

Tartalom

Bevezető	2
Összefoglalás.....	2
1. Nemzetközi kitekintés (A szállítás és közlekedés helye a nemzetközi gazdasági környezetben)	3
1.1. Közlekedési infrastruktúra.....	3
1.2. Járműállomány.....	4
1.3. Áruszállítási teljesítmények.....	4
1.4. Személyszállítási teljesítmények	4
1.5. Közúti közlekedési balesetek.....	6
2. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helye a magyar gazdaságban	7
2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások	7
2.2. Bruttó hozzáadott érték	8
2.3. Beruházások.....	9
2.4. Az értékesítés árbevétele, összes termelési érték	9
2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma.....	9
2.6. Foglalkoztatottság	10
2.7. Árak.....	11
3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak	11
3.1. Közlekedési infrastruktúra.....	11
3.2. Járműállomány.....	12
3.3. Üzemanyagárak, -forgalom.....	13
4. Szállítási teljesítmények	14
4.1. Áruszállítás	14
4.2. Személyszállítás.....	20
5. Közlekedési balesetek.....	24
5.1 Személysérüléssel járó közlekedési balesetek	24
5.2 Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek.....	25
6. Területi összehasonlítás.....	25

További adatok, információk (linkek)

Táblázatok

Módszertani megjegyzések, fogalmi meghatározások

Elérhetőségek

Bevezető

A gazdaság működéséhez, teljesítményének növekedéséhez és versenyképességének megtartásához elengedhetetlen a piaci szereplők összekapcsolása, ami a szállítási módozatok, a raktározási és a szállítást kiegészítő tevékenységekkel valósul meg. A szállítási ágazat 2014. évi helyzetéről készült éves kiadványunkban követtük előző évi kiadványunk struktúráját. A nemzetközi kitekintésben beszámolunk a közlekedési infrastruktúra és a járműállomány helyzetéről, az áru- és személyszállítási teljesítményekről, valamint a közlekedési baleseti adatokról. Ezt követően összefoglaljuk a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helyzetét a hazánkban regisztrált és a működő vállalkozások számán, a bruttó hozzáadott értéken, a beruházások adatain, a foglalkoztatottak számán és bruttó átlagkeresetének alakulásán, valamint a szolgáltatások külkereskedelmi forgalmán keresztül. Részletes áttekintést nyújtunk a hazai közlekedési infrastruktúra és a jármű-állomány helyzetéről, változásáról, az üzemanyagárak és a töltőállomások számának alakulásáról. Külön-külön bemutatjuk mind az áru-, mind a személyszállítási módozatok tevékenységét jellemző természetes mutatókban bekövetkezett változásokat. Első alkalommal térünk ki a postai és futárpostai szolgáltatási tevékenység legfontosabb természetes teljesítmény mutatóinak ismertetésére. A hazai helyzet áttekintésével átfogó tájékoztatást adunk a személysérüléssel közlekedési balesetek főbb adatainak alakulásáról.

Összefoglalás

- 2014. december 31-én a szállítás, raktározás (H) nemzetgazdasági ágon belül a szállítási ágazatokban 36 734, a postai, futárpostai tevékenység ágazatban további 1942 **regisztrált vállalkozást** tartotunk nyilván. A vállalkozások közel háromnegyede – ami az előző évihez hasonló arány – 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt. 2014-ben a gazdasági szervezetek regiszterében a szállítás, raktározás ágban 2136 újonnan alakult és 2691 megszűnt vállalkozást regisztráltunk.
- Az előzetes adatok szerint a szállítás, raktározás ágban a szolgáltatási tevékenységek igen széles skáláját végző 4 fő feletti vállalkozások 2014. évi **értékesítésének nettó árbevétele** folyó áron több mint 4300 milliárd forint volt, 13%-kal felülmúlva az előző évi adatot.
- 2014-ben a szállítás, raktározási nemzetgazdasági ág **beruházási volumene** 39%-kal nőtt az előző évihez képest. A beruházások értéke folyóáron 295 millió forinttal, 1006 milliárd forintra bővült.
- Az előzetes, 2014. évi adatok alapján a nemzetgazdaságban megtermelt folyó áras bruttó hozzáadott értékhez a szállítási, raktározási ágazatba sorolt vállalkozások 6,3%-os arányban járultak hozzá.
- A szállítás, raktározás ág gazdasági szervezeteinél 180,5 ezer főt alkalmaztak teljes munkaidőben, ez a nemzetgazdasági ág 7,1%-át teszi ki. Ezen belül 96%-uk a 4 fő feletti vállalkozásoknál dolgozott teljes munkaidőben.
- A szállítási szolgáltatások 579 milliárd forinttal járultak hozzá a szolgáltatás-külkereskedelem 2014. évi pozitív egyenlegéhez.
- Az év végére a **közútigépjármű-állomány** (3,8 millió gépjármű) 2,4%-kal nőtt 2013 végéhez képest. Az **állomány átlagos kora** 13,5 év, 2011 óta 1,5 évvel öregedett. A mutató értéke az elmúlt tíz évben a válság előtti utolsó évben, 2007-ben volt a legalacsonyabb (10,4 év).
- 2014 márciusában átadták a **budapesti metró 4-es vonalát**, így a metróvonalak 7,8, a vágányok 22,3, a viszonylatok hossza 7,3 kilométerrel növekedett.
- A **különböző áruszállítási módozatokban együttesen** 2014-ben csaknem 281 millió tonna árut mozgattak meg, 10%-kal többet, mint 2013-ban. A 2014. évi 55,3 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 2,1 milliárddal nőtt (+4,0%) az előző évhez képest, a 2011. évit pedig 8,2%-kal haladta meg.
- A különböző szállítási módozatok közül továbbra is a **közúti áruszállítás** részesedése a legnagyobb. 2014-ben közúton szállították el az árutömeg 69%-át, és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 68%-a.
- A **vasúti áruszállítás** árutonnában mért teljesítménye 2014-ben 3,1, árutonna-kilométerben mért

teljesítménye 4,5%-kal nőtt az előző évihez képest. A **belvízi forgalom** volumene lényegében nem változott (0,4%-kal csökkent), teljesítménye 1,8 milliárd árutonna-kilométer volt. A **csővezetéken szállított** áruk összömege 29 millió tonna volt, a 2013. évinél 1,7%-kal több.

- A 2014. év során a **postai és futárpostai szolgáltatást** végző vállalkozások országosan összesen 34,6 millió darab küldeményt szállítottak, 282 ezer tonna összömegeggel. A forgalom 80%-a a belföldön felvett és belföldi címmel ellátott, közel 28 millió darab, összesen 218 ezer tonna tömegű küldemény szállításából adódott.
- 2014-ben a **helyi közösségi személyszállítást** hazánkban 2 milliárd 129 millió alkalommal vették igénybe, ami 5,0%-kal több, mint 2013-ban. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény (8,0 milliárd utaskilométer) 5,8%-kal növekedett.
- Magyarországon a **közösségi helyközi személyszállítás** utaskilométerben mért teljesítménye 2014-ben 5,7%-kal, 25 milliárdra, ezen belül a **légi** személyszállítás 33%-kal, 4,3 milliárdra, az **autóbuszos** 3,0%-kal, 13 milliárdra nőtt, a **vasúti személyszállítás** viszont (7,7 milliárd) 1,3%-kal csökkent. A **belvízi személyszállítás** teljesítménye elhanyagolható (9 millió utaskilométer). A **közúti helyközi közösségi közlekedést** igénybe vevő utasok száma 2013-hoz képest 2014-ben alig változott (520 millióról 522 millióra nőtt).
- A **személy sérüléses közúti közlekedési balesetek** száma 1%-kal növekedett 2014-ben az előző évhez viszonyítva. A halálos közúti balesetek száma 6,1%-kal, 573-ra emelkedett.

I. Nemzetközi kitekintés

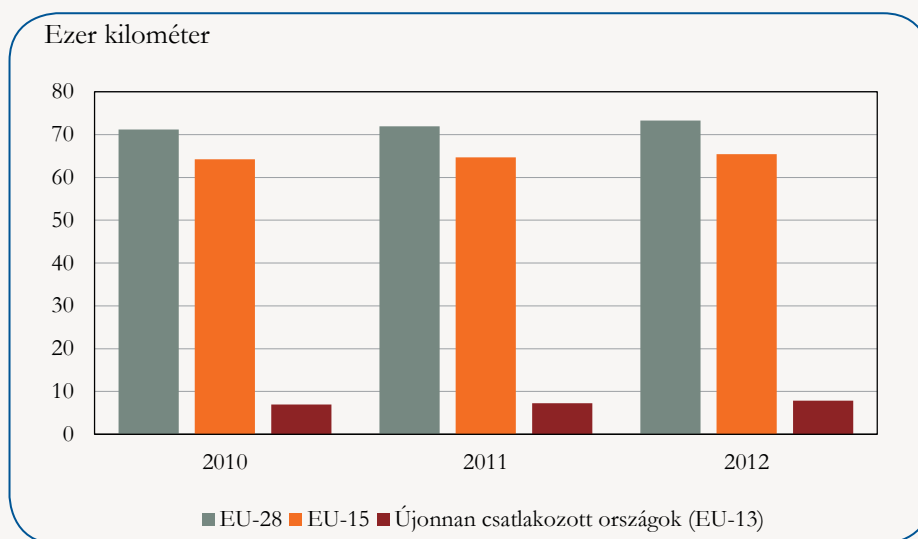
(A szállítás és közlekedés helye a nemzetközi gazdasági környezetben¹)

1.1. Közlekedési infrastruktúra

2012 elején az Európai Unióban 73 246 kilométer volt az **autópálya**-hálózat hossza, ennek 89%-a a régi tagállamokban (EU-15) futott. Az autópálya-építés a 2004-ben vagy azután csatlakozott 13 tagországban volt dinamikusabb: 2011-hez képest 8,2%-os növekedést regisztráltak e térségben, lényegesen nagyobb, mint az EU-15-ben (1,2%).

1. ábra

Autópálya-ellátottság az Európai Unióban



Forrás: Eurostat adatbázis, EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2015.

¹ Ahol 2012-es vagy 2013-as adatok szerepelnek, ott a kézirat lezárásának időpontjáig az Eurostat még nem tette közzé a 2014-re vonatkozó adatokat.

1.2. Járműállomány

A lakosságszám és terület tekintetében is igen differenciált uniós országok járműállományát leginkább a motorizációs ráta, azaz az ezer főre jutó személygépkocsi darabszáma alapján lehet egymással összehasonlítani.

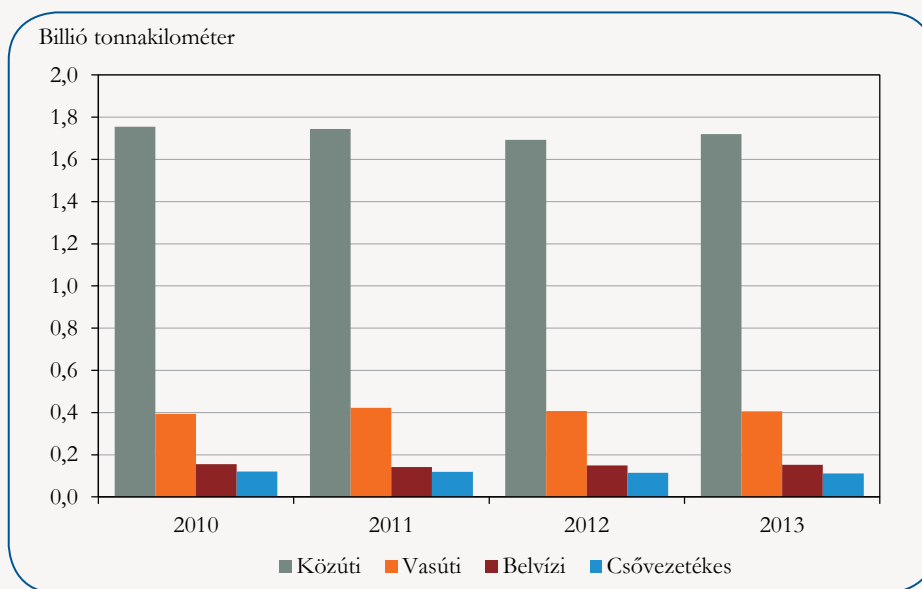
2013-ban az EU-28 országok átlaga e mutató esetében 491 autó volt. Ezer főre vetítve a legtöbb személygépjármű Luxemburgban (661), a legkevesebb Romániában (235) volt. Magyarország (308) az utolsó előtti helyet foglalta el az uniós rangsorban.

1.3. Áruszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban a közúti, vasúti, belvízi és csővezetékes szállítási módokat együttes, tonnakiló méterben mért áruszállítási teljesítménye 2013-ban 1,1%-kal nőtt, ezen belül a csővezetékes áruszállításé 2,7%-kal csökkent, a vasúti áruszállításé stagnált, a közúti és a belvízi szállításé 1,6, illetve 1,8%-kal bővült. Az áruszállításon belül nem változtak számottevően az egyes szállítási módok arányai: továbbra is a közúti áruszállítás a meghatározó. Egyelőre nem tapasztalható elmozdulás a környezetkímélőbb szállítási típusok irányába. 2013-ban a közúti áruszállítás részaránya az EU-28 tagországaiban 72, Magyarországon 67% volt. Az egyes országokban regisztrált nehéz tehergépjárművek szállítási teljesítménye alapján Magyarország részesedése az EU közúti áruforgalmából 2013-ban 2,1% volt.

2. ábra

Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban



Forrás: Eurostat adatbázis, EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2015.

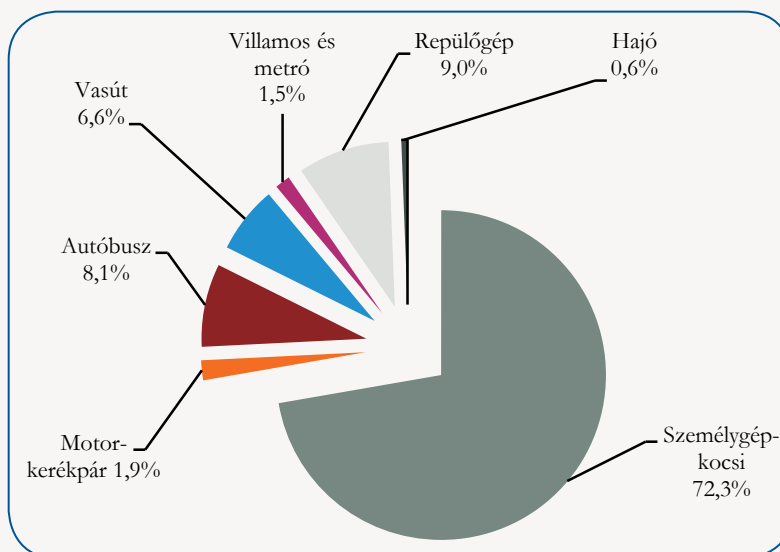
1.4. Személyszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban 2013-ban a személyszállítás utaskiló méterben mért összteljesítménye 1,1%-kal nőtt, ezen belül teljesítménybővülés a légi (1,6%), a személygépkocsi (1,3%), a vasúti (1,1%), a villamos- és metró forgalomban (0,8%), valamint az autóbuzos szállításnál (0,5%) tapasztalható. Az utaskiló méter-teljesítmény a tengeri szállítás esetében 7,0, a motorkerékpárosnál 0,5%-kal visszaesett.

