

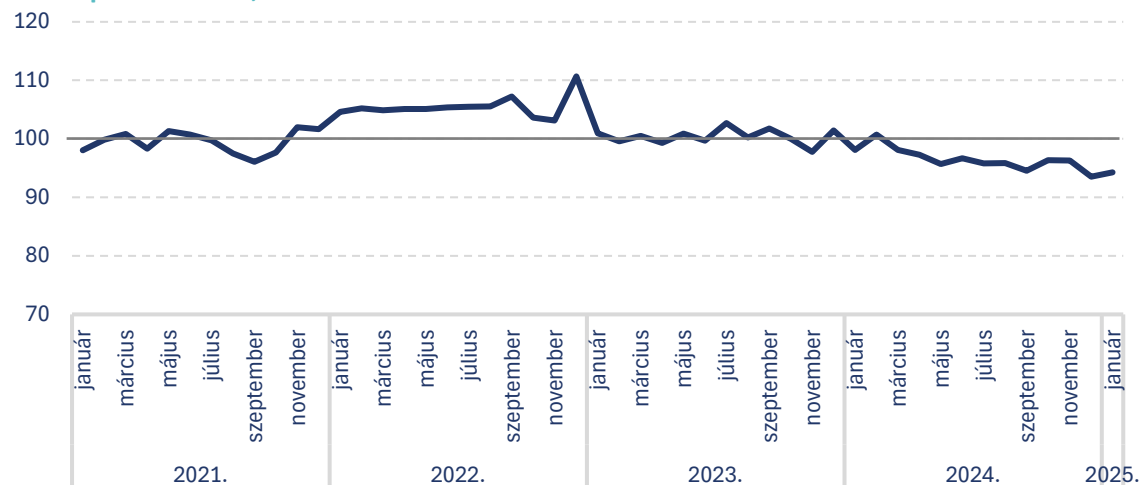
Logisztika

2024 Q4

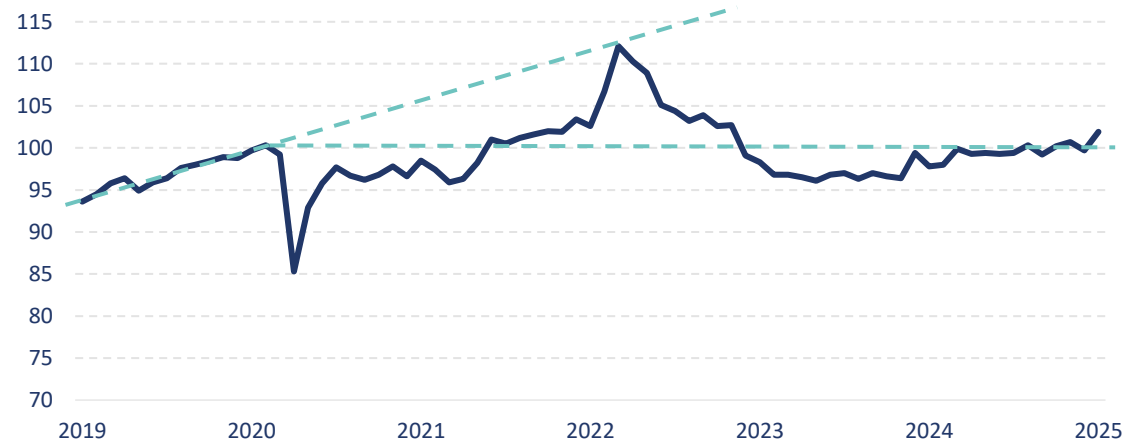
Összefoglaló

A logisztikát leginkább befolyásoló ágazatok teljesítményében javulást várunk középtávon

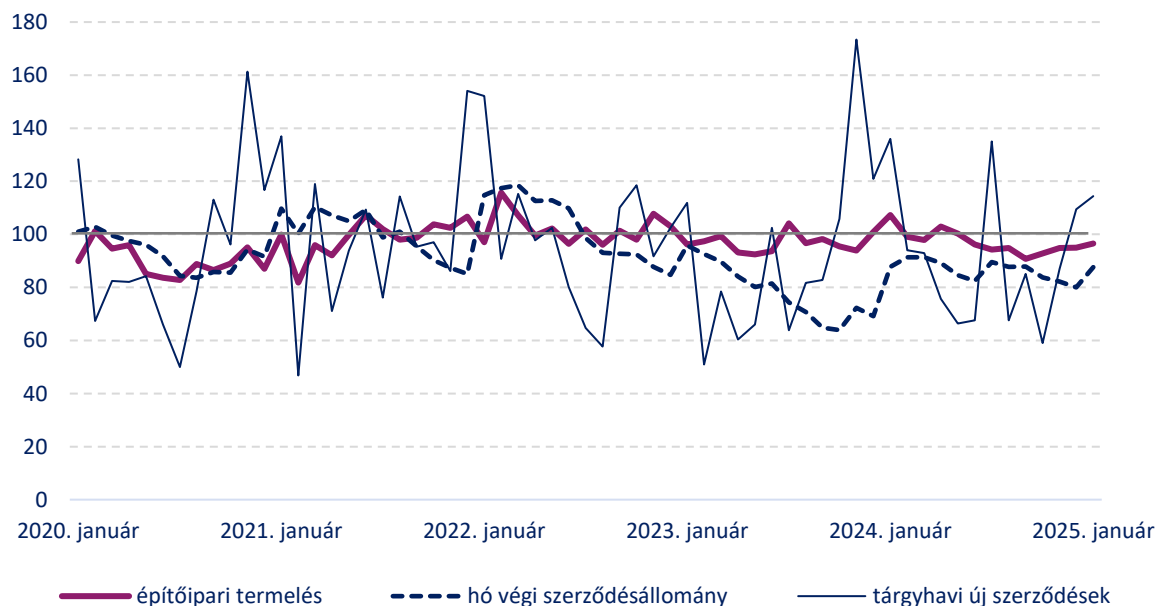
Ipari termelés, 2021=100%



Kereskedelmi forgalom, 2021. év havi átlaga=100%



Építőipar összefoglaló adatai, 2021=100%



- **Az építőipari rendelési mutatók vegyes képet mutatnak:** az építőipari vállalkozások január végi szerződésállományának volumene 0,2%-kal mérséklődött az egy évvel korábbihoz képest, és a megkötött új szerződések volumene is elmaradt az egy évvel korábbtól, 15,8%-kal. Pozitív azonban, hogy előző hónaphoz képest viszont mind a tárgyhóban kötött, mind a fennálló szerződésállomány növekedni tudott, előbbi 7,2, utóbbi 7,6%-kal.
- **Továbbra is kedvezőtlenül alakulnak az ipari rendelésállományok,** ugyanakkor az éves lemaradás már csökken: a kiemelt feldolgozóipari álgak összes rendelésállománya 13,6%-kal maradt el az egy évvel korábbtól. Ezen belül a járműgyártás rendelésállománya 14,8%-kal, a villamos berendezés gyártásáé 16%-kal csökkent. Utóbbi estében az export rendelésállomány 25,4%-kal, míg az új export rendelések 26,1%-kal maradtak el az egy évvel korábbtól.
- **A kiskereskedelmi forgalom** 2023-hoz képest stabilan nőtt, ugyanakkor fix bázison inkább stagnálás volt jellemző. A januári kiugró adat a gyenge december utáni korrekció lehet, illetve hatással lehettek az állampapír kamatkifizetések is.

Kilátások



- Évtizedes mélyponton a szállított áruk tömege: belföldön a **közúti fuvarozásnak** a kereskedelem lassú bővülése ad támaszt rövid távon, míg de az építőipar és ipar alulteljesítése negatívan hat az ágazatra.
- A március második felében elfogadott **német gazdaság élénkítő csomagnak** 2026-tól kezdve pozitív hatása lehet a nemzetközi szállítási igényekre
- Belföldön a kapacitások bővülése, míg nemzetközi fuvarozásban a flottacsökkentési trend folytatása látszik.
- A kelet-nyugati vasúti áruszállításban a Középső folyosó fejlesztése közép- és hosszútávon növelni tudják hazánk szerepét a nemzetközi áruszállításban
- **Az előzetes adatok alapján a közúti crosstrade áruszállítás az első negyedévben 9,2%-kal emelkedhet** a tavalyi év azonos időszakához képest Németország, Ausztria és Olaszország vonatkozásában.
- 2025. március elejétől szigorodott az importáfa-levonási jog engedményezése.

Pozitív trendek



- Lezárult a covid utáni visszaépülés szakasza a légi személyszállításban
- A fővárosi repülőtér tovább tervezi növelni járatok számát, amik pozitív hatással lesznek az utas és cargo forgalomra is; töretlenül növekszik a légi áruszállítás
- Az olajárak csökkenése hozzájárul a fuvarozók jövedelmezőségének pozitívba fordulásához.
- A HUNGRAIL szakmai csoportja akciótervet készített a vasút versenyképességének felzárkóztatásához; az ÉKM-től március 31-ig várható hasonló anyag.
- 2024 Q4-ben **csökkent a megszűnéshez is vezethető eljárások aránya** mind a nemzetgazdaság egészében, mind a logisztikában.

Kockázatok



- Az ipari termelés elhúzódó helyreállása nyomást helyez az ágazat teljesítményére
- **Tavaly 12% körül alakulhatott a sofőrhiány a logisztikában.** Idén a várhatóan élénkülő gazdasági aktivitás miatt a betöltetlen pozíciók aránya elérheti a 15%-ot.
- A GYSEV nyilatkozata alapján a **vasúton** felújítások miatt 2026, illetve 2027-ig Passaunál és Salzburgnál is korlátozásokra kell számítani, így ezeken az útvonalakon kevesebb vonat fog haladni, kisebb lesz a kapacitás.
- A hazánkban megjelent ragadós száj- és körömfájás fertőzés miatti **kiviteli korlátozások** negatívan befolyásolhatják az első féléves áruszállítást.
- A kibontakozó **vámháború** lefelé mutató kockázat, különösen az ipari félkész termékeket, alkatrészeket, járműveket érintő szállításnál.

Negatív trendek



- A negyedik negyedévben a közúti fuvarozás **jövedelmezősége** tovább romlott.
- **Közúton az éves költségnövekedés háromnegyedét továbbra is az autópályadíj és a használati arányos útdíj emelése okozta,** de a további költségelemek is növekedtek (a bérek 10-14%-kal, az amortizáció 15-17%-kal, a lízingkamatok 20-25%-kal).
- A gyenge ipari mutatók miatt várhatóan **csökkenést fogunk látni az első félév adataiban** az európai áruszállításban.

Áruszállítás és spedíció

- **2024 Q4-ben éves szinten 9,9%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 2,9%-kal csökkent az árutonna-kilométer** (q/q: -6,3% ill. -3,9%). Belföldön a tömeg 17,2%-kal, az árutonna-km 17,6%-kal csökkent. Nemzetközi relációban azonban növekedés látszik a mutatókban (+5,3% és +5,5% y/y).
- A belföldi fuvarpiac számára az év utolsó negyedében és 2025 első felében a kiskereskedelem lassú bővülése adhat majd támaszt. Az ipar és építőipar fuvarpiaci kereslete Q4-ben tovább csökkent, és várhatóan az első negyedévben is alacsonyan marad.

