

## Jelentés a szállítási ágazat helyzetéről, 2012

### A tartalomból

<a href="#">Bevezető</a>	1
<a href="#">1. A szállítás és a közlekedés helye a magyar gazdaságban</a>	1
<a href="#">1.1. Regisztrált szervezetek, vállalkozások</a>	1
<a href="#">1.2. Értékesítés nettó árbevétele</a>	2
<a href="#">1.3. Bruttó hozzáadott érték</a>	2
<a href="#">1.4. Beruházások</a>	2
<a href="#">1.5. Bruttó átlagkereset</a>	2
<a href="#">1.6. A szolgáltatások külkereskedelmi forgalma</a>	2
<a href="#">2. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak</a>	2
<a href="#">2.1. Közlekedési infrastruktúra</a>	2
<a href="#">2.2. Járműállomány</a>	3
<a href="#">2.3. Üzemanyagárak és -töltőállomások</a>	3
<a href="#">3. Szállítási teljesítmények</a>	4
<a href="#">3.1. Áruszállítás</a>	4
<a href="#">3.1.1. Közúti áruszállítás</a>	4
<a href="#">3.1.2. Vasúti áruszállítás</a>	5
<a href="#">3.1.3. Belvízi áruszállítás</a>	5
<a href="#">3.1.4. Csővezetékes áruszállítás</a>	6
<a href="#">3.1.5. Áruszállítás az Európai Unióban</a>	6
<a href="#">3.2. Személyszállítás</a>	6
<a href="#">3.2.1. Helyi személyszállítás</a>	6
<a href="#">3.2.2. Helyközi személyszállítás</a>	7
<a href="#">3.2.2.1. Közúti személyszállítás</a>	7
<a href="#">3.2.2.3. Légi személyszállítás</a>	7
<a href="#">3.2.2.4. Belvízi személyszállítás</a>	8
<a href="#">3.2.3. Személyszállítás az Európai Unióban</a>	8
<a href="#">4. Közlekedési balesetek</a>	9
<a href="#">4.1. Személysérüléssel járó közlekedési balesetek</a>	9
<a href="#">4.2. Halálessel végződő balesetek</a>	9
<a href="#">4.3. Halálessel végződő közlekedési balesetek az Európai Unióban</a>	9

### Bevezetés

A különböző szállítási módokat végzett folyamatos szolgáltatási tevékenység – a bennük részt vevők mozgását összekapcsoló érrendszerként – biztosítja a gazdaság és a társadalom folyamatos működését, lendületben és egymással szoros kölcsönhatásban tartja kapcsolatukat. A szállítási ágazat 2012. évi helyzetéről készült éves összefoglaló kiadványunkban rövid áttekintést nyújtunk a regisztrált szervezetek, a működő vállalkozások számáról, a bruttó hozzáadott érték, a beruházások, a foglalkoztatottak számának és bruttó átlagkeresetének alakulásáról, valamint a szolgáltatások külkereskedelmi forgalmában elért részarányokról. Részletes áttekintést nyújtunk a közlekedési infrastruktúra és a járműállomány helyzetéről, változásáról, az üzemanyagárak és a töltőállomások számának alakulásáról. A korábbi években kialakított tartalmi struktúrának megfelelően külön-külön bemutatjuk mind az áru-, mind a személyszállítási módokat tevékenységét jellemző természetes mutatókban bekövetkezett változásokat. A hazai helyzet áttekintésével, valamint az Európai Unió főbb adatainak ismertetésével átfogó tájékoztatást adunk a személysérüléssel járó balesetek alakulásáról.

### 1. A szállítás és a közlekedés helye a magyar gazdaságban

2012. december 31-én a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban<sup>1</sup> tartották nyilván a gazdasági szervezetek 2,2, illetve a vállalkozások 2,4%-át. A ténylegesen működő vállalkozások aránya 2011-ben ennél magasabb volt (4,3%). A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban állították elő a teljes nemzetgazdaság 2012. évi folyó áron számított bruttó hozzáadott értékének 6,2, a beruházások értékének 15,2%-át, és itt dolgozott a foglalkoztatottak 7,2%-a.

#### 1.1. Regisztrált szervezetek, vállalkozások

2012 végén a szállítási ágazatokban<sup>2</sup> regisztrált 37 978 gazdasági szervezet 99,9%-a önálló vállalkozó és társas vállalkozás volt, az egyéb gazdasági szervezetek száma viszonylag kevés (49 darab, 0,1%). Kétharmadukat a gazdasági szervezetek regiszterében a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatba jegyezték be a 2012. december 31-i állapot szerint.

A regisztrált vállalkozások száma évek óta 38–39 ezer között ingadozik, 2012-ben viszont kissé csökkent, számuk ekkor 37 929 volt. A szállítási tevékenységet végző vállalkozások több mint 84%-át a szárazföldi, csővezetékes ágazatban regisztrálták, ezen belül kétharmadukat a közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes alágazatokban. Az elmúlt év végén a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban regisztrált 5600 vállalkozás aránya megközelítette a 15%-ot, több mint 85%-uk főtevékenység szerint szállítást kiegészítő tevékenységet végzett. A nemzetgazdasági ág egészét tekintve az önálló vállalkozók és a társas vállalkozások aránya szinte megegyezett. A regisztrált társas vállalkozások háromnegyede, 14 351 vállalkozás korlátozott felelősségű társasági formában, további 4335 vállalkozás közel 23%-os részesedéssel betéti társaságként volt nyilvántartva 2012 végén. A szállítási, raktározási ágazatokban bejegyzett vállalkozások 86%-a legalább egy főt foglalkoztatott,

<sup>1</sup> A TEÁOR'08 szerint a Szállítás, raktározás (H) nemzetgazdasági ág magába foglalja a Postai, futárpostai tevékenység ágazatot is.

<sup>2</sup> Ebben a kiadványban a TEÁOR'08 szerint a szárazföldi, csővezetékes, a vízi, és a légi szállítási ágazatokat, valamint a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatot foglalja magában.

létszám-kategória szerinti megoszlásuk nem egyenletes, mintegy 75%-uk 1–4, közel 9%-uk 5–19 fő közötti, és mindössze 2,2%-uk tartozott a 20 főnél többet foglalkoztató vállalkozások kategóriájába.

A működésüket megkezdő vagy azt éppen megszüntető, felfüggesztő, felszámolás, végelszámolás alatt lévő vállalkozások száma évek óta jelentős, különösen nagy a mozgás az önálló vállalkozók körében.

### 1.2. Értékesítés nettó árbevétele

2012-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban a 4 fő feletti vállalkozások értékesítésből származó nettó árbevétele folyó áron 3461 milliárd forint, a nemzetgazdaság összes nettó árbevételének 5,7%-a volt. A nemzetgazdasági ág árbevétele folyó áron számítva 4,3%-kal haladta meg az előző évi teljesítményt. A postai és futárpostai tevékenységek ágazat adata nélkül, csak a szállítási, a raktározási és szállítást kiegészítő tevékenység ágazatokban 3225 milliárd forintnak megfelelő nettó árbevétel képződött, ennek 48,9%-át, 1576 milliárd forintot a szárazföldi és a csővezetékes ágazat vállalkozásai állítottak elő 2012-ben.

Az elmúlt évben a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazat 4 főnél többet foglalkoztató vállalkozásai 1342 milliárd forint nettó árbevételrel könyveltek el, ez az összeg majdnem 42%-a az összes szállítási ágazat teljesítményének. A légi szállítás ágazat részesedése a korábbi évekhez képest – nemzeti légitársaságunk, a Malév megszűnésével – 2012-ben 8,7%-ra visszaesett. Az ágazat vállalkozásainál folyó áron megközelítőleg 280 milliárd forint nettó árbevétel keletkezett, mintegy 18%-kal kevesebb, mint 2011-ben. A szállítási ágazatok között a legkisebb súllyal rendelkező, a vízi szállítást főtevékenységként végző vállalkozások nettó árbevétele emelkedett a legnagyobb, 24%-ot meghaladó mértékben, mintegy 27,3 milliárd forintra.

### 1.3. Bruttó hozzáadott érték

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 2012-ben folyó áron számítva 1453 milliárd forint összegű bruttó hozzáadott érték keletkezett, ebből 1310 milliárd forintot a szállítás, raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatokban tevékenykedő vállalkozások állítottak elő. 2012-ben az előző évhez viszonyítva mind a teljes nemzetgazdasági ágban, mind az ezen belüli szállítás, raktározás ágazatokban több mint 20 milliárd forinttal (1,5%-kal) csökkent a megtermelt bruttó hozzáadott érték. 2012-ben a bruttó hozzáadott érték volumenindexe 1,3%-kal mérséklődött a 2011. évi adathoz képest, ez valamelyest kisebb, mint a folyó áras indexnél mért csökkenés.

