

A MUNKAERŐ-PIACI (TERÜLETI) ALKALMAZKODÁS KÉPESSÉGE BARANYA MEGYE FALVAIBAN

KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT

1. BEVEZETÉS

A hátrányos helyzetű térségekben fekvő falvak nem tudnak lakóik számára elegendő számú munkalehetőséget biztosítani, ugyanakkor a lakóhely megváltoztatásának lehetősége az ilyen térségekben általában leküzdhetetlen nehézségekbe ütközik (lakóingatlanok alacsonyabb értéke, forgalomképtelensége miatt). Az esetek jelentős részében a falvakban élők nem is kívánnak lakóhelyet változtatni, máskor pedig a túlszűfolt városokból kiköltözők választanak egészségesebb, csendesebb vidéki lakhelyet maguknak. A munkavállalás során sok esetben tehát az ingázás marad megoldásként. A lakóhelytől távoli munkavégzés lehetőségét ugyanakkor több tényező befolyásolja, melyek közül legfontosabb a települések földrajzi fekvése (nagyobb munkaerő-kereslettel rendelkező településektől való távolság), és ezzel összefüggésben a közlekedési elérhetőség szintje.

A falvakban élő, lakhelyükön megfelelő munkalehetőséget nem találó lakosok lehetőségeinek, és a térségi-zónás képességének vizsgálata kiemelt figyelmet kapott az elmúlt másfél évtizedben. Az 1990-es években több vizsgálat is megállapította, hogy a vidéki településeken élők elhelyezkedési esélyeit sokkal inkább befolyásolja a lakóhely földrajzi fekvése, mint a település mérete (FÓTI J. – LAKATOS M. – MÉSZÁROS Á. 1991; DÚSNÉ OBÁDOVICS Cs. 1997). A lakóhely földrajzi fekvésének, illetve a közlekedés költségeinek ingázásra gyakorolt hatása szintén több esetben volt tárgya kutatásoknak. Egy 1999-es országos vizsgálat (BÓDI F. – OBÁDOVICS Cs. 2000) eredménye megerősítette, hogy a jelentősebb foglalkoztató központoktól legalább 10 km-re fekvő településeken élő munkavállalók hátrányt szenvednek, mert az utazási költséget egyre kevésbé vállalják a munkáltatók. Több kutatás vizsgálta az ingázás valószínűségét a közlekedési költségek megléte esetén, a lakóhely és a lehetséges munkahely távolságának, és az esetleges munkáltatói költségtérítések ingázásra gyakorolt hatását (KÖLLŐ J. 1997, 2002, KERTESI G. 2000, BARTUS T. 2003). Köllő János és Kertesi Gábor szerint a gazdasági fellendüléssel egyidőben azért nem csökkenthetett a falvakban a munkanélküliség az e szempontból leginkább hátrányos helyzetű területeken, mert a falusi és városi bérek különbözeténél nagyobb mértékű volt az utazási költség. Bartus Tamás (2003) eredményei szerint az ingázás tipikusan együtt jár az ingázási költségek hiányával; az utazási költségek megléte radikálisan csökkenti az ingázás valószínűségét; az ingázási-költségtérítés hiányában a nők 20 kilométernél nagyobb távolság esetében, a férfiak pedig 50 kilométeres távolság felett fognak alacsony valószínűséggel ingázni.

Az országos mintán végrehajtott vizsgálatok megállapításai érvényesek Baranyára is, de a helyi viszonyok fel- térképezéséhez, és az egyes foglalkoztatási központok szerepének pontosabb megismeréséhez részletesebb, helyi vizsgálatokat érdemes végezni. A közlekedés költségeinek hatásának értékelésén túl figyelmet kell fordítani a közleke- dési elérhetőség fontos összetevőire, a járatgyakoriságra, és az eljutási időre is. A közlekedési lehetőségek és a napi ingázás közötti kapcsolat vizsgálatára, értékelésére is sor került Baranya egyes térségeinek esetében (KERESZTES L.L. 2004 és 2006).

