



Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2010

Tartalom

Bevezetés.....	2
1. A szállítás és közlekedés helye a magyar gazdaságban.....	2
1.1 Az ágazat vállalkozásainak demográfiája.....	2
1.2 Gazdasági teljesítmények.....	3
1.3 Jövedelmezőség.....	4
2. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak.....	6
2.1. Közlekedési infrastruktúra.....	6
2.2. Járműállomány.....	7
2.3. Üzemanyagárak és üzemanyagtöltő állomások.....	10
3. Szállítási teljesítmények.....	11
3.1. Áruszállítás.....	11
3.1.1. Közúti áruszállítás.....	12
3.1.2. Vasúti áruszállítás.....	13
3.1.3. Belvízi áruszállítás.....	14
3.1.4. Csővezetékes áruszállítás.....	17
3.1.5. Áruszállítás az Európai Unióban.....	17
3.2. Személyszállítás.....	18
3.2.1. Helyi személyszállítás.....	19
3.2.2. Helyközi személyszállítás.....	19
3.2.2.1. Közúti személyszállítás.....	20
3.2.2.2. Vasúti személyszállítás.....	21
3.2.2.3. Légi személyszállítás.....	22
3.2.2.4. Belvízi személyszállítás.....	25
3.2.3. Személyszállítás az Európai Unióban.....	25
4. Közlekedési balesetek.....	26
4.1. Balesetek közlekedési módozatokként.....	26
4.2. Személy sérüléssel járó közlekedési balesetek.....	27
4.2.1. Halálessel végződő balesetek.....	28
4.2.2. Halálessel végződő közlekedési balesetek az Európai Unióban.....	28

Jelmagyarázat
Elérhetőségek

Bevezetés

A magyar nemzetgazdaság aktuális szállítási tevékenységéről, teljesítményéről a Központi Statisztikai Hivatal a negyedévente megjelenő szállítási gyorstájékoztatókban 20 éve rendszeresen beszámol. Hosszabb időszakot felölelő, részletes összegzés azonban több mint két évtized után először 2009-ben jelent meg ebben a témakörben. A *szállítási ágazat helyzete, 2005–2008* című kiadvány négy év szakstatisztikai adataival szemléltette a szállítás és közlekedés terén Magyarországon lejátszódott folyamatokat. A tavaly publikált *Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2009*, valamint a most megjelenő *Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2010* című kiadványok e munka folytatásának tekinthetők. Az ebben a három tanulmányban vizsgált időszakot összetett, ellentmondásos folyamatok, eredmények és válságjelenségek egyaránt jellemzik. A 2005–2008 közötti adatok egy évről évre bővülő gazdaság szállítási-közlekedési teljesítményét mutatják. 2009-ben a magyar gazdaság zuhanásszerű visszaesése erre az ágra is hatással volt. 2010 a kilábalás, azoknak a próbálkozásoknak az időszaka, amelyekkel a magyar gazdaság igyekezett ismét növekedési pályára állni. A *Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2010* című kiadványunkban éppen az összehasonlíthatóság, a gazdasági folyamatok érzékeltetése érdekében a táblázatok többsége nemcsak a 2010-es, hanem a 2008-as és 2009-es évek adatait is tartalmazza.

A kiadványban előforduló fogalmak, szakkifejezések pontos magyarázata megtalálható a KSH honlapján az [Adatok/Metainformáció](#) menüpontban.

1. A szállítás és közlekedés helye a magyar gazdaságban

A közlekedés és a szállítás kulcsfontosságú szerepet játszik a gazdaságban és a társadalomban, elképzelhetetlen virágzó gazdasági élet hatékony közlekedési rendszer nélkül. Jelentősége messze túlmutat azon a részarányon, amit a szállítási ágazatok képviselnek a magyar gazdaság összteljesítményében: a szállítás és raktározás, vagyis a TEÁOR'08 szerinti H nemzetgazdasági ág aránya a nemzetgazdaság 2010-es bruttó hozzáadott értékében 5,7%, a foglalkoztatottak számában 5,9%, és itt tevékenykedik a működő vállalkozások 4-5%-a.

1.1 Az ágazat vállalkozásainak demográfiája

A szállítási ágazatokban **regisztrált vállalkozások** száma¹ évek óta 38 ezer körül alakul: 2008-ban 38 513, 2009-ben 37 647, 2010-ben 38 002 volt. A szállítási ágazatok főtevékenységeivel 12 473 korlátolt felelősségű társaságot tartottak nyilván, ez a 2009. évit 1 223-mal haladja meg. Ugyanakkor a betéti társaságok, illetve az egyéni vállalkozások száma együtt 860-nal kisebb, mint 2009-ben. A szállítás ágazatokra az egyéni vállalkozók túlsúlya jellemző, a 2010. évi számuk több mint 20 ezer. A szállítási vállalkozások mintegy 56%-a a közúti teherszállításban tevékenykedik.

¹ A TEÁOR'08 szerint H49–H52 ágazatokban

A működésüket megkezdő, vagy azt éppen megszüntető, felfüggesztő, felszámolás alatt lévő vállalkozások száma évek óta jelentős, különösen nagy a mozgás az egyéni vállalkozók körében. A **működő vállalkozások** alakulásáról 2010-re vonatkozóan még nem állnak rendelkezésre adatok. A szállítási ágazatokban regisztráltaknál mintegy ötödével kevesebb vállalkozás végez tényleges gazdasági tevékenységet, 2009-ben a 37 647 bejegyzett vállalkozás közül csak 29 517 volt valóban működő, rendelkezett árbevéttel, foglalkoztatottal.

1.2 Gazdasági teljesítmények

A nemzetgazdaság bruttó hozzáadott értéke folyó áron számítva 2010-ben 4,4%-kal nőtt 2009-hoz képest, de még így sem érte el 2008-as szintet, a szállítási-raktározási ágazat növekedése 2,8%-os volt.² Az ágazat 1 278 milliárdos teljesítménye 5,7%-kal járul hozzá a nemzetgazdaság 2010. évi **bruttó hozzáadott értékéhez**.

A szállítási ágazatok részesedése a nemzetgazdaság összes **beruházásából** jelentősen meghaladta a más mutatók alapján számított hányadokat. A 4 fő feletti vállalkozások (a költségvetési, társadalombiztosítási és nonprofit szervezetek adatai alapján) a nemzetgazdaság összes beruházásának egyötöde valósította meg. A 2010. évi részesedés a 2009. évinél 1 százalékponttal kisebb (19,7%).

1. tábla

Beruházások értéke (folyó áron)

Megnevezés	2009	2010+
Nemzetgazdaság összesen, milliárd Ft	3 095	3 282
Szállítás, milliárd Ft	649	647
A szállítási alágazat beruházásainak aránya az összes beruházásból, %	21,0	19,7

A szállítási ágazatokban dolgozott 2010-ben a magyar nemzetgazdaságban teljes munkaidőben **foglalkoztatottak** 5,9%-a (142,6 ezer fő). A szárazföldi szállításban foglalkoztatottak száma csekély mértékben nőtt, viszont csökkent a vízi, a légi szállítás, valamint a szállítást kiegészítő tevékenységek ágazataiban. A közúti teher- és csővezetékes szállítás vállalatai foglalkoztatják a létszám több mint egynegyedét. A korábbi évekhez hasonlóan a belvízi szállításban dolgoztak a legkevesebben, létszámuk alig haladja meg a 650 főt.

A szállítási ágazatokban, a 4 főnél többet foglalkoztató társas vállalkozások³ körében a **bruttó átlagkereset** 204 ezer, a nettó átlagkereset 135 ezer forint volt 2010-ben. A bruttó átlagkereset változása 1,8%-os nominális növekedést jelent a

² A bruttó hozzáadott érték ágazatonként, 2009–2010 = KSH 2011.

<http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/gdpev/gdpevelo10.pdf>

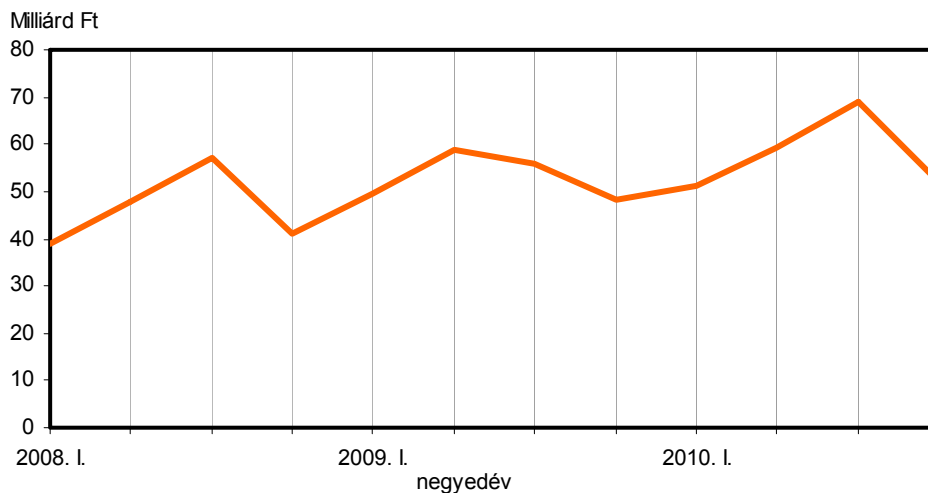
³ A 4 fő fölötti vállalkozások és a központi és helyi költségvetés szervezetei, társadalombiztosítás és kijelölt non-profit szervezetek, TEÁOR'08 szerint.

2009. évi értékhez mérten, az átlag azonban igen nagy eltéréseket takar. A légi közlekedésben dolgozók fizetése továbbra is a legkedvezőbb, 2010-ben a havi bruttó átlagkeresetük 437 ezer forint volt (az ágazati átlag több mint kétszerese). A légi szállítást kiegészítő szolgáltatást végzők havi keresete közel félmillió forint. A közúti teherszállításban foglalkoztatottak havi keresete viszont alig haladta meg 131 ezer forintot, a 2010. évi érték mintegy ötezer forinttal nagyobb az előző évinél.

A szállítási ágazatok a **szolgáltatások külkereskedelmi forgalmából** 19%-kal részesednek, arányuk az exportban évek óta 20% körül ingadozik, az importon belül 16–18% között változik. A szállítási szolgáltatások 2010. évi importja 571, exportja 802 milliárd forint volt, az előző évinél 15,5%-kal, illetve 13,6%-kal több. A szállítás azon kevés szolgáltatásfajta egyike, amelyekre rendszeresen éves aktívum jellemző. 2010-ben a 231 milliárd forintos aktívum a szolgáltatások külkereskedelmi egyenlegének 26,3%-a volt.

1. ábra

Szállítási szolgáltatások külkereskedelmi egyenlege



1.3 Jövedelmezőség

A szállítás, raktározás⁴ nemzetgazdasági ágon belül a gazdálkodás olyan kulcsfontosságú mutatói, mint a nettó árbevétel, az üzemi eredmény, az adófizetési kötelezettség vagy a hosszúlejáratú kötelezettségek alapján évek óta a raktározás, szállítást kiegészítő szolgáltatások, a közúti áruszállítás és az egyéb szárazföldi személyszállítás sorrend alakul ki – esetenként vannak számottevő kivételek.

2010-ben a statisztikai főtevékenységük szerint ebbe a nemzetgazdasági ágba sorolt, a társasági adó hatálya alá tartozó vállalkozások száma kis mértékben meghaladta a 2008. évi 14 100-at. Az előzetes adatok alapján az általuk elért **nettó árbevétel** meghaladta a 3 208 milliárd forintot, amely 5,2%-kal nagyobb az előző évi teljesítményhez képest. A nemzetgazdasági ág 2010. évi árbevételének közel 45%-a, 1 433 milliárd forint a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatba sorolt vállalkozások teljesítményéből származik. A szállítási ágazatok (helyközi vasúti személy- és áruszállítás, egyéb szárazföldi személyszállítás, közúti áruszállítás,

⁴ A TEÁOR'08 (NACE Rev. 2) nomenklatúra szerint a Postai, futárpostai tevékenység ágazat nélkül

költöztetés, csővezetékes, vízi, légi szállítás) vállalkozásai együttesen 1 775 milliárd forint nettó árbevételt értek el 2010-ben

2010-ben e nemzetgazdasági ág egészét tekintve az **üzemi (üzleti) tevékenység** eredménye pozitív előjellel elérte 120,5 milliárd forintot, 16 százalékkal meghaladva az előző évit. Ennek 76%-a a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazat teljesítményéből származik. A vasúti és a légi szállítás ágazatok összesített üzemi (üzleti) tevékenységének eredménye 2010-ben 20 milliárd forint veszteség volt. Az elmúlt három évben a pénzügyi és gazdasági válság hatására a nemzetgazdasági ágba sorolt, a társasági adó hatálya alá tartozó vállalkozások átlagosan 38 százaléka működött veszteségesen.

Az **üzemi (üzleti) eredmény** előzetes adataiban mérsékelt javulás tapasztalható. 2010-ben 370-nel, 6,7%-kal kevesebb vállalkozás lett veszteséges, mint a 2009-es mélypont idején. A vállalkozások számának közel egynegyedét magába foglaló raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban a legkedvezőbb a helyzet, az idesorolt vállalkozásoknak mindössze 25 százaléka volt veszteséges.

