

LOGISZTIKAI ÁGAZATI HELYZETKÉP

2025 december



Készítette:

Pest Vármegye Önkormányzata megbízásából
a Pest Vármegyei Területfejlesztési Nonprofit Kft.

Kuszák Miklós

Pál Gergely András

Ágazati témájú elemzések

Logisztikai ágazati helyzetkép Pest Vármegye 2025 december

Tartalom

1	Bevezetés	4
2	A logisztika fogalma	4
2.1	Logisztika	4
2.2	Logisztikai parkok	6
3	A logisztika helyzete és szerepe a magyar gazdaságban	7
4	A Pest Megyei területfejlesztési koncepció fontosabb megállapításai.....	10
5	A logisztika helyzete Pest vármegyében.....	13
5.1	A logisztikai ágazat foglalkoztatási és gazdasági súlya, szerepe és jellemzői Pest vármegyében.....	13
5.2	Bérleti díjak és kihasználtság alakulása a ipari-logisztikai ingatlanpiacon	17
5.3	A logisztikai ágazat szereplői és területi elhelyezkedésük Pest vármegyében.....	19
6	Összegzés.....	23
7	Ábrajegyzék.....	25
8	Melléklet	25

1 BEVEZETÉS

Pest megyét a sokszínűség jellemzi mind természeti, földrajzi, mind gazdasági, társadalmi- és kulturális szempontból. Kiválóak az adottságok a turisztika, a feldolgozóipar, a kereskedelem és logisztika, a kulturális- és kreatív ipar területén. A vármegye gazdasága nagyban függ a fővárosától, ugyanakkor bizonyos területeken attól függetlenül fejlődik, döntően a főbb útvonalak mentén, részben a nemzetközi vállalatok kereskedelmi, logisztikai, feldolgozóipari fejlesztései eredményeként.

A kereskedelem és logisztika az elmúlt évtizedek során kiemelt jelentőségű ágazattá vált Pest vármegye életében. A kedvező közlekedésföldrajzi helyzet, a nagy lokális fogyasztói piac révén óriási növekedésen ment keresztül a kereskedelem és logisztika. De **nem csak volumenében változott meg az ágazat**, hanem a korábbinál sokkal **innovatívabb, sokoldalúbb** lett, hiszen a logisztika egyre több feladatot átvész a termelő és szolgáltató cégektől észrevétlenül integrálódva azok tevékenységébe. A kereskedelemben pedig egyre nagyobb szeletet hasít ki az e-kereskedelem, amelynek informatikai logisztikai támogatása új innovatív és növekedésben lévő ágazat. A vármegye számára fontos, hogy ezen nagy bővülés előtt álló tevékenységet végző vállalkozásokat, illetve azok fejlődését támogassa.

Jelentős kihívást is jelent ugyanakkor a logisztikai tevékenységek bővülése a vármegyében, **elsősorban közlekedési oldalról**, hiszen a tevékenység rendkívüli mértékben növeli az úthálózat leterheltségét a forgalommnövekedés miatt, ez pedig negatív hatással van az elérési időkre, a felújítási, úthálózat bővítési igényekre, és számottevően **nő a környezetterhelés is**.

Az elsősorban az agglomerációs gyűrűhöz tartozó településeken gombamód kinövő ipari-, kereskedelmi-, logisztikai telephelyek **jelentős mértékben igénybe veszik a rendelkezésre álló fejlesztési területeket**, a legtöbb esetben zöldmezős beruházásként megvalósulva.

2 A LOGISZTIKA FOGALMA

2.1 LOGISZTIKA

A logisztika és szállítmányozás a gazdaság egyik kulcsfontosságú szolgáltató ágazata, amely az áruk térbeli és időbeli áramlásának megszervezését foglalja magában. Az ágazat tevékenységei közé tartozik a szállítás, raktározás, készletgazdálkodás, csomagolás, elosztás, valamint az ezekhez kapcsolódó információs és adminisztratív szolgáltatások. A logisztika **nem önállóan működő szektor, hanem szorosan integrálódik az iparhoz, a kereskedelemhez és az e-kereskedelemhez**, így versenyképességi szerepe túlmutat saját kibocsátásán. Fejlett logisztikai infrastruktúra és szolgáltatási színvonal nélkül a termelő és exportorientált gazdaságok működése jelentősen korlátozott, ezért a logisztika és szállítmányozás a globális értékláncok egyik meghatározó eleme.

A nyújtott logisztikai szolgáltatások komplexitása (egyúttal a kiszervezettség mértéke) alapján 1pl-5pl logisztikát különböztetünk meg.

- Az **1PL** logisztika jelentése nem más, minthogy az áru összekészítését, csomagolását és szállítását a gyártó vagy a forgalmazó maga végzi.
- A **2PL**, vagy Second Party Logistics a speciális logisztikai területek kiszervezését jelenti. Ilyen például a légi, vasúti, tengeri vagy akár a nemzetközi szállítmányozás átadása egy külsős logisztikai partnernek. Ilyenkor a gyártó vagy forgalmazó cég megbízást ad ennek a részterületnek teljesítésére, ugyanis házon belül nem áll rendelkezésre szakértő munkaerő és/vagy eszköz a lebonyolítására.
- A **3PL** azaz Third Party Logistics olyan szolgáltatókat jelent, amelyek szinte minden logisztikai feladatot képesek átvenni az értékesítést végző cégtől.
- A **4PL** modellek jellemzője a nagyobb integráció. A vevő egyedül azt mondja meg, hogy mit szeretne raktározni, mit és hova szeretne elszállíttatni, az operátor feladata pedig az egész folyamat megtervezése és vezérlése. A műveletek erősen személyre szabottak, mivel az elejétől a végéig a konkrét átvevő igényeire vannak szabva. A saját logisztikai láncokkal dolgozó alanyok is kiszervezik az ellátási láncok integrálásával kapcsolatos tevékenységüket, átadva az erre vonatkozó hatáskörüket a külső 4PL logisztikai operátoroknak (ilyen jellegű tevékenységeket a gépkocsigyártási szektorban kezdeményeztek). A termék gyártója vagy exportőre gyakran megbíz egy külsős céget a szállítmányozási és raktározási műveletek kezelésével. Sőt, a vállalat kezelésével is. A 4PL a logisztikai folyamatok monitorozására, is kiterjed a vevő teljes ellátási láncá mentén elkezdve a nyersanyagbeszolgáltótól egészen a vevőig
- Az **5PL** operátor logisztikai szolgáltatásokat nyújt, amelyeket megtervez, megszervez és bevezeti a logisztikai megoldásokat más gazdasági szereplők nevében. Az ún. ötödik logisztikai szolgáltatásnyújtó konszolidálhatja a szükségleteket, tárgyalhat a szolgáltatásnyújtók árairól, mint például a szállítmányozók, légitársaságok stb.

A logisztikai ágazat ezen túlmenően csoportosítható **anyagáramlás iránya szerint**:

- bejövő logisztika (alapanyag, alkatrész beszállítása gyárba, raktárba),
- kimenő logisztika (késztermék kiszállítása vevőkhöz, kereskedőkhöz),
- visszarú logisztika (visszaküldött termék, újrahasznosítás);

funkció szerint:

- szállítási logisztika (közúti, légi, vízi, vasúti szállítás szervezése),
- raktárlogisztika (tárolás, kommissiózás, csomagolás, készletkezelés),
- disztribúciós logisztika (termékek elosztása boltokba, vevőkhöz);

iparág szerint:

- kereskedelmi logisztika (bolthálózatok, webshopok, pl. LIDL, eMAG),
- termelési logisztika (gyárakon belüli anyagmozgatás, just-in-time),
- hűtőlánc logisztika (gyógyszer, élelmiszer),
- veszélyesárú-logisztika;
- egészségügyi logisztika (kórházi eszközök, készítmények),
- e-kereskedelmi logisztika;

és ellátási terület szerint:

- lokális, avagy „city-logisztika”,
- regionális logisztika,

- országos logisztika,
- nemzetközi logisztika,
- kontinentális/interkontinentális logisztika.

2.2 LOGISZTIKAI PARKOK

A logisztika alapvetően nagy hely- és közlekedési infrastruktúraigényű ágazat, így telephelyei zöldmezős, fontosabb közlekedési útvonalak mentén kiépített logisztikai parkokban koncentrálódnak. Jelenleg a parkok alakításának jogszabályi kereteit a tudományos és innovációs, a technológiai, az ipari és a logisztikai parkokról ipari parkokról szóló 161/2023. (IV. 28.) Korm. rendelet határozza meg. Eszerint a jogszabály a parkok alakítására, működtetésére vonatkozóan az alábbi definíciókat használja.

Logisztikai park: logisztikai bázisú, legalább 60%-ban logisztikai (raktározási, szállítmányozási) kapacitásokra építő, elsősorban piac által vezérelt, olyan infrastruktúrával ellátott terület, ahol az alapszolgáltatások legfontosabb csoportja közvetlenül kötődik a logisztikához, illetve szolgáltatási tevékenység zajlik, továbbá a logisztikai, az ipari, az önkormányzati és a befektetési szereplők között integrált az együttműködés;

A logisztikai parkok kategóriái az alábbiak:

- a) intermodális logisztikai park, olyan logisztikai park, amely legalább kettő közlekedési alágazat (közúti kapcsolat mellett vasúti, vízi, légi kapcsolódás) kiszolgálására képes telephellyel rendelkezik, továbbá a területen kombinált szállítási küldemények fogadására, feladására, tárolására a feltételek rendelkezésre állnak;
- b) regionális logisztikai park: olyan logisztikai park, amelynél legalább kettő közlekedési ágazat kapcsolódási pontja kiépített;
- c) helyi logisztikai park: olyan logisztikai park, ahol a terület nagysága eléri a 3 ha-t, a fedett raktározási kapacitása legalább 3000 m²;

A jogszabály a **parkok területére** vonatkozóan az alábbi kikötéseket teszi. A logisztikai park törzsterületből vagy törzsterületből és fejlesztési területből áll. A logisztikai parkok vonatkozásában **legalább 3 hektár nagyságú**, a hatályos településrendezési terv vagy az önkormányzat képviselő-testületének határozata szerinti ipari, gazdasági terület, amely rendelkezik a termőföld végleges más célú hasznosítására vonatkozó végleges ingatlanügyi hatósági engedéllyel, ha a terület vagy annak egy része termőföldnek minősül.¹

Az IFKA által kidolgozott Középtávú Logisztikai Stratégiája számos a logisztikai parkok szempontjából fontos definíciót rögzít.