### 1.4. Beruházások

2012-ben a szállítás, raktározás ágazatokban a beruházások folyó áron számított értéke meghaladta az 500 milliárd forintot, 16 milliárd forinttal (3,4%) több volt, mint az előző évben, de 147 milliárd forinttal (22,7%) elmaradt a 2010. évi teljesítménytől. Részesedése a nemzetgazdaság összes beruházásának teljesítményértékéből közel 15%, jelentősen nagyobb, mint az ágazatok tevékenységét jellemző többi makromutató hányada, ugyanakkor a tárgyévi részesedése 5 százalékponttal kisebb, mint a 2010. évi volt. A beruházási hajlandóság 2010–2012 között a szállítási ágazatokon belül a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatokban volt a legjelentősebb, 2012-ben az ágazati beruházás 72,3%-a itt valósult meg, a szárazföldi és csővezetékes ágazatok részesedése 25,6% volt. 2012-ben a vasúti szállítás alágazatban a beruházások alig haladták meg a 2010. évi érték kétötödét, a közúti teher- és a csővezetékes szállítás szakágazataiban pedig 53,7%-os volt a visszaesés.

1. tábla

#### Beruházások, folyó áron

Megnevezés	2010	2011	2012 <sup>3</sup>
Nemzetgazdaság összesen, milliárd forint	3 303,9	3 441,7	3 349,0
Szállítás, raktározás (postai, futárpostai tevékenység nélkül), milliárd forint	647,3	483,9	500,2
A szállítási alágazat beruházásainak aránya az összes beruházásból, %	19,6	14,1	14,9

<sup>3</sup> A 4 fő fölötti vállalkozások és a központi és helyi költségvetés szervezetei, társadalombiztosítás és kijelölt nonprofit szervezetek, a TEÁOR/08 szerint.

### 1.5. Bruttó átlagkereset

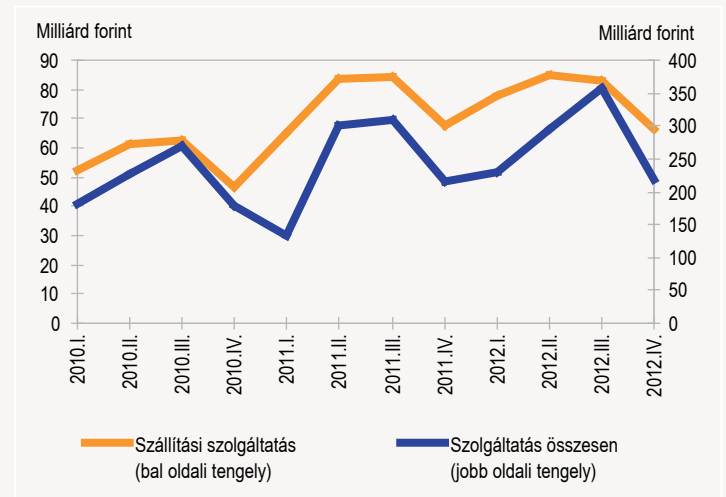
A szállítási ágazatokban a 4 főnél többet foglalkoztató társas vállalkozások<sup>3</sup> körében a bruttó átlagkereset 222 ezer forint volt 2012-ben. A bruttó átlagkereset nominálisan 3,4%-kal nőtt a 2011. évi értékhez mérten, az átlag azonban igen nagy eltéréseket takar. A légi közlekedésben dolgozók fizetése továbbra is a legkedvezőbb, 2012-ben havi bruttó átlagkeresetük 518 ezer forint volt (a nemzetgazdasági átlag több mint kétszerese). A légi szállítást kiegészítő szolgáltatást végzők havi keresete 576 ezer forint, a közúti teherszállításban foglalkoztatottaké viszont nem érte el a 150 ezer forintot sem.

### 1.6. A szolgáltatások külkereskedelmi forgalma

A szállítási ágazatok a szolgáltatások külkereskedelmi forgalmából 21,0%-kal részesednek, arányuk az exportban évek óta meghaladja a 20%-ot, az importon belül 18–20% között változik. A szállítási szolgáltatások 2012. évi importja folyó áron 695, exportja 1008 milliárd forint volt, az előző évinél 7,3, illetve 6,3%-kal több folyó áron számítva. A szállítás azon kevés szolgáltatásfajta egyike, amelyre évről évre aktívum jellemző. 2012-ben a 313 milliárd forintos aktívum a szolgáltatások külkereskedelmi többletének 28,4%-át jelentette.

1. ábra

#### A szolgáltatások és a szállítási szolgáltatások külkereskedelmi egyenlege



## 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 2012. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 31 692 kilométer, a helyi közutaké 170 250 kilométer. 2011-hez viszonyítva az országos közutak hossza és összetétele nem változott jelentősen, a minimális csökkenés azért következett be, mert több állami utat adtak át önkormányzati kezelésbe, mint amennyi újonnan épült.

Az országos építésű normál nyomtávú **vasutak építési hossza** 2012-ben 7352 kilométer volt, ezen belül a **működtetett vasútvonalak hossza** (7282 kilométer) 176 kilométerrel hosszabb az egy évvel korábbihoz képest.

A villamosított pályák aránya, Magyarországon 41% volt 2012-ben. A két vagy annál több vágányú vasúti pályák hosszának aránya a hazai összhálózatban 16%.

A **parti építésű (közforgalmú és üzemi) kikötők** száma 2010 és 2012 között nem változott (53). A magyarországi vízi áruszállításban továbbra is a három országos közforgalmú kikötő a meghatározó: a bajai, a csepeli és a győr-gönyői.

Magyarországon a **légi szállítási forgalom** főként a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre koncentrálódik, tekintettel központi

elhelyezkedésére és kiváló infrastruktúrájára. Az országban további négy nyilvános nemzetközi repülőtér üzemel: a debreceni, a győr–péri, a pécs–pogányi és a sármelléki. Közülük a Debrecen Airport és a sármelléki Hévíz Balaton Airport (volt Fly Balaton Airport) utasforgalma méltó említésre.

A **csővezeték**-hálózat hossza 2012-ben 8 ezer kilométer, ezen belül a földgázvezetékeké 5,8 ezer, a kőolajé 848 kilométer, az egyéb szénhidrogén-vezetékeké 1,4 ezer, nem változott az előző évihez képest.

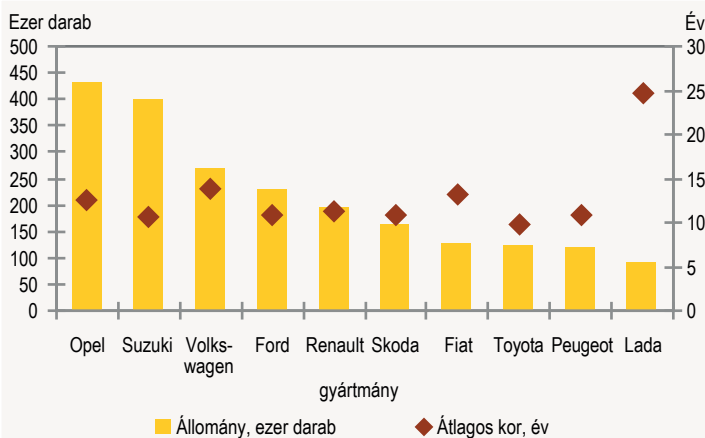
## 2.2. Járműállomány

A **közúti gépjármű-állomány** 2012-ben (3,6 millió gépjármű) lényegében az előző évvel azonos szinten maradt. Az átlagos életkor 12,5 év, a 2007-ig tartó csökkenést követően az állomány 2008 óta 2,1 évvel öregedett.

A **személygépkocsik** száma a 2009–2011-es mérséklődést követően 2012-ben kismértékben nőtt (0,6%-kal), azonban továbbra is 3 milliónál kevesebb. Az állomány harmadát Közép-Magyarországon regisztrálták. 2012 végén a hazai személygépjármű-állományban az Opel, a Suzuki, a Volkswagen, a Ford és a Renault márkák aránya együtt 51% volt. Az autók átlagos kora az utóbbi néhány évben egyre nő – 2010-ben 11,3, 2011-ben 11,9 év volt –, és változatlanul magas, 2012-ben 12,5 év volt. Valamivel kedvezőbb a hazai gyártású Suzuki (10,7 év) vagy a japán gyártmányok esetében (Toyota: 9,7 év, Nissan: 10,8 év, Honda: 10,7 év). A csaknem hárommillió személygépkocsi-állomány 89%-a katalizátorral ellátott.

2. ábra

**A személygépjármű-állomány kora és összetétele 2012 végén (a népszerű márkák)**



2011-ben növekedésnek indult a Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik darabszáma, ennek mértéke 2012-ben már 39%, ami közel 107 ezer autót jelent. Az első forgalomba helyezéseken belül az Opel, a Volkswagen, a Ford, a BMW és a Renault márkák a legnépszerűbbek, 12, 11, 9, 7, illetve 6%-os részesedéssel. Kedvezőtlen tendencia, hogy a hazai első forgalomba helyezések között folyamatosan növekedett a használt személygépkocsik aránya, amely 2010-ben 25, 2011-ben 38, 2012-ben pedig már 46% volt.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik aránya a 2010. évi 50%-ról, 2011-ben 54%-ra nőtt, 2012-ben lényegében nem változott, már harmadik éve meghaladja a benzinnel működőket. A személygépkocsi-állományban 1 százalékponttal, 23%-ra bővült a részesedésük, 2012 végén 683 ezer dízelmeghajtású gépkocsi volt forgalomban.

