

VÁROSOK ELLÁTÁSA ÉS AZ ELLÁTÁSI LÁNCOK BIZTONSÁGA Horváth Attila

CITY SUPPLY AND SECURITY OF SUPPLY CHAINS'

Consumption habits are radically transformed nowadays as the supply order and methods of cities are changed too. The role of centuries-old traditional city supply areas is also drastically changed. The surrounding agricultural settlements cannot provide sufficient food for the cities, while the number of town-dwellers is more than a half of the whole population of the world. It is a well-known fact that the town-dwellers and those who live in the surrounding settlements are purchasing the required goods in super- or hypermarkets. It is natural to them that they can reach the different goods in convenient quality from early morning until late night.

The well-analysed globalization, which has many different interpretations, changed the spatial structure of production and distribution besides the consumption habits. The production, distribution and sales namely the goods stocking of super- and hypermarkets and shopping centres have an essential condition of gaining ground of the supply chain management attitude. On the other hand, the global supply chains cannot work properly without logistics systems.

This article mainly looks for an answer about evaluation of the risks of the recited changes and that how much we taking seriously the dangers appearing on certain areas. How we evaluate the fact that the shopping centres, the elements of supply chains have been changed our living space? How we evaluate today the processes started after the democratic transformation in Hungary? On what extent appears the security in the operation of integrated supply and sales chains? What kind of conflicts comes when the business standpoints prevail over the social interests? How far we should consider the local, regional and national interests? How to harmonize these? This study reveals that the wider interpretation of security is necessary through the short presentation of the features of food supply chain. This is an all-social and economic need which includes the continuity of supplies and the protection of consumers' health and interests. The author gives a recommendation about how to apply the methods of critical infrastructure protection on a wider scale, and how can the certain areas and branches of science contribute in the securing the supply of cities.

BEVEZETŐ

Az elmúlt évtizedekben a fogyasztási szokások és városok ellátásának módszerei gyökeresen átalakultak. A fejlett és közepesen fejlett országokban a korábbiakban nem látott árubőséggel találják szembe magukat a vásárlók. A városi ember számára az a természetes, hogy a hét mindennapján élelmiszerhez, vagy más fogyasztási cikkekhez jusson. Megváltoztak a fogyasztás „objektumai” és ezzel párhuzamosan átalakultak – még a hagyományosan értelmezett élelmiszerellátásban is pl. hús- és tejtermék, pékáru – az évtizedekkel korábban városellátási övezetek funkciói és határai. Nem túlzás azt kijelenteni, hogy a magyarországi léptékben vett kis- és középvárosok áruválasztéka a globális, a multinacionális és szubregionális ellátási láncok működőképességétől, illetve biztonságától függ. Óhatatlanul felvetődik a kérdés, hogy az ellátási kérdések biztonságával vajon eleget foglalkozunk-e? A tanulmány arra keres választ, hogy mennyire érzékeljük ma Magyarországon az ellátás biztonságának fontosságát.

1. AZ ELLÁTÁSI LÁNCOK ÉRTELMEZÉSE ÉS A KERESKEDELEM KAPCSOLATA

Amennyiben a városok ellátására és annak biztonságára gondolunk, akkor elsőként az üzletek ellátottságára, illetve a működésük folyamatossága jut eszünkbe. Még a laikusok sem tévednek nagyot, ha az ellátás folyamatosságában és biztonságában a kereskedelmi rendszer kulcs szerepét kiemelik. Az áruszükséglet a lakosságigényei szerinti kielégítésében kétségkívül kiemelkedő szerepet kapnak az üzletek, de túlzás lenne azt állítani, hogy pl. az 1980-as években, a Szovjetunióban, Lengyelországban a boltok előtti sorbaállásért és hiányért a kereskedelmi infrastruktúra és az elosztás rendszere lett volna kizárólag felelős. Nem a kereskedelem az egyedüli szektor, amelyet az ellátás biztonságáért felelősnek tehetünk.

A városok ellátási rendszere a gazdasági-, kereskedelmi- és pénzügyi globalizáció jelenségeinek köszönhetően jóval bonyolultabbá vált. Szinte közhelynek számít, hogy a pénzügyi, termelési, elosztási, kereskedelmi folyamatok olyan szintű nemzetközivé válását élhettük meg, amely korábban elképzelhetetlen lett volna. Igazat kell adnunk azoknak a szakembereknek, akik az áruk és a szolgáltatások globális kereskedelmét a térbeli munkamegosztás térbeli lenyomatainak nevezik (NAGY E. 2010). Ezzel párhuzamosan a fogyasztás a nagyvárosokban koncentrálnak, így kimutatható a globalizáció és az urbanizáció fejlődése közötti logikai kapcsolat (NAGY E. – PÁL V. 2010).

Ezzel párhuzamosan a globális gazdaságban a termelés és az elosztás diszlokációja decentralizálódott. A térbeli munkamegosztás folyamatainak kiterjesztéséhez azonban már nem elégséges, ha az 1970-80-as években meghonosodott kifejezéssel élve integrált szállítási, illetve logisztikai láncokról beszélhessünk. Az új gazdasági trendek, a megváltozott politikai körülmények az új technológiák elterjedése és a megváltozott

társadalmi hatások igényelték, és tették szükségessé az ún. ellátási lánc menedzsment elterjedését (KNOLL I. 2002). Az ellátási lánc szemlélet elterjedése a fejlesztésben, a gyártásban, az elosztásban és az értékesítésben olyan együttműködést jelent, amely az érdekelt multinacionális vállalatok stratégiai együttműködését jelenti.

