

Bevásárlóközpontok a budapesti agglomerációban

Lenner Luca

Bevezetés

Tanulmányomban a hipermarketek, szakáruházak és a bevásárlóközpontok elhelyezkedését vizsgálom meg a budapesti agglomerációban. Ezeknek a kereskedelmi, szolgáltató egységeknek a fogalmi besorolása ugyan különböző, de abból indultam ki, hogy az alapfunkcióik (vásárlás, szolgáltatások igénybevétele) azonosak, így egy csoportként, bevásárlóközpontokként kezeltem őket a kutatás során. A témaválasztásnál fontos szempont volt az, hogy 2015-ben napvilágot látott egy könyv Budapest településmorfológiájáról (*CSAPÓ – LENNER 2015*), amelyben a szerzők Budapest funkcionális szerkezeténél megvizsgálták többek között a fővárosi bevásárlóközpontok elhelyezkedését is. Úgy gondoltam, hogy ezt a kutatást most kiterjesztem a budapesti agglomeráció területére.

A vizsgálat megtervezése közben látott napvilágot 2021-ben egy – számomra – meglehetősen írás Matolcsy Györgynek a tollából a Magyar Nemzet hasábjain. Ebben a Magyar Nemzeti Bank elnöke egy erős Budapest megeremelésére vázol fel lépéseket „a kevesebb sokszor több” közgazdasági törvényszerűségekre hivatkozva. Szerinte túl nagy a főváros az országhoz képest, ezért kisebb részekre javasolja bontani úgy, hogy a 600 ezres városmag körül a külső kerületek és az agglomeráció településeinek négymilliós „szerencsepatkója” lehetne az ország motorja (*MAGYARNEMZET.HU/PC19/2021/12*). Tudomásom szerint a felvetés nem váltott ki komoly reakciókat a szakmai közvéleményből, én sem kívánok a cikk megállapításaira itt reagálni. A településföldrajzos kutatók közül Beluszky Pál már állást foglalt abban a kérdésben, hogy Budapest zászlóshajó vagy vízfej-e a magyar településhálózatban (*BELUSZKY 2014*). Viszont túl azon, hogy az agglomerációban épült bevásárlóközpontok elhelyezkedését vizsgáljuk, arra is választ adhatunk, hogy az autós vásárlásra építő, könnyen megközelíthető helyeken található bevásárlóközpontok hogyan befolyásolják a Budapest körüli szuburbanizációs folyamatot, azaz azt a térbeli mozgást, melyben a népesség a fővárosi tér peremei felé mozog és az agglomeráció térben tovább terjeszkedik?

2022-ben megvizsgáltam azt a tíz budapesti agglomerációban fekvő települést, ahol a KSH adatai alapján bevásárlóközpontok épültek. QGIS térinformatikai rendszer segítségével feltérképeztem a bevásárlóközpontokat és azok közvetlen környezetét, majd a területhasználat rögzítése után tematikus térképeken ábrázoltam a bevásárlóközpontok, hipermarketek és szakáruházak települések pereméhez, kivezető főutakhoz viszonyított elhelyezkedését.

1. A kutatás során használt fogalmak értelmezése

A fogalmi keretek kialakításához a településföldrajzi szakirodalmat hívtam segítségül. A szakkifejezések tisztázásával a vizsgálat elméleti megalapozása volt a célom. Terjedelmi okok miatt itt csak két dolgot járunk röviden körül: felvázoljuk a budapesti agglomeráció kialakulását és térszerkezetét, illetve bemutatjuk a bevásárlóközpontok főbb típusait, rámutatva arra, hogy fogalmuk és tipizálásuk nem egységes.