A természetes személyek személygépjármű-vásárlása jelentősen, 48, a jogi személyeké 26%-kal volt magasabb, mint az előző évben. 2012-ben 20%-kal több (57 ezer) új személygépjárművet jegyeztek be, mint 2011-ben. Ezzel párhuzamosan a használt gépjárművek 2012. évi bejegyzéseinek száma 72%-kal, 50 ezerre nőtt.

A **motorerékpár**-állomány 2012-ben 3%-kal, 151 ezer darabra nőtt. Az állományon belül a japán márkák főlényben vannak. Az év során

Magyarországon első alkalommal regisztrált motorerékpárok 51%-a a Honda, a Suzuki és a Yamaha márkák közül került ki.

A hazai **autóbusz**-állomány 2012-ben lényegében nem változott (17,3 ezer darab). A Mercedes, a MAN, a Volvo és az Iveco térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából. Az állomány átlagos kora 2010-ben 13,4, 2011-ben 13,9, 2012-ben 14,5 év volt, az említett legnépszerűbb márkák kora kivétel nélkül nőtt az előző évekhez képest. Az autóbuszpark döntően (98%) dízelüzemű. Az autóbuszok első magyarországi forgalomba helyezéseinek száma évről évre csökken, 2012-ben már csak 572 volt, ez az előző évinek 88, a 2010. évinek 87%-a. Az összes először forgalomba helyezett autóbusz 36%-a Mercedes (123 darab) és Volvo (82 darab) típusú volt.

A **tehergépjármű**-állomány lényegében változatlan maradt, ezen belül a 3,5 tonna össztömeg alatti tehergépjárművek száma stagnált, a 3,5 és 7,5 tonna közöttiek száma közel 1%-kal nőtt, a 7,5 és 12 tonna közöttiek száma 5, a 12 tonna feletti tehergépjárművek száma 3%-kal csökkent.

A **vasúti gördülőállományban** a mozdonyok száma 2%-kal csökkent 2012-ben. A járműállományon belül a vasúti személykocsik száma 1, a vasúti teherkocsik száma 9%-kal volt kevesebb az előző évinél.

2012-ben a **földalatti és a HÉV** járműállománya nem változott, a **villamosok** száma 18-cal, a **metróké** – az új Alstom-szerelvények üzembe állításával – 23-mal lett több, miközben a **trolibuszok** száma 7-tel csökkent. 2011-hez képest számottevő változás mindössze a villamoshálózatban volt, a vonalak hossza 9, a vágányoké 12 kilométerrel növekedett a villamosközlekedés szegedi fejlesztésének következtében.

A Magyarországon bejegyzett **áruszállító vízi járművek** száma mintegy 4%-kal volt kevesebb, mint 2011-ben. 2012 végén 429 magyar felségjelű áruszállító hajót és uszályt tartottak nyilván. A **nem áruszállító hajók** száma 24 296, ezen belül a személyhajók és a kompok száma nem változott, a kishajóké 438, az úszóműveké 9 darabbal bővült. 2012-ben csaknem 21,5 ezer motoros és vitorlás kishajó szerepelt a magyar lajstromban.

A Magyarországon bejegyzett **polgári repülőgépek** 2012. végi száma (1246) lényegében megegyezett az egy évvel korábbival. Ezen belül a kereskedelmi célú repülőgépek száma kevesebb mint harmadára esett vissza egy év alatt. A Malév-csőd miatti flottakivonás következményeként az állományban a 9 tonnán felüli, kereskedelmi célú – tehát a légi szállítás döntő részét lebonyolító – repülőgépek darabszáma 24%-kal, 53-ra esett.

## 2.3. Üzemanyagárak és -töltőállomások

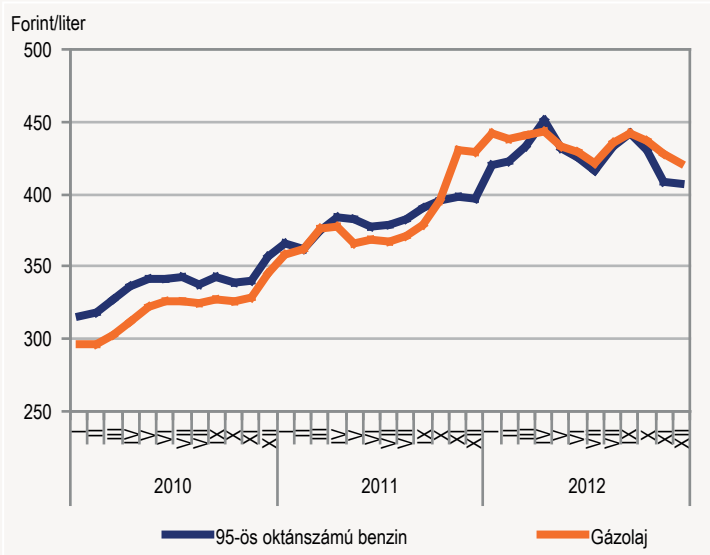
A Magyarországon működő közforgalmú **üzemanyag-töltőállomások száma** 2012 év végén 2257 volt. Ezek területi eloszlását az adott megye, a régió négyzetkilométerben mért nagyságából, valamint az ott regisztrált és üzemben tartott közúti gépjárművek számából képzett fajlagos mutatókkal érdemes összehasonlítani. Budapestre és Pest megyére nagyfokú koncentráció jellemző, Közép-Magyarországon, az ország területének 7%-án található a töltőállomások 25, a regisztrált autók 33%-a. A Dunántúlon a területi hányad és a két másik arány egymáshoz viszonyítva sokkal kiegyensúlyozottabb (39; 33; 32%). Az Alföld és Észak nagyrégióhoz tartozik az ország területének 53%-a, itt működik a töltőállomások 43%-a, miközben a személyautók 35%-át regisztrálták ebben a térségben. Az utóbbi nagyrégióban a száz négyzetkilométerre jutó autók száma a Közép-Magyarországon nyilvántartottnak mindössze 15, a töltőállomásoké pedig 24%-a. Az Alföld és Észak nagyrégióban átlagosan 2, Közép-Magyarországon 8 töltőállomás található száz négyzetkilométeren.

Az **üzemanyagárak** alakulása a szállítási tevékenységen keresztül kihat a nemzetgazdaság egészére. A hazai üzemanyagárak mozgását főként a kőolaj világgiazi ára és a forintárfolyam változása befolyásolja. Egy hordó Brent-olaj 2010-ben 80, 2011-ben 111, 2012-ben 112 dollár volt. Az éves átlagos dollár/forint középárfolyam 2010-ben 208, 2011-ben pedig 201, 2012-ben 225 forint volt. Ezen tényezők együttes hatására Magyarországon az üzemanyagok átlagára 2012-ben folyamatosan meghaladta a 400 forintot. A legtöbbet, a történelmi csúcstól jelentő 455 forintot április negyedik hetében kellett fizetni egy liter 95-ös benzínért. A gázolaj ára két héttel korábban volt a legdrágább (444 forint). A nyár folyamán valamelyest mérséklődtek az árak, majd ősszel ismét emelkedni kezdtek, az év végére

azonban – főként a világgiaici árcsökkenés hatására – kissé megnyugodott a piac, decemberben átlagosan 407 forint volt egy liter benzin és 421 forint egy liter gázolaj. A motorbenzin és a gázolaj ára elérte azt a szintet, amely már visszafogja a hazai üzemanyag-fogyasztást: a benzin kiskereskedelmi forgalma 5, a gázolajé 4%-kal volt kisebb 2012-ben, mint egy évvel korábban.

### Az üzemanyagárak alakulása

3. ábra



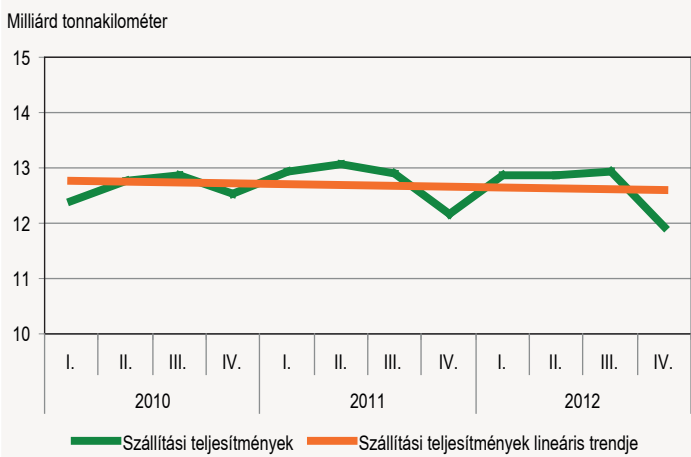
## 3. Szállítási teljesítmények

### 3.1. Áruszállítás

2012-ben tovább folytatódott az elszállított áruk mennyiségének 2009 óta tartó csökkenése. A különböző áruszállítási módok között közel 249 millió tonna árut mozgattak meg. Az árutonna-kilométeres teljesítmény is enyhén mérséklődött az előző évi mérsékelt növekedéssel szemben, és kevéssel meghaladta a 2010. évi teljesítményt. A 2012. évi áruszállítás volumene 7, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 1%-kal csökkent 2011-hez viszonyítva. A két mutató arra utal, hogy kevesebb árut szállítottak nagyobb távolságokra, azaz nőtt a nemzetközi szállítás részaránya.

