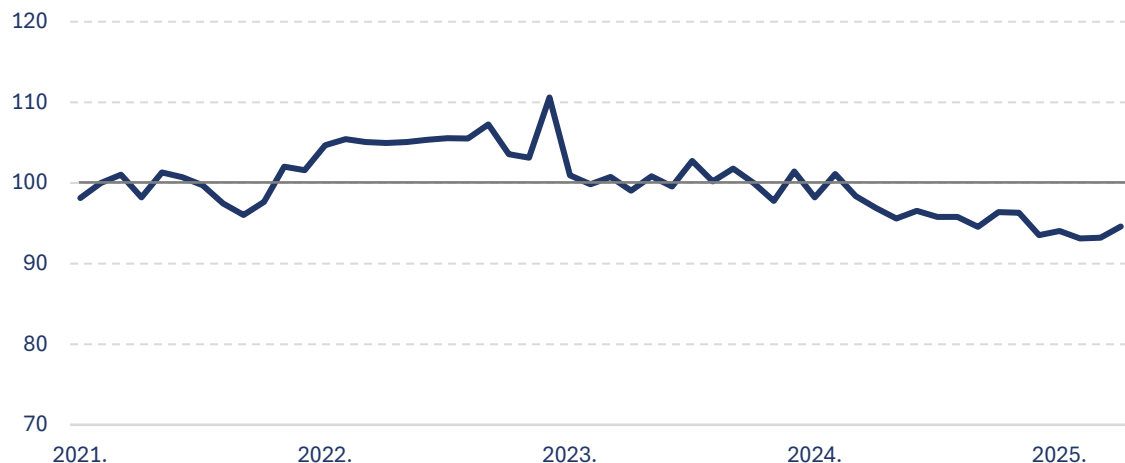


Logisztika

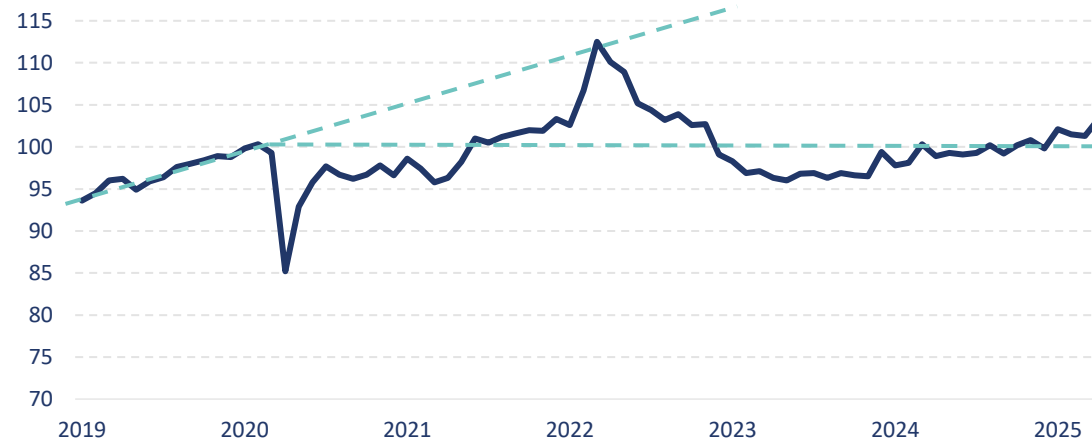
2025 Q1

Vegyes a kép a logisztikát leginkább befolyásoló ágazatok teljesítményében

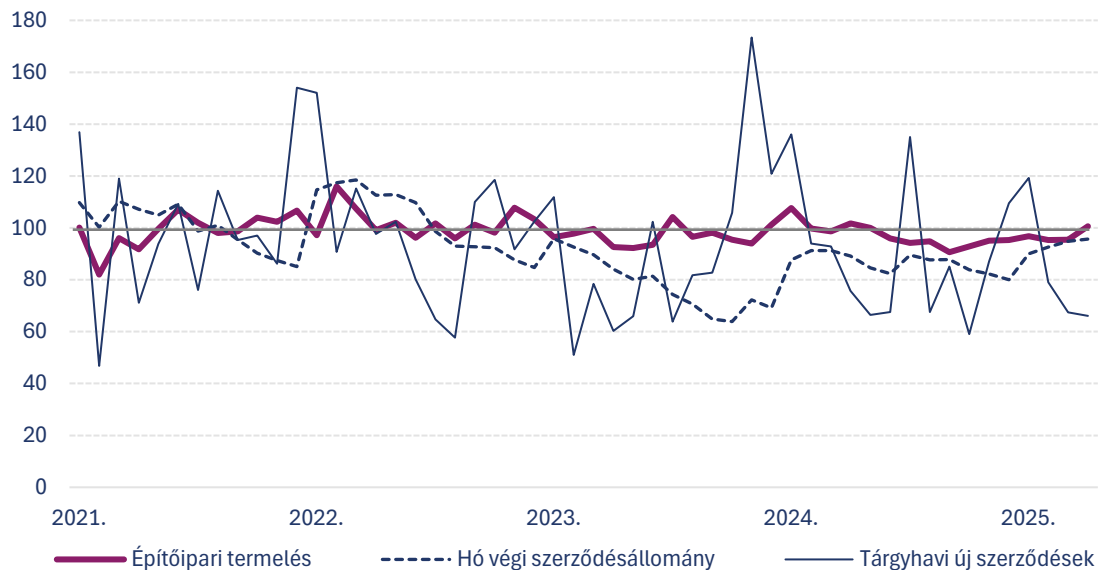
Ipari termelés, 2021=100%



Kereskedelmi forgalom, 2021. év havi átlaga=100%



Építőipar összefoglaló adatai, 2021=100%



- **Az építőipari rendelési mutatók vegyes képet mutatnak:** az építőipari vállalkozások április végi szerződésállományának volumene 7,3%-kal meghaladta az egy évvel korábbit, de a megkötött új szerződések volumene 12,7%-kal alacsonyabb volt ez egy évvel korábbinál (bázishatás miatt). Leghamarabb H2-ben élénkülhet a szektor, de az uniós források akadozása, a nagy állami beruházások elhalasztása és a gazdasági szereplők borús jövőképe miatti kapacitás bővítések visszafogása negatív tényező.
- **Kedvezőtlen trendeket sejtetnek az ipari rendelési és export adatok** a kiemelt feldolgozóipari ágak összes rendelésállománya 16,2%-kal maradt el az egy évvel korábbitól. Ezen belül a járműgyártás rendelésállománya 12,8%-kal, a villamos berendezés gyártásáé 4,1%-kal csökkent. Utóbbi estében az export rendelésállomány 0,4%-kal meghaladta az egy évvel korábbit, míg az új export rendelések 9,5%-kal elmaradtak attól.
- **A kiskereskedelmi forgalom** a tavalyi második féléves stagnálás után idén az első negyedévben látható növekedésnek indult. Idén várhatóan ez az ágazat hajthatja a belföldi fuvarpiacot.

Kilátások



- Újabb mélyponton a szállított áruk tömege: belföldön a **közúti fuvarozásnak** a kereskedelem lassú bővülése adhat támaszt rövid távon, de az építőipar és ipar alulteljesítése negatívan hat az ágazatra.
- Belföldön továbbra is a szállítási kapacitások bővülése, míg nemzetközi fuvarozásban a flottacsökkentési trend folytatása látszik.
- **Az előzetes adatok alapján a közúti crosstrade áruszállítás a második negyedévben 5,0%-kal emelkedhet** a tavalyi év azonos időszakához képest Németország, Ausztria, Olaszország és Franciaország vonatkozásában.
- Az NGM repülőtéri gyorsvasút és külön áruforgalmi-repülőtér építését jelentette be.

Pozitív trendek



- Egyre kedvezőbb az üzleti hangulat és az üzleti kilátások megítélése Németországban a német ifo index szerint, ami a német gazdaság élénkítő csomag elfogadása után kezdett növekedni.
- A fővárosi repülőtér tovább tervezi növelni járatok számát, amik pozitív hatással lesznek az utas és cargo forgalomra is; töretlenül növekszik a légi áruszállítás.
- **Új lendületet vett a hazai konténeres áruforgalom**, és domináns szerepet töltenek be a déli kikötők. Ebben szerepet játszott a gyárépítési hullám, valamint a lakossági fogyasztás élénkülése, különösen a Délkelet-Ázsia felől érkező áruk tekintetében
- A **megszűnéshez is vezethető eljárások aránya** a logisztikán belül a nemzetgazdasági egészre jellemző szint alá került az első negyedévben.

Kockázatok



- Az ipari termelés elhúzódó gyenge teljesítménye nyomást helyez az ágazatra.
- A GYSEV nyilatkozata alapján a **vasúton** felújítások miatt 2026, illetve 2027-ig Passaunál és Salzburnál is korlátozásokra kell számítani, így ezeken az útvonalakon kevesebb vonat fog haladni, kisebb lesz a kapacitás.
- A kibontakozó **vámháború** lefelé mutató kockázat, különösen az ipari félkész termékeket, alkatrészeket, járműveket érintő szállításnál.
- Kockázatot rejtenek a gyógyszeripari vámok is, valamint a Közel-Kelet fegyveres konfliktusának begyűrűző gazdasági hatásai.
- A 2022-eshez hasonló **aszályra** lehet számítani idén, ami lefele nyomja a mezőgazdaság szállítási igényeit.

Negatív trendek



- A tavalyi negyedik negyedévben **romlott a vasúti áru fuvarozás jövedelmezősége**.
- Bár közúton az éves költségnövekedés üteme érezhetően visszaesett, ugyanis a kiugrónak számító tavalyi év eleji útdíjemelés beépült a bázisba, a kisebb súlyú tételek továbbra is dinamikus drágulnak (bérek 7-11%-kal, autópályadíjak 6-8%, amortizáció 15-18%, lízingszámok 30-40%-kal emelkedtek).
- A gyenge ipari mutatók miatt várhatóan **csökkenést fogunk látni az első fél év adataiban az európai áruszállításban**.

Áruszállítás és spedíció

- **2025 Q1-ben éves szinten 7,4%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 6,4%-kal csökkent az árutonna-kilométer (q/q: -5,4% ill. +3,6%).** Belföldön a tömeg 8,9%-kal, az árutonna-km 3,8%-kal csökkent. Nemzetközi relációban szintén csökkenés látszik a mutatókban (-4,8% és -7,4% y/y).
- Az első negyedévben általános csökkenésről beszélhetünk, ugyanis minden viszonylat minden teherkategóriájának csökkent a teljesítmény az előző év azonos időszakához képest (egyedül a nemzetközi vontatós szállítások stagnáltak).
- **Az előzetes adatok alapján végzett becslésünk szerint a crosstrade áruszállítás a második negyedévben 5,0%-kal emelkedhet** a tavalyi év azonos időszakához képest a TOP4 partnerünk vonatkozásában.

