

KERESZTES LÁSZLÓ LÓRÁNT – VÁMOSI TAMÁS

Foglalkoztatási helyzet a Dél-Dunántúl aprófalvaiban

Hazánk településrendszerének meghatározó folyamatai az aprófalvasodás, illetve a népesség koncentrációja az urbanizáció különböző fokán lévő településképződményekben. A településállomány harmadát kitevő, és egyre bővülő csoportot képező aprófalvakban (500 főnél kevesebb lakóval rendelkező településeken) egyre kevesebben élnek, a lakosság demográfiai összetétele, társadalmi helyzete romló tendenciát mutat. Ez különösen súlyos probléma az ország dinamikusan fejlődő területeitől távol fekvő térségekben. E rövid dolgozat célja, hogy a rendelkezésre álló szakirodalomra, valamint statisztikai adatok elemzésére alapozva rövid áttekintést nyújtson a magyarországi aprófalvak, de elsősorban a Dél-Dunántúl kistelepüléseinek foglalkoztatási helyzetéről, mint a fenntarthatóságukat leginkább veszélyeztető problémáról. Ennek kapcsán szólni kívánunk továbbá a kis lélekszámú falvak fennmaradásának fontosságáról, a jelenlegi tendenciák folytatódásában rejlő veszélyekről.

Foglalkoztatási helyzet az aprófalvakban

ENYEDI GYÖRGY (1984) megfogalmazása szerint „*a településhálózatot dinamikus rendszernek kell felfogni, amely egyensúlyi pályán halad; valójában a településhálózat átalakulása olyan egyensúlyi helyzet keresése, amelyben a népesség térbeli, településenkénti eloszlása optimális a termelőerők fejlődése szempontjából.*” (p. 7.). A munkahelyek, munkalehetőségek és a lakosság területi koncentrációja között sokszor jelentős, területenként változó mértékű eltérés van. Ha ez a területi eltérés lényegesen nagyobb, mint amit a lakosság területi alkalmazkodóképessége hatékonyan levezetni képes, társadalmi-gazdasági feszültségek jelentkeznek. Ha e feszültségek (és problémák) jelentősebb területi koncentrációt mutatnak, hozzájárulnak az érintett térségek hátrányos helyzetbe sodródásához, illetve tartósan kedvezőtlen helyzetének megszilárdulásához.

Hazánk aprófalvas térségeinek településstruktúrája sokévszázados örökség. A termelési eszközök fejlődése, az egyre nagyobb mértékű iparosodás-iparosítás, a szocialista évtizedek politikájának egyéb velejárói (pl. a kollektivizálás) hatására a falvakban élők tömegei hagyták el az agrárszektort. A lakó- és munkahely területi egysége egyre kevésbé állt fenn. E térségek településhálózatára minden korábbinál erőteljesebb nyomás nehezedett, minek hatására a változások is radikálisak voltak. E változások a migrációban, a települések demográfiai folyamataiban követhetők nyomon. A lakosság és a munkahelyek térbeli elhelyezkedése közötti eltérésekből eredő feszültséget az egyre nagyobb méreteket öltő ingázás enyhítette. A politikai rendszerváltozás után a kis lélekszámú falvak háttérbe szorítását célzó, többé-kevésbé hivatalos szándék ugyan megszűnt, de a piacgazdasági viszonyok között, a foglalkoztatási lehetőségek beszűkülésével, a vidéki térségekben működő nagyobb gazdasági egységek (munkahelyek) felszámolásával a településhálózatra nehezedő nyomás bizonyos szempontból (és igen jelentős területi eltérésekkel) tovább fokozód-

dott. Az új trendek megjelenése és az aprófalvak állományán belül megfigyelhető differenciálódás a rendszerváltást követően erősödött fel (G. FEKETE É. 2004).

A rendszerváltás óta a településrendszer formálódását a munkához jutás lehetőségei határozzák meg leginkább (BELUSZKY P. 2003). A megváltozott körülményekhez a településrendszer – természetéből fakadóan – csak korlátozott rugalmassággal képes reagálni.

