+36 30 660 8861
ferenc.lajko@digilogconsulting.com
www.digilogconsulting.com

KÖZÚTI FUVAROZÁSI RIPORT (KFR)

2024 Q4

Készítette: DigiLog Consulting, 2025.02.28. Minden jog fenntartva! A példány jogos felhasználója:

Vezetői összefoglaló

1. 2024 Q4 – makrogazdasági környezet

- A hazai GDP az előző negyedévhez képest 0,5%-kal nőtt, és 23Q4-hez mérten is 0,2%-kal emelkedett. Ezzel véget ért a technikai recesszió.
- Az infláció negyedéves átlaga 3,8%-ra nőtt, az alapkamat 6,5%-on stagnált.
- A kiskereskedelmi forgalom 2,6%-kal meghaladta, az ipari termelés volumene 3,2, az építőipar pedig 5,6%-kal alulmúlta a 23Q4-es értékeket, negyedéves átlagban.

2. 2024 Q4 – iparági folyamatok

- A szállítási igények az ipari termelésben és az építőiparban jelentősen elmaradnak az előző évitől, azonban a kiskereskedelmi forgalomban szerény mértékben nőttek.
- A közúti áruszállítási teljesítmény 23Q4-hez képest 3,8%-ot zuhant, 24Q3-hoz viszonyítva pedig 11,3%-ot esett. 2023-hoz mérten a 2024-es év 1,6%-os növekedést mutat.
- A járművek száma a belföldi fuvarozásban 23Q4-hez viszonyítva 9,9%-kal nőtt, a nemzetközi fuvarozásban 1,5%-kal csökkent. Az újonnan forgalomba helyezett vontatók száma 24Q4-ben is visszaesést mutat. A járművek átlagos életkora emelkedett.
- A fuvarozás összköltsége belföldön 14,6%-kal, a nemzetközi fuvarozásban 8,2%-kal nőtt 23Q4-hez képest, de 24Q3-hoz viszonyítva már alig látható növekedés (1,8–1,9%).
- A fuvardíjak belföldön 11,9%-kal, a nemzetközi fuvarozásban 5,3%-kal nőttek az előző év azonos időszakához képest.
- A belföldi és a nemzetközi fuvarozás 2024 Q4-ben szolid nyereséggel működött, ami jórészt a 4,2%-kal olcsóbb üzemanyagárnak és a 6,6%-kal gyengébb forintnak köszönhető (23Q4-hez viszonyítva). A javuló eredmény fenntarthatósága kérdéses.

3. 2025. évi makrogazdasági várakozások

- A hazai GDP 2–3%-kal, míg az eurózóna gazdasága 1,8%-kal nőhet.
- A hazai infláció 4–5% között stabilizálódhat, miközben az alapkamat stagnál.
- A kiskereskedelmi forgalom növekedése fokozódhat, de az ipari termelés és az építőipar az év első felében alulteljesít, így érdemi gazdasági növekedéssel csak a második félévben számolhatunk.

4. 2025. évi iparági várakozások

- A hazai áruszállítási volumen szignifikáns növekedése 2025 Q3 előtt nem valószínű, bár a belföldi forgalom kismértékben tovább nő.
- A fuvarozási költségek, várhatóan enyhén infláció felett, 6–8%-kal emelkednek.
- A nemzetközi kamionok száma gyorsuló ütemben csökkenhet, míg a belföldi kapacitás tekintetében inkább növekedés prognosztizálható.
- 2025-ben tovább folytatódik a fuvardíjak emelkedése, ami akár a 8–10%-ot is elérheti.
- A fuvarozók számának csökkenése lelassulhat az év folyamán.

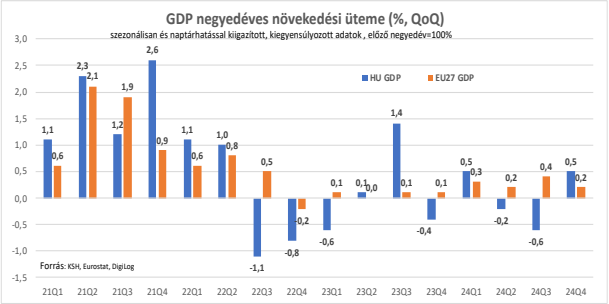
Készítette: DigiLog Consulting, 2025.02.28. Minden jog fenntartva! A példány jogos felhasználója:

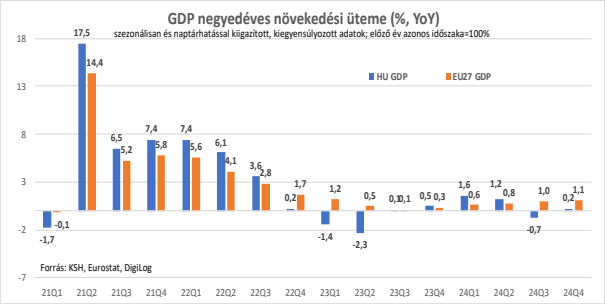
I.

2024. IV. negyedévi makrogazdasági környezet

1. GDP

Magyarország bruttó hazai termékének volumene 2024 IV. negyedévében a nyers adatok szerint 0,4, a szezonálisan és naptárhatással kiigazított és kiegyensúlyozott adatok szerint 0,2%-kal felülmúlta az előző év azonos időszakát. Az előző negyedévhez képest – a szezonálisan és naptárhatással kiigazított és kiegyensúlyozott adatok szerint – a gazdaság teljesítménye 0,5%-kal bővült, így véget ért a technikai recesszió.
2024 egészében a hazai GDP a nyers adatok szerint 0,5, a szezonálisan és naptárhatással kiigazított adatok szerint 0,6%-kal meghaladta az előző évit.
A Magyar GDP az előző negyedévhez képest felülmúlta, az előző év azonos időszakához mérten pedig alulmúlta az EU27 teljesítményét.



