

Kutatási záróbeszámoló

## **Társadalmi mobilitás és etnicitás: Az iskolai sikeresség útjai, kimenetei és rejtett költségei**

K-12497

Időtartam: 2017 december 1- 2021 december 31

Kutatásvezető: Durst Judit (TK KI)

Résztevő kutatók: Nyíró Zsanna (TK KI), Papp Z Attila (TK KI), Feischmidt Margit (TK KI), Kállai Ernő (TK KI), Bogdán Péter (Budaörsi Tanoda), Boros Julianna (PTK), Dés Fanni (Corvinus Egyetem), Bereményi Ábel (Barcelona, UAB)

Kutatási projektünk célja az oktatáson keresztül megvalósuló felfelé mobilitás szubjektív tapasztalatainak feltárása volt első generációs roma és nem roma diplomások körében. Vizsgálatunkban arra kerestük a választ, milyen különböző útjai és következményei vannak az elsőgenerációs értelmiség iskolai mobilitásának Magyarországon, és milyen 'ára' van az osztályváltásnak, milyen pszichés terhekkel jár a társadalmi státusz növekedés. Arra is kíváncsiak voltunk, vajon van-e különbség a mobilitás kimenetében és árában a különböző egyenlőtlenségi dimenziók, úgymint etnicitás és gender (társadalmi nem) mentén, romák és nem romák, illetve nők és férfiak között.

A kutatás vegyes módszertannal készült. Egyfelől 175 narratív, félig strukturált életút interjút készítettünk, az ország különböző típusú településein élő olyan elsőgenerációs diplomásokkal, akik a családjukból elsőként szereztek felsőfokú végzettséget. A felvett interjúkat, legépelés után, egy előre kidolgozott kódstruktúra alapján lekódoltuk és a kódok segítségével elemeztük őket. Emellett 8 olyan civil szervezetnél vagy intézményben végeztünk résztvevő etnográfiai illetve interjúkutatást, amelyek missziója hátrányos helyzetű gyerekek vagy fiatalok iskolai mobilitásának támogatása. Ezek a támogató szervezetek vagy programok a következők voltak: Ámbédkar Gimnázium (Miskolc), Romaversitas, 2 vidéki roma szakkollégium, Új Start Alapítvány, Arany János Program, Független Színház, Bhim Rao Egyesület (Szendrőlád). E programok esetében azt vizsgáltuk, mi módon járultak hozzá a támogatottjaik iskolai mobilitásához, illetve mennyiben

tudták számukra a mobilitás árát csökkenteni. Végül készítettünk egy online kérdőíves kutatást is, hogy választ kapjunk arra a kérdésre, milyen kiterjedt vagy éppen nem túl gyakori jelenség az, hogy az elsőgenerációsok esetében a társadalmi mobilitás pszichés terhekkkel és érzelmi 'költésekkel' jár. Kérdőívünkre közel 4200-an válaszoltak – ebből azonban csak 105 roma válaszadó volt. (Az alacsony roma arány gyakori probléma az ilyen típusú kérdőíves vizsgálatoknál.).

Eredményeink, a kutatási kérdéseinkre adott válaszok mentén, a következőkben foglalhatók össze:

### **1. Milyen kimenete van az iskolai sikerességen keresztül elért mobilitásnak az elsőgenerációs diplomások esetében?**

Kutatásunk egyik alapkérdése az iskolai mobilitáson keresztül elért társadalmi mobilitás következményei voltak, az etnikai és a gender dimenzió mentén. Az iskolai mobilitáson keresztül elért társadalmi mobilitás erős státuszinkonzisztenciával jár az elsőgenerációs értelmiség esetében. Míg az akadémiai sikereik, diplomaszerezésük révén a munkaerőpiacon elfoglalt helyük, foglalkozási osztály besorolásuk alapján a középosztályba tartoznak, addig a materiális tőke ellátottságuk (anyagi jóllétük) alapján nem érik el az átlagos középosztálybeli színvonalat. Ez különösen a romákra igaz, akiknek anyagi helyzetét jelentősen rontja, hogy sokan közülük folyamatosan támogatják a hátrahagyott, falusi szegény rokonságukat.