4. ábra

### Az áruszállítási teljesítmények alakulása

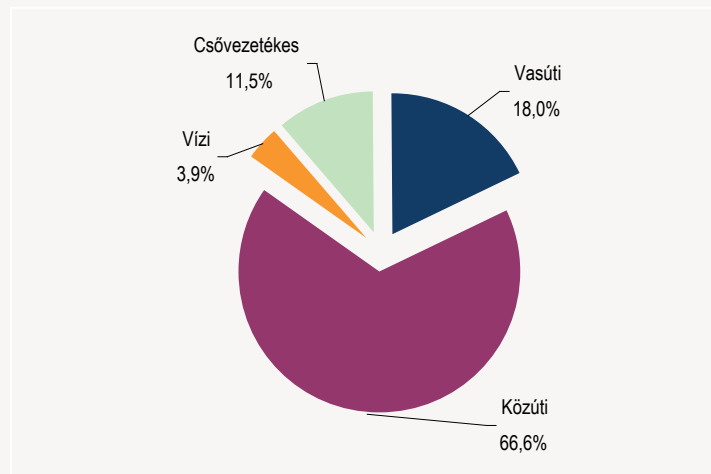


A szállítás módokonkénti megoszlását vizsgálva továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, bár részaránya a volumet tekintve 2010 óta folyamatosan csökken. 2012-ben közúton szállították el az árut-

meg és az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 66–67%-át. A vasúti szállítás részaránya volumenét tekintve 2011-ben és 2012-ben is nőtt, míg az árutonna-kilométerben mért teljesítmény szerint 2012-ben lényegében a 2011. évi szinten maradt. A szállítás 2012. évi összes teljesítményében 18% a vasút aránya. A belvízi és a csővezetékes szállítás részesedése a teljesítményből nem változott számottevően. Az áruszállításban a légi szállítás részaránya elhanyagolható. A közút dominanciájának csökkenése megfelel az Európai Unió által támogatott igényeknek is. Az EU 2011-ben jóváhagyott *Fehér könyv*nek közlekedéspolitikai célkitűzése, hogy az áruszállítást 300 kilométert meghaladó távolság esetén a közútról a vasútra és egyéb áruszállítási módokra kell áttéríteni 2030-ig. Belföldi viszonylatban meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (a volumen 83, az árutonna-kilométer 74%-a) a vasúti, a csővezetékes, a belvízi és a légi szállítás nemzetközi jellegéből adódóan. A belföldi közúti áru fuvarozás teljesítményének részaránya 2010 óta 8,5 százalékponttal csökkent. Az áruk tömegének 63%-át **belföldön** szállították 2012-ben, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 25–75%-ban oszlott meg a belföldi és a nemzetközi szállítás között.

5. ábra

### Az áruszállítási teljesítmények megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2012



#### 3.1.1. Közúti áruszállítás

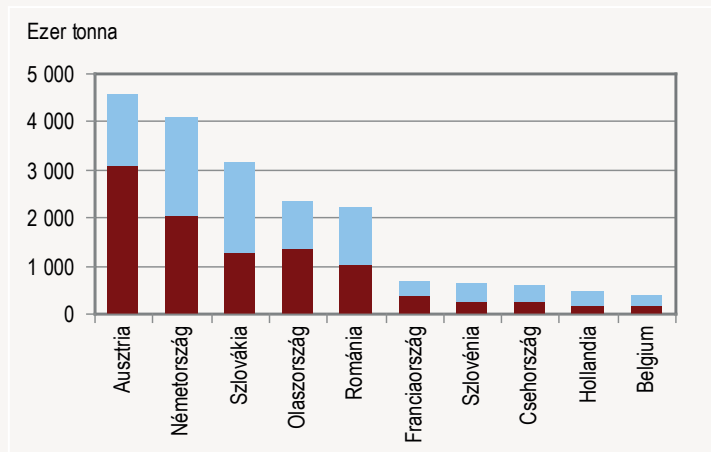
A reprezentatív mintavételes eljárással megfigyelt, 3,5 tonna teherbírási feletti tehergépjárművek adatai alapján 2012-ben a közúton 9%-kal kisebb tömegű árut szállítottak valamivel több mint 2%-os teljesítménycsökkenés mellett. A tehergépjárművek szállításain belül nőtt a nagyobb teherbírási, elsősorban nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók aránya, valamint ezen járművek kihasználtsága. Ezzel párhuzamosan csökkent az üresen megtett út aránya az előző évi adathoz képest.

2012-ben a közúton szállított áruk volumenének közel 79%-át belföldön mozgatták, ez a 2011. évi aránynál 3 százalékponttal kisebb. A belföldi fuvarozás aránya a távolságot is figyelembe vevő teljesítményben már mindössze 27%. Az átlagos szállítási távolság belföldön 70,4 a nemzetközi szállításban 702,1 kilométer volt.

A belföldi közúti áruszállítás tonnában mért volumene az elmúlt évben 13%-kal csökkent. 2012-ben nemzetközi viszonylatban 5%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak, mint 2011-ben. A nemzetközi szállítás részaránya növekszik, az áruk 21%-a lépte át az országhatárt (2010-ben 14%, 2011-ben 18%). A nemzetközi szállítás árutonna-kilométerben mért teljesítménye 2%-kal nőtt. Magyarország fő partnerei a kiviteli forgalomban – az előző évvel megegyező sorrendben – Ausztria, Németország, Olaszország, Szlovákia és Románia. A behozatali forgalomban a volumet tekintve Németországból érkezik a legtöbb áru, míg Szlovákia megelőzte Ausztriát, Románia pedig Olaszországot a 2011. évi sorrendhez képest.

6. ábra

**Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2012**



**3.1.2. Vasúti áruszállítás**

A vasúti áruszállítási szolgáltatásban 2012-ben már több mint 38 cég rendelkezett a hazai vasúti pályákra érvényes pályahasználati engedéllyel. A cégek több mint 75%-a áruszállítási tevékenységet, illetve az árutovábbítás mellett vontatási, karbantartási valamint javítási szolgáltatást végzett. A tradicionális vasúttársaságok mellett a kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 2012 végére 16%-ot ért el, folyamatosan növekedve. Jellemzően meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) voltak aktívak. 2012-ben két új külföldi székhelyű vasúttársaság jelentette be, hogy nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot kíván igénybe venni, tényleges szállítási tevékenységük, teljesítményük egyelőre nem jelentős, így 2012 végére 25%-ra nőtt a külföldi székhelyű, Magyarországon áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok aránya.

A vasúti áruszállítás árutonnában, valamint árutonna-kilométerben mért teljesítménye 2012-ben 3, illetve 0,3%-kal csökkent az előző évihez képest. **Belföldön** az átlagos szállítási távolság 2012-ben 124 kilométer volt, a 2011. évinél 15,4 kilométerrel hosszabb. A belföldi szállítás a piac bővülésének köszönhetően árutonnában mérve 6,2, árutonna-kilométerben számítva pedig 21%-kal emelkedett az egy évvel korábbi értékekhez viszonyítva.

Az áruszállítás volumenét tekintve a forgalom 75%-át a nemzetközi szállítás teszi ki. A belföldi forgalmat is magába foglaló, teljes vasúti szállítási teljesítményből az import 26, az export 30%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya mindösszesen 19%. Az előző évhez képest a nemzetközi szállítás volumenén belül a **kiviteli** 4, a **behozatali** 14%, a **tranzit** forgalom pedig 2%-kal csökkent. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény túlnyomó része (84%-a) szintén a nemzetközi szállításhoz kötődött. A behozatal 28, a kivitel 30, a tranzitszállítás 27%-ot tett ki. A mért adatok szerint kevesebb árut szállítottak nagyobb távolságra. Az áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok 2012-ben lebonyolított külkereskedelmi forgalmának 81%-a az Európai Unióba irányult.

A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2012. évi nemzetközi forgalmat tekintve Ausztria, Szlovákia, Németország és Románia; az unión kívüli országok közül Ukrajna, Oroszország és Horvátország. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai Románia, Görögország, Horvátország, Németország és Szlovénia. A tranzitárukat feladó országok sorát Lengyelország, Ausztria, Szlovákia és Románia vezeti.

