

## Szállítási teljesítmények, 2012. II. negyedév

### A tartalomról

- 1 Bevezető
- 1 Áruszállítás
- 2 Személyszállítás
- 3 A közúti gépjárművek állománya

### Bevezető

A nemzetgazdaság visszaeső teljesítményével párhuzamosan 2012 II. negyedévében a szállított áruk tömege 10, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 4%-kal volt kisebb az előző év azonos időszakához képest. A helyi személyszállítási forgalom nem változott számottevően. A helyközi személyszállításban – az utasszám szerény mértékű növekedése ellenére – az utaskilométerben kifejezett teljesítmény 11%-kal csökkent, meghatározóan a Malév megszűnése miatt. Tovább emelkedett az első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsi száma, ugyanakkor ezek csaknem fele (45%-a) használt volt.

### Áruszállítás

2012 II. negyedévében a **szállított áruk tömege** – 62 millió tonna – az előző évhez képest 10%-kal csökkent. Módozatankénti bontásban a vasúti stagnált, a belvízi 14%-kal növekedett, míg a közúti 14, a csővezetékes szállítás 6%-kal csökkent. Az árutömeg 67%-át közúton, 19%-át vasúton szállították; belföldi viszonylatban a közúti fuvarozás részesedése még jelentősebb (85%) – a vasúti, a csővezetékes, a

belvízi és a légi szállítás esetében a nemzetközi tevékenység volt hangsúlyosabb.

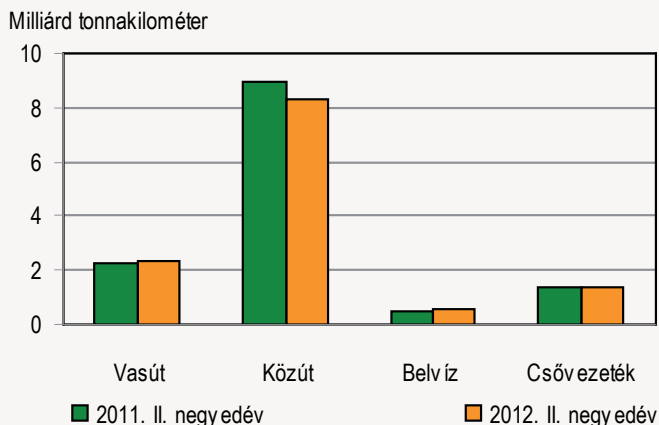
Az **árutonna-kilométerben** mért teljesítmény – 13 milliárd árutonna-kilométer – 4%-kal kisebb, mint 2011 azonos időszakában. A vasúti szállítás 5, a belvízi 8, a csővezetékes 1%-kal nőtt, de mindez nem ellensúlyozta a közúti szállítás 7%-os csökkenését. Az áruszállítási összteljesítményből a közúti 66, a vasúti 19, a csővezetékes 11, míg a belvízi szállítás 4%-kal részesedett. **A nemzetközi** áruszállítás volumene 1%-kal csökkent, az árutonna-kilométerben mért teljesítménye 4%-kal mérséklődött. **A belföldi** áruszállítás volumene 15, teljesítménye 4%-kal csökkent.

A belföldi **közúti áruszállítás** volumene 17, a nemzetközi 1%-kal csökkent a tárgyidőszakban. A belföldi áruszállítás teljesítménycsökkenését részben a járműállomány struktúraváltozása okozza. A megfigyelésbe bevont 3,5 tonna teherbírás feletti gépjárművek egyre inkább a nagyobb távolságú, nemzetközi áruszállításban vesznek részt. A belföldi fuvarok egy részét a 3,5 tonna teherbírás alatti járművekkel végzik, amelyek teljesítményét az európai gyakorlatnak megfelelően a statisztika nem méri. A szállítási szolgáltatások csökkenését az egyik legnagyobb megrendelő, az építőipar tartós mélyrepülése is okozta (itt az év II. negyedében tizedével esett vissza a termelés 2011 azonos időszakához képest).