Ugyanakkor interjúalanyaink közül sokan beszámoltak arról, hogy milyen (pszichés) ára volt annak, hogy nagyot ugrottak a társadalmi státusz hierarchiában. A mobilitás árát, a szakirodalomban használt 'kibillent' vagy 'hasadt habitus' (Bourdieu 2004) fogalmán keresztül ragadtuk meg. Ez számos narratívában megjelent, a következő kifejezésekkel: „skizofrén életet” élek, „két világ közé szorulva”, „sehova se tartozok igazán”. Néhol az egész életpályát végigkísérte ez az érzelmi teher, de többnyire inkább csak egy átmeneti életszakaszra volt jellemző.

A mobilitás ára abból származik, hogy létezik egy szociológiai és egy morális értelemben vett feszültség a származási osztály és az elért, csatlakozni vágyott középosztály vagy elit rétegbeli pozíció között. A felfelé mobilitás azért jár pszichés feszültséggel, mert a felfelé mobil személyek két, egymással ellentétes kényszerrel szembesülnek: egyrészt szeretnék elkerülni azt az érzést, hogy elárulták a származási közösségüket, másrészt legalább minimálisan, de igazodniuk kell az

új (diplomás középosztálybeli) társadalmi csoportjukhoz. A kettő között pedig ellentmondás feszül (pl. mert különböző beszédmódokat, viselkedést és gondolkodást igényelnek).

A mobilitás árára az egyik legjelentősebb hatást a rasszizált, stigmatizált roma kisebbségi csoporthoz való tartozás jelenti. Míg a többségi társadalom tagjai számára az esetek többségében a mobilitás nem jár a habitus diszlokációjával, kibillenésével, addig a kutatás roma résztvevőinek jelentős része tapasztalta ezt a feszültséget pályája rövidebb-hosszabb szakaszában. Ennek az az oka, hogy a romákkal szembeni előítélet és diszkrimináció miatt az akkulturáció folyamata sokkal bonyolultabb és nehezebb a felfelé mobil romák számára, mint a rassz hovatarozás alapján jelöletlen többségi előgenerációs diplomások számára. Ráadásul a származási közösséghez való lojalitás kérdése is sokkal komplexebb a roma interjúalanyaink esetében, ami főként az osztályhelyzet és rassz/ethnicitás összefonódásából fakad. A tanult romákat „elmagyarosodott álgádzsóknak” nevezi sok helyütt az alacsony iskolai végzettségű származási roma közösségük.

A mobilitás árát a romák esetében ugyanakkor jelentősen csökkentik a támogató programok, azáltal, hogy fontos szerepet játszanak a „roma kulturális tőke” termelésében (ld. erről Boros et al. 2021): a középosztályi roma identitás stratégia kialakításában, illetve egy támogató, óvó, szolidáris értelmiségi közösség építésében. A roma elsőgenerációs diplomás interjúalanyaink 83 százaléka részt vett valamelyik támogató programban. Ezzel szemben a nem roma interjúalanyoknak csak a 13 százaléka részesült ilyen támogatásban. Mindez azt is mutatja, hogy a nem romák iskolai mobilitása egy magányos út, míg a romáké inkább építhet a közösség támogatására. A támogató értelmiségi roma közösség kialakulásában nagy szerepe van a roma emancipációs mozgalomnak is.

## **2. Milyen tényezők hatnak a mobilitás árára ?**

### **2.1. A mobilitási pálya jellemzői és a habitus diszlokációja**

Kutatásunk egyik célja annak feltárása volt, hogy a társadalmi mobilitásért milyen árat kell fizetni az egyénnek. Vizsgálatunk fókuszja az volt, hogy azonosítsuk az első generációs diplomások mobilitási pályájának azon jellemzőit, amelyek szerepet játszanak abban, hogy a mobilitási pálya mekkora pszichológiai terhet jelent a felfelé mobil egyének számára.