Raktározás

- A BRF által kezelt ipari ingatlan állomány alapján az **üresedési ráta Budapesten 7,9%-ra csökkent 2024 Q4-ben**, ami 0,6%-ponttal alacsonyabb, mint egy évvel korábban (-1,7%-pont Q3-hoz képest). **A regionális kihasználatlanság 6,8%-os, így az országos is 7,6%.**
- **A teljes bérlői kereslet a főváros és környékén 28%-ot emelkedett éves alapon**, így 226 ezer m²-en áll.

Tömegközlekedés

- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér IV. negyedéves utasforgalma 4,5 millió fő volt**, 21,4%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel az éves utasszám elérte a 17,6 millió főt, ami 8,7%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 11,4%-kal nőtt. A nemzetközi forgalom utasai döntően (52,2%-os súly) légi személyszállítással közlekednek.

Postai, futárpostai tevékenység

- **A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege 71,4 ezer tonna volt**, 2023 Q4-hez képest 55,9%-kal, az előző negyedévhez képest 12,9%-kal több.
- A növekedést továbbra is **az érkező áruk hajtják, ezek tömege 89%-kal növekedett éves szinten 2024 Q4-ben**. 2024-ben 95,8%-kal több áru érkezett, mint 2023-ban, az induló áruk tömege pedig 20,1%-kal volt több, így összesen 65,7%-kal nőtt a budapesti repülőtéren kezelt áruk és postai küldemények tömege.
- **A belföld-belföld küldemények száma éves alapon enyhén nőtt** (+1,2%), ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 48%-ról 45%-ra csökkent. A külföld-belföld küldemények száma 51,6%-kal emelkedett (y/y, 8,2 millió db), valamint negyedéves alapon 26,2%-os növekedés történt. Mindkét viszonylatban rekordot ért el a csomagok száma a negyedik negyedévben.

Nemzetközi kitekintés



New HGV registration

-29% y/y

Spot Price Index

123,9

-1,0 y/y

Contract Price Index*

128,9

-1,4 y/y



Az európai közúti fuvarozási árindexek egyértelműen a gazdasági stagnálás jeleit mutatják, ugyanakkor a negyedik negyedévben mind a spot, mind a szerződéses árak emelkedtek Q3-hoz képest. A szerződéses árindex hetedik negyedéve alakulnak a spot index felett, ami egy kiegyensúlyozottabb piac képét mutatja, a különbség jelenleg 5,0 pont.



A vasúti szállítás fejlődése elmarad a kívánatos szinttől Európában. Hiányoznak az összehangolt fejlesztések, az egységes infrastruktúra kialakítása, ugyanakkor az intermodalitás terjedésével a vasút szerepe is nőhet. A kelet-nyugati áruszállításban a Középső folyosó hatékonyságát tudják növelni egyes közel-keleti vasútfejlesztések (pl. törökországi), melyekkel a szállítási időt lehetne rövidíteni, illetve egy hajóra történő átrakodás is meg lehetne spórolni. Hazánk érintettsége szempontjából kiemelten fontos lenne a Középső folyosó fejlesztése, de ezek a beruházások inkább hosszútávon éreztetnék hatásukat.



A tengeri szállítás költsége év eleje óta meredeken csökken. A tavalyi évben a Vörös-tengeren tapasztalt sokk, és a korán kezdődő beszerzési időszak felfele nyomta az árakat, idén januártól kezdve azonban a Shanghai Containerized Freight Index** a 2500 USD/TEU körüli szintről szűk három hónap alatt 1300 USD/TEU-ra csökkent. A 2025-re meghirdetett tengeri útvonalak szinte teljesen megegyeznek a tavalyikkal, vagyis a szereplők nem számítanak a Vörös-tenger biztonságosan hajózhatóvá válásával. A március közepén az Egyesült Államok és a húszik között lezajló támadások után a lázadó csoport bejelentette a hajók támadásának folytatását, ami támaszt adhat a szállítási díjaknak.



A globális légi áruszállításnak kiemelkedő éve volt 2024: 11,8%-os bővülést ért el az ágazat cargo tonna-kilométerben, és becslések szerint 2025-ben 5,8%-os növekedéssel lehet számolni. A volumen a 2021-es rekordot is meghaladta 0,5%-kal. A kivételes növekedés mögötti legnagyobb faktorok a dinamikus növekedést mutató nemzetközi e-kereskedelem, valamint a tengeri szállítás sokkjait követő áttérrelődés a légi szállításba. A 2025-ös teljesítményre a legnagyobb kockázatot a kibontakozó vámháború jelenti, aminek erőteljes negatív hatása lehet a kulcsszerepet játszó e-kereskedelemre.

A vizsgált európai országok közül Magyarország középmezőnyben helyezkedik el a közúti fuvarozásban és éppen az első harmadban van vasúti áruszállítás terén árutonna-kilométert tekintve.

A közúti fuvarozás teljesítménye enyhén nőtt ** Q2-ben, ugyanakkor a vasúté csökkent a harmadik negyedévben. A gyenge ipari mutatók miatt várhatóan csökkenést fogunk látni a második félév során is.

A vasúti áruszállítás Európa szerte veszít súlyából a közúttal szemben, ennek többek között a fragmentált infrastruktúra, a megfelelő mértékű és célzott támogatások hiánya, valamint, hogy a nem összehangolt, sokáig tartó fejlesztések miatt kieső vonalaknak gyakran nincsen alternatívája.

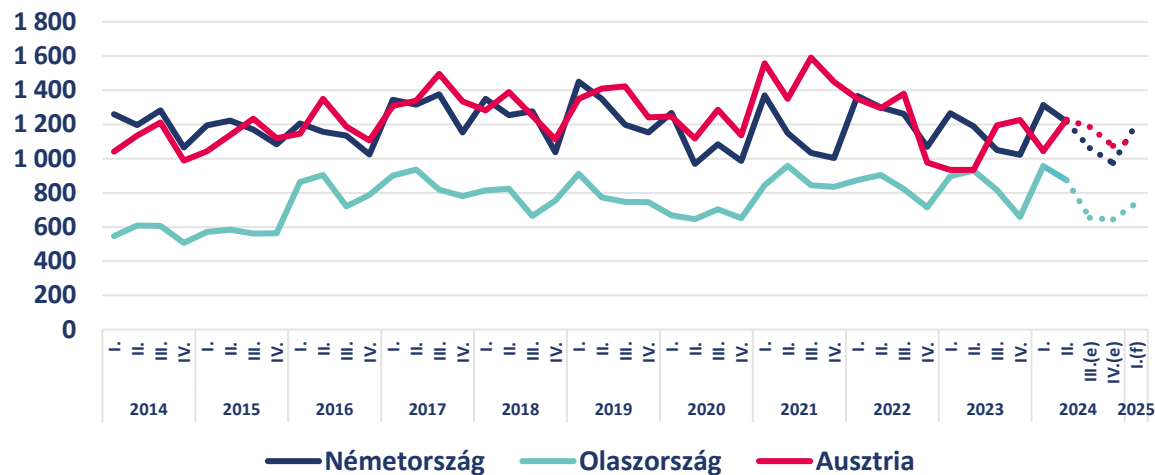
*milliárd árutonna-kilométer
**a táblázatok országait tekintve

Közúti áruszállítás*			
	2023Q2	2024Q2	
Lengyelország	97,8	91,7	-6,2%
Németország	73,2	72,3	-1,2%
Spanyolország	66,9	70,7	5,7%
Franciaország	42,0	43,3	3,1%
Olaszország	37,6	40,4	7,3%
Csehország	17,0	19,0	11,9%
Litvánia	16,4	17,0	3,9%
Románia	16,2	16,3	0,7%
Hollandia	15,9	15,8	-0,8%
Svédország	10,3	9,7	-6,1%
Magyarország	8,4	9,0	6,7%
Szlovákia	6,8	8,1	19,0%
Finnország	8,0	7,0	-12,3%
Bulgária	8,0	6,9	-13,2%
Ausztria	6,5	6,4	-1,7%
Norvégia	6,3	6,3	-0,4%
Portugália	7,3	6,2	-14,7%
Szlovénia	6,1	5,8	-4,6%
Görögország	5,2	5,2	0,4%
Dánia	4,2	4,4	3,5%
Horvátország	3,9	4,1	4,5%
Lettország	3,4	3,8	13,9%
Svájc	3,2	3,2	0,4%
Észtország	1,0	1,0	0,4%
Átlag	19,6	19,7	0,4%

Vasúti fuvarozás*			
	2023Q3	2024Q3	
Németország	31,2	31,6	1,2%
Lengyelország	15,1	13,9	-7,8%
Franciaország	7,6	8,3	9,4%
Olaszország	5,3	5,5	3,6%
Ausztria	5,0	4,9	-0,2%
Csehország	3,9	3,7	-6,2%
Románia	3,2	2,7	-15,3%
Svájc	2,5	2,3	-7,4%
Magyarország	2,5	2,3	-8,4%
Spanyolország	2,1	2,2	5,9%
Finnország	1,8	2,2	21,5%
Szlovákia	1,7	1,8	3,2%
Litvánia	1,7	1,6	-2,5%
Hollandia	1,6	1,5	-6,1%
Bulgária	1,1	1,2	12,2%
Norvégia	1,1	1,0	-7,3%
Szlovénia	0,9	0,9	3,6%
Horvátország	0,8	0,8	4,5%
Portugália	0,7	0,8	11,0%
Lettország	1,2	0,7	-40,7%
Dánia	0,4	0,4	-8,5%
Észtország	0,2	0,1	-25,7%
Görögország	0,1	0,0	-25,0%
Svédország	5,4	n/a	n/a
Átlag	4,0	3,9	-2,5%

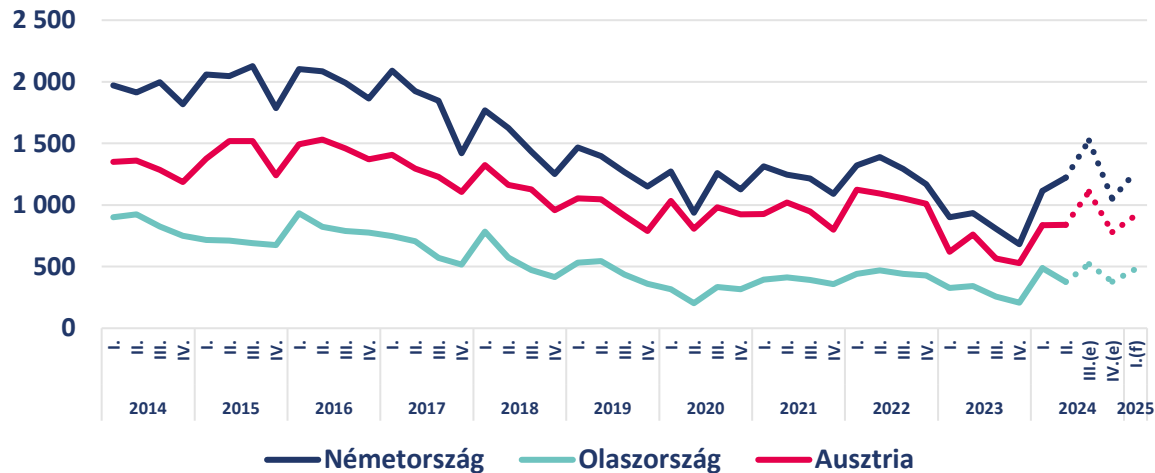
TOP3 EU partner vonatkozásában csökkenés várható az áruforgalomban az első negyedében

EXPORT + IMPORT



Németország, Ausztria és Olaszország (mint legjelentősebb kereskedelmi partnereink közötti áruforgalomban) **vonatkozásában átlagosan 7,9%-os éves csökkenés várható az első negyedéves áruforgalomban.** Ebben további lefele mutató kockázatnak számítanak a hazánkban megjelent ragadós száj- és körömfájás fertőzés miatti kiviteli korlátozások.