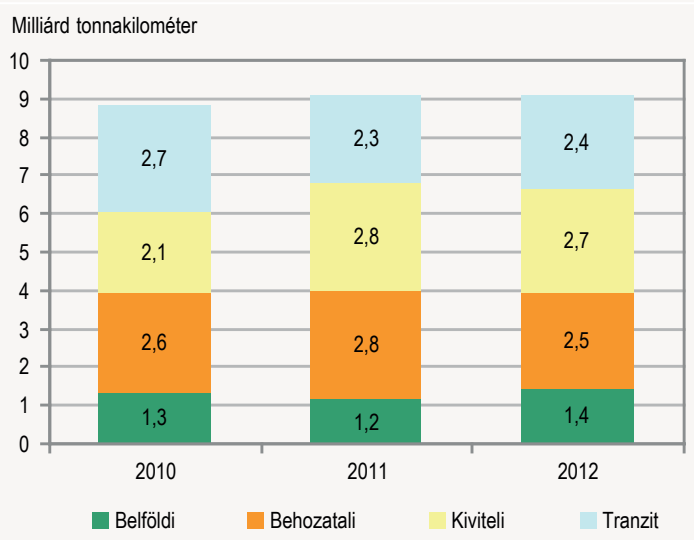
4 EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2013.

5 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, a közúti, a belvízi és a csővezetékes szállítás gyűjtőfogalma.

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

7. ábra

**A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása**



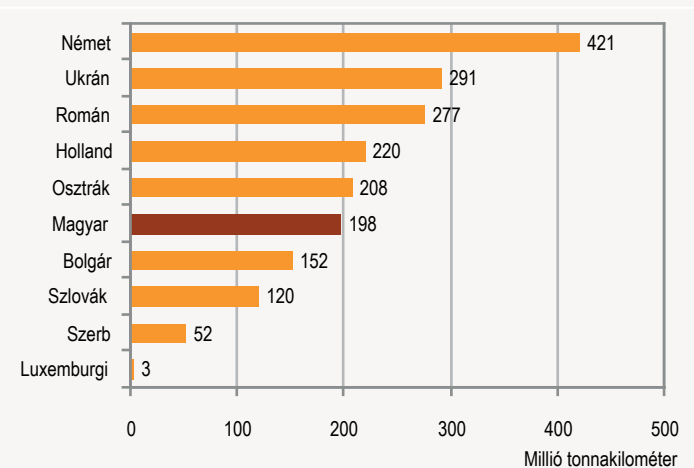
**3.1.3. Belvízi áruszállítás**

A Duna, Európa második leghosszabb folyója lehetőséget ad 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 zsebkönyve<sup>4</sup> szerint 2011-ben a szárazföldi szállítás<sup>5</sup> tonnakilométerben mért teljesítményében a belvízi szállítás aránya Németországban 11, Belgiumban 18, Hollandiában 35, Magyarországon mindössze 4%.

Az áruszállítás adatai a Dunára vonatkoznak, mivel hazai folyóink közül egyedül a Duna alkalmas nemzetközi hajóforgalomra. A Duna magyarországi szakaszát – a magyaron kívül – főként román, német, holland, ukrán, osztrák és bolgár felségjelű hajók használják.<sup>6</sup>

8. ábra

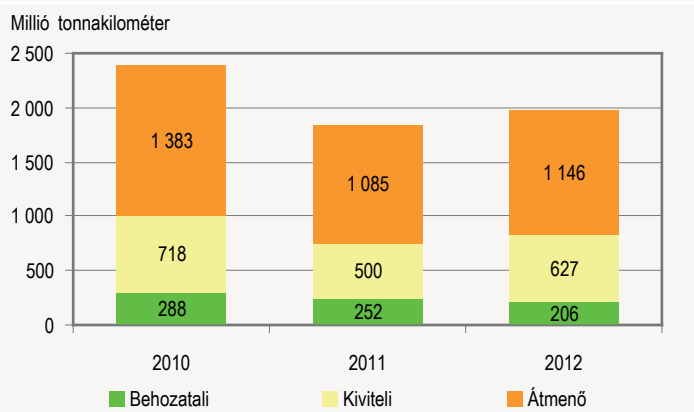
**A belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók felségjele szerint, 2012**



A belvízi forgalom 2012. évi volumene (8 millió 135 ezer tonna) 13,4, a teljesítménye (1982 millió árutonna-kilométer) 8%-kal volt magasabb a 2011. évinél. Nőtt az export (41%) és a tranzit (6%) volumene, csökkent viszont a belföldi és az importforgalomban szállított áruk tömege, 16, illetve 19%-kal.

### A belvízi áruszállítási teljesítmény irányok szerinti megoszlása\*

9. ábra



\* A belföldi belvízi szállítás nélkül.

2012-ben a Dunán Magyarországra behozott áruk közel fele (48%) romániai kikötőkből, több mint egynegyede Ausztriából, 10%-a Hollandiából érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai romániai kikötők voltak, az összesen 3 millió 814 ezer tonna kiviteli 37%-ával (1 399 ezer tonna). Németország részesedése 20, Ausztriáé 17% a kiviteli rangsor 2. és 3. helyén. A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magába foglaló szállítási láncnak, a belvízi kikötőkben ki-, illetve berakott áruk döntő hányada vonaton, tehergépkocsin vagy egy másik – tengerjáró – hajón jut el a végső felhasználóhoz. 2012-ben a Dunán szállított áruk 34%-a mezőgazdasági termékek voltak, a belvízen lebonyolított magyar export nagy részét, kétharmadát is ez az árucsoport tette ki. A belföldi forgalomban a kocsz és finomított termékek, az importban a nyers kőolaj és földgáz, a tranzitforgalomban a fémtartalmú ércek, bányászati és kőfejtési termékek szállítása volt a legjelentősebb.

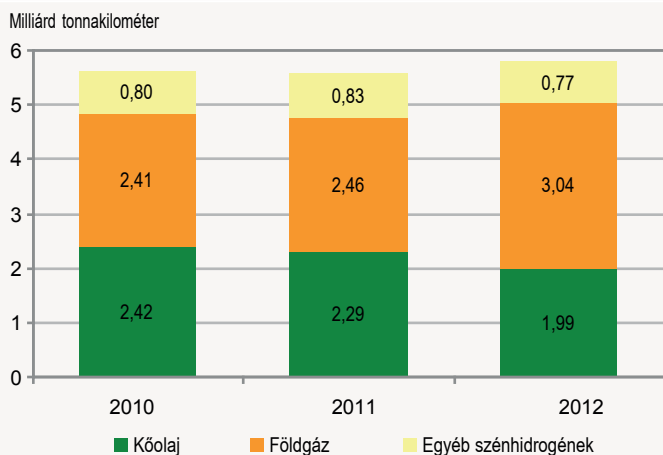
#### 3.1.4. Csővezetékes áruszállítás

A 2012-ben csővezetéken szállított áruk össztermege 29 millió tonna volt, a 2011. évinél 6%-kal kevesebb. A szállított kőolaj tömege 11, a szállított földgáz tömege 4%-kal csökkent. A 2012. évi összteljesítmény 5,8 milliárd árutonna-kilométer, az előző évinél 4%-kal nagyobb. A kőolajszállítás teljesítménye 13%-kal, 2,0 milliárdra csökkent, a földgázszállításé 24%-kal, 3,0 milliárd tonnakilométerre nőtt 2012-ben.

A nemzetközi forgalomban az árutömeg 5, a teljesítmény 10%-kal mérséklődött, ezen belül a behozott áruk tömege 4, teljesítménye 8%-kal csökkent. A kiviteli forgalomban földgázt szállítottunk, ennek tömege 49, teljesítménye 18%-kal nőtt. Az országon átmenő áruk tömege 18, teljesítménye 17%-kal esett vissza.

10. ábra

### A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



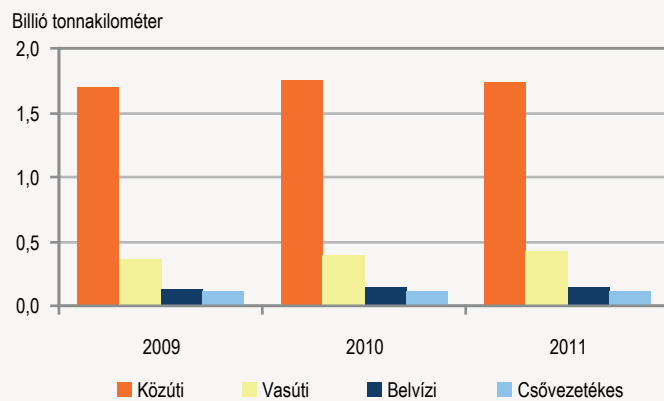
#### 3.1.5. Áruszállítás az Európai Unióban

Az Európai Unió közötti, vasúti, belvízi és csővezetékes szállítást figyelembe véve, tonnakilométerben mért áruszállítási teljesítménye – a 2010. évi 5%-os növekedést követően – 2011-ben a megelőző évvel azonos szinten maradt. Az azonos teljesítmény a vasúti áruszállítás növekedésének köszönhető (7%), mivel a közúti és csővezetékes áruszállítás enyhén (1-2%), a vízi áruszállítás jelentősebben (5%) csökkent. A közúti szállítás – annak ellenére, hogy a legkevésbé környezetbarát – hazánkhoz hasonlóan az Európai Unióban is a legfontosabb árutovábbítási mód.