A modern urbanizáció második szakaszában, a szuburbanizáció (vagy relatív dekoncentráció) folyamatában a középosztály a város központjából és az ahhoz közeli amortizálódó lakónegyedekből a perem- és elővárosi településekbe költözik olcsóbb és kellemesebb lakókörnyezetet keresve. Ennek előfeltétele volt a gyors és hatékony közlekedés kiépülése, az egyéni motorizáció, mint életforma megerősödése. Pirisi Gábor és Trócsányi András azonban megjegyzi, hogy a 20. század második felében százezres nagyságrendűvé duzzadó budapesti agglomerációban a nyugat-európaival ellentétes irányú folyamat játszódtott le. Az agglomeráció lakosságát nem a belülről kifelé települő népesség növelte, hanem a kívülről befelé igyekvő, de a fővárosban lakóhelyet nem találó, annak „kapui előtt” letelepedő emberek (Pirisi – Trócsányi 2019).

A lakóhelyi szuburbanizáció indukálta a továbbiakban az elővárosi népesség keresletére támaszkodó szolgáltatások fejlesztését, többek között logisztikai bázisok, raktáráruházak, autókereskedések kiépítését, illetve a humán szolgáltatások bővítését. Ezzel egyidőben megindult a munkahelyek dekoncentrációja is, ami a korábbi monofunkciós alvővárosokat másodlagos centrumokká alakította az agglomerációban. Így a központi város körül egy policentrikus struktúrájú agglomerációs térség formálódik ki, amelynek településeit Halász Levente poszt-szuburbán településekként írta le (Halász 2012). Népességszámtól és közigazgatási területtől függetlenül azok a települések mondhatók poszt-szuburbának, amelyek a központi városok környékén helyezkednek el, gazdaságuk tercierizált, és önálló vonzáskörzetet bővítenek a környező települések és a

központi város felé is. A budapesti agglomerációban példaként lehet említeni Budaörsöt, vagy a fővárosi településgyűrű keleti szektorának egyik legnépesebb és leginkább multifunkcionális városát, Gödöllőt. Az agglomerációs (poszt-szuburbán) alközpontok vonzáskörzetébe tartozó települések ingázási irányai már nem feltétlenül a központi város, hanem egyre inkább az új centrumok felé mutatnak. Ezekbe az új centrumokba egyre több közraktár, bevásárlóközpont települt, nálunk radikális gyorsasággal az 1990-es évek második felétől kezdve.

A fentiek eredményeként napjainkra a Budapest környéki agglomerációs gazdaság funkcionálisan erősen szakosodott terekbe tömörült. Elsőként a Budaörs-Törökbálint körzetében kialakult növekedési pólust kell megemlíteni, a főváros nyugati kapujában, három autópálya találkozásánál. Új térszerkezeti típus a Szigetszentmiklós-Dunaharaszti-Alsónémedi térségében kialakult logisztikai és ipari zóna. Az M0-s autópálya mentén az agglomeráció déli szektorában a Kárpát-medence legnagyobb logisztikai központja fejlődik ki. Nincs települési előzménye az új kereskedelmi központok által meghatározott térszerkezeti egységeknek pl. Budakalász, vagy az M3-as és M5-ös autópályák fővárosi kivezető szakasza mentén. Az M0-s keleti szakaszának átadása és a ferihegyi repülőtér fejlesztése szintén egy új üzleti tömörülés kialakulását segíti elő (Kocsis 2021). Egedy Tamás pedig kreatív és tudásintenzív területi klasztereket határolt le a budapesti agglomerációban (Egedy 2021).

Magyarországon a rendszerváltozást követően robbanásszerűen épült ki a fogyasztásorientált piacgazdaság. Hazánkban is megjelentek és cégeket alapítottak a nemzetközi kis- és nagykereskedelmi vállalatok. Kezdetben elsősorban a fővárosban és az agglomerációjában, később az 1990-es évek közepétől a vidéki nagyvárosainkban tűntek fel a „fogyasztás katedrálisai”, az ezredfordulótól pedig már a közepes nagyságú városokban is találkozunk velük (Sikos 2003). Telephely választásuk fontos szempontja volt a jó megközelíthetőség. Nagy alapterületük és térbeli elhelyezkedésük változást hozott az érintett települések szerkezetében. A szakirodalom három típust különböztet meg közöttük: a hipermarketeket, a szakáruházakat és a bevásárlóközpontokat (Csapó 2009). A hipermarketek élelmiszereket, ruhaneműket elektronikai- és egyéb cikket forgalmazó kis és nagykereskedelmi létesítmények. A Budapesten és agglomerációjában épült egységek alapterülete 10-15 ezer m², nagyobb, mint más városainkban (Csapó – Lenner 2014). Többnyire a városok peremén, a kivezető főutak mentén épültek, autóval jól megközelíthető helyen, ezért több száz férőhelyes parkoló is tartozik az üzletekhez.

