

A szállítási ágazat helyzete, 2016



Tartalom

Összefoglaló.....	3
1. Nemzetközi kitekintés.....	4
1.1. Közlekedési infrastruktúra	4
1.2. Járműállomány	5
1.3. Áruszállítási teljesítmények	5
1.4. Személyszállítási teljesítmények.....	6
1.5. Közúti közlekedési balesetek	7
2. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helyzete a magyar gazdaságban.....	9
2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások.....	9
2.2. Bruttó hozzáadott érték.....	11
2.3. Beruházások	11
2.4. Az értékesítés árbevétele	12
2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma	12
2.6. Foglalkoztatottság.....	13
2.7. Árak	14
3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak	15
3.1. Közlekedési infrastruktúra	15
3.2. Járműállomány	16
3.3. Üzemanyagárak, -forgalom	18
4. Szállítási teljesítmények.....	19
4.1. Áruszállítás.....	19
4.1.1. Közúti áruszállítás.....	20
4.1.2. Vasúti áruszállítás	21
4.1.3. Belvízi áruszállítás	23
4.1.4. Csővezeték áruszállítás	24
4.2. Személyszállítás	25
4.2.1. Helyi személyszállítás	25
4.2.2. Helyközi személyszállítás	25
4.2.2.1. Közúti személyszállítás.....	26
4.2.2.2. Vasúti személyszállítás	27
4.2.2.3. Légi személyszállítás	27
4.2.2.4. Belvízi személyszállítás	29
5. Közlekedési balesetek	30
5.1. Személysérüléssel járó közlekedési balesetek	30
5.2. Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek	30
6. Területi összehasonlítás	33

Elérhetőségek

Jelmagyarázat

Táblázatok

Módszertan

Összefoglalás

- 2016. december 31-én a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a szállítási ágazatokban 35,6 ezer, a postai, futárpostai tevékenység ágazatban további 1,8 ezer **regisztrált vállalkozást** tartotunk nyilván. A vállalkozások közel kétharmada 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt. 2016-ban a gazdasági szervezetek regiszterében a szállítás, raktározás ágban 3,1 ezer újonnan alakult és 3,4 ezer megszűnt vállalkozást regisztráltunk.
- Az előzetes adatok szerint a szállítás, raktározás ágban a szolgáltatási tevékenységek igen széles skáláját végző, 4 fő feletti vállalkozások 2016. évi **értékesítésének nettó árbevétele** folyó áron 4,8%-kal múlta felül az előző évit, és megközelítette a 4700 milliárd forintot.
- 2016-ban a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág **beruházási volumene** 36%-kal esett vissza az előző évihez képest. A beruházások értéke folyó áron 369 milliárd forinttal, 685 milliárd forintra csökkent.
- Az exportorientált ágakhoz is szorosan kapcsolódó és így a nemzetközi gazdasági változásokra gyorsan reagáló szállítás, raktározás ágban tevékenykedő szervezetek az elmúlt évben az éves előzetes adatok szerint 1956 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket realizáltak, amely a teljes nemzetgazdaság hozzáadott értékének 6,5%-át tette ki.
- A szállítás, raktározás ág gazdasági szervezeteinél 190 ezer főt alkalmaztak teljes munkaidőben, ez a nemzetgazdaságban alkalmazottak 7,1%-a. 95%-uk a 4 fő feletti vállalkozásoknál dolgozott.
- A szállítási szolgáltatások 696 milliárd forinttal járultak hozzá a szolgáltatás-külkereskedelem 2016. évi pozitív egyenlegéhez.
- Az év végére a **közútigépjármű-állomány** (4,0 millió) 3,5%-kal nőtt 2015 végéhez képest. Az **állomány átlagos kora** 13,8 év, 2015-höz képest 0,1 évvel öregedett. Az átlagos kor az elmúlt tíz évben a válság előtti utolsó évben, 2007-ben volt a legalacsonyabb (10,4 év).
- A **különböző áruszállítási módok között együttesen** 2016-ban csaknem 286 millió tonna árut mozgattak meg, 0,6%-kal többet, mint 2015-ben. A 2016. évi 58,4 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 2,9 milliárddal, 5,2%-kal nőtt az előző évhez képest, a 2013. évit pedig 9,9%-kal haladta meg.
- A különböző szállítási módok közül továbbra is a **közúti áruszállítás** részesedése a legnagyobb. 2016-ban közúton szállították el az árutömeg 69%-át, és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 68%-a.
- A **vasúti áruszállítás** árutonnában mért teljesítménye 2016-ban 0,6%-kal csökkent, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 5,2%-kal emelkedett az előző évihez képest. A **belvízi forgalom** volumene 0,3, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 8,3%-kal nőtt. A **csővezetéken szállított áruk** összömege 30 millió tonna volt, a 2015. évinél 11%-kal több.
- 2016-ban a **helyi közösségi személyszállítást** hazánkban 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, ami 0,7%-kal több, mint 2015-ben. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény (8,2 milliárd utaskilométer) is 0,7%-kal növekedett.
- Magyarországon a helyközi **közösségi személyszállítás** utaskilométerben mért teljesítménye 2016-ban 5,1%-kal 27 milliárdra, ezen belül a **légi személyszállítás** 24%-kal 6,0 milliárdra, az **autóbuszos** 0,8%-kal 13,2 milliárdra, a **vasúti személyszállítás** 0,6%-kal 7,7 milliárdra nőtt. A **belvízi személyszállítás** teljesítménye elhanyagolható (9,9 millió utaskilométer). A **közúton történő helyközi közösségi közlekedést** igénybe vevő utasok száma 2015-höz képest 2016-ban 2,2%-kal 497 millióra mérséklődött.
- 2016-ban a **személy sérüléses közúti közlekedési balesetek** száma 1,8%-kal növekedett az előző évhez képest. A halálos közúti balesetek száma 3,4%-kal csökkent.

1. Nemzetközi kitekintés

A szállítás és közlekedés helye a nemzetközi gazdasági környezetben¹

1.1. Közlekedési infrastruktúra

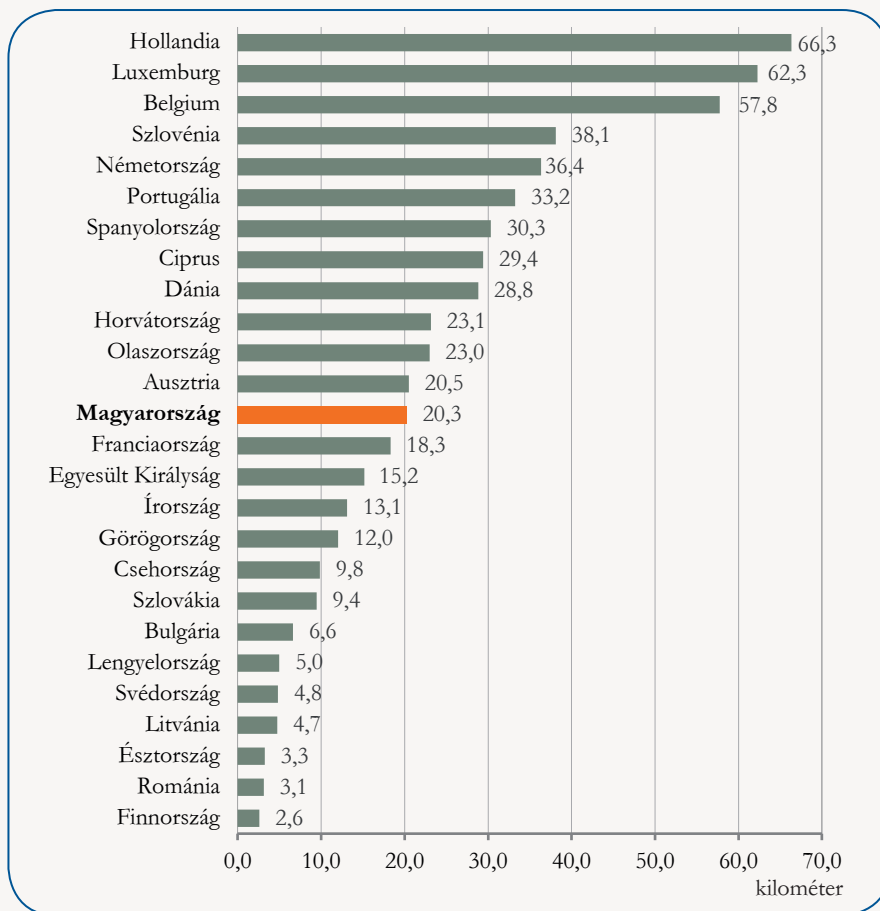
2015 végén az Európai Unióban (EU-28) közel 76 ezer kilométer volt az **autópálya-hálózat** hossza, ennek 88%-a a régi tagállamokban (EU-15) állt rendelkezésre. Az autópálya-építés a 2004-ben vagy azután csatlakozott 13 tagországban volt dinamikusabb a 2012-höz képest mért 14%-os növekedéssel, mialatt az EU-15-ben ugyanez 2,5%-ot ért el.

2015-ben az Európai Unióban az ezer négyzetkilométerre jutó autópályák hossza átlagosan 17 km volt, ezen belül Hollandiában (66 km), Luxemburgban (62 km) és Belgiumban (58 km) volt a leghosszabb. Az autópálya-hálózat hossza a régi tagországok (EU-15) átlagában 20, az új tagországok (EU-13) átlagában 7,8 km volt. A Visegrádi országok² átlagában ennél némileg több, 8,8 km, ezen belül Magyarországon a leghosszabb, 20 km.

Az autópálya-hálózat hossza 2014-ről 2015-re Magyarországon 5,7%-kal, az EU-28 országaiban 1,3%-kal, a régi tagállamokban 2,9%-kal, az új tagállamokban 4,4%-kal, a V4-országokban pedig 3,3%-kal nőtt.

1. ábra

Ezer négyzetkilométerre jutó autópályák hossza az EU-28 országokban, 2015



Forrás: Eurostat adatbázis és az Európai Bizottság *EU transport in figures Statistical Pocketbook*, 2017 c. kiadványa.

¹ Ahol 2013-as vagy 2014-es adatok szerepelnek, ott a kézirat lezárásának időpontjáig az Eurostat még nem tette közzé a 2015-re vonatkozó adatokat.

² Visegrádi országok (V4): Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovákia.

1.2. Járműállomány

A lakosság számában és területileg is nagyon eltérő európai uniós országok járműállományát leginkább a motorizációs ráta, azaz az ezer főre jutó személygépkocsi darabszáma alapján lehet egymással összehasonlítani.

Ennek értéke 2015-ben az EU-28 országokban 498 volt, a legtöbb személygépjármű Luxemburgban (661), a legkevesebb Romániában (261) jutott ezer főre, míg Magyarország (325) az utolsó előtti helyet foglalta el.

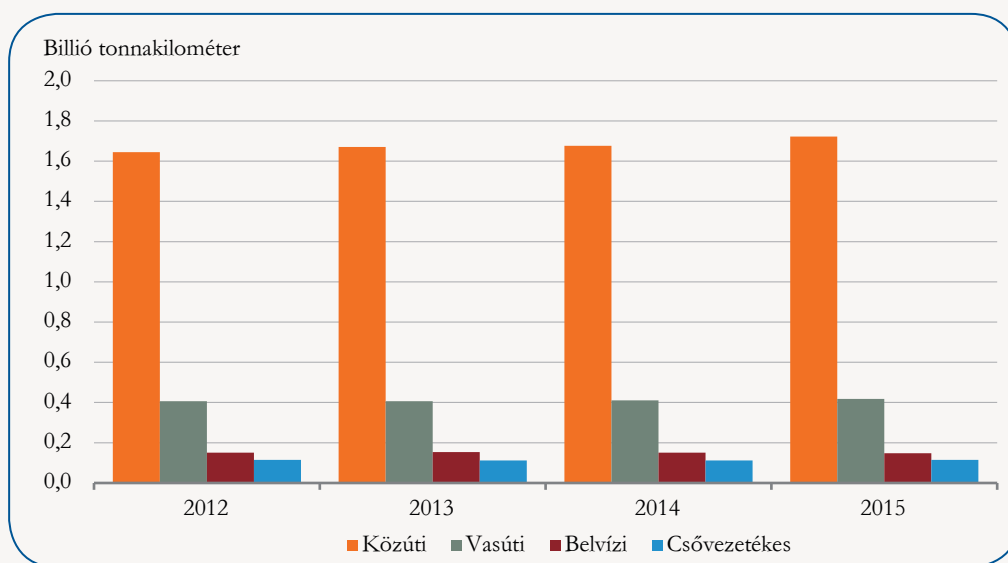
1.3. Áruszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban a közúti, vasúti, belvízi és csővezetékes szállítási módok együttes, tonnakiló méterben mért áruszállítási teljesítménye 2015-ben 2,3%-kal nőtt az előző évhez viszonyítva, ezen belül a belvízi áruszállítás 2,2%-kal csökkent, a vasútié 1,6, a csővezetékesé 3,5, a közútié 2,8%-kal emelkedett. 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 formák irányába. 2015-ben a közúti áruszállítás részaránya az EU-28 tagországaiban 72, Magyarországon 68% volt. Az egyes országokban regisztrált nehéz-tehergépjárművek³ szállítási teljesítménye alapján Magyarország részesedése az EU-28 közúti áruforgalmából 2015-ben 2,2% volt, ugyanannyi, mint az előző évben. A visegrádi országok összes részesedése 22% volt, nem változott a 2014. évihez képest. 2015-ben az EU-ban átlagosan a szállítási módok közül a környezetkímélő vasúti áruszállítás súlya 17%, teljesítménye összesen 418 milliárd árutonnakiló méter volt. Magyarország a 2015. évi teljesítménye (10 milliárd árutonnakiló méter) alapján a tagországok rangsorában a 13. helyet foglalta el. A teljesítményben az előző évhez mérten 1,5%-os csökkenés tapasztalható. Az EU-28 együttes teljesítménye 1,6%-kal múlta felül a 2014. évet.

2015-ben 2014-hez viszonyítva az Európai Unióban a belvízi áruszállítási teljesítmény 2,2%-kal mérséklődött, a V4-csoportba tartozó országokban a csökkenés 5,9% volt. Magyarországon 0,7, Csehországban 22%-kal nőtt a teljesítmény, de ez nem ellensúlyozta a szlovákiai 18, illetve lengyelországi 20%-os visszaesést. Az elmúlt fél évtizedben a V4-országok részesedése az Európai Unió belvízi áruszállítási teljesítményének 2%-a körül alakult, 2015-ben 1,8% volt. A visegrádi országok teljesítményének mintegy kétharmadát Magyarország adja.

2. ábra

Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban



Forrás: Eurostat adatbázis és az Európai Bizottság EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2017 c. kiadványa.

³ Nehéz-tehergépjárművek alatt a 3,5 tonna és afeletti teherbírással rendelkező tehergépjárművek és vontatók értendők.

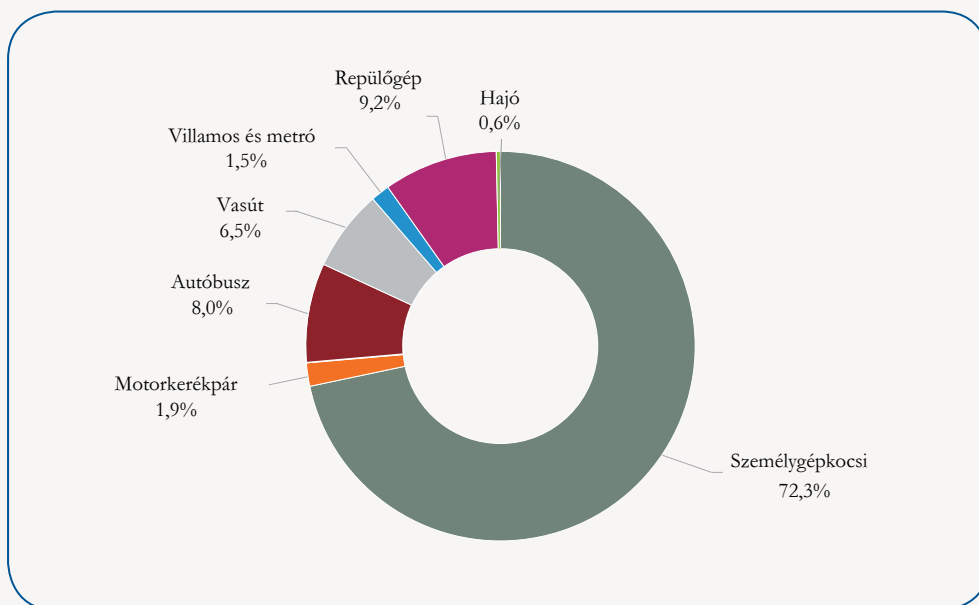
1.4. Személyszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban 2015-ben a személyszállítás utaskilométerben mért összteljesítménye 2,6%-kal⁴ nőtt. A bővülés mindegyik szállítási módozatra jellemző volt, közülük a légi 6,5, a személygépkocsi 2,3, a busz 2,1, a villamos és metró 1,7 %-kal emelkedett.

A személygépkocsi-forgalom részaránya az összforgalom 71%-a, 4719 milliárd utaskilométer volt. A repülőgépen történt utazások a személyszállításból 9,8%-kal részesedtek, meghaladták az autóbuszos (8,2%), valamint a vasúti személyszállítás (6,7%) utaskilométerben mért teljesítményének arányát.

3. ábra

A személyszállítás megoszlása módozatok szerint utaskilométer alapján az Európai Unióban, 2015



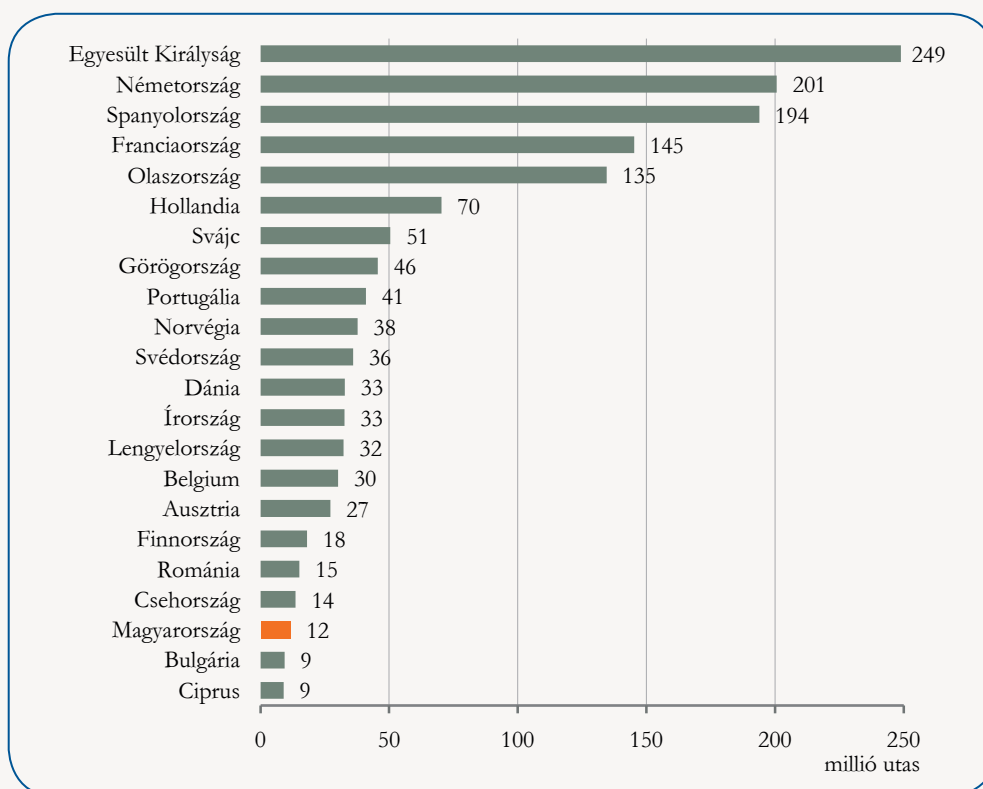
Forrás: Az Európai Bizottság EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2017 c. kiadványa.