2011-ben a közúti szállítás részesedése az Európai Unió szárazföldi áruszállítási teljesítményéből 72%, Magyarországon ennél 4,3 százalékponttal kevesebb volt. A vasúti áruszállítás aránya hazánkban közel azonos, a belvízi áruszállításé 2,2 százalékponttal alacsonyabb, mint az EU-átlag.

11. ábra

### Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban



Forrás: EU transport in figures Statistical Pocketbook, 2013.

#### 3.2. Személyszállítás

A 20. század második felére a közlekedés szerepe felértékelődött az emberek életében. Magyarországon eleinte a közösségi közlekedést igénybe vevők száma emelkedett, majd – a nyugat-európai országokhoz képest kissé megkésve – a személygépkocsi használata. A hazánkban regisztrált személygépkocsik száma 2000-től 12 év alatt 26, évente átlagosan 2%-kal növekedett, 2009-11-ben évről évre 1%-kal csökkent, 2012-ben kismértékben (1%-kal) nőtt. Az 1990-hez viszonyított növekedés még látványosabb (54%).

##### 3.2.1. Helyi személyszállítás

2012-ben a helyi közösségi személyszállítást hazánkban 2,0 milliárdszor vetették igénybe, ami 2%-os mérséklődés 2011-hez viszonyítva. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény is csökken, 1%-kal maradt el az előző évitől.

Magyarország 92 településén szállítják az utasokat helyi autóbuszjáratok, 4 városban közlekednek villamosok, háromban trolibuszok.

A helyi személyszállítási forgalom döntő hányadát az autóbusz-közlekedés adja, az utasok 55%-a ezt használja. A helyi személyszállítási szolgáltatást igénybe vevők 22%-a villamoson és fogaskerekűn, 15%-a metrón vagy földalattin, 4%-a trolibuszon, 3%-a HÉV-en utazott. Az autóbusz-forgalom utaskilométerben mért aránya 58%.

Budapest súlya meghatározó a helyi közösségi közlekedésben, 2012-ben részesedése meghaladta a kétharmadot, a 2,0 milliárd utazásból 1,37 milliárd (68%) fővárosi. Az erős koncentrációt az autóbusz-forgalom is szemlélteti: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye adja az ország összes utaskilométer-teljesítményének valamivel több mint felét, 2012-ben a 4,3 milliárd utaskilométerből 2,2 milliárdot.

A villamoson utazók 88%-a Budapesten veszi igénybe ezt a közlekedési eszközt. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamosközlekedés a legjelentősebb. Mind az utasszámot, mind az utaskilométert tekintve mintegy két és félszerese a debreceninek, és lényegében háromszorosa a szegedinek. Trolibuszok Budapesten kívül Debrecen és Szeged utcáin járnak. A trolibuszok

szon utazók száma 5, az általuk megtett utaskilométer 6%-kal esett vissza 2012-ben. (A teljesítmények alakulását nagyban befolyásolta egy 2011-ben Debrecenben lebonyolított utasszámlálás, amelynek hatására a helyi közlekedési cég, a DKV megváltoztatta a hajdú-bihari megyeszékhelyen a helyi személyszállítási módokat utasszámban mért teljesítményét: a villamosokat és trolibuszokat összességében 30%-kal kevesebb, az autóbuszokat viszont 13%-kal több utas vette igénybe.)

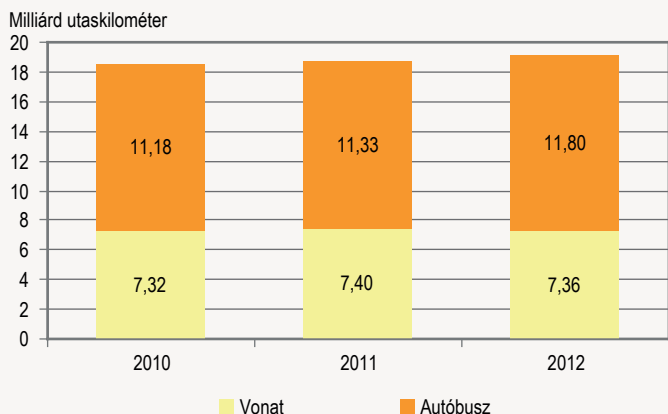
### 3.2.2. Helyközi személyszállítás

Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2012-ben 10%-kal, 23,3 milliárdra csökkent, ezen belül az autóbuzsos személyszállítás 6%-kal, 12,5 milliárdra nőtt, a vasúti (7,8 milliárd) stagnált, a légi pedig – a Malév év eleji megszűnésének következményeként – 53%-kal, 2,9 milliárdra esett vissza. A belvízi személyszállítás teljesítménye elhanyagolható, 11 millió utaskilométer.

Magyarország 3154 települése közül 3146 részese a helyközi autóbuzsos közlekedési hálózatnak, a kimaradó 8-ból 4 elérhető MÁV-vonattal, 1 a Kaszói Állami Kisvasúttal, és mindössze 3 falu – a zalai Iborfia, a vasi Nemesmedves és a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Tornakápolna<sup>7</sup> – nincs bekapcsolva a közforgalmú közlekedésbe.

12. ábra

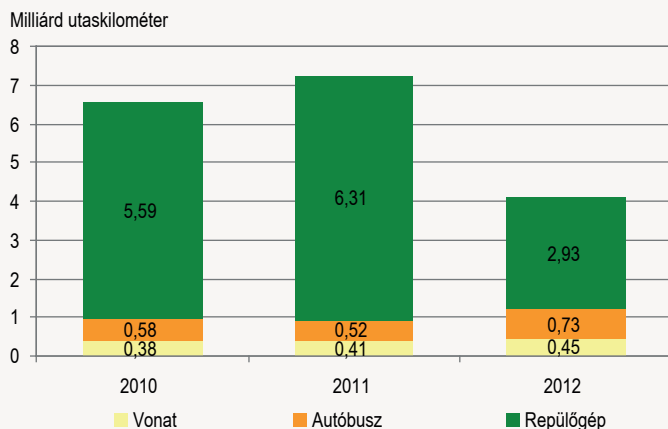
#### A belső helyközi személyszállítás teljesítménye módzatok szerint\*



\* Vízi és légi helyközi személyszállítás nélkül.

13. ábra

#### A nemzetközi személyszállítás teljesítménye módzatok szerint\*



\* A vízi személyszállítás nélkül.

### 3.2.2.1. Közúti személyszállítás

A közúti helyközi közösségi közlekedést igénybe vevő utasok száma 2012-ben 1%-kal, 519 millióra nőtt, az utaskilométer-teljesítmény pedig a 6%-os emelkedés következtében meghaladta a 12,5 milliárd utaskilométert.

**Belföldön** a növekedés megközelítőleg 1, illetve 4% volt (517 millió utas, 11,8 milliárd utaskilométer).

2012-ben 2011-hez képest 4%-kal többen, 1,6 millióan utaztak külföldre autóbusszal, a megtett utaskilométer 41%-kal 518 millióról 733 millióra nőtt. A Malév kiesése következtében a **nemzetközi forgalomban** az autóbuzsos személyszállítás részesedése jelentős mértékben bővült: az utasszámot tekintve részaránya 7,1, az utaskilométer teljesítményt figyelembe véve 10,6 százalékponttal emelkedett. A nemzetközi szállításban az egy utas által megtett átlagos távolság a 2011-es 343 kilométerről 466 kilométerre nőtt 2012-ben.

### 3.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasutak 2012-ben a helyközi személyszállításban 148 millió utast szállítottak, 1,5%-kal többet, mint 2011-ben. A vasúti személyszállítás 2012. évi teljesítménye 7,8 milliárd utaskilométer volt, az előző évivel megegyező nagyságú. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi, az utasok közel 2%-a (2,9 millió fő) lépte csak át az országhatárt az elmúlt évben.

**Belföldi viszonylatban** az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2012-ben. A vasutat az utazóközség jelentős része, 72%-a 50 kilométeres körzetben, veszi igénybe. A 30 kilométeres körzetben belül utazók aránya 55%. A hosszabb távolságú, 50–99 kilométeres utazások részesedése nem változott, a 100–299 kilométeres körzetben 0,4 százalékponttal emelkedett az utazóközség aránya. A fizető személyszállítás utasszáma 2, a díjmentes személyszállításé 1%-kal emelkedett 2012-ben. Az első osztályon utazók részaránya 10% a teljes utazóközséget alapul véve. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesülnek, az első osztályon megtett utak átlagos hossza közel másfélszerese a második osztályúakéhoz képest (73,2 kilométer, illetve 50,6 kilométer).