Magyarországon öt jelentős multinacionális cég épített ki szuper- és hipermarket hálózatot: A TESCO, az INTERSPAR, a CORA (2012 óta az áruházai működtetését az AUCHAN vette át), az AUCHAN és a METRO. Ahogyan a nevükben is benne van, a szakáruházak egy-egy szakterület ellátására specializálódott áruházak. A legjellemzőbbek a barkács-, építőipari és a bútóráruházak, amelyek a szakterületükön belül teljes körű ellátást biztosítanak. Áruházaiuk 5-20 ezer m² alapterületűek. Legismertebb példái a PRAKTIKER, az OBI vagy a BAUHAUS, ezek is a városok peremén, kivezető utak vagy elkerülő körgyűrűk mentén építettek üzleteket. Bizonyos szakáruházak viszont nem önállóan, hanem bevásárlóközpontokban, mint mágnes üzletek találhatók meg: pl. Media Markt vagy a Decathlon üzletei. A bevásárlóközpontok fogalma és tipizálása eltérő a nemzetközi és a hazai gyakorlatban. A nemzetközi definíció szerint olyan kiskereskedelmi egységek csoportja, amelyet, mint egységes ingatlant terveztek és üzemeltetnek. A magyar meghatározás ezt még kiegészíti azzal a szemponttal, hogy a közösen működtetett komplexum egy adott vonzáskörzet ellátására szolgáló különböző típusú és méretű üzleteket, szolgáltató létesítményeket foglal magába. Funkcionálisan és megjelenésükben a bevásárlóközpontoknak két fő típusát különböztetjük meg: a mallokat és az üzletsorokat. A mallok (shopping centerek) 10 ezer m² feletti, multifunkcionális fedett építmények, ahol az egymással szemben lévő üzleteket légkondicionált sétány köti össze. Az üzletsorok 10 ezer m² alatti, csak kereskedelmi funkcióval rendelkező üzletek sora. Lényegében nyitottak, a bejáratuk előtere fedett és egymás mellett sorakoznak szalagszerűen L vagy U alakzatban pl. a Park- vagy az Outlet centerek.

A bevásárlóközpontok fejlődése 4 generációra osztható. Az első generációs bevásárlóközpontok az 1970-es években épültek, 10 ezer m² alattiak voltak és maximum 100-200 férőhelyes parkoló tartozott hozzájuk. Ilyen volt a fővárosban például a Budai Skála Áruház. A második korszakban is még Budapestre koncentráltak a cégek, azonban az épületek területe már nagyobb lett és ügyeltek a jó megközelíthetőségre is közösségi közlekedéssel (pl. Skála Metro). Az 1990-es években a vidéki nagyvárosokban is megjelentek az első bevásárlóközpontok. Ekkor a harmadik generációnál már nagyobb alapterületű, hatalmas parkolókkal ellátott bevásárlóközpontok épültek fel. A negyedik generációs bevásárlóközpontoknál már egy épületkomplexumban helyezték el a hipermarketeket, szakáruházakat és a szórakoztató intézményeket. A bevásárlóközpontok építési boomja 1998-tól 2004-ig tartott, utána lelassult az építésük, amit tovább fékezett a kormány által elrendelt pláza stop is.