A közúti áruszállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye 7%-kal lett kisebb. A teljesítményt a nemzetközi szállítás 5%-os csökkenése és a belföldi szállítás jelentősebb, 13%-os visszaesése jellemzi. A nemzetközi és belföldi forgalom összességét tekintve kevesebb árut szállítottak relatíve nagyobb távolságra. 8%-kal nőtt az átlagos szállítási távolság, míg az üresen megtett út aránya – feltehetően a jobb fuvarszervezésnek köszönhetően – csökkent. A szállítási ágazatba sorolt vállalkozások nemzetközi szállításban való meghatározó részvétele miatt a közúti áruszállítási teljesítmény 71%-a ezen vállalati körnek tulajdonítható.

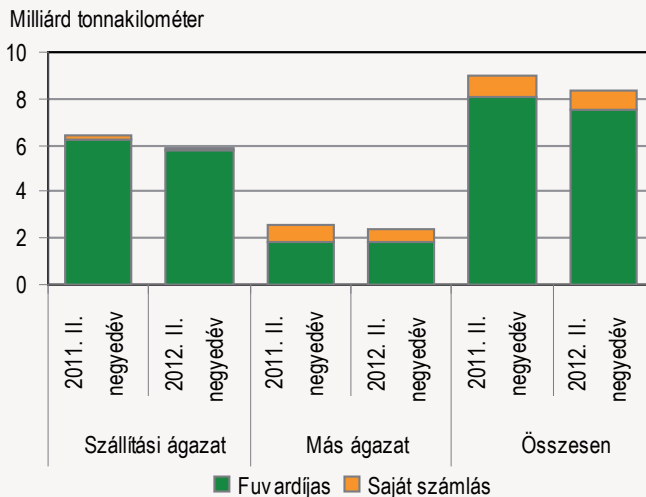
1. ábra

### Áruszállítási teljesítmények szállítási módokat szerint



2. ábra

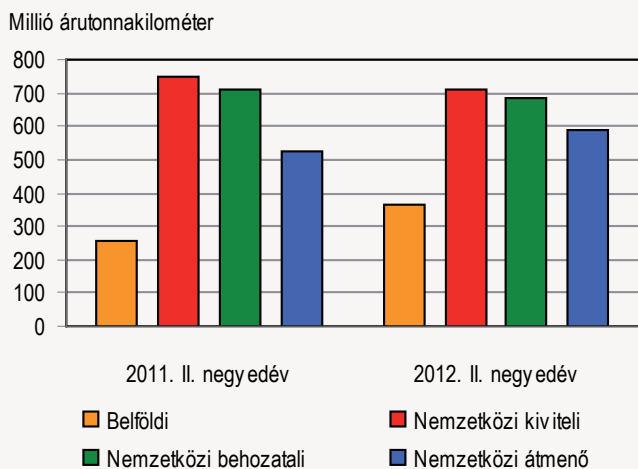
### Közúti áru fuvarozási teljesítmények ágazat szerint



A saját számlás szállítás teljesítménye jelentősen, 17%-kal, míg a fuvardíj ellenében végzetté 6%-kal csökkent az előző év azonos időszakához képest. Az egyéni vállalkozásoknál csökkent a legnagyobb mértékben az üresen megtett út aránya 2011 II. negyedévéhez képest, 7%-kal, míg a szállítási ágazatban tevékenykedőknél 6%-kal. Mindemellett a társas vállalkozások és az ágazatban tevékenykedők továbbra is lényegesen jobban kihasználják a járműveiket: az üres futások aránya 20, illetve 18%. Ugyanez a mutató az egyéni vállalkozásoknál és a más ágazatban tevékenykedőknél 30 és 27%. A **vasúti áruszállítás** volumene összességében nem változott az előző év azonos időszakához viszonyítva. A Duna alacsony vízállása miatt a vízi szállítás gyakran átterelődött a vasútra, amely a kisebb vasúti társaságoknak kedvezett, teljesítményük 20%-kal emelkedett az előző év azonos időszakához viszonyítva. A nemzetközi szállítás tekintetében a kivitel 4, a behozatal 10%-kal csökkent, míg az átmenő forgalom teljesítménye 7%-os növekedést mutatott. Összességében a nemzetközi szállítás volumene 3%-ot csökkent. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 5%-ot emelkedett az előző év azonos időszakához képest, a nagyobb vasúti társaságok mindegyike növekedést realizált. A belföldi forgalom jelentősen – 43%-kal – megemelkedett az előző év azonos időszakához képest. A nemzetközi áruszállítás tekintetében a kivitel 4, a behozatal 5%-kal csökkent, az átmenő szállítás ellenben 12%-kal emelkedett az előző év azonos időszakához képest. Az átlagosan megtett távolság a nemzetközi utak esetében 224 km, ezen belül az átmenő szállításoknál 268 km.