CROSSTRADE



Az előzetes adatok alapján a crosstrade áruszállítás az első negyedévben 9,2%-kal emelkedhet a tavalyi év azonos időszakához képest az adott országok vonatkozásában.

A KSH adatai alapján crosstrade* relációban tavaly 38,5%-kal meghaladta a közút teljesítménye a 2023-as szintet. Emellett a nemzetközi cabotage 21,1%-kal nőtt.

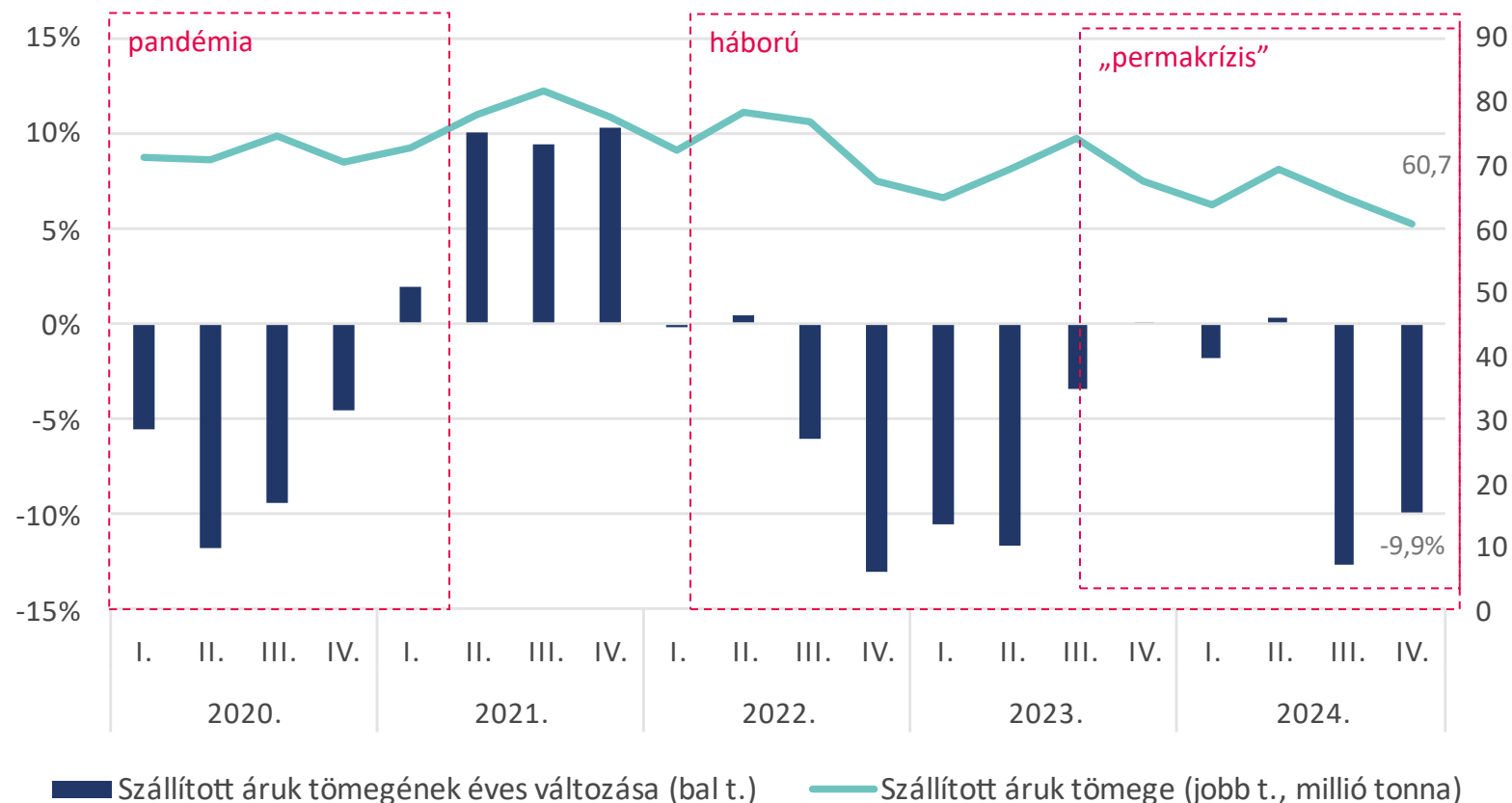
Megjegyzés: KSH-nak jelentő hazai szolgáltatók adatai. Q3 és Q4 becslés a KSH tényadatok alapján arányosított Eurostat adat. Q1 előrejelzés KSH és Eurostat historikus adatai alapján.

Export+Import: Magyarországon felrakott és adott országban lerakodott, illetve adott országban felrakott és Magyarországon lerakodott áru.

*Crosstrade: Adott ország és egy harmadik ország között végzett áruszállítás.

Hazai áttekintés

Szállított áruk tömege (millió tonna, előző év azonos időszaka=100%)

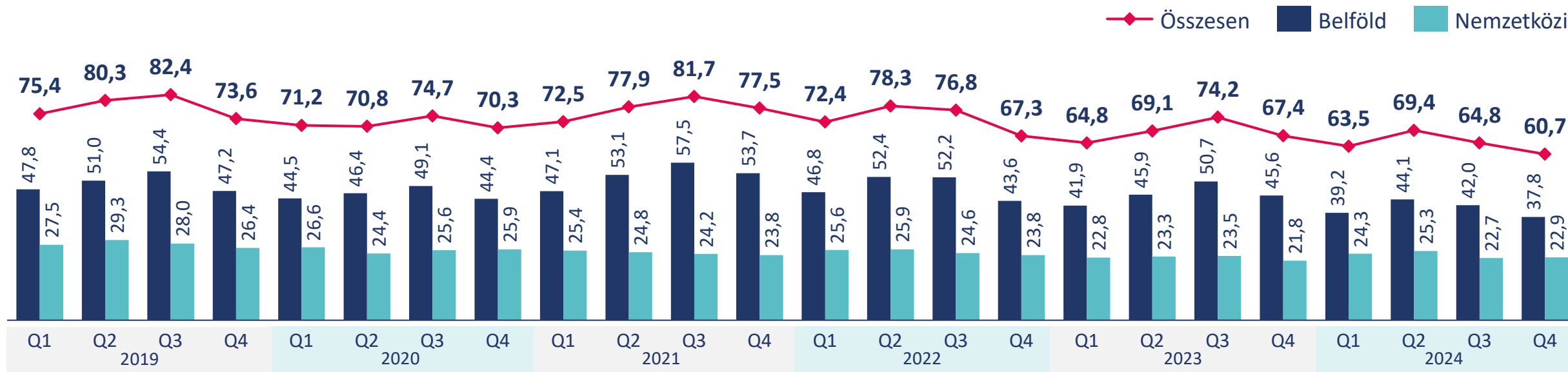


A szállított áruk tömege (60,7 millió tonna) **9,9%-kal kevesebb** volt az előző év azonos időszakához viszonyítva, közel ötödével elmaradva a járvány előtti szinttől (19Q4: kb. 73,6 millió tonna).

A belföldi fuvarpiac számára az év utolsó negyedében és 2025 első felében a kiskereskedelem lassú bővülése adhatott támaszt. Az ipar és építőipar fuvarpiaci kereslete Q4-ben tovább csökkent, és várhatóan az első negyedévben is alacsonyan marad.

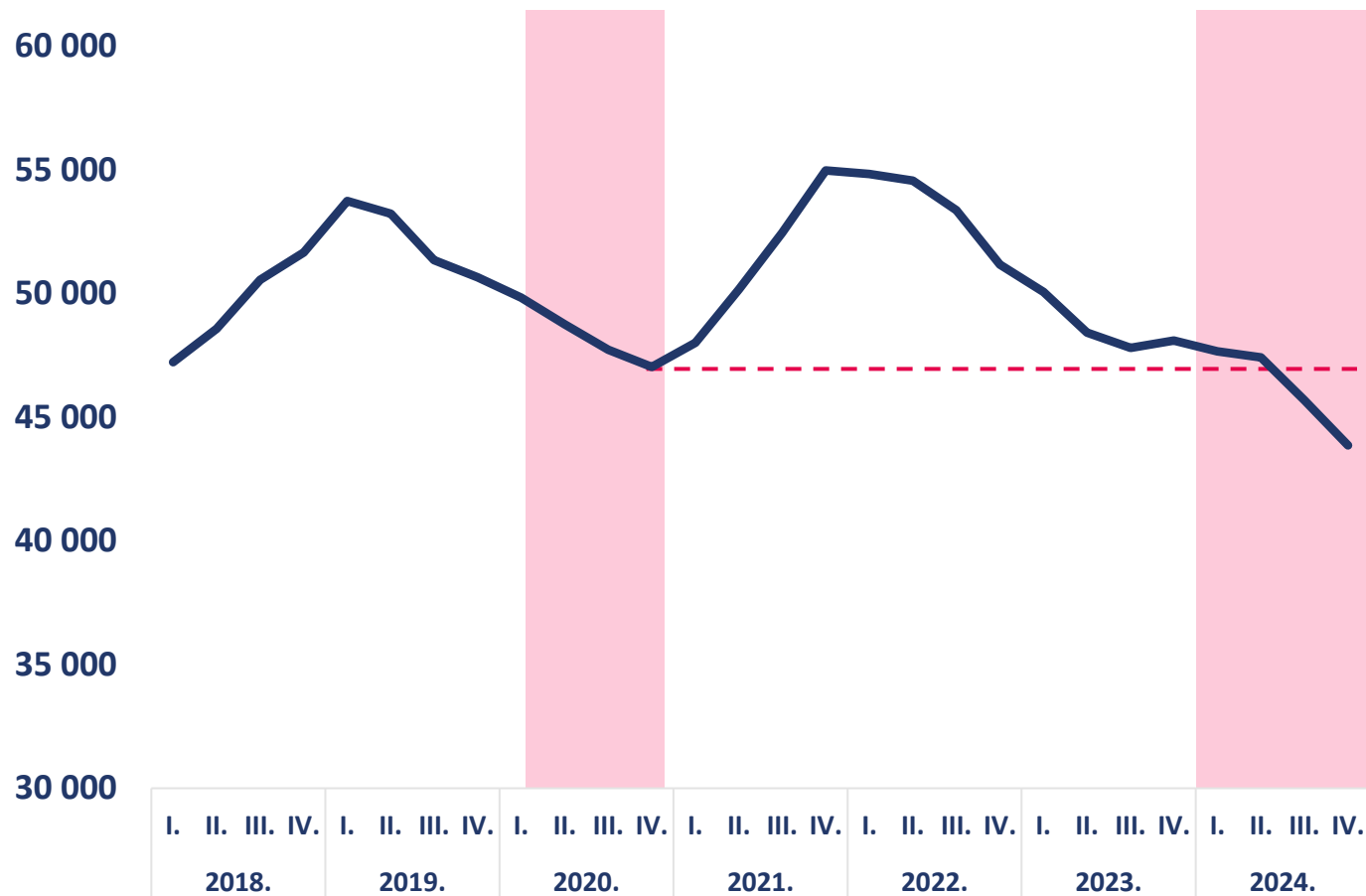
A szállítási igényekben 2025 első felében nem számítunk érdemi emelkedésre. Ugyanakkor a március második felében elfogadott német gazdaság élénkítő csomagnak 2026-tól kezdve pozitív hatása lehet a nemzetközi szállítási igényekre: negyedéveket vizsgálva a német feldolgozóipar éves alapú változásában egy 10%-pontos emelkedés a nemzetközi relációban szállított áru tömegét átlagosan 3,4%-pontos emeli.

