

# Az állami és önkormányzati közúthálózat kiépítettségének hatásai az alapellátásra

*Tiner Tibor*

Egy országon belül a közlekedési hálózat kiépítettsége (az egyes közlekedési ágazatok pályáinak irányai, sűrűségük és minőségük) közvetlen hatással van a településhálózat különböző hierarchiaszintjein álló városok és falvak népességének alapellátási színvonalára, amelynek folyamatos biztosítása a társadalom és a gazdaság működésének létfeltétele, egyben a gazdasági fejlettség fokmérője is.

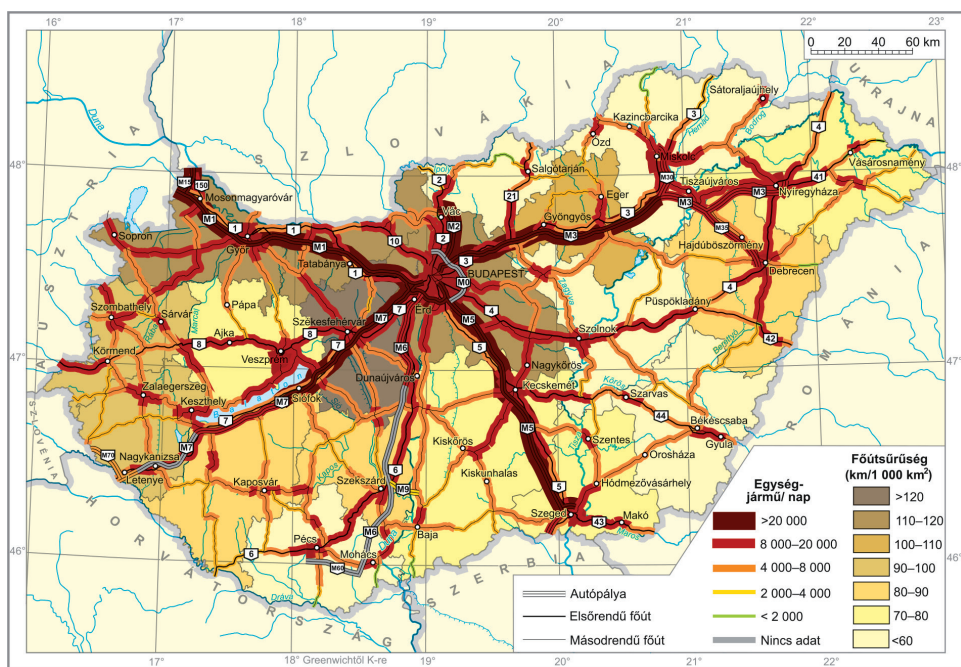
A világ közepesen fejlett országaiban – közéjük tartozik hazánk is – az alapellátást szolgáló élelmiszereknek a fogyasztókhoz való eljuttatásában már több évtizede a háztól házig (vagyis a raktártól az üzletig) szállítani képes közúti közlekedési ágazatá a kulcs-szerep, mivel ez az ágazat bonyolítja az élelmiszer-kiskereskedelem áruszállításainak csaknem egészét. (A vidéki lakosság esetében is főként közúti járművel történik a lakástól viszonylag távol fekvő élelmiszerüzletek megközelítése.) Az állami tulajdonú országos közutak és az önkormányzati tulajdonban levő helyi közutak állományának kiépítettségi mutatói, minőségük sajátosságai és mindenkor állapotuk fő jellemzői döntő módon meghatározzák a különböző méretű településekben működő, a lakossági alapellátást biztosító élelmiszerboltok elérhetőségi viszonyait, az abban megmutatkozó területi különbségeket.

## A magyarországi közúthálózat szerkezeti, minőségi és területi jellemzői

Magyarország teljes közforgalmi úthálózata 206 600 km (2017 december), ám ebből csak 32 000 km a döntő részben állami kézben levő országos közúthálózat, amely térhierarchikusan tagolt. Gyorsforgalmi útjaink (autópálya, autótűt) teljes hossza 1473 km, az első- és másodrendű főutaké együtt 6980 km (*Országos közúthálózat* 2017). A közútkezelő szervezetekhez tartozó közúthálózatból a gyorsforgalmi utak és a főutak összesen 27,9%-kal részesednek, viszont rajtuk bonyolódik a teljes magyarországi közúti gépjárműforgalom több mint 80%-a (1. ábra). A főutak aránya Fejér, Komárom-Esztergom és Pest megyében meghaladja a 30%-ot, ezzel szemben a perifériális helyzetű megyékben (Baranya, Békés, Nógrád) nem éri el a 20%-ot. Budapest tágabb térségének kiemelten jó főútellátottságát a megyei szintű főútsűrűség-különbségek is jól érzékeltetik (1. táblázat). A Budapestről sugárirányban kiinduló autópályáinkat (M1, M2, M3, M5, M6 és M7) a fővárost délről és keletről elkerülő M0-ás körgyűrű szervezi egységes Budapest-központú hálózattá. A sugaras autópályákat egymással összekötni hivatott M8-as, illetve M9-es autópályából még

alig néhány km készült el, amelyeknek viszont fontos szakaszai a Dunát Dunaújvárosnál, illetve Szekszárd közelében átvelő közúti Duna-hidak.

19 megyékből 15-nek a területén vezet jelentős hosszúságú autópálya, illetve autóút. Békés, Jász-Nagykun-Szolnok és Nógrád megyét nem érintik gyorsforgalmi utak, Veszprém megyének csupán a délkeleti sarkát metszi az M7-es rövid szakasza. A hiányzó gyorsforgalmi utak e négy megye települései számára a többi megye településhálózatához képest kedvezőtlenebb főútvonalai elérhetőséget eredményeznek. A 18 vidéki megyeszékhely közül 7 (Békéscsaba, Eger, Kaposvár, Salgótarján, Szolnok, Veszprém és Zalaegerszeg) nem érhető el közvetlenül autópályán, illetve autóúton. A gyorsforgalmi úthálózattal való rendelkezés, illetve az ilyen hálózatokhoz való közelség az egyes települések alapellátása szempontjából fontos közúti szállításmínőségi tényező, mivel az ezredforduló óta ezeken a – nagy sebességű közúti árutovábbítást biztosító – közlekedési pályákon bonyolódik a hazai közúti járműforgalom több mint  $\frac{2}{3}$ -a (ERDŐSI 2005; KOCIS-SCHWEITZER 2011).



1. ábra

*A megyék főútsűrűsége és a főutak forgalomterhelése*

*Forrás: a szerző szerkesztése*

1. táblázat  
A megyék főútsűrűség szerinti rangsora, 2017

| Rangsor | Megye      | 100 km <sup>2</sup> -re jutó főutak hossza, km | Rangsor | Megye           | 100 km <sup>2</sup> -re jutó főutak hossza, km |
|---------|------------|------------------------------------------------|---------|-----------------|------------------------------------------------|
| 1.      | Komárom-E. | 16,5                                           | 11.     | Szabolcs-Sz.-B. | 8,7                                            |
| 2.      | Fejér      | 14,7                                           | 12.     | Baranya         | 8,5                                            |
| 3.      | Zala       | 13,2                                           | 13.     | Bács-K.         | 8,1                                            |
| 4.      | Győr-M.-S. | 13,0                                           | 14.     | Hajdú-B.        | 8,0                                            |
| 5.      | Pest       | 12,9                                           | 15.     | Somogy          | 7,7                                            |
| 6.      | Heves      | 12,6                                           | 16.     | Borsod-A.-Z.    | 7,4                                            |
| 7.      | Tolna      | 11,6                                           | 17.     | Jász-N.-Sz.     | 7,1                                            |
| 8.      | Vas        | 11,1                                           | 18.     | Nógrád          | 6,8                                            |
| 9.      | Csongrád   | 9,8                                            | 19.     | Békés           | 4,7                                            |
| 10.     | Veszprém   | 9,8                                            |         | Országos átlag  | 9,6                                            |

Forrás: a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2018) adatai alapján a szerző szerkesztése

Az állami kezelésű mellékúthálózat teljes hosszúsága megközelíti a 23 100 km-t. A leg-hosszabb mellékúthálózattal természetesen a legnagyobb területű megyék (Borsod-Aba-új-Zemplén, Bács-Kiskun, Pest, Szabolcs-Szatmár-Bereg) rendelkeznek (*Országos közút-hálózat* 2017). A mellékutak  $\frac{1}{3}$  része többirányú kapcsolatot teremtő összekötő út,  $\frac{1}{5}$ -ük hálózativégpont-településekbe (döntően aprófalvakba) vezető bekötőút. A bekötőutak aránya a mellékutak teljes hosszából a sok aprófalval rendelkező Nógrád és Baranya megyében kifejezetten magas (38%, illetve 33%), a hegy- és dombvidéki felszínű megyékben (például Heves, Somogy, Veszprém, Zala megyék) is lényegesen magasabb (26–29%) az országos átlagnál (19,5%). Az állami kezelésű közúthálózatunk lényegében teljesen (99%-ban) aszfaltburkolatú. Ám a burkolat állapota főként a mellékúthálózaton siralmas, ahol az el-használdott szakaszok aránya megközelíti a 70%-ot. A 176 600 km-t elérő önkormányzati úthálózatból 55 800 km (31,7%) található a települések belterületén, a többi 118 800 km külterületi út. Az önkormányzati kezelésű belterületi utak döntő hányada (83%-a) lakó- és kiszolgáló út, kisebb hányada (17%-a) gyűjtőút (*Országos közúthálózat* 2017).