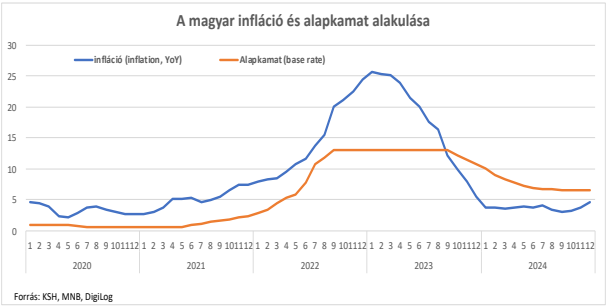


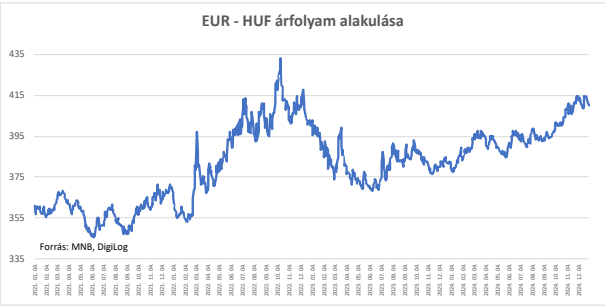
A hazai GDP növekedését elsősorban a szolgáltatások bővülése táplálta, a mezőgazdaság, az ipar és az építőipar gyenge teljesítménye pedig fékezte.
Pontosabb képet látunk a közúti fuvarpiaci kereslet alakulásáról, ha megvizsgáljuk a fizikai árukra vonatkozó adatokat (ipari termelés, kiskereskedelem, építőipar).

2. Pénzpiacok (infláció, euróárfolyam, alapkamat)

A IV. negyedévben a pénzpiaci indikátorok vegyes képet mutattak. Az infláció mértéke a csökkenő trend után növekedésbe fordult (a negyedéves átlag: 3,8%, a korábbi 3,5%-hoz képest). Az államháztartási hiány és a gyenge gazdasági teljesítmény miatt a forint további gyengülés jeleit mutatta a negyedévben, így az alapkamat sem csökkent tovább (szeptembertől 6,5%-on stagnál).

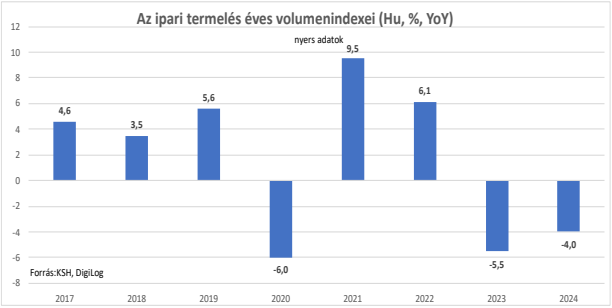
A forint árfolyama a harmadik negyedéves, 394,19 Ft-os átlagtól leszakadva 407,40 Ft-os átlagra gyengült 2024 Q4-ben.

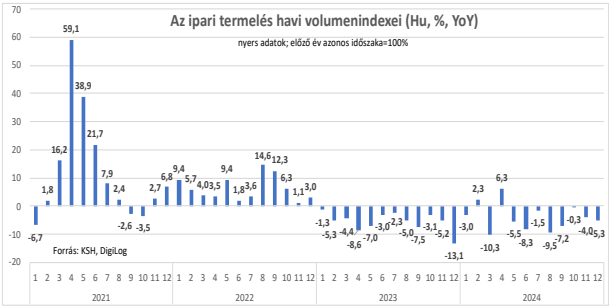




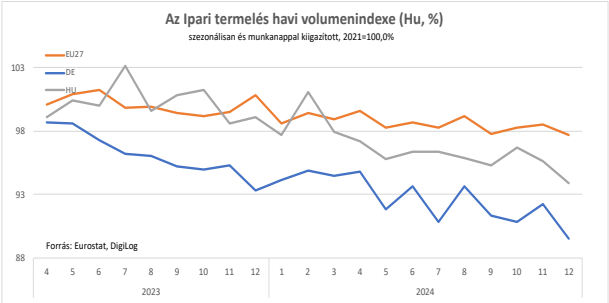
3. Ipari termelés

2024 Q4-ben a hazai ipari termelés átlagosan 3,2%-ot esett vissza 2023 Q4-hez viszonyítva, a nyers adatok szerint (-0,3%, -4,0%, -5,3%). A trend vegyes képet mutat, mivel a decemberi nyers adat már 5,3%-os romlást jelez, de ez a korábbi gyárleállások miatt részben egyszeri hatás. A másik oldalról viszont az átlagos Q3-as -6,1%-hoz képest jelentős javulás látszik. A munkanaphatástól megtisztított adatok előző hónaphoz viszonyított értékei ennél jobb képet, csupán 0,46%-os esést mutattak (1,5, -1,1%, -1,8%). A 2024-es, egész éves ipari termelés 4%-kal múlta alul a 2023-as évit.





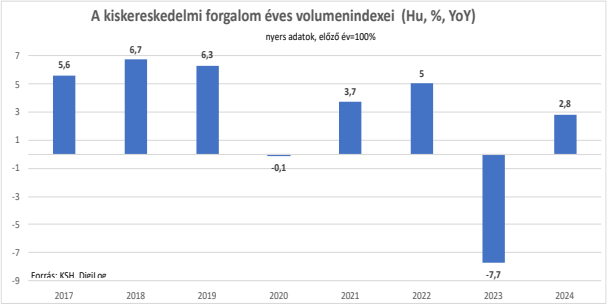
A fő elmaradást a járműgyártásban és a villamos berendezések gyártásában mérték. A negyedév utolsó hónapjában, decemberben például a feldolgozóipar 22%-át kitevő járműgyártás volumene 21%-kal, a 8,1%-os feldolgozóipari súlyú villamosberendezés-gyártásé 25%-kal zsugorodott az előző év azonos időszakához mérten (különösképpen a Li-ion-akkumulátorok gyártása zuhant vissza, míg a villamos motoroké 10%-kal nőtt). Az ipari export volumene átlagosan 3,3%-ot (-3,6%, -2,5%, -4,0%) esett a negyedévben, míg az ipar belföldi értékesítése csak 0,3%-os esést szenvedett el (2,8%, -1,7%, -0,3%). Az elmaradás Pest régióban volt a legjelentősebb. Az ipari termelés gyengélkedése jelentősen fékezi a hazai GDP-t, de oka a külső kereslet visszaesésében rejlik (főként a német gazdasághoz köthető, hagyományos járműgyártás alulteljesítése és az „új hullámos" elektromos autóipar stagnálása okozzák). Jól megfigyelhető a hazai ipari termelés erős korrelációja a németével.