Az **árbevétel-arányos üzemi (üzleti) eredmény** a nemzetgazdasági ág egészét tekintve 2010-ben 3,8% volt, meghaladva a 2008. évben számított 3,2 százalékos arányt. A 2010. évben a szállítási alágazatok együttes számított árbevétel- arányos üzemi (üzleti) eredmény mutatója csak a fele a nemzetgazdasági ágénak, miközben az egyes alágazatok teljesítménye között igen nagy az eltérés. A számított mutató a szállítási alágazatokon belül a vasúti személy- és áruszállítás esetében negatív előjellel megközelíti a 11%-ot. A nettó árbevétel közel felét, az üzemi (üzleti) eredmény 80 százalékát előállító közúti áruszállítás és költöztetés alágazat mutatója már kedvezőbb, 3,2%. Az árbevétel-arányos üzemi eredmény kiugróan magas – 31,8% – a nettó árbevétel 7 százalékos részarányát képviselő csővezetékes szállítás alágazatban.

A rendelkezésre álló előzetes adatok alapján a szállítás és raktározás nemzetgazdasági ág 2010. évben keletkezett társasági adó **adófizetési kötelezettsége** 20 milliárd forint volt, ebből a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazat vállalkozásainak kötelezettsége 14 milliárd forintot tett ki. A szállítási ágazatokon belül a legtöbb, 3 milliárd forintot meghaladó adófizetési kötelezettség a közúti áruszállítás, költöztetés, illetve a majdnem 2 milliárd forintnak megfelelő adófizetési előírás a csővezetékes szállítás alágazatban keletkezett.

2010-ben a nemzetgazdasági ág **hosszú lejáratú kötelezettségeinek** összege megközelítette a 2 418 milliárd forintot, jelentős mértékben, 22%-kal meghaladva az előző évi összeget. Ennek 81%-a – 1 964 milliárd forint – a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban keletkezett. A nemzetgazdasági ág **eladósodottsági mutatója** az elmúlt három évben folyamatosan magas volt, és széles intervallumban mozgott. Az eladósodottsági mutató értéke a légi szállítás ágazatban kiugróan magas, míg az egyéb szárazföldi személyszállítás alágazatban a legalacsonyabb, alig haladja meg a 27%-ot.

2. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak

2.1. Közlekedési infrastruktúra

A magyarországi **közúthálózat** a településeket összekötő állami tulajdonú országos közutakból és az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutakból áll. A 2010. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 31 628 km, a helyi közutaké 167 939 km. Az országos közutak hossza 2009. évhez viszonyítva minimális mértékben nőtt (1%), összetétele azonban jelentősen változott. A gyorsforgalmi úthálózaton belül 17%-kal nőtt az autópályák hossza, míg az autótutaké az előző évvel azonos szinten maradt. 2010. évben adták át az M6-os autópálya Dunaújváros és Szekszárd közötti szakaszát.

Nemzetközi összehasonlításban⁵ a közúti infrastruktúra fejlettségét az ország területéhez mért autópálya-ellátottsággal mérik. Az Európai Unióban (EU-27) átlagosan mintegy 15 kilométer autópálya jut ezer négyzetkilométerre, Magyarországon – az uniós módszertan szerint az autópálya fel- és lehajtó ágait is beleszámítva – ezer négyzetkilométerre közel 12 km jutott 2010-ben.

Az országos építésű normál nyomtávú **vasutak építési hossza** 2010-ben a 2009. évvel szinte azonosan 7575 km volt, ebből **162 km-el hosszabb vasútvonalat működtettek**, mint egy évvel korábban. Főként gazdaságossági okokra hivatkozva 2008-ban és 2009-ben éves átlagban 460 km vonalhosszt lezártak, a közlekedést közúti járművekkel oldották meg.⁶

A vasútvonalak abszolút hosszát, illetve a relatív vasúti sűrűségét (100 km²-re jutó vasútvonalak hossza) tekintve, Magyarország az első harmadban van Európában. Ugyanakkor az utolsó harmadba tartozik a pályák színvonalára alapján: amit például gyorsvasúti pályák hossza, vagy a teljes hálózathoz mért villamosított vonalak részesedése alapján minősítenek. A villamosított pályák hossza az EU egészében a teljes pályahossz 52,2%-a volt 2009-ben, ez az arány Magyarországon 37,8%. A két- vagy többvágányú vasúti pályák hosszának aránya a hazai összhálózatban 18%.

A **parti építésű (közforgalmú és üzemi) kikötők** száma 2008 és 2010 között 50-ről 53-ra emelkedett. Továbbra is a három országos közforgalmú kikötő a meghatározó a magyarországi vízi áruszállításban: a bajai, a csepeli és a győrgönyői. A közforgalmi kikötők száma kettővel, az üzemi kikötőké eggyel nőtt az utóbbi két évben.

Magyarországon a **légi szállítási forgalom** főként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre koncentrálódik, tekintettel központi elhelyezkedésére és kiváló infrastruktúrájára. Az országban további négy nyilvános nemzetközi repülőtér üzemel: a debreceni, a győr–péri, a pécs–pogányi és a sármelléki. A Debrecen Airport és a Fly Balaton (Sármellék) utasforgalma említésre méltó. Nyilvános polgári repülőterek találhatóak még Fertőszentmiklóson (Meidl Airport), Nyíregyházán és

⁵ Forrás: EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2011. = European Union, 2011. 136 p.

<http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>

⁶ Forrás: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.

Siófok–Kilitiben. Hazánkban 30 db nem nyilvános polgári – főként sportolási célra fenntartott, leginkább füves kifutópályával rendelkező – repülőtér működik.

2. tábla

Magyarország főbb repülőtereinek adatai, 2010

Megnevezés	Kifutópálya	Kifutópálya hossza, méter	Talaj
Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér	2	3 707 3 010	beton/aszfalt beton/aszfalt
Regionális repülőterek			
		2 500	beton
Debrecen Airport	4	2 500 2 500 1 000	beton beton fű
Fly Balaton Airport (Sármellék)	2	2 500 1 000	beton fű

Forrás: www.hungaryairport.hu

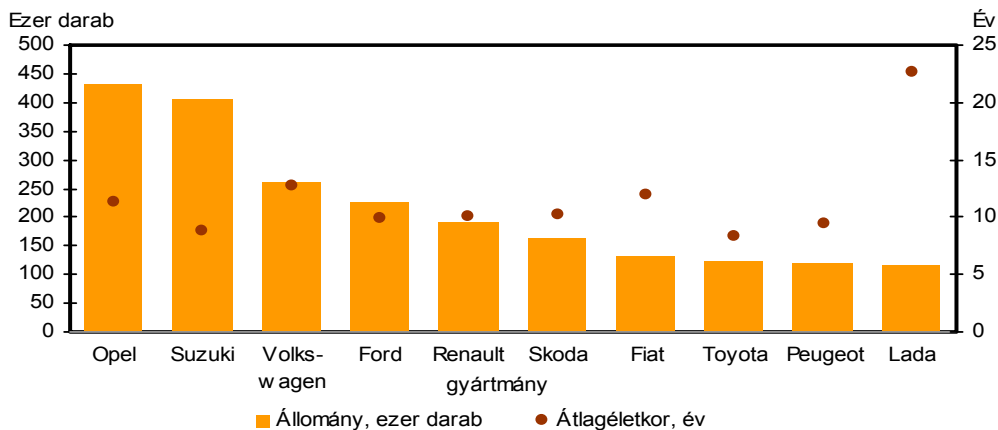
A **csővezeték**-hálózat 2010-ben 7,8 ezer km-es hossza 1%-kal több, mint az előző évi, ezen belül a földgázvezetékeké 1%-kal 5,6 ezer km-re nőtt, a kőolaj- (0,8 ezer km) és az egyéb szénhidrogén-vezetékeké (1,4 ezer km) nem változott.

2.2. Járműállomány

A **közútigépjármű-állomány** – 2010-ben 3 millió 610 ezer gépjármű – 1%-kal kisebb az előző évinél. A járműállomány átlagéletkora 11,4 év, a 2007-ig mutatott csökkenő tendenciát követően, az állomány ismét öregszik. 2010-ben az átlagéletkor Budapesten kívül Pest, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom és Zala megyében volt az országos átlag alatt.

A **személygépkocsik** száma – 2009 után – 2010-ben ismét csökkent (1%-kal), így 2006 óta először 3 milliónál kevesebb. Az állomány harmadát Közép-Magyarország területén regisztrálták. A hazai személygépjármű-állományban az Opel, a Suzuki, a Volkswagen, a Ford és a Renault márkák aránya együtt mintegy 50%. A járművek átlagéletkora az utóbbi néhány évben egyre nő (2008-ban 10,4 és 2009-ben 10,8 év volt) és változatlanul magas – 2010-ben 11,3 év. A legnagyobb hazai gyártással rendelkező Suzuki (8,8 év) vagy az újabban a magyarországi utakon megjelenő, főleg kelet-ázsiai gyártmányok esetében valamivel kedvezőbb a helyzet (Toyota 8,3 év, Nissan 9,6 év, Honda 9,4 év). A hárommillió személygépkocsi-állomány 85%-a már katalizátorral ellátott.

A személygépjármű-állomány kora és összetétele, 2010 végén (népszerű márkák)



Nagy mértékben csökkent az első alkalommal forgalomba helyezett autók összes száma: a 2010. évi 61 ezer, a 2008. évinél 65%-kal, a 2009. évinél 19%-kal kisebb. Az első forgalomba helyezéseknél a Ford, az Opel, a Volkswagen, a Renault és a Škoda a legnépszerűbbek – 11, 11, 10, 8 illetve 7%-os részesedéssel. Kedvezőtlen tendencia, hogy nő az első forgalomba helyezések között a használt személygépkocsik aránya, (2010-ben 25%).

A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsikból a prémium kategóriás járművek⁷ aránya az elmúlt időszakban évről évre nőtt (2008-ban 10%, 2009-ben 14%, 2010-ben 16%), bár a darabszámuk 2010-ben a 2008. évinél 47%-kal, a 2009. évinél 11%-kal kisebb, (9611 db). Árnyaltabb lesz a kép, amennyiben figyelembe vesszük a hazánk közútjain nagy számban előforduló szlovák rendszámú prémium kategóriás személygépkocsikat, amelyek közül jó néhány az új jogszabály⁸ szellemében várhatóan növelni fogja a Magyarországon regisztrált luxus gépkocsik számát.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelmeghajtású személygépkocsik aránya a 2009. évi 41%-ról 2010-ben 50%-ra nőtt, így ebben az évben fordult elő először, hogy az első alkalommal regisztrált autók között a dízelüzeműek száma meghaladta a benzinnel működőket. Ennek következtében a személygépkocsi állományban 1 százalékponttal, 21%-ra nőtt a részesedésük és így 620 ezer gépkocsi volt dízelmotoros 2010 végén.

2010-ben a természetes személyek személygépjármű-vásárlása jelentősen, 28%-kal, a jogi személyeké 5%-kal volt kisebb, mint az előző évben. 2010-ben 27%-kal kevesebb új személygépjárművet jegyeztek be, mint 2009-ben. Ezzel párhuzamosan a használt gépjárművek száma 20%-kal, 15 ezerre nőtt, arányuk az

⁷ A következő típusokat tekintettük prémium kategóriás személygépkocsinak: Audi, Bentley, BMW, Ferrari, Hummer, Infiniti, Jaguar, Jeep, Land Rover, Lexus, Lincoln, Maserati, Mercedes, Plymouth, Pontiac, Porsche, Rolls-Royce, Saab, Volvo.

⁸ 138/2011. (VII. 19.) Korm. rendelet egyes közúti közlekedési igazgatási feladatokról, valamint egyes közlekedési tárgyú kormányrendeletek módosításáról.

http://jogszabalykereso.mhk.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=139121.519597

összes mennyiségben 2009-ben 17%, 2010-ben 25%. Az új gépjárművek regisztrálásának mennyisége 27%-kal, 46 ezerre csökkent.

A **motorkerékpár-állomány** lényegében stagnált, 2010-ben 142 ezer darab maradt. Körükben a japán márkák fölénye figyelhető meg. Az első alkalommal regisztrált motorkerékpárok 63%-a az időszak végén a Honda, a Suzuki, a Yamaha, a Kawasaki márkák közül került ki.

A hazai **autóbusz-állományban** nincs jelentős változás, a nyilvántartások 2010-ben 18 ezer darabot tartalmaztak. A Kravtex, a Mercedes, a MAN, és a Setra márkák térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából. Az állomány átlagos életkora 2009-ben 12,9 év, 2010-ben 13,4 év volt, az említett legnépszerűbb márkák életkora kivétel nélkül nőtt az előző évhez képest. Az autóbuszpark döntően – 98%-ban – dízelüzemű, 2% benzinnel működik, elenyésző darabszámú a hibrid, elektromos és egyéb üzemű. Az autóbuszok első magyarországi forgalomba helyezéseinek száma évről évre csökken, 2010-ben már csak 657 db volt, ez az előző évinek 64%-a, a 2008. évinek 59%-a. Az összes először forgalomba helyezett autóbuszok harmada Kravtex (121 db) és Mercedes (101 db) típusú volt.