2. A kutatási eredmények bemutatása

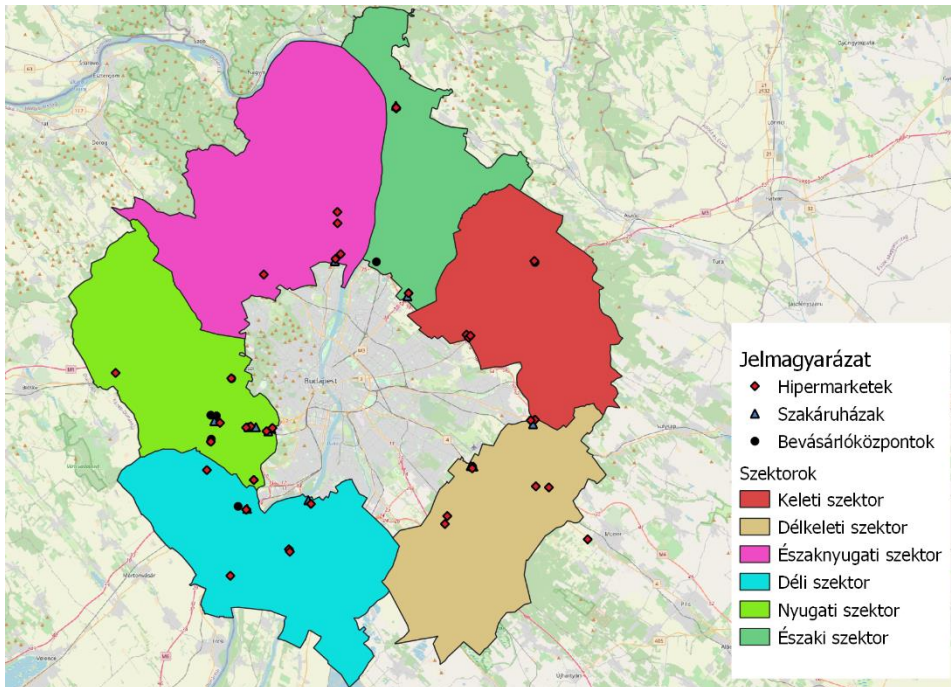
A vizsgálat idején a budapesti agglomerációban 23 településen 36 hipermarketet, további 8 településen 13 szakáruházat és 10 településen összesen 11 bevásárlóközpontot számoltunk össze. A multinacionális kereskedelmi láncok a működésükhöz kedvező telephelyi feltételeket találva az ezredforduló előtti években kezdtek megtelepedni elsősorban a városperemi zöldterületeken, aminek a következménye morfológiai-területhasználati szempontból új kereskedelmi, logisztikai és szolgáltató zónák kialakulása lett. Budaörs, Törökbálint és Biatorbágy esetében ez a zóna gyakorlatilag elősegíti a három település fizikai egyesítését is (Sikos 2015). A megépülő kereskedelmi központok mágnesként vonzották magukhoz az újabb kiskereskedelmi egységeket, tovább generálva ezáltal újabb központok kialakulását és a közelükben letelepedő logisztikai létesítmények megjelenését is. A folyamatot azonban megakasztotta a 2008-as világgazdasági válság, a fogyasztási magatartás átalakulása ugyanis negatívan érintette a cégek, vállalkozások prosperitását. A fogyasztói szokások egyszerűsödtek, a vásárlók a nagyobb és jelentősebb akciókat kínáló, multifunkcionális igényeket is kielégítő hipermarketeket kezdték előnyben részesíteni. A piaci tér szűkülése miatt a multinacionális cégek között fúzió indult el, sok vállalkozás pedig a foglalkoztatottak leépítésében látta a kiutat a válságból, miután a kiskereskedelmi üzleteik egyre inkább elnéptelenedtek.