2015-ben 2014-hez viszonyítva a V4-csoport országaiban a személygépkocsik és a vasúti forgalom utaskilométerben mért teljesítménynövekedése meghaladta az EU-átlagot. Az EU-28 országokban a gépkocsival megtett utaskilométer 2,3, a V4-országokban 2,7%-kal emelkedett. A legjelentősebb, 10%-os növekedés Írországban történt, de jelentős, 7,3%-os volt Lettországban is. A vasúti utaskilométerben mért teljesítmény az unió átlagában 1,9, a visegrádi országok átlagában 7,5%-kal bővült. Ez utóbbiak közül egyedül Magyarország teljesítménye csökkent (–1,7%), a legmagasabb növekedés Lengyelországban volt (8,5%). A buszforgalom az EU-28 átlagában 2,1%-kal emelkedett. A V4-országok közül Magyarországon 1,0%-kal nőtt, Szlovákiában lényegében stagnált (0,3%), Csehországban és Lengyelországban viszont csökkent az utaskilométer (2,8, illetve 4,0%).

⁴ Forrás: az Európai Bizottság EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2017 c. kiadványa.

4. ábra

Az európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2016



Forrás: Eurostat, http://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/ttr00012.html.

Az Európai Unió légi személyszállítási „nagyhatalmai” (100 millió főt meghaladó éves utasforgalom a repülőtereken) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország. Az európai országok repülőtéri utaslétszáma alapján összeállított rangsorban Magyarország a 20. helyet foglalta el (11,7 millió fő).

1.5. Közúti közlekedési balesetek

Az Európai Unió 2011-ben jóváhagyott közlekedési *Fehér könyv*⁵ stratégiai célként tűzte ki a közúti közlekedési balesetben meghaltak számának felére csökkentését 2020-ig.

Előzetes adatok szerint 2016-ban az Európai Unió közútjain összesen 25 671 személy vesztette életét közúti közlekedési balesetek során. Az EU-28 országokban bekövetkezett halálesetek száma 1,8, a visegrádi országokban pedig 3,2%-kal csökkent a 2015. évihez képest. Magyarországon 2016-ban az Eurostat által publikált előzetes adatok alapján 7,3, a végleges adatok alapján 5,8%-kal mérséklődött a közúti közlekedési balesetekben meghaltak száma.

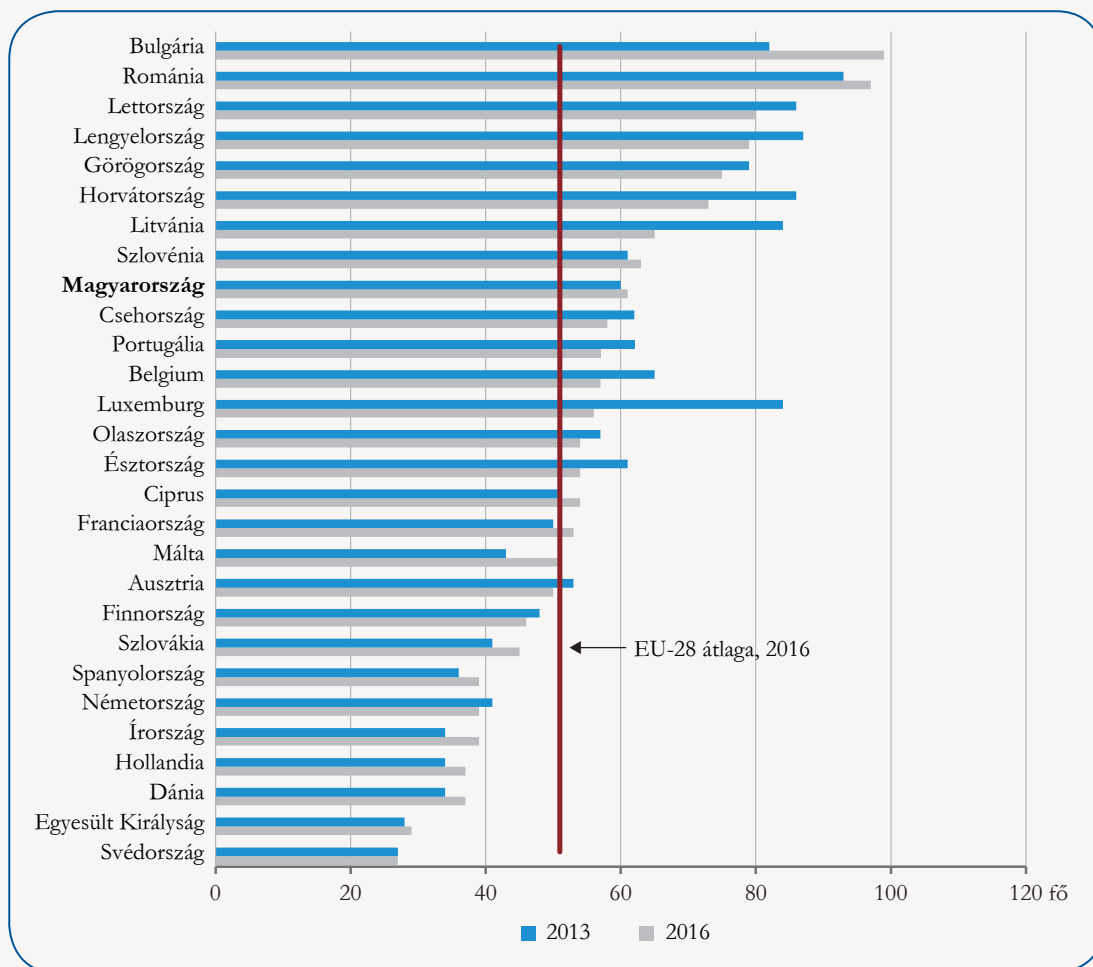
2013-ban az egymillió lakosra jutó halálesetek száma az EU 28 országában átlagosan 51, a visegrádi országok esetében pedig 76 volt. Magyarországon az egymillió lakosra vetített érték 60 fő volt.

2016-ban a lakosság számához viszonyított halálesetek számában hazánk 10 fővel meghaladja az EU-28 átlagát, a közúti közlekedési balesetek halálozási aránya az EU-28 teljes lakosságára vetítve továbbra is 51, a V4-országok esetében pedig 70 főre (7,6%-kal) csökkent 2013-hoz viszonyítva. Hazánkban a mutató értéke ezzel ellentétben 61 főre (2,1%-kal) emelkedett. A vizsgált évben ez a halálozási mutató Svédországban volt a legalacsonyabb (27), Bulgáriában a legmagasabb (99 fő).

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>.

5. ábra

A közúti közlekedési balesetek során meghalt személyek egymillió lakosra jutó száma az EU-28 országokban



Forrás: http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_ANNUAL_REPORT_2017-final.pdf.

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

2016. december 31-én a nemzetgazdaság egészében 1,8 millió, ezen belül a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 37,4 ezer **gazdasági szervezetet** tartottunk nyilván, aránya 2,0% volt, ez utóbbi gyakorlatilag nem változott 2014 óta. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 2016 év végén regisztrált gazdasági szervezetek kétharmada 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt, arányuk egy év alatt 8 százalékponttal csökkent.

2016-ban a nemzetgazdasági ágba sorolt szállítási, szállítást kiegészítő, tárolási, raktározási, postai tevékenységet végző szervezetek az előzetes éves adatok alapján folyó áron összesen 1956 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket (alapáron) állítottak elő, ami 6,7%-kal volt több az előző évinél. Ezzel a teljesítményükkel **6,5%-kal** járultak hozzá a teljes nemzetgazdaság **bruttó hozzáadott értékének** előállításához. 2016-ban a nemzetgazdasági **beruházások 5139 milliárd** forint folyó áron számított teljesítményértékének 13%-át, **685 milliárd** forintot realizáltak ebben az ágban. 2016-ban a teljes nemzetgazdaságon belül a szállítás, raktározás, a kapcsolódó kiegészítő, valamint a postai és futárpostai tevékenységet végző szervezeteknél a **teljes munkaidőben foglalkoztatottak 7,1%-os** részaránya nem változott az egy évvel korábbihoz képest.

2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások⁶

2016. december 31-én az egy évvel korábbi adathoz képest a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül az egyéb szárazföldi személyszállítás alágazatban a **regisztrált gazdasági szervezetek számában** történt a legjelentősebb növekedés (+364), míg a közúti áruszállítás, költöztetés alágazatban a legnagyobb csökkenés (–176 db) .

2016. december 31-én a gazdasági szervezetek regiszterében a **főtevékenységük** szerint a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágba tartozó szervezetek négyötöde (29,7 ezer) a szárazföldi és csővezetékes szállítás, 15%-uk (5,5 ezer) a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység és további 4,8%-uk (1787) a postai, futárpostai ágazatban volt bejegyezve.

A 2016. december 31-i állapot szerint a nemzetgazdaság egészében a **regisztrált vállalkozások** száma – a 2015. évi visszaesést követően – csekély, 0,4%-os mértékben bővült, számuk megközelítette az 1,7 milliót. Ahogy a korábbi években, úgy 2016-ban is a regisztrált gazdasági szervezeteken belül a **vállalkozások súlya** volt a **meghatározó** – nemzetgazdasági szinten 92%, a szállítás, raktározás ágban pedig 99%. A szállítás, raktározás ágban kisebb mértékben, de tovább folytatódott az évek óta tartó csökkenő tendencia, aminek következtében 2016 végére az összes vállalkozás száma 1,0%-kal, 36,8 ezerre mérséklődött. Ezen belül a társas vállalkozások és az önálló vállalkozók 2015. december 31-i, még közel azonos, 50–50%-os aránya egy év alatt (1,5 százalékponttal⁷) eltolódott ez utóbbi gazdálkodási forma javára.

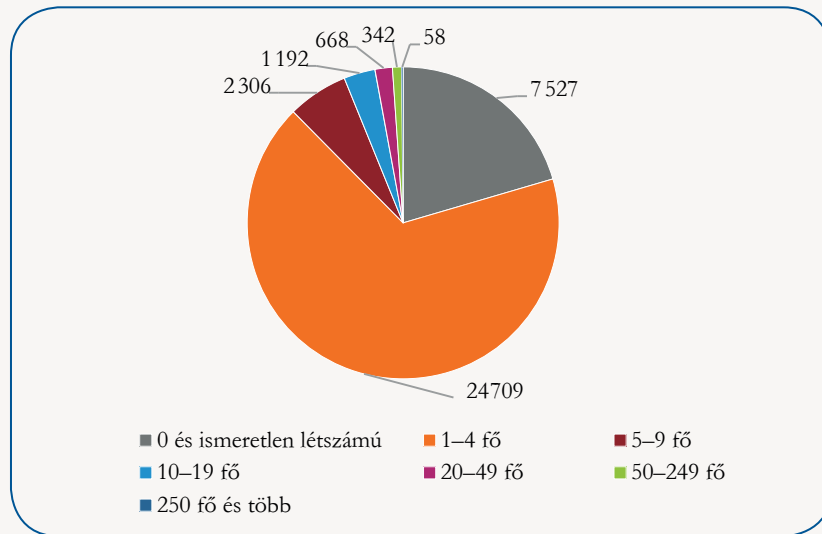
A gazdasági szervezetek regiszterében 2016 végén a szállítás, raktározás ágban **gazdálkodási forma** szerint 14,5 ezer korlátolt felelősségű társaságot tartottunk nyilván, a társas vállalkozások 81%-át. Bár a társas vállalkozások több mint 17%-át kitevő, 3,1 ezer nyilvántartott betéti társaság száma a jogi környezet változása miatt is évről évre fokozatosan csökkent (2016-ban 8,7%-kal), továbbra is jelentős gazdálkodási forma maradt.

⁶ Gazdasági szervezetek alatt értendők a gazdasági szervezetek gazdálkodási forma szerinti osztályozása (GFO'14) szerint a vállalkozások, a költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek, a nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelt szervezetek, valamint az egyéb gazdasági szervezetek.

⁷ A jogszabályi környezet változása, a 2014. március 15-i hatállyal életbe lépett új polgári törvénykönyv rendelkezései érintették a társas vállalkozásokat: a korlátolt felelősségű társaságokat jegyzett tőkéjük 3 millió forintra történő emelésével, illetve a betéti társaságokat létesítő okiratukra vonatkozóan, amely az átmeneti határidő után már nem tartalmazhat a Ptk. rendelkezéseivel összhangban nem álló rendelkezést.

6. ábra

**A szállítás, raktározás ágban regisztrált vállalkozások száma
létszámkategória szerint, 2016**



A főtevékenységük szerint a szállítás, raktározás ágba sorolt vállalkozások létszám-kategória szerinti összetételében 2016-ban nem történt lényeges változás az egy évvel korábbi állapothoz képest, a nyilvántartott vállalkozások 73%-a 1–9, további 5,1%-uk 10–49 főt foglalkoztatott, míg az 50 fő feletti létszám-kategóriába tartozók aránya 1,1% volt. 2016 végén a legtöbb vállalkozást (33,6 ezer) a közúti áruszállítás, költöztetés, a taxis és a máshová nem sorolt egyéb szárazföldi személyszállítás, az egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás, valamint az egyéb postai, futárpostai szolgáltatás szakágazatokban tartottuk nyilván, ezen belül – tevékenységük jellegéből adódóan – 69%-ukat az 1–4 foglalkoztatottal rendelkező mikrovállalkozások között.

2016-ban a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban újonnan 3,1 ezer vállalkozás alakult, 39%-kal több, mint 2015-ben. 57%-uk a közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes szállítás (32%), valamint a taxis személyszállítás (25%) szakágazatokban került bejegyzésre. 2016-ban a megszűnt vállalkozások száma 3,4 ezer volt, 9,5%-kal kevesebb az előző évinél. Összetételében 67%-os részarányt képviselt az előzőekben említett két szakágazat, esetükben a megszűnt vállalkozások száma 28%-kal több volt az újonnan alakult vállalkozásokénál.

2015. december 31-én a szállítás, raktározás ágban regisztrált vállalkozások 64%-a, 23,6 ezer volt ténylegesen működő⁸, gazdasági tevékenységet végző vállalkozás.

A nemzetgazdasági ágon belül a működő vállalkozások száma 2014-ről 2015-re növekedett a taxis (+6,7%) és az egyéb szárazföldi személyszállítás (+2,2%) szakágazatban, a légi szállítás (+5,1%), a raktározás és a szállítást kiegészítő szolgáltatás (+4,3%) ágazatokban, csökkent a vasúti szállítás (–12%), a városi, elővárosi szárazföldi személyszállítás (–9,6%) szakágazatokban és a vízi szállítás (–1,8%) ágazatban.

1. tábla

A működő vállalkozások száma 2015 év végén

Létszám-kategória, fő	Száma, darab	Megoszlás, %	Előző év=100,0
1–4	19 282	81,8	100,4
5–9	2 147	9,1	106,1
10–19	1 137	4,8	108,0
20–49	623	2,6	107,8
50–249	319	1,4	111,9
250–499	57	0,2	78,1
Összesen	23 565	100,0	101,5

⁸ Működő vállalkozás: a tárgyévben, illetve az előző év során adóbevallást (pl. áfa, társasági adó) nyújtott be, illetve statisztikai adatszolgáltatást teljesített, vagy a tárgyévben vagy az azt megelőző év során alakult.

2015-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban működő vállalkozások 82%-a 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt. A ténylegesen működő vállalkozások száma 2014-ről 2015-re az 50–249 fő közötti létszámkategóriában – a közúti áruszállítás és a szállítást kiegészítő tevékenység szakágazatokban – növekedett a legnagyobb, 12%-os mértékben. A megyei autóbusz-társaságok 2015. január 1-jei regionális közlekedési központokká alakulása következtében a legnagyobb, legalább 250 főt foglalkoztató működő vállalkozások száma 22%-kal csökkent az egyéb szárazföldi személyszállítás ágazatban.

2.2. Bruttó hozzáadott érték

A 2016. évi előzetes adatok alapján a nemzetgazdaság egészében előállított, folyó áron számított 29 943 milliárd forint **bruttó hozzáadott érték** 6,5%-a (1956 milliárd forint) a szállítás, raktározás, valamint a postai, futárpostai tevékenység ágazataiba sorolt szervezetekhez kötődik. Éves szinten a szállítás, raktározási ágban 5,5%-os volumennövekedés⁹ valósult meg, amely 4,2 százalékponttal múlta felül a 2015. évi bővülést. A nemzetgazdasági ágon belül a legnagyobb részarányú (51%) szárazföldi és csővezetékes szállítás ágazatban 2015-höz képest folyó áron 81 milliárd forinttal több, 1007 milliárd bruttó hozzáadott érték keletkezett, amely volumenében 7,3%-os növekedést jelentett, és 3,4%-os arányban járult hozzá a teljes nemzetgazdaság teljesítményéhez. 2016-ban a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág folyó áras bruttó hozzáadott értékéből 9,7%-os részarányt képviselő légi szállítási ágazatban valósult meg egy év alatt a legnagyobb volumennövekedés (+24%). A tárgyévben a raktározás, szállítást kiegészítő szolgáltatás ágazatban (súlya 30% a nemzetgazdasági ágon belül) előállított bruttó hozzáadott érték folyó áron 7,2 milliárd forinttal (594 milliárd forint) bővült, míg volumenét tekintve csekély mértékben (–0,8%) csökkent az előző évi szinthez képest. Ez utóbbi mértéke 7 százalékponttal volt kevesebb, mint 2012–2016 között a mélypontot jelentő 2015-ben. 2016-ban a postai, futárpostai tevékenység ágazatban folyó áron számítva 2,9 milliárd forint volt a bruttó hozzáadott érték növekedése, ami az árváltozásokat kiküszöbölő volumenindex alapján 1,1%-os mérséklődést jelent az előző évi szinthez képest.

2.3. Beruházások

A 2016. évi előzetes adatok szerint a nemzetgazdaságban megvalósult, folyó áron 5139 milliárd forint beruházási teljesítményérték 13%-a a szállítás, raktározás ágban realizálódott. A főtevékenységük szerint ebbe a nemzetgazdasági ágba sorolt gazdasági szervezetek¹⁰ **beruházásainak teljesítményértéke** meghaladta a 685 milliárd forintot, ami 369 milliárd forinttal, folyó áras dinamikáját tekintve 35%-kal volt kevesebb az előző évinél. A szállítás, raktározás ág 2016. évi beruházásainak volumenindexe 36%-kal csökkent, míg a nemzetgazdaság átlagában 15%-kal.

2013–2016 között a szállítás, raktározás ágban működő gazdasági szervezetek, évente átlagosan folyó áron 876 milliárd forintot fordítottak beruházásra. Ezen időszakon belül a 2013–2015. években a vasúti hálózat felújítása és az autópályabővítési munkák miatt a beruházások teljesítményértéke kiugróan magas volt, évente megközelítette az 1,1 ezer milliárd forintot. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban a főként európai uniós forrásból megvalósuló, nagy értékű, a vasúthálózat korszerűsítésére, az autópálya- és közúthálózat építésére, illetve felújítási munkákra irányuló projektek döntő része 2015 végére 2016-ra már lezárult, ebből eredően 2016-ban a beruházások volumene 36%-kal esett vissza.

2016-ban a szállítási ágazatok közül a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatba sorolt szervezetek beruházásainak részaránya volt a legnagyobb (62%), ugyanakkor az előző évihez képest teljesítményértékük folyó áron 303 milliárd forinttal, volumenében – a szállítás, raktározás ágat is meghaladó mértékben – 43%-kal csökkent 2015-höz képest. Ennek oka, hogy az ágazaton belül a 88%-os súlyú szárazföldi szállítást kiegészítő tevékenység szakágazatban egy év alatt a folyó áron számított beruházási teljesítményérték 306 milliárd forinttal csökkent. Ezt a visszaesést nem tudta ellensúlyozni, az ágazaton belül kisebb részarányt képviselő rakománykezelés szakágazat 77%-os (+1,8 milliárd forint), és a légi szállítást kiegészítő szolgáltatás 22%-os (+2,2 milliárd forint) beruházási teljesítményértékének bővülése sem.