Raktározás

- A BRF által kezelt ipari ingatlan állomány alapján az **üresedési ráta Budapesten 10,5%-ra növekedett 2025 Q1-ben**, ami 1,6%-ponttal alacsonyabb, mint egy évvel korábban (+2,6%-pont 24Q4-hez képest). **A regionális kihasználatlanság 8,6%-os, így az országos is 9,9%.**
- **A teljes bérlői kereslet a főváros és környékén 9,4%-ot csökkent éves alapon**, így 82,4 ezer m²-en áll.
- Az MNB becslése szerint **2025-ben rekordvolumenű, közel 2,4 millió m² ipari-logisztikai ingatlan átadása várható országszerte**, ez a 2024 végi spekulatív+saját állomány 14%-a.

Tömegközlekedés

- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér I. negyedéves utasforgalma 4,0 millió fő volt**, 15,5%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel a gördített éves utasszám elérte a 18,1 millió főt, ami 12%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 16,0%-kal nőtt. A nemzetközi forgalom utasai döntően (50,4%-os súly) légi személyszállítással közlekednek.

Postai, futárpostai tevékenység

- **A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege 77,2 ezer tonna volt**, 2024 Q1-hez képest 68,6%-kal, az előző negyedévhez képest 8,1%-kal több. A növekedést továbbra is **az érkező áruk hajtják, ezek tömege 110%-kal növekedett éves szinten 2025 Q1-ben.**
- **A belföld-belföld küldemények száma éves alapon csökkent (-5,1%),** ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 47%-ról 51%-ra nőtt. A külföld-belföld küldemények száma 45,7%-kal emelkedett (y/y, 9,3 millió db), valamint negyedéves alapon 11,4%-os növekedés történt. A külföldről érkező csomagok száma újabb rekordot ért el az idei első negyedévben.

Nemzetközi kitekintés



**Nehéz tehergépkocsi
regisztráció**
-16% y/y

Spot árindex
134,1
+1,6 y/y

Szerződéses árindex*
131,1
+0,4 y/y



2025 Q1-ben az európai közúti fuvarozási árindexek érezhetően csökkentek az előző negyedévhez képest, ugyanakkor az egy évvel korábbi szint felett vannak. Az év hátralévő részében a gyenge kereslet és a lassuló költségnövekedés miatt az EU-ban stagnáló, enyhén csökkenő díjakra számítanak a Ti elemzői. Az elmúlt időszak visszafogott szállítási igényeire reagálva az új járművek regisztrációja 16%-kal csökkent, ami visszafogja az új kínálatot, ezzel támaszt adva a fuvardíjaknak. Ez egyben az ágazat szereplőinek negatív várakozásait is tükrözi. A vámháború okozta bizonytalan helyzet rövidtávon nem kedvez a közúti fuvarozásnak, ugyanakkor közép és hosszútávon a felgyorsíthatja a nearshoringot, ami növelné a szállítási igényeket.



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.

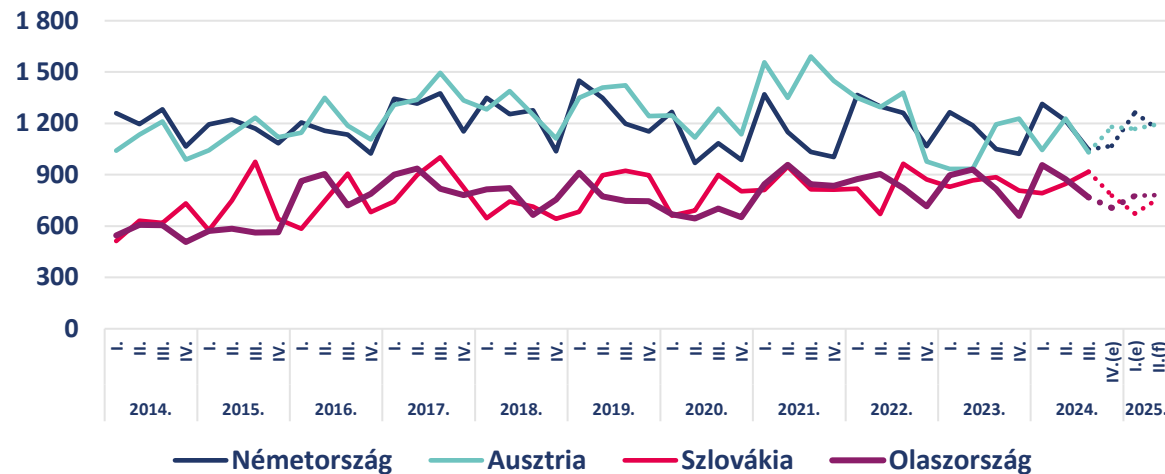


A vámháború erősen rángatja a tengeri szállítás költségét. A vámok életbelépésekor az alacsony kereslet miatt szűk két hónapig alacsony szinten mozgott a Shanghai Containerized Freight Index**, azonban májusban a türelmi időszak bejelentésekor kilőttek az árak, és 2250 USD/TEU szintig emelkedett az SCFI. Egyelőre kérdés, hogy a piaci szereplők milyen stratégiát választanak ebben a turbulens környezetben, és hogy a jellemzően Q3-as csúcsidőszak hogyan alakul.



A globális légi áruszállítás továbbra is erős, de már látszanak a veszélyek. Az amerikai vámok miatti átszervezéseknek köszönhetően egyes régiókban erőteljesen nőttek a szállítási díjak, még máshol éppen a kereslet hiánya miatt látunk csökkenést. Például az amerikai de minimis korlátozások miatt az ázsiai e-kereskedők nagyobb hangsúlyt fektetnek az európai piacra, ami érződött a májusi tarifákon, amik 9-11%-kal emelkedtek a hónap elejéhez képest. Ugyanakkor az Európai Unió is extra terhet róna a de minimis csomagokra, ami a légi áru volumen csökkenését eredményezheti. Mindezek ellenére 2025-ben is az e-kereskedelmi csomagok és az elektronikai alkatrészek fogják hajtani a légi áruszállítást.

EXPORT + IMPORT

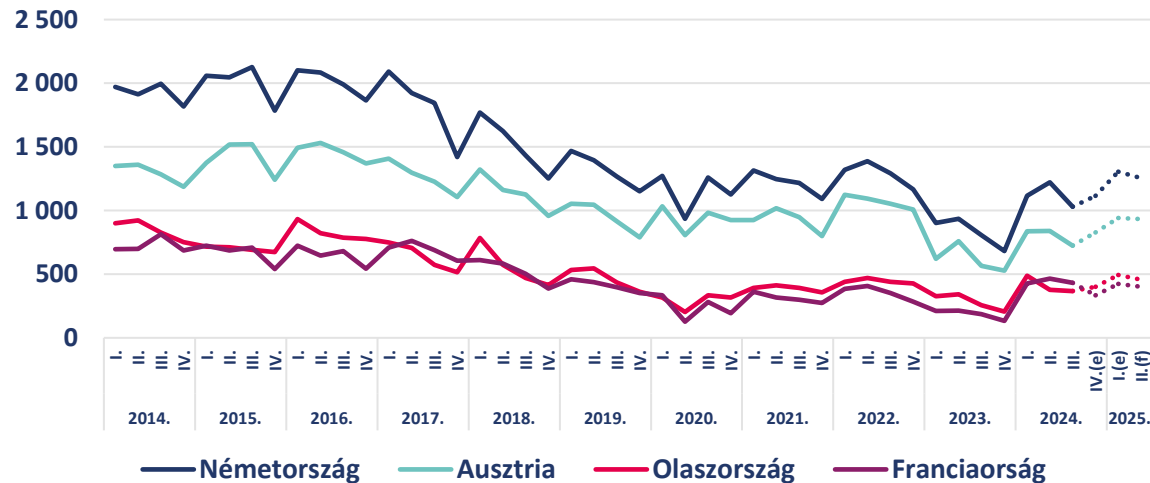


Az első negyedéves adatok alapján a teljes közúti export-import forgalmunk 0,8%-kal csökkent az előző év azonos időszakához képest.

Németország, Ausztria, Szlovákia és Olaszország adják a közúti export-import forgalmunk 68%-át, esetükben 5,5%-os csökkenés történt (előzetes adatok szerint).

Az ő vonatkozásukban a becslésünk alapján átlagosan 6,4%-os éves csökkenés várható a második negyedév során. Ebben lefele mutató kockázatnak számítanak a Q2-t is érintő ragadós száj- és körömfájás fertőzés miatti kiviteli korlátozások.

CROSSTRADE



A KSH adatai alapján a crosstrade áruszállítás összességében 0,9%-kal, a cabotage pedig 8,4%-kal csökkent az első negyedévben éves alapon.

Németország, Ausztria, Olaszország és Franciaország vonatkozásában zajlik a crosstrade szállításunk 61-66%-a, esetükben Az előzetes adatok alapján végzett becslésünk szerint a crosstrade áruszállítás a második negyedévben 5,0%-kal emelkedhet a tavalyi év azonos időszakához képest a TOP4 partnerünk vonatkozásában.