A **tehergépjármű-állomány** lényegében változatlan maradt, ezen belül a 7,5 tonna össztömeg alatti (D1 és D2 díjkategóriás) tehergépjárművek száma stagnált, a 7,5 és 12 tonna közöttiek száma 7%-kal, a 12 tonna feletti tehergépjárművek száma 4%-kal csökkent. Az első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik száma is folyamatosan csökkent, a 2010-es mennyiség 16 ezer, ami a 2008. évinél 46, a 2009. évinél 2%-kal kevesebb. Az összes első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsiból a Ford (1867), a Renault (1717 db), a Fiat (1642 db), a Mercedes (1603 db) és a Volkswagen (1562 db) típusok együttes aránya több mint 50%.

A **vasúti gördülőállományban** a mozdonyok száma nem változott 2010-ben, a személykocsik száma 3%-kal kisebb, a teherkocsiké viszont 6%-kal nagyobb, mint 2009-ben.

A **villamos-, a metró-, a földalatti, a HÉV- és a trolibusz-közlekedés** járműállománya lényegesen nem változott, a járműpark minimális mértékben – a villamosok száma hárommal, a trolibuszoké eggyel – bővült. Új járműveket 2010-ben nem szereztek be, a szolgálatba vont közösségi közlekedési eszközök mind használtak voltak. A kötöttpályás helyi közlekedés pálya- és járműállományában növekedés a budapesti 4-es metró átadása, illetve a miskolci, a debreceni és a szegedi elektromos közösségi közlekedés jelenleg folyó fejlesztési munkálatainak befejezése után várható.

A Magyarországon bejegyzett **áruszállító vízi járművek** száma mintegy 4%-kal kisebb, mint 2009-ben, 463 magyar felségjelű áruszállító hajót és uszályt tartottak nyilván 2010-ben. A **nem áruszállító hajók** száma 2009-ben 22 639, 2010-ben 23 146 volt, ezen belül a személyhajók és a kompok száma egyaránt kettővel csökkent, a kishajóké viszont 519 darabbal bővült. 2010-ben több mint 20 ezer motoros és vitorlás kishajó szerepelt a magyar lajstromban

A Magyarországon bejegyzett polgári repülőgépek száma 1237-re nőtt 2010-ben, ez 11%-kal több, mint az előző évben. Az állományban a 9 tonnán felüli,

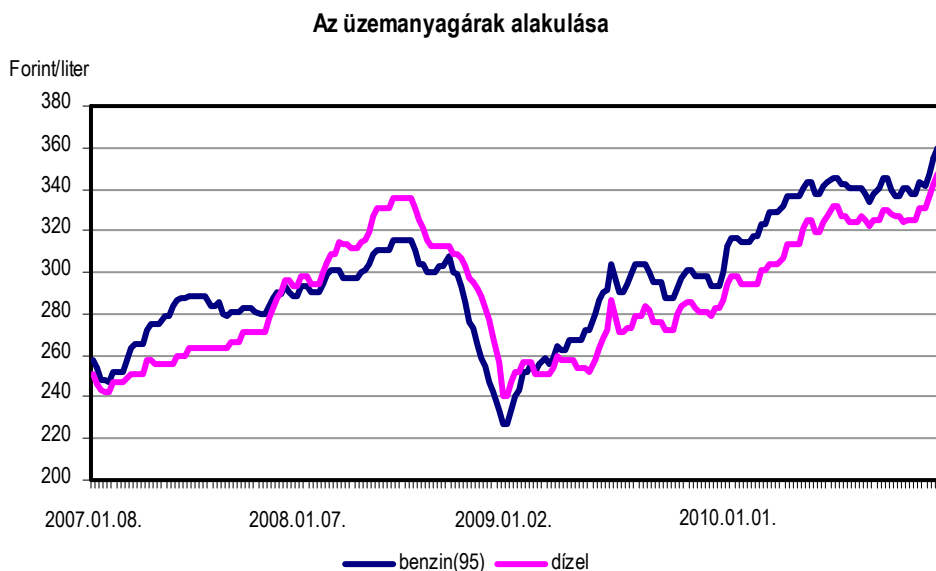
kereskedelmi célú – tehát a légi szállítás döntő részét lebonyolító – repülőgépek darabszáma 11%-kal, 68 db-ra esett vissza.

2.3. Üzemanyagárak és üzemanyagtöltő állomások

A Magyarországon működő közforgalmú **üzemanyagtöltő állomások száma** 2010-ben 2221 volt. Ezek területi eloszlását főként az adott megye, régió négyzetkilométerben mért nagyságával és az ott regisztrált, üzemben tartott közúti gépjárművek számával érdemes egybevetni. Budapestre és Pest megyére a nagyfokú koncentráció jellemző, Közép-Magyarországon az ország területének 7,4%-án található a töltőállomások 24,4, a regisztrált autók 33,2%-a. A Dunántúlon a területi hányad és a két másik arány egymáshoz viszonyítva sokkal kiegyensúlyozottabb (39,4%; 33%; 31,3%). Az Alföld és Észak nagyrégióhoz tartozik az ország területének 53,2%-a, itt működik a töltőállomások 42,6%-a, miközben a személyautók 35,5%-át regisztrálták ebben a térségben. Az utóbbi nagyrégióban a száz négyzetkilométerre jutó autók száma Közép-Magyarországon nyilvántartottaknak mindössze 15%-a, a töltőállomásoké pedig a negyede. Az Alföld és Észak nagyrégióban átlagosan 1,9, Közép-Magyarországon 7,9 töltőállomás található száz négyzetkilométeren.

Az **üzemanyagárak** alakulása kihat a nemzetgazdaság egészére. A hazai üzemanyagárak mozgását főként a világpiaci kőolajár és a forintárfolyam változása befolyásolja. Az éves átlagos dollár/forint középárfolyam 2008-ban 172, 2009-ben 202, 2010-ben pedig 208 forint volt. A forint értékvesztésén kívül 2010. január elsejével emelkedett Magyarországon az üzemanyagok jövedéki adója. 2010-ben újra jelentős növekedésnek indult a világpiaci olajár – egy hordó Brent-olaj 2009-ben átlagosan 62, 2010-ben már 80 dollár volt. Az itt említett tényezők együttes hatására 2010-ben az üzemanyagok átlagára Magyarországon jóval magasabb szinten ingadozott, mint 2009-ben. 2010 decemberében egy liter 95-ös oktánszámú benzin már több mint 356, egy liter gázolaj 345 forint volt. A motorbenzin és a gázolaj ára elérte azt a szintet, amely már visszafogja a hazai üzemanyag-fogyasztást: a benzin kiskereskedelmi forgalma 2010-ben 11%-kal, a gázolajé 5%-kal volt kisebb az előző évinél.

3. ábra



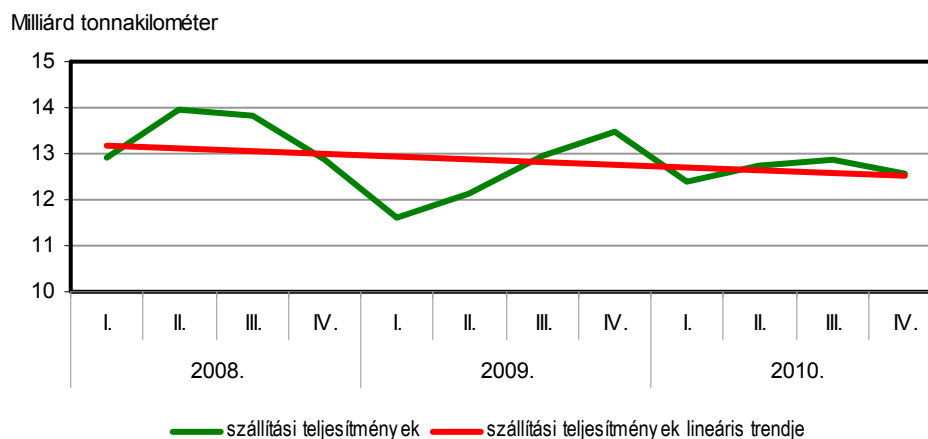
3. Szállítási teljesítmények

3.1. Áruszállítás

Az áruszállítás hároméves időszakát vizsgálva 2010-ben már megmutatkoztak a gazdasági válságból történő kilábalás jelei. A válság kezdő évében, 2008-ban, az előző évhez viszonyított volumennövekedés 4%-os, de a szállított áruk tömegét tekintve 2007-től megtört az előző évek növekedési dinamikája. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény az előző évvel közel azonosan alakult 2008-ban, holott a korábbi években a növekedés meghaladta a 10%-ot. A mélypont mind a volumen, mind a teljesítményt tekintve 2009-ben volt, a volumen 12%-kal, az árutonna-kilométer 6%-kal kisebb, mint 2008-ban. A 2010. évi áruszállítás volumene 8%-kal csökkent 2009-hez viszonyítva, az árutonna-kilométerben mért teljesítmények kis mértékben (0,8%-kal) nőttek. A két mutató arra utal, hogy kevesebb árut szállítottak nagyobb távolságokra.

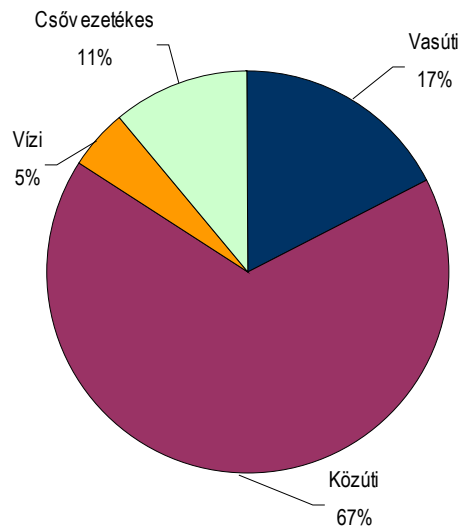
4. ábra

Áruszállítási teljesítmények



Szállítási módozatonkénti megoszlást vizsgálva továbbra is a közúti áruszállítás a legjelentősebb árutovábbítási mód, bár térnyerése – korábban a vasúti szállítás rovására – 2010-ben megtorpant. 2010-ben közúton szállították el az áruk tömegének 71%-át, a tonnakilométerben mért teljesítményének aránya az összes teljesítményben 67%. A vasúti szállítás részaránya mind tonna mind árutonna-kilométerben mért teljesítmény szerint nőtt 2010-ben, az összes teljesítmény 17%-ára. A belvízi szállítás részaránya 1 százalékponttal 5%-ra nőtt, és a csővezetékes szállítás részesedése is növekedett (11%). Az áruszállításban a légi szállítás részaránya elhanyagolható. Belföldi viszonylatban még meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (a volumen 90%-a, az árutonna-kilométer 83%-a), a vasúti, a csővezetékes, a belvízi és a légi szállítás nemzetközi jellegéből adódóan.

Az áruk tömegének 68%-át **belföldön** szállították 2010-ben, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 27–73%-ban oszlott meg a belföldi és a nemzetközi szállítás között. A teljesítmény 2 százalékponttal eltolódott a nemzetközi szállítás javára az 2009. évi arányokhoz mérten, ezt a külkereskedelmi forgalom élénkülése tette lehetővé.

Az áruszállítási teljesítmények megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2010**3.1.1. Közúti áruszállítás**

2010-ben a közúton 13%-kal kisebb tömegű árut szállítottak 5%-os teljesítménycsökkenés mellett. A csökkenés egyik oka, hogy a járműállomány 5%-kal kevesebb 3,5 tonna teherbírás feletti tehergépjárművet tartalmazott 2010-ben, mint egy évvel korábban. (A 3,5 tonna alatti járművek száma – amelyek teljesítményéről a KSH nem gyűjt adatokat – lényegében nem változott.) A megfigyelt 3,5 tonna teherbírás feletti tehergépjárműveken belül nőtt a nagyobb teherbírású, elsősorban nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók szállításainak aránya. A vontatóknál javult a járművek kihasználtsága (82%). Az üresen megtett út aránya 1 százalékponttal csökkent az előző évhez képest.

2010-ben a közúton szállított áruk volumenének 86%-át belföldön mozgatták, ez a 2009. évi aránynál 2 százalékponttal kisebb. A belföldi fuvarozás aránya az árutonna-kilométerben mért teljesítményben már sokkal szerényebb, 34%. A nemzetközi forgalom térnyerése megmutatkozik az árutonna-kilométerben mért teljesítményben is, az előző évinél 1 százalékponttal nagyobb a részesedése. 2010-ben az átlagos szállítási távolság belföldön 66, a nemzetközi szállításban 784 km volt.