3. ábra

### Vasúti áruszállítási teljesítmények



2012 második negyedévében a **belvízi áruforgalom** volumene 14%-kal, az árutonna-kilométerben mért teljesítménye 8%-kal volt magasabb, mint az előző év azonos időszakában. A növekedés a kirakások, azaz az importszállítványok összességében tapasztalt 38%-os visszaesés, valamint a berakásoknál, azaz az exportnál mért 67%-os növekedés eredője. A belvízi áruszállításban magyar lobogó alatt hajózó járművek részesedése az összes szállított áruból 7, az árutonna-kilométerben kifejezett összteljesítményből 8% volt. A légi áruszállításban a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** összes áruforgalma 15 ezer tonna volt, ami 17%-kal alacsonyabb, mint egy évvel korábban.

### Személyszállítás

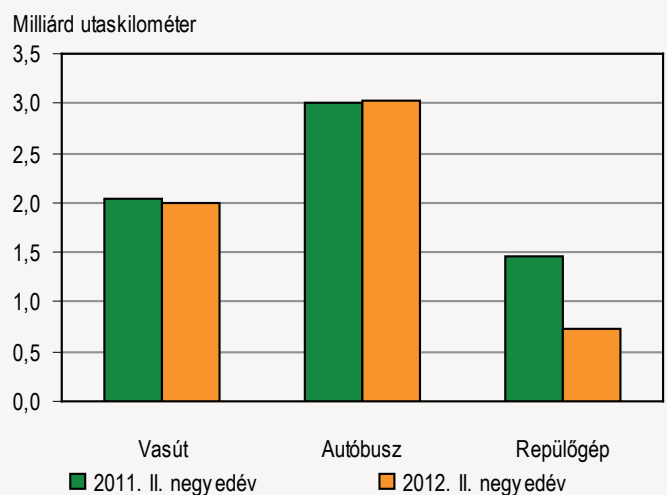
A **helyközi személyszállításban** 2012. április–júniusi időszakban az utasforgalom 1%-os növekedése mellett az utaskilométerben mért teljesítmény 11%-kal mérséklődött 2011 második negyedévéhez képest.

A **belföldi** távolsági személyszállítás terén – a szállított utasok számát tekintve – az autóbusz-forgalom súlya meghatározó: 78%.

A **nemzetközi szállításban** a Malév kiesésével a légi közlekedés vezető szerepe megszűnt, a hiányzó teljesítmény nagy részét külföldi fuvarozók vették át. A közlekedési módzatok súlya átrendeződött, így vasúton az utasok 41, repülőn 33, autóbusszal 26%-a utazott a tárgyidőszakban. (2011 második negyedévében még az utasok 53%-a választotta külföldi utazásakor a repülést.) A vasúton utazók száma 10, az autóbusszal utazóké 2%-kal nőtt. A légi személyszállításban<sup>1</sup> az utasszám 55%-kal, a teljesítmény 50%-kal csökkent.