A foglalkoztatottság és munkanélküliség területi eltéréseinek növekedése tehát ma jelentős társadalmi problémákat okoz, a kialakult válságterületek helyzete állandósult, ezeken belül is általában a kis lélekszámú települések helyzete a legkedvezőtlenebb. A mindössze párszáz főnek otthont adó, jelentősebb foglalkoztatókat vonzani nem képes, így munkalehetőséget csak lakói töredékének nyújtani tudó, ugyanakkor a jelentősebb foglalkoztatási központoktól távol fekvő kistelepülések (aktív korú) lakossága leküzdhetetlen hátrányt szenved, amely jórészt lakóhelyük földrajzi fekvésével, a közlekedés hiányzó lehetőségeivel, az elérhető távolságban fekvő jelentősebb városok többlet munkaerőigényének alacsony szintjével magyarázható. Ennek megfelelően a települések földrajzi fekvéséből eredő helyzeti energiája, illetve az ennek (is) kifejeződéséként értelmezhető, és a lakók szempontjából értékelhető térlegyőzési képesség nagyban meghatározza a munkaerő térbeli mobilitását, a lakosság e szempontból értelmezhető területi alkalmazkodóképességét, így a települések (társaságok) jövőjét.

A 2001. évi népszámlálás adatai szerint hazánkban 1023 településen éltek 500-an, vagy ennél kevesebben (tehát a településállomány harmadát tették ki az aprófalvak). E települések 278 ezer főnek adtak otthont. A legtöbb 500 főnél kevesebb lakóval rendelkező települést Baranya (201), Zala (156), Borsod-Abaúj-Zemplén (135) és Vas (130) megyékben találjuk. Az aprófalvak össznépessége szintén Baranya megyében a legnagyobb (52 ezer fő), majd Zala (35 ezer), Vas (35 ezer) és Borsod-Abaúj-Zemplén (33 ezer) következik.

E kistelepülésekre az átlagosnál lényegesen öregebb korstruktúra jellemző, ennek következtében a népmozgalmi mutatók rosszabbak, alacsony a munkaképes korúak aránya, magas az idős népesség eltartottsági rátája, kiugróan magas az öregedési index értéke (KOVÁCS T. 2004). Az aprófalvak lakosságának gazdasági aktivitása igen kedvezőtlen. A több mint negyedmillióss összlakosságból mindössze 76 ezer fő volt foglalkoztatott, tehát a lakosság alig több, mint egynegyede. (Ez az arány az 500 főnél több lakóval rendelkező települések esetén 36% volt.) Könnyen belátható, hogy a kistelepülések többsége esetében kevés lehetőség adódik a helyben való foglalkoztatás lehetőségének növelésére. Az aprófalvakban élők kiszolgáltatottságát jellemzi, hogy a foglalkoztatottak 71%-a volt napi ingázó (és mindössze 70 település akadt az 1023-ból, amelyben az érkező ingázók száma akár egyetlen fővel is, de meghaladta a más településre ingázók számát).

A munkavállalás lehetősége

A kiszolgáltatott munkaerőpiaci helyzethez való területi alkalmazkodás, illetve a jelentős területi különbségek mérséklésének egyik lehetősége a fizikai értelemben vett kommunikációban, a távolság leküzdésében rejlik. Az aprófalvak lakosságának más településen való munkavállalásának lehetőségét meghatározza települések tágabb környezetének gazdasági fejlettsége, a még gazdaságosan legyőzhető távolságon belül rendelkezésre álló munkalehetőségek száma. 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 csökkenhetett a falvakban a munkanélküliség az e szempontból leginkább hátrányos helyzetű területeken, mert a falusi és városi bérek különbözeténél nagyobb mértékű volt az utazási költség.

Mindezekből az következik tehát, hogy a kistelepülések helyzetét alapvetően környezetük gazdasági helyzete határozza meg. Ha az ország egyes megyéiben vizsgáljuk az aprófalvak foglalkoztatási helyzetét, ennek megerősítését láthatjuk. A települések kis méretéből adódóan nem meglepő, hogy az ország (aprófalvas) megyéiben az 500 főnél kevesebb lakóval rendelkező településeken száz lakosra átlagosan mindenhol 10-nél kevesebb helyi munkalehetőség adódik – a 2001-es népszámlálás adatai alapján. E tekintetben a megyék gazdasági helyzetének nincs különösebb jelentősége, amit bizonyít, hogy Vas, Zala és Veszprém megyékben kevesebb ez az érték, mint a lényegesen rosszabb helyzetű Tolna vagy Somogy megyékben. Az aprófalvak foglalkoztatási, illetve demográfiai helyzete tekintetében az egyes megyék esetében mégis igen jelentős eltéréseket találunk. Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron és Veszprém megyékben az aprófalvak teljes népességének több mint 30%-át (37%, 32%, 36% és 31%) tették ki az aktív foglalkoztatottak, ezzel szemben Baranya, Somogy és Tolna megyékben 24%, 25% és 26%-os értéket találunk. Lényegesen rosszabb a helyzet ugyanakkor Szabolcs-Szatmár-Bereg (17%) és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (18%). Az aktivitási arány (a munkaerőpiacon jelen lévők aránya a teljes népességhez viszonyítva)