A bevásárlóközpontok, hipermarketek és a szakáruházak elhelyezkedése nem egyenletes Budapest körül. Az agglomeráció KSH által lehatárolt szektoraira (KSH 2014) vetítve őket azt látjuk, hogy a kereskedelmi egységek a déli és a nyugati szektorban, az ún. „aranyháromszögben” sűrűsödnek (1. ábra). Az itt épült központok a budapestiek és agglomerációkban élők számára egyaránt könnyen megközelíthetők az M1-es, M7-es és M0-ás autópályák révén. A vásárlók utazási hajlandóságát a könnyű elérhetőség mellett tovább növeli az, hogy a bevásárlóközpontok jelentős kedvezményeket kínálnak, így az akciók kifizetődővé teszik az utazást. Így a térség üzleteinek jelentős szívóhatása van a főváros kiskereskedelmére, komplex kínálatukkal, termék-mixükkel és kedvező árfekvésükkel jelentős versenytársai a fővárosi üzletközpontoknak is. Ez azért is izgalmas az üzleti verseny szempontjából, mert a főváros budai kerületei túlreprezentáltak, a budapesti bevásárlóközpontok csaknem fele a hat budai kerületben van. Az agglomeráció többi szektorában egy-egy város (agglomerációs alközpont)

köré csoportosulnak a bevásárlóközpontok: az északiban Vác és Dunakeszi, a keletiben Gödöllő, a délkeletiben Vecsés köré.

1. ábra: A hipermarketek, a szakáruházak és a bevásárlóközpontok elhelyezkedése a budapesti agglomeráció szektorai alapján

Figure 1. Location of hypermarkets, specialised stores and shopping centres by sectors in the Budapest agglomeration



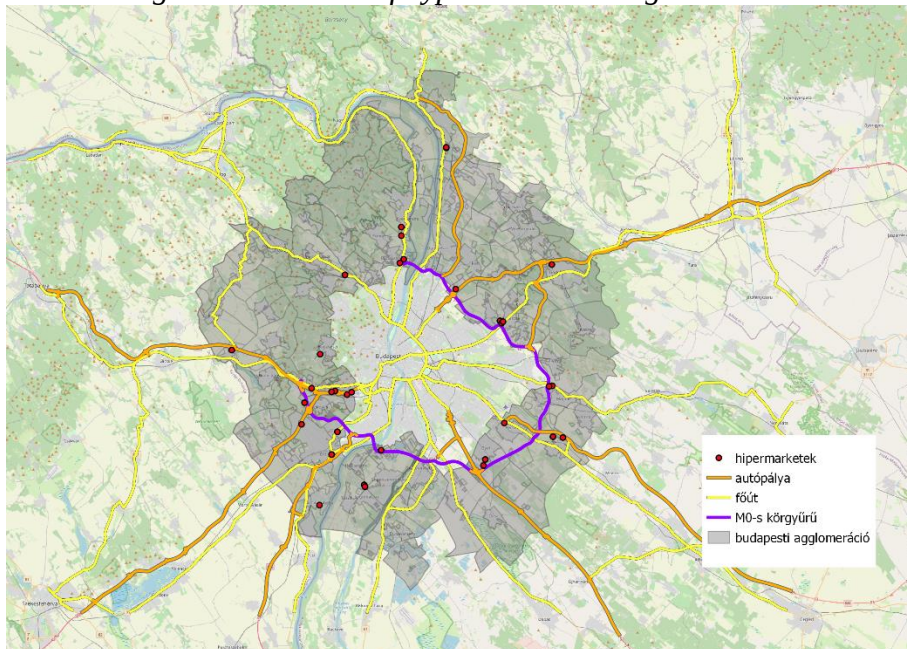
Forrás: saját szerkesztés

A fővárosi bevásárlóközpontok elhelyezkedését vizsgálva Csapó és Lenner azt állapították meg, hogy azok telephelyválasztását nem a gyorsforgalmi utak befolyásolták, bár a jó megközelíthetőség mindegyiknél fontos szerepet játszott. Tervezésüknél és kialakításuknál a nagy lakótelepek közelsége és a fővárosi city horizontális bővítése sokkal fontosabb szempont volt (CSAPÓ – LENNER 2015). A budapesti agglomeráció bevásárlóközpontjainál más a helyzet. Úgy találtuk, hogy az agglomeráció hipermarketjeit, szakáruházait és bevásárlóközpontjait tudatosan a kivezető főutak mellé, jó közlekedés-földrajzi helyre tervezték (2., 3., 4., 5. ábra).