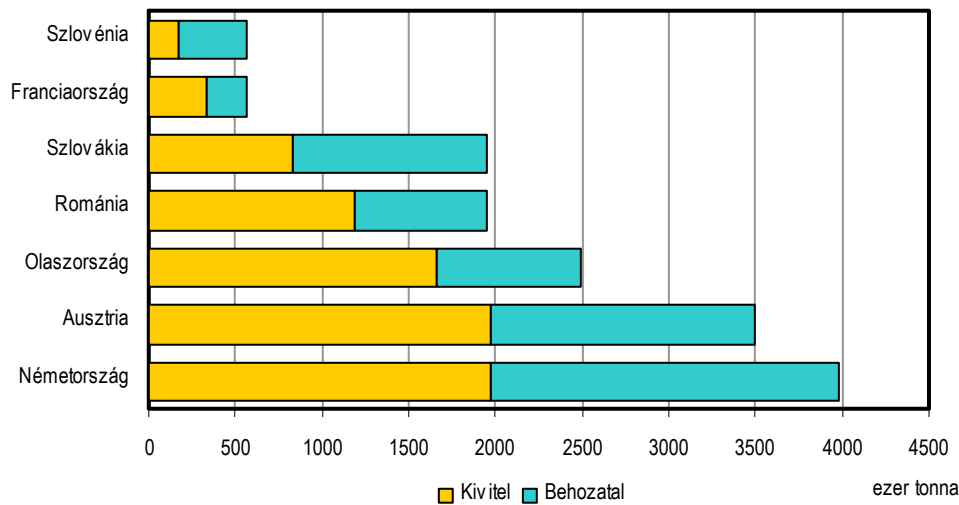
Lényegében változatlan a fuvardíj ellenében végzett szállítás és a saját számlára végzett szállítás aránya mind a volumen (71 és 29%), mind a teljesítmény (87 és 13%) 2009. évi megoszlásaihoz viszonyítva.

A belföldi közúti áruszállítás tonnában mért volumene 15%-kal csökkent. 2010-ben nemzetközi viszonylatban 3%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak, mint 2009-ben. Volumenében a nemzetközi szállítás a növekvő részaránya ellenére sem jelentős, az áruk mindössze 14%-a lépte át az országhatárt. A nemzetközi szállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye 3%-kal kisebb, mint 2009-ben. A szomszédos országokba irányuló szállítások számának növekedésével rövidebbé váltak a szállítási távolságok. Magyarország fő partnerei a kiviteli forgalomban Németország, Ausztria, Olaszország, Románia és Szlovákia.

Az itt bemutatott szállítási teljesítményt az áruexport adataival összevetve érzékelhető a fuvarpiac növekvő nyitottsága is: a nem rezidens fuvarozók is jelentős számban vannak jelen a magyar közúti szállításban.

6. ábra

Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2010



A 2010-ben a közúton szállított áruk tömegében a legnagyobb, együttesen 24%-os az olyan nyersanyagok aránya, mint a fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termékek; tőzeg; urán- és tóriumérc. A szállítási távolságot és gyakoriságot figyelembe vevő teljesítménymutató szerint az élelmiszerek, ital- és dohánytermékek árucsoport szerepel az élen az árutonna-kilométer összérték 17%-ával.

3.1.2. Vasúti áruszállítás

A vasúti áruszállítási szolgáltatás liberalizálásának következtében 2010 végére a piaci koncentráció csökkent, több mint két tucat cég rendelkezett a hazai vasúti pályákra érvényes pályahasználati engedéllyel. Ebből a jogosultak 76%-a jelentette az időszak végén, hogy áruszállítási tevékenységet végzett. A kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 2009-ben 13%, 2010-ben 11% volt, a két tradicionális vasúttársaság (MÁV-Cargo, GYSEV) pozíciói szilárdak. A kisebb vasúttársaságok meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) aktívak. 2010-ben négy külföldi székhelyű vasúttársaság jelentette be, hogy nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot kíván igénybe venni, ebből három társaságnak volt tényleges szállítási tevékenysége, teljesítményük egyelőre nem jelentős.

A vasúti áruszállítás árutonnában mért volumene 8%-kal, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 15%-kal nőtt 2010-ben az előző évhez képest. Belföldön az átlagos szállítási távolság 2010-ben 118 km, ami 15 kilométerrel hosszabb szállítási útvonalat jelent, mint 2009-ben. A vasúti szállítási teljesítmények emelkedése főként a nemzetközi vasúti szállítások növekedésének tulajdonítható: 2010-ben a belföldi szállítások árutonnában mérve 8%-kal csökkentek, árutonna-

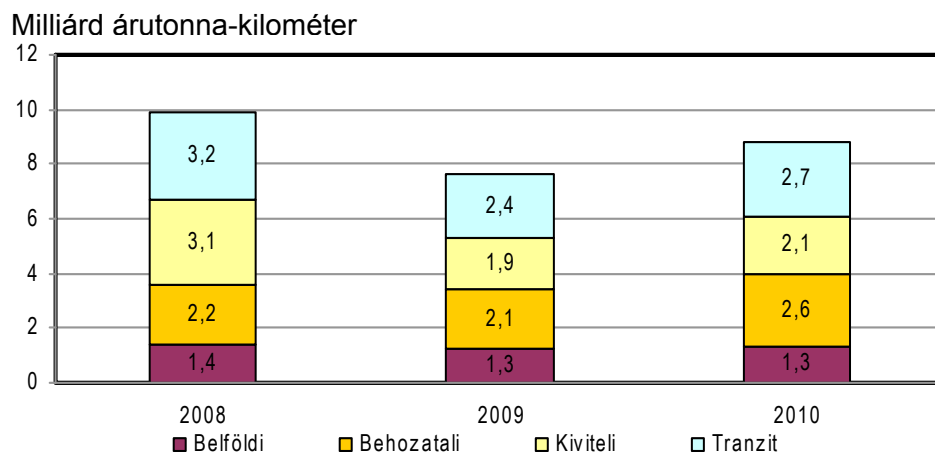
kilométerben számítva viszont 6%-kal nőttek az egy évvel korábbi értékekhez viszonyítva.

A nemzetközi szállítás domináns szerepét a 2009-ben 83%-os, 2010-ben 85%-os részesedés jelzi, a vasúti szállítási teljesítmények túlnyomó része a külföldre irányuló, a külföldről érkező, illetve tranzitszállítások során realizálódott. A nemzetközi szállításon belül a kimenő és bejövő forgalom volumene 16–16%-kal, a tranzitforgalomé 2010-ben 13%-kal nőtt az előző évihez képest. A magyarországi vasutak árutonna-kilométerben mért külkereskedelmi forgalmának 74%-a 2010-ben az Európai Unióba irányult, az előző évi arány 71%.

A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2010. évi kiviteli és behozatali forgalmat tekintve: Ausztria, Románia, Szlovénia, Szlovákia, Németország, és Olaszország, valamint az Európai Unión kívüli országok közül: Oroszország, Ukrajna, és Horvátország. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai: Románia, Szerbia, Horvátország, Szlovénia, Görögország, és Németország. A tranzitárukat feladó országok rangsorát Szlovákia, Németország és Ausztria vezeti.

7. ábra

A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



2010-ben a vasúton szállított áruk volumenében a legnagyobb, együttesen 14%-os az olyan árucsoportok aránya, mint a szén és lignit; nyers kőolaj és földgáz. A szállítási távolságot és gyakoriságot figyelembe vevő teljesítménymutató szerint a legnagyobb (együttesen 17%) a fémtartalmú ércek és az egyéb bányászati és kőfejtési termékek; tőzeg; urán- és tóriumérc árucsoport aránya.

3.1.3. Belvízi áruszállítás

A Duna, Európa második leghosszabb folyója, lehetőséget adna a környezetbarát belvízi áruszállításra a magyarországi szakaszon. A kedvező természeti adottságokkal rendelkező EU-tagországokban jóval magasabb ennek a szállítási módozatnak az aránya. Az Európai Bizottság legfrissebb statisztikai zsebkönyve⁹ szerint 2009-ben Németországban a szárazföldi szállítás¹⁰ 12%-a,

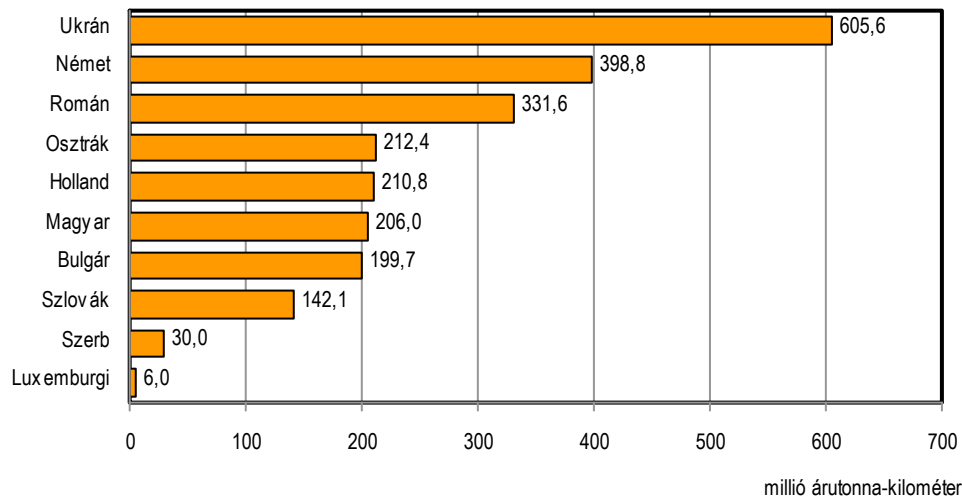
⁹ Forrás: EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2011.

Hollandiában 30%-a, Magyarországon mindössze 4%-a zajlott belvizeinken, a tonnakilométerben mért teljesítményt vizsgálva.

Az áruszállítás adatai a Dunára vonatkoznak, mivel hazai folyóink közül egyedül a Duna alkalmas nemzetközi hajóforgalomra. A Duna magyarországi szakaszát – a magyaron kívül – főként ukrán, német, román, bolgár, holland és osztrák felségjelű hajók használják.¹¹

8. ábra

Belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók nemzetisége szerint, 2010

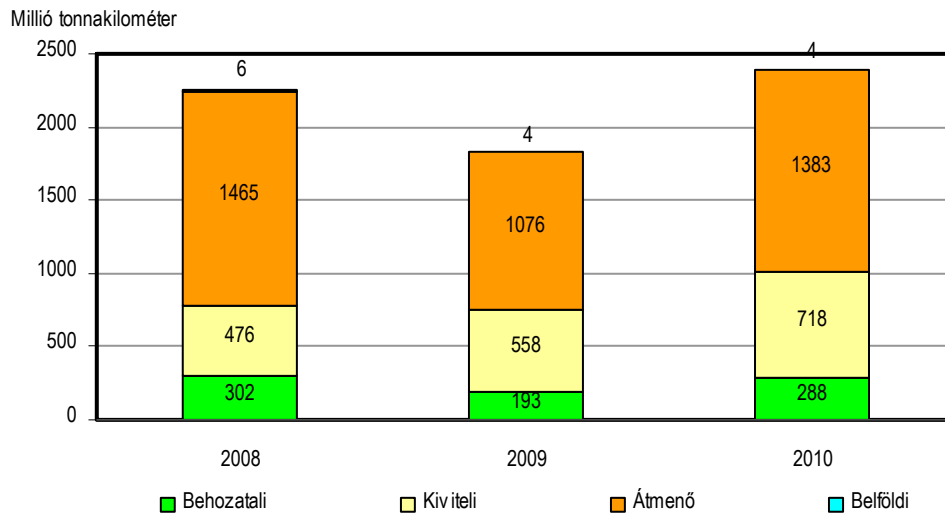


A belvízi forgalom volumene – az igen alacsony bázishoz viszonyítva – 28%-kal, az árutonna-kilométerben mért teljesítménye pedig 31%-kal nagyobb a 2009. évinél. A 2010-es forgalom nemcsak meghaladta a gazdasági válság előtti szintet, hanem az elmúlt évtized legnagyobb teljesítményét is produkálta (9 951 ezer tonna, 2 393 millió árutonna-kilométer). A legjelentősebb, mintegy 50%-os növekedés a behozatali forgalomban volt, a tranzitszállítás 29%-kal, az export volumene 23%-kal, teljesítménye 29%-kal emelkedett. Az országhatáron belüli szállítás volumene jelentősen, 30%-kal csökkent, aránya a teljes magyar belvízi forgalomban elszállított árutömegben alig 0,3%, így a visszaesés az összteljesítmény alakulását érdemben nem befolyásolta.

¹⁰ Szárazföldi szállítás: Az Eurostat, a United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), az International Transport Forum (ITF) és egyéb nemzetközi szervezetek terminológiájában a szárazföldi szállítás a vasúti, közúti, belvízi és csővezetékes szállítás gyűjtőfogalma.

¹¹ A szállító tulajdonában lévő jármű nemzetisége nem feltétlenül egyezik meg a szállító vállalat nemzetiségével! Az Európai Unió előírásának megfelelően a hajók teljesítményét a szerint kell nyilvántartani, hogy a járművet hol vették lajstromba, tehát nem a szállítást végző cég nemzetisége számít, hanem az, hogy melyik országban jegyezték be a hajót, amellyel az áruszállítást végzik.