Áruszállítási teljesítmény alakulása, millió tonna



- **2024 Q4-ben éves szinten 9,9%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 2,9%-kal csökkent az árutonna-kilométer (q/q: -6,3% ill. -3,9%).** Belföldön a tömeg 17,2%-kal, az árutonna-km 17,6%-kal csökkent. Nemzetközi relációban azonban növekedés látszik a mutatókban (+5,3% és +5,5% y/y). Negyedéves alapon egy erősen alulteljesítő Q3-hoz képest a belföldön szállított áruk tömege 10,2%-kal (nemzetközi: +0,9%), az árutonna-km pedig 6,2%-kal csökkent (nemzetközi: -2,9%). Ezek alapján elmondható, hogy a negyedik negyedéves gyenge teljesítmény elsősorban a belföldi szállítások visszaesésének tudható be.
- **A negyedik negyedévben nemzetközi szinten 8,2% ill. belföldön 14,6% volt a költségnövekedés a közúti fuvarozásban (y/y).** Vagyis ekkora díjnövekedés kompenzálta volna a szereplőket a növekvő kiadásaiért, de a Digilog mérése szerint **a díjak csak 5,3%-kal (nemzetközi) illetve 11,9%-kal (belföldi) emelkedtek Q4-ben éves alapon.** Így egyértelmű, hogy a magasnak tűnő díjemelések ellenére **a közúti fuvarozás jövedelmezősége tovább romlott,** nagyjából 3%-os további díjemelésre lett volna szükség. 2025-ben 10% körüli díjemelés várható. Az éven belüli költségnövekedés 1,8% illetve 1,9% volt, vagyis a 2024 év eleji kétszámjegyű negyedéves növekedés egyszeri hatások eredménye volt (pl. útdíj emelések).
- **Az éves költségnövekedés több, mint háromnegyedét továbbra is a használatarányos útdíj emelése okozta,** az üzemanyagár csökkenése Q4-ben lefelé tolta az önköltséget, de minden más költségterhelés növelte azt (a bérek 10-14%-kal, az amortizáció 15-17%-kal, a lízingszámok 20-25%-kal emelkedtek), így Q4-ben az olcsóbb üzemanyag és a gyengülő forint okozott enyhe nyereséget a fuvarozóknak.

Közúton szállított áruk tömege, ezer tonna (négy negyedéves mozgóátlag)



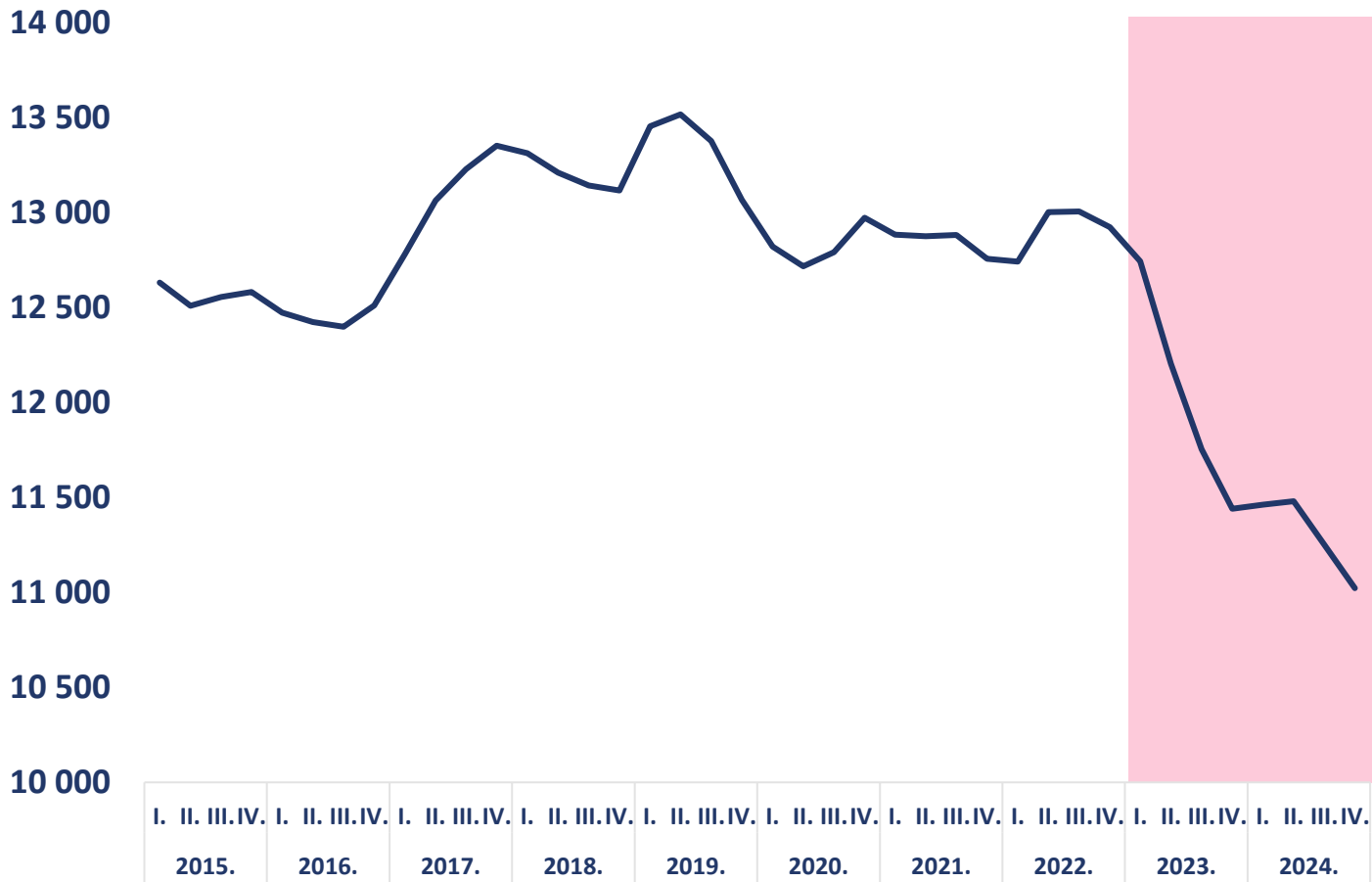
A hazai GDP stagnálásával párhuzamosan csökken a közúti áruszállítás teljesítménye is. A negyedik negyedévben a szállított áru tömege évtizedes mélypontra süllyedt.

Szállítási módok szerint vizsgálva a negyedik negyedév teljesítményét egyértelműen a közút húzta le 15,6%-os éves csökkenéssel. A közúti áruszállítás 80%-át belföldi fuvarok adják, ez a szegmens közel 20%-kal csökkent, míg a nemzetközi viszonylatban közúton szállított áruk tömege 7,4%-kal volt magasabb, mint 2023 utolsó negyedévében.

2024 egészében 8,8%-kal csökkent a közúton szállított áruk tömege 2023-hoz képest. A szállítás irányát tekintve vegyes a kép: a belföldi fuvarok teljesítménye 12,2%-kal csökkent, míg a nemzetközi fuvaroké 8,2%-kal növekedni tudtak. Utóbbi esetében a 10 ezer kg feletti teherkategória teljesítménye több, mint harmadával tudott bővülni.

A gyenge nemzetközi gazdasági környezet hatásai mutatkoznak a vasúti teherszállításban

Vasúton szállított áruk tömege, ezer tonna (négy negyedéves mozgóátlag)



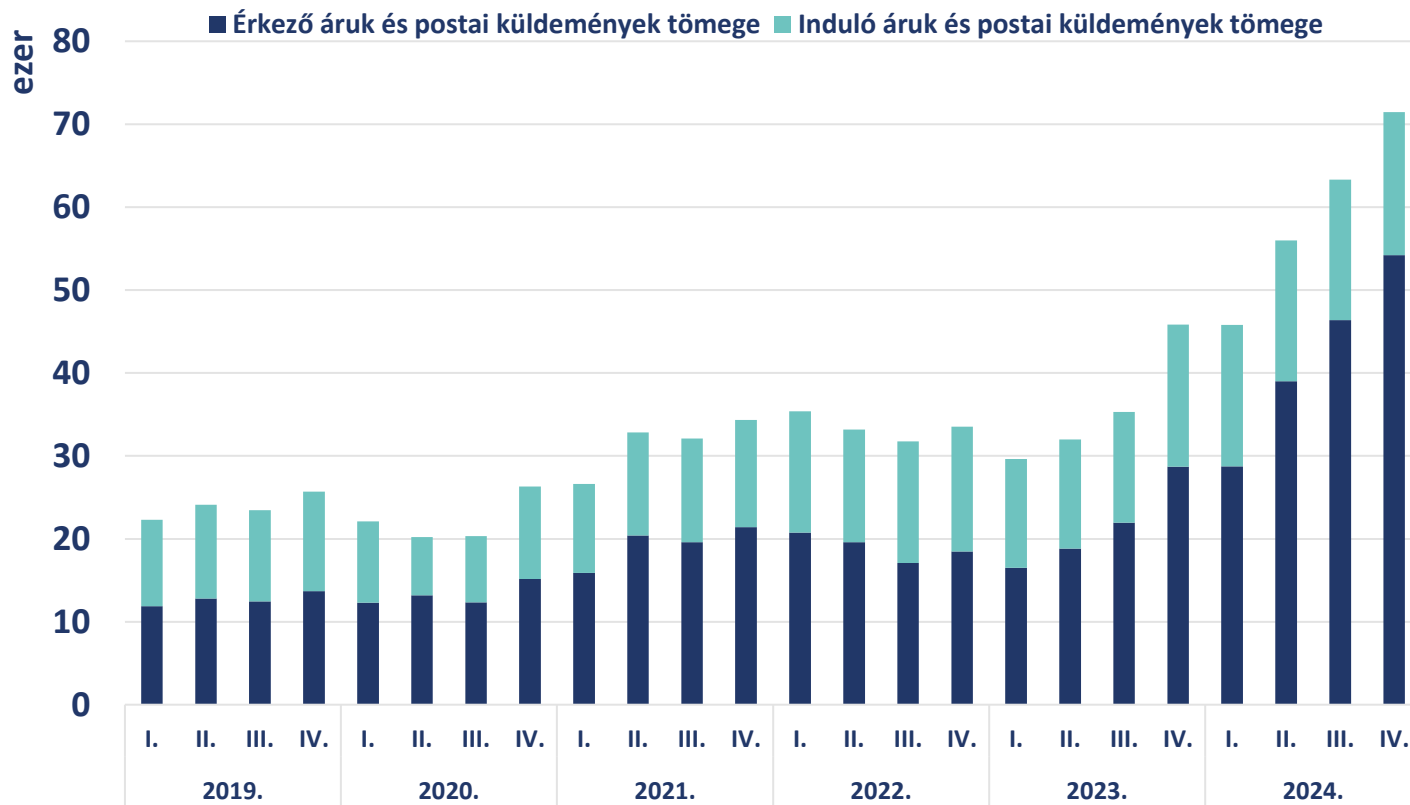
Magyarországon a vasúton szállított áruk relációja 79%-ban nemzetközi, így ennek az alágnak a teljesítménye nagyon kitett az európai gazdasági teljesítménynek.

