

Elő-megvalósíthatósági tanulmány

Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata Kaposvári logisztikai központ létrehozása

2022. április 29.

Készítette:

Adversum Kft.



Ex Ante Tanácsadó Iroda Kft.



Tartalomjegyzék

1	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	5
1.1	BERUHÁZÓ BEMUTATÁSA	5
1.2	A BERUHÁZÁS HÁTTERE	5
1.3	A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK	6
1.4	BERUHÁZÁS CÉLKITŰZÉSEI, ELVÁRT EREDMÉNYEK	7
1.5	VÁLTOZATELEMZÉS	7
1.6	A PROJEKT MŰSZAKI BEMUTATÁSA	8
1.7	FORRÁSTÉRKÉP	10
2	BEVEZETŐ	11
3	BERUHÁZÓ BEMUTATÁSA	12
3.1	SZERVEZETI FELÉPÍTÉS	12
3.2	LÉTREJÖVŐ INFRASTRUKTÚRA TULAJDONOSA, ÜZEMELTETŐJE	12
3.3	EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREK	13
4	A BERUHÁZÁS HÁTTERE	14
4.1	GAZDASÁGI-TÁRSADALMI-KÖRNYEZETI FELTÉTELEK	14
4.1.1	<i>Vonzásterület – régió gazdasági- közlekedési elemzése.....</i>	<i>18</i>
4.2	SZAKTERÜLET BEMUTATÁSA	21
4.2.1	<i>A közlekedés EU-s és hazai intézményi, jogszabályi háttere</i>	<i>21</i>
4.2.2	<i>Somogy megye úthálózata</i>	<i>26</i>
4.2.3	<i>Hazai áruszállítás</i>	<i>27</i>
4.2.4	<i>Közlekedési teljesítmények és munkamegosztás</i>	<i>27</i>
4.2.5	<i>Vasúti közlekedés/áruszállítás</i>	<i>28</i>
4.2.6	<i>Közúti közlekedés/áruszállítás</i>	<i>29</i>
4.3	SZAKPOLITIKAI HÁTTÉR.....	30
4.3.1	<i>Az Európa Unió egységes közlekedésfejlesztési politikája – Fehér Könyv 2007-2020 ...</i>	<i>30</i>
4.3.2	<i>Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséről.....</i>	<i>31</i>
4.3.3	<i>Magyarország közlekedéspolitikája.....</i>	<i>34</i>
4.3.4	<i>A projekt illeszkedése Magyarország Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégiájához.....</i>	<i>34</i>
5	A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK	35
5.1	HELYZETÉRTÉKELÉS	35
5.1.1	<i>Beruházás potenciális helyszíneinek infrastruktúra és műszaki szintű elemzése</i>	<i>35</i>
5.1.2	<i>Forgalmi helyzet, szolgáltatási színvonal</i>	<i>58</i>
5.1.3	<i>Keresleti igények jellemzése</i>	<i>59</i>
5.1.4	<i>Ágazati szakértőkkel lefolytatott mélyinterjúk eredményei</i>	<i>69</i>
5.1.5	<i>Lehetőségek és műszaki megoldások azonosítása</i>	<i>70</i>
5.2	PROBLÉMÁK ÉS HIÁNYOK AZONOSÍTÁSA	71
6	BERUHÁZÁS CÉLKITŰZÉSEI, ELVÁRT EREDMÉNYEK	72
6.1	A BERUHÁZÁS ÁLTAL ELVÁRT EREDMÉNYEK	72
6.2	MEGVALÓSÍTÁS UTÁN TELJESÍTENDŐ INDIKÁTOROK MEGHATÁROZÁSA.....	72
7	VÁLTOZATELEMZÉS	73
7.1	ÉRTÉKELÉSI KRITÉRIUMRENDSZER KIDOLGOZÁSA	73
7.2	VÁLTOZATOK KIÉRTÉKELÉSE.....	74
7.3	LEGMEGFELELŐBB VÁLTOZAT KIVÁLASZTÁSA	75
8	A PROJEKT MŰSZAKI BEMUTATÁSA	76
9	FORRÁSTÉRKÉP	81
9.1	TERÜLETFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM PLUSZ.....	81
9.1.1	<i>TOP Plusz – 1.1.1-21 Helyi gazdaságfejlesztés</i>	<i>81</i>
9.1.2	<i>TOP Plusz – 1.3.2-21 Fenntartható városfejlesztés.....</i>	<i>82</i>
9.2	GAZDASÁGFEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS OPERATÍV PROGRAM PLUSZ.....	82

10 FELHASZNÁLT FORRÁSOK..... 83

Ábrajegyzék

1. ábra: Kaposvári Ipari Parkok	6
2. ábra Példa a logisztikai csarnok elhelyezésére	10
3. ábra Példa a logisztikai csarnok belső kialakítására	10
4. ábra Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának szervezeti felépítése	12
5. ábra: Dél-dunántúli régió három megyéje	14
6. ábra: Dél-Dunántúlon található kistájak és Kaposvár helyzete	15
7. ábra: A Dél-dunántúli megyék lakossági adatai 2010 és 2020 között	16
8. ábra: Somogy, a Kaposvári járás és Kaposvár lakossági adatai 2010 és 2020 között	16
9. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék).....	17
10. ábra: Foglalkoztatottak száma a Dél-Dunántúl régióban, ezer fő	17
11. ábra: Munkanélküliek száma a Dél-dunántúli régió megyéiben, ezer fő.....	18
12. ábra: Regisztrált vállalkozások száma a Dél-dunántúli régió megyéiben	18
13. ábra: Országos és Somogy megyei egy jutó GDP vásárlóerő-paritáson, 2000-2020	20
14. ábra A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság szervezeti ábrája	22
15. ábra - Az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség szervezeti ábrája	23
16. Ábra: A közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság szervezeti felépítése ...	25
17. ábra: Nyilvántartott gépjárművek és típusaik számának alakulása Somogy megyében 2016-2020	26
18. ábra: Belföldi áruszállítás alakulása 2016-2020, ezer tonna.....	27
19. ábra: Az áruszállítási teljesítmények alakulása.....	28
20. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján.....	28
21. ábra Vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása	29
22. ábra: A közúti áruszállítási teljesítmények alakulása	30
23. ábra - Átfogó és törzshálózatok: közutak, vasúti utak, kikötők, vasúti-közúti terminálok és repülőterek	32
24. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Mediterrán nyomvonal)	33
25. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Kelet-Mediterrán)	33
26. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Rajna-Duna nyomvonal)	34
27. ábra: Füredi úti iparterület	35
28. ábra: Közműellátottság	37
29. ábra: Füredi úti iparterület jelenleg beépített terület.....	37
30. ábra: A jelenleg is használt Füredi úti iparterület közműellátottsága	39
31. ábra: Kaposvár Északi Ipari Park	40
32. ábra: Füredi út nyugati oldala 1. ütem.....	41
33. ábra: Füredi út nyugati oldala 1. ütem, közműellátottság.....	42
34. ábra: Füredi út nyugati oldala 2. ütem.....	43
35. ábra: Füredi út nyugati oldala 2. ütem.....	44
36. ábra: Keleti Ipari Park	44
37. ábra Dombóvári út melletti ipari területek.....	45
38. ábra: Keleti Ipari Park területi felosztása (sárgával a közterületeket jelöltük).....	45
39. ábra: Keleti Ipari Park közműellátottsága	47
40. ábra: INPARK területi felosztása	48
41. ábra: INPARK közműellátottsága	49
42. ábra: Videoton Ipari Park.....	50
43. ábra: Videoton Ipari Park területi felosztása	51
44. ábra: Videoton Ipari Park közműellátottság.....	56

45. ábra: Kaposfil területe.....	57
46. ábra Amennyiben egy elérhető csarnoképület állna rendelkezésre, milyen célra használná?	68
47. ábra Ipari parkok Kaposváron	69
48. ábra Milyen szállítási módokat venne igénybe egy újonnan létesülő raktárból / raktárba való árumozgáskor?	71
49. ábra Példa a logisztikai csarnok elhelyezésére.....	77
50. ábra Példa a logisztikai csarnok belső kialakítására	78
51. ábra Példa a logisztikai csarnok raklapos állványzatának kialakítására	78

Táblajegyzék

1. táblázat Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának gazdálkodási adatai, eFt	12
2. táblázat Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. gazdálkodási adatai, eFt	13
3. Táblázat: Regisztrált gazdasági szervezetek száma Somogy megyében és a Kaposvári járásban (2021).....	19
4. táblázat: A TENT-T hálózat magyarországi csomópontjai	31
5. táblázat Az INPARK területi felosztása (összevont helyrajzi számok).....	48
6. táblázat Kiadó raktárhelyiségek	58
7. táblázat A térségben tapasztalható logisztikai kihívások	67
8. táblázat: Indikátorok	72

1 Vezetői összefoglaló

Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata (továbbiakban: Megrendelő) egy logisztikai központ létesítését tervezi megvalósítani. A beruházás előkészítésének részeként előzetes megvalósíthatósági tanulmány készítése vált szükségessé.

A feladat elvégzése érdekében Megrendelő az Adversum Kft.-t és alvállalkozóját, az Ex Ante Tanácsadó Iroda Kft.-t bízta meg a logisztikai központ létesítésének szükségességéről, tervezett helyéről, funkcióiról és potenciális ügyfélköréről szóló előzetes megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére.

Jelen tanulmány a fent bemutatott megbízás eredményeként készült, figyelemmel a műszaki leírásban található iránymutatásokra.

1.1 Beruházó bemutatása

A projekt beruházója Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata. A megépülő infrastruktúra tulajdonosa is Megrendelő lesz. Potenciálisan külső gazdasági szereplő üzemeltetésében lesz elérhető a Megrendelő tulajdonában álló létesítmény. Ez azonban a projekt jelenlegi fázisában még nem eldöntött.

1.2 A beruházás háttere

Kaposvár gazdasága óriási fejlődésen ment keresztül az utóbbi évek során. A város jól átgondolt gazdasági stratégiája, a vonzó befektetői környezet és az önkormányzat támogató magatartása azt eredményezte, hogy számos tradicionális termelő vállalat bővíti gyártókapacitását, továbbá iparvállalatok sora jelenik meg a település ipari parkjaiban és jelent be új beruházásokat.

Kaposvár közlekedésföldrajzi adottságait vizsgálva megállapítható, hogy közúti és vasúti kapcsolatai hatékonyan hozzájárulnak a térség személy- és teherforgalmának biztosításához.

Kaposvár Somogy megye és a Dél-Dunántúl meghatározó gazdasági helyszíne, a térség termelési és kereskedelmi központja, a fejlődés motorja. Iparszerkezetét vizsgálva két markáns vonal figyelhető meg. Nagy múlttal és stratégiai jelentőséggel bíró élelmiszeripari üzemek, valamint villamos- és gépipari beruházások valósultak meg, illetve folyamatban van azok megvalósulása. A munkahelyek sikeres működésének alapját jelentő szakképzett munkaerő állomány biztosítása a város oktatási rendszerének feladata. Komoly eredmény ezen a téren a rövidesen megépülő Tudományos Park, valamint a nagyhírű felsőoktatási intézmények (Óbudai Egyetem, Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem) helyi egységeinek működése. Az iFood Élelmiszeripari Klaszter az élelmiszer- és agráripár kiemelkedő szereplőit fogja össze a térségben.

Somogy megyében 2020-ban az egy főre jutó bruttó hazai termék (GDP) értéke 3 196 ezer Ft volt, ami 4,17%-kal magasabb, mint az előző évben mért 3 068 ezer Ft-os érték. A megye gazdasági szerkezete két központ köre szerveződik, az egyik a megyeszékhely Kaposvár, a másik központ pedig Siófok. Az említett két város vonzáskörzetén kívül nagyvállalat elvéve található a megyében, de a kis- és középvállalkozások száma is alacsony. A két gazdasági póluson kívül működő vállalkozások kb. 90%-ban mikrovállalkozások. Ez a gazdasági szerkezet további befektetésvonzás szempontjából hátrányt jelent, ugyanis a középvállalatok jelenthetnék a helyi erőforrásokra épülő gazdaság egyik alapkövét.

Kaposvár és Somogy megye ipari fejlődését a foglalkoztatási adatok növekedése és a vállalati kör bővülése mégis alátámasztja, még ha az ország húzó térségeitől egyelőre el is marad az ipari teljesítmény.

A stratégiai fejlesztés eszközein belül a társadalmi hasznosság és a megvalósíthatósági kockázatának elemzésén alapuló értékelés szerint a tanulmányban bemutatott projekt javasolt megvalósítási fejlesztési eszköz, melynek értelmében a megvalósítás javasolható, amennyiben annak megfelelő előkészítése megtörténik.

1.3 A fejlesztési lehetőségek

A beruházás potenciális helyszínéként az alábbi lehetőségek merültek fel.

A Füredi út keleti oldalán található iparterület, cca. 26 hektáron terül el, a 67-es út mentén található és a 61-es főút felől is könnyedén megközelíthető.

A tervek szerint a Füredi út nyugati oldalán kerül kialakításra Kaposvár legújabb ipari parkja (Északi Ipari Park). Tervezetten négy ütemben valósul meg összesen 169,1 ha alapterületen. Az első ütem kezdetét vette, várhatóan 2023 elején lesz birtokba vehető a 22,7 ha-os terület (az alábbi ábrán bal fent pirossal jelölt terület). Elkészültét követően, ideális helyszíne lehet – a későbbiekben - egy logisztikai központnak.

A Keleti Ipari Park a Dombóvári út (610-es) mentén terül el annak északi és déli részén egyaránt. A területről könnyen megközelíthető a 61-es főút, illetve jövőbeni vasúti csatlakozás kiépítése szempontjából is előnyös helyzetben van. Az út déli oldalán egy 50 hektáros területű Ipari Park található – Keleti Ipari Park, Dél. Az északi oldalon a Keleti Ipari Park részét képezi az állami tulajdonban lévő Nemzeti Ipari Park Üzemeltető és Fejlesztő Zrt. (NIPÜF Zrt.) által üzemeltetett INPARK, amely a Dombóvári út északi oldalán húzódik. Az INPARK Kaposvár közvetlen országúti kapcsolattal rendelkezik. Első betelepülőként a BM Heros Zrt. 2020 szeptemberében kezdte meg működését 3051 m²-es csarnokában. Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata 2021. márciusában döntött az INPARK területének növeléséről, melynek oka a Sisecam csoport első európai üvegcsomagolóanyag-üzemének betelepülése. A bővítésnek köszönhetően az északi oldal területe 70 hektárra növekedett. A Sisecam betelepülése miatti beruházás révén helyrajzszám-összevonások történtek. A fennmaradt 26,54 hektáros, 0285/22 hrsz-ú területen **megvalósulhat a tervezett beruházás – ez a jelen tanulmány által meghatározott helyszín javaslat.**

A Videoton Ipari Park a Keleti Ipari Parkhoz hasonlóan a Dombóvári út (610-es) mentén a város központjához közelebb helyezkedik el mintegy 60 hektáron.

A Kaposfil egy felhagyott ipari terület, amely a város nyugati oldalán található, összterülete 16,8 hektár, melynek 40%-a beépíthető terület. A 61-es és a 67-es számú főúttól egyaránt 2-2 kilométerre található és közvetlen vasúti kapcsolattal is rendelkezik.

1. ábra: Kaposvári Ipari Parkok



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségével folytatott interjúra építve egy területileg bővíthető, minimum 5-10.000 m² raktárkapacitású, közúton és a jövőben vasúton egyaránt jól megközelíthető, különböző áruprofilú, más-más ágazati szereplőket kiszolgáló, energetikai önfenntartását biztosító logisztikai központ létesítése javasolt Kaposváron. Első ütemben a meglévő termelő egységekhez közel javasolt a beruházás megvalósítása (Keleti Ipari Park), majd további cégek betelepülésével új helyszínen (Északi Ipari Park) is célszerű logisztikai bázist létesíteni a gyártás támogatás optimalizálása érdekében.

A település és környezetének makro és mikro szintű gazdasági elemzésén túl kérdőíves felméréssel éltünk a város és a környező települések vállalkozásai felé, felmérve a valós vevői igényeket. A logisztikai csarnok térbeli-időbeli pozicionálására, a főbb műszaki paraméterekre és az elérhető szolgáltatásokra rákérdező felmérés a Kereskedelmi és Iparkamara, valamint az Agrárkamara helyi szervezeteinek, továbbá a Kaposvári Fejlesztési Központ Kft. közvetítésével **a régió több száz vállalkozásához jutott el. A kérdőívet 21 vállalkozás képviselője töltötte ki.** (A 12 legmeghatározóbb vállalat esetében egy ismételt megkeresés is történt.) *A kérdőívet kitöltő vállalatok a következők: Art Caffè 2008 Kft., Asper Kft., Balaton-Ker-Tész Szövetkezet, BIO-NESS Kft., Cad Production Kft., DorLei Építőipari Kft., FINO-FOOD Kft., Fock-Holz Kft., IGAL-AGRO Kft., Inter-Mező Kft., Kapos-Innovo Kft., Kaposplant Kft., Kapos Ternero Kft., Király – M Kft., Magyar Cukor Zrt., Mega-Papír 2004 Kft., Peck-Snack Kft., Simple-Red Solar Kft., Videoton Elektro-Plast Kft., Vino-Box Kft., Zöldalma 2000 Szövetkezet.* A kitöltő vállalatok közel fele volt kaposvári, a másik fele környező településeken működő vállalkozás. A kitöltő vállalatok közel fele volt nagyobb (+ 1 mrd HUF) árbevételű cég, a másik fele a KKV szektorba sorolható vállalkozás. A város legnagyobb iparvállalatait egy külön körben is megkerestük, kérve, hogy vegyenek részt a felmérésben.

A válaszokat áttekintve és értékelve kijelenthető, hogy igény jelentkezett egy **legalább 5.000 m² alapterületű, logisztikai csarnok 1-3 éven belül történő megvalósítására – ez a jelen tanulmány által meghatározott időpont javaslat.** Mivel a kitöltő vállalatok eltérő iparágakat képviselnek, így javasolt egy „multiuser” csarnoképület megvalósítása – raktározási fő funkcióval, ugyanakkor az alkalmas legyen gyártási tevékenységet is befogadni. Mivel jelentős volt az agrár- és élelmiszeripari vállalatok érdeklődése a hőmérsékletszabályozott tárolási szolgáltatás iránt, így hasznos lehet, amennyiben a csarnok egy része **hűtőraktárként kerül kialakításra** – tejtermékek, húsfélék vagy zöldség-gyümölcs termékek, termények tárolására. Az épület másik része a normál tárolási körülményeket igénylő áruféleségek logisztikai kiszolgálásának helyszíne lehet. A csarnok irodákat és szociális helyiségeket tartalmazó részét célszerű úgy tervezni, hogy az kellő munkavállalói létszám fogadására is alkalmas legyen, így az inkubátorházként is funkcionálhat.

1.4 Beruházás célkitűzései, elvárt eredmények

A projekt fő célja a tárolási kapacitás bővítéséhez szükséges infrastruktúra fejlesztése. A tervezett beruházás eredményeképpen Kaposváron egy olyan logisztikai központ létesül, amely a felmerült és potenciális további raktározási, raktárlogisztikai, valamint a gyártástámogatás területén felmerülő szolgáltatások iránti kereslet kielégítésére alkalmas.

A tanulmány fő célja, hogy megvizsgálja a tervezett fejlesztés létjogosultságát, illetve a megvalósítás lehetséges alternatíváit. A tanulmányban megfogalmazásra és bemutatásra került 23 projektlem. A felsorolt elemek modulárisan megvalósíthatók több ütemben, illetve számos kombinációban a későbbiekben pontosítandó megrendelői fejlesztési elképzelések szerint. Jelen tanulmány e megfogalmazott fejlesztés elemeket tartalmazza és mutatja be.

A tervezett logisztikai központ létrehozásával Kaposvár Megyei Jogú Város növeli regionális gazdasági szerepét a Dél-Dunántúl áruforgalmi, gyártástámogató logisztikai szolgáltatások iránti igényeinek kielégítésével. A projekt megvalósulásával a keresletelemzésben bemutatott potenciális cégek körében a tevékenységeikhez kapcsolódóan igény mutatkozik a darab- és hűtött áru kezelésére alkalmas logisztikai központ, raktár-csarnok használatára.

1.5 Változatelemzés

A változatok meghatározásakor az **igényfelmérő kérdőív beérkezett válaszai, valamint** a fent bemutatott, a város körül található **ipari parkok** elhelyezkedése, megközelíthetősége, **közüti és vasúti kapcsolatai**, környezeti és társadalmi tényezők alkották a kritériumrendszer értékelési szempontjait.

A beérkezett válaszok alapján csoportosítottuk a logisztikai központ infrastrukturális, felszereltséggel kapcsolatos elemeit, funkciókat és szolgáltatásokat aszerint, hogy mennyire népszerűek, vagyis a kitöltők, mint potenciális használók milyen arányban említették az adott projekt elemeket. A projektváltozatok közötti különbség a létesülő logisztikai központ lokációja, nem pedig felszereltsége. A legoptimálisabbnak jelölt, vagyis legtöbb említést kapott helyszín a **Keleti Ipari Park északi oldala**.

Minden egyes szempont esetében 1-től 10-ig terjedő skálán értékeltük a változatokat. Az egyes értékelési szempontok pontszámot kaptak. Az egyes szempontok egymáshoz való viszonyát, fontosságát súlyok fejezik ki. A súlyszámok meghatározása szakértői panel útján történt egy 5 fokozatú skálán, ahol 5-ös súllyal a legmeghatározóbb szempontokat vettük számításba. Így az egyes változatok esetén az összpontszám a változatra vizsgált értékelési szempontonkénti pontértékének és súlyának szorzata.

Projektváltozat	Betelepülői helyszíningények		Intézményi, működési szempont		Közüti kapcsolatok		Vasúti kapcsolatok		Környezeti szempont		Társadalmi szempontok		Összpontszám	Rangsor
	5	Súlyozott	1	Súlyozott	4	Súlyozott	4	Súlyozott	2	Súlyozott	2	Súlyozott		
"0" változat (nem valósul meg a beruházás)	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	0	0	20	4
"A" változat (Keleti Ipari Park, Északi oldal)	10	50	10	10	5	20	10	40	1	2	6	12	134	1
"B" változat (Északi Ipari Park, Füredi út nyugati oldala)	7,6	38	10	10	10	40	5	20	2	4	9	18	130	2
"C" változat (egykori Kaposfil)	7,6	38	10	10	5	20	5	20	0	0	10	20	108	3

Összességében, valamennyi szempontot figyelembe véve az „A” változat a legkedvezőbb, vagyis a **Keleti Ipari Park északi oldalán javasolt logisztikai központ létesítése**.

Az igényfelmérő kérdőív kitöltői, 21 vállalkozás képviselője, mint **potenciális használók** közül legtöbben a Keleti Ipari Park északi oldalát jelölték meg a logisztikai központ **legoptimálisabb helyszíné**ként.

Az **intézményi, működési szempontokat** figyelembe véve a projekt (bármely helyszínen is valósul meg) **23 infrastrukturális elemet** illetve **szolgáltatást** fed le.

Bár a Keleti Ipari Park **közüton** csupán egyetlen, a 610-es számú főúthoz csatlakozik, **vasúti** kapcsolatai már kedvezőbb lehetőségeket biztosítanak. Megrendelő számára is kiemelt jelentőséggel bír a tervezett fejlesztés potenciális vasúti kapcsolata.

A 35-ös nem villamosított vasúti mellékvonal és a 41-es villamosított vasúti fővonal a közelben halad, továbbá mintegy 1.000 méterre található a MÁV kereskedelmi teherpályaudvara, amely helyszíne lehet a logisztikai központ szolgáltatásait támogató hatékony vasúti átrakásnak és fuvarszervezésnek.

Környezeti szempontból kisebb károsanyag kibocsátással járna, ha az Északi Ipari Park és az M7-es autópálya között bonyolódna a kamionforgalom. **Társadalmi szempontból** a legelőnyösebb helyszín a munkavállalókhöz, a városhoz legközelebb fekvő egykori Kaposfil területe.

Projektérettség

A változatok értékelésekor, az ágazati szakértővel folytatott mélyinterjú alapján, valamint a jelenleg futó és tervezett ipari beruházások hatásainak mérlegelésekor úgy találtuk, hogy az Északi Ipari Park megvalósulásával az egy logisztikai központ ideális helyszíne lehet.

Azonban a Keleti Ipari Park a már meglévő infrastrukturális feltételei, adottságai, kiemelve a vasúti kapcsolat közeli elérhetőségét (a Keleti Ipari Park közelében fekvő kereskedelmi pályaudvaron elérhető, illetve fejleszthető vasúti rakodási lehetőségek), valamint a betelepült és kivitelezés alatt álló vállalatok jelentette árualapok és az általuk generált potenciális szolgáltatási igények a Keleti Ipari Park északi oldalát mutatják a tervezett logisztikai csarnok megvalósításának optimális helyszínéként – a jelen tanulmány készítésének idején.

1.6 A projekt műszaki bemutatása

A kaposvári logisztikai központ csarnoképülete előregyártott vasbeton szerkezettel, szendvicspanel borítással klasszikus raktármodell szerint kerülhet kialakításra – minimum 5.000 m² területtel, valamint 8-10 m belmagassággal. A tetőn napelem egységek biztosítják az épület energetikai önfenntartását. A

tetőbevilágító- és az oldalablakok alkalmazásával tovább csökkenthető az épület üzemeltetésének költsége. Az épület temperálását, illetve hűtését elektromos vagy gázüzemű berendezésekkel javasolt megoldani.

A fejépület részben található színtezhető dokkoló kapuk biztosítják a zárt láncú rakodás megvalósítását. A dokkoló kapukon keresztül a targoncák bejárhatnak a kamionokba, illetve a konténerekbe a gyors anyagmozgatás érdekében. Egy-egy padló szintű „drive-in” bejárható kapu kerül kialakításra a csarnok elején vagy oldalsó részein, legalább 4,5 m magassággal, hogy a nagyobb építési magassággal bíró anyagmozgató gépeket szétszerelés nélkül lehessen a csarnokba juttatni, valamint igény esetén a kamionok a raktárba tudjanak tolatni és azokat zárt helyen, oldalról lehessen rakodni. A rakodókapuk felett irodák és szociális helyiségek találhatóak. Ezek számosságát és méreteit nagyobb létszámú operáció kiszolgálásának lehetőségével célszerű megtervezni. Szintén ezen a szinten helyezkedik el egy a csomagolási és egyéb hozzáadott értékű tevékenységek elvégzésére szolgáló nyitott terület. A tárolóterületről kikészített rakatokat a homlokvilla vagy a magasemelős targonca a csomagoló területre tudja helyezni, ahol elvégezhetőek a jellemzően kézi munkaerőt igénylő csomagolási, címkézési, konfekcionálási, kisebb szerelési és egyéb logisztikai tevékenységek.

A csarnoképület tárolóterületén klasszikus raktárlogisztikai tevékenységek folynak. Multiuser raktárként javasolt a legalább 3,5 m folyosószélességű, raklapos állványrendszer kialakítása, amellyel megvalósítható a 0. szinten történő komissiózás. A raklapos állványzat 1 t tömegű, EUR raklapokra (80*120 cm alapterület) méretezendő, 1,5-1,8 m rakatmagasságot feltételezve. A normál (15-25 °C), valamint a hűtött (2-6 °C) raktárrész tárolási rendszerének kialakítása hasonlóan történik.

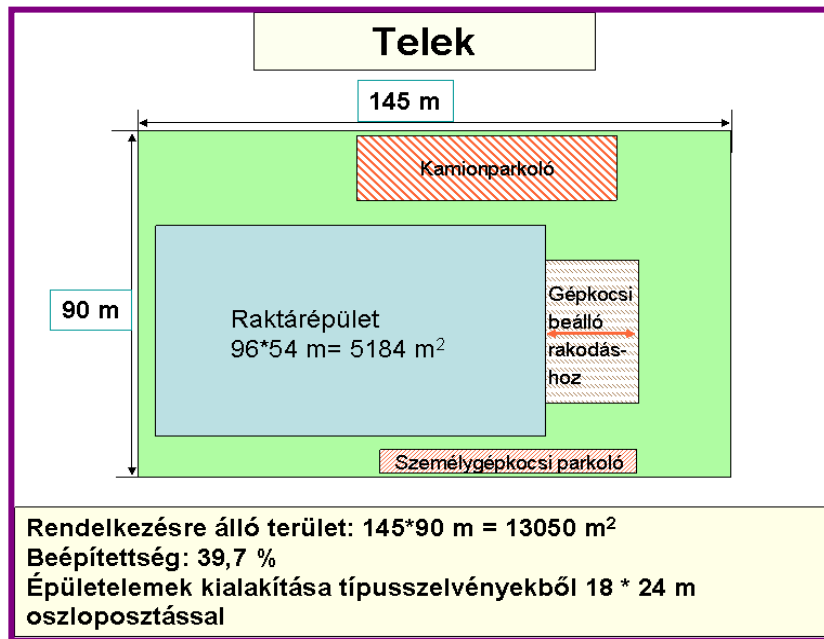
A raktár padozatát az előző pontban jelzett rakatokra méretezett állványrendszerrel kalkulálva szükséges kialakítani, de minimum 5 t/m² padlóterheléssel szükséges kalkulálni. Tervezéskor figyelembe kell venni az aktuális OTSZ (Országos Tűzvédelmi Szabályzat) előírásait. A tárolóterület irodaépület felőli végén a raktári állványok és a fejépület között állványzatokat nem tartalmazó, expedáló terület kialakítása szükséges a be- és kitárolásra előkészített rakatok ideiglenes elhelyezésére. X-dock funkciókat is ellátó expedáló terület nagyobb. X-dock raktározás esetén a raktárba beérkező áru nem kerül betárolásra tartós tárhelyre, az csak rövid ideig van a raktárban, amíg az egyik fuvarszekérről a másik fuvarszekérré átrakásra nem kerül.

A raktári anyagmozgatás megvalósítására, a kamionok ki- és berakodására a normál homlokvilla targoncák, a raktári állványzat kiszolgálására pedig a magasemelős targoncák alkalmazása javasolt. A targoncák esetében az elektromos meghajtású gépeket célszerű választani. Ez jó megoldás az élelmiszeripari termékek és elektronikai termékek tárolása esetén is. A targoncák teherbírás szempontjából alapvetően 1,5 t, illetve 3-3,5 tonna teherbírású gépek, 1,1 m villahosszúsággal, valamint legalább 2 pár villahosszabbító rendelkezésre állásával. A gépi targoncák mellett nélkülözhetetlenek a kézi anyagmozgató eszközök is.

A raktárban zajló fizikális mozgások gépi leképezésére és a készletnyilvántartásra WMS (raktárkezelő ügyviteli rendszerek) állnak rendelkezésre. Vonalkód alapú nyilvántartás és készletkezelés során a tárolt áruk és a tárhelyek is vonalkóddal azonosítottak. Az olvasó szkennerek, illetve raktári adatgyűjtők alkalmazása révén a WMS rendszerekben pontosan követhetőek a be- és kitárolási adatok és lekérdezhető az aktuális készlet szint is. További paraméterezés esetén pedig a FIFO elvű raktározás is támogatható.