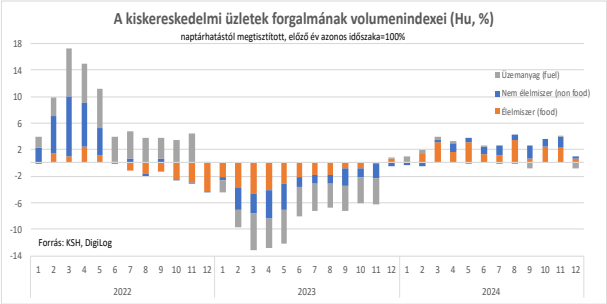


4. Belkereskedelmi, kiskereskedelmi forgalom

2024 Q4-ben a kiskereskedelmi forgalom átlagosan 2,6%-kal haladta meg az előző évit (3,6%, 4,1%, 0,1%). A decemberi forgalom volumene a nyers adat szerint 0,4, és naptárhatástól megtisztítva is 0,1%-kal nőtt az előző év azonos időszakához képest. Az értékesítés naptárhatástól megtisztított volumene az élelmiszer- és élelmiszer-jellegű vegyes üzletekben 1,2%-kal, a nem élelmiszer-kiskereskedelemben 0,5%-kal nőtt, az üzemanyag-kiskereskedelemben pedig 6,9%-kal csökkent az előző év azonos időszakához viszonyítva. A szezonális és naptárhatással kiigazított adatok szerint a kiskereskedelmi forgalom volumene decemberben 1,2%-kal mérséklődött az előző hónaphoz képest. 2024. egész éves forgalmi volumene – szintén a naptárhatástól

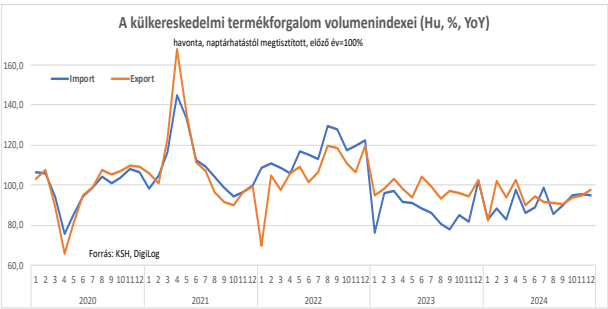
megtisztított adatok szerint – 2,6%-kal meghaladta az előző év azonos időszakát (a nyers adatok szerint 2,8%-kal). Az év/év összehasonlításban látható növekedés szerkezetére is jellemző, hogy az élelmiszer- és nem élelmiszer-kiskereskedelem nőtt, az üzemanyagok értékesítésének volumene pedig csökkent. A kiskereskedelmi forgalom így a IV. negyedévben is folytatta fokozatos növekedését az előző évhez képest, de dinamikája lelassult.





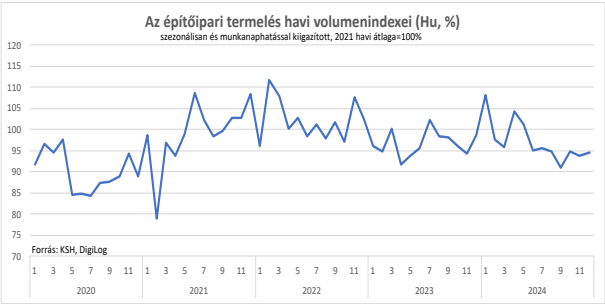
5. Külkereskedelem, export-import

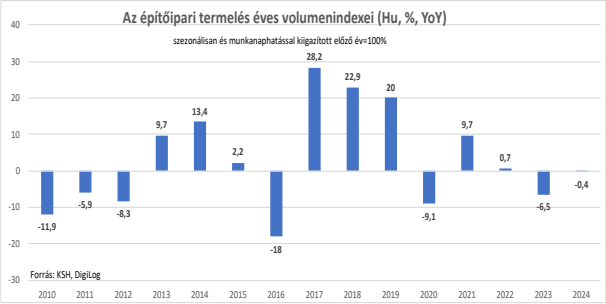
A negyedik negyedévben a naptárhatástól megtisztított, külkereskedelmi, termékforgalmi volumenadatokból megállapítható, hogy 2023 Q4-hez képest az importforgalom növekedett, az export viszont csökkent. Ennek ellenére a negyedév végére egyértelmű külkereskedelmi többlet alakult ki volumenben. A termék-külkereskedelmi többlet euróban mért értéke is nőtt az előző negyedévhez képest, a 2024-es év 2023-hoz viszonyítva pedig 28,3%-os növekedést mutat, ami jó eredménynek számít az ipari volumenek visszaesésének fényében.



6. Építőipar

2024 Q4-ben átlagosan 5,6%-kal esett vissza (-5,2%, -6,1%, -5,5%) az építőipar teljesítménye az előző év azonos időszakához képest. Szezonálisan és munkanaphatással kiigazított volumenindexe és trendje stagnáló képet mutatott. 2024-ben 04,%-kal volt alacsonyabb az építőipar termelése, termelői árai pedig 5,9%-kal voltak magasabbak, mint 2023-ban.

