

# Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2017



## 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.....	8
2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások .....	8
2.2. Bruttó hozzáadott érték.....	9
2.3. Beruházások.....	9
2.4. Az értékesítés árbevétele.....	9
2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma.....	10
2.6. Foglalkoztatottság .....	10
2.7. Árak.....	10
3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak.....	10
3.1. Közlekedési infrastruktúra.....	10
3.2. Járműállomány.....	11
3.3. Üzemanyagárak, -forgalom.....	13
4. Szállítási teljesítmények.....	13
4.1. Áruszállítás .....	13
4.1.1. Közúti áruszállítás.....	15
4.1.2. Vasúti áruszállítás .....	16
4.1.3. Belvízi áruszállítás .....	17
4.1.4. Csővezetékes áruszállítás .....	18
4.2. Személyszállítás.....	19
4.2.1. Helyi személyszállítás.....	19
4.2.2. Helyközi személyszállítás .....	19
4.2.2.1. Közúti személyszállítás .....	20
4.2.2.2. Vasúti személyszállítás .....	21
4.2.2.3. Légi személyszállítás.....	21
4.2.2.4. Belvízi személyszállítás .....	23
5. Közlekedési balesetek .....	23
5.1. Személy sérüléssel járó vasúti, vízi és légi közlekedési balesetek.....	23
5.2. Személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek.....	23
6. Területi összehasonlítás .....	26

További információk, adatok (linkek)

Táblázatok

Módszertan

Elérhetőségek

## Összefoglaló

- 2017. december 31-én a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a szállítási ágazatokban 36,0 ezer, a postai, futárpostai tevékenység ágazatban további 1,8 ezer **regisztrált vállalkozást** tartotunk nyilván. A vállalkozások kétharmada 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt.
- Az exportorientált ágakhoz szorosan kapcsolódó, így a nemzetközi gazdasági változásokra gyorsan reagáló szervezetek az elmúlt évben az előzetes adatok szerint 2038 milliárd forint **bruttó hozzáadott értéket** realizáltak, amely a teljes nemzetgazdaság hozzáadott értékének 6,3%-át tette ki.
- 2017-ben a nemzetgazdasági ág **beruházási volumene** 42%-kal emelkedett az előző évihez képest. A beruházások értéke folyó áron 304 milliárd forinttal, 994 milliárd forintra nőtt.
- Az előzetes adatok szerint a nemzetgazdasági ágban a szolgáltatási tevékenységek igen széles skáláját végző, 4 fő feletti vállalkozások 2017. évi **értékesítésének nettó árbevétele** folyó áron 6,8%-kal múlt felül az előző évit, és megközelítette az 5000 milliárd forintot.
- A szállítás, raktározás ág gazdasági szervezeteinél 195 ezer főt alkalmaztak teljes munkaidőben, ez a nemzetgazdaság alkalmazottainak 7,1%-a. Közülük 96% a 4 fő feletti vállalkozásoknál dolgozott.
- A szállítási szolgáltatások 828 milliárd forinttal járultak hozzá a nemzetközi fizetési mérleg, ezen belül a szolgáltatás-külkereskedelem 2017. évi pozitív egyenlegéhez.
- Az év végére a **közúti gépjárművek állománya** (4,2 milliós gépjármű) 4,7%-kal nőtt 2016 végéhez képest. Az **állomány átlagos kora** 14,0 év, 2016-hoz képest 0,2 évvel öregebb. Az átlagos kor az elmúlt években a válság előtti utolsó évben, 2007-ben volt a legalacsonyabb (10,4 év).
- A **különböző áruszállítási módokban együttesen** 2017-ben 288 millió tonna árut mozgattak meg, 0,8%-kal többet, mint 2016-ban. A 2017. évi 60,5 milliárd árutonna-kilométerben mért teljesítmény 2,1 milliárddal (3,6%-kal) nőtt az előző évhez képest, a 2014. évit pedig 9,4%-kal haladta meg.
- A különböző szállítási módok közül továbbra is a **közúti áruszállítás** részesedése a legnagyobb, az összes szállítási teljesítmény kétharmada. A **vasúti áruszállítás** árutonnában mért teljesítménye 2017-ben 6,7, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 7,8%-kal emelkedett az előző évihez képest. A **belvízi forgalom** volumene 2,3, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 0,9%-kal nőtt. A **csővezetéken szállított** áruk összömege 38 millió tonna volt, 28%-kal több a 2016. évinél.
- 2017-ben a **helyi közösségi személyszállítást** 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, ami 1,1%-kal kevesebb, mint 2016-ban. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény (8,2 milliárd utaskilométer) 0,2%-kal csökkent.
- A **helyközi közösségi személyszállítás** utaskilométerben mért teljesítménye 2017-ben 5,9%-kal, 29 milliárdra, ezen belül a **légi személyszállítás** 19%-kal, 7,2 milliárdra, az **autóbuszos személyszállítás** 3,2%-kal, 13,7 milliárdra, a **vasúti személyszállítás** 0,2%-kal, 7,7 milliárdra nőtt. A **belvízi személyszállítás** teljesítménye 9,7 millió utaskilométer volt. A **közúton történő helyközi közösségi közlekedést** igénybe vevő utasok száma 2016-hoz képest 1,4%-kal, 491 millióra mérséklődött.
- 2017-ben a **személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek** száma 0,8%-kal csökkent, míg a halálos közúti balesetek száma 1,8%-kal növekedett az előző évhez képest. Közúti balesetekben 2017-ben 3,0%-kal többen haltak meg, mint 2016-ban.

# 1. Nemzetközi kitekintés

## A szállítás és közlekedés helye a nemzetközi gazdasági környezetben<sup>1</sup>

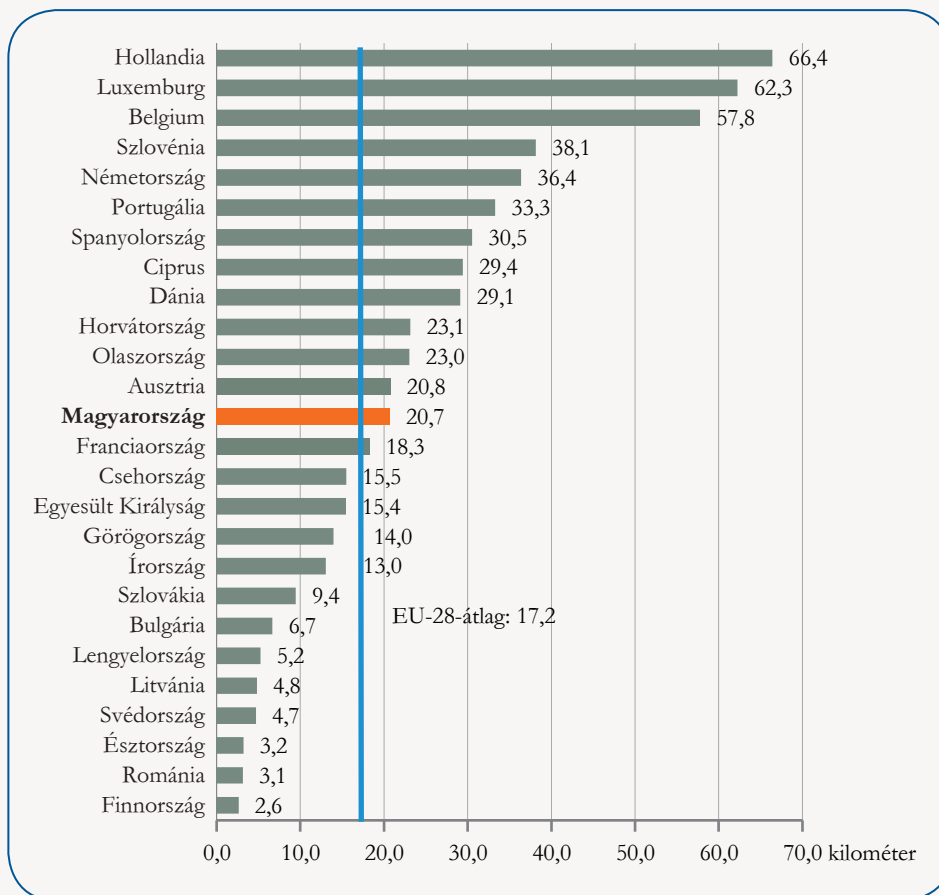
### 1.1. Közlekedési infrastruktúra

2016 végén az Európai Unióban közel 77 ezer kilométer volt az autópálya-hálózat hossza, ezer négyzetkilométerre átlagosan 17,2 km jutott. A Benelux államokban volt a leghosszabb, míg a visegrádi országokban<sup>2</sup> átlagosan 9,8 km, ezen belül Magyarországon a leghosszabb, 21 km autópályát használhattak ezer négyzetkilométeren.

Az autópálya-hálózat hossza 2015-ről 2016-ra hazánkban 2,1%-kal, az Európai Unióban 1,3%-kal nőtt.

1. ábra

Ezer négyzetkilométerre jutó autópályák hossza az EU-28-tagállamokban\*, 2016



\* Máltáról és Lettországról nincs adat.

Forrás: az Európai Bizottság *EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2018* című kiadványa.

<sup>1</sup> Ahol 2014-es vagy 2015-ös adatok szerepelnek, ott a kézirat lezárásának időpontjáig az Eurostat még nem tette közzé a 2016-ra vonatkozó adatokat.

<sup>2</sup> Visegrádi országok (V4): Csehország, Lengyelország, Magyarország, Szlovákia.

## 1.2. Járműállomány

A lakosság számában és területileg is nagyon differenciált európai uniós országok járműállománya leginkább a motorizációs ráta, az ezer főre jutó személygépkocsik darabszáma alapján hasonlítható össze.

2016-ban az Európai Unióban ezer főre átlagosan 507 autó jutott, a legtöbb személygépjármű Luxemburgban (662), a legkevesebb Romániában (279) volt, míg Magyarország (338) az utolsó előtti helyet foglalta el, annak ellenére is, hogy a növekedés évről évre meghaladta az uniós átlagot.

## 1.3. Áruszállítási teljesítmények

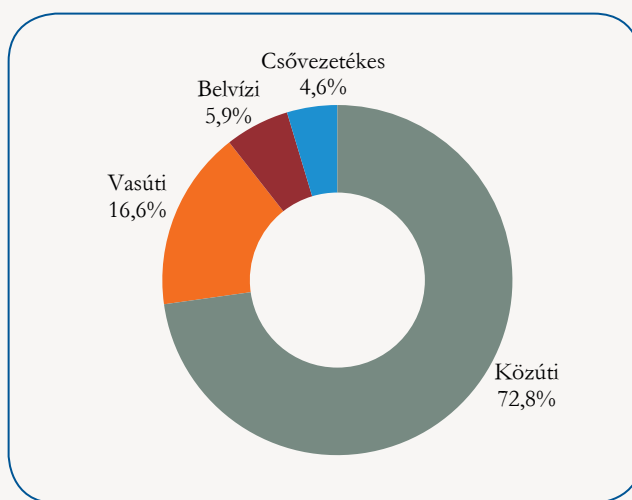
Az Európai Unióban a közúti, vasúti, belvízi és csővezetékes szállítási módok együttes, tonnakilométerben mért áruszállítási teljesítménye 2016-ban 3,6%-kal nőtt az előző évhez viszonyítva, ezen belül a belvízi áruszállítás stagnált (-0,1%), a vasútié 0,8%-kal csökkent, a közútié 5,2, a csővezetékesé 0,7%-kal emelkedett. Az áruszállításon belül nem változtak számottevően az egyes szállítási módok arányai, továbbra is a közúti áruszállítás a meghatározó. 2016-ban a közúti áruszállítás részaránya az EU-28 tagországaiban 73, Magyarországon 66% volt. Az egyes országokban regisztrált nehéztehergépjárművek<sup>3</sup> szállítási teljesítménye alapján Magyarország az EU közúti áruforgalmából 2016-ban 2,2%-kal részesedett.

2016-ban az EU-ban a szállítási módok közül a vasúti áruszállítás súlya átlagosan 17%, teljesítménye összesen 412 milliárd árutonna-kilométer volt. Magyarország a 2016. évi teljesítménye (10,5 milliárd árutonna-kilométer) alapján a tagországok rangsorában a 14. helyet foglalta el. A teljesítmény az előző évhez mérten 5,2%-kal emelkedett. Az EU-28-tagállamok együttes teljesítménye 0,8%-kal elmaradt a 2015. évitől.

2016-ban 2015-höz viszonyítva az Európai Unióban a belvízi áruszállítási teljesítmény lényegében stagnált (-0,1%), a V4-csoportba tartozó országokban viszont jelentősen, 13%-kal nőtt. A visegrádi országok teljesítményének közel kétharmadát hazánk adta, így a magyarországi átlag alatti 8,3%-os emelkedés lefelé mozdította el a V4-ek összteljesítményét. Az elmúlt fél évtizedben a V4-országok részesedése az Európai Unió belvízi áruszállítási teljesítményének 2%-a körül ingadozott, 2016-ban 2,1% volt.

2. ábra

Az áruszállítási teljesítmény módok szerinti megoszlása az Európai Unióban, 2016



Forrás: Eurostat adatbázisa és az Európai Bizottság *EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2018* című kiadványa.

<sup>3</sup> Nehézteher-gépjárművek alatt a 3,5 tonna és a feletti teherbírással rendelkező tehergépjárművek és vonatok értendők.

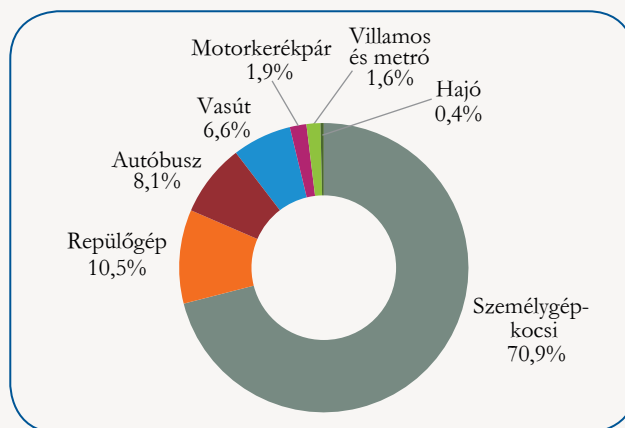
## 1.4. Személyszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban 2016-ban a személyszállítás utaskilométerben mért összteljesítménye 3,2%-kal nőtt. A teljesítménybővülés mindegyik szállítási módozatra jellemző volt, közülük a légi 12, a villamos és metró 3,4, a személygépkocsi 2,5, a vasút 1,7, a busz 0,3 %-kal emelkedett.

A személygépkocsi-forgalom részaránya az összforgalom 71%-a, 4829 milliárd utaskilométer volt. A repülőgépes utazások a személyszállításból 2016-ban 10,5%-kal részesedtek, meghaladták az autóbusszos (8,1%), valamint a vasúti személyszállítás (6,6%) utaskilométerben mért teljesítményének arányát.

