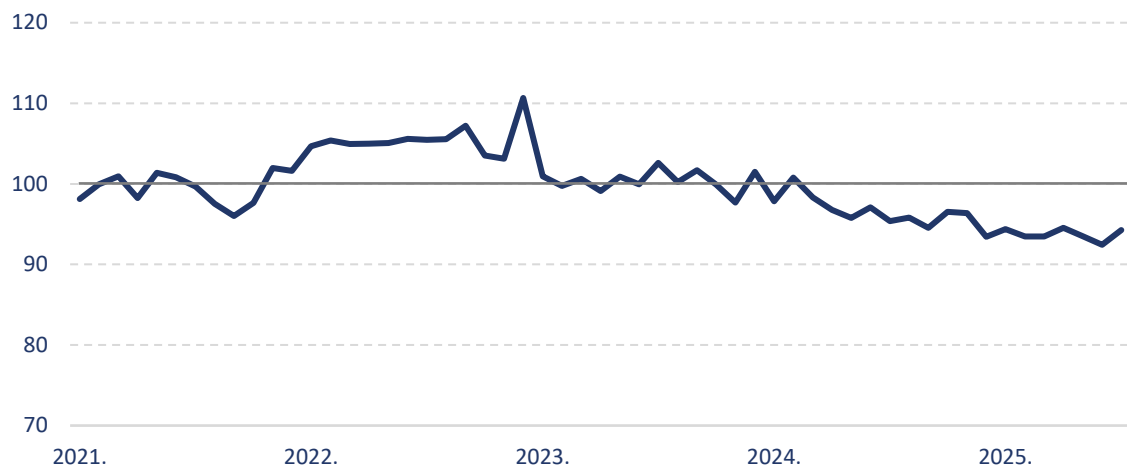


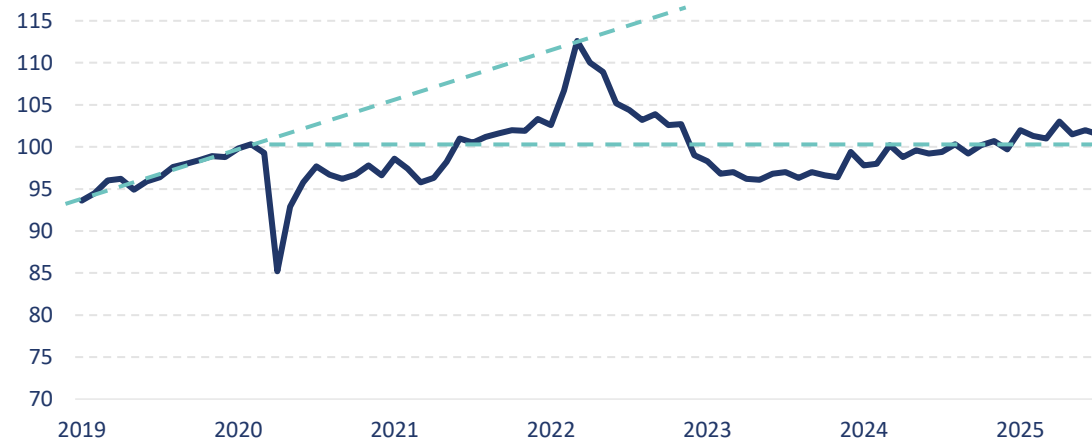
Logisztika

2025 Q2

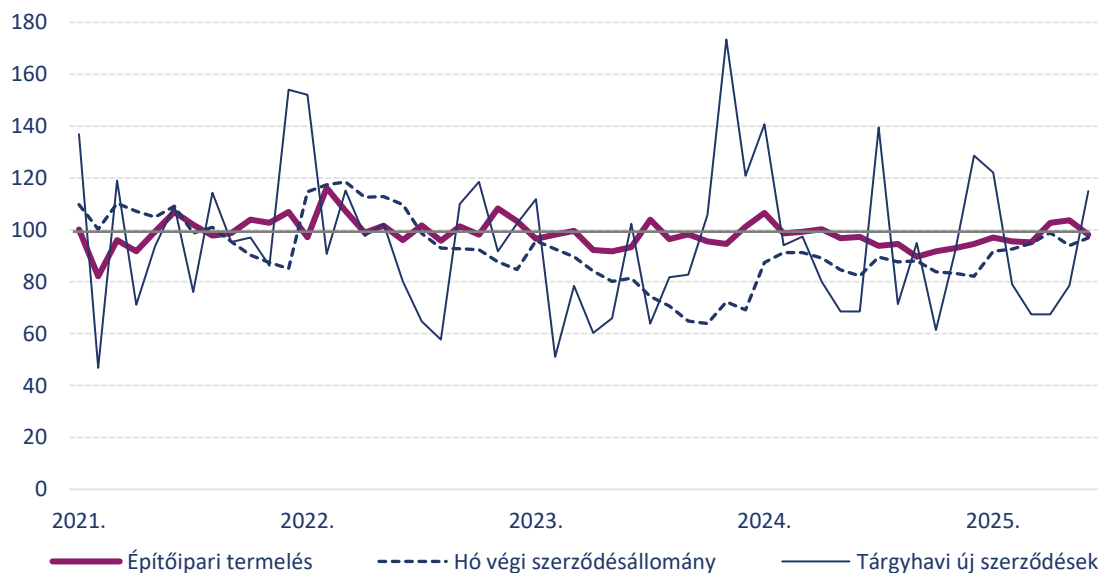
Ipari termelés, 2021=100%



Kereskedelmi forgalom, 2021. év havi átlaga=100%



Építőipar összefoglaló adatai, 2021=100%



- **Az építőipari rendelési mutatók vegyes képet mutatnak:** az építőipari vállalkozások július végi szerződésállományának volumene 1,9%-kal meghaladta az egy évvel korábbit, de a megkötött új szerződések volumene 48,9%-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.
- **Egyelőre nincs vége a kedvezőtlen trendnek az iparban:** a kiemelt feldolgozóipari ágak összes rendelésállománya 7,3%-kal maradt el az egy évvel korábbitól júliusban. Az új rendelések volumene 3,3%-kal csökkent, ezen belül az export rendelések 4,6%-kal visszaestek, míg a belföldi rendelések 4,7%-kal növekedni tudtak. A járműgyártás összes rendelésállománya 11,1%-kal esett vissza, míg a villamos berendezés gyártásé stagnált.
- **A kiskereskedelmi forgalom** a tavalyi második féléves stagnálás után az idei első félévben kisebb-nagyobb kilengésekkel látható növekedésnek indult. A növekvő trend várakozásunk szerint folytatódik a második félévben is, amit erősítenek a lakosságnak juttatott transzferek, így idén várhatóan ez az ágazat hajthatja a belföldi fuvarpiacot.

Kilátások



- A romló likviditás miatt elmaradó beruházások és járműcserék következtében tovább növekedhet a tehergépjárművek és vontatók átlagéletkora.
- A fuvarozási szektor profitszintje az év második felében alacsonyan ragadhat, így a fuvarozók számának további csökkenése szinte elkerülhetetlen.
- **Az előzetes adatok alapján a közúti crosstrade áruszállítás a harmadik negyedévben közel 20%-kal emelkedhetett** a tavalyi év azonos időszakához képest Németország, Ausztria, Olaszország és Franciaország vonatkozásában.
- A **hadiipar, közlekedés és digitalizáció** terén tervezett nagyszabású európai infrastrukturális fejlesztések az EU-n belüli kereskedelem, és így az áruszállítási volumen növekedéséhez vezethet a következő években

Pozitív trendek



- Az elmúlt hónapokban látványosan emelkedni tudott a fogyasztói bizalom, valamint az építőipar teljesítménye is növekedni tudott, ami a belföldi fuvarpiacot serkentheti
- A fővárosi repülőtér tovább tervezi növelni járatok számát, amik pozitív hatással lesznek az utas és cargo forgalomra is; töretlenül növekszik a légi áruszállítás.
- **Lendületesen bővül a magyar tengeri konténerforgalom**, amit a gyárépítési beruházások, a nemzetközi e-kereskedelem bővülése, valamint az autóiipari beszállítói körök bővülése hajt.

Kockázatok



- 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.
- Kockázatot rejtenek a gyógyszeripari vámok is, egyelőre vita van arról, hogy a Trump által bejelentett 100%-os, vagy egy korábbi megállapodás szerinti 15%-os vám lesz érvényben az EU exportjára
- **2026. július 1-től a 2,5 tonnánál nagyobb össztömegű kishaszongépjárművekben is kötelező lesz a tachográf használata.** A teljes kamiont meg nem töltő küldemények esetében a furgonos szállítás jellemzően gyorsabb és drágább is, távolságtól függően akár 40-50%-kal kerülhet többbe, mint a gyűjtőszállítmányozás, miközben Európán belül 1-2 nappal rövidebb a szállítási idő. Az új szabályozással a furgonos szolgáltatóknak a kötelező pihenőidők mellett csak akkor tarthatók az eddigi tranzitidők, ha plusz sofőrt alkalmaznak, ami magasabb költséget is eredményez. Emiatt **a furgonos árutovábbítás hosszabb távokon már nem lesz versenyképes a gyűjtőszállítmányozással szemben.**

Negatív trendek



- Hazánkban 2022 és 2024 között a vasúti áruszállítási piac tizede tűnt el.
- Az ipari termelés elhúzódó gyenge teljesítménye nyomást helyez az ágazatra.
- Az év elején tovább **romlott a vasúti áru fuvarozás jövedelmezősége**, nagyon alacsony szinten mozog a menetrendszerűség
- A közúti fuvarozásban a kisebb súlyú költségtételek továbbra is dinamikusán növekedtek: (bérek 5,9-6,5%-kal, amortizáció 23-24%, lízingkamatok 15-29%-kal).
- Egyelőre nincs döntés a VEKT rendszer újabb öt éves meghosszabbításáról.