⁹ A volumenindex kiküszöböli az árváltozás hatásait.

¹⁰ A 4 fő feletti vállalkozások, költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek.

A szállítási ágazaton belül, a csekély részaránnyal rendelkező belvízi áruszállítás területén történt további jelentős visszaesés egy év alatt a folyó áron számított beruházási teljesítményértékben (57 millió forintról 6 millió forintra), valamint a volumenindexben (–89%) is.

A nemzetgazdasági ágon belül 2016-ban az előző évhez viszonyítva a legnagyobb beruházási volumennövekedés (788%) a 6,8%-os súllyal rendelkező légi szállítás ágazatban valósult meg. A tárgyévben a raktározás, tárolás alágazatban folyó áron 19 milliárd forint összegű, (+6,7 milliárd forint) beruházás valósult meg, ami a 2015-ös alacsony bázis szint mellett 53%-os volumenbővülést eredményezett.

2.4. Az értékesítés árbevétele

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban a többféle szolgáltatási tevékenységet végző, 4 fő feletti vállalkozások 2016. évi **értékesítésének nettó árbevétele** – előzetes adatok szerint és folyó áron – megközelítette a 4700 milliárd forintot, ami 6,2%-a volt a teljes nemzetgazdaság árbevételének. Főtevékenységük szerint a szállítás, raktározás ágba tartozó vállalkozások folyó áras árbevétele 2013 óta évente átlagosan 7,0%-kal, 2016-ban 4,8%-kal növekedett az előző évhez képest. 2016-ban a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a 36%-os részaránnyal rendelkező raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban – a 2015. évi visszaesést követően – 2,6%-kal emelkedett az árbevétel összege (1666 milliárd forintra). A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág 2016. évi árbevételének 46%-a, 2170 milliárd forint a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatba sorolt vállalkozások teljesítményéből származott, amely 4,8%-kal múlta felül az előző évi teljesítményt. A légi szállítás ágazatban 561 milliárd forint árbevételt realizáltak 2016-ban, amely folyó áron számítva 11%-kal haladta meg a 2015. évi adatot.

2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma

2013 óta folyamatosan növekszik a szolgáltatások és ezen belül a **szállítási szolgáltatások folyó áras külkereskedelmi forgalma**. 2016-ban a behozatal értéke folyó áron 4,8%-kal, 978 milliárd forintra, a kivitel összege 6,5%-kal, 1674 milliárd forintra nőtt az előző évihez képest. 2016-ban a szállítási szolgáltatások külkereskedelme a teljes szolgáltatásexportból 25, az importból pedig 22%-os aránnyal részesedett. A 2016. évi aktívum 58 milliárd forinttal, 9,1%-kal volt több a 2015. évinél.

2. tábla

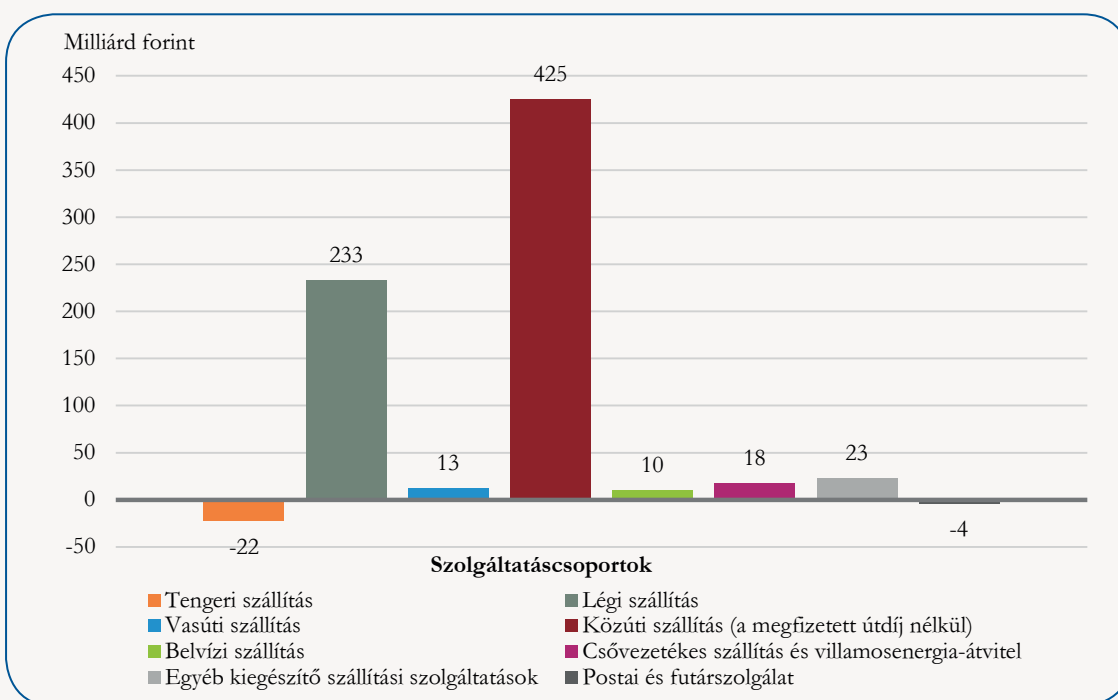
A szolgáltatás- külkereskedelmi forgalom értéke szolgáltatásfajtánként, 2016

Szolgáltatáscsoportok	(milliárd forint)	
	Import	Export
Tengeri szállítás	40	18
Légi szállítás	380	613
Vasúti szállítás	80	92
Közúti szállítás	336	761
Belvízi és folyami szállítás	8	18
Csővezetékes szállítás és villamosenergia-átvitel (aggregátum)	8	26
Egyéb kiegészítő szállítási szolgáltatások	87	110
Postai és futárszolgálat (aggregátum)	39	36
Szállítás összesen	978	1 674

2016-ban a szolgáltatás- külkereskedelem folyó áron számított többlete 2185 milliárd forint volt, amihez 32%-kal – 696 milliárd forinttal – járultak hozzá a szállítási szolgáltatások. A szállítási szolgáltatások exportjában a legnagyobb bevétel, 761 milliárd forint (részaránya 45%) a közúti szállítás, további 613 milliárd forint (részaránya 37%) a légi szállítás szolgáltatáscsoport forgalmából származott.

7. ábra

A szállítási ágazat szolgáltatás-külkereskedelmi egyenlege szolgáltatáscsoportonként, 2016



Ebből eredően a szállítási ágazat szolgáltatás-külkereskedelmi forgalmának pozitív egyenlegéhez 61%-os arányban – 425 milliárd forint aktívummal – a közúti szállítás szolgáltatáscsoport járult hozzá. A tengeri szállítás, valamint a postai és futárszolgálat szolgáltatáscsoportokban a tárgyévi import összege meghaladta a bevételekét, így a mérleg aktívumát 22, illetve 4 milliárd forint értékben csökkentették.

2.6. Foglalkoztatottság

2016-ban a **szállítási, raktározási ágban működő gazdasági szervezetek** teljes munkaidőben közel 190 ezer főt foglalkoztattak, arányuk a nemzetgazdaságban változatlanul 7,1% volt, számuk több mint 5400 fővel nőtt az előző évihez képest. A szállítás, raktározás ágba tartozó ágazatok közül az elmúlt évben a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatban dolgozott a teljes munkaidős munkavállalók 56%-a, majdnem 106 ezer fő, közel 4 ezerrel többen, mint egy évvel azelőtt. Az ágazaton belül a legtöbb, 50 ezer főt (részaránya 48%) a közúti áruszállítás, költöztetés és a csővezetékes szállítás alágazatokban, és további közel 37 ezer munkavállalót (részaránya 35%) az egyéb szárazföldi személyszállítási alágazatban foglalkoztattak. 2016-ban a nemzetgazdasági ágon belül a szintén jelentős, közel 30%-os súllyal rendelkező raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban a megelőző évihez képest 3,2%-kal – 57 ezer főre – bővült a teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül az egyéb postai, futárpostai tevékenység szakágazatban az elmúlt négy év alatt folyamatosan – 2016-ban 2015-höz képest 15%-kal – bővült a teljes munkaidőben dolgozók száma.

A szállítás, raktározás ágazatokban az egy főre jutó havi **bruttó átlagkereset** 2016-ban 248 ezer forint volt, amely 3,5%-kal haladta meg az előző évit, de több mint 15 ezer forinttal maradt el a nemzetgazdaság átlagától. Az ágazaton belül igen széles határok között mozgott a teljes munkaidőben foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresete. A közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes szállítás szakágazatokban, valamint a vízi szállítás ágazat esetében a nemzetgazdasági átlagnál jóval alacsonyabb, mindössze 173, illetve 206 ezer forint volt a havi bruttó átlagkereset. A légi személyszállítási szakágazatban – ahol egyötödével (21%) többen dolgoztak, mint 2015-ben – a havi bruttó átlagkereset a háromszorosa (793 ezer forint), a légi szállítás kiegészítő szolgáltatásban pedig 2,3-szorosa (606 ezer forint) volt a nemzetgazdasági átlagnak.

2.7. Árak

A rövid távú statisztikákról szóló uniós jogszabály¹¹ előírásainak megfelelően a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül négy szolgáltatáscsoport **kibocsátásiár-indexeinek** megfigyelése történik. 2016-ban a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban szolgáltatást végző vállalkozások kibocsátási árai **csekély mértékben, 0,8%-kal csökkentek** az előző évhez képest. A közúti áruszállítás, a raktározás és tárolás, a rakománykezelés és a postai, futárpostai ágazatokban tevékenykedő vállalkozások piaci szolgáltató tevékenységére és azon keresztül az ügyfélkörük részére nyújtott szolgáltatások áaira a gazdaság állapota, az ipar és a kereskedelem, az agrárium teljesítménye, a vállalkozások pénzügyi helyzete, a forint euróhoz viszonyított árfolyama is hatással van. 2016-ban a meghatározó súllyal rendelkező közúti áruszállítás szolgáltatásainak díjai csökkentek éves szinten átlagosan 1,0%-kal. 2016-ban a megfigyelt szolgáltatáscsoportok közül a teljes ügyfélkörnek nyújtott szolgáltatások díjai a rakománykezelést végző szolgáltatók esetében gyakorlatilag változatlanok maradtak (–0,3%), míg a raktározási, tárolási szolgáltatások díjai éves szinten 2,1%-kal meghaladták az előző évi kibocsátási árakat. A postai, futárpostai tevékenységek díjai 0,9%-os mértékben emelkedtek, a növekedés üteme 1,0 százalékponttal volt alacsonyabb a 2015. évinél.

2016-ban az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása (COICOP) szerint a közlekedés és szállítás csoportban a **fogyasztói árak színvonala** átlagosan 2,9 százalékkal csökkent. A tárgyévben egy év alatt a személyszállító járművek karbantartása és javítása szolgáltatások csoportjában 2,6%-os drágulást, míg az üzemanyagok és kenőanyagok esetében 7%-os csökkenést mértünk. A légi személyszállítás fogyasztói árindexe 1,8%-kal mérséklődött az egy évvel korábbihoz képest. 2016-ban a járművek fogyasztói ára átlagosan 2,0%-kal emelkedett, ezen belül legnagyobb, 3,3%-os mértékben a kerékpároké. A postai szolgáltatások igénybevételéért 1,2%-kal kellett többet fizetni, mint egy évvel korábban.

Az elmúlt évben az ólommentes autóbenzin literenkénti fogyasztói átlagára a 2015. évinél 26 forinttal kevesebb, 332 forint volt, a gázolajé is hasonlóan, 29 forinttal 331 forintra csökkent.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1158/2005/EK rendelete (2005. július 6.) a rövid távú statisztikákról szóló 1165/98/EK tanácsi rendelet módosításáról.

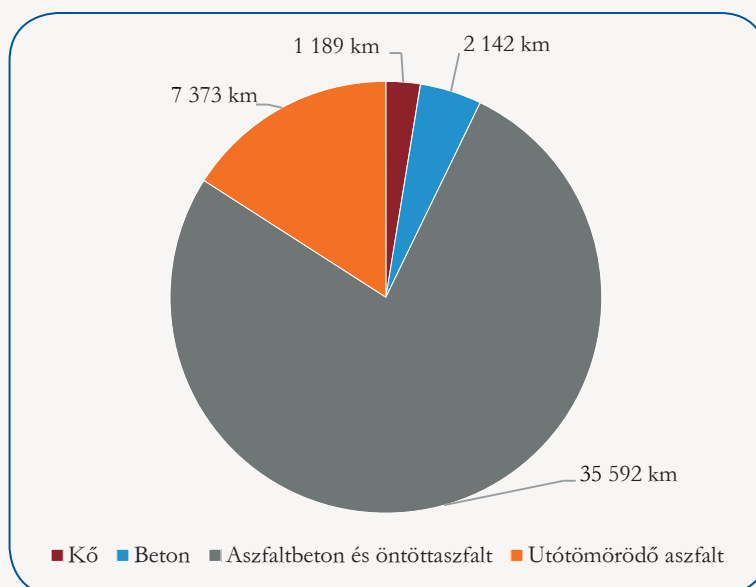
3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak

3.1. Közlekedési infrastruktúra

Magyarország **közüthálózata** a településeket összekötő állami tulajdonú országos közutakból és az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutakból áll. A 2016. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 32 ezer, a helyi közutaké 175 ezer kilométer volt. 2015-höz viszonyítva az előbbi közutak hossza nem változott számottevően, összetételében azonban a gyorsforgalmi utak hossza 2,1%-kal nőtt. Az önkormányzati utak 1642 kilométerrel lettek hosszabbak és közel harmaduk esett belterületre.

8. ábra

Önkormányzati kiépített közüthálózat burkolat szerint, 2016

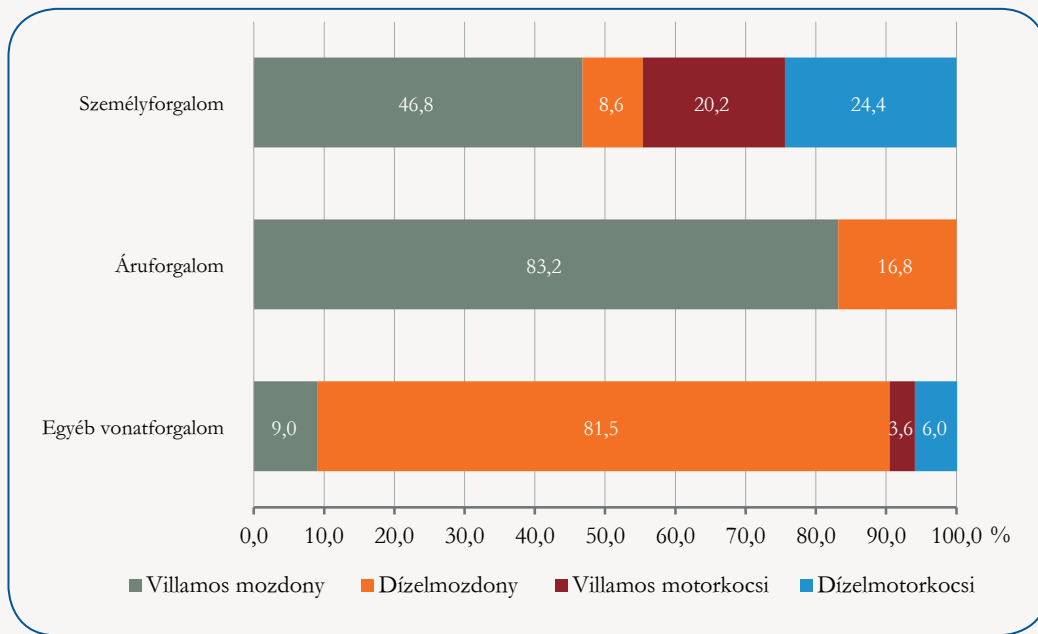


Az önkormányzati kerékpárutak hossza 132 kilométerrel növekedett, összességében 3204 kilométert tett ki.

A 2016. december 31-i leltári állomány alapján az országos építésű, **normál nyomtávú vonali vágány építési hossza**, illetve ezen belül az egész évben működtetett vasútvonalak hossza egyaránt 7438 kilométer volt. Ennek oka a MÁV Zrt. számbavételi módszertanában történt változás, amely szerint nemcsak az üzemeltetett, hanem az üzemeltetésre fenntartott állapotban lévő vonalak is számbavételre kerültek a működtetett vonalak hosszának meghatározásakor. Az összes vonali vágányhossz (normál, széles és keskeny nyomtávú együttesen 7811 km) 39%-a villamosított vonal (3018 km), amely egy év alatt 55 kilométerrel növekedett. A vonatmozgások megoszlása szerint az áruforgalom több mint 80, a személyforgalom közel felét villamos mozdonnyal bonyolították, az egyéb vonatforgalomban dízelmozdonnyal történt a szállítás.

9. ábra

A vonatmozgások megoszlása, 2016



A **parti építésű kikötők** száma az elmúlt években nem változott (53 darab). A magyarországi vízi áruszállításban továbbra is a három országos közforgalmú kikötő a meghatározó: a bajai, a csepeli és a győr–gönyöi. A parti építésű közforgalmú kikötők száma 38, az üzemieké 12 darab.

A magyarországi folyókon lévő vízi utak hossza 1484 kilométert tett ki 2016-ban, legnagyobb része, 793 kilométer szabályozott folyó.

Magyarországon a **légi szállítási forgalom** főként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre koncentrálódik, tekintettel központi elhelyezkedésére és infrastruktúrájára. Az országban további négy 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 2016-ban 8,2 ezer kilométer (2015-höz képest 1,1%-kal hosszabb), ezen belül a földgázvezetékeké 6,0 ezer (+1,5%), a kőolajé 848, az egyéb szénhidrogén-vezetékeké 1,4 ezer kilométer, utóbbi kettő hossza nem változott az előző évihez képest.

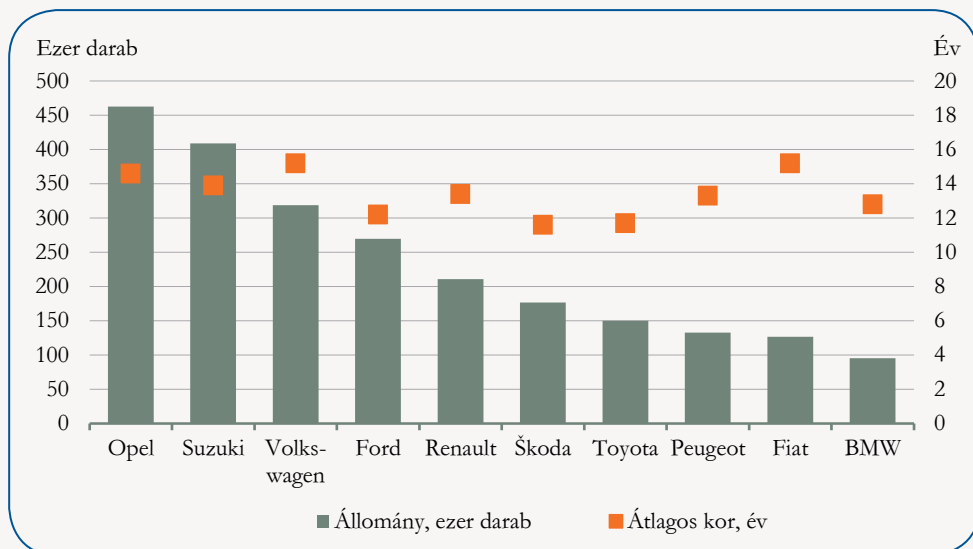
3.2. Járműállomány

A **közútigépjármű-állomány** 2016-ban (az év végén 4,0 millió gépjármű) 3,5%-kal nőtt 2015 végéhez képest. Átlagos kora 13,8 év, 2013 óta összességében 0,7, 2015-höz képest pedig 0,1 évvel öregedett.

A **személygépkocsik** száma a 2009–2011-es mérséklődést követően 2012-ben növekedésnek indult. 2016-ban is folytatódott a növekvő tendencia, 3,6%-os emelkedés volt az elmúlt esztendőhöz viszonyítva. 2016 végén a hazai személygépkocsi-parkon belül nem változott a legnépszerűbb márkák rangsora: az Opel, a Suzuki, a Volkswagen, a Ford és a Renault együttes aránya 50% volt. A személygépjármű-állomány folyamatosan öregszik, 2016-ban már 13,9 év volt az átlagos kor, amely 0,9 évvel haladta meg a 2013. évit. Ugyanakkor az átlagos kor növekedésénél folyamatos lassulás tapasztalható, 2014 és 2016 között évenként 0,4, 0,3, 0,2 év volt az öregedés mértéke. A 3,3 milliós személygépkocsi-állomány 59%-a 51–90 kilowatt közötti teljesítményű és 35%-a a 10–15 év közötti korcsoportba tartozott.

10. ábra

A legnépszerűbb márkájú személygépkocsik kora és összetétele 2016 végén



A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma 2013 óta évente átlagosan 23%-kal nőtt, 2016-ban csaknem elérte a 239 ezret. Továbbra is a Volkswagen (10,8%), az Opel (10,2%), a Ford (9,9%) és a BMW (5,6%) a legnépszerűbbek, mögéjük zárkózott fel a Suzuki (5,3%), részesedésük együttesen 42% volt. Az elmúlt évek kedvezőtlen tendenciáját magunk mögött hagyva 2016-ban 1,8 százalékponttal csökkent a hazai első forgalomba helyezett személygépkocsik között a használtak aránya, amely így 2016-ban 58% volt.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik aránya 2013-ban még emelkedett, azóta csökken, és 2016-ban a benzines személygépkocsik átvették a vezető szerepet (51%). Az elmúlt négy év átlagában a forgalomba helyezéseken belül a gázolajjal működő autók aránya 7,3 százalékponttal meghaladta a benzinnel működőket. Együttes részarányuk az elmúlt két évben csökkenő tendenciát mutatott, 2016-ban együttesen 98% volt. A környezetkímélő hajtóanyaggal üzemelő autók aránya az elmúlt négy évben egy százalékponttal emelkedett.

A személygépkocsi-állományban 2016 végére 1,5 százalékponttal 29%-ra, 971 ezerre bővült a dízel-meghajtású személygépkocsik száma és aránya. Összesen 2,3 millió benzinmeghajtású gépkocsi volt forgalomban, ez az állomány héttizede.

2016-ban a természetes személyek által a hazánkban első alkalommal üzembe helyezett személygépkocsik száma (172,2 ezer) 20, a jogi személyek által üzembehelyezetté (66,5 ezer) 18%-kal volt magasabb, mint az előző évben. A 2015. évinél 24%-kal több (101 ezer) új személygépkocsi kapott forgalmi engedélyt. Ezzel párhuzamosan a használt autók 2016. évi bejegyzéseinek száma 16%-kal 137 ezerre nőtt.

A **motorkerékpár-állomány** 2016-ban 0,4%-kal 162 ezerre csökkent. Az állományon belül a japán márkák még mindig fölényben vannak. Az év során a Magyarországon első alkalommal regisztrált motor-kerékpárok 51%-a a Honda, a Yamaha és a Suzuki márkák közül került ki.

A hazai **autóbusz-állomány** 2016-ban 1,9%-kal 18,5 ezer darabra bővült. A Mercedes, a MAN, a Volvo és a Kravtex térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából, bár részesedése még mindig a legnagyobb (20%). Az első alkalommal üzembe helyezett buszok átlagos kora évről évre nő, de tekintettel arra, hogy a magas korú buszokat folyamatosan vonják ki a forgalomból, az állomány átlagos kora így is csökken. Az állomány fiatalodása 2016-ban tovább folytatódott, 14,1 év volt az átlagos kor, 0,4 évvel kevesebb az előző évinél. Az említett legnépszerűbb márkák kora egyaránt nőtt az előző évihez képest. Az autóbuszpark döntően dízelüzemű (98%). Tekintettel a nagyobb közlekedési társaságok által végrehajtott járműberuházásokra, 2016-ban 1683 darab (+3,7%) autóbusz kapott első magyarországi forgalmi engedélyt. Az összes először forgalomba helyezett autóbusz 60%-a Mercedes (504), Volvo (229), MAN (161) és Ford (108 darab) típusú volt.

A **tehergépjármű-állomány** összességében 3,8%-kal bővült, ezen belül legnagyobb mértékben (6,7%) a 3,5–7,5 tonna közötti össztömeg kategóriába tartozók. 2016-ban mintegy 24 ezer darab, össztömegük szerint 3,5 tonna alatti áruszállító tehergépjárművet helyeztek Magyarországon először forgalomba. 2016 végén a vontatók több mint 68 ezer darabos állománya 5,7%-kal meghaladta az előző évit. Ezen belül a John Deere gyártmányúak száma nőtt a legnagyobb (10%-os) mértékben (8874-re).

A **vasúti gördülőállományon** belül a mozdonyok száma 1170 volt 2016-ban, ezen belül a villamosmozdonyok száma 584, a dízelmozdonyoké 573, míg a gőzmozdonyoké csak 13. A járműállományon belül a vasúti személykocsik száma 2186, 13,5%-kal kevesebb, a vasúti teherkocsiké 9070, 1,7%-kal több az előző évinél. A motorvonattal együtt számbavett motorkocsik száma egy év alatt 17 darabbal 498-ra csökkent, amelyből az állomány 67%-a (335 db) dízel meghajtású.

2016-ban a **metró, a földalatti és a HÉV** járműállománya nem változott, a **trolibuszoké** 26-tal, a **villamosoké** 14-gyel csökkent. A trolibuszok személyszállítási kapacitása 11%-kal mérséklődött, a villamosok esetében a kevesebb jármű ellenére sem változott a járműállomány kapacitása, mivel a leselejtezett szerelvények egy része helyett az eddiginél több utas befogadására alkalmas kocsik kerültek forgalomba. A villamosvágányok hossza – elsősorban a debreceni hálózat felújítása miatt – 13,6 kilométerrel bővült, a viszonylatok hossza a budai fonódó villamoshálózat létrehozásával 72 kilométerrel nőtt.

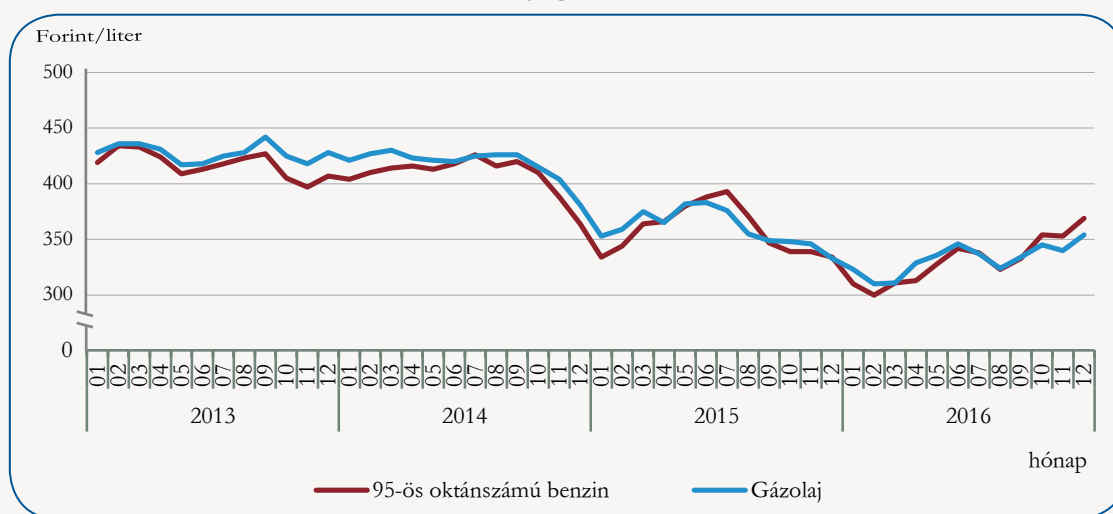
A Magyarországon bejegyzett **áruszállító vízi járművek** száma 1,1%-kal volt kevesebb, mint 2015-ben. 2016 végén 376 magyar felségjelű áruszállító hajót és uszályt tartottak nyilván. A **nem áruszállító hajók** száma 26 530 volt, 689-cel több az egy évvel korábbinál. Ezen belül a magyar belvizeken 5-tel több komp közlekedett 2016-ban, mint 2015-ben. A személyhajók száma 2-vel, az úszómunkagépeké 3-mal, az úszóműveké 29-cel, a kishajóké 630-cal nőtt. Ez utóbbi részaránya 89% a nem áruszállító hajókon belül.

3.3. Üzemanyagárak, -forgalom

Az **üzemanyagárak** alakulása a szállítási tevékenységen keresztül is hatással van a nemzetgazdaságra. A hazai üzemanyagárak mozgását elsősorban a kőolaj világpiaci ára, a forint árfolyamának alakulása, illetve a jövedéki adó mértéke befolyásolja. Egy hordó Brent-olaj éves átlagára 2012–2016 között folyamatosan csökkent. 2012-ben 112, 2016-ban pedig – a 2012-es ár közel harmadára – 44 dollárra esett. Az éves átlagos dollár/forint középárfolyam¹² 224 és 281 forint között alakult. E tényezők együttes hatása – az előző évekhez hasonlóan – 2016-ban is jelentős mértékű ingadozást okozott a hazai üzemanyagárakban. Míg 2016 februárjában 300 forintba került egy liter benzin és 310 forintba egy liter gázolaj, addig decemberben a benzin esetén 69, a gázolaj esetében 44 forinttal többet kellett fizetni. A februári üzemanyagárak nemcsak 2016-ban, hanem 2010 óta a legalacsonyabbak voltak.

11. ábra

Az üzemanyagárak alakulása



¹² Forrás: Magyar Nemzeti Bank.

4. Szállítási teljesítmények

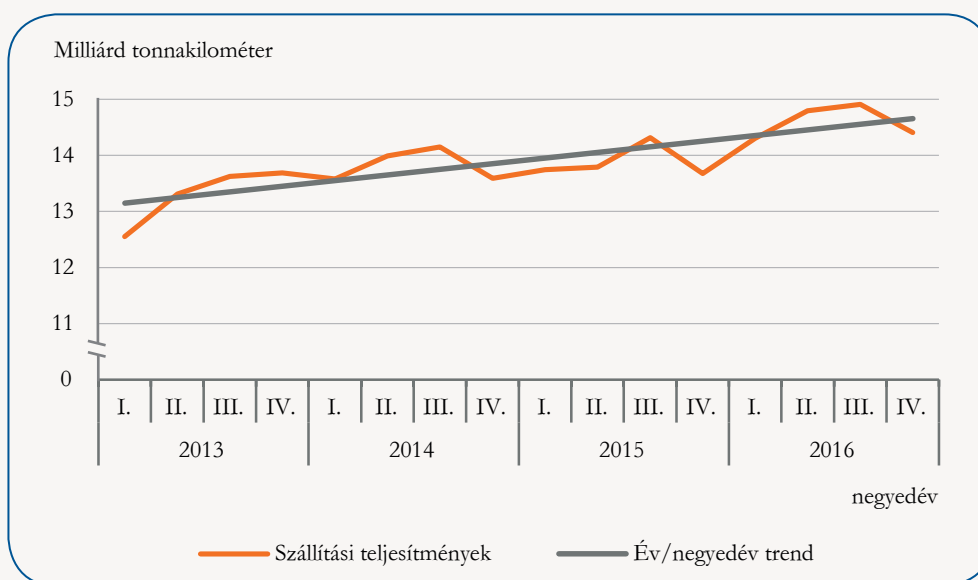
4.1. Áruszállítás

A 2012-es mélypontot követően a kedvezőbb gazdasági környezet, az ipari termelés, a beruházások és az építőipari teljesítmény bővülésével párhuzamosan 2013-ban az áruszállítás területén is elindult a növekedés, ami 2016-ban is folytatódott. A különböző áruszállítási módzatokban együttesen közel 286 millió tonna árut mozgattak meg, 0,6%-kal többet, mint 2015-ben. A 2016. évi 58,4 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 2,9 milliárddal volt több (+5,2%) az előző évinél.

Volumenét tekintve továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, részaránya 2016-ban az előző évihez mérten kismértékben, 0,8 százalékponttal csökkent.

12. ábra

Az áruszállítási teljesítmények alakulása



2016-ban közúton szállították el az árutömeg közel 70%-át és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 68%-a. A vasúti szállítás részaránya mind volumenét, mind árutonna-kilométerben mért teljesítményét tekintve változatlan maradt, amely a teljes szállítás teljesítményéből 18%-ot tesz ki. A csővezetékes szállítás részaránya növekedett: a szállított tömeg 1,0, a tonnakilométer-teljesítmény 0,4 százalékponttal. A belvízi szállítás részesedése az összteljesítményből lényegében nem változott (3% körüli), míg a légi szállítás részaránya csekély.

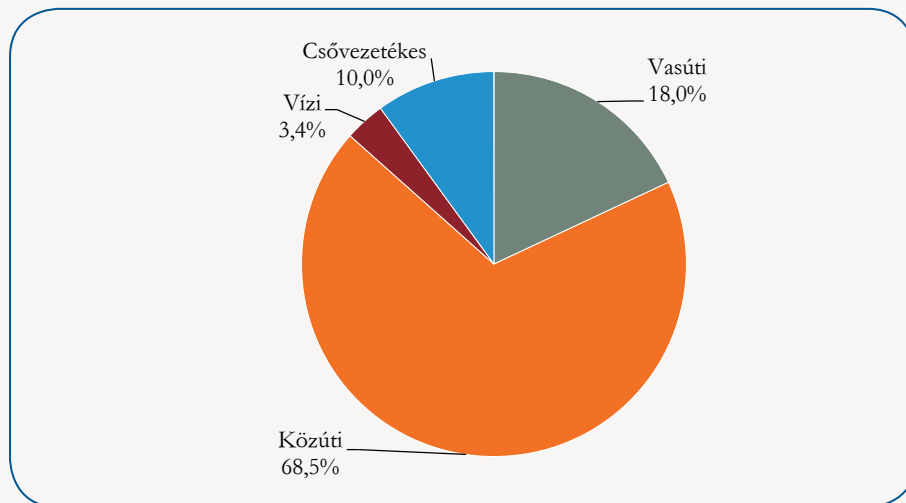
2016-ban az összes árutömeg közel kétharmadát szállították **belföldön**, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 26–74%-ban oszlott meg a **belföldi és a nemzetközi** szállítás között.

Belföldi viszonylatban meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (a volumen 85, az árutonna-kilométer 78%-a) a többi szállítási mód nemzetközi jellegéből adódóan. Emiatt a **nemzetközi** viszonylatban a közút részesedése jóval kisebb a szállított áruk mennyiségét tekintve (41%), szorosan utána következik a vasút (36%), majd a csővezetékes és a belvízi szállítás (15 és 7,9%).

Az összes szállítási módozatot figyelembe véve az átlagos szállítási távolság az előző évi 196 kilométerről 204 kilométerre emelkedett 2016-ban, megtörve a korábbi évek csökkenő tendenciáját.

13. ábra

Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2016



4.1.1. Közúti áruszállítás

A 3,5 tonna és afeletti teherbírású tehergépjárművek összesített és teljeskörűsített adatai alapján 2016-ban a közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye 4,3%-kal emelkedett, amely tükrözi a javuló reálgazdasági környezetből eredő kedvező folyamatok hatását. A szállított árutömeg 198 millió tonnát tett ki, ez 0,5%-kal lett alacsonyabb a 2015. évihez képest. 2016-ban a közúti áruszállítás teljesítményének (40 milliárd árutonna-kilométer) 89%-a fuvardíjas szállításként realizálódott, és ennek túlnyomó részét (87%) a szállítási szakágazatba tartozó vállalkozások valósították meg. A szállított tömeg tekintetében tovább folytatódott az elmúlt években megfigyelt tendencia: a nagyobb teherbírású, elsősorban a nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók részaránya tovább növekedett, a 2013. évi 54%-ról 59%-ra. Árutonna-kilométerben mért arányuk a legnagyobb (2016-ban 84%), futásteljesítményük aránya (70%) megegyezik a 2015. évvel.

A járművek kihasználtsága mindegyik szegmensben emelkedett az előző évihez képest, legjelentősebben (4,1 százalékponttal) a 10 tonna és nagyobb teherbírású kategóriában.

2016-ban belföldön 1,2%-kal kevesebb, a nemzetközi viszonylatban 2,1%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak közutakon. A belföldi szállítás esetében az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 14, a nemzetközi szállításnál 0,6%-kal nőtt.

2016-ban a közúton szállított áruk volumenének közel négyötödét – az előző évekhez hasonlóan – belföldön mozgatták. A belföldi fuvarozás arányának alakulása a távolságot is figyelembe vevő teljesítményben 30%-ra emelkedett 2016-ban. Ennek megfelelően a nemzetközi szállítás aránya 70%-ra mérséklődött, miközben a szállított árutömeg egyötöde lépte át az országhatárt.

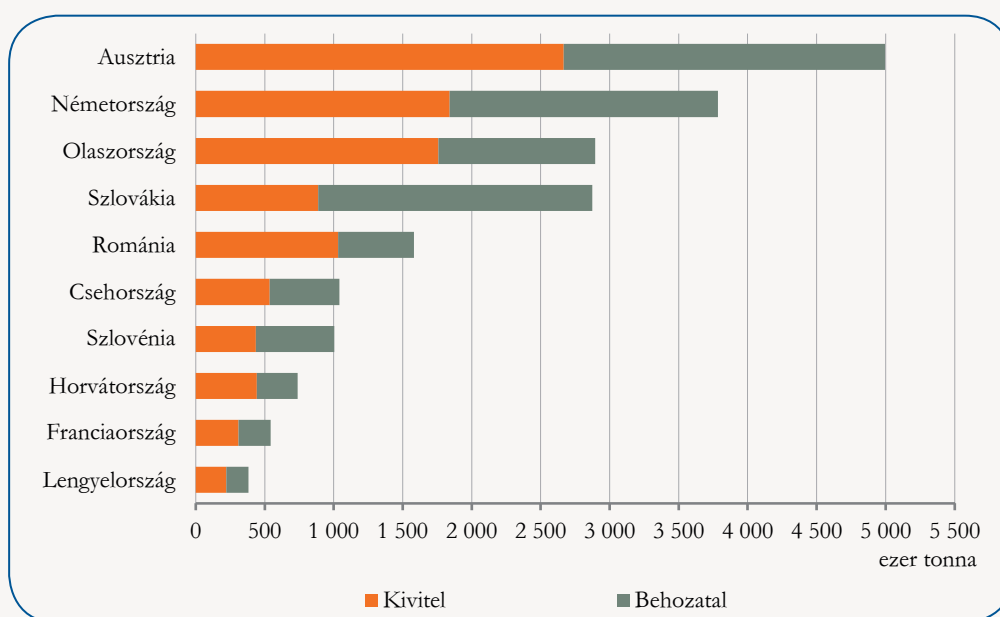
Az átlagos szállítási távolság belföldön 76, a nemzetközi szállításban 685 kilométer volt.

Volumenét tekintve a kiviteli forgalmi sorrend nem változott 2015-höz képest, Magyarország fő partnerei Ausztria, Németország, Olaszország, Románia és Szlovákia volt. A behozatali forgalomban szintén Ausztria áll az első helyen, ezután Szlovákiából, Németországból, Olaszországból és Romániából érkezik a legtöbb áru.

A V4-országok részesedése a teljes EU-forgalomból a szállított áruk mennyiségét tekintve 14%, a tonnakilométer-teljesítményt illetően pedig 23%.

14. ábra

Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2016



4.1.2. Vasúti áruszállítás

2016-ban országos vasúti pályahasználati engedéllyel 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 2016. évi piaci részesedése teljesítményük alapján elérte a 32%-ot, folytatva az elmúlt években tapasztalt folyamatos növekedést. Tevékenységüket jellemzően meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) végezték. 2016 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 2016-ban 0,6%-kal csökkent, ellenben árutonna-kilométerben mért teljesítménye 5,2%-kal emelkedett az előző évihez képest. Az átlagos szállítási távolság 2016-ban 210 kilométer volt, 11 kilométerrel hosszabb az egy évvel korábbinál. Az áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok 2016. évi külkereskedelmi forgalmának több mint 82%-a az Európai Unión belül valósult meg.

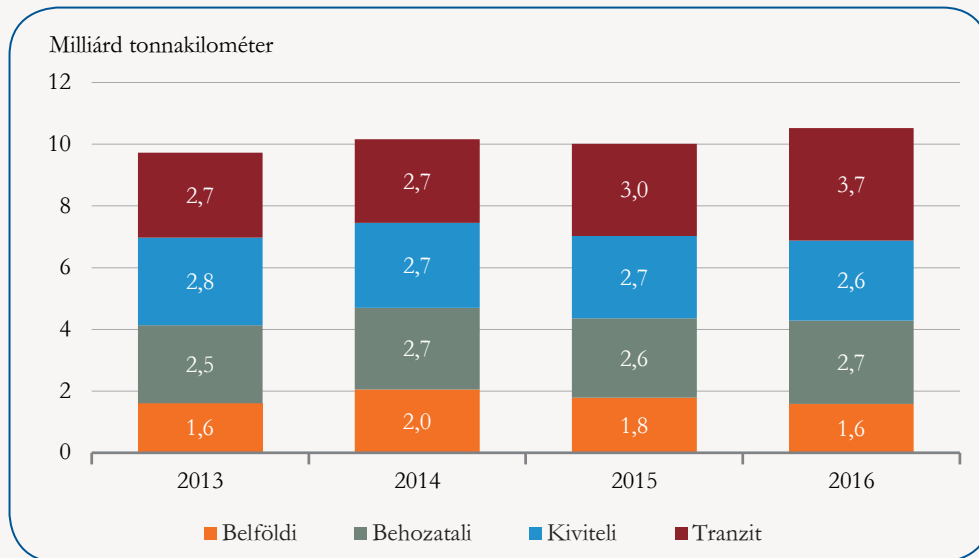
Belföldön az átlagos szállítási távolság 2016-ban 116 kilométer volt, a 2015. évinél 7,4 kilométerrel kevesebb. A belföldi forgalomban szállított áruk tömege 5,9, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 11%-kal maradt el az előző évitől.

Az áruszállítás volumenét tekintve a forgalom 73%-át a **nemzetközi szállítás** tette ki. A belföldi forgalmat is magában foglaló teljes vasúti szállítási teljesítményből – árutonna-kilométerben mérve – az import 26, az export 25%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya jelentős, a szállított árutömeg 22%-át, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 35%-át tette ki. Az előző évhez képest a nemzetközi szállítás volumenét tekintve a **tranzitforgalom** jelentősen, 9,3, a **behozatali** 1,1%-kal nőtt, míg a **kiviteli** forgalom 3,9%-kal csökkent. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény túlnyomó része (85%-a) szintén a nemzetközi szállításhoz kötődött.

A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2016. évi nemzetközi forgalmat tekintve Ausztria, Szlovákia, Olaszország, Németország, Románia, az unión kívüli országok közül Ukrajna és Oroszország voltak. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai Románia, Németország, Szlovénia, Szlovákia és Ausztria voltak. A tranzitárukat feladó országok sorát Lengyelország, Románia, és Szlovákia vezette.

15. ábra

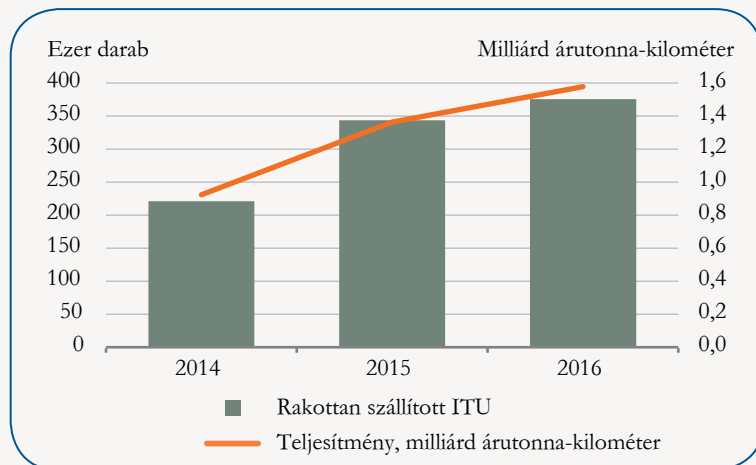
A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



2016-ban a vezetővel nem kísért **kombinált fuvarozáson** belül a rakottan szállított ITU-egységek¹³ száma közel 376 ezer volt, 9,3%-kal több, mint az előző évben, míg az üresen futott egységek száma 20%-kal csökkent, összesen 78 ezerre. A rakottan szállított konténerek kapacitása 624 ezer TEU¹⁴ volt, üresen szállítva megközelítőleg 113 ezer. A kombinált fuvarozással lebonyolított összes forgalomban 1578 millió árutonna-kilométert megtéve 6,7 millió tonna nettó tömegű árut szállítottak el. A szállítás irányát tekintve az átmenő forgalom képezte a kombinált fuvarozás legnagyobb részarányát (43%), a behozatal 29, a kiviteli forgalom 27, a belföldi szállítás 0,6%-át jelentette a szállított tömegnek. 2016-ban a vasúton elszállított áruk volumenének 14, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményének 15%-át a kombinált fuvarozás keretében teljesítették, ami az előző évhez képest több mint 0,5, illetve 1 százalékpontos emelkedést jelent. A kombinált fuvarozással bonyolított átlagos szállítási távolság a belföldi forgalomban 182, a behozatali forgalomban 227, a kiviteli forgalomban 226 és az átmenő forgalomban 245 kilométer volt.

16. ábra

A vezetővel nem kísért, kombinált fuvarozás alakulása



¹³ ITU (International Transport Unit)=intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti szállító gépjármű (20, 30, 40 lábas konténer; csereszekrény; félpótkocsi; pótkocsi)

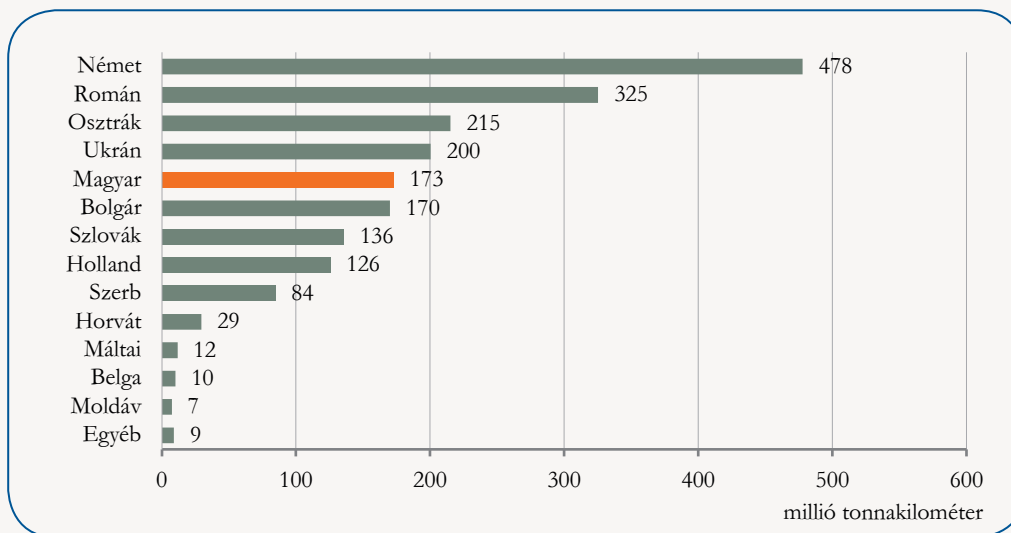
¹⁴ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)=egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO-konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténert hajók és konténerterminalok kapacitásának leírása. Egy húslábas ISO-konténer mérete 1 TEU.

4.1.3. Belvízi áruszállítás

2016-ban a Duna magyarországi szakaszán az áruk mindössze 10%-át szállították magyar felségjelű hajók.¹⁵ A legjelentősebb külföldi szállítók német, román, ukrán és osztrák nemzetiségű hajók voltak 22, 20, 9,7, illetve 9,4%-os részesedéssel. A belvízen szállított áruk 30%-a mezőgazdasági termék volt, de jelentős arányt képviselt a fémtartalmú érces és egyéb bányászati és kőfejtési termékek, valamint a kokszt és finomított kőolajtermék árucsoport is (18, illetve 17%).

17. ábra

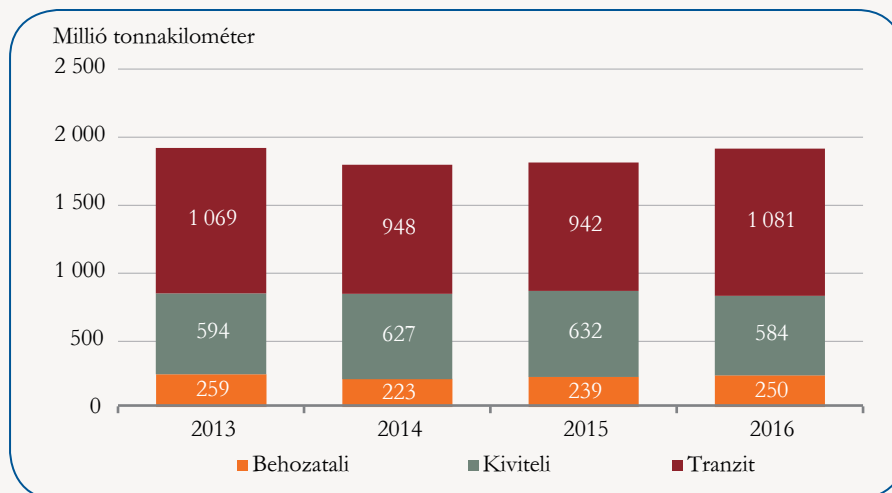
A belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók felségjele szerint, 2016



2016-ban a belvízi forgalom **volumene** 0,8%-kal 8,2 millió tonnára, az árutonna-kilométerben kifejezett **teljesítmény** 8,3%-kal 1,98 milliárd árutonna-kilométerre emelkedett. A szállított tömeget tekintve a behozatali forgalom és tranzitszállítás 6,5, illetve 21%-kal nőtt, csökkent viszont a belföldi és a kiviteli forgalom 9,2, illetve 14%-kal. Ha az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményt nézzük a belföldi forgalom visszaesése sokkal jelentősebb, 58%-os volt, a teljes belvízi áruszállításon belül azonban a belföldi teljesítmény olyan kicsi részarányt képvisel (2016-ban 0,23 ezrelék), hogy a teljes belvízi áruszállítás alakulását érzékelhetően nem befolyásolta.

18. ábra

A belvízi áruszállítási teljesítmény alakulása irányok szerint*



* A belföldi belvízi szállítás nélkül.

¹⁵ 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.

A **belvízi kikötői statisztika**¹⁶ szerint az áruforgalom 80%-a az Európai Unión belüli. Fontos partner még a nem EU-tag Szerbia 11%-os részesedéssel. 2016-ban a Dunán Magyarországra behozott áruk 38%-a román, 26%-a osztrák, 8,7%-a szerb kikötőkből érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai romániai kikötők voltak, az összesen 3,6 millió tonna kivitel 40%-ával (1,5 millió tonna). A kiviteli rangsor 2. és 3. helyén Németország részesedése 18, Ausztriáé 13%.

A magyarországi három nagy országos közforgalmi kikötőben – a bajaiban, a csepeliben és a győryűiben – rakodták a teljes belvízen szállított árumennyiség több mint háromtizedét (32%). A maradék 68%-on mintegy 45–50 közforgalmú és saját használatú kikötő, valamint rakodási hely osztozott.

Az összes rakodott tömeg 93%-a ömlesztett áru volt, 6,5% tartozott az egyéb darabáru kategóriába, a konténeres szállítás nem éri el a 2 ezreléket sem.

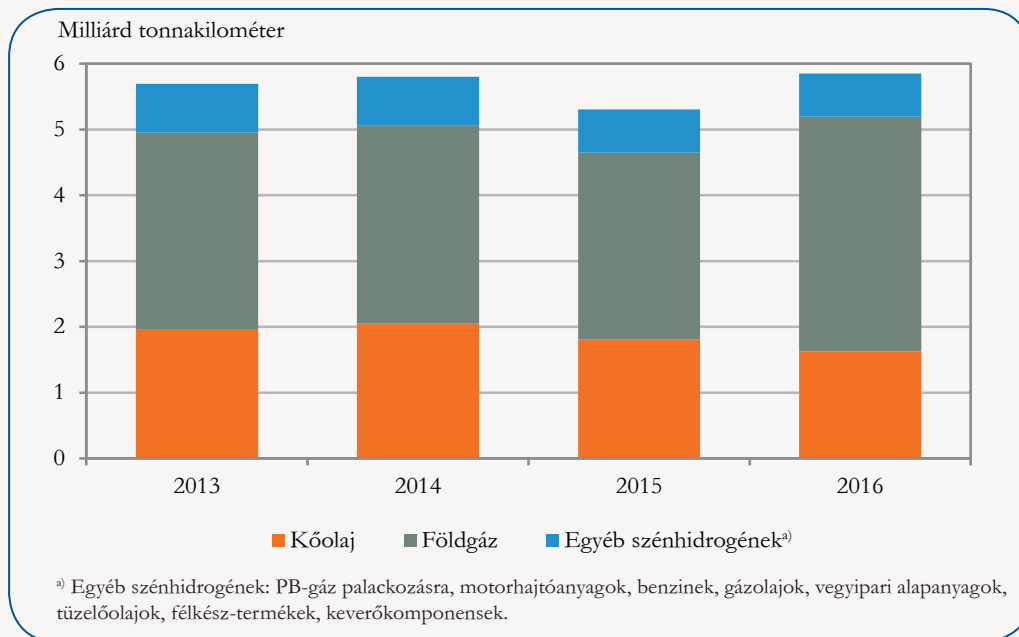
A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magába foglaló szállítási láncnak. 2016-ban közvetlenül a hajóból történő kirakodás után az áruk 26%-a vasúton, 20%-a közúton, 0,6%-a újra hajón folytatta útját a felhasználóhoz, 54%-át pedig az adatfelvétel időpontjában még nem szállították el a kikötőkből. A berakott áruk 39%-a érkezett közúti járművön, 3,9%-a vasúton, 0,3%-a hajón, 57%-át a rakodás előtt már hosszabb ideje a kikötőben raktározták.

4.1.4. Csővezetékes áruszállítás

2016-ban a csővezetéken szállított áruk össztömege 30 millió tonna volt, 11%-kal több a 2015. évinél. A szállított kőolaj tömege 6,0%-kal csökkent, a földgázé 23%-kal nőtt. A 2016. évi összteljesítmény 5,8 milliárd árutonna-kilométer, az előző évinél 10%-kal nagyobb. A kőolajszállítás teljesítménye 9,9%-kal 1,6 milliárdra csökkent, a földgázszállításé 26%-kal, 3,6 milliárd tonnakilométerre nőtt 2016-ban. A nemzetközi forgalomban az árutömeg 18, a teljesítmény 10%-kal emelkedett, ezen belül az országon átmenő áruk tömege 23, teljesítménye 25%-kal csökkent. Az alacsony bázishoz képest a kiviteli forgalom tömege 118, teljesítménye 123%-kal emelkedett. A behozott áruk tömege és teljesítménye is 21%-kal nőtt az előző évihez képest.

19. ábra

A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



¹⁶ A belvízi kikötői statisztika adatai a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium OSAP 1857-es számú *Kikötői áru- és hajóforgalom* című adatgyűjtéséből származnak, amelyek nem egyeznek meg a kiadvány belvízi áruszállítási adataival, mivel utóbbiak a magyar belvizeken szállított áruk mennyiségét tartalmazzák, beleértve a tranzitforgalmat is, míg az előbbiek 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.)

4.2. Személyszállítás

A közlekedési eszközök igénybevétele, azaz az emberek helyváltoztatása mindennapi életünk elengedhetetlen része, ezért életminőségünket jelentős mértékben meghatározza a rendelkezésre álló szolgáltatások köre és minősége. A továbbiakban a közösségi közlekedés, ezen belül a helyi és a helyközi (távolsági) személyszállítás teljesítményeinek alakulását mutatjuk be, a különböző módozatok szerint.

4.2.1. Helyi személyszállítás

2016-ban a **helyi** közösségi személyszállítást hazánkban 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, 0,7%-kal többször, mint 2015-ben. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény csekély mértékben – 0,3%-kal – emelkedett (8,2 milliárd utaskilométer).

Magyarország 97¹⁷ településén szállítják az utasokat helyi autóbuszjáratok, Budapesten, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden villamosok, Budapesten, Debrecenben és Szegeden trolibuszok is.

A helyi személyszállítási forgalom felét az autóbusz-közlekedés adta, és a módozat részesedése az összes megtett utaskilométerből 54% volt. A közösségi közlekedési szolgáltatást igénybe vevők 22%-a villamoson és fogaskerekűn, 19%-a metrón vagy földalattin, 4–4%-a trolibuszon és HÉV-en utazott.

2016-ban az előző évinél 22%-kal többen utaztak a budavári siklón, így annak forgalma túllépte az 1 milliót főt, a libegőre 12%-kal többen, 314 ezren ültek fel.

A **helyi vízi személyszállítás** szinte kizárólag a fővárosra koncentrálódik. A BKK 2012 nyarán több menetrend szerinti hajójáratot elindított Budapesten, amivel új lendületet adott a helyi vízi személyszállítás fejlődésének. Az utazók azonban a BKK járatait nem napi közlekedésre, hanem sokkal inkább turisztikai célra használják. Budapesten az utasok száma 2016-ban – 2015-hez viszonyítva – jelentősen megnőtt, 460 ezerrel 570 ezerre, 3,6 millió utaskilométert megtéve a Dunán. A menetdíjbevétele 24%-kal emelkedett, meghaladta a 132 millió forintot.

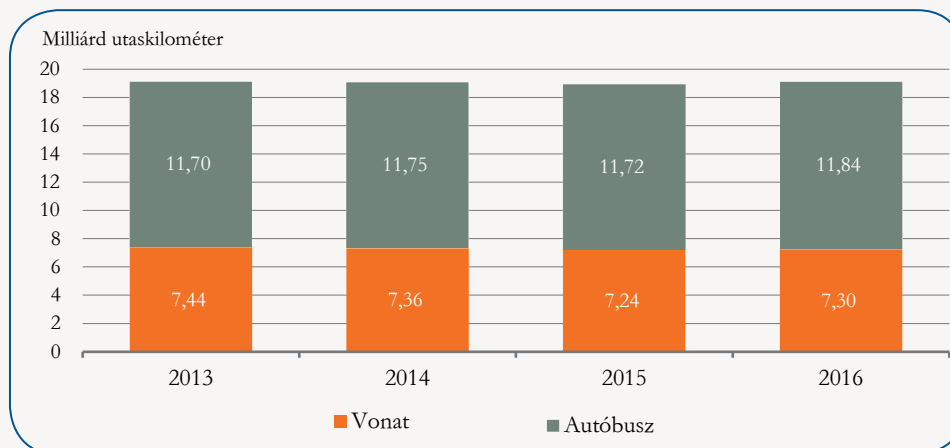
4.2.2. Helyközi személyszállítás

Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2016-ban 5,1%-kal 27 milliárdra nőtt, ezen belül a légi személyszállítás 24%-kal 6,0 milliárdra, az autóbuszos 0,8%-kal 13,2 milliárdra, a vasúti 0,6%-kal 7,7 milliárdra emelkedett. A belvízi személyszállítás teljesítménye 10 millió utaskilométer volt.

Magyarország 3155 települése közül 3147 részese az autóbusz-társaságok helyközi autóbuszos közlekedési hálózatának. E települések háromnegyede a közforgalmú közlekedési módok közül csak a regionális közlekedési központok (2015. január 1. előtt Volán-társaságok) menetrend szerinti autóbuszjárataival érhető el. A kimaradó településeken a lakosság szállítását a MÁV, illetve más kisebb szolgáltatók látják el.

20. ábra

A belföldi helyközi személyszállítás teljesítménye módozatok szerint*

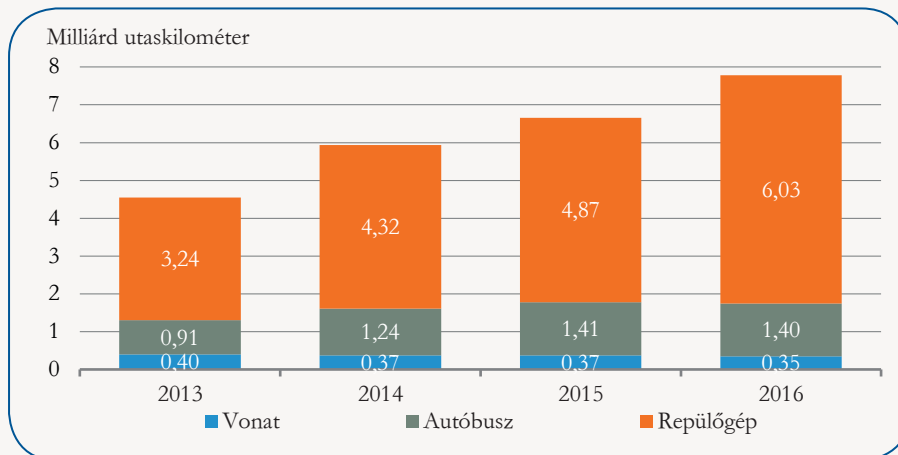


* Vízi és légi helyközi személyszállítás nélkül.

¹⁷ A 49 főnél több alkalmazottat foglalkoztató vállalkozások adatai alapján.

21. ábra

A nemzetközi személyszállítás teljesítménye módok szerint*



* Vízi személyszállítás nélkül.

4.2.2.1. Közúti személyszállítás

A közúti helyközi közösségi (autóbuszos) közlekedést igénybe vevő utasok száma 2016-ban 2,2%-kal, 497 millió főre csökkent az előző évhez képest, míg az utaskilométerben mért teljesítmény a 0,8%-os növekedés eredményeként meghaladta a 13,2 milliárdot.

Belföldön a helyközi viszonylatban az utasok száma a 2015. évi forgalom 98%-át érte el, 495 millióra csökkent. Az autóbuszsal megtett 11,8 milliárd utaskilométerben kifejezett teljesítmény egy év alatt 1,0%-kal emelkedett. Évek óta, így 2016-ban is a belföldi helyközi személyszállításban – a különböző közlekedési módok közül – a szállított utasok számában (77%) és az utaskilométerben mért teljesítményben (62%) is az autóbusz-közlekedés a meghatározó. 2016-ban a teljes belföldi helyközi személyszállítás utasforgalmának 89%-át, utaskilométer-teljesítményének 72%-át a regionális közlekedési társaságok és a Volánbusz Közlekedési Zrt. együttesen bonyolította le, amelynek döntő hányada menetrendszerű forgalom volt.

3. tábla

A közúti helyközi személyszállítás főbb adatai belföldön, 2016

Megnevezés	Összesen	Ebből: regionális közlekedési központok és a Volánbusz Zrt.
Szállított utasok száma (1000 fő)	494 526	440 702
Ebből: menetrend szerinti	419 034	401 288
Utaskilométer (1000 km)	11 839 323	8 495 491
Ebből: menetrend szerinti	7 913 296	7 646 768

2016-ban a **nemzetközi** helyközi személyszállításon belül az autóbusz-közlekedés részaránya az utasok számát tekintve megközelítőleg egyharmad, míg a megtett utaskilométer esetében 18% volt. 2013 és 2016 között évente átlagosan 13%-kal többen választották az autóbuszt nemzetközi utazásaikhoz. Ezen belül a nemzetközi személyszállítást végző szolgáltatók 2,8 millió utast szállítottak autóbuszsal külföldre, 3,8%-kal többet mint az előző évben. A nemzetközi irányú autóbuszos forgalomban 2016-ban az előző évhez viszonyítva a megtett utaskilométer-teljesítmény 1,0%-kal csökkent, ennek következtében az átlagos utazási távolság – 24 kilométerrel – 495 kilométerre esett vissza.

4.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasúti szolgáltatók 2016-ban a helyközi személyszállításban 147 millió utast szállítottak. A vasúti személyszállítás 2016. évi teljesítménye 7,7 milliárd utaskilométer volt, az előző évinél 0,6%-kal több. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi, az utasok 1,8%-a (2,6 millió fő) lépte csak át az országhatárt az elmúlt évben.

Belföldi viszonylatban az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2016-ban. A vasutat az utazóközönség túlnyomó része, 71%-a 50 kilométeres körzetben vette igénybe. A fizető személyszállítás utasszáma nőtt (+1,6%) az előző évhez képest, a díjmentes személyszállításé is emelkedett 1,1%-kal a 2015. évihez képest. A teljes utazóközönséget figyelembe véve a fizető személyszállítás aránya 79% volt. A másodosztályon utazók száma az elmúlt évben 130 millió volt, 1,0%-kal több, mint 2015-ben, arányuk 89%. 2016-ban az utazóközönség 6,6%-a, közel 10 millió utas vette igénybe az InterCity járatait, számuk az elmúlt három évben évente átlagosan 5,5%-kal emelkedett. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesülnek, az első osztályon megtett utak átlagos hossza (68 kilométer) 18 kilométerrel hosszabb a másodosztályúakénál.

2016-ban a **vasúti személyszállítás** összteljesítményéből a **nemzetközi** személyszállítás részesedése utasszám tekintetében 1,8% volt. A nemzetközi vasúti személyszállítás tranzitforgalma alacsony, mindösszesen 110 ezer utas haladt keresztül az országon.

2016-ban a nemzetközi személyszállításban megtett átlagos utazási távolság Magyarország területén a beutazó forgalomban 156, a kiutazó forgalomban 102, az átmenő forgalomban 192 kilométer volt.

4.2.2.3. Légi személyszállítás

A legalább részben **magyar** tulajdonosi körbe tartozó belföldi rezidens **légitársaságok** 2016. évi utasforgalma 3,9 millió fő volt, 21%-kal több, mint az előző évben. Az utaskilométerben mért teljesítmény 24%-kal, 6,0 milliárdra nőtt.

A magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevétele 2016-ban 14%-kal csökkent. A 2016. évi személyszállítás menetdíjbevételeinek teljes összege 5,9%-kal emelkedett a 2015. évihez képest. A hazai légitársaságok 2016-ban összesen 198 millió kilométert repültek, 17%-kal többet, mint egy évvel korábban. Az indult repülőgépek száma megközelítette a 146 ezret (+16%), a repült órák száma meghaladta a 329 ezret (+19%).

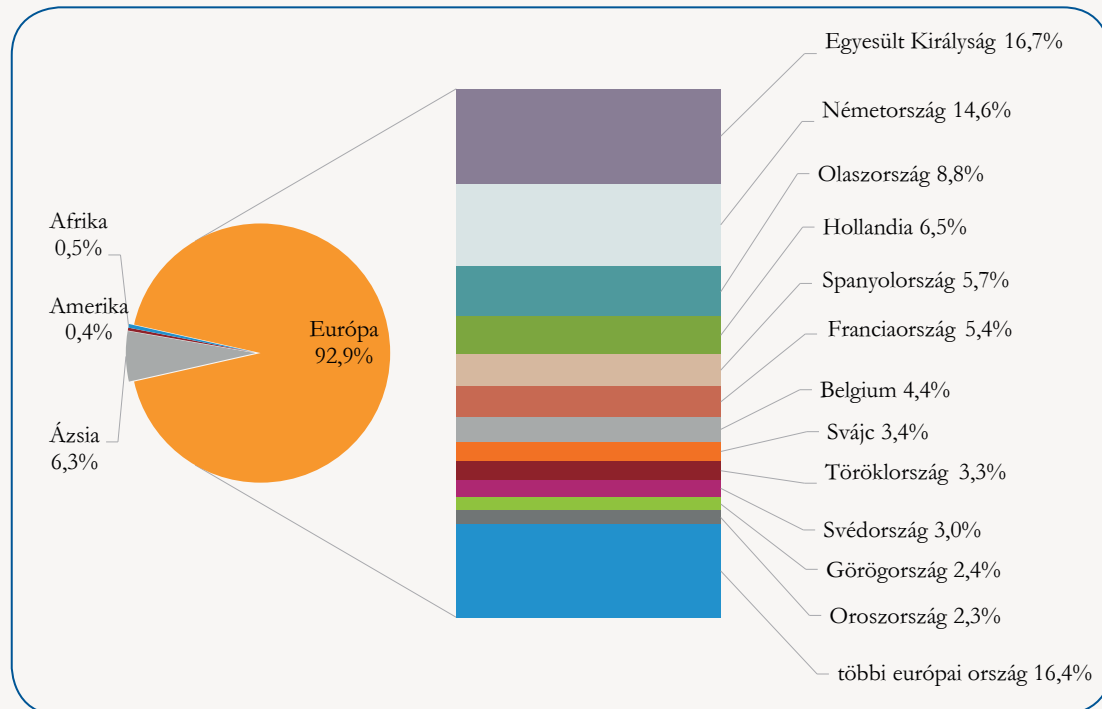
A magyarországi repülőterek utasforgalmában a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** részesedése 97% volt. A repülőtér 2016-ban 61 ország 238 repülőtérével és 148 légitársasággal állt kapcsolatban, előző évben ugyanez 63 ország, 275 repülőtér és 153 légitársaság volt. Az utasok száma (11,4 millió) 11%-kal emelkedett. A légitársaságok ezt a forgalmat 2016-ban 4,2%-kal, 96 ezerre növekvő járatszámmal realizálták.

A budapesti repülőtérrel a kereskedelmi utasok 93%-a Európába indult, illetve onnan érkezett Budapestre. Az európai országok közül az Egyesült Királyság és Németország relációjában a legnagyobb az utasforgalom, együttesen közel harmadát (31%-át) adták a repülőtér forgalmának.

2013 óta a járatonkénti átlagos utasszám is emelkedik, ami 2016-ban 119 fő volt. Ezen belül a nem kereskedelmi járatoknál 13 főről 5 főre csökkent, míg a meghatározó súllyal rendelkező kereskedelmi járatoknál a 2016. évi átlagos utasszám (127 fő) 6,7%-kal nőtt az egy évvel korábbihoz képest.

22. ábra

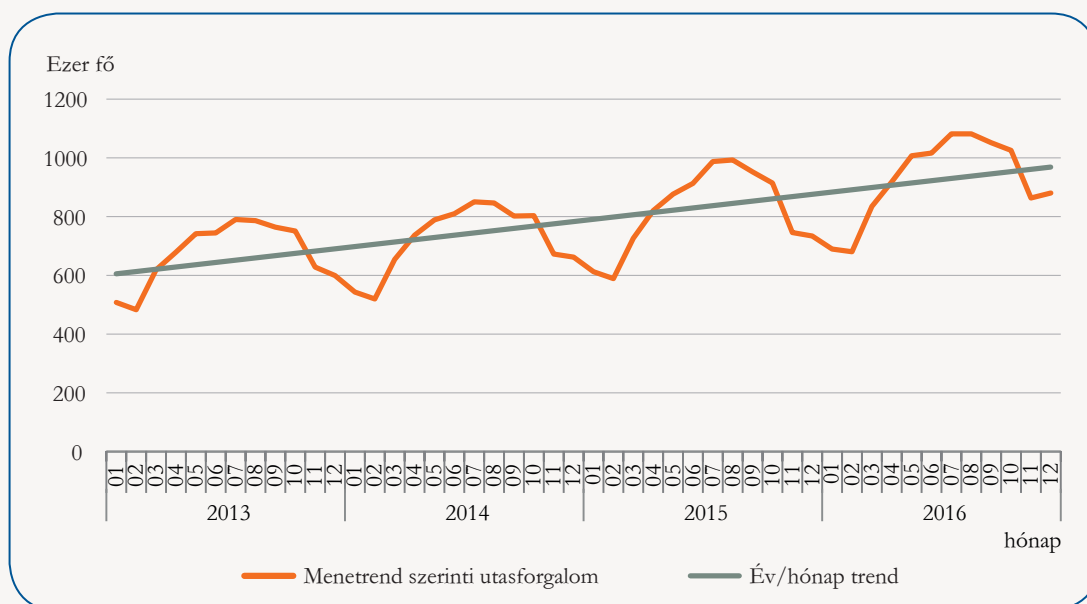
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása földrészenként és a legfontosabb országok szerint, 2016



A Liszt Ferenc repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonalitást mutat: a nyári szabadságolások ideje alatt az utazók száma nő, nyár végétől kora tavaszig csökken. 2015-ben a III. negyedév hónapjaiban az utasforgalom havonként meghaladta az egymilliót, 2016-ban már májustól októberig volt egymillió felett a havonkénti utasszám. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú (charter), így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2016-ban az előző évihez viszonyítva a menetrend szerinti utasforgalom 13%-kal bővült, a charterforgalom 28%-kal visszaesett.

23. ábra

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti menetrend szerinti forgalmának alakulása



4.2.2.4. Belvízi személyszállítás

A helyközi személyszállításon belül a vízi személyszállítás aránya nem éri el az 1,2 ezreléket sem, annak ellenére, hogy 2016-ban az előző évihez viszonyítva az utasok száma (749 ezer) 2,7%-kal, a teljesítmény 8,4%-kal emelkedett (9,9 millió utaskilométer).

A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság az előző évek folyamatos csökkenése után 2016-ban 17%-kal (3,2 km) 22,2 kilométerre nőtt, de még így is messze elmarad az egy évtizeddel ezelőtti, 60 km-nél is hosszabb átlagos hajóutaktól. A Balatonon az átlagos utazási távolság évek óta alig haladja meg a 9 kilométert, 2016-ban 9,5 kilométer volt. A megtett átlagos távolság alacsony szintjének legfőbb oka a többi utazási módhoz képest jóval magasabb menetdíj, az egy utaskilométerre jutó átlagos menetdíjbevétele például az autóbusz esetében 10, míg hajón 90 forint. Viszonylag népszerűek a Dunakanyarban közlekedő kirándulóhajók, illetve a balatoni településeket összekötő járatok. Ezek a hajóutak többnyire szabadidős programokhoz, pihenéshez, nyaraláshoz kapcsolódnak. A nemzetközi közlekedésben a hajót mint utazási eszközt egyre kevesebben veszik igénybe, 2016-ban 3,4 ezren utaztak hajón, 21%-kal kevesebben mint 2015-ben.

5. Közlekedési balesetek

5.1. Személysérüléssel járó közlekedési balesetek

2016-ban a légi és a vízi közlekedési balesetek kivételével az egyes közlekedési módzatokban emelkedett a balesetek száma. A **vasúti** balesetek száma 180 volt, ez 14%-kal magasabb az előző évihez képest. E balesetek közül 143 személysérüléssel, 37 jelentős anyagi kárral járt. A **vasúti** balesetek következtében 97 ember (11 fővel kevesebb, mint az előző évben) halt meg, 95%-uk 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 ütött el a vonat.

Belvizeinken 5 személysérüléssel járó forgalmi baleset történt – 4 a Dunán és 1 a Tiszán –, ebből 3 eset volt halálos kimenetelű. A balesetek során a forgalmi személyzet 2 tagja, továbbá 2 utas halt meg (mindhárom halálos baleset a Dunán történt).

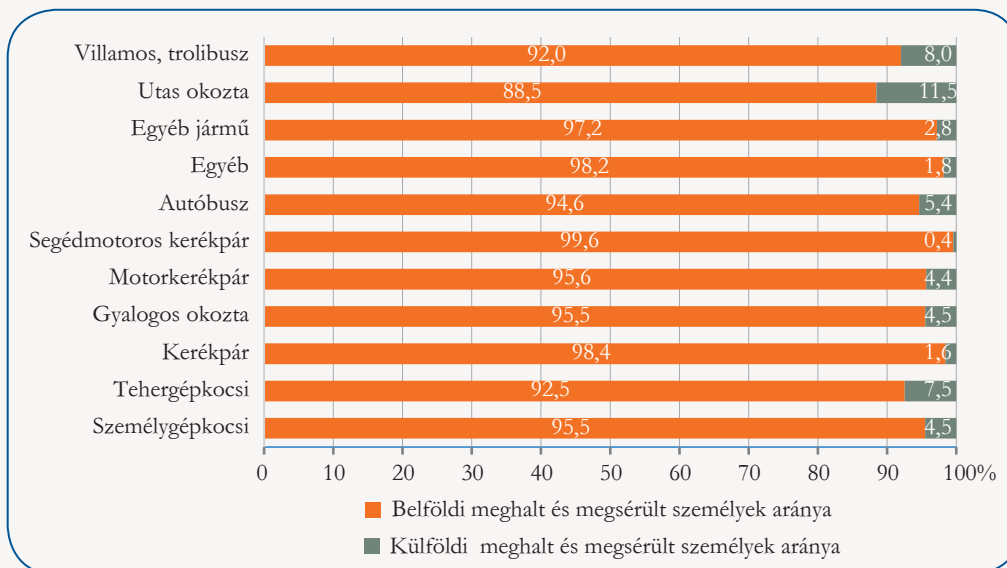
A 27 **légiforgalmi** balesetből – 2015-ben 33 volt – 5 járt jelentős anyagi kárral, 22 esetben történt személysérülés (6 fővel kevesebb, mint az előző évben). A balesetek következtében 25 személy megsérült, 10 pedig életét veszítette. A sérültek 68, a meghaltak 70%-a a forgalmi személyzethez tartozott.

5.2. Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek

2016-ban a hazai közutakon 16 627 **személysérüléssel járó közúti közlekedési baleset** történt, ami 1,8%-kal több az előző évinél. Kimenetelük némileg javult, a halálos balesetek száma 3,4, a súlyos balesetek száma 0,1%-kal csökkent. 2016-ban – hasonlóan az előző évihez – a tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma együttesen 22 fő volt. A külföldi állampolgárságú járművezetők 36 halálos balesetet okoztak.

24. ábra

Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számának megoszlása a baleset okozója szerint, 2016



A 2016-ban bekövetkezett 16 627 baleset 3,4%-a volt halálos, 30%-a súlyos, 67%-a könnyű sérüléssel járó. A 2015. évi adatokhoz képest az összes baleseten belül a halálos kimenetelű balesetek aránya 0,2, a súlyosaké 0,6 százalékponttal csökkent, míg a könnyűeké 0,8 százalékponttal emelkedett.

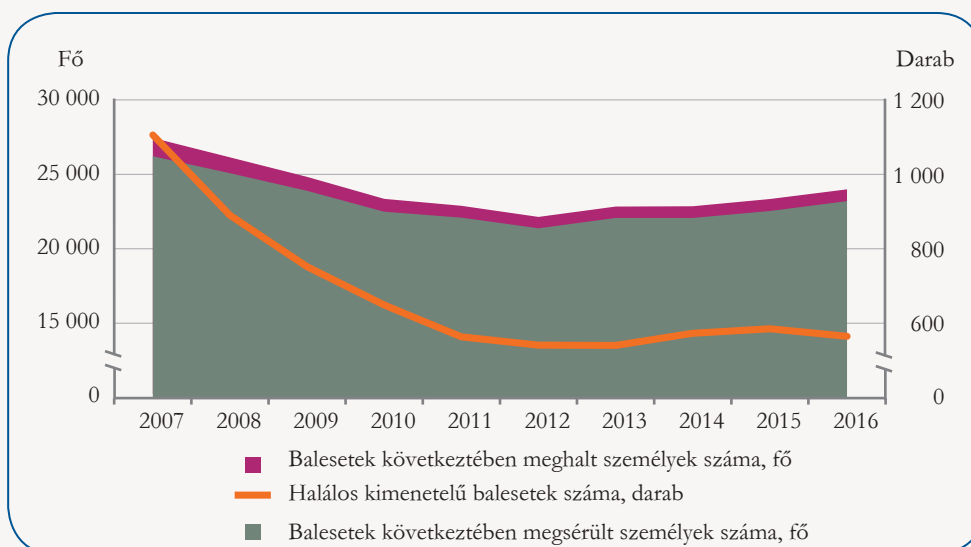
A Magyarországon bejegyzett százezer gépjárműre jutó balesetek száma 1,7%-kal (413-ra) csökkent 2015-höz képest, mialatt a közútigépjármű-állomány 2016-ban 3,5%-kal bővült.

2016-ban, hasonlóan az előző évihez a tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma együttesen 22 fő volt, ugyanakkor a balesetek kimenetelének összetétele pozitív irányba változott.

2015-ről 2016-ra az összes meghalt és megsérült személy számán belül csökkent a meghaltak (2,8%) és a megsérült személyek (25%) részaránya, míg a legnagyobb súlyt képviselő könnyű sérülteké 0,7 százalékponttal 72%-ra nőtt.

25. ábra

A személysérüléses közúti közlekedési balesetekben meghalt, megsérült személyek és a halálos kimenetelű balesetek száma

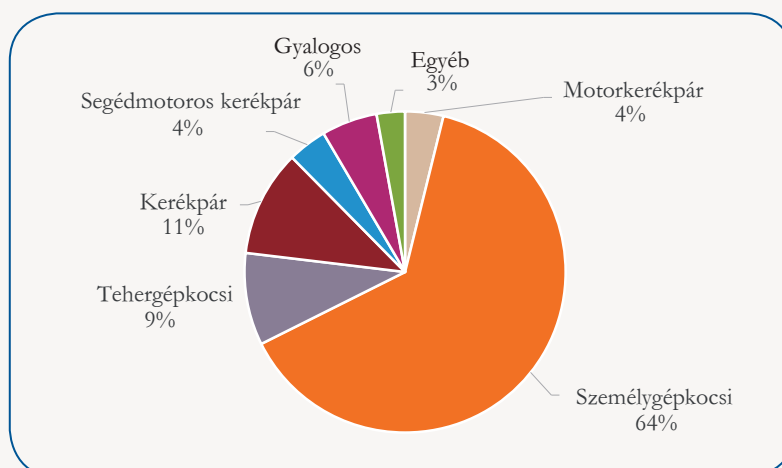


2016-ban – az előző évhez hasonlóan – közúti közlekedési baleset leggyakrabban útkereszteződésben történt. Ezen balesetek közül a leggyakoribb típus a keresztirányból érkező és az egyenesen haladó járművek ütközése volt (1863 eset). További gyakori balesettípus volt a pályaelhagyás járművel egyenes úton a menetirány szerinti jobb oldalon (848 eset). A gyalogosokat 514 esetben útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelőhelyen ütötték el. Ez a balesettípus a gyalogoselütések 20%-a volt.

A balesetek 93%-a (15 409) a járművezetők hibájából történt. Leggyakrabban nem megfelelően választották meg a sebességet (31%), nem tartották be az irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályait (27%), és nem adták meg az elsőbbséget (26%). 2015-ről 2016-ra 1,2%-kal nőtt azon balesetek száma (5120), amelyeknél a vezetők nem megfelelően választották meg a sebességet, 5,4%-kal több olyan baleset (388) következett be, amelyekben elmulasztották a megállási kötelezettséget, 4,2%-kal nőtt azon balesetek száma (4058), ahol nem megfelelően alkalmazták az irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályait, valamint 7,3%-kal több esetben (1379) nem tartották be a követési távolságot.

26. ábra

A balesetek megoszlása okozóik szerint, 2016

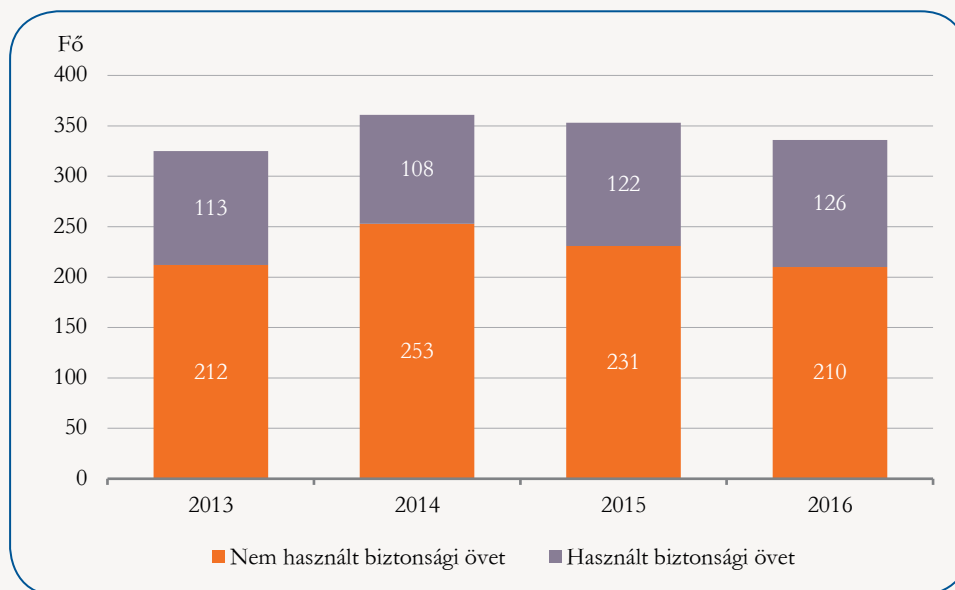


A 16 627 balesetből 10 606-ot a személygépkocsi vezetők, 1778-at kerékpárosok, 1542-öt a teherszállító járművek vezetői okozták. A gyalogosok hibájából 933 baleset következett be 2016-ban, ugyanakkor 2,6%-kal több balesetet okoztak 2015-höz képest. A segédmotoros kerékpárosok 655, a motorkerékpárosok 639 balesetet okoztak.

Közel tizedével (9,1%) kevesebben haltak meg olyan balesetekben, ahol nem használták a biztonsági övet, az ilyen balesetekben meghalt és megsérült járművezetők száma azonban nem változott 2015-höz képest.

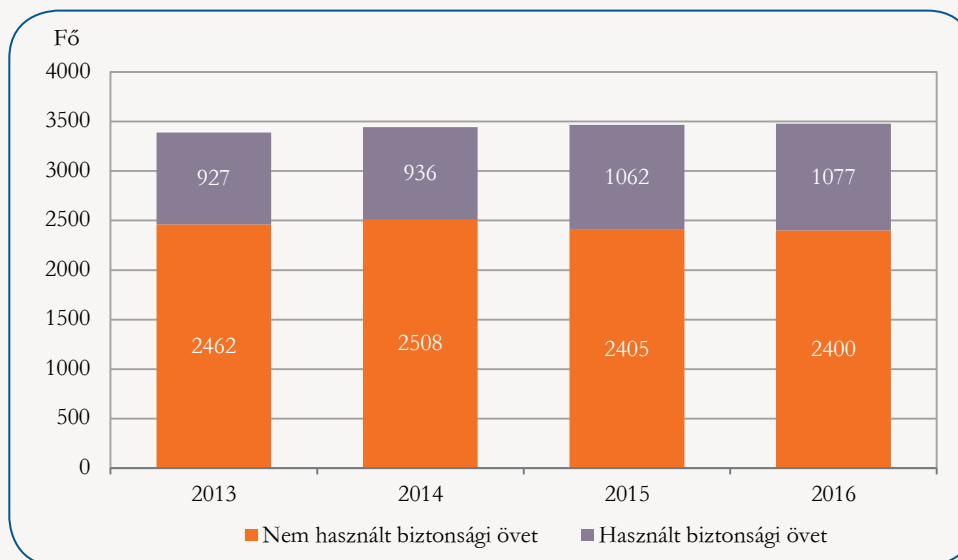
27. ábra

A meghalt járművezetők száma a biztonsági öv használata szerint



28. ábra

A súlyosan megsérült járművezetők száma a biztonsági öv használata szerint



A gyorsforgalmi úthálózat a legbiztonságosabb közúti közlekedési útvonal, ahol a nagy forgalmi terheltség ellenére 2016-ban a baleseteknek mindössze 3,0%-a történt.

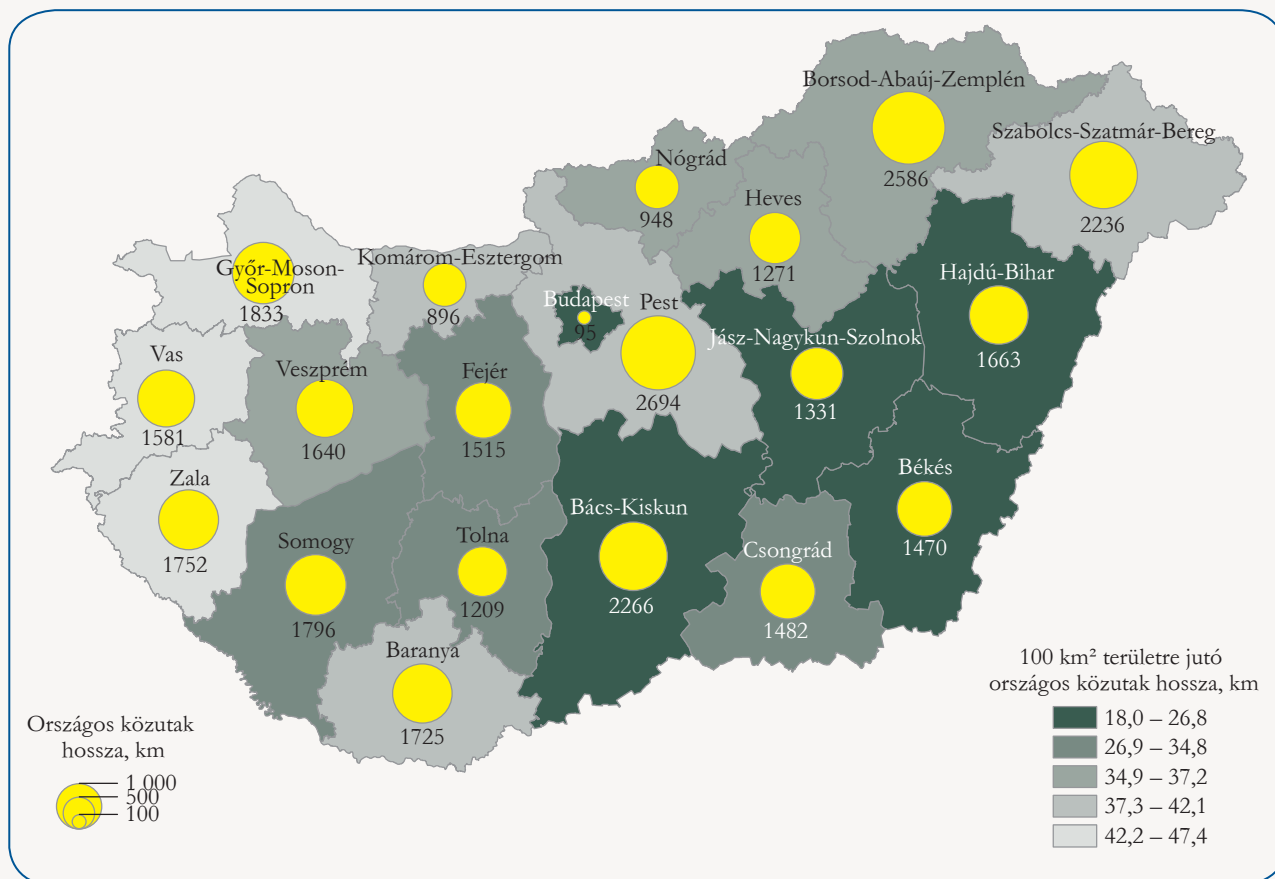
2016-ban az összes közúti baleset 9,6%-át (1592) okozták ittas állapotban, a 2015. évinél 1,0%-kal többet. Az ilyen jellegű balesetek száma a legtöbb járműkategóriában nőtt, a segédmotorkerékpár-vezetők 14, a gyalogosok 12%-kal több balesetet okoztak ittasan, mint egy évvel korábban. Az azonos kategóriájú balesetek közül az állati erővel vont járműves balesetek 42, a segédmotor-kerékpáros balesetek 24%-a történt alkohol befolyása alatt.

6. Területi összehasonlítás

A magyarországi **közüthálózatban** 2016-ban történt területi változások részben a gyorsforgalmi úthálózat bővülésének köszönhetőek, részben technikai jellegűek. Az M5-ös autópálya burkolatcseréje több szakaszon valósult meg. Győr-Moson-Sopron megyében folytatódott az M86-os autótű építése Csorna és Hegyfa között. Elkészült többek között a 8. sz. főút Székesfehérvárt és a 86. sz. főút Zalalövőt elkerülő szakasza, valamint tovább folytatódott a 813. sz. másodrendű főút építése.

29.ábra

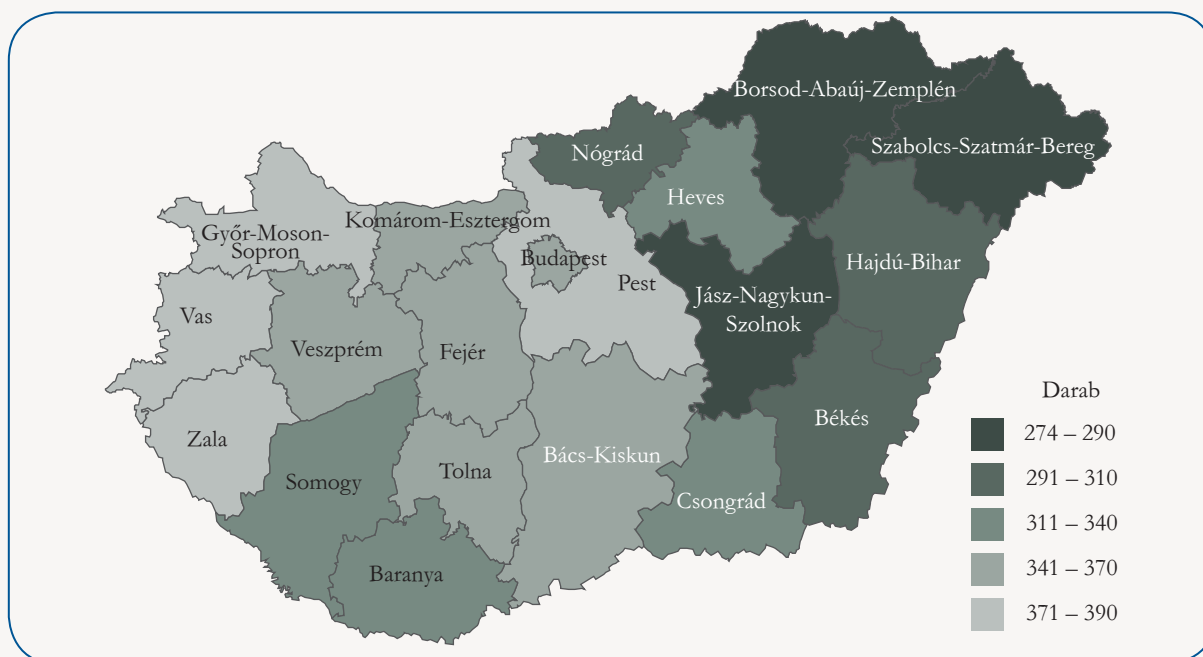
Az országos közutak megyei eloszlása, 2016. december 31.



A **személygépkocsik 2016. december 31-i állománya** mindegyik megyében meghaladta az egy évvel korábbit, a legnagyobb mértékben Szabolcs-Szatmár-Bereg (4,8%), Pest (4,7%) és Veszprém (4,3%) megyében, a legkisebb mértékben Baranya (2,3%), Somogy (2,7%) és Békés (2,8%) megyében, illetve Budapesten (2,4%/). Az ezer lakosra jutó autók száma Pest, Vas és Győr-Moson-Sopron megyében volt a legmagasabb (390, 385, 377), Borsod-Abaúj-Zemplén, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legalacsonyabb (274, 280, 287). Az állomány egyharmadát Közép-Magyarországon regisztrálták. 2016-ban a városokban 344, a községekben 338 autó jutott ezer főre. A városokban az ezer főre jutó autók száma meghaladta a községeket, kivéve Pest (–27), Veszprém (–11), Győr-Moson-Sopron (–3), Vas (–3) és Csongrád (–11) megyéket. A személygépkocsi-állomány Magyarországon jelentősen elöregedett, 67%-a 11 évnél idősebb. Budapesten az autók több mint 55%-ának átlagos kora meghaladja a 11 évet.

30. ábra

Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2016



A hazánkban működő közforgalmú **üzemanyagtöltő állomások száma** 2016-ban 21-gyel csökkent, így év végére 2125 állomásnál tankolhattunk. A legnagyobb csökkenés a (–21 darab) Budapesten történt, míg Pest és Somogy megyében nyitották a legtöbb benzinkutat. A legkevesebb töltőállomás (29) Nógrád megyében működött.

A töltőállomások és a gépjárművek eloszlását az adott megye vagy régió négyzetkilométerben mért nagyságából, illetve az ott regisztrált és üzemben tartott közúti gépjárművek és töltőállomások számából képzett fajlagos mutatókkal vizsgáltuk. Budapestre és Pest megyére továbbra is a magas koncentráció jellemző, Közép-Magyarországon – az ország területének 7,4%-án – található a töltőállomások 25, a gépjárművek 33%-a. A Dunántúlhoz tartozik hazánk területének 39%-a, itt regisztrálták a gépjárművek 32%-át, és itt található az üzemanyagtöltő állomások 34%-a. Az ország több mint felén elterülő Alföld és Észak nagyrégióban van a töltőállomások 41 és a nyilvántartott gépjárművek 35%-a. Az utóbbi nagyrégióban a száz négyzetkilométerre jutó autók száma a Közép-Magyarországon nyilvántartottnak mindössze 15, a töltőállomásoknak pedig 23%-a. Az Alföld és Észak nagyrégióban átlagosan 2, Közép-Magyarországon 8 töltőállomás található száz négyzetkilométeren.

Az országban 2016. december 31-én 2701 **postai szolgáltatóhely** működött, amelyből Közép-Magyarországon 401 darab volt. A további 2300 a két fő területi egység között (Dunántúl, illetve Alföld és Észak-Magyarország együtt) körülbelül azonos arányban oszlott el.

Magyarországon átlagosan 3627 lakos jutott egy postai szolgáltatóhelyre. A régiókon belül a postai szolgáltatóhellyel való ellátottság kiegyensúlyozott. Az ellátottsági adatok szerint 2016-ban is Budapesten jutott a legtöbb lakos egy postai szolgáltatóhelyre, amit a főváros magasabb népsűrűsége indokol (2016-ban 10 622 fő jutott egy szolgáltatóhelyre). A legjobb ellátottság Észak-Magyarországon volt, ahol az elmúlt évben 2373 főt látott el egy szolgáltatóhely.

Magyarországon átlagosan 65 levelet adtak fel személyenként 2016-ban. Az év folyamán **felvett levélpostai küldemények** 83%-át Közép-Magyarországon adták fel, ezen belül is Pest megye súlya a meghatározó, 452 millió darabbal.¹⁸ A legkevesebb levélpostai küldeményt Dél-Dunántúlon adták fel, mintegy 15 milliót.