2024-ben 3,6%-kal csökkent a vasúton szállított áruk tömege a tavalyi évhez viszonyítva. Miközben a belföldi szállítás stagnált (+0,1%), addig nemzetközi viszonylatban 4,5%-os csökkenés történt tavaly.

Március 31-ig várható az ÉKM előterjesztése a vasúti versenyképességet javító intézkedésekről. Ehhez készített akciótervet (VÁGTA) a HUNGRAIL szakmai csoportja, melynek főbb elemei rövidtávon is segíthetnek a vasút versenyképességén.

2024-ben 96%-kal bővült, vagyis majdnem duplázott az érkező légi áruforgalom

Áruk és postai küldemények tömege, kg (Budapesti Liszt Ferenc Repülőtér)

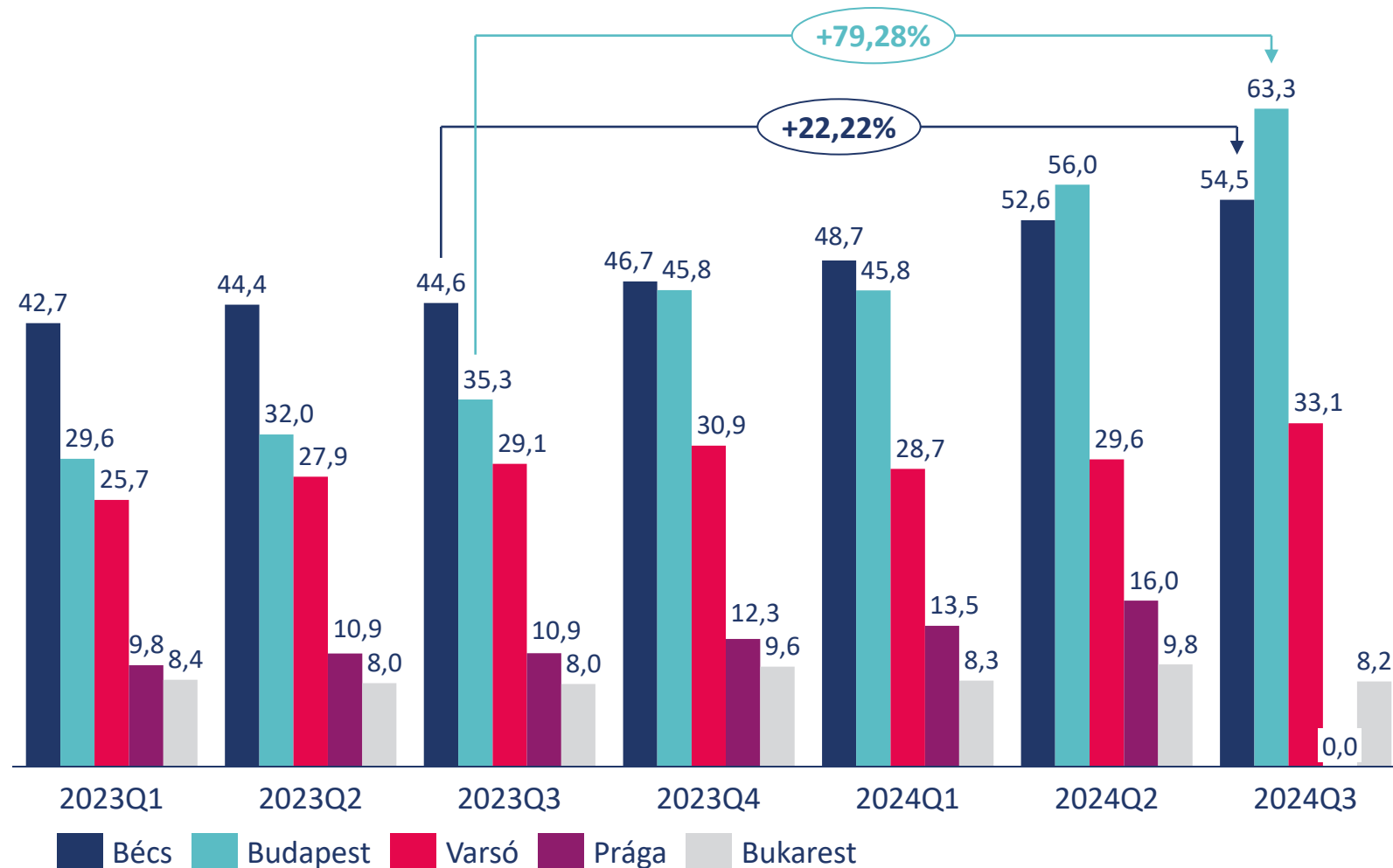


A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege 71,4 ezer tonna volt, 2023 Q4-hez képest 55,9%-kal, az előző negyedévhez képest 12,9%-kal több.

A növekedést továbbra is az érkező áruk hajtják, ezek tömege 89%-kal növekedett éves szinten 2024 Q4-ben. 2024-ben 95,8%-kal több áru érkezett, mint 2023-ban, az induló áruk tömege pedig 20,1%-kal volt több, így összesen 65,7%-kal nőtt a budapesti repülőtéren kezelt áruk és postai küldemények tömege.

A növekedést első sorban az e-kereskedelmi áruk hajtották, de hasonlóan bővült a légi forgalomban hagyományosnak számító autó, elektronika és IT termékek volumene is. Emellett régóta stabilan növekszik a gyógyszeripari termékek volumene is.

Budapesti és környező európai repülőterek áruforgalma, ezer tonna

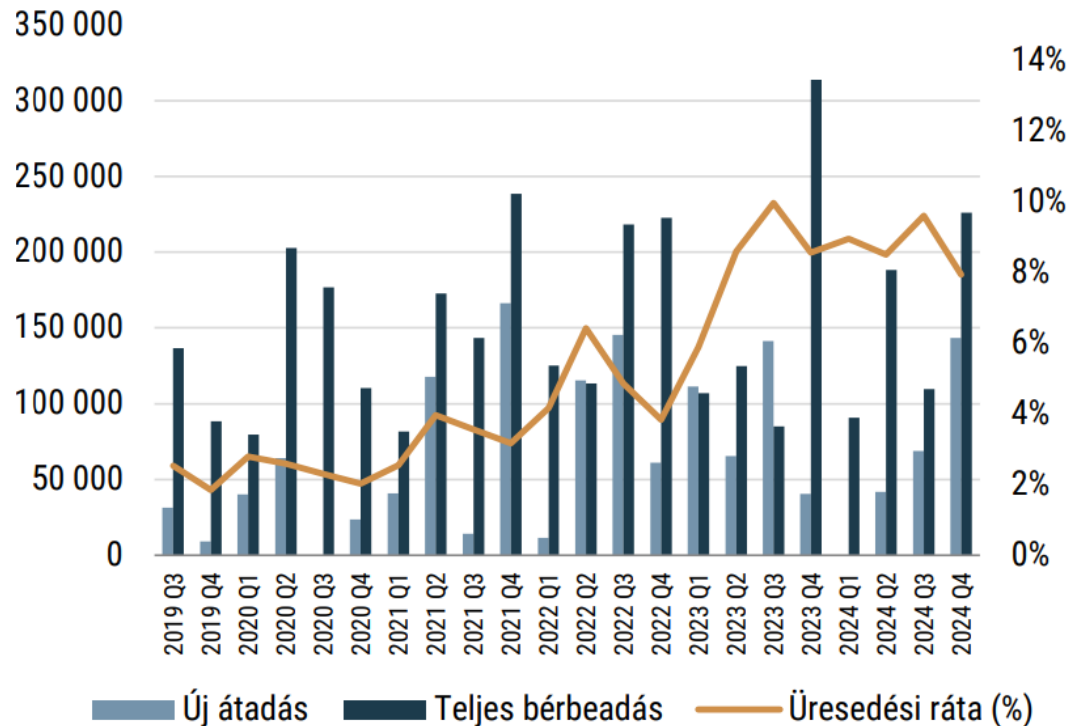


2024-ben 299,6 ezer tonna árut kezeltek a Budapesti Liszt Ferenc Repülőtéren, ami 48,8%-os növekedés az előző évhez képest. Ezzel vékonyan ugyan, de megelőzte a bécsi versenytárs 2024-es teljesítményét (297,9 ezer tonna, +21,6% y/y). A növekedés idén januárban is folytatódott: a 28,6 ezer tonnás áruforgalom 58,5%-kal több, az egy évvel korábbinál.

A dinamikus bővüléssel párhuzamosan Budapest a CEE régió fontos elosztó központjává vált a légi áruszállításban. Ehhez hozzájárul az egyre növekvő keresletet kiszolgálni képes logisztikai infrastruktúra.

A cargo forgalom bővülésében nagy szerepe van az Ázsiából érkező áruknak, amit a jelenleg heti 21 kínai járat szolgál ki.

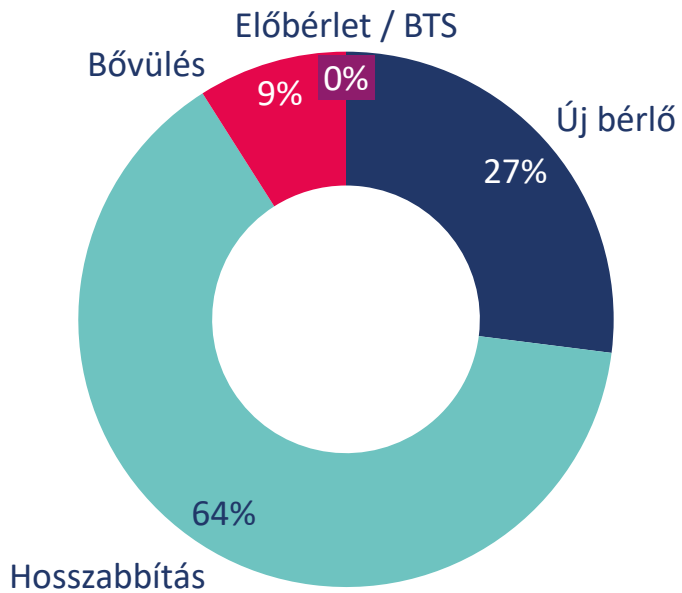
Ipari ingatlanpiaci mutatók a fővárosi agglomerációban



Forrás: BRF

- A BRF adatai alapján 2024 Q4-ben a teljes országos modern ipari-logisztikai állomány 5 552 ezer m²-t tett ki (csak bérleti piac, saját használatú állomány nélkül). Ebből:
 - Főváros és környékén: 3 756 ezer m² (+3,5% q/q)
 - Regionális: 1 797 ezer m² (+8% q/q)
- Az üresedési ráta Budapesten 7,9%-ra csökkent 2024 Q4-ben, ami 0,6%-ponttal alacsonyabb, mint egy évvel korábban (-1,7%-pont Q3-hoz képest). A regionális kihasználatlanság 6,8%-os, így az országos érték 7,6%. A javulás oka, hogy a 22-23-ban átadott új állományokat a piac folyamatosan felszívja, miközben idén már csökkent az átadások volumene.
- A teljes bérleői kereslet a főváros és környékén 28%-ot csökkent éves alapon, de így is magas értéken, 226 ezer m²-en áll. A szerződeshosszabbítások nélküli nettó kereslet 81,6 ezer m²-t tett ki a negyedik negyedévben.
- 2024-ben az országos teljes kereslet 832,6 m² -t ért el, ami 7,3%-os csökkenést jelent 2023-hoz képest.