Áruszállítás és spedíció

- **2025 Q2-ben éves szinten 9,6%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 6,0%-kal csökkent az árutonna-kilométer (q/q: +4,8% ill. -1,6%).** Belföldön a tömeg 12,3%-kal, az árutonna-km 10,0%-kal csökkent. Nemzetközi relációban szintén csökkenés látszik a mutatókban (-5,0% és -4,2% y/y).
- Az első negyedévben általános csökkenésről beszélhetünk, ugyanis minden viszonylat minden teherkategóriájának csökkent a teljesítmény az előző év azonos időszakához képest.
- **Az előzetes adatok alapján végzett becslésünk szerint a crosstrade áruszállítás a harmadik negyedévben közel 20%-kal emelkedhetett** a tavalyi év azonos időszakához képest a TOP4 partnerünk vonatkozásában, mely részben az alacsony bázisnak köszönhető.

Raktározás

- A geopolitikai kockázatok miatti nearshoring kedvez a fejlesztéseknek, ill. a folyamatban lévő ipari nagyberuházások, és a kapcsolódó beszállítói lánc érdemi keresletet támaszt; ennek ellenére az előbérletek alacsony szintje a kihasználatlansági ráta emelkedését vetítette előre: a BRF által kezelt ipari ingatlan állomány alapján az **üresedési ráta Budapesten 13,4%-ra növekedett 2025 Q2-ben**, ami 4,9%-ponttal magasabb, mint egy évvel korábban (+2,8%-pont 25Q1-hez képest). **A regionális kihasználatlanság 10,8%-os, így az országos érték 12,5%.**
- **A teljes bérleti kereslet a főváros és környékén 7,0%-ot nőtt éves alapon**, így 201,7 ezer m²-en áll.
- A Colliers az első félév végén 6,75%-ra teszi a prime logisztika hozamot.

Tömegközlekedés

- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér II. negyedéves utasforgalma 5,0 millió fő volt**, 14,7%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel a gördített éves utasszám elérte a 18,8 millió főt, ami 16%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 22,5%-kal nőtt. A nemzetközi forgalomban a légi személyszállítás súlya 43,6%-ra csökkent.

Postai, futárpostai tevékenység

- A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege **88,3 ezer tonna volt, 2024 Q2-höz képest 57,7%-kal, az előző negyedévhez képest 14,3%-kal több.** A növekedést továbbra is az érkező áruk hajtják, ezek tömege 85,1%-kal növekedett éves szinten 2025 Q2-ben.
- A **belföld-belföld küldemények száma éves alapon csökkent** (-6,8%), ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 51%-ról 53%-ra nőtt. A külföld-belföld küldemények száma 66,8%-kal emelkedett (y/y, 9,3 millió db), valamint negyedéves alapon stagnált az érték (későbbi revideálás során ez felfele változhat).

Nemzetközi kitekintés



**Nehéz tehergépkocsi
regisztráció**
+13% y/y

Spot árindex
132,2
-2,0 y/y

Szerződéses árindex*
132,2
+0,7 y/y



2025 Q2-ben azonos szinten álltak az európai közúti fuvarozási árindexek, de mozgásuk vegyes volt: a szerződéses árak negyedéves és éves alapon is emelkedtek, míg a spot árak csökkentek, ami rövidtávú kereslet csökkenést jelez a fuvarpiacon. Ugyanakkor a közúti fuvarozás hangulatindexe alapján a szereplők a fuvardíjak enyhe emelkedésére számítanak az év során. Hosszabb távon 2025 fordulópontot jelent az európai kereslet számára: az alacsonyabb infláció, a háztartások vásárlóerejének helyreállása és az elmúlt években felhalmozott megtakarítások felhasználása valószínűleg a fogyasztás erősödését fogja eredményezni Európában. A kétoldalú kereskedelmi megállapodások és a megnövekedett feldolgozóipari tevékenység mind az EU kereskedelmének hosszútávú erősödését támogatja. A közúti áru fuvarozási volumenek várhatóan ezzel párhuzamosan növekedni fognak.



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. Ezt mutatja a magyar tengeri konténerforgalom bővülése is, ami a második negyedévben 114% volt éves szinten. A növekedés mögött a gyárépítési beruházások, a nemzetközi e-kereskedelem bővülése, valamint az autóipari beszállítói körök bővülése áll. A fejlődést ugyanakkor kihívások kísérik: a koperi és hamburgi kikötők zsúfoltsága, valamint a vasúti felújítások komoly késéseket okoznak, ami növeli a közúti szállítás nyomását. Mindez jól jelzi, mennyire fontos a vasúti infrastruktúra fejlesztése a konténeres intermodális szállítás fenntartható bővüléséhez.



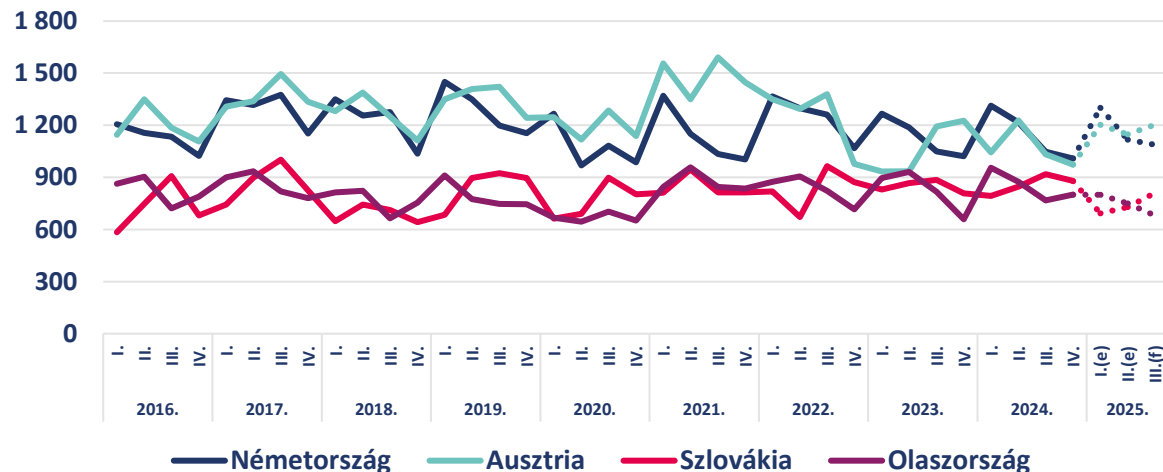
A vámháború tavasszal még erősen rángatta a tengeri szállítás költségét, azóta viszont folyamatos csökkenés látszik a díjakban. A Shanghai Containerized Freight Index** a májusban bejelentett türelmi időszak idején érte el lokális maximumát (2250 USD/TEU), azóta jelentős csökkenés történt, szeptember közepén 1200 USD/TEU szinten alakult az index. Vagyis a Q3-as csúcsidőszaki forgalom sem adott támaszt a magasabb díjaknak.



Jó hónapokat él a globális légi áruszállítás, de az átrendeződés jelei már látszanak. Augusztus a hatodik egymást követő hónap, amikor éves szinten nőtt az air cargo piaca: a cargonna-kilométer 4,1%-kal nőtt, míg az elérhető kapacitás 3,7%-kal, így a kihasználtság összességében 0,2 százalékponttal javult. AZ amerikai vámok és de minimis korlátozások miatt az Ázsia-Észak-Amerika útvonalakon érezhetően csökken a volumen, míg az Európába érkező járatokon növekszik.

Q3-ban stagnálhatott az export-import forgalmunk a legnagyobb partnereink esetében

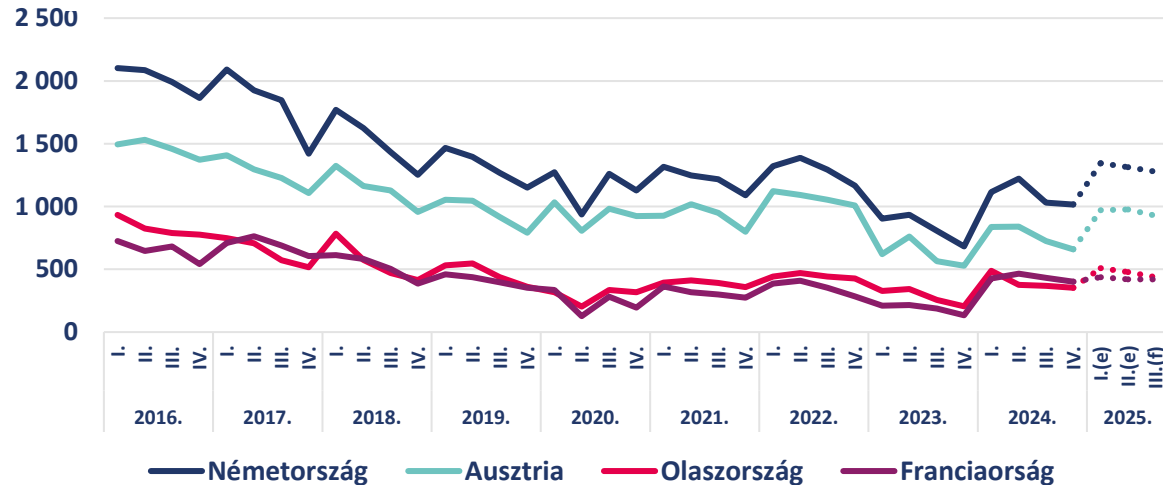
EXPORT + IMPORT, ezer tonna



A második negyedéves adatok alapján a teljes közúti export-import forgalmunk 8,1%-kal csökkent az előző év azonos időszakához képest.