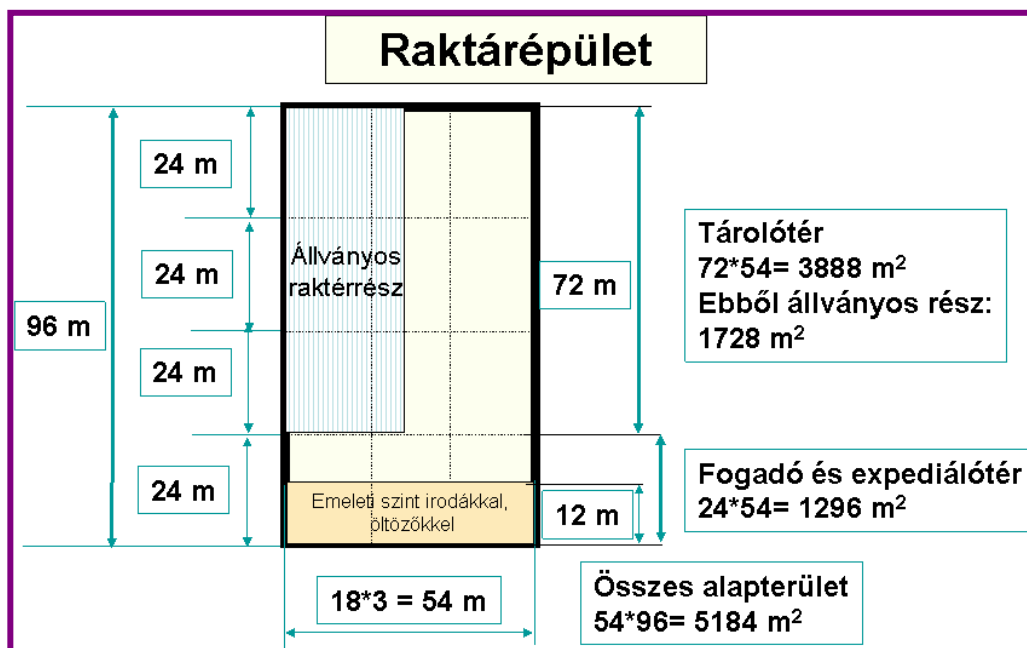
A raktárépület kamionnal körbejárható, a telek adottságainak megfelelően kamionparkoló és dolgozói személyautó parkoló kialakítása javasolt. A csarnoképület melletti szabad területeken tűzivíz tározó, göngyölegtároló és kerékpártároló kap helyet. A területet javasolt körbekeríteni, valamint a személy- és teherforgalom biztonságának fokozása érdekében élőerős őrzés-védelmet biztosítani.

2. ábra Példa a logisztikai csarnok elhelyezésére



Forrás: Saját szerkesztés

3. ábra Példa a logisztikai csarnok belső kialakítására



Forrás: Saját szerkesztés

1.7 Forrástérkép

A projekt megvalósítására az alábbi programok pályázati lehetőségeit javasoljuk megfontolni.

- VMOP – 1.1.1.-21 Helyi gazdaságfejlesztés
- TOP Plusz – 1.1.1 - 21 Helyi gazdaságfejlesztés
- TOP Plusz – 1.3.2 - 21 Fenntartható városfejlesztés
- GINOP Plusz – 1.2.1 – 21 A mikro-, kis- és középvállalkozások modern üzleti és termelési kihívásokhoz való alkalmazkodását segítő fejlesztések támogatás

2 Bevezető

Megrendelő egy logisztikai központ létesítését tervezi megvalósítani. A beruházás előkészítésének részeként Megvalósíthatósági Tanulmány készítése vált szükségessé.

A feladat elvégzése érdekében Megrendelő az Adversum Kft.-t és alvállalkozóját, az Ex Ante Tanácsadó Iroda Kft.-t bízta meg a logisztikai központ létesítésének szükségességéről, tervezett helyéről, funkcióiról és potenciális ügyfélköréről szóló megvalósíthatósági tanulmány elkészítésére 2021. decemberében.

Jelen tanulmány a fent bemutatott megbízás eredményeként készült, figyelemmel a műszaki leírásban található iránymutatásokra. A tanulmány készítésének kezdésekor a megbízás tárgyát közlekedésfejlesztés előkészítéseként értelmeztük, ezért az irányadó módszertani útmutatónak az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) – 2.1.0-15 – Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása felhíváshoz kapcsolódó segédletet alkalmaztuk, mint a szakmában általunk jelenleg legmagasabb színvonalúnak ítélt sablont és útmutató. Tekintettel arra, hogy jelen beruházás logisztikai központ fejlesztését célozza és az IKOP ilyen típusú beruházásokra nem tér ki, az útmutatótól bizonyos pontokban eltértünk, ezen esetekben az alkalmazott módszertant bemutattuk az adott fejezetben.

A tanulmány célja, hogy a tárgyi fejlesztési elképzeléseket vizsgálat alá vonja, megvalósíthatóságát alátámassza, a legmegfelelőbb változatra pedig javaslatot tegyen.

A tanulmány készítői:

Adversum Kft. részéről:

Bagi Barbara, Gál István

Ex Ante Tanácsadó Iroda Kft. részéről:

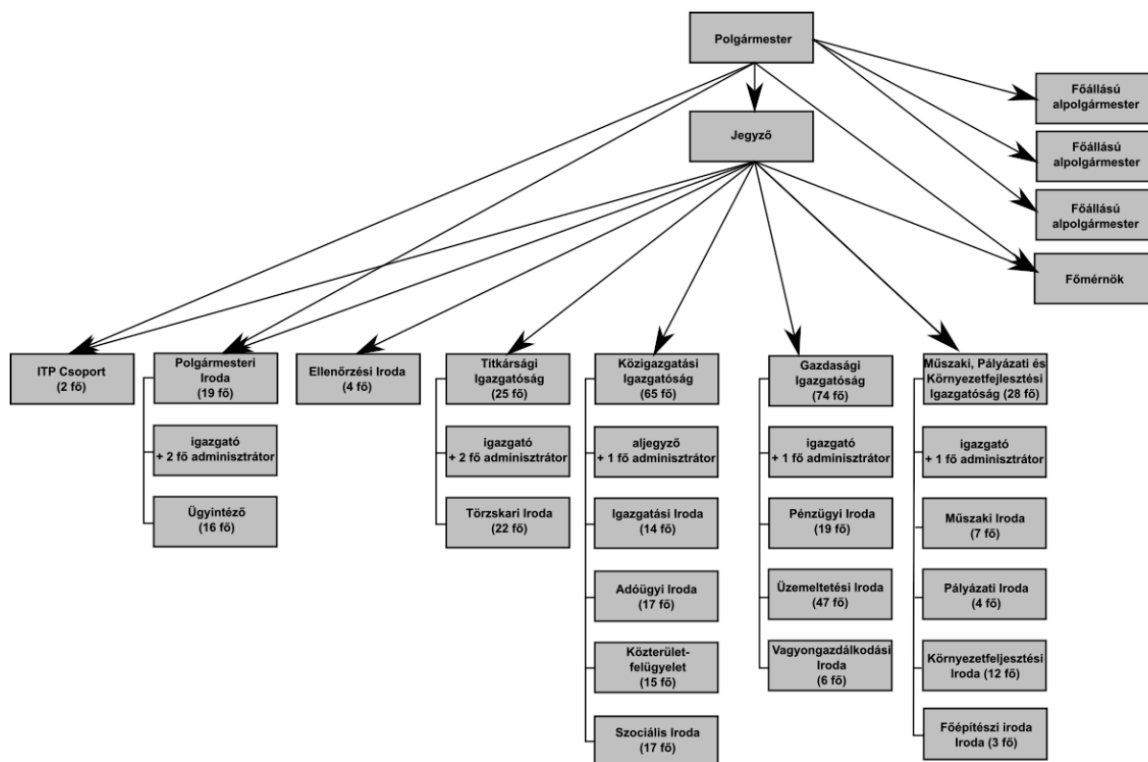
Buday Bence, Czinki Zsuzsanna, Göloncsér Dániel, Janza Gábor, Varga Dávid

3 Beruházó bemutatása

3.1 Szervezeti felépítés

A projekt beruházója Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata (továbbiakban: Megrendelő). A projekt beruházója a Megrendelő és ezáltal a megépülő infrastruktúra tulajdonosa is ő lesz.

4. ábra Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának szervezeti felépítése



Forrás: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

1. táblázat Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának gazdálkodási adatai, eFt

	2017	2018	2019	2020
Költségvetési bevételek	27 801 937	24 880 165	13 706 127	14 258 480
Költségvetési kiadások	27 801 937	25 075 434	14 498 829	14 258 480
Saját tőke	65 335 409	62 533 846	65 569 200	n.a.
Szervezet létszáma	1 486	1 336	1 312	1 215

Forrás: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

3.2 Létrejövő infrastruktúra tulajdonosa, üzemeltetője

A beruházás megvalósítója Megrendelő, azaz Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata, így a létrejövő infrastruktúra tulajdonosa is ő. Az üzemeltető jelenleg nem ismert, tervezetten külső gazdálkodó szervezet kerül kiválasztásra.

3.3 Együttműködő partnerek

A projekt előkészítése a Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. (KFK) szakmai felügyelete alatt valósul meg. A KFK két jogelődje a 2008-ban alapított Kaposvári Városfejlesztési Nonprofit Kft., amely elsősorban városrehabilitációval, társadalomfejlesztéssel foglalkozott, valamint a 2017-ben alapított Kaposvári Gazdaságfejlesztési és Innovációs Nonprofit Kft., amelynek célja a gazdaságfejlesztés és a befektetés-ösztönzés volt. A 2020-as összeolvadás után a KFK továbbra is foglalkozik a jogelődök által folytatott tevékenységekkel, ám szolgáltatási köre további célokkal és tevékenységekkel bővült:

- pályázatfigyelés
- pályázatírás
- projektmenedzsment
- stratégiai tervdokumentumok kidolgozása
- oktatás- és kultúrafejlesztés
- vagyongazdálkodás
- működő és betelepülni kívánó vállalkozások támogatása

A KFK küldetése, hogy a gazdaság szereplői számára vonzó ipari környezetet, a társadalom számára élhető, inspiráló életteret teremtsen.

2. táblázat Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. gazdálkodási adatai, eFt

	2018	2019	2020
Értékesítés nettó árbevétele	131	12 850	33 398
Eszközök összesen	21 606	30 147	145 015
Saját tőke	3 204	12 163	112 127

Forrás: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

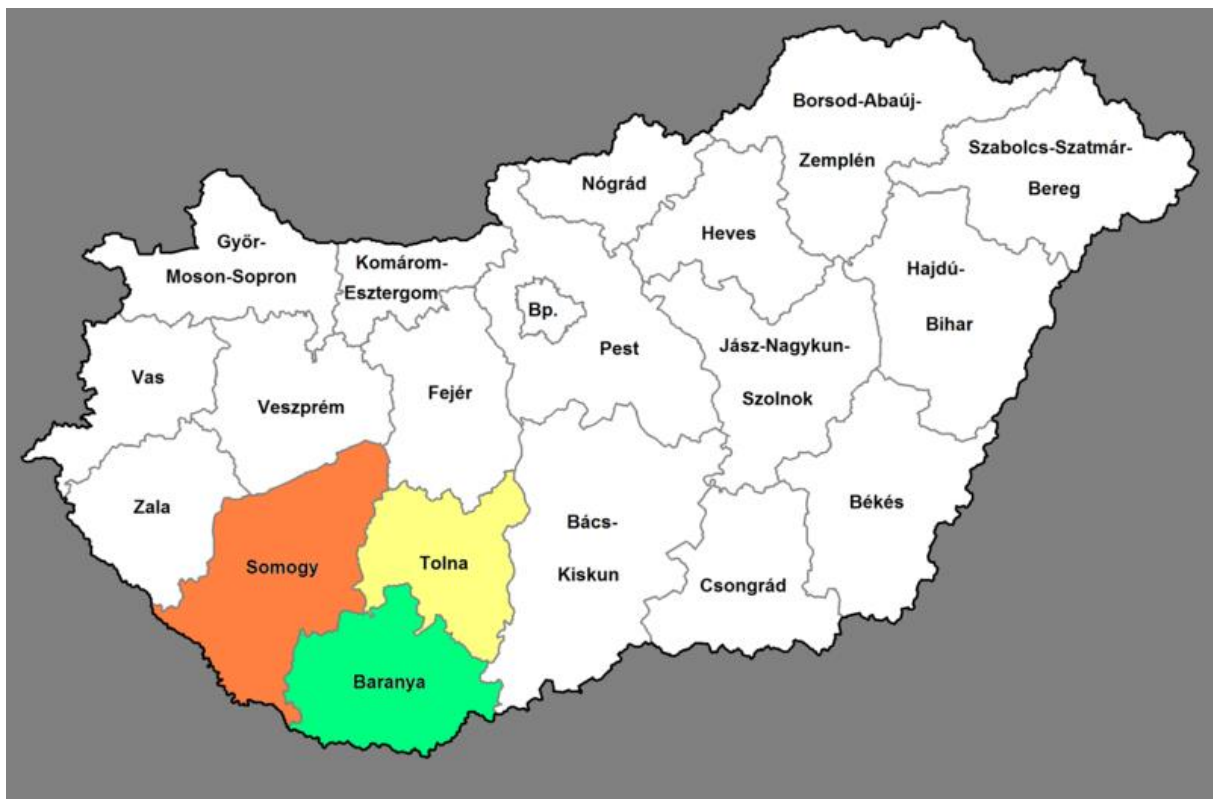
4 A beruházás háttere

A vizsgált város Kaposvár Somogy megyében, a Dél-dunántúli régióban található. A régiót három megye Baranya, Tolna és Somogy megye alkotja, természetes határait képezi a Duna, a Dráva és a Balaton, 14 197 km²-es kiterjedésével hazánk legnagyobb területű régiója és egyben az ország legtrikábban lakott térsége (61,95 fő/km²). Közlekedés-földrajzi szempontból a folyók elválasztó szerepe miatt mondhatni periférikus elhelyezkedésű, de a régióban több közlekedési elérést elősegítő infrastrukturális projekt valósult meg a közelmúltban, illetve van folyamatban jelenleg is, amely nagymértékben javíthatja a régió elérhetőségét az ország többi része és a szomszédos országok (főként Horvátország) számára.

4.1 Gazdasági-társadalmi-környezeti feltételek

Gazdasági fejlettségben némileg elmarad a másik kettő dunántúli régiótól, a legfejlettebb területek Kaposvár, Pécs, Szekszárd és Siófok térsége. A régióban található Magyarország egyetlen atomerőműve, Pakson, amely az országos villamos-energiatermelésének jelentős hányadát adja. A régió központja Pécs, társ központja pedig Kaposvár és Szekszárd, a régió Magyarország dél-nyugati kapuja az Adria felé. Pécs gazdasági, szolgáltatási, kulturális, és oktatási központ is egyben, regionális szinten azonban csak néhány helyen indult meg a helyi adottságokra építő fejlődés, ilyen a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet és Harkány-Siklós-Villány térsége, ahol a turizmus lépett elő a gazdaság fő motorjává.

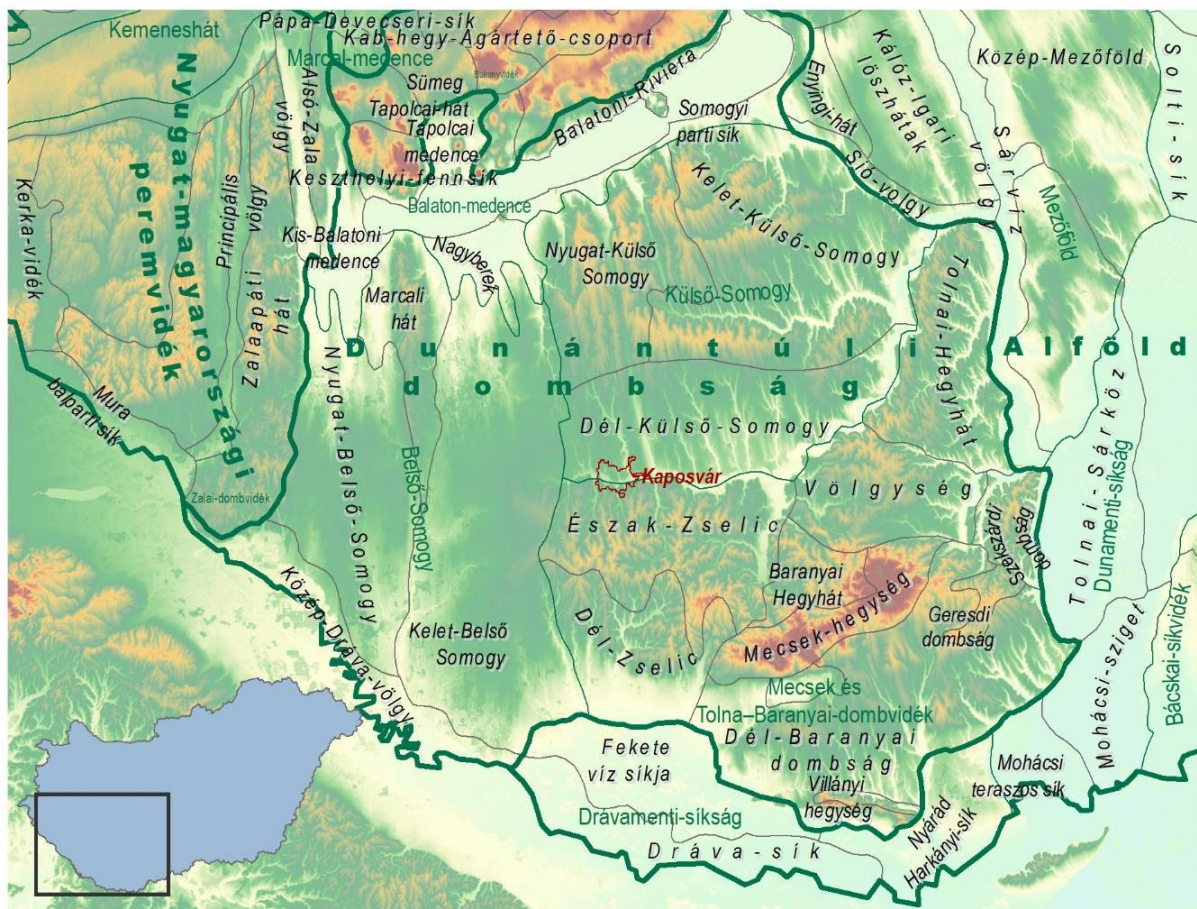
5. ábra: Dél-dunántúli régió három megyéje



Forrás: Wikipédia

A régió nagy része Magyarország aprófalvas térségéhez tartozik (pl. Belső-Somogy, Ormánság), a régió településeinek száma 655. A térség agrár-ökológiai potenciálja kiváló, a régióban öt borvidék található (Villány-Siklósi, Mecsekaljai, Szekszárdi, Tolnai, Dél-Balaton). A terület erdősültsége az országos átlagnál magasabb, a vadvilága gazdag.

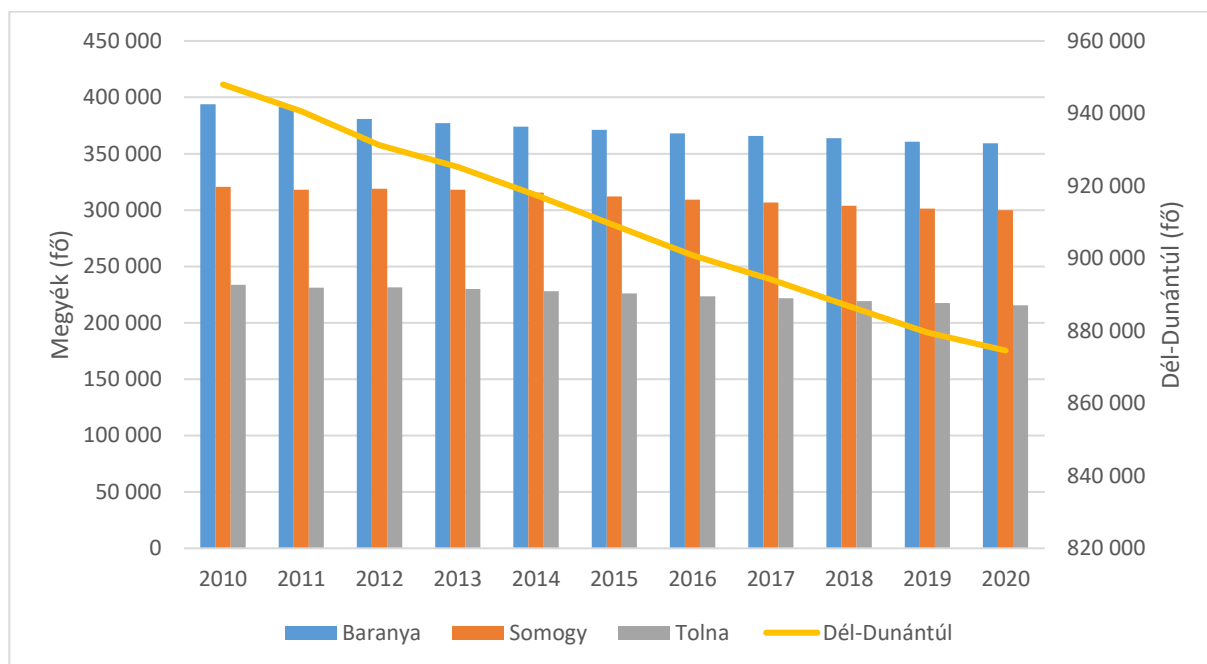
6. ábra: Dél-Dunántúlon található kistájak és Kaposvár helyzete



Forrás: Kaposvár Megyei Jogú Város Klímastratégiája, 2020

A régió lakossága az elmúlt bő egy évtizedben fokozatosan csökkenő tendenciát mutatott, a teljes területet tekintve 2010-től kezdve 2020-ig több mint 73 ezer fővel csökkent a régióban élők számára. Somogy megyében ez a szám 30 000 ezer fő, a csökkenés oka leginkább az elveszülések és a halálozásának számának negatív különbözete jelenti, ugyanis a vándorlási egyenleg a régióban Somogy megyében a legalacsonyabb.

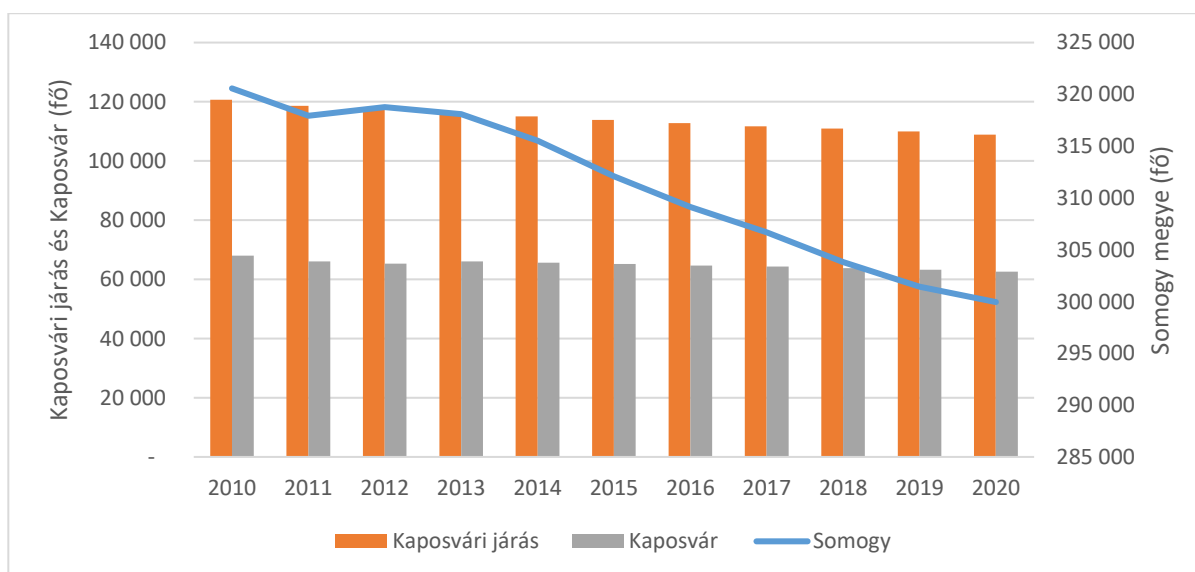
7. ábra: A Dél-dunántúli megyék lakossági adatai 2010 és 2020 között



Forrás: KSH.hu

Az alábbi ábrán látható, hogy a megye lakossága 2013 óta tendenciózusan csökkenő pályán van, a csökkenés mértéke a megyeszékhelyen és annak járásában arányaiban jóval alacsonyabb a megye többi részéhez képest.

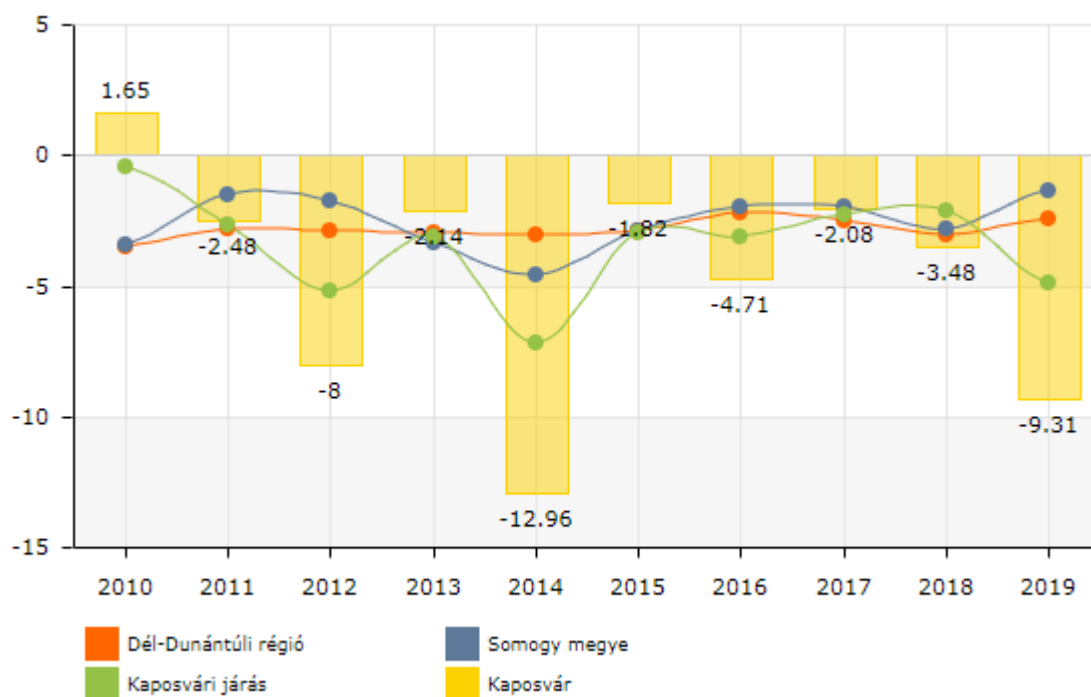
8. ábra: Somogy, a Kaposvári járás és Kaposvár lakossági adatai 2010 és 2020 között



Forrás: KSH.hu

Az alábbi ábrán látható, hogy ugyan a megye vándorlási egyenlege kevésbé negatív trendeket mutat, mint a régió többi megyéje, de a vándorlási egyenleg szempontjából pozitív folyamatok főként a Siófoki, a Fonyódi és a Csurgói járást érintik. Kaposvár népességmegtartó ereje, ugyan nem egyenletesen, de összességében csökkenő tendenciát mutatott az elmúlt években.

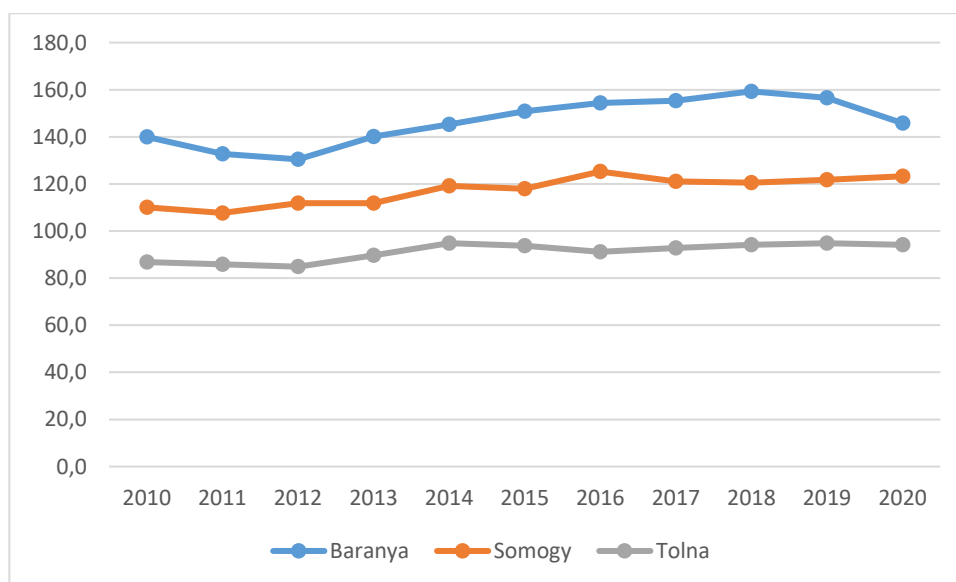
9. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: TeIR.hu

A régió megyéiben a foglalkoztatottak számának tekintetében kisebb változásokkal, de stabilnak tekinthető, melyből egy fokozatosan javuló trend rajzolódik ki az alábbi ábrán, főként Somogy megyét vizsgálva.

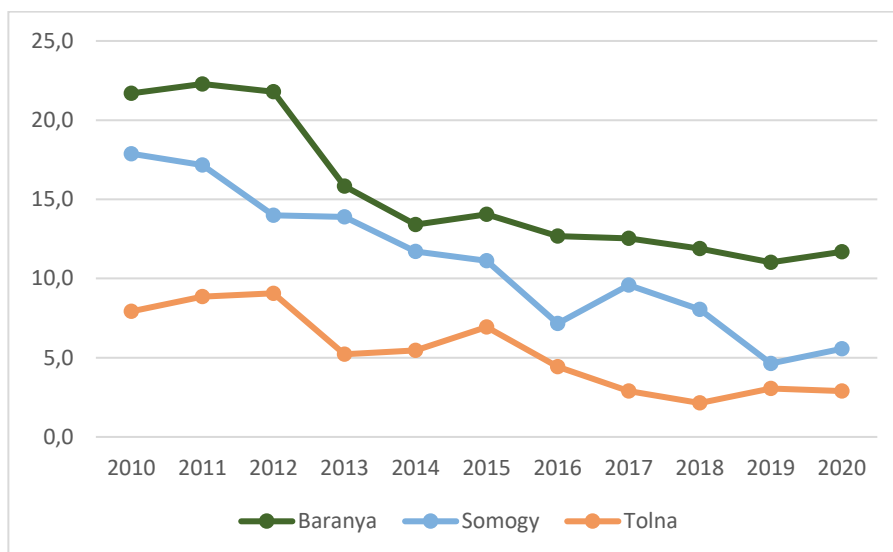
10. ábra: Foglalkoztatottak száma a Dél-Dunántúl régióban, ezer fő



Forrás: KSH.hu

A munkanélküliek számának tekintetében a fokozatos csökkenés, így tehát javulás látható a régió mindhárom megyéjében, kiváltképp Somogy megyében, ahol 12 300 fővel csökkent a munkanélküliek száma az elmúlt 10 évre visszatekintve.

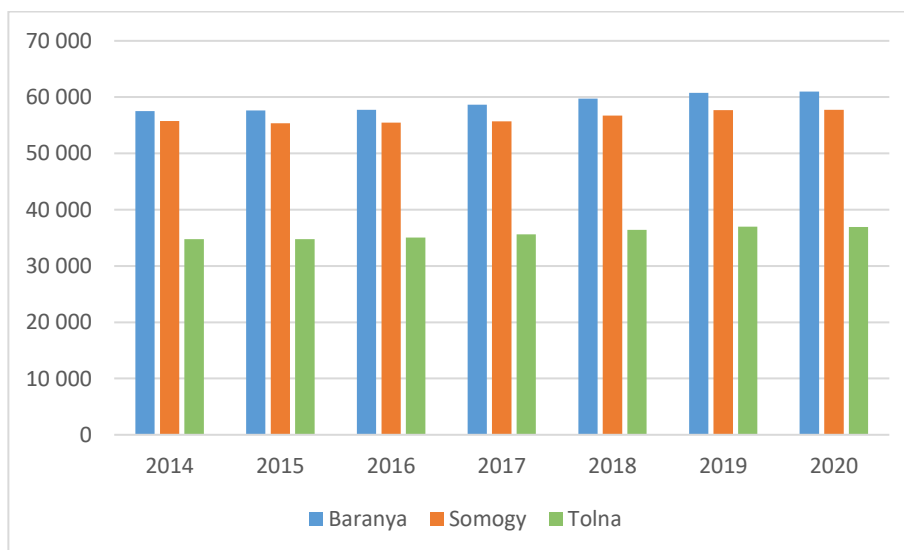
11. ábra: Munkanélküliek száma a Dél-dunántúli régió megyéiben, ezer fő



Forrás: KSH.hu

Regisztrált vállalkozások számának tekintetében a régió mindhárom megyéje tekintetében növekedés megfigyelhető a vizsgált időszakban.