Jelen dolgozat arra helyezi a hangsúlyt, hogy a „térlegyőzés” képességét meghatározó hatások eredménykép- pen, egy-egy település szintjén vizsgálva milyen területi eltérések mutathatók ki a helyben lakó, de munkalehetőség helyben nem találó lakosság szempontjából a munkaerőpiaci lehetőségekhez való *területi alkalmazko- dás képességében*, azaz lakóhelyük szerint milyen arányban volt lehetőségük a falvakban élőknél a lakóhe- lyüktől távoli munkavégzésre. A dolgozat elsősorban a napi ingázás lehetőségeivel foglalkozik, hiszen a munkahelyre heti rendszerességgel (vagy nagyobb időközönként) történő utazás általában a leginkább eldugott kistélepülésről is megoldható. Ezekben az esetekben tehát nem a lakóhely földrajzi fekvése a meghatározó szempont, így a területi alkalmazkodás képességét sem lenne célszerű települések szintjén értékelni.

2. KUTATÁSI MÓDSZEREK

A falusi lakosság területi alkalmazkodóképességének, illetve az azt meghatározó tényezőknél az értékelését a települései részletességgel rendelkezésre álló adatok felhasználásával végzett számítások eredményei alapján végeztem. A vizsgálatomhoz felhasznált adatokat elsősorban a 2001. évi népszámlálás adatbázisából merítettem (www.nep-szamlalas.hu; 6. Területi adatok – 4.2.1.3. és 4.1.4.1 táblák; 7. Foglalkozási és napi ingázási adatok – 2.11.4 jelű tábla; 14. A foglalkoztatottak napi közlekedési). A településenként rendelkezésre álló, a napi ingázók számára vonatkozó adatok tartalmazzák a megyén belüli településekre járók, a megyehatárt átlépők, illetve a naponta külföldre in- gázók számát egyaránt.

Felhasználtam továbbá az Állami Foglalkoztatási Szolgálat települési részletességű kimutatásait (www.afsz.hu). Következtetésem megfogalmazása előtt egy térinformatikai módszerekkel végrehajtott kiegészítő vizsgálatot is elvégez- tem (részletek az eredmények ismertetésénél), melyhez szintén a KSH adatait használtam fel.