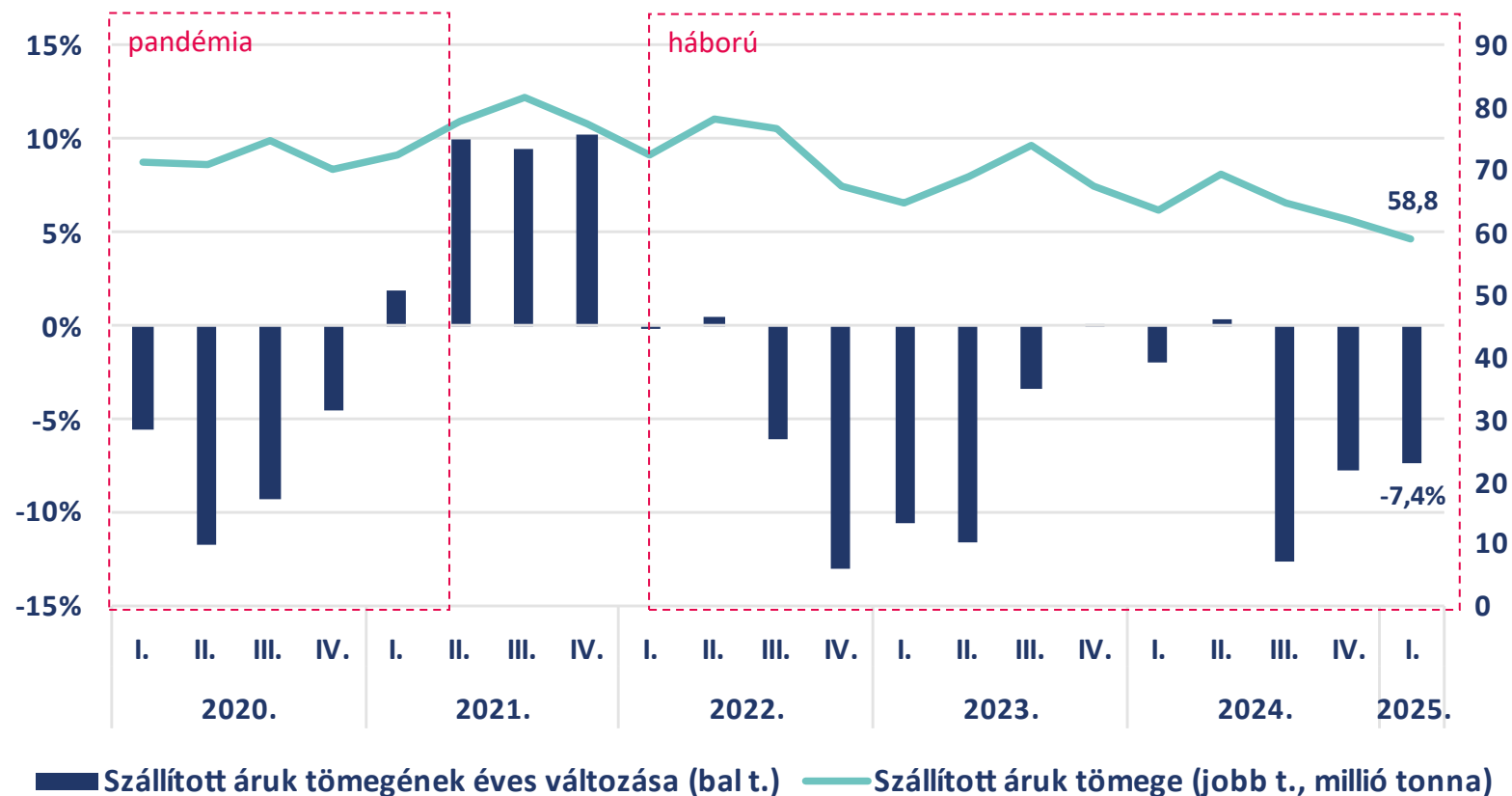
Megjegyzés: KSH-nak jelentő hazai szolgáltatók adatai. Q4 és Q1 becslés a KSH tényadatok alapján arányosított Eurostat adat. Q2 előrejelzés KSH és Eurostat historikus adatai alapján.

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%)

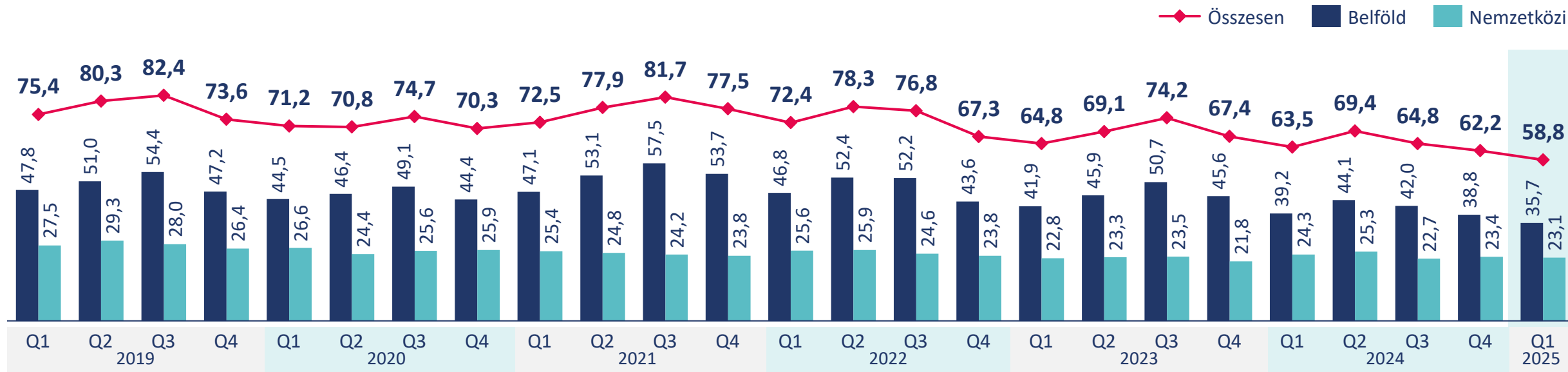


A szállított áruk tömege (58,8 millió tonna) **7,4%-kal kevesebb** volt az előző év azonos időszakához viszonyítva, több, mint ötödével elmaradva a járvány előtti szinttől (19Q1: kb. 75,4 millió tonna).

A belföldi fuvarpiac számára az év első felében a kiskereskedelem lassú bővülése adhatott némi támaszt. Az ipar és építőipar gyengélkedése kifejezetten negatívan hat a fuvarpiaci keresletre, ebben nem számítunk érdemi változásra 2025-ben.

Szezonális hatások miatt a második és harmadik negyedév során az áruszállítás teljesítményében q/q alapú növekedésre lehet számítani. Ebben lefele mutató kockázatok a Q2-be is átnyúló szállítási korlátozások az RSzKF járvány miatt, valamint az EU és Amerika között kiéleződni látszó vámháború.

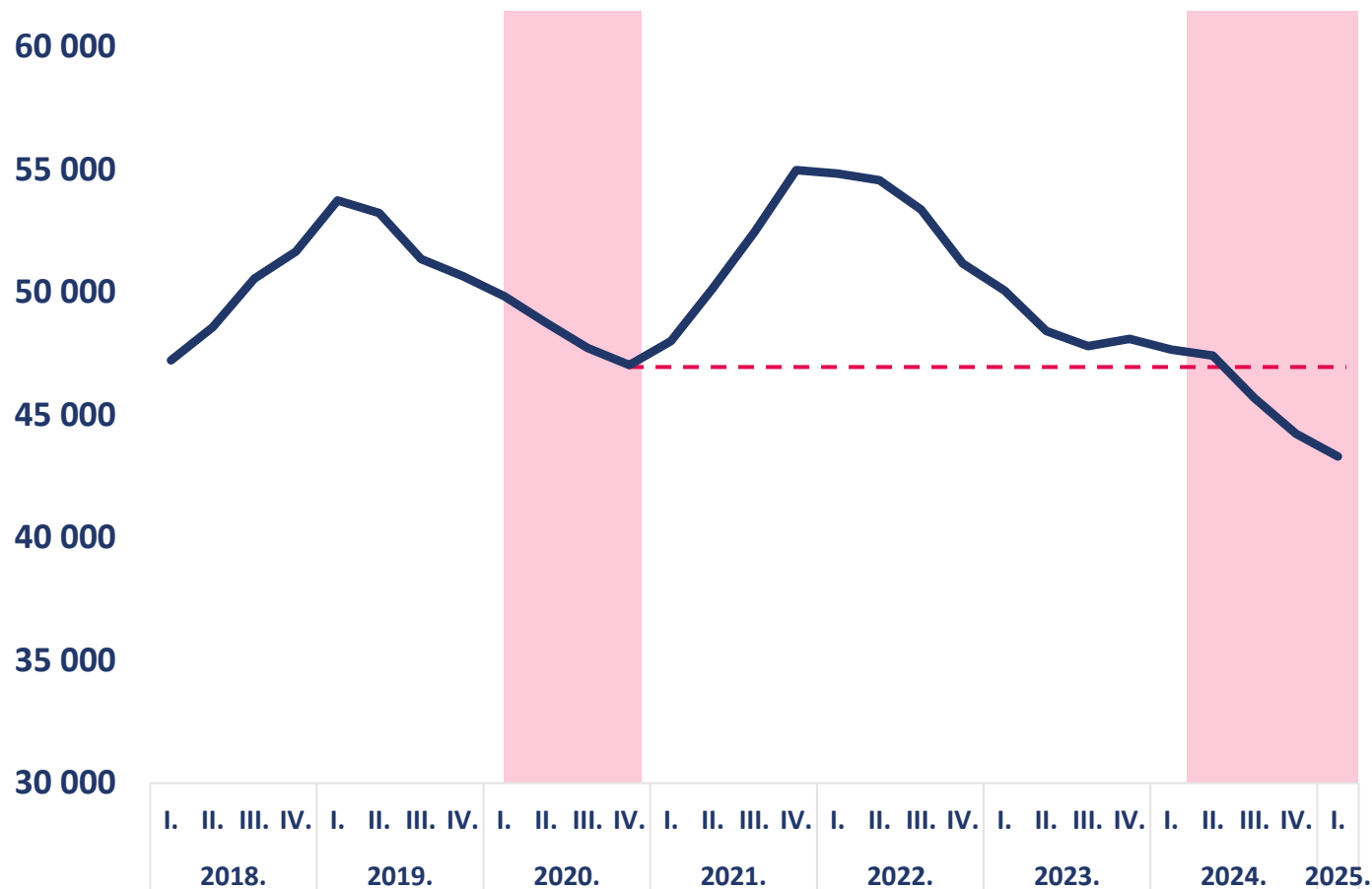
Áruszállítási teljesítmény alakulása, millió tonna



- **2025 Q1-ben éves szinten 7,4%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 6,4%-kal csökkent az árutonna-kilométer (q/q: -5,4% ill. +3,6%).** Belföldön a tömeg 8,9%-kal, az árutonna-km 3,8%-kal csökkent. Nemzetközi relációban szintén csökkenés látszik a mutatókban (-4,8% és -7,4% y/y). Negyedéves alapon is tovább csökkent a teljesítmény, a belföldön szállított áruk tömege 7,9%-kal (nemzetközi: -1,3%), az árutonna-km pedig 1,4%-kal csökkent (nemzetközi: +5,8%). Ezek alapján elmondható, hogy az első negyedéves gyenge teljesítmény elsősorban a belföldi szállítások visszaesésének tudható be.
- **Az első negyedévben nemzetközi szinten 4,7% ill. belföldön 5,2% 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 3,2%-kal (nemzetközi) illetve 3,6%-kal (belföldi) emelkedtek Q1-ben éves alapon.** Látható, hogy nagyjából másfél százalékos további díjemelésre lett volna szükség. Az első negyedévben a szolgáltatók közel fele veszteséges volt, míg másik fele az iparágra jellemző szinttől (4-6%) elmaradó nyereséget realizált. 2025-ben a költségek enyhén infláció felett, 5-8% közötti mértékben nőhetnek.
- **Az éves költségnövekedés üteme érezhetően visszaesett, ugyanis a kiugrónak számító tavaly év eleji útdíjemelés beépült a bázisba.** Az üzemanyagár csökkenése Q1-ben javította az önköltséget, de minden más költségtétel növelte azt (a bérek 7-11%-kal, az autópályadíjak 6-8%, az amortizáció 15-18%-kal, a lízingkamatok 30-40%-kal emelkedtek). A forint jelentős gyengülése pedig (2024 első negyedévéhez viszonyítva 4,4%) érezhetően segítette a nemzetközi cégek profitabilitását az első negyedévben.