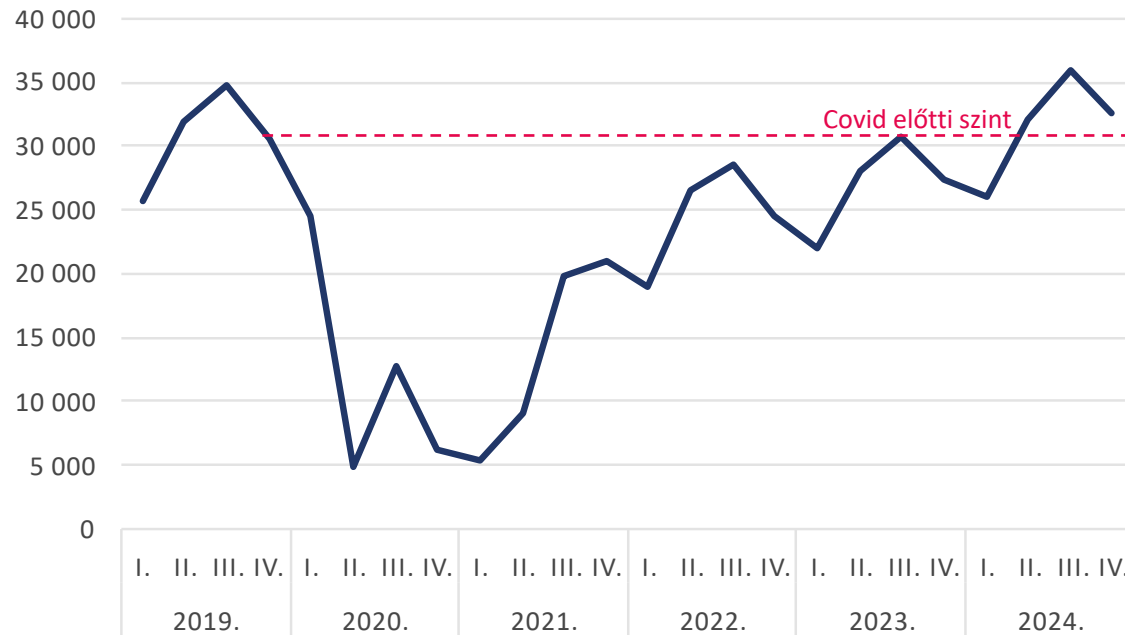
A bérlői kereslet megoszlása Budapest és környékén, 2024 Q4



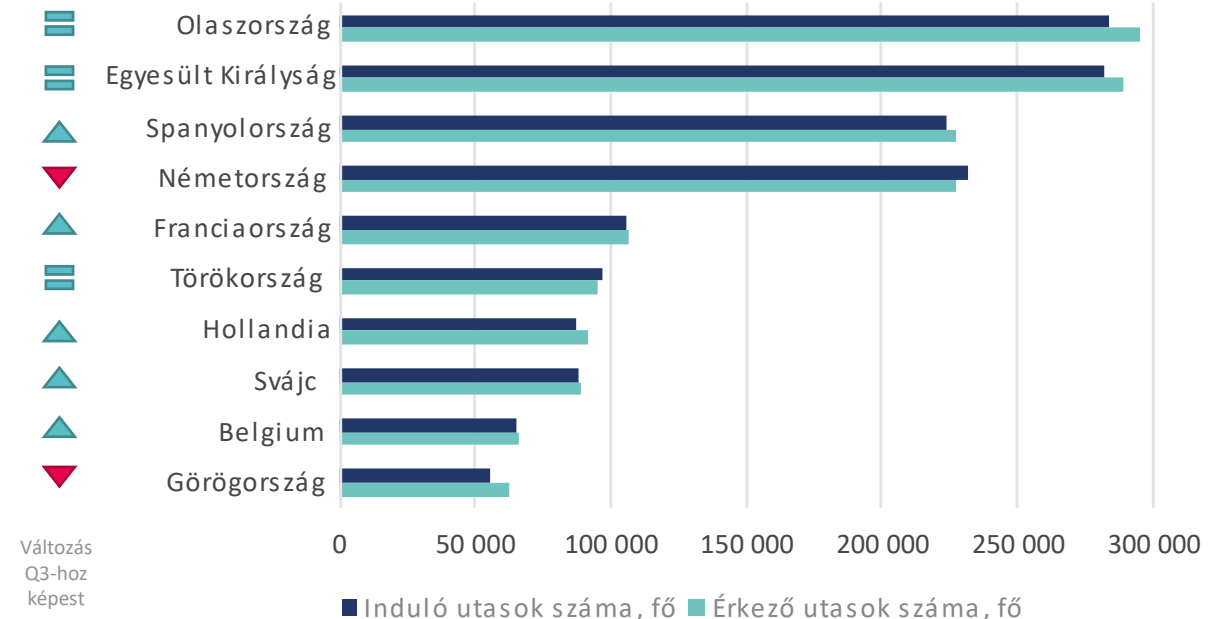
- 2024 negyedik negyedévében a BRF összesen **38 bérleti szerződést rögzített** a Budapest és környéki piacon:
 - Átlagos tranzakcióméret 5 945 m²
 - Nyolc tranzakció meghaladta a 10 000 m²-t
 - Legnagyobb (új) szerződés a Budaörsi ipari parkban volt Budapest és környéke piacon (22 240 m²)
 - Regionális piacon legnagyobb a szerződés a CTPark Tatabánya új épületében volt (35 210 m²)
- A tranzakciók száma éppen kétszer annyi volt, mint 2024 harmadik negyedévében.
- **A szerződések továbbra is a „big-box”* logisztikai parkokban kötöttek**, a városi-logisztika részesedése minimális maradt.
- **A nettó abszorpció a fővárosban és környékén 177 ezer m² volt**, a regionális piacokon 120,4 ezer m².

*kb. 4 700 m²-nél nagyobb alapterületű épület.

Járatok száma

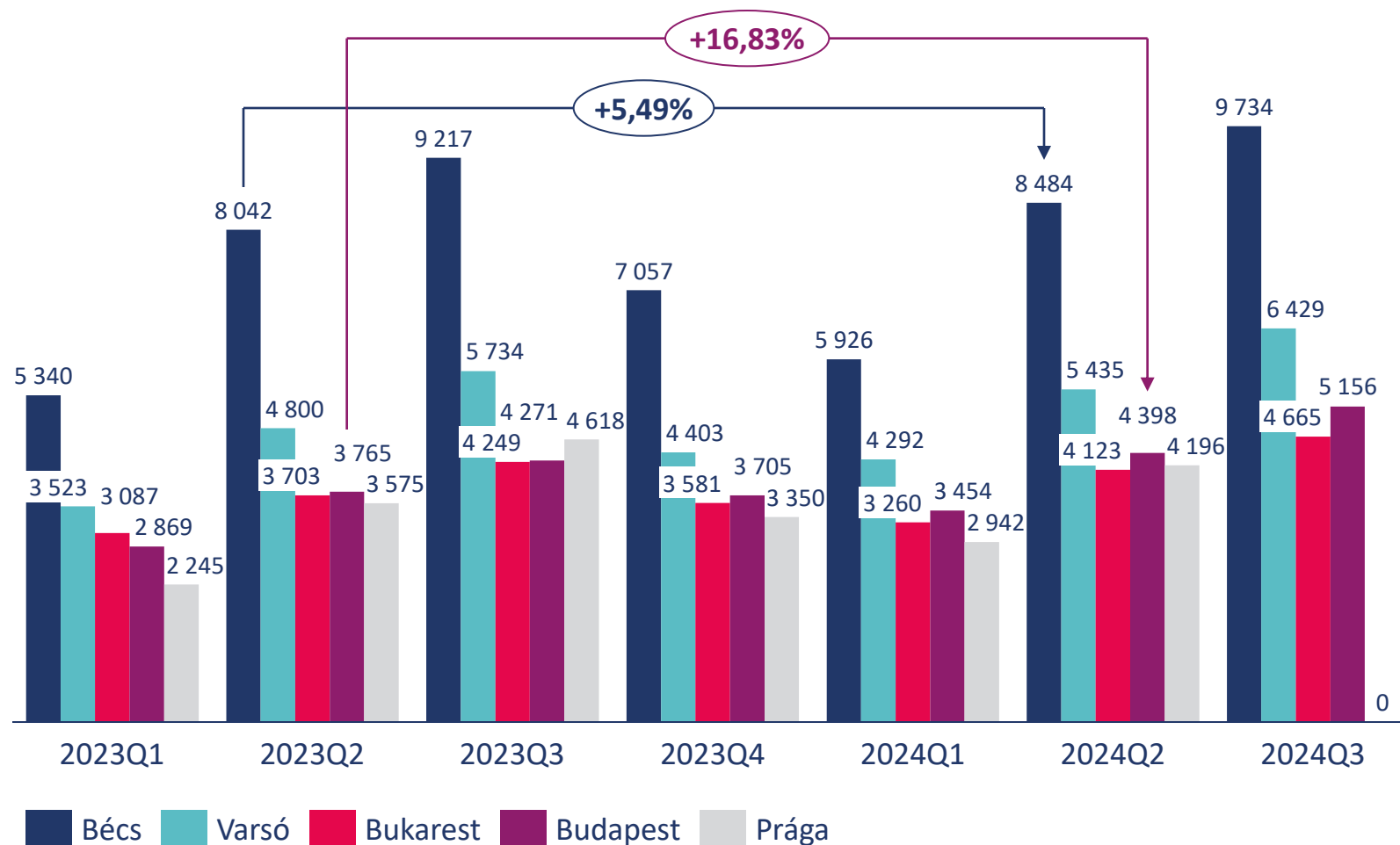


TOP10 legnépszerűbb úticél



- A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér IV. negyedéves utasforgalma 4,5 millió fő volt, 21,4%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel az éves utasszám elérte a 17,6 millió főt, ami 8,7%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A 32,6 ezres járatszám a járvány előtti rekordév azonos időszakához képest (2019Q4) 6,6%-kal, az egy évvel korábbinál 19,1%-kal több.
- 2024-ben lezárult a covid utáni visszaépülés szakasza, a repülőtér számára a következő mérföldkő a 20 milliós utasszám elérése 2030-ra. Ezt rövidtávon új desztinációkkal (pl. a már bejelentett angliai, francia és kuvaitvárosi új útvonalak), a meglévő desztinációk esetében az ülőhelyek növelésével, a piaci adottságokhoz mérten (pl. elegendő flotta) átszállás nélküli transzatlanti útvonalak nyitásával, valamint a 2-es terminál bővítésével segítené a repülőtér. Középtávon a 3-as terminál megépítése fogja újabb kapacitásokkal kiszolgálni a bővülő utasforgalmat.