3. ábra

A személyszállítás megoszlása módozatok szerint utaskilométer alapján az Európai Unióban, 2016

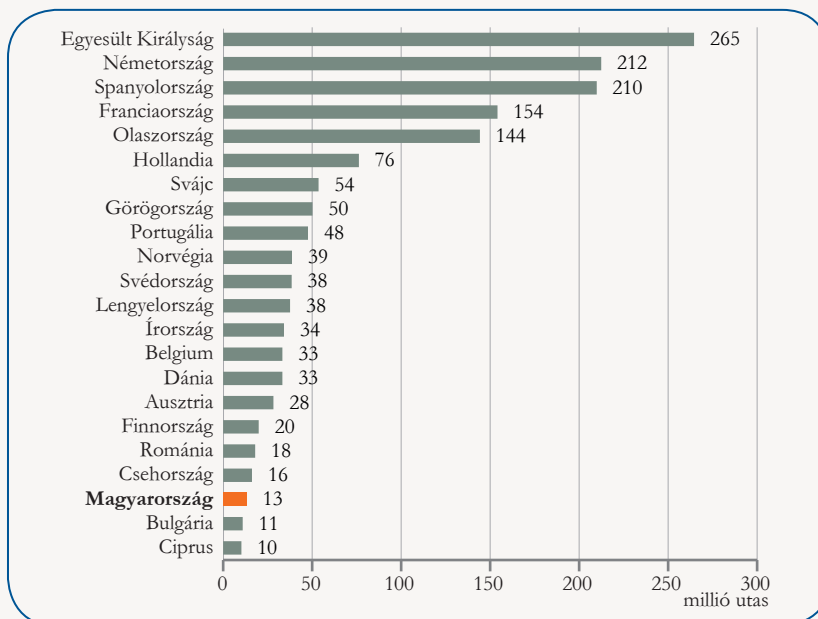


Forrás: Az Európai Bizottság *EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2018* című kiadványa.

2016-ban 2015-höz viszonyítva a V4-országokban a **vasúti forgalom** utaskilométerben mért 7,0%-os teljesítménynövekedése meghaladta az EU-átlagot (1,7%). Ezen belül Magyarország teljesítménye nőtt a legkisebb mértékben (0,6%), a legnagyobb növekedés Lengyelországban volt (10,4%). Az EU-28-országokban a **személygépkocsival** megtett utaskilométer 2,5, a V4-országokban 2,3%-kal emelkedett. A **buszfor-galom** az EU-28 átlagában 0,3%-kal emelkedett. A V4-országok közül Magyarországon stagnált, Szlovákiában 9,7, Csehországban 2,8%-os növekedés, Lengyelországban viszont 2,1%-os csökkenés következett be.

4. ábra

Egyes európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2017



Forrás: Eurostat [http://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat\\_tablak/tabl/tr00012.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/tr00012.html).

Az Európai Unió légi személyszállítási „nagyhatalmái” (100 millió főt meghaladó éves repülőtéri utasforgalom) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország voltak. Magyarország az európai országok repülőtéri utaslétszáma alapján összeállított rangsorban 13,4 millió fővel a 20. helyet foglalta el.

## 1.5. Közúti közlekedési balesetek

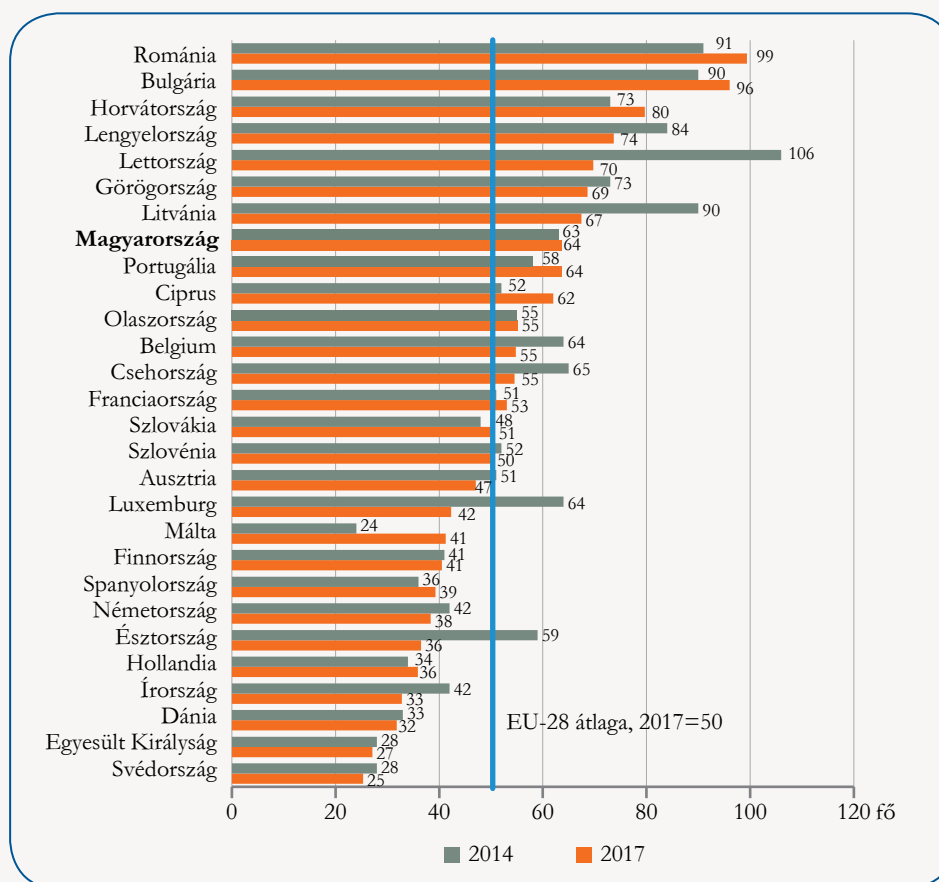
2010-ben az Európai Unió megerősítette elkötelezettségét a közutak biztonságának javításában. A 2011-ben jóváhagyott közlekedési *Febér könyvben*<sup>4</sup> stratégiai célként tűzte ki a közúti közlekedési balesetben meghaltak számának felére csökkentését 2020-ra. 2010 és 2017 között 20,1%-os csökkenést sikerült elérni. 2018. május 17-én az Európai Bizottság bejelentette legújabb közlekedési baleseti célját, ami 2030-ra a halálesetek felére csökkentése volt a 2020-as szinthez képest.

Előzetes adatok szerint 2017-ben az Európai Unió közútjain összesen 25 ezer személy vesztette életét közúti közlekedési baleset során. A halálesetek száma az EU-28-tagállamokban 1,9, a visegrádi országokban pedig 4,6%-kal csökkent a 2016. évihez képest. Ezzel szemben Magyarországon 2017-ben a végleges adatunk alapján 3,0%-kal, összesen 18 fővel nőtt a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma.

2017-ben az Eurostat által publikált előzetes adatok alapján az egymillió lakosra jutó halálesetek száma az EU-28-tagországokban átlagosan 50, a visegrádi országok esetében 68, míg Magyarországon a végleges adatokkal számolva 64 fő volt.

5. ábra

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



Forrás: <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>, 2018. júniusi adatok.

Forrás: <https://etsc.eu/euroadsafetydata/>.

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144>.

A közúti közlekedési balesetek halálozási aránya az Európai Unió teljes lakosságára vetítve stagnált, a V4-országok esetében 2016-ról 2017-re 4,2%-kal csökkent, ezzel ellentétben hazánkban a mutató értéke 62-ről 64 főre emelkedett (+3,2%). A vizsgált évben ez a halálozási mutató Svédországban volt a legalacsonyabb (25 fő/egymillió lakos) és Romániában a legmagasabb (99 fő/egymillió lakos).

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

### 2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások<sup>5</sup>

2017. december 31-én a nemzetgazdaság egészében 1,9 millió, ezen belül a szállítás, raktározásban 37,8 ezer **gazdasági szervezetet** tartottunk nyilván, arányuk az elmúlt négy évhez hasonlóan 2,0% volt. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 2017 végén regisztrált gazdasági szervezetek kétharmada 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt, arányuk az előző évhez képest nem változott.

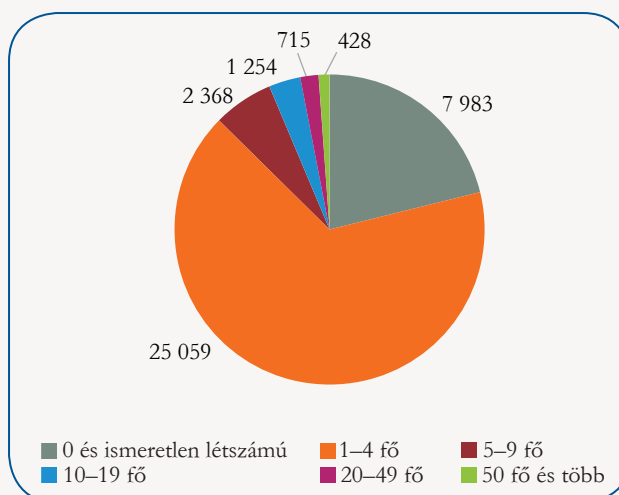
2017-ben a **regisztrált gazdasági szervezetek száma** a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 1,2%-kal emelkedett, és az alágazatok többségében is növekedés tapasztalható, ezen belül az egyéb szárazföldi személyszállítás területén történt szám szerint (316 szervezet) a legjelentősebb növekedés.

2017. december 31-én a gazdasági szervezetek regiszterében a **főtevékenységük** szerint a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágba tartozó szervezetek négyötöde (30,1 ezer) a szárazföldi és csővezetékes szállítás, 15%-uk (5,6 ezer) a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység és további 4,8%-uk (1,8 ezer) a postai, futárpostai ágazatban volt bejegyezve.

Ahogy a korábbi években, úgy 2017-ben is a regisztrált gazdasági szervezeteken belül a **vállalkozások súlya** volt a **meghatározó**: nemzetgazdasági szinten 92, a szállítás, raktározás ágban pedig 98%-os arányt képviseltek. A szállítás, raktározás ágon belül a társas vállalkozások és az önálló vállalkozók 2015. december 31-i, még közel azonos, 50–50%-os aránya két év alatt egyre inkább eltolódott ez utóbbi gazdálkodási forma javára, 2017 végén a vállalkozások 52 %-át az önálló vállalkozók tették ki.<sup>6</sup>

6. ábra

A szállítás, raktározás ágban regisztrált gazdasági szervezetek száma létszám-kategória szerint, 2017



<sup>5</sup> 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 nyereségérdekelte szervezetek, valamint az egyéb gazdasági szervezetek.

<sup>6</sup> A jogszabályi környezet változása, a 2014. március 15-i hatállyal életbe lépett új polgári törvénykönyv (Ptk.) 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.



2017 végén a szállítás, raktározás ágban **gazdálkodási forma** szerint 14,3 ezer korlátolt felelősségű társaságot tartottunk nyilván, a társas vállalkozások 81%-át. Bár a társas vállalkozások 17%-át kitevő, 3,0 ezer nyilvántartott betéti társaság száma a jogi környezet változása miatt is évről évre fokozatosan csökkent (2017-ben 4,6%-kal), továbbra is jelentős az ilyen formában regisztráltak száma.

A főtevékenységük szerint a szállítás, raktározás ágba sorolt szervezetek létszám-kategória szerinti összetételében 2017-ben nem történt lényeges változás az egy évvel korábbi állapothoz képest, a nyilvántartott vállalkozások 73%-a 1–9, további 5,2%-uk 10–49 főt foglalkoztatott, míg az 50 fő feletti létszám-kategóriába tartozók aránya 1,1% volt.

## 2.2. Bruttó hozzáadott érték

A 2017. évi előzetes adatok alapján a nemzetgazdaság egészében előállított, folyó áron számított 32 458 milliárd forint **bruttó hozzáadott érték** 6,3%-a (2038 milliárd forint) a szállítás, raktározás, valamint a postai, futárpostai tevékenység ágazataiba sorolt szervezetekhez kötődik.

Éves szinten ebben a nemzetgazdasági ágban 3,4%-os volumennövekedés<sup>7</sup> valósult meg, amely 1,6 százalékponttal csökkent a 2016. évihez képest. A legnagyobb részarányú (50%) szárazföldi és csővezetékes szállítás ágazatban 2016-hoz képest folyó áron 12 milliárd forinttal több, 1015 milliárd forint bruttó hozzáadott érték keletkezett, amely volumenében 1,7%-os növekedést jelentett, és 3,1%-os arányban járult hozzá a teljes nemzetgazdaság teljesítményéhez.

## 2.3. Beruházások

A 2017. évi előzetes adatok szerint a nemzetgazdaságban megvalósult, folyó áron 6803 milliárd forint beruházási teljesítményérték 15%-a a szállítás, raktározás ágban realizálódott. A főtevékenységük szerint ide sorolt gazdasági szervezetek<sup>8</sup> **beruházásainak teljesítményértéke** meghaladta a 994 milliárd forintot, ami folyó áron 304 milliárd forinttal, volumenét tekintve 42%-kal volt több az előző évinél. 2013–2015-ben a vasúti hálózatfelújítási és az autópálya-bővítési munkáknak köszönhetően a beruházások teljesítményértéke kiugróan magas volt. 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 2016-ra már lezárult, ebből eredően a beruházások volumenindexe jelentősen visszaesett. Ehhez az alacsony bázishoz képest nőtt ilyen nagymértékben a beruházások teljesítményértéke.

## 2.4. Az értékesítés árbevétele

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban a többféle szolgáltatási tevékenységet végző, 4 fő feletti vállalkozások 2017. évi **értékesítésének nettó árbevétele** – előzetes adatok szerint és folyó áron – megközelítette az 5000 milliárd forintot, ami 6,0%-a volt a teljes nemzetgazdaság árbevételeinek. Főtevékenységük szerint ebbe a nemzetgazdasági ágba tartozó vállalkozások folyó áras árbevétele 2014 óta évente átlagosan 4,9%-kal, 2017-ben 6,8%-kal növekedett az előző évhez képest.

2017-ben a nemzetgazdasági ágon belül 2310 milliárd forint a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatba sorolt vállalkozások teljesítményéből származott, amely 6,5%-kal múlta felül az előző évi teljesítményt. A raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban 3,3%-kal (1720 milliárd forintra) emelkedett az árbevétel összege. A légi szállítás ágazatban 670 milliárd forint árbevételt realizáltak, az előző évinél 19%-kal többet.

<sup>7</sup> A volumenindex kiküszöböli az árváltozás hatásait.

<sup>8</sup> A 4 fő feletti vállalkozások, költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek.

## 2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma

2014 óta folyamatosan növekszik a szolgáltatások, ezen belül a **szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma**. 2017-ben a behozatal értéke folyó áron 8,6%-kal, 1028 milliárd forintra, a kivitel összege 10%-kal, 1856 milliárd forintra nőtt az előző évihez képest. A szállítási szolgáltatások külkereskedelme a teljes szolgáltatásexportból 25, az importból pedig 21%-kal részesedett. A 2017. évi 828 milliárd forint aktívum 12%-kal volt több a 2016. évinél.

## 2.6. Foglalkoztatottság

2017-ben a **szállítási, raktározási ágban működő gazdasági szervezetek** teljes munkaidőben közel 195 ezer főt foglalkoztattak, arányuk a nemzetgazdaságban változatlanul 7,1% volt, számuk 4700 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 110 ezer fő, ez több mint 4 ezerrel meghaladta az egy évvel azelőttit.

A szállítás, raktározás ágazatokban az egy főre jutó havi **bruttó átlagkereset** 2017-ben 280 ezer forint volt, amely 13%-kal volt több az előző évinél, de több mint 17 ezer forintra elmaradt a nemzetgazdaság átlagától. Az ágazaton belül igen széles határok között mozgott a teljes munkaidőben foglalkoztattak havi bruttó átlagkeresete. A közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes szállítás szakágazatokban, valamint a vízi szállítás ágazat esetében a nemzetgazdasági átlagnál jóval alacsonyabb, mindössze 194, illetve 238 ezer forint volt a havi bruttó átlagkereset. A légi személyszállítási szakágazatban a havi bruttó átlagkereset csaknem háromszorosa (864 ezer forint), a légi szállítást kiegészítő szolgáltatásban pedig több mint kétszerese (656 ezer forint) volt a nemzetgazdasági átlagnak.