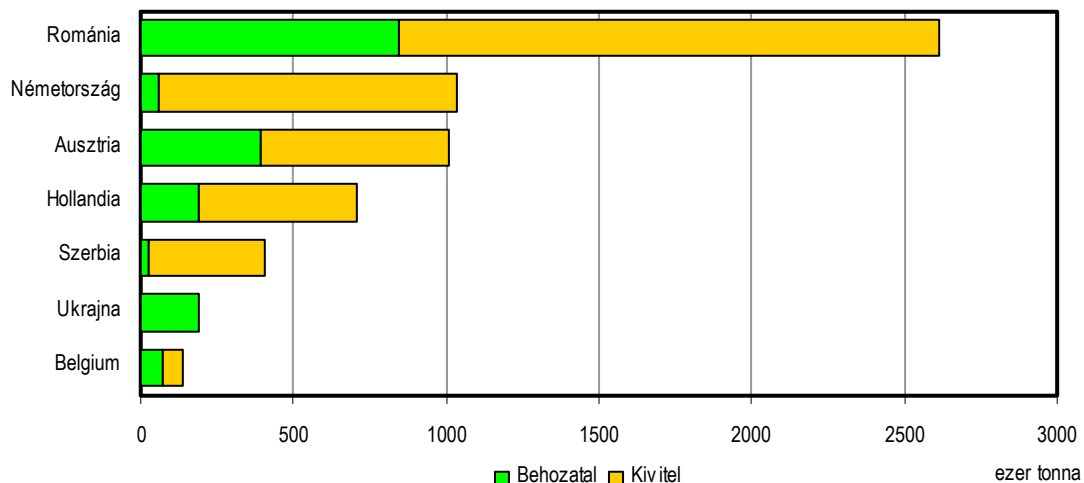
Belvízi áruszállítási teljesítmények irányok szerinti megoszlása



A Dunán Magyarországra behozott áruk közel fele (46,3%) romániai kikötőkből, több mint egyötöde Ausztriából, 10–10%-a Hollandiából, illetve Ukrajnából érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai romániai kikötők, az összesen 4 454 ezer tonna kivitel 40%-ával (1 768 ezer tonna). Németország részesedése 22, Ausztriáé 14% a kivitel rangsorának 2. és 3. helyén. A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás közbülső eleme a több szállítási módot magában foglaló szállítási láncnak, a belvízi kikötőkben ki-, illetve berakott áruk döntő hányada vonaton, tehergépkocsin vagy egy másik – tengerjáró – hajón jut el a végső felhasználóhoz.

10. ábra

Nemzetközi belvízi áruforgalom kiemelt országok szerint, 2010



2010-ben a Dunán szállított áruk megközelítőleg egyharmada mezőgazdasági termék volt, a magyar export nagy részét, 65%-át is ez az árucsoport tette ki. A

belföldi és az importszállításban a fűtőanyagok, a tranzitforgalomban a fémtartalmú érc, bányászati és kőfejtési termékek szállítása volt a legjelentősebb.

3.1.4. Csővezetékes áruszállítás

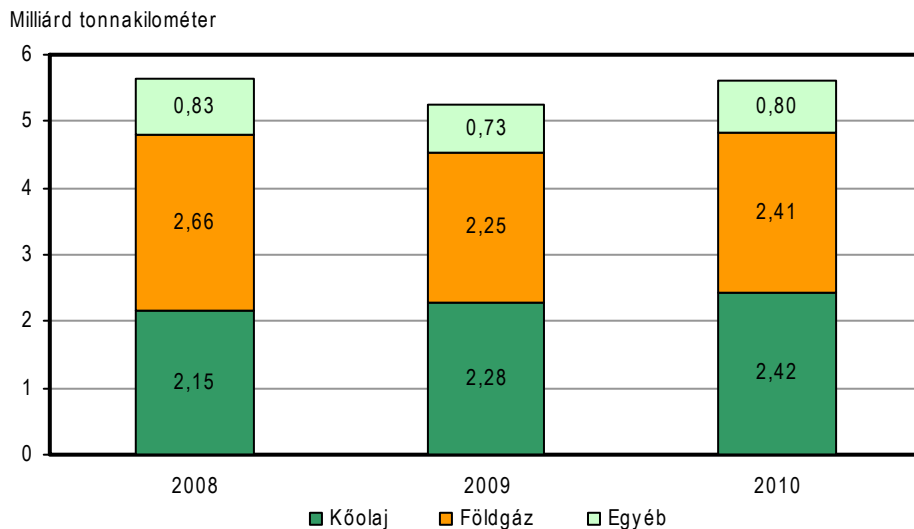
A csővezetéken 2010-ben szállított áruk össztermege 24 millió tonna, a 2009. évinél 5%-kal nagyobb, a szállított kőolaj tömege 3, a szállított földgáz tömege 5%-kal nőtt. A 2010. évi összteljesítmény 5,6 milliárd árutonna-kilométer, a növekedés 7%-os. A kőolajszállítás teljesítménye 6%-kal, 2,4 milliárd, a földgázszállításé 7%-kal, 2,4 milliárd tonnakilométerre nőtt 2010-ben.

A belföldön, csővezetéken szállított áruk tömege 2, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 1%-kal csökkent. A nemzetközi forgalomban mind az árutömeg, mind a teljesítmény 9%-kal nőtt, ezen belül a behozott áruk tömege 7%-kal, teljesítménye 6%-kal nőtt, kiviteli forgalom nem volt. Az országon átmenő áruk tömege 19%-kal, teljesítménye 18%-kal nőtt, ezen belül a szerb földgáztranzit mennyisége és teljesítménye 17%-kal nőtt.

Csővezetékes áruszállítással Magyarországon döntően a Magyar Olaj- és Gáz-ipari Nyrt. (MOL) és az Földgázszállító Zrt. (FGSZ) foglalkozik.

11. ábra

A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



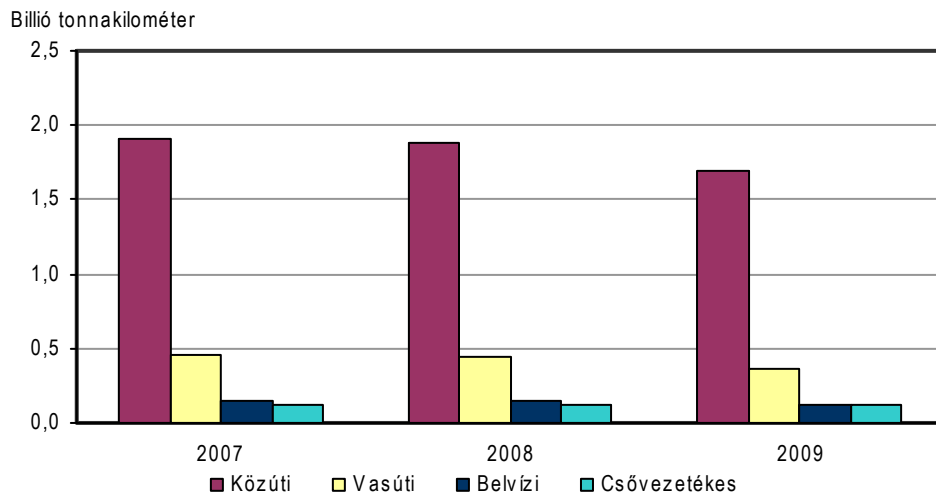
3.1.5. Áruszállítás az Európai Unióban

Az Európai Unió áruszállítási teljesítménye 2009-ben (tonnakilométerben) 10 százalékkal volt kisebb az előző évinél. A vasúti áruszállítás csökkenése a legnagyobb (18%), a csővezetékes szállításé a legkisebb (3%). A közúti szállítás – annak ellenére, hogy a legkevésbé környezetbarát – az Európai Unióhoz hasonlóan hazánkban is a legfontosabb árutovábbítási mód. Az EU áruszállítási teljesítményében a közúti szállítás részesedése (árutonna-kilométerben) 2008-ban 72,6, 2009-ben 73,8% volt. A közúti áruszállítás magyarországi részesedését 3,3 százalékponttal meghaladta a 27 tagállam együttes aránya.

A vasúti áruszállítás részesedése az Európai Unióban 16, Magyarországon 15%. Összehasonlításként a vasúti áruszállítási teljesítmény 1995. évi arányai: EU átlagában 20%, Magyarországon 33%, az összes szárazföldi (közúti, vasúti, belvízi, csővezetékes) áruszállításból. A vízi áruszállítás hazai részesedése 2009-ben 2 százalékponttal kisebb, mint az EU-27 által képviselt átlag.

12. ábra

Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban



Forrás: EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2011.

Az uniós tagállamok között megvalósuló közúti áruszállítás volumenét tekintve megállapítható, hogy a fő partnerek a szomszédos országok közül kerülnek ki. 2009-ben 10,1%-kal csökkent a tagországokban regisztrált nehéz tehergépjárművek szállítási teljesítménye 2008-hoz képest. A 2009-es szállítási teljesítményben csaknem 70% Európa legnagyobb gazdaságai – Németország, Lengyelország, Franciaország, Spanyolország, Olaszország és az Egyesült Királyság – együttes részesedése. Magyarország a rangsorban a középmezőnyben, Belgium után következik, Szlovákiát megelőzve a 13. helyen állt.

3.2. Személyszállítás

A társadalmi viszonyok átalakulása, a gazdasági fejlődés hatására a 20. század második felében a munka- és lakóhely egyre inkább eltávolodott egymástól a korábbiaktól eltérő, sokkal nagyobb egyéni mobilitást követelve. A közlekedés szerepe felértékelődött az emberek életében, eleinte a közösségi közlekedést igénybevevők száma emelkedett, majd főként az ezredforduló után, a nyugat-európai országokhoz képest Magyarországon kissé megkésve, a személygépkocsi használata. 2000-től 10 év alatt 27%-kal nőtt a hazánkban regisztrált személygépkocsik száma, ha 1990-hez viszonyítunk még látványosabb ez a fejlődés: több mint 50%.¹²

¹² Forrás: EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2011.

3.2.1. Helyi személyszállítás

A helyi közösségi személyszállítást 2009-ben 2,2 milliárd utas vette igénybe, a 2010. évi utasszám 122 millióval (6%-kal) kisebb. Csökkenő tendenciájú az utaskilométerben kifejezett teljesítmény is, a 2010. évi teljesítmény 6%-kal marad el az előző évitől a helyi személyszállítás egészében. Az összes menetdíjbevételek hosszú időn át tartó (2008-ban 10%-os) emelkedés után 2009-ben 2%-kal, 2010-ben 3%-kal mérséklődött, értéke 2010-ben 70,4 milliárd forint.

A helyi személyszállítási forgalom döntő hányadát az autóbusz-közlekedés adja, az utasok 56%-a ezt a közlekedési eszközt használja. A helyi személyszállítási szolgáltatást igénybevevők 21,8%-a villamoson, 14,7%-a metróon vagy földalattin, 4,6%-a trolibuszon utazott és mindössze 2,9%-a HÉV-en. Az autó-buszforgalom utaskilométerben mért aránya közel 60%. Az autóbuszos szállítási mód dominanciáját jól jellemzi a budapesti tömegközlekedés megállóhelyeinek megoszlása is: a fővárosi megállók háromnegyede az autóbuszoké (3819 db), 14%-a a villamosoké (677 db), 6%-a a trolibuszoké (283 db), 3% a HÉV-eké (139 db), 2%-a a metróké (78 db).

Budapest súlya a meghatározó a helyi közösségi közlekedésben, 2010-ben közel kétharmados részesedéssel: 2009-ben a 2,18 milliárd utasból 1,43 milliárd volt fővárosi (65,8%), 2010-ben a 2 milliárdból 1,36 milliárd (65,9%). Az erős koncentrációt az autóbusz-forgalom is szemlélteti: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye részesedése adja az ország összes utaskilométer-teljesítményének megközelítőleg a felét, 2010-ben a 4,5 milliárdból 2,2 milliárd utaskilométert.

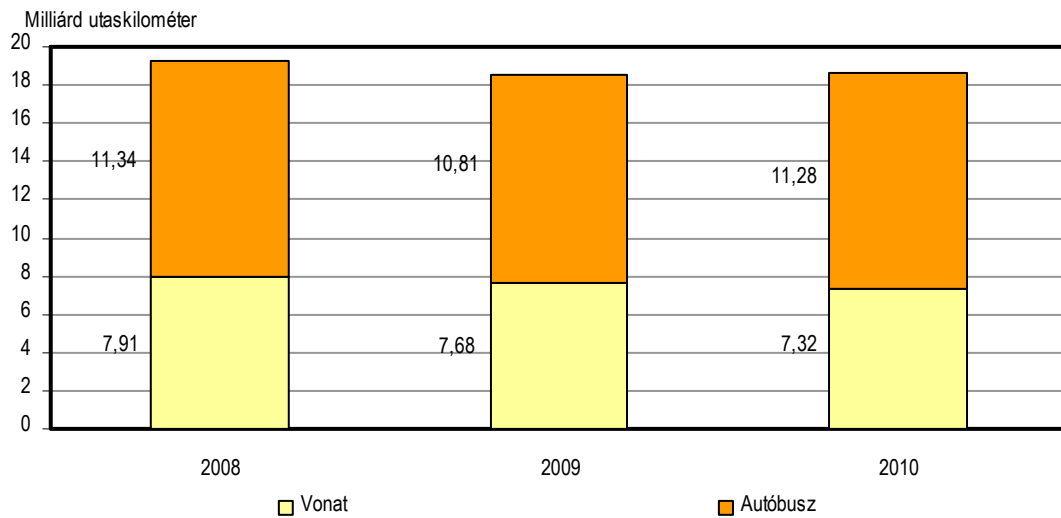
A helyi autóbuszjáratok szállítják az utasokat több mint száz településen, Magyarországon négy városban közlekednek villamosok, háromban trolibuszok.