A mobilitás költségeinek vizsgálatához a Bourdieui habitus elméletre támaszkodtunk. Bourdieu szerint a habitus abban a társadalmi világban, amelyben létrejött, olyan, mint „a hal a vízben”, nem érzi a víz súlyát, magától értetődőnek veszi a világot. Azonban nagy társadalmi változások vagy társadalmi mobilitás esetében az egyén elsődleges habitusa és az új mezőben szükséges habitus eltérővé válhat egymástól, vagyis a habitus diszlokációja, ’kibillenése’ következhet be. Ez a különbség pedig az egyén izolációjához vezethet mind a származási, mind az új közegtől, amelynek pszichés következményei lehetnek. Kutatásunk során vizsgáltuk azt, hogy az egyéni mobilitási pálya milyen jellemzői befolyásolják a habitus destabilizációjának, azaz a mobilitás pszichés árának a mértékét.

A kutatási eredményeink szerint az oktatáson keresztül megvalósuló felfelé mobilitás nem feltétlenül jár együtt a habitus destabilizálódásával. A habitus átalakulásának mértéke a *mobilitási pálya* bizonyos jellemzőitől függ. A *mobilitási pálya* jellemzői alatt a következőket értjük: (1) az egyén etnikai/rasszizált kisebbségi csoporthoz tartozását, (2) a társadalmi mobilitás terjedelmét és (3) sebességét, (4) a mobilitás érkezési állomását (a mobilitással elért foglalkozási osztályt) a társadalmi térben, (5) a földrajzi mobilitás távolságát, és (6) a származási család aspirációit, aspirációs tőkével való ellátottságát. A felsorolt jellemzők egyedi kombinációja és egymásra gyakorolt hatása jelentősen befolyásolja a mobilitás szubjektív tapasztalatát, de természetesen néhány egyéni tényező is szerepet játszhat (mint például a személyiség, vagy akár véletlenszerű életesemények). A különböző jellemzők jelentősége eltérő az egyes narratívákban. Azonban a (rasszizált) kisebbségi státusz szerepét hangsúlyoznunk kell: kutatásunk eredményei alapján a habitus – tipikusan csupán átmeneti – diszlokációja gyakori tapasztalat a roma alanyok körében, ami erősen összefügg azzal, hogy Magyarországon a romák –egy rasszizált kisebbség tagjaiként – nagymértékű előítéletességgel és diszkriminációval kénytelenek szembesülni.

A felfelé irányuló társadalmi mobilitás több interjúalanyunk – köztük többségiak és romák – számára is jelentős mentális és érzelmi terheléssel járt együtt. Erről a feszültségről (vagyis a habitus *clivé-ről*) olyan kifejezésekkel élve beszélnek, mint akik „skizofrén életet” élnek, „két világ közé szorulva”, „két életet élve”, „sehova se tartozva igazán”. Ezzel ellentétben más interjúalanyok pszichológiailag többé-kevésbé problémamentes útról számolnak be. Néhány interjúalanyunk csak az élete bizonyos pontján érzékelte a sehova nem tartozás érzését, míg másoknak az egész életútját végig követte.

(1) Eredményeink szerint a többségi társadalom tagjai körében a mobilitás az esetek többségében nem jár a habitus diszlokációjával. Ezzel szemben a kutatás roma résztvevőinek jelentős része tapasztalta ezt feszültséget pályája rövidebb-hosszabb szakaszában. A kutatás eredményei alapján megállapítható, hogy a rasszizált kisebbségi státusz nagy hatással van a mobilitási pályára, különösen annak érzelmi költségére. Számos roma alanyunk megtapasztalta a sehova se tartozás érzését, a „lebegés” állapotát, vagyis azt, hogy nem fogadta be vagy akár elutasította őket mind a többségi társadalom, mind a saját közösségük. Ennek egyrészt az az oka, hogy a romákkal szembeni előítélet és diszkrimináció miatt az akkulturáció folyamata sokkal bonyolultabb és nehezebb a felfelé mobil romák számára. Másrészt a lojalitás kérdése is sokkal komplexebb a roma interjúalanyaink számára, ami főként az osztályhelyzet és rassz/ethnicitás összefonódásából fakad, míg a többségi társadalom mobil tagjainak csupán az osztályhelyzet váltásból eredő nehézségekkel kell megküzdeniük.