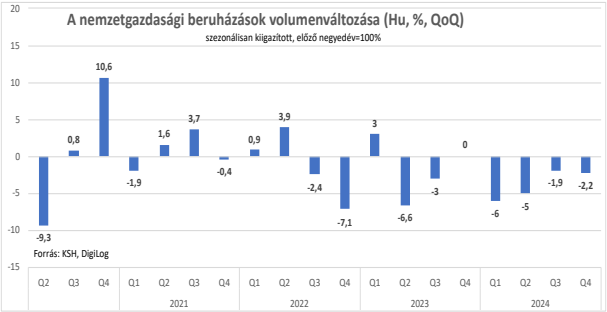




7. Beruházások

2024 IV. negyedévében a beruházások volumene 13,8%-kal maradt el a 2023 Q4-estől a nyers adatok alapján. A szezonálisan kiigazított adatok szerint 2,2%-kal esett vissza a beruházások volumene az előző negyedévhez képest. 2024-ben a beruházások teljesítménye 13,8%-kal elmaradt az egy évvel korábbitól.

A csökkenéshez a szállítás és raktározás beruházásainak elmaradása mellett az ingatlanügyletek járultak hozzá. A visszaesést a közigazgatás, illetve az energiaipar növekvő beruházási aktivitása mérsékelte. A beruházások ilyen jelentős elmaradása nem okozója, hanem következménye a gyenge GDP-nek, hiszen a létező kapacitások sincsenek kihasználva. Közép- és hosszú távon viszont lehet negatív hatása a beruházások elmaradásának.



II.

A 2024. IV. negyedévi iparági folyamatok

1. Áruszállítási teljesítmény

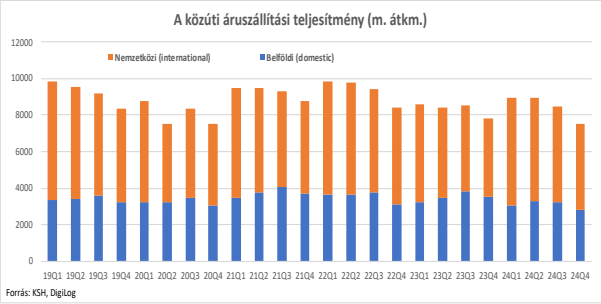
2024 IV. negyedévében a hazai áruszállítás teljesítménye (11.599 millió árutonna-kilométer) 3%-kal múlta alul a 2023. IV. negyedévi értéket. A közúti alágazat 3,8%-ot, míg fő versenytársa, a vasút 10,1%-ot zuhant az előző év azonos időszakához képest. Belföldön a legnagyobb részarányt (kb. 80%) kitevő közúti áruszállítás teljesítménye 21,1%-kal csökkent. A nemzetközi szállításon belül a legjelentősebb arányt (kb. 60%) képviselő közúti áruszállítás teljesítménye 10,5%-kal nőtt.

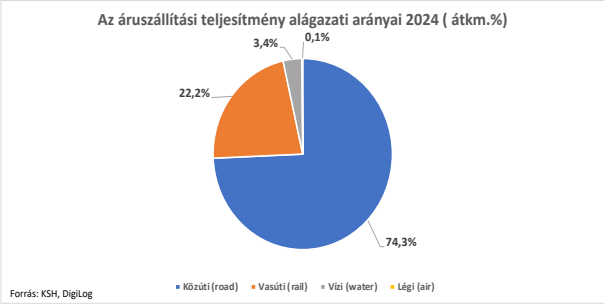
2024 IV. negyedévét az előző negyedévhez viszonyítva megállapítható, hogy a hazai áruszállítási teljesítmény 4%-ot zuhant, ezen belül a közút 11,3%-kal csökkent, a vasút

pedig 9,3%-kal nőtt. A közúton belül a belföldi fuvarozás 13,1%-kal, a nemzetközi terület 10,1%-kal esett vissza.

2024 negyedik negyedévében, az alágazati versenyben a közút 2,2%-pontot veszített az előző negyedévi, 76,5%-os piaci részesedésén.

2024 egészét tekintve a közút piaci részesedése 0,5%-ponttal nőtt 2023-hoz képest. A közút teljes forgalma 1,6%-kal javult (az év elején tapasztalt fellendülés miatt), a belföldi forgalom 12,3%-ot esett, a nemzetközi pedig 11,7%-ot emelkedett.





2. Fuvarpiaci kereslet

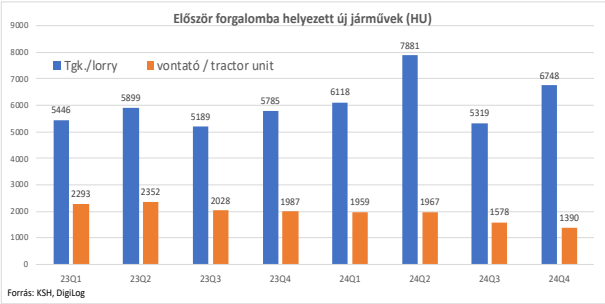
A második és harmadik negyedéves visszaesés és technikai recesszió után javultak ugyan a makrogazdasági mutatók, de a fő árualapot jelentő három nemzetgazdasági ágazat közül csak a kiskereskedelmi forgalom mutatott érdemi javulást, az ipari termelés és az építőipar továbbra is mélyrepülésben van. A kiskereskedelem javuló teljesítménye miatt a belföldi fuvarpiacon csökkent a fuvarhiány, annak ellenére, hogy az építőipar visszaesése ez ellen hatott. Az ipari termelés tartós visszaesése az export- és importmegrendeléseken keresztül jelentősebb áruhiányt okozott a nemzetközi fuvarozásnak, amit a fuvarozók kapacitásaik külpiacokra történő kihelyezésével igyekeztek átmenetileg ellensúlyozni, de az exporthiány és az idegen fuvarozók erősödő jelenléte a hazai piacon nehezítették fuvarozóink külpiacokra való kijutását.
A légi áruszállítás forgalma 49%-kal nőtt 2024-ben az előző évhez képest, főként a kínai dömpingárut kínáló e-commerce cégek (Temu, Shein) felfutása miatt. Sajnos a szignifikáns növekedés mögött lévő volumen marginálisan látszódik a közúti fuvarozás számaiban, még ha az utolsó kilométereket közúton is teszik meg ezek az áruk.