A lakosság alapellátása szempontjából a belterületi önkormányzati utak hosszának és kiépítettségének van jelentősége, mivel a kiskereskedelmi boltok szinte teljes egészében a települések belterületén helyezkednek el. Az önkormányzatok kezelésében levő belterületi úthálózat útsűrűségi értékeit kiszámítva és nagyság szerinti sorrendbe állítva (2. táblázat) megállapítható, hogy e fajlagos úthálózati mutató értéke a sűrűn lakott és nagy kiterjedésű településekben gazdag Pest megyében a legmagasabb. Az alapellátást szolgáló élelmiszer-szállítmányok ily kiskereskedelmi boltokba való eljuttatásának belterületi úthálózati feltételei ebben a megyében jóval kedvezőbbek a többi 18 megyéhez képest.

2. táblázat

*A megyék rangsora az önkormányzati kezelésű belterületi utak sűrűsége szerint, 2017*

| Rangsor | Megye        | Belterületi utak<br>100 km <sup>2</sup> -re jutó<br>hossza, km | Rangsor | Megye           | Belterületi utak<br>100 km <sup>2</sup> -re jutó<br>hossza, km |
|---------|--------------|----------------------------------------------------------------|---------|-----------------|----------------------------------------------------------------|
| 1.      | Pest         | 114,5                                                          | 11.     | Jász-N.-Sz.     | 52,3                                                           |
| 2.      | Komárom-E.   | 67,5                                                           | 12.     | Szabolcs-Sz.-B. | 51,9                                                           |
| 3.      | Fejér        | 59,8                                                           | 13.     | Tolna           | 49,0                                                           |
| 4.      | Győr-M.-S.   | 59,7                                                           | 14.     | Csongrád        | 48,2                                                           |
| 5.      | Baranya      | 59,1                                                           | 15.     | Vas             | 47,9                                                           |
| 6.      | Borsod-A.-Z. | 58,3                                                           | 16.     | Békés           | 45,6                                                           |
| 7.      | Heves        | 55,8                                                           | 17.     | Hajdú-B.        | 44,2                                                           |
| 8.      | Veszprém     | 53,9                                                           | 18.     | Somogy          | 43,2                                                           |
| 9.      | Nógrád       | 53,8                                                           | 19.     | Bács-K.         | 38,3                                                           |
| 10.     | Zala         | 52,5                                                           |         | Országos átlag  | 55,3                                                           |

*Forrás: a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2018) adatai alapján a szerző szerkesztése*

Az országos átlagértékhez (55,3 km belterületi út/100 km<sup>2</sup>) képest sűrűbb belterületi önkormányzati úthálózattal rendelkeznek a Dunántúl északi felének megyéiben elhelyezkedő települések, tovább az aprófalvakban gazdag megyék közül Baranya és Borsod-Abaúj-Zemplén megye. 50 km/100 km<sup>2</sup>-t meghaladó értéket mutat továbbá a szintén sok kis faluval rendelkező Nógrád és Zala megye. Ebbe a kategóriába tartozik a kevés számú, ám kiterjedt belterületi úthálózattal rendelkező településállományú Jász-Nagykun-Szolnok megye. 2017-ben az önkormányzati kezelésű úthálózatnak közel  $\frac{3}{4}$ -e (73,5%-a) volt kiépítetlen, a települések belterületén a burkolt önkormányzati utak aránya – a folyamatos útkorszerűsítések ellenére – még 2017-ben sem érte el a 75%-ot. Az adott évben a külterületi utak 95%-a kiépítetlen földút volt (*Közutak kiépítettsége* 2017).

Miközben az önkormányzati kezelésű települési főutak kiépítettsége lényegében országszerte teljes (100% közeli), addig a települések mellékúthálózatának esetében ennek átlagos értéke városoknál 76%, a községekben 65%. Különbség van továbbá a mellékúthálózaton belül a gyűjtőutak, valamint a lakó- és kiszolgáló utak városi, illetve községi kiépítettségi szintjében is, az utóbbiak hátrányára. A gyűjtőutak kiépítettsége a városhálózat tagjainál kissé meghaladja a 90%-ot, ezzel szemben a községálózatra vonatkozó érték nem éri el a 80%-os arányt. Még kedvezőtlenebb a helyzet a lakó- és kiszolgáló utak kiépítettségére vonatkozóan, ahol a városok 76%-os értékével a községek 63%-os mutatója áll szemben.

A megyék szintjén az önkormányzati kezelésű belterületi úthálózat kiépítettségi mutatói főként a Dél-Dunántúl régió és három alföldi megye hátrányos helyzetét jelzik a többi megyéhez képest, és e téren – meglepő módon – Pest megye értéke sem éri el az országos átlagértéket.

3. táblázat

*A megyék rangsora az önkormányzati kezelésű belterületi utak kiépítettsége alapján, 2017*

| Rangsor | Megye           | Kiépített belterületi utak aránya, % | Rangsor | Megye                 | Kiépített belterületi utak aránya, % |
|---------|-----------------|--------------------------------------|---------|-----------------------|--------------------------------------|
| 1.      | Komárom-E.      | 78,1                                 | 11.     | Nógrád                | 69,4                                 |
| 2.      | Csongrád        | 77,9                                 | 12.     | Somogy                | 68,3                                 |
| 3.      | Fejér           | 77,5                                 | 13.     | Hajdú-B.              | 67,2                                 |
| 4.      | Szabolcs-Sz.-B. | 76,3                                 | 14.     | Pest                  | 67,1                                 |
| 5.      | Borsod-A.-Z.    | 74,4                                 | 15.     | Békés                 | 66,5                                 |
| 6.      | Győr-M.-S.      | 74,3                                 | 16.     | Jász-N.-Sz.           | 66,5                                 |
| 7.      | Heves           | 72,5                                 | 17.     | Tolna                 | 66,4                                 |
| 8.      | Zala            | 71,4                                 | 18.     | Vas                   | 64,9                                 |
| 9.      | Bács-K.         | 71,1                                 | 19.     | Baranya               | 62,8                                 |
| 10.     | Veszprém        | 70,0                                 |         | <i>Országos átlag</i> | <i>70,6</i>                          |

*Forrás: a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2018) adatai alapján a szerző szerkesztése*

## Az országos és az önkormányzati közutak feladatai az élelmiszerboltok áruellátásának biztosításában

A lakosság alapvető élelmiszerekkel történő ellátásának folyamatos biztosításában elsődleges szerepet játszanak a közúthálózati hierarchia egymásra épülő, minőségi szintjeit képviselő közutak az autópályáktól a közúthierarchia legalsó lépcsőfokán álló bekötőutakig. A Magyarországon működő külföldi és hazai tulajdonban levő kiskereskedelmi bolthálózatok alapellátást biztosító élelmiszer-szállítmányainak fogyasztóhoz (kiskereskedelmi boltokhoz) történő eljuttatása úgynevezett terítő forgalom keretében és három fázisban (berakodás, fuvarozás, kirakodás) valósul meg.

Az áruk berakodása az egyes kiskereskedelmi cégek saját raktárbázisaiban történik meg. Az élelmiszerekkel megrakott közúti gépjárművek először a hazai gyorsforgalmi úthálózat valamely szakaszát veszik igénybe, majd nagy valószínűséggel a közúti hierarchia második lépcsőjét képviselő első- és másodrendű főutakon folytatódik ezen árucikkek fuvarozása. Ezt követően az élelmiszer-szállító gépjárművek a közúthierarchia harmadik lépcsőjét képviselő mellékúthálózat részeit (összekötő és bekötőutak) veszik igénybe, mivel a célállomások (az alapvető élelmiszereket árusító kiskereskedelmi boltok) döntő hányada településeken átvezető összekötő utak mentén vagy a település központjába vezető bekötőutakon helyezkedik el. Az élelmiszer-szállítás utolsó szakaszában a szállító járműveknek ezekhez a – valamely kiskereskedelmi lánchoz tartozó vagy önálló – boltokhoz való megérkezése után történik meg az alapellátást biztosító élelmiszerek kirakodása.

A főutak mentén fekvő települések esetében igen gyakran nem kerül sor a közúthálózati minőségi rangsor alsóbb lépcsőfokain elhelyezkedő útfajták igénybevételére, amelynek két fő oka lehet:

- A főúti csomópontként (is) működő nagy- és középvárosokban a kiskereskedelmi boltok közel  $\frac{2}{3}$ -a önkormányzati kezelésű helyi út mentén vagy utcában működik. Ez azt jelenti, hogy a városba főúton beérkező élelmiszer-szállítmányok fuvarozása közvetlenül átkerül az önkormányzati úthálózatra.
- A főút menti kistelepülésekben (útifalvak) a kiskereskedelmi boltok szinte kizárólag a főút mentén működnek, esetükben még az önkormányzati utakat sem kell használnia az élelmiszereket oda fuvarozónak.