Így például a parkok esetében rendkívül fontos közlekedési csomópontok tipizálását. A csomóponti infrastruktúra különböző elemeinek vizsgálatakor a leggyakrabban alkalmazott csoportosítási szempont az adott területen elérhető **szállítási módok száma**:

- **unimodális** (egy domináns alágazat, általában közút),
- **bimodális** (két alágazat, általában közút és vasút) és
- **multimodális** (három vagy több alágazat, pl. közút, vasút és vízi közlekedés),

¹ A pest vármegyei ipari és logisztikai parkok listáját a melléklet tartalmazza.

- **intermodális** (olyan speciális multimodális csomópontokat, ahol nem az áruk, hanem az azokat tartalmazó szabványosított egységtrakomány-képző és egyben szállítóeszközök - jellemzően konténerek - kerülnek átrakásra),
- **komplex tengeri kikötő,**
- **komplex légi kikötő,**
- **multimodális szárazföldi közlekedési csomópont.**

A csomóponti infrastruktúra tipizálása:

- **közlekedési csomópont**
- **áruforgalmi központ/terminál:** bi- vagy multimodális áruszállításra fókuszáló, elsősorban átrakással foglalkozó, nemzetközi vagy regionális fókuszú létesítmények,
- **városi terminál:** zömmel csak közúti kapcsolattal rendelkező, közúti átrakást végző, városon belül elhelyezkedő létesítmények, amelyek fő feladata a nagytávolságú áruáramlatok kisebb egységekre történő lebontása, kiszolgált területre történő elosztása,
- **ipari/logisztikai park:** ipari területként is hasznosított létesítmények, amelyekben esetenként elsősorban szállításigényes, máskor inkább a speciális logisztikai szolgáltatásokat igénylő iparágak képviseltetik magukat,
- **speciális logisztikai területek:** légi áruszállítási központok, tengeri kikötők.

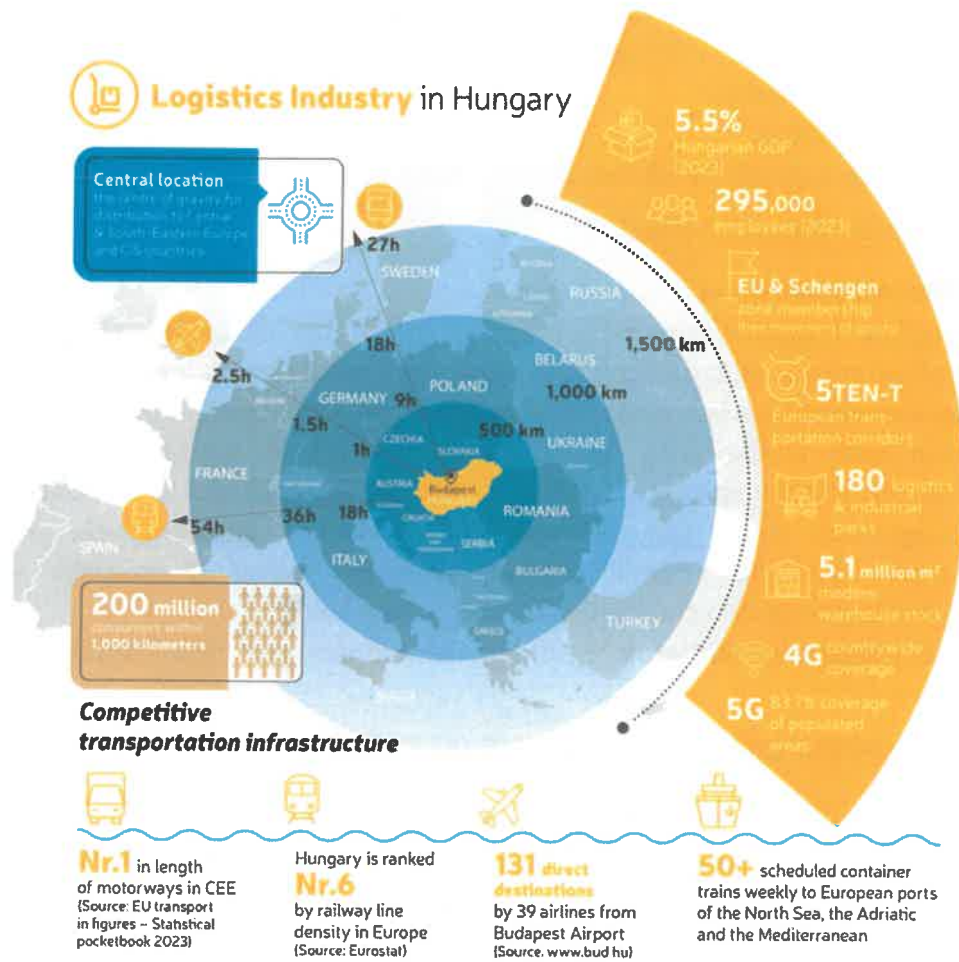
3 A LOGISZTIKA HELYZETE ÉS SZEREPE A MAGYAR GAZDASÁGBAN

Magyarország földrajzi és infrastruktúrális helyzete több szempontból is kiemelt helyszíne emeli a logisztikai ágazat számára:

- Magyarország **Európa közepén helyezkedik el**, így itt találkozik több kelet-nyugati és észak-déli kereskedelmi és szállítási útvonal is, ennek következtében 5 transzeurópai közlekedési útvonal (TEN-T) is átszeli az országot.
- Magyarország a **schengeni övezet része**, azaz észak, északnyugat és délnyugat felé szabad, határok nélküli az áruk áramlása. Egyben az ország déli határa jelenti az **övezet és az unió határát dél felé**, ezzel egyben kapuja is a többszáz milliós európai piacnak.
- Középkelet-Európa leghosszabb, határtól határig tartó kiépített **gyorsforgalmi közúti, valamint Európa 6. legsűrűbb vasúti infrastruktúrája** biztosítja a gyors és biztonságos szállítást, amit kiegészít egy légi szállítmányozásra is alkalmas repülőtér és Európa egyik legfontosabb belvízi szállítási folyosóját jelentő Duna teherkikötői.
- **Világviszonylatban is kiemelkedő 4G és 5G lefedettség.**

Mindennek magától érthetődő következménye, hogy a szállítás és raktározási ágazat fontos szerepet tölt be Magyarország nemzetgazdaságában. Összesen **közel 300 ezer embert foglalkoztatott és a GDP több mint 5 százalékát** (2023-ban 5,2, míg 2024-ben 5,5%) **termelte ki ez az ágazat.**

1. ábra A logisztikai ágazat főbb jellemzői Magyarországon 1.



Forrás: HIPA

Több jelentős nemzetközi vállalat is Magyarországról szervezi a regionális logisztikai elosztóhálózatát, így a Huawei 50, a DAF 23, a Schneider Electric 21, SANOFI 17, a Ford és a Konica Minolta 15-15, a Hyundai Mobis és az MSD 14-14, a JYSK pedig 7 országra vonatkozóan szervezi az elosztást hazai központjából. ²

² HIPA Logistics Industry in Hungary

2. ábra A logisztikai ágazat főbb jellemzői Magyarországon 2.



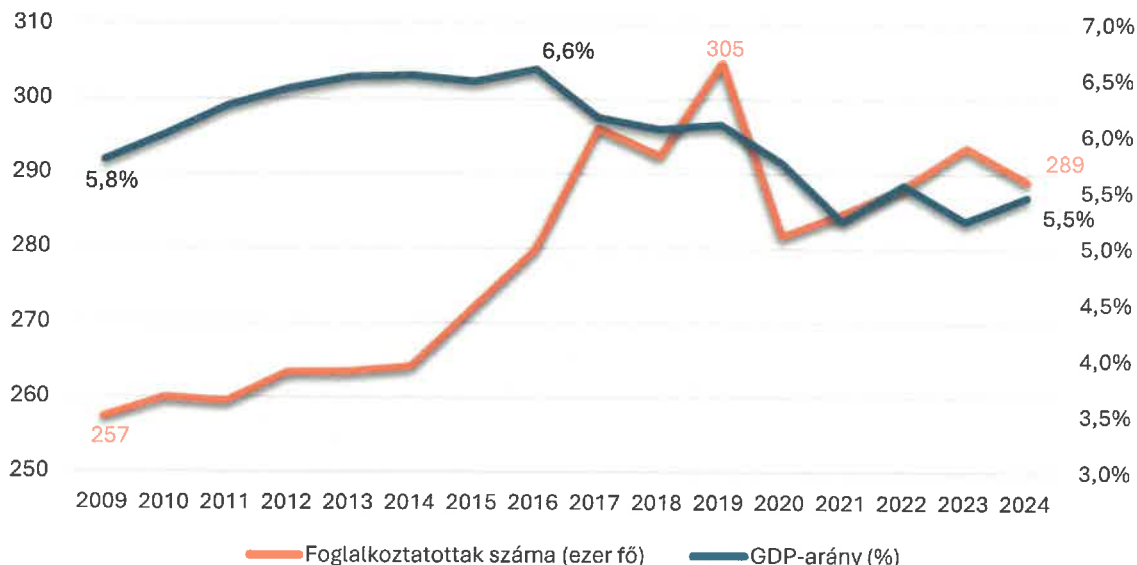
Forrás: HIPA

Annak ellenére, hogy milyen fontos ágazat a logisztika, az **utóbbi években egyértelmű csökkenő trendet mutat az ágazat nemzetgazdaságban betöltött súlya**. A szállítás és raktározás ág GDP részesedése a csúcspontján, **2016-ban 6,6 százalék volt**. Ezt követően a relatív súlya csökkenni kezdett – leginkább az egyéb ágazatok dinamikusabb fejlődése miatt –, majd ezt az enyhén csökkenő tendenciát **a koronavírus-járvány drasztikus mértékbe letörte**, hisz a lezárások kiemelten érintették az ágazatot és ebben az időszakban már nem csak relatív módon, hanem tényleges volumenben is visszaesés volt tapasztalható. A járvány lecsengése után se tudott az ágazat a korábbi szintjére visszaállni a 2022-ben kialakuló geopolitikai feszültségek gazdasági és árukereskedelmi hatásai miatt, így végül **2024-ben 5,5 százalékos GDP súllyal zárt**.