MBH BANK 8,6%-os csökkenés a közúti fuvarozásban

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

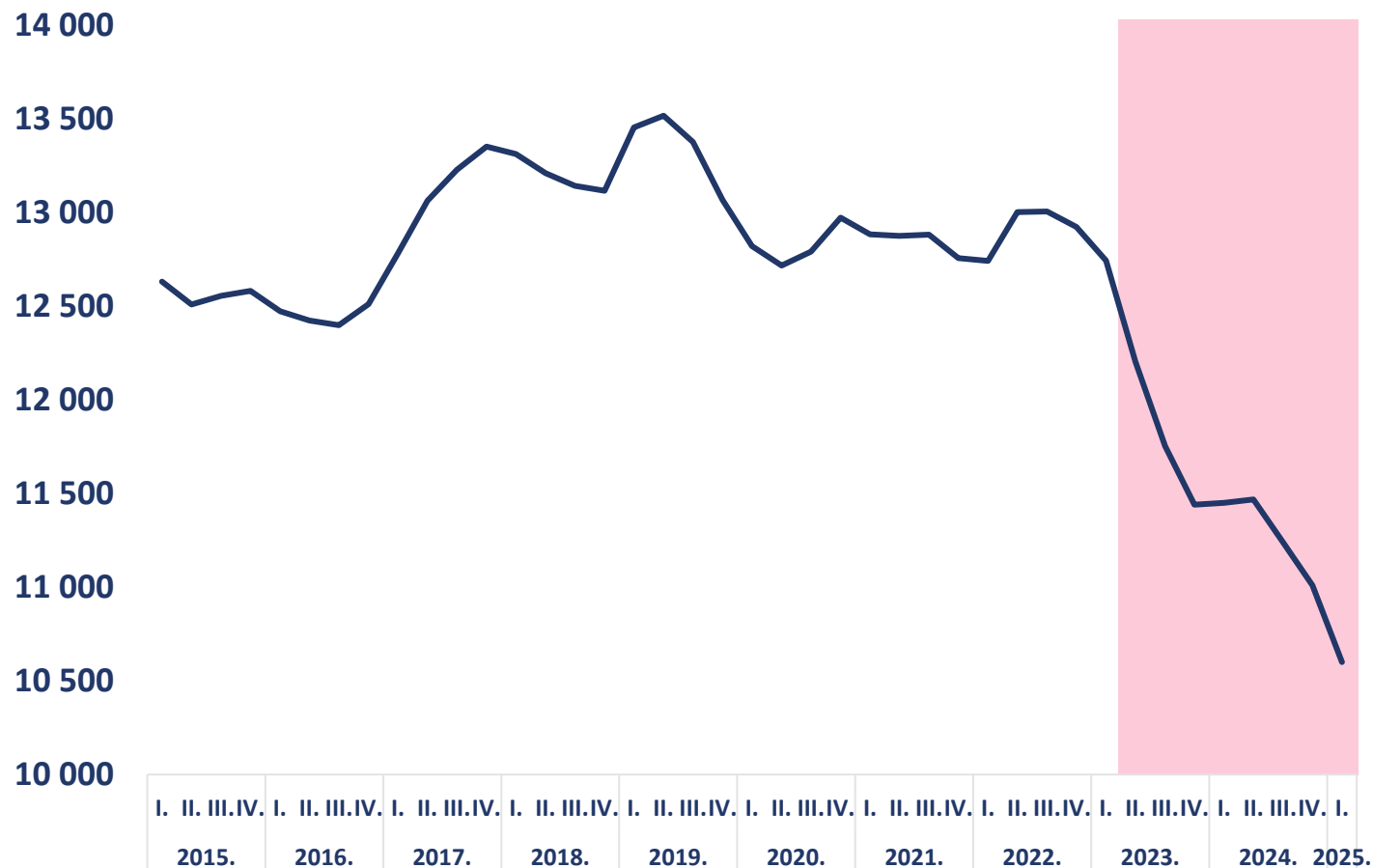


A hazai GDP stagnálásával párhuzamosan csökken a közúti áruszállítás teljesítménye is. Az első negyedévben a szállított áru tömege újabb mélypontra süllyedt.

Szállítási módok szerint vizsgálva az első negyedévben a közút teljesítménye 8,6%-kal csökkent. A közúti áruszállítás jelenleg 77,4%-át adó belföldi fuvarok szegmense 10%-kal, míg a nemzetközi viszonylatban közúton szállított áruk tömege 2,1%-kal csökkent a tavalyi első negyedévhez képest.

Az első negyedévben általános csökkenésről beszélhetünk, ugyanis minden viszonylat minden teherkategóriájának csökkent a teljesítmény az előző év azonos időszakához képest (egyedül a nemzetközi vontatós szállítások stagnáltak).

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

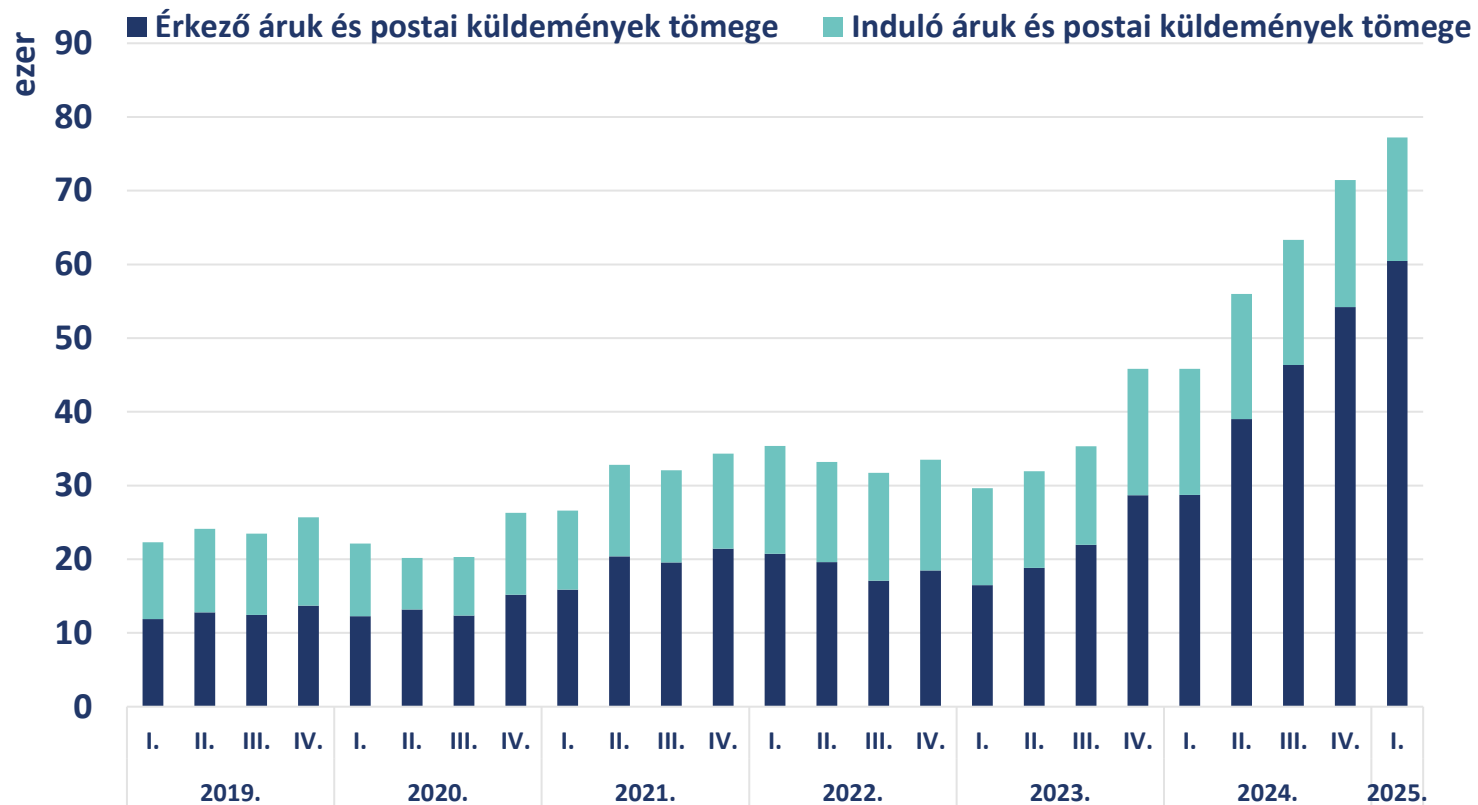


Az első negyedévben Magyarországon a **vasúton szállított áruk relációja 84%-ban nemzetközi**, így ennek az alágnak a teljesítménye nagyon kitett az európai gazdasági teljesítménynek.

2025 Q1-ben 14,2%-kal csökkent a vasúton szállított áruk tömege a tavalyi évhez viszonyítva. Nemzetközi viszonylatban 11,9%-os, belföldön pedig 24,7%-os esés történt.