## 2.7. Árak

2017-ben az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása (COICOP) szerint a közlekedés és szállítás csoportban a fogyasztói árak átlagosan 4,0%-kal nőttek. A tárgyévben az üzemanyagok és kenőanyagok esetében 7,2%-os drágulást, míg a légi személyszállításnál 4,4%-os csökkenést mértünk. 2017-ben a járművek fogyasztói ára lényegében nem változott. A postai szolgáltatások igénybevételéért 6,2%-kal kellett többet fizetni, mint egy évvel korábban.

2017-ben az ólommentes autóbenzin literenkénti fogyasztói átlagára a 2016. évinél 23 forintra több, 355 forint volt, a gázolajé 28 forintra, 359 forintra emelkedett.

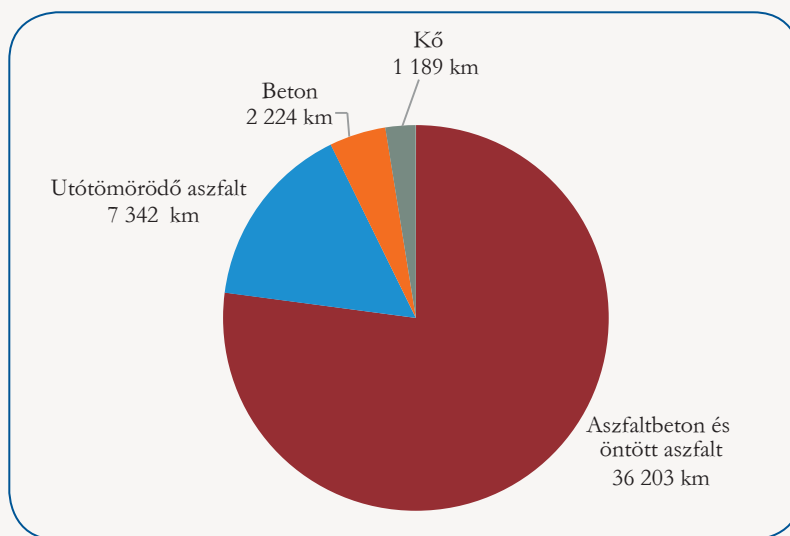
# 3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak

## 3.1. Közlekedési infrastruktúra

Magyarország **közúthálózata** a településeket összekötő állami tulajdonú országos közutakból és az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutakból áll. A 2017. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 32, a helyi közutaké 179 ezer kilométer volt. 2016-hoz viszonyítva az országos közutak hossza és összetétele nem változott számottevően. Az önkormányzati utak 2,4%-kal, 4210 kilométerrel lettek hosszabbak, és közel harmaduk esett belterületre. Utóbbiak közül a beton útburkolatúak aránya nőtt a legnagyobb mértékben, 3,8%-kal 2016-hoz képest.

7. ábra

### Önkormányzati kiépített közúthálózat burkolat szerint, 2017



Az önkormányzati kerékpárutak hossza 16 kilométerrel növekedett, összességében 3221 kilométert tett ki.

2017. december 31-én az országos építésű, **normál nyomtávú vonali vágány** hossza 7441 kilométer volt. Az összes vonali vágányhossz (normál, széles és keskeny nyomtávú) együttesen 7682 kilométer, aminek 40%-a villamosított vonal (3066 km) volt.

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

A hazai folyókon lévő vízi utak hossza 1484 kilométert tett ki, amelynek 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-péteri, a pécs-pogányi és a sármelléki. Közülük a Debrecen Airport és a sármelléki Hévíz Balaton Airport utasforgalma jelentősebb.

A **csővezeték-hálózat** hossza 2017-ben 8,1 ezer kilométer (2016-hoz képest 0,9%-kal rövidebb), ezen belül a földgázvezetékeké 5,9 ezer (1,5%-kal kevesebb) volt. A kőolajé 848, az egyéb szénhidrogén-vezetékeké 1,4 ezer kilométert ért el, előbbi hossza nem változott az előző évihez képest, utóbbi 1,5%-kal nőtt.

## 3.2. Járműállomány

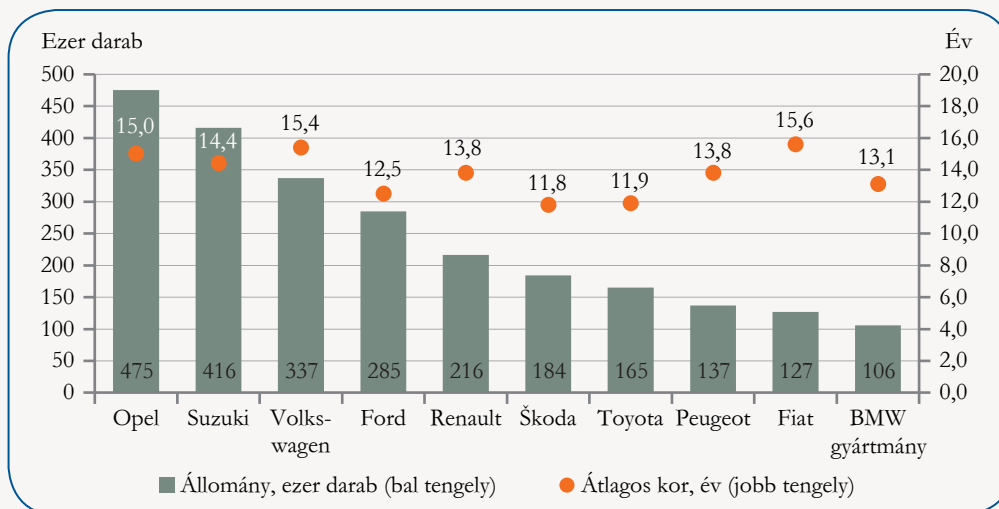
A **közúti gépjárművek állománya** 2017-ben (az év végén 4,2 millió gépjármű) 4,7%-kal nőtt 2016 végéhez képest. Átlagos kora 14,0 év, 2014 óta összességében 0,5, 2016-hoz képest pedig 0,2 évvel öregedett.

A **személygépkocsik** száma a 2009–2011-es mérséklődést követően 2012-ben növekedésnek indult, amely azóta is tart. 2017-ben 4,8%-os emelkedés volt az elmúlt esztendőhöz viszonyítva. 2017 végén a hazai személygépkocsi-állományon 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, 2017-ben már 14,1 év volt az átlagos kor, amely 0,7 évvel haladta meg a 2014. évit.

A személygépkocsi-állományban 2017 végére 1,1 százalékponttal 30%-ra, 1,1 millióra bővült a dízel-meghajtású személygépkocsik részesedése, valamint száma. Összesen 2,4 millió benzinmeghajtású személygépkocsi, az állomány 68%-a volt forgalomban.

8. ábra

**A személygépkocsi-állomány kora és összetétele 2017 végén**  
(legnépszerűbb márkák)



A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma 2014 óta évente átlagosan 18%-kal nőtt, 2017-ben csaknem elérte a 272 ezret. Márka szerint továbbra is a Volkswagen (10,2%), az Opel (9,9%), a Ford (9,7%) a legnépszerűbbek, mögük zárkózott fel a Toyota (6,4%) és a Suzuki (6,2%), részesedésük együttesen 42% volt. A megelőző évek kedvezőtlen tendenciáját követően 2016 után 2017-ben is csökkent a hazai első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik között a használtak aránya (2,5 százalékponttal, 55%-ra), számuk 2017-ben 150 ezer volt.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik aránya 2013-ban még emelkedett, azóta csökken, és 2016 után 2017-ben is a benzines személygépkocsiké volt a vezető szerep, arányuk az elmúlt évben már 55%-ot tett ki. A környezetkímélő hajtóanyaggal üzemelő autók aránya az elmúlt négy évben 2,3 százalékponttal, 3,8%-ra emelkedett.

2017-ben a természetes személyek által a hazánkban első alkalommal üzembe helyezett személygépkocsik száma (194,6 ezer) 13, a jogi személyek általi (77,1 ezer) 16%-kal volt magasabb, mint az előző évben.

A **motorkerékpár-állomány** 2017-ben 3,2%-kal 167 ezerre nőtt. Az állományon belül a japán márkák még mindig többségben voltak. Az év során a Magyarországon első alkalommal regisztrált motorke-rek-párok 55%-a a Honda, a Suzuki és a Yamaha márkák közül került ki.

A hazai **autóbuszállomány** 2017-ben 1,2%-kal, 18,7 ezer darabra bővült. A Mercedes, a MAN és a Kravtex térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából, bár részesedése még mindig a második legnagyobb (16%). Az első alkalommal üzembe helyezett buszok átlagos kora 2016-ig évről évre nőtt, azonban 2017-ben már 1,4%-kal csökkent, mivel a magas korú buszokat folyamatosan vonják ki a forgalomból. 13,7 év volt az átlagos kor, 0,4 évvel kevesebb az előző évihez képest. Az autóbuszpark döntően dízelüzemű (98%). Tekintettel a nagyobb közlekedési társaságok által végrehajtott járműberuházásokra, 2017-ben 1694 darab (6,7%) autóbusz kapott első magyarországi forgalmi engedélyt. Az összes először forgalomba helyezett autóbusz 64%-a Mercedes (480), Kravtex (245), MAN (212) és Ford (149 darab) típusú volt.

A **tehergépjármű-állomány** összességében 4,4%-kal bővült, ezen belül legnagyobb mértékben (7,4%) a 12 tonna fölötti össztömeg-kategóriába tartozók. 2017-ben mintegy 24 ezer, össztömegük szerint 3,5 tonna alatti áruszállító tehergépjárművet helyeztek Magyarországon először forgalomba. 2017 végén a **vontatók** csaknem 73 ezer darabos állománya 6,6%-kal meghaladta az előző évit. Ezen belül a Mercedes gyártmányúak száma nőtt a legnagyobb, 16%-os mértékben (4631-re).

A **vasúti gördülőállományon** belül a mozdonyok száma 1164 darab volt 2017-ben, ezen belül a villamos mozdonyok száma 590, a dízelmozdonyoké 564, míg a gőzmozdonyoké csak 13 darab. A járműállományon belül a vasúti személykocsik száma (2147 darab) 1,8%-kal, a vasúti teherkocsiké (9043 darab) 0,3%-kal volt kevesebb az előző évinél. A motorvonattal együtt számbavett motorkocsik száma egy év alatt 2 darabbal, 500-ra emelkedett, amelyből az állomány 67,4%-a (337 darab) dízel meghajtású.

2017-ben a **HÉV** és a **földalatti** járműállománya nem változott, **trolibuszból** 5-tel, **metrőkocsiból** 4-gyel kevesebb lett. A helyi kötöttpályás tömegközlekedés pályállományát tekintve egyedül a viszonylatok hosszában történt változás, a budapesti 3-as metró felújítási munkálatai miatt 34,5-ről 31,4 kilométerre csökkent, míg trolibuszszal Budapesten 400 méterrel rövidebb távon utazathattunk, mint 2016-ban.

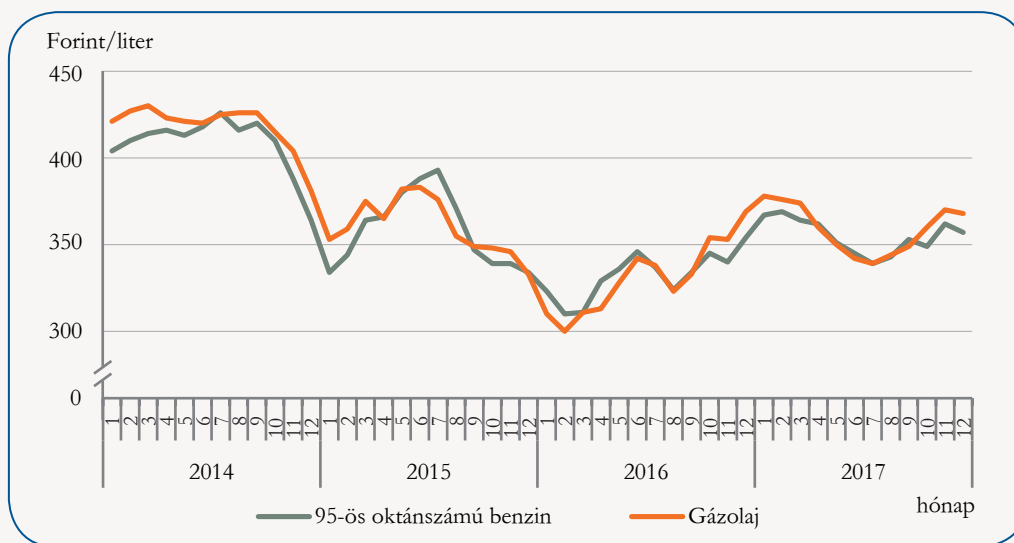
A Magyarországon bejegyzett **áruszállító vízi járművek** száma 1,9%-kal volt kevesebb, mint 2016-ban. 2017 végén 369 magyar felségjelű áruszállító hajót és uszályt tartottak nyilván. A **nem áruszállító hajók** száma 27 458 volt, 928-cal több az egy évvel korábbinál. Ezen belül a kompok száma nem változott, a személyhajóké 1-gyel, az úszómunkagépeké 2-vel, az úszóműveké 18-cal, a kishajóké 795-tel nőtt. Ez utóbbi részaránya 88% 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, majd 2017-ben növekedett. A 2012-ben jegyzett 112 dolláros átlagár 2017-re megfeleződött, 54 dollárra esett vissza. Az éves átlagos dollár/forint középárfolyam<sup>9</sup> 2017 második felére 253 forintra mérséklődött az év elején mért 297-ről. E tényezők együttes hatására az első negyedévben literenként átlagosan 367 forintos 95-ös oktánszámú benzinnel és a 376 forintos gázolaj árai a III. negyedévre 345, illetve 344 forintra csökkentek.

9. ábra

Az üzemanyagárak alakulása



## 4. Szállítási teljesítmények

### 4.1. Áruszállítás

2017-ben is folytatódott az áruszállítás területén 2013-ban elindult növekedés. A különböző áruszállítási módzatokban együttesen több mint 288 millió tonna árut mozgattak meg, 0,8%-kal többet, mint 2016-ban. A 2017. évi 60,5 milliárd árutonnakilométer-teljesítmény 2,1 milliárddal, 3,6%-kal volt több az előző évinél.