3. EREDMÉNYEK

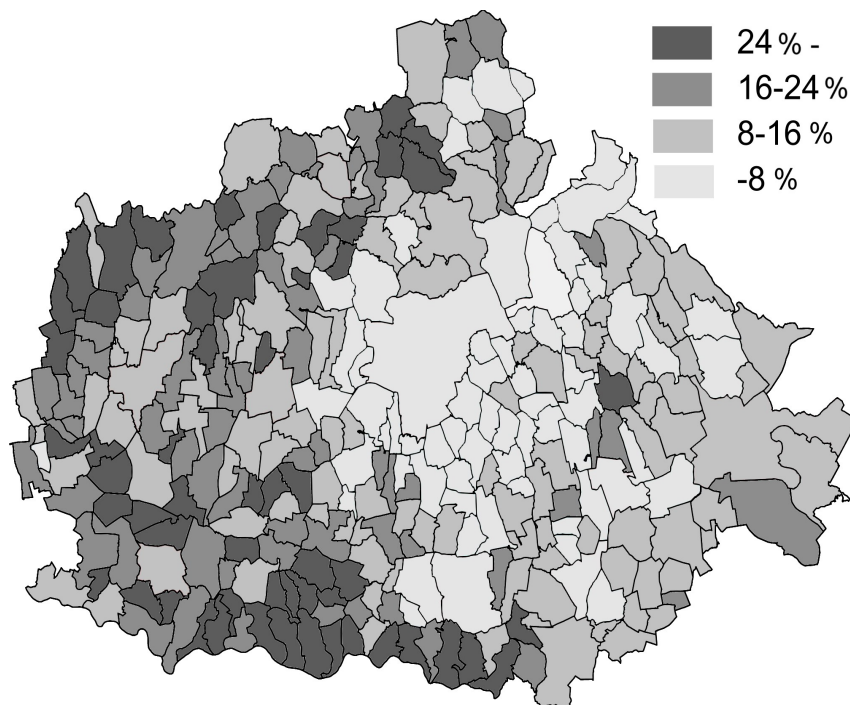
3.1. A napi ingázás jelentősége

A földrajzi fekvésnek a falusi lakosság elhelyezkedési esélyeire gyakorolt, a településméretnél jelentősebb hatása Baranya megye esetében könnyen belátható, elegendő hozzá, ha a megye településrendszerére vetünk egy pillantást. A megye területén, és valamivel több, mint négyszázezer lakosságán 12 város és 289 község osztozik. A falusi lakosság száma közel 150 ezer fő, a falvak átlagos lélekszáma tehát alig több mint 500 fő. A falvak 70%-ban ugyanakkor a lakosok száma nem éri el az 500-at, 64 település esetében a 200-at sem. Ezekre a kistelepülésekre általánosan jellemző, hogy lakóik számára munkalehetőséget csak igen kis számban tudnak biztosítani, így az elhelyezkedés esélyeit az elérhető távolságon belüli (nagyobb) települések munkaerő-kereslete határozza meg. Ha lélekszám szerinti kategóriákba rendezve vizsgáljuk a falvakat, láthatjuk, hogy minél kisebb települések felé haladunk, a falvakban átlagosan annál kevesebb helyi munkalehetőség adódik, sok esetben ugyanakkor legtöbbször a kis lélekszámú falvak lakóinak adódik kevesebb lehetőség az ingázásra (rosszabb közlekedési ellátottság, képzetlenebb lakosság, stb.). A munkanélküliek aránya az aktív korú lakosságoz viszonyítva ennek megfelelően a kisebb településeken átlagosan magasabb (1. táblázat). Ez leginkább annak tudható be, hogy a legkisebb lélekszámú, és fogyó népességű falvakat éppen a periférikus, több szempontból is hátrányos térségekben találjuk legnagyobb számban. (Baranya nyugati, kedvezőtlenebb adottságú térségeinek településhálózata sűrűbb szövésű.) Ha a munkanélküliség rátáját települési bontásban vizsgáljuk a megyében (1. ábra), szembevetve a fontosabb településektől való távolság, illetve a kedvezőbb- és a hátrányos térségben való fekvés hatása.

1. táblázat

Átlagos munkanélküliség a baranyai falvakban,
népességkategóriák szerint
(2005. decemberi ÁFSZ adatokból számítva)

Lélekszám a falvakban	Átlagos ráta
1000 fő felett	9,9%
500 és 1000 között	11,9%
200 és 500 fő között	17,9%
200 fő alatt	19,6%



1. ábra
Regisztrált álláskeresők aránya Baranya megye településein
(ÁFSZ 2005 decemberi adatai alapján szerk.: Keresztes L.L.)

A megye falvaiban a helyben lakó foglalkoztatottaknak átlagosan 67%-a volt napi ingázó (2001-ben). A 42000 falusi foglalkoztatott közül tehát közel 26 ezren utaztak naponta távoli munkahelyükre. A kis lélekszámú települések lakosságának lényegesen nagyobb az ingázásra való ráutaltsága, így a foglalkoztatottakon belül a lakóhelyük-től távol dolgozók aránya átlagosan magasabb a kisebb lélekszámú településeken (2. táblázat).

2. táblázat

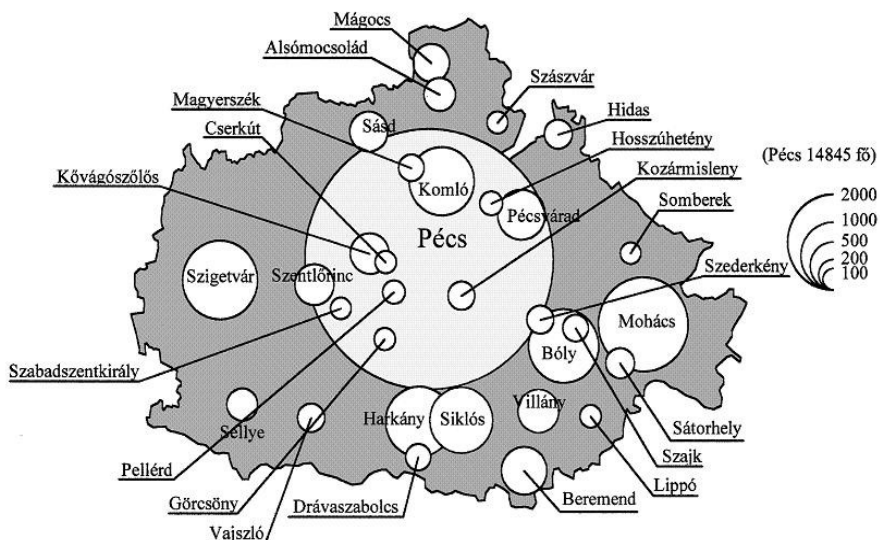
Az ingázók átlagos aránya az összes foglalkoztatotton belül, a baranyai falvakban, népességkategóriák szerint (2001. évi KSH adatok alapján számítva)