Romló jövedelmezőségéről számol be a Hungrail legújabb vasúti árufuvarozási indexe: a tavalyi negyedik negyedévben a vasúti árufuvarozók fajlagos (bruttó árutonnikilométerre vetített) költségei 10,3%-kal növekedtek, míg a fajlagos bevételek csak 2,2%-kal, a maradék, 8,1%-os díjemelést nem tudták érvényesíteni áraikban. A negyedik negyedévi költségek növekedése jelentős részben az üzemeltetési költség, a kocsivizsgálói költség és a hálózat-hozzáférési díjak növekedéséből ered

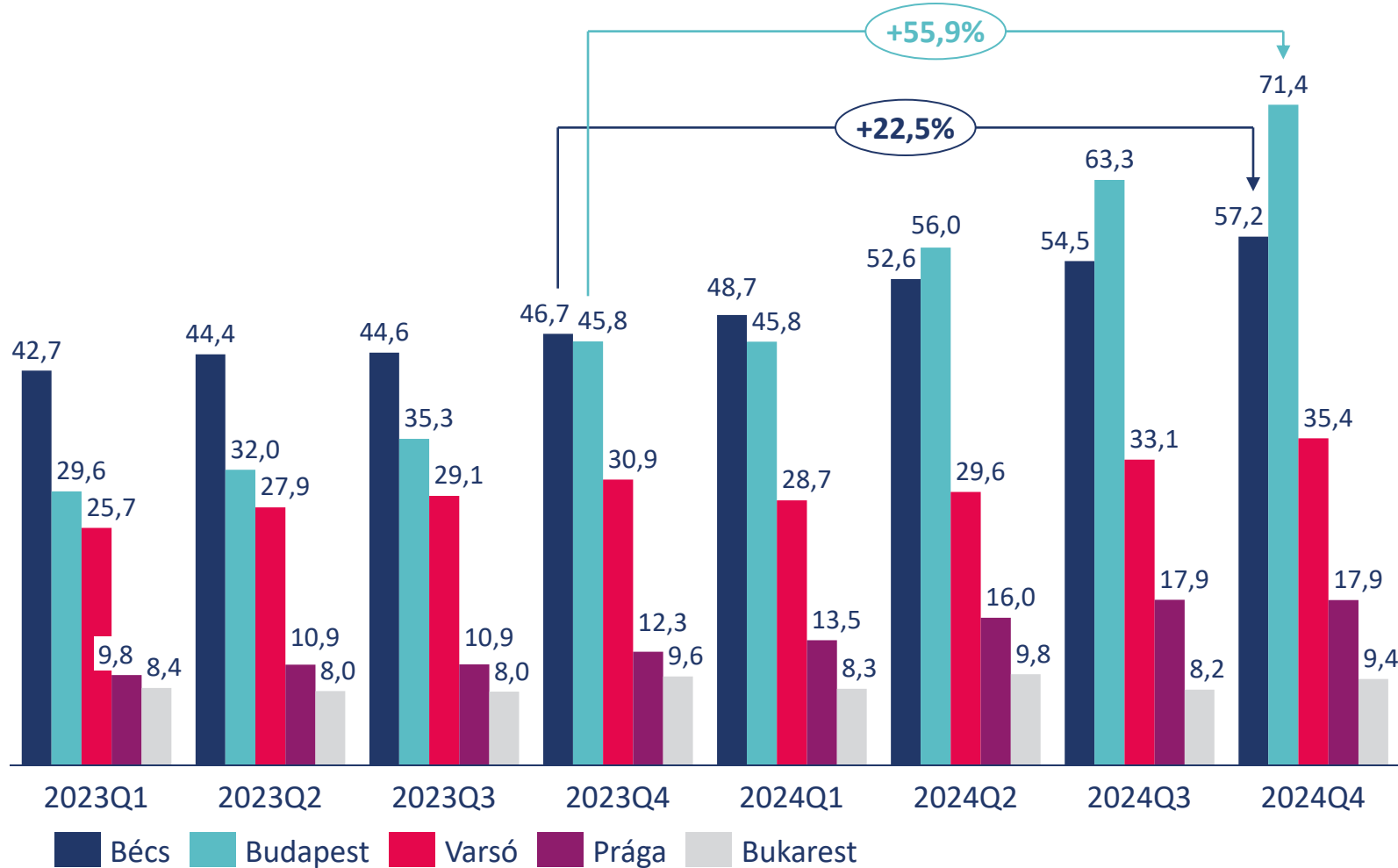
Áruk és postai küldemények tömege, tonna (Budapesti Liszt Ferenc Repülőtér)



A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege **77,2 ezer tonna volt**, 2024 Q1-hez képest 68,6%-kal, az előző negyedévhez képest 8,1%-kal több. A növekedést továbbra is **az érkező áruk hajtják, ezek tömege 110%-kal növekedett éves szinten 2025 Q1-ben.**

Új cargo-repülőtér építését jelentette be az NGM. A tárca közlése szerint Ferihegy jelenlegi légiárúkapacitása 400-450 ezer tonna évenként, aminek kétharmadát a 2024-es cargo forgalom már el is érte. A dinamikus növekedés motorját az autó- és gyógyszeripari termékek, illetve az e-kereskedelem adják, külön kiemelve az Ázsiával folytatott kereskedelmet, ugyanis a kezelt áru 80%-a onnan érkezik (43%-a Kínából). Ezen ágazatok esetében rövid és hosszú távon is további bővülésre számít a tárca, ez alapján indokoltnak látják a bővítést, ami a 24 órás üzemeltetés hiányát is orvosolni tudná.

Budapesti és környező európai repülőterek áruforgalma, ezer tonna

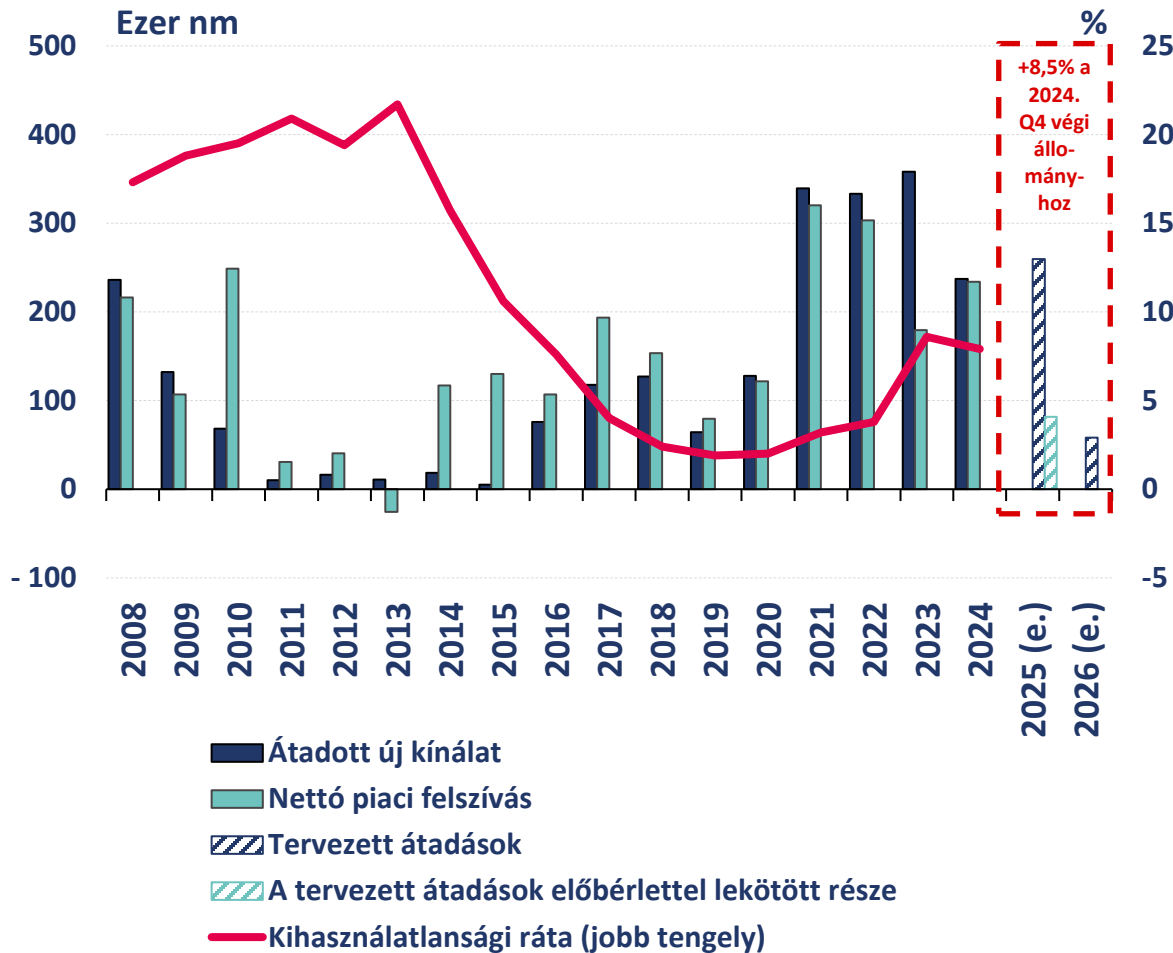


Az év eljén is kitartott a tavaly látott növekedés, sőt: a 94,5 ezer tonnás Q1-es adat rekordnak számít (+55,1%). Ez a háromhavi adat meghaladja a tíz évvel ezelőtti éves árumennyiséget. Ez idő alatt a cargo járatok száma csak 28,6%-kal nőtt, ugyanakkor a dedikált cargo járatok nagyobb kapacitással és jobb kihasználtsággal közlekednek, illetve jelentősen bővült a hosszútávú utasjáratokon szállított áru (belly cargo) mennyisége is.

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.

Új átadások, nettó felszívás és kihasználatlansági ráta Budapest és agglomerációja ipari-logisztikai piacán