Erősen szűkített értelemben véve, és főként a tevékenység tárgyára koncentrálnak kijelenthető, hogy a logisztika és az ellátási lánc menedzsment – amelyek közül az utóbbi jelenti a nagyobb kategóriát – a nyersanyag kitermeléstől a végső felhasználásig tartó anyag- és információáramlással foglalkozik. Az 1970-es évektől kezdődően a számtalan logisztikai meghatározás egyik legtöbbször felállítható közös kritériumát jelenti, a funkcionális tevékenységeket a vevői megfelelés szándékával kell szervezni. Ezt a kritériumot vette át ma a logisztikát is magába foglaló ellátási lánc koncepció (SZEGEDI Z. – PRENZENSZKI J. 2005).

Az ellátási lánc szereplőinek pontos számát nem könnyű meghatározni pl. egy laptop, vagy egy gépjármű esetében, hozzájuk lehet sorolni a gyártási mélység csökkenése miatt egyre növekvő számú beszállítókat, a szállítványozási- és közlekedési vállalatokat, közlekedési terminálokat (pl. kikötők, teherpályaudvarok, stb.), a csomagküldő szolgáltatókat, elosztó központokat, logisztikai szolgáltató központokat és végül a kereskedelmi láncokat és üzleteket. Az ellátási lánc szemlélet elterjedése és az integrált logisztikai módszerek elterjedése kétségtelenül egy szükséges feltétele annak, hogy a városokba a korábbiaknál nagyobb távolságról szállítsák a lakosság szükségleteit képező árukat. A gyakorlatban ez erősen leegyszerűsítve azt jelenti, hogy a Just in Time ellátási módszer vált általánossá, vagyis az „éppen időre” való szállítás miatt csökkentek mind a termelő, mind a kereskedelmi vállalatoknál tárolt készletek. Integrált beszállítói és értékesítés láncok jöttek létre, amelyek a készleteket tárolják és a megfelelő igények felmerülése esetén készítik elő az árukat a kiszállításokhoz. Mindez elképzelhetetlen lenne az informatikai és a telekommunikációs rendszerek forradalmi fejlődése nélkül, vagy az új szállítási technológiák (pl. konténerek) elterjedése nélkül.

2. A BEVÁSÁRLÓ KÖZPONTOK ELTERJEDÉSE MAGYARORSZÁGON

A gazdasági és kereskedelmi szempontok mellett, a gyors piacnyitás, a kedvező beruházási feltételek mellett lélektani tényezők is befolyásolták. Az új modern kereskedelmi egységekben nagy volt az árubőség, amely teljesen ellentétben állt az államszocializmus alatt a hiánygazdaság viszonyai között megszokottakkal (NAGY E. – BOROS L. 2010). A szuper- és hipermarketek elterjedését azonban a kiskereskedelmi egységek számának elterjedése előzte meg. A rendszerváltást követően a magánosításnak, a kereskedelem liberalizálásának az önkéntes, illetve kényszervállalkozási kedvnek köszönhetően 1990 és 1998 között például több mint kétszeresére 25066-ról, 50966-ra nőtt az engedélyezett élelmiszer-kiskereskedelmi üzletek száma (AGÁRDI I. – BAUER A. 1999). Túlzás lenne azonban azt kijelenteni, hogy ez a gyarapodás a szolgáltatás színvonalának növekedésével járt együtt, ugyanis a köznyelv szerint csak „kis boltoknak”

hívott üzletek olyan helyeken kezdtek üzemelni, amelyeket eredetileg korántsem kereskedelmi célokra építettek pl. lakótelepi lakóházak közös tárolói.

A bevásárló központok elterjedése Magyarországon a gazdaságilag fejlett térségekkel (Észak-Amerika, Nyugat-Európa és Ázsia egyes országai) szemben később kezdődött. A multinacionális kereskedelmi vállalatok számára kedvező piaci környezet következtében a kiskereskedelmi üzletek számának növekedése az 1990-es évek közepén megállt. A növekvő trend az 1996-ban megindult bevásárlóközpont, illetve szuper- és hipermarket építési hullámnak köszönhetően meg is fordult (SIKOS T. T. 2009). Itt kell megjegyezni, hogy a szuper- és hipermarketek annak ellenére, hogy hatalmas méretekkel rendelkeznek, jellegükönél fogva kiskereskedelmi egységek, mert a végső fogyasztók számára értékesítenek (SZEGEDI Z. – PRENZENSZKI Z. 2005). A plázák és hipermarketek megjelenése, infrastrukturális fejlettsége, kísérő szolgáltatásaik, nagy áruválasztékuk miatt gyökeresen átalakult a kereskedelem szerkezete és a fogyasztói szokások is.