A **nemzetközi személyszállítási teljesítmény** részesedése az összteljesítményből alacsony, közel 2%. A legvonzóbb célország Ausztria (714 ezer fő) volt, ahová az utasok több mint fele (53%) utazott. Szintén Ausztriából (477 ezer fő), valamint Németországból (254 ezer fő) érkezett Magyarországra a legtöbb utas 2012-ben. A nemzetközi vasúti személyszállítás tranzitforgalma alacsony, közel 115 ezer utas haladt keresztül az országban.

### 3.2.2.3. Légi személyszállítás

A legalább részben magyar tulajdonosi körbe tartozó légitársaságok (a 2012. február elején megszűnt Malév, valamint a Wizz Air és a Travel Service) 2012. évi utasforgalma összesen 2,1 millió fő, 57%-kal kevesebb, mint az előző évben, az utaskilométerben mért teljesítmény 53%-kal, 2,9 milliárdra zuhant.

A magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevétele 2012-ben 28%-kal csökkent. A bevételekre – a Malév megszűnése után – az ún. *low-cost* légitársaságok egyre erőteljesebb térhódítása és a fizetőképes kereslet szűkülésével is összefüggésbe hozható árverseny is hatással volt. A 2012. évi személyszállítás díjbevételeinek teljes összege 66%-kal maradt el a 2011. évitől.

A magyarországi repülőterek utasforgalmában a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér részesedése 99%. A repülőtér 2012-ben 80 ország (2011-ben és 2010-ben 72) 278 repülőterével (2011-ben 278-cal, 2010-ben 296-tal) és 153 légitársasággal (2011-ben 172-vel, 2010-ben 147-tel) állt üzleti kapcsolatban, az utasok száma 5%-kal, 8,5 millió főre csökkent. A légitársaságok ezt a forgalmat 2012-ben 20%-kal, 87,6 ezerre visszaeső járatszámmal realizálták.

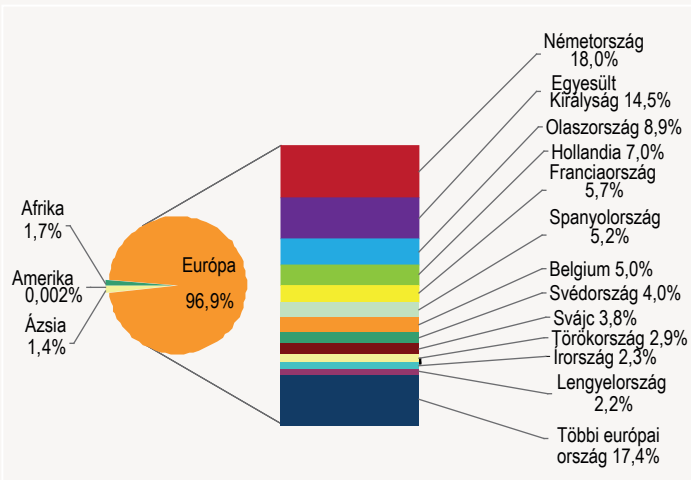
A budapesti repülőtérrel a járatok 97%-a Európába indult, illetve onnan érkezett Budapestre. Az európai országok közül Németország és az Egyesült Királyság utasforgalma a legnagyobb, ezek együttesen közel harmadát adták a repülőtér forgalmának.

2010-től a járatonkénti átlagos utasszám emelkedik, s 2012-ben 97 fő volt. Ezen belül a nem kereskedelmi járatoknál a 2011. évi 3 főről 2012-re 13 főre emelkedett, míg a meghatározó súllyal rendelkező kereskedelmi járatoknál a 2012. évi átlagos utasszám (103 fő) több mint egyötödével volt magasabb az egy évvel korábinál.

<sup>7</sup> 2012. január 1-jén a lakónépesség száma: Iborfia 9 fő, Nemesmedves 24 fő, Tornakápolna 23 fő.

14. ábra

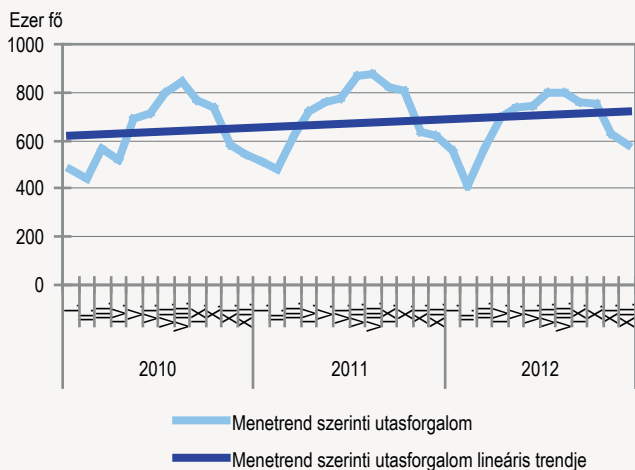
### A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása földrészenként és a legfontosabb országok szerint, 2012



A Liszt Ferenc repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonálitást mutat: a nyári szabadságolások ideje alatt az utazók száma növekszik, míg nyár végétől kora tavaszig csökken. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú (charter) forgalom, így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2012-ben az előző évihez viszonyítva a menetrend szerinti utasforgalom 5%-kal csökkent, a charterforgalom 11%-kal nőtt.

15. ábra

### A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér havonkénti menetrend szerinti forgalmának alakulása

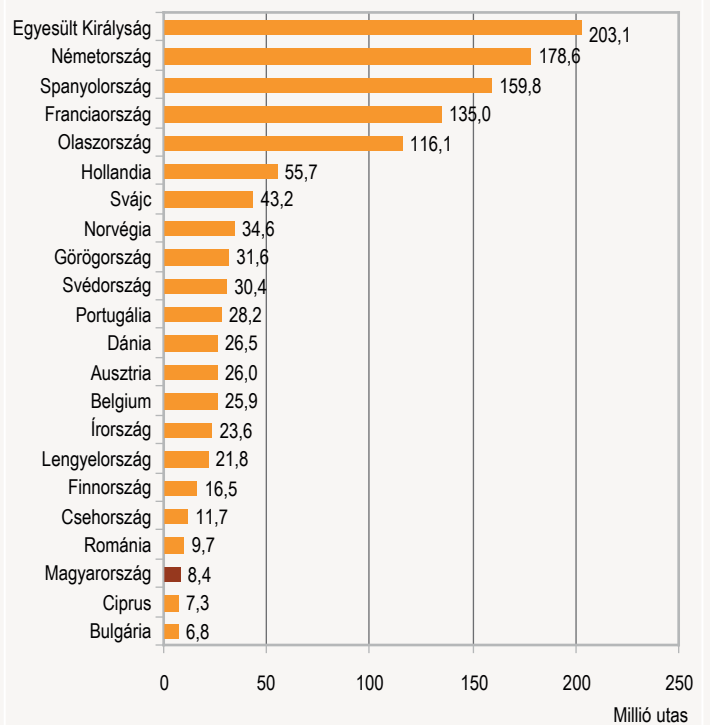


Magyarország két legnagyobb forgalmú regionális repülőtere a sármelléki Hévíz-Balaton Airport (volt Fly Balaton Airport) és az Airport Debrecen, ezek nemzetközi utasforgalmat is lebonyolítanak. 2012-ben a debreceni repülőtér utasforgalma az új, menetrend szerinti londoni járatoknak köszönhetően 150%-kal, 47,7 ezer főre nőtt, járatainak száma 4%-kal, ezernégyszázra esett vissza, azaz csökkent a kisgépes forgalom. A sármelléki légikikötő utasainak száma 2012-ben 4%-kal nőtt, 18,8 ezer főre, a járatok száma (559) a nem kereskedelmi célú (kisgépes) forgalom 20%-os csökkenéséből adódóan 14%-kal kevesebb volt, mint 2011-ben.

Az Európai Unió légi személyszállítási „nagy hatalmai” (100 millió főt meghaladó utasforgalom a repülőtereken) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország. Magyarország az uniós országok közötti rangsorban repülőtéri utaslétszámát tekintve a 20. helyet foglalja el.

16. ábra

### Európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2012



Forrás: Eurostat. Statistical Database, 2013. október 9.