Budapest környéki spekulatív piac

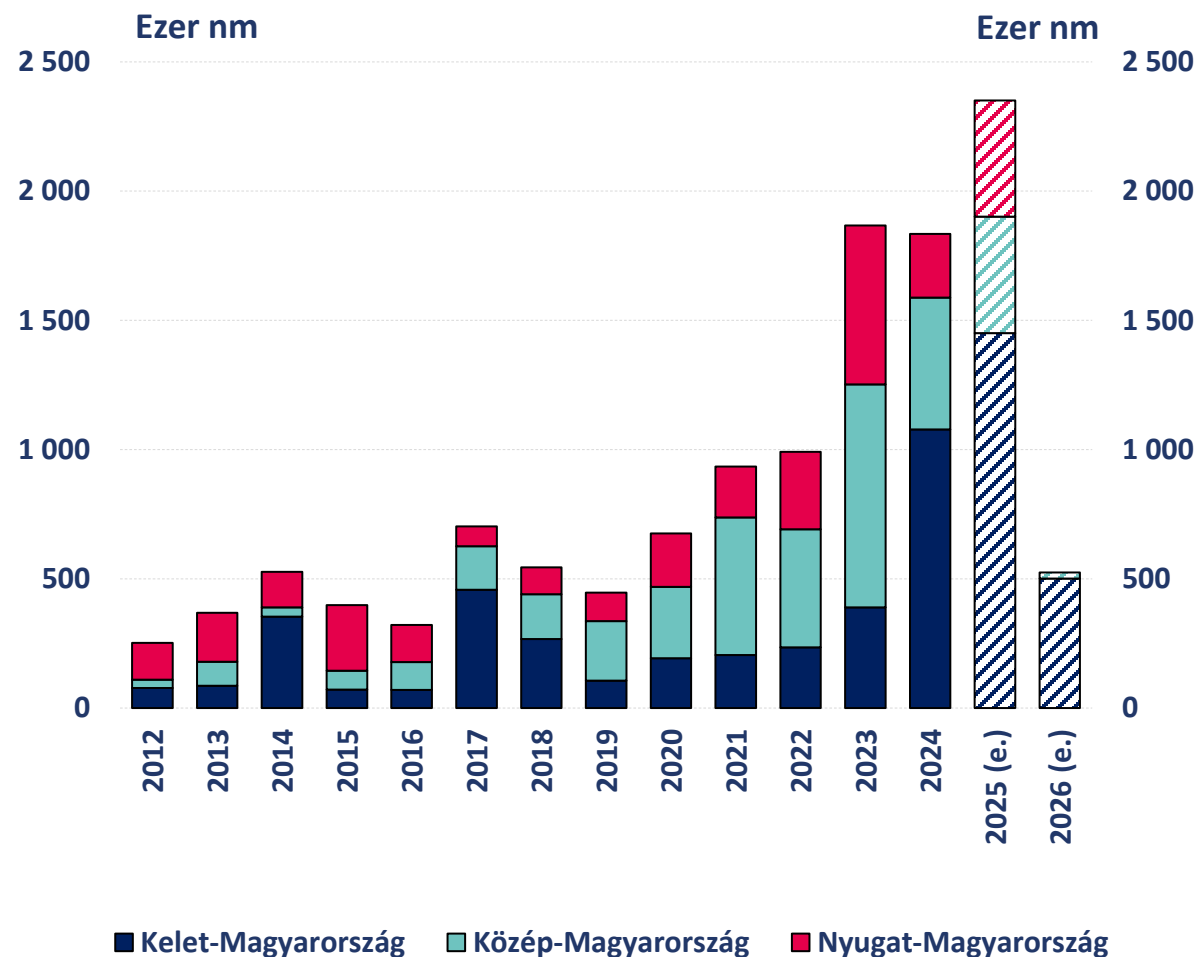


- **2024-ben 237 ezer m² ipari-logisztikai területet adtak át Budapesten és környékén** (év eleji állomány 6,8%-a). Ez az előző három év átlagának 69%-a. A tavaly átadott területek 96%-ának volt bérelője az átadáskor.
- **2025-ben 259 ezer m² ipari-logisztikai terület átadása várható** (év eleji állomány 6,9%-a), amelynek 31%-a rendelkezett előbérlettel 2024 év végén.
- Az új átadások közel teljes bérbeadottsága és a magas nettó piaci felszívás miatt (különösen Q4-ben) a budapesti ipari-logisztikai piac kihasználatlansági rátája 2024 során 0,7%-ponttal csökkent, év végén 7,9%-on állt.
- 2025-ben a várható új átadások becsült bérleti keresletet meghaladó üres területeinek hatására **az ipar-logisztika szegmens kihasználatlansági rátájának mérsékelt emelkedésére lehet számítani** (Q1-ben már 9,9%-on állt az országos érték).

- **2024-ben az ipari-logisztikai keresletet** (Budapest és környékén) **a megújítások és új bérbeadások dominálták**: a bruttó keresleten belül a szerződéshosszabbítások 40%-ot értek el, az új szerződések 37%-ot, az előbérletek 16%-ot, a bővítések pedig 7%-ot.
- **A Budapest és környéki piac legaktívabb szereplői 2024-ben a gyártási tevékenységet végző cégek voltak**, az elmúlt évtizedben a legnagyobb kategórián belüli részaránnyal (39%), de a logisztikai szolgáltató tevékenység 35%-os részesedése is jelentős volt.
- A jellemző kínálati bérleti díjak 2024 végén az 5,3–5,9 euro/négyzetméter/hó sávban mozogtak (+6,2% y/y).

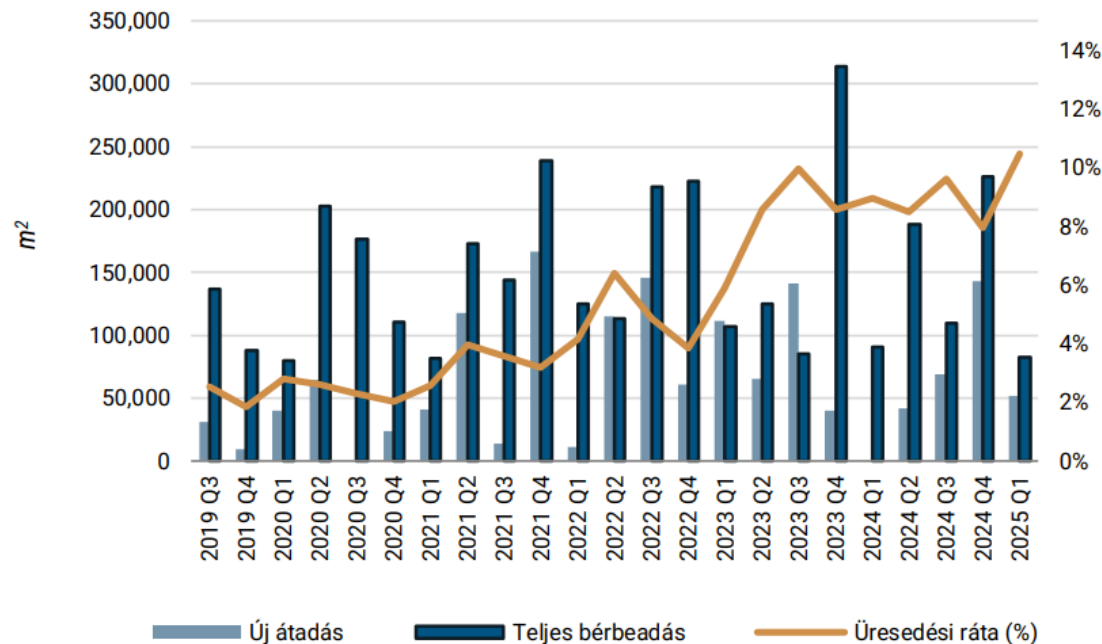
A megvalósult és tervezett ipari-logisztikai átadások Magyarországon

Országos spekulatív+saját állomány



- **2024 végén országos szinten 16,4 millió m² volt a modern ipari-logisztikai ingatlanok állománya** a bérbeadási célú és saját használatú ingatlanokat is beleértve.
- **Tavaly 1,8 millió m² új területet adtak át**, ami 2023 év végi állomány 12,6%-a. Ebből 1,6 millió m² került átadásra a regionális piacon, ennek megoszlása:
 - 67% Kelet-Magyarország
 - 17% Közép-Magyarország
 - 15% Nyugat-Magyarország
- Látható, hogy az ipari nagyberuházásoknak köszönhetően az ország keleti részébe koncentrálnak az új átadások.
- **2025-ben rekordvolumenű, közel 2,4 millió m² ipari-logisztikai ingatlan átadása várható országszerte**, ez a 2024 végi állomány 14%-a. Ezek várható megoszlása:
 - 62% Kelet-Magyarország
 - 19% Közép-Magyarország (Bp+környéke is)
 - 19% Nyugat-Magyarország

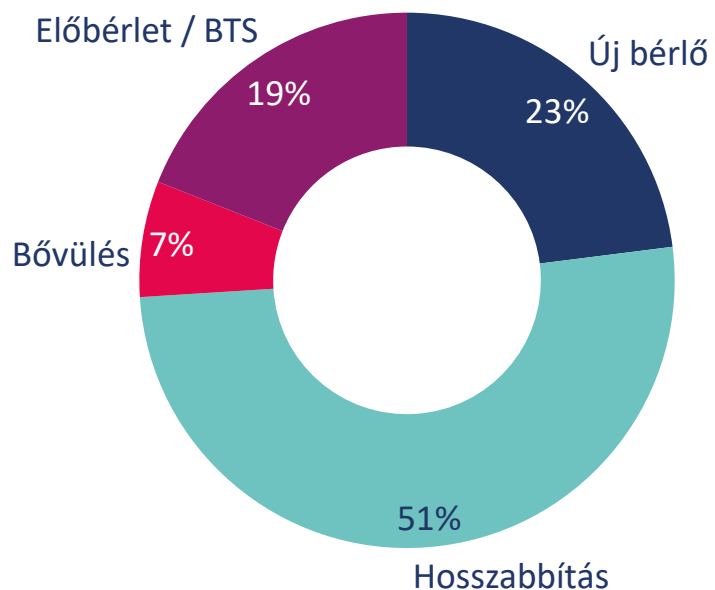
Ipari ingatlanpiaci mutatók a fővárosi agglomerációban



- A BRF adatai alapján 2025 Q1-ben a teljes országos modern ipari-logisztikai állomány 5 700 ezer m²-t tett ki (csak bérleti piac, saját használatú állomány nélkül). Ebből:
 - Főváros és környékén: 3 805 ezer m² (+1,3% q/q)
 - Regionális: 1 895 ezer m² (+5,5% q/q)
- Az üresedési ráta Budapesten 10,5%-ra növekedett 2025 Q1-ben, ami 1,6%-ponttal alacsonyabb, mint egy évvel korábban (+2,6%-pont 24Q4-hoz képest).
- A regionális kihasználatlanság 8,6%-os, így az országos érték 9,9% (összhangban az MNB várakozásával). A teljes bérleti kereslet a főváros és környékén 9,4%-ot csökkent éves alapon, jelenleg 82,4 ezer m²-en áll. A szerződeshosszabbítások nélküli nettó kereslet 40,1 ezer m²-t tett ki az első negyedévben.