Az ipari és más gazdasági hasznosítási céllal épült nagylétesítmények esetében kiemelten fontos szempont a megfelelő telephely kiválasztása (SCHWEITZER–TINER 1996). Hasonló a helyzet a kiskereskedelmi láncok formájában működő, országsszerte több száz üzletet fenntartó cégeknél is, ahol lényeges telephelyválasztási szempont a boltok minél kedvezőbb közúti elérhetősége mind a vásárlók, mind a boltok áruellátását illetően. Ennek érdekében a cégek lehetőség szerint igyekeznek minél több üzletüket a vásárlókat legjobban vonzó, nagy gépjárműforgalmú városi főútvonalak mentén elhelyezni, kistelepülések esetén pedig a településen áthaladó első- vagy másodrendű főutak vagy összekötő utak mentén telepíteni. Ez az érdeke a helyi önkormányzatoknak is, amelyek igyekeznek támogatni településükön belül egy újonnan létesítendő kiskereskedelmi üzlet esetében a helyben lakók számára optimális helyszín kiválasztását (TINER 1996).

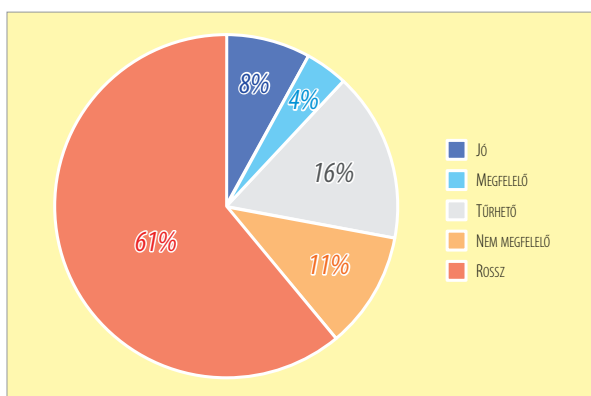
A több százszezres lakosság számú nagyvárosokra viszont ez az üzletnyitási stratégia és gyakorlat már nem érvényes. Esetükben ugyanis a legnagyobb népességű városrészek lesznek az üzletek létesítésére legalkalmasabb helyszínek, függetlenül azoknak a főutaktól való távolságától. Felértékelődik viszont az ilyen városrészekben újonnan megnyitott boltok önkormányzati úthálózaton történő kedvező megközelíthetősége, ami jelentősen elősegíti az élelmiszer-szállítmányoknak a lehető legrövidebb úton és minél rövidebb idő alatt történő odajuttatását.

A települések lakosságának alapellátása döntő részben a helyi úthálózat döntő hányadát kitevő önkormányzati kezelésű utak mentén fekvő településeken létesített kiskereskedelmi üzletekhez kötődik. Az ilyen boltoknak a főutaktól való viszonylag távoli fekvéséből következik, hogy az élelmiszeráru-szállítmányok hozzájuk gépjárművekkel történő eljuttatása (oda fuvarozása) során kivétel nélkül sor kerül – a közúthálózati hierarchia korábban említett három lépcsőjén túl – az önkormányzati mellékúthálózat (gyűjtőutak, lakó- és kiszolgáló utak) egyes szakaszainak igénybevételére. Ez az úthálózati szint a közút-hierarchia negyedik lépcsőfokának is tekinthető.

A különböző üzletláncok egységeik telepítési helyének kiválasztásánál – a hazai településhálózat eltérő makro-, mezo- és mikroregionális szerkezeti sajátosságainak megismerésén túl – messzemenően figyelembe veszik a bolttelepítésre kiválasztott térség, illetve település állami és önkormányzati úthálózatának kiépítettségét és az utak állapotát is. Következésképpen a kiskereskedelmi boltok kedvezőbb közúti elérhetőségének biztosításába nem csupán a főúthoz való lehető legközelebbi fekvés vagy az üzlethez vezető közutak megfelelő kiépítettsége tartozik bele. Fontos követelmény az országos közúthálózat és az önkormányzati úthálózat megfelelő fizikai állapota is. Egy tönkrement, kátyús, bukkanókkal, gödrökkel teli alsórendű közúton való áruszállítás veszélyezteteti az alapvető élelmiszerek minőségét, akadályozza károsodás nélküli eljuttatásukat a rendeltetési helyet jelentő kiskereskedelmi üzletbe.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. – a több évtizede folytatott gyakorlatnak megfelelően – 2017-ben is elvégezte az alapvető élelmiszerek lakossághoz való eljuttatásban kiemelten fontos szerepet játszó hazai mellékúthálózat burkolatállapot szerinti osztályzását, mégpedig a hagyományos ötös skálájú minősítéssel (jó, megfelelő, tűrhető, nem megfelelő, illetve rossz burkolatállapotú mellékút). A vizsgálatok alapján megállapítható, hogy mellékúthálózatunk túlnyomó részén a burkolat állapota igen kedvezőtlen. Mindössze a hálózat 12,2%-a tartozik a jó vagy megfelelő kategóriába, és „tűrhető” minősítéssel is mellékútjainknak alig 16,4%-a rendelkezik (*Közutak burkolatállapota* 2017).

Következésképpen mellékútjaink közel  $\frac{3}{4}$  részének (71,4%-ának) a burkolata nem megfelelő vagy egyenesen rossz minőségű, ami igen kedvezőtlen feltételeket teremt több mint 1500 mellékúthálózati fekvésű településünk számára az alapvető élelmiszerek kiszállításához (2. ábra).



2. ábra

*A mellékúthálózat burkolatállapot szerinti megoszlása*

*Forrás: a szerző szerkesztése*

Az országos átlag mögött jelentős területi különbségek húzódnak, ezért célszerű megyei szinten is megvizsgálni a mellékúthálózat burkolatának állapotmutatóit. Elsősorban a kellemő szállítási sebességgel történő élelmiszer-kiszállítást kifejezetten akadályozó, „rossz” minősítésű mellékutak jelenlétének arányát érdemes a megyék szintjén is tanulmányozni. A legrosszabb osztályzatot jelentő mutató arra a szomorú tényre hívja fel a figyelmet, hogy 19 megyénkből 16-ban (megyéink több mint  $\frac{4}{5}$ -ében) 50% felett van a „rossz” burkolatminősítést kapott mellékutak aránya (4. táblázat). Különösen a nagy gépjárműforgalmat bonyolító autópályákhoz csatlakozó mellékútjaink állapota kedvezőtlen (például a Nyugat-Dunántúlon vagy a 100 000-nél több lakosú megyeszékhelyekhez vezető mellékutak esetében), ami felhívja a figyelmet az e téren fennálló, régóta hiányzó útfelújítások mihamarabbi elvégzésének szükségességére.

4. táblázat

A megyék rangsora mellékúthálózatuk „rossz” minősítést kapott burkolatállapot-mutatója szerint, 2017

| Rangsor | Megye                  | „Rossz” minősítésű mellékutak aránya, % | Rangsor | Megye                | „Rossz” minősítésű mellékutak aránya, % |
|---------|------------------------|-----------------------------------------|---------|----------------------|-----------------------------------------|
| 1.      | Pest                   | 27,6                                    | 11.     | Zala                 | 67,8                                    |
| 2.      | Veszprém               | 30,3                                    | 12.     | Bács-Kiskun          | 68,0                                    |
| 3.      | Baranya                | 49,8                                    | 13.     | Borsod-Abaúj-Zemplén | 68,3                                    |
| 4.      | Fejér                  | 50,3                                    | 14.     | Hajdú-Bihar          | 70,4                                    |
| 5.      | Szabolcs-Szatmár-Bereg | 53,4                                    | 15.     | Csongrád             | 70,6                                    |
| 6.      | Somogy                 | 56,0                                    | 16.     | Vas                  | 71,7                                    |
| 7.      | Tolna                  | 58,2                                    | 17.     | Nógrád               | 74,1                                    |
| 8.      | Heves                  | 63,7                                    | 18.     | Győr-Moson-Sopron    | 76,4                                    |
| 9.      | Békés                  | 64,6                                    | 19.     | Komárom-Esztergom    | 83,8                                    |
| 10.     | Jász-Nagykun-Szolnok   | 66,9                                    |         | Átlag                | 60,3                                    |

Forrás: a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2018) adatai alapján a szerző szerkesztése

A fentiekből következik, hogy a települések önkormányzatainak kiemelt figyelmet kell fordítaniuk a legkritikusabb állapotú önkormányzati utak, útszakaszok útfelújításának tervezésére és a munkák megfelelő ütemezésére. A szükséges útrekonstrukciók elvégzése nagymértékben elősegíti a kiskereskedelmi üzletláncok bolti egységeihez való eljutás közúthálózati feltételeinek javulását.