Budapesti és környező európai repülőterek utasforgalma, ezer fő

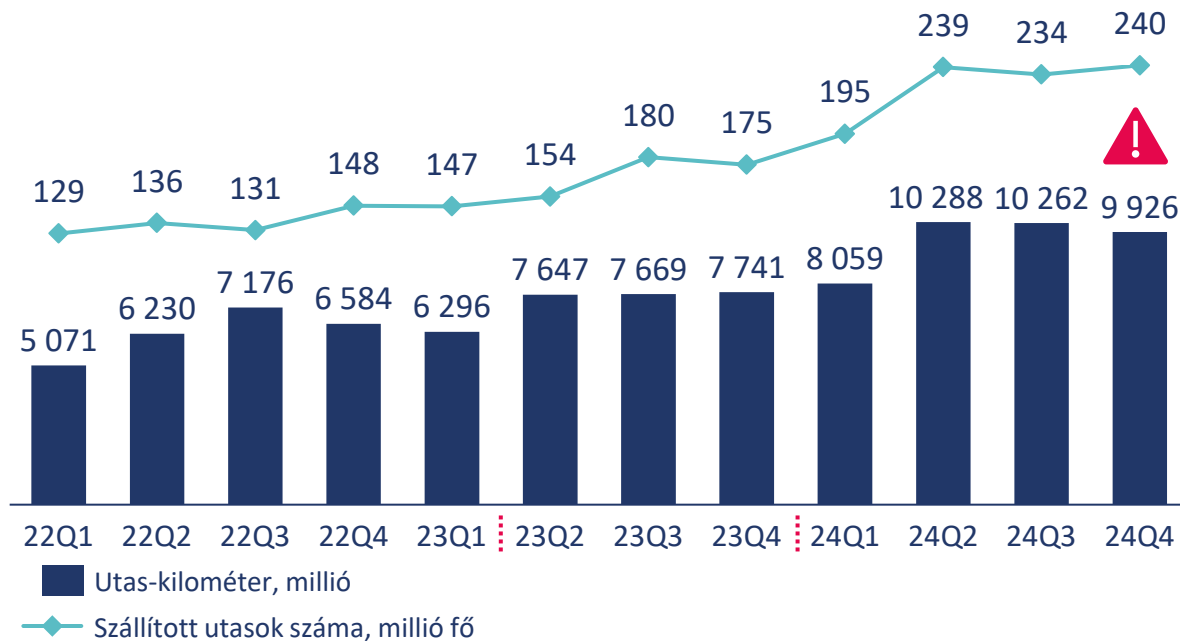


A régiós fővárosokkal összevetve is dinamikusan növekszik az utasforgalom Liszt Ferenc repülőtéren: Q3-ban 20,7%-kal több utas fordult meg a repülőtéren mint egy évvel korábban, míg ez Bécs esetében +5,6% volt.

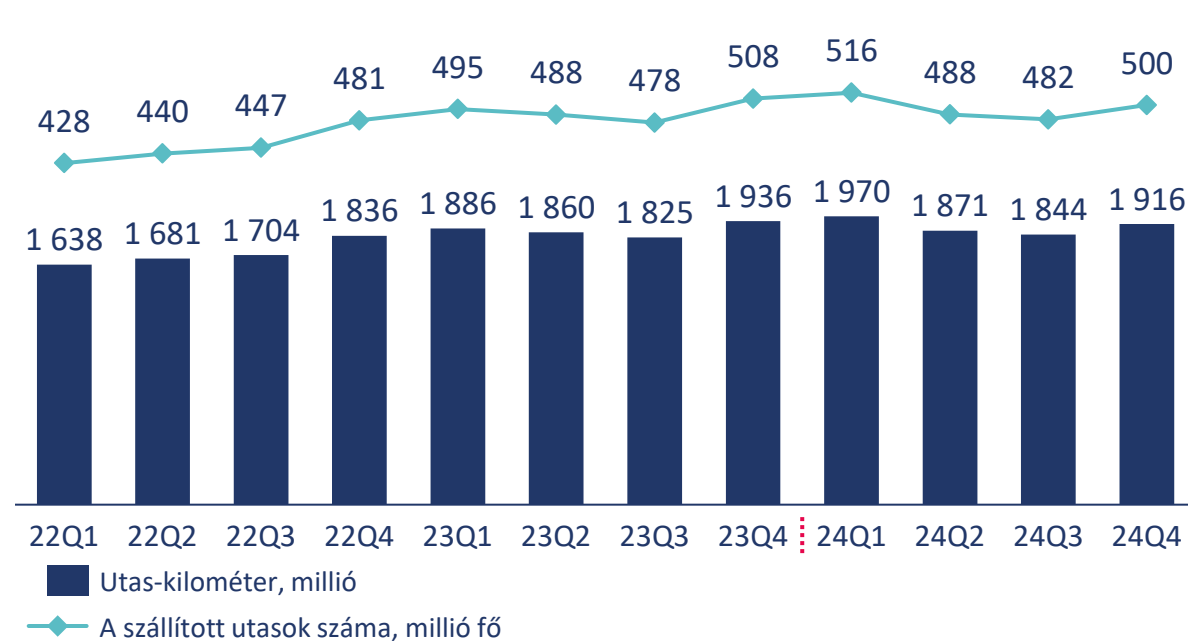
Az utasszám növekedésében fontos szerepe van a Magyarország turisztikai versenyképességének, fontos cél, hogy a több hétre ideérkező kínai és észak-amerikai turisták Budapesten is megforduljanak és itt minél több időt töltsenek. A repülőtér jelenleg 450 ezer ülőhelyet kínál Kína és Magyarország között, ezt idén 550 ezerre tervezi növelni, ami rekord lenne a CEE régióban.

Az utasok véleménye alapján 2022 után **másodszor is Európa legjobb légikikötőjének választották az utasok a fővárosi repülőteret.** A díjat a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (ACI) ítélte oda a Budapest Airportnak.

Helyközi személyszállítás

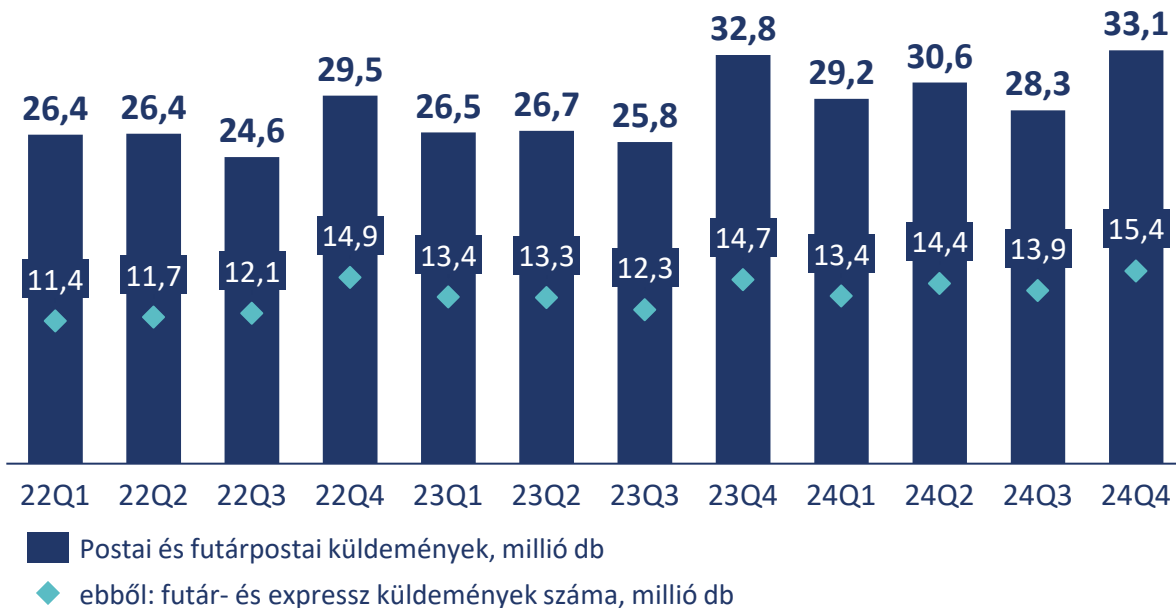


Helyi személyszállítás

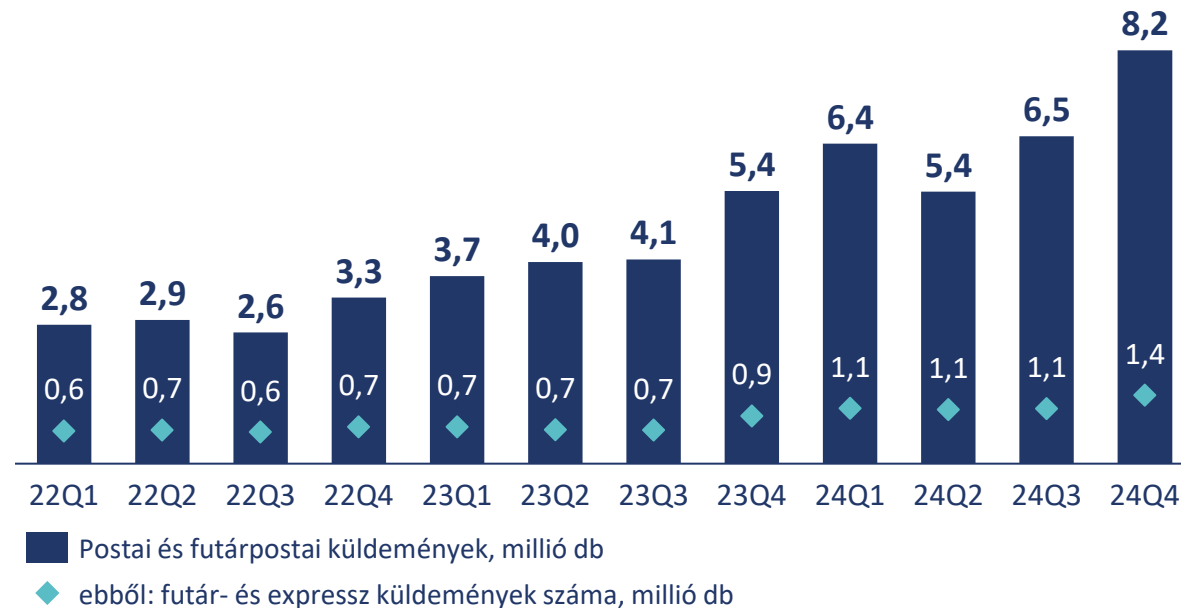


- **Módszertani változás:** 2023. 05. 01-én az ország- és vármegyebérletek bevezetése után az adatszolgáltatónál módszertani változás történt, emiatt a helyközi utas és utaskilométer adatok 2023 Q2-től korlátozottan összehasonlíthatók az előző évek azonos időszakainak adataival. 2024. 03. 01-től az ország- és vármegyebérleteket a BKK járatain is elfogadják, emiatt a helyi és helyközi utas és utaskilométer adatok 2024 Q1-től korlátozottan összehasonlíthatók az előző évek azonos időszakainak adataival.
- A **helyközi személyszállítás** (240 millió fő, 9,9 milliárd utas-kilométer) **37,6%-kal nőtt éves alapon 2024 Q4-ben.** Ez a növekedés feltehetően továbbra is a jelenleg alkalmazott módszertannak köszönhető, ami túl nagy súllyal veszi figyelembe az eladott ország- és vármegyebérleteket (minden megvásárolt vármegyebérletre havi 56 utazást számolnak el). Ugyanakkor az ugyanúgy számított idei Q3-hoz képest 2,6%-kal nőtt az utasok száma.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 11,4%-kal nőtt. A nemzetközi forgalom utasai döntően (52,2%-os súly) légi személyszállítással közlekednek.
- A **helyi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye 1,0%-kal, az utazások száma 1,6%-kal csökkent az előző év azonos időszakához viszonyítva.