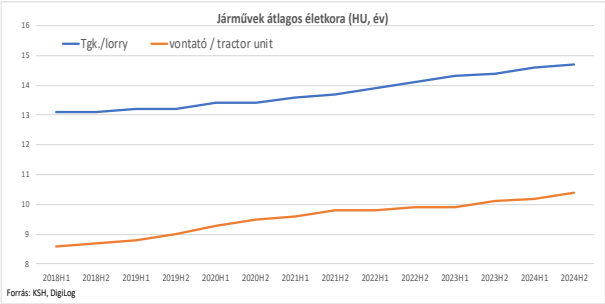
3. Fuvarpiaci kínálat

Az idei negyedik negyedévben a tartósan alacsony szállítási volumenek és a veszteséges működés következtében felgyorsult a kapacitásleépítés a nehezebb helyzetben lévő nemzetközi fuvarorzási alágazatban. A kamionok száma az előző év azonos időszakához mérten 0,9, az előző negyedévhez képest pedig 1,5%-kal csökkent. Ehhez képest lényegesen optimistábban alakult a belföldi alágazat kapacitása. Vélhetően a belföldi kiskereskedelmi forgalom lassú, de folyamatos növekedésén felbuzdulva, az előző év azonos időszakához viszonyítva 2,7, az előző negyedévhez képest pedig 9,9%-kal növelték járműveik számát.

A forgalomban lévő járművek közül a tehergépjárművek száma stagnált, a vontatóké pedig 1,2%-kal csökkent az előző időszakhoz képest, míg az előző évhez viszonyítva még 1,8–2,3%-os növekmény mutatható ki.

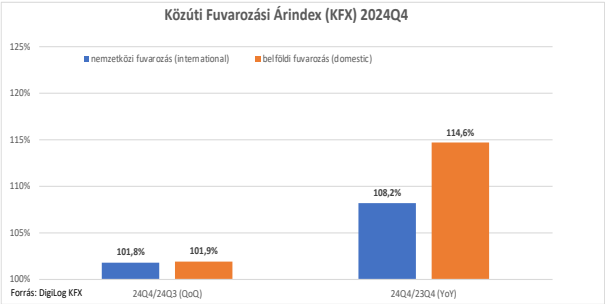
Az új járművek első forgalomba helyezését tekintve az új tehergépjárművek száma 26,9%-kal nőtt, de a vontatóké továbbra is 11,9%-os csökkenést mutatott.





4. Fuvarozási költségek

2024 Q4-ben az előző év azonos időszakához képest a nemzetközi fuvarozásban 8,2, míg a belföldi fuvarozásban 14,8%-os összköltség-növekedés volt mérhető, ami annyit jelent, hogy ekkora fuvardíjemelés kompenzálta volna a fuvarozók költségeinek emelkedését. A költségemelkedés több mint ¾-e a használatarányos útdíj extrém növekedéséből származott (a hazai tarifák átlagosan 50–60%-os drágulása mellett 80–85%-kal nőtt a német, és 8–12%-kal az osztrák útadó mértéke is). Az üzemanyagár 4,2%-os csökkenése ebben a negyedévben 1,0–1,1%-kal lefelé tolta az önköltséget, de minden más költségtétel változása felfelé hatott (a gépjárművezetői bérek 10–14, az amortizáció 15–17, a lízingkamatok 20–25, az indirekt költségek pedig 5–8%-kal emelkedtek). A fuvarozók hatékonysági és termelékenységi mutatói romlottak ugyan az előző negyedévhez képest, de javultak az előző év azonos időszakához mérten.
A költségek alakulása egészen más képet mutat az előző negyedévhez képest, mivel az éven belüli költségnövekedés csupán 1,8% a nemzetközi fuvarozás, és 1,9% a belföldi fuvarozás területén (forrás: Közúti Fuvarozási Árindex, KFX24Q4).



5. Árfolyamhatás

A forint euróhoz viszonyított árfolyama jelentős hatást gyakorol a nemzetközi fuvarozás eredményességére, mivel a bevételek túlnyomó része euróban, a költségek jó része viszont forintban kerül elszámolásra. 2024 Q4-ben az előző negyedévhez képest a 3,4%-kal gyengébb forint 1,1%-kal javította a nemzetközi fuvarok eredményességét. 2023 azonos időszakához viszonyítva a hazai fizetőeszköz 6,6%-os gyengülést mutatott, ami 2,8%-kal emelte a szektor profitját (forrás: Közúti Fuvarozási Árindex, KFX24Q4).

6. Fuvarpiaci árak

A negyedik negyedévben a nemzetközi fuvarozásban 0,1, míg a belföldi fuvarozásban 0,5%-os áremelés volt mérhető, amihez 1,8, ill. 1,9%-os költségnövekedés párosult az előző negyedévhez viszonyítva. Az előző év azonos időszakához képest az áremelkedés mértéke a nemzetközi fuvarozásban 5,3%, a belföldi fuvarozásban pedig 11,9% volt, ami 8,2, ill. 14,6%-os költségnövekedéssel járt együtt. A fuvarozók lassan, de biztosan haladnak a megemelkedett költségek áthárításával. Az előző év azonos időszakához mérten a nemzetközi területen 2,9, a belföldi területen 2,8%-os áremelés hiányzik még a költségek teljes kompenzálásához. Az elmaradás fő oka a megrendelések számának alacsony szintje és a kamionok számának elégtelen mértékű csökkenése miatt továbbra is fennálló kapacitástöbblet (forrás: Közúti Fuvarozási Árindex, KFX24Q4).