4. ábra

### Személyszállítási teljesítmények szállítási módzatok szerint



A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** 53 országba elszállított utasforgalma 2,3 millió fő volt a II. negyedévben, ami 3%-kal volt kevesebb, mint a 2011. év azonos időszaki. Ezt az utasforgalmat összesen 22,8 ezer, az előző évinél 21%-kal kevesebb járattal realizálta. A legnagyobb forgalmat lebonyolító légitársaságok a Wizz Air, a Ryanair, a Lufthansa, az EasyJet, a KLM, a British Airways és az Air France. A legnagyobb súlyú országok a menetrend szerinti forgalomban – az utasok számát tekintve – Németország, az Egyesült Királyság, Olaszország és Hollandia voltak.

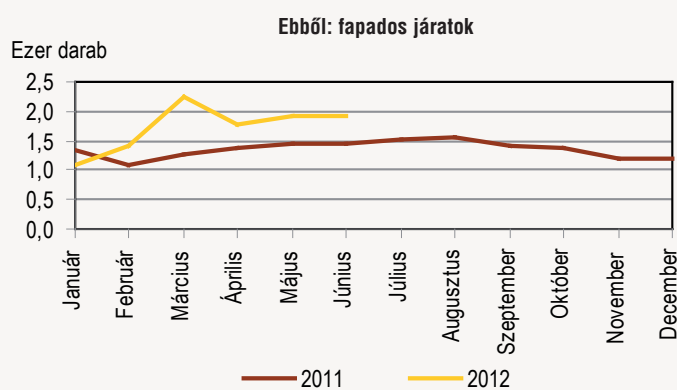
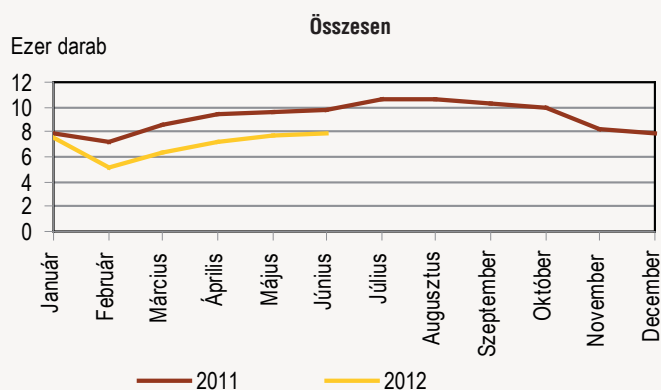
A Malév megszűnésével a repülőtéri utasforgalom átrendeződött, a fapados légitársaságok szerepe megnőtt. A kiesett Malév helyére beállt, új fapados járatok általában magasabb kapacitáskihasználtsága ugyan valamelyest visszaesett (84-ről 76%-ra), a hagyományos légitársaságoké viszont nőtt (68-ről 74%-ra). Bár ötödével kevesebb a járatok száma, az utasforgalom jóval kisebb mértékben (3%-kal) csökkent.

A **helyi személyszállításban** az utasszám 1%-kal csökkent, míg az utaskilométerben mért teljesítmény lényegében nem változott 2011 második negyedévéhez viszonyítva. A legmagasabb – az utasszámot tekintve 55%-os, az utaskilométert figyelembe véve 58%-os – részaránya az autóbusz-közlekedésnek volt. Az autóbusszal utazók 49%-a Budapesten közlekedett.

<sup>1</sup> A számok a magyar légi szállítók Magyarországot érintő utasforgalmának adatait tartalmazzák.