Németország, Ausztria, Szlovákia és Olaszország adják a közúti export-import forgalmunk 68%-át, esetükben 10,1%-os csökkenés történt (előzetes adatok szerint). Az ő vonatkozásukban a becslésünk alapján átlagosan stagnálás közeli, 0,4%-os éves emelkedés várható a harmadik negyedév során. Ebben lefele mutató kockázatnak számítanak az amerikai vámok miatti visszafogott termelés egyes ágazatokban.

CROSSTRADE, ezer tonna



A KSH adatai alapján a crosstrade áruszállítás összességében 0,8%-kal emelkedett, míg a cabotage 7,2%-kal csökkent a második negyedévben éves alapon.

Németország, Ausztria, Olaszország és Franciaország vonatkozásában zajlik a crosstrade szállításunk 66-67%-a, esetükben az előzetes adatok alapján végzett becslésünk szerint a crosstrade áruszállítás a harmadik negyedévben közel 20%-kal emelkedhet a tavalyi év azonos időszakához képest, amihez az alacsony bázis is hozzájárul.

Megjegyzés: KSH-nak jelentő hazai szolgáltatók adatai. Q1 és Q2 becslés a KSH tényadatok alapján arányosított Eurostat adat. Q3 előrejelzés KSH és Eurostat historikus adatai alapján.

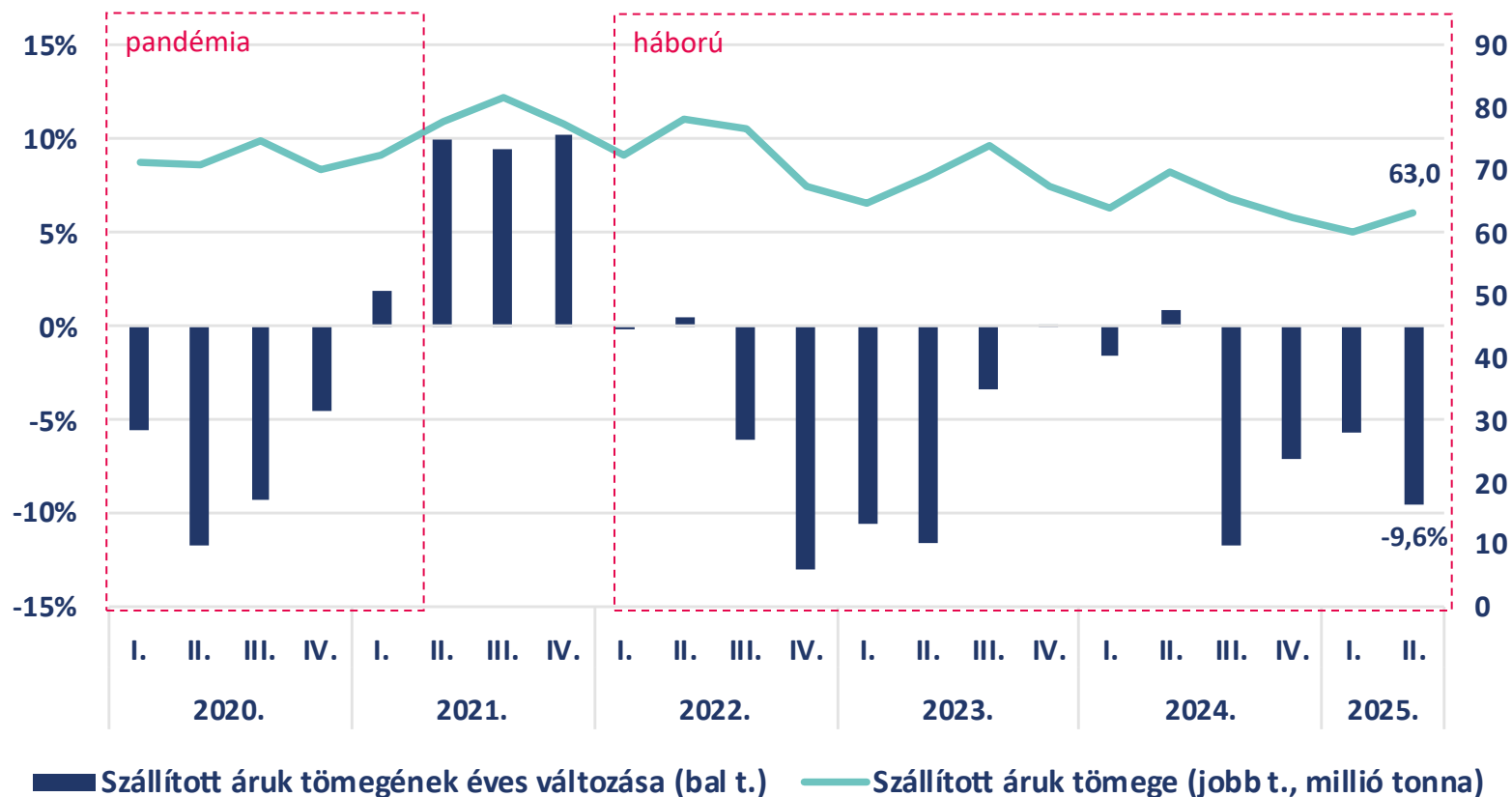
Export+Import: Magyarországon felrakott és adott országban lerakodott, illetve adott országban felrakott és Magyarországon lerakodott áru.

Crosstrade: Adott ország és egy harmadik ország között magyar szolgáltató által végzett áruszállítás.

Hazai áttekintés

Nőtt a szállított áruk tömege, de éves szinten továbbra is csökkenés látszik

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



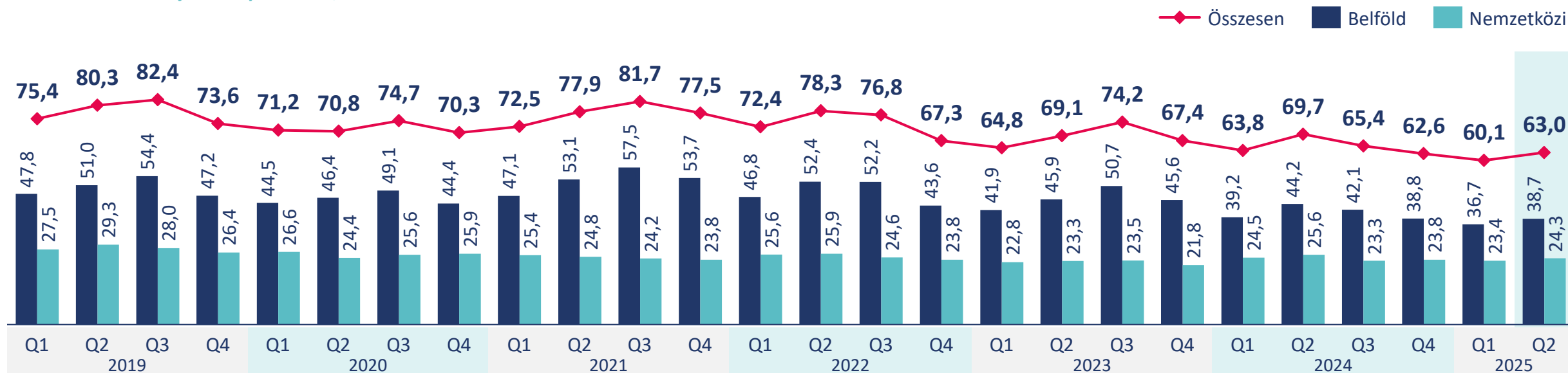
A szállított áruk tömege (63,0 millió tonna) **9,6%-kal kevesebb** volt az előző év azonos időszakához viszonyítva, és több, mint ötödével maradt el a járvány előtti szinttől (19Q2: kb. 80,3 millió tonna).

A belföldi fuvarpiac számára a kiskereskedelem lassú bővülése továbbra is támaszt adhat, ugyanakkor a fuvarigény gerincét adó ipar továbbra is negatívan hat a fuvarpiacra, ebben nem számítunk érdemi változásra 2025-ben.

A **2024-es pénzügyi beszámolók** alapján a nemzetközi tarifák emelkedése a tengeri és egyes légi szállítási útvonalakon kedvezőbb környezetet teremtett a nemzetközi szállítmányozásban is érdekelt cégeknek, míg a főként közúti szállítmányozásra szakosodott cégek esetében jóval visszafogottabb dinamikák tapasztalhatóak mind az árbevételt, mind pedig a jövedelmezőséget tekintve.