A **villamoson** utazók 86%-a Budapesten veszi igénybe ezt a közlekedési eszközt. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamosközlekedés a legjelentősebb, mind az utasszámot (33,4 millió), mind az utaskilométer teljesítményt (84 millió) tekintve mintegy duplája a debreceninek, és megközelítőleg háromszorosa a szegedinek.

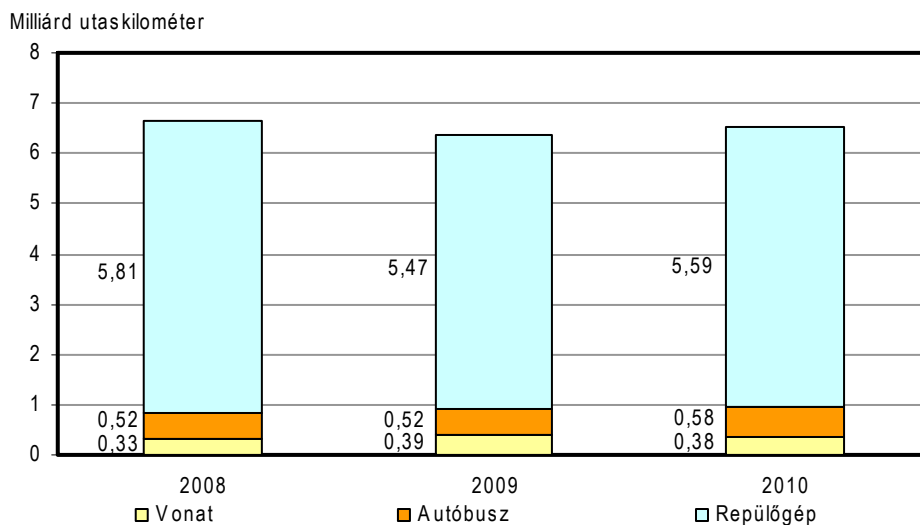
Trolibuszok Budapesten kívül csak Debrecen és Szeged utcáin járnak. 2010-ben mind a két megyeszékhelyen és a fővárosban is csökkent a trolibuszon utazók száma, Debrecenben a 2009. évi 12,2 millió utasról 11,9 millióra, Szegeden 16,5 millióról 15,6 millióra, Budapesten 70,8 millióról 67,8 millióra.

3.2.2. Helyközi személyszállítás

Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2010-ben 1%-kal, 25,2 milliárdra nőtt, ezen belül az autóbuszos személyszállítás 5%-kal, 11,9 milliárdra, a légi 2%-kal, közel 5,6 milliárdra emelkedett. A vasúti és belvízi személyszállítás teljesítménye 5, ill. 22%-kal (7,7 milliárdra és 14 millióra) csökkent.

Belföldi helyközi személyszállítás teljesítményei módzatok szerint*

*Az éves adatok a vízi és a belföldi légi helyközi személyszállítás teljesítményadatai nélkül.

Nemzetközi személyszállítás teljesítményei módzatok szerint*

*Az éves adatok a nemzetközi vízi személyszállítás teljesítményadatai nélkül.

3.2.2.1. Közúti személyszállítás

Magyarország 3152 települése közül 3142 elérhető autóbuszszal, mindössze 3 falu¹³ nincs bekapcsolva a közforgalmú közlekedésbe, 7 településre autóbusz nem, de vonat, kisvasút vagy HÉV közlekedik.

Évek óta 700 körüli a főtevékenységüket tekintve helyi és helyközi személyszállításra szakosodott társas vállalkozások száma. A kettő vagy annál több főt foglalkoztató ilyen vállalkozások közel egyharmadát (2010-ben 227) Közép-Magyarországon, a legkevesebbet (52) Dél-Dunántúlon jegyezték be. A megyéket tekintve Pest (115), illetve Budapest (112) után Bács-Kiskun (47) és Fejér (46)

¹³ Iborfia, Tornakápolna, Nemesmedves

megyében regisztráltatta magát a legtöbb személyszállító cég, míg a legkevesebb Tolnában és Somogyban működött (12).

A **belföldi** helyközi közösségi közlekedést igénybe vevő utasok száma 2009-ben több mint 7%-kal, az utaskilométerben mért teljesítmény 5%-kal csökkent, majd 2010-ben mind az utasszám, mind az utaskilométer-teljesítmény növekedett (516 millió utas, 11 277 millió utaskilométer), de egyik sem érte el a válság előtti szintet.

Kedvezőbbek a nemzetközi forgalom 2010. évi adatai, az egy évvel korábbinál 9%-kal, a 2008. évinél 20%-kal többen utaztak külföldre autóbusszal (1,6 millió utas). A **nemzetközi forgalom** olyan elenyésző hányadát adja a teljes helyközi autóbussz-közlekedésnek, hogy ez a javulás érdemben nem befolyásolta az összteljesítmény alakulását. A nemzetközi személyszállításhoz a szolgáltatást nyújtók igen nagyfokú koncentrációja jellemző, az utaskilométerben mért teljesítményt tekintve 10 vállalkozás adja a teljes nemzetközi autóbussz-forgalom több mint felét, és mindössze három vállalkozás a nemzetközi menetrendszerinti forgalom 92%-át. A kedvelt turistacélpontok – London, Párizs, Róma, Dubrovnik stb. – mellett a környező országok magyarlakta települései a nemzetközi menetrendszerinti járatok legfontosabb desztinációi. A nemzetközi forgalomban 362 kilométerre nőtt az átlagos utazási távolság, de még mindig elmarad a válság előtti átlagos 387 kilométertől.

A helyközi autóbussz-közlekedés menetdíjbevétele 2008-ban 87,4 milliárd forint, 2009-ben ennél csaknem 6 milliárddal kevesebb, 81,6 milliárd forint volt, a 2010-es érték (87,6 milliárd forint) kissé meghaladta a 2008-as szintet.

3.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasutak 2010-ben a helyközi személyszállításban közel 141 millió utast szállítottak, ez a 2009. évinél 2%-kal kevesebb.

A vasúti személyszállítás 2010. évi teljesítménye 7,7 milliárd utaskilométer, az előző évinél 5%-kal kisebb. A vasúti személyszállítás döntően belföldre korlátozódott, az utasok mintegy 2%-a – 2,2 millió fő – lépte át az országhatárt.

Belföldi viszonylatban az átlagosan megtett út hossza 2 kilométerrel, 53 kilométerre csökkent 2010-ben. A vasutat az utazóközönség jelentős része, majdnem fele döntően a nagyvárosok agglomerációiban veszi igénybe. A hosszabb távolságú utazásokban csökkent a vasút részesedése. A fizető és díjmentes személyszállítás aránya 2010-ben lényegében változatlan (76%, ill. 24%) maradt. Az első osztályon utazók részaránya 7-ről 9%-ra nőtt. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesülnek, az utasok átlagosan csaknem kétszer olyan hosszú útra vállalkoznak első osztályon, mint másodosztályon. Az intercity-vonatok naponta több vonattal közlekednek. Eger, Salgótarján, Veszprém valamint Zalaegerszeg kivételével minden megyeszékhelyre eljutnak.

A **nemzetközi** személyszállítási teljesítmény részesedése az összteljesítményből nem változott. 2010-ben Ausztriából utaztak be legtöbben Magyarországra vasúton, és Ausztria volt a legvonzóbb kiutazási célpont is. Az Eurocity- és a nemzetközi intercity-vonatokkal Ausztriába, Németországba, Csehországba, Szlovákiába, Szerbiába, Horvátországba és Romániába lehet eljutni. A felsorolt országokat Szerbia és Románia kivételével EuroNight-vonatokkal is el lehet érni. Az EuroNight-vonatokkal megközelíthető még Szlovénia, Lengyelország és Svájc is.

3.2.2.3. Légi személyszállítás

A magyar tulajdonosi körbe tartozó légitársaságok (MALÉV, Wizz Air, Travel Service) 2010. évi utasforgalma összesen 4,5 millió fő, 1%-kal kisebb, mint az előző évben, az utaskilométerben mért teljesítmény 2%-kal, 5,6 milliárdra nőtt. Bár csökkent az utasok száma, nőtt az utazások távolsága. A visszaesés okai: a 2008-ban indult gazdasági recesszió és a 2010. áprilisi izlandi vulkánkitörés, amely miatt napokig leállították a légiközlekedést.

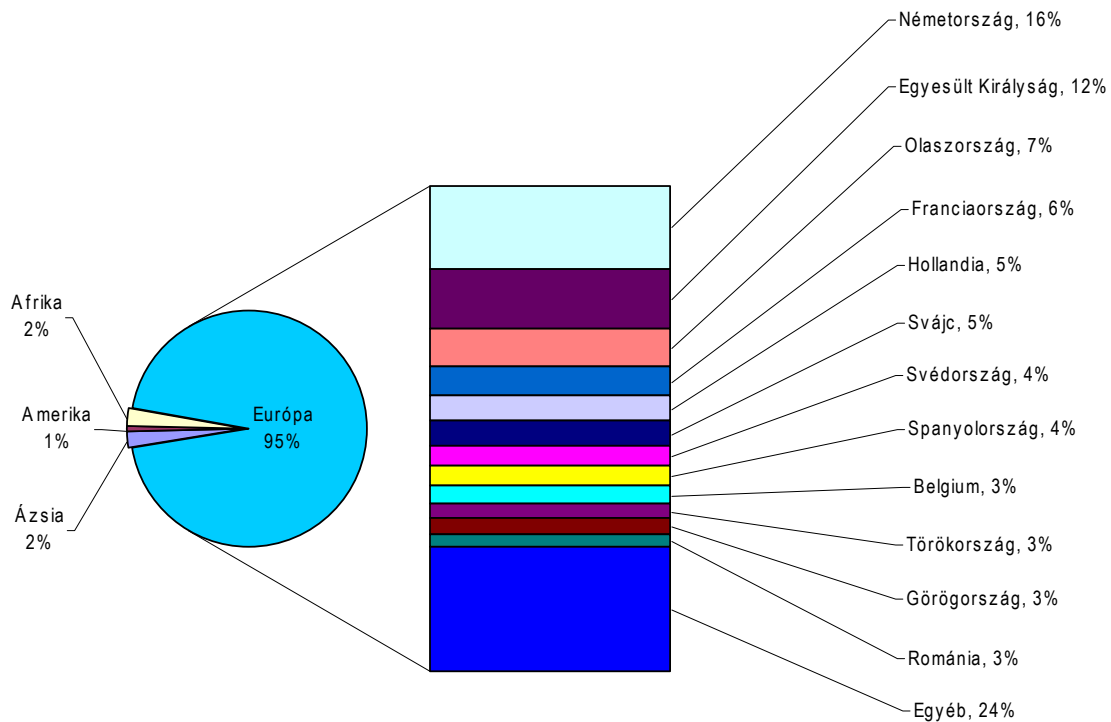
2010-ben a magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevételei 5%-kal csökkentek, de a személyszállítási díjbevételeinek csökkenési üteme némileg mérséklődött. A bevételekre az ún. *low-cost* légitársaságok egyre erőteljesebb térhódítása és a fizetőképes kereslet szűküléséből adódó árverseny is hatással volt. A 2010. évi személyszállítás díjbevételeinek teljes összege a 2008-as szintnél 25%-kal volt kisebb.

A magyarországi repülőterek utasforgalmában a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér részesedése 99,5%. A repülőtér 2010-ben 72 (2009-ben 68) ország 296 (2009-ben 272) repülőterével és 147 (2009-ben 144) légitársasággal állt üzleti kapcsolatban, utasainak száma 1%-kal, 8,2 millió főre növekedett. A légitársaságok ezt a forgalmat 2010-ben 4%-kal, 105,5 ezerre csökkenő járatszámmal realizálták. A növekvő költségek, főként az üzemanyagárak emelkedése arra ösztönözte a légitársaságokat, hogy kevesebb, de nagyobb befogadóképességű gépeket és jobb kapacitáskihasználtsággal közlekedő járatokat üzemeltessenek. A nemzetközi repülőtérrel elért desztinációk és a partner légitársaságok között igen nagy a fluktuáció, azaz 2010-re az előző évi desztinációk 22%-a, az előző évi partner légitársaságok 37%-a lecserélődött, így az összes elért reptér 29%-a és az összes légitársaság 38%-a új volt 2009-hez képest.