Az ország tipikusan aprófalvas területein található kistelepülések országgrészenként eltérő foglalkoztatási lehetőségeit jól érzékelteti az 500 foglalkoztatási szempontból leghátrányosabb település elhelyezkedése – sűrűsödése. A leghátrányosabb helyzetű települések az Észak-magyarországi és a Dél-dunántúli aprófalvas térségekben koncentrálnak.

Aprófalvak a Dél-Dunántúlon

A Dél-Dunántúl (Somogy, Tolna és Baranya megye) településszerkezete jellemzően aprófalvas, a települések több mint fele (51,38%) 500 fős lélekszámot el nem érő aprófalva. Ebben a kategóriába tartozó községek legnagyobb arányban Baranyában (66,7%) fordulnak elő, de arányuk magas Somogyban is (43,27%). A régióban a lakosság 9,4%-a él aprófalvakban, jelentősen meghaladva ezzel az országos átlagot (2,8%). Egyes kistérségekben a népesség több mint 20%-a él 500 fő alatti településeken (a Pécsváradi, a Sásdi, a Sellyei, a Siklói, valamint a Tabi kistérségben). Ezen térségek közül kiemelendő Sellye községe, ahol az említett nagyságú településeken élők aránya megközelítőleg 50%. A kistelepülések zöme a Zselic és a Mecsek vidékén helyezkedik el. A településhálózat összetettségét jelzi, hogy Tolnában és

Külső-Somogyban, a Villányi-hegység környékén és a Mohácsi síkságon az aprófalvak kis- és nagyfalvakkal keverednek. Az 500 fő alatti településen élők száma megközelíti a 100 ezret (93386 fő), azaz minden tizedik dél-dunántúli lakos lakhelye törpefalu. A 2000 lélekszámot el nem érő községek népessége a régióban együttesen 337 778 fő volt 2003-ban.

A jelenlegi városhálózat a viszonylag gyéren előforduló, néhány ezer lakosnál népesebb, szerény városi funkciókat teljesítő tömörülésekből (Bonyhád, Dombóvár, Tamási, Nagyatád, Szigetvár, Marcali, Barcs) nőtt ki. Ezen városok lélekszáma zömében alig haladja meg a 10 ezer főt. Az elmúlt másfél évtizedben városi rangot nyert települések (Sásd, Simontornya, Bátaszék, Szentlőrinc, Sellye, Bóly, Villány, Harkány) lakosság száma még az előzőeknél is gyérebb. A 90-es években lezajló intenzív városodási folyamat ellenére a régió egyes térségei jelenleg is városhiányosak.

Az aprófalvas jelleget az átlagos népességszám is tükrözi. Az egy településre jutó lakosság szám 9 körzetben (pécsváradi, sásdi, sellyei, siklósi, szentlőrinci, szigetvári, balatonföldvári, marcali, és a tabi) még a városokkal együtt sem éri el az 1000 főt. Részben a településhálózatnak tudható be, hogy a Dél-Dunántúl a legritkábban lakott régió. Mindezek alapján ki lehet tehát jelenteni, hogy viszonylag jelentős kiterjedésű aprófalvas térségeket találunk a régióban nagyobb létszámú, jelentős mennyiségű munkahelyet kínáló települések nélkül.

A régió gazdasági teljesítménye országos összehasonlításban közepesnek tekinthető. Az egy főre jutó GDP tekintetében Tolna megye mutatója a legkedvezőbb, melyet Baranya, majd végül Somogy követ. A Dél-Dunántúl részesedése az országos GDP-ből a legkisebb a régió között, mindössze 7,4%. A megyék gazdasági mutatói mögött azonban markáns területi különbségek húzódnak. Ezt támasztja alá, hogy a régió 24 kistérségéből 18 területfejlesztés szempontjából kedvezményezett kistérség (Baranya 8, Somogy 8, Tolna 2).