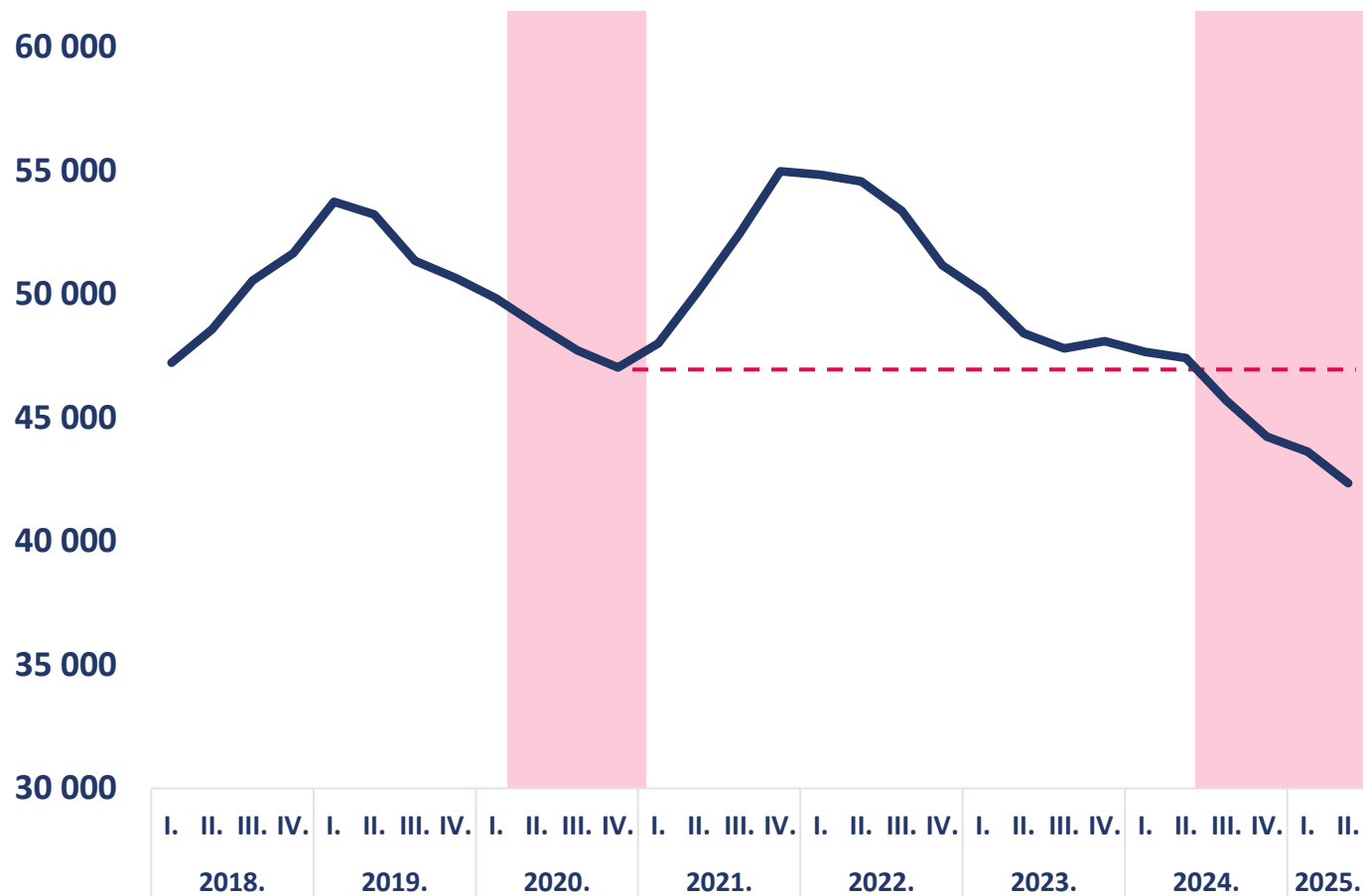
Szezonális hatások miatt a harmadik negyedév során az áruszállítás teljesítményében **q/q alapú növekedésre lehet számítani**, illetve az alacsony bázis miatt már éves szinten is növekedést láthatunk.

Áruszállítási teljesítmény alakulása, millió tonna



- **2025 Q2-ben éves szinten 9,6%-kal csökkent a szállított áruk tömege, valamint 6,0%-kal csökkent az árutonna-kilométer (q/q: +4,8% ill. -1,6%).** Belföldön a tömeg 12,3%-kal, az árutonna-km 10,0%-kal csökkent. Nemzetközi relációban szintén csökkenés látszik a mutatókban (-5,0% és -4,2% y/y). Negyedéves alapon ciklikus mintának megfelelően belföldön 5,5%-kal nőtt a szállított áruk tömege (nemzetközi: +3,8%), az árutonna-km pedig 0,7%-kal csökkent (nemzetközi: -1,9%). Ezek alapján elmondható, hogy a második negyedéves teljesítmény éves csökkenése nagyrészt a belföldi szállítások visszaesésének tudható be.
- **A második negyedévben nemzetközi szinten 3,2% ill. belföldön 4,9% 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 2,8%-kal (nemzetközi) illetve 3,7%-kal (belföldi) emelkedtek Q2-ben éves alapon.** Látható, hogy nemzetközi fuvarozásban 0,4%, belföldön pedig 1,2% további díjemelésre lett volna szükség a költségnövekedés fedezéséhez. A második negyedévben a szolgáltatók nagyjából kétharmada tudott nyereséget termelni, ami javulást jelent az év elejéhez képest, ugyanakkor ezek a cégek alacsony margint realizálhattak. Az év második felében a költségek az infláció körüli, 4-6%-os mértékben növekedhetnek.
- A tavalyi második negyedévhez képest jelentősen javította az önköltséget a gázolaj hazai árának 8%-ot meghaladó csökkenése, ugyanakkor az összes többi költségtétel az infláció mértéke felett emelkedett: a gépjárművezetői bérek 5,9–6,5%-kal, az autópályadíjak 3,5–8,1%-kal, az amortizáció 23–34%-kal, a lízingkamatok pedig 15–29%-kal nőttek, míg az indirekt költségeket a fuvarozók 1–2%-kal tudták mérsékelni. A nemzetközi fuvarozóknál a forint 2024 második negyedévéhez viszonyított 3,3%-os gyengülése szintén javította a profitabilitást az első negyedévben. A kedvezőtlen gazdasági környezet megmutatkozik a flották alakulásában és a beruházási kedvben: az új tehergépjárművek első forgalomba helyezése egy év alatt 22,4%-kal csökkent.