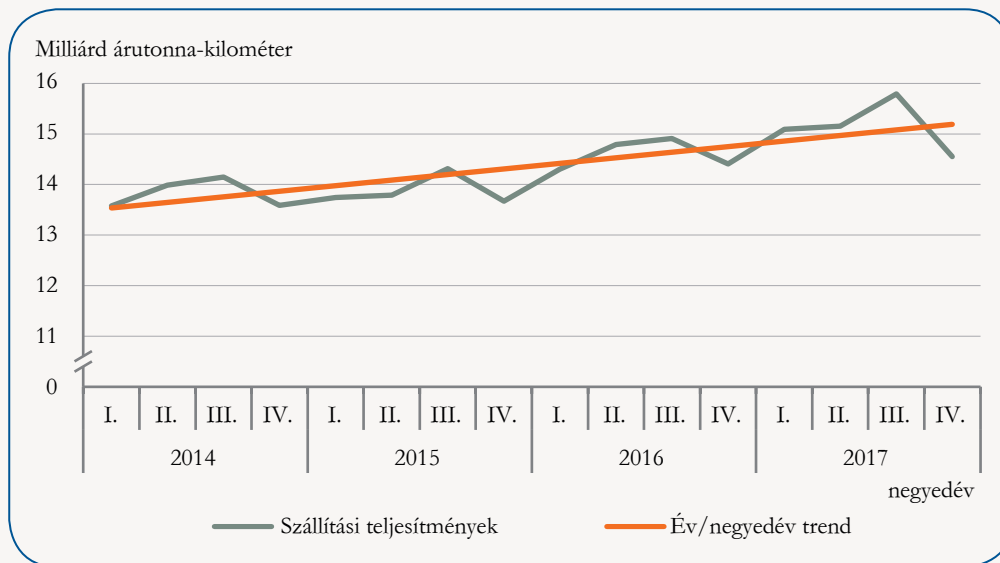
<sup>9</sup> Forrás: Magyar Nemzeti Bank.

Továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, bár volumenét tekintve 3,9, teljesítmény alapján pedig 2,9 százalékponttal csökkent a részaránya 2017-ben az előző évihez mérten.

2017-ben az árutömeg közel kétharmadát közúton szállították el, és az árutonna-kilométerben mért teljesítmény szintén hasonló arányban itt realizálódott. A vasúti szállítás részaránya mind volumenét, mind árutonna-kilométerben mért teljesítményét tekintve 19%-ra nőtt. A csővezetéken szállított tömeg részaránya 2,8, a tonnakilométer-teljesítményé 2,3 százalékponttal növekedett. A belvízi szállítás részesedése az összteljesítményből lényegében nem változott (3% körüli), míg a légi szállításé elhanyagolható. 2017-ben az összes árutömeg 62%-át szállították **belföldön**, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 27–73%-ban oszlott meg a **belföldi és a nemzetközi** szállítás között.

10. ábra

Az áruszállítási teljesítmények alakulása

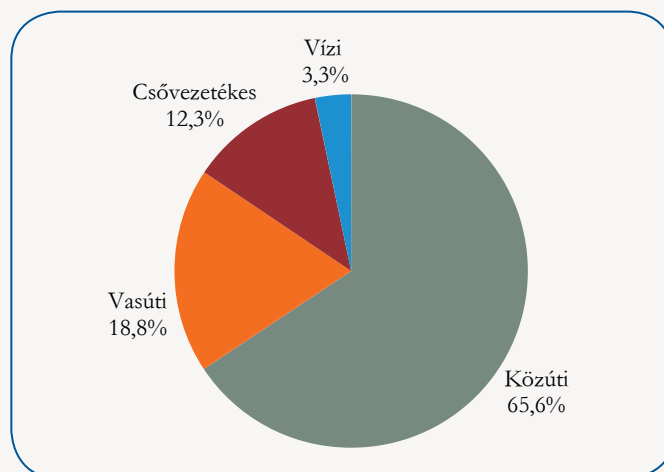


**Belföldi** viszonylatban meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (2017-ben a volumen 83%-át, az árutonna-kilométer háromnegyedét adta) a többi szállítási mód nemzetközi jellegéből adódóan. Emiatt nemzetközi viszonylatban a közút részesedése jóval kisebb a szállított áruk mennyiségét tekintve, 2017-ben 37%-ot tett ki, ezt követte a vasút (35%), majd a csővezetékes és a belvízi szállítás (21 és 7,4%).

Az összes szállítási módozatot figyelembe véve az átlagos szállítási távolság az előző évi 204-ről 210 kilométerre emelkedett 2017-ben.

11. ábra

Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2017



### 4.1.1. Közúti áruszállítás

A hazai fuvarozás helyzetét több körülmény is nehezítette: belföldön a járművezetők körében tapasztalható munkaerőhiány, a nemzetközi fuvarozásban pedig a több európai ország által bevezetett intézkedések.

A 3,5 tonna és a feletti teherbírású tehergépjárművek összesített és teljeskörűsített adatai alapján 2017-ben a közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye megközelítette a 40 milliárdot, ez 0,8%-kal lett alacsonyabb a 2016. évihez képest. A szállított árutömeg 188 millió tonnát tett ki. 2017-ben a közúti áruszállítás teljesítményének 91%-a fuvardíjas szállításként realizálódott, és ennek túlnyomó részét (85%) a szállítási szakágazatba tartozó vállalkozások valósították meg. A szállított tömeg tekintetében folytatódott az elmúlt években megfigyelt tendencia: a nagyobb teherbírású, elsősorban a nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók részaránya tovább növekedett, a 2013. évi 54-ről 66%-ra. 2017-ben az árutonna-kilométerben mért arányuk a legnagyobb, 87%, és futásteljesítményük részesedése is 73%-ra emelkedett.

A járművek kihasználtsága mindegyik szegmensben csökkent az előző évihez képest, kivéve a 3,5–4,99 tonna kategóriában, ahol 1,9 százalékpontos emelkedést tapasztaltunk.

2017-ben belföldön 6,1%-kal kevesebb, nemzetközi viszonylatban 0,3%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak közutakon. Az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény vonatkozásában éppen ellentétes a tendencia, a belföldi szállítás esetében 2,5%-os emelkedés mellett a nemzetközi szállításnál 2,2%-os csökkenés volt megfigyelhető.

2017-ben a közúton szállított áruk volumenének közel négyötödét – az előző évekhez hasonlóan – belföldön mozgatták. A belföldi fuvarozás aránya a távolságot is figyelembe vevő teljesítményben 31%-ra emelkedett 2017-ben. A nemzetközi szállítás aránya 69%-ra mérséklődött, miközben a szállított árutömeg 22%-a lépte át az országhatárt.

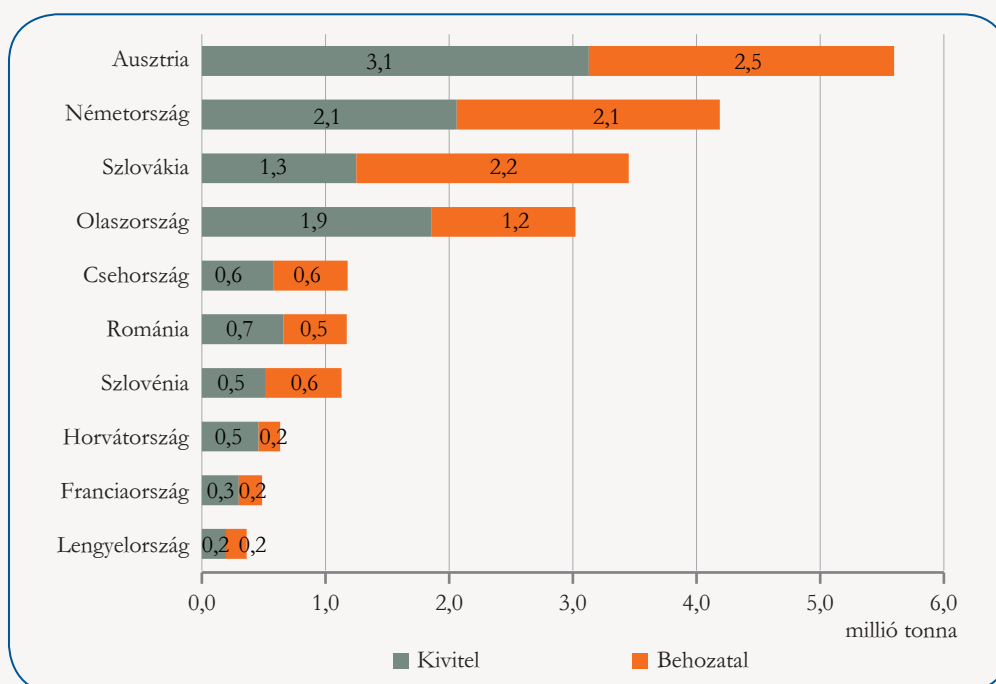
Az átlagos szállítási távolság belföldön 83, a nemzetközi szállításban 668 kilométer volt.

Volumenét tekintve Magyarország fő partnerei a kiviteli forgalomban sorrendben Ausztria, Németország, Olaszország, Szlovákia és Románia voltak. A behozatali forgalomban szintén Ausztria állt az első helyen, ezután Szlovákiából, Németországból, Olaszországból és Szlovéniából érkezett a legtöbb áru.

A V4-országok részesedése a teljes EU-forgalomból a szállított áruk mennyiségét tekintve 16, a tonnakilométer-teljesítményt illetően pedig 24% volt 2017-ben.

12. ábra

Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2017



#### 4.1.2. Vasúti áruszállítás

2017-ben országos vasúti pályahasználati engedéllyel 54 cég rendelkezett. A vállalkozások több mint 75%-a áruszállítási tevékenységet, illetve mellette vontatási, karbantartási, valamint javítási szolgáltatást végzett. A tradicionális vasúttársaságok mellett a kisebb vasúttársaságok 2017. évi piaci részesedése teljesítményük alapján elérte a 33%-ot, folytatva az elmúlt években tapasztalt növekedést. Tevékenységüket jellemzően meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) végezték.

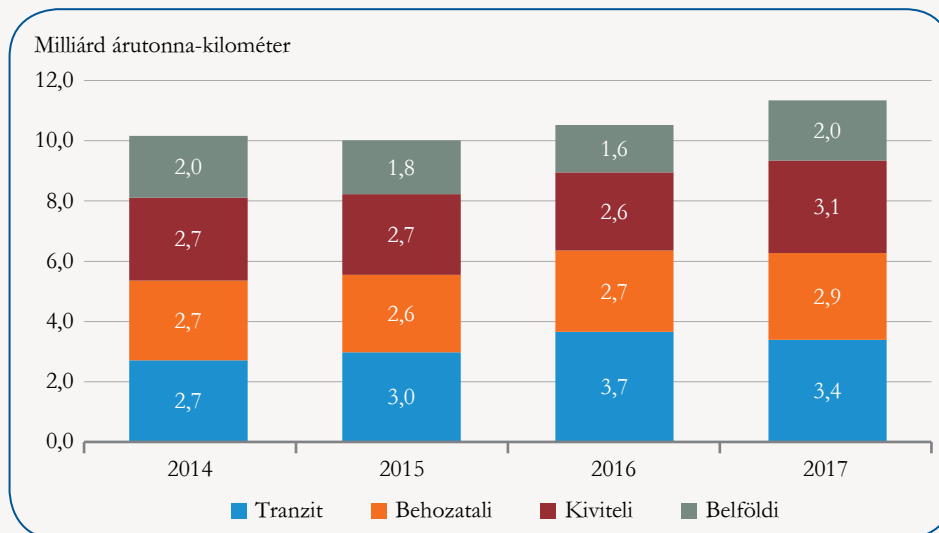
A vasúti áruszállítás teljesítménye 2017-ben árutonnában mérve 6,7%-kal, árutonna-kilométerben számítva 7,8%-kal emelkedett az előző évihez képest. Az átlagos szállítási távolság 2017-ben 212 kilométer volt, az egy évvel korábbihoz képest 2 kilométerrel hosszabb. Az áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok 2017. évi külkereskedelmi forgalmának több mint 70%-a az Európai Unión belül valósult meg.

**Belföldön** az átlagos szállítási távolság 2017-ben 132 kilométer volt, a 2016. évinél 15 kilométerrel hosszabb. A belföldi forgalomban szállított áruk tömege 12, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 27%-kal haladta meg az előző évit.

Az áruszállítás volumenét tekintve a forgalom 72, árutonna-kilométerben 82%-át a **nemzetközi szállítás** tette ki. A teljes vasúti szállítási teljesítményből – árutonna-kilométerben mérve – az import 25, az export 27%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya jelentős, a szállított árutömeg 19, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 30%-át tette ki. A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink 2017-ben Ausztria, Szlovákia, Olaszország, Németország, Románia, az unión kívüli országok közül Ukrajna és Oroszország voltak. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai Románia, Németország, Szlovákia, Szlovénia és Ausztria voltak. A tranzitárukat feladó országok sorát Szlovákia, Lengyelország és Románia vezette.

13. ábra

A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



2017-ben a vezetővel nem kísért **kombinált fuvarozáson** belül a rakottan szállított ITU-egységek<sup>10</sup> száma közel 255 ezer volt, 32%-kal kevesebb, mint az előző évben, míg az üresen futott egységek száma 26%-kal, összesen 58 ezerre csökkent. A rakottan szállított konténerek kapacitása 380 ezer TEU<sup>11</sup> volt, üresen szállítva megközelítőleg 78 ezer. A kombinált fuvarozással lebonyolított összes forgalomban 1151 millió árutonna-kilométert megtéve 4,5 millió tonna nettó tömegű árut szállítottak el. A szállítás irá-

<sup>10</sup> ITU (International Transport Unit)=intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti szállító gépjármű (20, 30, 40 lábas konténer; csereszekrény; félpótkocsi; pótkocsi).

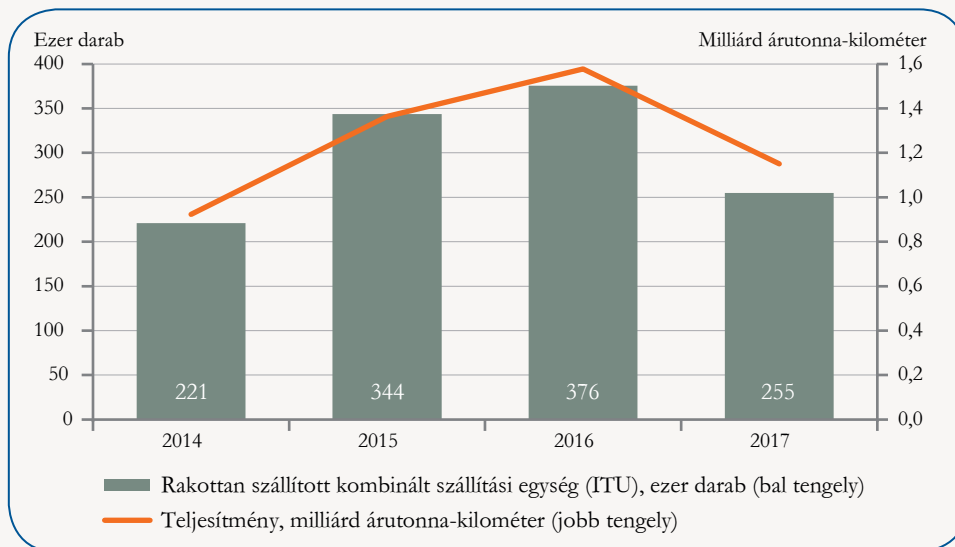
<sup>11</sup> TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)=egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO-konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténer szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábas ISO-konténer mérete 1 TEU.



nyát tekintve a behozatali forgalom képezte a kombinált fuvarozás legnagyobb részarányát (36%), a kiviteli forgalom 30, a belföldi szállítás 0,9% és a tranzitszállítás 33%-át jelentette a szállított tömegnek. 2017-ben a vasúton elszállított áruk volumenének 8,5, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményének 10%-át a kombinált fuvarozás keretében teljesítették, ami az előző évhez képest 5,0, illetve 4,8 százalékpontos csökkenést jelent. A kombinált fuvarozással bonyolított átlagos szállítási távolság a belföldi forgalomban 157, a behozatali forgalomban 245, a kiviteli forgalomban 239 és az átmenő forgalomban 278 kilométer volt.

14. ábra

A vezetővel nem kísért, kombinált fuvarozás alakulása

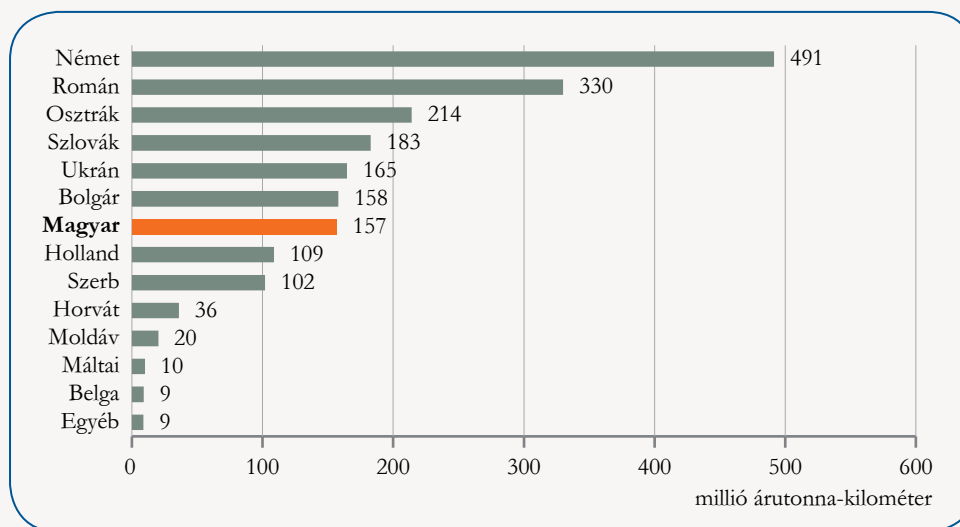


#### 4.1.3. Belvízi áruszállítás

2017-ben a Duna magyarországi szakaszán az áruk mindössze 9,6%-át szállították magyar felségjelű hajók.<sup>12</sup> A legjelentősebb külföldi szállítók német, román és osztrák hajók voltak 21, 20, illetve 9,4%-os részesedéssel. A belvízen szállított áruk 31%-a mezőgazdasági termék volt, de jelentős arányt (19, illetve 17%) képviselt a fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termékek, valamint a kocsz és finomított kőolajtermék árucsoportja is.

15. ábra

A belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók felségjele szerint, 2017

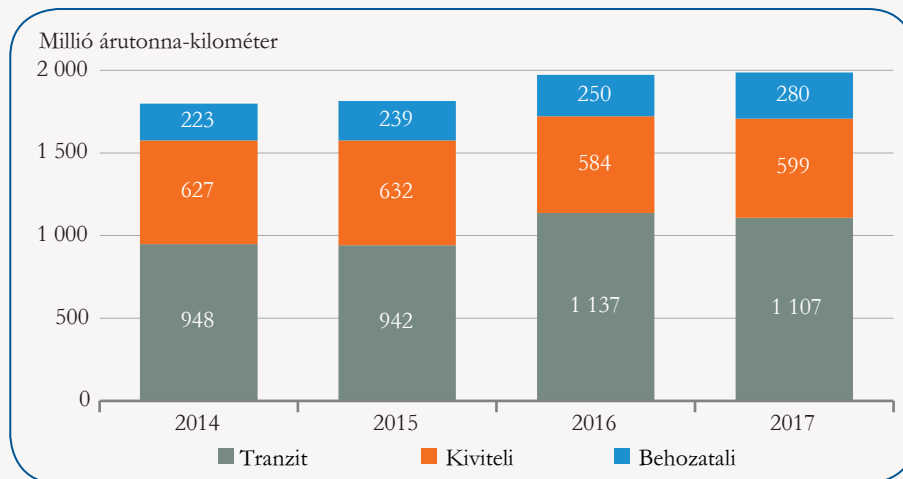


<sup>12</sup> A szállító tulajdonában lévő jármű nemzetisége nem feltétlenül egyezik meg a szállító vállalkozás nemzetiségével. Az Európai Unió előírásának megfelelően a hajók teljesítményét aszerint kell nyilvántartani, hogy a járművet melyik országban vették lajstromba.

2017-ben a belvízi forgalom **volumene** 2,3%-kal, 8,4 millió tonnára, az árutonna-kilométerben kifejezett **teljesítménye** 0,9%-kal, 2,0 milliárdra emelkedett. A szállított tömeget tekintve a belföldi, a behozatali és a kiviteli forgalom 23, 12 és 0,6 %-kal nőtt. Az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményt nézve ez a növekedés sorrendben 38, 12, illetve 2,6%-os volt. 2017-ben 2016-hoz viszonyítva a tranzitszállítás volumene és teljesítménye is 2,6%-kal csökkent.

16. ábra

A belvízi áruszállítási teljesítmény alakulása irányok szerint\*



\* A belföldi belvízi szállítás nélkül.

A belvízi kikötői statisztika<sup>13</sup> szerint 2017-ben az áruforgalom megközelítőleg 80%-a az Európai Unió tagországaival bonyolódott le. Fontos partnernek számított még az EU-hoz nem tartozó Szerbia, részesedése 10%-ot ért el. 2017-ben a belvízen Magyarországra behozott áruk 39%-a román, 31%-a osztrák, 11%-a szerb kikötőkből érkezett. A magyar export legfontosabb célállomásai romániai kikötők voltak, az összesen 3,4 millió tonna kivitel 42%-ával (1,4 millió tonna), míg Németország részesedése 21, Ausztriáé 18% volt.

A magyarországi három nagy országos közforgalmi kikötőben – a bajaiban, a csepeliben és a győrgönyűiben – rakodták a teljes, belvízen szállított árumennyiség egyharmadát. A forgalom további kétharmadán mintegy 40–45 közforgalmú és saját használatú kikötő, valamint rakodási hely osztozott.

Az összes rakodott tömeg 94%-a ömlesztett áru volt, 5,6%-a tartozott az egyéb darabáru kategóriába, a konténeres szállítás aránya nem érte el a 3 ezreléket sem.

A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magába foglaló szállítási láncnak. 2017-ben közvetlenül a hajóból történő kirakodás után az áruk 21%-a közúton, 20%-a vasúton, 0,2%-a hajón folytatta útját a megrendelőhöz, 59%-át pedig az adatfelvétel időpontjában még nem szállították el a kikötőkből. A berakott áruk 28%-a érkezett közúti járművön, 5,2%-a vasúton, 0,1%-a hajón, 67%-át a rakodás előtt már hosszabb ideje a kikötőben raktározták.

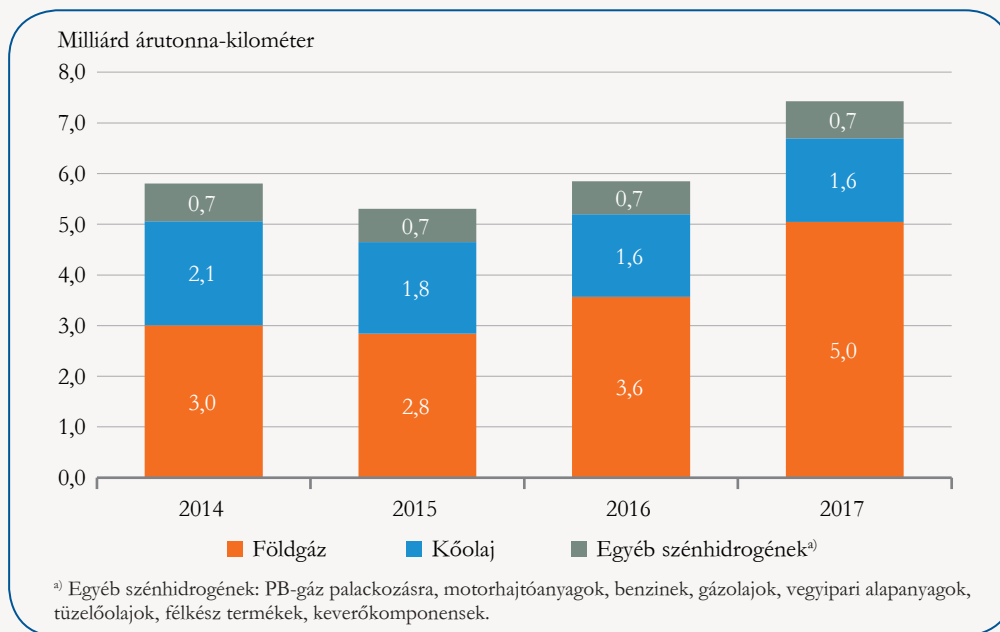
#### 4.1.4. Csővezetékes áruszállítás

2017-ben a csővezetéken szállított áruk össztömege 38 millió tonna volt, 28%-kal több a 2016. évinél. A szállított kőolaj tömege 10, a földgázé 37%-kal nőtt. A 2017. évi összteljesítmény 7,4 milliárd árutonna-kilométer, az előző évinél 27%-kal nagyobb volt. A kőolajszállítás teljesítménye 1,3%-kal 1,6 milliárdra, a földgázszállításé 41%-kal, 5,0 milliárd tonnakilométerre nőtt 2017-ben. A nemzetközi forgalomban az árutömeg 46, a teljesítmény 35%-kal emelkedett, ezen belül az országon átmenő áruk tömege és teljesítménye is 17%-kal nőtt. A kiviteli forgalom tömege és teljesítménye szintén azonos mértékben, háromszorosára emelkedett. A behozott áruk tömege 39, teljesítménye 28%-kal bővült az előző évihez képest.

<sup>13</sup> A belvízi kikötői statisztika adatai az Innovációs és Technológiai Minisztérium OSAP 1857-es számú *Kikötői áru- és hajóforgalom* című adatgyűjtéséből származnak, amelyek nem teljes mértékben egyeznek a kiadvány belvízi áruszállítási adataival, mivel utóbbiak a magyar belvizeken szállított áruk mennyiségét tartalmazzák, beleértve a tranzitforgalmat is, míg az előbbieket 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.)

17. ábra

## A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



## 4.2. Személyszállítás

2017-ben a helyi és a helyközi (távolsági) személyszállítás utaskilométerben mért teljesítménye – 1,1%-os utaslétszám-mérséklődés mellett – 4,5%-kal nőtt az előző évhez viszonyítva.

### 4.2.1. Helyi személyszállítás

2017-ben a **helyi** közösségi személyszállítást hazánkban 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, 1,1%-kal kevesebbszer, mint 2016-ban. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény (8,2 milliárd utaskilométer) lényegében nem változott.

Magyarország 86 településén szállítják az utasokat helyi autóbuszjáratok, Budapesten, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden villamosok, Budapesten, Debrecenben és Szegeden trolibuszok is.<sup>14</sup>

A helyi személyszállítási forgalom 51%-át az autóbusz-közlekedés adta, és az összes megtett utaskilométerből való részesedése 54% volt. A közösségi közlekedési szolgáltatást igénybe vevők 22%-a villamoson és fogaskerekűn, 19%-a metróon vagy földalattin, 4,7%-a trolibuszon, 3,4%-a HÉV-en utazott.

2017-ben az előző évinél 6,5%-kal többen utaztak a budavári siklón, annak forgalma meghaladta az 1 millió főt, a libegőre 6,1%-kal többen, 333 ezren ültek fel. A budavári sikló és a libegő turisztikai jelentőséggel bír, főleg a szabadidős tevékenységekhez kapcsolódik.

A **helyi vízi személyszállítás** a fővárosra koncentrálódik. Az utazók a BKK járatait általában nem napi közlekedésre, hanem sokkal inkább turisztikai célra használják. Budapesten az utasok száma 2017-ben 382 ezerre nőtt, 2,9 millió utaskilométert megtéve a Dunán. A menetdíjbevétel megközelítette a 83 millió forintot.

### 4.2.2. Helyközi személyszállítás

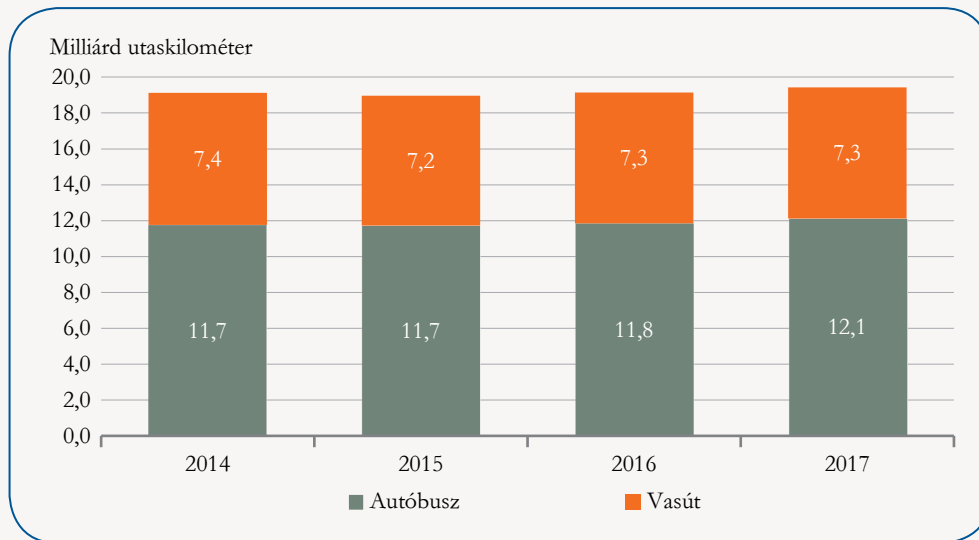
Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2017-ben 5,9%-kal, 29 milliárdra nőtt, ezen belül a légi személyszállítás 19%-kal, 7,2 milliárdra, az autóbuszos 3,2%-kal, 13,7 milliárdra, a vasúti 0,2%-kal, 7,7 milliárdra emelkedett. A belvízi személyszállítás teljesítménye 9,7 millió utaskilométer volt.

<sup>14</sup> A 49 főnél több alkalmazottat foglalkoztató vállalkozások adatai alapján.

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

18. ábra

A vasúton és autóbusszal végzett belföldi helyközi személyszállítás teljesítménye



#### 4.2.2.1. Közúti személyszállítás

A közúti helyközi közösségi (autóbusszal) közlekedést igénybe vevő utasok száma 2017-ben 1,4%-kal, 491 millió főre csökkent az előző évhez képest, míg az utaskilométerben mért teljesítmény a 3,2%-os növekedés eredményeként megközelítette a 13,7 milliárdot.

**Belföldön** a helyközi viszonylatban az utasok száma a 2016. évi forgalom 99%-át érte el, 487 millió óra csökkent. Az autóbusszal megtett 12,1 milliárd utaskilométerben kifejezett teljesítmény egy év alatt 2,2%-kal emelkedett. Évek óta, így 2017-ben is a belföldi helyközi személyszállításban a szállított utasok száma (77%) és az utaskilométerben mért teljesítmény (62%) alapján is az autóbusz-közlekedés a meghatározó. 2017-ben a teljes belföldi közúti helyközi személyszállítás utasforgalmának 90%-át, utaskilométer-teljesítményének 61%-át a regionális közlekedési társaságok és a Volánbusz Közlekedési Zrt. együttesen adták, amelynek döntő hányada menetrendszerű forgalom volt.

1. tábla

A közúti helyközi személyszállítás teljesítménye, 2017

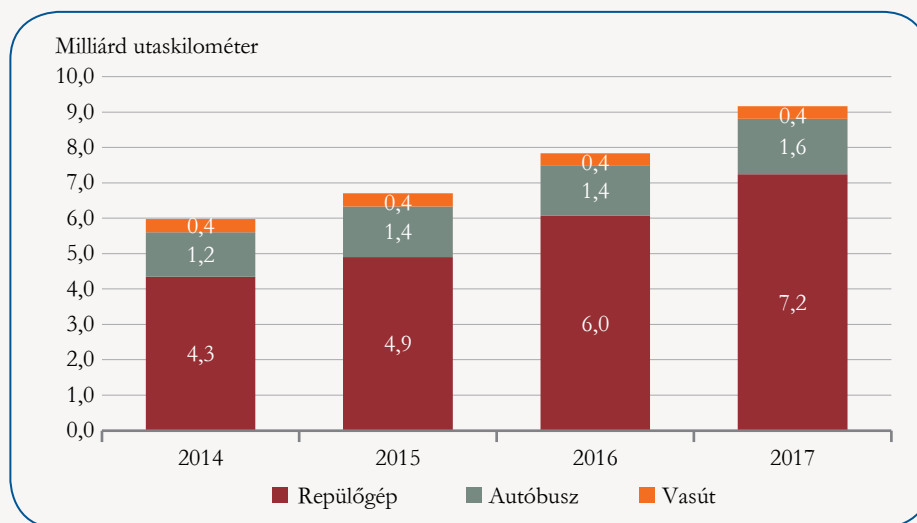
Megnevezés	Összesen	Ebből: regionális közlekedési központok és a Volánbusz Zrt.
Szállított utasok száma, millió fő	491	441
Ebből: menetrend szerinti	409	404
Utaskilométer, millió km	13 658	8 387
Ebből: menetrend szerinti	7 772	7 536

2017-ben a **nemzetközi** helyközi személyszállításban az autóbusz-közlekedés részaránya az utasok számát tekintve megközelítőleg egyharmad, míg a megtett utaskilométer esetében 17% volt. A nemzetközi személyszállítást végző szolgáltatók 3,4 millió utast szállítottak autóbusszal külföldre, 21%-kal

többet, mint az előző évben. A nemzetközi irányú autóbuzsos forgalomban a megtett utaskilométer-teljesítmény 11%-kal nőtt, az átlagos utazási távolság 42 kilométerrel, 453 kilométerre esett vissza.

19. ábra

A nemzetközi személyszállítás teljesítménye módok szerint\*



\* Vízi személyszállítás nélkül.

#### 4.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasúti szolgáltatók 2017-ben 147 millió utast szállítottak. A vasúti személyszállítás 2017. évi teljesítménye 7,7 milliárd utaskilométer volt, az előző évihez képest alig változott. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi, az utasok 2,1%-a (3 millió fő) lépte csak át az országhatárt az elmúlt évben.

**Belföldi viszonylatban** az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2017-ben. A vasutat az utazóközönség túlnyomó része, 71%-a 50 kilométeres körzetben vette igénybe. A fizető személyszállítás utasszáma (0,4%-kal) nőtt az előző évhez képest, a díjmentes személyszállításé nem változott. A teljes utazóközönséget figyelembe véve a fizető személyszállítás aránya 79% volt. Másodosztályon az elmúlt évben 132 millióan utaztak, 1,3%-kal többen, mint 2016-ban, arányuk 90%-ot tett ki. 2017-ben az utazóközönség 6,8%-a, közel 9,9 millió utas vette igénybe az InterCity járatait. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesültek, az első osztályon megtett utak átlagos hossza (67 kilométer) lényegesen meghaladta a másodosztályúakét (51 kilométer).

2017-ben a **vasúti személyszállítás** összteljesítményéből a **nemzetközi** személyszállítás részesedése utasszám tekintetében 2,1% volt. A nemzetközi vasúti személyszállítás tranzitforgalma alacsony, mindösszesen 110 ezer utas haladt keresztül az országon.

2017-ben a nemzetközi személyszállításban megtett átlagos utazási távolság a beutazó forgalomban 136, a kiutazó forgalomban 81, az átmenő forgalomban 227 kilométer volt.

#### 4.2.2.3. Légi személyszállítás

A legalább részben **magyar** tulajdonosi körbe tartozó belföldi rezidens **légitársaságok** 2017. évi utasforgalma 4,6 millió fő volt, 19%-kal több, mint az előző évben. Az utaskilométerben mért teljesítmény hasonló mértékben, 7,2 milliárdra nőtt.

A magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevétele nem változott. A menetdíjbevételek teljes összege 19%-kal emelkedett a 2016. évihez képest. A hazai légitársaságok gépei 2017-ben összesen 235 millió kilométert repültek, 19%-kal többet, mint egy évvel korábban. Az év során közel 171 ezer (17%-kal több) repülőjáratot indítottak, a gépek összesen több mint 389 ezer (18%-kal több) órát töltöttek a levegőben.

A magyarországi repülőterek utasforgalmában a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** részesedése 97% volt. A repülőtér 2017-ben 58 ország 224 repülőtérével és 143 légitársasággal állt kapcsolatban, előző évben ugyanez 61 ország, 238 repülőtér és 148 légitársaság volt. Az utasok száma

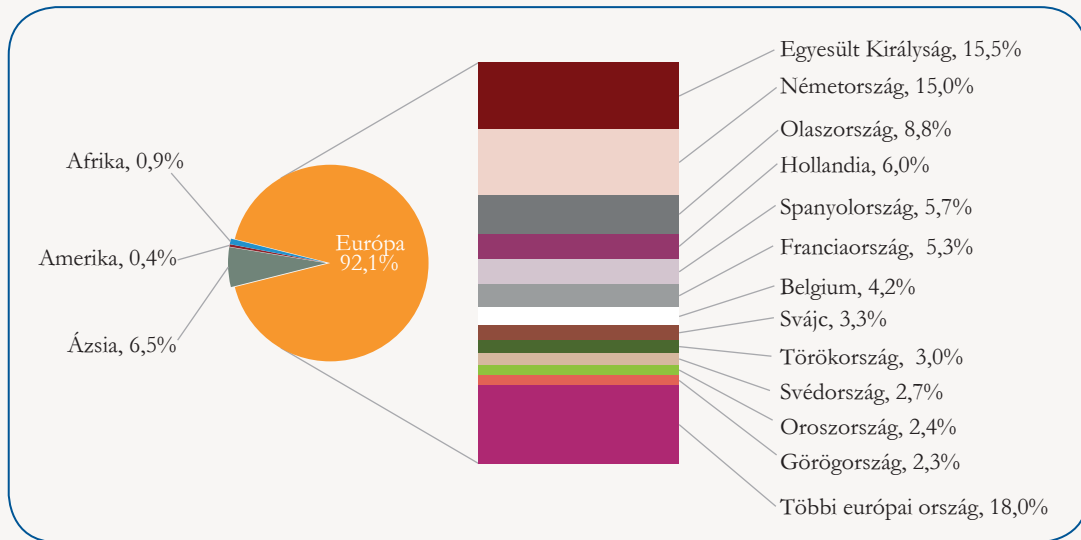
14%-kal, 13,1 millióra emelkedett. A légitársaságok ezt a forgalmat 2017-ben 6,9%-kal, 103 ezerre növekvő járatszámmal realizálták.

A budapesti repülőtérrel a kereskedelmi utasok 92%-a Európába indult, illetve onnan érkezett Budapestre. Az európai országok közül az Egyesült Királyság és Németország relációjában volt a legnagyobb az utasforgalom, együttesen 30%-át adták a repülőtér forgalmának.

2013 óta a járatonkénti átlagos utasszám is emelkedett, ami 2017-ben 127 fő volt.

20. ábra

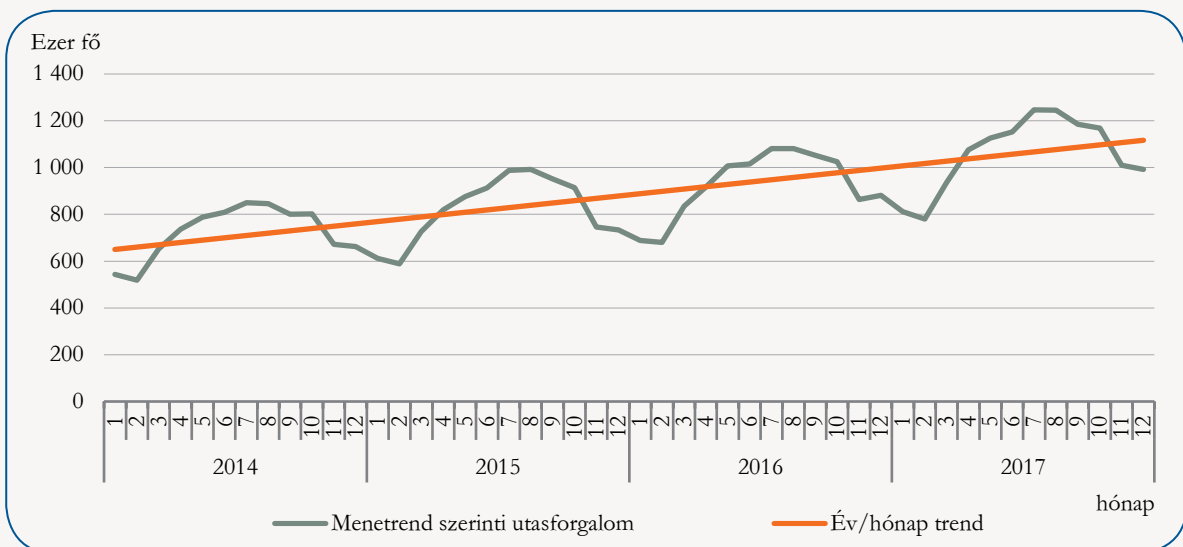
#### A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása földrészenként és a legfontosabb országok szerint, 2017



A Liszt Ferenc repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonalitást mutat: a nyári szabadságok 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, 2017-ben áprilistól novemberig volt egymillió felett a havonkénti utasszám. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú (charter-) forgalom, így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2017-ben az előző évihez viszonyítva a menetrend szerinti utasforgalom 14, a charterforgalom 17%-kal bővült.

21. 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 elenyészően kicsi, egy ezrelék. 2017-ben az előző évhez viszonyítva az utasok száma (681 ezer) 9,2%-kal, a teljesítmény 1,9%-kal csökkent (9,7 millió utaskilométer).

A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság az előző évek folyamatos csökkenése után 2016-ban 17, 2017-ben 30%-kal nőtt, megközelítve a 29 kilométert, de még így is messze elmaradt az egy évtizeddel korábbi, 60 kilométernél is hosszabb átlagos hajóutaktól. A Balatonon az átlagos utazási távolság évek óta alig haladta meg a 9 kilométert, 2017-ben 9,3 kilométer volt. A megtett átlagos távolság rövidségének legfőbb oka a más közlekedési eszközhez képest jóval magasabb menetdíj, az egy utaskilométerre jutó átlagos menetdíjbevétele a leggyakrabban igénybevett autóbushoz viszonyítva hármas és félszeres, 78 forint volt. 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 Magyarországon egyre kevesebben használják, 2017-ben mindössze 200 utas vette igénybe.

## 5. Közlekedési balesetek

2017-ben a vízi és a légi közlekedési balesetek személysérüléssel járó baleseteinek száma emelkedett, ezzel ellentétben a vasúti és a közúti személysérüléssel járó közlekedési baleseteké csökkent az előző évhez képest.

### 5.1. Személysérüléssel járó vasúti, vízi és légi közlekedési balesetek

A **vasúti** balesetek száma 178 volt, amelyekből 136 személysérüléssel és 42 jelentős anyagi kárral járt. A vasúti balesetek következtében 98 ember (1 fővel több, mint az előző évben) halt meg. A balesetben elhunytak 98%-a nem a vasutat használó személy volt, azaz nem utas és nem is a személyzet tagja, hanem olyan személy, akit a vasúti pályán való áthaladás közben (79 fő) vagy a közúti-vasúti kereszteződésben (16 fő) ütött el a vonat.

**Belvizeinken** összesen 45 baleset történt 2017-ben, amelyek közül 8 – 5 dunai és 3 balatoni – volt személysérüléssel járó forgalmi baleset. A személysérüléssel járó vízi balesetek fele követelt halálos áldozatot. A balesetek során a forgalmi személyzet 3 tagja, valamint 2 utas halt meg, és összesen 11 személy szenvedett el sérülést (ebből 1 forgalmi személy, 10 utas).

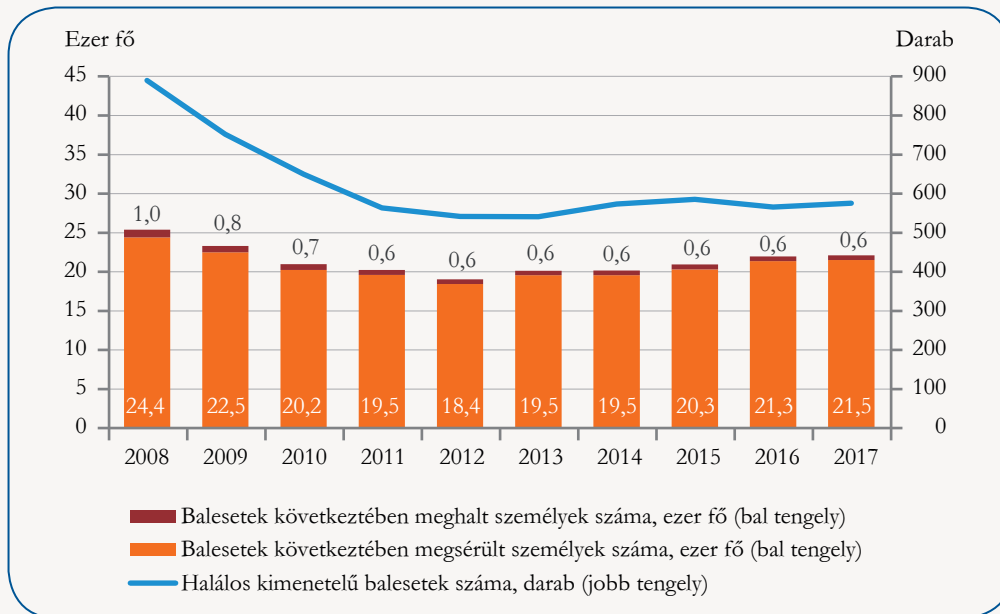
A 31 **légiforgalmi** balesetből – 2016-ban 27 ilyen jellegű baleset történt – 7 járt jelentős anyagi kárral és 24 személysérüléssel. A légi balesetek következtében 15 személy sérült meg, 12 pedig életét veszítette, ők többségében a forgalmi személyzethez tartoztak.

### 5.2. Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek

2017-ben a hazai közutakon 16 489 **személysérüléssel járó közúti közlekedési baleset** történt, 0,8%-kal kevesebb az előző évhez képest. A halálos kimenetelű balesetek száma 1,8%-kal, 575-re emelkedett, a meghaltak száma 3,0%-kal 625 főre nőtt, ezzel ellentétben a sérüléssel járó balesetek száma – könnyű és súlyos összesen – 0,9%-kal csökkent. 2017-ben a tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma együttesen 23 fő volt, egy fővel több az előző év hasonló adatához képest.

22. ábra

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



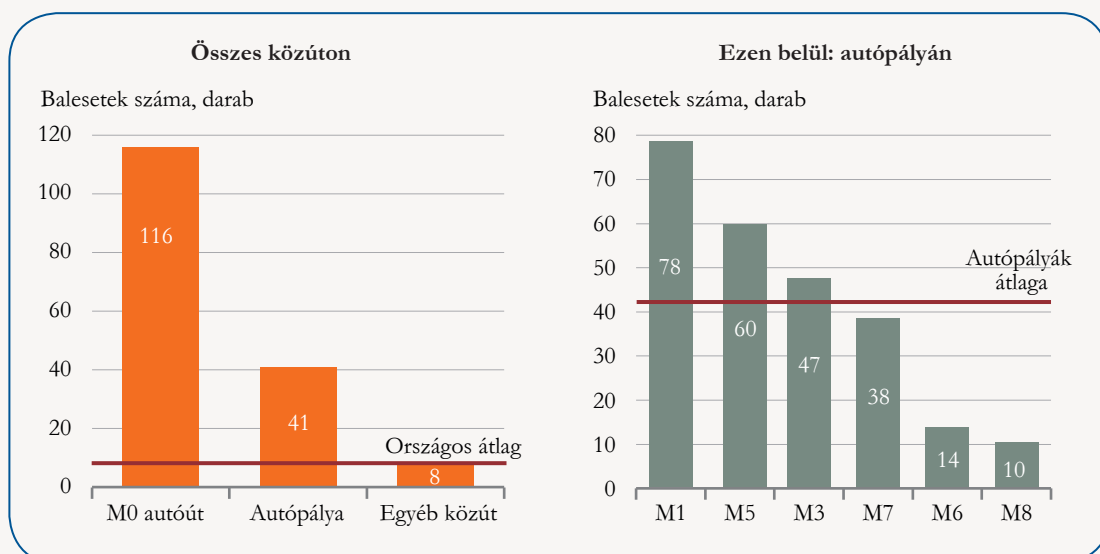
A 2017-ben bekövetkezett személysérüléses közúti balesetek 3,5%-a halálos, 30%-a súlyos és 67%-a könnyű sérüléssel járó volt.

A Magyarországon bejegyzett százezer gépjárműre jutó balesetek száma 5,1%-kal (413-ról 392-re) csökkent 2016-hoz képest, mialatt a közúti gépjárművek állománya 2017-ben 4,7%-kal bővült.

2017-ben a tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma együttesen 23 fő volt. A balesetek kimenetelének összetétele 2016-ról 2017-re kedvezőtlenül változott: emelkedett a halálos és súlyos sérüléssel járók aránya. Az összes meghalt és megsérült személy közül a meghaltak száma 607-ről 625-re (3,0%-kal), a súlyosan sérült személyeké 5 539-ről 5 627-re (1,6%-kal), a legnagyobb súlyt képviselő könnyű sérülteké pedig 15 790-ről 15 824 főre (0,2%-kal) emelkedett.

23. ábra

### Száz kilométerre jutó személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma, 2017



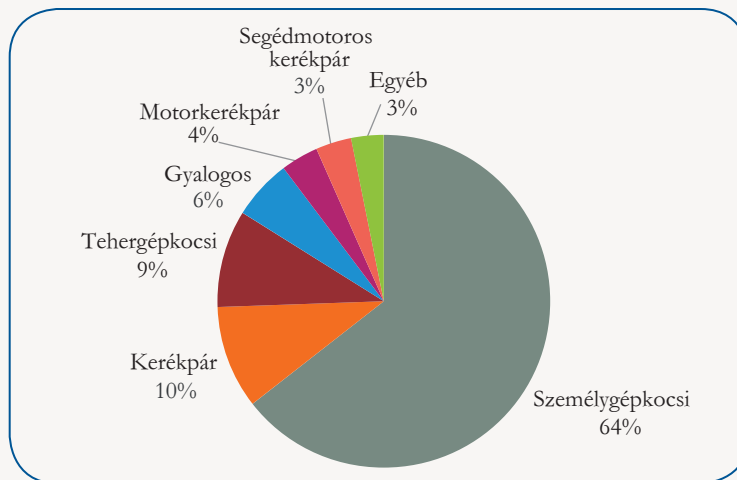
A gyorsforgalmi úthálózat (autópálya és autótút együtt) a legbiztonságosabb közúti közlekedési útvonal. A nagy forgalmi terheltség ellenére 2017-ben a balesetek mindössze 3,7%-a történt lakott területen kívül eső gyorsforgalmi úton, azaz a 616 baleset közül 479 autópályán, 137 pedig autótúton fordult elő.



2017-ben a közúti közlekedési balesetek közel héttizede lakott területen belül történt. Az autópályákon 4,6%-kal kevesebb baleset volt, mint egy évvel korábban. A száz kilométerre jutó balesetek száma az összes autópálya átlagában 41 volt, a legkevesebb baleset az M8-ason (10), a legtöbb az M1-esen (78) történt.

24. ábra

A balesetek megoszlása okozóik szerint, 2017



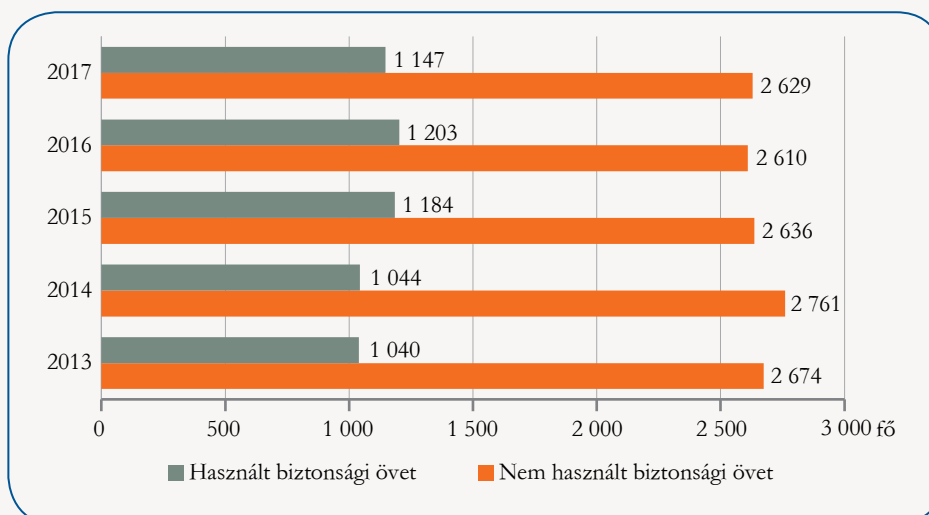
2017-ben – az előző évhez hasonlóan – közúti közlekedési baleset leggyakrabban a járművek egymással történő ütközéséből adódott. Ezen balesetek közül a leggyakoribb típus a keresztező irányba haladó és kanyarodó járművek ütközése volt (5917). A további gyakori balesettípusok közé a pályaelhagyás, megcsúszás, farolás, felborulás járművel (2689) tartoztak. Jelentős volt a gyalogoselütések száma is, 2017-ben 2476.

A balesetek 92%-a (15 247) a járművezetők hibájából történt. Leggyakrabban nem megfelelően választották meg a sebességet (33%), nem tartották be az irányváltotás, haladás és bekanyarodás szabályait (28%), valamint nem adták meg az elsőbbséget (27%). Az előzés szabályait 719 alkalommal szegték meg (4,7%). 2016-ról 2017-re nőtt azon balesetek száma, ahol a vezetők nem megfelelően alkalmazták az irányváltotás, haladás és bekanyarodás szabályait (0,6%-kal), amelyekben elmulasztották a megállási kötelezettséget (5,4%-kal), valamint amelyeknél megszegették a világítási szabályokat (20%-kal).

A 16 489 baleset 64%-át (10 626 db) a személygépkocsi-vezetők, 10%-át (1648 db) a kerékpárosok, 9,0%-át (1560 db) a teherszállító járművek vezetői okozták. A gyalogosok hibájából 961 baleset következett be, 3,0%-kal több 2016-hoz képest. A segédmotoros kerékpárosok 13%-kal, míg a motorkerékpárosok 6,1%-kal kevesebb balesetet okoztak az előző évhez képest.

25. ábra

Súlyosan megsérült és meghalt járművezetők száma a biztonsági öv használata szerint



2017-ben 5,7%-kal emelkedett azon meghalt járművezetők száma, akik nem használták a biztonsági övet. Az ilyen balesetekben meghalt és megsérült járművezetők együttes száma 2016-ról 2017-re nem változott szignifikánsan.

2017-ben az összes közúti baleset 8,5%-át (1402 eset) okozták ittas állapotban, ami 0,9 százalékponttal kevesebb a 2016. évihez viszonyítva. Az ilyen jellegű balesetek száma a legtöbb járműkategóriában csökkent: a tehergépkocsi-vezetők 41, a segédmotorkerékpár-vezetők 25, a kerékpárosok 17, a személygépkocsi-vezetők pedig 7,4%-kal kevesebb balesetet okoztak ittasan, mint egy évvel korábban. A legtöbb baleset ebben a kategóriában az állati erővel vont járművek vezetőinél volt, akik esetében az összes baleset 28%-a alkohol befolyása alatt történt.

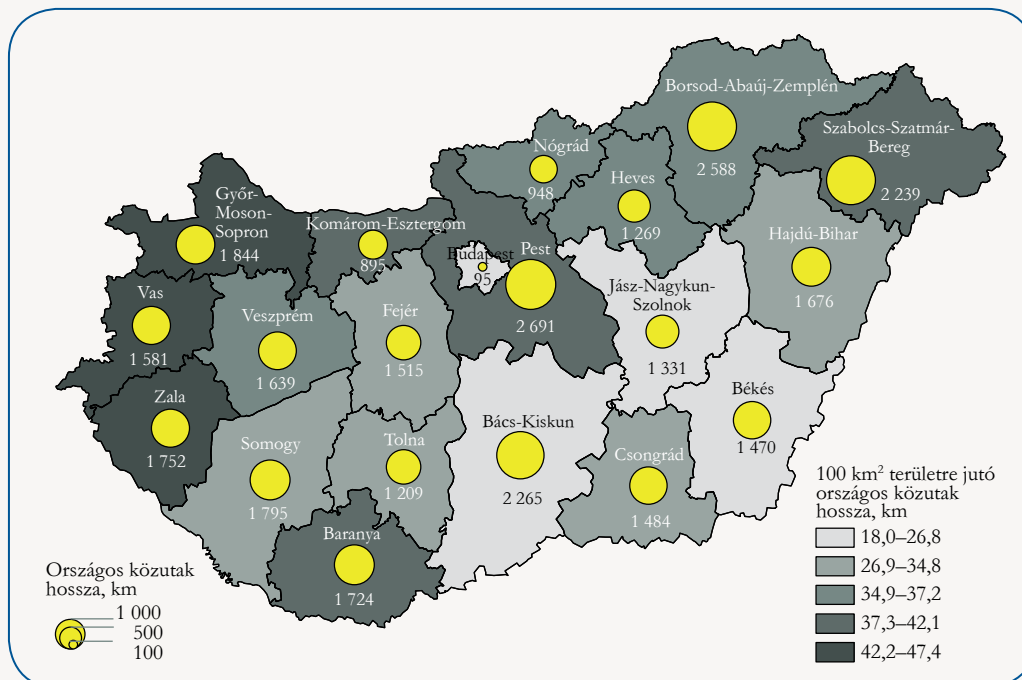
A legtöbb halálos áldozatot a személygépkocsival okozott balesetek követelték (359 fő), tehergépkocsival 84, kerékpárral 45 fő halálát okozták, valamint a gyalogosok mint okozók szerepe is jelentős volt. A személysérüléses közúti balesetekben elhunytak 8,5%-a volt külföldi állampolgár, arányuk az előző évihez képest 2,9 százalékponttal emelkedett.

## 6. Területi összehasonlítás

A magyarországi **közúthálózatban** 2017-ben történt területi változások részben a gyorsforgalmi és főúthálózaton végrehajtott nagyobb útépítéseknek köszönhetőek, részben technikai jellegűek. Az M35-ös autópálya meghosszabbításra került Debrecenről délre, az M5-ös autópálya burkolatcseréje több szakaszon valósult meg. Győr-Moson-Sopron megyében folytatódott az M85-ös autópálya építése (a csornai elkerülő szakasz befejezése). Elkészült többek között a 8. számú főút Várpalotát elkerülő szakasza, az 55. sz. főút felújítása Öttömös és Mórahalom között, a 471. számú főút felújítása Hajdúsámson és Nyíradony között, valamint a 481. számú főút, mely az M35-ös autópályát és 47. számú főutat köti össze.

26. ábra

Az országos közutak megyei eloszlása, 2017. december 31.

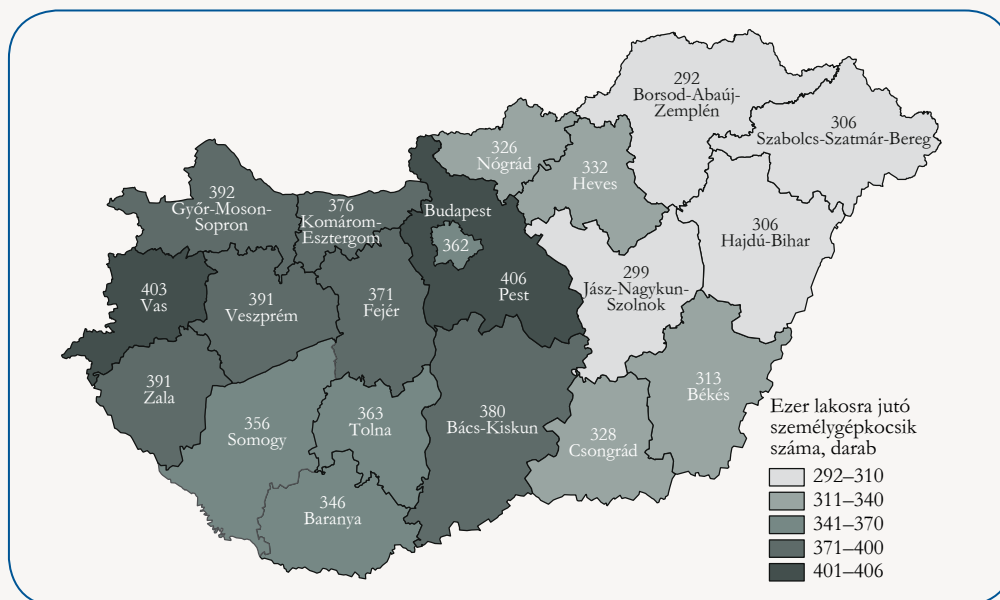


A **személygépkocsik 2017. december 31-i állománya** mindegyik régióban meghaladta az egy évvel korábbit, a legnagyobb mértékben Észak-Alföldön (5,6%), Észak-Magyarországon (5,2%) és Közép-Du-

nántúlon (5,2%), a legkisebb mértékben Dél-Dunántúlon (4,5%), illetve Budapesten (3,5%). Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma Pest régióban, Nyugat-Dunántúlon és Közép-Dunántúlon volt a legmagasabb (406, 394, 379), Észak-Alföldön, Észak-Magyarországon és Dél-Alföldön a legalacsonyabb (304, 308, 345). Az állomány egyharmadát Közép-Magyarországon regisztrálták. 2017-ben országos átlagban ezer főre vetítve a városokban 360, a községekben 342 autó jutott. A személygépkocsi-állomány Magyarországon jelentősen elöregedett, 70%-a elmúlt 11 éves. Budapesten az autók 57%-ának átlagos kora meghaladta a 11 évet.

