

LOGISZTIKAI

TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

VIII. évfolyam 1. szám 2022. június



Elemzés és készletezés

Fókuszban a gyógyszeripar



Tartalom

Szerkesztőbizottság elnöke:
Prof. Dr. Popp József
MTA levelező tag

Szerkesztőbizottság elnök helyettese:
Kossa György
Gróf Tisza István Debreceni Egyetemért
Alapítvány kuratórium elnöke

Megjelenésért felelős igazgató:
Dr. Tóth Róbert

Főszerkesztő:
Prof. Dr. Oláh Judit

Főszerkesztő helyettes:
Dr. habil Kozma Tímea

A tudományos folyóirat szerkesztőbizottsága:

Prof. Dr. Benkő János –
egyetemi tanár, MATE
Prof. Dr. Fenyves Veronika –
egyetemi tanár, DE
Prof. Dr. Heidrich Balázs –
rektor, egyetemi tanár, BGE
Prof. Dr. Illés Béla – egyetemi tanár, ME
Prof. Dr. Koltai Tamás –
egyetemi tanár, BME
Prof. Dr. Szegedi Zoltán –
egyetemi tanár, SZE.
Prof. Dr. Zéman Zoltán –
egyetemi tanár, NJE
Dr. Egri Imre – főiskolai tanár, NYE
Dr. Gubán Miklós – professor emeritus, BGE
Dr. Gyenge Balázs – egyetemi docens,
szakvezető, MATE
Dr. habil Hágén István –
egyetemi docens, EKE
Dr. habil Kása Richárd –
tudományos főmunkatárs, BGE
Dr. habil Kozma Tímea –
egyetemi docens, BGE
Dr. Kurucz Attila – egyetemi docens, SZE
Dr. Lakatos Péter – egyetemi docens, NKE
Dr. habil Pataki László –
egyetemi docens, MATE
Dr. habil Pónusz Mónika –
egyetemi docens, KRE
Dr. Sisa Krisztina – főiskolai docens, BGE
Dr. Szentesi Ibolya –
egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem
Dr. Szijártó Boglárka – adjunktus, BGE
Dr. Tóth Róbert – egyetemi adjunktus, KRE
Dr. Túróczi Imre – főiskolai tanár, DE
Vajna Istvánné Dr. Tangl Anita –
egyetemi docens, BGE

Előszó

Dr. Vigh Attila 2

Logisztikai folyamatok a gyógyszeriparban

Hortolányi Árpád László – Dr. Domán Szilvia – Prof. Dr. Magda Róbert: Versenyelőny a vásárlói preferenciákban, a hazai gyógyszer-piac vizsgálata 3
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.3

Szabó-Geletóczki Rita – Dr. habil. Kozma Tímea: A gyógyszeripari ellátási lánc szereplőit érintő COVID hatások, a piacon bekövetkező változások 9
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.9

Vékony Zsolt – Dr. Erdei Edina – Dr. Kárpáti József – Hajdú Zita: Az Ipar 4.0 technológiák és a fenntarthatóság helyzetének vizsgálata a magyar gyógyszeriparban 16
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.16

Stratégia és menedzsment

Szabó Károly – Dr. habil Kása Richárd: Rövidített ellátási láncok, avagy fenntartható logisztika . . . 25
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.25

Dr. Túróczi Imre – Dr. habil Pónusz Mónika – Dr. Sisa Krisztina – Dr. Tóth Róbert – Dr. Szijártó Boglárka: A pénzügyi kockázatok mérséklésének szerepe és lehetséges módszerei a tervezési munkában 28
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.28

Dr. Csipkés Margit: A SWOT-analízis szerepe a logisztikai folyamatok optimalizálásakor . . . 34
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.34

Készletezés-menedzsment és digitalizáció

Dr. Gubán Miklós – Dr. Udvaros József: Új módszerek a raktárkészlet ellenőrzés területén. . . 39
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.39

Dr. Lányi Márton – Dr. habil Réger Béla: Havária események hatása az ellátási láncokra, különös tekintettel a biztonsági készlet várható változásaira 43
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.43

Wittinger Mária Magdolna: Digitalizációs aspektusok az ellátási láncok beszerzési szervezeteinél. . . 50
DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.50

LOGISZTIKAI

TRENDEK ÉS LEGJOBB GYAKORLATOK

Alapító:
Dr. Karmazin György †

BI-KA Logisztika Kft.
alapító tulajdonosa

A Logisztikai trendek és legjobb gyakorlatok kereskedelmi forgalomban nem kapható, zárt terjesztésű szaklap. Megjelenik évente 2 alkalommal.