A jó közlekedés-földrajzi helyzet alapján csoportokat képezhetünk belőlük:

- Kivezető főút és az M0-as körgyűrű találkozásánál épültek fel, pl. Budaörsön a Fashion Trade Center vagy Törökbálinton a Törökbálint Bevásárlóközpont
- Kivezető főút mellett, a főváros pereméhez közel, pl. Vácon a Family Center vagy Gödöllőn a Stop Shop
- Kivezető főút mentén, de a fővárostól távol, pl. Budakeszin a ZONE bevásárlópark

2. ábra: A hipermarketek elhelyezkedése a kivezető utak mentén
Figure 2. Location of hypermarkets along the exit roads

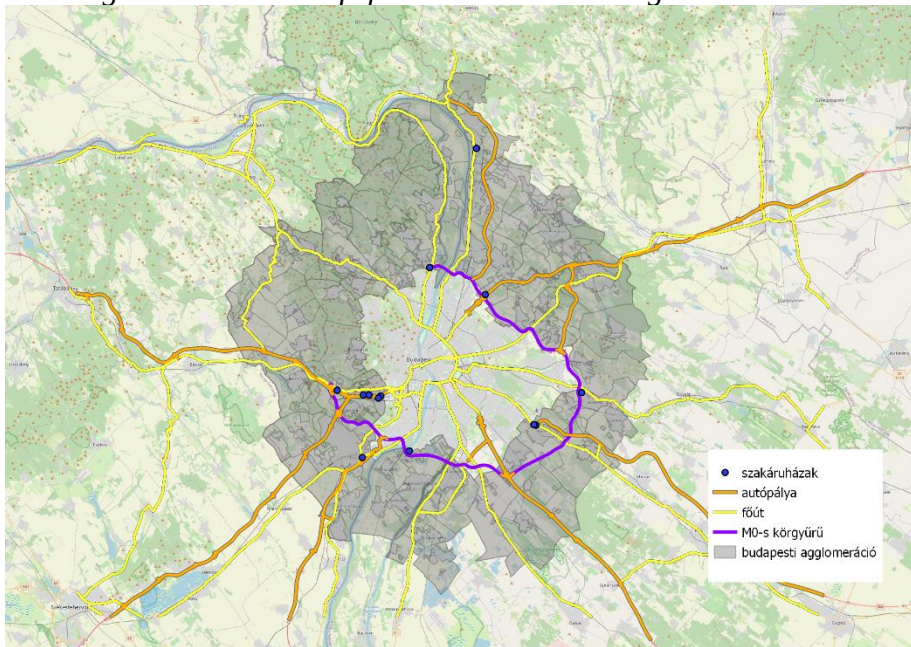


Forrás: saját szerkesztés

Megállapítható tehát, hogy az agglomerációban, vagy annak szélén található bevásárlóközpontok frekvenciált közlekedési helyeken koncentrálódnak, mivel a multinacionális kereskedelmi láncok a működésükhöz kedvező telephelyi feltételeket itt látják biztosítottnak. Ez a térszerkezeti jellemző viszont azt is jelenti, hogy az agglomerációs bevásárlóközpontok helyzetüknél fogva a kapocs szerepét töltik be a főváros és az azt körülvevő településgyűrű között. Azaz inkább összekapcsolják Budapestet és az agglomerációs településeket, semmint