## Kiskereskedelmi üzletláncok a közúthálózatban – regionális és települési sajátosságok

A magyar lakosság számára minőségi élelmiszer-alapellátást az ország területén napjainkra már kiterjedt hálózatot kiépítő, és az egyes településekben eltérő számú és különböző területű üzlethelyiségeket fenntartó és működtető külföldi és magyar tulajdonú kiskereskedelmi üzletláncok (Tesco, Auchan, Spar, Penny Market, Aldi, Lidl, CBA, Coop és Real) biztosítanak. A felsorolt 9 nagy üzletlánc településenkénti boltszáma messzemenően igazodik a települések méretéhez, azaz lakosságszámához: Budapesten kiemelkedően sok boltot üzemeltet valamennyi kiskereskedelmi üzletlánc, de bolthálózataik bővítésének kiemelt célterületei a megyeszékhelyek, a megyei jogú városok, valamint az átlagosnál nagyobb vásárlóerőt vonzó térségek (növekvő lakosságszámú városkörnyékek, idegenforgalmi régiók, nagy gépjárműforgalmú határátkelőhelyek stb.). A nagy üzletláncokhoz nem tartozó kis és közepes méretű kiskereskedelmi cégek, egyéni vagy családi vállalkozásban működtetett

kiskereskedelmi üzletek, mozgóboltok stb. árukínálata lényegesen szerényebb a felsorolt bolthálózatok egységeihez képest.

A kiskereskedelmi üzletláncokhoz tartozó boltokra vonatkozó, a cégek honlapjairól összegyűjthető bolthálózati adatbázisok feldolgozásából megállapítható, hogy a legnagyobb területű és a legszélesebb áruválasztékot kínáló üzletekkel rendelkező Tesco 116, az Auchan 17 hazai településben tart fent legalább egy – de Budapesten és számos megyeszékhelyen több – kiskereskedelmi egységet. 2017-ben a többnyire közepes méretű boltokat üzemeltető hálózatok közül a Coop 1960, a CBA 463, a Reál 246, a Spar 169, a Penny Market 158, a Lidl 109, végül az Aldi 71 magyarországi településben van jelen legalább egy üzlettel (a nagyobb városokban akár több tucattal is).

A külföldi tulajdonban levő 6 nagy üzletlánc (Tesco, Auchan, Spar, Penny Market, Aldi és a Lidl) egységei döntően főutak mentén, illetve azok kisebb mint 10 km-es körzetében elhelyezkedő, 10 000 lakosúnál nagyobb városokba tömörültek. (Itt jegyzendő meg, hogy mindössze 3 olyan, 10 000 lakosúnál nagyobb városunk van, ahol a legközelebbi főútnak a város központjától való távolsága meghaladja a 10 km-t: a Bács-Kiskun megyei Kiskunmajsa 17 km-re fekszik az 5. sz. főúttól, a Vas megyei Celldömölk 16 km-re van a 84. sz. főúttól, és a Baranya megyei Komlótól 12 km-t kell megtenni a 66. sz. főút eléréséhez.)

A települések több mint 90%-a, ahol a Lidl és az Aldi üzlete(ke)t működtet, 10 000 lakosúnál nagyobb város. E mutató értéke a Tesco esetében 86%, a Penny Market hálózatára vonatkozóan 77%, a Spar-üzletláncnál pedig 67%. Ezek a magas arányok azt jelzik, hogy a felsorolt üzletláncok boltjaik helyszínének kiválasztásánál a megfelelő településméret mellett előnyben részesítik a főúton megközelíthető településeket az azoktól távolabb fekvőkkel szemben.

A települések 22%-a, ahol a Spar-üzletlánchoz tartozó boltok megtalálhatók, 5–10 000 fős település (többnyire város). E mutató értéke a Penny Market hálózatánál 20%, a Tescónál 13%, az Aldinál 10%, a Lidl esetében mindössze 7%. A külföldi láncok üzleteinek tehát viszonylag kis arányú a jelenléte az 5–10 000 lakosú településekben, ám az ebbe a kategóriába tartozó 100 településből csupán 5 kisváros fekszik 10 km-nél távolabb a legközelebbi főúttól. (Nevezetesen Mezőkovácsháza 27 km-re a 47. sz. főúttól, Zalaszentgrót 16 km-re a 76. sz. főúttól, Túrkeve 14 km-re a 4. sz. főúttól; valamint Jászárokszállás, illetve Sarkad 13–13 km-re a 3. sz. elsőrendű, illetve a 44. sz. másodrendű főúttól.) Következésképpen a külföldi tulajdonú magyarországi üzletláncok boltjainak főúton történő jó megközelíthetősége az 5–10 000 lakosú települések esetében is fontos helykiválasztási feltétel volt, amire elsősorban a Penny Market és a Tesco fektetett nagy hangsúly.

Az 5000 lakosúnál kisebb településekben már csak kevés boltot tartanak fent a külföldi tulajdonú üzletláncok. Közülük a Penny Market és a Lidl csupán 4, illetve 2 üzletet működtet ilyen településben, de még ezekben is meghaladja a lakosság száma a 4000 főt. A Spar a hálózatépítést – igaz, hogy csak szerény mértékben – kiterjesztette a 2–5000 lakosú településekre (ezekbe összesen 10 üzletet tart fenn országszerte), és lemerészkedett az 1–2000 lakosságszámú településekbe is, ahol a cég viszont már csak 7 üzlettel van jelen.

Összegzésként megállapítható, hogy az előzőekben bemutatott 6 nagy külföldi üzletlánc 233 hazai településben van jelen egy vagy több bolttal. Ennek a 233 településnek az együttes lakosság száma megközelíti a 6,5 millió főt, ami azt jelenti, hogy a magyarországi népesség közel  $\frac{2}{3}$ -a számára lakóhelyén elérhető egy vagy több, minőségi élelmiszer-alapellátást nyújtó, külföldi tulajdonú üzletlánc boltja.

A magyar tulajdonú üzletláncok, nevezetesen a CBA, valamint az egykori szövetkezeti kiskereskedelmi üzlethálózatból létrehozott Coop és Reál bolthálózata a külföldi tulajdonban lévőkhöz képest lényegesen kiterjedtebb. Szemben az előbbiekkal, a 3 hazai tulajdonú üzletlánc különböző alapterületű egységeikkel egyaránt képviseltetik magukat a közlekedési gerinchálózatok mentén elhelyezkedő, többszázézes lakosú városokban éppen úgy, mint a csak mellékúthálózaton elérhető, közlekedési árnyékban fekvő, 500 lakosúnál kisebb aprófalvakban. Következésképpen ez a 3 üzletlánc kiemelkedő szerepet játszik az 5000-nél kisebb népességszámú településeken a lakosság megfelelő szintű alapellátásának biztosításában. Különösen fontos a jelenlétük az ország közép- és kisfalvas, valamint aprófalvas régióiban (Baranya, Zala, Vas, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyékben), ahol számos kistelepülésen egyedül az ő boltjaik képviselik az üzletláncokhoz tartozó kiskereskedelmi bolthálózatot. Természetesen a lakosságszám csökkenésének függvényében e kiskereskedelmi láncokhoz tartozó boltok száma is fokozatosan csökken az 1000 fő alatti, és azon belül is főként az 500 lakosúnál kisebb települések (az úgynevezett törpefalvak) esetében.

## **Eltérő adottságú településcsoportok megközelíthetőségének értékelése az alapellátást szolgáló áruszállítás oldaláról**

### **A legkedvezőbb alapellátási helyzetű települések közötti elérhetősége**

Nem szorul bizonyításra, hogy az alapellátás szempontjából annál kedvezőbb helyzetben van egy település, minél nagyobb lakosságszámmal rendelkezik, mivel a nagyobb települések lakosságának alapellátása sokkal többféle forrásból és a nagyszámú beszállító jelenléte következtében sokkal rugalmasabb módon oldható meg, mint a kistelepüléseké. Magyarországon sem más a helyzet: a főváros, Budapest, a megyeszékhelyek, a megyei jogú városok, valamint a 10 000 lakosúnál nagyobb települések alapellátása a legkedvezőbb, miután mindegyikük a hazai gyorsforgalmi úthálózat valamelyik forgalmi csomópontjában, illetve első- vagy másodrendű főutak mentén fekszik. Ezeknek a településeknek a többségében a külföldi és hazai tulajdonban levő üzletláncok tartanak fenn egy vagy több boltot, amelyek élelmiszer-választéka lényegesen szélesebb, mint a településhierarchia alacsonyabb lépcsőin helyet foglaló települések boltjai esetében. Külön kedvezővé teszik a hazai mértékkel nagy- és középvárosnak tekinthető települések helyzetét a bennük felépült bevásárlóközpontok, amelyek tovább emelik a helyi lakosság számára a minőségi élelmiszerek kínálatát a bennük működő, nagy területű élelmiszerüzletek (például Tesco, Interspar) révén.

A 10 000 lakosúnál kisebb települések között is vannak a legkedvezőbb alapellátottságúak közé sorolhatók. Ilyenek többek között:

- a budapesti agglomeráció 10 000 alatti népességszámmal rendelkező és az elmúlt negyedszázadban folyamatosan gyarapodó lakosságú települései;
- a Balaton és a Velencei-tó körüli, 4–9000 fő közötti állandó népességgel rendelkező üdülőttelepülések, amelyek szezonális lakosságszáma a nyári hónapokban eléri az állandó népesség többszörösét;

- a fontosabb nemzetközi határátkelőhelyek mellett elhelyezkedő települések, ahol a magas nemzetközi tranzitforgalom és a szomszédos országból érkező bevásárlóturisták miatt érdemes nagy élelmiszer-választékot kínáló üzleteket fenntartani.