A budapesti repülőtérrel a járatok 95%-a európai célállomásra indul, illetve onnan érkezik Budapestre. Az Európán kívüli járatok 2010. évi részesedése fél százalékponttal kisebb az előző évinél. Az európai országok közül Németország és az Egyesült Királyság utasforgalma a legnagyobb, a két ország együttesen 28%-át adja a repülőtér összes forgalmának.

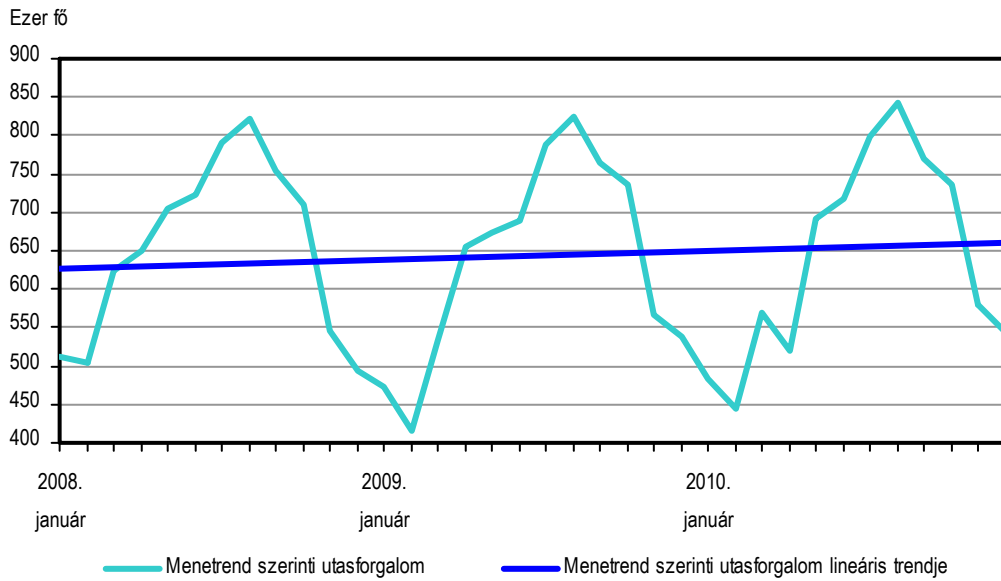
15. ábra

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása kontinensek és európai országok szerint, 2010



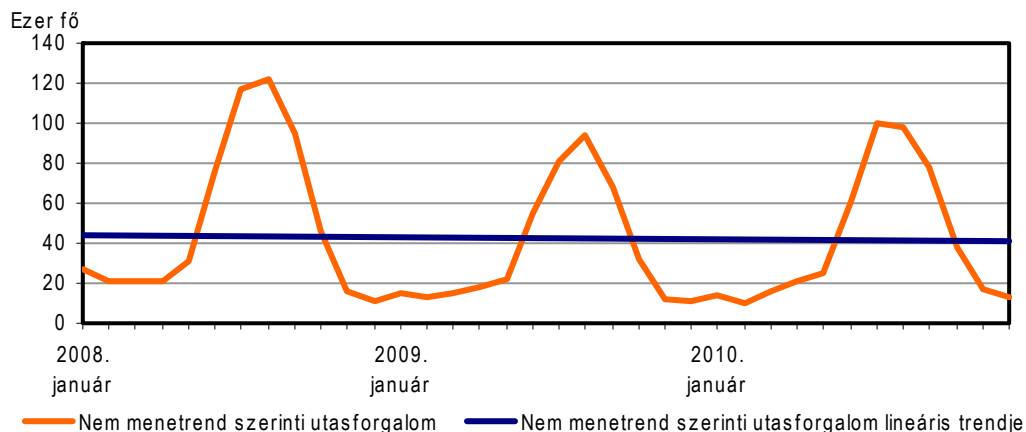
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonalitást mutat. A nyári szabadságolások ideje alatt mind az összes, mind a menetrend szerinti járatokon utazók száma hasonló mértékben növekszik, míg ősztől kora tavaszig lecsökken. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú – charter – forgalom, így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2010-ben az előző évihez viszonyítva a charterforgalom 13%-kal, a menetrend szerinti utasforgalom csekélyebb mértékben, mindössze 1%-kal nőtt.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti menetrend szerinti utasforgalmának alakulása



17. ábra

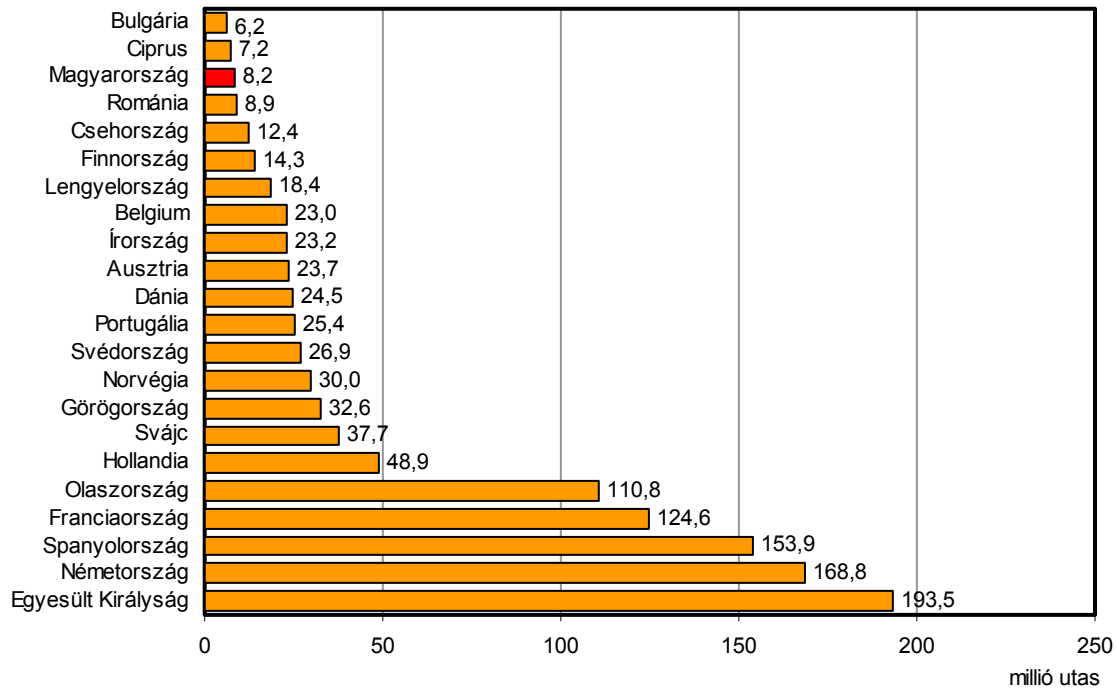
A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti nem menetrend szerinti utasforgalmának alakulása



Magyarország két legnagyobb forgalmú regionális repülőtere a sármelléki Fly Balaton és az Airport Debrecen. Mindkét légitársaság bonyolít nemzetközi utasforgalmat is. Utasaik száma a krízis következtében 2009-ben drasztikusan zuhant az előző évhez viszonyítva, a csökkenés 2010-ben tovább folytatódott, bár jóval kisebb mértékben. 2010-ben a debreceni repülőtér utasforgalma 3%-kal, 24,4 ezer főre csökkent, járatainak száma 58%-kal, ezerötszázra nőtt, ami jelzi, hogy nőtt a kisgépes forgalom részaránya a nagy utasszállító repülőgépekhez képest. A sármelléki légitársaság utasainak száma 2%-kal, 14,8 ezer főre csökkent, 2010-ben a járatok száma 69%-kal, 1700-ról 500-ra esett vissza – 2009-hez viszonyítva.

Európa légi személyszállítási nagyhatalmai (100 millió főt meghaladó utasforgalom a repülőtereken) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország. Magyarország (Liszt Ferenc Repülőtér) az európai országok közötti rangsorban repülőtéri utaslétszámát tekintve a 20. helyet foglalja el.

Európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2010



Forrás: Eurostat

3.2.2.4. Belvízi személyszállítás

A vízi személyszállítás aránya kisebb, mint 1%, 2010-ben az előző évinél 218 ezerrel, (25%-kal) kevesebb utas vette igénybe távolsági közlekedés céljából a hajókat. A teljesítmény (utaskilométerben) 18 milliőről 14 millióra csökkent. Az egyre mérsékeltebb kereslet fő oka a többi utazási módhoz képest jóval magasabb menetdíj (az egy utaskilométerre jutó menetdíjbevétele például az autóbusz esetében 7,4 forint, míg hajón utazva ennek több mint hat és félszerese, 48,6 forint). Az átlagos utazási távolság a Balatonon hosszú ideje változatlan, 9,6–9,8 km. A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság 2008 és 2009 között 34%-kal – 64,1 km-ről 42,2 km-re – csökkent, majd 2010-ben 55,1 km-re nőtt. A személyhajózás egyre inkább kivételes alkalmá válik. Viszonylag népszerűek a dunakanyari kirándulóhajók és az egyetlen nemzetközi menetrendszerű járat – a bécsi –, valamint a balatoni településeket összekötő járatok. Az ilyen utazások azonban mind szabadidős programokhoz, pihenéshez, nyaraláshoz kapcsolódnak.

3.2.3. Személyszállítás az Európai Unióban

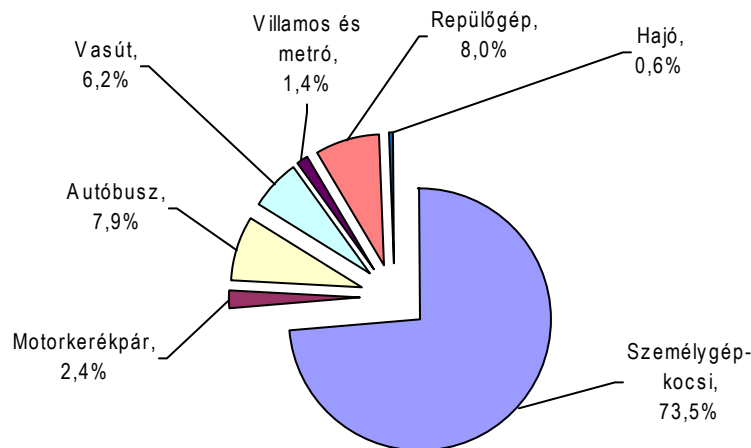
Az Európai Unióban a 2009. évi személyszállítási teljesítmény (6 503 milliárd utaskilométer) 22%-kal volt magasabb, mint az 1995. évi. A legnagyobb mértékben, 51%-kal (522 milliárd utaskilométerre) a repülőgépen történő személyszállítás emelkedett, a motorkerékpár-, a villamos- és metró-, illetve a személygépkocsi-forgalom 28, 25, illetve 23%-kal nőtt. A személygépkocsi-forgalom részaránya az összforgalomnak (4 781 milliárd utaskilométer) 74%-a. A repülőgépes utazások a

személyszállításból 2009-ben 8%-kal részesedtek, és ezzel meghaladták az autóbuzsosz, valamint vasúti személyszállítás arányát.

A személyszállítás utaskilométerben mért összteljesítménye 2009-ben csekély mértékben ugyan, de csökkent, ezen belül – a közösségi közlekedés rovására – nőtt viszont a motorkerékpáros, valamint a személygépkocsis közlekedési módok teljesítménye.

19. ábra

Személyszállítás megoszlása az Európai Unióban módok szerint, utaskilométer alapján, 2009



Forrás: EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2011.

4. Közlekedési balesetek

4.1. Balesetek közlekedési módok szerint

Magyarország EU-tagállamként egyre nagyobb figyelmet fordít a biztonságos közlekedésre. Előtérbe került a közlekedési balesetek kimutatása a közlekedés egyéb nem kívánatos hatásainak mérésével együtt (ilyenek pl. CO₂-kibocsátás, légszennyezés, környezetszennyezés, veszélyes anyagok szállítása stb.).

A közlekedés, ami az egyéni közlekedés mellett magában foglalja a személy- és áruszállítást is, mérhető kockázattal jár. A légi közlekedés az utazás legbiztonságosabb formája, ezt követi a vízi és a vasúti közlekedés. A közúti balesetek kockázata a legnagyobb, mivel a személyforgalom túlnyomó része közutakon történik. A légi, vízi és vasúti forgalmi balesetek száma alig haladja meg a közlekedési balesetek számának 1%-át. A közúti közlekedési balesetknél csak azokról az esetekről van országos szinten információ, ahol személysérülés miatt rendőri intézkedésre volt szükség. 2010-ben egyetlen súlyos anyagi kárral járó vasúti baleset történt (vasúti jármű kisiklása), de nem járt személysérüléssel. Belvizeinken 41 súlyos anyagi káros forgalmi baleset történt, ebből 83% a Dunán. Súlyos anyagi kárral járó légi forgalmi baleset mindössze 6 esetben történt.