3. A BEVÁSÁRLÓ KÖZPONTOK TÉRSÉG ÁTALAKÍTÓ HATÁSAI – A SZKEPTIKUS MEGKÖZELÍTÉS HIÁNYA, VAGY MEGLÉTE?

Magyarországon főként nyugatról érkező befektetési tőke és a nálunk települő multinacionális kereskedelmi vállalatok a bevásárlóközpontok, nagyáruházak építésénél a „jól bevált” módszereket alkalmazták. Magyarországon teljesen új, ismeretlen dolognak számított, hogy a közép- és a nagyvárosokban, főként a városokból kivezető forgalmasabb útvonalak mentén kereskedelmi létesítmények jelentek meg. Általános jelenségként írható le, hogy hipermarketek közelében egyes meghatározott áruajták értékesítésére szakosodott nagyáruházakat építettek (CSAPÓ T. 2005). Szintén az elővárosokban a kivezető utak mellett, vagy környékén létesültek a gépkocsi szervizek és szalonok, illetve az üzemanyagotöltő állomások (SIKOS T. T. 2009).

A közép- és nagyvárosok kivezető útjai mentén létesített kereskedelmi és szolgáltató övezetek közelében a hagyományosan értelmezett kiskereskedelmi létesítmények megszűntek, a kisebb boltok szerepét a bevásárlóközpontok, szuper- és hipermarketek vették át. A folyamat a térség átalakító hatásain kívül, hiszen megváltozott a természetes és épített környezet képe és a térhasználat jellege, kockázatot jelent a jövőre nézve is. Néhány szakértő, akik az ezredforduló után arra hívták fel a figyelmet, hogy nő az üzemanyag iránti függőség azzal, hogy a kereskedelmi és szolgáltató szféra a városok határára települt, nem feltétlenül vívták ki azoknak a jó minőségét, akik csak a pillanatnyi üzleti érdekeket vették alapul. Holott már a gazdasági válság kezdete előtt voltak olyanok, akik arra figyelmeztettek, hogy az üzemanyag áremelkedések alkalmával nő az egyéni közlekedés költsége, amely a vásárlók számának csökkenéséhez, illetve a létesítmények bezárásához vezethet (ERDŐSI F. 2004). Az ilyen létesítmények forgalmi terhelése a közlekedésben mindenképpen olyan externáliát jelent, amely különösen a reggeli és délutáni csúcsgorgalomban szinte állandósítja a „dugókat”, lerövidíti az utak elhasználódási idejét és növeli a környezet szennyezés mértékét.

A 20. század utolsó évtizedeiben városföldrajzi értelemben nem csupán a peremkerületek és a szuburbán területek funkciói alakultak át, hanem a városközpontoké is (IZSÁK, É. – SHULZ, M. 2006). A pláza típusú bevásárlóközpontok a viszonylag kisméretű üzleteikkel és nagy kiterjedésű szaküzleteikkel a városok centrumának legfontosabb bevásárló negyedeivé, az ún. CBD részeivé váltak (SIKOS T. T. – HOFFMANN I. 2004). Az újfajta kereskedelmi komplexumok pl. Budapest esetében erőteljes hatást gyakoroltak a city-funkciókra, illetve a városközpontok lehatárolására is (UZZOLI A. 2006).

Ennek a folyamatnak olyan jelentős kockázatai vannak, amely bizonyos mértékben eltérő jelleget mutatnak, mint a peremkerületekben és a szuburbán kerületekben területeken megjelent kereskedelmi és szolgáltatási létesítmények léte és működése. A városok külső kerületeiben, részein, Magyarországon a nyugati trendekkel ellentétben nem alakultak ki a szabadidő eltöltését szolgáló szórakoztató centrumok (CSAPÓ T. 2005). Ellenben a városközpontokban létesült „pláza-szerű” létesítményekben megjelentek a játéktermek, a multiplex mozik és a gyors éttermek. Ezek főként a fiatalabb korosztályra káros hatásairól, szociológiai hatásairól szinte minden nap olvashatunk a médiában. A belvárosi bevásárlóközpontok működése a társadalmi és fogyasztói szokások megváltoztatása mellett több olyan externáliát is eredményez, amelyekkel a városvezetésnek, de a kormányzati szerveknek is foglalkozniuk kell. A teljesség igénye nélkül ezek közé lehet sorolni az állandó tömeges jelenlétet, a növekvő parkolási gondokat, a bevásárló központok megközelíthetőségét és folyamatos áruellátását.

A szuper- és hipermarketek mögött multinacionális kereskedelmi vállalkozások állnak. A telephelyválasztásukban meghatározó jelentőséggel bír az adott térség a földrajzi környezetének, a megfelelő településméret, a fizetőképes kereslet, a közeledési infrastruktúra fejlettsége, telekommunikációs lehetőségek, a lakosság fogyasztási szokásai, a piaci környezet térbelisége (TINNER T. 2010). A működési körzet kiválasztását, a beruházással kapcsolatos döntést egyébként bonyolult elemzési procedúra előzi meg, ahol a közgazdasági, földrajzi és regionális (térbeli) és más szempontokat is a megtérülés és a versenyképesség szempontjából elemzik (SIKOS T. T. – HOFFMANN I. 2004). A kereskedelmi hálózatok a telephelyválasztásokkal kapcsolatos döntéseikben ritkán vannak tekintettel arra, hogy a bevásárlóközpontok építésének milyen káros térátalakító hatásai lehetnek. Igaz tőlük ezt elvárni egyenlő lenne a jelenleg kialakult helyzetet figyelmen kívül hagyó anti-globalista nézetekkel. Korlátot ebben az esetben azoknak a hatóságoknak, szervezeteknek kell jelenteni, amelyeknek a feladata a többségi érdek képviselője és érvényesítése.

Az 1990-es évek közepén elindult nagy ütemű bevásárlóközpont, szupermarket és hipermarket építési hullám eredményeként 2008 végére mintegy 400 üzlet nyitotta meg kapuit és kezdte meg működését. A beruházási „bumm” fokozatosan terjedt át a kis- és közép nagyságú városokra szintén a globális válság kirobbanásának évében (2008) az ország 79 városában működtek az új típusú kereskedelmi komplexumok (CSAPÓ, T. 2009). Miközben a városokban a kereskedelmi infrastruktúra a korábban felvázolt módon viszonylag gyors fejlődésen keresztül, addig a falvakban ezen a területen még az ország fejlett régióiban is stagnálás, vagy szerény mértékű fejlődést ta-

pasztalhatunk (CSAPÓ T. 2007). Miközben a globalizációs hatások miatt a városok a hagyományos ellátási övezeteiket elveszítették, amely a környező településeken a lakosság életformájának, gazdasági tevékenységének a megváltoztatásával járt, addig a városok körüli kisebb települések ellátása sokkal nagyobb mértékben függ a városoktól. A falvak lakói a „nagy bevásárlásaikat” kénytelenek a környező városok szuper- és hipermarketjeikben lebonyolítani.

A globális gazdaság viszonyai között csak egy nagyon bonyolult hálózati rendszerek elemzésével lehet leírni, hogy miként kerül a fogyasztó (vevő) kosarába egy-egy termék. Ez többoldalú megközelítést tesz szükségessé. Vajon meg van-e, létezik-e ez az átfogó módszer ma Magyarországon? Foglalkozik-e a geográfia, a közgazdaságtan, a közlekedéstudomány, a logisztika, a regionálistudomány a szociológia az ellátási lánc működésével, a megváltozott fogyasztói szokásokkal. Megfelelő módon elemezzük-e a termelés, az ellátás, az elosztás és a fogyasztás újszerű folyamatai és infrastruktúrája mennyiben alakították át az életünket. Fontos kérdés az is, hogy érintett szakmai területek mennyire tartják szükségesnek az átfogó megközelítés szükségességét. Mennyire érzékelik a különböző területek szakemberei az ellátás és a fogyasztás teljes vertikumát? A bevásárlóközpontok fejlődésével foglalkozók mennyire érzékelik a regionális és központi elosztórendszerek jelenlétét. A logisztikai bázisok és bevásárlóközpontok építésével és működésével komoly gazdasági-, környezeti-, közlekedési és társadalmi hatásokat kénytelen elszenvedni egy-egy térség. A logisztikai szolgáltató központok terjeszkedésére és működésére is hasonló megállapításokat lehet tenni, mint a bevásárlóközpontok esetében. A fenti megállapítások nem a logisztikai és kereskedelmi létesítmények létét kérdőjelezi meg, hanem csak arra szeretnének rávilágítani, hogy a jövőbeni létesítésükhöz és üzemeltetésükhöz a közösségi érdekeket nagyobb mértékben kell figyelembe venni, illetve az általuk okozott externáliákat minimalizálni kell.

4. AZ ELLÁTÁSI LÁNCOK ÉS A VÁROSOK ELLÁTÁSÁNAK BIZTONSÁGA

A posztmodern fejlett társadalmakban, ahol az árubőség és nem a hiány a jellemző, ahol a fogyasztás már nem csupán gazdasági, hanem értékrendi kategória is, az ellátás biztonsága csak ritkán lépi át a társadalmi érdeklődés és a média „küszöböt”. Ráadásul egy olyan korszakban, amikor a fejlett országokban a középosztály második és harmadik generációja nő úgy fel, hogy hál’ Istennek nem ismeri a háború és a nélkülözés borzalmait. A politikai, gazdasági és tudományos elitnek azonban kötelessége figyelni és figyelmeztetni az ellátás biztonságának kockázataira. Jó példát jelenthet erre nézve az élelmiszerlánc biztonsága, amelyet az elmúlt évtized súlyos következményekkel járó és a média jóvoltából látványosnak nevezhető élelmiszer botrányai megfelelően alá is támasztanak. Gondoljunk csak a Kínából induló melaninnal szennyezett tejszármazékokra, vagy a madár influenza okozta riadalomra.

Az élelmiszerlánc az ellátási láncok közül talán a legbonyolultabb és sérülékenyebb rendszer. Magába foglalja az agrár- és élelmiszerkutató intézeteket, a növénytermesztés és az állattenyésztés területeit, a gazdaságok telephelyeit, a feldolgozóipar létesítményeit, a vízellátási rendszer elemeit, a termeléstől a fogyasztóig tartó logisztikai folyamatok, a termékek értékesítési rendszerét, a háztartási fogyasztást és az éttermi szolgáltatásokat (HORVÁTH A. 2009).

Az élelmiszerlánc érzékenysége a „termékek” jellegéből, különleges kezelési igényeiből, illetve a rendszer bonyolultságából adódik. Akármelyik alrendszer munkafolyamataiban bekövetkezhet olyan szándékosan vagy gondatlanságból bekövetkező rendkívüli esemény, amely akár több százezer ember életét és egészségét veszélyeztetheti. Az élelmiszerlánc sérülékenységének mértékét jól érzékeli, hogy az Egyesült Államok egykori egészségügyi minisztere, Tommy Thompson, aki egy szerencsétlennek nyilvánítható nyilatkozatában annak a véleményének adott hangot, számára érthetetlen, hogy a terrrorszervezetek miért nem az élelmiszerellátást vették korábban célba, hiszen annak elemeit könnyű támadni. Szerencsére az ivóvíz- élelmiszer ellátási rendszer elleni terrortámadások nagyon ritkák, de Thompsonnak abban igaza van, hogy az élelmiszerellátási lánc elemei rendkívüli módon sérülékenyek (HORVÁTH A. 2009).

Az élelmiszer ellátásban a kockázatokat fokozza, hogy míg az élelmiszer feldolgozó üzemekben a beérkezett nyersanyagok származását és minőségét – a termelői érdekből kifolyólag – általában szigorú ellenőrzésnek vetik alá, addig a kereskedelemben ilyen szigorú ellenőrzésre nincs mód. A teljes körű ellenőrzés egy supermarketben, vagy egy hipermarketben azért is lehetetlen, mert egyszerre több tízezer cikket forgalmaznak, amely több száz beszállítótól érkezik az ellátás rendszerébe, vagy közvetlenül az üzletekbe (LAKNER, Z. 2008). Ezért is lenne fontos a hatékony krízismenedzsment és a megelőzés szabályainak és módszereinek kidolgozása az élelmiszerkereskedelemben (KASZA ET AL. 2012).

A korábbi években bekövetkezett élelmiszer botrányok tapasztalatai arra is rávilágítanak, hogy a beavatkozásokat mikor és milyen szinten szabad és kell végrehajtani. Egy-egy veszélyhelyzet kialakulása nem lehet a politikai marketing eszköze (KASZA, GY. – LAKNER, Z. 2006). A krízis helyzet lebecsülése súlyos károkat okozhat, pl. Kínában a melanin botrány ilyen jellegű volt. A XXIX. Nyári Olimpiai Játékok miatt a politikai vezetés igyekezett eltussolni a mérgezés következményeit (HORVÁTH A. 2009). Hasonlóan súlyos következményekkel járhat és károkat eredményezhet, ha egy az ellátás biztonságát befolyásoló esettel kapcsolatban a politikai vezetés eltúlozza a helyzetet, ahogyan ez Magyarországon történt a madárinfluenza kezelésével kapcsolatban, amely miatt a magyar baromfitenyésztési és kereskedelmi szektor súlyos veszteségeket szenvedett (KASZA, GY. – LAKNER, Z. 2006). A meggondolatlan gyors reakciók is súlyos károkat okozhatnak. Gondoljunk csak a 2011-ben Németországból kiinduló „salátabotrányra”, amely komoly károkat okoztak a spanyol, magyar és más országok zöldségtermelő szektorainak.

Az élelmiszerellátási lánc biztonságával kapcsolatban szólni kell arról, hogy a globális kereskedelmi rendszerben kiemelt szerepet kapott a minőségbiztonság és a ter-

mékek nyomom követhetősége. Ennek ellenére a fogyasztók számára csak nehezen ellenőrizhető, hogy a régi magyar brandeket, kedvenc ízeket tartalmazó termékek vajon Magyarországról, Szlovákiából, Lengyelországból, Csehországból, vagy máshonnan származnak-e. Az élelmiszerlánc biztonságával kapcsolatos magyarországi eseményekben túlzás lenne minden hibáért és botránnyért az áruk szabad mozgásával járó Európai Unió tagságot, vagy a multinacionális kereskedelmi láncokat okolni. A torz birtokszerkezetet, a nemzeti értékesítési hálózat hiányát, a feldolgozóipar elsorvasztását, a fekete élelmiszer kereskedelmet is a bajok forrásához lehet sorolni. Tényként kell elfogadni azt is, ha az ellátás biztonságáról beszélünk, akkor Magyarországon ezt széles körben kell értelmezni: a termelést, a feldolgozást, az elosztást és a kereskedést is beleértve. A gondokat orvosolni csak akkor lehetséges, ha az ellátási lánc szereplői közötti feszültségeket tudományos igényességgel elemezzük és vizsgálatok eredményei alapján fogalmazzuk meg cselekvési stratégiákat.

5. A TUDOMÁNY FELELŐSSÉGÉRŐL

Az ellátás biztonsága, a városok ellátása, illetve a térhasználat jellemzői egymással szorosan összefüggő kérdések, amelyeket külön-külön, illetve a kölcsönhatások elemzésével szükséges vizsgálni. Felvetődik a kérdés, hogy a vizsgálat mennyire vegye figyelembe a lokális, regionális és szubregionális érdekeket. A közgazdaságtanban az egyes térségek közötti versenyképesség tényezőinek felsorolása már tankönyvi tételnek számít. Vajon le lehet-e írni, vizsgálni, tudjuk-e a siker valamennyi tényezőjének hatását és érvényesülésének módját egy meghatározott idő intervallumban és térségben? A városvezetők és a várospolitikai alakítói helyenként rendkívüli eredményeket tesznek a jobb lehetőségeket kínáló politikai-, gazdasági-, társadalmi- és kulturális státusz, vagy lehetőség megszerzéséért. Jó példát jelenthet erre New York városa, amelynek vezetése 1,3 milliárd dollár értékű adókedvezménnyel, illetve egyéb támogatásokkal érte el, hogy a világ egyik legfontosabb értéktőzsdéje az ezredforduló idején ne költözzön át a szomszédos New Jerseybe. Neil Smith, a neves földrajztudós ezzel az eseménnyel kapcsolatban kezdte el emlegetni a „geobrib” vagyis a „földrajzi megvesztegetés” kifejezést (SMITH, N. 2011). A közelmúltban és a napjainkban is tucatjával tudunk felsorolni olyan eseteket, amelyek arról szólnak, hogy a városfejlesztések érdekében, és a közösség vélt vagy valós érdekeire hivatkozva durván megváltoztatják a társadalmi és természeti környezetet (HARVEY, D. 2009).

Az összeesküvés elméletek igazolásának nincs sok helye egy tudományos cikk megírásakor. Az azonban biztosnak tűnik, hogy a globális gazdaság jellemzői érvényesülnek a rendszerváltás utáni Magyarországon. Az elosztás és fogyasztási infrastruktúra és szokások fejlődésének elemzése még várat magára. Hosszabb távon a jelenségek leírása a történelemtudomány feladata lesz. Látni kell azonban, hogy a posztmodern korban a tudomány nem válhat társadalmi- gazdasági- és térbeli a jelenségek utólagos leírásának eszközévé, rosszabb esetben üzleti, vagy egyéb érdekek kiszolgálójává.

A további kereskedelmi és logisztikai fejlesztésekben, a meglévő infrastruktúrák működtetésében tekintettel kell lenni a környezeti és a fenntarthatósági szempontokra. Az egyéni lokális, kistérségi, regionális, vagy nemzeti érdekszintek összehangolása szükségszerűvé válik (IZSÁK É. 2003). Ellenkező esetben olyan kedvezőtlen a környezeti és egyéb külső hatásokkal kell számolni, amely már regionális szinten komoly következményekkel járhat. Hosszabb távon tarthatatlan, hogy egy település csak azért, mert kedvező a földrajzi fekvése, szabad építési telkekkel rendelkezik, így sorra engedélyezi a logisztikai szolgáltató központok és bevásárlóközpontok építését. A meglévő és a várható konfliktusokra a tudomány eszközeivel kell rámutatni. A demokrácia és az önkormányzatiság elvének megcsúfolását jelenti, ha valamelyik település sorra enged az üzleti körök olyan kérésének, hogy elosztó raktárakat, vagy bevásárló központokat létesítsen, miközben ezzel a rongja a regionális közlekedési, környezeti és éleltheségi viszonyokat.

A városok ellátása ma már nem lokális, vagy regionális szintű kérdés. Az ellátás folyamatosságát nem lehet megszervezni helyi, területi, vagy akár országos szintű rendeletekkel. A bipoláris világ felbomlása után a biztonság értelmezése sem korlátozódik csupán a katonai erőegyensúlyra és a hadászati kérdésekre. Egyre olyan területe van, amely már az 1990-es években nemzetközi szinten biztonsági problémává vált. Az Egyesült Államokban az 1990-es évek közepétől kezdően fokozatosan honosodott meg egy fogalom, amely a biztonságot komplex módon értelmezte. Ezt az új felfogást nevezzük a kritikus infrastruktúra védelemnek, amely az Egyesült Államokban és az Európai Unióban már napjainkban is jogi, szabályozási, intézményi, módszertani tartalommal bír (HORVÁTH A. 2010). A kritikus infrastruktúra védelem több szektorból áll ezek közé tartoznak pl. energetika, közigazgatás, egészségügy. A kritikus infrastruktúra védelem módszerének elterjedését az új biztonsági kihívások megjelenése, a gazdasági és kereskedelmi folyamatok globalizálódása valamint a számítógépek elterjedése és a telekommunikációtól való függőség tette szükségessé (PRESIDENT'S COMMISSION ON CRITICAL INFRASTRUCTURE PROTECTION 1997).

A kritikus infrastruktúra védelem nem csupán a stacioner létesítmények, telepített berendezések megóvását jelenti, hanem az általuk nyújtott szolgáltatásokat is. A hangsúly a kritikus szolgáltatási szektorok üzemének megbízhatóságán és folyamatosságán van. A biztonsági intézkedések tartalma, a hozzá kapcsolódó szabályzó- és intézményrendszerek is folyamatosan igazodnak a biztonsági kihívásokhoz (MOTEPF, D. J. 2008). A kritikus infrastruktúra védelemben egyre nagyobb hangsúlyt kap az ellátási láncok biztonsága, ám ezzel a területtel Magyarországon még a „tudomány világában” is érintőlegesen foglalkoznak.

A kritikus infrastruktúra védelmén belül az ellátási lánc biztonsági kérdései elsősorban a közlekedési, logisztikai szektorhoz kapcsolódnak, de szoros kapcsolat áll fenn az élelmiszerellátással, az energetikai, telekommunikációs és egészségügyi szektorral is. Az ellátás biztonsága tekintetében sokat érhetünk el a fogyasztóvédelmi szabályok szigorításával, vagy a tudatos fogyasztói magatartás elterjedésével (BOROS L. 2010). Az ellátás biztonságát ezzel azonban nem sikerül teljes mértékben megoldani

pl. az élelmiszer-kereskedelemben végzett kutatási eredmények egyértelműen azt bizonyítják, hogy a magyar fogyasztó árérzékenysége meghaladja az árumínőségével szemben támasztott követelményeket (KASZA, GY. 2009). Az ellátási lánc biztonságát jelentősen javítja, ha az árut nyomon követjük a konténerbiztonság fokozásával (CSABA, Z. 2011), vagy az Európai Unió szabályokhoz igazodva határellenőrzések integrált felfogásával és bevezetésével (CSABA, Z. 2012).

Az ellátási lánc biztonsága valóban fontos a folyamatos és biztonságos áruellátás fenntartása szempontjából. Szakmai szempontból ezt a kérdést azonban a biztonsági és katasztrófavédelmi szakemberek képtelenek átfogóan vizsgálni és a kutatások eredményeképpen megoldási javaslatokat tenni. Természetesen a tudomány felelőssége csak akkor merül fel, ha az Egyesült Államokhoz hasonlóan Magyarországon is igényt tartanak a tudományos kutatók és egyetemi oktatók széleskörű részvételére. Ehhez azonban nyíltságra, bizalomra és új szemléletre van szükség (HORVÁTH A. 2010).

Tegyük fel, hogy ez a kegyelmi állapot hamarosan elérkezik és lesz miről diskurzust folytatni az ellátási láncok biztonságával kapcsolatban. Igazi megoldást csak az jelenthet, ha a különböző tudományterületek képviselői – a teljesség igénye nélkül: földrajz-, élelmiszer-, had-, jog-, közgazdaság-, közlekedés- regionálistudomány, építészet, logisztika, szociológia, – összefognak. Az ellátás biztonsága a jövőben olyan kihívásokat eredményez majd, amelyre a választ nem lesz képes megadni egyetlen alaps- és/vagy alkalmazott tudomány sem. Természetesen a tudományos összefogásnak csak akkor van értelme, ha az egyes tudományágak művelői képesek lesznek az értelmes szakmai viták lefolytatására (TÓTH J. 2012). Az egyes tudományterületek térnyerése ebben a tekintetben súlyos károkat okozhat a térhasználatban és az ellátás biztonságának kérdésében is.

ÖSSZEFOGLALÁS HELYETT

Jelen tanulmány a városok ellátásával kapcsolatban a megváltozott fogyasztói szokások miatt, elsősorban elméleti szinten igyekezett felhívni a figyelmet a biztonsági aspektusokra a megváltozott térhasználat kevésbé tárgyalt árnyoldalaira. Szándékosan nem tartalmaz térképeket vagy olyan adatsorokat, ahol a multinacionális kereskedelmi hálózatok, logisztikai vállalkozások „kétes” szerepét mutatná be. Ennek két oka van, egyrészt a szerző nem tartozik a globalizmus tagadói közé, másrészt elméleti szinten a biztonság értelmezésének egy új szegmensére szeretné felhívni a figyelmet, ezért tudatosan csak ott hivatkozott a nemzetközi szakirodalomra, ahol az elengedhetetlen volt.

Magyarországon a kritikus infrastruktúra védelem elméleti alapjait szabályzó és intézményrendszer jelenleg kiépítés alatt áll. Az ellátási láncok és a városok ellátásával kapcsolatban szükséges megjegyezni, hogy a probléma megoldása nem csupán az állami felelősség körébe tartozik. Ebben felelőssége van és lesz az önkormányzatoknak, a vállalkozásoknak, az üzemeltetőknek, a tudomány képviselőinek, de az egész társadalomnak is.

IRODALOM

- AGÁRDI I. – BAUER A. (1999): Az élelmiszer-kiskereskedelem szerkezeti változásai és kialakult vállalatcsoportok Magyarországon. p. 13. URL cím: <http://www.tarki.hu/adatbank-h/kutjel/pdf/a206.pdf>
- BOROS L. (2010): A globális gazdaság környezeti és társadalmi konfliktusai. In: Mészáros R. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 278-308.
- CSABA, Z. (2011): 9/11 ten years after: Security improvements in global container shipping during the recent decade. In: International Conference: "9/11: Ten Years After". Bucharest, Románia, 2011.09.08-2011.09.10. pp. 1-21. (ISBN:978-973-011405-8)
- CSABA, Z. (2012): Border Control Risk Assessment. In: 7th PhD Conference - 7. doktoranduská konference, New Trends in National Security - Nové přístupy k zajištění bezpečnosti státu Published by University of Defence in Brno, pp. 248-249. ISBN 978-80-7231-876-6
- CSAPÓ T. (2005): A magyar városok településmorfológiája. Savaria University Press. Szombathely. p. 201.
- CSAPÓ T. (2007): A községek infrastrukturális és intézményi ellátottsága a Nyugat-Dunántúlon. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): A kistelepülések helyzete és településföldrajza Magyarországon. Savaria University Press, Szombathely. pp. 49-61.
- CSAPÓ, T. (2009): Hypermarkets, specialised stores and shopping centre sin the Hungarian towns and cities. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.). Közép- és nagyvárosok településföldrajza. Savaria University Press, Szombathely. pp. 90-109.
- ERDŐSI F. (2004): Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Dialóg Campus Kiadó. Budapest – Pécs. p. 547.
- HARVEY, D. (2009): A városhoz való jog. *Fordulat*, új folyam, 7. szám. pp. 112–138. p. 380.
- HORVÁTH A. (2009): Az élelmiszerellátási lánc kritikus infrastrukturái, terrorfenyegetettségének jellemzői. *Hadmérnök*, IV. évfolyam, 2. szám. pp. 437-449. URL cím: http://www.hadmernok.hu/2009_2_horvatha.pdf
- HORVÁTH A. (2010): Hogyan értessük meg a kritikus infrastruktúra védelem komplex értelmezésének szükségességét és védelmének fontosságát. *Hadmérnök*, IV. évfolyam, 1. szám. pp. 377-386. URL cím: http://hbk.uni-nke.hu/downloads/tudomanyos_elet/EU_palyazatok/2012/horvathattila.pdf
- HORVÁTH J. (2010): A beszerzési társulások szerepe a dél-dunántúli régió élelmiszer kiskereskedelmében. Kaposvári Egyetem, Kaposvár. p. 185. URL cím: <http://phd.ke.hu/fajlok/1301386645-disszertacio.pdf>
- IZSÁK, É. – SHULZ, M. (szerk) (2006): Cityfunktionen im Wandel. Berlin und Budapest. Berliner geographische Arbeiten Humboldt Universität zu Berlin.
- IZSÁK É. (2003): A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke. Napvilágkiadó. Budapest.
- KASZA GY. – SURÁNYI J. – LAKNER Z. – BÓDI B. – DEÁK F. – FALUDI G. – HORVÁTH A. – MÉSZÁROS L. – SZÁNTÓ A. – DANCZÁK I. (2012): Rendkívüli helyzetek és kezelésük az élelmiszerkereskedelemben – irányelvek és tapasztalatok. Budapest, Kézirat. p.16.

- KASZA, GY. – LAKNER, Z. (2006) The bird flu in mind of Hungarian consumers – lessons and experiences of a direct-question survey. *Acta Agraria Kaposvariensis* Vol. 10, No. 2, pp. 229-237.
- KASZA GY. (2009): A kockázatkommunikáció az élelmiszerbiztonság területén. Doktori PhD értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem. p. 158. URL cím: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/449/1/kasza_gyula.pdf
- KNOLL I. (2002): Logisztika-gazdaság-társadalom. Kovásznai Kiadó, Budapest. p. 237.
- LAKNER, Z. (2008): Turning the Rubik's cube: Socio-economic modernisation, life quality competitiveness and research. *Acta Alimentaria* Vol. 37. No. 4. pp. 409-413.p.
- NAGY E. – BOROS L. (2010): A kulturális fordulat és hatása a gazdaságföldrajzban. In: Mészáros R. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 57-80.
- NAGY E. – PÁL V. (2010): A globális gazdaság előzményei: a modern gazdaság történeti korszakai és térstruktúrái. In: Mészáros R. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 87-122.
- NAGY E. (2010): A tőkeáramlás és a globális kereskedelem földrajzi dimenzió. In: Mészáros R. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 199-221.
- MOTTEFF, D. J. (2008): Background, Policy, and Implementation. United States Congressional Research Service. Washington D.C. p. 45.
- PRESIDENT'S COMMISSION ON CRITICAL INFRASTRUCTURE PROTECTION. Overview. Briefing. June (1997). Washington, DC. p. 30. URL cím: <https://www.hsdl.org/?view&did=487492>
- SIKOS T. T. – HOFFMANN I. (2004): A fogyasztás új katedrálisai. Budapest, MTA Társadalomkutatási Központ.
- SIKOS T. T. (2009): A marketingföldrajz kialakulásáról és feladatairól. *Magyar Tudomány*, 170. évfolyam, 6. szám. pp. 642-651.
- SIMAI M. (2009): A globális láncok, a bevásárlóközpontok és a magyar piac. *Magyar Tudomány*, 170. évfolyam, 6. szám. pp. 651-657.
- SMITH, N. (2011): Új globalizmus, új urbanizmus: dzsentrifikáció mint globális városi stratégia. *Fordulat új folyam*, 13. szám. pp. 28–53.
- SZEGEDI Z. – PRENZENSZKI Z. (2005): Logisztikai menedzsment. Budapest, Kossuth Kiadó, Budapest. p. 456.
- TINER T. (2010): Kereskedelmi nagylétesítmények telephelyválasztási kritériumai Magyarországon. In: Sikos T. T. (szerk.): Fenntartható fogyasztás és növekedés határai új trendek a kereskedelemben. Selye János Egyetem Kutatóintézete. Gödöllő – Komárom. pp. 69-86.
- TÓTH J. (2012): Aggódo sorok a magyar geográfiaért. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 1. évfolyam, 1. szám. pp. 3-15.
- UZZOLI A. (2006): Retailing of the City in Budapest. In: Izsák, É. – Shulz, M. (Hrsg.): Cityfunktionen im Wandel. Berlin und Budapest. Berliner geographische Arbeiten Humboldt Universität zu Berlin.