7. Fuvarozói profitabilitás

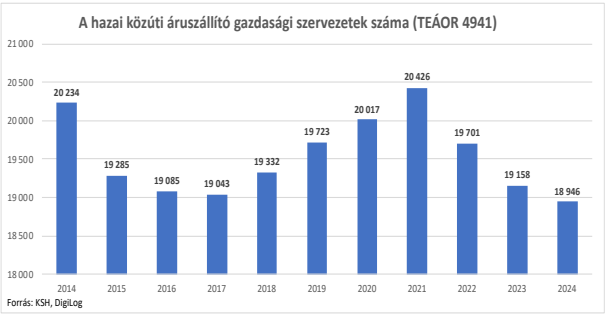
Köszönhetően a negyedik negyedévben tapasztalható gyors és intenzív üzemanyagár-csökkenésnek és a forint gyengülésének, iparági átlagban mindkét alágazatban szolid profit jellemezte a működést 2024 Q4-ben. Ez komoly pozitív változás az előző 5 negyedév veszteséges gazdálkodása után. Sajnos a javuló eredmény fenntarthatósága bizonytalan, mivel ezeket a tényezőket a fuvarozók nem képesek befolyásolni.

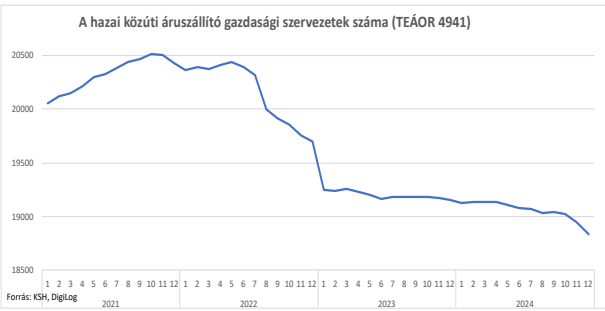
8. Munkaerőpiac

2024 Q4-ben a fuvarozók túlnyomó része stagnáló számú jelentkezőt és változatlan mértékű sofőrhiányt tapasztalt az előző év azonos időszakához képest. Ez negatív változás az elmúlt 3 negyedévhez viszonyítva. Vélhetően az európai, gyorsabb gazdasági kilábalás és a belföldi forgalom lassú, de biztos emelkedése miatt növekvő kapacitás kezdi felszívni az átmenetileg fellazult munkaerőpiaci szabad munkaerőt.

9. Fuvarozók száma, kockázati besorolása, likviditása

2024-ben 1,2%-kal csökkent a bejegyzett fuvarozóvállalkozások száma az előző évhez képest, ami 212 fuvarozó eltűnését jelenti. Ez éves viszonylatban nem jelentős csökkenés, de 2021 óta folyamatosan esik a vállalkozások száma a szektorban, így 3 év alatt 7,2%-kal csökkent a szereplők száma, ami 1480 fuvarozó kiesését jelenti a korábban az egyik legjobban prosperáló magyar szolgáltatás exportőr területről. A megszűnt fuvarozók jellemzően a sebezhetőbb mikrovállalkozások közül kerültek ki. A fuvarozók számának csökkenése főként az öt negyedéve elhúzódó veszteséges működés negatív következménye lehet. A mikrovállalkozások recessziós kockázata jelentősebb a nagyobb vállalatokénál, de válságálló képességük is lényegesen magasabb. A Coface kockázati besorolása a szállítási ágazatot továbbra is a rizikósabb szektorok közé sorolja (*Western Europe – high risk*, *Central & Eastern Europe – very high risk* kategóriában van).





III.

2025. évi makrogazdasági várakozások

1. GDP, infláció, árfolyam

A szerény, 0,6%-os tavalyi növekedés után 2–3%-os éves bővülést valószínűsítenek a független elemzők 2025-ben, a kormány 3,4%-os céljával szemben. A 3 százalékos vagy a feletti gazdasági növekedéshez szükséges a külső konjunktúra pozitív fordulata legalább az év második felében, a belső fogyasztás ütemének fennmaradása és egy trendváltás a beruházási dinamikában. A fogyasztás és a beruházások megfelelő alakulásának feltétele a fogyasztói és vállalati bizalom erősítése a gazdaságban. A Költségvetési Tanács szerint 2026-ban 4 százalék közelébe emelkedhet a növekedési ütem, hogy 2027-re ismét visszatérjen a 2,5–3,5 százalékos növekedési ütemhez.

A 2024-es kiváló, 3,7%-os adat ellenére az infláció akár 4-5% körül is alakulhat 2025-ben, amiből már kaphattunk is ízelítőt a januári 5,5%-os drágulás képében Az infláció felerősödése és a forint gyengülése miatt az alapkamat-csökkentési ciklus 09. 25-én megállt, és az elemzők rövid és középtávon stagnálást valószínűsítenek. Az első két havi meggyőző erősödés ellenére az euróárfolyamot az elemzők többsége a 405–415 Ft közötti sávban várják 2025-ben. Az Európai Unióra vonatkozóan 2025-ben 1,8%-os gazdasági növekedést és 2% körüli inflációt prognosztizálnak. Így a külső gazdasági környezet továbbra sem segíti jelentősen a magyar gazdaság kilábalását a recesszióból, ami különösen az ipari termelésre és az ipari exportra gyakorol negatív hatást.