12. ábra: Regisztrált vállalkozások száma a Dél-dunántúli régió megyéiben



Forrás: KSH.hu

4.1.1 Vonzásterület – régió gazdasági- közlekedési elemzése

4.1.1.1 Kaposvár és a régió gazdasága

Somogy megyében 2020-ban az egy főre jutó bruttó hazai termék (GDP) értéke 3 196 ezer Ft volt, ami 4,17%-kal magasabb, mint az előző évben mért 3 068 ezer Ft-os érték. Az ipari termelés és a szolgáltatások volumene (a gazdasági társaságok értékesítésből származó nettó árbevétele) Kaposváron a 2010-es 228 Mrd forintról 2018-ra 356 Mrd forintra nőtt (+56%), de a 2014 és 2015 közötti 14%-os, majd az azt követő évben mért impozáns, 16%-os bevétel-növekedést a következő két évben már csökkenő mértékű növekedés követte (7% és 3%). A megye gazdasági szerkezete két központ köre szerveződik, az egyik a megyeszékhely Kaposvár, a másik központ pedig Siófok. Az említett két város vonzáskörzetén kívül nagyvállalat elvétve található a megyében, de a kis- és középvállalkozások száma is alacsony. A két gazdasági póluson kívül működő vállalkozások kb. 90%-ban mikrovállalkozások. Ez a gazdasági szerkezet befektetés-vonzás szempontjából hátrányt jelent, ugyanis a középvállalatok jelenthetnék a helyi erőforrásokra épülő gazdaság egyik alapkövét.

3. Táblázat: Regisztrált gazdasági szervezetek száma Somogy megyében és a Kaposvári járásban (2021)

Gazdasági ág	Regisztrált gazdasági szervezetek száma Somogy megyében	Regisztrált gazdasági szervezetek száma a Kaposvári járásban
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	19490	5811
Bányászat, kőfejtés	14	
Feldolgozóipar	1941	717
Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás	73	21
Vízellátás	96	38
Építőipar	3874	1313
Kereskedelem, gépjárműjavítás	4439	1624
Szállítás, raktározás	1065	429
Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	7536	1138
Információ, kommunikáció	1115	452
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	889	422
Ingatlanügyek	6853	2892
Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység	4488	2060
Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység	2060	739
Közigazgatás védelem; kötelező társadalombiztosítás	528	172
Oktatás	2002	985
Humán-egészségügyi, szociális ellátás	1389	698
Művészet, szórakoztatás, szabadidő	2228	962
Egyéb szolgáltatás	3461	1329
Háztartás munkaadói tevékenysége	30	10
Mindösszesen	63571	21816

Forrás: KSH.hu alapján saját szerkesztés

Dél-Dunántúl ágazati szerkezetében a bruttó hozzáadott értéke alapján az országos átlagnál nagyobb szerepet tölt be a mezőgazdaság, és lényegesen alacsonyabb az ipari, azon belül is különösen a feldolgozóipari szerepvállalás. Mint a fenti ábrán látható, a megye gazdasági tevékenysége a megyeszékhelyre, illetve annak gazdasági agglomerációjára koncentrálódik. Átlagosan elmondható, hogy a legtöbb tevékenység (kivéve a turizmus) a megyeszékhelyre és környezetére koncentrálódik.

Összességében elmondható, hogy a megye és benne Kaposvár városának ipari potenciálja ugyan nem túl erős teljesítménnyel rendelkezik országos összehasonlításban, de a város gazdasági trendjei növekvő tendenciát mutattak az elmúlt 10 évben, kialakult egy sikeres ipari vállalati kör és a foglalkoztatási adatok is fejlődésre utalnak.

Kaposvár gazdasági szereplői

Kaposvár iparának legjelentősebb ágazata a gépipar. Az ágazat kiemelkedő képviselőjeként a Videoton Holding Zrt. tagvállalataként működő Videoton Elektro-PLAST Kft. Kaposvár egyik legmeghatározóbb vállalata. Tevékenységük rendkívül széles skálán mozog: mérnöki szolgáltatásokat, beszerzést, szerszámoztatást, logisztikát, akkumulátor konfekcionálást, műanyag fröccsöntést, beszerzést, késztermék szerelést, terméktesztet is lefed. Termékeiket Európán kívül Ázsiában és Amerikában is értékesítik. A 100%-os magyar tulajdonban lévő Kaposvári Villamossági Gyár Kft. (KVGY) szintén évtizedek óta meghatározó szereplője a kaposvári gazdaságnak. A kis- és középvesztűtségű termékeket gyártó, különböző kapcsolódó szolgáltatásokat nyújtó vállalat. Továbbá, a kaposvári gépipart képviseli a bonyolult hegesztett és forgácsolt acélszerkezetek, elsősorban szélerőmű alkatrészek gyártásával foglalkozó Lakics Gépgyártó Kft., a magas hatékonyságú műszaki textilek gyártásával foglalkozó METYX Hungary Kft., valamint az ipari hűtőberendezéseket és hőcserélőket gyártó Cabero Kft. is.

Több, mint 70 éves múltat tekint vissza a 100%-ban magyar tulajdonú KAPOSPLAST Kft., mely Magyarországon egyedülálló és globálisan is meghatározó, műanyag kefe- és seprőipari tömőanyag-gyártó vállalkozás, termékeit világszerte alkalmazzák.

A kaposvári iparon belül magas az élelmiszeripar súlya, ezt mutatja a Kométa Zrt. jelenléte is. Magyarország egyik legnagyobb húsipari vállalataként a Kométa Zrt. több, mint 700 embernek nyújt biztos megélhetést. A vállalat központi telephelye Kaposvár, városunkban működik a teljes gyártási folyamat, a vágástól a csomagolásig.

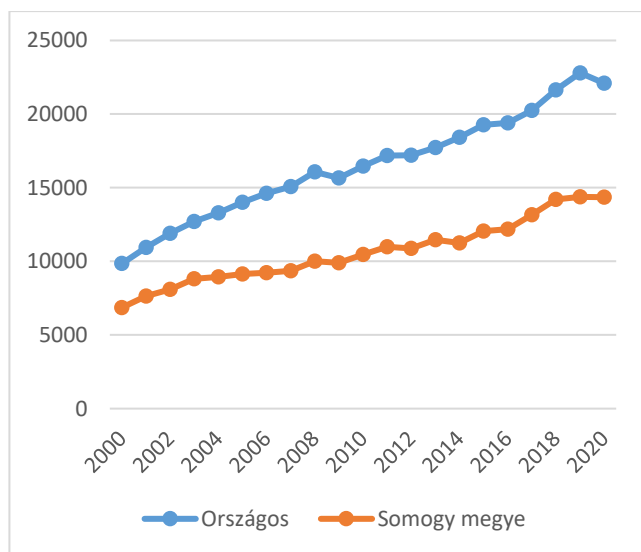
A Magyar Cukor Zrt. 1995-ben jött létre és jelenleg az egyetlen működő gyárral rendelkező cukoripari vállalat Magyarországon. A társaság minőségi termékeket állít elő a fogyasztók és az ipar részére, répa- és nádcukorból a Kaposvári Cukorgyárban. A környezetvédelem nevében 2007 óta Európában egyedülálló biogáztermelő üzem kezdte meg működését a gyár mellett.

Mindemellett Kaposváron van jelen a több, mint 25 éves múlttal rendelkező Privát Húsfeldolgozó Kft., illetve a folyamatosan fejlődő FINO-FOOD Kft.

Új beruházásként jelennek meg az alábbi projektek:

- Sisecam – Üveg csomagolóanyag gyár – 85 mrd HUF beruházási érték / 330 fő
- Kometa – Hűtőház, raktár és szeletelő üzem – 31 mrd HUF beruházási érték / 280 fő
- HGA Biomed – Gyárbővítés – 4 mrd HUF
- METYX – Gyárbővítés – 4.500 m²
- Gidran – Hadiipari összeszerelő tevékenység (40 + 100 db harci jármű)
- GreenCon Solution – újrahasznosítható anyag-alapú építőanyag gyár

13. ábra: Országos és Somogy megyei egy jutó GDP vásárlóerő-paritáson, 2000-2020



Forrás: KSH.hu, saját szerkesztés

A megyében az egy főre jutó GDP vásárlóerő paritáson az elmúlt 20 évben kevésbé dinamikusan nőtt az országos szintnél, 2020-ra viszont a COVID világjárvány hatására a megyében inkább stagnálás, mintsem visszaesés volt tapasztalható. Somogyban a rendszerváltást követően alapvetően megváltozott a gazdaság szerkezete, a megye iparfejlődését az elmúlt két évtizedben a periferezáció jellemezte.

4.1.1.2 Kaposvár közlekedési kapcsolatai

Somogy megye térségi kapcsolatai kétarcúak: a megye északi és nyugati pereme alapvetően megfelelő elérhetőséggel és infrastrukturális háttérrel rendelkezik, míg a megye belső elsősorban keleti és déli részei elzártabb közlekedési kapcsolatokkal rendelkeznek.

Kaposvár jó közúti elérhetőséggel rendelkezik, a Fővárosból kiindulva az M7-es autópályán (M7-es autópályától való távolság: 48 km) és Balatonszemestől az R67-es autóúton, illetve az M6-oson és Dunaföldvártól a 61-es főúton megközelíthető. A régió székhelyéről, Pécsről a 66-os főútról, Nagykanizsáról és Dombóvárról pedig a 61-es főúton megközelíthető.

A NIF Zrt. beruházásában valósul meg 2023 tavaszára a meglévő 67. sz. főút Kaposfüred elkerülő szakaszának 2x2 forgalmi sávós, 110 km/h tervezési sebességű úttá való fejlesztése. A tervezett M9 autópálya Szekszárd – Kaposvár közötti szakasza van a legelőrehaladottabb tervezési fázisban.

A város vasúti kapcsolata is biztosított, a 40-es vasútvonalon (Budapest-Dombóvár-Pécs) Dombóvárig, majd onnan a 41-es (Dombóvár – Gyékényes) vasútvonalon. A 41-es vasútvonal Kaposvár utáni szakasza 3 déli irányú leágazással is rendelkezett, ezek azonban felszámolásra kerültek, ezzel tovább nehezítve az elmaradott dél-keleti járások helyzetét.

Kaposvár közvetlen vasúti kapcsolata:

- | | | |
|-------------|--------------------|--|
| • Vonal: 35 | Kaposvár-Siófok | 100 km egyvágányú, nem villamosított mellékvonal |
| • Vonal: 36 | Kaposvár-Fonyód | 54 km egyvágányú, nem villamosított fővonal |
| • Vonal: 41 | Dombóvár-Gyékényes | 101 km egyvágányú, villamosított fővonal |

4.2 Szakterület bemutatása

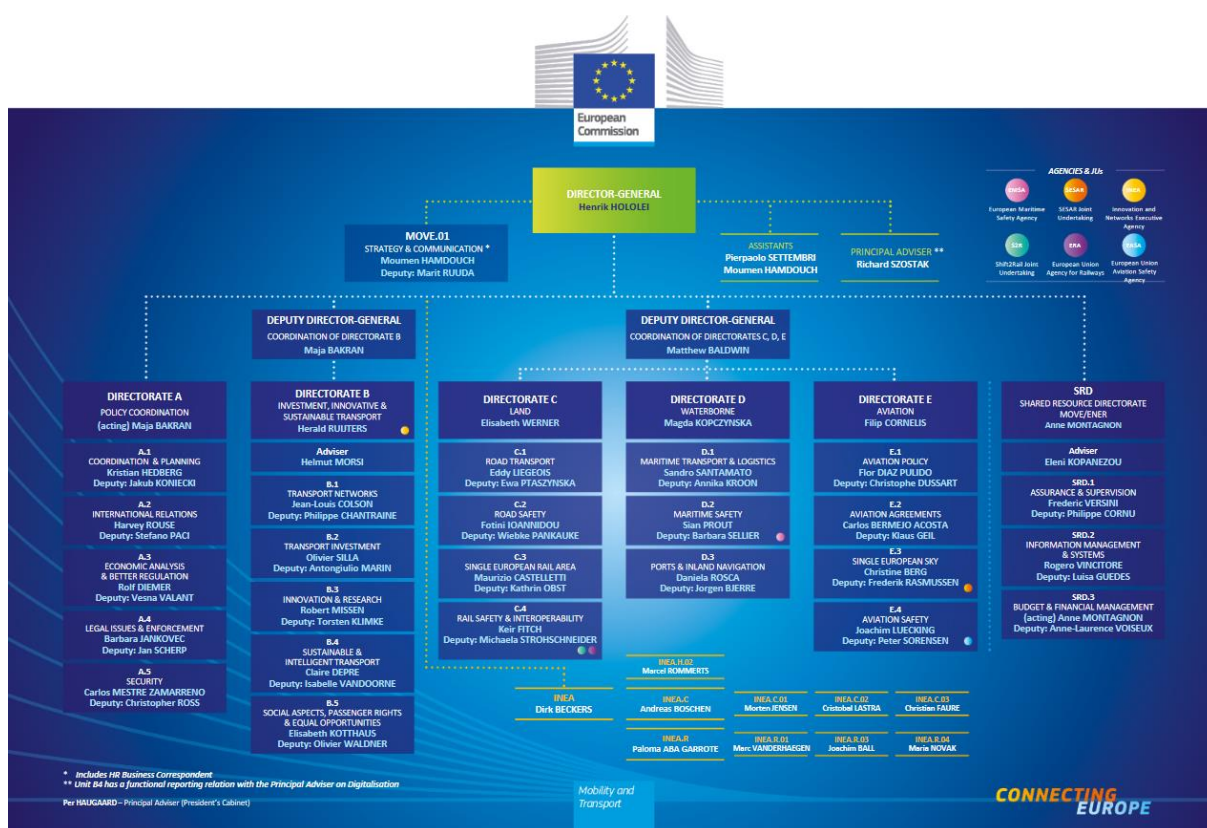
4.2.1 A közlekedés EU-s és hazai intézményi, jogszabályi háttere

Az Európai Unió egyik legfőbb jogalkotó intézménye az Európai Bizottság, amely az EU többi intézményétől alapvetően különbözik, a kezdeményezési jogot csak ő gyakorolhatja. Ez azt jelenti, hogy csak a Bizottság kezdeményezhet az uniós politika területén jogszabályt. Az Európai Unió Tanácsa és az Európai Parlament hivatalosan felkérheti a Bizottságot adott témájú jogszabály megalkotására. A második (kül- és biztonságpolitika) és a harmadik pillérbe (bel- és igazságügy) tartozó területeken a Bizottság a jogszabályok kezdeményezésének jogát a tagállamokkal közösen gyakorolja. A Bizottság szabályozza a versenyt az EU-ban, felülvizsgálja a cégek egyesülésének az egész Unióra való hatását, és az EU versenyjogát megsértőkkel szemben eljárást kezdeményez.

A Bizottságot főigazgatóságok alkotják, amelyek a különböző szakpolitikai területekért felelnek. A főigazgatóságok feladata az EU szakpolitikáinak, jogszabályainak és finanszírozási programjainak kidolgozása, végrehajtása és kezelése. Konkrét adminisztratív kérdésekkel külön szervezeti egységek foglalkoznak. A Bizottság által létrehozott programok megvalósítását végrehajtó ügynökségek segítik.

A mobilitással és közlekedéssel kapcsolatos uniós szakpolitikáért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (Mobility and Transport DG MOVE) szervezeti egység felelős.

14. ábra A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság szervezeti ábrája



Forrás: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/move_en.pdf

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság háttérintézményei:

- Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA)
- Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)
- Európai Vasúti Ügynökség (ERA)
- Kkv-ügyi Végrehajtó Ügynökség (EASME)
- Innováció és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség (INEA)

Az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség a közlekedéssel, az energiával és a telekommunikációval kapcsolatos uniós programok végrehajtását irányítja. A következő uniós programokat kezeli: Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, a Horizont 2020 keretprogram bizonyos elemei, a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T), a Marco Polo program (2007–2013).

15. ábra - Az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség szervezeti ábrája



Forrás: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/organisation-chart-inea_february2016_en.pdf

Magyarországon a közlekedésszabályozás intézményrendszere az Európai Unió követelményeinek megfelel. A jogalkotási tevékenységet az Innovációs és Technológiai Minisztérium végzi. Előkészíti a jogszabályokat és törvényeket, felügyeli a különféle államigazgatási feladatot ellátó intézmények munkáját.

A miniszter a közlekedésért való felelőssége keretében előkészíti

- a) a közlekedés védelmére és biztonságára,
- b) a közúti, a légi, a vasúti és a vízi közlekedésre,
- c) a gyorsforgalmi utakra és az utakkal kapcsolatos szabályokra, a kombinált áru fuvarozásra, a közlekedési szolgáltatásokra, a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozására, a veszélyes áruk szállítására,
- d) a gépjármű-vezető képzésre,
- e) a közlekedési szakemberek képzésére, vizsgáztatására és utánpótlás képzésére, a nemzetközi közúti fuvarozást végző egyes járművek személyzetének vezetési és pihenő idejére, a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekre

vonatkozó jogszabályokat.

A miniszter a közlekedésért való felelőssége keretében – a Budapestet és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény szerinti más Budapesti Agglomerációhoz tartozó településeket érintő állami közlekedési infrastruktúra fejlesztései kivételével – irányítja, szervezi, összehangolja a közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztését, és ellátja a helyközi közösségi közlekedés megrendelésével és finanszírozásával kapcsolatos feladatokat.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium szervezetében működik a Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Államtitkárság. A Hatóság alaptevékenysége általános közigazgatás, ellátja a jogszabály által a feladat- és hatáskörébe utalt első- és másodfokú:

- közúti közlekedési hatósági feladatokat,
- légiközlekedési hatósági feladatokat,
- katonai légügyi hatósági feladatokat,
- vasúti közlekedési hatósági feladatokat,
- vasúti igazgatási feladatokat,
- hajózási hatósági feladatokat,
- egyéb feladatokat.

A Hatóság a területi Kormányhivatalokkal kiegészülve látja el a közlekedéshez kapcsolódó hatósági, felügyeleti tevékenységet. A Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Államtitkárság a közlekedés-igazgatás központi hatóságaként szabályozza, felügyeli és ellenőrzi a piaci szereplők tevékenységét és működését.

16. Ábra: A közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság szervezeti felépítése

I.6.8.3. Közlekedési hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár	I.6.8.3.1. Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkári Titkárság	
	I.6.8.3.2. Hatósági Koordinációs Főosztály	I.6.8.3.2.1. Koordinációs és Képviselési Osztály I.6.8.3.2.2. Fejlesztési Osztály
	I.6.8.3.3. Légügyi Szakszolgálati Hatósági Főosztály	I.6.8.3.3.1. Engedélyezési és Vizsgáztatási Osztály I.6.8.3.3.2. Képzési, Szimulátor Engedélyezési és Repülés-egészségügyi Osztály
	I.6.8.3.4. Légügyi Felügyeleti Hatósági Főosztály	I.6.8.3.4.1. Üzembentartási Osztály I.6.8.3.4.2. Repülésműszaki Osztály I.6.8.3.4.3. Pilóta Nélküli Légitármű Osztály I.6.8.3.4.4. Légügyi Koordinációs Osztály
	I.6.8.3.5. Légügyi Kockázatértékelési Hatósági Főosztály	I.6.8.3.5.1. Compliance Osztály I.6.8.3.5.2. Repülésbiztonsági Osztály I.6.8.3.5.3. Repülésvédelmi Osztály
	I.6.8.3.6. Léginavigációs és Repülőtéri Hatósági Főosztály	I.6.8.3.6.1. Repülőtéri Osztály I.6.8.3.6.2. Légitforgalmi és Légtér-gazdálkodási Osztály
	I.6.8.3.7. Vasúti Hatósági Főosztály	I.6.8.3.7.1. Országos Vasúti Infrastruktúra Osztály I.6.8.3.7.2. Városi Vasúti Infrastruktúra Osztály I.6.8.3.7.3. Vasútgépészeti Osztály I.6.8.3.7.4. Vasútbiztonsági és Ellenőrzési Osztály
	I.6.8.3.8. Hajózási Hatósági Főosztály	I.6.8.3.8.1. Hajózási Képzés-és Vizsgafelügyeleti Osztály
	I.6.8.3.9. Közúti Jármű Hatósági Főosztály	I.6.8.3.9.1. Műszaki Engedélyezési Osztály I.6.8.3.9.2. Forgalmi Engedélyezési Osztály
	I.6.8.3.10. Közúti Gépjármű-közlekedési Hatósági Főosztály	I.6.8.3.10.1. Járművizsgálati Osztály
	I.6.8.3.11. Piacfelügyeleti és Utasjogi Főosztály	I.6.8.3.11.1. Vasúti Igazgatási Szerv I.6.8.3.12. Közúti Közlekedési Ellenőrzési Főosztály I.6.8.3.12.2. Dél-kelet-Magyarországi Régiós Ellenőrzési Osztály I.6.8.3.12.3. Észak-kelet-Magyarországi Régiós Ellenőrzési Osztály I.6.8.3.12.4. Kelet-Magyarországi Régiós Ellenőrzési Osztály I.6.8.3.12.5. Dél-magyarországi Régiós Ellenőrzési Osztály I.6.8.3.12.6. Észak-magyarországi Régiós Ellenőrzési Osztály I.6.8.3.12.7. Központi Régiós Ellenőrzési Osztály
	I.6.8.3.13. Légügyi Hatóság Vezetője	

Forrás: https://nkvh.kormany.hu/download/d/68/82000/szmsz_uj.pdf alapján saját szerkesztés

4.2.2 Somogy megye úthálózata

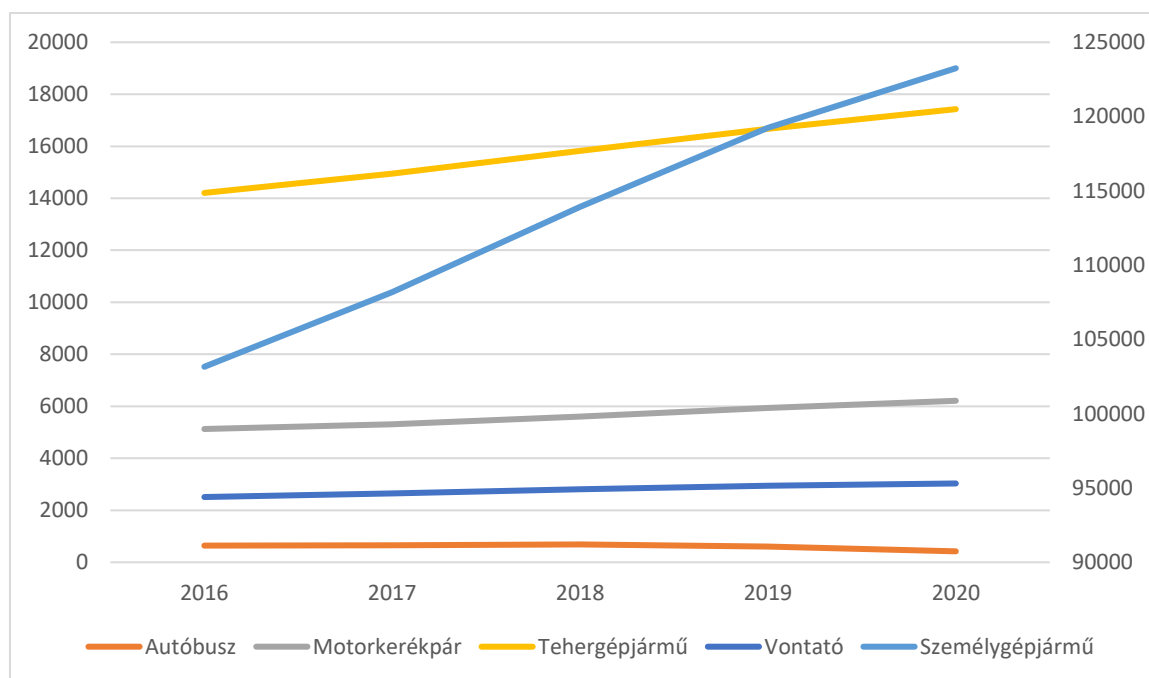
Az országos úthálózatra vonatkozóan a KSH legfrissebb adatai a 2019-es évet mutatják be. A vizsgált évben Magyarországon a teljes közúti hálózat hossza 32 204 km volt, amelyből a dunántúli nagyrégióban 13 988 km volt elérhető. A Dél-Dunántúlon (Baranya, Somogy és Tolna megye úthálózatai) ebből összesen 4 758 km hosszon lehetett közlekedni, amelyből 1 826 km terült el Somogy megye területén.¹

Somogy megyében a nyilvántartott gépjárművek 2019-ben összesen 145 403 darab volt, amelyből:

- Személygépkocsi: 119 244
- Autóbusz: 608
- Motorkerékpár: 5 935
- Tehergépjármű: 16 677
- Vontató: 2 939.²

Az egyes gépjárműtípusok nyilvántartásának alakulását az alábbi diagram szemlélteti 2016 és 2020 között. A személygépjárművek trendvonalát a másodlagos tengelyen mutatjuk be.

17. ábra: Nyilvántartott gépjárművek és típusaik számának alakulása Somogy megyében 2016-2020



Forrás: KSH.hu

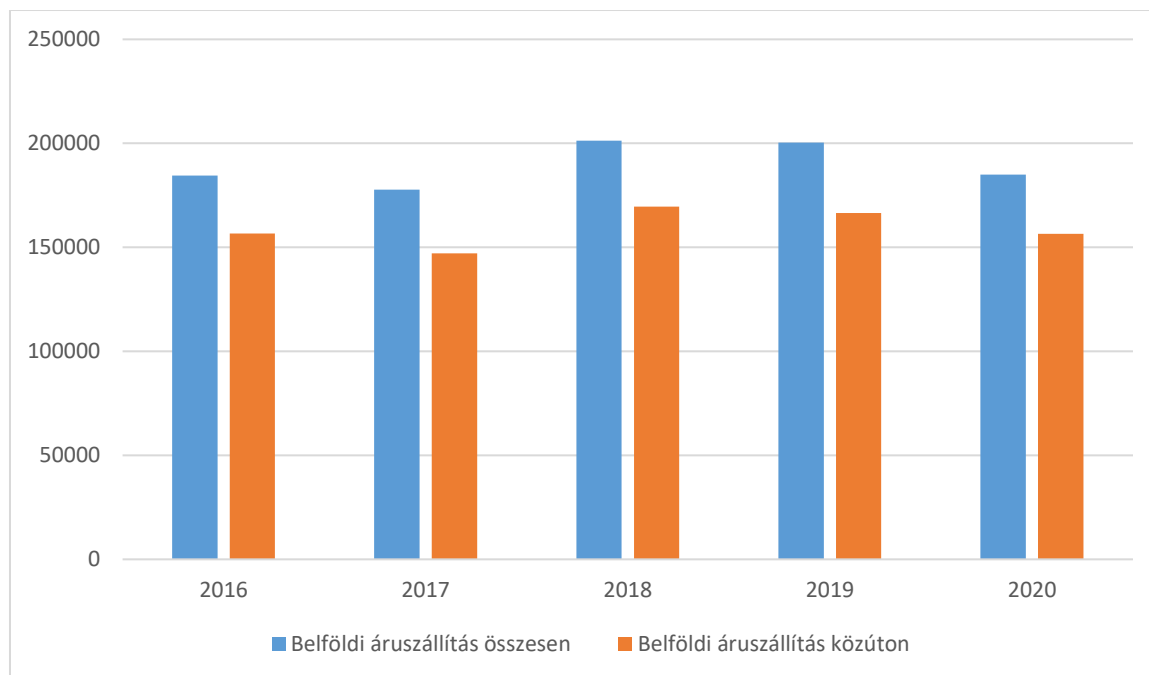
¹ Forrás: [24.1.2.1. Az országos közutak hossza megye és régió szerint \(ksh.hu\)](#)

² Forrás: [24.1.2.2. A közúti gépjárművek száma megye és régió szerint, december 31. \(ksh.hu\)](#)

4.2.3 Hazai áruszállítás

A belföldi áruszállítás alakulását 2016 és 2020 között az alábbi diagram szemlélteti, együttesen bemutatva a teljes belföldi áruszállítás és ebből a közúti áruszállítás tömegét évente.³

18. ábra: Belföldi áruszállítás alakulása 2016-2020, ezer tonna



Forrás: KSH.hu

4.2.4 Közlekedési teljesítmények és munkamegosztás

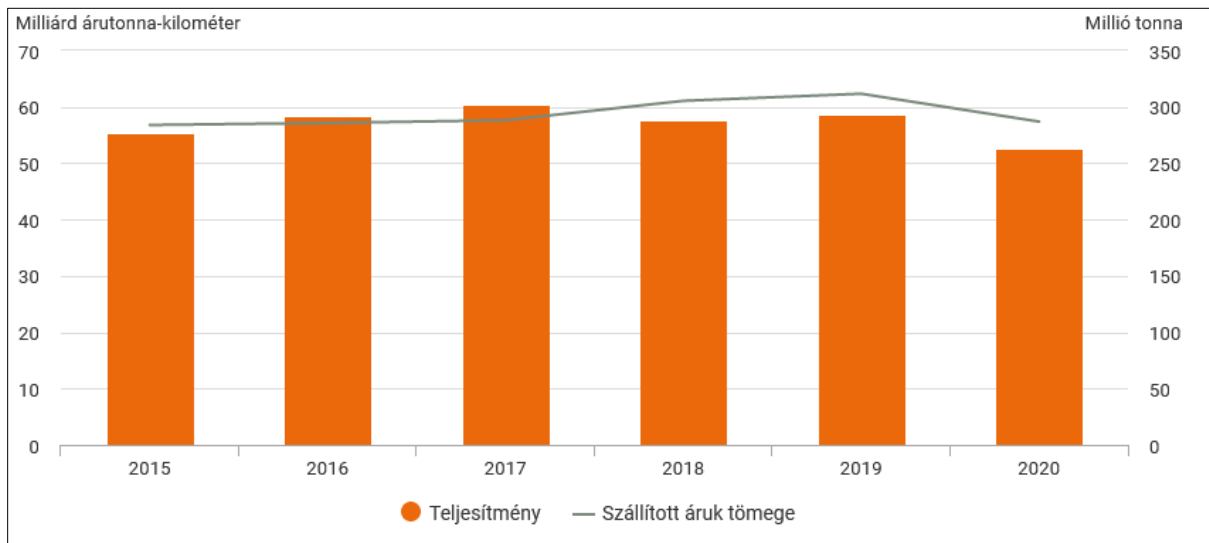
A 2020. évi 52,6 milliárd árutonnakilométer-teljesítmény 10%-kal kisebb volt az előző évinél. 287 millió tonna árut mozgattak meg, 7,9%-kal kevesebbet, mint 2019-ben.

Továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, 2020-ban az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 61%-a itt realizálódott, az árutömeg 66%-át közúton szállították. A vasúti szállítás részaránya teljesítményben 22, volumenben 18% volt. A csővezeték szállítás tonnakilométer-teljesítmény részaránya 2,2 százalékponttal, 13%-ra, a tömeg 2,4 százalékponttal, szintén 13%-ra csökkent. A belvízi szállítás részesedése az összteljesítményből 0,2 százalékponttal, 3,8%-ra nőtt, míg a légi szállításé elhanyagolható nagyságú.

2020-ban az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 31–69%-ban oszlott meg a belföldi és a nemzetközi szállítás között, azonban az összes árutömeg csaknem kétharmadát belföldön szállították.