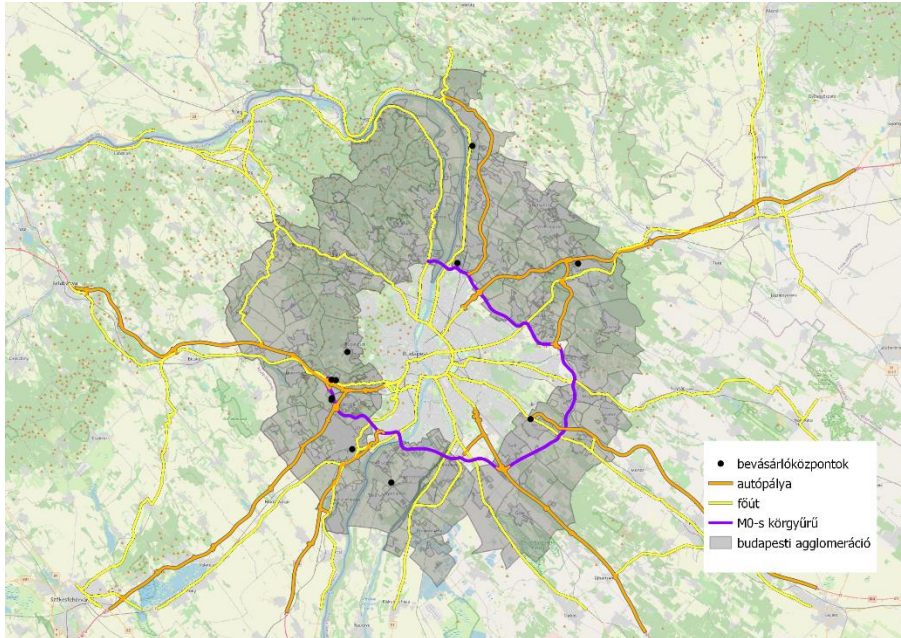
üket verve közjük elválasztják őket egymástól. Megépítésükkel felerősödtek azok a térpályák, amelyek mentén a főváros körüli poszt-szuburbán települések látványos fejlődésnek indultak, az agglomeráció pedig térben tovább terjeszkedik.

3. ábra: A szakáruházak elhelyezkedése a kivezető utak mentén
Figure 3. Location of specialised stores along the exit roads



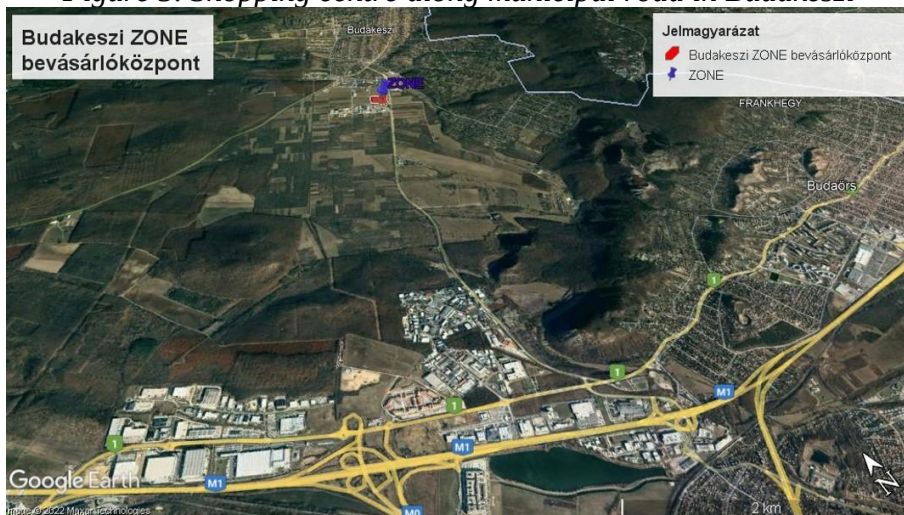
Forrás: saját szerkesztés

4. ábra: Bevásárlóközpontok a budapesti agglomerációban
Figure 4. Location of shopping centres along the exit roads



Forrás: saját szerkesztés

5. ábra: Bevásárlóközpont önkormányzati út mentén Budakeszin
Figure 5. Shopping centre along municipal road in Budakeszi