A vállalkozási aktivitás dél-dunántúli értékei a kedvezőtlenebb gazdasági környezetre és szerkezetre utalnak. A vállalkozások létszám-kategóriánkénti előfordulásai adatait vizsgálva – a 2003. évi adatok alapján elmondható, hogy a régióban működő versenyszférához tartozó cégek száma összességében is, és az egyes létszám-kategóriákat külön-külön nézve is a régiók közül a Dél-Dunántúlon a legalacsonyabb.

A régió aktivitási aránya (51,3%) elmarad az országos átlaghoz képest, s a dunántúli régiók közül a legkedvezőtlenebb indexszel rendelkezik. A Dél-Dunántúlon Tolna megyében a mutató megegyezik az országos átlaggal, a másik két megyében ez elmarad attól.

A régióban 2005. január 1-én 57,286 fő munkanélkülit tartottak nyilván, amely 14,1 százalékos munkanélküliségi rátát jelent. Megyei, de különösen kistérségi szinten lényeges különbségeket tapasztalunk. A legkedvezőbb változást a megyék közül Tolna tudhatja magáénak, mely összességében is és valamennyi kistérsége vonatkozásában is a munkanélküliek számának csökkenését regisztrálhatta. Ezzel szemben Baranya szélsőséges eltérések mellett szerényebb mérvű javulást könyvelhetett el, míg Somogyban átlagosan nőtt a nyilvántartások szerint a munkanélküliek száma. Állás nélkül a legtöbben a déli határszéli (a sellyei, a barcsi és a szigetvári körzetekben), valamint a sásdi és a tamási kistérségekben voltak 2004-ben. Mindegyik terület aprófalvas, viszonylag sok zsáktelepüléssel, rossz úthálózattal, mostoha közlekedési feltételekkel, így ennek köszönhetően kevés a munkahely, és szűk lehetőség is adódik az ingázóként való munkavállalásra, többnyire a jelentősebb foglalkoztató településektől való nagyobb távolság miatt. E területen élők képzettségi foka kedvezőt-

lenebb a régió átlagánál. Ezzel szemben a centrum térségekben, a nagyobb városok környékén a kedvezőbb gazdasági feltételeknek, az új vállalatok a megtelepedésének eredményeként a munkanélküliség szintje jóval a regionális átlag alatt van.

Foglalkoztatási helyzet a Dél-Dunántúl aprófalvaiban

Az ország aprófalvai közül a Dél-Dunántúl három megyékében 334-et találunk (Baranyában 201, Somogyban 104, Tolnában 29 a számuk). E településeken a 2001-es adatok szerint 59717 fő volt az aktív korú lakosság száma, a foglalkoztatottak száma pedig 22234 fő, ami összességében 37,2%-os foglalkoztatottságot jelez. A három megye közül ez az érték Baranyában volt a legalacsonyabb (35,7%), Somogyban (39,0%) és Tolnában (39,9%) valamivel magasabb volt az aprófalvak lakosságának foglalkoztatottsága.

A 3 megye aprófalvaiban élő aktív foglalkoztatottak 68,6%-a volt napi ingázó, ami a aláhúzza az ingázás lehetőségének fontosságát a kistelepülések foglalkoztatottsági helyzetének alakulásában. Az ingázás lehetőségeit elsősorban a fontosabb foglalkoztatási központoktól való távolság, illetve a térlegyőzés, a közlekedés képességei határozzák meg. 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 (KERESZTES L.L. 2006). Településenkénti részletességgel rendelkezésre álló adatok felhasználásával vizsgálhatjuk, hogy a helyben munkát nem találóknak mennyi lehetősége adódik arra, hogy ingázóként dolgozzanak, azaz településenként milyenek tekinthető a *területi alkalmazkodás képessége*. A jelentősebb városok mellett, illetve a fontos települések közötti közlekedés kiszolgáló főútvonalak mentén fekvő, így relatíve jó közlekedési ellátottságú kistelepülések lakosságának nagyobb lehetősége nyílik a munkaerőpiaci lehetőségekhez való területi alkalmazkodásra. A régió jelentősebb városai munkaerőpiacuk nagyságával arányos mértékben és távolságra tudják pozitív hatásukat kisugározni vidékükre. E pozitív hatások a közlekedési folyosók mentén, azok teljesítményének megfelelően szétterjedve mutatható ki. E tekintetben leghátrányosabb térségnek Dél-Nyugat- és Észak-Baranya tekinthető. A kistelepülések elhelyezkedése, és a közlekedési lehetőségek tehát igen erőteljesen meghatározzák a falvak foglalkoztatási helyzetét, így jövőjét.