A logisztikai ágazatban **foglalkoztatottak száma is hasonló pályát futott be a vizsgált időhorizonton, mint a GDP részesedés**. A 2010-es évek jellemző dinamikus felfutás eredményeként a 2009-es 257 ezer fős foglalkoztatotti létszám 2019-re 305 ezer főre nőtt, majd a **COVID-járvány időszakában több mint 20 ezerrel csökkent**. Ezt követően az ágazat a járvány

idején elvesztett foglalkoztatotti létszám felét vissza tudta szerezni 2023-ig, azonban **2024-ben ez a javuló tendencia megakadni látszik, hisz 5 ezer fős visszaeséssel a foglalkoztatottak létszáma 289 ezer főre esett vissza.**

3. ábra A logisztikai ágazat súlya a GDP-ben és foglalkoztatásban Magyarországon, 2024



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

4 A PEST MEGYEI TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ FONTOSABB MEGÁLLAPÍTÁSAI

Ahogy a Pest Megyei Területfejlesztési Konceptió is megfogalmazza, Pest vármegyének – a metropolisz régió egészének – **kiemelkedően jó adottságai és lehetőségei vannak a logisztikai szolgáltatások piacán történő pozíciójának erősítése terén.**

A Pest vármegyei logisztika mérete, minősége (szerkezete), dinamikája, valamint a nemzetközi kapcsolatok viszonylagosan nagy súlya lehetővé teszi az igen kedvező térszerkezeti pozíciók kihasználását, a szektor további fejlődését. Kifejezett erőssége a **közlekedési csomóponti szerep**, illetve sajátos előnyt jelent a logisztika rétegzettsége: a „**city logisztika**”, a **regionális logisztika** (hazai, illetve közel-külföldre irányuló szállítmányozás), a **nemzetgazdaság meghatározó feldolgozóipari vállalatainak szolgáltató logisztika** (ellátási-lánc menedzsment), valamint a **kelet-európai, interkontinentális transzfer** egyidejű jelenléte.

Magyarország egyik legfontosabb célkitűzése a regionális csomóponti szerep, magas szolgáltatás-tartalommal, illetve a nemzetközi transzferben egyfajta KAPU-szerep betöltése. Figyelmeztető, hogy a hazai logisztika az elmúlt évtizedben pozíciót veszített térségbeli versenytársaihoz mérten; a növekvő forgalomból csökken a részesedése. Magyarország elhelyezkedése nem jelent automatikus előnyt; változásokra van szükség – a befektetések összpontosítására, az értéktartalom növelésére, a támogató üzleti környezet fejlesztésére – a szektor fejlődéséhez, valamint a munkahelyteremtéshez. **Pest megye fontos láncszeme a megújuló logisztikának;** fókuszált infrastrukturális fejlesztésekkel, magas hozzáadott-értékű szolgáltatásokkal, új vállalkozások betelepítésével és a meglévő vállalkozások alkalmazkodásával, a logisztika beágyazottságának erősítésével járulhat hozzá az európai régiós logisztikai központi szerep megteremtéséhez. Kedvező alkalmat jelent a változtatásra az új észak-

déli, illetve nyugat-keleti páneurópai közlekedési/gazdasági kapcsolatok fejlődése, illetve uniós szinten is támogatott fejlesztése.

A logisztikára sajátos módon jellemző, hogy a **szállítmányozás, raktározás ágazat igen alacsony K+F aktivitása**, valamint a raktárépítés alacsony fajlagos költsége és technológiai komplexitása miatt **nem kézzelfogható a szektorra jellemző tudástartalom**. Azonban a dinamikus fejlődéséhez hozzájárult az innováció, az üzleti folyamatok újratervezése, a rugalmas működés és a költségek folyamatos csökkentése, az információs és kommunikációs technológiák alkalmazása, az ügyfélkapcsolatok és interfészek fejlesztése, a digitális eszközök, szenzorok bevezetése; valamint olyan üzleti modellek – generális, vagy piaci rés stratégiák – amelyek révén **a logisztikai szolgáltatók mind szorosabban kapcsolódnak más iparágak működéséhez**. A logisztika értékteremtő képessége a szolgáltatás vásárló gazdasági tevékenységek termelékenységében mérhető, úgy a feldolgozóiparban, mint akár a kiskereskedelemben.

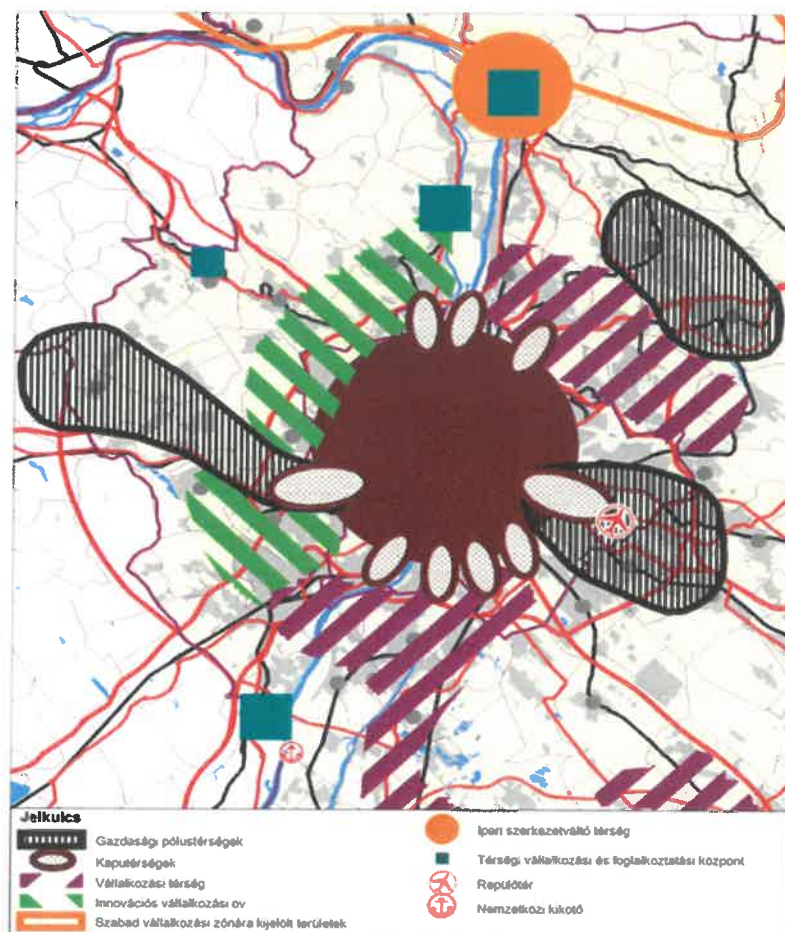
A logisztika fejlesztése ezért **komplex feladat** a területfejlesztés számára. Jelenti egyrészt a Koncepció célrendszerében, a „tér szerkezet kiegyensúlyozása és fejlesztése” átfogó cél keretében megfogalmazott fejlesztését egyes fontos infrastrukturális elemeknek, különös tekintettel a **multimodális csomópontokra, a vasútfejlesztésre, egyes gyorsforgalmi utakra**, a Duna hajózhatóságának megteremtésére, a már meglévő infrastruktúra hálózatok és helyzeti potenciálokat összekapcsolásával hozzáadott értéket is teremtő **multimodális csomópontok** (pl. DILK) létrehozására. Továbbá kiterjed ugyanakkor a **Pest megyei logisztikai övezet tervezett és koordinált fejlesztésére, pozicionálására**, egy nemzetközi összehasonlításban is versenyképes portfólió „összeállítására”, amely a logisztika rétegzettségének és kapcsolódásának megfelelő lehetőséget nyújt a telephelyek, a fizikai infrastruktúra kialakítására; kiemelt gazdaságfejlesztési övezetben üzleti szolgáltató központok, vállalati központok letelepítésére, **sajátos ingatlanfejlesztésekre**. A **hozzáadott-érték tartalom növelése** tekinthető a harmadik kiemelt célterületnek; amely az itt elérhető szolgáltatások kínálatának bővítésével, stratégiaileg fontos iparági és földrajzi pozíciók megszerzésével, innovációval, új, vagy jelentősen megújult vállalkozások belépésével, a logisztikai klaszter súlyának és belső kapcsolatainak erősítésével, szervezésével; a **logisztikai menedzsment és szakképzett munkaerő bővítésével**, valamint a beruházások jelentős mértékű növelésével érhető el.

A koncepcióban foglalt operatív célok

- **A logisztika teljesítményének növelése**, azon belül az országon áthaladó tranzit arányának csökkentése a multimodális csomópontok fejlesztésével; az áruflowot megállító tevékenységek – lokális gyártás, ide vonzott elosztási tevékenységek gócpontjai – előtérbe állításával, különös tekintettel az Érd térségében a Fővárossal közösen tervezett ipari-logisztikai központ (Duna Intermodális Logisztikai Központ) megvalósításának elősegítésére.
- **Az M0-ás mentén**, a metropolisztérségbe ágyazottan, a Dabasi kistérségre is figyelemmel, kijelölni a logisztikai szolgáltatásra, fejlesztésre preferált területeket; az önkormányzati és a vállalkozói körrel partnerségben.
- **Ellátási láncokhoz kapcsolódó szolgáltatások** teljesítményének és pozíciójának erősítése, előrelépés az értékláncokban, az előrelépést, pozíciószerezést segítő stratégiai partnerségek, beszállítói és szolgáltatói háttér erősítése.

- Az **innováció és a technológiai fejlesztések erősítése**; „növekedési szegmensekre”, sajátos versenyképességi előnyökre alapozott szolgáltatások fejlesztése.
- Az erőforrások, különösen az energia és a terület fajlagos felhasználásának jelentős csökkentése; a működési hatékonyság folyamatos javítása, a **költségek és a környezeti terhelés folyamatos és fenntartható csökkentése**.
- A térség **belső kapcsolatrendszerének, integritásának fejlesztése**; a közösségi közlekedés fenntarthatóságának, a haránt-irányú közlekedés feltételeinek (közút, vasút és szolgáltatások) javítása, megteremtése.
- A **logisztika „kultúrájának” fejlesztése**; a tudás megosztásának ösztönzése; menedzsment és szakképzés, ágazati együttműködés, valamint a tematikus platformok révén.
- A logisztikai szolgáltatások területén jelentkező **hiányszakmákra fókuszáló szakképzés és felnőttképzés megteremtése**.
- A stratégiába integrálni kell az Európai Duna Makro-regionális Stratégia eredményeit, fejlesztési mozgásterét; lényeges cél a határ menti térségekben (Esztergom – Pádkány pólus) a logisztikai szolgáltatások közös fejlesztését, a meglévő adottságok jobb kihasználása érdekében.

4. ábra A gazdaságfejlesztés célterületei Pest Vármegyében



Forrás: Pest Megyei Területfejlesztési Koncepció

5 A LOGISZTIKA HELYZETE PEST VÁRMEGYÉBEN

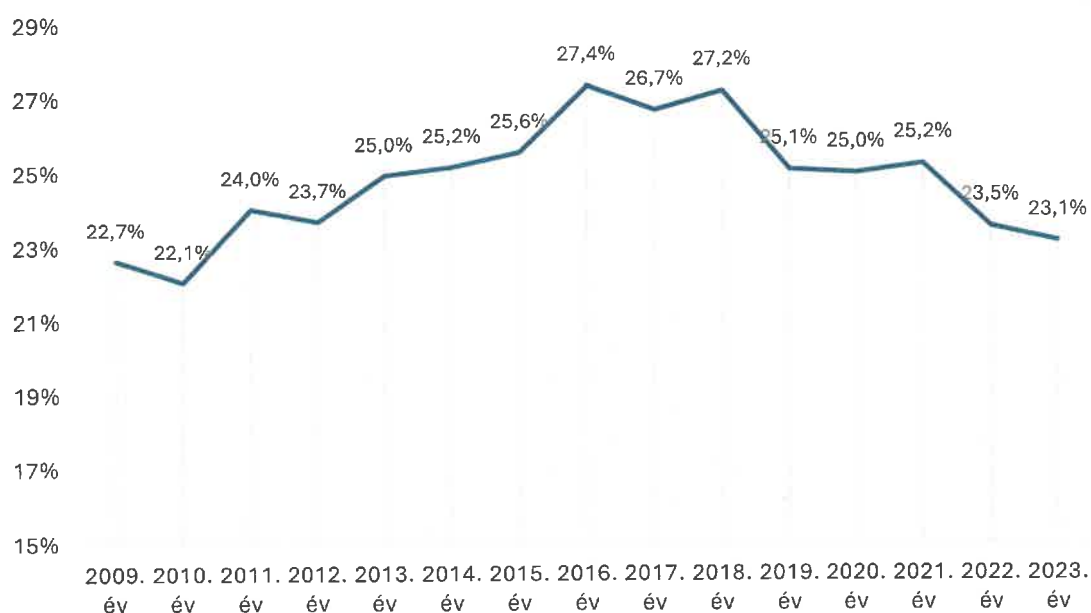
5.1 A LOGISZTIKAI ÁGAZAT FOGLALKOZTATÁSI ÉS GAZDASÁGI SÚLYA, SZEREPE ÉS JELLEMZŐI PEST VÁRMEGYÉBEN

Ahogy a fentiekből látszik Pest vármegyének kivételes adottságai vannak a logisztika területén, ezt mutatja, hogy 2023-ban **több mint 35 ezer embert foglalkoztattak** a vármegyében található logisztikai vállalkozások, ami az összes pest vármegyei vállalkozás által **foglalkoztatottak 7,7 százalékának felelt meg**.

Vármegyei szinten gazdasági számlák tekintetében ágazati bontásban a szállítás és raktározás ágazat csak a kereskedelem, illetve vendéglátással összevontan elérhető, ezért az **országoshoz hasonló trendvizsgálat csak nagyon korlátozottan lehetséges**. Az összevont kereskedelem, szállítás és raktározás, vendéglátás (G+H+I) ágcsoporthoz bruttó hozzáadott értékben betöltött súlya hasonló idősorosan vizsgálva hasonló, de mégis kissé más pályát fut be az országos GDP súlynál látott trendekhez képest.

A 2010-es éveket felfutás jellemezte az ágcsoporthoz, majd a törés már a COVID-járvány előtt, 2018 után bekövetkezett (fontos tény azonban, hogy itt is csak relatív visszaesés történt, miközben nominálisan továbbra is emelkedett a hozzáadott értéke az ágcsoporthoz). Érdekes ugyanakkor, hogy **a koronavírus időszaka nem hatott ki az ágcsoporthoz GVA-ban betöltött súlyára**, annak ellenére, hogy a hazai és nemzetközi tapasztalat alapján is a legnagyobb visszaesést elkönyvelő ágazatok tartoznak az ágcsoporthoz. Újabb **negatív irányú trendfordulót hozott viszont a 2022-es év, aminek eredményeképpen 2023-ban már csak 23,1 százalékos súlyt képviselt az ágcsoporthoz**.

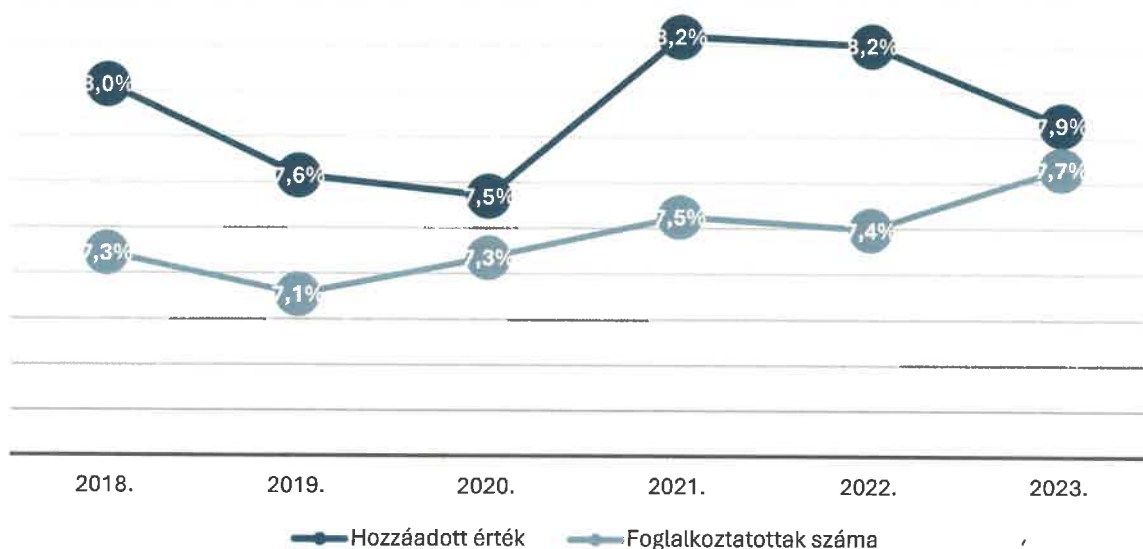
5. ábra A kereskedelem, szállítás és raktározás, vendéglátás (G+H+I) ágcsoporthoz bruttó hozzáadott értékben betöltött súlya a vármegyében, 2009-2023



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

A vállalati adatokból, azaz a vármegyei vállalkozások munkaügyi és teljesítménymutatóiból már ágazatilag pontosabb képet kapunk. Ebből jól látszik, hogy a **hozzáadott értéket** tekintve a szállítás, raktározás ágazat relatív aránya a 2018 óta eltelt időszakban 2020-ban, a COVID-járvány első évében volt a legalacsonyabb, 7,5%, majd 2021-ben felugrott 8,2 százalékra és végül **2023-ban 7,9 százalékon állt**. A **foglalkoztatásban** betöltött szerepe a logisztikának kisebb kilengéseket mutatott, mint a hozzáadott értékben és 2018 és 2023 között lényegében enyhén emelkedő trendet mutatott, így **2023-ban 7,7 százalékot tett ki** az ágazat az összes ágazat vállalkozásai által foglalkoztatottak között.

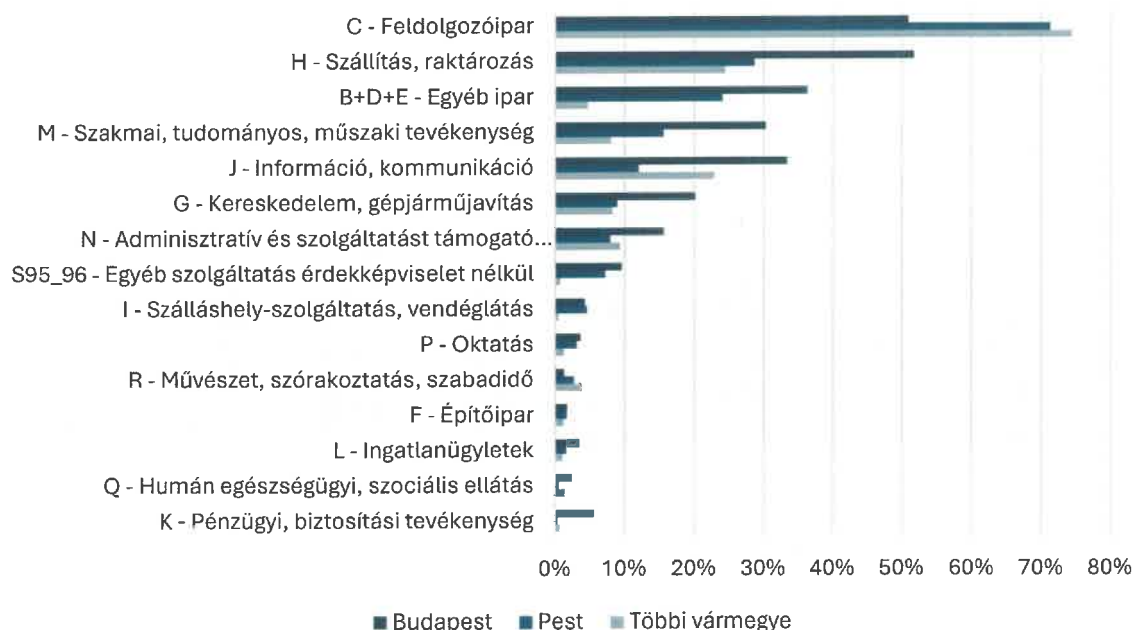
6. ábra A szállítás, raktározás ágazat aránya a vármegyei vállalkozások összes hozzáadott értékében és foglalkoztatotti létszámában



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

A vállalati adatokból láthatóvá válik, hogy a **logisztikában kifejezetten magas az exportértékesítés aránya**, mind országosan, mind Pest vármegyében (29%) a feldolgozóipar után a leginkább külföldi piacokra támaszkodó ágazat, ami a szállítmányozás erős nemzetközi jellegéből fakadóan nem meglepő. Érdekes, hogy Pest vármegyében 4 százalékponttal magasabb a logisztikai vállalkozások exportárbevételi aránya, mint a többi vidéki vármegye átlaga, ahol a nettó árbevétel éppen negyede származott exportértékesítésből.

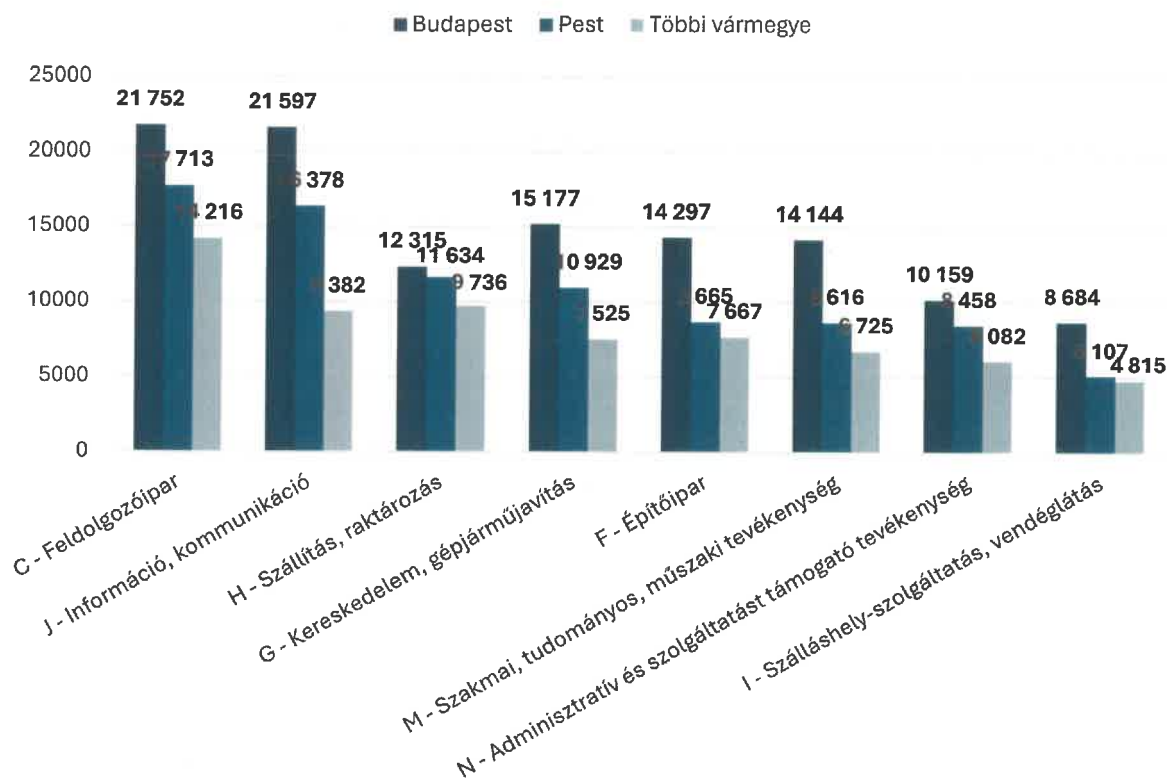
7. ábra A vállalkozások nettó árbevételének exportértékesítési aránya ágazatonként, 2023



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Az egyes ágazatok termelékenysége kapcsán látható, hogy a feldolgozóipar és az IKT után **a logisztikai ágazat a harmadik legtermelékenyebb nemzetgazdasági ág a vármegyében**, hiszen 11,6 millió forint hozzáadott érték jutott egy dolgozóra (meg kell jegyezni, hogy a logisztikában a munkatermelékenység fogalma kissé félrevezető lehet és csak korlátozottan értelmezhető, hiszen a kibocsátás nem kézzel fogható (pl. raktározás), illetve erősen technológiától és rendszertől függ, az automatizáltság jelentősen torzít). Érdekes, hogy a legkisebb eltérés a budapesti, pest vármegyei és a vidéki termelékenységi értékek között éppen ebben a nemzetgazdasági ágban figyelhető meg. Ez talán leginkább a mérsékelt székhelyhatásnak tudható be, azaz ebben az ágazatban a többihez képest kevésbé jellemző, hogy elkülönül a székhely, illetve nagyvállalati központ, valamint a tényleges „termelés” és működés helyszíne.

8. ábra A vállalkozások termelékenysége (AV/EMP) ágazatonként, ezer forint, 2023



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Érdekes, hogy a logisztika vármegyei súlyához képest viszonylag kevés külföldi közvetlentőkebefektetés (FDI) érkezett az ágazatba. 2024-ben **mindössze a vármegyébe érkező FDI 3 százaléka ment a szállítás és raktározás nemzetgazdasági ágba**. Ami eltörpül a feldolgozóipar, a kereskedelem, az ingatlanügyletek és még az IKT szektorba érkező FDI volumenéhez képest is.

9. ábra Külföldi közvetlentőke-befektetések (FDI) nemzetgazdasági ágankénti eloszlása Pest vármegyében, 2024

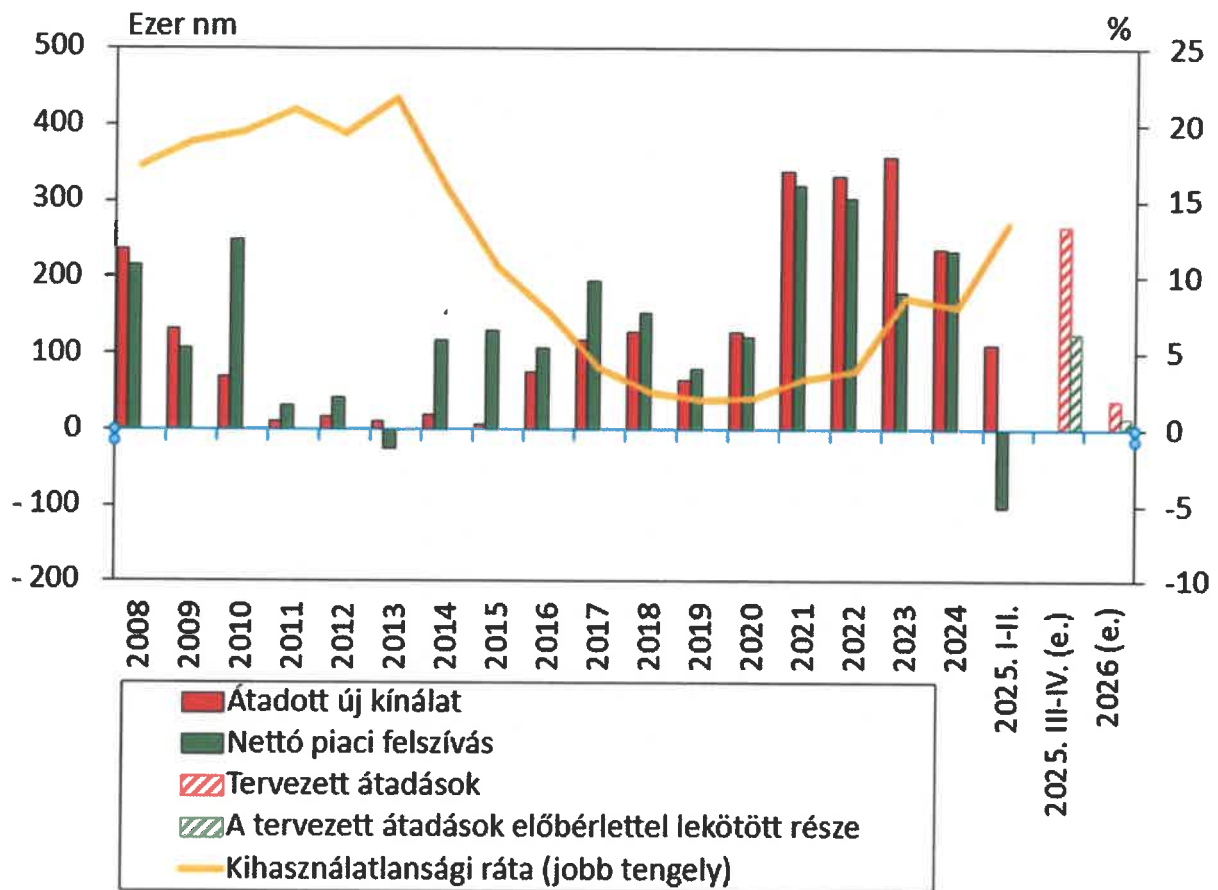


Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

5.2 BÉRLETI DÍJAK ÉS KIHASZNÁLTSAĞ ALAKULÁSA A IPARI-LOGISZTIKAI INGATLANPIACON

A Magyar Nemzeti Bank legfrissebb, 2025. októberi Kereskedelmiingatlan-piaci Jelentése alapvetően negatív tendenciákról tudósít 2025. első féléve tekintetében. A Jelentés alapján 2025. első félévben az ipari-logisztikai ingatlanok iránti kereslet szempontjából is meghatározó ágazatok többségében csökkent a kibocsátás: az ipari termelés volumene átlagosan 4,1 százalékkal, a belföldi közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért volumene pedig 5,1 százalékkal maradt el az előző év azonos időszaki adatától. A **Budapest és környéki ipari-logisztikai területek kihasználatlansági rátája éves összevetésben 5,5 százalékponttal emelkedett, és 2025. június végén 13,4 százalékon állt**, a nettó piaci felszívás mindkét negyedévben negatív volt. 2025. második félévben nagy volumenű, 265 ezer négyzetméter új ipari-logisztikai terület átadását tervezik a Budapest és környéki piacon, amelynek 2025. június végén 47 százaléka volt előbérleti szerződéssel lekötve. A fejlesztésekben rendelkezésre álló szabad területek és a kereslet aktuális szintje alapján **a kihasználatlansági ráta emelkedése várható, a mutató 2025 végére meghaladhatja a 15 százalékot**. Régiós összevetésben a Budapest és környéki ipari-logisztikai piac 2025. június végi kihasználatlansági rátája **több mint duplája a második legnagyobb, varsói 6,6 százalékos adatnak**. Országos szinten a meglévő állomány 18 százalékanak megfelelő ipari-logisztikai terület épül, és a bérbeadási célú állomány kihasználatlansági rátája országos szinten 12,5 százalék volt 2025. június végén.

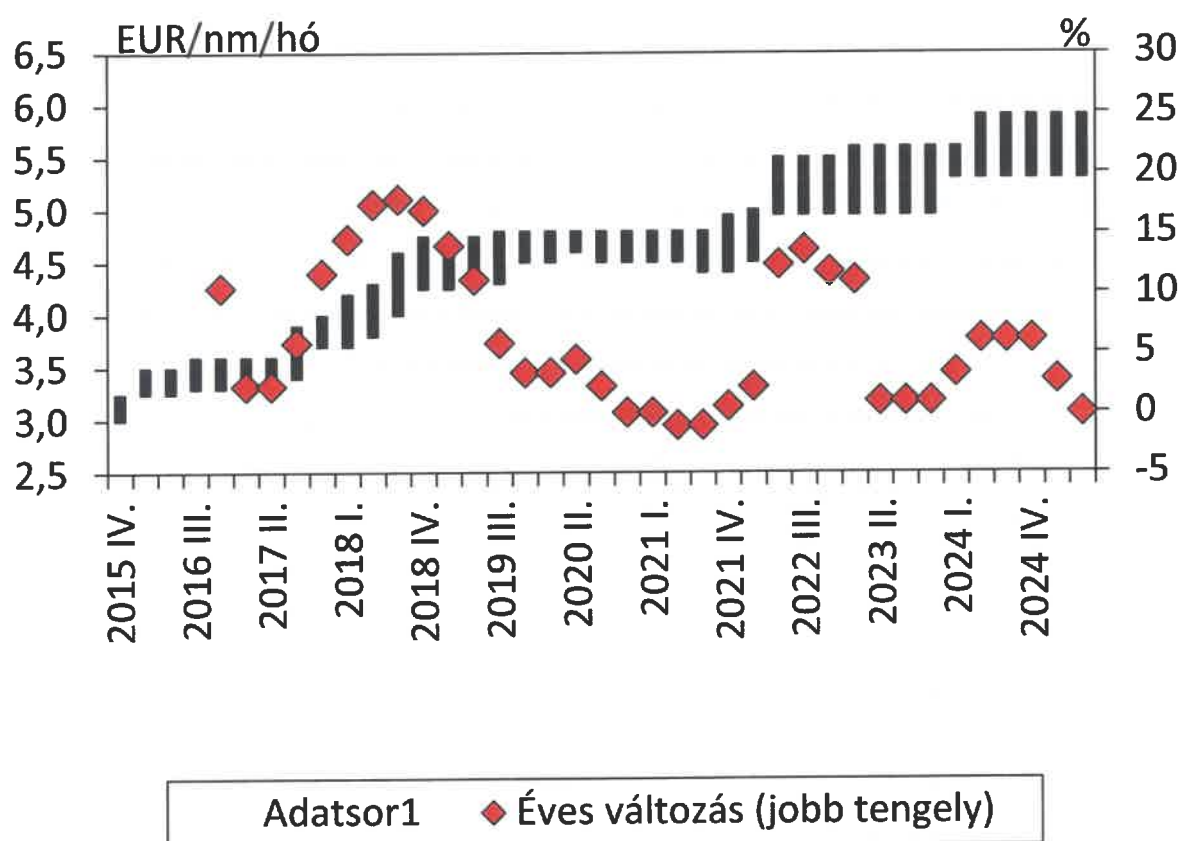
10. ábra Új átadások, nettó felszívás és kihasználatlansági ráta Budapest és agglomerációja ipari-logisztikai piacán



Forrás: MNB, Budapest Research Forum, Cushman & Wakefield

Budapesten és környékén 2025. első félévben éves összevetésben a szerződésmegújításokat nem tartalmazó **nettó kereslet szintje 30 százalékkal maradt el az egy évvel korábbtól**, a szerződés megújítások volumene pedig több mint duplázódott éves összevetésben. A jellemző kínálati bérleti díjak 2025. június végén továbbra is az **5,3–5,9 euro/négyzetméter/hó** sávban mozogtak. **A jellemző bérleti díjsáv középértéke az elmúlt egy évben stagnált.**

11. ábra Az ipari-logisztikai ingatlanok jellemző bérleti díjai Budapesten és környékén

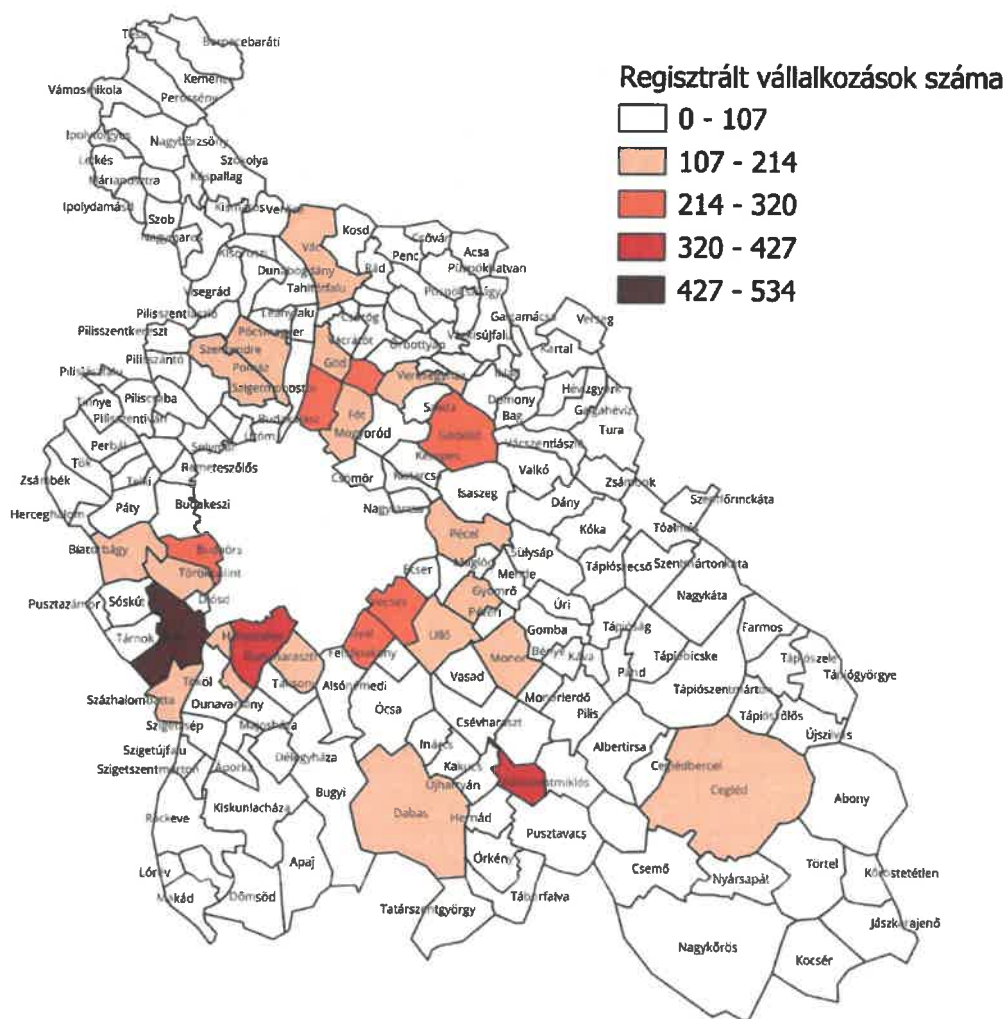


Forrás: MNB, CBRE

5.3 A LOGISZTIKAI ÁGAZAT SZEREPLŐI ÉS TERÜLETI ELHELYEZKEDÉSÜK PEST VÁRMEGYÉBEN

A logisztikai ágazat vármegyén belüli elhelyezkedésének vizsgálatához érdemes megnézni, hogy települési szinten hol koncentrálódnak a szállítás, raktározással foglalkozó vállalkozások székhelyei. Ebből jól látszik **az agglomeráció kiemelt helyzete az ágazat vonatkozásában, hiszen a logisztikai vállalkozások zöme itt koncentrálódik.** Ugyanakkor az agglomeráción belül is csak az **M0-ással és a gyorsforgalmi utakkal érintett részek emelkednek ki**, így például az északnyugati szektor és a nyugati szektor hegyvidékiei, északi részén alig találhatóak ilyen vállalkozások. A **legnagyobb koncentráció a gyorsforgalmi utak által legsűrűbben átszőtt, közlekedési szempontból legkiemeltebb területen, az agglomeráció délnyugati részén található.** Települések közül itt, **Érden** volt található a legtöbb, szám szerint 534 db szállítás, raktározás ágazathoz tartozó vállalkozás 2024-ben, de a második legtöbbet (369 db) számláló település, **Szigetszentmiklós** is ebben a térségben található. További logisztikai vállalkozások szempontjából kiemelt térségek az **agglomeráció délkeleti** (Vecsés és Gyal térsége), valamint **északkeleti** (Gödöllő-Göd térsége) részén található. Egyébként mindezek a kiemelt területek jól azonosíthatóan kapcsolódnak és átfedésben vannak a Pest Megyei Területfejlesztési Kon koncepcióban nevesített „kaputérségekkel”. Érdekes, hogy az **agglomeráción kívül lényegében csak Dabas és Cegléd emelkedik ki a logisztikai vállalkozások száma tekintetében** (Újlengyel kiugró értéke csupán az ottani székhelyszolgáltatónak köszönhető).

12. ábra Regisztrált vállalkozások száma a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban (db), 2024



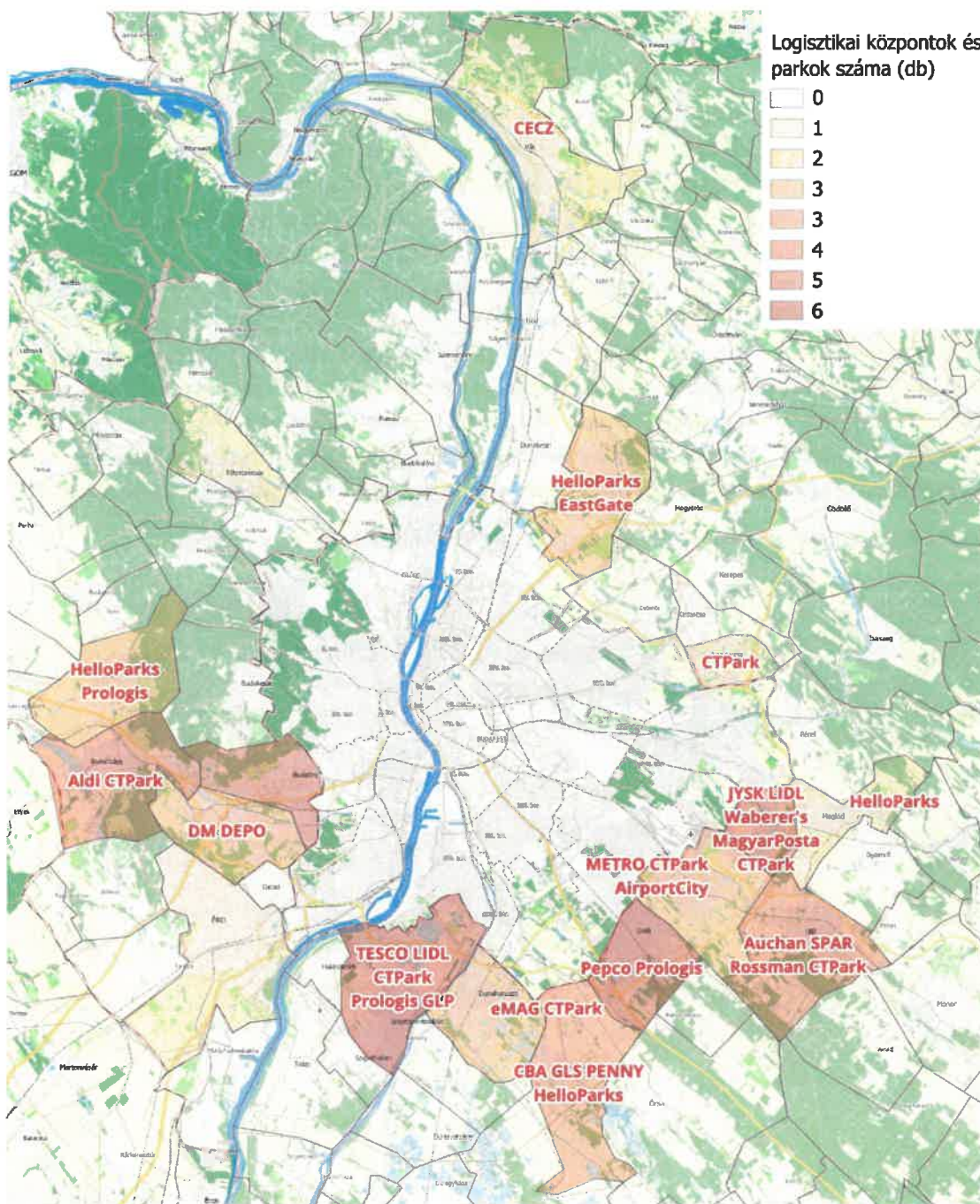
Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

A vállalkozások száma, mint mutató bár viszonylag jól azonosítható térbeli mintázatot vázol fel, ugyanakkor nem minden esetben tükrözi vissza teljes mértékben a logisztika tényleges súlyát vármegyei és települési szinten sem, hiszen az ágazatot eltérő méretű vállalatok alkotják. Ha csak a legjelentősebb szereplőket vizsgáljuk úgy is a vármegye kiemelt helyzete látszik, hiszen számos meghatározó kereskedelmi vállalat innen működteti regionális, vagy hazai hálózatának logisztikai kiszolgálását, így **több regionális és országos szinten is jelentős központi raktár és logisztikai központ található a térségben**. A logisztikai vállalkozások számánál is látszott az agglomeráció déli részének meghatározó szerepe, ugyanakkor a legnagyobb logisztikai központok esetében ez még határozottabban jelenik meg. **Olyannyira, hogy a legjelentősebb elosztói és logisztikai központok kivétel nélkül ebben a térségben találhatóak.**

A legjelentősebb piaci szereplők közül a térségben található az Aldi (Biatorbágy), az Auchan (Üllő), a CBA (Alsónémedi), a DM (Törökbalint), az Emag-Extreme Digital (Dunaharaszti), a GLS (Alsónémedi), a JYSK (Ecser), a Lidl (Ecser és Szigetszentmiklós), a METRO (Vecsés), a Penny Market (Alsónémedi), a Pepco (Gyál), Spar (Üllő), Waberer's (Ecser), a TESCO (Szigetszentmiklós), a Rossman (Üllő) és a Magyar Posta (Ecser) központjai is. Fontos

megemlíteni, hogy bár már nem a vármegyében, hanem Budapest közigazgatási határain belül helyezkedik el, ugyanakkor éppen ebben a térségben, közvetlenül a fent felsorolt logisztikai központok közvetlen közelében található a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK), mely a nemzetközi közúti szállítmányozás mellett a vasúti és kombináltfuvarozás kielégítésére is alkalmas Rail-Cargo Terminálnak is köszönhetően a legjelentősebb hazai logisztikai központok közé tartozik.

13. ábra Pest vármegye logisztikai parkjai és legnagyobb logisztikai központjai, 2025³



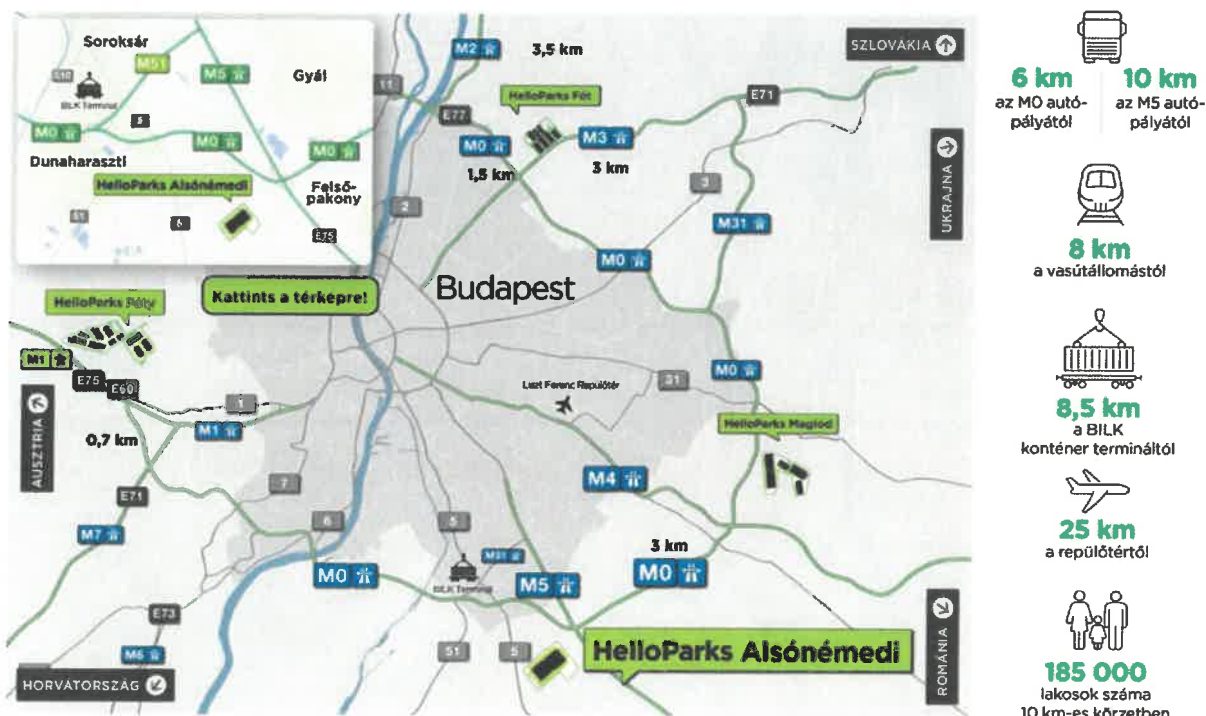
Forrás: saját szerkesztés

³ A térképen is megjelenített legnagyobb logisztikai központokat és parkokat tartalmazó táblázat a melléklet részét képezi.

A legnagyobb vármegyei logisztikai központ, mely egyben Magyarország legnagyobb logisztikai épülete is a **JYSK ecseri logisztikai központja, a maga 143 ezer négyzetméterével**. A 2022-ben átadott központ két hatalmas, 43 méter magas, teljesen automatizált magasraktárral rendelkezik, és 2026-ban már hét ország (Magyarország, Horvátország, Szlovákia, Szlovénia, Szerbia, Bosznia-Hercegovina és Ausztria) üzleteit, valamint online rendeléseit szolgálja ki. A vármegyei és országos ranglistán következő **eMAG-Extreme Digital logisztikai központja** 117 ezer négyzetméteres alapterületen helyezkedik el és elégíti ki egész Közép-Európa szerte a logisztikai igényeket Dunaharaszttiban. Éppen eléri még a 100 ezer négyzetméteres alapterületet a harmadik helyezett, a **Tesco** új, országos lefedettséget biztosító szigetszentmiklósi logisztikai központja.

A fentiek mellett fontos szereplői a vármegyei logisztikai piacnak azok az ingatlanfejlesztők, melyek bérbeadásra építenek – zöldmezős beruházások keretében – olyan ipari csarnokokat, melyek alkalmasak könnyűipari, raktározási és logisztikai tevékenységre egyaránt. A vármegyében, azon belül az agglomerációs gyűrűben helyezkedik el a Futureal Csoport tulajdonában lévő **Hello Parks Kft.** négy parkja, Fóton, Maglódon, Pátyon, valamint Alsónémediben. A Hello Parks Kft. mellett az amerikai háttérrel rendelkező Prologis Inc., valamint a cseh-holland CTP Management Hungary Kft. is logisztikai parkokat üzemeltet az agglomerációban. Mindkét piacvezető vállalat fő profilja a logisztikai és ipari ingatlanok bérbeadása. A **Prologis** összesen négy területen üzemelteti komplexumait, ezek Pátyon, Budapesten, Szigetszentmiklóson és Gyálon helyezkednek el. A **CTP** összesen 7 komplexummal rendelkezik Nagytarcsán, Ecseren, Vecsésen, Üllőn, Dunaharaszttiban, Szigetszentmiklóson és Biatorbágyon. Jól látszik, hogy ezen bérbevehető ipari és logisztikai létesítmények is kivétel nélkül az **M0-as mentén, az agglomerációs gyűrűben, annak is leginkább a déli részén koncentrálnak**.

14. ábra A négy magyarországi HelloParks és a HelloParks Alsónémedi elérhetősége (marketinganyag)



Forrás: helloworks.com

6 ÖSSZEGZÉS

Pest vármegye a földrajzi és közlekedési helyzete következtében a logisztikai ágazat kiemelt célterülete, ami a logisztikai ágazat vármegyei gazdaságban betöltött súlyában, valamint a legnagyobb logisztikai szereplők vármegyei jelenlétében egyaránt megmutatkozik. Az elmúlt években is számos, regionális viszonylatban kiemelkedő méretű és technológiai fejlettségű logisztikai telephely fejlesztése valósult meg a vármegye területén. Ebből kifolyólag az ágazat nem megkerülhető tényező a vármegye gazdasági jövőképek és a gazdaságfejlesztéshez kapcsolódó stratégiai irányok meghatározásakor.

A logisztika nem egy önmagában álló ágazat, hanem a többi ágazatot kiszolgáló, azok működését több szinten is átszövő és támogató iparág. Ebből a kiszolgáló iparági jellegből fakadóan a többi ágazatban megfigyelhető trendek közvetlen kihatással vannak a logisztikára is. Ezért nem meglepő, hogy az elmúlt évek globális történései, nemzetközi konfliktusai (különösen az orosz-ukrán háború) és a hazai ipari termelés gyengélkedése nyomán a logisztikai ágazat kibocsátása és súlya is csökkenő trendet mutat országosan. Az utóbbi idők számos logisztikai beruházása ellenére a legjobb esetben is csak stagnálásról beszélhetünk az ágazat vonatkozásában Pest vármegyében is, aminek piaci beárazását mutatja a bérleti díjak beragadása és a kihasználatlansági ráta emelkedése. Ugyanakkor a következő években várhatóan újra felfutó ipari termelés és a tervezett és már megvalósítási fázisban lévő beruházások (különösen az elektromosautó- és akkumulátoripari beruházások) várhatóan a logisztikai keresletnek is lökést fognak adni. A kapacitások fenntartásának és további fejlesztésének támogatása emellett azért is fontos, mivel további – magasabb hozzáadott értékű – befektetések bevonzásának is fontos előfeltétele a megfelelő kapacitású, XXI. századi igényeket teljes mértékben kielégítő logisztikai szolgáltatási hálózat megléte.

Területfejlesztési megközelítésből fontos szempont a logisztika területi koncentrálódása a budapesti agglomerációs gyűrű közlekedési folyosói mentén, különösen az M0-ás déli-, keleti szakaszai esetében. A logisztikai vállalatok, a logisztikai parkok és a legnagyobb logisztikai központok meghatározó része erre a jól körül határolható, szűk folyosóra összpontosul, az ebből fakadó negatív externális hatások kezelése pedig szintén stratégiai prioritást kell, hogy élvezzen. Az ágazat koncentrálódása ebben a térségben egyrészt rendkívüli és egyre fokozódó közlekedési- és közmű ellátási, valamint környezeti terhelést jelent, másrészt a szinte kizárólag zöldmezős beruházásként megjelenő logisztikai egységek kiszorító hatással is járhatnak más, adott helyen akár potenciálisan nagyobb hozzáadott értéket jelentő területhasznosítással szemben is. Környezetterhelési oldalról vizsgálva, számos negatív, a térségben élők életminőségét rontó hatással is szembesülünk a logisztikai ágazat rapid bővülése következtében, hiszen a jelentős forgalomnövekedés mellett drasztikusan nő a zajterhelés, a levegőminőség romlása és fogynak a zöldfelületek.

Mindezt kiemelten fontos, hogy a logisztikai beruházásokat megfelelő közlekedési- és közmű infrastruktúra fejlesztések is kísérik, valamint a beruházási helyszínek kellő térszerkezeti megfontolással kerüljenek kijelölésre, melynek során figyelembe veszik a térség lakosságának, valamint az egyéb iparágaknak, szolgáltatásoknak az igényeit, szempontjait is.

Mindezekből következően az ágazat fejlesztési terv megalkotása során meg kell határozni azokat az ágazatfejlesztési irányokat, amelyeken végig haladva egy, az igényeket magas színvonalon és hatékonyan kielégíteni képes, magas hozzáadott értékű és további magas hozzáadott értékű beruházások bevonására képes, valamint környezetterhelési szempontból is fenntartható

vármegyei logisztikai gazdaság alakul ki. Ezzel egyidejűleg meg kell határozni azokat az infrastrukturális fejlesztéseket, amelyek lehetővé teszik a logisztikával járó externáliák minimalizálását. Ki kell jelölni továbbá a többi ágazati stratégiával összhangban azokat a beruházási célterületeket, ahol a logisztikai beruházások a legnagyobb gazdasági és társadalmi haszonnal kecsegtetnek és nem járnak kizorítóhatással.

7 ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra A logisztikai ágazat főbb jellemzői Magyarországon 1.	8
2. ábra A logisztikai ágazat főbb jellemzői Magyarországon 2.	9
3. ábra A logisztikai ágazat súlya a GDP-ben és foglalkoztatásban Magyarországon, 2024.....	10
4. ábra A gazdaságfejlesztés célterületei Pest Vármegyében.....	12
5. ábra A kereskedelem, szállítás és raktározás, vendéglátás (G+H+I) ágcsoport bruttó hozzáadott értékben betöltött súlya a vármegyében, 2009-2023	13
6. ábra A szállítás, raktározás ágazat aránya a vármegyei vállalkozások összes hozzáadott értékében és foglalkoztatotti létszámában	14
7. ábra A vállalkozások nettó árbevételének exportértékesítési aránya ágazatonként, 2023	15
8. ábra A vállalkozások termelékenysége (AV/EMP) ágazatonként, ezer forint, 2023	16
9. ábra Külföldi közvetlentőke-befektetések (FDI) nemzetgazdasági ágankénti eloszlása Pest vármegyében, 2024	17
10. ábra Új átadások, nettó felszívás és kihasználatlansági ráta Budapest és agglomerációja ipari-logisztikai piacán.....	18
11. ábra Az ipari-logisztikai ingatlanok jellemző bérleti díjai Budapesten és környékén	19
12. ábra Regisztrált vállalkozások száma a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban (db) ..	20
13. ábra Pest vármegye logisztikai parkjai és legnagyobb logisztikai központjai, 2025.....	21
14. ábra A négy magyarországi HelloParks és a HelloParks Alsónémedi elérhetősége (marketinganyag)	22

8 MELLÉKLET

Fontosabb logisztikai parkok Pest vármegyében, 2024

Logisztikai Park neve	Város/település
HelloParks Maglód - Budapest Airport	Maglód
Limitless Logisztikai Park	Biatorbágy
Váci E-kereskedelmi Logisztikai Park	Vác
Waberer's Ecser	Ecser
Törökbálint DEPO Intermodális Logisztikai Park	Törökbálint
GLP Gyál Logistics Centre	Gyál
GLP Sziget 2 Logistics Centre	Szigetszentmiklós
GLP Sziget Logistics Centre	Szigetszentmiklós
GLP Üllő Airport Logistics Centre	Üllő
HelloParks Fót	Fót
HelloParks Páty	Páty
LogStar Park West Gate	Törökbálint
Raben Hungary	Dunaharaszti
Prologis Park Budapest - Budaörs	Budaörs
Prologis Park Budapest-M1	Páty
LogiCube Park	Biatorbágy

CTPark Vecsés	Vecsés
CTPark Dunaharaszti	Dunaharaszti
CTPark Üllő	Üllő
Magyar Posta LP	Budaörs
CTPark Szigetszentmiklós	Szigetszentmiklós
CTPark Biatorbágy	Biatorbágy
CTPark Ecser	Ecser
CTPark Nagytarcsa	Nagytarcsa
Prologis Park Budapest-Gyál DC1, DC2A, DC2B, DC5	Gyál
Prologis Park Budapest-Gyál DC6	Gyál
Prologis Park Budapest-Gyál DC3A, DC3B, DC4A, DC4B	Gyál
Akácliget Logisztikai Központ	Gyál
Prologis Park Budapest-Sziget	Szigetszentmiklós
Karzol Logisztikai Központ	Ecser
Dachser Hungary Pilisvörösvár	Pilisvörösvár
East Gate Business Park	Fót
Airport City Business Park	Vecsés
M5GYÁL Üzleti Park	Gyál
INPARK Páty Logisztikai Park	Páty
INPARK Érd Logisztikai Park	Érd
Prologis Park Budapest-Sziget II	Szigetszentmiklós
Camel Logisztikai Park	Budaörs
Tulipán Logisztikai Park	Biatorbágy
Pharma Logisztikai Park	Budaörs
Shark Logisztikai Park	Budaörs

A legnagyobb logisztikai központok és a 30 ezer négyzetméternél nagyobb logisztikai parkok

Név	Település	Alapterület (m ²)	Átadás	Foglalkoztatottak (fő)	Lefedettségi terület
Logisztikai központok					
JYSK Elosztóközpont	Ecser	143 000	2022	300	Magyarország, Szlovákia, Szlovénia, Horvátország
eMAG-Extreme Digital logisztikai központja	Dunaharaszti	117 000	2022	350	Közép-Európa
TESCO Logisztikai Központ	Szigetszentmiklós	100 000	2024	900	országos

Logisztikai ágazati helyzetkép Pest Vármegye 2025 december

Pepco Hungary Kft. logisztikai központja	Gyál	96 000	n/a	800	országos
Auchan Logisztikai Központ	Üllő	87 200	2018	n/a	országos
ALDI Logisztikai Központ	Biatorbágy	70 000	2008	550	országos
Lidl Logisztikai Központ (Ecser)	Ecser	62 000	2022	400	Budapest és környéke
GLS General Logistics Systems Hungary Kft.	Alsónémedi	58 100	1998	643	országos
Spar Logisztikai Központ	Üllő	52 000	2008	n/a	országos
Waberer's Logisztikai Központ	Ecser	47 000	2024	n/a	országos
Lidl Logisztikai Központ (Szigetszentmiklós)	Szigetszentmiklós	46 600	2009	n/a	dél-magyarországi régió
Rossmann Logisztikai Központ	Üllő	32 000	2025	n/a	
CBA Logisztikai Központ	Alsónémedi	30 000	2005	n/a	országos
Magyar Posta Logisztikai Központ	Ecser	25 000	2025	n/a	
Dm-Drogerie Markt Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. elosztóközpontja és logisztikai központja	Törökbálint	15 600	n/a	772	országos és Kelet-Közép Európa
METRO csoport Logisztikai Központja	Vecsés	n/a	n/a	n/a	országos
Penny-Market Kft. logisztikai központja	Alsónémedi	n/a	n/a	n/a	legnagyobb lefedettségű hazai raktárak
Logisztikai parkok (legalább 30 000 m ²)					
CTPark Budapest West	Biatorbágy	330 167	n/a	n/a	-

Logisztikai ágazati helyzetkép Pest Vármegye 2025 december

DEPO Intermodális Társas Logisztikai Központ	Törökbálint	232 716	n/a	n/a	-
Prologis Park Budapest-Sziget	Szigetszentmiklós	202 000	n/a	n/a	-
CTPark Budapest East	Üllő	195 599	n/a	n/a	-
Prologis Park Budapest-Gyál	Gyál	175 000	n/a	n/a	-
HelloParks Páty	Páty	142 000	n/a	n/a	-
East Gate Business Park	Fót	123 000	n/a	n/a	-
HelloParks Fót	Fót	119 000	n/a	n/a	-
CTPark Budapest Szigetszentmiklós	Szigetszentmiklós	116 942	n/a	n/a	-
GLP Sziget II Logisztikai Központ	Szigetszentmiklós	110 000	n/a	n/a	-
HelloParks Maglód	Maglód	91 000	n/a	n/a	-
CTPark Budapest Vecsés	Vecsés	89 693	n/a	n/a	-
GLP Sziget Logisztikai Központ	Szigetszentmiklós	70 000	n/a	n/a	-
Prologis Park Budapest-M1	Páty	67 000	n/a	n/a	-
HelloParks Alsónémedi	Alsónémedi	60 000	n/a	n/a	-
East Gate PRO Business Park	Fót	60 000	n/a	n/a	-
CTPark Budapest South	Dunaharaszti	57 792	n/a	n/a	-

Logisztikai ágazati helyzetkép Pest Vármegye 2025 december

Airport City Business Park	Vecses	53 000	n/a	n/a	-
CTPark Budapest North	Nagytarcsa	47 842	n/a	n/a	-
CTPark Budapest Ecser	Ecser	45 436	n/a	n/a	-
Prologis Park Budapest-Sziget II.	Szigetszentmiklós	45 000	n/a	n/a	-
Central European Logistics And Industrial Zone (CECZ) - Váci Okosraktár	Vác	30 000	n/a	n/a	-