A lakosságra vetített adatokat figyelembe véve 2016-ban a levélfeladás tekintetében is Közép-Magyarország volt az elsődleges régió a fejenkénti 174 darab éves átlaggal (ezen belül Pest-megye 363 levél/fő).

¹⁸ A Magyar Posta Zrt. Országos Logisztikai Központjának (OLK) telephelye Budaörsön található.

Figyelembe kell azonban venni, hogy a Magyar Posta Zrt. Országos Logisztikai Központjában feladott küldemények a posta szerződéses partnereihez köthetők.

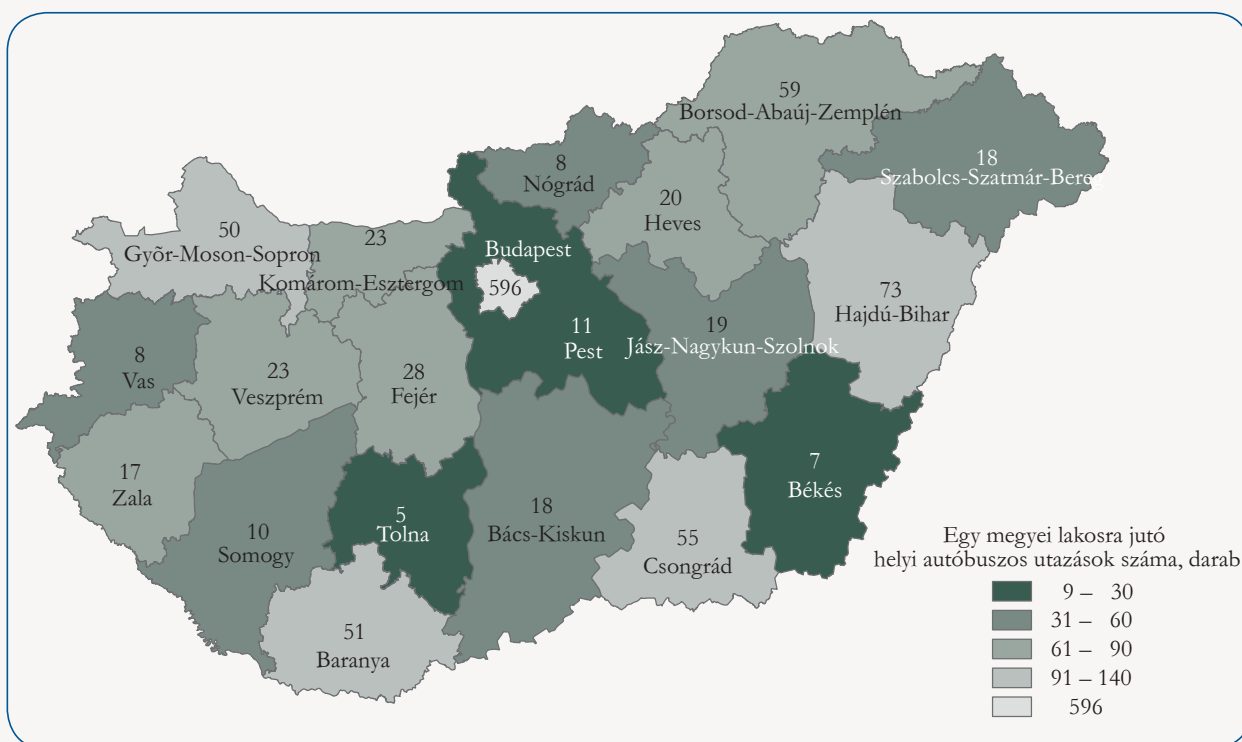
2016-ban a hazánkban felvett 688 ezer darab **postacsomag** megoszlása a három nagyrégió (Közép-Magyarország, Dunántúl, Alföld és Észak-Magyarország) között közel azonos mértékű, 36 és 31% közötti volt. Országos szinten a lakosságszámra vetítve a legmagasabb arányt (23%) továbbra is Budapest képviseli, a további régiós adatok kiegyensúlyozottaknak tekinthetők.

Évek óta 700 körüli a főtevékenységüket tekintve **helyi és helyközi autóbuszos személyszállításra szakosodott**, 1 főnél több alkalmazottat foglalkoztató **működő vállalkozások** száma (2016-ban 708). Négy főnél több alkalmazottal 322 vállalkozás dolgozott, ami 2015-höz képest 43-mal több. Mind a két kategóriára jellemző, hogy a vállalkozások több mint egyharmadát Közép-Magyarországon jegyezték be (242 és 112). A személyszállító vállalkozások közül a legkevesebb Tolna (10, 4), Nógrád (11, 5) és Zala (17, 5), a legtöbb – Budapestet és Pest megyét követően – Komárom-Esztergom (47, 28), Bács-Kiskun (50, 22) és Fejér (45, 22) megyében tevékenykedett.

Budapest súlya tovább nőtt a **helyi személyszállításban**, 2016-ban, az országosan mért 2,2 milliárd utazásból 1,6 milliárd (73%) fővárosi volt, ami 0,6 százalékpontos növekedés. Erős koncentráció jellemző az **autóbusz-forgalomra** is: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye adja az ország utasforgalmának és utaskilométer-teljesítményének több mint felét (55–55%), 607 millió utast és 2,4 milliárd megtett utaskilométert. 2016-ban a legkevesebb utazást Tolna, Békés és Nógrád megyében (4,6; 7,5; illetve 7,9 millió), a legtöbbet – Közép-Magyarország után – Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén és Csongrád megyében (73, 59, illetve 55 millió) mértünk.

31.ábra

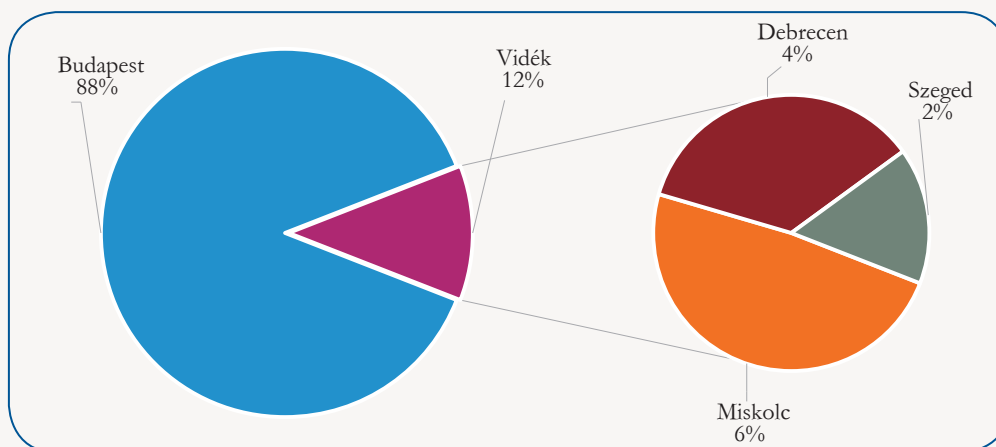
A helyi autóbuszos személyforgalom (millió fő), és az egy lakosra jutó helyi autóbuszos utazások száma megyénként, 2016



A **villamoson** utazók 88%-a (421 millió utas) Budapesten közlekedik. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamoshálózata a legjelentősebb, háromszorosa a szegedinek, 1,4-szerese a debreceninek. 2016-ban Budapesten – javarészt a budai fonódó villamoshálózat üzembe helyezésének eredményeként – 6,4%-kal nőtt a villamoson utazók száma. A villamoshálózattal ellátott vidéki nagyvárosokban egyedül Szegeden többen szálltak villamosra (+0,4%), míg Debrecenben és Miskolcon 1,5–1,6%-kal kevesebben.

32. ábra

Az országos villamosközlekedés megoszlása, 2016



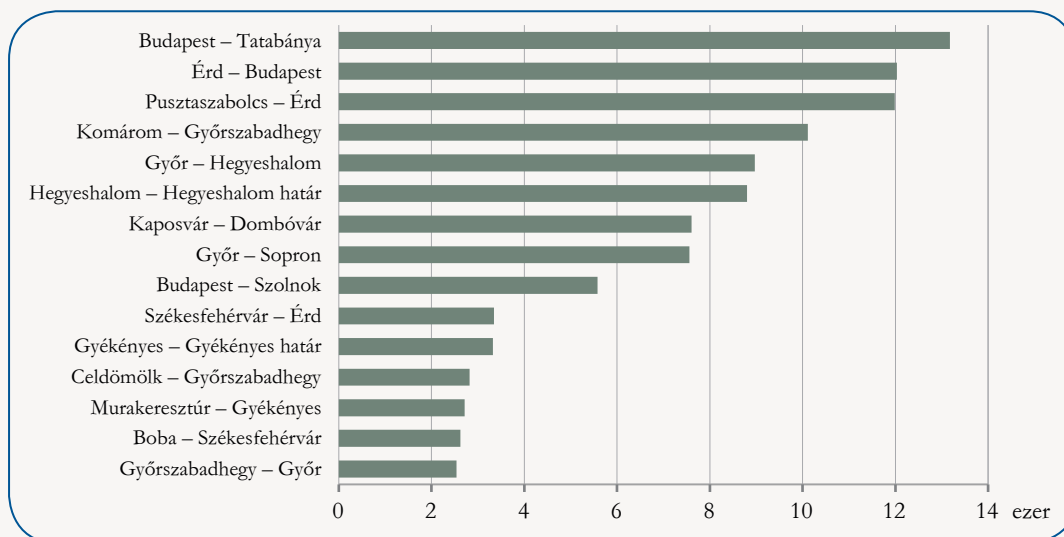
Trolibuszok a fővároson kívül Debrecen, illetve Szeged utcáin járnak. 2016-ban az előző évhez viszonyítva a trolibuszon utazók száma 2,1, az általuk megtett utaskilométer 2,0%-kal nőtt. A növekedés a budapesti trolibuszforgalom eredménye, ahol 2,7%-kal többen szálltak trolira, miközben Szegeden stagnált a forgalom, Debrecenben pedig 1,5%-kal kevesebben választották ezt a közlekedési eszközt.

Budapesten a közösségi közlekedési eszközöket az utasok naponta átlagosan 4,3 millió alkalommal vették igénybe, az általuk megtett napi távolság 16 millió kilométer volt. 2015-höz viszonyítva az utazások napi száma 1,2, az utaskilométerben mért napi teljesítmény 0,8%-kal növekedett.

Magyarország vasúti hálózatát tekintve összesen 90 vonalhossz-szakaszra osztható, melynek áru- és személyszállítási forgalma területenként és régióként is igen eltérő. Az ötévente gyűjtendő vasúti regionális áru- és személyszállítási kérdőív adatai szerint 2015-ben a legforgalmasabb **áruszállítási** szakasz a Budapest–Tatabánya relációban érvényesült, az éves vonatmozgások száma oda-vissza relációban összesen 13 176 volt. A legforgalmasabb 15 szakasz a Dunántúlon mérhető.

33. ábra

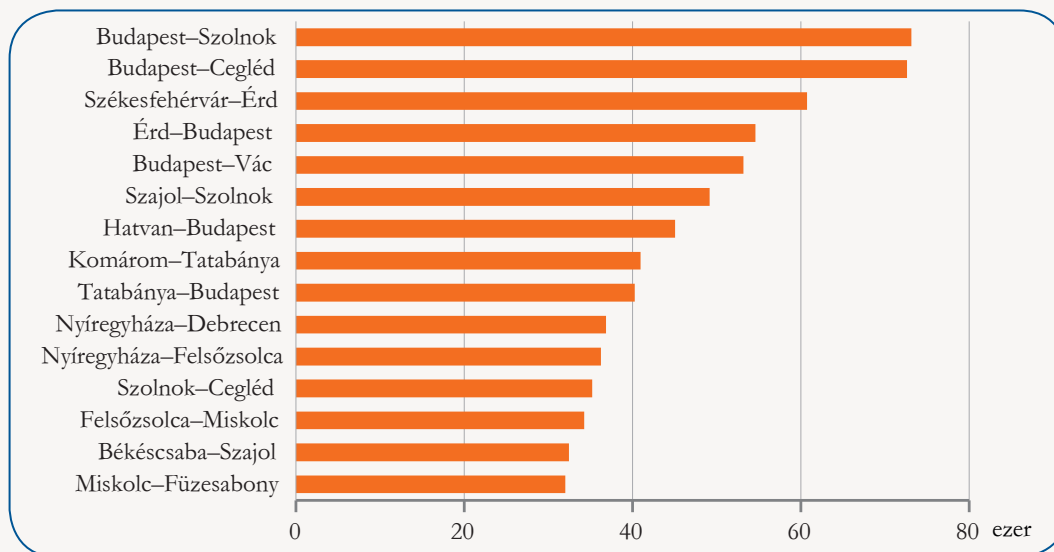
Vasúti áruszállítás vonatmozgása vonalszakaszok szerint, 2015



Személyszállítás tekintetében a legforgalmasabb szakasz a Budapest–Szolnok útvonalon mérhető 73 113 vonatmozgás oda- vissza relációban, ezt követi a Budapest–Cegléd útvonal (72 626 vonatmozgás). A személyszállítás 15 legforgalmasabb szakaszának utolsó helyén a Miskolc–Füzesabony viszonylat található 32 012 vonatmozgással. Személyszállítás tekintetében a forgalom Magyarország keleti és nyugati régiói között megközelítőleg egyenletesen oszlik el.

34. ábra

Vasúti személyszállítás vonalszakaszok szerint, 2015

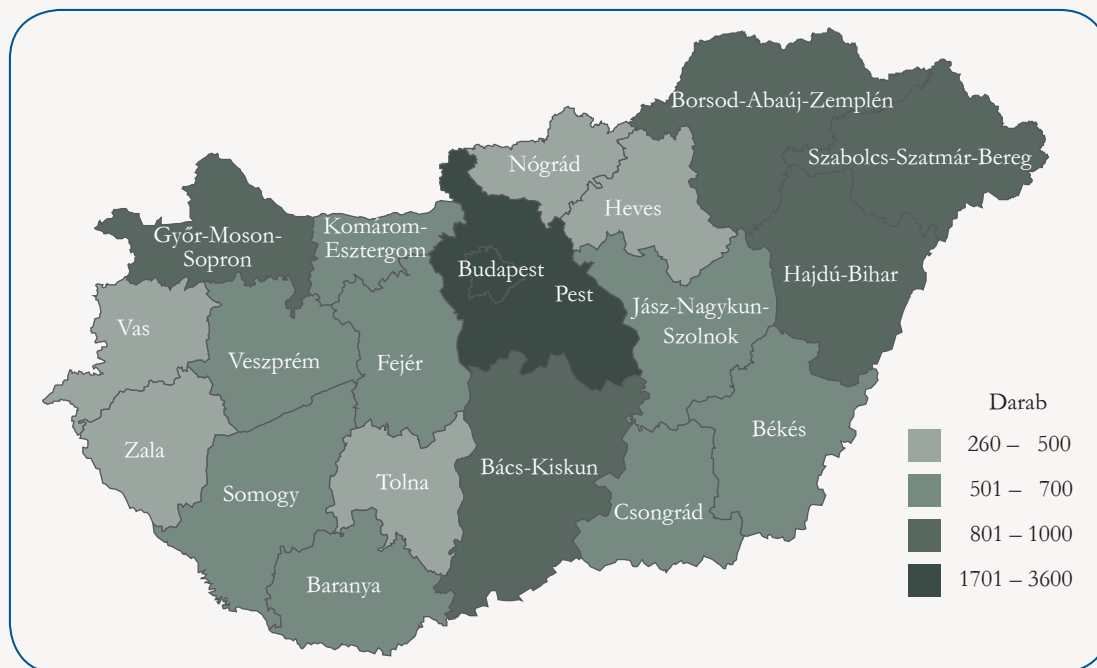


Magyarország két legnagyobb forgalmú **regionális repülőtere** a sármelléki Hévíz–Balaton Airport (korábban Fly Balaton Airport) és az Airport Debrecen, ezek nemzetközi utasforgalmat is lebonyolítanak. 2016-ban a debreceni repülőtér utasforgalma 66%-kal, 285 ezer főre, járatainak száma 60%-kal, 2,5 ezerre nőtt, főleg a menetrend szerinti londoni járatok miatt. A sármelléki légikikötő utasainak száma 2016-ban 12%-kal 18 ezer főre emelkedett, a járatok száma (936) 55%-kal volt kevesebb, mint 2015-ben.

2016-ban a hét magyarországi régióból négyben nőtt, háromban pedig csökkent a **személyszérüléses közúti közlekedési balesetek** száma a megelőző évhez képest. A balesetek száma 14 megyében – ezen belül a legnagyobb mértékben Nógrád megyében (10%) –, és Budapesten is nőtt.

35. ábra

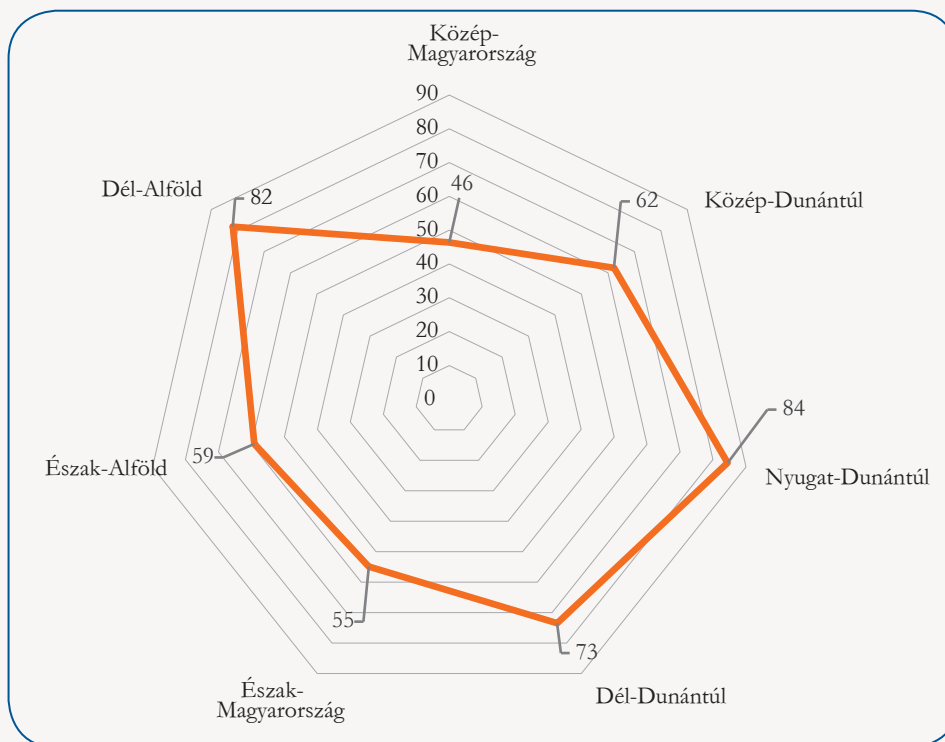
A személyszérüléses közúti közlekedési balesetek száma területi bontásban, 2016



A balesetekben meghaltak száma 2016-ban hétből négy régióban csökkent, egyben pedig stagnált, ugyanakkor Közép-Magyarországon 6,9, Észak-Magyarországon 5,0 – ezen belül Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 30%-kal – nőtt. 2016-ban országos szinten 5,7%-kal kevesebben veszítették életüket közlekedési baleset következtében, mint 2015-ben.

36. ábra

Egymillió lakosra jutó meghalt személyek száma régióként, 2016



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.

___, I = 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.

Amennyiben az előző években már publikált adatok kerekítés nélküli számaiban változás történt, párhuzamosan az indexeket is elláttuk a revideálás jelével.

Elérhetőségek:

kommunikacio@ksh.hu

[Lépjen velünk kapcsolatba!](#)

Telefon: (+36-1) 345-6789