Belföld-belföld küldemények



Külföld-belföld küldemények



- **A belföld-belföld küldemények száma éves alapon enyhén nőtt** (+1,2%), ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 48%-ról 45%-ra csökkent. A külföld-belföld küldemények száma 51,6%-kal emelkedett (y/y, 8,2 millió db), valamint negyedéves alapon 26,2%-os növekedés történt. Mindkét viszonylatban rekordot ért el a csomagok száma a negyedik negyedévben.
- Az év egészét tekintve a belföldi küldemények száma 8,5%-kal, míg a külföldi csomagoké 53,9%-kal növekedett. Utóbbi kategóriában 2025-ben is dinamikus növekedésre számítunk.

JOGI NYILATKOZAT

1. Jelen kiadványt az MBH Bank Nyrt. (székhely: 1056 Budapest, Váci u.38.; cégjegyzékszám: Fővárosi Törvényszék Cégbírósága, Cg. 01-10-040952; tev. eng. sz.: III/41.005-3/2001.; a Budapesti Értéktőzsde tagja; felügyeleti hatóság: Magyar Nemzeti Bank 1013 Budapest, Krisztina körút. 55. sz.; továbbiakban: a Bank) készítette.
2. Jelen kiadvány a 2014/65/EU irányelv, és a Bizottság (EU) 2017/565 felhatalmazáson alapuló rendelete alkalmazásában marketingközleménynek minősül. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelen kiadvány nem minősül a Bizottság (EU) 2017/565 felhatalmazáson alapuló rendelete szerint a befektetéssel kapcsolatos kutatás követelményeinek megfelelő befektetési elemzésnek. A jelen dokumentumban közölt megállapítások nem objektív és nem független magyarázatot tartalmaznak. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelen marketingközleménynek minősülő dokumentum nem a befektetéssel kapcsolatos kutatás függetlenségének előmozdítását célzó jogi követelményeknek megfelelően készült és nem érinti a befektetéssel kapcsolatos kutatás terjesztését, közzétételét megelőző kereskedésre vonatkozó tilalom. A kiadványban foglalt adatok tájékoztató jellegűek, és a jelen tájékoztatás nem teljes körű.
3. A jelen kiadványban szereplő információk nem minősülnek vételi vagy eladási ajánlatnak, sem befektetési tanácsadásnak, sem befektetésre, jegyzésre, szerződészkötésre vagy kötelezettségvállalásra történő ösztönzésnek, felhívásnak, ajánlattételnek, továbbá nem minősül adótanácsadásnak. A tájékoztatás nem teljes körű, a kiadványban foglalt adatok tájékoztató jellegűek. A kiadvány nem minősül befektetési tanácsadásnak, abban az esetben sem, ha a dokumentum bármely része egyes pénzügyi eszköz vonatkozásában annak lehetséges árfolyam-, hozam-alakulásával kapcsolatos ismertetést tartalmaz. Jelen dokumentum nem veszi figyelembe az egyes befektetők egyedi igényeit, körülményeit és céljait, így személyre szóló ajánlás hiányában nem minősül befektetési tanácsadásnak. A Bank kizárja a felelősségét a kiadványban foglaltak esetleges befektetési döntésként való felhasználásáért, a konkrét egyedi befektetési döntésekért, az ebből eredő következményekért, így nem vállal felelősséget a befektető ezen kiadványban foglaltak alapján hozott döntései következtében, vagy őt azzal bármilyen egyéb összefüggésben érő esetleges károkért, veszteségekért.
4. A kiadványban szereplő információk hitelesnek tartott forrásokon alapulnak, azonban az információk valódiságáról, pontosságáról, helytállóságáról és teljességéről a Bank biztosítékot nem kapott, ezért a dokumentumban leírtak teljességével és pontosságával kapcsolatban sem a dokumentum készítői, sem a Bank felelősséget nem vállalnak. A kiadványban megjelölt tartalmak és vélemények a kiadványt készítő szakembereknek, a kiadvány elkészítésének időpontjában fennálló piaci körülmények alapján kialakított, megítélését tükrözik, amelyek újabb információk, a piaci viszonyok, gazdasági körülmények változása esetén külön értesítés és figyelmeztetés nélkül megváltozhatnak. A Bank fenntartja a jogot, hogy a jövőben előzetes értesítés nélkül módosítsa a jelen dokumentumban foglalt megállapításokat.
5. Az árfolyamok, hozamok, egyéb adatok múltbeli alakulásából nem lehetséges a jövőbeni árfolyamokra, hozamra, illetőleg teljesítményre vonatkozó egyértelmű és megbízható következtetéseket levonni. A befektetőknek önállóan (vagy független szakértő igénybevételével) kell felmérniük és megérteniük az egyes pénzügyi eszközök és befektetési szolgáltatások lényegét, valamint kockázatait. Javasoljuk, hogy a befektetők a befektetésre vonatkozó döntés meghozatala előtt az adott pénzügyi eszközre és a befektetési szolgáltatásra vonatkozó üzletszabályzatot, tájékoztatót, egyéb szerződéses feltételeket, hirdetményeket, kondíciós listát figyelmesen olvassák el, mert csak ezen dokumentumok és információk ismeretében dönthető el, hogy a befektetés összhangban áll-e a befektető kockázattűrő képességével és befektetési céljaival, továbbá körütekintően mérlegelje befektetése tárgyát, kockázatait, a díjakat, költségeket és a befektetésekből származó esetleges veszteségeket, károkat! Javasoljuk továbbá, hogy tájékozódjon a termékkel, befektetéssel kapcsolatos adójogi és egyéb jogszabályokról, valamint a befektetésre vonatkozó döntésének meghozatalát megelőzően forduljon munkatársainkhoz, vagy keresse fel banki tanácsadóját! További tájékoztatás elérhető a Bank fiókjaiban, valamint az mbhbank.hu honlapon.
6. A Bank jogosult a kiadványban szereplő eszközök vonatkozásában árjegyzési, egyéb befektetési szolgáltatási tevékenységet vagy kiegészítő szolgáltatást nyújtani. A Bank továbbra is jogosult jóhiszeműen és a piacképzés szokásos módja szerint a jelen dokumentumban szereplő pénzügyi eszközök vonatkozásában kereskedésre, ügyletkötésekre vagy kereskedésre árjegyzőként az árjegyzés szokásos menete szerint, valamint egyéb befektetési tevékenységet vagy kiegészítő szolgáltatást, illetve egyéb pénzügyi vagy kiegészítő pénzügyi szolgáltatást nyújtani a kibocsátónak és egyéb személyeknek.
7. A Bank rendelkezik a befektetési szolgáltatási tevékenységekkel kapcsolatosan potenciálisan felmerülő összeférhetlenségi helyzetek leírására, illetve az ilyen helyzetek kezelésére vonatkozó Összeférhetlenségi Politikával, illetve a bank-és értékpapírtitoknak minősülő adatok kezelésére és átadására vonatkozó belső szabállyal.
8. Jelen kiadvány a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény szerinti védelem alatt áll, ezért kizárólag a Bank előzetes írásbeli engedélyével lehet azt többszörözni, terjeszteni, egyéb módon nyilvánosságra hozni, valamint felhasználni. A Bank valamennyi szerzői jogon alapuló jogát fenntartja.
9. Ezt az üzenetet azért kapta, mert korábban feliratkozott hírlevelünkre vagy hozzájárult ahhoz, hogy Önt a Bank marketingcélú üzenetekkel megkeresse. Amennyiben a továbbiakban nem kíván tájékoztatást kapni az MBH Banktól, megadott hozzájárulását bármikor ingyenesen visszavonhatja. A vonatkozó adatkezelésekről, illetve az Önt megillető jogokról, azok gyakorlásának módjáról, valamint a jogorvoslati lehetőségekről további tájékoztatást az mbhbank.hu honlapon található adatvédelmi irányelvekben, illetve az Adatkezelési Tájékoztatóban, valamint a 06 80 333 660-as zöld számon kaphat. Amennyiben nem kíván a továbbiakban híreket, üzleti ajánlatokat kapni, hozzájárulását bármikor ingyenesen visszavonhatja a telebankar@mbhbank.hu e-mail címen, illetőleg a 06 80 333 660-as zöld számon. Hozzájárulását visszavonhatja postai úton is az MBH Bank Nyrt., 1134 Budapest, Kassák Lajos u. 16-18. címére küldött nyilatkozatával, amelyen kérjük, hogy jól olvashatóan tüntesse föl nevét, lakcímét és azt, hogy a közvetlen üzletszerzési célú (direkt marketing) megkeresések tiltását kéri. Az adatkezelésre vonatkozó tájékoztatás és az adatkezelési irányelvek elérhető a bankfiókokban és az mbhbank.hu honlapon.
10. Az alkalmazott értékelési eljárások:
 - A GDP számításához a GDP termeléséhez hozzájáruló ágazatokra készítünk előrejelzéseket negyedéves bontásban, figyelembe véve a negyedéves dinamikákat, bázishatásokat, valamint áthúzó hatásokat. Az egyes ágazatokat a súlyuknak megfelelően vesszük figyelembe, majd korrigáljuk a naptárhatással. Ezt végül összhangba hozzuk a GDP felhasználási oldali tényezőivel – fogyasztás, kormányzati fogyasztás, beruházások, készletek, valamint export-import egyenleg-, amelyek esetében szintén megbecsüljük az egyes komponensek negyedéves dinamikáit is.
 - Az inflációs előrejelzés készítésénél a fogyasztói árindex komponenseit havi bontásban jelezzük előre, amiket a fogyasztói kosárban betöltött súlyukkal vesszük figyelembe.
 - Makromodell: Az MBH Bank Elemzési Centrumban a szakértők felépítettek egy előrejelzésre és szimulációra alkalmas strukturális makromodellt, amely segítségével még pontosabb előrejelzéseket tudnak készíteni a hazai gazdaság jövőbeli dinamikájával kapcsolatban. A modell legfőbb erénye, hogy statisztikai összefüggések felhasználása mellett egyedi információkat is képes felhasználni az előrejelzés során. Ezen egyedi tényezők nagy befolyásoló erővel bírnak a jövő szempontjából, de a múltban még nem számítottak releváns tényezőknek, így a szintista statisztikai modellek nem tudják kezelni őket.