27. ábra

Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2017



A hazánkban működő közforgalmú **üzemanyagtöltő állomások száma** 2017-ben 48-cal csökkent, így év végére 2077 állomásnál tankolhattunk. A legnagyobb arányú csökkenés a benzinkutak számában (5 darabbal kevesebb) Komárom-Esztergom megyében történt, míg Szabolcs-Szatmár-Bereg és Győr-Moson-Sopron megyében nyitották a legtöbbet. A legkevesebb töltőállomás (27) Nógrád megyében működött.

2017. december 31-én az ország 2679 **postai szolgáltatóhelyéből** Közép-Magyarországon 391 működött. A többi 2288 a másik két nagyrégió között (Dunántúl, illetve Alföld és Észak) körülbelül azonos arányban oszlott el.

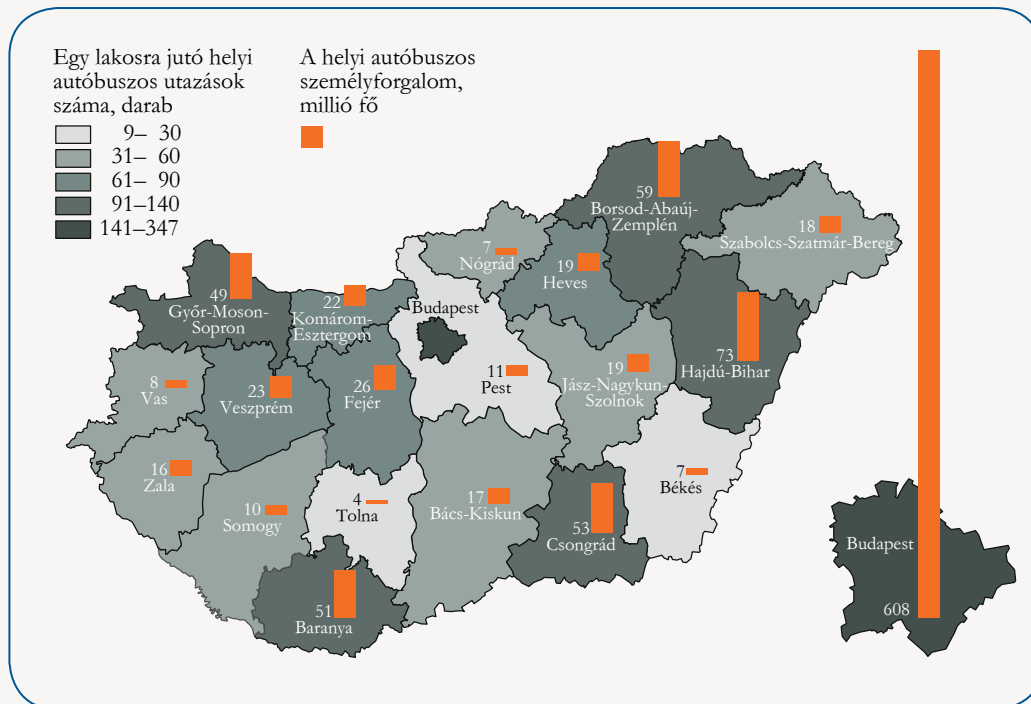
Magyarországon átlagosan 3650 lakos jutott egy postai szolgáltatóhelyre. A régiókon belül a postai szolgáltatóhellyel való ellátottság kiegyensúlyozott volt. Az ellátottsági adatok szerint 2017-ben is Budapesten jutott a legtöbb lakos egy postai szolgáltatóhelyre, amit a főváros magasabb népsűrűsége indokolt (2017-ben 11 216 fő jutott egy szolgáltatóhelyre). A népesség számához képest Észak-Magyarországon volt a legtöbb posta, ahol az elmúlt évben átlagosan 2373 főt látott el egy szolgáltatóhely.

2017-ben a hazánkban felvett 1008 ezer darab **postacsomag** megoszlása a három nagyrégió (Közép-Magyarország, Dunántúl, Alföld és Észak) között közel azonos mértékű, 40 és 30% közötti volt. Országos szinten a legmagasabb arányt (27%) továbbra is Budapest képviselte. A további régiós adatokat a lakosság szám arányában kiegyensúlyozottnak tekinthetjük.

Budapest súlya tovább nőtt a **helyi személyszállításban**, részesedése 2017-ben is meghaladta a hétézredet, az országosan mért 2,2 milliárd utazásból 1,6 milliárd (73%) fővárosi volt, aránya 0,2 százalékponttal növekedett. Erős koncentráció jellemezte az **autóbuszforgalmat** is: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye adta az ország utasforgalmának és utaskilométer-teljesítményének közel hattizedét (56–57%), 608 millió utast, és 2,5 milliárd megtett utaskilométert. 2017-ben a legkevesebb utazást Tolna és Nógrád megyében (4,2, illetve 6,9 millió), a legtöbbet – Közép-Magyarországon kívül – Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (73, illetve 59 millió) mértük.

28. ábra

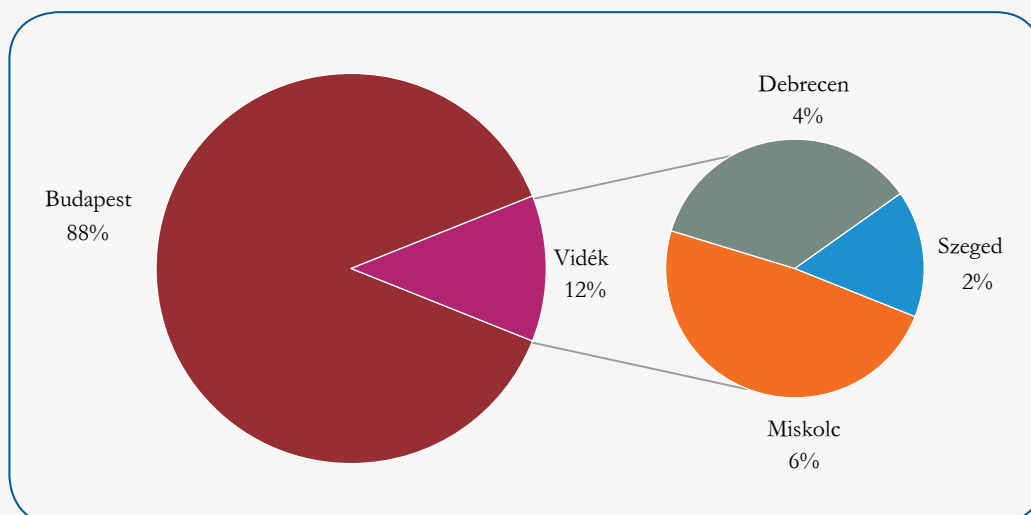
### A helyi autóbuszos személyforgalom (millió fő), és az egy lakosra jutó helyi autóbuszos utazások száma megyénként, 2017



2017-ben 2,2%-kal kevesebben szálltak villamosra, mint egy évvel korábban. Ezen belül a fővárosban 2,4, Miskolcon 0,2, Szegeden 0,9, Debrecenben pedig 0,3%-kal kevesebb utazást regisztráltunk. A **villamoson** utazók 88%-a (411 millió utas) Budapesten vette igénybe ezt a közlekedési eszközt. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamosközlekedés volt a legjelentősebb.

29. ábra

### A villamosközlekedés megoszlása, 2017



**Trolibuszok** a fővároson kívül Debrecen, illetve Szeged utcáin járnak. 2017-ben az előző évhez viszonyítva a trolibuszon utazók száma 5,3, az általuk megtett utaskilométer 5,9%-kal nőtt. A budapesti 6,7%-os utasszám- és 8,0%-os utaskilométer-növekedés elsősorban a BKK teljesítményadatainak számí-

tásánál használt módszertan változásával magyarázható. A közelmúltban végzett forgalomszámlálásokon alapuló új számítási módszer szerint a trolinak az eddiginél nagyobb szerep jut a főváros tömegközlekedésében, míg a többi közlekedési módozat közül a HÉV súlya csökkent.

Ezzel szemben az említett utasszám- és utaskilométer-mutatók a vidéki városok közül Szegeden 0,8 és 1,7, Debrecenben pedig fél-fél százalékkal csökkentek.

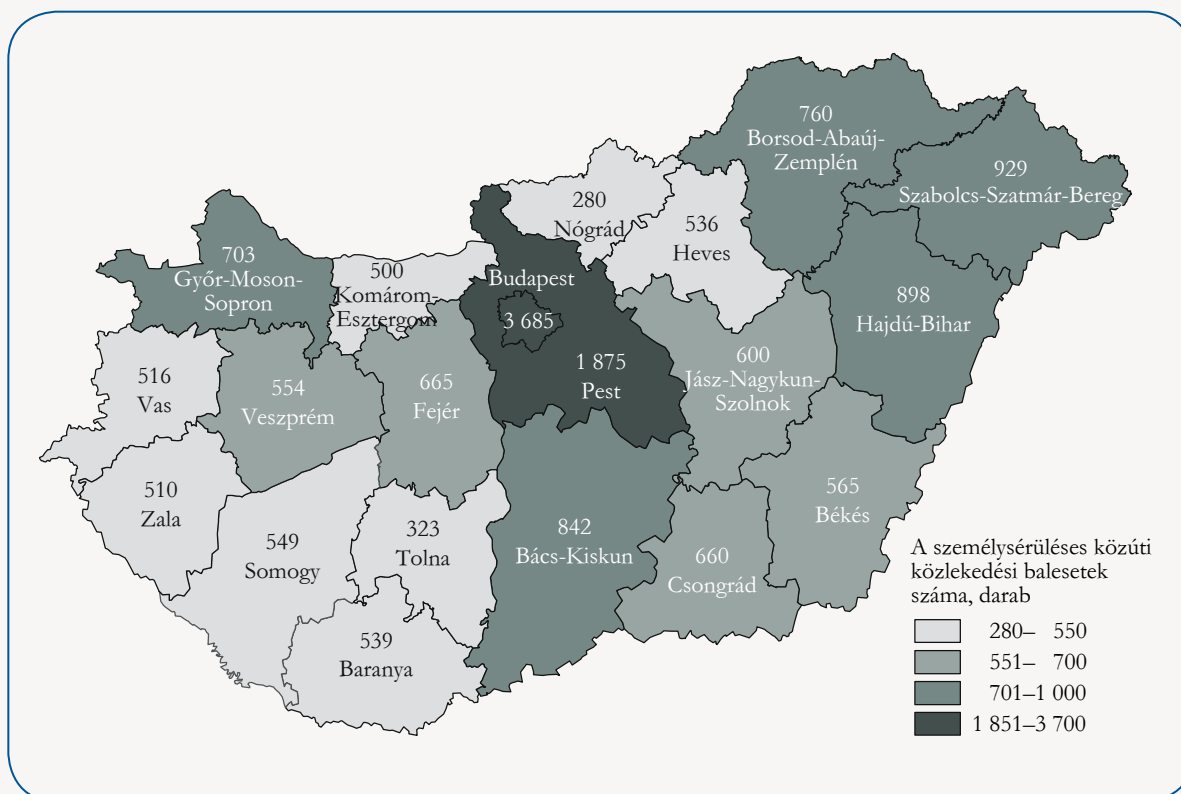
**Budapesten** a közösségi közlekedési eszközöket az utasok naponta átlagosan 4,3 millió alkalommal vették igénybe, az általuk megtett napi össztávolság 16 millió kilométer volt. 2016-hoz viszonyítva az utazások napi száma 0,9, az utaskilométerben mért napi teljesítmény 0,4%-kal növekedett.

Magyarország két legnagyobb forgalmú **regionális repülőtere** a sármelléki Hévíz–Balaton Airport (korábban Fly Balaton Airport) és az Airport Debrecen, ahol nemzetközi utasforgalmat is bonyolítanak. 2017-ben a debreceni repülőtér utasforgalma 12%-kal, 318 ezer főre, járatainak száma 10%-kal, 2,8 ezerre nőtt, főleg a menetrend szerinti londoni járatok miatt. A sármelléki légitikítő utasainak száma 2017-ben 25%-kal, 13 ezer főre csökkent, a járatok száma (2,4 ezer) – főleg a nem kereskedelmi járatok növekedése miatt – csaknem háromszorosára emelkedett 2016-hoz képest.

2017-ben a nyolc magyarországi régióból ötben csökkent, háromban pedig nőtt a **személy sérüléses közúti közlekedési balesetek** száma a megelőző évihez képest. A balesetek száma 10 megyében – ezen belül a legnagyobb mértékben Győr-Moson-Sopron megyében (7,6%) –, valamint Budapesten is 1,7%-kal csökkent.

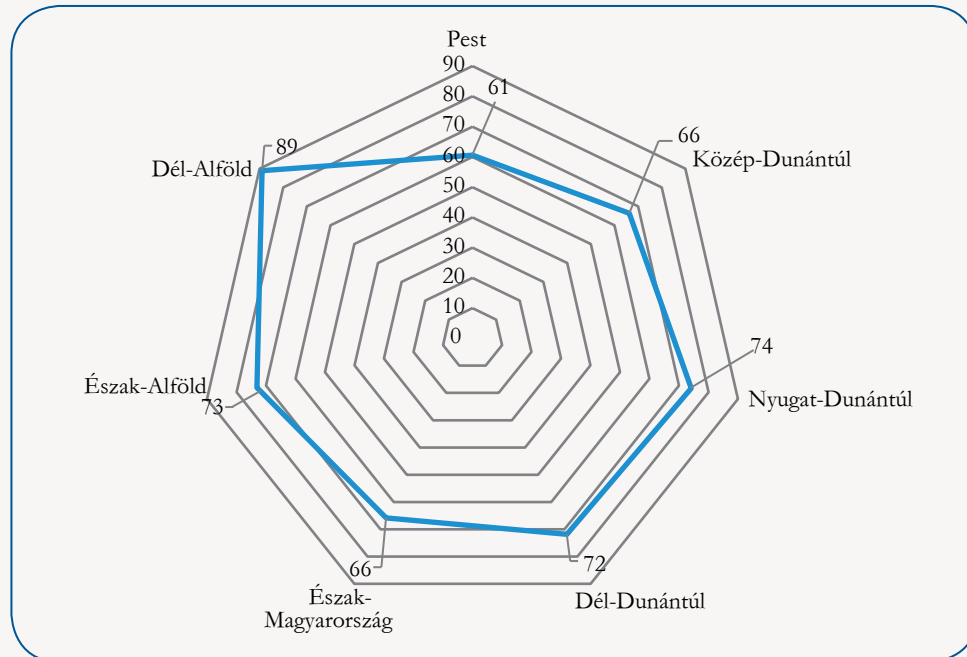
30. ábra

A személy sérüléses közúti közlekedési balesetek száma megyénkénti bontásban, 2017



A balesetekben meghaltak száma 2017-ben hétből három régióban csökkent, ezzel szemben Közép-Dunántúlon 6,1, Észak-Magyarországon 19 – ezen belül Heves megyében 89 –, Észak-Alföldön 23 és Dél-Alföldön 7,8%-kal nőtt. 2017-ben országos szinten 3,0%-kal, 18 fővel többen veszítették életüket közlekedési baleset következtében, mint 2016-ban.

31. ábra

**Egymillió lakosra jutó, balesetben meghalt személyek száma régiónként, 2017****További információk, adatok (linkek):**[Táblázatok](#)[Módszertan](#)**Elérhetőségek:**[kommunikacio@ksh.hu](mailto:kommunikacio@ksh.hu)[Lépjen velünk kapcsolatba!](#)

Telefon: (+36-1) 345-6789