2. Ipari termelés, kiskereskedelmi forgalom, építőipar

Az ipari termelés tekintetében a kilátások az idei évre nézve igen vegyesek. Egyrészt több nagyberuházás is átadáshoz közeli állapotban van; amikor ezek termelésbe állnak, új szálakon tudunk a globális termelési láncokba és a világkereskedelembe csatlakozni. Sőt, az elmúlt években is történtek már olyan kapacitásbővítések, amelyek biztosan nem futottak fel maximális termelési fokozatra – az akkumulátorgyárak meredeken csökkenő exportteljesítménye ennek ékes példája. Viszont éppen ez az, ami kérdőjeleket vet fel: külső piacaink döcögése miatt a hazai export iránti kereslet kifejezetten gyenge, ezért nagy kérdés, hogy a rendelkezésre álló kínálati potenciál mikor találkozik elégséges kereslettel. Az európai feldolgozóipari konjunktúraindexek felcsillantanak némi reményt, ugyanakkor az a tény, hogy a német kormány – két év recesszió után – az idei GDP-növekedési várakozásait is stagnálással felérő 0,3%-ra szállította le, rövid távon nem ígér nagy felpattanást. Rövid távon az hozhat némi élénkülést, hogy az általános dekonjunktúrában bizonyára gyorsította a visszaesést, hogy a szokásos év végi leállások, karbantartási munkálatok, üzemszünetek hosszabbak lehetettek a szokásosnál. Ehhez képest akár a január indulhat erősebben, ha újra felpörögnek a gyártósorok.

A fogyasztás bővülését a reálbérek folytatódó emelkedése, az állampapírok után esedékes kifizetések egy kisebb részének fogyasztásra történő felhasználása mellett az önkéntes nyugdíjpénztárak adómentes felhasználása, illetve a munkáshitel konstrukció is támogathatja, valamint az év második felétől a családi adókedvezmény emelése is segíteni fogja.

Ugyanakkor a fogyasztás további élénkülése mellett fontos, hogy a beruházások is stabilizálódjanak. Ezt segíthetik a Demján Sándor Program keretében bejelentett hitel-, lízing- és tőkeprogramok, ugyanakkor fontos lenne a külpiaci konjunktúra beindulása is a beruházások szempontjából, hiszen megfelelő kereslet nélkül a beruházások

Készítette: DigiLog Consulting, 2025.02.28. Minden jog fenntartva! A példány jogos felhasználója:

jelentős élénkülése nehezen képzelhető el a jelenlegi alacsony kapacitáskihasználtság mellett – fejtik ki a szakértők.

Az építőipari előrejelzések szerint az állami ösztönzőprogramok 2025 második felében válhatnak igazán termőre. Így az idei kilátások sem ragyogóak, hiszen a vállalatok beruházási szándéka továbbra sem erős, az állami élénkítési mozgástér pedig továbbra is nagyon szűk. Ugyanakkor a rendelési mutatók (igaz, nagyon mély bázisról) elindultak felfelé, ami remény nyújt arra, hogy az ágazat elérhette a gödör alját.

3. Rövid távú várakozások, szabályozói környezet

2024. 12. 31-től kötelező, de csak 2025. 02. 28-tól szankcionálható a SMART V2 tachográfra történő átállás a nemzetközi forgalomban, ami több tízezer hazai járműben teszi szükségessé a menetíró készülékek cseréjét. Ez a művelet jelentős költséget és termelésiidő-kiesést okoz a fuvarozóknak.

2025. 01. 01-től 5,86–6,27 Ft-tal növekszik a hazai gázolaj jövedéki adója, ezzel párhuzamosan a jövedéki adó visszaigénylésének mértéke 7–7,5 Ft-tal fog emelkedni, ami így már eléri az EU-s maximális mértéket.

2025-től jelentősen lecsökken a hazai EKR (Energiahatékonysági kötelezettségi Rendszer) keretein belül a közúti fuvarozók megtakarítási lehetőségeinek elszámolhatósága, ami komoly bevételektől fosztja meg a fuvarozókat.

IV.

2025. évi iparági várakozások

1. Fuvarpiaci kereslet

2025-ben a belső kereslet növekedése gyorsulhat. Az ipari termelés trendje és az építőipar teljesítménye a 2024-es alacsony szinten ragadhat az első félévben, de javulhat az év második részében. Így a kiskereskedelemhez tartozó szállítási volumenek tovább nőhetnek, az ipari és építőipari volumen inkább stagnálhat (év végi pozitív kilátásokkal). Mindezek következtében a belföldi fuvarpiaci kereslet folyamatosan javulhat egész évben, a nemzetközi fuvarozásban pedig szezonálisan hullámzó, átlagosan stagnáló keresletre számíthatunk. Az év végi gyárindulások és a valószínűsíthető általános gazdasági élénkülés felfelé irányuló keresleti trendet okozhat az év utolsó negyedévében.

2. Fuvarpiaci kínálat

Megítélésünk szerint 2025-ben a nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművek száma gyorsuló tempóban tovább csökken, amíg a fuvarozók el nem érik a költségnövekedésük teljes áthárításával visszatérő nyereséges működést. A belföldi flottaméretek tekintetében a kedvezőbb keresleti környezet miatt folyamatos, de a 2024 Q4-es szinttől szerényebb mértékű növekedést prognosztizálunk.

2025-ben tovább csökkenhet a kamionok száma a nemzetközi forgalomban, belföldön viszont csökkenő ütemben ugyan, de lassú növekedés prognosztizálható. Az öt negyedévnyi veszteséges működés, a hosszan elnyúló fuvarhiányos időszak és az előttünk álló negatív kilátások visszafogják a beruházási kedvet. A korábbi megrendelések kifutása miatt az új járművek forgalomba helyezése nem fog jelentős

javulást mutatni. A járművek számának csökkentését és kereslethez igazítását megnehezíti, hogy a használt kamionok iránti kereslet visszaesett, így az áruk is lecsökkent. Ennek egyik oka az árumennyiség és vele a szállítási igény visszaesése. A másik oka, hogy az alacsonyabb környezetvédelmi besorolású járművek a magasabb útdíjkategória miatt Európában eladhatatlanná váltak. A harmadik ok pedig az, hogy az ideiglenes leállítás csak a saját tulajdonú eszközök esetében jelent megtakarítást, a lízingeltek esetében nem. Az új járművek iránti kereslet pedig még a járművek vételárának csökkenése és a kamattámogatott finanszírozások visszatérése ellenére is tovább eshet.