³ Forrás: [24.1.1.3. Belföldi áruszállítás szállítási módok szerint \(ksh.hu\)](https://ksh.hu)

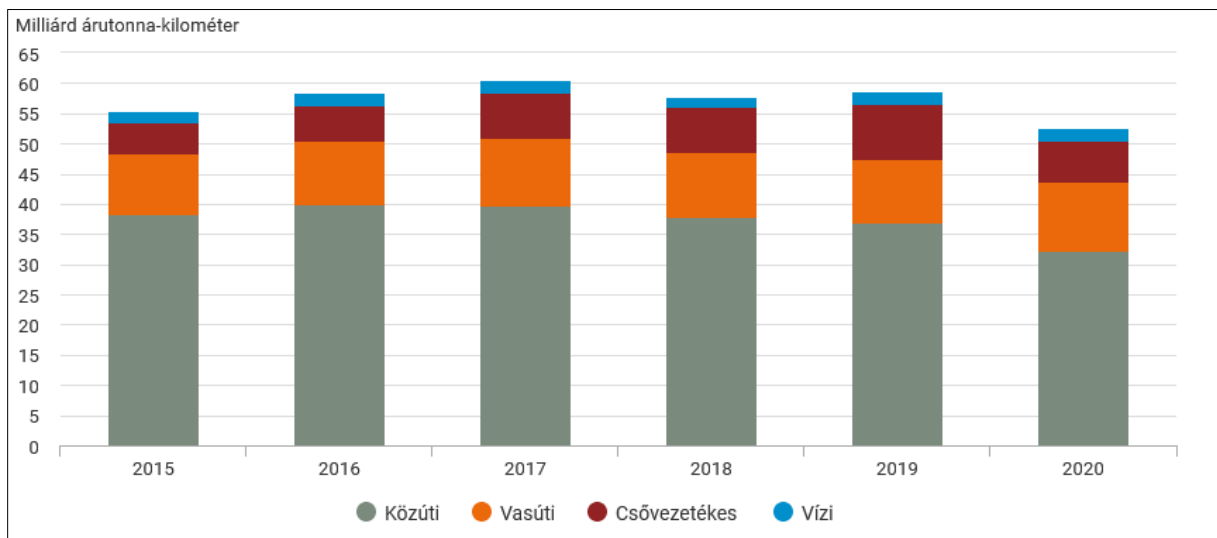
19. ábra: Az áruszállítási teljesítmények alakulása



Forrás: KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2020

Belföldi viszonylatban a közúti fuvarozás a meghatározó, 2020-ban az árutonna-kilométer 79, a volumen 85%-át adta. Nemzetközi viszonylatban a közút részesedése jóval kisebb, a szállított áruk mennyiségét tekintve 2020-ban 31%-ot tett ki, ezt 9,1 százalékponttal meghaladja a vasút részesedése, míg a csővezetékes szállításé 21 és a belvízi szállításé 8,5% volt.

20. ábra: Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján



Forrás: KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2020

4.2.5 Vasúti közlekedés/áruszállítás

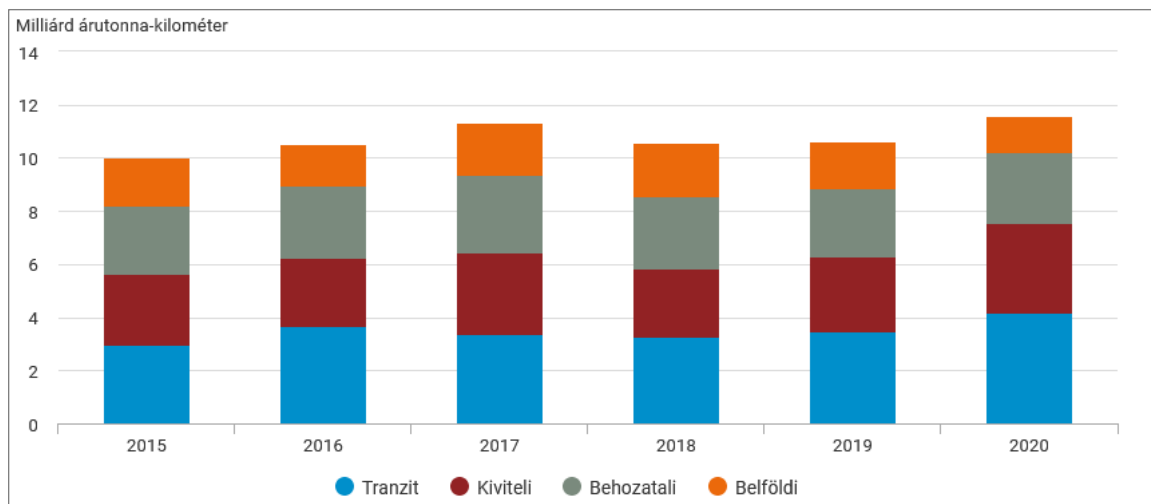
A vasúti áruszállítás szempontjából a projekt helyszíne - jelenleg - kedvezőtlen, ugyanis nincs kiépített vasúti infrastruktúra a vizsgált helyszín közvetlen közelében.

A vasúti áruszállítás teljesítménye 2020-ban árutonna-kilométerben számítva 9,1%-kal volt nagyobb az előző évihez képest. A szállított áruk mennyisége kismértékben csökkent. Az átlagos szállítási távolság 2020-ban 223 kilométer volt, az egy évvel korábbihoz képest 20 kilométerrel növekedett.

A belföldi forgalom árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 22, a szállított áruk tömege 24%-kal elmaradt az előző évhez képest. Belföldön az átlagos szállítási távolság 2020-ban 123 kilométer volt, a 2019. évinél mintegy 2 kilométerrel hosszabb.

A nemzetközi vasúti áruszállítási teljesítmény 15%-kal nőtt 2019-hez viszonyítva, míg a szállított áruk mennyisége 8,3%-kal emelkedett. A teljes vasúti szállítási teljesítményből – árutonna-kilométerben mérve – az import 23, az export 29%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya számottevő, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 36%-át jelentette.

21. ábra Vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



Forrás: KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2020

4.2.6 Közúti közlekedés/áruszállítás

A vizsgált terület közúti összeköttetése jelenleg még igényel fejlesztéseket, de a Paks-Kalocsa híd létesítésével párhuzamosan egy összekötő út is épül Paks és Gerjen között. A híd várhatóan 2024. II. negyedévére készül el, míg az összekötő út már 2023 I. negyedévében átadásra kerülhet. Ezek a fejlesztések nagyban segítik a helyszín megközelíthetőségét, ugyanis az összekötő út nyomvonala a fejlesztendő terület mellett halad el.

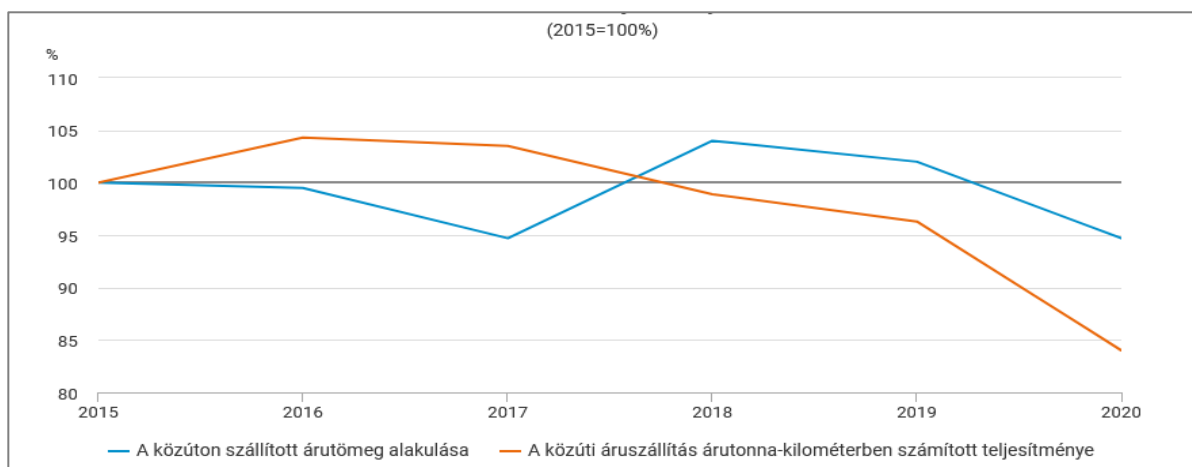
2020-ban a közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye meghaladta a 32 milliárdot, ez 13%-kal alacsonyabb a 2019. évinél. A szállított árutömeg 7,2%-kal lett kevesebb, megközelítve a 190 millió tonnát. Az átlagos szállítási távolság 171 kilométerre csökkent, belföldön 83, a nemzetközi szállításban 611 kilométer volt.

A jelentős csökkenésben kiemelkedő szerepet játszott a Covid19-járvány miatti gazdasági visszaesés, valamint az Európai Uniónak a közúti áruszállítás egyes feltételeire (például a pihenőidőre, a járművezetők hazatérésére és a napidíjra) vonatkozó szabálmódosítása, amelynek hatása elsősorban a nemzetközi relációban mutatkozott meg.

A belföldi szállítás teljesítménye (13 milliárd árutonna-kilométer) 4,2%-kal, a nemzetközi forgalomé (19,2 milliárd árutonna-kilométer) 18%-kal csökkent. Utóbbi esetében a visszaesés 2017 óta folyamatosan tart.

Belföldön (156,6 millió tonna) 5,9%-kal, nemzetközi viszonylatban (31,5 millió tonna) 13%-kal kevesebb árut szállítottak közutakon.

22. ábra: A közúti áruszállítási teljesítmények alakulása



Forrás: KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2020

4.3 Szakpolitikai háttér

4.3.1 Az Európa Unió egységes közlekedésfejlesztési politikája – Fehér Könyv 2007-2020

Az Európai Unió legfontosabb átfogó közlekedéspolitikai dokumentuma a Bizottság által 2011.03.28-án a COM (2011) 144 számon kiadott Fehér Könyve (Roadmap to a Single European Transport Area), mely alapvetően 2030 és 2050-re határozza meg az unió fő közlekedési stratégiáját. A Fehér Könyv legfontosabb közlekedésfejlesztési célkitűzései az alábbiakban foglalhatók össze.

- A lehető legszélesebb körű mobilitás biztosítása mind az áru-, mind a személyszállításban a gazdaság fejlődése és a versenyképesség növelése érdekében;
- A közlekedés szén-dioxid kibocsátását 2050-re az 1990. évinek 60%-ára, 2030-ig pedig a 2008-as értéke 20%-os csökkentése;
- Világszerte egyenlő versenyfeltételek a nagytávolságú, kontinensek közötti személy- és áruszállításban;
- Hatékony közlekedési hálózat (törzshálózat) a multimodális helyközi utazások és fuvarok lebonyolításához, egységes infrastruktúra megvalósítása;
- Tiszta városi közlekedés és ingázó forgalom;
- Újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtó rendszerek kifejlesztése és bevezetése;
- A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetükénél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is;
- A közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel (ebben van a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazása is).

4.3.2 Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséről

Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló rendelete alapján az Európa 2020 stratégiában meghatározott „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”, ismertebb nevén a fent említett Fehér Könyvben tárgyaltak szerint a transzeurópai közlekedési hálózatok tervezése, fejlesztése és üzemeltetése az egyik legfontosabb uniós célkitűzés. Az átfogó hálózat megvalósítása és fenntartása segítségével a belső piac zökkenőmentes működése, valamint gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősödése prognosztizálható. A célkitűzés segítségével a személyek és az áruk akadálymentesen, biztonságosan és fenntarthatóan mobilissá válnak, illetve az Unió összes régiója megközelíthetővé és összeköthetővé válik. A fejlesztés továbbá globális szempontból gazdasági növekedéshez és a versenyképesség erősítéséhez vezet.

Az iránymutatás által elrendelt transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) egy olyan egységes hálózatot hoz létre a távolsági áruszállításban, amely gerinchálózataként tud szolgálni az Európai Unió gazdaságában. A tagállamok úthálózatának közel 25%-át (74 500 km), a vasúthálózatának 50%-át (78 600 km) fedi le a kijelölt hálózat, ezen felül pedig tartalmazza a jelentős repülőtereket, hajózható belvízi útvonalakat, valamint belvízi és tengeri kikötőket.

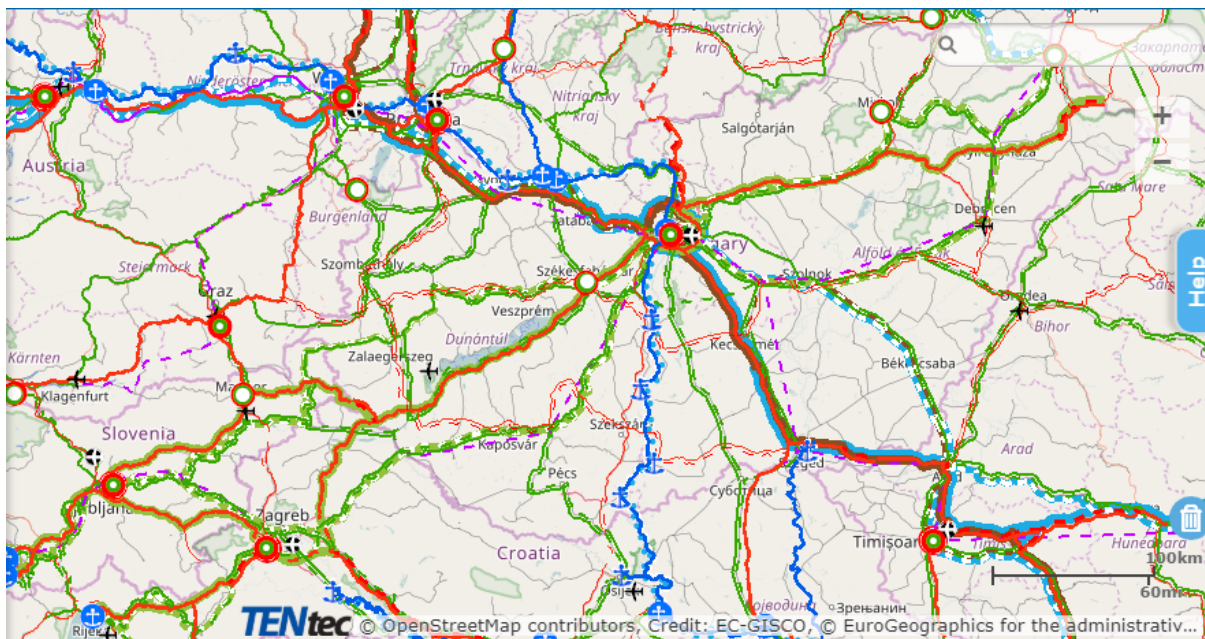
A TEN-T hálózat magyarországi csomópontjainak három típusa van, repülőterek, belvízi kikötők és vasúti-közúti terminálok.

4. táblázat: A TEN-T hálózat magyarországi csomópontjai

Csomópont neve	Repülőtér	Belvízi kikötő	Vasúti-közúti terminál
Baja		átfogó hálózat	
Budapest	törzshálózat (Liszt Ferenc)	törzshálózat (Csepel)	törzshálózat (Soroksár)
Debrecen	átfogó hálózat		
Dunaújváros		átfogó hálózat	
Győr		átfogó hálózat (Győr-Gönyű)	
Komárom		törzshálózat	
Miskolc			átfogó hálózat
Mohács		átfogó hálózat	
Paks		átfogó hálózat	
Sármellék	átfogó hálózat		
Sopron			átfogó hálózat
Szeged		átfogó hálózat	
Székesfehérvár			átfogó hálózat
Záhony			átfogó hálózat

Forrás: 1316/2013/EU rendelet

23. ábra - Átfogó és törzshálózatok: közutak, vasúti utak, kikötők, vasúti-közúti terminálok és repülőterek



Forrás: 1316/2013/EU rendelet

Törzshálózati folyosók

Az Európai Parlament és a Tanács 1316/2013/EU Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló rendelete alapján létrehozta az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF), melynek célja, hogy felgyorsítsa a transeurópai hálózatokba történő beruházásokat és megkönnyítse egyaránt a közcélú és magánfinanszírozását ezen projekteknek. A CEF fő feladatai közé tartozik a közlekedési, távközlési és az energetikai ágazat közötti sinergiák teljes mértékű kiaknázása, ezzel javítva az uniós intézkedés hatékonyságát és a megvalósítási költségek optimalizálását.

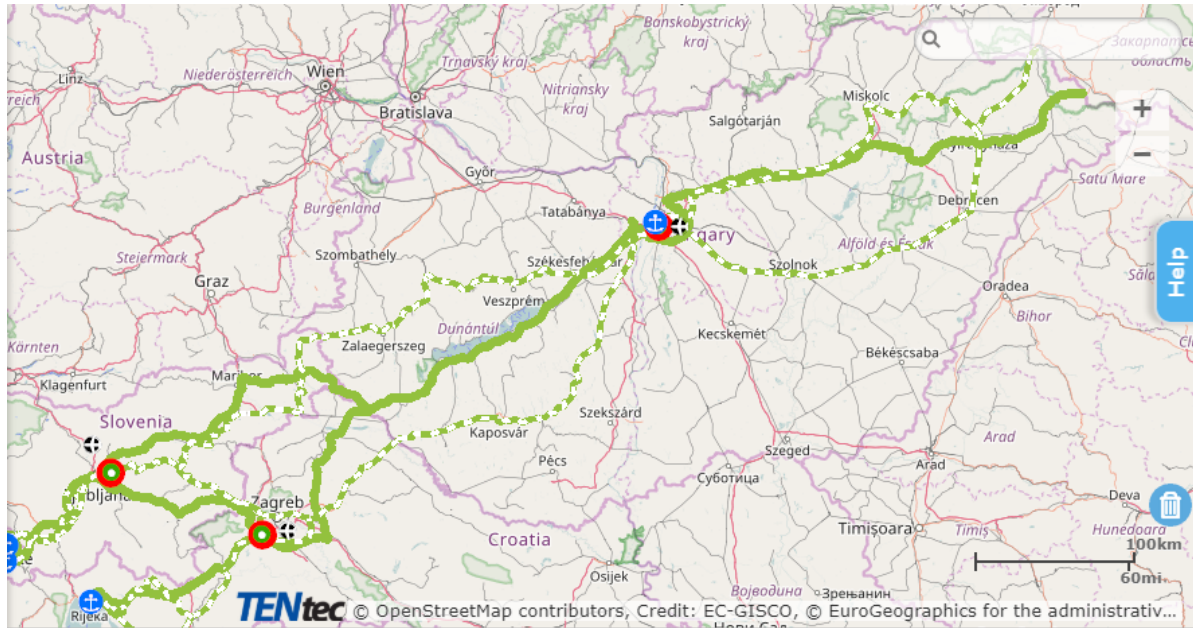
A határokon átnyúló régiók infrastruktúrájának az átfogó hálózatfejlesztés részeként történő finanszírozás érdekében a CEF létrehozásáról szóló rendelet megnevezi a törzshálózati folyosókat, amelyek a hálózat szempontjából elsőbbséget élveznek. A hálózat ágazatspecifikus célkitűzései alapján az útvonalak kijelölésekor és kialakításakor tekintettel volt/van:

- a szűk keresztmetszetek megszüntetésére és a vasúti átjárhatóság fejlesztésére,
- a fenntartható és hatékony közlekedési módszerek hosszú távon való biztosítására,
- a közlekedési módok integrálásának és összekapcsolásának optimalizálására, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságára.

A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai:

- Mediterrán nyomvonal tekintetében a *Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milánó – Verona – Padova – Velence – Ravenna/Trieszt/Koper – Ljubjana – Budapest* és *Ljubjana/Rijeka – Zágráb – Budapest – ukrán határ* szakaszokon;

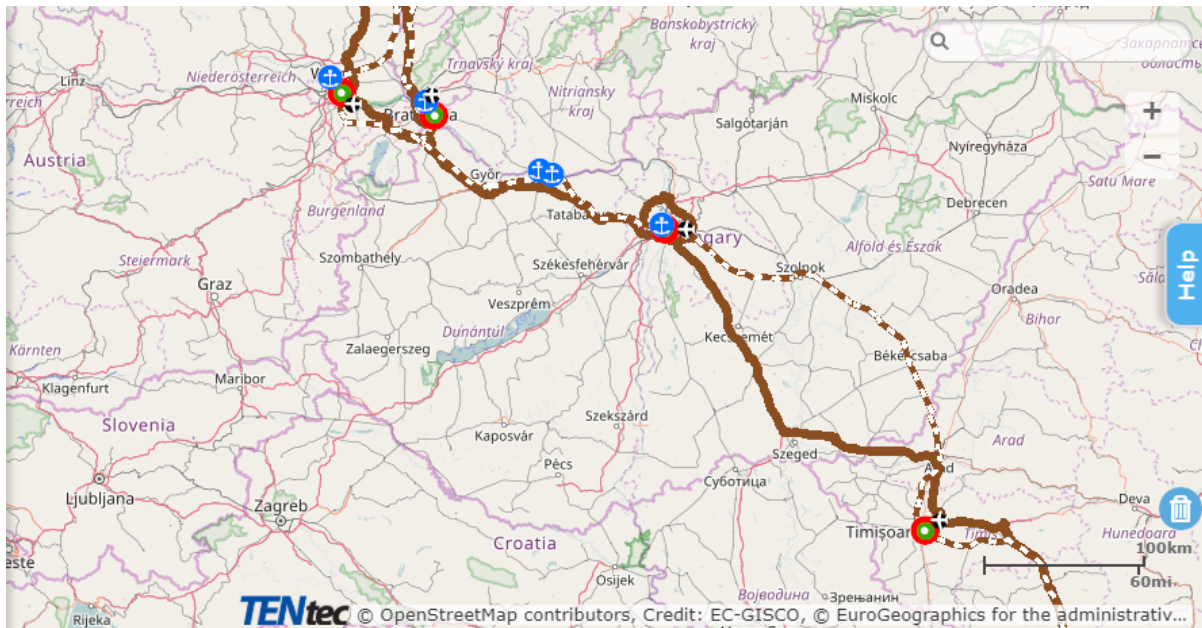
24. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Mediterrán nyomvonal)



Forrás: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

- Kelet-Mediterrán nyomvonal tekintetében a Kolín - Pardubice – Brno – Bécs/Pozsony - Budapest – Arad - Temesvár - Craiova – Calafat – Vidin - Szófia szakaszon

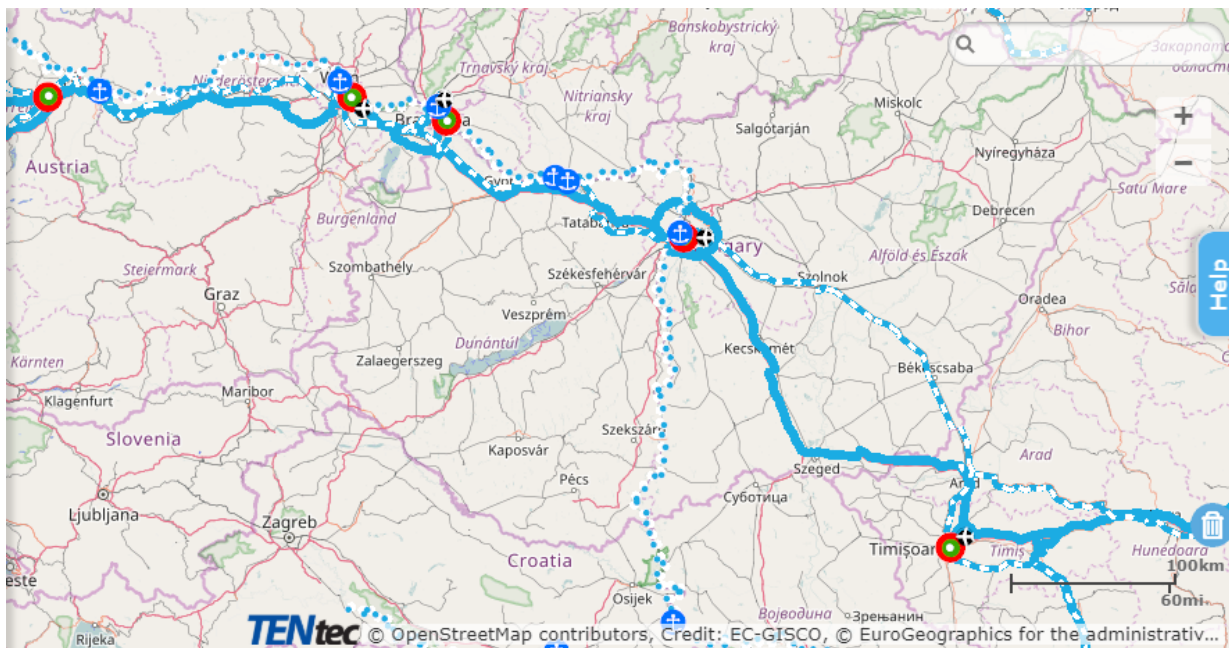
25. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Kelet-Mediterrán)



Forrás: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

- Rajna-Duna nyomvonal tekintetében a Wels/Linz - Bécs - Pozsony – Budapest - Vuková és a Bécs/Pozsony - Budapest – Arad - Brassó/Craiova - Bukarest – Konstanca – Sulina szakaszokon

26. ábra: A törzshálózati folyosók Magyarországot érintő nyomvonalai (Rajna-Duna nyomvonal)



Forrás: <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

4.3.3 Magyarország közlekedéspolitikája

Az ország gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, biztonságos, a környezetet kevésbé terhelő és korszerű közlekedés megteremtését tartja fő céljának közlekedéspolitikai szempontból.

4.3.4 A projekt illeszkedése Magyarország Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégiájához

A 2014-2050-ig terjedő stratégia alapvető célja, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatokat hatékonyan tudja kiszolgálni annak érdekében, hogy az a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését, ezáltal pedig biztosítsa a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeit. A közlekedési célkitűzések között az egyik fő cél a szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése, ezen belül pedig:

- A szállítási szolgáltatások javítása: az emberek és a gazdaság szereplői számára kedvezőbb eljutási lehetőségek érdekében a közlekedési szolgáltatások összehangolásának biztosítása és fejlesztése;
- A fizikai rendszer elemek javítása: az igény kielégítés színvonalának emelése és hosszabb távú biztosítása, közlekedési rendszer hatékonyabb és fenntarthatóbb működtethetősége, valamint a területközi elérhetőségek javítása érdekében a közlekedési infrastruktúra javítása

A stratégiai fejlesztés eszközein belül a társadalmi hasznosság és a megvalósíthatósági kockázatának elemzésén alapuló értékelés szerint a tanulmányban bemutatott projekt javasolt megvalósítási fejlesztési eszköz, melynek értelmében a megvalósítás javasolható, amennyiben annak megfelelő előkészítése megtörténik.

5 A fejlesztési lehetőségek

5.1 Helyzetértékelés

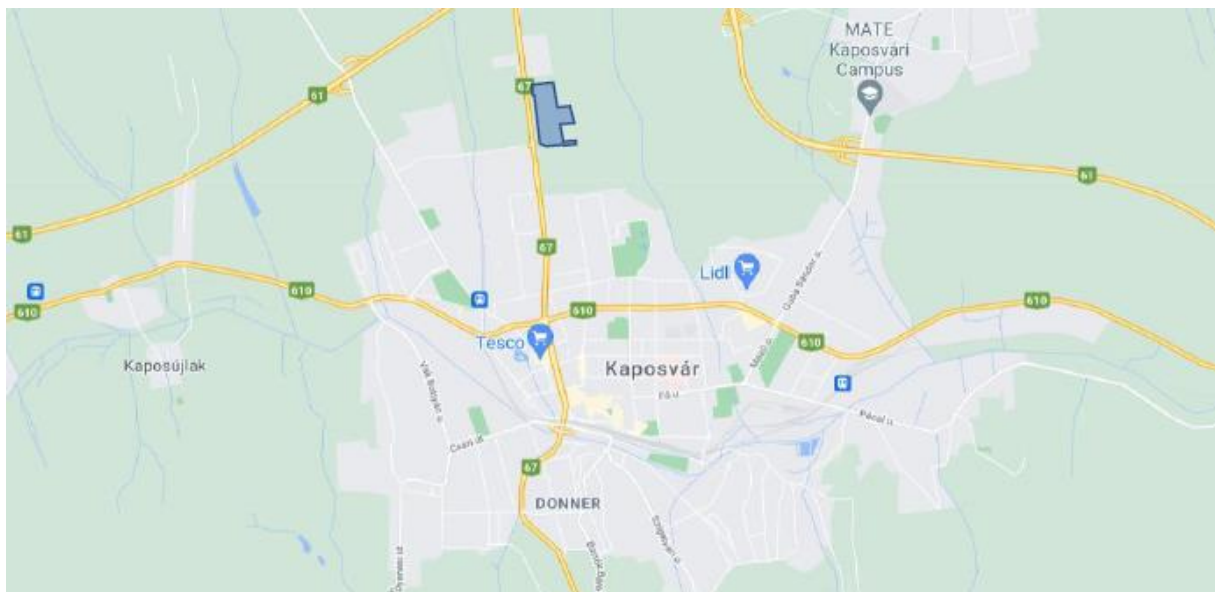
5.1.1 Beruházás potenciális helyszíneinek infrastruktúra és műszaki szintű elemzése

Kaposvár célja az ipari parkok létrehozásával, hogy elősegítse⁴:

- az ipari szerkezet átalakítását, új, korszerű, környezetbarát ipari termelő és szolgáltató beruházásokkal;
- a magas hozzáadott értékű termelő beruházások megvalósítását;
- az ipari termelés és az export növelését az előállított termékek forgalmazásával;
- a regionális fejlesztési stratégiák megvalósítását a helyi és térségi erőforrások aktivizálásával.

5.1.1.1 Füredi úti iparterület

27. ábra: Füredi úti iparterület



Forrás: googlemaps.com

A Füredi úton található egykori katonai bázison megvalósított beruházást a 190 milliárd forintos kerettel rendelkező, Németh Istvánról elnevezett helyi városfejlesztési program részeként finanszírozták. Az iparterület közel esik az északnyugati iparterülethez, amely raktározási, mezőgazdasági, kereskedelmi tevékenységet folytató és gépgyártásban működő cégeknek ad otthont. Mintegy 4 hektáron épül jelenleg is a Városi Zöldfűtőmű, illetve hamarosan kezdetét veszi egy gépipari beruházás is. A terület mind Budapest, mind a Balaton felől könnyen megközelíthető. A területen elsősorban termelőtevékenységet végző vállalkozás(ok) betelepülése várható a közeljövőben. A Füredi úti iparterület Kaposvár legészakibb fekvésű iparterülete, így az északi irányú összeköttetéssel rendelkező vállalkozások számára nagyon előnyös, továbbá innen a legegyszerűbb a város központjának elérése is.

⁴ <https://www.kfkp.hu/hu/ipari-parkok-iparteruletek/>

Ingyen jegyzék:

hrs.	megnevezés	méret	tulajdonos
5374/32	kivett terület beépítetlen	3 HA 8608 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata (A kivitelezés alatt álló Városi Zöldfűtőmű területe.)
5374/29	kivett terület beépítetlen	5 HA 2661 m ²	Szabó Fogaskerékgyártó Kft.
5374/10	kivett 2 egyéb épület, udvar	3 HA 9112 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/11	kivett út	7212 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/12	kivett 3 épület, udvar	2 HA 1511 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/13	kivett út	7212 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/14	kivett terület beépítetlen	1 HA 2243 m ²	HF HEALTH FIRST Hungary Kft.
5374/15	kivett út	1297 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/16	kivett épület, udvar	9607 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/17	kivett út	2742 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/18	kivett terület beépítetlen	2 HA 5213 m ²	HF HEALTH FIRST Hungary Kft.
5374/19	kivett út	5678 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.
5374/20	kivett épület, udvar (5 db)	4 HA 2502 m ²	ROMPETROL Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

Közműellátottság:

Aram	A Füredi út keleti oldalán, az ingatlanok előtt húzódik villanyvezeték, az 5374/32 hrsz-ú ingatlanra kiépült egy trafó.
Gáz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik a gázvezeték.
Víz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik az ivóvíz gerincvezeték.
Szennyvíz	A Füredi út keleti oldalán, az ingatlanok előtt húzódik a szennyvíz gerincvezeték.
Hírközlés	A Füredi út keleti oldalán húzódik a Magyar Telekom Nyrt. hírközlési vezetése.

28. ábra: Közműellátottság



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

A Füredi úti Ipari Park rendelkezik egy jelenleg is használt telekegyüttessel, mely az alábbiakban kerül bemutatásra.

29. ábra: Füredi úti Ipari Park jelenleg beépített terület



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

Ingtatlan jegyzék:

hrszt.	megnevezés	méret	tulajdonos
15124/19	kivett telephely	1542 m ²	HEINCZ-AUTÓ Kft
15124/9	kivett üzemi terület, üzemi épület (1 db)	4929 m ²	Kapos Járműgyártó és Javító Zrt
15124/22	kivett üzemi épület (3 üzemi épület)	7468 m ²	Kapos Járműgyártó és Javító Zrt
15124/18	kivett saját használatú út	823 m ²	Volánbusz Közlekedési Zrt
15124/24	kivett benzinkút	5814 m ²	MOL Kiskereskedelmi Ingatlan Kft
15124/15	kivett telephely	5552 m ²	Volánbusz Közlekedési Zrt
15124/12	kivett beépítetlen terület	3077 m ²	Volánbusz Közlekedési Zrt
15124/16	kivett telephely	1489 m ²	Volánbusz Közlekedési Zrt
15115/2	kivett saját használatú út	1362 m ²	KIRNER VILL Építőipari és Szolgáltató Kft
15115/6	kivett telephely	5294 m ²	KIRNER VILL Építőipari és Szolgáltató Kft
15115/10	kivett telephely	4665 m ²	KIRNER VILL Építőipari és Szolgáltató Kft
15116/3	kivett telephely, épület	1276 m ²	Társasház
15116/3/A/1	üzem	704 m ²	ZZ AGRIA Patika Kft
15116/3/A/2	üzemépület „üzemi létesítmények”	90 m ²	ZZ AGRIA Patika Kft
15116/3/A/3	üzemépület „üzemi kiszolgáló létesítmények”	83 m ²	ZZ AGRIA Patika Kft
15116/4	kivett telephely, épület	1985 m ²	Kaffka Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
15116/5	kivett saját használatú út	745 m ²	Kaffka Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
15121/7	kivett telephely (autószalon és tároló)	5191 m ²	„DORKER” Kereskedelmi, Szolgáltató és Javító Kft
15121/8	kivett telephely	1927 m ²	„ALFA MOBIL 98” Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
15121/6	kivett beépítetlen terület	1676 m ²	Budai Ferenc / Király-Budai Andrea
015/33	szántó	2532 m ²	Király Gyula József
015/34	szántó	1065 m ²	Budai Ferenc / Szilágyi Sándorné / Király-Budai Andrea

Közműellátottság:

Áram	A villamos energiaellátás a területen áthúzódnak elosztóvezetésekről megoldott.
Gáz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik a gázvezeték, egy pontban átkötött a keleti oldalra is.
Víz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik az ivóvíz gerincvezeték. A keleti oldali ingatlanokhoz egy pontban átkötve.
Szennyvíz	Szennyvízvezeték nincs a területen.
Hírközlés	A Füredi út mindkettő oldalán húzódik hírközlési vezeték.

30. ábra: A jelenleg is használt Füredi úti iparterület közműellátottsága



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

5.1.1.2 Kaposvár Északi Ipari Park

31. ábra: Kaposvár Északi Ipari Park



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

Kaposvár Megyei Jogú Városa és Magyarország Kormánya a kiemelt jelentőségű meglévő és jövőbeli fejlesztések megvalósításához egy megfelelően előkészített ipari terület kialakítása mellett döntött a város Észak-nyugati részén. A területet északi és keleti irányból a 61-es (távlati M9) és a 67-es számú főutak határolják. A fejlesztéssel 4 ütemben egy összesen 169,1 ha alapterületű ipari park jön létre, amely a védelmi iparfejlesztéshez kapcsolódó vállalkozások és a jövőben további befektetők betelepülését teszi lehetővé.

A fejlesztés az alábbi, tervezett ütemezés szerint fog megvalósulni:

1. ütem: 22,7ha;
2. ütem: 22,6ha;
3. ütem: 76,6ha;
4. ütem: 47,2ha.

32. ábra: Füredi út nyugati oldala 1. és 2. ütem együtt



Forrás: googlemaps.com

A terület teljes mérete: 45,3 HA

A területen jelenleg művelés alatt lévő, szántó ingatlanok találhatók, azonban az elkövetkezendő időszakban várhatóan ezen a részen épül ki a város következő ipari parkja.

Közműellátottság:

Áram	A villamos energiaellátás a területen áthúzódó elosztóvezetésekről megoldható.
Gáz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik a gázvezeték.
Víz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik az ivóvíz gerincvezeték.
Szennyvíz	Szennyvízvezeték a Füredi út keleti oldalán, valamint a Füredi út – Raktár utca körforgalomnál található.
Hírközlés	A Füredi út keleti oldalán húzódik hírközlési vezeték.

33. ábra: Füredi út nyugati oldala 1. és 2. ütem, közműellátottság



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

34. ábra: Füredi út nyugati oldala 4. ütem



Forrás: googlemaps.com

A terület teljes mérete: 47,2 HA

A területen jelenleg művelés alatt lévő, szántó ingatlanok, valamint a Magyar Honvédség lőszerraktára található. A lőszerraktár másik helyre való áttelepítését követően ezen a területen folytatódhat az Füredi út melletti ipari park fejlesztése.

Közműellátottság:

Áram	A villamos energiaellátás a területen áthúzódó elosztóvezetésekről megoldható.
Gáz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik a gázvezeték.
Víz	A Füredi út nyugati oldalán húzódik az ivóvíz gerincvezeték.
Szennyvíz	Szennyvízvezeték a Füredi út keleti oldalán, valamint a Füredi út – Raktár utca körforgalomnál található.
Hírközlés	A Füredi út keleti oldalán húzódik hírközlési vezeték.

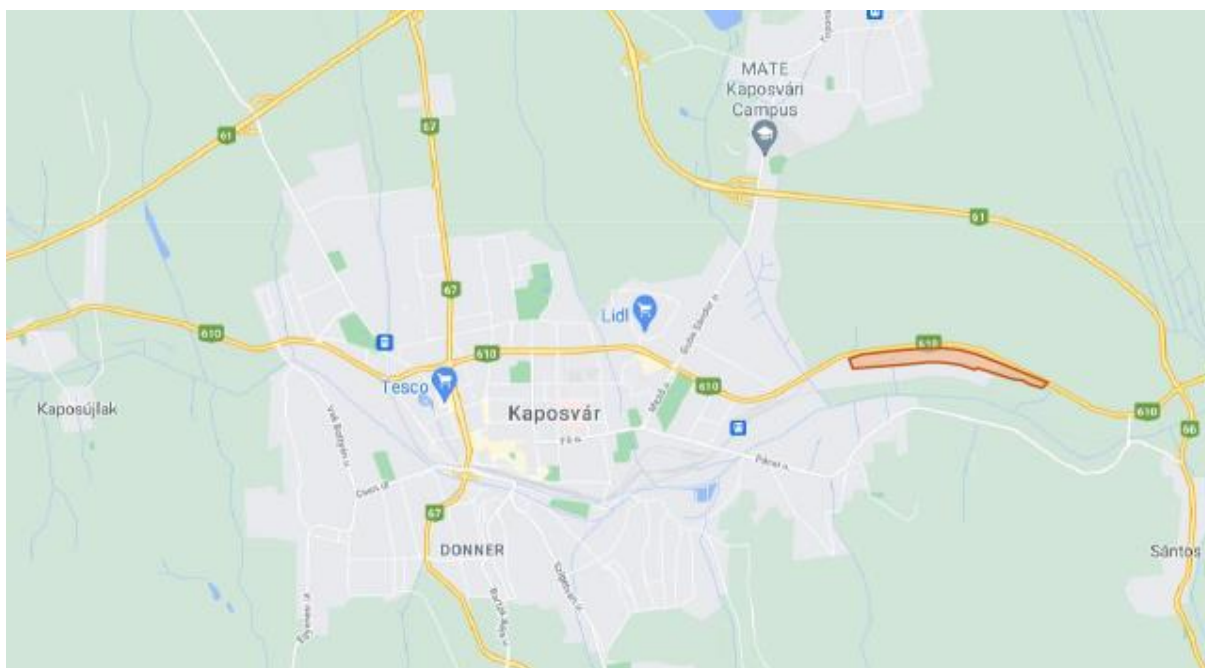
35. ábra: Füredi út nyugati oldala 4. ütem



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

5.1.1.3 Keleti Ipari Park

36. ábra: Keleti Ipari Park

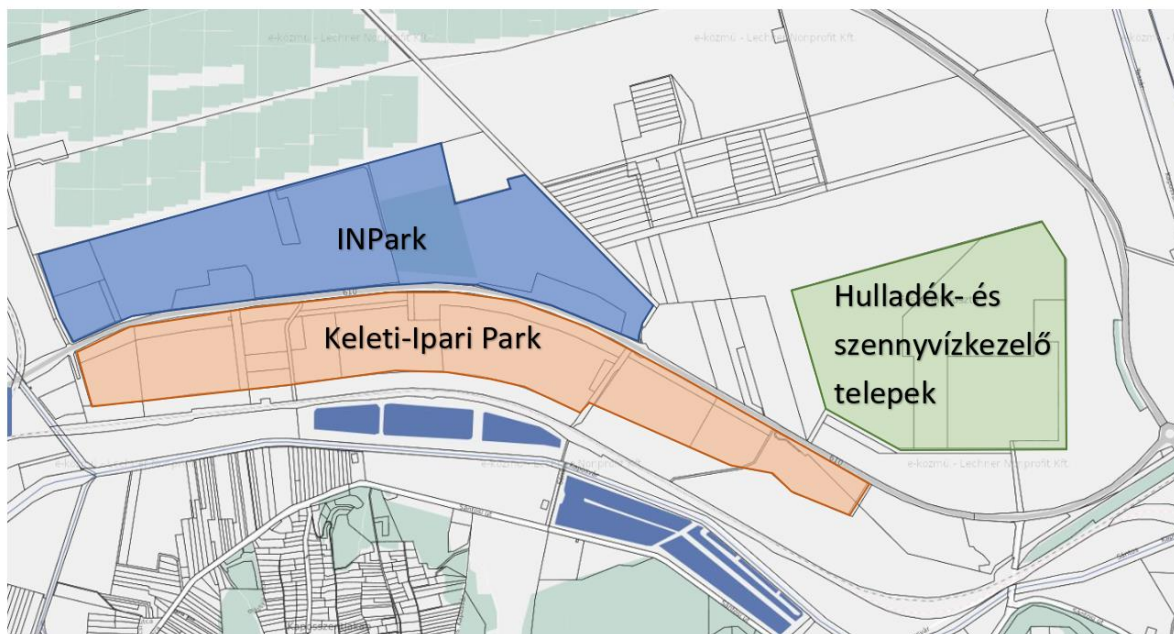


Forrás: googlemaps.com

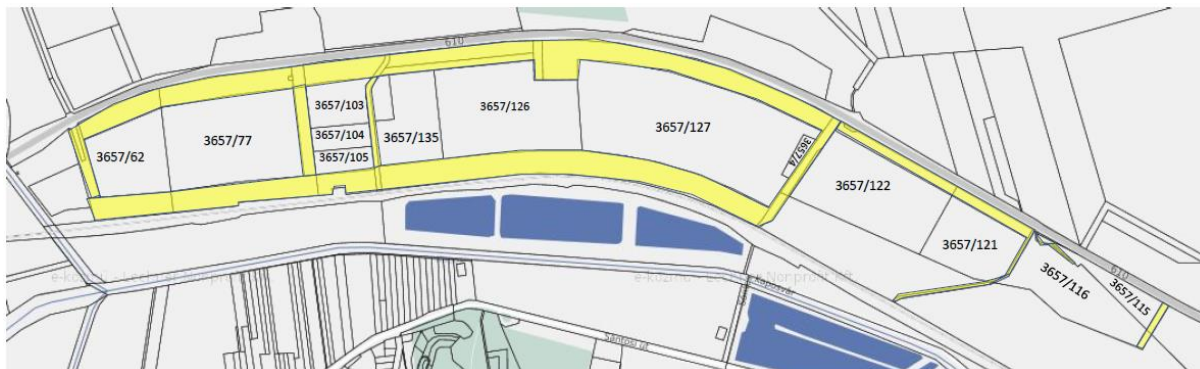
A Dombóvári út mellett elterülő Keleti Ipari Park 2019-ben elnyerte az „Év ipari parkja” címet. Az önkormányzat által létesített Keleti Ipari Park zöldmezős, nagy területigényű beruházásokat tesz lehetővé (Metyx Hungary Kft., Cabero Kft.). 40 hektáros területén hat kis- és középvállalkozás működik több mint 200 fővel. Az Ipari Park területén több olyan vállalkozás tevékenykedik, melyek elsődleges célja az export. Itt található a Metyx Hungary Kft., amely műanyag-kompozit gyártással foglalkozik, és főleg szélerőművekhez gyárt alkatrészeket. Szomszédságában fekszik az ipari hűtőberendezéseket előállító

Cabero Industrial Kft., valamint a Gépközvetítő Kft. is, amely a megye jellegzetességeit kihasználva mezőgazdasági gépek bérbeadásával és az ahhoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokkal foglalkozik. A terület előnyös elhelyezkedése miatt innen könnyen elérhetők a főbb útvonalak, az elkerülő utak és az M7-es autópálya. Bár az ipari park már jelentősen telített, könnyen bővíthető, illetve a város peremén történő elhelyezkedése miatt gyakorlatilag keleti irányból a leggyorsabb elérést biztosítja.

37. ábra Dombóvári út melletti ipari területek



38. ábra: Keleti Ipari Park területi felosztása (sárgával a közterületeket jelöltük)



Forrás: Kaposvár Fejlesztési Központ

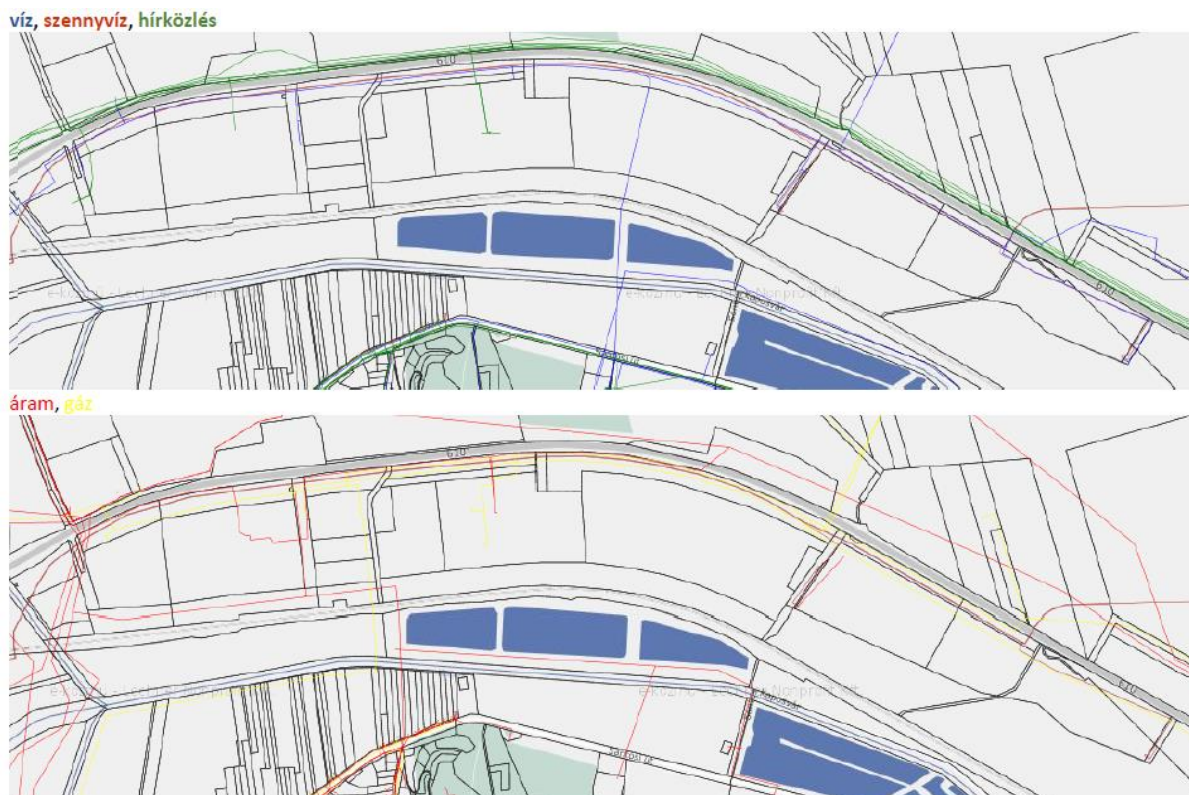
hrszt	megnevezés	méret	tulajdonos
3657/62	kivett áruházt	3 HA 3106 m ²	STAVMAT Zrt.
3657/77	kivett ipartelep	7 HA 0000 m ²	CARGILL Takarmány Zrt.
3657/103	kivett ipartelep, üzem hűtőház és egyéb épület	1 HA 5860 m ²	GÉPKÖZVETÍTŐ Kft
3657/104	kivett ipartelep	8346 m ²	VATNER Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3657/105	kivett ipartelep	8345 m ²	VATNER Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3657/136	kivett iparterület	5050 m ²	METYX HUNGARY Kft

3657/135	kivett iparterület	2 HA 9840 m ²	METYX HUNGARY Kft
3657/126	kivett ipartelep (8 épület)	7 HA 1233 m ²	METYX HUNGARY Kft
3657/127	kivett iparterület	12 HA 1574 m ²	METYX HUNGARY Kft
3657/47	kivett lakóház, udvar, gazdasági épület	3222 m ²	Petes Szabolcs János
3657/122	kivett telephely, árok	6 HA 1049 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata
3657/122/A	egyéb épület Hőcserélő gyártóüzem	9185 m ²	CABERO INDUSTRIAL Kft
3657/122/B	egyéb épület Transzformátor ház	6 m ²	CABERO INDUSTRIAL Kft
3657/121	kivett beépítetlen terület	3 HA 2074 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata
3657/115	kivett beépítetlen terület	1 HA 2333 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata
3657/116	kivett beépítetlen terület	3 HA 8026 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata

Közműellátottság:

Áram	A Dombóvári úton megtalálható az áramhálózat. A meglévő épületekhez a bekötések megtörténtek.
Gáz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a gázvezeték. A meglévő épületek közül több esetében a bekötések megtörténtek.
Víz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a vízvezeték. A meglévő épületek közül több esetében a bekötések megtörténtek.
Szennyvíz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a szennyvízvezeték. A meglévő épületek közül több esetében a bekötések megtörténtek.
Hírközlés	A hírközlési vezetékek a Dombóvári út északi oldalán húzódnak, ahonnan a déli oldalon lévő egyes épületekhez történt bekötés.

39. ábra: Keleti Ipari Park közműellátottsága



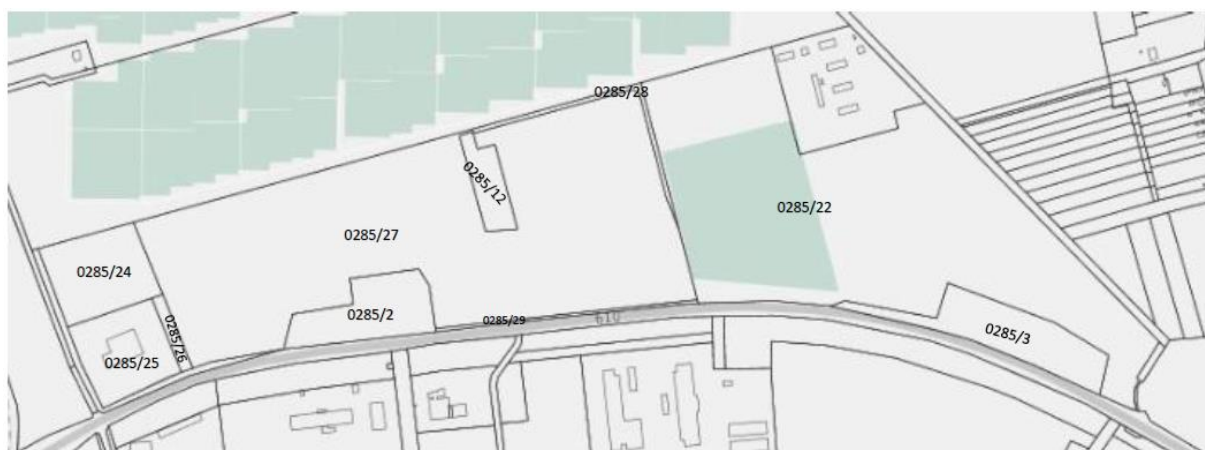
Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

INPARK

A Keleti Ipari Park részét képezi az állami tulajdonban lévő Nemzeti Ipari Park Üzemeltető és Fejlesztő Zrt. (NIPÜF Zrt.) által üzemeltetett INPARK, mely a Dombóvári út északi oldalán húzódik. Központi elhelyezkedésének köszönhetően a Balaton, Horvátország, Szerbia és Szlovénia egyaránt közel van hozzá. Az INPARK Kaposvár közvetlen országúti kapcsolattal rendelkezik. A BM Heros Zrt. 2020 szeptemberében kezdte meg működését 3051 négyzetméteres csarnokában az INPARK Kaposvár Ipari Park első betelepülőjeként. A bérlő speciális járművek gyártását, szervizelését és vizsgáztatását végzi. Az épületen belül oktatási és innovációs műhely található.

A Sisecam betelepülése miatti beruházás megkezdődött, helyrajzszám-összevonások történtek. A 0285/24, a 0285/25, valamint a 0285/26 helyrajzi számú területek a NIPÜF Zrt. tulajdonában vannak. A 0285/26 hrsz utat jelent, a 0285/25 hrsz-en a BM Heros található, a 0285/24-en pedig tervezetten egy védelmiipari beruházás fog megvalósulni. A 0285/29 lett a Sisecam területe (már az ő tulajdonában van), mely a 0285/2, 0285/12, 0285/27 és 0285/28 hrsz-ú területek összevonásából jött létre. A 0285/22 kiemelt beruházási célterületté lett nyilvánítva, mely később csatolható az ipari parkhoz. **A 0285/22 hrsz-ú területen (26,54 hektár) megvalósulhat a tervezett beruházás, a logisztikai központ megépülhet.**

40. ábra: INPARK területi felosztása



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

Mint az az alábbi táblázatban és a fenti térképen látható, a terület beépítettsége a 0285/25-ös helyrajzi számra terjed ki, továbbá a 0285/22-es helyrajzi számon a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem gyümölcsöskertje található, mely a hosszútávú tervek szerint áttelepítésre kerül. Az említett területet az INPARK Zrt. kívánja felvásárolni az ipari park bővítése céljából. A területen jelenleg a 0285/2 hrsz. és 0285/3 hrsz.-en található területek Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzatának tulajdonában állnak, melyek így akár a fejlesztés célterületei is lehetnek.

5. táblázat Az INPARK területi felosztása

hrsz	megnevezés	méret	tulajdonos
0285/3	kivett anyaggödör	3 HA 855 m ²	Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata
0285/22	gyümölcsös, rét, szántó	26 HA 5402 m ²	Magyar Állam - vagyonkezelő: Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem; tulajdonosi jogokat gyakorló: Nemzeti Földügyi Központ
0285/23	kivett közforgalom elől el nem zárt magánút	6963 m ²	NIPÜF GAMMA IPARI PARK Kft.
0285/24	kivett beruházási terület (beruházási célterület)	2 HA 7578 m ²	NIPÜF GAMMA IPARI PARK Kft.
0285/25	kivett telephely (1 csarnoképület)	2 HA 5449 m ²	NIPÜF GAMMA IPARI PARK Kft. - BM HEROS épülete van
0285/26	kivett közforgalom elől el nem zárt magánút	3243 m ²	NIPÜF GAMMA IPARI PARK Kft.
0285/29	kivett beruházási terület (beruházási célterület) - 0285/2, 0285/27, 0285/12 és 0285/28 hrsz beolvadt a 0285/29 területbe	33 HA 41,5 m ²	Sisecam Glasspackaging Hungary Kft.

Közműellátottság:

Áram	A Dombóvári úton megtalálható az áramhálózat. A meglévő épülethez a bekötés megtörtént.
-------------	---

Gáz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a gázvezeték. A meglévő épülethez, illetve a 0285/27 hrsz ingatlanhoz a bekötés megtörtént.
Víz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a vízvezeték. A meglévő épülethez a bekötés megtörtént.
Szennyvíz	A Dombóvári út déli oldalán húzódik végig a szennyvízvezeték.
Hírközlés	A hírközlési vezetékek a Dombóvári út északi oldalán húzódnak.

41. ábra: INPARK közműellátottsága



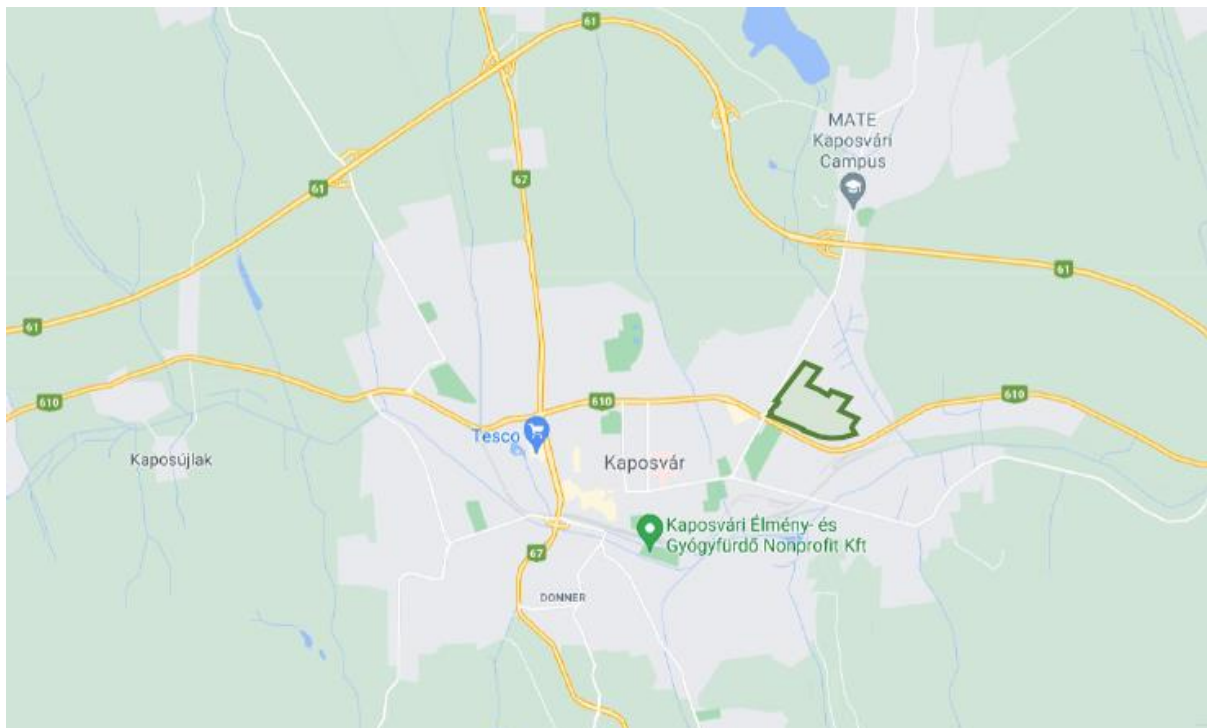
víz, szennyvíz, hírközlés



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

5.1.1.4 Videoton Ipari Park

42. ábra: Videoton Ipari Park



Forrás: googlemaps.com

A település keleti részén a Keleti Ipari Parktól nyugatra helyezkedik el a Videoton Kaposvári Ipari Park. Az Ipari Park egyik legjelentősebb ipari termelő vállalkozása, a Videoton Kft., mely közel 1200 fővel működik. Emellett jelentős élelmiszeripari vállalatok (Privát Húsfeldolgozó Kft., Fino-Food Kft.) is megtelepedtek itt. Az ipari park nevét a legnagyobb foglalkoztató, az elektronikai berendezések összeszerelésével foglalkozó Videoton Elektro-Plast Kft.-ről kapta, de letelepült itt élelmiszeriparral, raktározási tevékenységgel és személyszállítással foglalkozó vállalat is. A Videoton Ipari Park a város keleti részén fekszik, közel a Kaposvárt elkerülő autópályához és a 2019. decemberében átadott R67-es gyorsforgalmi úthoz, mely Kaposvárt és az M7-es autópályát, így Budapestet köti össze. Ezen ipari park több cég társulásából alakult ki, így vannak még a környező iparterületen további kiemelt cégek, melyek a fogaskerékgyártásban és a gépgyártásban működnek. A hivatalosan közzétett beszámolók alapján a legnagyobb árbevétellel – 31 milliárd forint (hivatalos pénzügyi beszámoló, 2020) – a névadó Videoton Elektro-Plast Kft. rendelkezik, de jelentős a Fino-Food Kft. és a Privát Húsfeldolgozó Kft. árbevétele is. A HGA Biomed vállalat jelentős beruházást tervez a közeljövőben Kaposváron, mintegy 4 milliárd HUF értékben, mely beruházás egy része az ipari parkban valósul meg.

43. ábra: Videoton Ipari Park területi felosztása



Forrás: googlemaps.com

Hrsz.	Megnevezés	Terület (m ²)	Tulajdonos neve
3623/8	kivett ipartelep	9902 m ²	Magyar Állam - MNV Zrt
3616/8	Kivett ipartelep	10477 m ²	LAMELLÓ Faipari és Kereskedelmi Kft / Dévai Tibor
3616/7	Kivett üzlet	1765 m ²	Deseda Lovasudvar Kft.
3623/3	kivett üzletház, udvar (gumiszerviz)	5865 m ²	"OLÁH GUMISZERVIZ" Kft
3624/5	kivett ipartelep	17198 m ²	Kaposmérői Kenyérgyár és Cukrászüzem Kft
3624/4	kivett irodaház, raktár	3200 m ²	VATNER Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft

3540/1	kivett ipartelep	2308 m ²	KKE-West Kereskedelmi Kft
3540/2	kivett telephely	3517 m ²	ELASTIC MŰGYANTA Technológiai Kft
3539	kivett irodaház	10555 m ²	TÁRSASHÁZ
3539/F/1	üzlet és raktár	99,1 m ²	EUROHORSE HUNGARY "Kovács Lovasbolt" Kft
3539/F/2	üzlet és raktár	312,6 m ²	FERENCZI és Társa Ipari-Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3539/F/3	üzlet és raktár	263,3 m ²	AUVET PHARMA Állategészségügyi, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3539/F/4	üzlet és raktár	357,2 m ²	KRINOR Kereskedelmi és Szolgáltató Bt
3539/F/5	iroda és raktár	105,45 m ²	LOGO PRINT PLUSZ Kereskedelmi és Szolgáltató Bt
3539/F/6	raktár	98,2 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/7	raktár	601 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/8	raktár	98,9 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/9	raktár	150,1 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/10	üzlet	157,2 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/11	üzlet	158,9 m ²	64 GROUP Kft
3539/F/12	üzlet	150,5 m ²	64 GROUP Kft
3539/F/13	üzlet és raktár	176,9 m ²	R-V WEBSHOP Kft.
3539/F/14	iroda	62,7 m ²	Lill Julianna
3539/F/15	iroda és raktár	76,28 m ²	K ORBITAL Kft
3539/F/16	iroda és raktár	50,26 m ²	K ORBITAL Kft
3539/F/17	lakás	35,56 m ²	Nikolausz Dániel
3539/F/18	iroda és raktár	30,93 m ²	Németh Dominika
3539/F/19	iroda és raktár	51,84 m ²	Kajtár Zsolt
3539/F/20	iroda és raktár	233,63 m ²	PANNON SHARK Kft
3539/F/21	iroda	34,45 m ²	Kajtár Zsolt
3539/G/1	üzlet és raktár	187 m ²	HBHM Global Kft
3539/G/2	egyéb helyiség (fedett szín)	503 m ²	Kajtár Zsolt
3539/G/3	üzlet és raktár	190,55 m ²	HBHM Global Kft

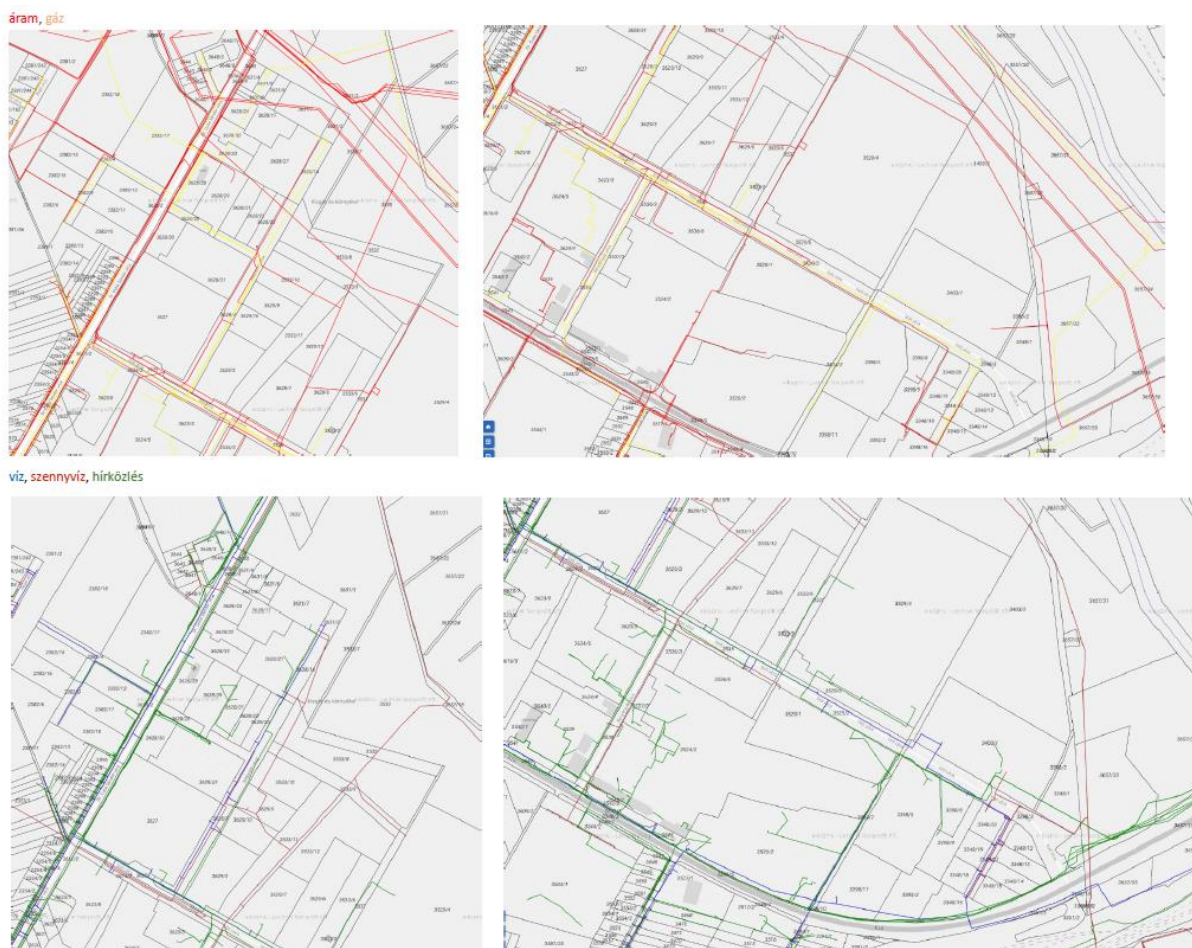
3539/H/1	üzlet és raktár	462,2 m ²	Kajtár Zsolt
3539/H/2	iroda és raktár	328,5 m ²	Kajtár Zsolt
3539/H/3	iroda és raktár	331,4 m ²	Kajtár Zsolt
3539/K/1	iroda és raktár	117,9 m ²	Novotnik Gábor
3539/K/2	üzlet	69,7 m ²	SH Erdészeti és Kertgép Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3539/J/1	raktár	31,9 m ²	Kajtár Zsolt
3536/3	kivett tanműhely, udvar	1996 m ²	PRIVÁT Húsfeldolgozó Kft
3536/6	kivett üzemi terület (húsfeldolgozó üzem)	9118 m ²	PRIVÁT Húsfeldolgozó Kft
3537/2	kivett ipartelep	2246 m ²	PORT-REAL Befektetési Kft / Berkes Brigitta / AGRO-CENTRÁI Kereskedelmi Bt.
3524/2	kivett iparterület	56471 m ²	PANNON-SPIRÁL Gépgyártó Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3529/1	kivett sporttelep, gyártócsarnok	17659 m ²	Videoton Holding Zrt
3520/2	kivett telephely, 7 gazdasági épület, lakóház	30153 m ²	Magyar Állam - MNV Zrt - NIF Zrt / Magyar Közút Nonprofit Zrt
3398/11	kivett autószalon, szerviz, autómosó	9623 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3393/2	kivett beépítetlen terület	5514 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3348/12	kivett beépítetlen terület	1990 m ²	Magyar Autóklub
3348/13	kivett beépítetlen terület	2565 m ²	Magyar Autóklub
3348/14	kivett beépítetlen terület	2198 m ²	Tallán Zoltán
3348/15	kivett beépítetlen terület	2148 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3348/16	kivett beépítetlen terület	3723 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft

3348/18	kivett áruház (kétszintes kereskedelmi épület)	2036 m ²	Deraland Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3348/19	kivett beépítetlen terület	2051 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3348/20	kivett beépítetlen terület	2072 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3398/8	kivett telephely	3079 m ²	VITÁL Logistic Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3398/9	kivett telephely	4327 m ²	KOTO Autóház Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3398/5	kivett telephely (tejüzem, sajt- és borkóstoló)	15681 m ²	FINO-FOOD Élelmiszerfeldolgozó és Kereskedelmi Kft
3403/1	kivett raktáráruház és egyéb épület	26084 m ²	AUTOCOLOR Járműjavító és Kereskedelmi Kft / FERRO-COOP Vasipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft
3529/4	kivett ipartelep	69853 m ²	Videoton Holding Zrt
3533/2	kivett transzformátorház	74 m ²	Videoton Holding Zrt
3533/6	kivett beépítetlen terület	6926 m ²	Videoton Holding Zrt
3629/6	kivett beépítetlen terület	10374 m ²	PRIVÁT Húsfeldolgozó Kft
3629/7	kivett irodaház, garázs, udvar	7787 m ²	ZOLANIT Építőipari Kft
3629/3	kivett beépítetlen terület	8001 m ²	LAKICS Vagyonkezelő Kft
3629/10	kivett üzemi terület (csarnoképület)	4001 m ²	KOPLEX MÉDIA Csomagolástechnikai és Feldolgozó Kft
3629/9	kivett ipartelep (üzemcsarnok)	4000 m ²	Ronga Attila / Rongáné Vígh Zsuzsanna / Ronga Tilla / Ronga Bálint / Ronga Lilla

Hrsz.	Megnevezés	Terület	Tulajdonos neve
3533/10	kivett beépítetlen terület	5955 m ²	Falcon Ház Építőipari, Kereskedelmi, Szolgáltató Kft
3627	kivett gazdasági épület, udvar, csarnoképületek és irodaépület	26957 m ²	LAKICS Vagyongkezelő Kft
3628/31	kivett irodaház	10363 m ²	HUNGAROPHARMA Gyógyszerkereskedelmi Zrt
3628/30	kivett üzemi terület	3000 m ²	HGA BIOMED Gyógyszergyártó Kft
3628/28	kivett üzemanyag-töltő-állomás	4165 m ²	MOL Kiskereskedelmi Ingatlan Kft
3628/29	kivett telephely	5617 m ²	Ács József
3628/21	kivett telephely, műhely	3251 m ²	Németh Autóközlekedési-Oktatásszervező és Szolgáltató Kft
3628/22	kivett telephely, gazdasági épület	2521 m ²	Németh Autóközlekedési-Oktatásszervező és Szolgáltató Kft
3628/23	kivett telephely, gazdasági épület	1901 m ²	Schádl József
3628/27	kivett telephely	8537 m ²	MIH Minőségi Ingatlan Hasznosító Kft
3628/33	kivett beépítetlen terület	2758 m ²	Otolec Andrea
3628/32	kivett szociális épület és ügyviteli épület	2619 m ²	Otolec Andrea
3628/24	kivett telephely	2200 m ²	BORDA Gépipari Gyártó és Kereskedelmi Kft
3628/17	kivett telephely	4147 m ²	Rádió-Net Rádió-Távközlési Szolgáltató Kft
3631/4	kivett telephely	1235 m ²	NAGY-I Kereskedelmi, Szolgáltató és Szállító Kft
3631/5	kivett telephely	1170 m ²	TÁRSASHÁZ

3631/5/A/1	műhely	353,52 m ²	NAGY-I Kereskedelmi, Szolgáltató és Szállító Kft
3631/5/A/2	lépcsőház	10,29 m ²	NAGY-I Kereskedelmi, Szolgáltató és Szállító Kft
3631/5/A/3	iroda	76,37 m ²	NAGY-I Kereskedelmi, Szolgáltató és Szállító Kft
3631/6	kivett műhely, udvar	1172 m ²	BORDA Gépipari Gyártó és Kereskedelmi Kft
3631/7	kivett telephely	5339 m ²	WIROY Ingatlanforgalmazó és Beruházó Kft

44. ábra: Videoton Ipari Park közműellátottság



Forrás: googlemaps.com

5.1.1.5 Kaposfil területe

45. ábra: Kaposfil területe



Forrás: googlemaps.com

Az egykori Kaposfil telephelye 2008 óta üresen áll, melynek nagysága 17 ha, amely a környező ingatlanokkal 30 ha területre bővíthető. A telephely infrastrukturális ellátottsága megfelelő (gáz, áram, víz, szennyvíz), a közúti megközelíthetősége a Jutai útról lehetséges, ahol két kapu is rendelkezésre áll a telephelyre való belépésre. A telephely kamionnal való megközelíthetősége nem akadályozott, az korlátozások nélkül megközelíthető. A telephely a leendő M9 autópálya közelében, a 67-es főúttól 1 km-re található. A telephelyi iparvágány a Kaposvár és Kaposfüred állomások közötti 36-os, Fonyód-Kaposvár nyíltvonalból ágazik ki egy csatlakozó vágányon keresztül. A telephelyhez közel található Füredi úton a Flamingó Panzióban 40 db garzonlakás található, mely munkaerő elszállásolására is alkalmas. A helyszínen található irodaépült 2 szintjén hozzávetőlegesen 75 fő elhelyezésére alkalmas munkásszálló alakítható ki. A főműhelyben $3 \times 6.500 \text{ m}^2$ terület (földszint és 2 emelet) áll rendelkezésre. A főműhelyben található tovább egy darab 5 t teherbírású teherlift, valamint két darab 1-1 tonna teherbírású teherlift. A felsorolt elemeken felül még rendelkezésre áll, 1.800 m^2 -nyi hidegraktár és 2.700 m^2 oldalraktár és egy raktársor.

A telephelyre bevezet egy saját célú vasúti pálya (iparvágány) is, a vágányzat alatti földterület a Kaposvár-Tüskevári Kft. tulajdona, a telephelyen belüli vágányzat pedig a MÁV Zrt. tulajdonában van. Az iparvágány jelenleg üzemszüneti állapotban van. A telephelyre befutó vágány a telehely hátsó részén halad el a raktárépület mellett, ahol egy vágányzáró bakban végződik. A vágány hossza a vágánykaputól a vágányzáró bakig 496 m, a vágány mentén 2 oldalrakodó található 42 m, illetve 215 m hasznos hosszban. A telephelyen egy felszedett vágányszakasz is található, amely mellett egy gravitációs surrantó működött szénrakodásra, a felszedett vágányszakasz sínszállai, illetve a betonajlak – részben még a telephelyen vannak.

A tulajdonosi elhatározástól függően, az iparvágány - reaktiválását követően – betöltheti egy neutrális logisztikai átrakópont szerepét, ezáltal az új logisztikai központ vasúti kiszolgáló alegységeként működhet. A védelmi- és hadiipari beruházások esetében, logisztikai szempontból is stratégiai fontosságú lehet egy térben és időben független vasúti kapcsolat, iparvágányos átrakópont igénybevételének lehetősége. A Kaposfil iparvasútja, megfelelően kialakított üzemvitel mellett alkalmassá tehető konvencionális és konténerizált vasúti forgalmak, továbbá vasúton szállított harci járművek fogadására, illetve kezelésére.

5.1.2 Forgalmi helyzet, szolgáltatási színvonal

Ebben a fejezetben bemutatjuk a logisztikai központok, szolgáltatások kínálatát Kaposváron.

5.1.2.1 Versenytárselemzés

A tanulmányban bemutatotthoz hasonló multifunkciós logisztikai központ nem érhető el Kaposváron és a térségben. Bérraktárakra vonatkozóan megállapítható, hogy Kaposváron egy teljesen üres, logisztikai funkciók nélküli, fedett raktárhelyiség átlagos négyzetméterára 700 forint. A 2022. áprilisában kiadó legnagyobb alapterületű raktárhelyiség 1 584 m².

6. táblázat Kiadó raktárhelyiségek

Teljes terület, m ²	Ár, Ft/m ² /hó	Elhelyezkedés
50	20	Füredi utca 1
1 055	568	Guba Sándor utca 36-38
1 000	680	Kaposvár
140	714	Belváros
550	750	Kanizsai utca 56
250	800	Dombóvári út
118	805	Kanizsai utca 56
1 584	1 263	Guba Sándor utca 51
Átlagár, Ft/m²/hó	700	

Forrás: ingatlan.com alapján saját szerkesztés

5.1.2.2 Hasonló típusú beruházások elemzése a régióban

A tanulmányban bemutatott tervezett multifunkciós logisztikai központhoz akárcsak hasonló beruházás nem valósult meg az elmúlt években és jelenleg sem zajlik Kaposváron és térségében.

2022 februárjában a Magyar Posta Zrt. jelentette be, hogy Kaposváron épít logisztikai depót.⁵ A 2.800 négyzetméteres, üzemcsarnokot, irodákat és szociális helyiségeket magába foglaló létesítmény a 17 ezer négyzetméteres külső burkolt területtel várhatóan nyár végéig valósul meg. A Magyar Posta Zrt. beruházása a csomagkézbesítés hatékonyabbá tételét célozza meg, a létesítmény nem konkurál a jelen tanulmányban bemutatott logisztikai központtal.

Az utóbbi időben hírek jelentek meg a közelben lévő tászári (katonai) repülőtér logisztikai célú hasznosításával, fejlesztésével kapcsolatban, viszont erre vonatkozóan hiteles, mélyebb információk jelenleg nem állnak rendelkezésünkre, amelyek alapján állásfoglalást fogalmazhatnánk meg.

⁵ <https://kaposvarmost.hu/>

5.1.3 Keresleti igények jellemzése

Annak érdekében, hogy a fejlesztés indokoltsága és később annak alapján azonosított célok teljesülése mérhető legyen, megvizsgáljuk a tervezett funkciókra vonatkozó meglévő és potenciális keresletet. Ebben a fejezetben a területet érintő keresleti jellemzőket, általános tendenciákat mutatjuk be. A Megvalósíthatósági Tanulmány készítésével párhuzamosan felvettük a kapcsolatot a Kaposváron, agglomerációjában és Somogy megyében működő vállalkozásokkal, amely társaságok potenciális ügyfelei lehetnek a tervezett logisztikai központnak.

A keresleti igények, a logisztikai központ tervezett forgalmának becsléséhez egyrészt a 4.1 fejezetben bemutatott regionális gazdasági tendenciákra támaszkodunk. Másrészt az ipar bemutatása után ebben a fejezetben a létesítmény potenciális használóit és általuk potenciálisan igénybe vett szolgáltatási elemeket mutatjuk be.

Kaposvár Somogy megye székhelye, egyúttal legnagyobb lélekszámú települése, Somogy megye és a Kaposvári járás székhelye, megyei jogú város, püspöki székhely, egyetemi város. A megye az ország nagyobbjai közé tartozik, 6.036 km² területe az ország területének 6,5%-át teszi ki. Ezzel nagyságát tekintve az ország 19 megyéje közül az ötödik helyet foglalja el. A Magyarország délnyugati részén fekvő Somogy megye ugyanakkor az ország legritkábban lakott megyéje is, népsűrűsége 52,3 fő / km². Somogy megye lakónépessége 2016. január 1-jén 309.115 fő volt.

Kaposvár a Kapos folyó két partján, a Somogyi-dombság területén fekszik. A várostól délre terül el a Zselici Tájvédelmi Körzet, északi részén pedig a nyolc kilométer hosszú Deseda-tó és egy harminc hektáros arborétum. A település területe 113,59 km². Kaposvár népessége a legutolsó adatok szerint 61.948 fő, vonzáskörzetében közel 150.000 ember él. Kaposvár a fővárostól 185, a Balatontól 50 kilométerre helyezkedik el. A környező nagyvárosok Pécs, Szekszárd és Nagykanizsa.

A megyeszékhely kereskedelmi, idegenforgalmi, oktatási és államigazgatási központja a Belváros, amelynek vonzáskörzete a városon és a megyén túlnyúlik. A város gazdaságában az ipar tölti be a központi szerepet. Kaposvárnak több ipari parkja és több országos, illetve nemzetközi jelentőségű gyára van. Az országban működő egyetlen cukorgyár mellett élelmiszeripari, elektronikai és feldolgozóipari cégek találhatók a városban, az ipari területek többsége a Keleti városrészben és Tüskeváron terül el.

A város iskolaváros, bölcsődéiben, óvodáiban, általános iskoláiban és középfokú oktatási intézményeiben mintegy 20.000 diák tanul. Felsőoktatási intézmények a 20. század közepe óta jelen vannak a településen, jelenleg a 2021-ben alapított, agrár- és környezettudományi, gazdaságtudományi, művészeti és pedagógiai képzéseket kínáló Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mellett a Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kara működik a városban.

Az egyes városrészek között jól elkülöníthető központi, lakócélu, idegenforgalmi és gazdasági funkciókat betöltő térségek azonosíthatók. Gazdaságfejlesztési szempontból az ipari parkokkal rendelkező Kísgát és környéke, valamint meglévő gazdasági és kereskedelmi funkciói okán az Északnyugati és az Északi városrészek szerepe meghatározó. A beruházás- és foglalkoztatásösztönző beavatkozások megvalósításához elsősorban ezen városrészek hasznosítható területei szolgálhatnak alapul.

- Nem kellően diverzifikált gazdasági szerkezet, alacsony hozzáadott érték és innovációs kapacitások a vállalkozások körében
- Az élelmiszer-feldolgozás és gépipar domináns szerepet tölt be a város gazdaságában a kibocsátás és foglalkoztatás szempontjából is
- Erősödő informatikai szektor, mint tudásintenzív iparág
- Befektetésre alkalmas területek és ingatlanok megléte a város északkeleti részén, például a kiépített infrastruktúrával rendelkező Keleti Ipari Park
- Fejlett infrastruktúrával rendelkező Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
- Ausztria, Szlovénia, Horvátország, Szerbia, mint a termelő ágazatok és turizmus számára potenciális piac közelsége
- Helyi beszállítói hálózatok kiépítése megkezdődött
- Elsőbbséget kapott a magasabb hozzáadott értéket termelő ágazatok erősítése
- Folyamatos Közösségi közlekedés fejlesztése, egyelőre nem szolgálja ki a munkaadói igényeket, nem könnyíti meg a külső területeken a munkába járást
- A gazdaságfejlesztési tervezésben fontos szempont az energiahatékonyság növelése
- Együttműködések segítik a vonzó üzleti környezet kialakítását
- A város megközelíthetősége közúton és vasúton is lehetséges, további fejlesztésekkel az elérhetőség javítható

- Erős és kiépült szociális gazdaság hiánya
- Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem vonzáskörzete szűk, országos viszonylatban nem kellően vonzó intézmény
- Köz- és városi szolgáltatások regionális összevetésben szűk kínálata, amely sem a potenciálisan befektető vállalatok, sem a betelepülő munkavállalók számára nem kellően vonzó
- Lakó- és szálláskapacitások száma alacsony, ami az ingázó és betelepülő munkavállalókat tarthatja távol
- Kaposvár elérhetőségének javítása szükséges az R67-es gyorsforgalmi út megépítésével

5.1.3.1 Potenciális partnerek elemzése

A keresleti igények felméréshez a szekunder adatgyűjtésen túl 2022. március 22-31 között primer kutatást végeztünk. Online kérdőívet állítottunk össze, hogy felmérjük a potenciális logisztikai központ használó vállalatok igényeit, szükségleteit.

Az online kérdőíves felmérés célcsoportja a kaposvári illetve Somogy megyei székhellyel vagy telephellyel rendelkező működő vállalkozások, ezen belül is:

- Somogy Megyei Kereskedelmi és Ipari Kamara tagsága
- BNI Kaposvár
- Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Somogy Megyei Igazgatóságának tagsága

A társaságokat a Kaposvári Fejlesztési Központ, a fent felsorolt intézményeken keresztül, alpolgármesteri felkérő levéllel kereste meg.

A kutatás célja volt, hogy felmérjük egy újonnan megvalósuló logisztikai központ létjogosultságát, a potenciális használók kapacitásigényeit, vállalati profilját, igénybe venni kívánt szállítási módokat, telepítendő infrastruktúrát, optimális elhelyezkedést.

A kérdőív az alábbi kérdéseket tartalmazta:

1

Milyen logisztikai kihívásokat tapasztal a régióban? (közúti-, vasúti szállítási kapacitáshiány, szakképzett munkaerőhiány, raktárkapacitás hiány, logisztikai szolgáltató vállalat hiánya stb.) *

Enter your answer

2

Milyen kihívásokat tapasztal raktárkapacitás tekintetében a térségben? (raktárfejlesztések hiánya, elérhető (bér)raktár hiánya, gyártástámogató logisztikai szolgáltató hiánya; nem megfizethető, nem elérhető anyagmozgatási kapacitások és/vagy egyéb szolgáltatások stb.) *

Enter your answer

3

Jelenleg milyen konstrukcióban lévő raktárt vesz igénybe? *

- ☐ saját tulajdonú raktár, saját anyagmozgató eszközökkel, saját üzemeltetésben
- ☐ saját tulajdonú raktár, kiszervezett logisztikai szolgáltatóval
- ☐ bérelt raktár, saját anyagmozgató eszközökkel, saját üzemeltetésben
- ☐ logisztikai szolgáltató vállalat raktárában megvalósuló tárolási és anyagmozgatási szolgáltatásokkal
- ☐ Other

4

Amennyiben egy elérhető csarnoképület állna rendelkezésre, milyen célra használná? *

- ☐ logisztika
- ☐ gyártás
- ☐ kereskedelem

☐ Other

5

Amennyiben a saját meglévő raktárkapacitásán túl új (logisztikai szolgáltatással kiegészült) raktárkapacitás állna rendelkezésre, milyen típusú áruhoz használná? *

- ☐ darabáru, normál hőmérsékletű tartományban (jellemzően raklapozott áru)
- ☐ hőmérséklet szabályozott tárolást igénylő áru (hűtött, fagyasztott termék)
- ☐ konténerizált áru
- ☐ raklapozott veszélyes áru
- ☐ nehéz-, illetve túlméretes áru
- ☐ ömlesztett mezőgazdasági termék pl. gabona, cukorrépa
- ☐ ömlesztett tüzelő-, építőanyag pl. sóder, szén
- ☐ Other

6

Veszélyes áru raktározása esetén kérjük, adja meg a veszélyességi osztály besorolását. Amennyiben nem foglalkozik veszélyes áruval, írjon egy "." karaktert. *

Enter your answer

7

Nehéz-, illetve túlméretes áru raktározása esetén, kérjük, adja meg az áru paramétereit (méter x méter x méter, és/vagy kilogramban). Amennyiben nem foglalkozik nehéz-, illetve túlméretes áruval, írjon egy "." karaktert. *

Enter your answer

8

Várhatóan milyen irányban változik az Ön raktárkapacitás igénye az elkövetkező években? *

- ☐ növekszik
- ☐ stagnál
- ☐ csökken

9

Várhatóan milyen mértékben változik az Ön raktárkapacitás igénye az elkövetkező években? (tonna vagy m² vagy paletta) *

Enter your answer

10

Amennyiben igénybe venne újonnan létesülő raktárkapacitást, ahol logisztikai szolgáltatások is elérhetők, milyen funkciókat, szolgáltatásokat várna el a raktárlogisztikai szolgáltatótól? *

- ☐ raklapos, állványos tárolás
- ☐ raklapos, tömbtárolás
- ☐ kisebb áruk kézi polcos tárolása (salgó polcok)
- ☐ targoncás anyagmozgatás
- ☐ daruzott csarnokban hídvarus anyagmozgatás
- ☐ kézi anyagmozgatás
- ☐ csomagolás
- ☐ egységrakományképzés (raklapozott rakatok összeállítása)
- ☐ komissziózás, árukiszedés
- ☐ címkézés
- ☐ egyszerűbb összeszerelési feladatok
- ☐ vonalkódos azonosítás
- ☐ digitális készletnyilvántartás
- ☐ FIFO-elv szerinti készletkezelés

11

Egy újonnan elérhető logisztikai központban milyen típusú árut raktározna az áru felhasználása alapján? *

- ☐ alap-, segéd-, üzemanyagok
- ☐ félkész- és késztermékek
- ☐ kereskedelmi áruk

12

Egy újonnan elérhető logisztikai központban milyen típusú árut raktározna az áru forgása szerint? *

- ☐ gyorsan forgó, napi be-kiszállítást igénylő árut pl. FMCG termék
- ☐ lassan forgó termék pl. elfekvő készletek
- ☐ gyártás kiszolgálásához kapcsolódó készletek

13

Milyen szállítási módokat venne igénybe egy újonnan létesülő raktárból / raktárba való árumozgáskor? (Feltételezve az adott szállítási mód elérhető árszínvonalát.) *

- ☐ közúti szállítás - kamion
- ☐ közúti szállítás - kisebb autós disztribúció
- ☐ közúti szállítás - furgonos, csomagküldő forgalom
- ☐ vasúti szállítás - irányvonatos forgalom (cca. 20 vagon / 1000-1500 tonna)
- ☐ vasúti szállítás - kocsicsoportos forgalom (2-5 vagon)
- ☐ vasúti szállítás - egyedi kocsis forgalom (alkalmanként 1 vagon)
- ☐ alternatív, környezetbarát szállítási mód (pl. teherbicikli, elektromos teherautó)
- ☐

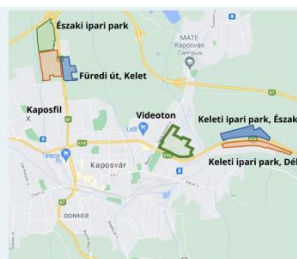
Other

14

Milyen elvárásokat támaszt egy újonnan létesülő raktárközponttal kapcsolatban? *

- ☐ zártláncú rakodás megvalósítása dokkoló kapukon keresztül
- ☐ oldal-, illetve homlokrakodók használata
- ☐ raktári iparvágány által elérhető vasúti kiszolgálás (konténerizált vagy konvencionális forgalom esetén is)
- ☐ 24 órás portaszolgálat, élőerős őrzés védelem
- ☐ személy- és teherautóparkolás lehetősége
- ☐ egyéb logisztikai szolgáltatások elérhetősége
- ☐ belföldi és nemzetközi szállítmányozás, fuvarozás, vámkezelés
- ☐ közvámraktározás lehetősége
- ☐ speciális jogszabványok, engedélyek birtokában történő tárolás (pl. jövedéki engedély, AEO-státuszú engedély)
- ☐ környezetbarát üzemeltetési megoldások (pl. napelem rendszer által biztosított világítás)
- ☐ Other

15



Az Ön raktározási igényeihez mely városrész/ipari terület lenne a legideálisabb a képen láthatóak közül? *

- ☐ Keleti Ipari Park, Észak
- ☐ Fűredi út, Kelet
- ☐ Fűredi út, Nyugati oldal (Északi Ipari Park)
- ☐ egykori Kaposfil
- ☐ Other

16

Mikortól venné igénybe az újonnan létesülő raktárkapacitást? (évszám) *

Enter your answer

17

Cégnév *

Enter your answer

18

Kitöltő neve *

Enter your answer

A kérdőívet 2022. március 22-31 között 20 vállalkozás 21 képviselője töltötte ki. Közülük egy válaszoló jelezte, hogy nem tervez igénybe venni egy esetlegesen megvalósuló logisztikai központot. Továbbá a kérdőívet kitöltők mellett visszajelzett egy társaság, aki saját tulajdonú ingatlan hasznosításával is foglalkozik, így jelenleg nem reális raktározási kapacitásuk esetleges további bővítése, ezért egy lehetséges új logisztikai központ szolgáltatásainak igénybevétele sem. Kérdőíven kívül kamionmosó, fertőtlenítő létesítményre jelezte szükségletét egy mezőgazdasági társaság, amely azonban olyannyira peremterület, egyedi igény, hogy a későbbiekben (5.1.5 fejezetben) felsorolt logisztikai szolgáltatások, projektelemek között nem került említésre.

A kitöltők között energetikai, mezőgazdasági, élelmiszeripari, építőipari, kertészeti, műanyagipari, faipari, gépipari, elektronikai vállalkozások találhatók.

5.1.3.1.1 A kérdőívet kitöltő társaságok bemutatása

Art Caffé 2008 Kft.

Az Art Caffé 2008 Kft. 2008 óta látja el az Alois Dallmayr Automaten-Service Kft. kizárólagos területi képviselőjét Somogy és Zala megyében.

Asper Kft.

Az Asper Biotermesztő Kft egy.2013-ban alapított kertészeti vállalkozás.

Balaton-Ker-Tész Szövetkezet

A BALATON-KER-TÉSZ Zöldség és Gyümölcstermék Értékesítő szövetkezet 2003.02.18.-án alakult KER-TÉSZ SZÖVETKEZET néven a somogyi térség gyümölcstermelői összefogásával. Az alapító tagok jelentős része korszerű bogyós gyümölcsök termesztésével foglalkozott. Fő céljuk között szerepelt az egységes értékesítés és az árumennyiség koncentrálása. Az előzetes elismerést a szövetkezet 2003. augusztus 13-án szerezte meg és a 37. TÉSZ –ként került bejegyzésre. Magalakulásuk óta folyamatosan bővülő taglétszámmal és növekvő árumennyiséggel működnek a Dunántúl területén. A 2004. évben sikerült a megyében működő SOMOGY- TÉSZ és a BALATON TÉSZ szövetkezetet beintegrálni a szövetkezetbe majd 2007-ben Tolna megyéből a DANUBIA FRUCT Szövetkezet csatlakozott, valamint több kisebb termelő. 2011-ben a DALMO-TÉSZ és 90 zalai termelő is csatlakozott. Ezzel tagjaik száma 305 főre emelkedett, valamint a TÉSZ-hez tartozó gyümölcstermő-terület nagysága megközelíti a 3000 hektárt. Működésüket fióktelepes rendszerben alakították ki a nagy földrajzi távolságok miatt, valamint azért, hogy a már meglévő hűtőházak továbbra is funkciójuknak megfelelően tudjanak üzemelni és továbbra is lássák el a térségek tagjainak kiszolgálását. Így a lehető legkisebb szállítási költség és szállítási veszteség nélkül kerülhet a gyümölcs, tárolásra és értékesítésre. Telephelyeik központi szerepet töltenek be az adott térség gyümölcstermelői körében.

BIO-NESS Kft.

A Bio-Ness Kft. 2007-ben kezdte meg működését. Céljuk társadalmunk életminőségének javítása. Mély meggyőződéssel vallják, mindannyian felelősek vagyunk saját és családjaink egészségéért. Ezért munkálkodnak a Természet Patikájában és a természetgyógyászati rendelőjükben. A legnagyobb figyelmet a prevencióra fordítják és ennek jelentőségét hirdetik nap mint nap. Üzletük 2011 óta Moksza Centrumként is üzemel. Áruválasztékuk igen széles, igazodva vásárlói igényéhez. Termékeik szervrendszerekre csoportosítva teljes hozzáférhetőséggel tanulmányozhatók az érdeklődőknek. Így a laikusok is könnyen eligazodnak az étrendkiegészítők útvesztőjében. Másik fontos erényük, mint természetgyógyász teljes felvilágosítással állnak rendelkezésre. Fontos szerepe van kínálatukban a reform élelmiszereknek, valamint nagy választékban kínálnak gluténmentes, cukormentes és laktózmentes élelmiszereket. Natúrkozmetikumai igen kedvező árfekvésűek, akár csak az öko tisztítószeresek, ezüst és rézszálas termékek.

Cad Production Kft.

Egyedi célgép, gyártóeszköz fejlesztésben komoly tapasztalattal rendelkező, dinamikus fejlődő vállalkozás. Az autópárházban szerzett többéves tapasztalatukra, precizitásukra, saját szabadalmaikra, különleges eljárásukra támaszkodnak. Számos üzem minőségi termelése valósult meg az általuk készített eszközök segítségével. Termékeik fejlesztéséhez korszerű 3D tervezőrendszert alkalmaznak. Ezek segítségével, már projektjeik tervezési fázisában nagy hangsúlyt fektetnek a vevői igények teljes körű kiszolgálására. Így, a közös fejlesztő munka eredményeként tudják partnereiket magas színvonalú,

költséghatékony gyártóeszközökkel támogatni. A megtervezett eszközök kivitelezésében saját komplex gyártóműhelyük áll rendelkezésre. Berendezéseik szerelését, és tesztelését is itt végzik. Fejlesztéseik nagy részét autóiipari tömeggyártás minőségbiztosítási, és gyártási területére szállítják. Különböző megmunkáló, szerelő, ellenőrző, mérő, berendezéseket. Minőségbiztosítási területen, az egyszerű készüléktől, egészen a nagy komplexitású kombinált ellenőrző eszközökig. Megbízásaik jelentős részét képezik, az egyedi mechanikus ellenőrző készülékek, hegesztőszerszámok tervezése, gyártása. Számos neves autógyár termékeinek alkatrészeit ellenőrzik, gyártják az általuk tervezett eszközökkel. Teljesség igénye nélkül; szállítottunk eszközöket VW (motortartó), Audi (Hengerfej szelepülés), Mercedes (Motoros középkonzol), KIA (Hátsó ülés) BMW (Fejtámla, ülés) alkatrészek gyártásához, gyártásközi ellenőrzéséhez. Partnereik, gyakran a gyártási folyamataik során fellépő speciális igényekkel keresik meg őket. Legyen szó a gyártási folyamat szerszámozásáról, vagy a termékek ellenőrzéséről. Szoros kapcsolatot ápolnak a ROBERT BOSCH Kft. budapesti fejlesztőközpontjával. Folyamatos beszállítóként, különleges megmunkálásokat végeznek számukra, az általunk kidolgozott új technológiával. Együttműködésünk kiterjed a fejlesztéseik során fellépő egyedi tervezési, gyártási feladatok megoldására. Üzletpolitikájuk középpontjában a minőség, és a partnereik minél magasabb szintű kiszolgálása áll.

DorLei Építőipari Kft.

Családi és társasházak kivitelezése, ipari ingatlanok kivitelezése, alapozás, szerelőbeton, falazás, szigetelés, teljes kivitelezés rövid határidővel, generálkivitelezés kedvező árakon magas minőségben.

FINO-FOOD Kft.

A Fino története egészen 1889-ig nyúlik vissza. Strausz Antal ekkor kezdte meg a sajt és vaj gyártását a régi somogyi telephelyen. Ezt a hagyományt szerette volna az Egyed család tovább vinni, amikor eldöntötték, folytatják Strausz örökségét Kaposváron. A családi vállalkozás azóta kinőtte magát, de továbbra is a saját tulajdonában maradt. Az Egyed család tagjai azóta is töretlenül kiveszik a részüket a vállalat operatív irányításából. A termékek kiváló minőségére így nem csak a modern minőség és az innovatív technológia, de a családi hagyományok és a tradíció is garancia. A Fino-Food Kft. kaposvári telephelyén naponta több, mint 150.000 liter tejet dolgoznak fel.

Fock-Holz Kft.

A 2011-ben alapított Fock-Holz Kft. épületasztalos-ipari termék gyártásával foglalkozik.

IGAL-AGRO Kft.

Az Igal-Agro Kft. Igal város szélén, külső Somogy határában folytat mezőgazdasági termelői tevékenységet. Az 1.300 hektáron gazdálkodó céget 2002-es alapítása óta jelenleg is a 67 éves Nagy György vezeti. Alkalmazottainak száma 16 fő. Szokásos vetésszerkezetük: 400 ha kalászos, 100 ha cukorrépa, 100 ha napraforgó, 700 ha kukorica. A társaság John Deere, Ferguson, Fiat és MTZ erőgépekkel, John Deere, Monosem vetőgépekkel, Sulky műtrágyaszóróval, Hardy permetezővel és Claas Vario, Tucano kombájnokkal dolgozik.

Inter-Mező Kft.

1997-ben alapított, gabonafélék, hüvelyes növények, olajos magvak termesztésével foglalkozó mezőgazdasági vállalat.

Kapos-Innovo Kft.

A Kapos-Innovo Kft. egy 2010-ben alapított, vendéglátással foglalkozó vállalkozás.

Kaposplant Kft.

A Kaposplant Kft. egy 2013-ban alapított erdészeti vállalkozás

Kapos Ternero Kft.

A Kapos Ternero Kft. 1992-ben alakult, egy kis vágóhíd üzemeltetőjeként, mely ezután dinamikusan fejlődött. Az évek során a cég specializálódott a borjú, bárány és juh vágás irányába.

A HACCP mellett már egy évtizede bevezetésre került az IFS minőség-irányítási rendszer, mely egy magasabb gyártási színvonalat biztosít üzemüknek. Üzleti stratégiájuk fontos eleme a belföldi piacon a borjú- és juhhús fagyasztás növelése, valamint az exportpiacok bővítése.

Az utóbbi évek fejlesztéseinek eredménye a prémium termékek. A skin és védőgázban csomagolt húsok (érlelt és fűszerezett) gyártását a fogyasztói igények hívták életre. Ezekből több termék elnyerte a Kiváló Magyar Élelmiszer védjegy használati jogosultságot.

A termékpalettán szerepelnek fagyasztott áruk is. Közülük a csevapcsicsa és a borjú burger mára az igazán kedvelt termékekhez tartoznak. A normál vágás mellett rituális vágás is történik, mind „halal”, mind „kosher”, sőt igény szerint bérvágásra is van lehetőség az üzemben. Magyarország klímája kiváló az élőállat tartására. A változó faunának, a természetszerű tartástechnológiának és az egyre korszerűbb genetikai háttérnek köszönhető optimális minőségű borjú-, bárány- és juhhús termelődik.

A Kapos Ternero Kft. kizárólag magyarországi termelőktől szerzi be a feldolgozandó alapanyagot.

Dietetikus szempontból egyre inkább előtérbe kerül a bárány- és borjúhús, hiszen ezek könnyen emészthető, funkcionális élelmiszerek.

Király-M Kft.

1995-ben alapított, gabonafélék, olajos magvak, hüvelyes növények termesztésével foglalkozó mezőgazdasági vállalat.

Magyar Cukor Zrt.

A Magyar Cukor Zrt. 1995. július 1-jén jött létre öt cukoripari részvénytársaság (Ács, Ercsi, Mezőhegyes, Sarkad, Sárvár) egyesülésével. 1996 őszén az osztrák AGRANA csoport többséget szerzett a társaságban, és ezzel a lépéssel a cég megindult az európai fejlődés útján. A Magyar Cukor Zrt. jelenleg az egyetlen – Kaposváron – működő gyárral rendelkező cukoripari vállalat Magyarországon.

2007. novemberében Európában egyedülálló biogáztermelő üzem kezdte meg működését a gyár mellett a környezetvédelem nevében. Az üzem 2012-ben egy utófermentorral és egy újabb nagyfermentorral egészült ki, amelyek a magyar állam és az EU 50 százalékos támogatásával épülhettek meg. Ezáltal a kaposvári telephely 2012-ben az ország összes biogáztermelésének már több mint felét állította elő.

A termelés bővítése tette szükségessé a 2013. novemberben átadott 60 ezer tonnás félgömb formájú cukorsiló megépítését is, amely Magyarországon teljesen új technológiával, Európa negyedik ilyen építményeként épült meg mintegy hárommilliárd forintból. Ezzel együtt az elmúlt öt évben az AGRANA tízmilliárd forint felett ruházott be Kaposvárra, 2014-ben pedig további mintegy ötmilliárdos költséggel egy teljesen új csomagolóüzemet, szitaállomást és készáru raktárat épített fel.

Mega-Papír 2004 Kft.

A Mega-Papír 2004 Kft. papír-írószer nagy- és kiskereskedő. Kaposváron található áruházuk, Dombóváron kiskereskedelmi üzleteik mellett webáruház is működtetnek. A kaposvári raktáráruházon kívül Dombóváron is egyedülállóan széles választék.

Pek-Snack Kft.

A cég 1998 óta foglalkozik fagyasztott pékáru készítésével. A Pek-Snack Kft. magyar tulajdonban álló családi vállalkozásként jött létre, 2015 óta pedig egy pénzügyi befektető, az Oriens tulajdonában áll.

Magyarország és a régió egyik legkorszerűbb sütőipari üzemében készítik termékeinket a Somogy megyei Igálon, több mint 350 munkavállalóval. Az egykor csupán 600 m²-es létesítmény a folyamatos fejlesztések eredményeként mára 6000 m²-es üzemmé nőtte ki magát, 2021-ben pedig további 40 százalékkal növelték kapacitásainkat, egy újabb jelentős beruházással. Termékeiket Magyarországon több mint 1800 látványpékségben kínálják frissen sütve.

Simple-Red Solar Kft.

Energetikai, napelem kereskedelemmel foglalkozó, 2017-ben alapított vállalkozás.

Videoton Elektro-Plast Kft.

A kaposvári Videoton Elektro-Plast Kft. a VIDEOTON vállalatcsoport tagja. A VIDEOTON egy professzionális, regionális, integrált szerződéses gyártó vállalat, amely egyben az egyik legjelentősebb EMS-nek (Elektronikai Gyártási Szolgáltatónak) is számít Európában, illetve világviszonylatban.

A cégnél nagy hagyománnyal bíró technológiáinak és kompetenciáinak bázisán a VIDEOTON alkatrészek, modulok és szerelvények multitechnológiájú beszállítója az elektronika, műanyagfröccsöntés, lemezmegmunkálás, mechanikai-finommechanikai forgácsolás, szerszámkészítés és felületkezelés terén.

A VIDEOTON rendelkezik termékekre vonatkozó gyártási és gyártásba viteli képességekkel, mint nagy precizitású berendezések, célgépek és gyártósorok, hordozható, újratölthető akkumulátorcsomagok tervezése és gyártása, nagy teherbírású ipari ventilátorok és szűrőrendszerek, acélszerkezetek, vevői igényekre szabott konténerek gyártása.

Versenyképes megoldások a termék innovációs lánc minden elemére: új termék bevezetés, DfX, beszerzés, logisztika, minőségbiztosítás és termék utógondozás

- mérnöki tevékenységek, automatizálás
- késztermékek és részegységek szerelése
- elektronikai gyártás, alkatrészgyártás
- szerszámtervezés és gyártás
- egyedi ipari szerkezetek és berendezések előállítása

A hagyományos ipari park tevékenységek mellett komplex szolgáltatások a humán erőforrás és a teljes körű logisztika területén.

- létesítmény menedzsment és ipari park szolgáltatások
- HR szolgáltatások és tanácsadás
- minőségi szolgáltatások és tanácsadás, logisztika és raktározás

Vino-Box Kft.

A 2014-ben alapított Vino-Box Hungary Kft. tároló fatermékek gyártásával foglalkozik.

Zöldalma 2000 Szövetkezet

Az 1999-ben alapított Zöldalma 2000 Szövetkezet főtevékenysége növénytermesztési szolgáltatás. Emellett gyümölcs- és zöldséggyártással, üdítőital és ásványvízgyártással, mezőgazdasági termékek, alapanyagok és üzemanyagok ügynöki nagykereskedelmével, zöldség, gyümölcs kiskereskedelmével, ital-kiskereskedelemmel, gyümölcs-, zöldségfeldolgozással és tartósítással, zöldség- és gyümölcs-nagykereskedelemmel is foglalkozik.

5.1.3.2 Szállítmányozási-raktározási szolgáltatásokat igénybe vevő társaságok kérdőíves felmérésének eredményei

A térségben legnagyobb kihívásként a munkaerő hiányát említették a kitöltők, valamint a raktárfejlesztések hiányát azonosították, azonban kevés a bérelhető raktár, kicsi a raktárkapacitás és dedikált logisztikai szolgáltató is hiányzik.

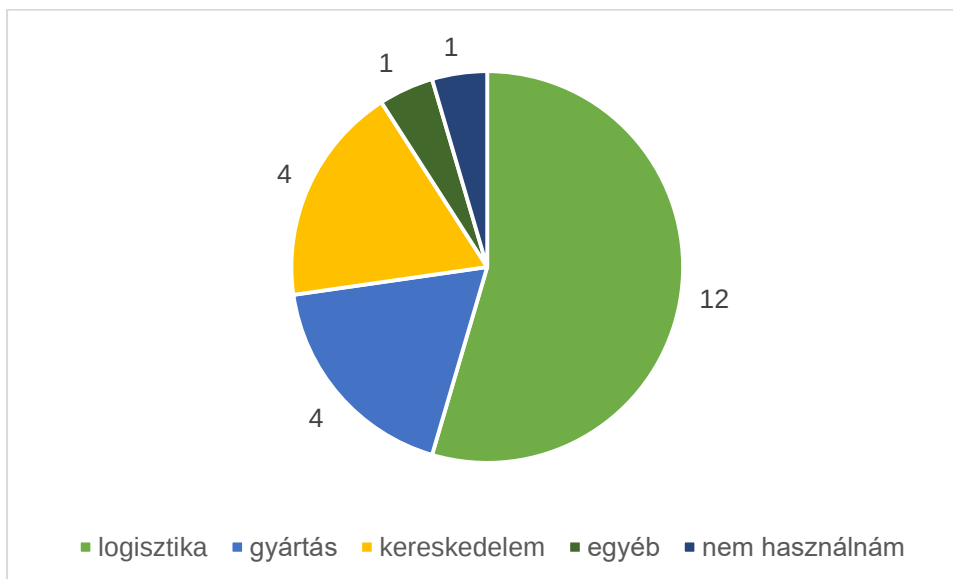
7. táblázat A térségben tapasztalható logisztikai kihívások

Hiányosság	Említés szám	Említés aránya
munkaerőhiány	14	66%
raktárfejlesztések hiánya	6	29%
bérraktár hiánya	3	14%
raktárkapacitás hiánya	3	14%
logisztikai szolgáltató hiánya	3	14%

Forrás: Saját szerkesztés

A válaszokból egyértelműen kitűnik, hogy logisztikai csarnokra mutatkozik leginkább igény, de kisebb arányban kereskedelmi és gyártási célokra is használnák az új létesítményt.

46. ábra Amennyiben egy elérhető csarnoképület állna rendelkezésre, milyen célra használná?



Forrás: Saját szerkesztés

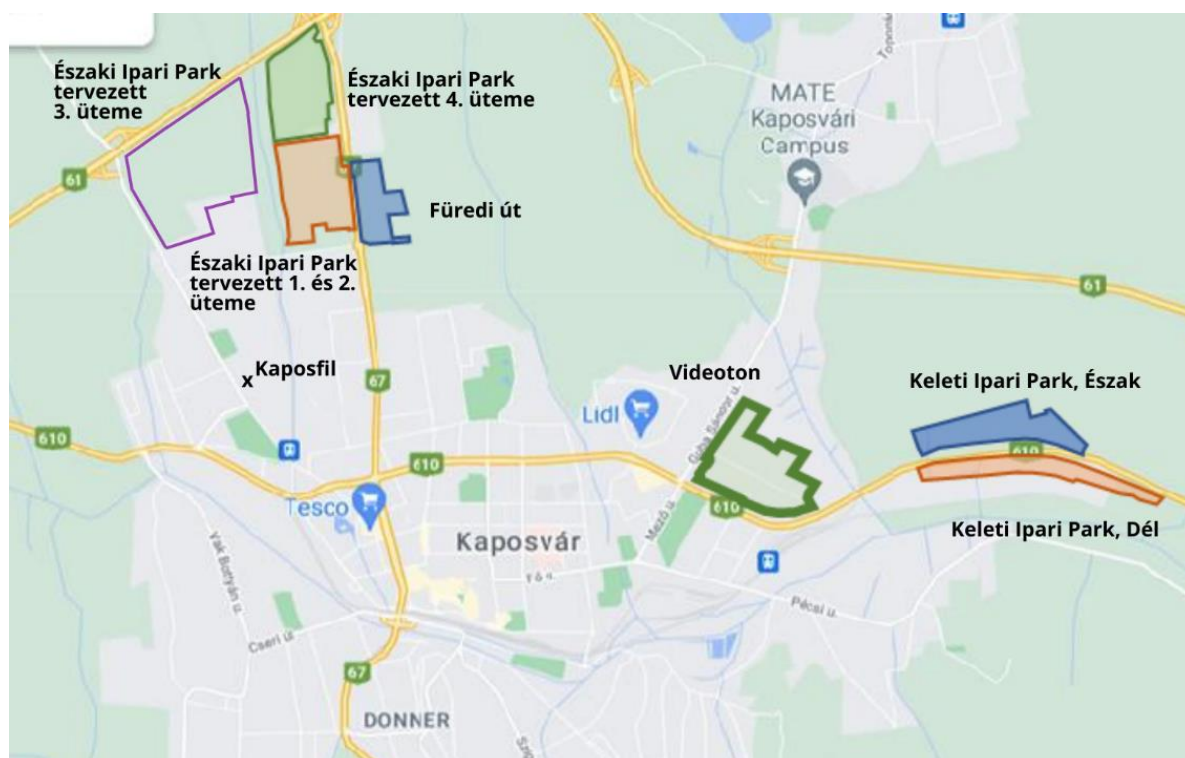
Áruprofilról elsősorban raklapozott darabáru, illetve hűtött, fagyasztott termékek raktározására van szükség, de megjelenik az ömlesztett mezőgazdasági termék pl. gabona, cukornád raktározásának igénye is. A kitöltők veszélyes árut, valamint nehéz-, túlméretes árut nem raktároznának az újonnan létesülő logisztikai központ csarnokában.

A vállalkozások raktárkapacitásait tekintetében jellemzően növekvő igényekről számoltak be. A létesítmény legalább 1.000 tonna, illetve 2.000 m², illetve 4000 paletta áru raktározására alkalmas kell, legyen. Ágazati szarkértői becslés szerint legalább 5000 m² alapterületű létesítmény indokolt.

A válaszadók harmada már 2022-ben igénybe venné a logisztikai központot, 3-an 2023-tól, 4-en 2024-től, 3-an 2025-től.

A létesítmény optimális helyéről is megkérdeztük a vállalkozásokat. A Keleti Ipari Park északi oldalát 8, az Északi Ipari Parkot (Füredi út nyugati oldala) 6, az egykori Kaposföld 6, a Füredi út keleti oldalát 4 válaszadó jelölte meg, 1 kitöltő számára mindegyik megoldás egyenértékű. A kérdőív kitöltésekor segítséget nyújtott a Kaposvári Fejlesztési Központtól kapott térkép az Ipari Parkok elhelyezkedéséről.

47. ábra Ipari parkok Kaposváron



Forrás: Kaposvári Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.

A válaszadók a létesítmény felszereltségével, infrastruktúrájával kapcsolatban az alábbi igényeiket jelölték meg. 13-an szükségesnek tartják a zártláncú rakodás lehetőségét dokkoló kapun keresztül, 11-en az oldal-, illetve homlokrakodókat, 8-an a 24 órás portaszolgálatot, 7-en az egyéb logisztikai szolgáltatásokat, 6-an a belföldi és nemzetközi szállítmányozást és vámkezelést, valamint a létesítmény környezetbarát üzemeltetését. Raktári iparvágány által elérhető vasúti kiszolgálás szükségességét 2, közvámraktározás, speciális jogosítványok, engedélyek szükségességét 1-1 válaszadó jelezte.

A logisztikai központban elérhető szolgáltatások, funkciók közül a legtöbben, 15-en a targoncás anyagmozgatást, 11-en a digitális készletnyilvántartást jelölték. 8-8-8 válaszadó jelezte igényét a raklapos állványos tárolásra, raklapos tömbtárolásra és vonalkódos azonosításra, 7-7 a csomagolásra és FIFO-elv szerinti készletkezelésre, 6-6-6 címkézésre, kézi polcos tárolásra és kézi anyagmozgatásra, 5-en igénylik a kommissiózást, árukiszedést, 2-2-en az egységrakományképzést, a daruzott csarnokban hídvarus anyagmozgatást és az egyszerűbb összeszerelési feladatokat.

10-en félkész- és késztermékek, 8-an kereskedelmi áruk, 7-en alap, segéd és üzemanyagok raktározására használnák a létesítményt. 12-en darabáru, 8-an hűtött, fagyasztott áru, 2-en ömlesztett mezőgazdasági termékek tárolására használnák a raktárat.

5.1.4 Ágazati szakértőkkel lefolytatott mélyinterjúk eredményei

A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) olyan logisztikai központ létesítését tartja támogathatónak Kaposváron, amelynek területe bővíthető, különböző ágazati szereplők kiszolgálása megvalósítható, közúti és a jövőben vasúti elérhetősége is kiváló.

Jelenleg egy legalább 5.000 m²-es létesítmény megvalósítása javasolt, amely további gazdasági szereplők bevonása miatt bővíthető akár több ütemben, de minimum 10.000 m²-rel. A bővítési lehetőség mind a rendelkezésre álló terület, mind a közművek és közúti, illetve vasúti infrastruktúra szempontjából meghatározó.

Bár ma a teherforgalom 90%-a közúton zajlik, a jövő a vasúti fejlesztéseké, így a beruházónak is terveznie szükséges a létesítmény vasúti elérhetőségével. Közúton az M7-es autópálya és a METRANS zalaegerszegi terminálja is jó minőségű közúton elérhető. Fontos azonban, hogy a járműforgalom lakott területet ne érintsen. További vizsgálat tárgya, hogy a termelő cégektől érkező áruforgalom milyen útvonalon tud eljutni a logisztikai központba.

Kaposvár, Somogy megye és a Dél-Dunántúl ipara a feldolgozó iparra és élelmiszeriparra épít, ugyanakkor a jelenleg is zajló, a térséget jelentősen érintő gazdaságélénkítő politika hatására a legkülönbözőbb ágazati szereplők megjelenése várható, amelyeknek kiszolgálása egy multiuser logisztikai központtal lehetséges.

A kialakítást illetően univerzális vasbeton szerkezet javasolt nagy teherbírású padlóval, amibe a legkülönbözőbb technológia telepíthető. A szolgáltató társaságnak lehetőséget kell biztosítani, hogy igényei alapján alakíthassa a létesítmény elrendezését. Az épület tetejére napelemek telepítése javasolt, amelyeket az energia ellátás kiszámíthatósága érdekében hidrogén generátorral is összekapcsolható. Az innen termelt energiát az anyagmozgató eszközök meghajtására célszerű felhasználni.

A fenti szempontok szerint oda javasolt telepíteni logisztikai központot, ahol több ipari szereplő működik. Jelenleg ez a város keleti térsége, így a Keleti Ipari Park jelenti a legoptimálisabb helyszínt. Már itt is az 5.000 m²-ről további 10.000 m²-rel történő bővítés lehetőségét biztosítani szükséges, ám ha megvalósul a 170 hektáron fejlesztésre kijelölt Északi Ipari Park, a termelés és gyártás támogatás optimalizálása ott is célszerű egy nagyobb logisztikai bázis létrehozása – a vevői igényekhez igazodva, de javasolt a további bővítés lehetősége.

5.1.5 Lehetőségek és műszaki megoldások azonosítása

5.1.5.1 A létesítmény optimális helyszíne

Bemutattuk, hogy jellemzően mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek raktározására szolgáló csarnoképületre a fent megjelölt volumenben van szükség. A Kaposvár körül létesült és a következő években fejlesztésre kerülő ipari parkok közül a válaszadók számára a **Keleti Ipari Park északi szektora**, illetve a nemrég fejlesztésre kijelölt **Északi Ipari Park** (Füredi út nyugati oldala) jelentené az ideális helyszínt. Őket követi az egykori Kaposfil területe és a Füredi út keleti oldala.

5.1.5.2 A létesítmény infrastruktúrája, felszereltsége

A jelen és jövőbeli vevői igények és az ágazati szarkéntői becslés szerint legalább 5.000 m² alapterületű létesítmény legfontosabb infrastruktúra elemei és funkciói, melyeket a legtöbb kérdőív-kitöltő vállalkozás szükségesnek jelölt a következők.

Felszereltség:

- zártláncú rakodás dokkoló kapun keresztül
- oldal-, illetve homlokrakodók
- portaszolgálat
- parkoló
- egyéb logisztikai szolgáltatások
- belföldi és nemzetközi szállítmányozás és vámkezelés
- környezetbarát üzemeltetés

A létesítmény bővíthetősége az alábbi szolgáltatásokkal, infrastruktúrális elemekkel:

- közvámraktározás
- speciális jogosítványok, engedélyek léte
- raktári iparvágány által elérhető vasúti kiszolgálás

Funkciók és szolgáltatások:

- targoncás anyagmozgatás
- digitális készletnyilvántartás
- raklapos, állványos tárolás
- csomagolás
- raklapos tömbtárolás
- kisebb áruk kézi polcos tárolása
- FIFO-elv szerinti készletkezelés
- címkézés
- kézi anyagmozgatás
- komissziózás, árukiszedés

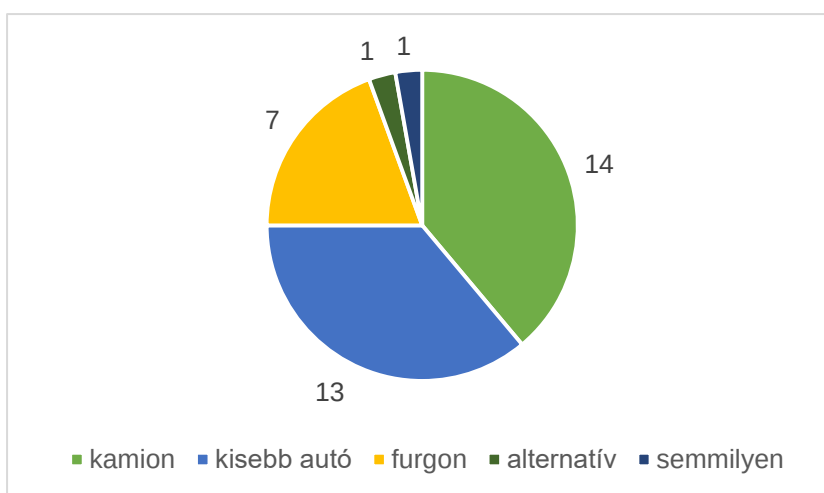
Opcionálisan a portfólióba emelhető szolgáltatások:

- egységrakományképzés
- daruzott csarnokban híddarus anyagmozgatás
- egyszerűbb összeszerelési feladatok

5.1.5.3 A létesítmény közúti, vasúti kapcsolatai

A válaszadók számára fontosak a létesítmény megfelelő közúti kapcsolatai, melyek révén a raktárba, illetve raktárból történő árumozgatáskor lehetőség van kamionos szállításra, kisebb autós disztribúcióra, valamint furgonos, csomagküldő forgalomra. Megjegyezzük, hogy bár a válaszadók közül csupán egy kitöltő jelezte erre vonatkozó igényüket, a jövőben – legyen szó bármilyen ipari, logisztikai létesítményről – nagy versenyelőnyt és a hatékonyság növelésének lehetőségét jelenti a közvetlen vasúti kapcsolat. Továbbá szintén javasoljuk a környezetkímélő citylogisztikai megoldások, alternatív, környezetbarát szállítási módok alkalmazását. A logisztikai központ bérbeadható járműflottát üzemeltethet, illetve flottájával maga is szállítványozási szolgáltatást nyújthat: alacsony károsanyag-kibocsátású, hibrid, vagy teljesen elektromos meghajtású közúti gépjárművekkel, (elektromos rásegítésű) teherkerékpárokkal.

48. ábra Milyen szállítási módokat venne igénybe egy újonnan létesülő raktárból / raktárba való árumozgáskor?



Forrás: Saját szerkesztés

5.2 Problémák és hiányok azonosítása

A tervezett logisztikai központ fejlesztésének elmaradása esetében Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata nem tudja megvalósítani kitűzött célját, hogy növelje regionális gazdasági szerepét a Dél-dunántúli áruforgalmi, gyártástámogató logisztikai szolgáltatások iránti igények kielégítésével.

Projekt nélkül a tervezett fejlesztéssel érintett területet más funkcióval kell ellátni, amely szintén gond lehet a régióban tevékenykedő vállalkozások, újonnan betelepülő, akár határon túli cégek számára egyaránt.

Többek között a keresletelemzésben bemutatott potenciális cégek körében a tevékenységeikhez kapcsolódóan igény mutatkozik a darab- és hűtött áru kezelésére alkalmas logisztikai központ, raktárcsarnok használatára, ugyanakkor a jelenlegi raktárkapacitások a szükséges infrastruktúra hiányában nem vagy csak korlátozottan képesek ilyen típusú áruk raktározására.

6 Beruházás célkitűzései, elvárt eredmények

A tanulmány fő célja, hogy megvizsgálja a tervezett fejlesztés létjogosultságát, illetve a megvalósítás lehetséges alternatíváit. A tanulmányban megfogalmazásra és bemutatásra került 23 projektlem. A felsorolt elemek modulárisan megvalósíthatóak több ütemben, illetve számos kombinációban a későbbiekben pontosítandó megrendelői fejlesztési elképzelések szerint. Jelen tanulmány e megfogalmazott fejlesztés elemeket tartalmazza és mutatja be.

A projekt fő célja a tárolási kapacitás bővítéséhez szükséges infrastruktúra fejlesztése. A tervezett beruházás eredményeképpen Kaposváron egy olyan logisztikai központ létesül, amely a felmerült és potenciális további raktározási, raktárlogisztikai, valamint a gyártástámogatás területén felmerülő szolgáltatások iránti kereslet kielégítésére alkalmas.

A raktári csarnok szakmai pozicionálásánál fontos, hogy az épület és a benne elérhető logisztikai szolgáltatások is vonzóak legyenek az áruhalmozást biztosító térségbeli vállalkozások számára. Az MLSZKSZ (Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége) kidolgozott és működtet egy logisztikai központokat értékelő és osztályozó rendszert. Ennek alapján a kaposvári logisztikai központ számára - a kritérium rendszer pontjainak történő megfelelés esetén - a „Regionális Logisztikai Szolgáltató Központ” vagy a „Helyi Logisztikai Szolgáltató Központ” cím megszerzése lehet reális. A létesítmény üzemeltetésénél fontos, hogy arra ne raktárként, hanem logisztikai központként tekintünk.

A fentiek alapján a logisztikai központ üzemeltetése több módon lehetséges. Vagy az építettként fellépő Önkormányzat üzemelteti azt egy újonnan létrehozott vállalatot keresztül, vagy az ingatlant üzemeltetésre átadja (bérbe adja) egy logisztikai szolgáltató vállalatnak. A döntést annak megfelelően érdemes meghozni, hogy a projektre milyen emberi és pénzügyi erőforrásokat tud az Önkormányzat delegálni. A logisztikai szolgáltató vállalat általi üzemeltetés egyik előnye, hogy az Önkormányzat egy biztos havi bevételhez jut a bérleti együttműködés kapcsán. Másik jelentős előny, hogy egy logisztikai szakképzett biztosítani tudja azt a magas szintű szakmaiságot, amelyet az árutulajdonosok elvárnak egy szolgáltatótól – ez az igény a kérdőíves felmérés során is markánsan megjelent. A logisztikai vállalat logisztikai szolgáltatási szerződés keretében működik együtt a raktározást igénylő vállalatokkal, amelyek számára a raktárlogisztikai szolgáltatásokon túl a kapcsolódó vámkezelési, fuvarozási és szállítmányozási szolgáltatásokat is biztosítani tudja.

6.1 A beruházás által elvárt eredmények

A tervezett logisztikai központ létrehozásával Kaposvár Megyei Jogú Város növeli regionális gazdasági szerepét a Dél-Dunántúli áruforgalmi, gyártástámogató logisztikai szolgáltatások iránti igényeinek kielégítésével. A projekt megvalósulásával a keresletelemzésben bemutatott potenciális cégek körében a tevékenységeikhez kapcsolódóan igény mutatkozik a darab- és hűtött áru kezelésére alkalmas logisztikai központ, raktárcsarnok használatára.

A térségben a beruházás által elérhetővé válna nagy kapacitású berraktár dedikált logisztikai szolgáltatóval, ezzel enyhítve a szakképzetlen munkaerő hiánya jelentette kihívásokat. Egy megfelelően működő raktár arra ösztönözhetné a vállalatokat, hogy a logisztikai, gyártástámogató tevékenységeket szervezzék ki szakértő szolgáltatóknak.

6.2 Megvalósítás után teljesítendő indikátorok meghatározása

Az útmutató alapján meghatározott output indikátor

8. táblázat: Indikátorok

Az output indikátor megnevezése	Mértékegység	Kiindulási érték	Dátum	Célérték	Dátum
Megvalósult logisztikai központok száma	db	0	2022	1	2023

Forrás: Saját szerkesztés

Ezen túlmenően a helyi iparüzési adó növekedése, a betelepülő vállalkozások számának bővülése, a munkavállalók számának emelkedése és a meginduló beruházások számának növekedése várható.

7 Változatelemzés

A változatok meghatározásakor az **igényfelmérő kérdőív beérkezett válaszai**, valamint a fent bemutatott, a város körül található **ipari parkok** elhelyezkedése, megközelíthetősége, **közúti és vasúti kapcsolatai**, környezeti és társadalmi tényezők alkották a kritériumrendszer értékelési szempontjait.