Forrás: BRF

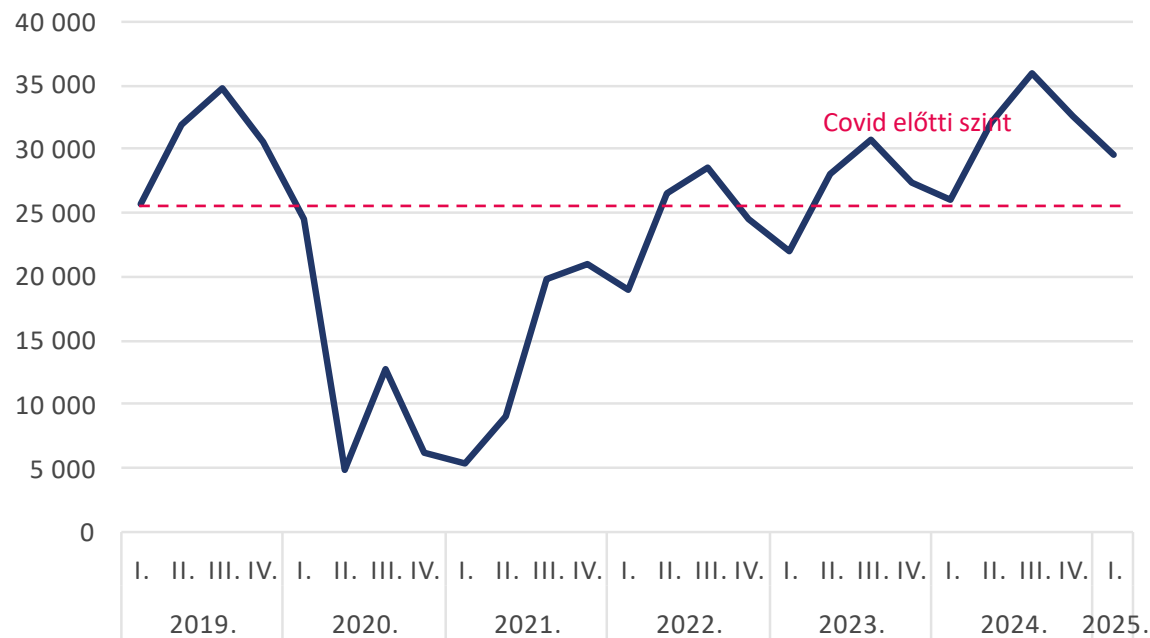
A bérlői kereslet megoszlása Budapest és környékén, 2025 Q1



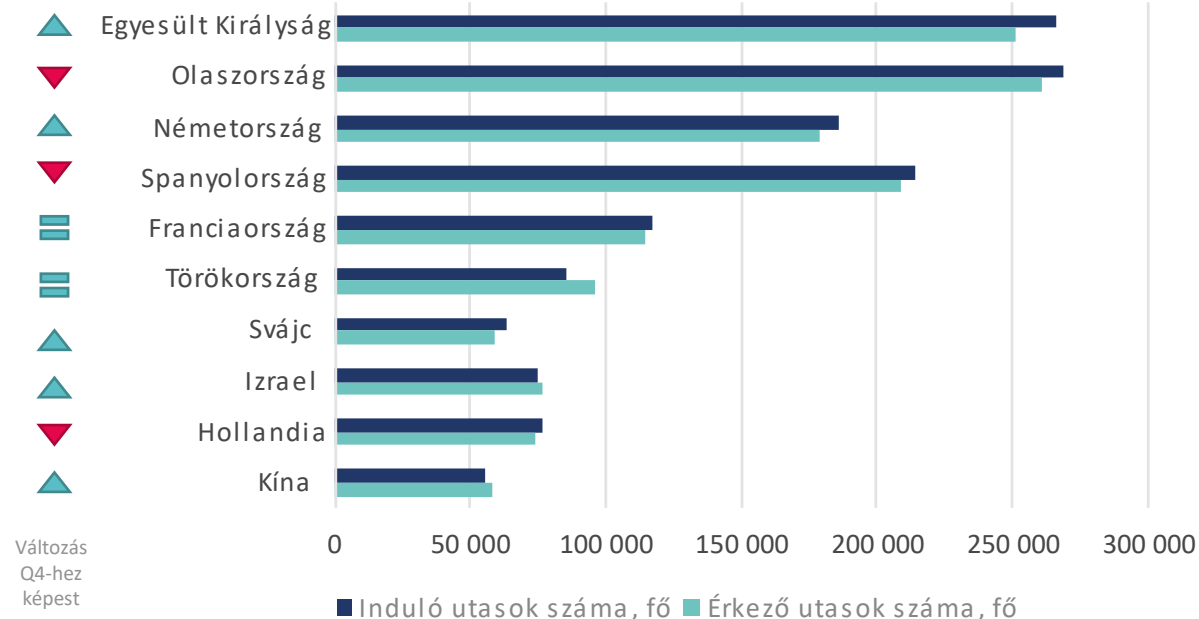
- 2025 első negyedévében a BRF összesen **26 bérleti szerződést rögzített** a Budapest és környéki piacon:
 - Átlagos tranzakcióméret 3 170 m²
 - Legnagyobb tranzakció egy szerződés hosszabbítás volt a Prologis Park Budapest – Sziget területén (11 590 m²)
 - Regionális piacon a legnagyobb (új) szerződés egy miskolci raktárépületben volt (11 540 m²)
- **A szerződések továbbra is a „big-box”* logisztikai parkokban kötöttek**, a városi-logisztika részesedése minimális maradt.
- **A nettó abszorpció a fővárosban és környékén -48,3 ezer m² volt**, a regionális piacon pozitív tudott maradni, de országos szinten teljes érték negatív maradt 24,9 ezer m²-rel.

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

Járatok száma

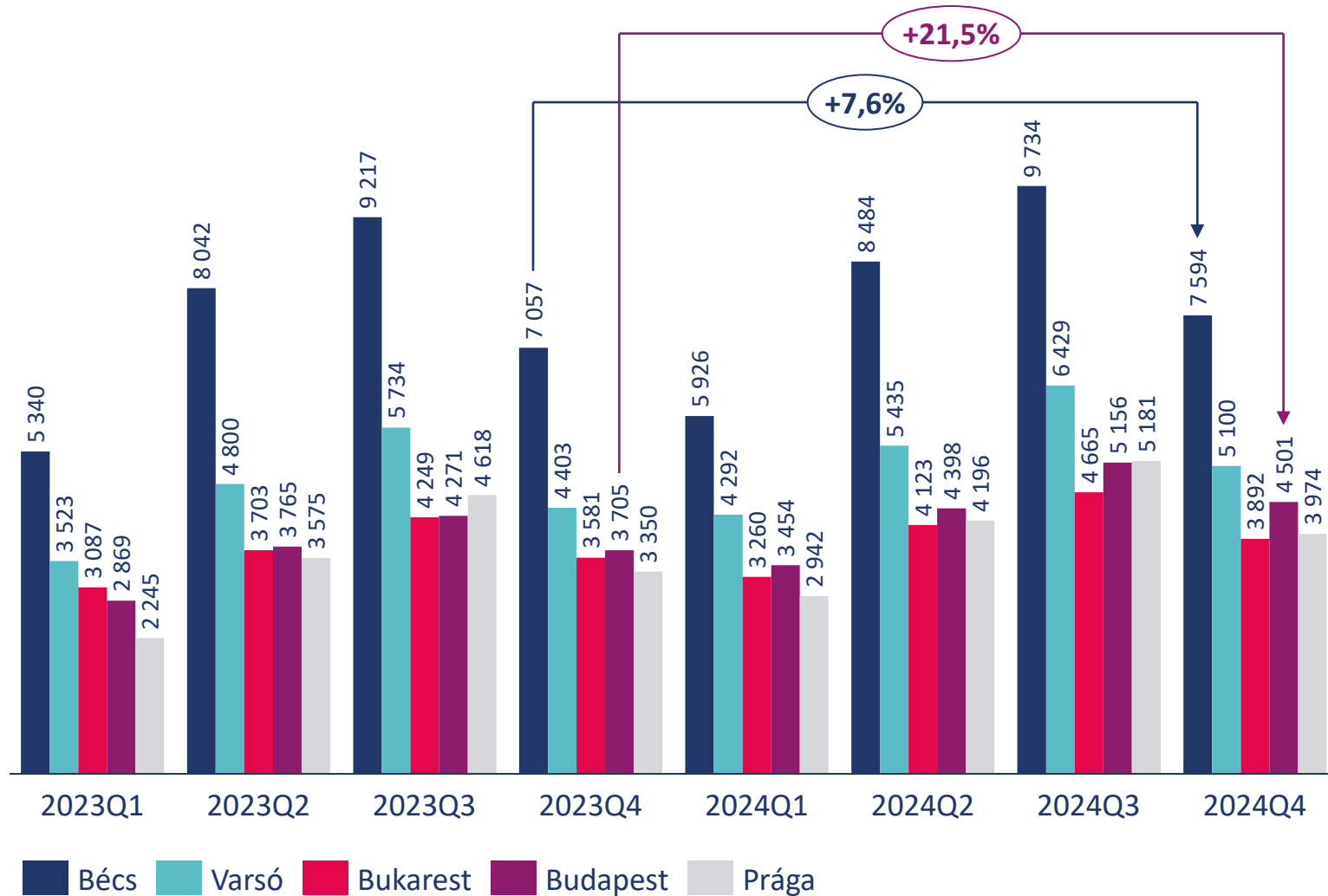


TOP10 legnépszerűbb úticél



- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér I. negyedéves utasforgalma 4,0 millió fő volt**, 15,5%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel a gördített éves utasszám elérte a 18,1 millió főt, ami 12%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A **29,6 ezres járatszám** a járvány előtti rekordév azonos időszakához képest (2019Q1) 15,5%-kal, az egy évvel korábbinál 13,6%-kal több.
- A repülőtér számára a következő mérföldkő a 20 milliós utasszám elérése 2030-ra. Az elmúlt három év növekedési tendenciájával ez a cél már 2026 végére összejöhet. Ezt a repülőtér új desztinációkkal, ülőhelyek számának növelésével és transzatlanti útvonalak nyitásával segítené. Középtávon a 3-as terminál megépítése fogja újabb kapacitásokkal kiszolgálni a bővülő utasforgalmat.