3. Fuvarozási költségek

2025-ben a hazai inflációt már csak kissé meghaladó mértékű, kb. 6–8%-os drágulással számolunk a közúti fuvarozás költségeinek tekintetében. Bár sok költségtétel drágul idén is, de jelenleg nem ismert olyan elem, amely hasonló költségsokkot okozna, mint 2024-ben az autópályadíjak extrém emelkedése. A növekedés fő forrásai az infláció okozta általános költségnövekedésen felül: a hazai jövedéki adó és a hazai és nemzetközi útdíjak emelkedése. A Reuters felmérése alapján az olajárak 2025-ben várhatóan 70 dollár körül alakulnak majd hordónként. Ez a harmadik egymást követő év lenne, amikor az árak stagnálnak/csökkennek, főként a gyenge kínai kereslet és a növekvő globális kínálat miatt. 2025-ben az inflációfüggő költségek folyamatosan nőni fognak az infláció mértékével, és újra emelkedik majd a hazai használatarányos útdíj is (2025. 01. 01-től az infrastruktúradíj 3,4%-kal, a külső költség pedig 0%-kal, így a teljes útdíj várhatóan 1–2%-kal nőhet csupán). Ezen túlmenően más európai országokban is várható az útdíj emelkedése, a használatarányos útdíj bevezetése a jelenlegi Eurovignette helyett (pl. Luxemburg, Hollandia, Svédország), vagy a külső költség bevezetése (pl. Szlovákia, Lengyelország, Dánia).

4. Fuvarpiaci árak

2025-ben tovább nőnek a fuvardíjak a növekvő költségek és a korábbi elmaradt költségáthárítások miatt. A belföldi tarifák már év első felében elérhetik a nyereséges gazdálkodás szintjét, de a nemzetközi fuvarozóknál ez az egyensúlyi állapot vélhetően csak az év második felében alakulhat ki.

5. Fuvarozói profitabilitás

Annak ellenére, hogy 2025-ben nem számítunk a 24Q4-eshez hasonló mértékű üzemanyagár-esésre és forintgyengülésre, a belföldi és nemzetközi fuvarozásban is javuló profitabilitást valószínűsítünk 2025-ben A nemzetközi fuvarozás esetében ezt lassúbb folyamatnak véljük, mivel az árak önköltségi szintűre emeléséhez szükséges a kamionok számának további csökkenése, amíg az árualap nem növekszik. A belföldi alágazatban már az első félévben kialakulhat a szokásos 4–6%-os profitabilitás az élénkebb kereslet következtében.

6. Munkaerőpiac

A sofőrhiány mérséklődése 2024 végén megállt; 2025 első felében stagnáló, az év második felében pedig csökkenő munkaerőpiaci kínálatra számíthatunk. A munkavállalói kínálat szűkülése miatt felgyorsulhat a gépjárművezetők bérinflációja, és véget érhet a minőségi cserék korszaka.

7. Fuvarozók száma, kockázati besorolása, likviditása

2025-ben lassulhat a fuvarozóvállalkozások számának az elmúlt években tapasztalt folyamatos csökkenése. A belföldi fuvarozásban már az első félévben, a nemzetközi fuvarozásban azonban csak az év második felében remélhetünk jelentős pozitív változást. A hosszan tartó veszteséges működés miatt csak nagyon lassan várható a likviditás és a fizetési fegyelem helyreállása.

8. Iparági kockázatok

2025-ben a közúti fuvarozási iparág legfontosabb kockázati elemei a következők lehetnek: nem tervezett adóemelés, a vártnál lassúbb gazdasági növekedés, markáns forinterősödés, jelentős gázolajdrágulás, illetve nem tervezett jogszabályi környezetváltozás bekövetkezése.

9. Középtávú iparági várakozások

A 2025. 01. 01.-től életbe lépő schengeni bővítés miatt felerősödhet a román és bolgár fuvarozók hazai fuvarvállalási kedve, ami jelentősen ronthatja a hazai fuvarozók megbízáshoz jutását.

Az EU Bírósága 2024. 10. 04-én jogszerűnek minősítette ugyan a „mobilitási csomag" európai versenyt korlátozó intézkedéseit, de eltörölte a járművek 8 hetenkénti, telephelyre történő kötelező visszatérését. Ez középtávon javíthatja a hazai nemzetközi fuvarozók futásteljesítményét, és csökkentheti az üres kilométereket is.

Jelentősen gyorsíthatja az iparág digitalizációját 2024. 11. 26-tól az elektronikus CMR (e-CMR) hazai használatának lehetősége és a várhatóan 2026-tól működő Electronic Freight Transport Information (eFTI).

A lengyel fuvarozók számára megszüntették az adómentesen adható napidíjat, így a 2024-től megjelenő adóteher miatt jelentősen nőtt az önköltségük, és romlott európai versenyképességük. Ez középtávon kedvezhet a magyar fuvarozóknak, akik így növelni tudják részesedésüket az EU piacain.

Középtávon a közúti fuvarozás kilátásai az áruellátottság tekintetében jók. A 2025 végén beinduló autóipar (BYD, BMW) és akkumulátorgyárak jelentősen meglökhetik az ipari termelést, és a szállítási igény is jelentősen nőhet.

A Nemzetgazdasági Minisztérium és a Fuvarozók között létrejött stratégiai megállapodás hatására középtávon javulhat a hazai fuvarozók gazdasági helyzete és versenyképessége az európai piacokon (a megállapodás célja, hogy az ágazat részaránya a GDP-ből 5%-ról 10%-ra nőjön).

Lektorálta: Lajkó Ferenc Ügyvezető, független iparági szakértő

Jóváhagyta: Magyar Közgazdasági Társaság Logisztikai Szakosztálya

Készítette: DigiLog Consulting, 2025.02.28. Minden jog fenntartva! A példány jogos felhasználója: