

Maritime

A One Big Beautiful Bill Act és a hajógyártás

A „One Big Beautiful Bill Act” (Egy nagy gyönyörű törvény) egy költségvetési törvényjavaslat, melyet nemrégiben fogadott el az amerikai törvényhozás. Ebben mintegy **156 milliárd dollárt különítettek el haderőfejlesztésre, ezen belül is 29,2 milliárd dollárt a haditengerészet fejlesztésére**. Ez többek között a hajóépítési kapacitás növelését, bázisfejlesztést, új hadihajók beszerzését stb. jelenti. Ennek apropóján készítettük el az alábbi áttekintést a globális hajóépítési iparágról. A következőkben szó lesz a tengeri kereskedelem fontosságáról és az ezzel kapcsolatos kockázati forrásokról. Szemügyre vesszük, hogy a világ mely országiban koncentrálódnak a hajógyártói kapacitások és arról is szót fogunk ejteni, hogy mely cégek lehetnek érintettek az amerikai flottafejlesztésben.

Nemzetközi vízi kereskedelem fontossága és kockázatai

A globalizáció előrehaladásával az országok közötti kereskedelem is egyre fontosabbá vált. **Míg 1970-ben a világkereskedelem a globális GDP 26%-át tette ki, addig 2024-re 57%-ra emelkedett ez az arány. A kereskedelem túlnyomó részt vízi útvonalakon történik, számítások szerint az áruforgalom 80-85%-a a világtengereken zajlik.** A tengeri szállítmányozás zökkenőmentes biztosítása, illetve kontrollálása tehát fontos szempont a világ minden országa számára. **A hajógyártás ugyanakkor napjainkban nem pusztán gazdasági igény, hanem politikai döntés, a hatalmi vetélkedés eszköze, presztízs kérdés, röviden: az erőviszonyok tükörképe.**

A hajóépítő ipar fontossága mindenekelőtt abban rejlik, hogy a globális áruforgalom alapját adja. Hajók nélkül nincs energiaimport, nincs gabonaszállítás, de a modern elektronikai eszközök előállításához szükséges félvezetők is nehezebben jutnának el a felhasználási piacokra. A kritikus infrastruktúrák, mint a kikötők, a csatornák és a tengerszorosok fennakadása globális láncreakciókat indíthat el, növelheti a költségeket, késedelmes teljesítésekhez vezethet, extrém esetben pedig hiányt okozhat. A Szezei-csatorna, a Panama-csatorna, Báb el-Mandeb (a Vörös-tengert az Indiai-óceánnal összekötő szoros), a Hormuzi- és a Malakka-szoros, a Török-szorosok (Bosporusz és Dardanellák), valamint a Tajvani-szoros egyaránt „forró pontot” jelent. Bármelyikük megbénulása az egész világ gazdaságban éreztetheti hatását.

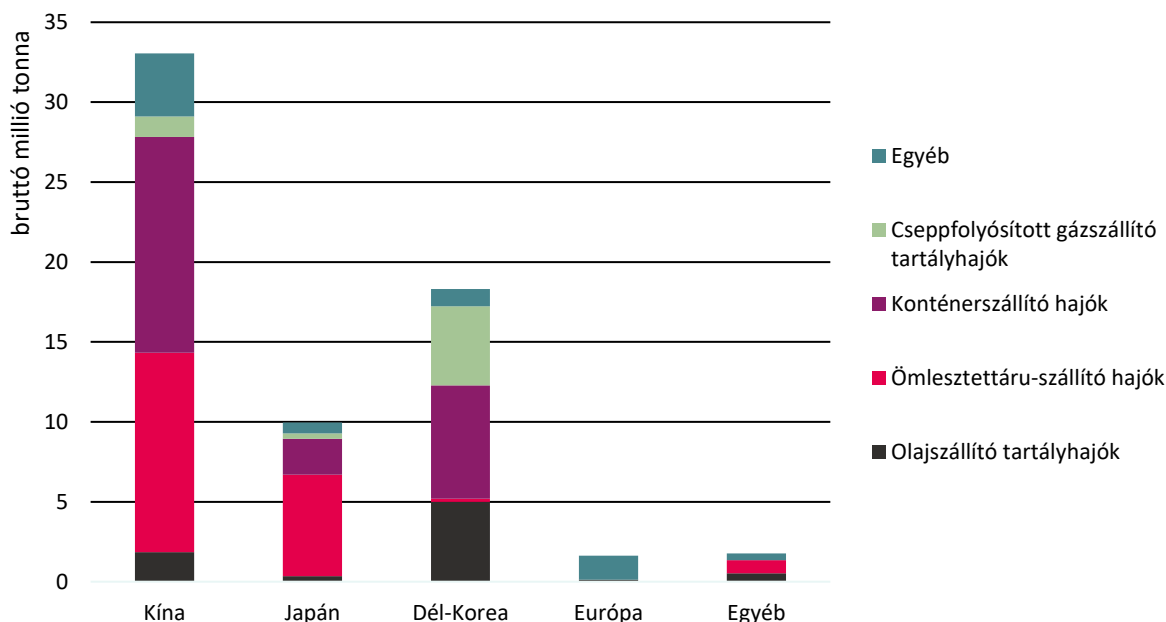
A fenti csomópontok fontosságának mértékéhez csak a rájuk nehezedő kockázatok szintje mérhető. A Vörös-tenger térségében az Iránhoz köthető jemeni húsz milíciák támadják rendszeresen az arra haladó kereskedelmi hajókat, ezzel jelentősen visszavetve a Szezei-csatornán zajló kereskedelmet (a globális konténerforgalom 22%-a halad itt át). Az UNCTAD adatai szerint az itt átmenő kereskedelmi forgalom a korábban tapasztalt szintek felére esett vissza 2024 első felében. A Panama-csatorna vízhiányos állapota kapacitáscsökkenést eredményezett, míg a Dél-kínai-tengeren egyre fokozódik a feszültség. A világ félvezetőellátásának nagy része keresztül megy a Tajvani-szoroson, így a térségben zajló kínai katonai aktivitás szignifikáns kockázatot jelent. Eközben a fekete-tengeri kereskedelem volumenét továbbra is negatívan befolyásolja az orosz-ukrán konfliktus. Legutoljára a Hormuzi-szoros lezárásának rémképe borzolta a kedélyeket, hiszen a világ nyersolaj-kereskedelmének 39%-a halad itt át. A globális tengeri kereskedelmi forgalom közel 24%-a áthalad Malakka-szoroson, annak ellenére is, hogy a térségben a mai napig jelentős

kalóztevékenység folyik. **A kockázatok mérséklése, a nemzetközi kereskedelem rendjének megőrzése érdekében folyamatos katonai jelenlét szükséges ezeken a gócpontokon.**

A globális hajóépítő iparág

A hajógyártás ehhez a globális kihívásokkal teli rendszerhez alkalmazkodik. A lenti ábrán látható a 100 tonnát meghaladó kereskedelmi vízi járművek származási ország szerinti megoszlása. Jól látható a Távol-Kelet dominanciája: **Kína, Dél-Korea és Japán együttesen a gyártás több, mint 90%-át adja.** Közülük is kiemelkedik Kína. A keleti óriás 51%-os részesedéssel bír. Európa főleg kompokra és jachtokra specializálódott, míg az **Egyesült Államok a kereskedelmi hajóépítés terén a 0,1%-ot szintet éri el.**

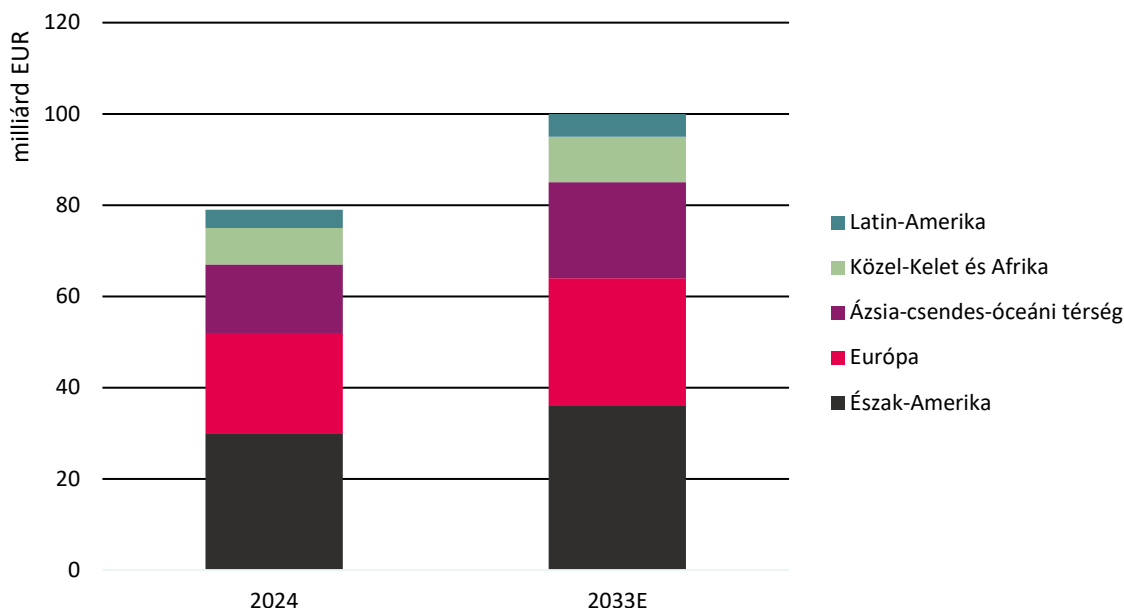
Új építésű hajók, 2023



forrás: UNCTAD, MBH Befektetési Bank

A legnagyobb hadihajó piacot Észak-Amerika jelenti (lenti ábra), második pedig Európa (ezt viszont torzítja, hogy az olyan szankciók alá vont országok, mint például Kína vagy Oroszország adatai nem szerepelnek a listában). A várakozások szerint a következő években az Ázsia-csendes-óceáni régió produkálhatja majd a legnagyobb növekedést, amit Európa követhet majd. Összességében a McKinsey számításai szerint a globális hadihajó piac a **2024-es 79 milliárd euróról 100 milliárd euróra nőhet 2033-ra.** Európában nagy hagyománya van a hadihajóépítésnek, több világszinten is jelentős cég üzemel az „öreg kontinensen”. Közülük is kiemelkedik az olasz Fincantieri, aki önmagában is a világ egyik legnagyobb hajóépítő vállalata. Fontos szereplője még a vízi védelmi iparnak a francia Naval Group, a brit BAE Systems és a Babcock International, valamint a német Thyssenkrupp Marine System. A Távol-Keletről a dél-koreai HD Hyundai Heavy Industries és a Hanwha Ocean, míg Japánból a Mitsubishi Heavy Industries emelhető ki. Kína itt is gyorsan zárkózik fel. A China State Shipbuilding Corporation (CSSC) és a China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) összeolvadásával a világ legnagyobb hajóépítő társasága jöhet létre, ami kereskedelmi- és hadihajókat egyaránt gyárthat.

Globális hadihajó-piaci bevételek



forrás: McKinsey, MBH Befektetési Bank

A kínai-amerikai verseny nem csak a gyártókapacitások mértékében (Kína: 23,2 millió tonna, USA: 100 ezer tonna) érhető tetten, hanem a flottaméretben is. **Az Egyesült Államok kevesebb, mint 300 aktív hadihajót tartott nyilván, míg Kínában 370 hadihajó teljesített szolgálatot 2024-ben, és a várakozások szerint a két ország közötti különbség tovább fog nőni.** Erre és a korábbiakban felvázolt kereskedelmi kockázatokra tekinthető válasznak a „One Big Beautiful Bill Act” flottafejlesztésre vonatkozó előirányzatai. De kik is porfitálhatnak belőle?

Elsősorban az amerikai cégek. Az amerikai katonai beszerzések mindig is protekcionista színezetűek voltak, **a haderő elsősorban a hazai cégektől rendelte be a harceszközöket.** Persze ez alól is vannak kivételek. Ilyen például a már említett **Fincantieri, amely fregattokat szállít a US Navy számára. De beszállítóként jelent van a BAE Systems és a Babcock International is.** Az ázsiai cégeknek eddig kevés esélye volt részt venni az amerikai védelmi tendereken, elsősorban javító és karbantartó feladatokat végeztek az amerikai haditengerészet számára. Ez azonban most változhat. Kína egyértelmű okokból ki van zárva a védelmi beruházásokból, azonban a szűkös amerikai hajóépítési kapacitások előtérbe hozhatják Dél-Koreát és Japánt, a világ második és harmadik legnagyobb hajógyártó nemzetét.

Huntington Ingalls Industries Inc. (HII)

A Huntington Ingallst ma ismert formájában 2011-ben alapították, de gyökerei egészen az 1900-as évek elejéig nyúlnak vissza. **A vállalat nukleáris és nem nukleáris meghajtású hajókat tervez, épít és karbantart az Egyesült Államok haditengerészete és parti őrsége számára.** A társaság emellett világszerte karbantartási szolgáltatásokat is nyújt katonai hajók számára. **A Huntington Ingalls az elmúlt évszázad során messze a legtöbb hajót gyártotta az amerikai haditengerészet és partiőrség számára.**

A részvénytársaság három fő szegmenst különböztet meg: Newport News, Ingalls, valamint Mission Technologies.

A **Newport News szegmens**, mely földrajzi lokációjáról kapta a nevét, fő tevékenysége az **atommeghajtású repülőgép-hordozók és tengeralattjárók tervezése és építése**, valamint az atommeghajtású repülőgép-hordozók üzemanyag-utántöltése, javítása, fejlesztése és leszerelése. **A szegmens a vállalat bevételeinek mintegy 50%-át adja.** Ezen belül a repülőgép-hordozók gyártásából 28% (~3,24 milliárd USD 2024-ben), míg a tengeralattjárókhoz kapcsolódva 19% (2,2 milliárd USD 2024-ben) árbevétel generálódik évente.

Az **Ingalls** szegmensén keresztül a vállalat **nem nukleáris hajókat tervez és épít az amerikai haditengerészet és parti őrség számára**, beleértve a kételtű támadóhajókat, expedíciós hadihajókat, felszíni harci hajókat és nemzetbiztonsági járőrhajókat (NSC). A vállalat az **egyetlen és kizárólagos beszállítója** a kételtű támadó hajóknak és egyike a két felszíni harci hajó fejlesztőjének az amerikai haditengerészet számára. A Huntington Ingalls Industrial a **kizárólagos tervezője, építője és beszállítója** az amerikai parti őrség számára a nagy, többfeladatú NSC-knek. Ez a szegmens a vállalat bevételeinek **mintegy 25%-át teszi ki.**

A Mission Technologies a bevételek ~25%-át adja, és elsősorban irányítási, kommunikációs és hírszerzési technológiát gyárt és szolgáltat.

A HII bevételei elsősorban az Egyesült Államok kormányától származnak, beleértve az Egyesült Államok haditengerészetét, az Egyesült Államok parti őrségét, a Védelmi Minisztériumot, és más szövetségi ügynökségeket. **A bevételek mintegy 80%-át az szövetségi kormány adja**, a fennmaradó részt pedig a kereskedelmi, valamint az állami és helyi kormányzati ügynökségek teszik ki.

Az **elemzői konszenzus** alapján a következő években vállalat árbevétele egy stabil 4-5%-os éves növekedési ütemre lehet képes, míg az EPS ezt meghaladóan, várhatóan 10-15%-kal fog emelkedni évente. A nemrégiben bejelentett amerikai kormányzati kiadások további komoly növekedési potenciált jelenthet a vállalat számára.

General Dynamics Corp (GD)

A vállalatot eredetileg 1899-ben alapították, és **kizárólag hajókat gyártott.** A második világháborúban az egyik legnagyobb hadipari beszállítója (hajók és tengeralattjárókat) volt az amerikai kormánynak, majd a békeidőben bekövetkező kereslet volumen csökkenésre reagálva, a társaság 1947-ben felvásárolta a Canadair repülőgépgyártó vállalatot, hogy így bővítse portfólióját.

A General Dynamics **napjainkban egy globális repülőgépipari és védelmi vállalat**, amely a csúcstechnológiájú tervezésre, mérnöki tevékenységre és gyártásra specializálódott, hogy a legkorszerűbb megoldásokat nyújtsa ügyfeleinek. A vállalat széles termék- és szolgáltatási portfóliót kínál az üzleti repülés, a hajóépítés és -javítás, a szárazföldi harcjárművek, fegyverrendszerek és lőszerek, valamint a technológiai termékek és szolgáltatások területén. A vállalat négy működési szegmensén keresztül működik: Marine Systems, Technologies, Aerospace és Combat Systems. A General Dynamics globális partnerhálózattal együttműködve és mintegy 40 000 alkalmazottja révén átfogó támogatást nyújt a világszerte üzemelő több, mint 3000 Gulfstream repülőgép (magángép) számára.

A General Dynamic **Marine Systems szegmense, amely a vállalat bevételeinek mintegy 30%-át adja, az atommeghajtású tengeralattjárók vezető tervezője és építője**, valamint vezető szerepet tölt be az amerikai haditengerészet felszíni harci és segédhajóinak tervezésében és építésében. Ez a szegmens karbantartási, modernizációs és életciklus-támogatási szolgáltatásokat is nyújt a haditengerészet hajói számára, és a világ

legkifinomultabb tengerészeti mérnöki szakértelmét tartja fenn a jövőbeli képességek támogatása és fejlesztése érdekében.

A Technológiák szegmens (több mint 25%) a hírszerzési, irányítási, és kommunikációs termékeket és szolgáltatásokat nyújt, az Aerospace szegmens (mintegy 25%) üzleti repülőgépeket gyárt, a Combat Systems szegmens (mintegy 20%) szárazföldi harcászati járműveket gyárt.

A vállalat elsődleges vevője az **Egyesült Államok Védelmi Minisztériuma, amely a bevétel több mint 55%-át adja**. A GD más amerikai kormányzati ügyfelekkel is szerződésben áll (több mint 10%), többek között a hírszerző ügynökségekkel, valamint a Belbiztonsági és Egészségügyi Minisztériumokkal is. Bevételeinek fennmaradó része amerikai és globális piaci ügyfeleitől származik. (A vállalat bevételeinek közel 85%-át az USA adja, ezt követi Európa több mint 5%-kal, majd Észak-Amerika (az USA nélkül), az ázsiai és csendes-óceáni térség, Afrika/Közel-Kelet és Dél-Amerika egyenként kevesebb mint 5%-kal.)

Az **elemzői konszenzus** alapján a következő években az árbevétel 4-6%-kal emelkedhet évente, míg az EPS esetében ez az ütem 10-12%-ra becsülhető, melyet szintén fölfele tolhat az amerikai kormányzat frissen elfogadott költségvetési tervezete.

Lincoln Electric Holdings Inc (LECO)

A Lincoln Electric Company-t 1895-ben alapították, és kezdetben elektromotorok gyártásával foglalkoztak, majd fokozatosan átrétek a hegesztési technológiák fejlesztésére, gyártására és szolgáltatására. Az 1940-es évekre a Lincoln lett a világ első számú ívhegesztő berendezés gyártója, leányvállalatokkal Ausztráliában, Kanadában és az Egyesült Királyságban, valamint licenccpartnerekkel Argentínában, Brazíliában, Kanadában és Mexikóban. A második világháború alatt a Lincoln piaci pozíciója tovább erősödött, mert az általuk kínált ívhegesztő technológia és berendezés elengedhetetlen volt a (hadi)hajók építéséhez.

A Lincoln Electric napjainkban **világelső az ívhegesztési megoldások**, az automatizált illesztési, szerelési és vágórendszerek, valamint a plazma- és oxigénégető vágóberendezések tervezésében, fejlesztésében és gyártásában, és vezető globális pozíciót tölt be a forrasztó- és forrasztóótvözetek területén. Termékei közé tartoznak az ívhegesztő, keményforrasztó és forrasztópótló fémek, huzaladagoló rendszerek, füstszabályozó berendezések, hegesztési tartozékok, speciális gázszabályozók és oktatási megoldások, valamint az illesztéshez, vágáshoz, anyagmozgatáshoz, modulösszeszereléshez és a gyártósori végellenőrzéshez szükséges automatizált megoldások átfogó portfóliója.

A vállalat elsődleges ügyfelei közé tartozik az általános gyártás, az energiaipar (olaj- és gázipar, energiatermelés és feldolgozóipar), a nehézipar (nehézipari gyártás, hajóépítés, karbantartás és javítás), az autóipar, a közlekedés, az építőipar és az infrastruktúra területén működő vállalatok. Bevételeinek mintegy 60%-át az Egyesült Államokban realizálja.

A Lincoln Electric 2024 közepén megvásárolta a **Vanair Manufacturing** vállalatot, mely amerikai szervizkocsik piacát kiszolgáló mobil energiaellátási megoldások gyártóját. A Vanair kiterjedt eszközportfóliója kiegészíti a Lincoln Electric karbantartási és javítási portfólióját. Továbbá felvásárolta az **Inrotech**-et, egy magánkézben lévő, a dániai Odense-ben székhellyel rendelkező automatizálási rendszerintegrációs és technológiai céget. Az Inrotech olyan automatizált hegesztési rendszerekre specializálódott, amelyeket a saját fejlesztésű adaptív intelligencia szoftver és a számítógépes vizualizálás különböztet meg, amely programozás vagy számítógéppel segített tervezési fájlok használata nélkül irányítja és optimalizálja a hegesztési folyamatot. Valamint 2024

elején a Lincoln Electric felvásárolta a **RedVikinget**, mely automatizálási rendszerintegrációval foglalkozik. Az akvizíció bővíti a vállalat automatizálási megoldások portfólióját, és **kiterjeszti képességét a növekvő repülőgépi- és védelmi iparban tevékenykedő ügyfelek kiszolgálására.**

A fenti akvizíciók, valamint az amerikai védelmi kiadások növekedésével, a vállalat egy lassabb (4-6%-os), de konzisztens növekedési pályára állhat, az **elemzői konszenzus** alapján.

Értékeltség

A fent bemutatott három vállalat értékelési szintjeit összehasonlítva az S&P 500 indexben szereplő vállalatok átlagával, egyértelműen látható, hogy a piaci kapitalizáció tekintetében jelentősen elmaradnak az átlagtól, de mindez egy enyhe alulértékeltséggel párosul (P/E, P/E frw, és EV/EBITDA alapon is). Továbbá a társaságok osztalékhozama enyhén meghaladja az átlagot, miközben az eladósodottsági szint jellemzően elmarad középértéktől. A következő években a három általunk bemutatott vállalat EPS növekedési üteme a piaci átlag körül alakulhat, valamint a friss kormányzati kiadásokkal, akár meg is haladhatja azt.

Név	Piaci kapitalizáció (milliárd USD)	P/E	P/E frw	EV/EBITDA	Osztalék hozam %	EPS növekedés % (köv. év)	EPS növekedés % (köv. 5 év)	Total debt/Equity
Huntington Ingalls Industries	10,02	18,41	15,18	16,43	2,10	15,19	11,44	0,71
General Dynamics Corp	80,54	20,83	17,91	15,36	1,95	11,73	10,07	0,52
Lincoln Electric Holdings	12,44	27,49	22,25	16,79	1,33	9,85	3,98	0,98
S&P 500 vállalatok átlaga	105,00	25,90	22,30	16,40	1,25	14,00	~9,10	~1,00

Publikációs információk:

A jelen kiadvány a kiadása időpontjában érvényes.

A kiadványhoz felhasznált adatforrások: Bloomberg, Finviz, Bussiness Insider, McKinsey, The Week, UNCTAD, Shipbuilding Strategic Business Report, U.S.GAO, BusinessKorea, MaritimeHub

A kiadvány elkészítésének időpontja: 2025. év 07. hónap 18. napja 11:00 (óra:perc)

A véleményekhez használt adatok 2025. év 07. hónap 18. napjáig kerültek figyelembevételre és értékelésre.

A dokumentumot készítő elemző/k neve és beosztása:

Dina Dániel

Junior Részvénytőke Elemző

MBH Befektetési Bank Zrt.

Weissmann Péter Miklós

Junior Részvénytőke Elemző

MBH Befektetési Bank Zrt.

JOGI NYILATKOZAT

1. Jelen kiadványt az MBH Befektetési Bank Zrt. (székhely: 1117 Budapest, Magyar Tudósok Körútja 9. G.; cégjegyzékszám: Fővárosi Törvényszék Cégbírósága, Cg. 01-10-041206; tev. eng. sz. III/41.086/2002., EN-III/M-608/2009.; felügyeleti hatóság: Magyar Nemzeti Bank 1013 Budapest, Krisztina krt. 55.sz.; továbbiakban: a Bank) készítette.

2. Jelen kiadvány a 2014/65/EU irányelv, és a Bizottság (EU) 2017/565 felhatalmazáson alapuló rendelete alkalmazásában marketingközleménynek minősül. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelen kiadvány nem minősül a Bizottság (EU) 2017/565 felhatalmazáson alapuló rendelete szerint a befektetéssel kapcsolatos kutatás követelményeinek megfelelő befektetési elemzésnek. A jelen dokumentumban közölt megállapítások nem objektív és nem független magyarázatot tartalmaznak. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jelen marketingközleménynek minősülő dokumentum nem a befektetéssel kapcsolatos kutatás függetlenségének előmozdítását célzó jogi követelményeknek megfelelően készült és nem érinti a befektetéssel kapcsolatos kutatás terjesztését, közzétételét megelőző kereskedelemre vonatkozó tilalom. A kiadványban foglalt adatok tájékoztató jellegűek, és a jelen tájékoztatás nem teljes körű.

3. A jelen kiadványban szereplő információk nem minősülnek vételi vagy eladási ajánlatnak, sem befektetési tanácsadásnak, sem befektetésre, jegyzésre, szerződéskötésre vagy kötelezettségvállalásra történő ösztönzésnek, felhívásnak, ajánlattételnek, továbbá nem minősül adótanácsadásnak. A tájékoztatás nem teljes körű, a kiadványban foglalt adatok tájékoztató jellegűek. A kiadvány nem minősül befektetési tanácsadásnak, abban az esetben sem, ha a dokumentum bármely része egyes pénzügyi eszköz vonatkozásában annak lehetséges árfolyam-, hozam-alakulásával kapcsolatos ismertetést tartalmaz. Jelen dokumentum nem veszi figyelembe az egyes befektetők egyedi igényeit, körülményeit és céljait, így személyre szóló ajánlás hiányában nem minősül befektetési tanácsadásnak. Jelen dokumentumnak, a benne foglalt információknak nem célja, hogy az ügyfelek konkrét befektetési döntéseinek az alapját képezze. A Bank kizárja a felelősségét a kiadványban foglaltak esetleges befektetési döntésként való felhasználásáért, a konkrét egyedi befektetési döntésekért, az ebből eredő következményekért, így nem vállal felelősséget a befektető ezen kiadványban foglaltak alapján hozott döntései következtében, vagy őt azzal bármilyen egyéb összefüggésben érő esetleges károkért, veszteségekért.

4. A befektetőknek önállóan (vagy független szakértő igénybevételével) kell felmérniük és megérteniük az egyes pénzügyi eszközök és befektetési szolgáltatások lényegét, valamint kockázatait. Javasoljuk, hogy a befektetők a befektetésre vonatkozó döntés meghozatala előtt az adott pénzügyi eszközre és a befektetési szolgáltatásra vonatkozó üzletszabályzatot, tájékoztatót, egyéb szerződéses feltételeket, hirdetményeket, kondíciós listát figyelmesen olvassák el, mert csak ezen dokumentumok és információk ismeretében dönthető el, hogy a befektetés összhangban áll-e a befektető kockázattűrő képességével és befektetési céljaival, továbbá körültekintően mérlegelje befektetése tárgyát, kockázatait, a díjakat, költségeket és a befektetésekből származó esetleges veszteségeket, károkat. Javasoljuk továbbá, hogy tájékozódjon a termékkel, befektetéssel kapcsolatos adójogi és egyéb jogszabályokról, valamint a befektetésre vonatkozó döntésének meghozatalát megelőzően forduljon munkatársainkhoz, vagy keresse fel banki tanácsadóját. Jelen tájékoztatás nem minősül adótanácsadásnak, a konkrét adó- és illetékjogi információk pontosan csak az érintett ügyfél egyedi körülményei alapján ítéltetők meg, valamint az adó- és illetékjogi jogszabályok a jövőben változhatnak.

5. A kiadványban szereplő információk hitelesnek tartott forrásokon alapulnak, azonban az információk valódiságáról, pontosságáról, helytállóságáról és teljességéről a Bank biztosítékot nem kapott, ezért a dokumentumban leírtak teljességével és pontosságával kapcsolatban sem a dokumentum készítői, sem a Bank felelősséget nem vállalnak. A kiadványban megjelölt tartalmak és vélemények a kiadványt készítő szakembereknek, a kiadvány elkészítésének időpontjában fennálló piaci körülmények alapján kialakított, megítélését tükrözik, amelyek újabb információk, a piaci viszonyok, gazdasági körülmények változása esetén külön értesítés és figyelmeztetés nélkül megváltozhatnak. A Bank fenntartja a jogot, hogy a jövőben előzetes értesítés nélkül módosítsa a jelen dokumentumban foglalt megállapításokat.

6. Az árfolyamok, hozamok, egyéb adatok múltbeli alakulásából nem lehetséges a jövőbeni árfolyamokra, hozamra, illetőleg teljesítményre vonatkozó egyértelmű és megbízható következtetéseket levonni. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a múltbeli teljesítmény nem megbízható mutatója a jövőbeni eredményeknek, és sem a múltbeli hozamok, sem a jelenlegi vélemények nem jelentenek garanciát az érintett pénzügyi eszköz, befektetési alap jövőbeni teljesítményére, azokból a jövőbeni hozamok megbízhatóan nem jelezhetők előre. Az árfolyamok a piaci folyamatok alapján pozitív és negatív irányba is változhatnak.

7. Az adatok a teljesítményeket bruttó módon mutatják be, melyek esetében az aktuális jutalékok, díjak, és egyéb költségek felszámításra és érvényesítésre kerülnek. Felhívjuk a figyelmet arra is, hogy a magyar forint devizanemtől (HUF) eltérő pénznemben kibocsátott eszközök esetében a megtérülés, a teljesítmény hozama növekedhet, illetve csökkenhet is az árfolyamingadozások következtében, mely árfolyamingadozás kockázatot hordoz az eszköz teljesítménye vonatkozásában.

8. A Bank jogosult a kiadványban szereplő eszközök vonatkozásában árjegyzési, egyéb befektetési szolgáltatási tevékenységet vagy kiegészítő szolgáltatást nyújtani. A Bank továbbra is jogosult jóhiszeműen és a piacképzés szokásos módja szerint a jelen dokumentumban szereplő pénzügyi eszközök vonatkozásában kereskedelemre, ügyletkötésekre vagy kereskedelemre árjegyzőként az árjegyzés szokásos menete szerint, valamint egyéb befektetési tevékenységet vagy kiegészítő szolgáltatást, illetve egyéb pénzügyi vagy kiegészítő pénzügyi szolgáltatást nyújtani a kibocsátónak és egyéb személyeknek.

9. A Bank rendelkezik a befektetési szolgáltatási tevékenységekkel kapcsolatosan potenciálisan felmerülő összeférhetetlenségi helyzetek leírására, illetve az ilyen helyzetek kezelésére vonatkozó Összeférhetetlenségi Politikával, illetve a bank- és értékpapírtitoknak minősülő adatok kezelésére és átadására vonatkozó belső szabállyal.

10. A jelen kiadványban feltüntetett pénzügyi eszközökre vonatkozó példák nem mutatják be a teljes befektetési kínálatot. További tájékoztatás, üzletszabályzatok, hirdetmények érhetőek el az aktuális szolgáltatásokról, az MBH Befektetési Bank Zrt. www.mbhbank.hu honlapján, az MBH Bank Nyrt. bankfiókjaiban és a www.mbhbank.hu honlapján, vagy a www.mbhbank.hu/privatebanking oldalon, továbbá az MBH Bank privát banki kiszolgálást nyújtó egységeinél.

Az MBH Bank Nyrt. az MBH Befektetési Bank Zrt. közvetítőjeként jár el. MBH Bank Nyrt. (székhely: 1056 Budapest, Váci u.38.; cégjegyzékszám: Fővárosi Törvényszék Cégbírósága, Cg. 01-10-040952; tev. eng. sz.: III/41.005-3/2001.; a Budapesti Értéktőzsde tagja; felügyeleti hatóság: Magyar Nemzeti Bank 1013 Budapest, Krisztina krt. 55.sz.)

12. Jelen kiadvány a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény szerinti védelem alatt áll, ezért kizárólag a Bank előzetes írásbeli engedélyével lehet azt többszörözni, terjeszteni, egyéb módon nyilvánosságra hozni, valamint felhasználni. A Bank valamennyi szerzői jogon alapuló jogát fenntartja.

A saját utunkat járjuk.



mbhbefektetesibank.hu



06 80 350 350