Lélekszám	Átlagos arány
1000 fő felett	54,3%
500 és 1000 között	60,6%
200 és 500 fő között	71,5%
200 fő alatt	73,5%

3.2. Az ingázás lehetőségei, annak területi eltérései

A munkát vállalni szándékozók számára a munkához jutás lehetősége az esetek többségében tehát a területi alkalmazkodásban, azaz a napi ingázásban rejlik. A lakóhelyük és munkahelyük települése között naponta ingázók számára a központi (munkahelyet biztosító) településektől való távolság, a naponta ismételt utazásra fordítandó időmennyiség, a rendelkezésre álló közlekedési lehetőségek mennyiségi paraméterei, összességében a felsorolt tényezőkből felépülő **közlekedési elérhetőség** (melyet Erdősi Ferenc [1991] definiált) megfelelő szintje jelenti a munkaerőpiaci helyzethez való területi alkalmazkodás (egyik) alapfeltételét. E tényezők közül most elsősorban a lakóhely és munkahely közti távolságra, a települések földrajzi fekvésének hatásaira igyekszek rávilágítani.

A jelentős munkaerőpiaci vonzással rendelkező központok fontosságát elsősorban a KSH adatainak vizsgálatával, a naponta érkező ingázók számával tudjuk érzékeltetni. Baranyában a statisztikai adatok alapján a megyeszékhely munkaerőpiaci vonzása messze kiemelkedik jelentőségével, hiszen Pécsre naponta 15 ezer munkavállaló érkezik (érkezett, a 2001. évi adatok szerint). A további, jelentősebb számú napi ingázót fogadó településeket a 2. ábra szemlélteti. A városokhoz, illetve az egyéb jelentős foglalkoztató központokhoz közeli fekvés, azok munkaerőpiacának mérete miatt megteremti a lehetőséget, hogy a falusi munkavállaló „versenyezzen” egy adott állásért, tehát adott esetben más munkavállalókkal szemben munkát vállalhasson. Így a lakóhely kedvezőbb fekvése miatt kisebb (de érzékelhető) a versenyhátránya a városokban élőkhöz képest, illetve lényegesen kedvezőbb helyzetben vannak a távolabbi falvakban élőkhöz képest. Nem szabad ugyanakkor figyelmen kívül hagyni, hogy a városokon belül is általában több a munkát vállalni szándékozók száma, mint a munkalehetőség, így a városközeli fekvés jelentősége akkor kiemelkedő igazán, ha a központi településnek nincs jelentős munkaerő-feleslege, mely struktúrájában is megegyezik a környező falvakban élő, munkát vállalni szándékozók sokaságával.



2. ábra

A 100 főnél több napi ingázót fogadó települések Baranyában, és a naponta érkező ingázók száma
(A 2001. évi népszámlálás adatai alapján szerk.: Keresztes L.L.)

Érdemes tehát egy pillantást vetni arra, hogy a fontosabb települések közül melyek azok, amelyek esetében a helyi munkalehetőségek száma lényegesen meghaladja a helyben élő foglalkoztatottak számát (3. táblázat).

3. táblázat

Baranya legjelentősebb foglalkoztatói, a helyi munkalehetőségek és a helyben élő foglalkoztatottak különbsége szerint (KSH 2001. évi adatai szerint)

Település neve	Helyben foglalkoztatottak száma mínusz helyben lakó foglalkoztatottak száma
Pécs	10237
Bóly	848
Mohács	746
Harkány	743
Szigetvár	393
Beremend	275
Alsómocsolád	213
Villány	123

Ilyen számítás szerint a legnagyobb „munkaerő-kibocsátónak” a következő településeket tekinthetjük:

4. táblázat

Baranya legjelentősebb „munkaerő-kibocsátó” települései. (KSH 2001. évi adatai szerint)

Település neve	Helyben foglalkoztatottak száma mínusz helyben lakó foglalkoztatottak száma
Komló	-1529
Szentlőrinc	-1052
Kozármisleny	-956
Lánycsók	-582
Hosszúhetény	-528

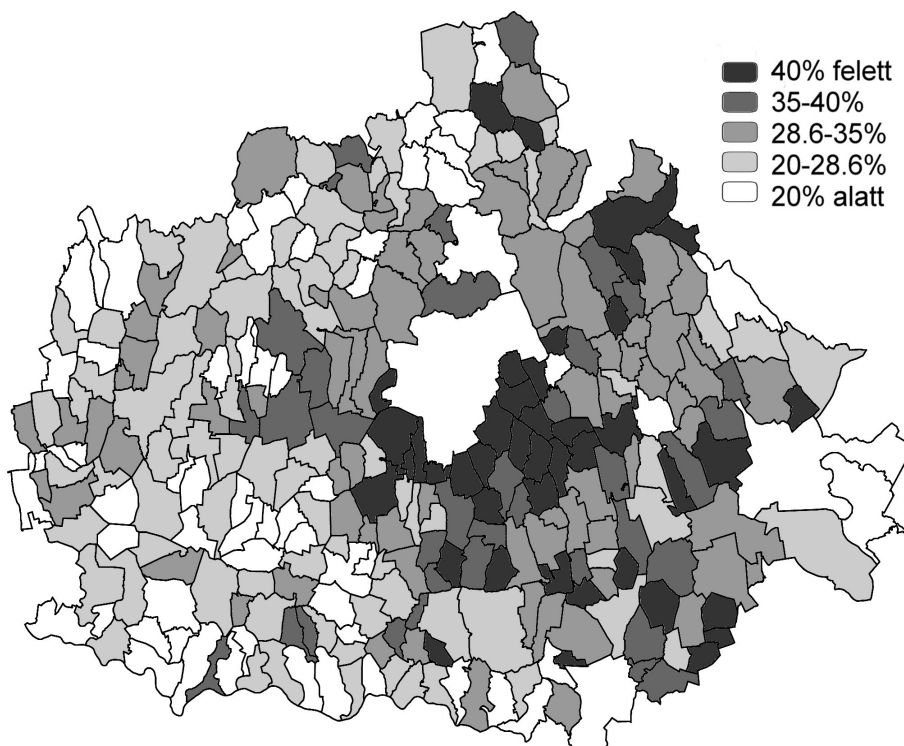
Ha a jelentős foglalkoztatási központok közelében található települések földrajzi fekvéséből eredő helyzeti előnyöket megpróbáljuk felfedezni a települések foglalkoztatottsági adataiban, kirajzolódik az a távolság, amely egy-egy központ pozitív hatásainak kiterjedését mutatja. Ha a napi ingázás lehetőségeinek területi eltéréseit akarjuk megvizsgálni, a KSH adatainak elemzése lehetőséget biztosít számunkra. Településenkénti részletességgel rendelkezésre álló adatok felhasználásával vizsgálhatjuk, hogy a helyben munkát nem találóknak mennyi lehetősége adódik (adódott 2001-ben) arra, hogy ingázóként dolgozzanak, azaz településenként milyenek tekinthető a **területi alkalmazkodás képessége**. A vizsgálatban felhasználtam a napi ingázók számát, az aktív korú lakosság számát és a helyben lakó és dolgozó foglalkoztatottak számát (2001. évi népszámlálás települési részletességű adatai). Az ábra elkészítéséhez minden település esetében kiszámítottam a napi ingázók arányát azon aktív korúak számához viszonyítva, akik nem voltak helyben foglalkoztatottak. Az értéket településenként tehát a következők szerint számoltam (a kapott eredményeket a 3. ábrán láthatjuk):

$$\frac{\text{napi ingázók száma}}{\text{aktív korú lakosság száma} - \text{helyben foglalkoztatottak száma}}$$

(Az egyszerűség kedvéért nem vettem figyelembe a tanulók, inaktív keresők, egyéb eltartottak, stb. számát, mivel a céloom csupán az összehasonlítás volt.) A megye települései esetében számított átlagos érték 28,6% lett. (A kistérségek átlagos értékei az 5. táblázatban szerepelnek.) Legmagasabb érték (54,9%) a Pécs mellett fekvő **Kökény** esetében adódott, ahol a 380 fő aktív korú lakosságból, 25 helyben foglalkoztatott személy mellett 195-en voltak napi ingázók (195/[380-25]), tehát a helyben munkát nem találó aktív korúak több mint fele tudott napi ingázóként munkát vállalni, így (ebben a megközelítésben) e település esetében volt legmagasabb a területi alkalmazkodás képessége, köszönhetően a megyeszékhely melletti fekvésnek, és a jó közlekedési kapcsolatoknak (és természetesen a megyeszékhely munkaerő-keresletének való strukturális megfelelésnek). Nem meglepő, hogy a további magasabb értékeket is a megyeszékhely közvetlen szomszédságában fekvő települések esetében kaptam.

Legalacsonyabb értéket (1,8%) a teljes mértékben cigányok lakta **Alsószentmárton** esetében számoltam, ahol a 677 fő aktív korúból a helyben foglalkoztatott 22 fő mellett mindössze 12-en voltak napi ingázók. E település esetében nyilvánvaló, hogy nem elsősorban a földrajzi fekvés (Siklóstól mindössze 8 km-re, Harkánytól 13 km-re fekszik), hanem egyéb társadalmi tényezők miatt volt a lakóknak kevés lehetősége lakóhelyüktől távol munkát vállalni. Az ábrán jól szembetűnik Pécs munkaerővonzásának jelentősége, különösen a közvetlenül a megyeszékhely szomszédságában fekvő, illetve a megyeszékhelyről kiinduló főbb közlekedési folyosók mentén (vagy azok közelében) fekvő települések esetében. A kis földrajzi távolság mellett a közlekedési lehetőségek hatása is kimutatható ezáltal. A közlekedési pályák közül a 6-os sz. elsőrendű főút, az 57-es ill. 58-as számú főutak, valamint a Dombóvár-Pécs vasúti fővonal Szentőrincc és Pécs közötti szakasza megnövelik a naponta legyőzhető távolságot, így távolabb fekvő települések esetében is lehetőséget teremtenek a munkavállalók napi beutazására. A felsorolt közlekedési pályák kiemelkedő hatása abban rejlik, hogy azok a jelentős települések (és településcsoportok) közötti kommunikációt hivatottak kiszolgálni, így az alacsonyabb eljutási idő biztosítása mellett a járatszámok tekintetében az ezek által feltárt kisebb települések közlekedési ellátása messze meghaladja az átlagos értéket. A megyeszékhely el-

érését segíti fő közlekedési útvonalak hatását érzékelteti, hogy az azok közvetlen (max. 3km-es) körzetében és Pécsiől legfeljebb 30km-es távolságra fekvő falvak esetében ugyanazt az átlagos értéket (38%) kapjuk, mint az összes, Pécsiől maximum 20km-es (közúton mért) távolságon belül fekvő település esetében.



3. ábra. Napi ingázók százalékos aránya azon aktív korúakhoz viszonyítva, akik nem voltak helyben foglalkoztatottak. (A 2001. évi népszámlálás adataiból készült számítás alapján szerk.: Keresztes L.L.)

Az ábrán jól láthatók a további foglalkoztatási központok (pl. *Mohács, Beremend, Bóly*) pozitív hatásai. Megállapítható továbbá, hogy *Szigetvár* korábbi (rendszerváltás előtti) jelentős munkaerőpiaci vonzásközpont funkciójával szemben kimagasló pozitív hatást nem tud gyakorolni a térség falvaira, leszámítva a 67-es sz. főút mentén fekvő, a kistérségi központhoz közelebb fekvő falvakat (illetve a várossal szomszédos falvakat, pl. *Hobol*).

Szentlőrinc gyakorlatilag maga is agglomerációs településnek tekinthető, nem számít kistérsége foglalkoztatási központjának. Az esetében számított 37%-os arány (városok közül a legmagasabb) ugyanakkor jól tükrözi, hogy helyben munkát nem találó lakói számára az átlagosnál lényegesen jobb az ingázás lehetőségei. Közülük több

mint 1400 voltak napi ingázók, legtöbbjüknek Pécs volt a célpontja. Szentlőrinc e kedvező eredményét a megyeszékhellyel való kitűnő közlekedési összeköttetésének köszönheti (6-os sz. főút, vasút, illetve a magas napi járat-szám mindkettő esetében).