(2) A mobilitás terjedelme, vagyis a mobilitás során megtett társadalmi távolság ugyancsak befolyásolja a mobilitás szubjektív élményét. Kutatásunk nagynak tekinti a mobilitás során bejárt társadalmi távolságot, ha a válaszadó szülei legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkeznek. Ezzel szemben, ha bármely szülő az általános iskolánál magasabb végzettséggel rendelkezik, akkor a bejárt mobilitási pályát kis terjedelműnek tekintjük. A nagyléptékű felfelé mobilitási pályát bejáró alanyaink nagyobb eséllyel tapasztalták meg a habitus diszlokációját, mint a kis távolságot megtevő mobil egyének.

(3) A mobilitás sebessége szintén befolyásolja az előrejutás szubjektív megélését. Gyors mobilitási pályának azt tekintette kutatásunk, ha a felfelé mobil személy egyenes úton, félbeszakítás nélkül megy keresztül oktatási pályáján, lassú lefolyásúnak pedig akkor tekintettük, ha megszakítások vannak a mobilitási úton (pl. a felfelé mobil egyén középiskolai tanulmányai után néhány év kihagyással kezdi meg felsőoktatási tanulmányait). Eredményeink szerint a lassú és fokozatos mobilitási pályát bejáró egyének jelentősen kisebb eséllyel tapasztalják meg a habitus diszlokációját, mint azok, akik gyorsan, nagy lépésekben haladnak előre a társadalmi ranglétrán. Azok az interjúalanyok, akik fokozatosan és kis lépésekben haladtak oktatási vagy karrierútjukon jellemzően nem érzékelték összeegyeztethetlenséget a habitusuk és az új társadalmi közegük között. Ezzel ellentétben, a hirtelen megtett jelentős ugrások nagy eséllyel eredményeznek meg

nem felelést a habitus és a diplomás végzettség révén megszerzett középosztályi munkaerőpiaci pozíció között.

Eredményeink azt mutatják, hogy a származási család tagjai által bejárt mobilitási pálya (vagy annak hiánya) nagy hatással van arra, hogy interjúalanyaink megtapasztalták-e a habitus diszlokációját. Azoknak, akiknek már a származási családjá is felfelé mobilitási pályát járt be, jellemzően könnyebb egyszerre több, különböző közegben mozogni. Ezekben az esetekben az egyén pályája a család transzgenerációs mobilitási útjának folytatása. Vagyis a mobilitás sebessége intergenerációs értelemben is fontos.

(4) A kutatás eredményei azt mutatják, hogy a társadalmi tér kulturális tőke által dominált munkaerőpiaci szegmense felé való elmozdulás sokkal nagyobb eséllyel vezethet a habitus diszlokációjához, mint a gazdasági tőke által dominált foglalkozások által kijelölt tér felé való mobilitás. Azok, akik olyan foglalkozási csoportba jutnak el, amelyekben különösen fontos a boldoguláshoz a „fehér” középosztálybeli kulturális tőke, és nem sajátították el az elsődleges szocializációs közegükben ezt a tőkét, nagyobb valószínűséggel tapasztalják meg a habitusuk és az új mező közötti össze nem illeszkedést. Számos interjúalanyunk narratívája reflektált a domináns kulturális tőke elsajátításának hiányából fakadó nehézségeire (pl. beilleszkedési problémák, alacsony önértékelés, imposztor szindróma).

(5) Eredményeink azt mutatják, hogy a földrajzi mobilitás ugyancsak érinti az egyének mobilitási tapasztalatait. Azok, akik mobilitási útjuk során szülőhelyükön maradtak vagy visszaköltöztek oda, sokkal kisebb eséllyel érzékelnek diszlokációt, mint az olyan alanyaink, akik nagy térbeli távolságot tettek meg mobilitási pályájuk során.