ISSN 2416-0555 (Nyomtatott) · ISSN 2560-0362 (Online)

Főszerkesztő: Dr. habil Oláh Judit · Főszerkesztő helyettes: Dr. habil Kozma Tímea.

A szerkesztőség címe és elérhetőségei:

5000 Szolnok Városmajor u. 23.

Telefon: +36 30 4224 117; +36 20 480 4177 · E-mail: logisztikaitrendek@gmail.com

Felelős kiadó: BI-KA Logisztika Kft.

Az aktuális lapszámban szereplő szócikkek a kiadvány hivatalos online-felületén érhetőek el.

Rövidített ellátási láncok, avagy fenntartható logisztika

Szabó Károly

tanársegéd

Budapesti Gazdasági Egyetem

E-mail: szabokaroly@uni-bge.hu

Dr. habil. Kása Richárd

tudományos főmunkatárs

Budapesti Gazdasági Egyetem

E-mail: kasa.richard@uni-bge.hu

Absztrakt

A klímaváltozás régóta ismert probléma, de az utóbbi időben egyre érezhetőbbé válnak a hatásai, így minden bizonnyal fel kell készülnünk bizonyos életmódbeli változtatásokra a jelenség mérséklése érdekében. Kérdésként adódik, hogy milyen válaszokat adhat erre a jelentős problémára a társadalomtudomány? Fontos kiemelni, hogy a klímaváltozás egy igen komplex jelenség, amire egyelőre nincsenek átfogó válaszok, ezért jelen kutatás is egy lehatárolt területét vizsgálja a problémának, amely nem más, mint a rövidített ellátási láncok alkalmazási lehetőségei a klímaváltozás mérséklése érdekében. A kutatás során a szakirodalom értő megismerését tűztük ki célul, mivel a jelenlegi kutatási szakasz csak egy kezdeti lépése a hosszabb távú vizsgálatnak, ahol a problémát átfogóbban is megismerjük.

Abstract

Climate change has been a known problem for a long time, but recently its effects are becoming more and more noticeable, so we must certainly prepare for some lifestyle changes in order to mitigate this phenomenon. Further question is that what answers can social sciences give to this significant problem? It is important to highlight that climate change is a very complex phenomenon, for which there are no comprehensive answers yet, therefore this research examines a limited area of the problem, which is none other than the application possibilities of shortened supply chains in order to mitigate the climate change. During the research, we aimed the understanding of the literature, as the current research stage is only an initial step of a longer-term analysis, where we will get to know the problem in a more complex way.

Kulcsszavak:

logisztika, klímaváltozás, rövidített ellátási láncok (REL)

Keywords:

logistics, climate change, short supply chains (SSC)

DOI: 10.21405/logtrend.2022.8.2.25

1. Bevezetés

Az utóbbi időben a klímaváltozás egyre nagyobb befolyással bír a mindennapi életünkre. Egyes hazai városokban a korábban jellemző átlagos hőmérséklet eloszlás 9-10 fok közt alakult az elmúlt harminc évben, amihez képest ez a mutató a 2021-2050-es időszakra 11-12 fokra emelkedik a modell szerint, és a XXI. század végére további növekedésre kell számítani (Sáfán-Pej, 2017). A klímaváltozás a hazai csapadékmennyiség, globál sugárzás, valamint a hőségriadós napok számában is mérhető. Az eddigi eredmények alapján joggal feltételezhetjük, hogy jelentős változás fog lezajlani a hazai területen az általános klíma szempontjából. Mezősi et al. az alábbi módon foglalta össze a kialakult változásokat: „A globális klímaváltozás és annak hatásai az utóbbi évszázadban egyre inkább nyilvánvalóvá váltak, aminek a Kárpát-medencében is jól észlelhető következményei vannak. Részben a klímaváltozás hatásaival magyarázható, hogy számos környezeti veszély – pl. aszály, belvív, szélerozió – okoz egyre jelentősebb társadalmi, gazdasági és környezeti problémákat. A természeti veszélyek együttesen (jég, tűz, tavaszi fagyok, aszály, belvív, heves esőzések, szélerozió) megközelítőleg 300 millió EUR veszteséget okoztak az elmúlt évtizedben.” (Mezősi et al., 2017:60).