A beérkezett válaszok alapján csoportosítottuk a logisztikai központ infrastrukturális, felszereltséggel kapcsolatos elemeit, funkciókat és szolgáltatásokat aszerint, hogy mennyire népszerűek, vagyis a kitöltők, mint potenciális használók milyen arányban említették az adott projektelemeket. Egy modulárisan bővíthető, de a potenciális helyszínektől függetlenül ugyanolyan műszaki tartalommal megvalósítandó logisztikai központ létesítésére adunk az alábbiakban javaslatot. **A projektváltozatok közötti különbség tehát a létesülő logisztikai központ lokációja, nem pedig felszereltsége. Ennek fő oka, hogy a projekt előkészítettségének ezen szakaszában a szükséges infrastrukturális és szolgáltatási projektelemek pontosabb műszaki tartalmát, kapacitásait még csak nagyvonalú becsléssel támaszthatnánk alá a beérkezett válaszok alapján, míg a helyszínek, mint meglévő, ismert ipari parkok, illetve a közeljövőben megvalósuló beruházások kézzelfoghatóan diverzifikálják a változatokat.** A három legoptimálisabbnak jelölt, vagyis legtöbb említést kapott helyszín a Keleti Ipari Park északi oldala, valamint az Északi Ipari Park (Füredi út nyugati oldala) és az egykori Kaposfil területe.

7.1 Értékelési kritériumrendszer kidolgozása

Minden egyes szempont esetében 1-től 10-ig terjedő skálán értékeltük a változatokat. Az egyes értékelési szempontok pontszámot kapnak. Az egyes szempontok egymáshoz való viszonyát, fontosságát súlyok fejezik ki. A súlyszámok meghatározása szakértői panel útján történt egy 5 fokozatú skálán, ahol 5-ös súllyal a legmeghatározóbb szempontokat vettük számításba. Így az egyes változatok esetén az összpontszám a változatra vizsgált értékelési szempontonkénti pontértékének és súlyának szorzata.

Helyszínre vonatkozó betelepülői igények

Az igényfelmérő kérdőív 21 kitöltője közül adott helyszínt megnevezők aránya a különböző projektváltozatokban 5-ös súllyal kerül beszámításra.

Intézményi, működési szempontok

A két változat között a műszaki tartalom, a logisztikai központ infrastruktúrája, felszereltsége tekintetében nincsen különbség, így ugyanolyan pontszámot kaptak. A beérkezett válaszok alapján a projektelemek száma így nem kapott súlyt (csak 1-gyel szoroztuk meg a pontszámokat).

Közúti kapcsolatok

A kérdőív kitöltői számára elsődleges a kamionos átrakás lehetősége. Hogy hány, egy vagy kettő főúthoz van kapcsolata az egyes helyszíneknek, 4-es súllyal vettük számításba. A legtöbb közúti kapcsolat 10 pont, a kevesebbet a legtöbbhez a 10-es pontrendszerben arányosítjuk.

Vasúti kapcsolatok

A kérdőív kitöltői számára kevésbé meghatározó a vasútra történő átrakás lehetősége, ugyanakkor szakmai javaslatunk szerint ez is értékelési szempont, hiszen a jövőben **az iparvágánnyal, illetve reális közelségben elérhető vasúti rakodási kapacitással rendelkező ipari, logisztikai létesítmények nagyobb hatékonyságra és versenyelőnyre tesznek szert** vasúti kapcsolattal nem rendelkező üzemekhez képest. Egy vasútvonal 5 pont, ám a villamosított vonal és a kereskedelmi pályaudvar közelsége 2,5-2,5 pont.

Környezeti hatások

A legnagyobb teherforgalom a városból közúton az M7 autópálya irányába távozik, illetve onnan érkezik, ezért ahhoz minél közelebbi lokáció az optimális a minél kisebb környezeti terhelés elérése érdekében. A projektváltozatokban megadott helyszínek és az M7 autópálya közötti km-ben megadott távolságokat 2-es súllyal vettük számításba.

Társadalmi szempontok

Ennél a szempontnál a Kaposvár belvárosától való távolságot vettük alapul, azaz mennyit kell majd a logisztikai központ majdani dolgozóinak utazni, hogy eljussanak munkahelyükre. A km-ben megadott távolságokat 10-es skálán egymáshoz arányosítottuk, ahol a 10 pontot a legkisebb távolságban elhelyezkedő iparterület kapta.

7.2 Változatok kiértékelése

Projektváltozat	Betelepülési helyszínigények		Intézményi, működési szempont		Közüti kapcsolatok		Vasúti kapcsolatok		Környezeti szempont		Társadalmi szempontok		Összpontszám	Rangsor
	5	Súlyozott	1	Súlyozott	4	Súlyozott	4	Súlyozott	2	Súlyozott	2	Súlyozott		
"0" változat (nem valósul meg a beruházás)	0	0	0	0	0	0	0	0	10	20	0	0	20	4
"A" változat (Keleti Ipari Park, Északi oldal)	10	50	10	10	5	20	10	40	1	2	6	12	134	1
"B" változat (Északi Ipari Park, Füredi út nyugati oldala)	7,6	38	10	10	10	40	5	20	2	4	9	18	130	2
"C" változat (egykori Kaposfil)	7,6	38	10	10	5	20	5	20	0	0	10	20	108	3

Betelepülési igények

Az igényfelmérő kérdőív 21 kitöltője közül 8-an, azaz 38% választotta optimális helyszínnek a Keleti Ipari Park északi oldalát, 6-6 válasz az Északi Ipari Parkra (Füredi út nyugati oldala), valamint az egykori Kaposfil területére érkezett, ami 29%. A 38% 10 pontot kapott súlyozás előtt, a 29% arányosan 7,6-ot.

Az „A” projektváltozat a kedvezőbb.

Intézményi, működési szempontok

23-23 megvalósítandó projektelemet azonosítottunk a beérkezett válaszok alapján, bármelyik helyszínen is valósul meg a beruházás. A változatok 10-10 pontot kaptak.

Az „A”, „B” és „C” projektváltozat súlyozott pontszáma között nincs különbség.

Közüti kapcsolatok

Az Északi Ipari Park kettő, a 61-es és 67-es főút találkozásánál található, míg a Keleti Ipari Park csak egyetlen, a 610-es úthoz biztosít csatlakozást. Az egykori Kaposfil csak a Jutai úthoz kapcsolódik. E szempont szerint a két főúti kapcsolat a legjobb, azaz 10 pontot ér, az egy közúti kapcsolattal rendelkező Keleti Ipari Park fele ennyit, azaz 5 pontot kapott.

A „B” projektváltozat a kedvezőbb.

Vasúti kapcsolatok

Vasútvonal mindhárom helyszín mellett elhalad. A Keleti Ipari Park északi és déli oldala között fut a 41-es, Dombóvár-Gyékényes vonal. A 36-os Kaposvár-Fonyód vasútvonal az Északi Ipari Parkot nyugatról, az egykori Kaposfil területét keletről kerüli.

A MÁV teherpályaudvar, mint kereskedelmi pályaudvar, valamint a várost átszelő, 41-es, mint egyetlen villamosított vonal közelsége a Keleti Ipari Park esetében előnyösebb helyszínt jelent.

A vasúti kapcsolat léte 5, a villamosított vonalhoz és a rendező pályaudvarhoz való kapcsolat 2,5-2,5 pontot ér, így 10:5 arányban pontoztuk a változatokat.

Az „A” projektváltozat a kedvezőbb.

Környezeti hatások

A leginkább környezetkímélő, 10 pontos megoldás a „0” változat, vagyis a projekt nélküli eset. Mivel az M7-es autópálya az Északi Ipari Parkból gyorsabban, rövidebb úton megközelíthető, kisebb a környezeti terhelés. Az M7-es autópályától való maximális, azaz a távolabbi, Kaposföltől mért távolságot a 10-es pontrendszerre vetítve az egykori Kaposfil 55 km-es távolsága 0 pontot, a 44 km-re fekvő Északi Ipari Park 2 pontot, az 50 km-re fekvő Keleti Ipari Park 1 pontot kapott.

A „0” projektváltozat a kedvezőbb.

Társadalmi szempontok

Mivel Kaposvár belvárosából az egykori Kaposfil gyorsabban, rövidebb úton megközelíthető, a leendő dolgozók számára könnyebb bejutni munkahelyükre, ha itt valósul meg a beruházás. A „C” változat 10 pontot, a „B” változat, a távolságot a 10-es pontrendszerre arányosítva 9 pontot, az „A” változat 6 pontot kapott.

A „C” projektváltozat a kedvezőbb.

7.3 Legmegfelelőbb változat kiválasztása

Összességében, valamennyi szempontot figyelembe véve, mint azt a 7.2 fejezetben található táblázat is összefoglalja, az „A” változat a legkedvezőbb, vagyis a **Keleti Ipari Park északi oldalán javasolt a beruházás megvalósítása**, logisztikai központ létesítése.

Az igényfelmérő kérdőív kitöltők, mint **potenciális használók** közül legtöbben a Keleti Ipari Park északi oldalát jelölték meg a logisztikai központ **legoptimálisabb helyszíneként**.

Az **intézményi, működési szempontokat** figyelembe véve a projekt (bármely helyszínen is valósul meg) **23 infrastrukturális elemet** illetve **szolgáltatást** fed le, melyek:

- zártláncú rakodás dokkoló kapun keresztül
- oldal-, illetve homlokrakodók
- portaszolgálat
- parkoló
- egyéb logisztikai szolgáltatások (autódarus anyagmozgatás, szállítási csomagolás készítése)
- belföldi és nemzetközi szállítmányozás és vámkezelés
- környezetbarát üzemeltetés
- közvámraktározás
- speciális jogosítványok, engedélyek léte
- raktári iparvágány által elérhető vasúti kiszolgálás
- targoncás anyagmozgatás
- digitális készletnyilvántartás
- raklapos, állványos tárolás
- csomagolás
- raklapos tömbtárolás
- kisebb áruk kézi polcos tárolása
- FIFO-elv szerinti készletkezelés
- címkézés
- kézi anyagmozgatás
- komissziózás, árukiszedés
- egységrakományképzés
- daruzott csarnokban híddarus anyagmozgatás
- egyszerűbb összeszerelési feladatok

Bár a Keleti Ipari Park **közúton** csupán egyetlen, a 610-es számú főúthoz csatlakozik, **vasúti** kapcsolatai már kedvezőbb lehetőségeket biztosítanak. A 36-os vonal villamosított, továbbá mintegy 1.000 méterre található a MÁV rendező teherpályaudvara, amely támogathatja az átrakást és a hatékony vasúti fuvarszervezést.

Környezeti szempontból nagyobb károsanyag kibocsátással járna, ha a Keleti Ipari Park és az M7-es autópálya között bonyolódna a kamionforgalom, **társadalmi szempontból** szintén nem a legelőnyösebb, a munkavállalókhoz, a városhoz legközelebbi helyszínen létesülne itt logisztikai központ.

8 A projekt műszaki bemutatása

A kaposvári logisztikai központ csarnoképületének kialakításakor javasolt az előregyártott vasbeton szerkezet, szendvicspanel borítással - minimum 5.000 m² területtel, valamint 8-10 m belmagassággal. A tetőre javasolt napelem egységek telepítése, melyek biztosítják, hogy az épület villamos energia szempontjából önfenntartó legyen, ugyanakkor tükrözi az építető környezettudatos szemléletét is. A tetőbevilágító- és az oldalablakok alkalmazásával tovább csökkenthető az épület üzemeltetésének költsége. Az épület temperálását, illetve hűtését elektromos vagy gázüzemű berendezésekkel javasolt megoldani.

Az épület kialakítását tekintve a **klasszikus raktármodell** megvalósítását javasoljuk. A fejépület részben találhatóak a **szintezhető dokkoló kapuk**. Ezek biztosítják a zárt láncú rakodás megvalósítását, amely napjainkban alapkövetelmény a raktározás során, különös tekintettel az élelmiszerbiztonsági előírásokra és a zárt hűtlánc biztosítására. A dokkoló kapukon keresztül a **targoncák bejárhatnak a kamionokba, illetve a konténerekbe**, ez pedig gyors anyagmozgatást tesz lehetővé a raklapozott egységrakományok be-, illetve kitárolása során. A süllyesztett dokkoló kapukat az teszi továbbá szükségessé, hogy ezzel a kialakítással a **csarnok padlószintjét nem kell megemelni** a teherautók rakfelületének szintjére (jellemzően 110 cm-re), ez pedig költséghatékonyabb kivitelezést eredményez. A süllyesztett dokkoló kapuk mellett javasolt **egy-egy padló szintű „drive-in” bejárható kapu** telepítése a csarnok elején vagy oldalsó részein, **legalább 4 m magassággal**, hogy a nagyobb építési magassággal bíró anyagmozgató gépeket szétszerelés nélkül lehessen a csarnokba juttatni, valamint igény esetén a kamionok a raktárba tudjanak tolatni és azokat zárt helyen, oldalról lehessen rakodni. A rakodókapuk felett helyezkednek el az irodák és a szociális helyiségek (mosdók, WC-k, öltözők, étkezők és konyha helyiségek). Ezek számosságát és méreteit célszerű úgy megtervezni, hogy nagyobb létszámú operációt is ki tudjon szolgálni. Szintén ezen a szinten, a csarnok belseje felől helyezkedhet el egy olyan nyitott terület, ahol csomagolási és egyéb hozzáadott értékű tevékenységek végezhetőek. A tárolóterületről kikészített rakatokat a homlokvillás vagy a magasemelősű targonca a csomagoló területre tudja helyezni, ahol elvégezhetőek a jellemzően kézi munkaerőt igénylő csomagolási, címkézési, kisebb szerelési és egyéb logisztikai tevékenységek.

A csarnoképület nagyobb részében kap helyet a tárolóterület, ahol a klasszikus raktárlogisztikai tevékenységek folynak – betárolás, tárolás, kommissiózás, kitárolás. A tárolandó áruféleségek határozzák meg a tárolási módot. Multiuser raktárként javasolt a **normál folyosós szélességű, raklapos állványrendszer** kialakítása. A **legalább 3,5 m folyosós szélességű állványkiosztás** lehetővé teszi, hogy a **0. szinten (földszinten)** megvalósítható legyen az **árukigyűjtés (kommissiózás)**. A **raklapos állványzatot** javasolt **1 t tömegű, EUR raklapokra (80*120 cm alapterület)** méretezni, **1,5-1,8 m rakatmagasságot** feltételezve. Amennyiben az EUR raklapok mellett jelentősebb igény jelentkezik **„angol raklapokon” (100*120 cm alapterület)** történő tárolásra, úgy a **raklapos állványok egy-egy sorát** célszerű ilyen paletták fogadására alkalmassá tenni. A **normál (15-25 °C)**, valamint a **hűtött (2-6 °C) raktárrész** tárolási rendszerének kialakítása hasonlóan történik.

A raktár **padozatát** az előző pontban részletezett rakatokra méretezett állványrendszerrel kalkulálva szükséges kialakítani – a **padlóterhelés és a szűrőterhelés** szempontjából, de minimum 5 t/m² padlóterheléssel szükséges kalkulálni. Különösen fontos szempont a csarnoképület és az állványzat tervezésekor az aktuális OTSZ (Országos Tűzvédelmi Szabályzat) előírásainak való megfelelés (kiemelten a **tűzzakaszok** kialakítása, tűz esetén **automatikusan nyíló tetőkupolák és tűzgátló ajtók** beépítése, **sprinkler rendszer** és **füstkötényfalak** telepítése). A tárolóterület irodaépület felőli végén a raktári állványok és a fejépület között állványzatokat nem tartalmazó, **expediáló területet** szükséges kialakítani, ahol a be- vagy a kitárolásra előkészített rakatokat **ideiglenesen** el lehet helyezni, hogy a szükséges készletgazdai átvizsgálást, ellenőrzést és a dokumentációs feladatok elvégzését követően a rakatokat a tárolóterületre betárolásra, vagy a fuvarszközbe történő berakással kitárolásra kerülhessenek. Az expediáló terület nagysága nagyobb, amennyiben az **X-dock funkciókat** is ellát. X-dock raktározás esetén a raktárba beérkező áru nem kerül betárolásra tartós tárhelyre, az csak rövid ideig van a raktárban, amíg az **egyik fuvarszközről a másik fuvarszközre** átrakásra nem kerül. Ilyen operációt működtetnek jellemzően a **CEP** (Courier, Express, Parcel) piac szereplői, a különböző futárcégek, akik a rakományt a gerincjáratú szállításokat ellátó kamionokról – szortírozást követően – átrakó (X-dock) raktáron keresztül kisebb, terítő autókra rakodják át.

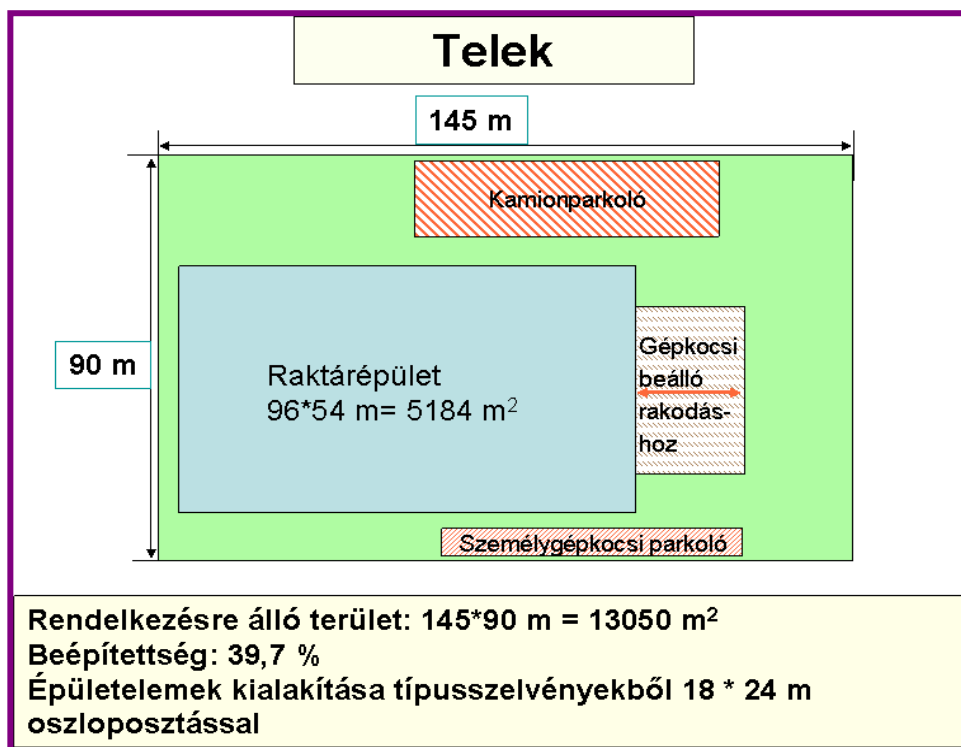
A **raktári anyagmozgatás** megvalósítására, a kamionok ki- és berakodására a **normál homlokvillás targoncák**, a **raktári állványzat kiszolgálására** pedig a **magasemelősű targoncák** alkalmazása javasolt. A targoncák esetében az **elektromos meghajtású** gépeket célszerű választani. Ez jó megoldás az élelmiszeripari termékek és elektronikai termékek tárolása esetén is.

A targoncák teherbírását a **mozgatatandó rakatok ismeretében célszerű meghatározni**, de alapvetően javasolt az **1,5 t teherbírású, valamint a 3-3,5 t teherbírású gépek** alkalmazása **1,1 m villahosszúsággal**, valamint **legalább 2 pár villahosszabbító** rendelkezésre állásával. A homlokvillás targoncákat építési magasságuk szempontjából úgy célszerű megválasztani, hogy a **2,1 m bruttó magasságot** ne haladják meg, mert így biztosított az, hogy azok a tengeri konténerekbe is bejárhatnak. A szabademelésű gépek szintén a tengeri konténerekből történő be- és kirakodás esetén hasznosak. A magasemelésű targoncák a tárolóterületeken végzik a rakatok állványzatba történő berakását, illetve az onnan történő kirakást. A gépi targoncák mellett nélkülözhetetlenek a **kézi anyagmozgató eszközök** („békák”) alkalmazása is.

A raktárban zajló fizikális mozgások gépi leképezésére és a készletnyilvántartásra **WMS** (raktárkezelő ügyviteli rendszerek) állnak rendelkezésre. Magas színvonalú raktározást tesz lehetővé a **vonalkód alapú nyilvántartás és készletkezelés**. Ennek során a tárolt áruk és a tárhelyek is vonalkóddal azonosítottak. A vonalkód olvasó szkennerek, illetve raktári adatgyűjtők alkalmazása révén a WMS rendszerekben pontosan követhetők a be- és kitárolási adatok és lekérdezhető az aktuális készlet szint is. Pontosán követhető, hogy mely termék, hol helyezkedik el a raktárban. További paraméterezés esetén pedig a **FIFO** elvű (lényegében a szavatossági időt követő) raktározást is jól támogatja az informatikai rendszer, amely az élelmiszer-raktározás során alapkövetelmény.

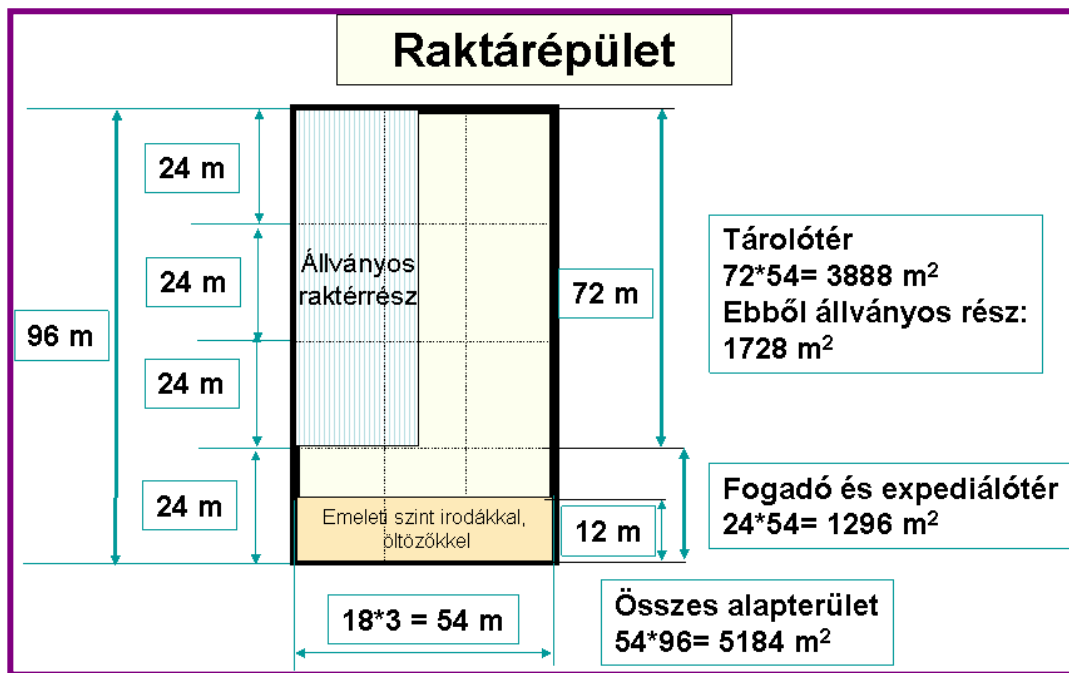
A raktár telken belüli elhelyezésekor fontos azt figyelembe venni, hogy az **épület kamionnal körbejárható** legyen, valamint a telek adottságainak megfelelően legyen lehetőség **kamionparkoló**, valamint **dolgozói személyautó parkoló** kialakítására. Szintén a csarnoképület melletti szabad területeken kap helyet a **tűzivíz tározó**, valamint a **göngyöleg (raklap) tároló**, **kerékpár tároló** és kijelölt dohányzó hely is. A létesítmény értékét növeli, ha a **terület körbekerített**, valamint a biztonság fokozása érdekében az **élőerős őrzés-védelemmel** rendelkezik, melynek személyzete a bejáratnál telepített **portaépületben vagy konténerben** kap helyet, így biztosítva az érkező, illetve távozó személy- és teherforgalom ellenőrzését, kontrollját.

49. ábra Példa a logisztikai csarnok elhelyezésére



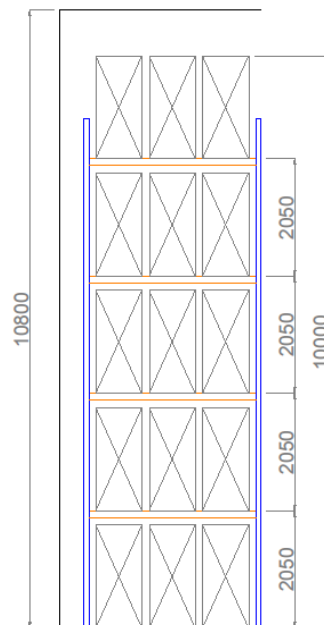
Forrás: Saját szerkesztés

50. ábra Példa a logisztikai csarnok belső kialakítására



Forrás: Saját szerkesztés

51. ábra Példa a logisztikai csarnok raklapos állványzatának kialakítására



Forrás: Saját szerkesztés

Referenciaként jó példa a Magyar Posta újonnan átadott miskolci logisztikai csarnoka.





9 Forrástérkép

A projekt megvalósítására az alábbi programok pályázati lehetőségeit javasoljuk megfontolni.

9.1 Területfejlesztési Operatív Program Plusz

A program célja a regionális, decentralizált gazdaság fejlesztésének támogatása és a helyi erőforrásokon alapuló foglalkoztatás növelése.

9.1.1 TOP Plusz – 1.1.1-21 Helyi gazdaságfejlesztés

1) Ipari parkok, iparterületek fejlesztése

- a) Többségi önkormányzati és állami tulajdonban lévő Ipari parkok, tudományos és technológiai parkok, logisztikai és innovációs központok fejlesztése (meglévő, címmel rendelkező parkok esetében)
 - i) Meglévő ipari parkok, tudományos és technológiai parkok, logisztikai és innovációs központok telekhatáron belüli alpinfrastruktúra (gáz, víz, csatorna, út, iparvágány, parkoló, elektromos vezetékrendszer, energia hálózat, távközlési és kommunikációs hálózat, hulladékkezelő létesítmények) kiépítése, átalakítása, felújítása, bővítése, korszerűsítése, közlekedőfelület kialakítása, illetve telekhatáron kívüli alpinfrastrukturális beruházás a Felhívás 2.3. pontja szerint.
 - ii) A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó új épület építése, létesítése, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
 - iii) A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó meglévő épületek átalakítása, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
 - iv) Elérhetőséget megteremtő vagy erősítő utak vagy csomópontok felújítása, fejlesztése, átépítése vagy megerősítése.
- b) Többségi önkormányzati és állami tulajdonban lévő Iparterületek kialakítása és meglévők fejlesztése, barnamezős, illetve zöldmezős beruházások

A főtevékenységen belül támogatható:

- i) Telekhatáron belüli alpinfrastruktúra (gáz, víz, csatorna, út, iparvágány, parkoló, elektromos vezetékrendszer, energia hálózat, távközlési és kommunikációs hálózat, hulladékkezelő létesítmények) kiépítése, átalakítása, felújítása, bővítése, korszerűsítése, közlekedőfelület kialakítása, illetve telekhatáron kívüli alpinfrastrukturális beruházás.
- ii) A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó új épület építése, létesítése, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- iii) A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó meglévő épületek átalakítása, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- iv) Az elérhetőséget megteremtő vagy erősítő utak vagy csomópontok felújítása, fejlesztése, átépítése vagy megerősítése.

Elsődleges cél a meglévő kapacitások és szolgáltatások minőségi fejlesztése, a még szükséges infrastrukturális háttér kiépítése, új üzleti infrastruktúra kialakítása csak indokolt, szakmai szempontok alapján alátámasztott esetben támogatható. A szakmai szempontokat az üzleti terv útmutató tartalmazza.

2) Inkubátorházak fejlesztése

- a) Iparfejlesztési és iparfejlesztéshez kapcsolódó szolgáltatói inkubációs tevékenység céljára használandó ingatlanok építése, bővítése, korszerűsítése, modernizálása és inkubátorházzá történő átalakítása. Ezzel olyan háttér infrastruktúra létrehozása a betelepülő, induló vállalkozások számára, amely segíti 3 éves túlélésüket, piacra jutásukat és növekedésüket.
- b) Iparfejlesztési és iparfejlesztéshez kapcsolódó szolgáltatói inkubációs funkciókat támogató közös terek és közös műhelyek kialakítása, amelyek a kiemelt ipari ágazatokban tevékenykedő

betelepülő, induló vállalkozások számára, a hagyományos inkubációs szolgáltatásokon felül a legmodernebb technológiai követelményeknek megfelelő eszközök, berendezések elérhetőségét is biztosítja.

- c) Az inkubációs tevékenységhez kapcsolódóan a telekhatáron belüli alpinfrastruktúra kiépítése (közművek, elektromos vezetékek, közlekedő felületek), ill. telekhatáron kívüli alpinfrastruktúra beruházás.

3) Vidéki gazdaság üzleti infrastrukturális háttérének támogatása

A felhívás meghirdetésekor a támogatásra rendelkezésre álló tervezett keretösszeg, összes elszámolható költség alapon, 42 930 000 000 Ft.

9.1.2 TOP Plusz – 1.3.2-21 Fenntartható városfejlesztés

A pályázat különlegessége, hogy lehetőség van több párhuzamos TOP pályázati kiírásnak is megfelelő komplex fejlesztésre is pályázni.

1) Ipari parkok, iparterületek fejlesztése

A TOP Plusz – 1.1.1-21 Helyi gazdaságfejlesztésben leírtak szerint.

2) Inkubátorházak fejlesztése

A TOP Plusz – 1.1.1-21 Helyi gazdaságfejlesztésben leírtak szerint.

A felhívás meghirdetésekor a támogatásra rendelkezésre álló tervezett keretösszeg, összes elszámolható költség alapon, 302,38 milliárd Ft

9.2 Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz

9.2.1 GINOP Plusz – 1.2.1-21 A mikro-, kis- és középvállalkozások modern üzleti és termelési kihívásokhoz való alkalmazkodását segítő fejlesztések támogatása

A pályázat keretein belül lehetőség nyílik az alábbi tevékenységek támogatására:

- Technológiai fejlesztést eredményező új eszközök beszerzése
- Infrastrukturális és ingatlan beruházás
- Tanácsadási szolgáltatások igénybevétele
- Képzési szolgáltatások igénybevétele
- Eszközbeszerzéshez kapcsolódó gyártási licenc, gyártási know-how beszerzése
- Megújuló energiaforrást hasznosító technológiák alkalmazása
- Információs technológia-fejlesztés

A pályázat jelenleg nem elérhető, de amennyiben a jövőben hasonló konstrukcióval kerül pályázat kiírásra, úgy lehetőség nyílna annak igénybevételére a vizsgált beruházás megvalósítása kapcsán is.

10 Felhasznált források

artcaffe.hu letöltve: 2022. 04. 06.

balatonkertesz.hu letöltve: 2022. 04. 06.

cadproduction.hu letöltve: 2022. 04. 06.

fino.hu/cegunkrol-43.html letöltve: 2022. 04. 06.

genezispartner.hu/500-ak-klubja/kiserleti-eredmenyek/somogy/igal/3326/ letöltve: 2022. 04. 06.

healthbeautymeta.com/HU/Kaposvár/539915646026766/Természet-Patikája letöltve: 2022. 04. 06.

ingatlan.com letöltve: 2022. 04. 07.

kaposterner.hu/index.html letöltve: 2022. 04. 06.

kaposvarmost.hu/hirek/kaposvari-hirek/2022/02/28/magyar-posta-kaposvari-beruhazas-alapko.html letöltve: 2022. 04. 07.

kezikonyvunk.hu/kaposvár-építőipari-kivitelezés/ letöltve: 2022. 04. 06.

kfkp.hu/hu/ipari-parkok-iparteruletek/ letöltve: 2022. 04. 06.

kph.kaposvar.hu/data/onkorm/szmsz/download/pmh.pdf letöltve: 2022. 04. 06.

koronascukor.hu letöltve: 2022. 04. 06.

megapapir.hu letöltve: 2022. 04. 06.

opten.hu letöltve: 2022. 04. 06.

pek-snack.hu letöltve: 2022. 04. 06.

videoton.hu/vallalatunk/rolunk/ letöltve: 2022. 04. 06.

1316/2013/EU rendelet: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&qid=1547819208536&from=HU> letöltve: 2022. 04. 06.