelelő munkát. A munkavállalók 10%-a számára a magasabb fizetés volt a motiváció a más településen történő munkavállalásra, és a válaszadóknak csupán 4%-a jelezte, hogy a lakóhelyükhöz való szoros kötődés miatt döntöttek úgy, hogy maradnak eredeti lakhelyükön és nem költöznek arra a településre, ahol munkahelyük található. Híves és munkatársai (Híves, 2008) egy-egy régió foglalkoztatási, munkanélküliségi mutatóit, valamint a népesség iskolai végzettsége, korösszetétele, valamint egy település gazdasági teljesítménye és urbanizációs szintje közötti összefüggést vizsgálták. A kutatás alapvető célja azoknak a társadalmi és regionális tényezőknek a feltérképezése volt, amelyek a foglalkoztatási és munkanélküliségi mutatókat alakítják. Tanulmányozták ezenkívül az ingázás jellemzőit is: annak gyakoriságát, valamint azokat a mikro-regiókat, amelyek között ingázás zajlik, a régióból/megyéből kifelé és befelé irányuló migráció mértékét, ami jelzi a gazdasági fejlettség szintjét. Tizenkilenc megyéből 14-ben negatív az ingázási egyenleg, továbbá a hátrányos helyzetű megyékből csekély a kifelé irányuló ingázás: az ország északkeleti, gazdasági problémákkal küzdő és alacsony foglalkoztatási adatokkal jellemezhető régiójában mindössze 1% körüli a napi szintű ingázás, ami köszönhető annak, hogy távol esik a kedvezőbb munkakörülményeket kínáló országrészekről. Ugyanez a tanulmány rávilágított, hogy a szakképesítéssel rendelkező

munkavállalók ingázása alacsonyabb szintű, mint az alacsonyabb végzettségű és szakképesítéssel nem rendelkezőké. Legnagyobb arányban (20,6%) a maximum általános iskolai végzettségű emberek között találunk munkavállalókat, akik a mikro-régiók között ingáznak, az ennél kevesebb osztályt végzett munkavállalók ennél kisebb arányban ingáznak: mintegy 15%-uk tud munkát vállalni más településen, míg a szakképzett munkavállalók 16-17%-a. A szakképzett munkaerő legnagyobb arányban Budapestre, valamint a fővárosi agglomeráció más településeire, továbbá Dunántúl (Veszprém, Székesfehérvár) és az észak-nyugati országrészben található nagyvárosok felé irányul (Győr, Szombathely). Az észak-keleti országrészben alacsony szintű az ingázás. Kulcsár (2006) szerint az alábbi csoportok tekintik a munkavállalási célú migrációt a munkával kapcsolatos problémáik megoldásának: azok, akik magas munkanélküliségű régióban élnek; fiatal szakmunkások; pályakezdők; átmenetileg munkanélküliek. A mobilitás és elköltözés ösztönzése, tehát az emberi tőke elvonása ezekből a régiókból, a "brain drain", ugyanakkor a helyi gazdaság további erodálásához vezethet, ha nem történik munkahelyteremtés és az infrastruktúra javítása. Kulcsár az ingázást tartja egyfajta megoldásnak erre a problémára.

Köllő (1997, 2006) és Kertesi (2000) közgazdasági modellek alapján megállapították, hogy bizonyos területeken a regionális egyenlőtlenségek és a magas munkanélküliségi számok viszonylag állandóak, mivel a városok munkaerő-piacaira való mozgás/ingázás költségei meghaladják a két település közötti bérhozzamok különbségét. A tömegközlekedés alacsony fejlettségi szintje ezekben a régiókban megnehezíti az ingázást és egyéb megoldások híján az autós közlekedés költségei felemésztik a bérnövekedést. Köllő szerint a munkavállalók mobilitása előtt álló akadályok elhárítása érdekében a tömegközlekedés és a városon belüli munkába járás költségeinek támogatása szükséges.

Egy rövid visszatekintés erejéig megemlíteném, hogy az 1950-es évek feszített ütemű iparosítása idején a nagyarányú társadalmi mobilitás, ezen belül a mezőgazdaságból az ipar felé irányuló ártétegződés kapcsán – a lakóhely-változtatások (vándorlások) megélénykülése mellett – a napi ingázás aránya is egyre jelentősebbé vált. 1960-ban 636 ezer volt az ingázók száma, akiknek többsége (58 százaléka) az ipar, építőipar területén dolgozott. Az 1960–1970 közötti időszakban az ingázók száma gyors ütemben tovább növekedett, 1970-ben már 977 ezren jártak naponta lakóhelyüktől eltérő településen lévő munkahelyre dolgozni, vagyis az összes aktív kereső egyötöde ingázott (szemben a tíz évvel korábbi 13 százalékos aránnyal).

Az ingázók számának az 1960-as évtizedben tapasztalt jelentős (54 százalékos) gyarapodása döntően a mezőgazdaság kollektivizálásával függött össze. 1960-ban még 1 millió 62 ezer önálló és segítő családtag dolgozott a mezőgazdaságban, s mivel gazdaságuk elhelyezkedése közigazgatásilag általában megegyezett a lakóhelyükkel, így nem ingáztak. A termelőszövetkezetek kialakulásával, illetve gyarapodásával viszont erőteljesen (1960 és 1970 között 900 ezerrel) csökkent az eleve nem ingázó önálló és segítő családtagok száma. Egy részük a mezőgazdaságon belül – mint alkalmazásban álló vagy szövetkezeti tag – vált ingázóvá, tekintettel arra, hogy a megalakult termelőszövetkezetek területe sok esetben több falu földjét foglalta magába.

A 2001. évi népszámlálás adatai azt igazolják, hogy a munkaerő mobilabb lett. A foglalkoztatottak létszáma 1990 és 2001 között csaknem egyötöddel lett kevesebb. Ezen belül a lakóhelyük településén dolgozók száma közel 25 százalékkal, a naponta ingázóké jóval mérsékeltebben, mindössze 4 százalékkal esett vissza. Míg 1990-ben a foglalkoztatottak háromnegyede ugyanazon a településen vállalt munkát, ahol lakott, és csupán minden negyedik munkavállaló járt naponta lakóhelyétől eltérő településre dolgozni, addig 2001-ben a naponta ingázók aránya már 30 százalék.

Ha viszont azt számítjuk ki, hogy a foglalkoztatottak közül legalább 30 percet ki tölt munkába járással, akkor 1990-ben és 2001-ben is ugyanúgy 53-54 % azoknak az aránya, akik nem tudják 30 percen belül elérni a munkahelyüket. Ebben az esetben nem vesszük figyelembe, hogy valaki esetleg a szomszédos településre jár át dolgozni, viszont figyelembe vesszük, ha valaki valamely nagyvárosban belül, de több mint 30 percet tölt utazással.

4. Táblázat- A foglalkoztatottak a munkába járásra fordított időtartam és ingázás szerint 1990, 2001¹³

Megnevezés	1990			2001		
	Összesen	Helyben lakó és dolgozó	Naponta ingázó	Összesen	Helyben lakó és dolgozó	Naponta ingázó
Nem közlekedik	195 070	195 070	–	229 927	229 927	–
Legfeljebb 15 percet	585 025	565 070	19 955	457 420	434 847	22 573
16–30 percet	1 335 735	1 171 860	163 875	1 034 445	870 323	164 122
31–60 percet	1 372 040	967 100	404 940	1 030 645	648 956	381 689
61–90 percet	311 415	189 080	122 335	271 942	142 454	129 488
91–120 percet	447 580	203 370	244 210	347 027	145 030	201 997
121–X percet	236 355	67 835	168 520	209 791	61 555	148 236
Nagyon változó vagy ismeretlen	38 720	23 210	15 510	109 072	55 172	53 900
Összesen	4 521 940	3 382 595	1 139 345	3 690 269	2 588 264	1 102 005
Százalék						
Nem közlekedik	4,3	5,8	–	6,2	8,9	–
Legfeljebb 15 percet	12,9	16,7	1,8	12,4	16,8	2
16–30 percet	29,5	34,6	14,4	28	33,6	14,9
31–60 percet	30,3	28,6	35,5	27,9	25,1	34,6
61–90 percet	6,9	5,6	10,7	7,4	5,5	11,8
91–120 percet	9,9	6	21,4	9,4	5,6	18,3
121–X percet	5,2	2	14,8	5,7	2,4	13,5
Nagyon változó vagy ismeretlen	0,9	0,7	1,4	3	2,1	4,9
Összesen	100	100	100	100	100	100

A helyközi utazási költségtérítésben résztvevők száma az utóbbi három évben csökkenő tendenciát mutatott. 2008. évhez képest 41,5%-kal, s a 2007-es érintett létszámnak a 2009-ben támogatásban részesült létszám csak a fele. 2009. évben legtöbbször Észak-Magyarországon kaptak helyközi utazási támogatást, a támogatásban érintettek 44,5%-a. A legkevesebben Közép-Magyarországon és Közép-Dunántúlon.¹⁴

¹³ KSH Népszámlálás 1990, 2000.

¹⁴ 2009-ben a gazdasági válság hatására a munkáltatók elsőként a távolabbról bejáró dolgozóknak mondtak fel, költségtakarékossági okokból. 2010-től a közlekedési költséget csak a vasúti 2. osztályú jegy, bérlet 86%-ig, elővárosi vonalak és távolsági busz esetében 80%-ig köteles a munkáltató téríteni, napi ingázás esetén korlátlanul, hazautazás (azaz időszakos ingázás esetén) pedig legfeljebb 30.000 Ft mértékig.

A közlekedés feltételeinek hiányosságát jellemzi, hogy az utak minőségi romlása komoly gondot okoz a közlekedésben. A munkaidő/helyközi közlekedés menetrendjének összehangolása szintén sok esetben nem történik meg.

Összefoglalva azt lehet mondani, hogy – általában – az adott településen belül közlekedők nagyobb rugalmassággal, élethelyzetükhöz jobban igazodva tudnak közlekedni, mint azok akik települések között ingáznak.

A lakhatás kérdése egy újabb problémát vet fel, amely Magyarország esetében sajátos. Különösen nagy szerepet kapott a lakás, mint magántulajdon kérdése. A rendszerváltás előtt a tőkefelhalmozás egyik legfontosabb eszköze volt (vállalkozási és más vagyonosodási lehetőségek híján), a rendszerváltás idején az addigi bérelt lakások privatizációja, azóta pedig az állami lakáspolitikai és lakástámogatási rendszer a magántulajdonban levő lakóingatlan megszerzése irányába ösztönözte a lakosságot. Így a mai világban is az emberek a bérlet fogalmát feltételesen kezelik. Míg Európa nyugati országaiban a lakásbérlet rugalmasságát használják ki, addig Magyarországon olyan túlnyomó a magántulajdon, hogy nem vagy nehezen adják el ingatlanukat az emberek s költöznek más településre, legyen annak indoka akár a munkahely megtalálása. Az ingatlanok értékének területi szóródása pedig úgy alakult, hogy a magas munkanélküliséggel sújtott régiókban csökken az ingatlanok értéke az irántuk való kereslettel együtt, míg a fejlődő, sok munkahelyet kínáló településeken a lakóingatlan árak még a válság idején is relatíve magasak maradtak. A rendszerváltáskor privatizált bérlakások pótlására a mai napig nincs megfelelően rugalmas ösztönző rendszer.

Tehát a lakásrendszer és a regionális mobilitás gyengése között szoros a kapcsolat Magyarországon. Eltekintve a lakáspiaci keresletet meghatározó általánosabb tényezőktől (például a demográfiai feltételek, háztartások jövedelme és várakozásai) a lakáspiac mobilitását a tranzakciós költségek befolyásolják a leginkább, ami többféle elem eredőjeként alakul ki. Emelkedő lakáspiaci árak és a magánlakásbérletek piacán emelkedő bérleti árak, a jövedelmekhez viszonyítva magas lakáspiaci árak, és a tranzakciós költségek egyike sem ösztönzője a mobilitásnak.

Hozzá kell tenni azonban, hogy nem csak e tény gátolja a mobilitást. Elmondható az is, hogy a munkáltatóknak sok esetben nem érdeke ingázó dolgozó felvétele, nem tud várni az ingatlaneladás végéig, illetve nincs abban a helyzetben, hogy bármiféle lakhatási támogatást nyújtson a dolgozónak. Egyre több munkáltató dönt úgy, hogy inkább helyben lakó egyént vesz fel az adott megüresedett álláshelyre, ezzel is csökkentve a fenntartási költségeit, hiszen a távmunka lehetőségét nem aknázza ki, amely egyrészt ismerethiányból, másrészt az innovatív gondolkodás hiányából fakad.

5.4.3 Munkaerő-piaci helyzet

Magyarország egyik legsúlyosabb gazdasági és társadalmi problémája a foglalkoztatás kritikusán alacsony szintje. Az elmúlt évek, évtizedek olyan strukturális problémákat hagytak örökül a mai Magyarország számára, amelyek következtében a munkavállalási korú népesség alig fele foglalkoztatott, a társadalom széles rétegei pedig tartósan kiszorultak a munkaerőpiacról. A foglalkoztatási szint felzárkózása nélkül nem lehetséges gazdasági felzárkózás. 2011 II. negyedévében a 15-74 éves foglalkoztatottak létszáma 3 millió 809 ezer

fő volt, 30 ezer fővel (0,8 százalékkal) több az előző év azonos időszakánál. A munkanélküliek száma az egy évvel korábbihoz képest 13 ezer fővel (2,7 százalékkal) 461 ezer főre csökkent, 10,8 százalékos munkanélküliségi rátát eredményezve mind a férfiak mind a nők esetében.

A gazdasági konjunktúrát jelző kibocsátási adatok hasonló trend szerint változtak az elmúlt időszakban Magyarországon és az EU-ban, ami a gazdasági folyamatok erős világgazdasági determinációját jelzi. Ezzel szemben a hazai foglalkoztatási folyamatok az európai trendtől eltérően alakultak. Az egyik alapvető probléma, hogy a hazai gazdasági növekedés nem teremt olyan mértékben munkahelyeket, mint más európai országokban. A magyar GDP-növekedés éves adatai 2007-ig minden évben magasabbak voltak, mint az EU-ban, ennek ellenére a foglalkoztatás stagnált. A stagnáló foglalkoztatás mellett 2002 óta egyre gyorsuló ütemben növekedett a munkanélküliség, 2007 óta a hazai munkanélküliségi ráta meghaladja az uniós átlagot. 2008 végétől a válság a munkanélküliség további – igen jelentős mértékű – növekedését okozta.

Az uniós viszonylatban kirívóan alacsony foglalkoztatási szint mellett a ledolgozott munkaórák számát tekintve Magyarország az uniós átlag közelében van, 1,7 százalékponttal marad el az átlagtól. Ez azt jelenti, hogy Magyarországon kevesen dolgoznak relatíve sokat, miközben a részmunkaidős foglalkoztatás aránya elenyésző. Nehezen tudnak legálisan munkát vállalni azok, akiknek a hagyományos foglalkoztatási keretek között nincs lehetőségük a munkavállalásra. A rugalmas formák jóval kevésbé elterjedtek, mint a nyugat-európai országokban, illetve az atipikus foglalkoztatás keretei között végzett munka egy része nem bejelentett foglalkoztatást jelent. A munkaerő-piaci helyzet csak akkor javítható érzékelhetően, ha a hátrányos helyzetű térségekben is javulnak a foglalkoztatási kilátások. Ezért a források allokációja során biztosítani kell, hogy a hátrányos helyzetű térségekbe jusson a legtöbb támogatás. Ahol lehetséges, előnyben kell részesíteni azokat a vállalkozásokat, amelyek ezekben a térségekben kínálnak foglalkoztatási lehetőséget, hozzájárulva ezzel a munkaerőpiac területi különbségeinek csökkentéséhez, az elmaradottabb térségek felzárkóztatásához.

A „munka világáról”, a gazdasági aktivitásról, foglalkoztatottságról, a munkaerő-keresletről és -kínálatról az országos mutatók alapján átfogó képet nyerhetünk és a főbb tendenciákat jól nyomon követhetjük. E kérdések azonban jelentős részben területi tényezőkkel függenek össze. Az ország egyes térségeit ugyanis eltérő földrajzi és gazdasági adottságok jellemzik, fejlettségi szintjük is erősen különbözik. A kisebb területi egységekben pedig olyan helyi problémák jelentkezhetnek, amelyeket az országos adatok, az országos folyamatokat egészében helyesen érzékeltető reprezentatív adatfelvételek nem jelezhetnek. Egy adott település és a hozzá gazdaságilag kapcsolódó, a közlekedési lehetőségek szempontjából is erősebben kötődő terület népességének életviszonyai szempontjából meghatározó jelentőségű, súlyos helyi gondokat előidéző körülmény lehet, ha a helyben működő cég üzemének leépítése, felszámolása miatt néhányszor tíz, vagy néhány száz munkavállaló elveszti munkahelyét. Az országos mutatókat egy-egy ilyen esemény önmagában egyáltalán nem, vagy alig érzékelhető módon befolyásolja.

Az észak-kelet magyarországi régióban van jelenleg a legtöbb munkanélküli, ugyanakkor nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a magyar munkavállalókra nem jellemző a mobilitás.

Jelentős probléma a pályakezdők elhelyezkedése: a 25 év alattiak körében 26,1 százalékos az állástalanság, ez az oktatási rendszer elégtelenségére is rávilágít. Kevesebb mint minden hatodik munkanélküli kerül ki a fiatalok közül, de már a válság előtt is nagy volt ez az arány. Ugyancsak elhúzódó probléma a tartósan munka nélkül lévők száma: az állástalanok több mint fele legalább egy éve keres hiába munkahelyet. Ezt szakértők a nemzetközi összehasonlításban alacsony mobilitással magyarázzák.

Mindezek alapján nem meglepő, hogy a gazdaságpolitika első számú prioritása a munkahelyteremtés, azonban a kitűzött célokhoz a foglalkoztatható munkaerő arányát is javítani kell. A gazdaságilag aktívak aránya sem éri el ugyanis az uniós foglalkoztatási rátát.

Az elmúlt fél év legdinamikusabb növekedését regisztrálták tavasszal a foglalkoztatottságban, ennek hátterében pedig elsősorban a versenyszféra javuló állapota, és a vállalkozások felfutó munkaerő-kereslete áll. A foglalkoztatottak számának hónapok óta tartó dinamikus emelkedése egyértelműen jelzi, hogy a gyorsuló – egyelőre elsősorban továbbra is az exportra termelő ágazatok által vezérelt – gazdasági növekedésnek érdemi munkahelyteremtő hatása van, amelyet tovább javíthat a belső kereslet esetében várható trendforduló.

5.4.4 Munkáltatói motiváció

A munkaadók, munkaadói szervezetek évek óta folyamatosan jelzik arra vonatkozó igényüket, hogy a vállalkozások munkaerőigényének megfelelő, szakképzett humán erőforrás álljon a munkát kínáló vállalkozások rendelkezésére. Rendszeresen adnak ki munkaadói nyilatkozatokat hiányszakmák nyomasztó jelenlétéről, melyekhez kapcsolódóan jelentős munkaadói kereslet jelenik meg, ugyanakkor a szakképzési valamint a felnőttképzési struktúrákba ezek az igények nem vagy csak minimális mértékben csatornázódnak be. A megfelelő szakképesítés megléte mellett a munkaadók számára fontos, hogy a munkavállalók korszerű ismeretekkel való rendelkezzenek, valamint alkalmasak legyenek az újabb ismeretek elsajátítására is. Mindezek mellett a munkavállalás szempontjából alapvető fontosságú a munkavégzésre való képesség, a munkavégzéshez szükséges fizikai és mentális képességek megléte.

A munkaadók a legkevésbé jelzik azt, hogy ingázó dolgozót is alkalmaznának. A legtöbb esetben hátrányba szorulnak ezek a munkavállalók, hiszen a munkaadó nem érdekelt abban, hogy többletköltsége származik az utazási költség megtérítésével.

A munkaadók a tartósan munkanélküli emberek alkalmazásával kapcsolatban a legtöbbször a munkavégző képesség tényleges meglétével, ezen képesség megkopásával kapcsolatos feltételezéssel adnak hangot. Nyilvánvalóan ebből következik az is, hogy Magyarországon a nyílt munkaerő-piacon kínált munkahelyek 2/3-a informális csatornákon keresztül töltődik be, a munkaadók a létrejövő álláshelyeket nem, vagy csak kis arányban jelentik be az illetékes munkaügyi kirendeltségen, élve azzal a feltételezéssel, hogy az ott közvetített álláskeresők, kiemelten a tartós munkanélküliek, ha rendelkeznek is a megfelelő

szakképesítéssel, nincsenek birtokában a hatékony munkavégzéshez szükséges munkavállalói képességeknek.

Sok esetben emellett a munkaadók nincsenek tisztában a tartósan munkanélküli illetve hátrányos helyzetű emberek foglalkoztatásához kapcsolódó, igénybe vehető kedvezményekről, utazási támogatásokról. A tartósan munkanélküli illetve hátrányos helyzetű emberek foglalkoztatásának további gátja, hogy a munkaadók irányába mutató informális kapcsolati rendszereik nagyrészt leépültek, nem rendelkeznek olyan „referencia” kapcsolatokkal, amelyek révén az őket alkalmazni kívánó munkaadó számára megfelelő ajánlásokat, referenciákat tudnának felmutatni. A munkaadók körében jelentős igény mutatkozik olyan szolgáltatásokra, amelyek révén munkaerő igényüket megfelelő szakképesítéssel rendelkező, munkakész állapotú, megfelelő referenciákkal bíró álláskeresővel tudják kielégíteni.

Mivel a vállalkozások, különösen a kkv-k körében jelentős igény mutatkozik a vállalkozások fejlesztésére szánt forrásokra, támogatásokra, valamint a foglalkoztatáshoz kapcsolódó kiadásait mérséklő forrásokra, a tartósan munkanélküli illetve hátrányos helyzetű emberek foglalkoztatását segíthetik az olyan addicionális szolgáltatási elemek, amelyek a foglalkoztatáshoz kapcsolódó kedvezményekről, illetve az elérhető fejlesztési forrásokról adna közvetlen tájékoztatást a vállalkozóknak.

Külön említést érdemel az a körülmény, hogy a legális munkaerőpiac mögötti illegális munkakínálat esetén a munkaadók kihasználják a munkavállalók csekély érdekérvényesítő képességét, munkájukat nem fizetik ki, esetleg még hazautazásukról sem gondoskodnak. Azok a munkavállalók, akik a feketemunka esetén rossz tapasztalatokra tettek szert, gyakran a legális munkaerőpiacban is elveszítik a bizalmukat.

5.4.5 Mobilitás gátló tényezők összefoglalása

5.4.5.1 Tartós mobilitás (migráció) akadályai

Gazdasági-pénzügyi akadályok

- Megfelelő mennyiségű és elérhető áron hozzáférhető bérlakás hiánya.
- A lakóhely megváltoztatása tőkevesztést jelent a család számára, különösen az ingatlanpiaci válság után.
- A lakóhely megváltoztatása azonnali kiadást jelent: illetékfizetés, költöztetési szolgáltatás költsége, különféle nyilvántartásokban történő átvezetés költségei.
- Új lakóhely megszerzése nehéz: nincsenek bérlakások, tulajdon esetén az eladás és vétel idejének különbségét nehéz áthidaló kölcsönrel fedezni. Ugyanígy, nincs kereslet az elhagyott otthon kibérlésére sem, annak hasznosítása a távollét idejére (időleges lakóhely-változtatás esetén) nem biztosított.
- Foglalkoztatott családtagnak is munkahelyet kell találni az új lakóhelyen vagy vonzáskörzetében.

- Nincs garancia a munkahely megtartására a költözés után – munkaügyi jogszabályokban sem. A költözéssel járó pénzügyi és egyéb ráfordítások csak akkor térülnek meg az egyén számára, ha az új munkahely legalább néhány éves biztos foglalkoztatást jelent.
- Alacsony képzettség a potenciális kivándorló körében (pl. Észak-Magyarország, Észak-kelet Magyarország).¹⁵
- A hitellel terhelt lakások esetén a hitelfedezet átvitele az új lakásra nagy kockázat a banknak is, az adósnak is, a kockázat kivédésére alkalmazott gyakorlat körülményes, hosszú és szinte lehetetlen feladat elé állítja az adóst.¹⁶

Adminisztratív akadályok

- A lakóhely megváltoztatása adminisztratív kötelezettségeket (ügyintézési időt) jelent. Szükséges legalább: új lakóhely bejelentése, lakcímkártya beszerzése, közszolgáltatókkal szerződéskötések, háziiorvosi bejelentkezés, banknál, egyéb szolgáltatói kapcsolatoknál az új lakcím bejelentése – ezek többsége személyes ügyintézészt kíván, de postai úton is időbe és pénzbe kerül a levelezés, mellékletek. Vállalkozói tulajdon esetén még az egyéni vállalkozói nyilvántartásban vagy cégbírósági nyilvántartásban is változtatni kell(ene) a lakcímet.
- Rugalmatlan és területileg egyenlőtlenül rendelkezésre álló gyermekgondozási szolgáltatások. Gyermekintézmény váltása nehéz lehet a helyhiány miatt (különösen óvoda, bölcsőde esetén), iskola esetén alkalmazkodni kell egy esetlegesen a korábbiaktól eltérő tanítási módszerekhez (a gyermek problémája, de megterheli a családot is).
- A munkaerő-közvetítés infrastruktúrájának kiépítetlensége¹⁷, a gyakorlatban megoldatlan a különféle régiókban működő munkaügyi központok együttműködése.

Humán, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok

- Alacsony végzettség, olyan szakmai háttér, mely a célrégióban sem szerepel a munkaerő-keresleti oldalon.
- Megoldatlanná válik az idősebb vagy beteg családtagok gondozása, vagy költöztetni kellene az idős, beteg családtagot is. Az idős, beteg emberek nehezen alkalmazkodnak új környezetükhöz, zavarttá, kedvetlenné válnak, még a balesetveszély is megnő esetükben. A „visszahagyott” idős családtag gondozása, mely az addig együtt- vagy közel lakó családtaggal megoldott volt, innentől a családnak pénzbe, a közösségnek szolgáltatásba kerül.

¹⁵ OFA/6341/26 sz. kutatás záró tanulmánya

¹⁶ <http://www.vg.hu/vallalatok/ingatlan/a-fizeto-frankhitelesek-is-csapdaba-esnek-lakaseladasi-kalvaria-356620>

¹⁷ A Virtuális Munkaerőpiac szolgáltatás a tanulmány készítésének idején beüzemelés alatt van.

- Hirtelen életmód-, életvezetési stílusváltást nem tudna a család menedzselni, nem kap támogatást, mentorálást hozzá („túl nagy váltást” nehezebben kezelnek az egyének/családok, mint akár a már megszokott nehézséget is).¹⁸ Az életkor előre haladtával a költözéssel járó életmódváltást egyre kevésbé tudják az emberek elképzelni és egyre több nehézséggel tudják lebonyolítani, ha mégis amellett döntenek.¹⁹
- A magyar társadalom nehezen fogadja be a „kintről” beköltözőket, nincsenek szokásos befogadási „rítusok”.
- Attitűdök, különféle pszichológiai tényezők (pl. ragaszkodás a szülőföldhöz, családhoz), képzettségbéli lemaradás, információ hiánya a lehetőségekről.
- Az elköltöző család elveszíti a már kialakult segítségnyújtási hálózatot, az elfogadó légkört.

5.4.5.2 Napi ingázás akadályai

- Rossz közlekedési infrastruktúra: nem megfelelő irányban, nem megfelelő időben, nem megfelelő gyakorisággal szervezett tömegközlekedés. Alsóbbrendű utak minősége gyenge.
- Egyéni közlekedési eszköz hiánya (személygépkocsi, kerékpár).
- Térítetlen utazási költségek, melyek az elérhető keresetekhez viszonyítva magasak.
- Nagy időráfordítás, melyet a munkáért elérhető bér nem kompenzál.
- Az utazással járó stresszt nem tudja kezelni az egyén. Az életkor előre haladtával egyre kevésbé tud alkalmazkodni az egyén a hosszabb idejű, rendszeres utazással járó fáradalmakhoz.
- Nagy vagy alkalmatlan időráfordítás, mely a szabadidőt úgy csökkenti, hogy az egyén a munkáján kívüli feladatait (pl. gyermekgondozás) nem tudja ellátni.
- Második gazdaság (mezőgazdasági termelés, mellékállás, vállalkozás) lehetetlenné válik.
- Alacsony vagy nagyon alacsony képzettség.²⁰
- A napi ingázás összeszedett életvitelt, életritmust kíván meg. A tartósan munkanélküliek esetében azonban a szubjektív időélmény a jelenre koncentrálódik, nem gyakorlottak életük szervezésében.²¹

¹⁸ „Megéri-e dolgozni?” Tartósan munkanélküli nők munkavállalási érdekltségének és hajlandóságának vizsgálata. ReVita Alapítvány, Debrecen, 2007. július.

¹⁹ MTA RKK ÉMO - „A munkavállalási motivációk időbeni és térbeni változásai”. OFA 4341/40. sz. kutatás 2008.

²⁰ OFA/6341/26 sz. kutatás záró tanulmányának megállapítása, hogy a legalacsonyabb átlagos iskolai végzettséggel (legfeljebb általános iskola) jellemezhető kistérségekből (Szikszó, Szerencs és több Borsod-Abaúj-Zemplén megyei kistérség, valamint több Szabolcs-Szatmár megyei kistérség, pl. Tiszavasvári, Nagykálló) kiindulva szinte semmilyen ingázás nem figyelhető meg. A régiók közötti nagy távolság, a közlekedési nehézségek és a lakóhely-változtatás hagyományos nehézségei megakadályozzák az észak-keleti országrészben élő szakmunkás végzettségűeket is az ingázásban.

5.4.5.3 Átmeneti mobilitás (heti, havi ingázás) akadályai

- Térítetlen utazási költségek, melyek az elérhető keresetekhez viszonyítva magasak.
- Nagy időráfordítás, melyet a munkáért elérhető bér nem kompenzál.
- Szálláslehetőség (lakásbérlet) hiánya vagy nem megfelelő minősége, illetve költségének nagysága az elérhető bérhez képest.
- Két háztartást kellene fenntartani.
- Második gazdaság (mezőgazdasági termelés, mellékállás, vállalkozás) lehetetlenné válik.
- Nagy pszichés terhelés: a heti, havi ingázás életvitelbe illesztése könnyebb, azonban ha csak egy családtag vállalja, kockáztatja az elmagányosodást, a hátramaradt családdal pedig kölcsönösen kiesnek egymás mindennapjaiból. Család kettészakadásának veszélye, családi kötelezettségeket nem tudja az egyén teljesíteni.

5.4.5.4 Akadályozó tényezők összefoglalása és csoportosítása

Az egyes mobilitás típusok alapján azonosított akadályozó tényezőket csoportosítottuk a következő akadály csoportokba:

- Adminisztratív akadályok
- Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok
- Munkaerőpiaci helyzet
- Utazási akadályok
- Lakhatási akadályok
- Gazdasági-pénzügyi akadályok
- Képzetlenség

5. Táblázat - Akadályozó tényezők összefoglalása és csoportosítása

Akadályozó tényezők	Tartós mobilitás akadályai	Napi ingázás akadályai	Átmeneti mobilitás akadályai
Adminisztratív akadályok			
A lakóhely megváltoztatása adminisztratív kötelezettségeket (ügyintézési időt) jelent. Szükséges legalább: – új lakóhely bejelentése, – lakcímkártya beszerzése, – közszolgáltatókkal szerződéskötések, – háziorvosi bejelentkezés, – banknál, egyéb szolgáltatói kapcsolatoknál az új lakcím bejelentése – ezek többsége személyes ügyintézészt kíván, de postai úton is időbe és pénzbe kerül a levelezés, mellékletek. – Vállalkozói tulajdon esetén még az egyéni vállalkozói nyilvántartásban vagy cégbírósági nyilvántartásban is változtatni kell a lakcímet.	X		

²¹ Mészáros Zoltán* – Havasi Éva – Ari Orsolya: Vissza a munka világába vagy kitérés előle – az inaktív állomány és státusz jellemzése a munkaerő-piaci attitűdök függvényében.
http://www.ofa.hu/index.php?WG_NODE=WebPageReader&WG_OID=PAGfa9959790d415b838

Akadályozó tényezők	Tartós mobilitás akadályai	Napi ingázás akadályai	Átmeneti mobilitás akadályai
Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok			
Nagy pszichés terhelés: a heti, havi ingázás életvitelbe illesztése könnyebb, azonban ha csak egy családtag vállalja, kockáztatja az elmagányosodást, a hátramaradt családdal pedig kölcsönösen kiesnek egymás mindennapjaiból. Család kettészakadásának veszélye, családi kötelezettségeket nem tudja az egyén teljesíteni.			X
Rugalmatlan és területileg egyenlőtlenül rendelkezésre álló gyermekgondozási szolgáltatások. Gyermekintézmény váltása nehéz lehet a helyhiány miatt (különösen óvoda, bölcsőde esetén), iskola esetén alkalmazkodni kell egy esetlegesen a korábbiaktól eltérő tanítási módszerekhez (a gyermek problémája, de megterheli a családot is).	X		
Nagy vagy alkalmatlan időráfordítás, mely a szabadidőt úgy csökkenti, hogy az egyén a munkáján kívüli feladatait (pl. gyermekgondozás) nem tudja ellátni.		X	
Hirtelen életmód-, életvezetési stílusváltást nem tudna a család menedzselni, nem kap támogatást, mentorálást hozzá („túl nagy váltást” nehezebben kezelnek az egyének/családok, mint akár a már megszokott nehézséget is). Az életkor előre haladtával a költözéssel járó életmódváltást egyre kevésbé tudják az emberek elképzelni és egyre több nehézséggel tudják lebonyolítani, ha mégis amellett döntenek.	X		
A magyar társadalom nehezen fogadja be a „kintről” beköltözőket, nincsenek szokásos befogadási „ritusok”.	X		
A napi ingázás összeszedett életvitelt, életritmust kíván meg. A tartósan munkanélküliek esetében azonban a szubjektív időélmény a jelenre koncentrálódik, nem gyakorlottak életük szervezésében.		X	
Attitűdök, különféle pszichológiai tényezők (pl. ragaszkodás a szülőföldhöz, családhoz), képzettségbeli lemaradás, információ hiánya a lehetőségekről.	X		
Az elköltöző család elveszíti a már kialakult segítségnyújtási hálózatot, az elfogadó légkört.	X		
Az utazással járó stresszt nem tudja kezelni az egyén. Az életkor előre haladtával egyre kevésbé tud alkalmazkodni az egyén a hosszabb idejű, rendszeres utazással járó fáradalmakhoz.		X	
Megoldatlanná válik az idősebb vagy beteg családtagok gondozása, vagy költöztetni kellene az idős, beteg családtagot is. Az idős, beteg emberek nehezen alkalmazkodnak új környezetükhöz, zavarttá, kedvetlenné válnak, még a balesetveszély is megnő esetükben. A „visszahagyott” idős családtag gondozása, mely az addig együtt- vagy közel lakó családdal megoldott volt, innentől a családnak pénzbe, a közösségnek szolgáltatásba kerül.	X		
Munkaerőpiaci helyzet			
Nincs garancia a munkahely megtartására a költözés után – munkaügyi jogszabályokban sem. A költözéssel járó pénzügyi és egyéb ráfordítások csak akkor térülnek meg az egyén számára, ha az új munkahely legalább néhány éves biztos foglalkoztatást jelent.	X		
A munkaerő-közvetítés infrastruktúrájának kiépítetlensége, a gyakorlatban megoldatlan a különféle régiókban működő munkaügyi központok együttműködése.	X		
Foglalkoztatott családtagnak is munkahelyet kell találni az új lakóhelyen vagy vonzáskörzetében.	X		
Utazási akadályok			
Rossz közlekedési infrastruktúra: nem megfelelő irányban, nem megfelelő időben, nem megfelelő gyakorisággal szervezett tömegközlekedés. Alsóbbrendű utak minősége gyenge.		X	
Nagy időráfordítás, melyet a munkáért elérhető bér nem kompenzál.		X	X
Egyéni közlekedési eszköz hiánya (személygépkocsi, kerékpár)		X	
Lakhatási akadályok			
Új lakóhely megszerzése nehéz: nincsenek bérlakások, tulajdon esetén az eladás és vétel idejének különbségét nehéz áthidaló kölcsönrel fedezni. Ugyanígy, nincs kereslet az elhagyott otthon kibérlésére sem, annak hasznosítása a távollét idejére (időleges lakóhely-változtatás esetén) nem biztosított.	X		

Akadályozó tényezők	Tartós mobilitás akadályai	Napi ingázás akadályai	Átmeneti mobilitás akadályai
Szálláslehetőség (lakásbérlet) hiánya vagy nem megfelelő minősége, illetve költségének nagysága az elérhető bérhez képest.			X
Megfelelő mennyiségű és elérhető áron hozzáférhető bérlakás hiánya.	X		
Régióként jelentősen eltérő ingatlanárak	X		
Hitelre vásárolt lakásoknál a hitelfedezet cseréje bonyolult, magas kockázattal jár az adósnak is, a banknak is	X		
Gazdasági-pénzügyi akadályok			
Térítetlen utazási költségek, melyek az elérhető keresetekhez viszonyítva magasak.		X	X
Második gazdaság (mezőgazdasági termelés, mellékállás, vállalkozás) lehetetlenné válik.		X	X
Két háztartást kellene fenntartani.			X
A lakóhely megváltoztatása azonnali kiadást jelent: illetékfizetés, költöztetési szolgáltatás költsége, különféle nyilvántartásokban történő átvezetés költségei.	X		
A lakóhely megváltoztatása tőkevesztést jelent a család számára, különösen az ingatlanpiaci válság után.	X		
Képzetlenség			
Alacsony képzettség a potenciális kivándorló körében (pl. Észak-Magyarország, Észak-kelet Magyarország).	X		
Alacsony vagy nagyon alacsony képzettség.		X	
Alacsony végzettség, olyan szakmai háttér, mely a cél régióban sem szerepel a munkaerő-keresleti oldalon.	X		

6 Jelenlegi helyzet

6.1 Jogsabályok elemzése

A hazai jogsabályok közül kigyűjtjük a mobilitást érintő szabályozást és az első fázisban feltárt tényezők alapján megvizsgáljuk, hogy mely tényezőkre és milyen hatást gyakorol a jogsabály.

6.1.1 Mobilitást közvetlenül támogató jogsabályok

- 1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról
- 39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról
- 39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről
- 6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról
- 74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. Rendelet módosításáról

6.1.1.1 1991. évi IV. törvény

1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról felsorolja a munkaerő-piaci szolgáltatásokat: munkaerő-piaci és foglalkozási információ nyújtása, munka-, pálya-, állaskeresési, rehabilitációs, helyi (térsegi) foglalkoztatási tanácsadás, munkaközvetítés.

A munkába járás terheinek csökkentése, valamint a munkaerő-toborzás elősegítése érdekében a Munkaerőpiaci Alap foglalkoztatási alapréséből a következő támogatások nyújthatók:

- a) helyközi utazás támogatása - A munkaadó, valamint az a) pontban meghatározott munkavállaló részére, legfeljebb egyéves időtartamra, egészben vagy részben megtéríthető a munkába járással kapcsolatos utazási költségnek, az őt - a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről szóló Korm. rendelet alapján - terhelő része
- b) csoportos személyszállítás támogatása - Támogatás adható annak a munkaadónak, aki a munkavállalóinak lakóhelyük (tartózkodási helyük) és a munkahelyük között történő oda-vissza utazását csoportos személyszállítás útján oldja meg.
- c) lakhatási hozzájárulás megtérítése,
- d) munkaerő-toborzás támogatása.

1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról a következő támogatásokat szabályozza:

Munkaerő-piaci szolgáltatások

Az állami foglalkoztatási szerv és az állami felnőttképzési intézmény a munkahelykeresést, a munkához, valamint megfelelő munkaerőhöz jutást, továbbá a munkahely megtartását szolgáltatások nyújtásával is elősegíti.

A munkaerő-piaci szolgáltatások formái a következők:

- a) munkaerő-piaci és foglalkozási információ nyújtása,
- b) munka-, pálya-, álláskeresési, rehabilitációs, helyi (térsegi) foglalkoztatási tanácsadás,
- c) munkaközvetítés.

Képzések elősegítése

Képzési támogatásként kereset kiegészítés vagy keresetpótló juttatás, valamint a képzéssel kapcsolatos költségek megtérítése adható.

A Munkaerőpiaci Alapból a következő képzésekhez nyújtható képzési támogatás:

- a) a szakképzésről szóló 1993. évi LXXVI. törvény (a továbbiakban: szakképzési törvény) 1. §-ának b)-c), valamint e)-h) pontjaiban meghatározott szakképzés,
- b) a szakképzés megkezdéséhez szükséges alapismereteket nyújtó oktatás,
- c) pályaorientáló és álláskeresési ismeretek oktatása,
- d) a szakképesítéssel rendelkező személyek számára nyújtandó államilag elismert nyelvvizsga megszerzésére irányuló képzés,
- e) közúti járművek vezetésére jogosító vezetői engedély

E képzésekben történő részvétel akkor támogatható, ha a képzés az abban részt vevő személy munkához jutását vagy munkájának megtartását segíti elő.

Foglalkoztatás bővítését szolgáló támogatások

A munkaadó részére külön jogszabályban meghatározott hátrányos helyzetű személy munkaviszony keretében történő foglalkoztatásához a munkabér és járuléka legfeljebb ötven százalékanak, megváltozott munkaképességű személy esetében legfeljebb hatvan százalékanak megfelelő összegű támogatás nyújtható.

A hátrányos helyzetű, továbbá megváltozott munkaképességű személy felvételéhez nyújtott bértámogatásnak a munkavállaló felvételének az érintett vállalkozás munkavállalói létszámának nettó növekedését kell eredményeznie az előző 12 hónap átlagához viszonyítva, kivéve, ha a munkahely megüresedésére a munkaviszonynak a munkavállaló részéről történő megszüntetése, munkaképtelenné válás, öregségi nyugdíjazás, vagy kötelezettségszegés miatti jogszerű elbocsátás, illetőleg a munkáltató rendkívüli felmondása és nem létszámleépítés következtében került sor.

Az álláskeresők vállalkozóvá válását elősegítő támogatás

Támogatás nyújtható annak, akit a munkaügyi központ legalább három hónapja álláskeresőként nyilvántart, vagy aki rehabilitációs járadékban részesül, és aki önmaga foglalkoztatását egyéni vállalkozás keretében, gazdasági társaság - a társaság tevékenységében személyesen közreműködő - tagjaként, a személyi

jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény 3. §-a 18. pontjában meghatározott mezőgazdasági őstermelőként oldja meg

Munkahelyteremtés és munkahelymegőrzés támogatása

Támogatás nyújtható új munkahelyek teremtéséhez, a meglévő munkahelyek megtartásához, a foglalkoztatási szerkezetátalakítás elősegítéséhez, valamint a munkaerő szakmastruktúrájának korszerűsítéséhez fűződő foglalkoztatáspolitikai célok elérése érdekében.

A megváltozott munkaképességű személyek foglalkoztatásának támogatása

Külön jogszabályban taglalva.

Munkaerő-piaci programok támogatása

A Munkaerőpiaci Alap előre meghatározott, összetett célok érdekében biztosíthatja olyan programok megvalósításának pénzügyi fedezetét, amelyek térségi foglalkoztatási célok megvalósítására, munkaerő-piaci folyamatok befolyásolására, valamint a munkaerő-piacon hátrányos helyzetben lévő rétegek foglalkoztatásának elősegítésére irányulnak

Egyes általánostól eltérő foglalkoztatási formák támogatása

Támogatás nyújtható a részmunkaidős, valamint olyan foglalkoztatáshoz, amelynek során a munkavégzés a foglalkoztató székhelyéhez, telephelyéhez nem tartozó helyen, számítástechnikai eszköz felhasználásával történik.

Munkaerőpiaci Alap célja:

A foglalkoztatáshoz, a munkanélküliséghez, a szakképzéshez kapcsolódó pénzeszközök összevonásával, egységes kezelésével a munkaerő alkalmazkodásának, a munkanélküliek munkához jutásának, a felszámolás alatt álló gazdálkodó szervezetek munkavállalói szociális biztonságának, a szakképzés továbbfejlesztésének, a megváltozott munkaképességű személyek foglalkoztatásának hatékony elősegítése, a munkaerő-piaci szervezet működése pénzügyi feltételeinek biztosítása.

Foglalkoztatás bővítését szolgáló támogatások

- A munkaadó részére külön jogszabályban meghatározott hátrányos helyzetű személy munkaviszony keretében történő foglalkoztatásához a munkabér és járuléka legfeljebb ötven százalékának, megváltozott munkaképességű személy esetében legfeljebb hatvan százalékának megfelelő összegű támogatás nyújtható.
- A hátrányos helyzetű, továbbá megváltozott munkaképességű személy felvételéhez nyújtott bértámogatásnak a munkavállaló felvételének az érintett vállalkozás munkavállalói létszámának nettó növekedését kell eredményeznie az előző 12 hónap átlagához viszonyítva, kivéve, ha a munkahely megüresedésére a munkaviszonynak a munkavállaló részéről történő megszüntetése, munkaképtelenné válás, öregségi nyugdíjazás, vagy kötelezettségszegés miatti jogszerű elbocsátás, illetőleg a munkáltató rendkívüli felmondása és nem létszámleépítés következtében került sor.

Munkahelyteremtés és munkahelymegőrzés támogatása

- Támogatás nyújtható új munkahelyek teremtéséhez, a meglévő munkahelyek megtartásához, a foglalkoztatási szerkezetátalakítás elősegítéséhez, valamint a munkaerő szakmastruktúrájának korszerűsítéséhez fűződő foglalkoztatáspolitikai célok elérése érdekében.

Munkaerő-piaci programok támogatása

- A Munkaerőpiaci Alap előre meghatározott, összetett célok érdekében biztosíthatja olyan programok megvalósításának pénzügyi fedezetét, amelyek térségi foglalkoztatási célok megvalósítására, munkaerő-piaci folyamatok befolyásolására, valamint a munkaerő-piacon hátrányos helyzetben lévő rétegek foglalkoztatásának elősegítésére irányulnak.
- Ebből a keretből elvileg lehetséges a mobilitás javításához szükséges szolgáltatások finanszírozása, például csoportos felvételi interjúk szervezése.

6.1.1.2 39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet

39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról

A Kormányrendelet a munkaerő-piaci mobilitás utazási költségtámogatását szabályozza. A tapasztalatok alapján a már taglaltak miatt ambivalens képet kaphatunk ezen támogatási formákról. Egyrészt egy éves időtartamban hatékony segítséget nyújt a munkaadónak a dolgozó munkába állásának térítésében.

„Helyközi utazás támogatása (területi mobilitást elősegítő támogatás)

2. § A munkaadó, valamint az a) pontban meghatározott munkavállaló részére, legfeljebb egyéves időtartamra, **egészben vagy részben megtéríthető a munkába járással kapcsolatos utazási költségnek, az őt - a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről szóló Korm. rendelet alapján - terhelő része, ha a munkaadó**

a) olyan személy foglalkoztatását vállalja, aki legalább hat hónapja - pályakezdő, valamint megváltozott munkaképességű személy esetében legalább három hónapja - a fővárosi és megyei kormányhivatal munkaügyi feladatot ellátó szakigazgatási szerve (a továbbiakban: munkaügyi központ) (a továbbiakban: munkaügyi központ) által nyilvántartott álláskereső”

Az idézett bekezdés célzottan pályakezdő esetében 6 hónapja, míg megváltozott munkaképességű egyén esetében 3 hónapja nyilvántartott időt állapít meg, amely a munkaerőpiac dinamikus forgását, ha részben is de akadályozza. A pályakezdő fiatal hiába volna alkalmas egy álláshely betöltésére, ha a nyilvántartásban kevesebb, mint 6 hónapja szerepel. Pedig ha hamarabb nyerne felvételt, rugalmasabbá válna a rendszer. Kérdés, szükséges-e ilyen hosszú nyilvántartásban töltött időt meghatározni. Érvényes ez a csökkent munkaképességű egyénekre is.

6.1.1.3 39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet

39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségterítésről

6.1.1.4 6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet

6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról.

A mobilitás gátló tényezői többek között a regionálisan eltérő ingatlanárak, valamint a bérlakások alacsony száma. A kormány felismerve a lakáspolitikai helyzet kritikus voltát, az Új Széchenyi terv részeként megalkotta az Otthonteremtési Programot, mivel a lakáspolitikai mind gazdaságpolitikai, mind társadalompolitikai szempontból jelentős feladatot és felelősséget jelent a kormányzat számára. A családok lakhatási lehetőségeinek segítése mellett a támogatások gazdasági hatásai is jelentősek. A lakásszektor a nemzetgazdaság fontos ágazata, növekedést generáló szerepe és foglalkoztatottságot növelő hatása vitathatatlan. A lakásszektor fejlesztése során keletkezett jövedelmek jelentős része az államháztartásban is megjelenik, ennek révén a költségvetésnek a lakásszektor fejlesztésére fordított forrásai nagyrészt megtérülnek. Ezen kívül becslések szerint 10 ezer lakás felépítése hozzávetőleg 40 ezer embernek adhat munkalehetőséget.

Becslések szerint Magyarországon a saját tulajdonú lakások aránya 91%, a magántulajdonú és önkormányzati bérlakások aránya 9% körüli. A KSH 2009. évi felmérése alapján az önkormányzatok által fenntartott lakások száma 123.730 db, ami a hazai lakásállomány 2,88%-ának felel meg. Az európai országok lakásállományának bérlakás arányához képest (20–65%) ez nagyon alacsony. A bérlakások kirívóan alacsony arányának történeti hátterében a '90-es évek lakásprivatizációja áll, amelynek során rövid idő alatt mintegy 650 ezer volt „tanácsi bérlakást” adtak el a bennük lakóknak – úgy, hogy ennek sem a tulajdonláshoz szükséges szemléleti-kulturális, sem a későbbi műszaki felújításokhoz szükséges anyagi, sem pedig az együttélés szabályait rögzítő jogszabályi feltételei nem voltak meg. A megmaradt önkormányzati bérlakás állomány fenntartása komoly terhet ró az önkormányzatokra, a bérlők egy része jelentős lakbér- és rezsihátralékot halmozott fel. A bérlakások nemzetközi összevetésben alacsony aránya azonban nem magyar, hanem közép- és kelet-európai sajátosság. A magyar lakosság többsége hagyományosan előnyben részesíti a saját tulajdonú ingatlant, míg a bérlakást egy adott élethelyzetben, csupán átmeneti megoldásnak tartja. A fejlett európai államokhoz viszonyítva hazánkban nem számottevő a lakástulajdonhoz kapcsolódó vagyoni típusú adók mértéke, továbbá alacsonyabbak az ingatlanárak. Az elmúlt évtized lakástámogatásai főként a lakástulajdon megszerzését és a lakásfelújításokat támogatta, viszont egy átlátható, érdemi volumenű bérlakás rendszer kialakítása nem volt a lakáspolitikai kiemelt célja. A bérlakás állomány hiánya és a bérlakásban élés alacsony presztízse miatt sokan anyagi lehetőségük határáig (vagy azon is túl) eladósodva vettek fel – főként devizaalapú – hitelt lakásépítésre vagy vásárlásra. A '90-es évek magas inflációjú időszakában az ingatlan a megtakarítások és a családi vagyon megőrzésének garanciája volt. A

lakás az emberek döntő többségének a legfontosabb vagyontárgya, egy élet munkájának az eredménye, sokak szemében a létbiztonság alapja.

2009. július 1-jétől a lakástámogatást jelentős részben megszüntették. Az Otthonteremtési Program alapértékei és kiemelt céljai: az öngondoskodás ösztönzése, a tisztességes munka és a közterhekhez való hozzájárulás elismerése, a legális építések ösztönzése, a gazdasági növekedéshez való hozzájárulás a lakásmobilitás növelésével, a foglalkoztatás bővítésével, a hazai iparfejlesztés, iparmegtartás támogatásával.

A lakástámogatásokat döntően az újlakás-építések, vásárlások, valamint a felújítások támogatásán keresztül célszerű nyújtani. Az építések ösztönzése gazdaságélénkítő, munkahelymegtartó hatású, és egyben jelentős költségvetési bevételekkel jár. Magyarország strukturális és demográfiai problémákkal egyaránt küzd. Középtávon cél, hogy a lakástámogatások – költségvetési források, uniós támogatások, adókedvezmények együttes – összege érje el éves szinten a GDP hozzávetőleg 1,5%-át. Ezt a mértéket fokozatosan, több éven át bővülő támogatási rendszer útján lehet elérni. Az elmúlt két évtizedben a lakástámogatási eszköz- és intézményrendszer gyakran változott. Ez nehezítette a családok lakásproblémáinak megoldásában az előrelátást és a tervezhetőséget. 2001. február 1-jétől a lakáscélú állami támogatásokra vonatkozó előírásokat a 12/2001. (I. 31.) Korm. rendeletben egységesítették, ami az évek során több mint negyvenszer módosult. Az otthonteremtési folyamatok befolyásolásának legfontosabb eszköztípusai pénzügyi természetűek: a központi költségvetési forrásokból adott vissza nem térítendő támogatások, kamattámogatások, állami kezesség- és garanciavállalás, továbbá a különböző adó- és illetékkedvezmények. A lakáspolitikai forrásaihoz érdemben hozzájárulhatnak az uniós támogatások felhasználásával megvalósuló fejlesztési programok, valamint a szén-dioxid „kvóta” értékesítésből származó bevételek. Az utóbbi években a vissza nem térítendő támogatások közül meghatározóak voltak a gyermekszámhoz kötött, vissza nem térítendő támogatások (ezek 2009-ben történt megszüntetéséig), illetve az SZJA-kedvezmény és illetékkedvezmény. Jelentősek voltak a lakáscélú hitelekhez adott vissza nem térítendő állami kamattámogatások, amelyek száma és összege 2003-ig emelkedett, majd 2008. december 31-re – az összes engedélyezett hiteleken belül – az arányuk 10%-ra, értékük 8,6%-ra csökkent. 2009 őszétől az ezekkel kapcsolatos támogatási volumen tovább szűkült. Fontos és tartós támogatási formának bizonyult a lakáscélú előtakarékoskodás állami támogatása.

Az elmúlt évek lakáspolitikája alkalmazta továbbá a lakáskölcsönökkel kapcsolatos állami kezességvállalást, az áfa-visszatérítést, személyi jövedelemadó- és illetékkedvezményeket, lakbértámogatást, és egyéb támogatásokat is. A pályázati típusú támogatások közül megemlíthetők a panelépületek energiatakarékos felújítására fordított támogatások, kémény-felújítási támogatások, a 2001–2003 között az önkormányzatok számára a bérlakás állomány növelésére, valamint a városrehabilitációhoz nyújtott támogatások. A lakhatással kapcsolatban a lakáspolitikai támogatásokat kiegészítették a szociális alapon járó lakásfenntartási, valamint gáz- és távhő támogatások. A lakásügy jövőbeli lehetséges eszközrendszerébe tartozik többek között a cafetéria rendszerben nyújtott lakbértámogatás, a bérlakásépítésbe befektetést ösztönző társasági adókedvezmények intézményi befektetők és

vállalkozások részére, a lakásépítéssel, felújítással kapcsolatos ÁFA-kulcs csökkentése, a nyugdíj-előtakarékosság bérlakásépítésbe történő orientálása.

Az Otthonteremtési Program prioritásai és alprogramjai:

- Az öngondoskodás ösztönzése, lakás-takarékpénztári megtakarítások növelése
- Lakókörnyezet minőségének javítása, lakásállomány korszerűsítése
- Lakásépítés és lakásfelújítás támogatása
- Városrész-rehabilitáció
- Telep-rehabilitáció
- Kéményfelújítás támogatása
- Bérlakás
- Önkormányzati bérlakás
- Vállalkozói bérlakás mintaprojekt

A bérlakás prioritás céljai:

A hazai bérlakás állomány kirívóan alacsony, az önkormányzati bérlakás állomány az összes lakásnak csak mintegy 2,88%-a. A jövedelmi viszonyok és a lakásköltségek, valamint életkori sajátosságok sokak számára nem teszik lehetővé a lakástulajdon megszerzését, az ezzel járó terhek vállalását. A bérlakás alprogramot nem a lakástulajdoni szemlélet ellenpontjaként, hanem egy jelenleg hiányzó lakáspolitikai eszközként célszerű megfogalmazni. A bérlakás állományt használt lakások felvásárlásával, vagy bérlakások építésével lehet kialakítani. Az első Széchenyi Terv állami támogatású bérlakás programjának működése alatt (2000–2003) összességében több mint 60,4 milliárd forint vissza nem térítendő állami támogatással kb. 12 ezer bérlakás felépítése, megvásárlása, kialakítása valósult meg. A programot a szocialista–szabaddemokrata kormányzat 2004-ben megszüntette, és új lakáspolitikát, ezen belül új bérlakás koncepciót kívánt megvalósítani. A 2005-ben indult lakbér-támogatási program keretében az önkormányzatok magántulajdonban lévő lakások bérlői számára pályázhattak támogatásra. A program működése alatt 269 millió forint lakbértámogatással 1128 db bérlakás került 3–5 évre kialakításra. 2006 februárjától vezették be az MFB önkormányzatok részére nyújtott bérlakás-fejlesztési hitelét. Ezek az intézkedések nem jelentettek érdemi előrelépést. A következő években évi 5–10 ezer bérlakás építése lenne kívánatos Magyarországon. Ezt indokolja a hazai bérlakás rendszer hiánya, amit hatékonyan kialakítani és működtetni építésekkel lehet. Indokolja továbbá, hogy a hazai lakásépítési ágazatban bekövetkezett negatív konjunktúra ciklus részleges korrigálására egy állami részvétellel, támogatással működő bérlakás-építési rendszer lehet alkalmas.

A bérlakás prioritás eszközei:

A bérlakás-építés ösztönzésére az államnak elsősorban az alábbi eszközök állnak rendelkezésére:

- Vissza nem térítendő támogatások a központi költségvetésből, uniós és egyéb forrásokból;

- Különbféle adókedvezmények (pl. a befektetői építésekhez társasági adókedvezmény);
- A munkáltató által nyújtott, kedvezményes adó- és járulék besorolású béren kívüli juttatások a lakhatáshoz;
- A lakás-előtakarékossági megtakarítások felhasználhatóvá tétele a határozott időre szóló „bérleti jog” megszerzéséhez;
- Kamattámogatott és kedvező kamatozású hiteltermékek rendelkezésre tartása;
- Állami garancia-, kezességvállalások.

Az Új Széchenyi Tervben a bérlakás-építés az otthonteremtés szempontjából két fő területre irányul: az önkormányzati tulajdonú közösségi bérlakás szektor részarányának növelése a lakásállományon belül, valamint az alacsony jövedelmű csoportok lakáshoz jutásának támogatása.

Önkormányzati bérlakások alprogram:

Az önkormányzati bérlakás alprogram esetében települési önkormányzatok vissza nem térítendő támogatásra pályázhatnak. Az alprogram keretében támogatható tevékenység a meglévő, nem lakáscélú épület, építmény lakáscélra történő átalakítása, valamint új lakások építése. A program keretében lehetőség van lakások, adott esetben teljes épületek megvásárlására – visszavásárlására – is.

Vállalkozói bérlakás építés ösztönzése:

Befektetési alapú bérlakásépítések jelenleg érdemi volumenben nincsenek Magyarországon. Ennek oka, hogy az építés költségei és a befektetői profitelvárás olyan bérleti díjak mellett finanszírozhatók, amelyeket a potenciális bérlők nagy része nem tud megfizetni. A befektetési alapú bérlakásépítések ösztönzéséhez vagy a befektető részére kell támogatást adni, vagy olyan mértékű lakbértámogatásra van szükség, amely lehetővé teszi a befektetői hozamelvárásoknak megfelelő bérleti díj érvényesítését. A befektetői oldal támogatásának egyik eszköze lehet a társasági adókedvezmény. Ennek a konstrukciónak az a lényege, hogy a befektető társasági adókedvezményért cserébe hajlandó meghatározott összeget, meghatározott ideig bérlakás építő cégbe befektetni. Ilyen konstrukcióban jellemzően az ipart telepítő cégek tudnának részt venni, amelyek a befektetésért cserébe kaphatnának bérlőkijelölési jogot, amit a számviteli rendszerükben vagyoni értékű jogként tarthatnának nyilván. Ez a konstrukció is hozzájárulhatna a „vállalati bérlakás” jellegű megoldások elterjedéséhez. Az adókedvezmények nyújtása esetén tekintettel kell lenni arra, hogy a befektetőnek Magyarországon kell nyereséget elérnie, csak így tudja a kedvezményt igénybe venni. Megfontolandó a cafetéria rendszer útján adott munkáltatói lakbértámogatás bevezetése. Ez, valamint az önkormányzati, állami kiegészítő lakhatási támogatások szélesítenék a bérleti díjat megfizetni tudók körét. Szintén bővítené a bérlői célcsoportot, amennyiben a lakás-előtakarékoskodás felhasználható lenne több évre szóló bérleti jog megvásárlására. A cafetéria lakbértámogatás mértéke jövedelemhez köthető. Az építések ösztönzése érdekében az új építésű bérlakások bérleti díjához adott támogatás mértéke magasabb lehetne, mint a használt lakások esetében járó támogatás. A cafetéria lakbértámogatás és a fejlesztési adókedvezmények

bérlakásépítésbe irányításának célja az is, hogy ösztönözze a munkáltatókat saját alkalmazottaik lakásszükségleteinek kielégítésére. A bérlakás építő rendszer kialakításakor érdemes figyelembe venni a jól működő európai megoldásokat, különösen a társadalmi, gazdasági fejlődésében a hazaihoz talán legközelebb álló országban, Ausztriában működő modellt, ahol tartósan évi 10 ezer feletti számban épülnek bérlakások. Ez a bérlakás-építési modell a bérből, fizetésből élő, alacsony vagy közepes keresettel rendelkező alkalmazotti, közalkalmazotti, köztisztviselői réteget, a nyugdíjasokat, illetve az előtakarékoskodás beiktatásával a pályakezdő fiatalokat célozza meg elsősorban. A bérlakás-építési rendszer javasolt alapelve, hogy az állam a támogatásért cserébe alapfeltételként határozza meg:

- a maximált bérleti díjat,
- a bérlőkiválasztás szempontjait,
- a bérlői igénynek az építést megelőző bizonyítását,
- az életciklus-költségek figyelembevételével meghatározott maximált kivitelezési költséget, minőségi, építészeti épületenergetikai követelményeket, használati, fenntartási alapelveket,
- érdemi nagyságú bérlői kauciót,
- előtakarékosági szerződés kötését a bérlő részéről,
- demográfiai szempontokat.

Az EU a lakásberuházásokat korlátozott mértékben és körben támogatja, a jelenlegi uniós szabályozás nem teszi lehetővé, hogy az uniós támogatások érdemben felhasználhatóak legyenek szociális (közösségi) bérlakásépítésre. Egy érdemi volumenű bérlakás-építési program finanszírozását középtávon az uniós pénzek szociális (közösségi) bérlakásépítésekbe történő bevonása teremthetné meg. A vonatkozó szabályok módosítása több tagállam sikeres együttműködését, egyetértését feltételezi. Ennek a diplomáciai munkának lehet az eredménye, hogy létrejön a szociális (közösségi) bérlakásépítés hosszú távú, kiszámítható finanszírozása Magyarországon és a többi – de legalább az újonnan csatlakozott – tagállamban. Ennek eredményeként a tagállamok dönthetnek arról, hogy az uniós támogatások egy részét szociális (közösségi) bérlakásépítésre fordítják. A lakásépítést az EU eddig azért nem támogatta, mert a támogatásokat közvetlenebb gazdaságfejlesztési célra kívánták fordítani és tartottak attól, hogy a lakhatási támogatások a források túl nagy részét kötnék le. A vonatkozó rendeletek 2010-ben úgy módosultak, hogy a marginalizálódott társadalmi csoportok esetében lehetőség nyílik a lakhatással kapcsolatos beruházásokra (a bérlakásépítést is beleértve), amennyiben ezek integrált programok keretében valósulnak meg. A bérlakásépítés a társadalmi és gazdasági célrendszerek metszéspontjában van, ez alkalmas eszközzé teszi az unió által is elismert gazdaságfejlesztési, környezetvédelmi, energetikai, foglalkoztatási, szociális, demográfiai célok elérésére. Az egy évre jutó uniós források 4%-a – mintegy 40 Mrd Ft – évi 5 ezer körüli bérlakás felépítésének finanszírozását tudná megoldani, a piacinál jelentősen kedvezőbb bérleti díj mellett. A bérleti díjnak az uniós vissza nem térítendő támogatásokon felüli építési hitel törlesztését fedezniük kell. A hitel lefutásával több ezermilliárd forint értékű tehermentes, közösségi bérlakás állomány alakulhat ki. A költségvetés teherbíró képességét szem előtt tartva, az uniós források felhasználásának jövőbeli lehetőségét előkészítendő,

első lépcsőben egy mintaprojekt indítására kerül sor. A mintaprojekt állami felügyelet mellett működne, ennek kapcsán, tapasztalati úton is megerősíthetők a hazai bérlakás-építési rendszer követelményei, szabályrendszere. Ez képezné a későbbiekben kialakítandó befektetői és uniós forrásból történő, nagyobb volumenű bérlakásépítések szabályozási hátterét. A vállalkozói bérlakás mintaprojekt alprogram pályázati és támogatási rendszere A mintaprojektek helyszínének megválasztásához pályázatot kiírására van szükség, ahol a bérlakás felépítésében érdekelt helyi önkormányzat bevonásával vállalkozások, vállalkozói konzorciumok olyan projektekkel pályázhatnak, amelyek műszaki tartalmukkal, működőképességükkel, pénzügyi és együttműködési-partnerségi megoldásaikkal mintául szolgálhatnak a későbbi években indítandó bérlakás építési alprogram számára. A pályázóknak ajánlatot kellene adniuk a projekt menedzsmentjére is. A mintaprojekteknel kiemelt fontosságú a tervezés, építés, üzemeltetés monitorozása, a bérlakásépítésekkel kapcsolatban már rendelkezésre álló építészeti követelményrendszer pontosítása. A mintaprojekteknel az állam által elfogadott életciklus költségelemzést kell alkalmazni, hogy a leginkább értékálló, minőségi, olcsón üzemeltethető és karbantartható, lakóbarát, értékes építészeti környezetet eredményező megoldások valósulhassanak meg. A mintaprojektek helyszíneinek kiválasztásával kapcsolatosan fontos az első Széchenyi Terv tapasztalatainak figyelembevétele is.

A jogszabályi háttér áttekintésekor meg kell említeni azokat a szabályozásokat, amelyek közvetetten érintik a munkaerő-piaci mobilitás fogalmát. Ezen jogszabályok esetében elmondható, hogy támogatják a mobilitást, rendelkezéseik a család szempontjából nem ellentétesek a munkavállaló érdekeivel. Ezen jogszabályok:

- 1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról
- 74/2011. (V.2.) Korm. rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról

6.1.1.5 74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet

74/2011. (V.2.) Korm. rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról:

A központi költségvetés bérlakás állomány növelését szolgáló Állami Bérlakás Program előirányzatából a szakképzett munkaerő mobilitásának elősegítése érdekében, költségelven történő bérbeadás céljából pályázat útján vissza nem térítendő támogatást igényelhet új lakóépület építésére, használt lakás vásárlására, illetve a lakások korszerűsítésére, bővítésére, felújítására, valamint önkormányzati tulajdonú nem lakáscélú ingatlan lakáscélra történő átalakítására az a települési önkormányzat, amelynek a közigazgatási területén 2011. január 1-je és 2013. december 31-e között legalább 100 újonnan létesített munkahely létrehozásával járó beruházás kezdődik meg.

Az önkormányzat a támogatás szempontjából elismerhető beruházási költség legfeljebb 60%-át igényelheti. A rendelet egy másik módosításával a kistépüléseket támogatja a kormány. A kétezer lelkesnél kisebb falvakban az állam négy bérlakás vásárlásában vállalhat szerepet. A támogatás nem lehet több a vételár 80%-ánál vagy ötmillió forintnál.

6.1.2 Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok

- 1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról
- 1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról
- 278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés ételmezei költségeinek térítésről
- 39/1998. Kormányrendelet a munkába járás támogatásáról
- 78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről

A vállalkozások munkavállalókat ösztönző rendszerük (cafeteria) terhére is adnak, adhatnak lakhatással összefüggő célú juttatásokat dolgozóiknak. Ezek elsődlegesen a vállalkozás belső szabályzatában meghatározott keretet képviselnek. Azonban az egyes cafeteria elemek nagyon eltérő adó- és járulékterheket jelentenek a vállalkozás számára. Jellemzően a társasági adóról szóló törvény ezeket az elemeket költségként elismeri, így a kifizetés összege nem képezi a társasági adó alapját, azonban ezen túlmenően további társasági adó alap csökkentést vagy társasági adó kedvezményt nem lehet érvényesíteni. A személyi jövedelemadó és a társadalombiztosítási járulékok szempontjából a kép igen vegyes, az szja törvényben hol adómentes (és ezzel járulékmentes) a kifizetés, hol kedvezményesen adózik (és egyes esetekben járulékmentes, máskor járulékköteles), és lehet az SZJA szempontjából adóköteles és ezzel²² járulékköteles is. 2011. január 1-től személyi jövedelemadó mentesen adható a lakáscélú támogatás. Mértéke 5 évente 5 millió Ft lehet, de nem lehet magasabb az aránya, mint a teljes beruházás értékének 30%-a. Megvalósítható tevékenységek: komfortfokozat növelés, fürdőszoba felújítás, nyílászáró csere, hő-, hang-, és vízszigetelés, tetőcsere, napenergia felhasználás, építés, bővítés, lízing, vásárlás. További előírás, hogy a munkáltatói lakáscélú kölcsön nyújtását hitelintézet vagy a Magyar Államkincstár útján kell lebonyolítani.²³

Albérleti hozzájárulás a magánszemély adóköteles összevonandó jövedelme még akkor is, ha szerződéssel és számlával igazolja, hogy azt albérleti díjra költötte. Ha a magánszemély munkavállalóként kapja az albérleti hozzájárulást, akkor bérjövedelemnek minősül, és teljes szja- és járulékkötelezettséggel jár.

Adómentes a szolgálati lakásban, munkásszálláson történő elhelyezés; ahol munkásszállásnak minősül a kifizető (általában a munkáltató) tulajdonában levő vagy általa bérelt olyan szálláshely, amely lakóhelyiségenként egynél több, a kifizetővel munkaviszonyban lévő olyan magánszemély elhelyezésére szolgál, akinek nincs lakóhelye azon a településen, ahol munkahelye van.²⁴

Azonban más jogszabályi előírás hiányában²⁵ nem tekinthető az Szja-törvény szempontjából adómentes szolgálati lakásnak az olyan lakás, amelyet a vállalkozás azért biztosít, mert a tevékenységében közreműködő magánszemély

²² Azért jár az szja köteles kifizetés járulékfizetési kötelezettséggel is, mert a Tbj. törvényben azon kifizetések, melyeket a munkaviszonnyal összefüggésben fizetnek ki, általában járulékkötelesek, kivéve ahol a Tbj. törvény kifejezetten nevesíti a mentességet (kedvezményes szja kulccsal adózó béren kívüli juttatások közül az Szja. tv. 71. § (1) f) helyi utazási bérlet).

²³ Szja tv. 1. mell. 2.7.

²⁴ Szja tv. 1. mell. 8.6. f)

²⁵ A szolgálati lakás meghatározása a 14/1996. (III. 5.) IKM rendelet 1. §-ban található.

nem vagy nem azon a településen rendelkezik lakással és napi utaztatása nem lehetséges, túlságosan megterhelő vagy a lakhatás biztosításánál is nagyobb költséggel járna. (Szolgálati lakást lényegében csak állami szerv adhat juttatásként, jogszabályi előírás alapján²⁶.) A vállalkozások által adott szolgálati lakás juttatási értéke (a helyben szokásos bérleti díj és a rezsiköltségekből átvállalható rész) nem önálló tevékenységből származó jövedelemként szja- és járulékköteles.

A költöztetés költségére a társasági adó szerint költségként elszámolható segély adható, mely az SZJA tekintetében adómentes lehet az adóhatóság tájékoztatása szerint „az eset összes körülményeinek figyelembe vételével”. Ezen túlmenően a költöztetéshez a munkáltató saját eszközeivel is szolgáltatást nyújthat, amihez szintén személyi jövedelemadó mentesség kapcsolódik.

Nem cafeteria elemként az adórendszer két kifizetést nevesít: a helyi utazási bérlet megtérítését és a kiküldetés ételmezei költségét.

278/2005. (XII. 20.) Korm. rendelet a belföldi hivatalos kiküldetést (kirendelést) teljesítő munkavállaló ételmezei költségterítéséről lehetővé teszi azon munkavállalók számára a költségterítést, akik kirendelés, kiküldetés keretében a munkaszerződésben rögzített munkavégzési helytől eltérő helyen végez munkát. Az ételmezei költséget számlával igazoltan, illetve napidíj formájában napi vagy havi átalányként lehet megállapítani. Az átalányösszeg jogszabályban meghatározott minimális értéke napi 500 Ft, bizonylattel nem szükséges igazolnia a munkavállalónak. Ez a jogszabály azokban az esetekben támogathatja a mobilitást, ha a munkáltató időlegesen más helységben történő munkavégzést rendel el, tehát ha a földrajzilag eltérő helyen levő munkát a meglevő munkáltató szervezi (pl. szolgáltatás, építőipar esetén, az időlegesen szabad kapacitások lekötése céljából).

6.1.3 Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok

A jogszabályi háttér áttekintésekor meg kell említeni azokat a szabályozásokat, amelyek közvetetten érintik a munkaerőpiaci mobilitás fogalmát. Ezen jogszabályok esetében elmondható, hogy támogatják a mobilitást, rendelkezéseik a család szempontjából nem ellentétesek a munkavállaló érdekeivel. Ezen jogszabályok:

- 1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról
- 74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról

6.2 Migráció költségei

A fejezetben a gátló tényezők alapján vizsgáljuk a mobilitással kapcsolatos költségeket és költségszinteket. Így vizsgálatra kerülnek

- a lakhatási költségek,
- az utazási költségek,

²⁶ 14/1996. (III. 5.) IKM rendelet lakások és helyiségek bérletére, valamint az elidegenítésükre vonatkozó egyes szabályokról szóló 1993. évi LXXVIII. törvény végrehajtásáról, 1. §.

- a költözés költségei, valamint
- a teljes élethelyzet vizsgálathoz kialakított mintacsalád költözéssel járó költségei.

A mintacsalád esetében vizsgáljuk a teljes élethelyzet pénzügyi alakulását is.

6.2.1 Lakhatási költségek

A válság általános áresést hozott az ingatlanpiacon, a 2008 előttihez képest még a budapesti és a megyeszékhelyeken lévő lakások értéke is 5-15 százalékkal visszaesett. Ekkora vagyonszűkítést a tulajdonosok többsége nem hajlandó elkönyvelni. Amennyiben szükséges elmozdulniuk, a lakásbérletet részesítik előnyben. Ennek következtében kiadó ingatlanok fogyatkoznak a fejlődő térségekben (pl. Szentgotthárd, Győr, Kecskemét).

Az ingatlanközvetítő adatai szerint a vidéki téglalakást bérbe adóknak az idén négyzetméterenként 8 százalékkal nőtt az árbevétele, mint 2009-ben, a vidéki paneltulajdonosok pedig ennél is nagyobb, átlagosan csaknem 20 százalékos áremelkedésnek örülhetnek. Például a kecskeméti panelek iránt, ahová szlovákiai magyarok is érkezik, már a befektetői érdeklődés is megnőtt az utóbbi hónapokban.

9. ábra - Magánszemélyek között létrejött lakásvásárlások száma



A lakásbérletet a munkaerőpiacon kívül a társadalmi lecsúszás is élteti. A zömében svájci frankban eladósodott devizahitelek közül 90–110 ezer személynek-családnak van 90 napon túli tartozása, és hasonló nagyságrendű azoknak a háztartásoknak a száma is, amelyek közműdíj tartozást halmoztak fel. A fizetéseképtelenné vált családok többsége az árverezések után úgyszintén bérlakásba kényszerül. A szociális jellegű lakásigényt növeli azoknak a romatelepeknek a felszámolása is, amelyek ma már számos településen állandó konfliktusok forrásai.

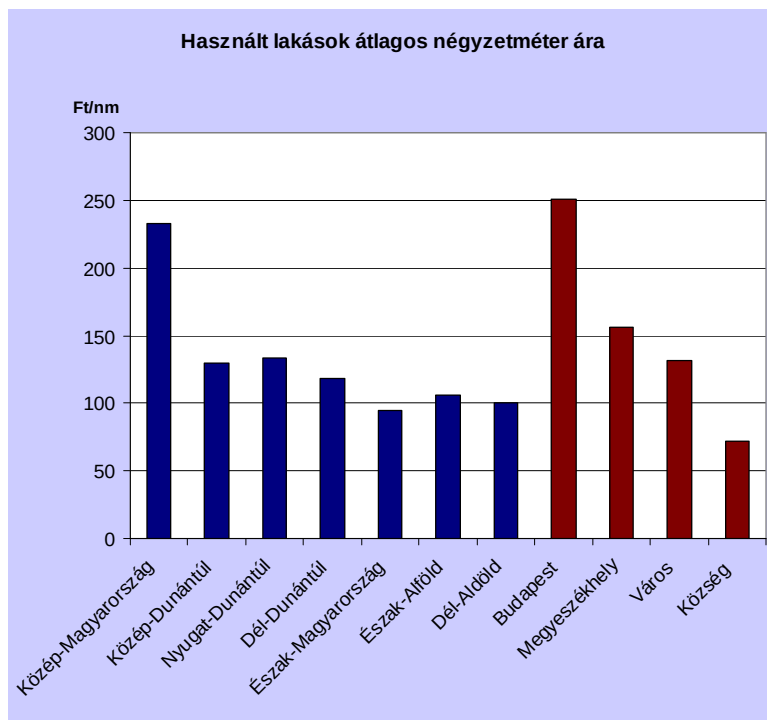
A több tízezres lakásszükséglettel szemben az önkormányzatok évente országosan mindössze néhány ezer bérlakást tudnak kiosztani. Lakásállományuk a válság kirobbanása óta csökkent, 2007-ben még 142 ezer önkormányzati lakás volt, 2010-ben pedig már csak 133 ezer. Magyarországon egyébként a bérleményként használt ingatlanok száma a piaci kínálattal együtt is alig 400 ezer, vagyis a teljes lakásállomány tizede. Miközben az EU átlagában ez az arány eléri az egyharmadot. Így egy-egy önkormányzati lakásra sokszoros a túljelentkezés mutatkozik. Kecskemétnek például valamivel több, mint 1500 lakása áll rendelkezésre, amelyeket nagyjából fele-fele arányban szociális, illetve piaci alapon ad bérbe.

6. Táblázat - Használt lakások átlagos négyzetméter ára (ezer forint)²⁷

Terület	2007	2008	2009	2010
Régióként				
Közép-Magyarország	246	244	238	233
Közép-Dunántúl	148	143	129	130
Nyugat-Dunántúl	150	138	132	133
Dél-Dunántúl	129	119	113	118
Észak-Magyarország	112	105	95	95
Észak-Alföld	123	109	100	106
Dél-Alföld	116	107	100	100
Településtípusonként				
Budapest	263	264	256	251
Megyeszékhely	166	169	162	156
Város	136	137	129	132
Község	84	77	69	72

²⁷ Lakáspiaci árak, lakásárindex, 2007–2011. I. negyedév Statisztikai Tükör, V. évfolyam 52. szám 2011. augusztus 2.

10. ábra - Használt lakások átlagos árának eltérései (2010)²⁸



A bérleti díjak jelentős eltérést mutatnak mind régióként, mind település típusonként. A vidéki kis települések bérleti díjai jelentősen alulmaradnak a városi, vagy a megyeszékhelyi áraktól. A mobilitás várható irányát figyelembe véve a bérleti díj mindenképpen költségnövekedést jelent. Az eltérések következtében a bérleti díjra nem célszerű egységes átalányt megállapítani, mert az átalány vagy költség gátat jelent, vagy bújtatott bevételt.

A kormány most készülő otthonteremtési stratégiája több ponton is a lakásbérleti lehetőségek szélesítését ösztönzi, a forráshiány miatt a tervek egy részét csak a távolabbi jövőben lehet megvalósítani. Szerepel közöttük évi 40 milliárd forintnyi tőketámogatás évi ötezer bérlakás építésére, valamint adókedvezmények bevezetése az ingatlan-bérbeadás kifehérítésére. Például ha valaki kiadja a saját lakását, egyidejűleg bérbe vesz egy másikat, csak a két bérleti díj különbözete után kellene adóznia. Továbbá a munkáltatói lakbértámogatást a kedvezményesen adózó juttatások közé is felvennék.

7. Táblázat - Használt lakások fajlagos bérleti díja (forint/négyzetméter)²⁹

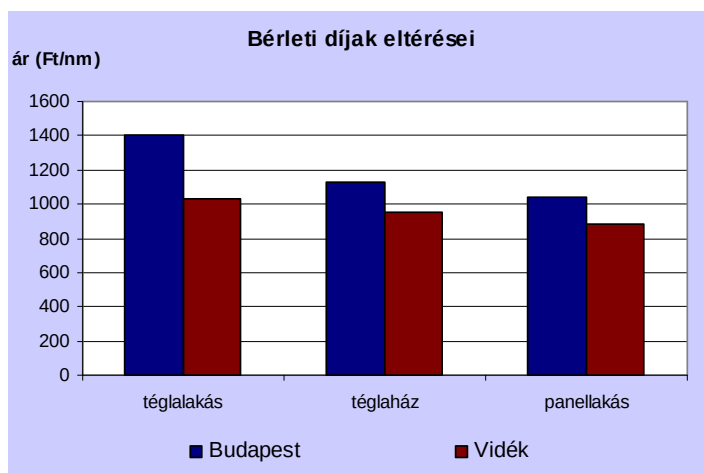
típus	2009		2010		2011
	I. félév	II. félév	I. félév	II. félév	I. félév
Budapesten					
téglalakás	1573	1493	1532	1501	1404
téglaház	1170	1105	1086	1039	1127
panellakás	1197	1077	993	1070	1042
vidéken					

²⁸ Lakáspiaci árak, lakásárindex, 2007–2011. I. negyedév Statisztikai Tükör, V. évfolyam 52. szám 2011. augusztus 2.

²⁹ Lakáspiaci árak, lakásárindex, 2007–2011. I. negyedév Statisztikai Tükör, V. évfolyam 52. szám 2011. augusztus 2.

téglalakás	950	915	825	937	1030
téglaház	1201	952	953	806	952
panellakás	733	739	656	704	879

11. ábra - Bérleti díjak eltérései (2010)³⁰



További gondot jelent azon lakások eladása, ahol a lakás hitelfedezetként szolgál, nagyon körülményes jogi procedúrával, némi szerencsével és számtalan bizalmi tényező beiktatásával lehet új ingatlanra átvinni a hitelfedezetet. Ez nemcsak a frankhitelek életében okoz gondot, hanem a munkaerő területi mobilitását is gátolja.

Az ügylet kettő adásvételből áll össze: a meglévő lakást is el kell adni, illetve az újat megvásárolni. Az első lakás eladásánál azonnal felmerül a kérdés: hogyan kerüljön sor a tehermentesítésre? Az első lakás vevője számára ugyanis biztosítani szükséges a jelzálogjog törlését a kifizetés esetére, a második adásvétel esetében pedig az eladó szeretné biztonságban tudni, hogy a vételárat megkapja. A problémát elsősorban az okozza, hogy a jelenlegi törvények szerint csak úgy van lehetőség fedezetcserére, ha a tulajdonos nevén van az a két lakás, amelyek közt a fedezetcserét szeretné lebonyolítani.

Kevés adósnál áll elő az a lehetőség, hogy önerőből vegyen egy másik lakást és utána átterhelje a fedezetet, mielőtt a régit eladná. Mégis jelen lehetőségek között valahogy azt az ideális állapotot kellene elérni, hogy az eladandó lakás még-, a megvásárolandó pedig már a költözni vágyó tulajdonában legyen.

Mindkét adásvételben szereplő feleket először is ajánlott egy asztalhoz ültetni és a két tranzakciót egy jogi körben kezelni. Lehetőség szerint az első adásvételi szerződés vevője a teljes vételárat helyezze ügyvédi letétbe, melyből a második adásvételi szerződés vételára annak eladóját illeti meg. Ezen túlmenően az ügylet további szereplője a bank, mint a jelzálogjog jogosultja, nyilatkoznia kell arról, hogy a megvásárolandó ingatlan alkalmas a fedezetcserére, és ha a megvásárolandó ingatlanra a vevő tulajdonjoga bejegyzésre kerül, akkor a terhet átjegyzi az új lakásra.

³⁰ Lakáspiaci árak, lakásárindex, 2007–2011. I. negyedév Statisztikai Tükör, V. évfolyam 52. szám 2011. augusztus 2.

A szükséges összeg letétbe helyezése és a banki nyilatkozat megléte esetén a második adásvételi szerződés vevőjének (aki egyben az első adásvételi szerződés eladója) tulajdonjoga a megvásárolandó ingatlanra bejegyzésre kerül, mely esetre – a fent említett banki nyilatkozat alapján – a bank átvezeti a jelzálogjogot az első lakásról a második lakásra. Ezt követően kerülhet bejegyzésre az első lakás vevőjének tulajdonjoga. Az ügyvédi letétből ezt követően szabadul fel a második adásvételi szerződés eladója javára az őt megillető vételár. Amennyiben a tulajdonjog, illetve jelzálogjog átjegyzése elmaradna, a letétbe helyezett összeg az első adásvételi szerződés vevőjének visszajár, vagy a jelzálogjog törlésére fordítható.

Jelentősen bonyolítja a fent vázolt folyamatokat, amennyiben a teljes vételár letétbe helyezésére nincs lehetőség, vagy a második lakás is terhelt, illetve az első lakás vevője részben banki hitel igénybevételével kívánja megfizetni a vételárat.

És ez még csak a jogi része a problémának, ugyanis nem vettük figyelembe azt a gyakorlati nehézséget, hogy mindez akkor hajtható végre, ha az adós egyszerre talál vevőt a lakására és találja meg a számára ideális másik ingatlant, amibe költözne. Ez önmagában is egy alig teljesíthető gazdasági feltétel!

Ha a törvények lehetővé tennék, hogy a jó ügyfelek – mintegy jutalom gyanánt – a meglévő hiteleiknél egy könnyített eljárás keretében ingatlanfedezetet tudnának cserélni, akkor a kormány céljai úgy tudnának teljesülni, hogy képesek lennének a tulajdonosok továbblépni.

A bérleti díjak jelentősen változnak területi és típusbontásban egyaránt. Az eltérések mértéke gátolja egységköltségek kialakítását.

6.2.2 Utazási költségek

Az utazás költségeinek vizsgálatakor célunk egyrészt az egyéni közlekedés és a közösségi közlekedés költségeinek összehasonlítása volt, másrészt az egységköltségben figyelembe vehető átalány költségek meghatározása.

A vizsgálathoz 30 km-es távolság közlekedési költségeit vettük alapul, valamint a helyi közlekedés költségeit.

A közösségi közlekedésnél a Volán és a MÁV, valamint a helyi közlekedési társaságok díjaira alapoztunk. Az egyéni közlekedésnél pedig két modellt számoltunk végig:

- 9 személyes, B kategóriás jogosítvánnyal vezethető kisbuszt (Ford Transit), amelyet a tulajdonosa 10 évesen vásárolt, 15 évesen elad és csak a munkába járáshoz használ. A költségek között szerepeltettük a szervízdíjat, kötelező biztosítást, benzinköltséget. Átlagosan 8 fő utazásával számoltunk.
- 5 személyes személyautó (Suzuki Swift), amelyet a tulajdonosa 10 évesen vásárolt, 15 évesen elad és csak a munkába járáshoz használ. A költségek között szerepeltettük a szervízdíjat, kötelező biztosítást, benzinköltséget. Átlagosan 4 fő utazásával számoltunk. A költségek kiszámításánál a gépkocsi vezetőjének munkadíjával nem számoltunk.

8. Táblázat - Utazási költségek³¹

Típus	Távolság	Ár (Ft)	Időszak	Megjegyzés
Településen belüli utazási költségek				
Budapest bérlet		9 800	havi	Budapest határán belül
Szeged bérlet		6 200	havi	Szeged határán belül
Debrecen bérlet		6 100	havi	Debrecen határán belül
Pécs bérlet		6 060	havi	Pécs határán belül
Zalaegerszeg		5 400	havi	Zalaegerszeg határán belül
Győr		5 450	havi	Győr határán belül
Vidéki utazási költségek				
MÁV bérlet	30 km	21 100	havi	2. osztály
VOLÁN bérlet	30 km	21 100	havi	
Budapest környéki bérlet	5 km	9 380	havi	település és Budapest között (BKV járművel)
Budapest HÉV bérlet	30 km	21 100	havi	település és Budapest között
Gépkocsi költségek				
gépkocsi 5 személyes teljes költség	30 km	38 830	22 munkanap	napi egy oda vissza út
gépkocsi 5 személyes fejenként (4 fő)	30 km	9 708	22 munkanap	napi egy oda vissza út
gépkocsi 9 személyes teljes költség	30 km	102 960	22 munkanap	napi egy oda vissza út
gépkocsi 9 személyes fejenként (8 fő)	30 km	12 870	22 munkanap	napi egy oda vissza út

A közösségi közlekedés költségeinél fontos kiemelni, hogy a vidéki közlekedés finanszírozása mellett sokszor a helyi közlekedés költségeivel is számolni kell. Így a havi közlekedési költség elérheti a 30 ezer forintot is. Ezen kívül, közvetlen költségként ugyan jelentkezik, de a menetrendhez való alkalmazkodás is komoly erőforrás elvonást jelenthet a munkavállalók részére.

A személygépkocsival történő utazás esetében a menetrendből fakadó probléma nem jelentkezik. A költségek területén a csak használat értékkel rendelkező járművek következtében jelentős megtakarítás érhető el. A személyre vetített ingázási költségek az 5 személyes gépkocsi estében a legalacsonyabbak, ha legalább 4 fő veszi igénybe.

A költségtábla alapján összeállítottuk az egyes utazási típusokra a tényleges egységköltségek táblázatát. A kilométerre vetített tényleges egységköltségek alapján a legalább 4 fővel történő az 5 személyes gépkocsi használat eredményezi a legkisebb költséget.

9. Táblázat - Utazási egységköltségek, utazási típusonként

Típus	Összes költség	Ft/km/hó	Ft/km
Budapest 30 km körzetéből	30 900	515	23
Szeged 30 km körzetéből	27 300	455	21
Debrecen 30 km körzetéből	27 200	453	21
Pécs 30 km körzetéből	27 160	453	21
Zalaegerszeg 30 km körzetéből	26 500	442	20
Győr 30 km körzetéből	26 550	443	20
gépkocsi 5 személyes fejenként (4 fő)	9 708	162	7
gépkocsi 9 személyes fejenként (8 fő)	12 870	215	10

³¹ Saját gyűjtés a közlekedési vállalatok internetes honlapjaikon közzét díjszabásából.

6.2.3 Migráció közvetlen költségei és erőforrás ráfordításai

A migráció költségei két alapvető költség csoportból tevődnek össze:

- Az **adminisztráció költségei** – amely tartalmazza a költözéssel kapcsolatban felmerült adminisztrációs feladatok költségeit és erőforrás ráfordítását. Az adminisztráció közé tartoznak a közigazgatással kapcsolatos ügyintéзések, a közszolgáltatásokkal kapcsolatos ügyintéзések és az egyéb szolgáltatásokkal kapcsolatos ügyintéзések. A költözéssel kapcsolatos ügyintéзések jellemzően nem díjkötelesek, azonban szerteágazó ügyintéзési feladatot kívánnak meg az érintettektől.
- A **költözés költségei** – amely tartalmazza az ingatlan eladás és vétel kapcsolódó költségeit, valamint a költözés lebonyolításával kapcsolatos költségeket. A példában szereplő élethelyzetben a költözők kis ár eltéréssel vásárolnak ingatlant, 200 km távolságban. Az eladni kívánt ingatlan rendelkezik jelzáloghitellel és szociálpolitikai támogatással.

10. Táblázat - Migráció költségei

Költségek, feladatok	Ft	óra	megjegyzés
adminisztráció			
lakcímkártyák cseréje	0	4	illetéktmentes
közszolgáltatói szerződések megkötése	0	15	áram, gáz, víz, szemét
házi orvos bejelentkezés	0	4	
bank, telefontársaságok lakcím változás bejelentése	0	6	
ingatlan tulajdon lakcím változás bejelentése	0	2	illetéktmentes
iskola, óvoda keresés, beíratás	0	40	
őstermelői igazolvány cseréje	1 000	6	
postai címbejelentés	0	1	
gépkocsi tulajdonos lakcím változás bejelentés	6 000	6	
költözés költségei			
szocpol ügyintézés	0	20	eladott ingatlanról való támogatás átvitel
hitel ügyintézés	300 000	20	fedezet csere díja
lakásvásárlás, eladás időráfordítás	0	60	
illeték	20 000	2	legfeljebb 1 millió forint eltérés esetén
adó fizetés	0	10	méltányosság alapján elengedve
költözési díj, költözés	100 000	40	200 km
bútor, eszköz vásárlás	200 000	30	
ügyintézés	0	10	
üggyévi díj	180 000	10	2%, 9 millió
ingatlan közvetítői díj	180 000	10	2%, eladásnál, 9 millió
utazás	30 000	40	ingatlan vásárlással, eladással kapcsolatos
utazás	30 000	0	adminisztrációval kapcsolatos
költözés költségei összesen	1 047 000	336	
adminisztráció eszmei értéke összesen	336 000		1000 Ft/óra eszmei értékkel számolva
mindösszesen	1 383 000		

6.2.4 Mintacsalád migrációs költségei

A mintacsalád létrehozásnak célja, hogy egy általánosnak mondható család pénzügyi számaival modellezzük a mobilitást. Egyben feltárjuk, hogy hol szükséges pénzügyi beavatkozás a mobilitás elősegítéséhez.

A minta család költségvetésének összeállításának célja a mobilitás költség oldali trendjeinek modellezése, valamint olyan tanácsadási eszköz kipróbálása, amely a mobilitással érintett családok számára nyújthat lehetőséget saját terveik elkészítéséhez. A pénzügyi elemzés részben foglaljuk össze azokat a következtetéseket, amelyek a mintacsalád költségvetéséből levonható.

6.2.4.1 Mintacsalád jellemzői

A család tagjai: 1 nő, 1 férfi, 2 gyerek. A nő életkora 36 év, a férfi életkora 40 év, a gyerekek 10 és 4 évesek. Eredeti lakhelyük Poroszló, ahol az anya házi orvosi asszisztens, az apa munkanélküli.

Új lakóhelyük Székesfehérvár, ahova a szülők új állásba való elhelyezkedése miatt költöznek, magasabb bér és a jobb infrastruktúra reményében. Az apa a város egyik szállodájában recepciósként, az anya az egyik háziiorvosi rendelő asszisztenseként helyezkedik el. Poroszlón lévő 100 nm-es házuk eladásra kerül, azonban az eladási árból Székesfehérváron csak lakásvásárlásra van lehetőségük.

11. Táblázat - Minta család adatai

Családtagok	Életkor	Képzettség	Bér Poroszló	Lakhely	Új lakhely	Bér Székesfehérvár	Távolság	
Nő	36	középfokú végzettség/háziorvosi asszisztens	105 000 Ft	Poroszló	Székesfehérvár	130 000 Ft	202 km	
Férfi	40	diploma/turisztikai szakember/Panzió alkalmazottja	0 Ft ³²			150 000 Ft		
Gyerek 1.	10	-				-		
Gyerek 2.	4							

6.2.4.2 Költségek

Költözés során felmerülő költségek

A költözés költségeit a migráció költségeit vizsgáló fejezetben használt számokból kerültek levezetésre. A kialakított mintacsalád esetében a meglévő, eladandó ingatlant jelzáloghitel terheli és igénybe vették a szociális támogatást, amit át kell helyezni az új ingatlanra. A költözés 200 km távolságra történik.

12. Táblázat - Mintacsalád, költözéssel kapcsolatban felmerült költségei

Költségek, feladatok	Ft	megjegyzés
szocpol ügyintézés	0	eladott ingatlanról való támogatás átvitel
hitel ügyintézés	280 000	fedezet csere díja
illeték	20 000	legfeljebb 1 millió forint eltérés esetén
adófizetés	0	méltányosság alapján elengedve
költözési díj, költözés	100 000	200 km
bútor, eszközvásárlás	200 000	
ügynyéi díj	180 000	2%, 9 millió
ingatlan közvetítői díj	180 000	2%, eladásnál, 9 millió
utazás	20 000	ingatlan vásárlással, eladással kapcsolatos
utazás	20 000	adminisztrációval kapcsolatos
költözés költségei összesen	1 000 000	

Jövedelmi viszonyok

Összehasonlításra került a költségek alakulását abban az esetben, ha a család úgy dönt, hogy lakóhelyet változtat, valamint abban az esetben, ha maradnak az eredeti lakóhelyükön.

Mintacsaládunk a poroszlói bizonytalan munkaerő-piaci helyzet miatt arra kényszerült, hogy a biztonságosabb megélhetés reményében Székesfehérvárra költözzön. Ezzel egyrészt magasabb jövedelemszintet érhetnek el, a család bevétele növekszik a korábbi havi 105.000,- Ft-ról 280.000,- Ft-ra.

³² A bevételnél az álláskeresői járulékot szerepeltettük.

Másrészről a régióként eltérő ingatlan árak miatt a heves megyei kistélepusülésen található 110 nm-es családi ház árából (9 millió forint) csak egy kisebb alapterületű lakás vásárlására van lehetőségük Székesfehérváron, ezért a havonta rezsiköltségre fordított összeg jelentősen csökken 70.000,- Ft-ról 50.000,- Ft-ra. (A nyári hónapokban mindkét lakóhelynél azonos rezsiköltséggel kalkuláltunk, egységesen 25.000,- Ft-tal).

Néhány költségvetel ugyanakkor emelkedik a költözéssel, például a gyerekek iskolai, óvodai étkeztetése átlagosan havi 2.400,- Ft-tal, a közlekedés a korábbi 10.000,- Ft helyett a duplájára nő, némileg növekszik a telefonköltség is, havi 2.000,- Ft-tal, és magasabb költségeket számoltunk az egyéb kiadásokra is az új lakóhelyen.

A család eladott ingatlana hitellel terhelt, szociálpolitikai támogatást igényeltek. A hitelt és a szociálpolitikai támogatást is sikerült az új ingatlanra átiratni, ennek költségeivel számoltunk. A törlesztő részlet nagysága havi 22.000,- Ft kiadást jelent.

A lakás alapterületének csökkenése, illetve az ingatlan kategóriájának változása minőségbeli visszalépést jelenthet. Mintacsaládunkban azt feltételezzük, hogy a család Poroszlón folytat mezőgazdasági termelést, így a költözés ennek a lehetőségnek az elvesztésével jár, ami az étkezési költségek növekedését jelenti.

6.2.4.3 Pénzügyi elemzés

13. Táblázat - Költségvetés, minta család Poroszló

Hónap	január	február	március	április	május	június	július	augusztus	szeptember	október	november	december	Totál
BEVÉTELEK													
Pénzeszközök nyitóegyenlege (megtakarítás szülői segítséggel)	300 000	274 600	249 200	233 800	234 200	234 600	243 000	223 400	196 800	197 200	105 800	14 400	
Egyéb bevételek (családi pótlék)	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	319 200
Egyéb bevételek (bér 1 fő részére)	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	105 000	1 260 000
Álláskeresési járadék	66 000	66 000	66 000	46 800	46 800	46 800	46 800	46 800	46 800	0	0	0	478 800
BEVÉTELEK ÖSSZESEN	197 600	197 600	197 600	178 400	178 400	178 400	178 400	178 400	178 400	131 600	131 600	131 600	1 579 200
KIADÁSOK													
Rezsi (fűtés, világítás, víz, csat.)	70 000	70 000	60 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	70 000	70 000	70 000	560 000
Iskolai-óvodai étkezés	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	7 000	0	7 000	15 000	15 000	15 000	7 000	141 000
Étkezés	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	840 000
Hitel törlesztés	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	264 000
Biztosítás	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	24 000
Közlekedés	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	120 000
Telefon	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	96 000
Bankköltség	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	12 000
Karbantartás	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	120 000
Egyéb kiadások	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	50 000	50 000	15 000	15 000	15 000	45 000	280 000
KIADÁSOK ÖSSZESEN	223 000	223 000	213 000	178 000	178 000	170 000	198 000	205 000	178 000	223 000	223 000	245 000	2 457 000
PÉNZESZKÖZÖK VÁLTOZÁSA	-25 400	-25 400	-15 400	400	400	8 400	-19 600	-26 600	400	-91 400	-91 400	-113 400	
ZÁRÓEGYENLEG	274 600	249 200	233 800	234 200	234 600	243 000	223 400	196 800	197 200	105 800	14 400	-99 000	

14. Táblázat - Költségvetés, minta család Székesfehérvár

Hónap	január	február	március	április	május	június	július	augusztus	szeptember	október	november	december	Totál
BEVÉTELEK													
Pénzeszközök nyitóegyenlege (ingatlan és gépkocsi eladásból származó)	9 300 000	-631 400	-562 800	-494 200	-400 600	-307 000	-204 400	-117 800	-39 200	54 400	123 000	191 600	
Egyéb bevételek (családi pótlék)	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	26 600	319 200
Egyéb bevételek (bér 2 fő részére)	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	280 000	3 360 000
BEVÉTELEK ÖSSZESEN	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	306 600	3 679 200
KIADÁSOK													
Új ingatlan vásárlás	9 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9 000 000
Költözés költségei	1 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000 000
Rezsi (fűtés, világítás, víz, csat.)	50 000	50 000	50 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	50 000	50 000	50 000	450 000
Iskolai-óvodai étkezés	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	9 000	0	8 000	18 000	18 000	18 000	9 000	170 000
Étkezés	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000	960 000
Hitel törlesztés	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	22 000	264 000
Biztosítás	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	24 000
Közlekedés	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	240 000
Telefon	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	120 000
Bankköltség	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	12 000
Karbantartás	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	120 000
Egyéb kiadások	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	50 000	50 000	25 000	25 000	25 000	45 000	370 000
KIADÁSOK ÖSSZESEN	10 238 000	238 000	238 000	213 000	213 000	204 000	220 000	228 000	213 000	238 000	238 000	249 000	12 730 000
PÉNZESZKÖZÖK VALTOZÁSA	-9 931 400	68 600	68 600	93 600	93 600	102 600	86 600	78 600	93 600	68 600	68 600	57 600	
ZÁRÓEGYENLEG	-631 400	-562 800	-494 200	-400 600	-307 000	-204 400	-117 800	-39 200	54 400	123 000	191 600	249 200	

A pénzügyi elemzésből kitűnik, hogy a család helyben maradása esetén a 12. hónapra elfogy a felhalmozott tartalékuk, innentől gyorsan **fizetéseképtelenné válhatnak**. A fizetőképességük fenntartásához külső erőforrást, segélyeket kell igénybe venniük, azonban így is csökkenteni kell a kiadásukat.

Költözés esetén fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a meglévő tartalék (300 ezer forint) nem elegendő a költözés lebonyolítására. Az első nyolc hónapban a család fizetéseképtelen, záró egyenlegük negatív. A költözés lebonyolításához **630 ezer forint átmenti hitelre lenne szükségük**, természetesen kamatmentes formában.

A mintacs család költségvetéséből kitűnik, hogy bár egy anyagilag rendezett körülmények közötti család, **a költözést nem tudják lebonyolítani átmeneti hitel igénybevétele nélkül**.

A költözés kapcsán azonosított kockázatok:

- A jelenlegi helyzetet taglalva első lépésként az ingatlan eladásának kockázatát említhetjük. A magántulajdontól való megváltás komoly pszichés megterhelést vethet fel, hiszen az általában értékesebbnek tartott önálló családi házból lakásba költözést veszteségnek éli meg a lakosság túlnyomó része. Önmagában ez a váltás életstílusbeli változást jelentene még akkor is, ha nem több száz kilométer távolságra költöznének.
- Veszélyként jelentkezik számukra, hogy az eladási folyamat elhúzódhat, ami részben tőkevesztést, részben költségnövekedést jelenthet, továbbá veszélyezteti a munkáltatóval történt megállapodást.
- Veszélyként jelentkezik, ha bármelyik munkáltató próbaidő alatt vagy azután alkalmatlannak találja az új munkavállalót. Nincs garancia arra vonatkozóan, hogy a két munkaszerződés legalább olyan időtávon belül fennmarad, ami a család költözésének realitását igazolja.
- További kockázat a család számára, ha idősebb családtagjaikat Poroszlón hagyják, akik talán már a költözés idején is, de később növekvő valószínűséggel gondozásra, ápolásra szorulnak idős korukból adódó állapotváltozás miatt.
- A család számára biztonságosabb lenne, ha nem kellene azonnal feladniuk teljes egzisztenciájukat Poroszlón, hanem „kétlaki” életet tudnának élni. Ez felveti egyrészt a bérelhető lakás igényét Székesfehérváron, másrészt azt a többletköltséget, amit a gyakorlatban két háztartás és a közöttük való utazás fenntartása jelenthet.
- Elképzelhető az is, hogy csak az egyik felnőtt (aki jellemzően az apa szokott lenni) vállal munkát Székesfehérváron és hetente-kéthetente hazajár poroszlói otthonába. Vannak családok, akik számára ez az életmód működik, más családoknál sajnos a család szétesése következhet be ilyen körülmények között.

6.3 Pályázati támogatások

A támogatások elemzése kapcsán összegyűjtjük a mobilitás támogatására indított támogatási formákat, valamint ezek eredményességére vonatkozó

mutatókat (pl. mobilitási támogatás, OFA Mobilitás Program, OFA Hátrányos helyzetű térségekben lakók mobilitásának elősegítése).

„Hátrányos helyzetű térségekben lakók mobilitásának elősegítése 2008” (OFA)

Hazánkban jelentősek a területi eltérések a foglalkoztatási helyzetben, különösen a helyi munkaerőpiacnak számító kistérségi szinten. Nem csupán a munkanélküliségi ráta nagysága, hanem a munkanélküliek és inaktívak összetétele is számottevő eltéréseket mutat. A magas munkanélküliséggel sújtott térségekben a problémák halmozódása a jellemző: az átlagosnál magasabb az alacsony iskolai végzettségűek aránya, kevesebb a betöltetlen munkahelyek száma. Ez a tartósan munkanélküliek, a munkaerőpiacról tartósan kiszorult inaktív népesség, és emiatt a szociális segélyre szoruló magas arányában is megmutatkozik. A munkaerő migrációja alacsony, és mobilitási lehetőségei korlátozottak. A foglalkoztatás és a munkanélküliség területi különbségeinek forrása részben az, hogy a magyar lakosság helyi kötődései erősek, így a lakóhely-változtatást önmagában a munkalehetőségek nem motiválják. Emiatt csak korlátozottan érvényesülhetnek a kereslet és a kínálat térbeli eltéréseit kiegyenlítő spontán folyamatok. A spontán folyamatok alacsony szintje indokolta a komplex kísérleti program elindítását, mely lehetőséget biztosított a lakóhely és/vagy tartózkodási hely megváltoztatására vállalkozók révén a hátrányos kistérségekben élők foglalkoztatási szintjének növelésére. A program pénzügyi forrása 350.000.000,- Ft volt, melyet a Munkaerőpiaci Alap foglalkoztatási alaprésze biztosított. A program keretében nonprofit magán-munkaközvetítő és munkaerő-kölcsönző szervezeteknek azt kellett vállalniuk, hogy a leghátrányosabb helyzetű kistérségekben (33+14) élők – elsősorban álláskeresőket, munka nélkül lévőket – munkába helyez más kistérségekben, elsősorban az ország azon részében, ahol munkaerő hiány mutatkozik. A szervezeteknek – amelyek konzorciumban, együttműködésben is végezhetik e tevékenységet – azt kellett vállalniuk, hogy a 47 kistérségben munkaerőt toboroznak olyan munkáltatók számára, amelyek munkaerőhiánnyal küzdenek. A célcsoport tagjainak alkalmazása munkaerő-kölcsönzés keretében történhetett. A program keretében egy - a toborzási időszakot követő 6+6+6 hónapos időtartamú foglalkoztatásnak és nyomon követésnek kellett megvalósulnia, melynek keretében a pályázóknak a rendelkezésére álló eszközökkel segíteniük kellett a munkavállalót, hogy a munkavégzés tartós legyen. A program vonatkozásában annál a kölcsönbevevőnél történő munkavégzés volt befogadható, ahol a lakóhelytől a munkavégzés helyére történő utazás a napi ingázási időtartamot - tömegközlekedéssel 3 óra - meghaladta. A program eredményességének érdekében valamennyi résztvevő meglévő aktív eszközökkel kiegészíthette a támogatási összeget, azonban egy tevékenységhez csak egy forrásból lehetett támogatást igénybe venni. A támogatott tevékenységek közé tartozott a szükségletfelmérés, toborzás, munkahely megtartását segítő szolgáltatás nyújtása, lakhatás, tömegközlekedési eszközzel történő hazautazás támogatása, a célcsoport anyagi ösztönzése.

6.4 Jelenlegi helyzet összefoglalása

A jelenlegi helyzet összefoglalása és értékelése a 1. fázisban meghatározott gátló tényezők alapján történik. Az egyes gátló tényezők és az jogszabályok, költségek

és támogatások egyes elemeit vetjük össze és elemezzük, hogy az egyes jogszabályok, támogatások vagy költségszintek milyen hatással vannak a gátló tényezőkre. Az eredményt három mátrixban foglaltuk össze a mobilitási területek szerint.

6.4.1 Tartós mobilitás

15. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, tartós mobilitás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról		▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ képzési támogatás az álláskeresőnek	▪ nem támogatja	▪ támogathat munkaerőpiaci programokon keresztül	▪ nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról		▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről		▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról		▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ szakképzés, nyelvi képzés, pálya-orientáció, jogosítvány szerzését támogatja az álláskeresőnek	▪ nem támogatja	munkaerőpiaci programokat támogathat	▪ bértámogatás hátrányos helyzetű csoportok tagjainak foglalkoztatásához a munkavállalónak
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról		▪ támogatja a munkavállalót	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem támogatja	▪ nem releváns	▪ nem támogatja

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági- pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról		- költözési segély adómentes lehet (munkáltatónak és munkavállalónak is) - lakhatási támogatás adóköteles az összevont jövedelem részeként - a szolgálati lakás vállalkozás esetén adóköteles (nem támogatja)	nem támogatja	képzési költség adómentes a munkáltatónak és a munkavállalónak is	nem támogatja	nem támogatja	kérelemre az ingatlan elidegenítés miatti szája elengedhető (munkavállalót támogatja)
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról		- a költözési segély költsége elismert költség a munkáltatónál - lakhatás támogatása, erre fizetett szája és járulék elismert költség	nem támogatja	a képzés költsége elismert költség a munkáltatónál	a munkáltató ráfordítása elismert költség	nem releváns	nem releváns
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élelmezési költségeinek térítéséről	korábban támogatta	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről		nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns	nem releváns
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról		nem releváns	nem támogatja	támogatja az alap- és középfokú képzést	nem támogatja	nem releváns	nem releváns
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról		támogatja a munkavállalót	nem támogatja	nem releváns	nem támogatja	nem releváns	nem támogatja

6.4.2 Napi ingázás

16. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, napi ingázás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról	támogatja az álláskeresőt, illetve a képzésben részt vevő utazását, nem támogatja a munkavállaló utazását		nem támogatja	támogatja az álláskeresőt, állás nélküli pályakezdőt, egyéb munkanélkülis égne különösen kitett csoportokat			nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról	támogatja a munkáltatót		nem támogatja	nem releváns			nem releváns
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről	támogatja a bérlet, jegy 86%/80%³³-át felső határ nélkül		nem releváns	nem releváns			nem releváns
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról	elvileg nyújtható támogatás, külön pályázati kiírás szerint		nem támogatja	támogatja az álláskeresőt, állás nélküli pályakezdőt, egyéb munkanélkülis égne különösen kitett csoportokat			nem támogatja

³³ Vasút 2. osztályon 86%, elővárosi közlekedésben, távolsági buszon 80%.

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági- pénzügyi akadályok
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem releváns		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem releváns
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése kedvezményesen adózik ▪ a napidíj és a havi átalány adóköteles		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem támogatja
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése és szja elismert költség ▪ napidíj és a havi átalány elismert költség		▪ nem támogatja	▪ képzési költség a munkáltatónál elismert költség			▪ nem támogatja
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élelmezési költségeinek térítéséről	▪ napidíjat, havi átalányt ír elő, melyet a munkáltató köteles a munkavállalónak kifizetni		▪ nem releváns	▪ képzéssel összefüggésbe n felmerült napidíj elismert ktg			▪ nem támogatja
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről		▪	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪	▪	▪ nem releváns
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról	▪ nem releváns	▪	▪ nem támogatja	▪ támogatja	▪	▪	▪ nem releváns
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem releváns	▪	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪	▪	▪ nem releváns

6.4.3 Átmeneti mobilitás

17. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, átmeneti mobilitás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról	▪ támogatja az álláskereső, illetve a képzésben részt vevő utazását, nem támogatja a munkavállaló utazását	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról	▪ támogatja	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről	▪ támogatja	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ támogatja				▪ nem támogatja
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem támogatja	▪ támogatja	▪ nem releváns				▪ nem releváns
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése kedvezményes en adózik ▪ a napidíj és a havi átalány adóköteles	▪ részben támogatja (speciális esetekben)	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról	- helyi közlekedés ktg térítése és szja elismert költség - napidíj és a havi átalány elismert költség	elismert költség lehet	nem támogatja				nem támogatja
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élelmezési költségeinek térítéséről	nem releváns	nem releváns	nem releváns				nem releváns
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről	hétvégi hazautazást támogatja a munkavállalónál, a jegy, bérlet árának 86%/80%³⁴-át kell a munkáltatónak megtérítenie, max. havi 30.000³⁵ Ft-ot	nem releváns	nem releváns				nem releváns
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	nem releváns	ingatlantulajdonos nem támogatja³⁶, bérletet közvetetten támogatja	nem releváns				nem támogatja

³⁴ Vasút 2. osztályon 86%, elővárosi közlekedésben és távolsági autóbusszon 80%.

³⁵ 2011-től az éves fogyasztói árindex mértékével növekvő összeg.

³⁶ Nem lehet az illetőnek két lakástulajdona.

7 GAP Elemzés

A módszertani fejezetben rögzített módon tartalmazza az egyes szempontok értékelését és az értékelés szöveges kiegészítését.

A harmadik fázisban kerül sor a GAP elemzésre. A GAP elemzésben vizsgáljuk, hogy az egyes gátló tényezők jelenlegi helyzetét hogyan, mennyire, milyen mértékben kéne változtatni ahhoz, hogy növekedjen a mobilitási szándék. A GAP elemzésben az 1. és 2. fázis adataira, információira és megállapításaira támaszkodunk az értékek, vagy a szükséges módosítás meghatározásához.

A GAP elemzést beillesztjük a jelenlegi helyzet összefoglalására készített mátrixba, és így lehetőség lesz az összefüggések feltárására. Az egyes gátló tényezőkre több elem is hatással lehet. Így például az utazási költségekre hatással vannak a költségek, a jogszabályok és a támogatás is. Amennyiben a GAP elemzéssel megállapítható, hogy milyen mértékben kell az utazási költségek változtatni, hogy növekedjen a mobilitási szándék modellezni lehet, mely eszközökkel lehet ezt biztosítani.

A GAP elemzés az elvárások és lehetőségek, valamint a változatlanságot feltételező előrebecslés különbségéből fakadó ellentmondások napvilágra hozására, és a feloldásra történő összpontosításra építő tervezési módszer.

7.1.1 Tartós mobilitás

18. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, tartós mobilitás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról		▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ képzési támogatás az álláskeresőnek	▪ nem támogatja	▪ támogathat munkaerőpiaci programokon keresztül	▪ nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról		▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről		▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról		▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ szakképzés, nyelvi képzés, pálya-orientáció, jogosítvány szerzését támogatja az álláskeresőnek	▪ nem támogatja	munkaerőpiaci programokat támogathat	▪ bértámogatás hátrányos helyzetű csoportok tagjainak foglalkoztatásához a munkavállalónak
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról		▪ támogatja a munkavállalót	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem támogatja	▪ nem releváns	▪ nem támogatja

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági- pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról		▪ költözési segély adómentes lehet (munkáltatónak és munkavállalónak is) ▪ lakhatási támogatás adóköteles az összevont jövedelem részeként ▪ a szolgálati lakás vállalkozás esetén adóköteles (nem támogatja)	▪ nem támogatja	▪ képzési költség adómentes a munkáltatónak és a munkavállalónak is	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ kérelemre az ingatlan elidegenítés miatti szja elengedhető (munkavállalót támogatja)
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról		▪ a költözési segély költsége elismert költség a munkáltatónál ▪ lakhatás támogatása, erre fizetett szja és járulék elismert költség	▪ nem támogatja	▪ a képzés költsége elismert költség a munkáltatónál	▪ a munkáltató ráfordítása elismert költség	▪ nem releváns	▪ nem releváns
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élmezési költségeinek térítéséről	▪ megjegyzés: korábban támogatta	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről		▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns	▪ nem releváns

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzettség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági- pénzügyi akadályok
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról		▪ nem releváns	▪ nem támogatja	▪ támogatja az alap- és középfokú képzést	▪ nem támogatja	▪ nem releváns	▪ nem releváns
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról		▪ támogatja a munkavállalót	▪ nem támogatja	▪ nem releváns	▪ nem támogatja	▪ nem releváns	▪ nem támogatja

7.1.2 Napi ingázás

19. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, napi ingázás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról	támogatja az álláskereső, illetve a képzésben részt vevő utazását, nem támogatja a munkavállaló utazását		nem támogatja	támogatja az álláskeresőt, állás nélküli pályakezdőt, egyéb munkanélkülis égneek különösen kitett csoportokat			nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról	támogatja a munkáltatót		nem támogatja	nem releváns			nem releváns
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről	támogatja a bérlet, jegy 86%/80%³⁷-át felső határ nélkül		nem releváns	nem releváns			nem releváns
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról	elvileg nyújtható támogatás, külön pályázati kiírás szerint		nem támogatja	támogatja az álláskeresőt, állás nélküli pályakezdőt, egyéb munkanélkülis égneek különösen kitett csoportokat			nem támogatja

³⁷ Vasút 2. osztályon 86%, elővárosi közlekedésben, távolsági buszon 80%.

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem releváns		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem releváns
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése kedvezményesen adózik ▪ a napidíj és a havi átalány adóköteles		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem támogatja
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése és szja elismert költség ▪ napidíj és a havi átalány elismert költség		▪ nem támogatja	▪ képzési költség a munkáltatónál elismert költség			▪ nem támogatja
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élelmezési költségeinek térítéséről	▪ napidíjat, havi átalányt ír elő, melyet a munkáltató köteles a munkavállalónak kifizetni		▪ nem releváns	▪ képzéssel összefüggésben felmerült napidíj elismert ktg			▪ nem támogatja
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségterítésről	▪		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem releváns
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
1993. évi LXXIX. Törvény a közoktatásról	▪ nem releváns		▪ nem támogatja	▪ támogatja			▪ nem releváns
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem releváns		▪ nem releváns	▪ nem releváns			▪ nem releváns

7.1.3 Átmeneti mobilitás

20. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, átmeneti mobilitás

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzetlenség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
Mobilitást közvetlenül támogató jogszabályok							
1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról	▪ támogatja az álláskereső, illetve a képzésben részt vevő utazását, nem támogatja a munkavállaló utazását	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
39/1998. (III. 4.) Korm. Rendelet a munkába járással összefüggő terhek csökkentését célzó támogatásokról, valamint a munkaerő-toborzás támogatásáról	▪ támogatja	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
39/2010. (II. 26.) Korm. Rendelet a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről	▪ támogatja	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
6/1996. (VII. 16.) MüM rendelet a foglalkoztatást elősegítő támogatásokról, valamint a Munkaerőpiaci Alapból foglalkoztatási válsághelyzetek kezelésére nyújtható támogatásról	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	▪ nem támogatja	▪ támogatja	▪ nem releváns				▪ nem releváns
Mobilitást közvetve, az adórendszeren keresztül támogató jogszabályok							
1995. évi CXVII. tv. a személyi jövedelemadóról	▪ helyi közlekedés ktg térítése kedvezményes en adózik ▪ a napidíj és a havi átalány adóköteles	▪ részben támogatja (speciális esetekben)	▪ nem támogatja				▪ nem támogatja

Jogszabály, költség, támogatás	Utazási akadályok	Lakhatás akadályok	Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok	Képzettség	Adminisztratív akadályok	Munkaerőpiaci helyzet	Gazdasági-pénzügyi akadályok
1996. évi CXXXI. tv. a társasági adóról	- helyi közlekedés ktg térítése és szja elismert költség - napidíj és a havi átlány elismert költség	elismert költség lehet	nem támogatja				nem támogatja
278/2005. Kormányrendelet a belföldi kiküldetés élelmezési költségeinek térítéséről	nem releváns	nem releváns	nem releváns				nem releváns
78/1993. Kormányrendelet az utazási költségtérítésről	hétvégi hazautazást támogatja a munkavállalónál, a jegy, bérlet árának 86%/80%³⁸-át kell a munkáltatónak megtérítenie, max. havi 30.000³⁹ Ft-ot	nem releváns	nem releváns⁴⁰				nem releváns
Egyéb, a mobilitásra hatással levő jogszabályok							
74/2011. (V.2.) Korm. Rendelet a lakáscélú állami támogatásokról szóló 12/2001. (I.31.) Korm. rendelet módosításáról	nem releváns	ingatlantulajdon nem támogatja⁴¹, bérletet közvetetten támogatja	nem releváns				nem támogatja

³⁸ Vasút 2. osztályon 86%, elővárosi közlekedésben és távolsági autóbuszon 80%.

³⁹ 2011-től az éves fogyasztói árindex mértékével növekvő összeg.

⁴⁰ Egészen ideális esetben elképzelhető lenne azonban olyan támogatás, mely a család utazását is segítené a távollevő családtaghoz

⁴¹ Nem lehet az illetőnek két lakástulajdona.

7.1.4 Összefoglalás

A jelenlegi foglalkoztatás-politika a mobilitást **elsősorban az utazási költségeken keresztül támogatja**, részben a munkáltatókra áthárítva annak költségeit, jobb esetben adómentesen vagy kedvezményes adózással terhelve. Így is jócskán maradnak olyan költségek, melyek esetében a munkavállalók részben vagy egészben viselik a terheket (helyi és helyközi közlekedés térítetlen része).

A lakásbérlet, lakásvásárlás, költözés költségeiből az állam igen keveset vállal át. Itt elsősorban a lakástulajdon megszerzése esetén érvényesíthető lakáspolitikai kedvezményről lehet szó, azonban például az időszakos ingázás esetén a „kétlaki” élethez szükséges második lakástulajdon, bérlet költségeihez semmilyen hozzájárulást nem biztosít.

A képzetlenség leküzdésére elsősorban az álláskeresőket esetében igen jelentős támogatások léteznek. Azonban a tapasztalatok azt mutatják, hogy a képzés indokoltsága nem minden esetben igazolható a későbbi elhelyezkedési lehetőségekkel. Azaz, igen nagy kockázat a munkavállaló számára olyan képzésben részt venni, amelynek elvégzésével a saját régiójában (más szóval a gyakorlatban ésszerű ingázási távolságon belül) nincs esélye elhelyezkedni. Valamint a munkaügyi központok elsősorban a saját térségükben megjelenő munkaerőhiányra kötelesek reagálni a képzések kiírásánál, **a mobilitást lehetővé tevő képzésekre nincs jogszabályi előírás.** Annak ellenére így van ez, hogy a 6/1996-os MüM rendelet a képzéshez kapcsolódó szállás, ételmezés és a helyi, illetőleg helyközi utazás költségére támogatást engedélyez.

A különösen a migráció (költözés) esetén fellépő **adminisztratív akadályok könnyítésére, leküzdésére semmilyen jogszabályi előírás, támogatás, vagy szolgáltatás nincs.**

A humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők közül fakadó akadályok támogatására egyáltalán nincs jelenlegi intézkedés a foglalkoztatás-politika és más ágazati politikák részéről. Ez igaz mind a tartós mobilitás (migráció) elősegítésének hiányára, mind a napi és időszakos ingázás esetén.

A támogatás hiánya abból is fakad, hogy a foglalkoztatás-politika egyéneken gondolkodik, csak az egyénre szabja a támogatást és nem veszi figyelembe az egyén körül levő családot, annak érdekeit. A realitás azonban az, hogy **a mobilitási döntésekre különösen jellemző, hogy** nem az egyén döntései, hanem egy család bevonásával, a családtagok szerteágazó érdekeinek figyelembe vételével meghozott **családi döntések.**

A gazdasági-pénzügyi akadályok esetén – különösen a mintacsalád elemzése során kimutatott – **pénzügyi hiányra sincs jogszabályban foglalt támogatási lehetőség.**

A **tartós mobilitás** szempontjából a legkevesebb támogatás a következő területeken elérhető:

- Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok
- Adminisztratív akadályok
- Gazdasági-pénzügyi akadályok

A gátló tényezők elemzése kapcsán bemutattuk, hogy a legnagyobb gátat a humán tényezők jelentik, ezt követik a gazdasági tényezők, majd az adminisztratív akadályok. Így a támogatások hiánya a fenti területeken jelentősen akadályozza a tartós mobilitás működését.

A **napi ingázás** szempontjából a legkevesebb támogatás a következő területeken elérhető:

- Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok
- Gazdasági-pénzügyi akadályok

Az **átmeneti mobilitás** szempontjából a legkevesebb támogatás a következő területeken elérhető:

- Humán, családi, kulturális, egyéni pszichikai tényezők okozta akadályok
- Gazdasági-pénzügyi akadályok

A gátló tényezők elemzése kapcsán bemutattuk, hogy a napi és ingázás és a átmeneti mobilitás kapcsán a legnagyobb gátat a humán tényezők és a gazdasági tényezők jelenti.

8 Javaslatok

8.1 Módszertani javaslatok

A megfogalmazott javaslatok közül legfontosabbnak a szemléletváltást tartjuk, amelynek elsődlegesen a közigazgatásban kell megtörténnie. Az eddigi pénzügyi és költség szemlélet helyett, amely a mobilitást utazási, lakhatási, vagy lakhatási költség problémaként értelmezte, azonban a gátló tényezők elemzése alapján a **humán tényezőket** kéne prioritásként kezelni. A gátló tényezők elemzése kapcsán bemutattuk, hogy a mobilitás legnagyobb gátja a bizonytalanság, a kulturális attitűd, az ismeret és információ hiány és a félelem, nem pedig a költség. Ezeket a tényezőket pusztán pénzügyi támogatásokkal nem lehet áthidalni.

A humán gátló tényezők kezelésének kipróbált módszere az „ügyfél” élethelyzet alapú megközelítése. Itt is fontos kiemelni, hogy a munkanélküliség nem individuális, hanem családi probléma, tehát **a megoldást is a család élethelyzetének kezelésével kell keresni.**

A megoldáshoz tehát új módszertan szükséges, amely épít a család élet helyzetére, az abban lévő erőforrásokra és tudomásul veszi és kezeli a család munkanélküliséghez közvetlenül nem kötődő problémáit. Ez a módszertan új a hazai közigazgatás számára, mert az ügy megoldása helyett élethelyzet probléma megoldást kell felvállalnia. Az élethelyzet probléma megoldás azonban minden esetben egyedi. Az élethelyzeteket lehet tipizálni, azonban a megoldás minden esetben folyamat, amelyet a családdal együtt kell megvalósítani.

A foglalkoztatással kapcsolatos közigazgatási intézményeknek természetesen nem egyedül kell a felmerült problémákat megoldania. Egyrészt rendelkezésére áll a közigazgatáson belüli interoperabilitás, másrészt a más területen sikerrel alkalmazott szolgáltatás vásárlási módszerek.

A módszertani javaslatunk lényege, hogy mindhárom mobilitási élethelyzet esetén az érintett család kapjon tanácsadói támogatást a felmerült humán, gazdasági és adminisztratív problémák leküzdéséhez. A tanácsadói támogatásnak segíteni kell a családot a döntéshozás előkészítésében, az adatok, információk összegyűjtésében, a döntési alternatívák kidolgozásában. El kell juttatni a családot a döntésig, amelyet azonban a családnak kell meghoznia. Az egyszerűség kedvéért a szolgáltatást, funkciót **mobilitási ügynökség**nek nevezzük. A **mobilitási ügynökség nem szervezet, hanem funkció.** A hazai szaknyelvben a mobilitás ügynökség funkcióhoz az esetmenedzser áll tartalmilag a legközelebb.

Az előkészítő tanácsadói szolgáltatás mellett fontos, hogy a mobilitási ügynökség a megvalósításban se hagyja egyedül a családot. Egyrészt a jelentős adminisztratív terhek (közigazgatási ügyintézés, hitel ügyintézés, iskoláztatás, stb.) másrészt a minta család példáján bemutatott finanszírozási feladatok miatt.

A bemutatott minta család átmeneti hitel nélkül nem képes átköltözni Székesfehérvárra, mert az első 8 hónapban a havi bevételek nem fedezik a kiadásokat. A lebonyolítás támogatásához egyablakos ügyintézési modellt kell megvalósítani a mobilitási ügynökség által.

A mobilitási ügynökség funkciója tehát kettős, egyrészt tanácsadói szerepkör, amely képes humán tanácsadásra, másrészt a megvalósítást segítő ügynökség.

Mindkét szerepkör alapja a megfelelő kompetenciák és a szükséges tudásbázis megléte. Az ügynökség munkájához megfelelő akkreditációt követően célszerű bevonni a nagyobb bizalmi erővel bíró civil szervezeteket is.

Az ügynökségi funkció közigazgatási bevezetését több EU tagországban is alkalmazták a szétagolt közigazgatási funkciók kezelésére, komplex beavatkozást kívánó élethelyzethez való illesztésére. A tradicionális, ágazati rendszerben működő közigazgatás jelentősen megnehezíti az állampolgárok helyzetét, hiszen tőlük várja el a különböző ágazatok által biztosított szolgáltatások, támogatások összegyűjtését és integrálását saját élethelyzetük megoldásához. **Az ügynökségi funkció a közigazgatás átalakítása nélkül, lehetőséget biztosít az ágazatok által kínált szolgáltatások és támogatások egy helyen történő, személyre szabott igénybevételéhez.**

Az állampolgár feljogosítja az ügynökségi funkcióval rendelkező szervezetet a közigazgatáson belüli eljárások, ügyintézések intézésére. Így egy „ablakon” keresztül veheti igénybe az ágazatok által kínált szolgáltatásokat és támogatásokat.

Az EU tagországok példái közül kiemelnénk az írországi családtámogatási ügynökséget. Az ír családtámogatási rendszer szétagolt volt és igen sok erőforrást kívánt a családtól, valamint a szétagoltság következtében alacsony hatékonysággal működött. A megoldás az ügynökségi funkció kiépítése volt. Az ügynökség átvette a családok szerepét az ügyintézésekben, ehhez a családnak csak egy meghatalmazást kellett adnia. Az így létrejött folyamatok alapján készült az ír családtámogatási informatikai szolgáltatás.

Hasonló megoldás az angol Citizens Advice Bureaux (CAB)⁴² amely nagyrészt állami finanszírozással működő civil szervezet. Feladata, hogy a CAB munkatársai alapján épülő, fejlesztett élethelyzet tudásbázis alapján segítsen az állampolgároknak, élethelyzetük megoldásában. Együtt feldolgozzák az élethelyzetet, majd a CAB munkatársa segít az ügyintézés elindításában, végigvitelében. A CAB nem válogat az ügyekben, ha kell közszolgáltatók, vagy az üzleti szolgáltatók felé is segít eljárni. A CAB nagyban hozzájárult az angol kormányzati szolgáltatások hatékonyságának növekedéséhez, a szegregálódás veszélyével fenyegetett csoportok leszakadásának meggátolásában. A CAB feladatai:

- Élethelyzet feldolgozása;
- Megoldáshoz kapcsolódó ügyek azonosítása;
- Ügymenedzsment folyamat összeállítása, ha szükséges (összetett ügymenetnél);
- Az ügyek elindításához szükséges ügyfélprofil összeállítása;
- Segítség az ügyintézés elindításához (személyes, elektronikus), szükség esetén ügyintézésben való részvétel;
- Informatikai infrastruktúra biztosítása;
- Élethelyzet megoldás menedzsment, szükség esetén;
- Adminisztráció, élethelyzet tudásbázis építése, minden ügy kapcsán bővül az élethelyzet adatbázis;

⁴² <http://www.citizensadvice.org.uk/>

- Ügyintézők (többsége önkéntes) oktatása, élethelyzet megoldások, közigazgatási, közszolgáltatási és üzleti ügyintézés.

A CAB civil ernyőszervezet. Számos helyi irodával és civil partnerrel rendelkezik. A CAB jelenleg 462 helyi központtal működik, 3000 helyszínen (834 önálló iroda, 1054 egészségügyi helyszín, 625 közösségi pont, 217 jogi helyszín) valamint e-mailben, weben, telefonon, digitális TV-n, interaktív kiosk-on keresztül érhető el.

A CAB által működtetett, az állampolgári problémák megoldását támogató weboldalt, amely a tanácsadók által is használt adatbázist teszi elérhetővé, több mint 4,5 millió ember látogatja. A CAB szervezetében jelenleg 26 ezer tanácsadó dolgozik, amelyből 20 ezer önkéntes. 2005-ben 5,5 millió ember fordult problémájával a szervezethez.

8.2 Finanszírozási javaslatok

A mintacsalád esetében kimutatásra került, hogy – a család megtakarításának hiányában – jelentős forgótőke hiány mutatkozik a költözés akadályaként. A mobilitás költségeinek fedezetére kamatmentes áthidaló kölcsön nyújtására lenne szükség akár piaci pénzügyi szervezetek közbeiktatása nélkül is, az ügynökségeken keresztül.

Azon esetekben, ahol a költözni szándékozó személy (család) eladandó ingatlana jelzáloghitel fedezeteként szolgál, szükséges lenne a fedezetcsere folyamatának megkönnyítése a kockázatok és költségek mérséklése céljából.

8.2.1 „Egységköltség” konstrukció

8.2.1.1 Egyszerűsített költségelszámolási módszerek az EU-ból származó források esetében

Az Európai Unió forrásaiból származó támogatások esetén 2006-tól három költségelszámolási módszer működött a kedvezményezettek felé történő támogatás-kifizetések esetén az ESZA források esetében:

- a) számlával és/vagy más bizonylattal igazolt kiadások, melyeket a kedvezményezett igazolt;
- b) az adott projekt átalányalapon meghatározott közvetett költségei, a műveletre elszámolt közvetlen költségek legfeljebb 20 %-áig;
- c) eszközök értékcsökkenési költségei, kizárólag a projekt időtartama alatt és annyiban, amennyiben állami támogatással nem járultak hozzá az adott eszközök megszerzéséhez.

A b) pontban említett átalányalapú közvetettköltség-elszámolás az egyszerűsítést célozta, melynek bevezetését valamennyi érdekelt – többek között az Európai Számvevőszék is – üdvözölte.

Az átalányalapú közvetettköltség-elszámolás lényege, hogy a teljesített és pénzügyileg igazolt közvetlen költségeknek előre meghatározott arányában nyújt fedezetet a közvetett költségekre.

Az 1081/2006/EK rendelet módosítása az átalányelszámolást további két módszerrel bővítette ki: az egységköltség módszer alkalmazásával és az

átalányösszegű kifizetéssel. (Ezt a módosítást utóbb az ERFA típusú költségek elszámolásában is elfogadták.)

Az egységköltség módszer lényege, hogy a „ténylegesen felmerült költségek” visszatérítése helyett valamilyen kalkulációs egységre vetített átalányt (egységárat) alkalmazzanak. Az egységköltséget az irányító hatóság vagy a közreműködő szervezet előzetesen, a konstrukció tervezésekor kalkulálja, amit utólag sem módosít. A kifizetett összeg az egységköltség és a teljesített mennyiség szorzataként alakul, feltéve, hogy a támogatási okiratban megjelölt más feltételek is teljesülnek.

Az átalányösszegű kifizetés lényege, hogy a pályázó saját számításaival előzetesen meghatározza az adott művelet (projekt, projektelem) költségét, mely összeget a közreműködő szervezet verifikálja saját számításai, adatai, szakértői becslése alapján. A projekt megvalósulásakor a kedvezményezett az előzetesen kalkulált összeget megkapja (természetesen a támogatási okiratban meghatározott egyéb feltételek teljesítése esetén). Átalányösszegű kifizetés olyan projektekkel, projektelemekkel vagy tevékenységekkel szemben lehetséges, melyek nem haladják meg az 50.000 Euró összeget.

21. Táblázat - Az EU forrásaiból származó támogatásokhoz kapcsolódó egyszerűsített költségelszámolási lehetőségek összefoglalása⁴³

Egyszerűsített költségelszámolási lehetőségek			
Cél:	a részletes pénzügyi igazoló dokumentumok vezetésével járó teher csökkentése		
Megnevezés	Átalányalapú közvetett költség térítés	Egységköltség alapú kifizetés	Átalányösszegű kifizetés
Angol nyelvű megnevezés	indirect costs, declared on a flat-rate basis	flat-rate costs calculated by application of standard scales of unit cost	lump sums to cover all or part of the costs of an operation
Számítást végzi	Az átalányhányadot az IH/KSZ határozza meg, a tényleges összeget a közvetlen költségek alapján a kedvezményezett számítja ki	Az egységköltséget az IH/KSZ határozza meg, a teljesített mennyiség és az egységköltség alapján a kedvezményezett számítja ki a támogatást.	A költségeket előzetesen a kedvezményezett számítja és igazolja, a KSZ fogadja el.
Maximum	Legfeljebb a közvetlen költségek 20%-áig	---	Legfeljebb 50.000 Euróig (cca. 14,5 M Ft)
Igazolási kötelezettség	Közvetlen költségeket kell bizonyítani (pénzügyi dokumentumokkal)	Kedvezményezett részéről: mennyiséget kell bizonyítani (arányos kapcsolódás) – folyamat vagy eredmény alapú dokumentumokkal	Művelet végrehajtását kell bizonyítani (eredményt igazoló dokumentumokkal)
Csökkentési feltétel	A közvetlen költség csökkenésével az átalánytérítés csökken	A mennyiség csökkenésével a támogatás is csökken	Bináris – vagy kifizeti a KSZ, vagy nem (gyakran több lépcsős döntési folyamat, pl. előkészítést külön kifizeti)
Kapcsolata a közvetlen költségekkel	Nem tartalmazhat közvetlen költség elemeket	Tartalmazhat közvetlen költség elemeket	Tartalmazhat közvetlen költség elemeket
Időbeli korlátozás	Előleghez, ill. közbenső vagy záró kifizetéshez is kapcsolódhat, feltéve, hogy közvetlen költség is felmerül	Közbenső vagy záró kifizetéshez kapcsolódik	A projekt befejezéséhez kapcsolódik
Ellenőrzés időpontja	A közvetlen költségek ellenőrzését utólag végzik, az átalányhányadot előzetesen határozzák meg	A ráfordítások értékének ellenőrzését előzetesen végzik, csak a mennyiség ellenőrzése történik utólag	A ráfordítások értékének ellenőrzését előzetesen végzik, a teljesítés/ eredmény ellenőrzése történik utólag
Kombinációs lehetőség	Ne legyen kapcsolatban valamely közvetlen költséggel, olyannal sem, melyet pl. egységköltség alapú térítés fedez	Kombinálható az átalányalapú közvetett költség térítéssel	Egy művelet részeit nem számolhatják el egynél több fajta lehetőség alkalmazásával, ami kettős finanszírozást jelentene

⁴³ 396/2009/EK rendelettel módosított 1081/2006/EK rendelet (ESZA forrásokra vonatkozóan), valamint a 397/2009/EK rendelettel módosított 1080/2006/EK rendelet (ERFA forrásokra vonatkozóan) szerint

8.2.1.2 Egységköltség módszer

Az egységköltség módszer tehát az átalány alapú elszámolás olyan változata, amellyel az eddigi input-orientált rendszer helyett, egy output-, illetve folyamatelem-orientált rendszer felé lehet elmozdulni. A módszer szerint a **mérhető teljesítményhez, eredményhez** (output) **vagy folyamatelemhez** egységköltségeket kell meghatározni, és az elszámolható költség a teljesített output darabszámának és a kapcsolódó egységköltségnek a szorzatával egyenlő.

Az egységköltségek tipikusan a viszonylag könnyen meghatározható mennyiségekre – például a képzési órák, képzési napok, a megszerzett bizonyítványok, a véglegesített képzési modulok, óráberek, a ledolgozott tanácsadói órák, a szállodákban eltöltött éjszakák vagy étkezések számára – alkalmazhatók.

Az egységköltséget a nemzeti hatóságnak (irányító hatóság, közreműködő szervezet) **előzetesen**, a művelet, konstrukció tervezésekor kell kalkulálnia. A sztenderd egység-költség alapú elszámolás során a kedvezményezettnek kizárólag a mennyiséget kell igazolni, és nem az egységköltség ténylegesen felmerült költségösszegének alátámasztottságát. Az EU források lehívhatóságához azonban az irányító hatóság/KSZ az egységköltség megállapításának módszerét bemutatni, számításait igazolni köteles.

Az egységköltség megállapításnak lehetséges eszközei:

- korábbi pénzügyi adatok, kimutatások, statisztikai analízis, tanulmány, stb.
- nemzeti, illetve regionális hatóságok által alkalmazott egységárak (pl. üzemanyag norma)
- piaci ár (az adott termékre, szolgáltatásra bekért árajánlatok, ármegfigyelések eredménye).⁴⁴

A mobilitás esetében legalább a következő tevékenységek merülnek fel, melyek gyakoriságuk és/vagy jelentőségük miatt vizsgálhatók:

- utazás (napi, heti ingázás esetén)
- étkezés, szállás többletköltsége (napi, heti ingázás esetén)
- költözés (migráció esetén)
- lakáseladással és vétellel kapcsolatos költségek (migráció esetén)
- család migrációjának többletköltsége
- tanácsadói, mentori óradíjak.

Ezek közül sztenderdizálásra javasolhatóak első körben

- az utazási,
- az étkezési,
- a szállásköltségek,

⁴⁴ Nemzeti szabályozás az elszámolható költségekről, 2007-2013 programozási időszak. Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, 2009. december 16.

- tanácsadói (mentori) óradíjak.

Az utazási költségeket a távolság és a közszolgáltatók (MÁV, Volánbusz) hivatalos díjszabásából, személygépkocsi használata esetén a NAV által közzétett üzemanyagárak és fogyasztási normák, valamint költségátalány alkalmazásával lehet kalkulálni.

Az étkezési és szállásköltségek egységköltségei számíthatók például a már korábban elszámolt EU projektekben keletkezett, a KSZ felé elszámolt számlák mennyiségi és egységár-adataiból. Figyelembe lehet venni regionális vagy más eltéréseket (pl. falusi – városi szállásárak).

Tanácsadói, mentori óradíjak összegét szintén historikus adatokból vagy árajánlatokból lehet megalapozni.

A többi tevékenységhez kötődő költségek olyan jelentős változékonyságot mutathatnak az egyéni különbségek miatt, hogy a sztenderdizálást nem látjuk kivitelezhetőnek. Pl. a költöztetendő család mérete, a lakásügylet helyszínétől függő piaci érték, stb. Elképzelhető, hogy amennyiben a javasolt ügynökségnél megfelelő sokaságú historikus adat keletkezik, a sztenderdizáció elvégezhető.

Az egységköltség módszer másik korlátja, hogy a tényleges kiadás igazolása sok esetben az állam érdeke a gazdaság kifejlesztése céljából. Ezért a módszer alkalmazásának ellentmondhat az a költségvetési igény, hogy a gazdasági folyamatok kifejlesztése érdekében a számla nélküli ügyletek elkerülésére minden költséggel számla, vagy más számviteli bizonylat birtokában számoljanak el a támogatásra igényt tartók. Ez nem feltétlenül jelenti, hogy a támogatást kezelő szervnek hatalmas mennyiségű, egyenként kis összegű számlát kell begyűjtenie, de a támogatottnak az ellenőrzéskor szükséges bemutatni az elszámolásának alapjául szolgáló bizonylatokat.

Lényeges, hogy az egységköltségek (és átalányösszegek) esetén megváltozik az előleg és a „kifizetett kiadások” fogalma a magyar-EU elszámolási relációban, az EU források lehívásánál. A „kifizetett kiadásokat” a bejelentett és igazolt mennyiségek, nem pedig a kedvezményezettek részére történt kifizetések alapján számítják. Még ha azok egybe is eshetnek, a Bizottság felé igazolandó kiadásokat az **igazolt mennyiségek alapján** számítják, nem pedig a kedvezményezettek részére történt kifizetések alapján. Ez azt jelenti, hogy ameddig nincsenek igazolt mennyiségek, addig az egységköltség vagy átalányösszeg alapján teljesített kifizetések előlegnek minősülnek. A kedvezményezettek részére tett kifizetések történhetnének például havonta egyenlő részletekben, az utolsó 10% visszatartásáig, a mennyiségek bármilyen indoklása nélkül, kivéve a záró kifizetés esetén. Ezt a rendszert az EU elfogadhatónak tekinti, a havi kifizetések azonban előlegnek minősülnek, és azok **nem igazolhatóak a Bizottság felé**. A nemzeti hatóságoknak meg kell várniuk a záró kifizetést, amikor a mennyiségeket igazolják és ellenőrzik, hogy bejelenthessék a műveletből eredő költségeket.

8.3 Jogszabály javaslatok

8.3.1 Az ügynökségi funkciók megvalósításához szükséges jogszabályok

Célszerűen a foglalkoztatási törvény keretei között létre kell hozni az ügynökségi funkciót. Az ügynökségi funkciót a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat láthatná el,

hogy a régiók közötti együttműködést a központosítással biztosítsa. Bevonásra kerülhetnek az ügyfelekkel való munkába, kapcsolattartásba azok a nonprofit szervezetek, amelyek a munkanélkülieket segítő céllal működnek, tapasztalatuk van a humán oldali problémák kezelésében, mint az információhiány betöltése, az életvitel kialakításához nyújtott támogatás, a pszichés terhelés támogatása, a családi nehézségekben való tanácsadás, stb.

Lényeges lenne, hogy mind a költözés előtti, mind a költözés utáni helyszínen kapcsolatot tudjon tartani a migráns munkavállaló az ügynökség helyi megbízottjával, aki felé bizalommal fordulhat a nem várt nehézségek esetén is.

Fontos, hogy más helyi erőforrásokat is be lehessen csatornázni az ügynökségi funkció munkájának ellátásába a konkrét élethelyzet megoldásában: pl. családsegítő központ, bankokkal történő tárgyalás, stb.

Ahhoz, hogy az ügynökség alkalmassá váljon adminisztratív kötelezettségek átvállalására (egyablakos ügyintézés megvalósításához), az ügynökség által megfelelő feljogosításra van szükség az egyes kormányzati és egyéb szervezetek irányában.

8.3.2 Adó, illeték, stb. jogszabályok

Az ügynökségi funkción keresztül bonyolított migrációk és ingázás esetén több adó- és illetékkedvezményt lehetne nyújtani. Így a magánszemélyek részére vagyonszerzési illeték-kedvezményt vagy mentességet az ügynökség által igazolt ingatlan tranzakciók esetében. Szintén az ügynökség által kezelt esetekben akár a bérlakást bérbeadó személyi (társasági) adó kedvezményét, mentességét lehet megadni. A munkáltató által viselt utazási, szállás-, költözési költségekre is lehetne szélesebb körű adókedvezményt nyújtani az ügynökség által kezelt esetekben.

Fontos lenne tisztázni a „szolgálati lakás” (vagy ennek megfelelően a „vállalati lakás”) fogalmát a jogszabályokban, hogy a vállalkozások is fenntarthassanak olyan lakásokat (tulajdonban vagy bérleti konstrukcióban), melyekben a migráns munkavállalókat átmenetileg vagy tartósan el tudják helyezni és ennek költségeit a vállalkozás érdekében felmerült költségként tudják elszámolni.

Ez azért is lényeges lenne, mert ezekben a lakásokban történő elhelyezéssel lényegesen csökkenthető lenne az a foglalkoztatási kockázat, mely a tartós mobilitás akadálya (pl. a próbaidő alatti elbocsátás).

9 Mellékletek

9.1 Ábrák jegyzéke

1. ábra – Mobilitást elősegítő új típusú támogatások kidolgozásának folyamata..	8
2. ábra - A munkanélküliség érzelmi jellemzői.....	19
3. ábra - Élethelyzet megoldásának folyamata	20
4. ábra - Költözési motívumok változása Magyarországon	30
5. ábra - Mobilitási hajlandósága munkahely érdekében	31
6. ábra - Mobil népesség aránya Magyarországon iskolai végzettség szerint	32
7. ábra - Mennyit lenne hajlandó utazni a munkahelyére maximálisan?	32
8. ábra - Az ingázással naponta eltöltött idő Európában és az USA-ban	34
9. ábra - Magánszemélyek között létrejött lakásvásárlások száma	59
10. ábra - Használt lakások átlagos árának eltérései (2010)	61
11. ábra - Bérleti díjak eltérései (2010)	62

9.2 Táblázatok jegyzéke

1. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása	11
2. Táblázat - GAP elemzés	11
3. Táblázat - Napi ingázás vállalt távolsága	22
4. Táblázat- A foglalkoztatottak a munkába járásra fordított időtartam és ingázás szerint 1990, 2001	37
5. Táblázat - Akadályozó tényezők összefoglalása és csoportosítása	44
6. Táblázat - Használt lakások átlagos négyzetméter ára (ezer forint)	60
7. Táblázat - Használt lakások fajlagos bérleti díja (forint/négyzetméter)	61
8. Táblázat - Utazási költségek	64
9. Táblázat - Utazási egységköltségek, utazási típusonként	64
10. Táblázat - Migráció költségei	66
11. Táblázat - Minta család adatai	67
12. Táblázat - Mintacsalád, költözéssel kapcsolatban felmerült költségei	67
13. Táblázat - Költségvetés, minta család Poroszló	69
14. Táblázat - Költségvetés, minta család Székesfehérvár	70
15. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, tartós mobilitás	74
16. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, napi ingázás	76
17. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, átmeneti mobilitás	78
18. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, tartós mobilitás	81
19. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, napi ingázás	84
20. Táblázat - Jelenlegi helyzet összefoglalása, átmeneti mobilitás	86
21. Táblázat - Az EU forrásaiból származó támogatásokhoz kapcsolódó egyszerűsített költségelszámolási lehetőségek összefoglalása	94

9.3 Irodalomjegyzék

1. Új Széchenyi Terv, 2011
2. Aktív eszközök, munkaerő-piaci programok kontrollcsoportos, többváltozós értékelése, Consulting '95 Bt, 2010
3. Javaslatok a vállalkozás-ösztönzés, foglalkoztatás-támogatás, vállalkozó és foglalkoztatott képzés lehetséges jövőjére, Seed Kisvállalkozás-fejlesztési Alapítvány, 2005
4. Európai munkaerőpiaci kihívások: Az európai szociális partnerek közös elemzése, Business Europe, 2007
5. Központi Statisztikai Hivatal Népeségtudományi Kutatóintézetének Kutatási Jelenései – Magyarország vonzásában, 2009
6. Hárs Ágnes: A nemzetközi és a belső vándorlás kapcsolata - Részletes kutatási beszámoló, 2005-2007
7. Az aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök működése 2009-ben, Foglalkoztatási és Szociális Hivatal
8. Köllő Janos - Nacsa Beáta: Rugalmasság és foglalkoztatás a munkaerőpiacon: magyarországi tapasztalatok, ILO 2006
9. Gödri Irén-Spéder Zsolt: Belföldi vándorlás, 2009
10. Molnár György – Kapitány Zsuzsa: Mobilitás, bizonytalanság és szubjektív jóllét Magyarországon, Közgazdasági Szemle 2006
11. Kolosi Tamás–Róbert Péter: A magyar társadalom szerkezeti átalakulásának és mobilitásának fő folyamatai a rendszerváltás óta, 2006
12. Nemzeti Kutatási Jelentés - Magyarország 2009, Refernet
13. Cseres-Gergely Zsombor: Közelkép – Munkaerőpiaci egyenlőtlenségek és földrajzi mobilitás Magyarországon
14. Commuting and Life Satisfaction in Germany, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007
15. Munkaerő-mobilitás (2001-/8 – Praktikum)
16. <http://www.ingatlan1.hu/magazin/a-kecskemeti-ingatlanpiacnak-is-jott-tett-a-mercedes/>
17. <http://www.origo.hu/uzletinegyed/hirek/20090716-europai-bizottsag-engedely-a-kecskemeti-mercedes-gyar-tamogatasara.html>
18. <http://www.hirosalvohaz.hu/bemutakozas>
19. <http://lmg.hu/galeriak/>
20. <http://www.bautrend.hu/index.php/2010-augusztus/2910-felpoergoett-kecskem-et-motorja>
21. <http://www.hir24.hu/gazdasag/2010/12/21/a-kecskemeti-berlakasok-piacat-is-porgeti-a-mercedes/>

22. http://www.nol.hu/lap/karrier/20110426-hianycikk_a_jo_szakember
23. Dr. Adler Judit: A munkavállalási korú inaktív népesség motivációja, munkaerő-piaci távolmaradásának okai (Zárótanulmány)
24. Dr. Adler Judit: A regionális foglalkoztatási jellemzők alakulása a '90-es években (Összefoglaló)
25. Dr. Adler Judit: A vállalkozások munkaerővel kapcsolatos igényei (Összefoglaló)
26. Dr. Benedek Tamás: A külföldi érdekeltségű vállalatok foglalkoztatáspolitikája és ennek hatása a foglalkoztatottság változásaira (Összefoglaló)
27. Dr. Berde Éva: A felnőttek pályamódosításának és foglalkoztathatóságának kapcsolata (Összefoglaló)
28. Bódis Lajos: A betanított és szakmunkások álláskeresése, az új nagy foglalkoztatók toborzási eljárásai és a munkanélküli-járadék indokoltági vizsgálatának összefüggései (Összefoglaló)
29. Dávid János - Tajti József: A szociális és munkanélküli ellátó rendszerek összehangolása, a térségi réteg-specifikus foglalkoztatási programok munkaerő-piaci hatásainak elemzése (Összefoglaló)
30. Dr. Egri Imre: Gazdaságfejlesztési és Európai Unió Integrációs foglalkoztatást segítő munkaügyi kutatás Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében és a határmenti régióban (Összefoglaló)
31. Dr. Falussy Béla: A foglalkoztatottak és munkanélküliek időfelhasználásának különbségei (Összefoglaló - Zárótanulmány)
32. Farkas Péter: A szuburbanizáció megkérdőjelezése a vállalkozóvá válás szempontjából (Összefoglaló)
33. Dr. Forray R. Katalin - Apró Antal Zoltán - Cserti Csapó Tibor - Székely Éva: A pályakezdő cigány/roma fiatalok munkaerő-piaci esélyei és a munkanélkülieket segítő non-profit szervezetek szerepe az esélyek növelésében a Dél-Dunántúlon (Összefoglaló)
34. Dr. Frey Mária - Gere Ilona: Növekedés és foglalkoztatás (
35. Dr. Frey Mária: A nonprofit szektor foglalkoztatási szerepvállalásának lehetőségei és korlátai
36. Dr. G. Fekete Éva: A munkavállalási motivációk időbeni és térbeni változásai
37. Galasi Péter - Lázár György - Nagy Gyula: Az aktív foglalkoztatáspolitikai programok eredményességét meghatározó tényezők (Összefoglaló)
38. Galasi Péter - Lázár György: A munkaerő-piaci szervezet legfontosabb ügyfelei körében végrehajtott elégedettség vizsgálatok főbb eredményei (Összefoglaló)
39. Dr. Hajdú József - Dr. Hovánszki Arnold: A feketemunka jogi rendezésének lehetséges módozatai (Összefoglaló)

40. Dr. Hárs Ágnes: Magyarok az osztrák munkaerőpiacon - Ingázók, bevándorlók, munkaerő-migránsok? (Összefoglaló - Zárótanulmány)
41. Híves Tamás: A foglalkoztatottság és munkanélküliség szerkezetét befolyásoló társadalmi-területi tényezők (Összefoglaló)
42. Horváth Gyula: A foglalkoztatáspolitikai hatékonyabb megvalósítását és továbbfejlesztését segítő ellenőrzési módszerek (Módszertani útmutató a Munkaerő-piaci Alapból nyújtott támogatások ellenőrzéséhez) (Összefoglaló)
43. Jancsics Dávid: A tervezett piacnyitás és privatizáció foglalkoztatásra gyakorolt várható hatásai és a szerkezetváltás kezelésének lehetséges eszközei a menetrend szerinti helyi és helyközi személyszállításban (Zárótanulmány)
44. Juhász Ágnes: Munkaerőhiány és kínálati többlet azonos szakképesítéssel rendelkezők körében: a szakképzés lehetőségei (Összefoglaló - Zárótanulmány)
45. Dr. Juhász Judit: Migráció és feketemunka Európában I. (Összefoglaló)
46. Dr. Juhász Judit: Migráció és feketemunka Európában I. (Zárótanulmány)
47. Dr. Juhász Judit: Migráció és feketemunka Európában II. (Összefoglaló)
48. Dr. Juhász Judit: Migráció és feketemunka Európában II. (Zárótanulmány)
49. Köllő János: Regionális bérkülönbségek a főbb ágazatokon belül (Összefoglaló)
50. Dr. Lakatos Judit: A munkaerő-felmérés célzott másodfeldolgozása a nem foglalkoztatottak összetételének vizsgálatához (Összefoglaló)
51. Lux Judit: A munkanélkülieket segítő non-profit szervezetek kapcsolatainak vizsgálata (Összefoglaló)
52. Lux Judit: Hátrányos helyzetű csoportok és egyének munkaerő-piaci integrációjának támogatása (Összefoglaló)
53. Mészáros Zoltán: Vissza a munka világába - vagy kitérés előle? Az inaktív állomány és státus jellemzése a munkaerő-piaci attitűdök függvényében (Összefoglaló)
54. Dr. Simkó János - Lórántné Orosz Edit: Az egy évnél hosszabb ideje munka nélkül levő személyek munkavállalási motiváltsága, megélhetési stratégiái és munkába állításuk eredményesebb elősegítésének feladatai (Összefoglaló)
55. Varga Károly: Hazai kisvállalkozók az ideális vállalkozói szemlélet és a munkanélküli életérzés között (Összefoglaló)
56. Dr. Váradi Mónika Mária: Az illegalitás peremén - avagy munkavállalási (túlélési) stratégiák inaktív társadalmi csoportokban (Összefoglaló - Zárótanulmány)
57. Velkey Gábor: Az oktatás hazai rendszere, működési zavarai és megújításának irányai (Zárótanulmány)

-
58. Viszt Erzsébet: A kis- és középvállalatok növekvő jelentősége a foglalkoztatásban: korlátok és lehetőségek (Összefoglaló)
 59. Dr. Zám Mária: A munkanélkülieket segítő non-profit szervezetek kapcsolatainak vizsgálata, fejlesztésük lehetőségei (Összefoglaló)

10 Study on mobility support and a „Flat rate” construction (study report)

The objective of the study is the development of new subsidizing constructions to increase the geographical mobility of employees within the country. In the first phase, factors detaining people from inland mobility are identified and prioritized from experiences in Hungary and EU countries. In the second phase, a survey of the current regulations and subsidies was taken. Finally, proposals based on a GAP analyses are drafted to initialize regulation changes and support constructions that could boost the geographical mobility of employees.

As distance grows, the mobility of workforce decreases, nevertheless, interpreting distance as a simple geographical space could not allow us to understand all the “exertion” made by the employee, which should be eased by state employment policy. The main conclusion of this study is the fact that current regulation supports only a fragment of the expenditures of mobility: partly providing transportation costs, partly providing training subsidies and covering a low proportion of housing costs. The mobility area of the workforce ranges as far as transportation costs exceed the difference of regular wages at the remote workplace and earnings obtainable at the place of residence (plus probable auxiliary incomes). The extension of the mobility range (in connection with employment) needs a motivation system where certain compensations are provided against the increased expenditures (no matter if it is encountered by the employee or the employer).

Experiences of the last twenty years on workforce mobility in Hungary show that job seekers in Hungary are rather unwilling to make a motion, especially rarely undertake permanent mobility (migration / moving). This is caused not only by a historical-cultural attitude but also by the fact that moving is a high risk action and in many cases promises low benefits, that is, the expected increase of income would not compensate for the expenditures, pains and risks of moving. Commuting (daily/weekly/monthly mobility) has certain traditions; however, increasing transport costs, which are less and less covered by employers, render it more difficult – or even push employment into the black zone. Recently, the permanent unemployment status of certain regions and a decreasing rate of state subsidies have made some people change their minds and venture moving to another region or commuting farther more easily than before.

However, employers are tempted to stop the employment of commuters because of extra costs they are compelled to cover due to regulations. Transportation costs may be covered partly by state subsidies on certain conditions, while housing costs and other expenses remain to be their burden.

It is an important factor in the decision making process that especially moving as well as commuting (though to a lower extent) are not private decisions but a decision of a whole family. In child-rearing families or in families where elderly or invalid persons are attended, moving or commuting may become so burdensome that people tend to renounce from employment and income to fulfill family obligations. Therefore, employment policy should look at workforce mobility in close connection with family life actualities and include this consideration into the subsidizing system.

In each mobility types (i.e. (1) daily commuting, (2) weekly/monthly commuting, (3) migration/moving) we identified obstructive factors of the following barrier groups: administrative obstacles; barriers of human, family, cultural and psychological nature; labour market barriers; transportation difficulties; housing difficulties; economic-financial barriers; defects in qualification and training. Analyzing legal regulations, direct and indirect supports in connection with these barrier groups we found that the employment policy toolkit does not contain any solutions that might help people get over human and administrative barriers.

We also analyzed the decision making process of a model family in which the employee would decide to move in order to get a new job. Results of these calculations show that putting up money for moving in advance in the lack of savings may render moving for job beyond possibility. Only one model programme, the National Employment Fund Mobility Programme was temporarily available as a support of migration.

Our suggestions focus on the initialization of a “mobility agency” that would assist to overcome primarily human and administration barriers. A mobility agency would provide information to job seekers, would help prepare and make a mobility decision and would assist in the migration process. The agency would be a division of the National Employment Service and would involve nonprofit organizations into its activities. The mobility service would take up tasks in the organization of commuting as well and would have tools to support (in human context) home-staying families of commuters.