A klímaváltozáshoz a termelés során keletkező kibocsátás mellett a mindennapi logisztika is igen erősen hozzájárul. A szállítási módok közül mind a légiszállítás, mind pedig a vízi szállítás igen környezetkárosító hatással bírnak. Környezeti szempontból a vasúti és a közúti szállítást lehetne talán környezetkímélőbbnek titulálni bizonyos körülmények között. Gazdasági szempontból a vállalkozások minél nagyobb tételegű szállításra törekcsenek, ezért a vízi szállítás, esetleges vasúti, illetve közúti kiegészítéssel kifejezetten bevett módja a mindennapi logisztikának, amely ebben a formában nagy megterhelést jelent a globális klíma számára (Szabó, 2014). Az Európai Unió az utóbbi években a probléma ezen szegmensét is felismerve egyre inkább a támogatott tevékenységei közé emelte a rövidített ellátási láncok (REL-ek) létrehozását (Olajos-Szilágyi, 2015). A REL létrehozását nemcsak a környezeti szempontok alapján támogatja a közösség, de fontos szocioökonómiai hatása a helybeli gazdaság erősítése a KKV-kra gyakorolt multiplikátor hatás is. A kutatás ezen pontján kérdésként fogalmazódott, hogy mit tekintünk egyáltalán elfogadott rövid ellátási láncnak? Milyen definíciót találunk annak térbeni és funkcionális lehatárolására? Milyen szereplők alkotnak egy REL-t? Amennyiben ezek a kérdések a szakirodalom alapján tisztázásra kerülnek,

további fontos kérdés, hogy mennyire szektor-specifikus a létrejöttük, illetve mennyire jelentenek valódi megoldást a klímaváltozásra. Ennek megfelelően, jelen kutatás során ezekre a főbb kérdésekre keressük a választ, amelyekre módszeres szakirodalomkutatás segítségével szeretnénk eredményeket találni (Ertugrul - Kozma, 2021; Tóth et al., 2017).

2. Kutatásmódszertan

Ahogy korábban megfogalmazásra került, jelen kutatás lényegében a kezdeti lépése egy hosszabb távú analízisnek, ezért a mostani alkalommal a tématerület eddigi eredményeinek megismerése volt a cél szakirodalmi elemzés útján. Ezen belül főleg a hazai eredményekre koncentráltunk, hiszen a hosszútávú kutatási környezetet is Magyarországon szeretnénk véghez vinni. (A kutatást abban ez esetben egészítettük volna ki az idegen nyelvű eredmények többségi feldolgozásával, ha a keresés nem megfelelő számú eredményt hozott volna hazai viszonylatban vagy ha azok nem támaszkodtak volna a nemzetközi szakirodalomra.) A kutatás során a Google Scholar keresőmotorját használtuk, ahol a „rövid ellátási láncok”, „klímaváltozás logisztika”, valamint „rövidített ellátási láncok hatásai” kifejezések kerestünk rá.

A keresett kifejezésekre az alábbi eredményeket kaptuk:

rövid ellátási láncok: 4 590

klímaváltozás logisztika: 936

rövidített ellátási láncok hatásai: 799

A „rövid ellátási láncok” kifejezés alapvetően szűrés után is túl sok eredményt okozott, így alapvetően a „klímaváltozás logisztika” és a „rövidített ellátási láncok hatásai” kifejezésekkel haladtunk tovább, amelyek keresésekre adott találati kezelhető számú cikkeket generáltak. Az említett keresések még így is jelentős számú irreleváns találatot hoztak, amelyek pl. inkább kapcsolódtak a szocioökonómiai hatásokhoz, mint a klímaváltozáshoz. A kapott kereséseket a legrelevánsabb 10-10 találatra szűkítettük, amelyek az alapját képezik jelen tanulmánynak (Inzsöl, 2022).