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

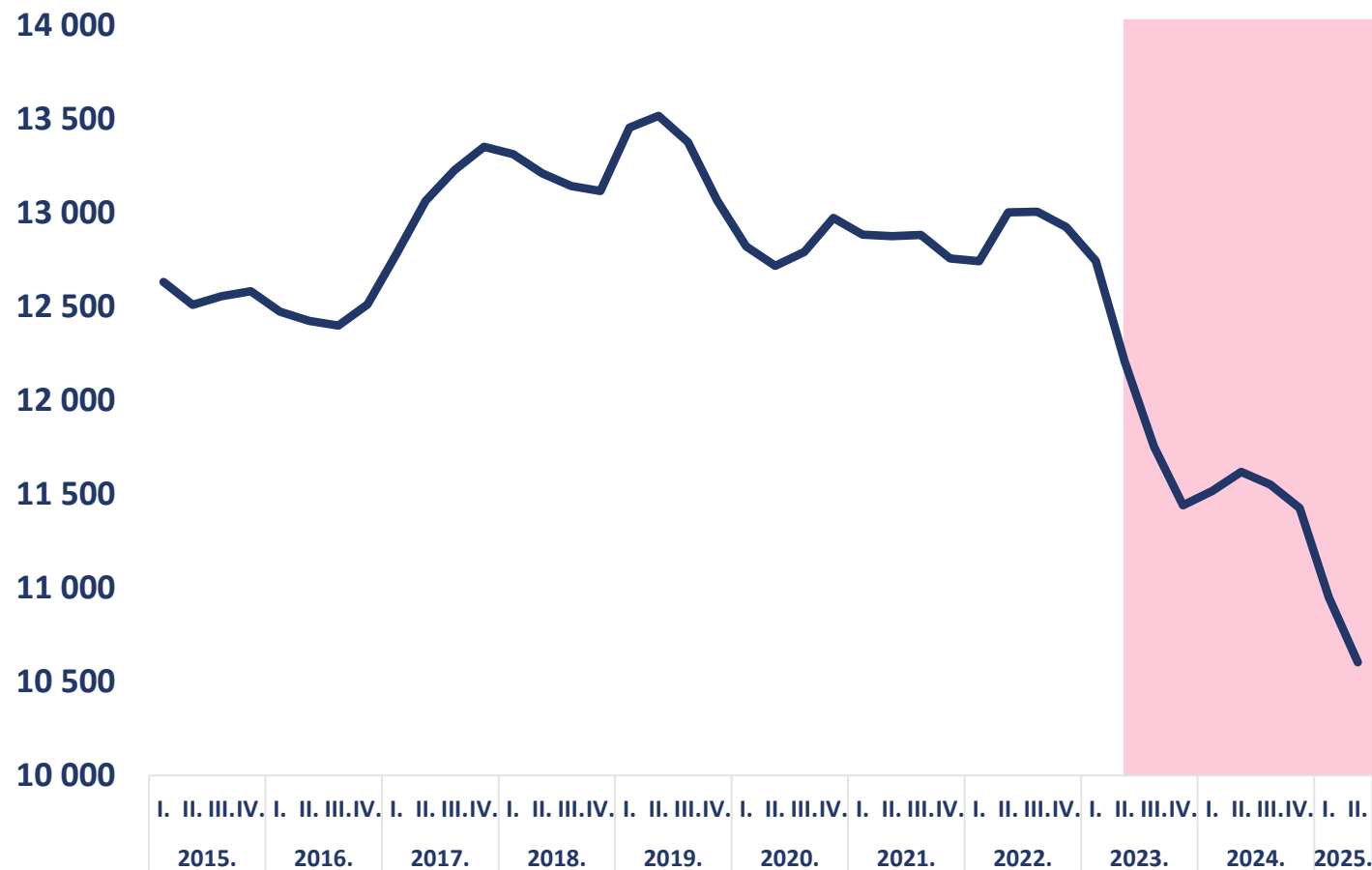


A hazai GDP stagnálásával párhuzamosan csökken a közúti áruszállítás teljesítménye is. A második negyedévben a szállított áru tömege továbbra is csökkenő trendben van.

Szállítási módok szerint vizsgálva az első negyedévben a közút teljesítménye 10,8%-kal csökkent. A közúti áruszállítás jelenleg 79,7%-át adó belföldi fuvarok szegmense 12%-kal, míg a nemzetközi viszonylatban közúton szállított áruk tömege 5,7%-kal csökkent a tavalyi második negyedévhez képest.

Bár az első negyedévhez képest a belföld növekedni tudott (a nemzetközileg szállított áru tömege csökkent), éves összehasonításban összességében továbbra is általános csökkenésről beszélhetünk, ugyanis minden viszonylat minden teherkategóriájának csökkent a teljesítménye az előző év azonos időszakához képest.

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



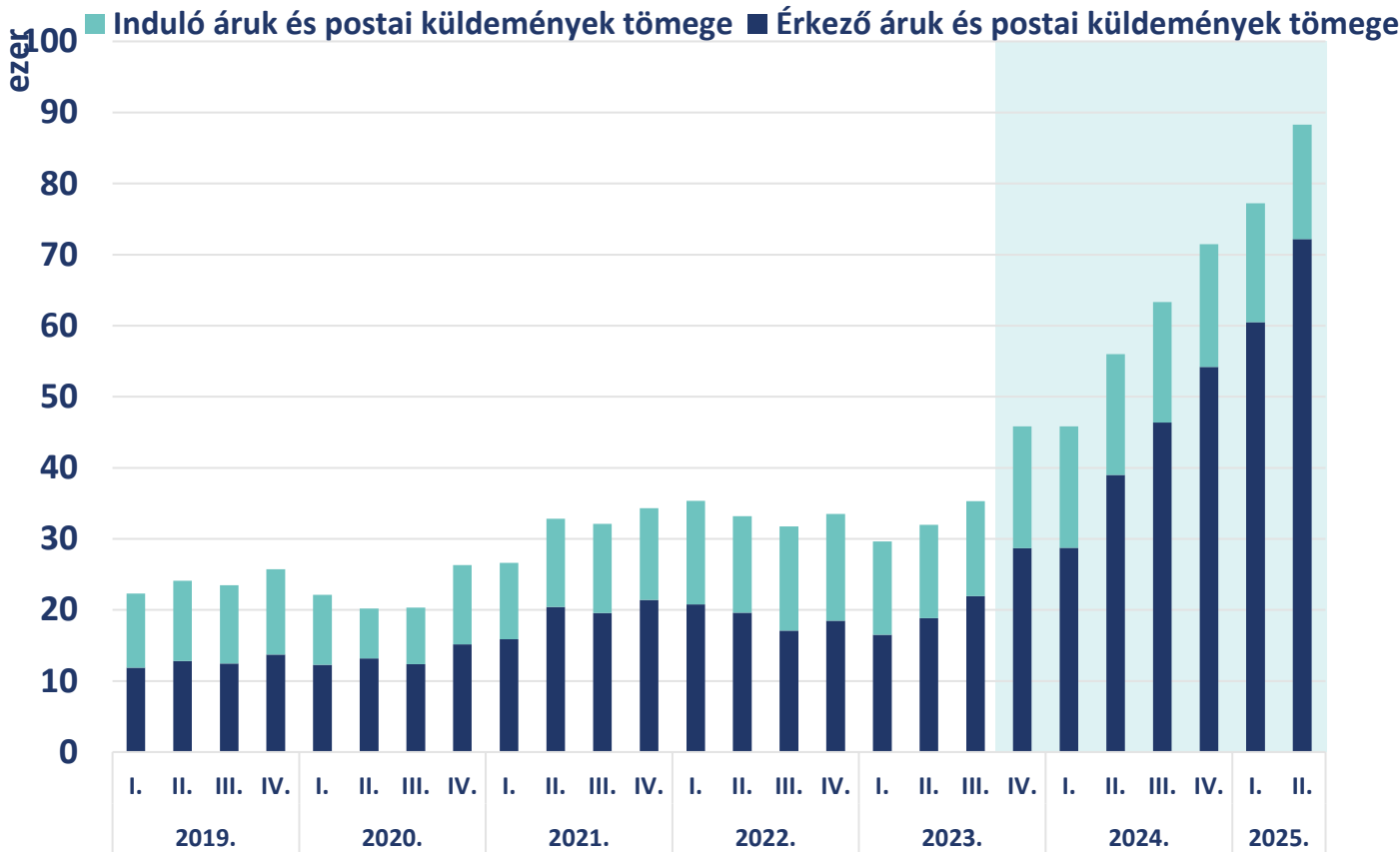
A második negyedévben Magyarországon a **vasúton szállított áruk relációja 84%-ban nemzetközi**, így ennek az alágnak a teljesítménye nagyon kitett az európai gazdasági teljesítménynek.

2025 Q2-ben 11,8%-kal csökkent a vasúton szállított áruk tömege a tavalyi évhez viszonyítva. Nemzetközi viszonylatban 6,1%-os, belföldön pedig 33,2%-os esés történt.

Továbbra is romló jövedelmezőségéről számol be a Hungrail első negyedéves vasúti áru fuvarozási indexe: az év elején a vasúti áru fuvarozók fajlagos (bruttó árutonnakilométerre vetített) költségei 13,8%-kal növekedtek, míg a fajlagos bevételek csak 7,1%-kal, vagyis további 6,7% emelés kellett volna a nullszaldóhoz. Az exportpiacokon jelentősen csökkent a szállítási igény, ez különösen igaz a gépiparra, gabonaforgalomra és erdészetre. Az ágazatban a pályafelújítások és vágányzárak miatt 40-45%-os menetrendszerűség a jellemző, ami elmarad a szükséges 70-75%-tól.

Másfél éve átlagosan ötödével nő az érkező áruk tömege negyedévente

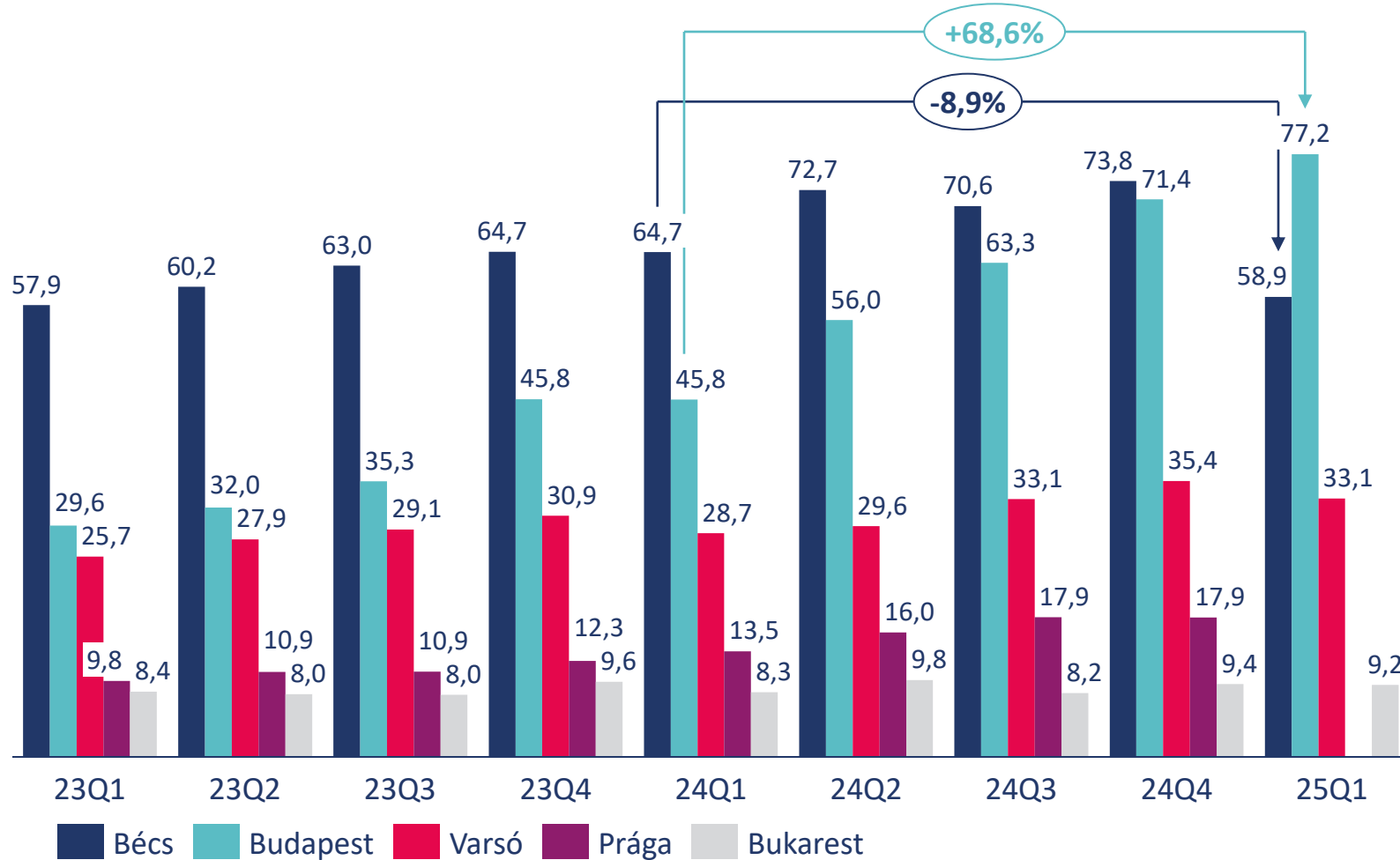
Áruk és postai küldemények tömege, tonna (Budapesti Liszt Ferenc Repülőtér)