A **sellyei kistérség** falvai, illetve a **siklói kistérség** határmenti települései esetében a rendkívül gyenge közlekedési elérhetőség mellett egyéb társadalmi problémák is hozzájárulnak a kedvezőtlen földrajzi fekvés okozta hátrányok elmélyüléséhez, a távoli településeken való munkavégzés lehetőségeinek hiányához. A nagy távolság miatt **Sellye**-ről kiindulva Pécs jelentős időráfordítás alatt közelíthető meg, ennek ellenére sokak számára jelenti a megélhetést a megyeszékhelyen végzett munka. (Az ő esetükben a munkáltatói hozzájárulás nélkül nyilván lehetetlen volna az utazási költségek megfizetése.) A közösségi közlekedés hiányzó lehetőségeit több ormánsági település esetében egyénileg (legtöbbször az olcsó munkaerőt kereső munkáltatók által) szervezett utazással tudják pótolni. Az ábráról is látszik, hogy összességében ugyanakkor rendkívül alacsonynak minősíthető az említett térségben élő területi alkalmazkodóképessége.

5. táblázat

Az ingázók aránya a nem helyben dolgozó aktív korú lakossághoz viszonyítva, településenként számított értékek kistérségi átlagai.

Kistérség neve	Ingázók aránya
Pécsi kistérség	36,9%
Pécsváradi kistérség	35,2%
Mohácsi kistérség	32,4%
Siklói kistérség	29,7%
Komlói kistérség	29,5%
Szentlőrinci kistérség	27,2%
Sásdi kistérség	24,2%
Szigetvári kistérség	22,7%
Sellyei kistérség	21,1%

Érdemesnek tartottam megvizsgálni, hogy a 10 km-en belül (mindenki számára könnyebben elérhető távolságon belül) elvileg elérhető munkahelyek magas (vagy éppen alacsony) száma miként mutatkozik meg az alkalmazkodási képességet szemléltető értékekben. E vizsgálathoz lehatároltam a megye területének egy részét, és az itt fekvő 84 falut elhelyeztem egy mátrixban, melynek elemei közötti távolság a települések között (településközpontok között) mért valós távolságának volt megfelelő. Ezzel a módszerrel a kiválasztott terület községei esetében kiszámíthattam egy értékszámot, ami megmutatta, hogy az adott település esetében mennyi a 10 km-en belül elhelyezkedő településeken rendelkezésre álló összes munkahely (helyben foglalkoztatottak, KSH) számának, és ezeken településeken lakó foglalkoztatottak számának különbsége. (A munkanélküliek, inaktív keresők, diákok számát itt sem vettem figyelembe, mert a kapott érték összehasonlításra így is alkalmas.) Ezt az értéket elosztottam az adott településen élő aktív foglalkoztatottak számával, így megkaptam a településen élő egy aktív foglalkoztatottra jutó, 10 km-en belül elvileg elérhető álláslehetőségek számát. A kapott értékszámok alapján kategóriákba soroltam a településeket, és ezt összevettem az első vizsgálatban számított arányok szerint történő besorolással. Ezek után kiválasztottam, hogy mely települések azok, amelyek jelentősen eltérnek (pozitív vagy negatív irányban) az „elvárható” kategóriától. Nem meglepő, hogy a 10 km-en belül elérhető munkahelyek számához viszonyítva, az „elvárható” értékénél messze jobban teljesítettek a Pécshez közelebb fekvő, ill. a megyeszékhellyel jó közlekedési kapcsolatban lévő falvak. A fő tanulságot mégsem a megyeszékhely (eddig is ismert) hatásának jobb megismerése jelentette, hanem a alsóbbrendű központok (pl. Harkány, Siklós) szerepének megvilágítása, illetve a határmenti, vagy belső periferián fekvő kis-települések gyenge (az elvárhatónál is gyengébb) alkalmazkodóképessége. Néhány település (*Drávacsehi, Drávapalkonya, Gordisa, Rádfalva*) hiába fekszenek Harkány és Siklós 10 km-es körzetén belül, lakóik az átlagosnál lényegesen alacsonyabb számban tudtak ingázóként elhelyezkedni. Ezt a kis távolság miatt nem a közlekedési lehetőségek hiányával lehet magyarázni, sokkal inkább strukturális, egyéb társadalmi okai vannak a magasabb munkanélküliségnek, és az ingázás korlátozott lehetőségeinek.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Az aprófalvas településrendszerű Baranyában a vidéki lakosság munkához jutásában kiemelkedő szerepet játszik a napi ingázás, melynek lehetőségét (más fontos tényezők mellett) elsősorban a települések földrajzi fekvése, illetve ezzel összefüggésben a téregyűzés képessége határozza meg. A jelentős foglalkoztatási központok elhelyezkedése, és az azok elérhetősége által érvényesülő hatások megmutatkoznak a települések lakosságának a munkaerőpiaci lehetőségekhez való területi alkalmazkodóképességében. Ennek értékelése alátámasztja, hogy a közlekedés rendkívül fontos eszköz a területi eltérések kiegyenlítésében, ugyanakkor a hatások érvényesülése a közlekedés időigénye és költségei miatt csak a jelentős foglalkoztatási központoktól számított bizonyos távolságon belül mutatható ki igazán. Napi ingázás esetén egy-egy vidéki település lakossága ugyan megjelenik egy város (vagy másik község) munkaerőpiacán, ám a városokban is megtalálható munkaerő-felesleg miatt a versenyhátrány továbbra is fennáll. Ez különösen jól látható a kisebb foglalkoztatási központok közelében, illetve a kedvezőtlen adottságú területeken fekvő települések esetében.