Felvetődik ugyanakkor a kérdés, hogy mi lesz azokkal a településekkel, melyek a közlekedési feltártság szempontjából „árnyékban” helyezkednek el, és a megfelelő munkaerővonzással rendelkező nagyobb településektől távol helyezkednek el. A kedvezőtlen adottságú, periférikus területeken fekvő, rossz közlekedésföldrajzi pozíciójú kistelepülések fennmaradásának esélyeiről évtizedek óta kiélezett szakmai vita folyik, melyben az igen hagyományosan „pesszimista” kutatói vélemények (pl. KOVÁCS T. 1980, illetve 2004) mellett a reálisabb képet felfestő kutatók sem vállalkoznak arra, hogy pontos jövőképet adjanak. Félő, hogy az ilyen települések helyzete tovább fog romlani, ha a közösségi közlekedés kínálatát biztosító vállalatok irányításában még inkább a piaci szempontok dominálnak. Az ilyen, piaci alapon szervezett közösségi közlekedési rendszereknél a legfontosabb szempont mindig a veszteségek csökkentése lesz, akár a kiszolgálás folyamatos szűkítése árán is. Az ilyen irányú átalakulás után a gyengén kiszolgált kistelepülések utazóközönsége aligha lesz képes érdekeit hatékonyan érvényesíteni. A szolgáltatás mai rendszerében, annak feltételeinek alakulása sem az utazóközönség érdekeinek figyelembevételével történik (MOLNÁR É. 2006).

Az aprófalvak kedvezőtlen foglalkoztatási helyzetének következtében vélhetően folytatódni fog az aktív, fiatalabb lakosság elvándorlása (ez a folyamat természetesen mérséklődött/mérséklődik, hiszen e tekintetben már korábban is rendkívül nagy veszteségeket szenvedtek el ezek a települések). A települések lakosságából egyre nagyobb (még a mainál is nagyobb) arány fognak kitenni az inaktív csoportok. E folyamat ugyanakkor több szempontból is veszélyeket hordoz magában. E veszélyeket a következők szerint lehet csoportosítani:

- az aprófalvak a jelenlegi folyamatok szerint népességük leginkább képzett, legmobilabb rétegét veszítik el;
- a leszakadó aprófalvas térségekben tovább csökken a gazdasági szervezetek termelékenységére, így tevékenységüket is visszafoghatják, csökkentve a munkaerő iránti kínálatot;
- a kiüresedő térségek termelésének csökkenésével gyengébb lesz az ország összesített gazdasági teljesítménye;
- mindezekkel összefüggésben tovább növekszik a szociális kiadások mennyisége;
- az alacsony gazdasági aktivitás miatt tartósan csökkeni fog a közösségi közlekedési eszközök kihasználtsága, így kínálata is, ami fokozza az egyéni gépjárműre való ráutaltságot, az elővárosi, városi közlekedésben pedig az egyéni járművek növekvő száma miatti zsúfoltságot – végső soron tovább romlik a közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás;
- a települési közművek üzemeltetése gazdaságtalanabbá válik, a hiányzó közművek kiépítése tovább nehezedik;
- a társadalmi problémák miatt az e települések által közvetített kulturális értékek igen súlyos veszteségeket szenvednek;
- a foglalkoztatás nagyvárosokba való koncentrálódásával, a kistérségi foglalkoztatás csökkenésével tovább növekszik a periférikus térségek kiszolgáltatottsága, csökken a kistérségek önkormányzatainak amúgy is szűk mozgástere.

Az egyes régiók versenyképességének és fejlődőképességének meghatározó tényezője a régió belüli területi eltérések alacsony szintre szorítása, a periférikus, életképtelenné váló területek kiterjedésének megállítása. Mindennek kulcseleme a perifériák és a központi települések közötti kommunikáció lehetőségének biztosítása. A vonzáskörzetek (akár munkaerőpiaci) kiterjedése nem csak a „vonzott” települések szempontjából fontos, hanem a városi szervezetek termelési tényezőkkel, így munkaerővel való ellátásában is.

A közlekedési ellátás, elsősorban a tömegközlekedés rendszerének alakításakor, a közlekedési infrastruktúra fizikai elemeinek fejlesztésekor a munkaerőpiaci folyamatok vizsgálatára kiemelt figyelmet kell fordítani. A közlekedés átszervezésének kérdéseit nem lehet tehát elválasztani e kérdések vizsgálatától. Egyrészt a térségek fejlődését (ezen keresztül a településrendszer formálódását) a lakosság munkalehetőségeihez való jutása határozza meg legnagyobb mértékben, másrészt a közösségi személyközlekedés fenntartásának is kulcskérdése a megfelelő kihasználtság biztosítása, ami a napi ingázók mobilitásától erőteljesen függ.