A légi úton szállított összes áru és postai küldemény tömege **88,3 ezer tonna volt**, 2024 Q2-höz képest 57,7%-kal, az előző negyedévhez képest 14,3%-kal több. A növekedést továbbra is **az érkező áruk hajtják**, ezek tömege **85,1%-kal** növekedett éves szinten 2025 Q1-ben.

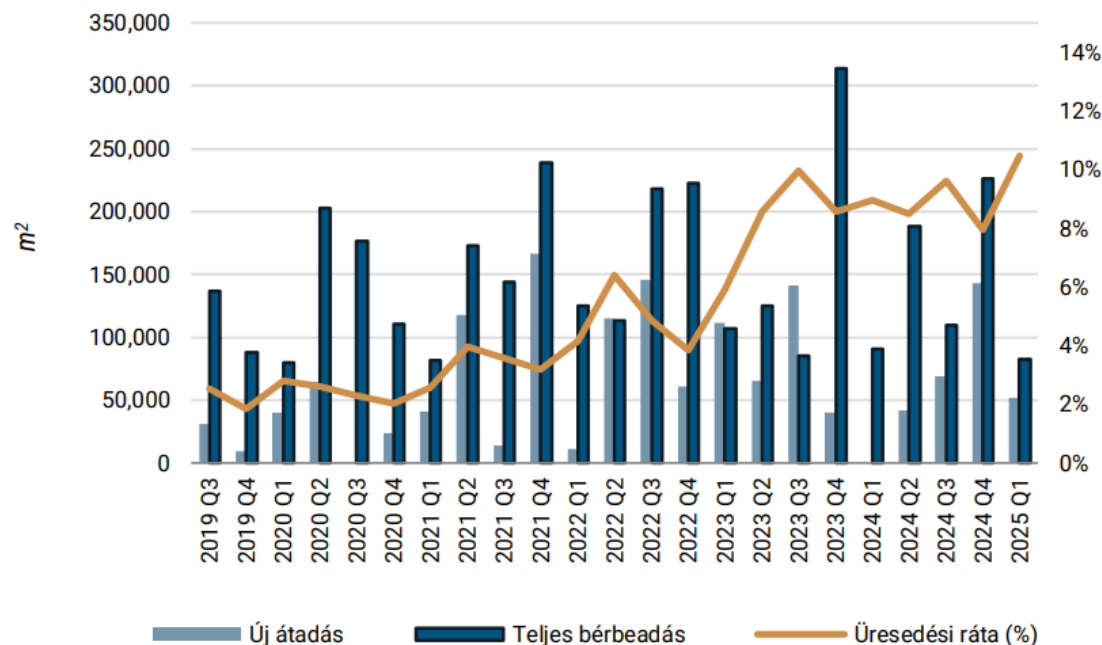
Új cargo-repülőtér építését jelentette be az NGM. A tárcsa közlése szerint Ferihegy jelenlegi légiárkapacitása 400-450 ezer tonna évenként, aminek kétharmadát a 2024-es cargo forgalom már el is érte. A dinamikus növekedés motorját az autó- és gyógyszeripari termékek, illetve az e-kereskedelem adják, 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 tárcsa, ez alapján indokoltnak látják a bővítést, ami a 24 órás üzemeltetés hiányát is orvosolni tudná. **A projekt megvalósítása zöldmezős beruházás esetén akár 8 évig is tarthat, míg meglévő repülőtér fejlesztése esetén 4-5 év alatt készülhet el.**

Budapesti és környező európai repülőterek áruforgalma, ezer tonna



Az év elején is kitartott a tavaly látott növekedés, sőt: a 77,2 ezer tonnás Q1-es adat 68,6%-os éves növekedést jelent. Az első nyolc hónapban 270,1 ezer tonna árut kezeltek, ami 46,5%-kal haladja meg a tavalyi azonos időszak eredményét.

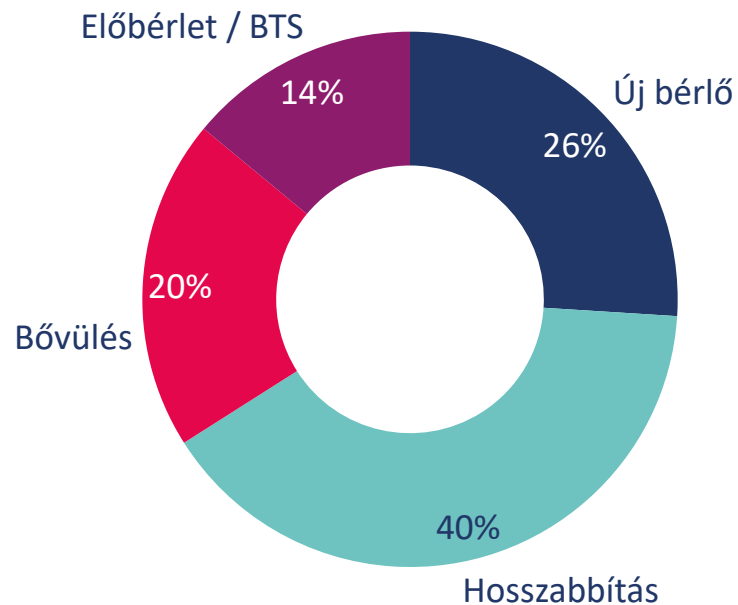
A dinamikus bővüléssel párhuzamosan Budapest a CEE régió fontos elosztó központjává vált a légi áruszállításban. Ehhez hozzájárul az egyre növekvő keresletet kiszolgálni képes logisztikai infrastruktúra.



- A BRF adatai alapján 2025 Q2-ben a teljes országos modern ipari-logisztikai állomány 5 845 ezer m²-t tett ki (csak bérleti piac, saját használatú állomány nélkül). Ebből:
 - Főváros és környékén: 3 866 ezer m² (+1,6% q/q)
 - Regionális: 1 979 ezer m² (+4,4% q/q)
- Az üresedési ráta Budapesten 13,4%-ra növekedett 2025 Q2-ben, ami 4,9%-ponttal magasabb, mint egy évvel korábban (+2,8%-pont 25Q1-hez képest).
- A regionális kihasználatlanság 10,8%-os, így az országos érték 12,5% (összhangban az MNB várakozásával). A teljes bérleti kereslet a főváros és környékén 7,0%-ot nőtt éves alapon, jelenleg 201,7 ezer m²-en áll. A szerződeshosszabbítások nélküli nettó kereslet 120,5 ezer m²-t tett ki a második negyedévben.
- A kihasználatlanság növekedése mögött főként a bizonytalan gazdasági kilátások, a csúszásban levő beruházások, az exportfüggő bérleti kör kivárása és a működési költségek növekedése áll.