A felsorolt csoportokba tartozó települések közös jellemzője az átlagosnál kedvezőbb közúti elérhetőség – vagyis autópályákhoz, autótutakhoz, illetve első- és másodrendű főutakhoz közeli fekvés –, ami a lakosságuk alapellátása szempontjából kivételesen jó feltételeket biztosít. Ebbe a körbe körülbelül 200 hazai település (több mint 80%-uk város) tartozik, amely települések a magyarországi népesség több mint 60%-ának adnak otthont.

### A legmostohább alapellátású aprófalvak megközelíthetőségi gondjai

Lényegesen nagyobb figyelmet érdemelnek azok a települések – döntően 2000 lakos alatti kisfalvak, illetve azon belül az 500 főt el nem érő állandó népességű apró- és törpefalvak –, ahol a fentiekben felsorolt külföldi és hazai üzletláncok egyike sincs jelen a településen akár egyetlen kis területű élelmiszerbolttal sem.

Az átlagosnál lényegesen alacsonyabb szintű alapellátást ezekben a településekben (számuk 2017-ben meghaladta a 990-et, vagyis a magyarországi településállomány 31%-át) helyi kiskereskedők (kft.-k, bt.-k, egyéni vállalkozók stb.) igyekeznek biztosítani a lakosság mindennapi élelmiszer-szükségletének biztosításához helyben fenntartott, kis alapterületű bolt (vegyesbolt) üzemeltetésével, vagy több kistelepülésre árut szállító mozgóboltok formájában.

Ez a közel 1000 település közúthálózati helyzetét illetően sincs kedvező helyzetben, több mint ⅔-uk az országos közúthálózat kedvezőtlenül alacsony sebességű közlekedést lehetővé tevő mellékúthálózatához tartozó összekötő utakon, illetve bekötőutakon át kapcsolódik az országos gerinchálózathoz. A főutak elérési lehetősége aprófalvak esetében kedvezőbb, amelyek közel fekszenek egy-egy nagyobb városhoz, szemben a legközelebbi főúttól 10–15 km-re fekvő törpefalvak százaitól, amelyek lakossága számára a kedvezőtlen közúti elérhetőségi viszonyok fennállása miatt mindennapi gondot jelent a magasabb szintű alapellátást biztosító minőségi élelmiszerek beszerzése.

A Magyarországon működő külföldi és hazai kiskereskedelmi üzlethálózatok 2018. márciusi boltlistáinak feldolgozása után lehetőség nyílt a vizsgálati szempontok alapján legkedvezőtlenebb kiskereskedelmi helyzetűnek ítélt települések méretkategória szerinti statisztikai besorolására. Az eredményekből megállapítható volt, hogy

- a 200 főnél kevesebb lakosú falvak (420 mikrofalu) 60,5%-ában (254 település) nem működnek üzletláncokhoz tartozó boltok;
- a 200–500 fős kistelepülések (709 törpefalu) 47,7%-ában (338 település) nincsenek üzletláncok által üzemeltetett kiskereskedelmi üzletek;
- az 500–1000 fős települések (651 aprófalu) 38,2%-ában (249 település) nem található olyan boltok, amelyeket valamelyik üzletlánc tartana fenn, végül
- az 1000–2000 fős települések (635 kisfalu) esetében már csak 16,7%-ukban (106 település) nem működnek üzletláncokhoz tartozó boltok.

Az egyes megyék szintjén vizsgálva a legkedvezőtlenebb helyzetű települések térszerkezeti jellemzőit megállapítható, hogy az országon belül 4 olyan megye van, ahol az ilyen falvak száma meghaladja a százat (Zala, Baranya, Veszprém, valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megyék). Nem véletlenül, mert ez a 3 dunántúli és 1 észak-magyarországi megye nagy kiterjedésű aprófalvas térségeiről nevezetes. Ezekben a megyékben a néhány száz fős, térben szórta elhelyezkedő aprófalvak lakossága igen csekély vásárlóerővel rendelkezik, így jövedelmezőségi szempontból nem éri meg egyetlen üzletlánc számára sem, hogy boltot üzemeltessen bármelyik kistérségben.

Viszonylag magas (40–75 közötti) az egyetlen üzletláncához sem tartozó élelmiszer-, illetve vegyesboltokkal rendelkező települések száma Szabolcs-Szatmár-Bereg, Győr-Moson-Sopron, Nógrád, Somogy, Vas és Heves megyében is. Az előző megyecsoporthoz képest ebben a 6 megyében a 2000-nél kevesebb lakosú falvak száma, illetve megyén belüli aránya egyrészt lényegesen alacsonyabb (5. táblázat), másrészt a kistérségek jelentős része lényegesen közelebb fekszik az arteriális úthálózat egyes szakaszaihoz, mint az előző megyecsoport tagjai. Már szerénynek mondható, de még mindig 20–30 közötti, üzletláncához tartozó bolt nélküli település található Pest, Fejér és Tolna megyékben.

5. táblázat

*A megyék „negatív” rangsora az üzletláncokhoz tartozó boltok nélküli,  
2000 fő alatti települések száma alapján, 2018*

| Rangsor | Megye                  | Települések száma | Részesedés a megye 2000 lakos alatti településeiből, % |
|---------|------------------------|-------------------|--------------------------------------------------------|
| 1.      | Zala                   | 131               | 53,4                                                   |
| 2.      | Baranya                | 130               | 46,2                                                   |
| 3.      | Veszprém               | 112               | 57,4                                                   |
| 4.      | Borsod-Abaúj-Zemplén   | 109               | 36,2                                                   |
| 5.      | Szabolcs-Szatmár-Bereg | 75                | 46,1                                                   |
| 6.      | Győr-Moson-Sopron      | 58                | 39,7                                                   |
| 7.      | Nógrád                 | 49                | 41,9                                                   |
| 8.      | Somogy                 | 48                | 21,3                                                   |
| 9.      | Vas                    | 46                | 22,9                                                   |
| 10.     | Heves                  | 43                | 50,5                                                   |
| 11.     | Pest                   | 29                | 47,5                                                   |
| 12.     | Fejér                  | 28                | 46,2                                                   |
| 13.     | Tolna                  | 24                | 27,0                                                   |
|         | <i>Átlag</i>           | <i>71</i>         | <i>42,6</i>                                            |

*Megjegyzés:* A 10-nél kevesebb ilyen településsel rendelkező megyék nélkül.

*Forrás:* a Magyarországon működő külföldi és hazai kiskereskedelmi üzlethálózatok 2018. márciusi boltlistái alapján a szerző szerkesztése

Az 5. táblázat adataiból az is látható, hogy a 2000 lakosúnál kisebb falvak mekkora hányadában nincsenek üzletláncok által üzemeltetett élelmiszerboltok. A rangsor ebből a szempontból némileg eltér az abszolút mutató alapján adódótól. A legmagasabb (50%-ot meghaladó)

az ilyen boltok aránya Veszprém, Zala és Heves megyében, de csaknem minden második, 2000 alatti lakosságú településből hiányoznak az üzletláncokhoz tartozó boltok Pest, Baranya és Fejér megyében is.

Lényeges összefüggés mutatható ki az üzletlánc nélküli kistépelülések megyék szerinti száma és az önkormányzati kezelésű belterületi úthálózat kiépítettségi foka között (6. táblázat).

6. táblázat

*Megyecsoportok az önkormányzati belterületi utak kiépítettségi szintje és az üzletlánc nélküli kistépelülések száma szerint, 2017*

| Kiépítettség,<br>% | Üzletláncokhoz tartozó boltok nélküli kistépelülések száma a megyében |                        |       |                             |                                   |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------|-------|-----------------------------|-----------------------------------|
|                    | –20                                                                   | 21–30                  | 31–50 | 51–99                       | 100–                              |
| 76–                | Csongrád,<br>Komárom-<br>Esztergom                                    | Fejér                  | –     | Szabolcs-Szat-<br>már-Bereg | –                                 |
| 71–75              | Bács-Kiskun                                                           | –                      | Heves | Győr-Moson-<br>Sopron       | Borsod-Abaúj-<br>Zemplén,<br>Zala |
| 66–70              | Békés, Hajdú-<br>Bihar,<br>Jász-Nagykun-<br>Szolnok                   | Pest, Somogy,<br>Tolna | –     | Nógrád                      | Veszprém                          |
| –65                | –                                                                     | –                      | Vas   | –                           | Baranya                           |

*Forrás:* a Magyarországon működő külföldi és hazai kiskereskedelmi üzlethálózatok 2018. márciusi boltlistái, valamint a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2018) adatai alapján a szerző szerkesztése

A döntően viszonylag nagy (azaz 2000 fő feletti) lakosságú településekből álló megyékben nincs vagy csak igen kevés számú az olyan falu, ahonnan teljesen hiányoznának az üzletláncok boltjai. Ezekben a megyékben az önkormányzati utak kiépítettsége is többnyire az országos átlagot meghaladó színvonalú. Az 5. táblázatban (is) szereplő megyékre vonatkozóan viszont megállapítható, hogy köztük több olyan is van, ahol a – lakosság alapellátása szempontjából kedvezőtlen helyzetű – kistépelülések önkormányzati kezelésű belterületi közútjai viszonylag alacsony szintű kiépítettséget jeleznek.