A személygépkocsi-forgalom részaránya az összforgalom 72%-a, 4672 milliárd utaskiló méter volt. A repülőgépes utazások a személyszállításból 2013-ban 9,0%-kal részesedtek, meghaladták az autóbuzos (8,1%), valamint a vasúti személyszállítás (6,6%) utaskiló méterben mért teljesítményének részarányát.

3. ábra

Személyszállítás megoszlása módokatok szerint utaskilométer alapján 2013-ban, EU-28

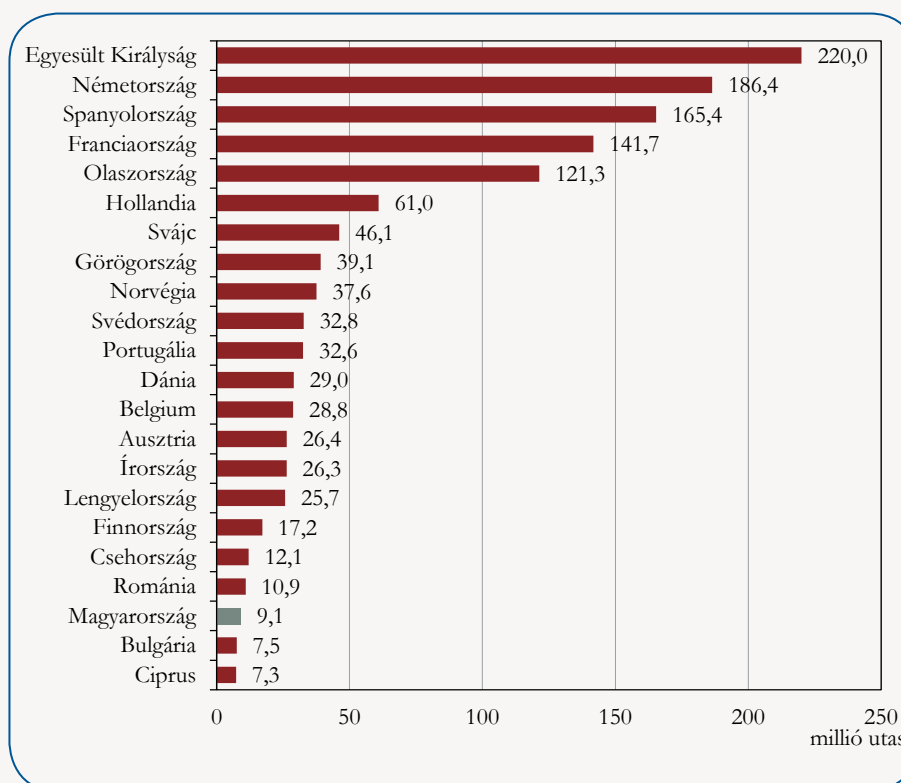


Forrás: : European Commission Statistical Pocketbook, 2015.

Az Európai Unió légi személyszállítási „nagy hatalmai” (100 millió főt meghaladó éves utasforgalom a repülőtereken) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország. Magyarország az európai országok repülőtéri utaslétszáma alapján összeállított rangsorban a 20. helyet foglalta el (9,1 millió fő).

4. ábra

Európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2014



Forrás: az Eurostat statisztikai adatbázisa, lekérdezés ideje: 2015. október 6.

1.5. Közúti közlekedési balesetek

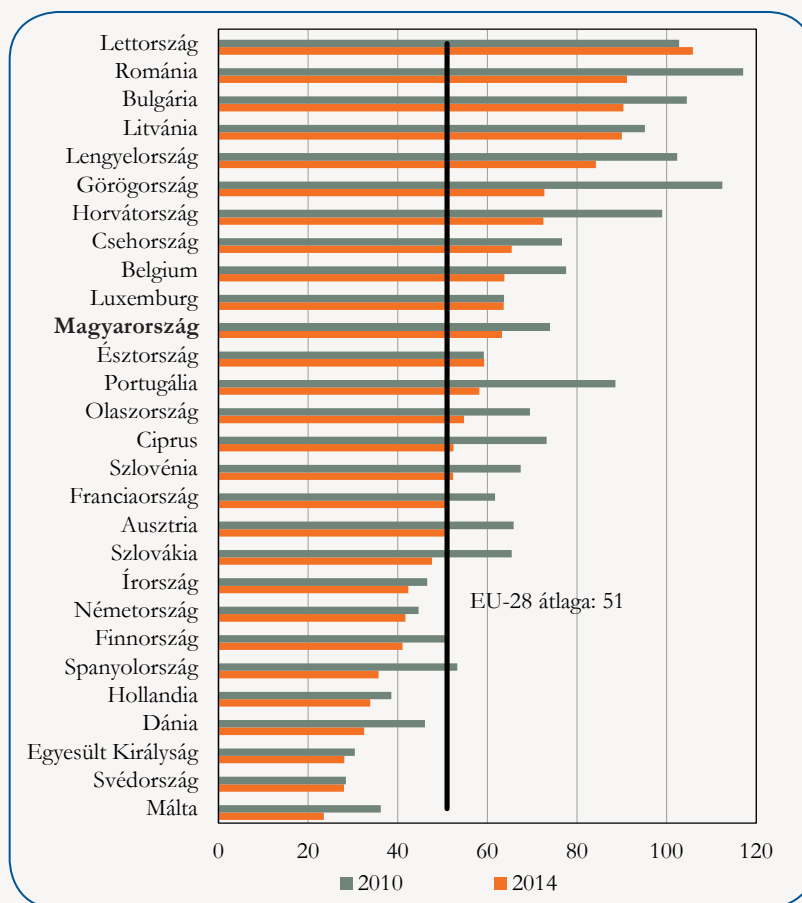
Az EU-28 tagállamainak közútjain az előzetes adatok szerint 2014-ben mintegy 26 000 közlekedési baleset miatt bekövetkezett halálesetet jelentettek.

Az Európai Unió 2011-ben jóváhagyott közlekedési Fehér könyve² stratégiai célként tűzte ki a közúti közlekedési balesetben meghaltak számának felére csökkentését 2020-ig. A 2014. évi előzetes adatok szerint a közúti közlekedési balesetek száma az unió egészében csekély mértékben, mindössze 0,4%-kal csökkent a 2013. évihez képest.

A lakosság számához viszonyított halálesetek számában hazánk továbbra is meghaladja az EU átlagát. 2011-ben az egymillió lakosra számított halálesetek száma 60 volt az EU-ban, míg Magyarországon 64. 2014-re elmaradásunk nőtt, az arány 51:63-ra módosult. 2014-ben a lakosságszámra vetített halálozási arány Lettorszában volt a legkedvezőtlenebb: 106 fő jutott egymillió lakosra.

5. ábra

A közúti közlekedési balesetek során meghalt személyek száma egymillió lakosra vetítve az EU-28 tagállamaiban, 2014



Forrás: <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> 2015. szeptember 24.

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

2. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helye a magyar gazdaságban

2014. december 31-én a **regisztrált** gazdasági szervezetek száma a teljes nemzetgazdaságban meghaladta a 1 millió 845 ezret, **2,1%-a, 38 713 gazdasági szervezet** a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban volt bejegyezve. 2014-ben a – jellemzően heterogén tevékenységeket végző – szállítási, raktározási és a postai, futárpostai szolgáltató ágazatok alapján 1719 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket állítottak elő, 6,5%-kal többet az előző évinél. Ezzel a teljesítményükkel **6,3%-os arányban** járultak hozzá a nemzetgazdaság **bruttó hozzáadott értékének** előállításához. Az elmúlt évben a nemzetgazdasági **be-ruházások** 4604 milliárd forint folyó áron számított teljesítményértékének közel 22%-át, 1006 milliárd forintot ebben az ágban realizáltak. A szállítás, raktározás, a kapcsolódó kiegészítő, valamint a postai és futárpostai tevékenységet végző szervezeteknél **teljes munkaidőben foglalkoztatottak** számának részaránya 7,1%.

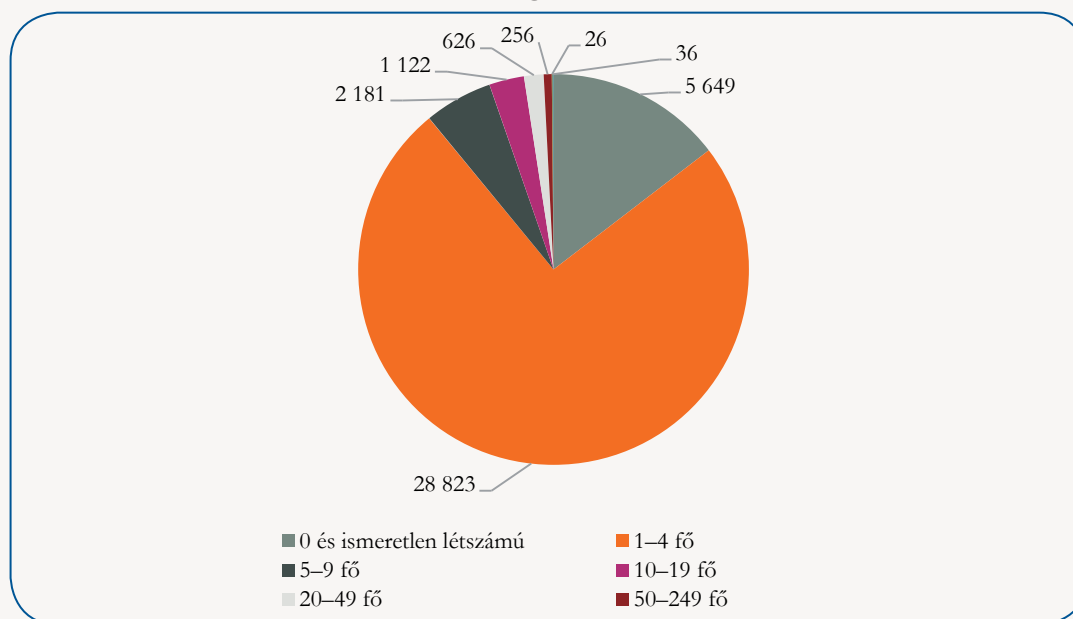
2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások

A gazdasági szervezeteken belül a **vállalkozások aránya** a nemzetgazdaság egészét tekintve 2011 óta változatlanul 92, a szállítás, raktározás ágban közel 100%-os volt. Míg nemzetgazdasági szinten a regisztrált vállalkozások száma 2011 óta évi 0,9–1,3% közötti mértékben emelkedett, a szállítás, raktározás ágban 2014-ben is folytatódott az évek óta tartó csökkenés, aminek következtében az év végére a vállalkozások száma 1,4%-kal, 38 676-ra mérséklődött. Ezen belül a 2013 végéhez képest bekövetkezett csökkenés mértéke háromszor nagyobb, 2,1%-os volt a vállalkozások 51%-át (19 693) kitevő **társas vállalkozások** esetében, mint a 49%-os részarányt képviselő **önálló vállalkozások** (18 983) körében.

A gazdasági szervezetek regiszterében 2014 végén a szállítás, raktározás ágban **gazdálkodási forma** szerint 15 395 korlátolt felelősségű társaságot tartottunk nyilván, a társas vállalkozások több mint háromnegyedét (78%). Továbbra is jellemző gazdálkodási forma maradt a társas vállalkozások egyötödét képviselő 3910 regisztrált betéti társaság. 2011 óta számuk évről évre fokozatosan csökkent, 2014-ben közel 10%-kal. 2014. december 31-én a gazdasági szervezetek regiszterében **főtevékenységük** szerint a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a vállalkozások mintegy 80%-át (30 802) a szárazföldi, csővezetékes szállítás, 15%-át (5610) a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység, további 5,0%-ukat (1942) a postai, futárpostai ágazatba jegyezték be.

6. ábra

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban regisztrált vállalkozások száma létszám-kategória szerint, 2014



2014-ben sem mozdultak el az arányok az ágba tartozó vállalkozások **létszám-kategóriáját** tekintve az egy évvel korábbihoz képest. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban nyilvántartott vállalkozások 80%-a kevesebb mint 10 főt, ezen belül közel háromnegyedük 1–4 főt, 4,5%-uk 10–49 főt foglalkoztatott, az 50 fő feletti létszám-kategóriába tartozók aránya pedig az 1%-ot sem éri el. 2014 végén a legtöbb vállalkozást (35 498) a közúti áruszállítás, a taxis és az egyéb szárazföldi személyszállítás, az egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás, valamint az egyéb postai, futárpostai szolgáltatás szakágazatokban regisztráltak, ezen belül – tevékenységük jellegéből adódóan – több mint háromnegyedüket (76%) az 1–4 fő foglalkoztatottal rendelkező mikrovállalkozások létszám-kategóriájában.

1. tábla

Regisztrált gazdasági szervezetek száma, 2014

Létszám-kategória	Darab	Megoszlás, %	Előző év=100,0
0 és ismeretlen létszámú	5 649	14,6	94,3
1– 4 fő	28 823	74,5	99,3
5– 9 fő	2 181	5,6	100,1
10– 19 fő	1 122	2,9	96,5
20– 49 fő	626	1,6	106,3
50–249 fő	256	0,7	102,0
250–499 fő	26	0,1	104,0
500 fő és nagyobb	30	0,1	69,8
Összesen	38 713	100,0	98,6

A szállítás, raktározás ágban évről évre kevesebb, 2013. december 31-én 21 254 volt a **ténylegesen működő**³ gazdasági tevékenységet végző **vállalkozások** száma, amely 8,8%-kal elmaradt az előző évi szinttől, és csak valamivel több mint a fele a regisztráltakénak. A nemzetgazdasági ágon belül 2012-ről 2013-ra **csak a vízi szállítás ágazatban nőtt** a vállalkozások száma (108-ról 121-re), a légi szállításban változatlan maradt (85), a többi ágazatban csökkent. A **legnagyobb mértékben**, mintegy 1800-zal a **szárazföldi és csővezetékes szállítás ágazatban mérséklődött** a vállalkozások száma. 2014-ben a szállítás, raktározás ág egészében 2136 újonnan alakult és 2691 megszűnt vállalkozást regisztráltak, ez 9,0, illetve 4,4%-kal meghaladta az előző évi adatot. A közúti áruszállítás és az egyéb szárazföldi személyszállítás alágazatokban volt a legtöbb újonnan alakult (937 és 573) és megszűnt (1353 és 660) vállalkozás is.

2.2. Bruttó hozzáadott érték

Előzetes adataink szerint 2014-ben folyó áron a nemzetgazdaság egészében megtermelt 27 082 milliárd forint **bruttó hozzáadott érték** (alapáron) 6,3%-át (1719 milliárd forintot) a szállítás és raktározási, valamint a postai, futárpostai tevékenységet végző ágazatok állították elő. Az elmúlt évben a szállítási, raktározási ágban 2,4%-os volumennövekedés valósult meg, amely 1,4 százalékponttal múlta felül a 2013. évi teljesítményt. Egy év alatt a nemzetgazdasági ágon belül a legnagyobb súlyú (91%) szárazföldi és csővezetékes szállítás ágazatban folyó áron 102 milliárd forinttal több, 1567 milliárd bruttó hozzáadott érték keletkezett, amely volumenében 2,7%-os növekedést jelentett, és 3,2%-ban járult hozzá a teljes nemzetgazdaság teljesítményéhez. 2014-ben a szállítási ágazatok közül a folyó áras bruttó hozzáadott értékből 5,1%-os részarányt képviselő légi szállítási ágazatban valósult meg a legnagyobb volumen-növekedés (18%).

³ Működő vállalkozás: a tárgyévben, illetve az előző év során adóbevallást (pl. áfa, társasági adó) nyújtott be, illetve statisztikai adatszolgáltatást teljesített, valamint a tárgyévben, vagy az azt megelőző év során alakult.

2.3. Beruházások

2014-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban⁴ 1006 milliárd forintot fordítottak **beruházásra** értékben 295 milliárd forinttal, folyó áras dinamikáját tekintve pedig 41%-kal többet az előző évinél. A nemzetgazdasági ágban 2011 és 2014 között évente átlagosan 28%-kal növekedett a beruházások folyó áras teljesítményértéke. A 2014. évi előzetes adatok szerint igen jelentős az ág beruházási volumenének – a nemzetgazdaság egészénél 20 százalékponttal magasabb, 39%-os – bővülése. Ez többek között a járműállomány bővítésének, a vasúti hálózat és a nagyvárosi közlekedési vonalak korszerűsítésének, az autópálya- és a közúthálózat építésének, illetve felújításának eredménye.

A beruházások növekedését elősegítette az uniós források szélesebb körének felhasználása, a gazdasági környezet kedvező irányú változása, továbbá a lehetőség a mikro-, kis-, és középvállalkozások számára a 2013 közepén bevezetett, kedvezőbb finanszírozási és hitelezési feltételek igénybevételére.⁵ A szállítási ágazatok közül a raktározást és a szállítást kiegészítő tevékenységet végző szervezetek beruházásainak részaránya a legnagyobb (70%), teljesítményértékük a 2013. évi 467 milliárd forintról a másfélszeresére, 704 milliárd forintra nőtt 2014-ben. Ennek eredményeképpen az egyes szállítási ágazatok között 2014-ben az előző évhez viszonyítva itt volt a legnagyobb, közel 48%-os a volumennövekedés.

2014-ben az előző évihez képest a postai, futárpostai tevékenység ágazatában (amelynek súlya 1,2% volt a szállítás, raktározás ágon belül) több mint háromnegyedével, 6,8 milliárd forintról 12 milliárd forintra növekedett a beruházások folyó áras teljesítményértéke. Ez dinamikáját tekintve is jelentős, 119%-os volumenbővülést eredményezett, amit részben a bázishatás magyaráz. 2014-ben a szállítási ágazatok közül a vízi szállítás területén történt jelentős, 53%-os visszaesés egy év alatt a folyó áron számított beruházási teljesítményértékben (1051 milliárd forintról 491 milliárd forintra), és a magas bázisérték miatt a volumenindexben (–54%) is.

2.4. Az értékesítés árbevétele, összes termelési érték

A szállítás, raktározás ágban a szolgáltatási tevékenységek igen széles skáláját végző, 4 fő feletti vállalkozások 2014. évi **értékesítésének nettó árbevétele** – előzetes adatok szerint és folyó áron – meghaladta a 4300 milliárd forintot, ami 6,2%-a volt a teljes nemzetgazdaságban képződött árbevétel összegének. Az ebbe a nemzetgazdasági ágba tartozó vállalkozások folyó áras árbevétele 2011 óta folyamatosan, évente átlagosan 9,3, 2014-ben több mint 13%-kal növekedett. A szállítási módok ágazatai közül 2014-ben az előző évihez képest csak a vízi szállítás ágazatban (részaránya alig fél százalék az ágon belül) csökkent az árbevétel összege: egyötödével, 20 milliárd forintra. A nemzetgazdasági ág 2014. évi árbevételének 44%-a, 1916 milliárd forint a szárazföldi, csővezetékes szállítás, további, közel 40%-a (1726 milliárd forint) a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatba sorolt vállalkozások teljesítményéből származott.

2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma

2014-ben is folytatódott a szolgáltatások és ezen belül a szállítási szolgáltatások **folyó áras külkereskedelmi forgalmának** évek óta tartó növekedése. A behozatal értéke folyó áron 11%-kal, 859 milliárd forintra, a kivitel összege 16%-kal, 1438 milliárd forintra nőtt az előző évihez képest. 2014-ben a szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalmából származó 859 milliárd forint kiadás 21%-a, míg az 1438 milliárd forint bevétel egynegyede volt a teljes szolgáltatás- külkereskedelmünknek. A 2014. évi aktívum 112 milliárd forinttal, 24%-kal volt több a 2013. évinél. Az export növekedésére hatással volt a 2013. július 1-jén bevezetett,⁶ és mind a magyar, mind a külföldi – 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű – tehergépjárművekkel fuvarozókat érintő útdíjfizetési kötelezettségből származó bevétel. 2014-ben az összes szolgáltatás folyó áron számított kereskedelmi többlete megközelítette az 1692 milliárd forintot, amihez 34%-kal – 579 milliárd forinttal – járultak hozzá a szállítási szolgáltatások.

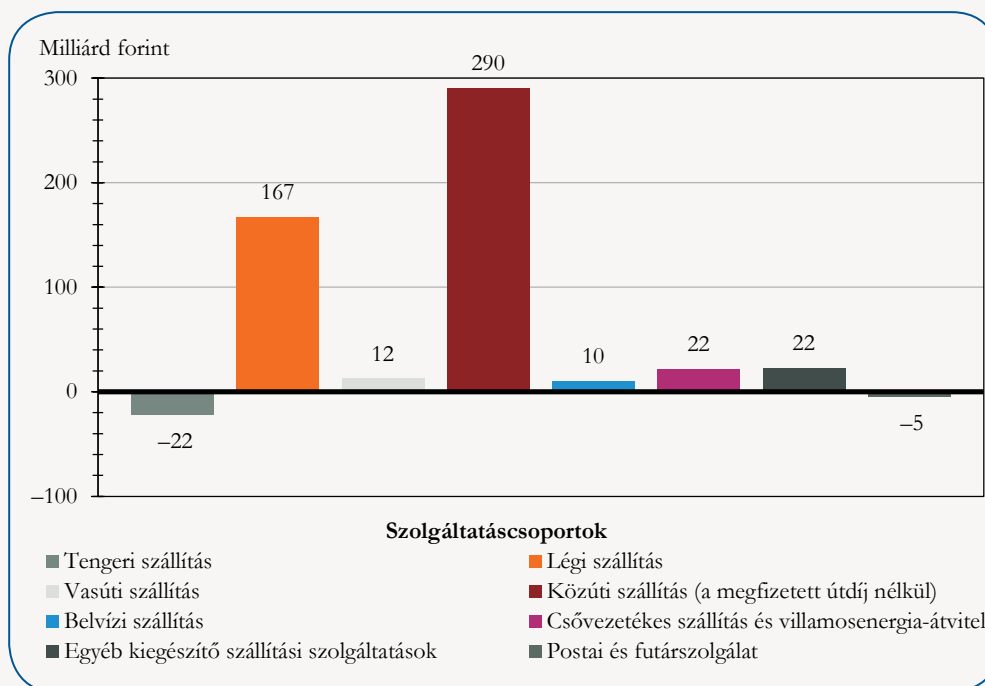
⁴ A 4 fő feletti vállalkozások, költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek.

⁵ MNB 2013. június 1-jén bevezetett Növekedési Hitelprogramja (NHP).

⁶ 2013. évi LXVII. törvény az autópályák, autoutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról: „útdíjköteles gépjármű: a 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsi, vontató – ideértve a nyerges vontatót is –, valamint az ilyen gépjárműből és az általa vontatott pótkocsiból álló járműszerelvényt.”

7. ábra

A szállítási ágazat szolgáltatás-külkereskedelmi forgalom egyenlege szolgáltatáscsoportonként, 2014



2.6 Foglalkoztatottság

2014-ben a **szállítási, raktározási ágban működő gazdasági szervezetek** teljes munkaidőben több mint 180 ezer főt foglalkoztattak, arányuk a nemzetgazdaságban változatlanul 7,1% volt, számuk közel 9600 fővel nőtt az előző évihez képest. A „H” ágba tartozó ágazatok közül 2014-ben a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatban dolgozott a teljes munkaidős munkavállalók közel 55%-a, több mint 99 ezer fő, 9 ezerrel többen, mint egy évvel azelőtt. Az ágazat súlyát a közúti teher- és a csővezetékes alágazatokban foglalkoztatott közel 44 ezer fő (részaránya 44% az ágazaton belül), valamint az egyéb szárazföldi személyszállítási alágazat közel 37 ezer fős (részaránya 37% az ágazaton belül) létszáma adta. 2014-ben a nemzetgazdasági ágon belül a szintén jelentős, 30%-os részarányú raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban a megelőző évihez képest 3,4%-kal – 53,5 ezer főre – bővült a teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma. A postai, futárpostai tevékenység ágazatban tovább folytatódott a teljes munkaidőben foglalkoztatottak számának 2011 óta tartó csökkenése: 2014-ben 26,6 ezer, az egy évvel korábbinál 4,2%-kal kevesebb főt foglalkoztattak. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül egy év alatt 17, illetve 8,9%-kal mérséklődött a teljes munkaidőben dolgozók száma a vízi és a légi szállítás ágazatokban.

A szállítás, raktározás ágazatokban az egy főre jutó havi **bruttó átlagkereset** 2014-ben 230 ezer forint volt, amely 3,0%-kal haladta meg az előző évit, és 7557 forinttal maradt el a nemzetgazdaság átlagától. Az ágazaton belül igen széles határok között mozgott a teljes munkaidőben foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresete. A vízi szállítás esetében, valamint a közúti áruszállítás, költöztetés és a csővezetékes szállítás szakágazatokban a nemzetgazdasági átlagnál jóval alacsonyabb, 155–196 ezer forint volt a havi bruttó átlagkereset. A teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma alapján az elmúlt négy évben 43%-ra zsugorodott légi szállítási ágazatban a havi bruttó átlagkereset közel háromszorosa (703 ezer forint), a légi szállítást kiegészítő szolgáltatásban pedig, több mint 2,5-szerese (605 ezer forint) volt a nemzetgazdasági átlagénak.

2.7 Árak

A rövid távú statisztikákról szóló uniós jogszabály előírásainak megfelelően a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül négy szolgáltatáscsoport kibocsátásiár-indexeinek megfigyelése történik. 2014-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban szolgáltatást végző vállalkozások **kibocsátásiár-indexe** átlagosan 3,9%-kal haladta meg az előző évit. A gazdasági környezet változásai, az ipar és a mezőgazdaság teljesítménye, a forint és az euró árfolyamának viszonya, a vállalkozások likviditási helyzete hatással van a közúti áruszállítás, a raktározás és tárolás, a rakománykezelés, postai, futárpostai ágazatokban tevékenykedő vállalkozások piaci szolgáltató tevékenységére és azon keresztül az ügyfélkörük részére nyújtott szolgáltatások áraira. 2014-ben a meghatározó súllyal rendelkező közúti áruszállítás szolgáltatásainak díjai éves szinten átlagosan 4,0%-os mértékben nőttek, ebben szerepe volt a nemzetközi fuvarozást érintő forint/euró árfolyam emelkedésnek is. A postai, futárpostai tevékenységek árai 3,1%-kal bővültek, a növekedés üteme 1,5 százalékponttal alacsonyabb a 2013. évinél. 2014-ben a megfigyelt szolgáltatás csoportok közül egyedül a raktározási, tárolási szolgáltatások díjai mérséklődtek, éves szinten 3,2%-kal.

2014-ben az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása (COICOP) szerint a közlekedés és szállítás csoportban a **fogyasztói árak színvonala** átlagosan 99,6% volt, az index 0,3 százalékponttal alacsonyabb a 2013. évinél. 2014-ben egy év alatt a légi személyszállítás csoportjában 16%-os drágulás, a kombinált személyszállítási szolgáltatások esetében 6,8%-os árcsökkenés történt. 2014-ben 2,2%-kal mérséklődtek az üzemanyagok és kenőanyagok árai, összefüggésben az Európában irányadó Brent nyers kőolaj árának ingadozásával, illetve 50%-ot is meghaladó visszaesésével, és a forint/dollár árfolyam alakulásával. A postai szolgáltatások igénybevételéért 5,9%-kal kellett többet fizetni, mint egy évvel korábban.

3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak

3.1. Közlekedési infrastruktúra

A magyarországi **közúthálózat** a településeket összekötő állami tulajdonú országos közutakból és az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutakból áll. A 2014. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 31 802, a helyi közutaké 172 255 kilométer volt. 2013-hoz viszonyítva az országos közutak hossza és összetétele nem változott jelentősen: a gyorsforgalmi utak hossza 0,8%-kal, az önkormányzati utak 706 kilométerrel voltak hosszabbak, utóbbiak közel harmada belterületre esett.

Az országos építésű, normál nyomtávú **vasutak építési hossza** 2014-ben 7542 kilométer volt, ezen belül a **működtetett vasútvonalak hossza** (7017 kilométer) nem változott az előző évihez képest.

A **parti építésű kikötők** száma 2011-től változatlan: 53. A magyarországi vízi áruszállításban továbbra is a három országos közforgalmú kikötő a meghatározó: a bajai, a csepeli és a győr-gönyüi. A parti építésű közforgalmú kikötők száma 38, az üzemié 12.

A magyarországi folyókon lévő **víziutak** hossza 1432 kilométert tett ki 2014-ben, legnagyobb része, 835 kilométer szabályozott folyó.

Magyarországon a **légi szállítási forgalom** főként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre koncentrálódik, tekintettel központi elhelyezkedésére és kiváló infrastruktúrájára. Az országban további négy nyilvános nemzetközi repülőtér üzemel: a debreceni, a győr-péri, a pécs-pogányi és a sármelléki. Közülük a Debrecen Airport és a sármelléki Hévíz Balaton Airport (volt Fly Balaton Airport) utasforgalma jelentősebb.

A **csővezeték**-hálózat hossza 2014-ben 8 ezer, ezen belül a földgázvezetékeké 5,8 ezer, a kőolajé 848, az egyéb szénhidrogén-vezetékeké 1,4 ezer kilométer, nem változott az előző évihez képest.

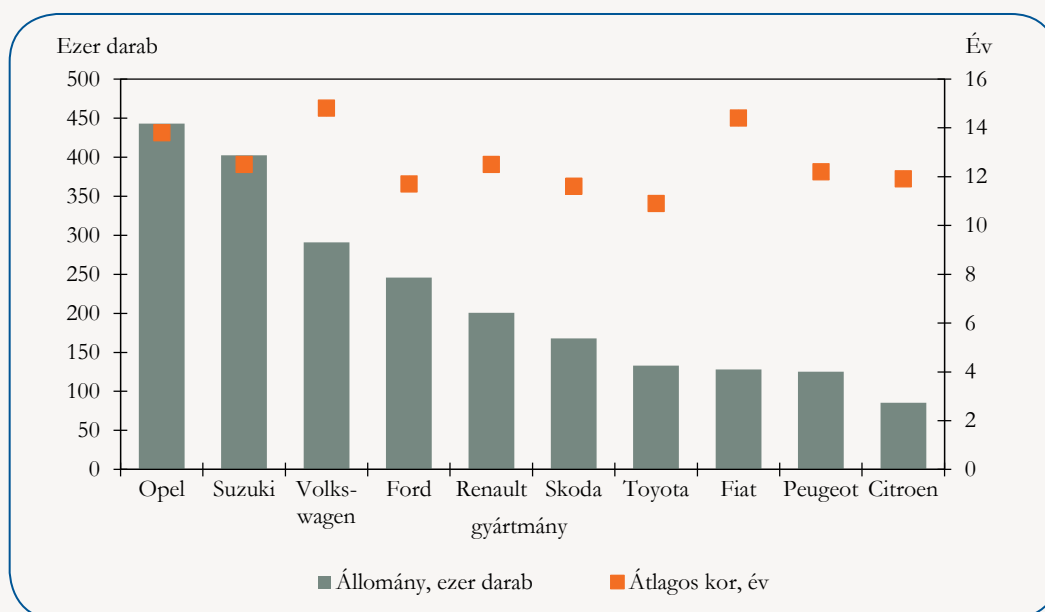
3.2. Járműállomány

A **közúti gépjármű-állomány** 2014-ben (3,8 millió gépjármű az év végén) 2,4%-kal nőtt 2013 végéhez mérten. Átlagos kora 13,5 év, 2011 óta összességében 1,5 évvel öregedett.

A **személygépkocsik** száma a 2009–2011-es mérséklődést követően növekedésnek indult, a 2013. végi 1,8%-os bővüléssel meghaladta a 3 millió darabot. 2014-ben további 2,2%-os növekedés történt az előző évihez képest. 2014 végén a hazai személygépkocsi parkon belül – hasonlóan az előző évekhez – nem változott a legnépszerűbb márkák rangsora: az Opel, a Suzuki, a Volkswagen, a Ford és a Renault együttes aránya 51% volt. A személygépjármű-állomány folyamatosan öregszik, 2014-ben már 13,4 év volt az átlagos kor, amely 1,5 évvel haladta meg a 2011. évit. A hárommillió személygépkocsi-állomány 91%-a katalizátorral ellátott.

8. ábra

A személygépjármű-állomány kora és összetétele 2014 végén (népszerű márkák)



A **Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett** személygépkocsik száma 2011 óta évente átlagosan 29%-kal nőtt, 2014-ben meghaladta a 164 ezret. Az első forgalomba helyezéseken belül továbbra is a Volkswagen (11,9%), az Opel (11,0%), a Ford (10,5%), a BMW (6,9%) és az Audi (5,7%) a legnépszerűbbek, részesedésük együttesen 46% volt. Kedvezőtlen tendencia, hogy a hazai első forgalomba helyezett személygépkocsik között folyamatosan növekedett a használtak aránya, 2011-ben 38, 2014-ben pedig már 56% volt.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik aránya az elmúlt négy évben lényegében nem változott, 53–57% között mozgott, az elmúlt négy év átlagában 12 százalékponttal meghaladta a benzinnel működőké. Részarányuk évről évre csak egymás ellenében nő vagy csökken, 2014-ben együttesen 98,5%, míg a környezetkímélő hajtóanyaggal üzemelőké mindössze 1,5% volt.

A személygépkocsi-állományban 2014 végére 1,7 százalékponttal, 26%-ra bővült a dízelmeghajtású személygépkocsik részesedése. Összesen 2 millió 266 ezer benzinmeghajtású gépkocsi volt forgalomban, ez az állomány közel háromnegyede (73%).

2014-ben a természetes személyek által első alkalommal üzembe helyezett gépjárművek száma (115,5 ezer) 32%-kal, a jogi személyeknél (48,9 ezer) 24%-kal volt magasabb, mint az előző évben. A 2013. évinél 9,2%-kal több (72 ezer) új személygépjármű kapott forgalmi engedélyt. Ezzel párhuzamosan a használt autók 2014. évi bejegyzéseinek száma 39%-kal, 93 ezerre nőtt.

A **motorkerékpár**-állomány 2014-ben 2,8%-kal, 162 ezer darabra bővült. Az állományon belül a japán márkák még mindig fölényben vannak. Az év során a Magyarországon első alkalommal regisztrált motorkerékpárok 52%-a a Honda, a Suzuki és a Yamaha márkák közül került ki.

A hazai **autóbusz**-állomány 2014-ben 2,0%-kal, 17,9 ezer darabra nőtt. A Mercedes, a Kravtex, a Volvo és a MAN térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából, bár részesedése még mindig a legnagyobb (29%). Az állomány tovább öregszik, átlagos kora 2014-ben már 14,8 év volt, az említett legnépszerűbb márkák kora – a MAN-on és a Volvón kívül – nőtt az előző évhez képest. Az autóbuszpark döntően (98%) dízelüzemű. Tekintettel a nagyobb közlekedési társaságok által végrehajtott járműberuházásokra, 2013-ban 1053 (+84%), 2014-ben további 1313 darab (+25%) autóbusz kapta meg az első magyarországi forgalmi engedélyt. Az összes először forgalomba helyezett autóbusz 53%-a Mercedes (226), MAN (188), Volvo (184) és Kravtex (100) típusú járművek közül került ki.

A **tehergépjármű**-állomány összességében 2,6%-kal bővült, ezen belül legnagyobb mértékben, 8,7%-kal, a 3,5-7,5 tonna közötti össztömeg kategóriába tartozók.

2014. év végén a **vontatók** közel 61 ezer darabos állománya 8,5%-kal meghaladta az előző évit. Ezen belül a John-Deere gyártmányúak száma nőtt a legnagyobb (19%-os) mértékben (7230-ra).

A **vasúti gördülőállományon** belül a mozdonyok száma 1166 volt 2014-ben, ezen belül a villamosmozdonyok száma 581, a dízelmozdonyoké 571, míg a gőzmozdonyoké csak 14. A járműállományon belül a vasúti személykocsik száma 2436, a vasúti teherkocsiké 9509, 2,4, illetve 6,9%-kal kevesebb az előző évinél.

2014-ben a **földalatti és a HÉV** járműállománya nem változott, a **trolibuszok** száma 6-tal, a **metróké** 34-gyel, a **villamosoké** 17-tel lett több. 2014 márciusában adták át a budapesti metró 4-es vonalát, így a vonalak, a vágányok, a viszonylatok hossza egyaránt növekedett – 7,8, 22,3, illetve 7,3 km-rel. A földalatti és a trolibusz infrastrukturális adatai nem változtak. A villamosvonalak hossza 4,9, a vágányok hossza 45,6, a viszonylatok hossza 7 kilométerrel bővült. A viszonylatok száma a metróon kívül csak a villamosközlekedésben változott, kettővel nőtt.

A Magyarországon bejegyzett **árszállító vízi járművek** száma 4,0%-kal volt kevesebb, mint 2013-ban. 2014 végén 389 magyar felségjelű árszállító hajót és uszályt tartottak nyilván. A **nem árszállító hajók** száma 25 319 volt, 425-tel több az egy évvel korábbinál. Ezen belül a magyar belvízen 1-gyel kevesebb komp közlekedett 2014-ben, mint 2013-ban, a személyhajók és az úszómunkagépek száma nem változott, az úszóművek száma 9-cel, a kishajóké 413-mal, a jetsziké 4-gyel emelkedett.

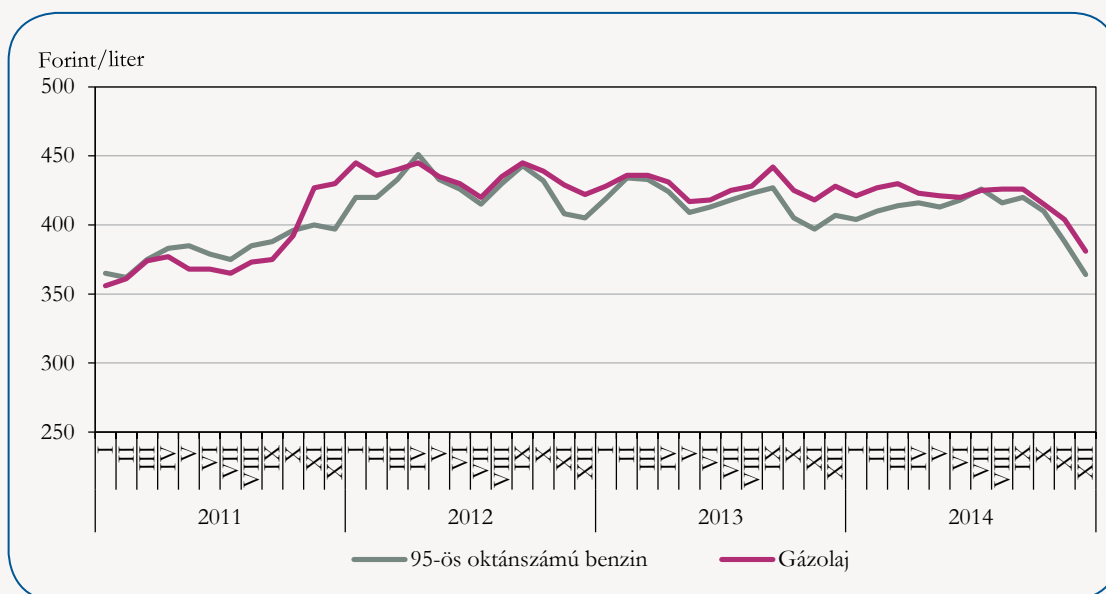
3.3. Üzemanyagárak, -forgalom

Az **üzemanyagárak** alakulása a szállítási tevékenységen keresztül kihat a nemzetgazdaság egészére. A hazai üzemanyagárak mozgását főként a kőolaj világpiaci ára és a forintárfolyam változása befolyásolja. Egy hordó Brent olaj 2011-ben 111, 2012-ben 112, 2013-ban 109, 2014-ben 99 dollár, az éves átlagos dollár/forint középárfolyam⁷ 201, 225, 224, illetve 232,5 forint volt. Ezen tényezők együttes hatására 2014 folyamán nagymértékű ingadozás jellemezte a hazai üzemanyagárakat. 2014 júliusában 426 forintba került egy liter benzin és 425 forintba egy liter gázolaj, decemberben viszont 364 forintot kellett adni egy liter benzínért és 381 forintot egy liter gázolajért. A benzinár 2011 februárja, a gázolajár 2011 szeptemberé óta nem volt olyan alacsony, mint 2014 végén.

⁷ Forrás: a Magyar Nemzeti Bank honlapja.

9. ábra

Az üzemanyagárak alakulása



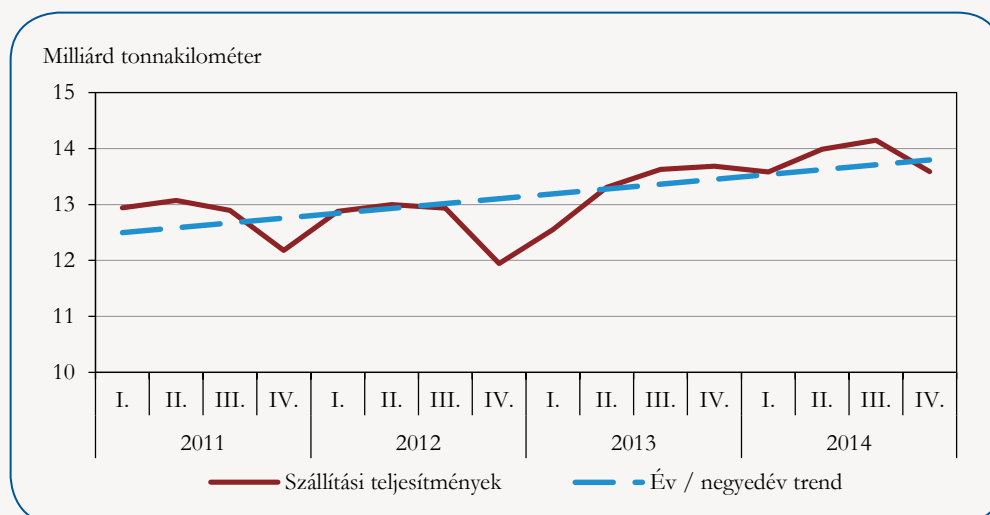
4. Szállítási teljesítmények

4.1. Áruszállítás

A 2008-ban kezdődött gazdasági válság következményeként a szállított áruk mennyisége 2012-ig folyamatosan csökkent. A tendencia 2013-ban fordult meg, a kedvezőbb gazdasági környezet, az ipari termelés, a beruházások és az építőipari teljesítmény bővülésével párhuzamosan az áruszállítás területén is elindult a növekedés. A különböző áruszállítási módokat együttesen 2014-ben csaknem 281 millió tonna árut mozgattak meg, 10%-kal többet, mint 2013-ban. A 2014. évi 55,3 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 2,1 milliárddal volt több (+4,0%) az előző évinél, a 2011. évet pedig 8,2%-kal haladta meg. 2014-ben a szállított áruk tömegét tekintve 3,5 százalékponttal csökkent a nemzetközi szállítás részaránya 2013-hoz képest.

10. ábra

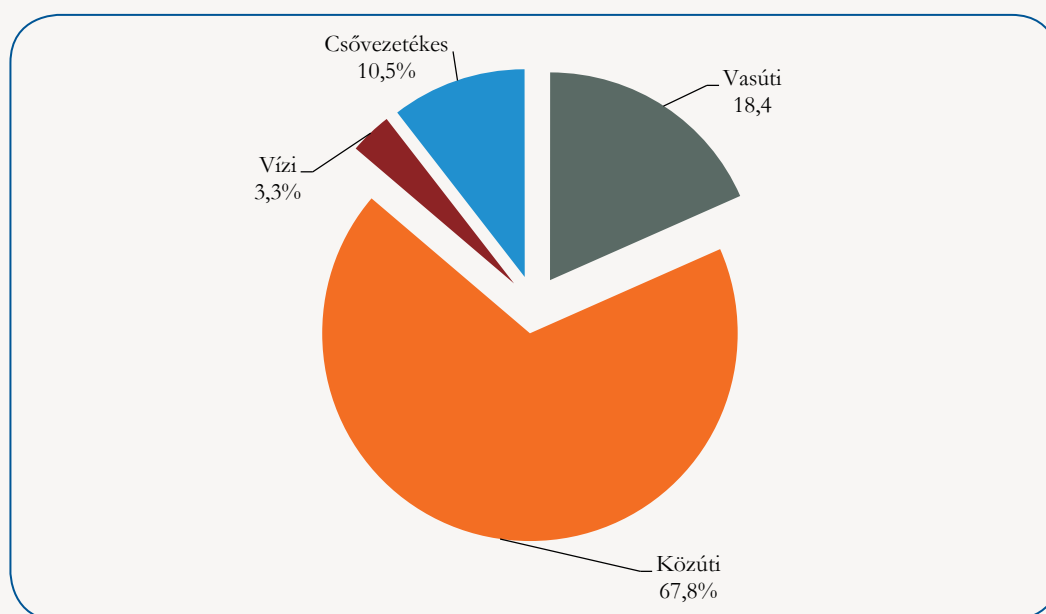
Az áruszállítási teljesítmények alakulása



Továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, részaránya a volument tekintve 2014-ben az előző évihez mérten 2,4 százalékponttal nőtt. 2014-ben közúton szállították el az árutömeg 69%-át és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 68%-a. A vasúti szállítás részaránya volumenében 1,2 százalékponttal csökkent, az árutonna-kilométerben mért teljesítményét tekintve folyamatosan nőtt, ez utóbbi tekintetében 2013-ban és 2014-ben minimális volt a növekedés. A szállítás 2014. évi teljesítményében 18% a vasút aránya. A belvízi és a csővezetékes szállítás részesedése a teljesítményből nem változott számottevően. Az áruszállításban a légi szállítás részaránya elhanyagolható. Belföldi viszonylatban meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (a volumen 84, az árutonna-kilométer 71%-a) a vasúti, a csővezetékes, a belvízi és a légi szállítás nemzetközi jellegéből adódóan. A belföldi közúti áru fuvarozás teljesítményének részaránya 2011 óta 11 százalékponttal csökkent. Az árutömeg 66%-át **belföldön** szállították 2014-ben, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 25–75%-ban oszlott meg a belföldi és a nemzetközi szállítás között.

11. ábra

Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2014



4.1.1. Közúti áruszállítás

A reprezentatív mintavételes eljárással megfigyelt, 3,5 tonna teherbírás feletti tehergépjárművek adatai alapján 2014-ben tovább folytatódott a 2013-ban megindult növekedés, a szállított árutömeg 14%-kal nőtt. A közúti áruszállítás teljesítménye – így a 2014. évi árutonna-kilométerben mért 4,7%-os emelkedés is – visszatükrözi a javuló reálgazdasági környezetből eredő kedvező folyamatok hatását. Az elmúlt évben a közúti áruszállítás által összesen megtett 38 milliárd árutonna-kilométer 91%-a fuvardíjas szállításként realizálódott, és ennek túlnyomó részét (81%) a szállítási szakágazaton belül valósították meg. Tovább nőtt a nagyobb teherbírású, elsősorban a nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók árutonna-kilométerben mért aránya (2014-ben 85%) és futásteljesítményüké is 1,5 százalékponttal javult egy év alatt. A járművek kihasználtsága és ezzel párhuzamosan az üresen megtett út aránya mindegyik szegmensben csekély mértékben változott az előző évi adathoz képest.

2014-ben belföldön 17, a nemzetközi viszonylatban 4,8%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak közúton a 2013. évinél. A nemzetközi szállítás esetében az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 4,9, a belföldi szállításnál 4,4%-kal nőtt.

2014-ben a közúton szállított áruk volumenének 80%-át az előző évekhez hasonlóan belföldön mozgatták. A belföldi fuvarozás arányának alakulása a távolságot is figyelembe vevő teljesítményben

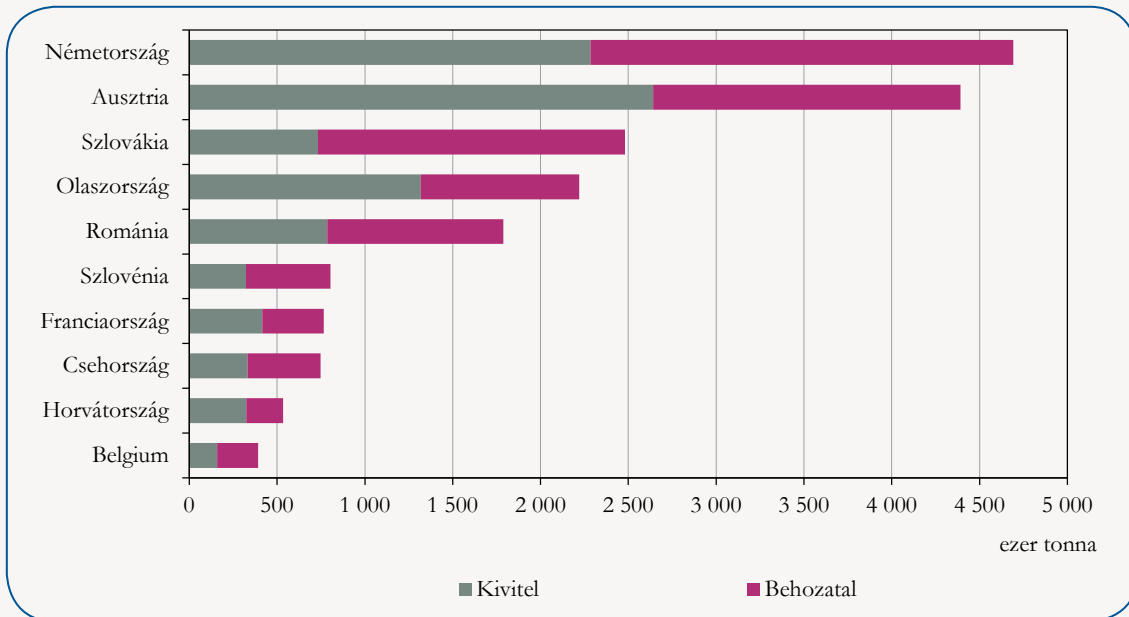
viszont a 2011. évi 31-ről 26%-ra mérséklődött 2014-re. Ennek megfelelően a nemzetközi szállítás aránya 74%-ra emelkedett, miközben a szállított árutömeg egyötöde lépte át az országhatárt.

Az átlagos szállítási távolság belföldön 62, a nemzetközi szállításban 717 kilométer volt.

Magyarország fő partnerei a volument tekintve a kiviteli forgalomban sorrendben Ausztria, Németország és Olaszország volt, a 2013-ban 5. Románia 2014-ben megelőzte Szlovákiát. A behozatali forgalomban Németországból érkezik a legtöbb áru, amit Ausztria, Szlovákia, Románia és Olaszország követ.

12. ábra

Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2014



4.1.2. Vasúti áruszállítás

2014-ben országos vasúti pályahasználati engedéllyel már 52 cég rendelkezett. A vállalkozások több mint 75%-a áruszállítási tevékenységet, illetve az árutovábbítás mellett vontatási, karbantartási, valamint javítási szolgáltatást végzett. A tradicionális vasúttársaságok mellett a kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 2014. évi teljesítményük alapján elérte a 27%-ot, és folyamatosan növekszik. Tevékenységüket jellemzően meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) végezték. 2014 végén a Magyarországon áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok egynegyede külföldi székhelyű volt, teljesítményük jellemzően a tranzitszállításokban mutatkozik meg.

A vasúti áruszállítás árutonnában mért teljesítménye 2014-ben 3,1%-kal, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 4,5%-kal nőtt az előző évihez képest. **Belföldön** az átlagos szállítási távolság 2014-ben 136 kilométer volt, a 2013. évinél 8 kilométerrel több. A belföldi forgalomban szállított áruk tömege 21, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 28%-kal meghaladta az előző évit.

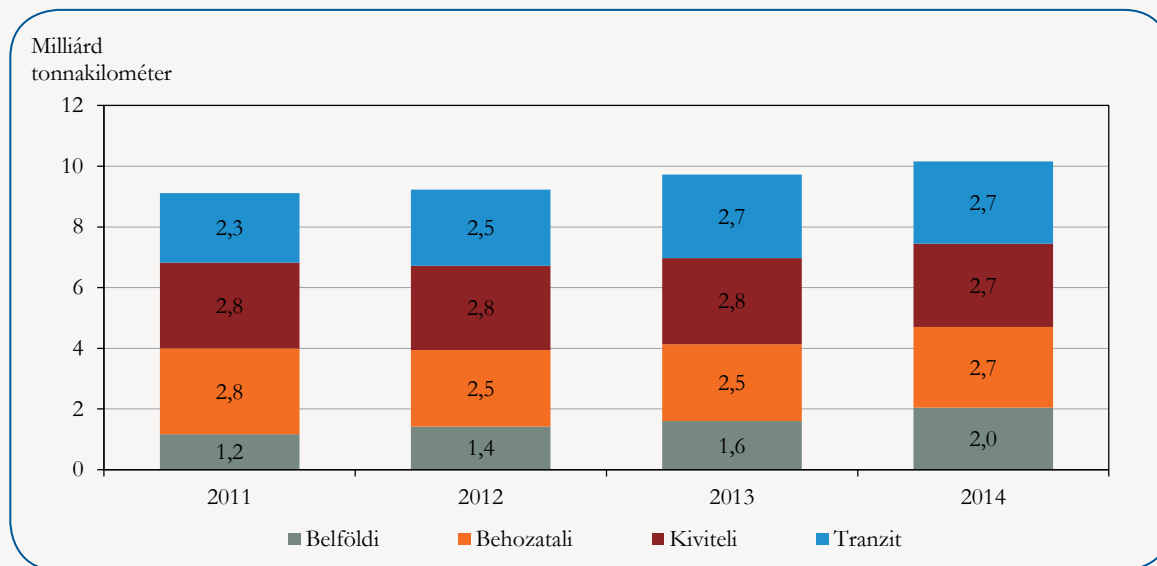
Az áruszállítás volumenét tekintve a forgalom 70%-át a **nemzetközi szállítás** teszi ki. A belföldi forgalmat is magában foglaló teljes vasúti szállítási teljesítményből az import 26, az export 27%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya jelentős, a szállított árutömeg közel 18%-át, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény csaknem 27%-át tette ki. Az előző évhez képest a nemzetközi szállítás volumenét tekintve a **kiviteli** 2,3, a **tranzit** forgalom 7,3%-kal csökkent, a **behozatali** forgalom stagnált. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény túlnyomó része (80%-a) szintén a nemzetközi szállításhoz kötődött. Ebben a viszonylatban több árut szállítottak nagyobb távolságra, ennek következtében az átlagos szállítási távolság is növekedett, 2014-ben 228 kilométer volt, 6,4 kilométerrel múlta felül az egy évvel korábbi. Az áruszállítási

működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok 2014-ben lebonyolított külkereskedelmi forgalmának közel 76%-a az Európai Unió tagállamaival bonyolódott le.

A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2014. évi nemzetközi forgalmat tekintve Ausztria, Németország, Szlovákia, Románia és Olaszország, az unión kívüli országok közül Ukrajna és Oroszország voltak. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai Románia, Ausztria, Németország és Szlovénia. A tranzitárukat feladó országok sorát Lengyelország, Románia és Szlovákia vezette.

13. ábra

A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



2014-ben a **kombinált fuvarozáson** belül a rakottan szállított ITU⁸-egységek száma több mint 221 ezer, 22%-kal kevesebb, mint az előző évben, míg az üresen futott egységek száma összesen 69 ezer volt, 16%-kal csökkent. A rakottan szállított konténerek kapacitása közel 360 ezer TEU⁹ volt, üresen szállítva 88 ezer. A kombinált fuvarozással lebonyolított összes forgalomban 924 millió árutonna-kilométert megtéve 4,4 millió tonna nettó tömegű árut szállítottak el. A szállítás irányát tekintve a behozatali forgalom képezte a kombinált fuvarozás legnagyobb részarányát (37%), a kivitel 31, az átmenő forgalom 32, a belföldi szállítás 0,2%-a volt a teljesítménynek. 2014-ben a vasúton elszállított áruk volumenének 8,7, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményének 9,1%-át a kombinált fuvarozás keretében teljesítették. A kombinált fuvarozással bonyolított átlagos szállítási távolság a belföldi forgalomban 166, a behozatali forgalomban 212, a kiviteli forgalomban 206 és az átmenő forgalomban 214 kilométer volt.

4.1.3. Belvízi áruszállítás

A belvízi áruszállítás adatai a Dunára vonatkoznak, mivel hazai folyóink közül egyedül ez alkalmas nemzetközi hajóforgalomra.

2014-ben a Duna magyarországi szakaszán az áruk mindössze 13%-át szállították magyar felségjelű hajók.¹⁰ A legjelentősebb külföldi szállítók német, román, ukrán, holland és osztrák nemzetiségű hajók voltak 24, 20, illetve 9-9-9%-os részesedéssel. A belvízen szállított áruk 31%-a mezőgazdasági termék volt, de jelentős arányt (20, illetve 18%) képviselt a fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termékek, valamint a kokszt és finomított kőolajtermék árucsoportja is.

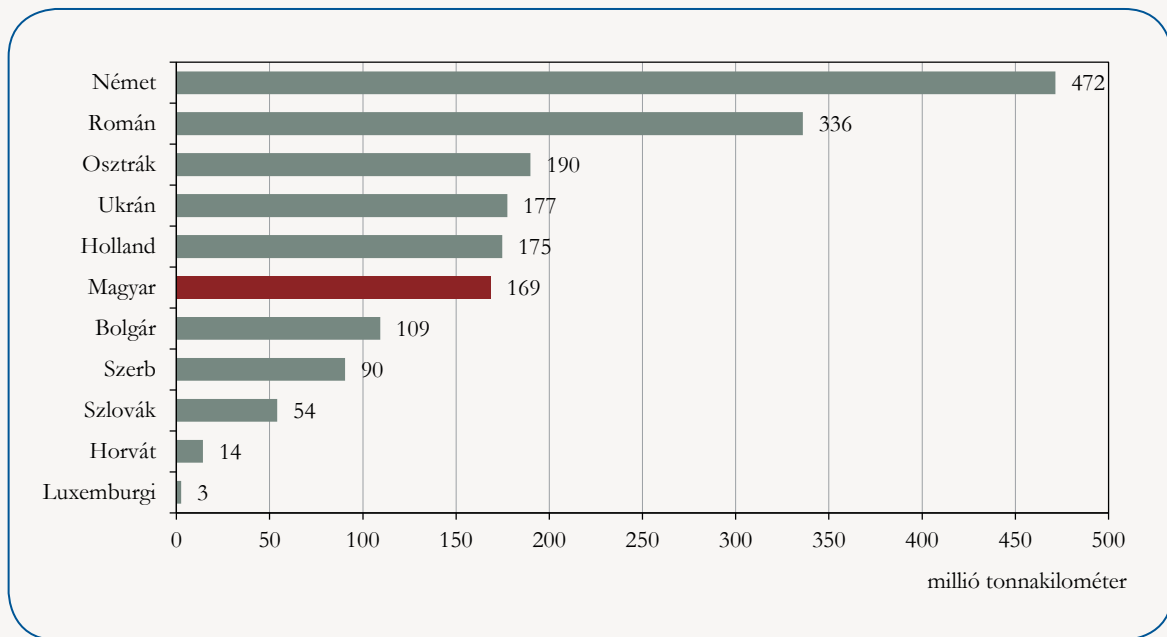
⁸ ITU (International Transport Unit) = intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti szállító gépjármű (20, 30, 40 lábas konténer; csereszekrény; félpótkocsi; pótkocsi)

⁹ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) = Egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO-konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábos ISO-konténer mérete 1 TEU.

¹⁰ A szállító tulajdonában lévő jármű nemzetisége nem feltétlenül egyezik meg a szállító vállalkozás nemzetiségével. Az Európai Unió előírásának megfelelően a hajók teljesítményét aszerint kell nyilvántartani, hogy a járművet melyik országban vették lajstromba.

14. ábra

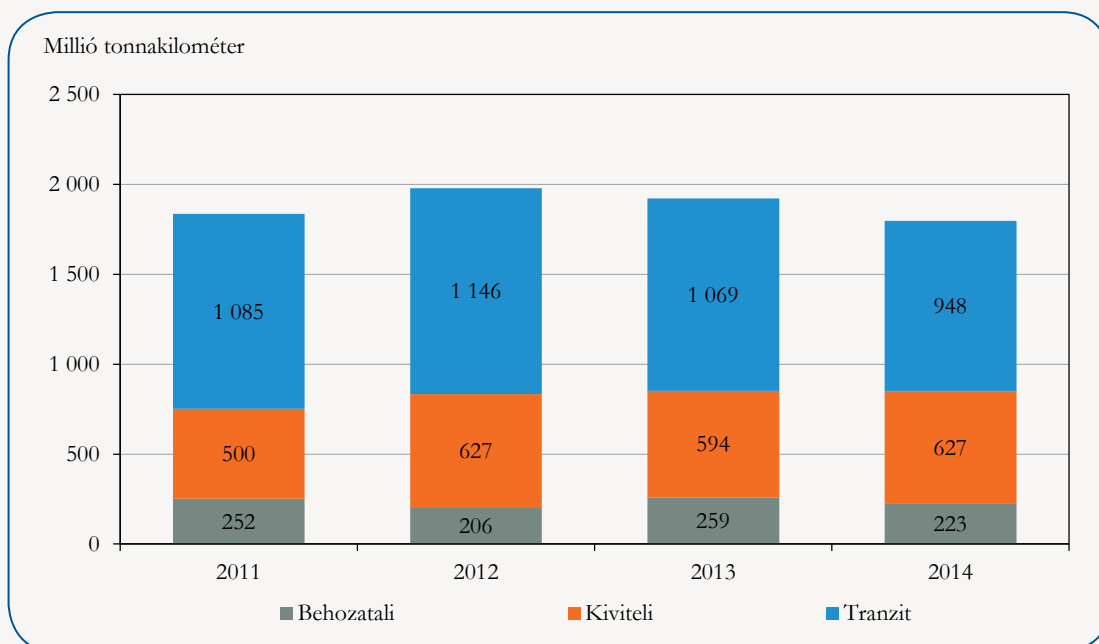
A belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók felségjele szerint, 2014



A belvízi forgalom volumene 0,4%-kal csökkent, 2014-ben 7,8 millió tonna, az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 1,8 milliárd árutonna-kilométer volt. A szállított tömeget tekintve a behozatali és a tranzitforgalom 15, illetve 11%-kal csökkent, a kiviteli forgalom 7,4%-kal emelkedett. A Dunán végzett rakpart- és kikötőépítés következtében igen nagy mértékben, kilenc és félszeresére nőtt a belföldi szállítás, a teljes belvízi áruszállításon belül azonban a belföldi kikötők közötti forgalom olyan kicsi részarányt képvisel (2014-ben 4%), hogy a teljes belvízi áruszállítás alakulását érzékelhetően nem befolyásolja.

15. ábra

A belvízi áruszállítási teljesítmény alakulása irányok szerint*



* A belföldi belvízi szállítás nélkül.

A belvízi kikötői statisztika¹¹ szerint az áruforgalom 77%-a az Európai Unió tagországaival bonyolódik le. Fontos partner még az EU-hoz nem tartozó Szerbia, a teljes forgalomból való részesedése 9%. 2014-ben a Dunán Magyarországra behozott áruk 48%-a román, 23%-a osztrák, 8%-a holland kikötőkből érkezett. A magyarexport legfontosabb belvízi célállomásai romániai kikötők voltak, az összesen 3,6 millió tonna kivitel 32%-ával (1,1 millió tonna). Németország forgalomból való részesedése 24, Ausztriáé 17%, a kiviteli rangsor 2. és 3. helyén állnak.

A magyarországi három nagy országos közforgalmi kikötőben – a bajaiban, a csepeliben és a győr-gönyűiben – rakodták a teljes belvízen szállított áruk mennyiségének közel háromtizedét. A maradék héttizeden mintegy 45–50 közforgalmú és saját használatú kikötő osztozott.

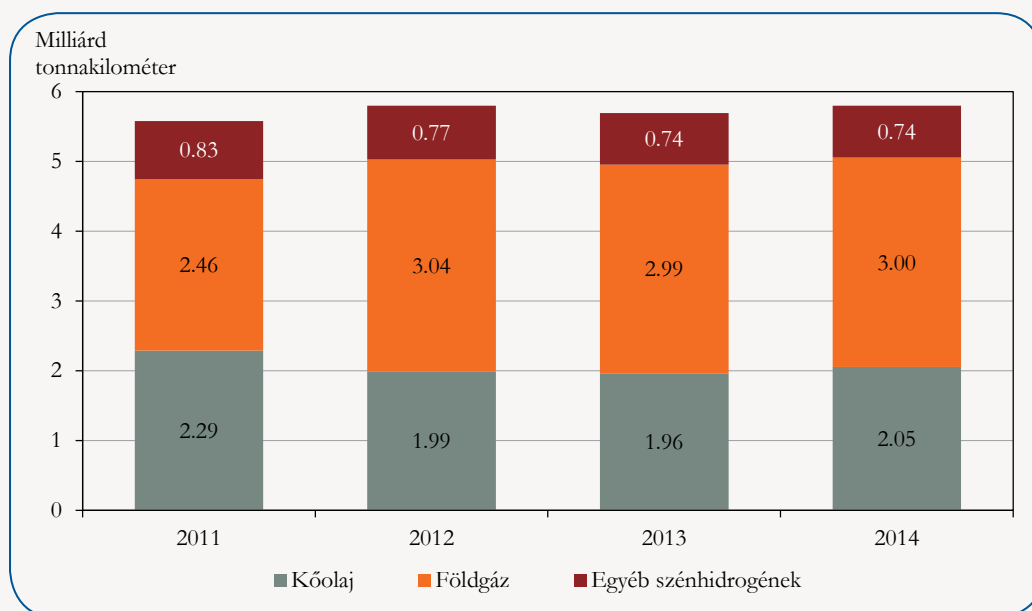
A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magába foglaló szállítási láncnak. 2014-ben közvetlenül a hajóból történő kirakodás után az áruk 28%-a vasúton, 25%-a közúton, 0,7%-a hajón folytatta útját a felhasználóhoz, 47%-át pedig az adatfelvétel időpontjában még nem szállították el a kikötőkből. A berakott áruk 31%-a érkezett közúti járművön, 5%-a vasúton, 0,3%-a hajón, 63%-át a rakodás előtt már hosszabb ideje a kikötőben raktározták.

4.1.4. Csővezetékes áruszállítás

2014-ben a csővezetéken szállított áruk össztermege 29 millió tonna volt, a 2013. évinél 1,7%-kal több. A szállított kőolaj tömege 8,5, a földgázé 1,1%-kal nőtt. A 2014. évi összteljesítmény 5,8 milliárd árutonna-kilométer, az előző évinél 1,9%-kal nagyobb. A kőolajszállítás teljesítménye 4,6%-kal, 2,1 milliárdra, a földgázszállításé csekély mértékben, 0,4%-kal, valamivel több mint 3,0 milliárd tonnakilométerre nőtt 2014-ben. A nemzetközi forgalomban az árutömeg 3,6, a teljesítmény 2,1%-kal csökkent, ezen belül a behozott áruk tömege 3,9, teljesítménye 5,9%-kal nőtt. A kiviteli forgalomban földgázt szállítottunk, ennek tömege és teljesítménye is csaknem felére esett vissza. Az országon átmenő áruk tömege 22, teljesítménye 21%-kal volt alacsonyabb az előző évinél.

16. ábra

A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



Egyéb szénhidrogének: PB-gáz palackozásra, motorhajtóanyagok: benzinek, gázolajok, vegyipari alapanyagok, tüzelőolajok, félkésztermékek/keverőkomponensek.

¹¹ A belvízi kikötői statisztika adatai a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium OSAP 1857-es számú Kikötői áru- és hajóforgalom c. adatgyűjtéséből származnak, nem teljes mértékben egyeznek a kiadvány belvízi áruszállítási adataival, mivel azok a magyar belvizeken szállított áruk mennyiségét tartalmazzák, beleértve a tranzitforgalmat is, míg ezek a magyarországi kikötőkben ki-, illetve berakodott áruk adatait mutatják. (A kikötői statisztikában például a belföldi forgalomban számba vett áru mennyisége kétszeresen jelenik meg, miután egy berakodási és egy kirakodási kikötő forgalmában is szerepel.)

4.1.5. Postai és futárpostai teljesítmények

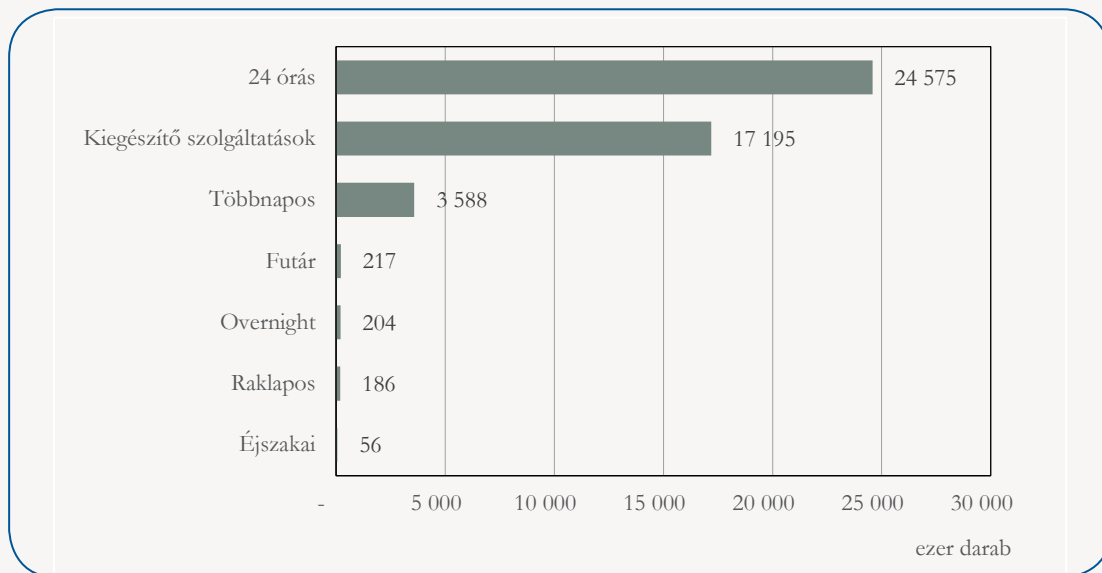
A 2014 során az ágazatban megfigyelt **postai és futárpostai szolgáltatást** végző vállalkozások országosan összesen 35 millió darab küldeményt szállítottak 282 ezer tonna össztömeeggel. A legnagyobb forgalom a belföldön felvett és belföldi címzéssel ellátott közel 28 millió, összesen 218 ezer tonnányi tömegű küldemény szállításából adódott. Az év során ez a teljesítmény egy hazai lakosra vetítve átlagosan 2,8 (összesen 22 kilogramm súlyú) küldemény felvételét jelentette.

Az elmúlt évben közel 4 millió külföldről érkező (mintegy 34 ezer tonna súlyú) küldeményt kézbesítettek hazánkban.

2014-ben a megfigyelt postai és futárpostai szolgáltatások CEP¹² piacán a belföldön felvett küldemények közül kiemelkedő volt a 24 órás szolgáltatás, 53%-os részesedéssel, amit a kiegészítő szolgáltatások követtek (37%). A szegmens harmadik legnagyobb részarányú tevékenysége a többnapos szolgáltatás volt.

17. ábra

A belföldön felvett küldemények száma CEP szegmensek szerint, 2014



Forrás: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.

4.2. Személyszállítás

A helyváltoztatás, maga a közlekedés a társadalom mindennapi életének nélkülözhetetlen része, ezért életminőségünket jelentős mértékben meghatározza az igénybe vehető szolgáltatások köre. Kiadványunk e fejezetében a közösségi közlekedés, ezen belül a helyi és a helyközi (távolsági) személyszállítás teljesítményeinek alakulását mutatjuk be, a különböző módozatok szerint megbontva.

4.2.1. Helyi személyszállítás

2014-ben a helyi közösségi személyszállítást hazánkban 2,1 milliárd alkalommal vették igénybe, 5,0%-kal többen 2013-hoz viszonyítva. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény 5,8%-kal növekedett (8 milliárd utaskilométer).

Magyarország 93¹³ településén szállítják az utasokat helyi autóbuszjáratok, Budapesten, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden villamosok, Budapesten, Debrecenben és Szegeden trolibuszok.

¹² Courier – Express – Parcel, azaz Futár – Expressz – Csomag postai szolgáltatás.

¹³ A 49 főnél több alkalmazottat foglalkoztató vállalkozások adatai alapján.

A helyi személyszállítási forgalom döntő hányadát az autóbusz-közlekedés adta, az utasok 53%-a ezt használta. A közösségi közlekedési szolgáltatást igénybe vevők 21%-a villamoson és fogaskerekűn, 4-4%-a trolibuszon és HÉV-en utazott. A budapesti metró 4-es vonalának átadásával a metrón vagy földalattin utazók aránya 2,9 százalékponttal, 15%-ról 18%-ra emelkedett. Az autóbusz-forgalom utaskilométerben mért részesedése 56% volt.

2014-ben a Siklón 839 ezren, a Libegőn 313 ezren utaztak, az előző évhez viszonyítva az emelkedés 6,2 és 19% volt.

A **helyi vízi személyszállítás** még keresi a helyét a főváros tömegközlekedési rendszerében. A BKK 2012 nyarán több menetrend szerinti hajójáratot is elindított Budapesten, aminek hatására jelentősen megnőtt a helyi vízi közlekedést igénybe vevők száma. 2014-ben 460 ezren utaztak ezeken a hajókon, 2,6 millió utaskilométert megtéve. A menetdíjbevétele meghaladta a 100 millió forintot.

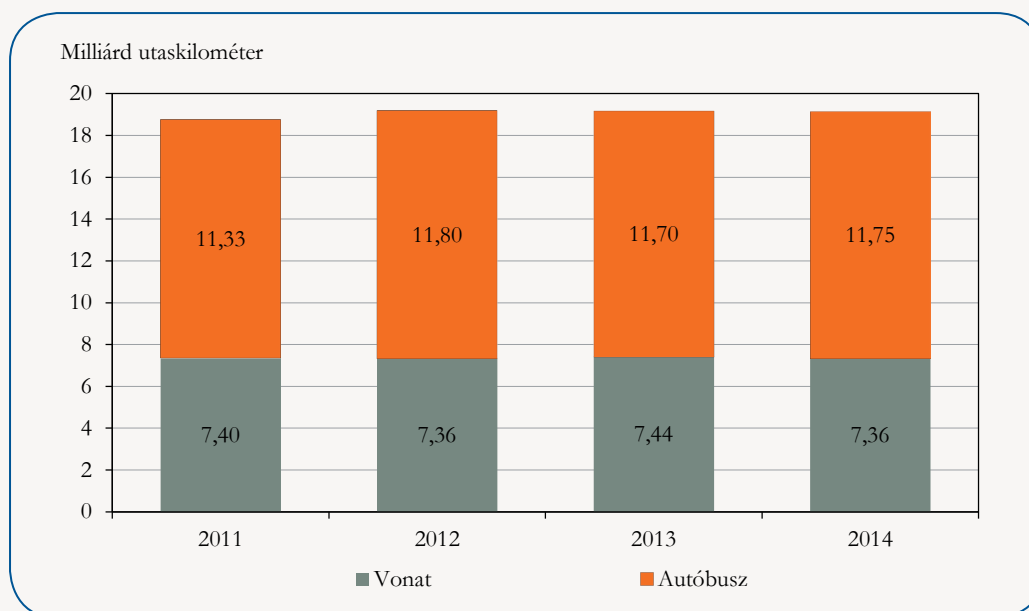
4.2.2. Helyközi személyszállítás

Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2014-ben 5,7%-kal, 25 milliárdra nőtt, ezen belül a légi személyszállítás 33%-kal 4,3 milliárdra, az autóbuszos 3,0%-kal, 13 milliárdra emelkedett, a vasúti (7,7 milliárd) 1,3%-kal csökkent. A belvízi személyszállítás teljesítménye 9 millió utaskilométer.

Magyarország 3154 települése közül 3145 részese a Volán-társaságok helyközi autóbuszos közlekedési hálózatának. A kimaradó településeken a lakosság szállítását a MÁV, a Kászói Állami Kisvasút és a BKK, illetve a helyi falugondnoki szolgálat látja el.

18. ábra

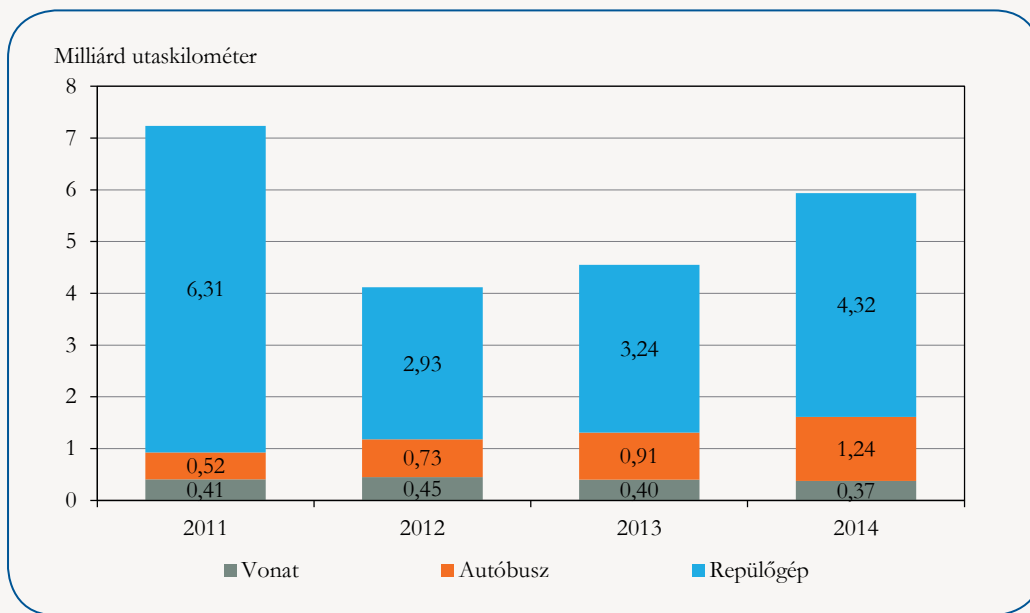
A belföldi helyközi személyszállítás teljesítménye módózatok szerint*



* Vízi és légi helyközi személyszállítás nélkül.

19. ábra

A nemzetközi személyszállítás teljesítménye módok szerint*



* Vízi személyszállítás nélkül.

4.2.2.1. Közúti személyszállítás

A **közúti helyközi közösségi közlekedést** igénybe vevő utasok száma 2013-hoz képest 2014-ben 520 millióról 522 millióra nőtt, az utaskilométer 3,0%-os emelkedés következtében megközelítette a 13 milliárdot.

Belföldön az utasszám 0,4%-kal, 519,5 millióra emelkedett, az utaskilométer szintén 0,4%-kal – 11,7 milliárdra – nőtt. Az egy évvel korábbinál sokkal többen utaztak autóbuszal külföldre, a **nemzetközi forgalom** bővülése 31% (2,6 millió utas) volt. A megtett utaskilométer 37%-kal emelkedett, 908 millióról 1 milliárd 241 millió utaskilométerre.

A nemzetközi utasszállításban 2014-ben az előző évhez viszonyítva az átlagos utazási távolság 21 kilométerrel, 479 kilométerre bővült, 136 kilométerrel meghaladva a 2011-es átlagos távolságot.

A nemzetközi forgalomban 2011 és 2014 között az autóbuszos személyszállítás részesedése az utasszámot tekintve 15, az utaskilométer teljesítményt figyelembe véve 14 százalékponttal emelkedett.

4.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasutak 2014-ben a helyközi személyszállításban több mint 146 millió utast szállítottak. A vasúti személyszállítás 2014. évi teljesítménye 7,7 milliárd utaskilométer volt, az előző évinél 1,3%-kal kevesebb. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi, az utasok 1,9%-a (2,7 millió fő) lépte csak át az országhatárt az elmúlt évben.

Belföldi viszonylatban az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2014-ben. A vasutat az utazóközönség túlnyomó része, 72%-a 50 kilométeres körzetben vette igénybe. A fizető személyszállítás utasszáma lényegében megegyezett az előző év adatával, a díjmenetes személyszállítása 7,3%-kal elmaradt a 2013. évitől. A teljes utazóközönséget figyelembe véve a fizető személyszállítás aránya 79% volt. A másodosztályon utazók száma az elmúlt évben 131 millió volt, 1,8%-kal kevesebb, mint 2013-ban, részaránya évek óta változatlanul magas (90%). Az InterCity járatain utazók aránya a teljes utazóközönséget tekintve 6%, 2014-ben 8,6 millió utas vette igénybe ezt a szolgáltatást, számuk évek óta nő. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesülnek, az első osztályon megtett utak átlagos hossza (74 kilométer) közel másfélszerese a másodosztályúakénak.

A **nemzetközi** személyszállítási teljesítmény részesedése az összteljesítményből 4,8, az utasszám tekintetében 1,9%. A legvonzóbb célország Ausztria, Szlovákia, Németország és Románia voltak. A legtöbb utas Ausztriából (376 ezer), valamint Németországból (173 ezer) érkezett Magyarországra 2014-ben. A nemzetközi vasúti személyszállítás tranzitforgalma alacsony, mindösszesen 117 ezer utas haladt keresztül az országon.

2014-ben a nemzetközi személyszállításban megtett átlagos utazási távolság a beutazó forgalomban 166, a kiutazó forgalomban 100, az átmenő forgalomban 239 kilométer volt.

4.2.2.3. Légi személyszállítás

A legalább részben **magyar** tulajdonosi körbe tartozó belföldi rezidens **légitársaságok** 2014. évi utasforgalma 3,0 millió fő volt, 31%-kal több, mint az előző évben. Az utaskilométerben mért teljesítmény 33%-kal, 4,3 milliárdra nőtt.

A magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevétele 2014-ben 15%-kal bővült. A 2014. évi személyszállítás menetdíjbevételeinek teljes összege 53%-kal emelkedett a 2013. évihez képest.

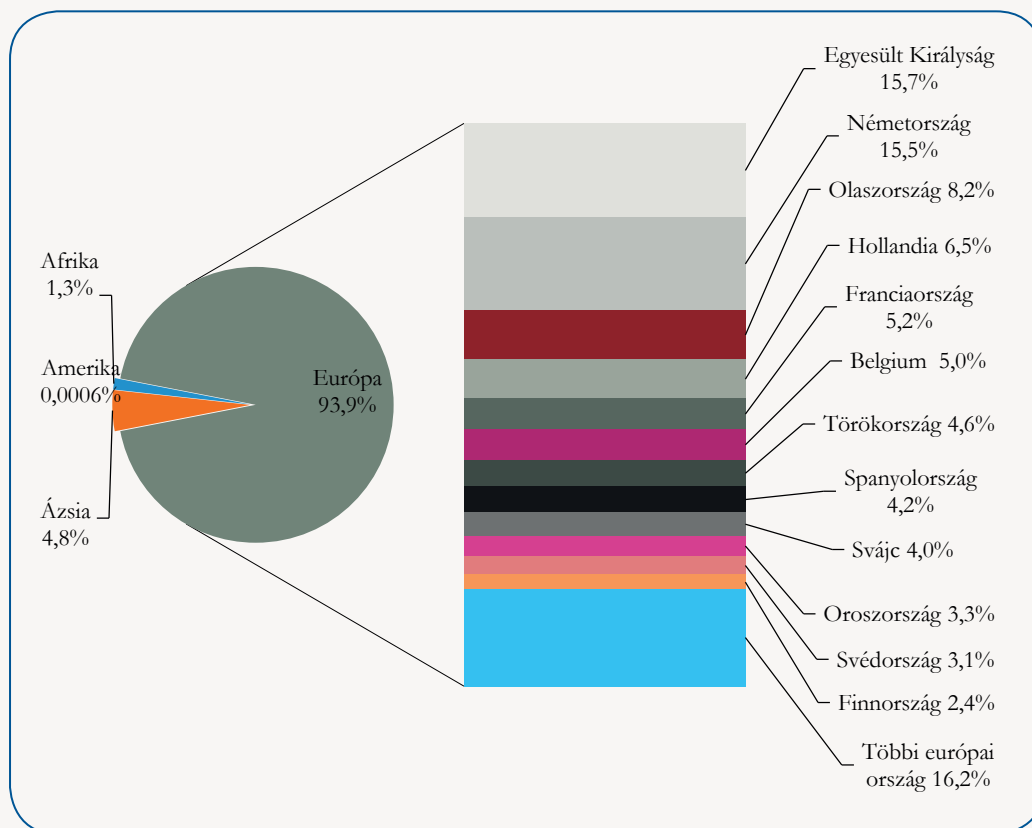
A magyarországi repülőterek utasforgalmában a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** részesedése 98%. A repülőtér 2014-ben 62 ország (2013-ban 60) 263 repülőterével (2013-ban 221) és 147 légitársasággal (2013-ban 159) állt üzleti kapcsolatban. Az utasok száma (9,2 millió) 7,5%-kal emelkedett. A légitársaságok ezt a forgalmat 2014-ben 3,4%-kal, 87 ezerre növekvő járatszámmal realizálták.

A budapesti repülőtérrel a kereskedelmi utasok 94%-a Európába indult, illetve onnan érkezett Budapestre. Az európai országok közül az Egyesült Királyság és Németország relációjában a legnagyobb az utasforgalom, együttesen közel harmadát adták a repülőtér forgalmának.

2011 óta a járatonkénti átlagos utasszám emelkedik, 2014-ben 106 fő volt. Ezen belül a nem kereskedelmi járatoknál a 2011. évi 6 főről 2014-re 16 főre, míg a meghatározó súllyal rendelkező kereskedelmi járatoknál a 2014. évi átlagos utasszám (112 fő) 3,5%-kal nőtt az egy évvel korábbihoz képest.

20. ábra

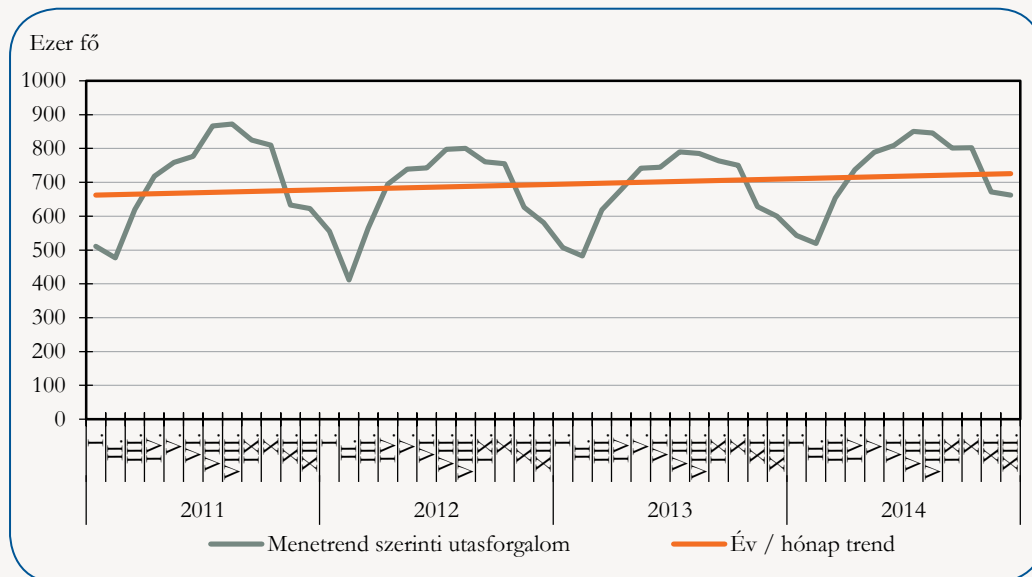
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása földrészenként és a legfontosabb országok szerint, 2014



A Liszt Ferenc repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonalitást mutat: a nyári szabadságolások ideje alatt az utazók száma nő, nyár végétől kora tavaszig csökken. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú (charter) forgalom, így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2014-ben az előző évihez viszonyítva a menetrend szerinti utasforgalom 7,3, a charterforgalom 9,8%-kal bővült.

21. ábra

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti menetrend szerinti forgalmának alakulása



4.2.2.4. Belvízi személyszállítás

A vízi személyszállítás aránya a személyszállításban alig haladja meg az 1%-ot. 2014-ben az előző évhez viszonyítva a távolsági vízi közlekedésben az utasok száma (717 ezer) 8,5%-kal, a teljesítmény 2,8%-kal emelkedett, 2014-ben 9 millió utaskilométer volt.

A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság évek óta csökken, 2011-ben még 51 kilométer volt, 2014-ben viszont már a 20 kilométert sem érte el. Mérséklődés jellemző a balatoni hajózásra is, de a visszaesés sokkal kisebb mértékű (2011-ben 9,6, 2014-ben 9,1 kilométer). A kereslet csökkenésének fő oka a többi utazási módhoz képest jóval magasabb menetdíj (az egy utaskilométerre jutó átlagos menetdíjbevétele például az autóbusz esetében 9,7, míg hajón ennek több mint a nyolc és félszerese, 83 forint). Viszonylag népszerűek a Dunakanyarban közlekedő kirándulóhajók, illetve a balatoni településeket összekötő járatok. Az egyetlen nemzetközi menetrend szerinti járat a bécsi. Ezek a hajóutak többnyire szabadidős programokhoz, pihenéshez, nyaraláshoz kapcsolódnak.

5. Közlekedési balesetek

5.1 Személy sérüléssel járó közlekedési balesetek

2014-ben a vízi közlekedési balesetek kivételével az egyes közlekedési módokban emelkedett a balesetek száma. A **vasúti** balesetek száma 5,3%-kal nőtt. Közülük 14 jelentős anyagi kárral járt, 166 során pedig személy sérülés történt. A vasúti balesetek következtében meghalt 108 ember 96%-a nem

a vasutat használó személy volt (nem utas és nem a személyzet tagja), hanem olyan, akit a közúti-vasúti kereszteződésben vagy a vasúti pályán való áthaladás közben üttött el a vonat.

Belvizeinken 8 jelentős forgalmi baleset történt – ebből 6 a Dunán és 2 a Tiszán –, 3 esetben jártak személysérüléssel. A forgalmi személyzet 2 tagja, továbbá 1 utas halt meg (ketten a Dunán, 1 fő a Tiszán).

A 34 légi balesetből 4 járt jelentős anyagi kárral, 30 esetben történt személysérülés. A sérültek 93%-a a forgalmi személyzethez tartozott. Négy személy halt meg, közülük 1 fő volt utas.

5.2 Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek

A **személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek** száma 1,0%-kal növekedett 2014-ben az előző évhez viszonyítva. A balesetek kimenetele a 2013. évinél súlyosabban alakult, mivel a halálos balesetek száma ennél nagyobb mértékben, 6,1%-kal nőtt, 626-an veszítették életüket. A külföldiek 30 halálos balesetet okoztak, 43%-uk okozója román állampolgár volt.

A közel 16 ezer baleset 3,6%-a volt halálos, 30%-a súlyos sérüléssel, 67%-a könnyű sérüléssel járó. Ugyanakkor csökkent a Magyarországon bejegyzett gépjárművekre jutó balesetek száma. A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma 2013-ban 43, 2014-ben 42 volt, mialatt a közútigépjármű-állomány 2014-ben kismértékben emelkedett. A tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma 2013-hoz hasonlóan 21 volt.

A forgalomban a leggyakrabban (1864 esetben) útkereszteződésben ütköztek a keresztirányból érkező és egyenesen haladó járművek. A második leggyakoribb balesettípus (916 eset) a keresztirányból érkező járművek olyan ütközése volt, amikor az egyik jármű balra kanyarodott. A gyalogosokat az esetek 18%-ában (430 eset) útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelőhelyen üttették el.

A balesetek 92%-a a járművezetők hibájából történt. Ezen belül 4%-kal nőtt azon balesetek száma, amelyeknél a vezetők megsértették az előzés szabályait, 9,6%-kal több olyan baleset következett be, amelyekben nem adták meg az elsőbbséget, és 6,4%-kal nőtt azon balesetek száma, ahol nem megfelelően alkalmazták az irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályait.

A balesetek 61%-át személygépkocsik, 12%-át kerékpárosok, 10%-át teherszállító járművek okozták. A gyalogosok hibájából – hasonlóan az előző két évhez – a balesetek 5,9%-a következett be 2014-ben, ugyanakkor 9,6%-kal kevesebb balesetet okoztak 2013-hoz képest. A balesetek 4,6%-át segédmotoros kerékpárok, 3,8%-át motorosok okozták, 2,7%-ban egyéb okok játszottak közre.

A gyorsforgalmi úthálózat a legbiztonságosabb közúti közlekedési útvonal, ahol a nagy forgalmi leterheltség ellenére a balesetek mindössze 3,1%-a történt.

2014-ben – hasonlóan a 2013. évihez – a balesetek 10%-át okozták ittasan. Az ilyen jellegű balesetek száma a legtöbb kategóriában csökkent, a motorkerékpárosok 21, a kerékpárosok 12, a segédmotoros kerékpárosok 9,3%-kal kevesebb balesetet okoztak, mint egy évvel korábban. Az azonos kategóriájú balesetek közül az állati erővel vont járműves balesetek 38, a kerékpáros és a segédmotoros kerékpáros balesetek 22–22%-a történt alkohol befolyása alatt.

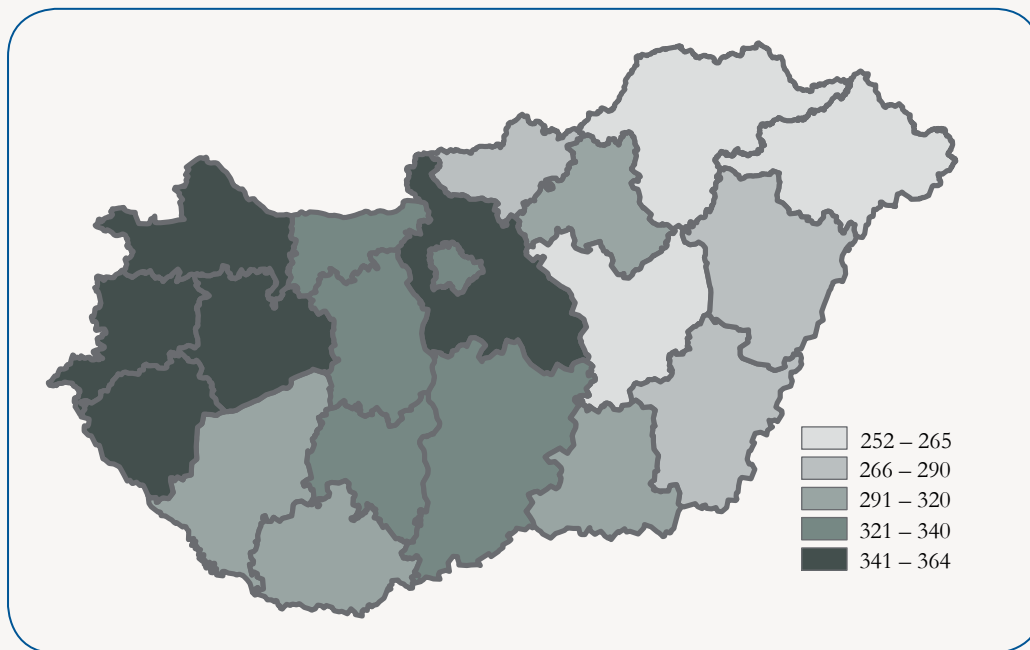
6. Területi összehasonlítás

A Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től kapott információk alapján a magyarországi **közúthálózaton** 2014-ben történt területi változások részben a gyorsforgalmi úthálózat bővülésének köszönhetőek, részben technikai jellegűek. Baranya megyében megépült a Villányt elkerülő út, míg Hajdú-Bihar megyében a mellékúthálózaton néhány útszakasz önkormányzati kezelésbe került át. Komárom-Esztergom megyében bekötőút épült Tornópusztánál, Somogy megyében a Marcalit elkerülő út készült el. Szabolcs-Szatmár-Bereg és Vas megyében tovább folytatódott az M3 és az M86 építése. Zala megyében a Hévízt elkerülő út készült el.

A személygépkocsik 2014. december 31-i állománya minden megyében nőtt, a legnagyobb mértékben Győr-Moson-Sopron (4,0%), Szabolcs-Szatmár-Bereg (3,0%), Pest (2,8%) és Zala (2,8%) megyében, a legkisebb mértékben Heves (0,7%), Baranya (1,4%) és Békés (1,4%) megyében. Az ezer lakosra jutó autók száma Pest, Vas, Győr-Moson-Sopron megyében volt a legmagasabb (364, 358, 355), Borsod-Abaúj-Zemplén, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legalacsonyabb (252, 260, 262). Az állomány egyharmadát Közép-Magyarországon regisztrálták.

22. ábra

Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2014



A Magyarországon működő közforgalmú **üzemanyag-töltőállomások száma** 2014 végén 2090 volt, 44-el kevesebb, mint egy évvel korábban. 2014-ben a legtöbb, 23 benzinkutat Budapesten zárták be. A legkevesebb, 24 darab töltőállomás Nógrád megyében üzemelt. A darabszámot tekintve a legnagyobb növekedés Pest megyében volt, ahol a töltőállomások száma 15-tel gyarapodott.

A töltőállomások eloszlását az adott megye vagy régió négyzetkilométerben mért nagyságából, valamint az ott regisztrált és üzemben tartott közúti gépjárművek számából képzett fajlagos mutatókkal érdemes összehasonlítani. Budapestre és Pest megyére nagyfokú koncentráció jellemző, Közép-Magyarországon, az ország területének 7%-án található a töltőállomások 26, a regisztrált autók 33%-a. A Dunántúlon a területi hányad és a két másik arány egymáshoz viszonyítva sokkal kiegyensúlyozottabb (39, illetve 32–32%). Az Alföld és Észak nagyrégióhoz tartozik az ország területének 53%-a, itt működik a töltőállomások 42%-a, miközben a személyautók 35%-át regisztrálták ebben a térségben. Az utóbbi nagyrégióban a száz négyzetkilométerre jutó autók száma a Közép-Magyarországon nyilvántartottnak mindössze 15, a töltőállomásokénak pedig 23%-a. Az Alföld és Észak nagyrégióban átlagosan 2, Közép-Magyarországon 8 töltőállomás található száz négyzetkilométeren.

Az országban 2014-ben összesen 2726 **postai szolgáltatóhely** működött, melyből Közép-Magyarországon 401. A maradék 2325 a további két fő területi egység között (Dunántúl, illetve Alföld és Észak) körülbelül azonos arányban oszlott el. A régiókon belül a postai szolgáltatóhellyel való ellátottság kiegyensúlyozott. Az ellátottsági adatok szerint 2014-ben is Budapesten jutott a legtöbb lakos egy postai szolgáltatóhelyre vetítve, bár a szolgáltatóhelyek száma csak a lakosok kiemelkedő számához

képest mondható relatíve kevésnek, amit a főváros magasabb népsűrűsége indokol (az utóbbi évben 10 652 fő jutott egy szolgáltatóhelyre). A legjobb ellátottság Észak-Magyarországon volt, ahol az elmúlt évben 2402 főt szolgált ki egy szolgáltatóhely. Az országban átlagosan 3615 lakos jutott egy postai szolgáltatóhelyre.

A 2014. év során felvett **levélpostai küldemények** 77%-át Közép-Magyarországon adták fel (ezen belül is Pest megye súlya a meghatározó, 424 millióval), a legkevesebbet Észak-Magyarországon (20 milliót). A lakossági adatokat figyelembe véve 2014-ben Közép-Magyarországon adták fel a legtöbb levelet, éves átlagban fejenként 170-et (ezen belül Pest megye 347 levél/fő). Magyarországon átlagosan 66 levelet adtak fel személyenként az év során.

A hazánkban felvett 1 millió darab **postacsomag küldemény** megoszlása Közép-Magyarország, Dunántúl, Alföld és Észak között közel azonos volt. Országos szinten a legmagasabb értéket (23%) Budapest képviselte. A további régiós adatok a lakosság számának tükrében kiegyensúlyozottak voltak.

Évek óta 700 körüli a főtevékenységüket tekintve **helyi és helyközi személyszállításra szakosodott**, 1 főnél több alkalmazottat foglalkoztató **működő vállalkozások** száma (2014-ben 707). Négy főnél több alkalmazottal 271 vállalkozás dolgozott 2014-ben. Mind a két kategóriára jellemző, hogy a vállalkozások több mint 30%-át Közép-Magyarországon jegyezték be (242 és 90). A személyszállító vállalkozások közül a legkevesebb Tolna (10–3) és Somogy (11–5), a legtöbb – Budapestet és Pest megyét leszámítva – Fejér (46–22) és Bács-Kiskun (52–18) megyében tevékenykedett.

Budapest súlya meghatározó a **helyi személyszállításban is**, 2014-ben részesedése meghaladta a kétharmadot, a 2,1 milliárd utazásból másfél milliárd (72%) fővárosi.

Erős koncentráció jellemző az **autóbusz-forgalomra** is: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye adja az ország összes utaskilóméter-teljesítményének több mint felét (54%), 2014-ben a 4,5 milliárd utaskilóméterből 2,4 milliárdot. 2014-ben a legkevesebb utast Tolna, Békés és Nógrád megyében (5,0; 7,4; 8,2 millió), a legtöbbet – Budapesten kívül – Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén és Csongrád megyében (76; 62, 59 millió) szállították.

A **villamoson** utazók 87%-a Budapesten veszi igénybe ezt a közlekedési eszközt. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamosközlekedés a legjelentősebb, több mint háromszorosa a szegedinek, 1,4-szerese a debreceninek. A debreceni 2-es villamosvonal megépítésével, illetve üzembehelyezésével a megyeszékhely részesedése a magyarországi villamosközlekedésben 2,1 százalékponttal, 4,7%-ra nőtt: a debreceni villamosok 2013-ban 12 millió, 2014-ben viszont már 21 millió utast szállítottak.

Trolibuszok Budapesten kívül Debrecen és Szeged utcáin járnak. 2014-ben az előző évhez viszonyítva a trolibuszon utazók száma 2,7, az általuk megtett utaskilóméter 2,1%-kal nőtt. Budapesten 5,5%-kal többen utaztak, Debrecenben és Szegeden viszont 6,2, illetve 8,5%-kal kevesebbszer használták ezt a közlekedési eszközt.

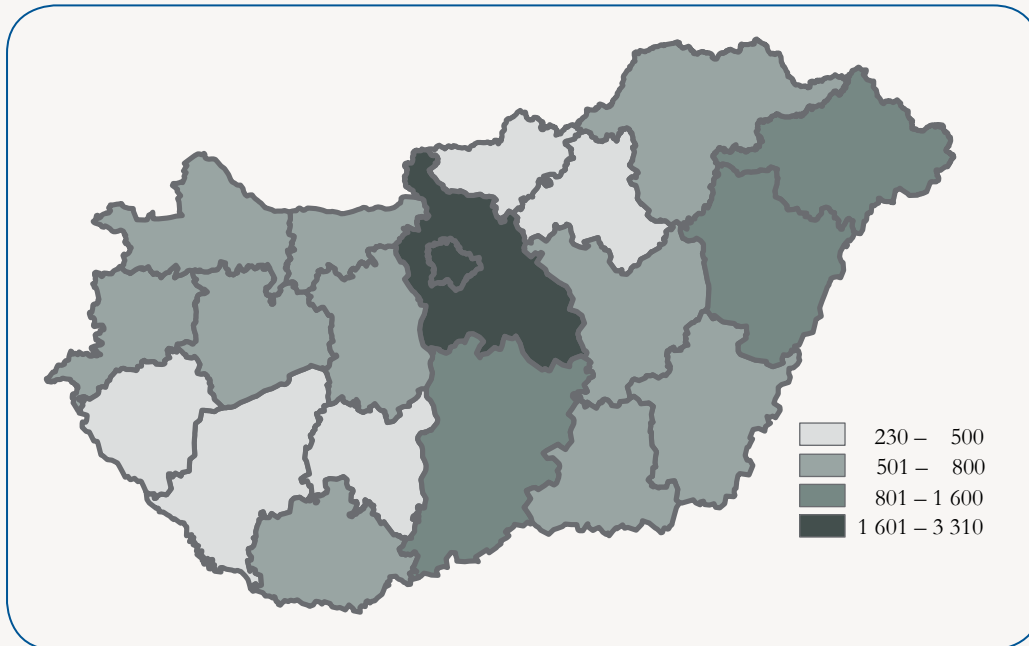
Budapesten a közösségi közlekedési eszközöket az utasok naponta átlagosan 4,2 millió alkalommal vették igénybe, az általuk megtett napi távolság 15 millió kilométer volt. Az előző évhez viszonyítva a napi utazások száma 8,0 az utaskilóméterben mért napi teljesítmény 7,0%-kal növekedett.

Magyarország két legnagyobb forgalmú **regionális repülőtere** a sármelléki Hévíz-Balaton Airport (korábban Fly Balaton Airport) és az Airport Debrecen, ezek nemzetközi utasforgalmat is bonyolítanak. 2014-ben a debreceni repülőtér utasforgalma – főleg a menetrend szerinti londoni járatoknak köszönhetően – 13%-kal, 146 ezer főre nőtt, járatainak száma 8,4%-kal, közel ezernégyezerre csökkent, miután a kisgépes forgalom teljesen megszűnt. A sármelléki légikikötő utasainak száma 2014-ben 14%-kal, 29 ezer főre nőtt, a járatok száma (795) – a nem kereskedelmi célú (kisgépes) forgalom 26 és a kereskedelmi 4,8%-os növekedésének eredőjeként – 17%-kal több volt, mint 2013-ban.

2014-ben Nyugat- és Dél-Dunántúl, valamint Észak-Magyarország kivételével a többi régióban a **személyes közúti közlekedési balesetek** növekedését regisztrálták. A balesetek száma 10 megyében nőtt, a legnagyobb mértékben Komárom-Esztergom megyében (13%).

23. ábra

A személy sérüléses közúti közlekedési balesetek száma területi bontásban, 2014



A balesetekben meghaltak száma 2014-ben két régió kivételével mindenhol csökkent, Közép-Magyarországon 26%-kal, Dél-Alföldön 11%-kal nőtt. Ennek ellenére 2014-ben országos szinten 6%-kal többen veszítették életüket közlekedési baleset következtében, mint 2013-ban.

A kézirat lezárása: 2015. október.

Jelmagyarázat

– = A megfigyelt statisztikai jelenség nem fordult elő.

.. = Az adat nem ismeretes.

X = A mutató nem értelmezhető.

+ = Előzetes adat.

R = Revideált adat.

0 = A mutató értéke olyan kicsi, hogy kerekítve zérust ad.

— , | = A vonallal elválasztott adatok összehasonlíthatósága korlátozott.

A százalék- és viszonyszámok kiszámítása kerekítés nélküli adatok alapján történt.

A részadatok összegei – a kerekítések miatt – eltérhetnek az összesen adatoktól.

További adatok, információk (linkek):

[Táblázatok](#)

[Módszertani megjegyzések](#)

Elérhetőségek:

kommunikacio@ksh.hu

info@ksh.hu

Telefon: (+36-1) 345-6789