Forrás: BRF

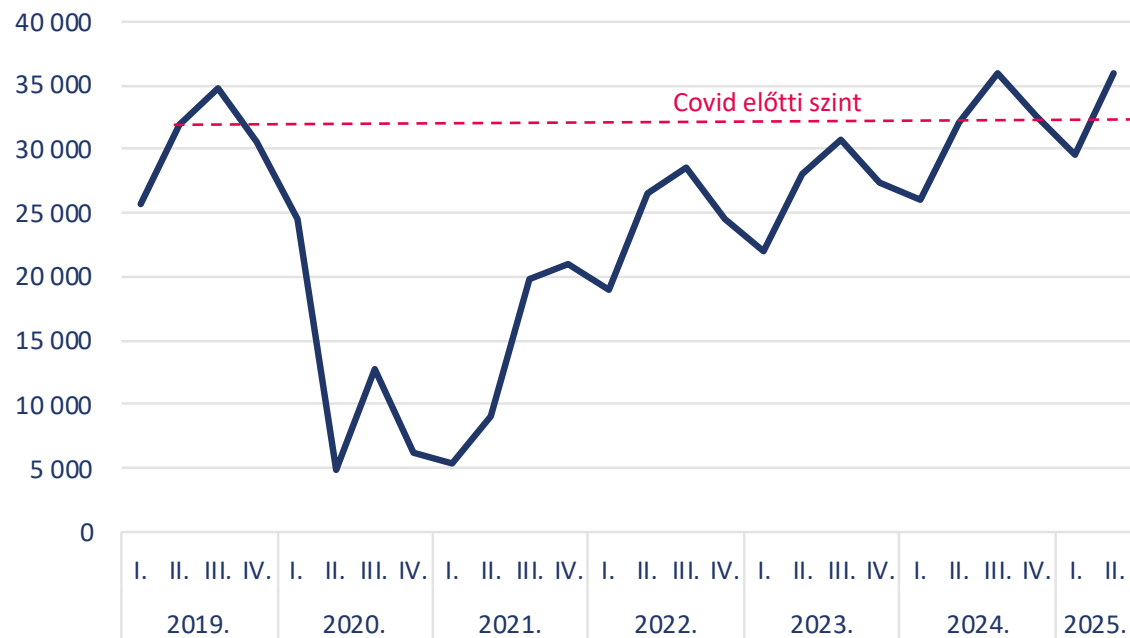
A bérlői kereslet megoszlása Budapest és környékén, 2025 Q1



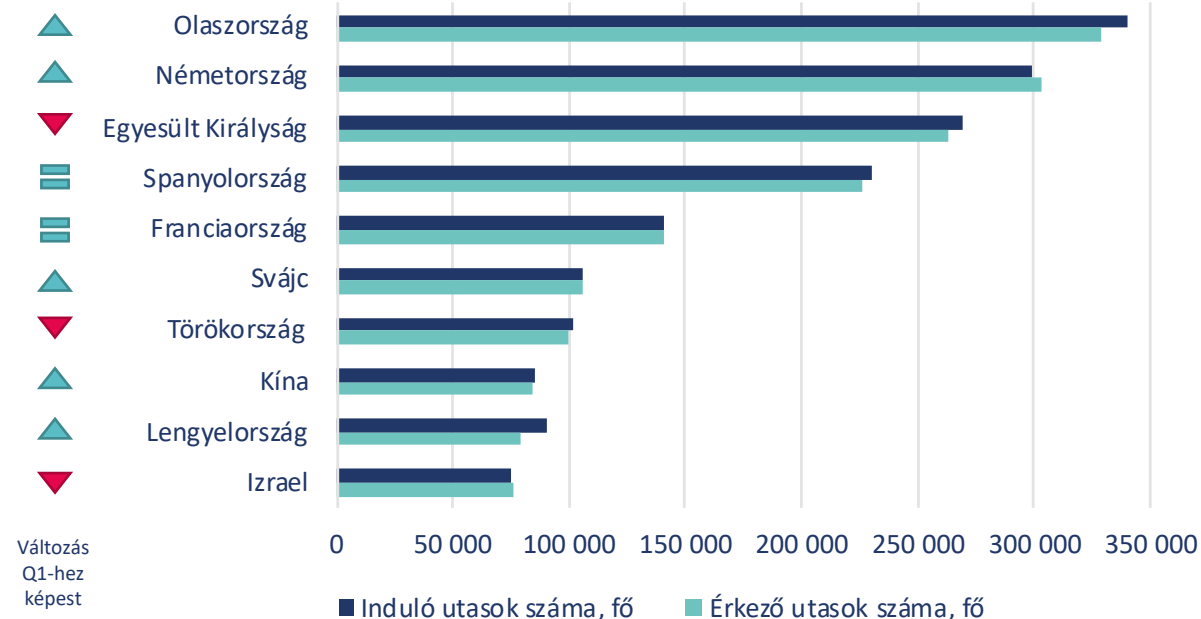
- 2025 második negyedévében a BRF összesen **30 bérleti szerződést rögzített** a Budapest és környéki piacon:
 - Átlagos tranzakcióméret 6 720 m²
 - Legnagyobb tranzakció egy szerződés hosszabbítás volt a Prologis Park Sziget területén (11 590 m²)
 - Regionális piacon szintén egy szerződés hosszabbítás volt a legnagyobb ügylet a CTP Tatabánya raktárépületben (28 160 m²)
- **A szerződések továbbra is a „big-box”* logisztikai parkokban kötöttek**, a városi-logisztika részesedése minimális maradt.
- **A nettó abszorpció a fővárosban és környékén -54,7 ezer m² volt**, a regionális piacon pozitív tudott maradni, de országos szinten teljes érték negatív maradt -47,9 ezer m²-rel.
- A Colliers az első félév végén 6,75%-ra teszi a prime logisztika hozamot.

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

Járatok száma

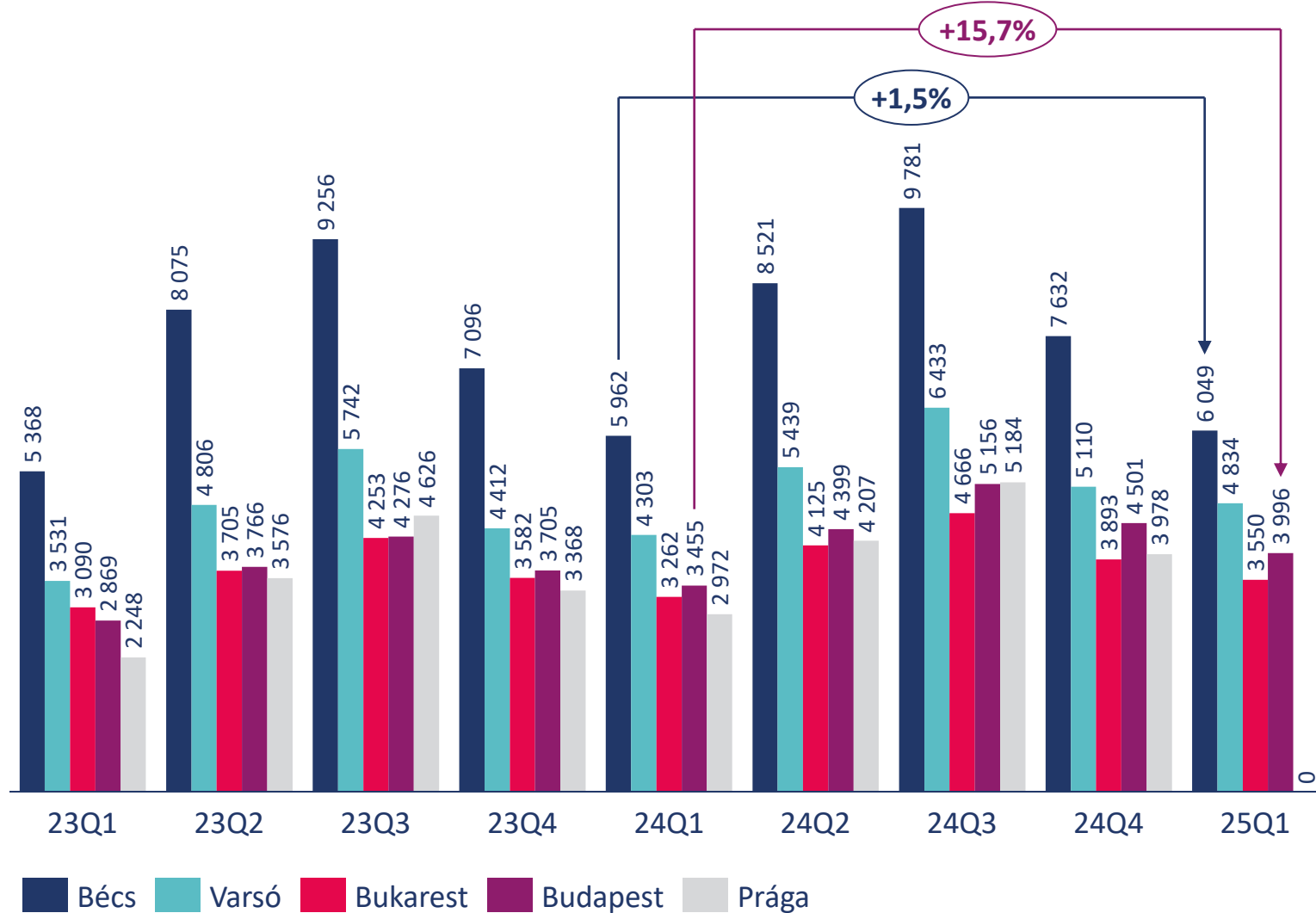


TOP10 legnépszerűbb úticél



- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér II. negyedéves utasforgalma 5,0 millió fő volt**, 14,7%-kal több az egy évvel korábbinál. Ezzel a gördített éves utasszám elérte a 18,8 millió főt, ami 16%-kal meghaladja a járvány előtti rekordévnek számító 2019-et.
- A **35,9 ezres járatszám** a járvány előtti rekordév azonos időszakához képest (2019Q2) 12,7%-kal, az egy évvel korábbinál 12,3%-kal több.
- Mind az utasforgalom, mind a járatszám dinamikája továbbra is kétszámjegyű, de elmarad a tavalyi év növekedésétől, vagyis a járvány utáni visszapattanás végével egy organikusabb fejlődési szakaszba érhetett az ágazat.