Az alapellátás szempontjából legkedvezőtlenebb helyzetű településcsoportok, települések országon belüli területi koncentrációjának mértékéről árnyaltabb képet kapunk, ha elhelyezkedésüket a járáások szintjén is feltárjuk. Megfelelő adatokkal kell ugyanis rendelkezünk arról, hogy az egyes megyéken belül mely járáásokban található azok a falvak, ahol tömegesen hiányoznak az üzletláncokhoz tartozó kiskereskedelmi boltok. Természetesen azokat a megyéket érdemes részletesen megvizsgálni, ahol a tekintélyes nagyságú az ilyen települések száma.

Magyarország 174 járásából 128 olyan van, ahol legalább egy vagy több településen nincsenek jelen a kiskereskedelmi üzletláncok boltjai. A 128 járás 4/5 részében az ilyen települések száma 1 és 9 között mozog. Következésképpen a járáások közül azokat érdemes vizsgálni, illetve elhelyezkedésük szerint rangsorba állítani, ahol viszonylag nagy számban

találunk ilyen településeket. Sorra véve előbb a 100-nál több, majd a 45–75 közötti kedvezőtlen alapellátottsági helyzetű települést magukban foglaló megyéket, felállítható egy járások alapján kialakított negatív rangsor.

7. táblázat

*A járások „negatív” rangsora az üzletláncokhoz tartozó boltok nélküli települések száma alapján, 2018*

| Rangsor | Települések száma | Járás            | Megye                  |
|---------|-------------------|------------------|------------------------|
| 1.      | 53                | Zalaegerszegi    | Zala                   |
| 2.      | 38                | Lenti            | Zala                   |
| 3.      | 34                | Siklói           | Baranya                |
| 4.      | 32                | Fehérgyarmati    | Szabolcs-Szatmár-Bereg |
| 5.      | 26                | Devecseri        | Veszprém               |
| 6.      | 21                | Pécsi            | Baranya                |
| 7.      | 20                | Nagykanizsai     | Zala                   |
| 8.      | 19                | Pápai            | Veszprém               |
| 9.      | 19                | Rétsági          | Nógrád                 |
| 10.     | 17                | Tapolcai         | Veszprém               |
| 11.     | 16                | Körmendi         | Vas                    |
| 12.     | 16                | Sümegi           | Veszprém               |
| 13.     | 15                | Balatonfüredi    | Veszprém               |
| 14.     | 15                | Hegyháti         | Baranya                |
| 15.     | 15                | Kaposvári        | Somogy                 |
| 16.     | 15                | Sátoraljaújhelyi | Borsod-Abaúj-Zemplén   |
| 17.     | 14                | Szentgotthárdi   | Vas                    |
| 18.     | 13                | Marcali          | Somogy                 |
| 19.     | 12                | Sziksói          | Borsod-Abaúj-Zemplén   |
| 20.     | 11                | Csornai          | Győr-Moson-Sopron      |
| 21.     | 11                | Gönci            | Borsod-Abaúj-Zemplén   |
| 22.     | 11                | Pásztói          | Nógrád                 |
| 23.     | 11                | Vásárosnaményi   | Szabolcs-Szatmár-Bereg |
| 24.     | 10                | Encsi            | Borsod-Abaúj-Zemplén   |
| 25.     | 10                | Pannonhalmai     | Győr-Moson-Sopron      |
| 1–25.   | 474               | –                | –                      |

*Megjegyzés:* A 10-nél kevesebb ilyen településsel rendelkező járások nélkül.

*Forrás:* a Magyarországon működő külföldi és hazai kiskereskedelmi üzlethálózatok 2018. márciusi boltlistái alapján a szerző szerkesztése

A járási szintű adatokból két fontos területi jellemző is kiolvasható:

- Az ország területén 25 olyan járás van, ahol az üzletláncok által elkerült települések száma eléri vagy meghaladja a 10-et. Ebben a 25 járásban összpontosul a kiskereskedelmi szempontból hátrányosnak tekinthető közel 1000 kistelepülés közel fele (47,2%-a). Ezen a 25 járáson 9 megye „osztozik”. Közülük a legtöbb

Veszprém, illetve Borsod-Abaúj-Zemplén megye területén található (5, illetve 4 járás), 3–3 járás Baranya, illetve Zala, további 2–2 Győr-Moson-Sopron, Nógrád, Somogy, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Vas megyében található.

- A járasok negatív toplistáját Zala, Veszprém és Baranya megyei járasok vezetik. Az élen álló Zalaegerszegi járásban az „üzletláncoktól mentes” települések száma meghaladja a félszázat. A 30-asok csoportjába két dél-dunántúli és egy észak-kelet-magyarországi járás (Lenti, Siklósi, illetve Fehérgyarmati járás) tartozik, a legalább 20 ilyen településsel rendelkező három járás (Devecseri, Pécsi és Nagykanizsai járás) is mind dunántúli.

A fenti adatok jól érzékeltetik azt a jelenséget, hogy az üzletláncok terjeszkedésének komoly akadályai a főúthálózattól, valamint a legalább 10 000-es lakosságszámú városoktól viszonylag távol elhelyezkedő aprófalvak csoportjai, amelyek Magyarországon elsősorban Dél- és Közép-Dunántúlon, kisebb részben Észak- és Északkelet-Magyarország területén fordulnak elő a legnagyobb számban. (A 7. táblázatban szereplő 25 járásból 17 a Dunántúlon található.) Nehezíti e kistelepülések helyzetét, hogy többségük csak keskeny, elhanyagolt, rossz állapotú alsórendű utakon, emiatt az elvárhatónál alacsonyabb utazási sebességgel közlekedő közúti szállítójárművel közelíthető csak meg, ami kedvezőtlenül hat az alapellátási igények kielégítésére szolgáló élelmiszerek közúti szállításának idejére, és növeli a fuvarozási költségeket is.

Az aprófalvak népességszámának csökkenése további alapellátási gondokat generál. Ezt bizonyítja a bolt nélküli kistelepülések számának folyamatos emelkedése: 2003-ban még csupán 40 olyan település volt Magyarországon, ahol nem volt egyetlen bolt sem, ez a szám 2016-ra 219-re emelkedett a KSH nyilvántartása szerint.

## **Az önkormányzati intézmények jelenléte és szerepük az alapellátási feltételek javításában**

Az üzletláncok boltjait nélkülöző településeken a lakosság alapellátás-biztonságának folyamatos fenntartásában, illetve javításában fontos feladat hárul az önkormányzatokra. Ez a feladat szorosan összefügg a települési önkormányzatok megfelelő módon végzett településfenntartási és településgazdálkodási kötelezettségeivel. Következésképpen a fentiekben vizsgált településállományra vonatkozóan érdemes megvizsgálni, hogy ebben a közel 1000 kistelepülésben az önkormányzati intézményrendszer milyen szinten képviseli magát.

Az üzletlánc hiányos településállományt lakosságszám szerinti sorrendbe rendezve megállapítható, hogy az önkormányzatiság fokozatosan emelkedő intézményi szintje a különböző kiskereskedelmi hálózatokhoz tartozó boltokat nélkülöző települések esetében is főként a lakosság szám függvényében van jelen (8. táblázat).

8. táblázat

*Az üzletláncok nélküli kistépelülések közúthálózati helyzete és önkormányzatiságának szintje, 2017*

| Települméret,<br>lakos | Főúthoz közel fekvő<br>települések aránya, % | Az egyes önkormányzati hivatali kódok alá tartozó,<br>üzletláncoktól mentes kistépelülések aránya, % |      |     |     |      |      |
|------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----|-----|------|------|
|                        |                                              | 1                                                                                                    | 2    | 3   | 4   | 5    | 6    |
| 10 000 felett          | 100,0                                        | –                                                                                                    | –    | –   | –   | –    | –    |
| 5 000–10 000           | 88,3                                         | –                                                                                                    | –    | –   | –   | –    | –    |
| 2 000–5 000            | 61,9                                         | 43,7                                                                                                 | 56,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0  | 0,0  |
| 1 000–2 000            | 42,8                                         | 1,8                                                                                                  | 45,3 | 0,0 | 0,0 | 19,8 | 33,1 |
| 500–1 000              | 27,1                                         | 0,0                                                                                                  | 16,5 | 0,0 | 0,0 | 32,9 | 50,6 |
| 200–500                | 19,0                                         | 0,0                                                                                                  | 4,5  | 0,0 | 0,0 | 13,9 | 81,6 |
| 200 alatt              | 7,8                                          | 0,0                                                                                                  | 0,0  | 0,0 | 0,0 | 7,1  | 92,9 |

*Forrás: a Magyarország közigazgatási helynévkönyve (2017) adatai alapján a szerző szerkesztése*

A növekvő lakosság szám általában együtt jár az önkormányzatiság kapcsán is a magasabb szintre való kerülés lehetőségével, annak érvényesülését erősíti. Az üzletláncokhoz nem kötődő kiskereskedelmi boltokkal rendelkező települések 4 kategóriáját az alábbiak jellemzik:

- A 200 főnél kevesebb lakosú 254 mikrofalu közel 93%-a az önkormányzati hivatali besorolás szerinti legalacsonyabb (6-os) kategóriába tartozik, ezekben még ideiglenesen sem működik kirendeltség. A maradék néhány % az eggyel magasabb (5-ös) önkormányzati intézményi szintet képviseli. Az idetartozó 18 településben ugyanis már működik állandó vagy ideiglenes önkormányzati kirendeltség. (A közös önkormányzathivatal székhelye egy másik községben van.)
- A 200–500 lakosú törpefalvak több mint 80%-a szintén 6-os besorolású, ám közel 1%-uk már eggyel magasabb (5-ös) szinten áll, vagyis rendelkezik állandó vagy ideiglenes önkormányzati kirendeltséggel. E településkategóriában már 15 olyan törpefalu is megtalálható, amelyek kimondottan kedvező, 2-es hivatali besorolást kaptak, vagyis helyben működő közös önkormányzati hivatal székhelyei. Közülük 5 Vas megyei, 3 Baranya megyei, 2–2 Borsod-Abaúj-Zemplén, illetve Zala megyei kistépelülés, 1–1 pedig Somogy, Tolna, illetve Nógrád megyében helyezkedik el.
- Az 500 és 1000 fő közötti lakónépességű, üzletláncok által elkerült aprófalvaknak már csak a felében képviselteti magát az önkormányzati intézményhálózat a legalacsonyabb (6-os) szinttel. Az 5-ös szinten e kategórián belül már 82 település áll, amely arány közel két és félszerese a törpefalvas kategóriába tartozók értékeinek. 2-es szintű önkormányzati intézményi besorolást ebben a kategóriában 41 település (16,4%) kapott, ami csaknem négyszerese az előző kategóriában adódónak. A második legkedvezőbb önkormányzati intézményi kategóriába tartozó települések több mint 3/5-án 5 megye osztozik (Borsod-Abaúj-Zemplén megye 7, Veszprém, illetve Zala megye 6–6, valamint Baranya, illetve Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 5–5 településsel).
- Az 1–2000 fős népességű, üzletláncokat nélkülöző településeknek már csupán a harmada 6-os besorolású, ami a növekvő települmérettel együtt járó növekvő súlyú önkormányzati intézményi jelenlét összefüggését igazolja. E települések közel fele már az önkormányzati intézményhálózat 2-es szintjét képviseli. Ezzel

szemben az 5-ös kategóriába tartozó 21 település már jelentős visszaesést tükröz az előző kategóriában képviselt 30% feletti részarányhoz képest. Az 1–2000 lakosú települések közül két Pest megyei település (Tatárszentgyörgy és Csörög) már az 1-es kategóriába tartozik, vagyis az önkormányzati intézmények legmagasabb szintjén áll. Ez a két település már önálló polgármesteri hivatalt fenntartó önkormányzattal rendelkezik.

A vizsgált táblázat első két oszlopának adataiból az is kitűnik, hogy minél kisebb egy település, annál nagyobb az esélye annak, hogy a közúthálózat periferiáján helyezkedik el, forgalmi félárnyék- vagy forgalmi árnyékhelyzetbe kényszerül. Utóbbi azt jelenti, hogy az ilyen települések lakosságának alapellátási szintje – a kiskereskedelmi üzletek teljes hiánya, vagy csupán egyetlen, szerény árukínálatú kisbolt jelenléte miatt – igen alacsony. Ennek a kedvezőtlen helyzetnek a kialakulásában nemcsak a rendkívül alacsony népességszám, hanem az ilyen települések nagyon kedvezőtlen megközelíthetőségi viszonyai is közrejátszanak.

Összegzésként megállapítható, hogy a kiskereskedelmi üzletláncok által elkerült településcsoportokon belül – a kedvezőtlen közúti elérhetőségi viszonyok ellenére – a nagyobb lakosságszámú települések esetében a helyi önkormányzat lényegesen kedvezőbb helyzetben van a lakosság alapellátását érintő közúthálózat fejlesztésére irányuló feladatok elvégzésében, mint az 1000 főt el nem érő aprófalvakban, amelyek többségében még ideiglenesen sem működik önkormányzati kirendeltség.

## **Üzlethálózat-penetráció eltérő méretű és közúthálózati helyzetű településeken**

A lakosság élelmiszerekkel való minőségi alapellátásában kulcsszerepet játszó üzletláncok hálózatának eltérő méretére, illetve kiterjedtségére vonatkozóan összehasonlító vizsgálatokat célszerű végezni. A vizsgálatok településszisztematikai alapja a hazai településeknek a Központi Statisztikai Hivatal által meghatározott 7 méretkategóriája: 10 000 lakos feletti, 5–10 000 lakosú, 2–5000 lakosú, 1–2000 lakosú, 500–1000 lakosú, 200–500 lakosú, 200 lakos alatti település.

Az egyes üzletláncok vidéki térségekben való elterjedésének mértéke megfelelő vizsgálati módszerek alkalmazásával megállapítható, és a közöttük levő különbségek összehasonlíthatók. A nemzetközi és hazai szakirodalomban többféle módszer is megtalálható a gazdasági folyamatok térbeli terjedésének, illetve a kiskereskedelmi tevékenység területi törvényszerűségeinek feltárására (LAW–CREWE 1996; DAWSON–BURST 1998; BIRKIN–CLARKE–CLARKE 2001; DUSEK 2003; NAGY 2005; SIKOS T. 2007; ZSELLÉR 2007).

Jelen munkában a kiskereskedelmi üzletláncok ilyen szempontú összehasonlításra a korábbi kiskereskedelmi tárgyú elemzésekben már alkalmazott úgynevezett penetrációs index (PEX) szolgál (TINER 2010), amelynek segítségével meghatározható, hogy a különböző méretkategóriába eső települések hány százalékában van jelen legalább egy kereskedelmi egységgel a vizsgált üzletlánc. A PEX-értékeket az előzőekben felsorolt 9 üzletlánc közül csak 8-ra vonatkozóan számoltuk ki (az Auchan mindössze 17 egységből álló magyarországi hálózatát szerény mérete miatt kihagytuk az elemzésből). A penetráció mértékére vonatkozó

vizsgálatot mind a 7 településkategóriára elvégeztük, és a mutatók összehasonlítására alkalmas táblázatos formában ábrázoltuk (9. táblázat).

9. táblázat

*Az üzletláncálózatokon kívüli településcsoportok penetrációs indexei, 2018*

| Településméret,<br>lakos | Kiskereskedelmi üzletlánc |       |       |       |       |              |       |       |
|--------------------------|---------------------------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|
|                          | Tesco                     | Coop  | CBA   | Reál  | Spar  | Penny Market | Lidl  | Aldi  |
| 10 000 felett            | 0,692                     | 0,881 | 0,629 | 0,314 | 0,790 | 0,853        | 0,692 | 0,447 |
| 5 000–10 000             | 0,115                     | 0,870 | 0,450 | 0,183 | 0,290 | 0,244        | 0,061 | 0,046 |
| 2 000–5 000              | 0,002                     | 0,848 | 0,305 | 0,107 | 0,021 | 0,008        | 0,004 | –     |
| 1 000–2 000              | 0,002                     | 0,720 | 0,167 | 0,085 | 0,011 | –            | –     | –     |
| 500–1 000                | –                         | 0,557 | 0,089 | 0,049 | 0,001 | –            | –     | 0,001 |
| 200–500                  | –                         | 0,480 | 0,007 | 0,048 | –     | –            | –     | –     |
| 200 alatt                | –                         | 0,383 | 0,004 | 0,016 | –     | –            | –     | –     |

*Megjegyzés:* Az Auchan hazai hálózata nélkül.

*Forrás:* a Magyarországon működő külföldi és hazai kiskereskedelmi üzlethálózatok 2018. márciusi boltlistái alapján a szerző szerkesztése

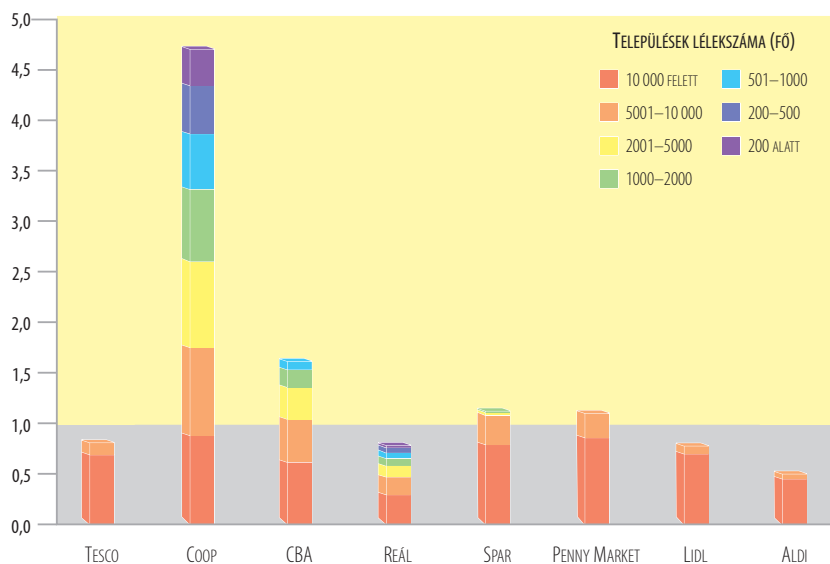
A táblázatból a PEX-értékek alábbi sajátosságai olvashatók ki:

- A 10 000-nél nagyobb lakosságszámú, egyaránt főúthálózaton fekvő településekre (lásd 8. táblázat) vonatkozóan a Reál és az Aldi kivételével valamennyi üzletlánc PEX-értéke meghaladja a 0,500 értéket. Közülük is kiemelkedik a Coop és a Penny Market (PEX-értékeik 0,800 feletti), de nem sokkal marad el tőlük a Spar sem, amelynek PEX-értéke megközelíti a 0,800-es értéket. Ebben a településkategóriában magas mutatóértékkel van jelen hipermarketjeivel a Tesco, valamint a Lidl (PEX-értékük egyaránt közel 0,700).
- Az 5–10 000 lakosú, közel 88%-ban főútvonali kapcsolattal rendelkező településekben már egyértelműen a Coop boltjai dominálnak (0,850-hez közeli PEX-értékkel). A Coopot rangsorban követő CBA- és Spar-üzletláncok értékei már nem érik el a 0,500-es, illetve 0,300-es értéket. A Penny Market, a Reál és a Tesco számára ebben a településkategóriában jelen lenni másodlagos fontosságú (PEX-értékeik 0,250 alattiak), a Lidl és az Aldi pedig csak néhány üzlettel vannak jelen bennük.
- A 2–5000 fős, közel 62%-ban főút mellett fekvő településeket is a Coop uralja, bár e települések harmadában a CBA-üzletek is jelen vannak. A Reál csak minden tizedik közepes méretű településben tart fenn boltot, a többi üzletláncnak pedig csak néhány boltja található mutatóba.
- Az 1–2000 lakosú, 43%-os arányban főútvonali kapcsolattal rendelkező kistérségeknél már csak a ⅓-ában vannak jelen üzletláncok, amelyek elsősorban a Coop boltállományába tartoznak (PEX-érték: 0,720). Körükben a CBA csak minden hatodikban, a Reál csak minden tizenkettedikben üzemeltet boltot. A Sparnak csak néhány boltja működik ekkora méretű településekben. A 2150 lakosú Balatonföldváron üzletet működtet a Tesco is. (Nyilvánvalóan a balatoni

üdülési szezon magas vásárlói forgalma éri meg a nemzetközi üzletlánc számára a kiskereskedelmi egység fenntartását.)

- Az 500–1000 lakosú aprófalvakból, amelyeknek bő  $\frac{1}{4}$ -e fekszik viszonylag közel valamelyik főúthoz, már fokozatosan szorulnak ki az üzletláncok. A legnagyobb hálózatu Coop minden második aprófaluban tart fenn boltot (PEX-érték: 0,557), a CBA viszont csak minden tizedikben, a Reál csupán minden huszadikban. Itt jegyzendő meg, hogy a Spar és az Aldi viszont 1–1 boltot üzemeltet az 580 állandó lakosú Balaton-parti kompátkelőhelyen, Szántódon (Somogy megye), ahol ezek az üzletek lényegében a nyári idegenforgalmi főszezonban termelik ki a nyereséget.
- Az 200–500 lakosú, több mint 80%-ban mellékúthálózaton fekvő törpefalvak közül még csaknem minden másodikban jelen van a Coop. Rajta kívül már csak a Reál képviselteti magát, de csupán alig 3 tucat kisbolttal, ami igen alacsony PEX-értéket (0,048) eredményez. A CBA csupán szimbolikus mennyiségben van jelen ebben a településkategóriában.
- A legapróbb, 200 fős lakosságszám alatti, közel 93%-os arányban főúttól távol fekvő, „mikroméretű” településekben már a Coop jelenléte is szerény, lényegében csak minden harmadik településen tart fenn 1–1 kisboltot (PEX-érték: 0,383). Rajta kívül a Reál 7, a CBA 2 kisbolttal (Pula és Zalamerenye községekben) képviselteti magát ebben a 420 „mikrofalut” tömörítő településkategóriában.

Elvégezve az egyes üzletláncokra vonatkozóan a PEX-indexek településméret szerinti összegzését (3. ábra), figyelemre méltó következtetésekre lehet jutni.



3. ábra

*Az üzletláncok PEX-indexeinek összegzett értékei az eltérő méretű településekben való jelenlétük mértéke szerint*

*Forrás: a szerző szerkesztése*

Az ábrából leolvasható értékek rávilágítanak arra a fontos jelenségre, hogy a Coop mint az egykori ÁFÉSZ utódja, nemcsak a nagyobb településeken, hanem a hátrányos közúthálózati helyzetű apró- és törpefalvas régiókban is rendkívül széles körű kiskereskedelmi bolthálózatot épített ki. Ez a szövetkezeti alapon szerveződött üzletlánc jelen van a mikrofalvak jelentékeny hányadában is, bár a 200 főnél kevesebb lakosú településekben eladott alapvető élelmiszerekből származó üzleti haszna eltörpül a közepes vagy annál nagyobb lakosságszámú településekben fenntartott boltjaiban megtermelt, pénzben kifejezhető haszonhoz képest.

## Összegzés és következtetések

Magyarországon a különböző méretű és a közlekedési hálózat eltérő hierarchiasztintú lineáris elemei által összekötött települések lakossága az élelmiszer-alapellátás feltételeit illetően közel sincs azonos helyzetben. Az eltérő településhálózati fekvés által meghatározott, illetve befolyásolt közúthálózati helyzet egyrészt jutalmazza a közúti közlekedés gerinchálózatán vagy annak közelében elhelyezkedő településeket, másrészt bünteti a kiterjedt mellékúthálózat főutaktól távol fekvő összekötő útjai mentén elhelyezkedő településcsoportokat, illetve az összekötő utakhoz csupán egyetlen bekötőút segítségével kapcsolódni képes közúthálózati végpontokat, az úgynevezett „zsáktelepüléseket”. Következésképpen a lakosság alapellátása szempontjából előnyös helyzetben vannak:

- egyrészt a főúti csomópontként funkcionáló nagy- és középvárosok, ahol a kiskereskedelmi boltok közel  $\frac{2}{3}$ -a önkormányzati kezelésű helyi út mentén vagy utcában működik. A viszonylag nagy lakosságszámú városok esetében a főúton beérkező élelmiszer-szállítmányok fuvarozása közvetlenül átkerül a – falvakéhoz képest lényegesen nagyobb méretű és kedvezőbb burkolati állapotú – helyi önkormányzati úthálózatra;
- másrészt a főút menti kistelepülések, ahol szinte valamennyi helyi kiskereskedelmi bolt a települést átszelő főút mentén települt, emiatt a gyakran kedvezőtlen műszaki állapotú és leromlott burkolatú önkormányzati utakat sem kell használnia az élelmiszereket oda fuvarozónak.

A megfelelő szintű alapellátás folyamatos biztosítása szempontjából lényegesen nagyobb figyelmet érdemelnek azok a települések – döntően 2000 lakos alatti kistalvák –, ahol a minőségi alapellátást nyújtani képes külföldi és hazai üzletláncok egyike sincs jelen. Magyarországon belül 3 dunántúli (Zala, Baranya és Veszprém megye), valamint 1 északmagyarországi megyének (Borsod-Abaúj-Zemplén megye) vannak nagy kiterjedésű aprófalvas térségei, ahol 100 fölötti a fenti „negatív kritériumnak” megfelelő aprófalvak száma. Az 1–2000 fős kistalvák közel fele, az 500 és 1000 lakosúak 25%-a, a 200–500 lakosúak több mint 80%-a, végezetül a 200-nál kevesebb lakosú falvak több mint 90%-a a főutaktól távol, elhanyagolt mellékutak mentén fekszik, illetve keskeny, rossz burkolatállapotú bekötőutakkal kapcsolódik az országos közúthálózathoz. E falvak belterületi úthálózata is csak részben kiépített, ami nehezíti az alapellátást szolgáló élelmiszer-szállítmányoknak a településen belüli közúti fuvarozását.

A járások szintjén vizsgálva az üzletláncok által elkerült települések előfordulását megállapítható, hogy az ország területén 25 járásban összpontosul a kiskereskedelmi szempontból hátrányosnak tekinthető közel 1000 hazai kistelepülés közel fele. 30 fölött van az ilyen települések száma a Zalaegerszegi, a Lenti, a Siklósi, valamint a Fehérgyarmati járásban. Ezeknek a falvaknak több mint a 90%-a főutaktól távoli, forgalmi árnyékhelyzetű, erősen hiányos kiépítettségű belterületi úthálózattal rendelkező kistelepülés. Valamennyi az önkormányzati hivatali besorolás szerinti legalacsonyabb (6-os) kategóriába tartozik, amelyekben még ideiglenesen sem működik kirendeltség. Ennek hiánya jelentősen megnehezíti a közös önkormányzati hivatal fenntartó községek számára az alapellátás javítására irányuló hatékony beavatkozást.

Végeredményben levonható az a következtetés, hogy a kiskereskedelmi üzletláncok által elkerült településcsoportokon belül – a kedvezőtlen közúti elérhetőségi viszonyok ellenére – a nagyobb lakosságszámú települések esetében a helyi önkormányzat lényegesen kedvezőbb helyzetben van a lakosság alapellátását érintő közúthálózat fejlesztésére irányuló feladatok elvégzésében, mint az 1000 főt el nem érő aprófalvakban, amelyek többségében még ideiglenesen sem működik önkormányzati kirendeltség.