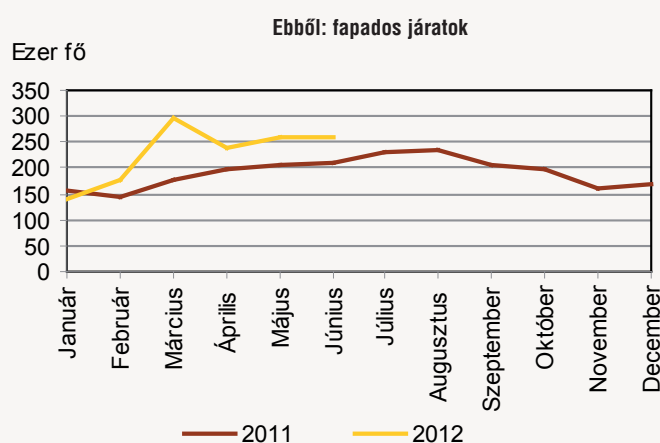
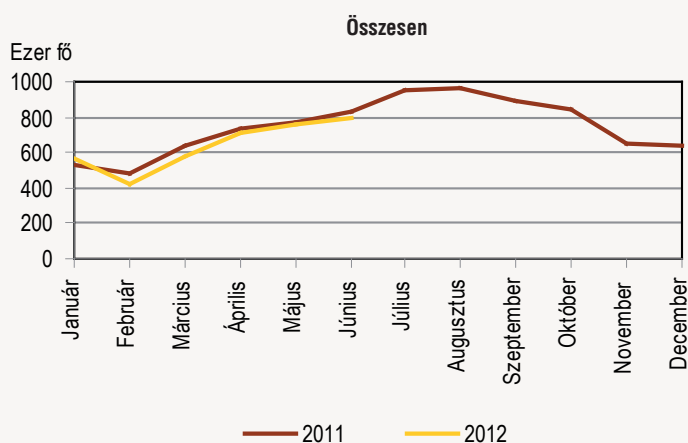
5. ábra

**A Budapest Liszt Ferenc Repülőtér járatszáma havonta, 2011–2012.**



6. ábra

**A Budapest Liszt Ferenc Repülőtér utaslétszáma havonta, 2011–2012.**



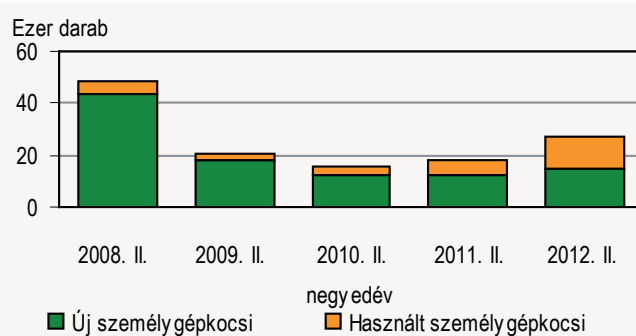
**A közúti gépjárművek állománya**

2012. június 30-án a **közúti gépjárművek állománya** 3,6 millió darab volt, ebből a személygépkocsik száma valamivel kevesebb mint 3 milliót tett ki. 2012 első féléve során a hazánkban forgalomban lévő személygépkocsik száma közel 1%-kal nőtt. A többi gépjármű száma is nőtt, az autóbuszok 1, a motorkerékpárok 8, a tehergépkocsik 1, a vontatók 4%-kal. Tovább nőtt a gépjárművek átlagos életkora: a személygépkocsiké 12,2 (+0,3), az autóbuszoké 14,3 (+0,4), a tehergépkocsiké 11,5 (+0,3) év.

2012 II. negyedévében az **első alkalommal forgalomba helyezett** személygépkocsik száma 27 ezer volt. Ez az alacsony bázisidőszaki adathoz képest 49%-kal több, de még így is csak 56%-a a 2008-as – a válságot megelőző utolsó – év azonos időszakos mennyiségének. A Volkswagen, az Opel és a Ford márkák adták együttesen az elsőként forgalomba helyezett személygépjárművek csaknem harmadát. Az első alkalommal regisztrált autók 45%-a volt használt, míg ez a mutató 2008 azonos időszakában mindössze 10% volt.

7. ábra

**A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett új és használt személygépkocsik száma, 2008. II. negyedév – 2012. II. negyedév**



**További információk, adatok (linkek):**

[Módszertan](#)  
[Táblázatok](#)  
[Táblák \(stadat\)](#)  
[www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

**Elérhetőségek**

[csaba.gilyan@ksh.hu](mailto:csaba.gilyan@ksh.hu)  
 Telefon: (+36-1) 345-6625  
[Információs szolgálat](#)  
 Telefon: (+36-1) 345-6789