(6) Azok az interjúalanyok általában zökkenőmentesebb mobilitási pályát járnak be és kevesebb konfliktust élnek meg útjuk során, akiknek a családjá ambíciózusnak tekinthető, vagyis pozitívan tekint a társadalmi mobilitásra és az ezt elősegítő tényezőket (pl. oktatás) fontosnak tartja. Számos interjúalanyunk számolt be arról, hogy legalább egyik szülője szeretett volna tovább tanulni, de erre nem volt lehetősége – így ők szüleik beteljesítetlen álmait váltják valóra. Alanyaink társadalmi mobilitása gyakran egy több generációs családi projekt eredményének tekinthető. Ebből a szempontból a szülők álmái, és gyermekeik jövőjére vonatkozó elképzelései erőforrásnak, aspirációs tőkének tekinthetők, melyek segítik a stressz mentes mobilitási pályát.

Összefoglalva, a habitus diszlokációját nagyobb eséllyel tapasztalják meg azok a mobil egyének, akik mind társadalmi, mind földrajzi értelemben véve nagy távolságot tesznek meg, gyors sebességgel, és a „fehér” középosztálybeli kulturális tőke által dominált foglalkozási osztályok által kijelölt társadalmi térbe érkeznek, roma családból származnak, illetve olyan családból, amelynek nincs vagy csupán kevés aspirációs tőkéje van.

## **2.2. Társadalmi mobilitás és gender: az osztályváltás ára a felfelé mobil nők számára**

Kutatásunk egyik fő kérdése arra vonatkozott, vajon a nők és férfiak eltérő vagy hasonló mobilitási utat járnak-e be és ezeknek az utaknak vajon más-e a rejtett költsége (érzelmi ára). Arra is kíváncsiak voltunk, hogy a különböző nemi szerepek és a nemekkel kapcsolatos családon belüli elvárások hogyan függnék össze a mobilitás költségeivel, illetve, hogy milyen különbségek figyelhetők meg a nők és a férfiak között a mobilitás árának szempontjából. E kérdések kapcsán is az interszekcionális megközelítést alkalmaztuk, vagyis a nem és az etnikum együttes szerepét vizsgáltuk.

Ahogy azt már korábban bemutattuk, a társadalmi osztályok közötti mobilitás egyik legjellemzőbb költsége a társadalmilag mobil egyének számára annak a komplex belső konfliktusnak a megélése, hogy már nem érzik otthon magukat sem a származási környezetükben, viszont nem találják a helyüket abban a közép/felsőosztálybeli közegben sem, ahova a mobilitás által kerültek. Eredményeink szerint a társadalmi mobilitással járó belső konfliktus a párkeresésre és a párkapcsolatok fenntartására is jelentős hatással van (ld. erről Dés 2021). A potenciális társ kiválasztásában igen jelentős szerepet játszanak a társadalmi egyenlőtlenségek: az iskolázottsági és etnikai homogámia az egyik legmeghatározóbb jellemző a párkapcsolatokban.

Kutatásunk a társadalmilag mobil nők párkapcsolati narratíváit vizsgálva arra kereste a választ, hogy mennyiben és hogyan jelennek meg a párkeresésről és a párkapcsolatokról szóló elbeszélésekben a mobilitás költségei. Milyen módon és mértékben jelennek meg a narratívákban a nemi, etnikai és osztály egyenlőtlenségek és, hogy ezek a strukturális egyenlőtlenségek mennyiben határozzák meg a társkeresés folyamatát vagy egy párkapcsolat fenntartását.