3. A Rövidített ellátási lánc lényege

A rövidített ellátási láncok több lehatárolási szempontból is meg lehet közelíteni. Mivel maga tématerület a közelmúltban jött létre, illetve kapott nagyobb figyelmet, ezért általánosan elfogadott definíciója jelenleg még nincsen. A meghatározások között bizonyos szerzők az ellátási lánc szereplői szerint határolják le a REL-eket. Az ő definíciójuk szerint, azokat a láncokat nevezhetjük REL-nek, amelyek szereplői közvetlenül részt vesznek az termékek előállításának, feldolgozásának, terjesztésének és fogyasztásának folyamatában. Ennél sokkal evidensebb a földrajzi távolság szerinti megközelítés. *A kis földrajzi távolság gyakran fontos szempont annak ellenére, hogy a helybeliség definiálása relatív, megítélésében fontosak a kulturális különbségek, társadalmi, földrajzi jellemzők. Az amerikai fogyasztók 38 százaléka szerint a helyi élelmiszer 25 mérföldön (40 km-en) belülről származik, 28 százaléku 100 mérföldnél húzta meg a határt, 26 százaléku szerint az adott állam, 7 százaléku szerint pedig a tágabb régió a mérvadó (Pirog–Rasmussen, 2008). Az USA vonatkozó jogszabálya (The US Food..., 2008) 400 mérföldes (644 km-es) szállítási távolságot, illetve az előállító állam határain belüli értékesítést enged meg.* [Benedek - Balázs, 2014:2]. Jelen kutatás szempontjából az államhatár szerinti lehatárolás került kiválasztásra. Ennek lényege, hogy a hosszútávú kutatást olyan láncok esetében fogjuk elvégezni, amelyek szereplői csak Magyarországi működéssel rendelkeznek. A hazai lánc ebben az esetben tartalmazza a beszállítót, termelőt és a viszonteladót is.

A szakirodalom alapján fontos kiemelni, hogy az eddigi tudományos értekezések kizárólag az élelmiszeripar szempontjából közelítik meg a REL-t. A tanulmányok során gyűjtött adatok pedig nagy részben termelő szövetkezetektől, helyi termelőktől, helyi gazdáktól származnak. Ebből a szempontból az eddigi eredmények leginkább „helyi terméként” kezelik a REL alkalmazhatóságát. Ennek megfelelően a hosszútávú kutatási céljaink közé bekerült a REL iparág-független megközelítése is (Kujáni, 2017; László, 2021).

4. Pro és kontra a REL tekintetében

Ahogy a tanulmány már korábban kifejtette, az eddig született eredmények leginkább az élelmiszeriparban születtek a REL-lel kapcsolatban, azonban ezek az értekezések is hoztak kiemelendő szempontokat. Az egyik ilyen az „élelmiszer-mérföld” vagy „élelmiszer-kilométer” koncepció. Lényege, hogy a fogyasztókat bizonyos áruházcsoportok már tájékoztatják, hogy az adott áru hány kilométert utazott az eladás előtt, így ösztönözve a vásárlókat a helyi termékek fogyasztására (Németh, 2015).

További érdekes aspektusa a tématerületnek, hogy az állandó és megnövekedett szállítási igények miatt milyen destruktív tényezők alakultak ki: *A megnövekedett szállítás a káros környezeti hatáson túl olyan negatív externáliákat is eredményez, amelyek társadalmi szempontból is értelmezhetőek (forgalmi dugók, balesetek, zaj).* „Az Egyesült Királyság Környezetvédelmi, Élelmiszer- és Vidékfejlesztési Minisztériuma (DEFRA) számára készített egyik tanulmány becslést ad az ebből eredő költségekre is. Eszerint az élelmiszer-szállítás közvetlen költségei, csak az Egyesült Királyságban meghaladják az évi 9 milliárd fontot (2002-es áron, Smith et al., 2005). Ebből mintegy évi 5 milliárd font a kialakult dugók által generált társadalmi költség, 2 milliárd font a szállításhoz köthető balesetek költsége, míg a fennmaradó 2 milliárd font a kibocsátott üvegházgázok, levegőszennyezés, zaj, továbbá az infrastruktúra amortizálódásának költsége.” (Benedek, 2014:994).

Ebből logikusan következik, hogy a karbon-lábnyom csökkentése mellett is sorakoznak fontos érvek a REL alkalmazhatóságának vizsgálata mellett. A szakirodalom alapján viszont vannak olyan érvek is, amelyek árnyalják a REL környezetvédelmi hatásait. Bizonyos szerzők arra az eredményre

jutottak, hogy a REL az élelmiszeriparban nagyon ökológiai lábnyommal rendelkezik, mint a klasszikus szállítás, hiszen például a nem szabadföldön termő növények infrastruktúrája nagyobb kibocsátással rendelkezhet helyi termék esetén, mint ugyanannak a zöldségnek az importja. További érdekes adat, hogy az USA-ra vonatkozó adatok szerint az élelmiszer előállításától az elfogyasztásig a teljes kibocsátott Co2 mennyiség 83%-a a termelés során keletkezik, míg a szállítás összesen mintegy 11%-ot tesz ki (és ezen belül csak 4% származik a szállítás utolsó – a teljes életciklust tekintve utolsó előtti – lépcsőjéből, mikor a termék a gyártótól eljut a kereskedőig (Benedek, 2014:995; Török-Agárdi, 2020).