Forrás: saját szerkesztés

Összegzés

A lakóhelyi szuburbanizáció következményeként a népesség területi átrendeződésével párhuzamosan megindult a Budapest körül a kereskedelmi tevékenység decentralizációja is. Az ezredforduló körüli években ennek jeleként az agglomerációban is sorra felépültek az autópályákhoz közeli bevásárlóközpontok, hatalmas áruházakkal és óriási parkolókkal. A tanulmányban ezt a folyamatot mutattuk be. Két kérdést jártunk körül: a budapesti agglomerációban található bevásárlóközpontok elhelyezkedését és azt, hogy a bevásárlóközpontok elválasztják vagy inkább összekötik a főváros peremét és az agglomerációs településeket? Az első kérdésre a válasz az, hogy az agglomerációs bevásárlóközpontok telephely választásának legfőbb telepítőtényezője a jó elérhetőség, jellemzően a kivezető utak és az autópályák mellett. A kereskedelmi tevékenység markáns koncentrációja figyelhető meg az M1-M7 autópályák menti területen, amely lehetővé teszi a fővárosból a bevásárlóközpontok gyors elérhetőségét. A térség üzletei komplex kínálatukkal, kedvező ár fekvésükkel további jelentős elszívó hatást gyakorolnak a főváros kiskereskedelmére. Ezzel szoros összefüggésben a másik kérdést úgy látjuk, hogy a kereskedelem által formált agglomerációs térszerkezetben a bevásárlóközpontok egyfajta összekötő elemként szolgálnak a főváros és az elővárosi gyűrű települései között.

Irodalom

- Beluszky P.** (2014): Budapest – zászlóshajó vagy vízfej?: A főváros és az ország – történeti-földrajzi áttekintés. Szent István Egyetemi Kiadó, Gödöllő. 172 p.
- Csapó T.** (2009): Hypermarkets, specialised stores and shopping centres in the Hungarian towns and cities. In.: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Közép- és nagyvárosok településföldrajza: V. Településföldrajzi Konferencia. Savaria University Press, Szombathely. pp. 90-109.
- Csapó T. – Lenner T.** (2014): Hipermarketek, szakáruházak és bevásárlóközpontok Budapesten. In.: Csapó T. (szerk.): Sátorlajújhelytől Hawaiig: tanulmányok Puskás János 60. születésnapjára. Savaria University Press, Szombathely. pp. 108-124.
- Csapó T. – Lenner T.** (2015): Budapest településmorfológiája. Savaria University Press, Szombathely. 388. p.

- Egedy T.** (2021): A kreatív gazdaság városföldrajza: a budapesti agglomeráció példáján. Budapest, Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont. 167 p.
- Halász L.** (2012): A poszt-szuburbanizáció jellemzői egy hazai kisváros, Gödöllő példáján. Településföldrajzi Tanulmányok 2. sz. pp. 69-86.
- Kocsis K. (főszerk.)** (2021): Magyarország Nemzeti Atlasza – Társadalom. Budapest, CSFK Földrajztudományi Intézet. 196 p.
- Pirisi G. – Trócsányi A.** (2019): Fejezetek a társadalomföldrajz világából. PTE TTK Földrajzi és Földtudományi Intézet, Pécs. 260 p.
- Sikos T. T.** (2003): Bevásárlóközpontok, mint kereskedelmi komplexumok a gazdasági térben. Földrajzi Értesítő LII évf. 1-2. füzet, pp. 85-105.
- Sikos T.T. (szerk.)** (2015): A budapesti agglomeráció nyugati kapuja: Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy.

Internetes források

- Matolcsy Gy.** (2021): Mi lehet a Budapest-dilemma megoldása? <https://magyarnemzet.hu/pc19/2021/12/matolcsy-gyorgy-mi-lehet-a-budapest-dilemma-megoldasa> utolsó letöltés: 2022. október 15.
- KSH** (2014): Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek. Budapest. 255 p.
https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf
- SZIE** Enyedi György Regionális Tudományok Doktori Iskola 208 p.
http://real.mtak.hu/24107/1/Aranyharomszog_04.12_u.pdf utolsó letöltés: 2022. október 15.