A felfelé mobil nők narratíváinak vizsgálata azt mutatja, hogy az oktatáson keresztül elért társadalmi mobilitás költségei a párválasztás és a kapcsolat fenntartása során is tetten érhetők. A

roma származás, elsősorban a romákat érintő rasszizmus, a párkapcsolatok kontextusában is meghatározó tényezőként jelenik meg. A legtöbb interjúalanyunk olyasvalakit képzel ideális társként, aki hasonló mobilitási utat járt be és a sajátjával azonos etnikai hovatartozású, mert ez garantálja, hogy a párjuk megértse az ő valóságukat. Azonban interjúalanyaink – főként a roma származású nők – arra is kitértek, hogy nehéz olyan párt találni, aki megfelel ezeknek a feltételeknek.

A nemek közötti egyenlőtlenségek és az abból fakadó elvárt nemi szerepek gyakran okoznak problémát a párkapcsolatokban – egyrészt azért, hogy a nők a saját (iskolai, munkaerőpiaci) törekvéseik mellett nehezen tudják a tőlük elvárt nemi szerepet is betölteni, másrészt pedig azért, mert a partnereik gyakran nem értik, hogy a nők miért a munkájukkal kapcsolatos ambícióikat választják ahelyett, hogy ezeknek a nemi szerepelvárásoknak igyekezzenek megfelelni. Tehát a patriarchális kapitalista társadalomban a nők elnyomásából fakadó, társadalmilag meghatározott nemi szerepek a nők társadalmi mobilitását is erősen befolyásolják.

A félperifériás magyar társadalom osztályszerkezete világosan tükröződik interjúalanyaink gazdasági helyzetében: legtöbbjük annak ellenére sem tudja jelentősen meghaladni szülei gazdasági helyzetét, hogy iskolázottság tekintetében mobilitási utat járt be. Azonban a mobilitás költségeivel meg kellett és kell küzdeniük a mai napig: a szakadékkal, ami a kiindulási környezetük és aközött a közeg között van, ahol érvényesülniük kell. Sokan azt érzik, hogy a mobilitási útjukkal egy nagyon eltérő társadalmi miliő elvárásainak kell megfelelniük. A párkapcsolat előrehaladtával pedig rendre felszínre kerülnek az iskolázottsági különbségek és az etnikai származás eltéréseiből eredő konfliktusok is. Büntudattal járhat, ha olyan partnerrel van párkapcsolatban valaki, aki hasonló környezetből származik viszont nem volt lehetősége a mobilitásra. Ha pedig olyan társuk van, aki abban a közegben szocializálódott és él, ahova érkeztek, az a folyamatos frusztráció és a harag érzéseivel járhat együtt. Vagyis a felfelé irányuló társadalmi mobilitásukból fakadó következmények a párválasztásban és a párkapcsolat fenntartásában is szerepet játszanak, illetve a megfelelő társ megtalálása és a kapcsolat fenntartása során újra és újra beleütköznek a társadalmi mobilitás költségeibe. A narratívákból kiderül, hogy ha nem sikerül olyan párt találni, aki hasonló társadalmi háttérből származik és hasonló tapasztalatokat szerzett, akkor az egyén nem számíthat megértésre, hanem folyamatosan el kell magyaráznia partnerének társadalmi valóságát, és a kapcsolat során ezekből a különbségekből számos konfliktus származik. Ebből következően a



felfelé mobilitást elérő nők gyakran úgy érzik, párkapcsolati szempontból egyfajta senkiföldjén élnek, és ez a kapcsolat alatt is fennmarad, ha olyasvalakivel kell együtt élniük, aki nem élte át a társadalmi mobilitással járó nehézségeket vagy eltérő etnikai háttérből származik. Ez is alátámasztja, hogy a kapitalista patriarchális társadalmakban a párválasztást erősen befolyásolják a strukturális egyenlőtlenségek. Hiszen ha az érintett személy társadalmi mobilitáson ment át, akkor nem tudja betölteni a párválasztásnak azt a funkcióját, amely fenntartja az osztályegyenlőtlenségeket a háztartások szintjén, nem tud homogám párkapcsolatban élni, ami nehezebbé teszi a pártalálást és a párkapcsolat fenntartását. Ezek a tapasztalatok kiválóan szemléltetik, hogy a strukturális egyenlőtlenségek miként vannak állandóan jelen az emberi kapcsolatainkban, és hogy ebből fakadóan a társadalmi mobilitás költségei miként határozhatják meg egy egyén életének a legintimebb szféráit és kapcsolatait.