Ez a számítás viszont nem veszi figyelembe a kialakult forgalmi dugók által okozott multiplikátor-hatást. Az lehet, hogy a szállítás során csak kisebb hányada képződik az összes üvegház gázmennyiségnek, de a szállítás által okozott közúti terhelés ennek a sokszorosát eredményezheti, amelyekről jelenleg nincsenek mért adataink.

A leginkább kézzel fogható adatok a termék, szállítási távolságaira vonatkoznak: *„a fogyasztó saját autójával több, mint 6,7 km-t tesz meg a vásárlás érdekében (vagyis ha a meglátogatott bolt valamivel több, mint 3 km-re van a fogyasztó lakhelyétől), akkor a kibocsátás valószínűleg már meghaladja a nagyobb léptékű, specializált és hatékony dobozrendszer okozta kibocsátást (amely során szükséges a termékek hűtése, csomagolása, szállítása a helyi elosztó-központba, végül a fogyasztó ajtajához).”* (Benedek, 2014:995; Kiss, 2017).

5. Következtetések és összefoglalás

A kutatásban azt vizsgáltuk, hogy milyen a rövidített ellátási láncoknak milyen hatásfokú alkalmazási lehetőségei vannak a klímaváltozás mérséklése érdekében. A szakirodalom feltárása során a következő eredményekre jutottunk:

- A témában viszonylag kevés számú eredmény született eddig
- A publikációk nagy része az élelmiszeriparra koncentrált
- A REL alkalmazhatóságának számos negatív aspektusa és akadálya feltárássra került

A szakirodalom alapján látszik, hogy az eddigi eredmények az élelmiszeriparra koncentrálnak. Ez alapján a jövőben célunk

lesz olyan hazai ellátási láncok vizsgálata, amelyek más iparágban jöttek létre és egyes szereplői országhatáron belül helyezkednek el. Ha sikerül fellelni ilyen REL-t, akkor további célt jelent az összehasonlításuk a CO2 kibocsátás szempontjából, más, az iparágon belül elhelyezkedő ellátási láncsal. Konkrét példával élve célunk a faipar, ruhaipar és az inverz logisztika vagy a hulladékkezelés/szállítás vizsgálata. A REL vizsgálatát más kutatások eredményeivel való szinergiában kívánjuk megvalósítani, pl. az ellátási láncok szimulációjának lehetőségeivel való együttes vizsgálattal. A jelenlegi szakirodalmi eredmények ezen felül mellőznek olyan dimenziókat, mint a vásárlói magatartás változása, piaci és gyártási trendek aktív megváltoztatása, amelyek szintén hiánypótolni szeretnénk.

A szakirodalom alapján megállapíthatjuk, hogy reális képet kaptunk a rövidített ellátási láncok jelenlegi használatáról és definícióiról, amely eredmények viszont még korántsem teljesekek. Jelenleg a REL használata számos akadályba ütközhet (pl. egy termék tartós hűtése a szezonalitása miatt vagy a fogyasztó által megkívánt beszerzési távolság), de a módszertant kizárólag az élelmiszeriparra vetítve vizsgálták komolyabban. Ennek megfelelően kérdésként adódik, hogy más szektorokban miként tudjuk használni a REL-t? További kérdés, hogy tartósabb termékek gyártása (pl. ruhaipar), illetve tudatosabb fogyasztói magatartás esetén a REL a megváltozott piac mellett mennyire lehet effektív eszköz? Összesítve a korábban felvázolt módon, hosszú távú kutatásunk során, ezeket a dimenziókat fogjuk megvizsgálni az egyes szektorokban.

Hivatkozások

- Benedek, Z. (2014). A rövid ellátási láncok környezeti hatásai. *Magyar Tudomány*, 175(8), 993-999., p. 994.
- Benedek, Z., & Balázs, B. (2014). A rövid ellátási láncok szocioökonómiai hatásai. *Külgazdaság*, 58(5-6), 100-120., p. 2.
- Benedek, Z., Fertő, I., Baráth, L., & Tóth, J. (2014). Termelői heterogenitás a rövid ellátási láncokban: a piacokon értékesítő gazdák jellemző különbségei. *GAZDÁLKODÁS: Scientific Journal on Agricultural Economics*, 58(80-2016-973), 307-319.
- Demeter, D. N., Szűcs, A., & Koncz, G. (2017). A közvetlen értékesítési csator-

nák és a helyi termékek kapcsolatának területi aspektusai. *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok*, 12(3), 285-296.