Az infrastrukturálisan fejletlen, aprófalvas településrendszerű térségben a problémák helyben nem orvosolhatók, kistérségi szinten kell a megoldást keresni, illetve a foglalkoztatás-bővítő projekteket azokon a településeken célszerű megvalósítani, amelyek a rossz helyzetű kistérségekről jól megközelíthetők (TÉSITS R. 2003). Itt

a jó megközelíthetőségen van a hangsúly (melynek alapja a kis távolság), illetve azon, hogy e települések körül elhelyezkedő falvakon igen nagy számban áll rendelkezésre szabad munkaerő. A közlekedési lehetőségeket tehát nem csak a centrum-periféria viszonylatban kell megfelelővé tenni, hanem az egyes mikrotérségek foglalkoztatásában fontos (és remélhetőleg egyre fontosabb) szerepet betöltő mikroközpontok elérhetőségét a mainál sokkal magasabb fokon kell biztosítani (KERESZTES L.L. – TÓTSIMON P. 2007).

Irodalomjegyzék

- Barakonyiné Winiczai K. (1984): *Baranya aprófalvas településhálózatának múltja és jelene*. Baranya Megyei Levéltár. Pécs. 125 p.
- 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.
- Beluszky P. (2003): *Magyarország településföldrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 568 p.
- Dúsné Obádovics Cs. (1997): A népsűrűség és a nagyváros-közelség hatása a munkanélküliségre falun. In: Kovács T. (szerk.): *A fenntartható mezőgazdaságtól a vidékfejlesztésig*. IV. Falukonferencia. MTA Regionális Kutatások Központja. Pécs. pp. 445–451.
- Enyedi Gy. (1980): *Falvaink sorsa*. Magvető Kiadó, Budapest. 184 p.
- Enyedi Gy. (1984): *Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 37 p.
- Erdősi F. (1985): *A törpefalvak közlekedési ellátottsága*. In: Sükösd (szerk.): *Törpefalvak közlekedése és ifjúsága*. KISZ Baranya Megyei Bizottsága. Pécs.
- Fóti J., Lakatos M., Mászáros Á. (1991): *A munkanélküliség Magyarországon. Statisztikai Szemle*. 1991/8-9. pp. 622–639.
- G. Fekete É. (2004): *Munkanélküliség és foglalkoztatási viszonyok az aprófalvas térségekben. Van esély a megmaradásra?* In: *A foglalkoztatási szint bővítésének korlátai és lehetőségei*. A tudomány a gyakorlat szolgálatában. MTA Budapest 55–85.
- Keresztes L. L. 2006: *A munkaerőpiaci (területi) alkalmazkodás képessége Baranya megye falvaiban*. *Modern Geográfia*, 2006/1. 13 p. <http://www.moderngeografia.hu/tanulmányok/munkaeropiac/keresztesll.pdf>
- Keresztes L. L. – Tótsimon P. 2007: Változó településrendszer, és a vidéki közforgalmú közlekedés fenntartásának kérdései – Baranya megyében. *Tér és Társadalom*. 2007/2. pp. 85–93.
- Kertesi G. (2000): *Ingázás a falusi Magyarországon. Egy megoldatlan probléma*. *Közgazdasági Szemle*, 47. pp. 778–798.
- Kovács T. (1980): *Magyarország településhálózata és fejlődésének főbb tendenciái*. *Statisztikai Szemle* 1980/11.
- Kovács T. (2004): *Aprófalvainkról – illúziók nélkül*. *Területi Statisztika* 2004 március. pp. 125–136.
- 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.
- Molnár É. (2006): *Hosszú és rögzös út a közforgalmú személyszállítás állam-monopolista kínálati piacától a versenyalapú keresleti piachoz.* *Közlekedéstudományi Szemle*. 2006/3. pp. 104–113.
- Tésits R. (2003): *A válságtól a szerkezetátalakításig. Baranyai foglalkoztatás az ezredfordulón I*. Egyetemi Kiadó, Pécs. 134 p.
- Vámosi T. (2006): *A középfokú szakképzési rendszer területi problémái, különös tekintettel a Dél-Dunántúli Régióra*. PhD-értekezés. Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola. Kézirat. 161 p.