A nők számára a mobilitás egyik nagy árának tekinthető párkapcsolati költségek – a pártalálás nehézsége és egy harmónikus párkapcsolat fenntartásának gyakori problémái – további következménye a roma elsőgenerációs diplomás nők esetében az is, hogy sokuknak nem sikerül megvalósítani a vágyott számú gyermekszülést. Interjúink adatainak elemzése megerősíti azt az országos, reprezentatív adatot, miszerint a roma felsőfokú végzettségű nőknek szignifikánsan kevesebb gyerekük van mint a hasonló végzettségű nem roma társaiknak. (ld. ennek komplex okairól Dés-Boros-Durst készülő tanulmányát).

### **3. A mobilitás különböző útjai az etnikai dimenzió mentén: a kisebbségi mobilitási pálya**

A 175 életút interjúnk elemzése során azt találtuk, hogy az iskolai sikeresség révén elért társadalmi mobilitásnak különböző típusú pályái vannak a többségi (nem roma) és a kisebbségi (roma) előgenerációs diplomások esetében. A „kibillent habitus” kibékítésére, a felfelé mobilitás (érzelmi) árának csökkentésére az elsőgenerációs romák a mobilitás kisebbségi kultúrájának (Neckermann 1992 et al.) gyakorlataihoz folyamodnak. Ennyiben beszélhetünk egy sajátos, a mobilitás kisebbségi útjának elnevezett mobilitási pályáról, amit a roma középosztály specifikus problémáira adott válaszok jellemeznek. (ld. erről Durst – Bereményi 2021). E kisebbségi mobilitási pálya fő jegyei: 1. a korábbi, negatív, bensővé tett, stigmatizált roma identitásból egy pozitív, a romaságra értéként, büszkeség forrásaként tekintett új középosztályi roma identitásstratégia kialakítása és népszerűsítése. E középosztályi identitás stratégiának egyik központi eleme a romák iránti kollektív

felelősség érzése, illetve a kollektív reprezentáció terhe. Ezt több roma interjúalanyunk így vagy hasonlóan fogalmazta meg: „én nem lehettem csak XY az egyetem pszichológia szakán, hanem én voltam XY, az egyetlen roma diák az egész szakon. Hiába nem akartam, nekem az egész romaságot kellett ott képviselnem”. E kisebbségi mobilitási pálya másik két jellemzője: 2. a roma (oktatási mobilitást segítő) támogató programokban való részvétel, vagy ilyen programok létrehozásában való aktív szerepvállalás, valamint 3. a roma (vagy egyéb hasonlóan kiszolgáltatott helyzetben levő) ’közösségnek való visszaadás’ gyakorlata. Ez utóbbi miatt van az, hogy az elsőgenerációs roma diplomások egy jelentős része a munkaerőpiac egy sajátos szegmensén koncentrálódik: többnyire a romák helyzetén javítani szándékozó civil szektorbeli programokban, vagy ritkábban államigazgatási pozíciókban. Ezek a szakmák prekárius munkaerőpiaci pozíciók, bizonytalan és viszonylag alacsony jövedelemmel járnak.

#### **4. Konklúzió**

Végül, de nem utolsósorban, eredményeink azt mutatják, hogy az iskolai mobilitás önmagában nem tudja csökkenteni a nagy (és egyre jobban növekvő) társadalmi egyenlőtlenségeket. Ráadásul a nagy társadalmi egyenlőtlenségek (a szülők pozíciója közötti hatalmas különbségek) miatt a ’mélyről jövőknek’ nagy árat kell fizetniük a társadalmi osztályváltásért. A kiinduló társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése lenne szükséges annak érdekében, hogy a társadalmi mobilitásnak kisebb legyen az ára az elsőgenerációs diplomásoknál.