- Ertugrul, C., & Kozma, T. (2021). A koronavírus hatása a globális ellátási láncokra. *Logisztika Trendek és legjobb gyakorlatok kiadvány*, 7(1), 5-11.
- Inzsöl, R. (2022). A rövid ellátási lánc társadalmi-gazdasági és területi összefüggései termelői oldalról Vas megye példáján (Doctoral dissertation, soe).
- Inzsöl, R. (2022). A rövid ellátási lánc társadalmi-gazdasági és területi összefüggései termelői oldalról Vas megye példáján (Doctoral dissertation, soe).
- Konrád, K., & Dóra, N. D. Lokalizáció–egy példa: a rövid ellátási láncok szerepe a gyakorlatban. Budapest, MMXVIII, 130.
- Kiss, K. (2017). A rövid élelmiszerláncok nyújtotta lehetőségek a koncentráltó élelmiszerkereskedelemben. *Velesztudomány/Budapest Management Review*, 51(4), 74-84.
- Kujáni, K. (2017). A rövid ellátási láncok tervezési feltételei a hazai kistérségekben= Organizational Conditions of Short Food Supply Chains in Hungarian Small Territories. *GRADUS*, 4(2), 222-231.
- László, B. T. (2021). Sikos T. Tamás szerk.: Az élelmiszer-ellátási láncok sérülékenysége. *Tér és Társadalom*, 35(1), 171-174.
- Mezősi, G., Bata, T., Blanka, V., & Ladányi, Z. (2017). A klímaváltozás hatása a környezeti veszélyekre az Alföldön. *Földrajzi Közlemények*, 141(1), 60-70., p. 60
- Németh, A. (2015). A mezőgazdaság relokalizációja a környezetterhelés csökkentése érdekében. *Economica* (1585-6216), 8(3).
- Olajos, I., - Szilágyi, J. E. (2015). A rövid ellátási lánc-, mint a támogatott felzárkóztatás esélye Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hátrányos helyzetű kistérségeiben. *Eszak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 12, 71-82.
- Sáfián F. - Pej Zs. (2017). Sárvar Secap, www.energiaklub.hu, Elérhető: <https://sarvarvaros.hu/sarvar-varos-klimastrategiajanak-felulvizsgalata-0000-00-00> [2022.08.15.]
- Szabó, D. (2014). A rövid ellátási láncban rejlő lehetőségek és veszélyek Magyarországon. *Acta Carolus Robertus*,

4(1064-2016-86465), 109-118.

- Tóth, Róbert ; Mester, Éva ; Túróczi, Imre ; Kozma, Tímea (2017): A rövid ellátási lánc, valamint a helyi termékek szerepe a vidéki gazdaság erősítésében. *FALU* 32 : 2 pp. 33-41.
- Török, Á., & Agárdi, I. (2020). Társadalmi vállalkozások gasztronómiai lehetőségei a rövid élelmiszerellátási láncok bevonásával Magyarországon.
- Vincze, J., & Antal, S. (2019). A hazai rövid ellátási láncok (REL) probléma-fa struktúrája, fejlesztési lehetőségének cél-és eszköztudománya= Problem-Tree Structure of Short Food Supply Chains (SFSCS), Target and Tool System for Their Development. *Acta Carolus Robertus: Az Eszterházy Károly Egyetem Gyöngyösi Károly Róbert Campusának tudományos közleményei*, 9(2), 199-211.
- Juhász Anikó (szerk.). [2012]: A közvetlen értékesítés szerepe és lehetőségei a hazai élelmiszerek piacra jutásában. *Agrárgazdasági Kutató Intézet, Budapest*
- Judit, A. S. V. A rövid élelmiszerláncal kapcsolatos fogyasztói elvárások és termelői lehetőségek vizsgálata. *Rurális térségek a 21. században tudományos konferencia*, 14.
- Gelei, A. (2003). Az ellátási lánc típusai és menedzsmentkérdései. *Velesztudomány-Budapest Management Review*, 34(7-8), 24-34.
- Gelei, A., & Nagy, J. (2017). Ellátási hálózatok alapvető struktúrái.