4.2. Személy sérüléssel járó közlekedési balesetek

Magyarországon 2010-ben az összes közlekedési módozatnál csökkent a személy sérüléssel járó forgalmi balesetek száma, az előző évinél a közúton 9, a vasúton 21, a vízen 33, a levegőben történt baleseteknél 31%-kal kisebb esetszámmal.

2010-ben a vasúti baleseteknél a 21%-os csökkenés ellenére a közúti járművel ütközés balesetkategóriában 8%-os növekedést regisztráltak. Egyetlen személy sérüléssel járó belvízi forgalmi baleset történt.

A közúti közlekedési balesetek száma 9%-kal csökkent 2010-ben az előző évhez viszonyítva. A balesetek kimenetele is némileg kedvezőbbben alakult. A halálos balesetek részaránya 2010-ben változatlanul 4%, a súlyos sérüléssel járó balesetek aránya 31%-ról 30%-ra csökkent, mialatt a könnyű sérüléssel járó baleseteké 65%-ról 66%-ra nőtt.

A balesetek fajlagos mutatói közül folyamatosan csökkent a Magyarországon bejegyzett gépjárművekre jutó balesetek száma. A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma 2009-ben 47, 2010-ben 43, úgy, hogy a közúti gépjárműállomány is csökkent. A meghalt, megsérült személyek tízezer lakosra jutó száma fogyó népesség mellett 2010-ben 22-re csökkent (2009-ben 24 volt).

A forgalomban leggyakrabban útkereszteződésben ütköztek – 2134 esetben – a keresztirányból érkező és egyenesen haladó járművek. A második leggyakoribb baleset, amikor a gépjárművek egyenes úton haladtak, és különböző okok miatt a menetirány szerinti jobb oldalon elhagyták az útpályát. A gyalogosokat leggyakrabban – 500 esetben – nem kijelölt gyalogátkelőhelyen, útkereszteződésen kívül ütötték el. Ez a balesettípus a gyalogoselütések 19%-a.

A balesetek 92%-a a járművezetők hibájából történt. Ezeknek 23%-át okozták nők, részarányuk 1 százalékponttal nagyobb, mint 2009-ben. A sebesség nem megfelelő megválasztásából származó balesetek száma 10%-kal csökkent 2010-ben az előző évihez képest, ezen belül viszont 23%-kal nőtt az időjárási és látási viszonyoknak nem megfelelő sebesség megválasztására visszavezethető balesetek száma.

A gyalogosok hibájából a balesetek 6%-a következett be 2010-ben, ez az arány megegyezik a 2009 évvel, bár a gyalogosok a csökkenő baleseti számok miatt 9%-kal kevesebb balesetet okoztak, ezen belül 17%-kal kevesebbszer léptek le vigyázatlanul, hirtelen az útestre, viszont 12%-kal többször haladtak át tilos jelzésen. A gyalogoselütések 30%-a kijelölt gyalogátkelőhelyen történt.

A balesetek 62%-át személygépkocsik, 11%-át kerékpárosok, 10%-át teherszállító járművek, 6%-át gyalogosok, 5%-át segédmotoros kerékpárok, 4%-át motorosok okozták, és 2%-ban egyéb okok játszottak közre. 2010-ben a kerékpárosok és a tehergépjárművek által okozott balesetek aránya nőtt meg a balesetekben belül 2009-hoz képest mindkét esetben 1 százalékponttal. A **2010. januártól hatályos KRESZ-módosítás** a kerékpárosok közlekedését több ponton is megkönnyítette. Az intézkedések hatására 2010-ben a kerékpárosok által okozott balesetek száma az előző évvel azonos szinten maradt azzal együtt, hogy többen választották ezt a közlekedési formát. A teherszállító járművek 2%-kal több balesetet okoztak, mint 2009-ben.

4.2. Személy sérüléssel járó közlekedési balesetek

Magyarországon 2010-ben az összes közlekedési módozatnál csökkent a személy sérüléssel járó forgalmi balesetek száma, az előző évinél a közúton 9, a vasúton 21, a vízen 33, a levegőben történt baleseteknél 31%-kal kisebb esetszámmal.

2010-ben a vasúti baleseteknél a 21%-os csökkenés ellenére a közúti járművel ütközés balesetkategóriában 8%-os növekedést regisztráltak. Egyetlen személy sérüléssel járó belvízi forgalmi baleset történt.

A közúti közlekedési balesetek száma 9%-kal csökkent 2010-ben az előző évhez viszonyítva. A balesetek kimenetele is némileg kedvezőbben alakult. A halálos balesetek részaránya 2010-ben változatlanul 4%, a súlyos sérüléssel járó balesetek aránya 31%-ról 30%-ra csökkent, mialatt a könnyű sérüléssel járó baleseteké 65%-ról 66%-ra nőtt.

A balesetek fajlagos mutatói közül folyamatosan csökkent a Magyarországon bejegyzett gépjárművekre jutó balesetek száma. A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma 2009-ben 47, 2010-ben 43, úgy, hogy a közúti gépjárműállomány is csökkent. A meghalt, megsérült személyek tízezer lakosra jutó száma fogyó népesség mellett 2010-ben 22-re csökkent (2009-ben 24 volt).

A forgalomban leggyakrabban útkereszteződésben ütköztek – 2134 esetben – a keresztirányból érkező és egyenesen haladó járművek. A második leggyakoribb baleset, amikor a gépjárművek egyenes úton haladtak, és különböző okok miatt a menetirány szerinti jobb oldalon elhagyták az útpályát. A gyalogosokat leggyakrabban – 500 esetben – nem kijelölt gyalogátkelőhelyen, útkereszteződésen kívül ütötték el. Ez a balesettípus a gyalogoselütések 19%-a.

A balesetek 92%-a a járművezetők hibájából történt. Ezeknek 23%-át okozták nők, részarányuk 1 százalékponttal nagyobb, mint 2009-ben. A sebesség nem megfelelő megválasztásából származó balesetek száma 10%-kal csökkent 2010-ben az előző évihez képest, ezen belül viszont 23%-kal nőtt az időjárási és látási viszonyoknak nem megfelelő sebesség megválasztására visszavezethető balesetek száma.

A gyalogosok hibájából a balesetek 6%-a következett be 2010-ben, ez az arány megegyezik a 2009 évvel, bár a gyalogosok a csökkenő baleseti számok miatt 9%-kal kevesebb balesetet okoztak, ezen belül 17%-kal kevesebbszer léptek le vigyázatlanul, hirtelen az útestre, viszont 12%-kal többször haladtak át tilos jelzésen. A gyalogoselütések 30%-a kijelölt gyalogátkelőhelyen történt.

A balesetek 62%-át személygépkocsik, 11%-át kerékpárosok, 10%-át teherszállító járművek, 6%-át gyalogosok, 5%-át segédmotoros kerékpárok, 4%-át motorosok okozták, és 2%-ban egyéb okok játszottak közre. 2010-ben a kerékpárosok és a tehergépjárművek által okozott balesetek aránya nőtt meg a balesetekben belül 2009-hoz képest mindkét esetben 1 százalékponttal. A **2010. januártól hatályos KRESZ-módosítás** a kerékpárosok közlekedését több ponton is megkönnyítette. Az intézkedések hatására 2010-ben a kerékpárosok által okozott balesetek száma az előző évvel azonos szinten maradt azzal együtt, hogy többen választották ezt a közlekedési formát. A teherszállító járművek 2%-kal több balesetet okoztak, mint 2009-ben.

A gyorsforgalmi úthálózat a legbiztonságosabb közúti közlekedési útvonal, ahol a nagy forgalmi leterheltség ellenére a balesetek mindössze 4%-a történik. Az úthasználók 2010-ben 156 km-rel hosszabb autópályán közlekedhettek, a gyorsforgalmi úthálózaton történt balesetek száma 2%-kal nagyobb, mint 2009-ben.

Az ittasan okozott balesetek aránya az összes baleset 12%-a, a 2009 évi arány 13%. A személygépkocsi-vezetők által ittasan okozott balesetek száma 25%-kal kisebb az előző évinél, az összes ittasan okozott balesetszám csökkenése 2010-ben 17%-os. A kerékpárosok által ittasan okozott balesetek száma 3%-kal nőtt.

4.2.1. Halálessel végződő balesetek

A balesetek kimenetelének legsúlyosabb formája az, amelyik halálessel végződik. A 2010-ben történt 3 halálos kimenetelű légi forgalmi közlekedési balesetben 2 utas és a forgalmi személyzet három tagja vesztette életét. A hazai vízi utakon 3 személy halt meg forgalmi balesetben. Vasúti balesetben 82 fő hunyt el, 9 személlyel kevesebb, mint 2009-ben. A vasúti balesetek következtében az idegen személyek (nem utas és nem személyzet) haláloztak el nagyobb arányban.

Közúti közlekedési balesetben Magyarországon 2010-ben 740 személy vesztette életét. A meghalt személyek száma már 2008-ban – több mint negyven év óta első alkalommal – 1000 fő alá csökkent.

A 2003-tól 2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikai stratégia – az EU Fehér Könyvének 2006. évi félidős értékelésével egy időben – előírta, hogy 2010-ig a halálos balesetek száma 20%-kal, 2015-re pedig 50%-kal csökkenjen 2001-hez viszonyítva. A magyarországi – 2010. évre elérni kívánt – csökkenési arányszám már 2008-ban teljesült.

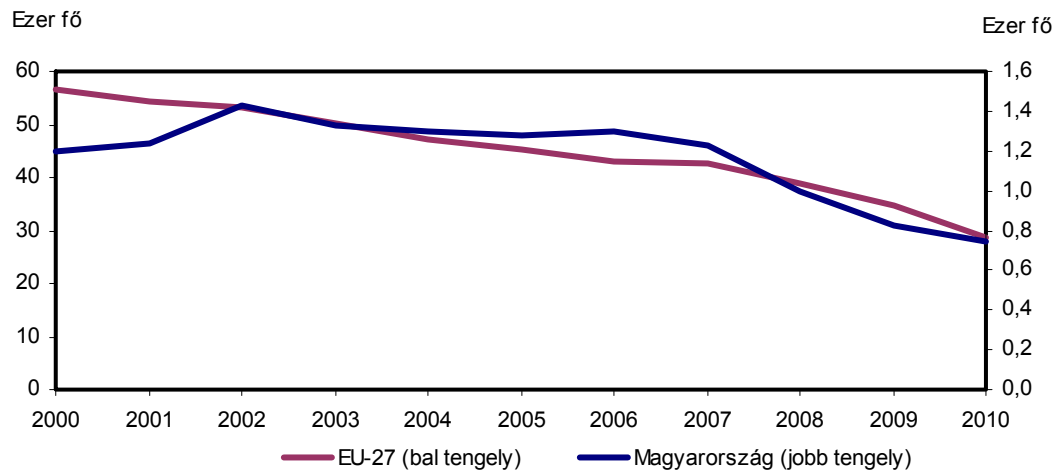
Ezt az eredményt intézkedések egész sora alapozta meg. A közúti közlekedési előéleti pontrendszer 2008-as szigorításának célja az önkéntes jogkövető magatartás elősegítése. A 2008. január 20-tól érvényben lévő új jogszabály, miszerint a járművezető bármilyen kismértékű alkoholos befolyásoltsága a vezetői engedély helyszíni elvételével jár, hozzájárult a kedvező tendencia erősödéséhez.

4.2.2. Halálessel végződő közlekedési balesetek az Európai Unióban

Az Európai Unió légi közlekedési folyosóin 2010-ben 2 személy szenvedett el nagygéppel halálos légi közlekedési balesetet, míg 2009-ben 9 fő. Vasúti balesetben 2009-ben 1371 személy halálozott el, közülük csak 34 személy utazott ténylegesen vasúttal – utasként. Az áldozatok többsége a vasúti átjárót használó, vagy a síneken áthaladó idegen személy volt.

Személy sérüléssel közúti közlekedési balesetekben az EU-ban meghalt személyek száma 12%-kal kisebb 2010-ben, mint 2009-ben. Az unió 2004. évi bővítését követően 2010-ig elérendő cél volt, hogy a közúti balesetben elhunyt személyek száma évente legfeljebb 25 000 fő legyen, közösségi szinten – az előzetes adatok alapján – ez nem teljesült.

A közúti közlekedési balesetben meghaltak száma Magyarországon és az Európai Unióban



A 2010. évi közúti baleseti halálozási szám mintegy 30 000 fő, továbbá a társadalmi-gazdasági költségek miatt a közlekedésbiztonság továbbra is elsőbbséget élvező terület marad az unió cselekvési programjaiban (*European Road Safety Action Programme 2011–2020*). A programról és az egyes tagországok közlekedésbiztonsági intézkedéseiről a közlekedésért felelős bizottság által üzemeltetett weboldal bővebb információval szolgál. Elérhető az alábbi útvonalon: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm.

Jelmagyarázat:

- = nincs adat
- ... = az adat ismeretlen
- X = a mutató nem értelmezhető.
- + = előzetes adat

Táblázatok

Elérhetőségek

Felelős szerkesztő: Dr. Probáld Ákos főosztályvezető
További információ: Gilyán Csaba
Telefon: (06-1) 345-6625, csaba.gilyan@ksh.hu
www.ksh.hu