Budapesti és környező európai repülőterek utasforgalma, ezer fő

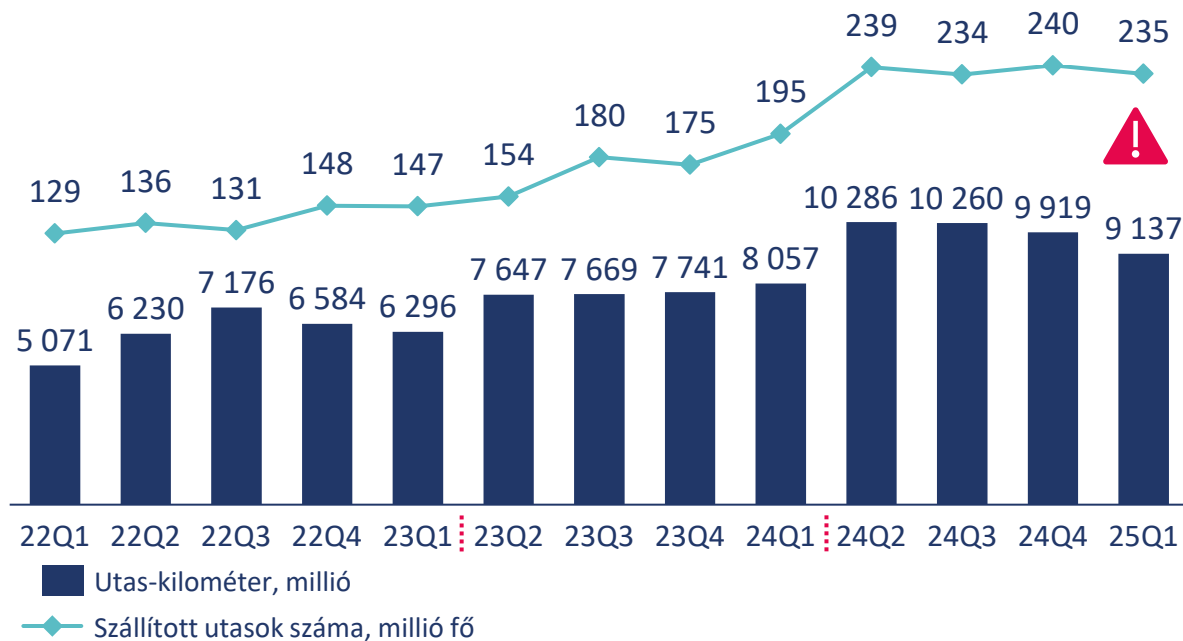


A régiós fővárosokkal összevetve is dinamikusan növekszik az utasforgalom Liszt Ferenc repülőtéren: Q4-ben 21,5%-kal több utas fordult meg a repülőtéren mint egy évvel korábban, míg ez Bécs esetében +7,6% volt.

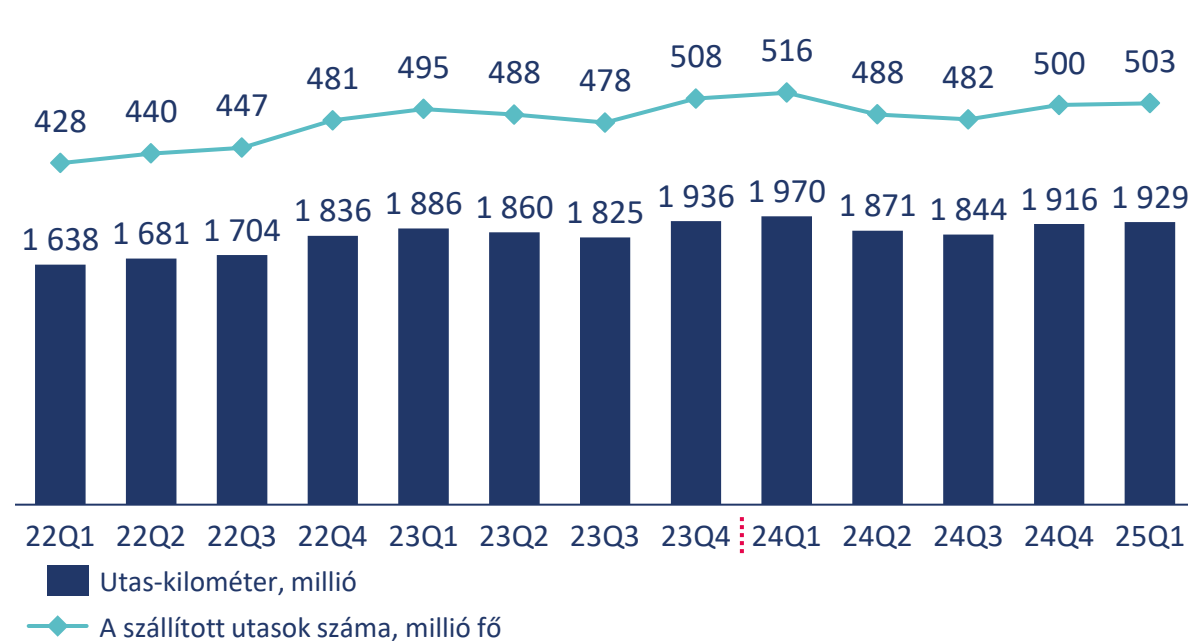
Az utasszám növekedésében fontos szerepe van a Magyarország turisztikai versenyképességének, fontos cél, hogy a több hétre ideérkező kínai és észak-amerikai turisták Budapesten is megforduljanak és itt minél több időt töltsenek. A repülőtér jelenleg 450 ezer ülőhelyet kínál Kína és Magyarország között,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

Az utasok véleménye alapján egymást követő tizenkettedik alkalommal választották **Kelet-Európa legjobb légitikötőjének a Liszt Ferenc Repülőtér**et. A díjat a Skytrax minősítő cég ítélte oda a Budapest Airportnak.

Helyközi személyszállítás

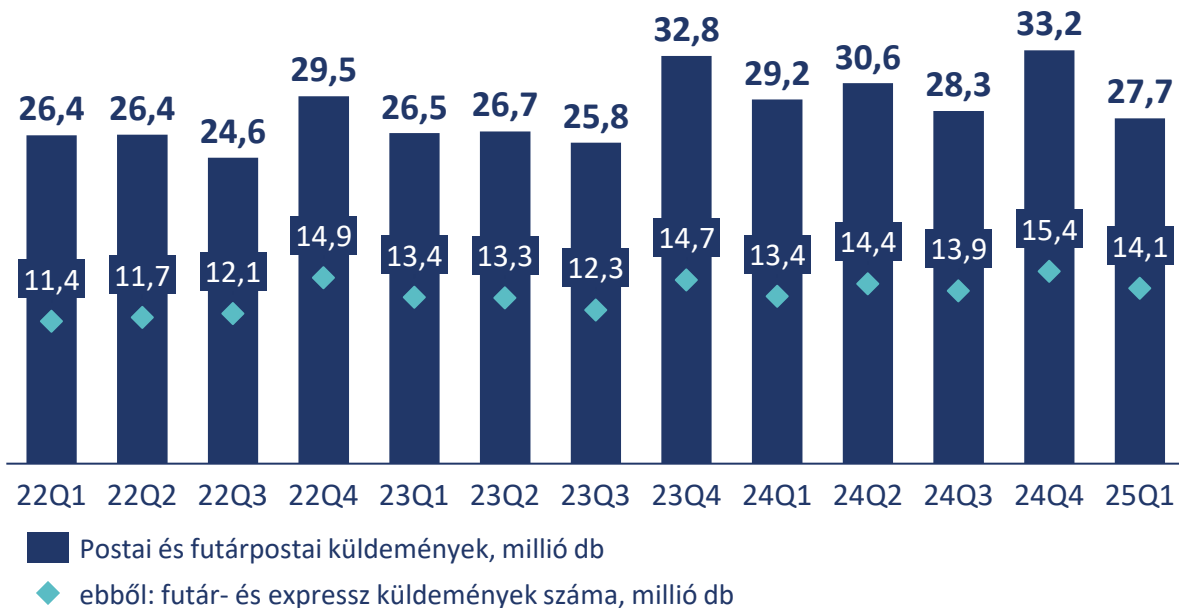


Helyi személyszállítás

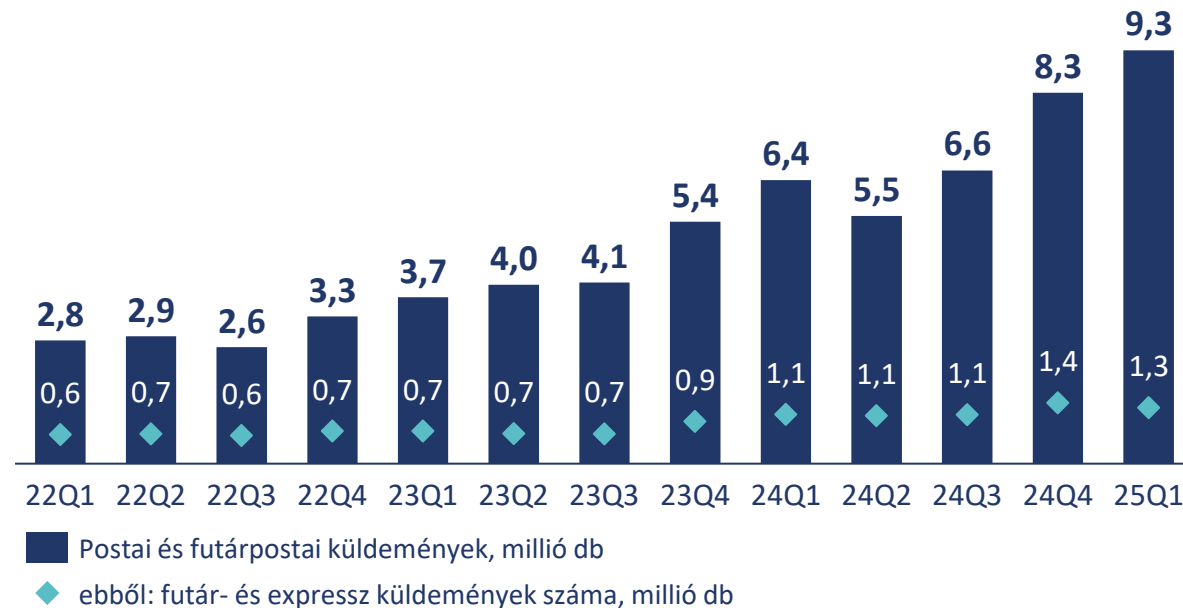


- **Módszertani változás:** 2023. 05. 01-én az ország- és vármegyebérletek bevezetése után az adatszolgáltatóknál módszertani változás történt, emiatt a helyközi utas és utaskilométer adatok 2023 Q2-től korlátozottan összehasonlíthatók az előző évek azonos időszakainak adataival. 2024. 03. 01-től az 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** (235 millió fő, 9,1 milliárd utas-kilométer) **20,3%-kal nőtt éves alapon 2025 Q1-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). Ez a hatás az éves összehasonlításban a következő adatközlésnél már nem érvényesül.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 16,0%-kal nőtt. A nemzetközi forgalom utasai döntően (50,4%-os súly) légi személyszállítással közlekednek.
- A **helyi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye 2,1%-kal, az utazások száma 2,5%-kal csökkent az előző év azonos időszakához viszonyítva.

Belföld-belföld küldemények



Külföld-belföld küldemények



- **A belföld-belföld küldemények száma éves alapon csökkent** (-5,1%), ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 47%-ról 51%-ra nőtt. A külföld-belföld küldemények száma 45,7%-kal emelkedett (y/y, 9,3 millió db), valamint negyedéves alapon 11,4%-os növekedés történt. A külföldről érkező csomagok száma újabb rekordot ért el az idei első negyedévben.