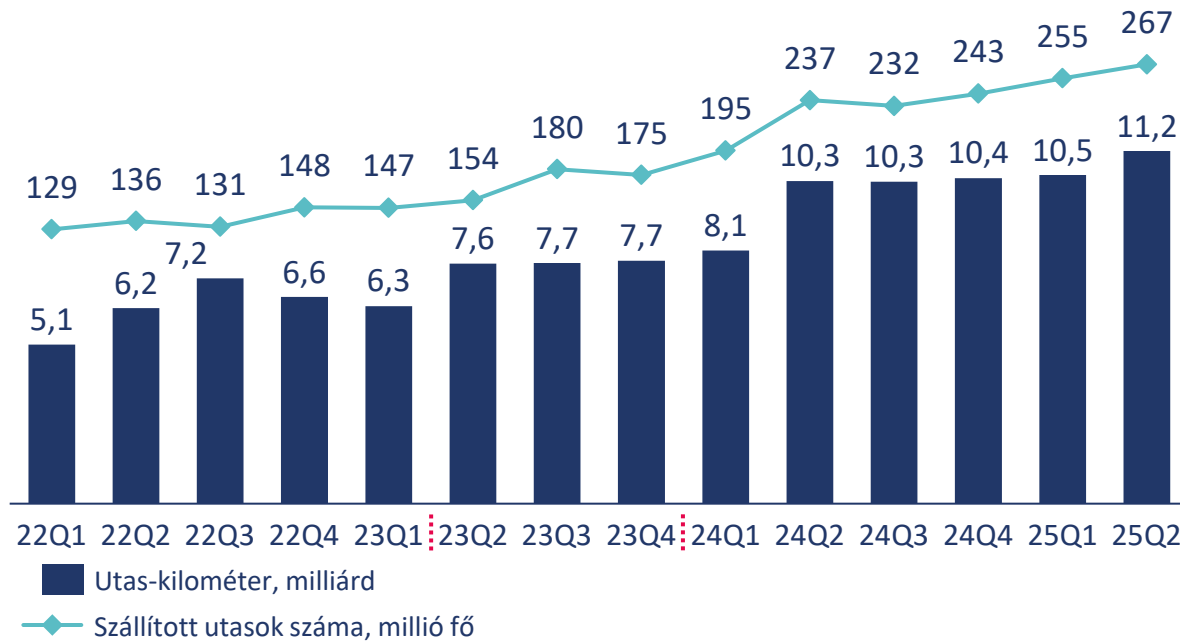
Budapesti és környező európai repülőtér utasforgalma, ezer fő



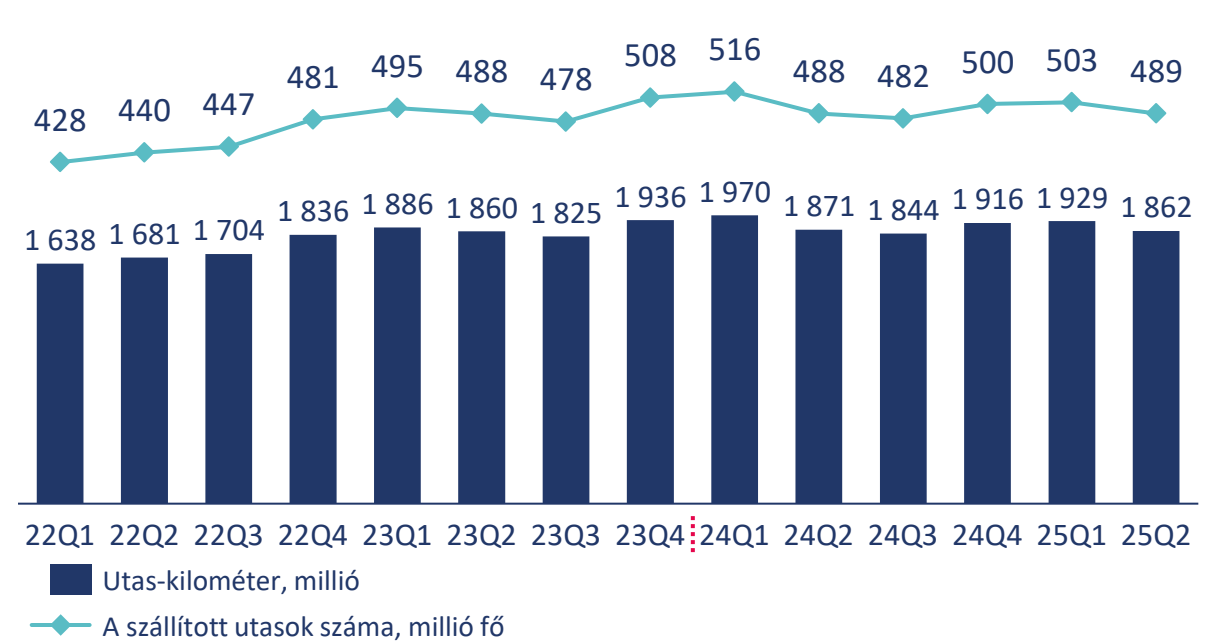
A régiós fővárosokkal összevetve is dinamikusan növekszik az utasforgalom Liszt Ferenc repülőtérén: Q1-ben 15,7%-kal több utas fordult meg a repülőtérén mint egy évvel korábban, míg ez Bécs esetében +1,5% volt.

Az utasszám növekedésében fontos szerepe van a Magyarország turisztikai versenyképességének, fontos cél, hogy a több hétre a régióba érkező 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.

Helyközi személyszállítás

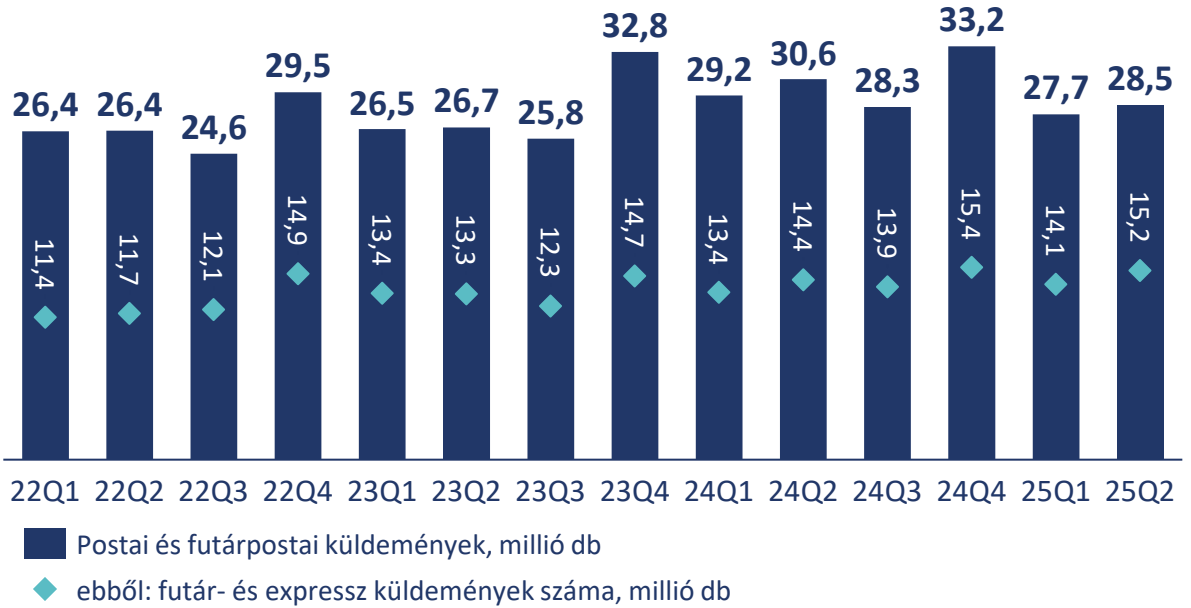


Helyi személyszállítás



- A **helyközi személyszállítás** (267 millió fő, 11,2 milliárd utas-kilométer) **12,6%-kal nőtt éves alapon 2025 Q2-ben**. Ebben az összehasonlításban már nem érvényesül az ország- és vármegyeberletek elszámolásának torzító hatása.
- A **nemzetközi helyközi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye éves szinten 22,5%-kal nőtt. A nemzetközi forgalomban a légi személyszállítás súlya 43,6%-ra csökkent.
- A **helyi személyszállítás** utas-kilométerben mért teljesítménye 8,1%-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 csökkent (-6,8%), ezen belül a futár- és expressz küldemények aránya 51%-ról 53%-ra nőtt. A külföld-belföld küldemények száma 66,8%-kal emelkedett (y/y, 9,3 millió db), valamint negyedéves alapon stagnált az érték (későbbi revideálás során ez felfele változhat).