SUMMARY

In this paper I estimate the importance of the daily commuting from the view of the village inhabitants of Baranya county, and I analyse the regional differences of the possibility of working on far settlements. I use settlement-level data to study the relation between the geographical location of the villages and the capability of the regional adjustment. The results shows the importance of the accessibility of the different central settlements, and the role of the major elements of the transport infrastructure. The analysis also confirms that the transport is an essential tool in compensating the regional differences, but these effects can be shown only within some distance because of the high cost and time requirement of the community transport.

IRODALOMJEGYZÉK

- BARTUS T. (2003): *Ingázás*. In: Fazekas K. (szerk.): Munkaerőpiaci Tükör 2003. Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapest, pp. 88–101.
- BÓDI F. – OBÁDOVICS Cs. (2000): *Munkanélküliség a vidéki Magyarországon*. Területi Statisztika. 2000/január. pp. 55–68.

- DÚSNÉ OBÁDOVICS Cs. (1997): *A népsűrűség és a nagyváros-közeliség hatása a munkanélküliségre falun*. In: Kovács T. (szerk.): A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig. IV. Falukonferencia. MTA Regionális Kutatások Központja. Pécs. pp. 445–451.
- ERDŐSI F. (1991): *Kommunikáció és térszerkezet*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 209 p.
- KERESZTES L.L. (2004): *A személyközlekedés, mint a munkaerőpiaci alkalmazkodás eszköze Dél-nyugat-Baranya falvaiban*. In: TÓTH J. – TÉSITS R. (Szerk.): Innovációk a térben – a társadalmi kommunikációtól az intézmények megújulásáig. Pécs, 2004, pp. 43–60.
- KERESZTES L.L. (2006): *A munkaerőpiaci lehetőségek és a területi alkalmazkodás Baranya falvaiban*. Humánpolitikai Szemle. 2006. július-augusztus. pp. 41–54.
- KERTESI G. (2000): *Ingázás a falusi Magyarországon. Egy megoldatlan probléma*. Közgazdasági Szemle, 47. pp. 778–798.
- KÖLLŐ J. 1997: *A napi ingázás feltételei és a helyi munkanélküliség Magyarországon: számítások és számpéldák*. Esély, 2.
- KÖLLŐ J. 2002: *Az ingázási költségek szerepe a regionális munkanélküliségi különbségek fenntartásában – Becslési kísérlet*. Budapesti Munkagazdaságtani Füzetek, 2002/2. Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaságtudományi Kutatóközpont, Budapest.
- TÉSITS R. - APRÓ A. Z. 2003: *A humán erőforrás-fejlesztés lehetőségei a Dél-Dunántúl vidéki térségeiben*. In: A vidéki Magyarország az EU-csatlakozás előtt / szerk. Kovács Teréz. Pécs, MTA RKK - Magyar Regionális Tudományi Társaság, 2003. pp. 357–364.
- TÉSITS R. – RUDL J. – BANK K. 2003: *Some important features of the human sphere in South Transdanubia*. Geografski vestnik, 75. 2003 /1. pp. 73–83.
- TÉSITS R. 2003: *A válságtól a szerkezetátalakításig. Baranyai foglalkoztatás az ezredfordulón 1*. Pécs, Földrajzi Intézet, 2003. 183 p.
- TÉSITS R. 2004: *Characteristics of Rural Unemployment in South-Transdanubia*. Geografski vestnik , 76. 2004/2. pp. 33–43.