#### 3.2.2.4. Belvízi személyszállítás

A vízi személyszállítás aránya a személyszállításban kisebb, mint 1%. Az utasok száma a távolsági közlekedésben 2012-ben 1%-kal (8 ezerrel) volt kevesebb az előző évinél, a teljesítmény (utaskilométerben) jelentősebb mértékben, 13%-kal 13 milliárdról 11 milliárdra csökkent. Az egyre visszafogottabb kereslet fő oka a többi utazási módhoz képest jóval magasabb menetdíj (az egy utaskilométerre jutó menetdíjbevétele például az autóbusz esetében 8,7, míg hajónak csaknem hétszerese, 60,5 forint). Az átlagos utazási távolság a Balatonon az elmúlt években kismértékben, de folyamatosan mérséklődött, 2012-ben 9,2 kilométer volt. A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság jelentősen csökkent, 2010-ben 55,1, 2011-ben 51,1, 2012-ben viszont már csak 45,5 kilométer volt. A személyhajózás egyre inkább kivételes alkalmakká válik. Viszonylag népszerűek a dunakanyari kirándulóhajók, a balatoni településeket összekötő járatok. Az egyetlen nemzetközi menetrend szerinti járat a bécsi. Az ilyen hajóút azonban többnyire szabadidős programokhoz, pihenéshez, nyaraláshoz kapcsolódik.

#### 3.2.3. Személyszállítás az Európai Unióban

Az Európai Unióban a 2011. évi személyszállítási teljesítmény (6571 milliárd utaskilométer) 23%-kal volt magasabb, mint az 1995. évi. A legnagyobb mértékben, 66%-kal (575 milliárd utaskilométerre) a repülőgépen történő személyszállítás emelkedett, a villamoson és metróon, a személygépkocsikon, illetve a vasúton megtett forgalom 31, 23, illetve 16%-kal nőtt.

A személyszállítás utaskilométerben mért összteljesítménye 2011-ben közel 1%-kal bővült 2010-hez képest, ezen belül a leginkább (10%-kal) a légi szállítás teljesítménye nőtt, míg a legnagyobb, 73%-os súlyt képviselő személygépkocsiké kismértékben ugyan, de csökkent.

A személygépkocsi-forgalom részaránya az összeforgalomnak 73%-a, 4822 milliárd utaskilométer volt. A repülőgépes utazások a személyszállításból 2011-ben 9%-kal részesedtek, meghaladták az autóbuzsós, valamint vasúti személyszállítás teljesítményének arányát.



#### 4. Közlekedési balesetek

A közlekedés mérhető kockázattal jár. A légi közlekedés az utazás legbiztonságosabb formája, ezt követi a vízi és a vasúti közlekedés. A közúti közlekedési baleseteknél csak azokról az esetekről van országos szinten adat, ahol személysérülés miatt rendőri intézkedésre volt szükség. 2012-ben 8 jelentős anyagi kárral járó és 144 személysérüléssel járó baleset történt. A jelentős anyagi kárral járó balesetek száma megduplázódott 2011-hez képest. Belvizeinken 27 jelentős forgalmi baleset történt, kétharmada a Dunán. A balesetek 7 esetben jártak személysérüléssel. A 29 légi balesetből 7 jelentős anyagi kárral járó baleset regisztráltak, míg 22 esetben történt személysérülés.

##### 4.1 Személysérüléssel járó közlekedési balesetek

Magyarországon 2012-ben a személysérüléssel járó forgalmi balesetek száma csökkent a közúton, vízen és a levegőben egyaránt. A vasúti balesetek száma kismértékben emelkedett. A vasúti baleseteknél a személygépkocsis balesetkategóriában 3%-os növekedést regisztráltak. Légi baleset közben megsérült személyek 83%-a a vízi baleset során megsérültek 86%-a a forgalmi személyzet volt.

A közúti közlekedési balesetek száma 4%-kal mérséklődött 2012-ben az előző évhez viszonyítva. A balesetek kimenetele a 2011. évvel azonosan alakult. A halálos balesetek részaránya 2012-ben változatlanul 4%, a súlyos sérüléssel járók aránya 29%, a könnyű sérüléssel járó baleseteké 68%. Lassult a Magyarországon bejegyzett gépjárművekre jutó balesetek számának évek óta tartó csökkenése. A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma 2010-ben 43, 2011-ben és 2012 évben is 42 volt, mialatt a közútigépjármű-állomány 2012-ben már egy csekély mértékben emelkedett. A tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma – fogyó népesség mellett – 2012-ben 20-ra mérséklődött (2010-ben 22 volt).

A forgalomban a leggyakrabban (1722) útkereszteződésben ütköztek a keresztirányból érkező és egyenesen haladó járművek. A második leggyakoribb balesettípus (878) az, amikor a gépjárművek egyenes úton haladtak, és különböző okok miatt a menetirány szerinti jobb oldalon elhagyták az útpályát. A gyalogosokat leggyakrabban (398) útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelőhelyen ütötték el. Ez a balesettípus a gyalogoselütések 17%-a.

A balesetek 91%-a a járművezetők hibájából történt. A csökkenő baleseti szám mellett a járművezetők 24%-kal több esetben nem a forgalmi viszonyoknak megfelelően választották meg a sebességet, 14%-kal több esetben akadályozták az egyenes irányban haladó jármű forgalmát, 9%-kal több esetben zavarták a megelőzött járművet, és 6%-kal nőtt azon balesetek száma, amelyet a jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabályok megszegésével okoztak.

A gyalogosok hibájából a balesetek 6%-a következett be 2012-ben, ez az arány megegyezik a 2010. és a 2011. évvel, ugyanakkor a gyalogosok a csökkenő baleseti számok miatt 2%-kal kevesebb balesetet okoztak. A gyalogoselütések 31%-a a kijelölt gyalogátkelőhelyen történt.

A balesetek 58%-át személygépkocsik, 13%-át kerékpárosok, 10%-át teherszállító járművek, 6%-át gyalogosok, 5%-át segédmotoros kerékpárosok, 4%-át motorosok okozták, 4%-ban egyéb okok játszottak közre.

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

2012-ben a balesetek 11%-át okozták ittasan, ez az arány 2011-ben 10% volt. Az ittasan okozott balesetek száma legtöbb kategóriában nőtt, az állati erővel vont járművek hajtói 27, a tehergépkocsik vezetői 23, a kerékpárosok 16%-kal több balesetet okoztak, mint egy évvel korábban. Az azonos kategóriájú balesetek közül az állati erővel vont járműves balesetek 27, a kerékpáros és a segédmotoros kerékpáros balesetek 22–23%-át okozták ittás állapotban.

##### 4.2. Halálessel végződő balesetek

A 2012-ben történt 3 halálos kimenetelű légiforgalmi közlekedési balesetben a forgalmi személyzet három tagja vesztette életét. A hazai vízi utakon a forgalmi személyzet öt tagja halt meg forgalmi balesetben, kettő a Dunán, kettő a Tiszán, és egy fő a Balatonon. Vasúti balesetben 72 fő hunyt el, 12 személlyel kevesebb, mint 2011-ben. A vasúti balesetek következtében meghalt személyek 94%-a nem a vasutat használó személy volt (nem utas és nem a személyzet tagja), hanem olyan személyek, akiket a közúti-vasúti kereszteződésben vagy a vasúti pályán való áthaladás közben ütött el a vonat.

A közúti közlekedési baleseti halálozás trendje 2002 óta csökken. Közúti közlekedési balesetben Magyarországon 2012-ben 605 személy – ebből 20 gyermekkorú – vesztette életét, 5%-kal kevesebb – gyermekbaleset következtében 67%-kal több –, mint a megelőző évben. 2012-ben az ezer balesetre jutó meghalt személyek száma a világitási szabályok megszegésekor volt a legmagasabb arányú. Minden negyedik, külföldi által okozott halálos balesetet román állampolgárok okoztak.

##### 4.3. Halálessel végződő közlekedési balesetek az Európai Unióban

Az Európai Unió légi közlekedési folyosóin 2011-ben 6, 2012-ben 8 személy szenvedett el halálos légi közlekedési balesetet. Vasúti balesetben 38 utas halt meg.

A 2011. évi közúti baleseti halálozási szám több mint 30 000 fő az EU-27 tagállamaiban, 2010-hez képest 3,8%-kal csökkent. A legnagyobb visszaesést Lettországon (18%) és Spanyolországban (17%) regisztrálták. A csökkenő trend mellett a lakosság számához mérten még elmaradunk az EU átlagától. 2011-ben az egymillió lakosra számított halálozások száma 60 volt az EU-ban, míg Magyarországon 64. Ezen halálozások száma Lengyelországban volt a legkedvezőtlenebb: 109. A közúti áldozatok nemenkénti megoszlását vizsgálva, a magyarországi adatok az EU-átlaghoz hasonlóan a férfitalálatok több mint háromszoros baleseti halálozási kockázatát mutatják. Az egymillió férfitalálatosra jutó, balesetben meghalt férfiak száma az EU-ban 95 (Magyarországon 99), az egymillió nőre jutó balesetben meghalt nők száma 28 (Magyarországon 32). A forgalomban betöltött szerep szerinti bontásban a gyalogosok részaránya Máltán volt a legmagasabb, a meghalt személyek 43%-a, míg ez az arányszám Magyarországon csak 24%. A motorizáció viszonylag alacsony szintje miatt az egymillió személygépkocsira vetített halálozások számában a 27 tagország rangsorának utolsó harmadában található hazánk. A legkedvezőbb mutatóval rendelkező Egyesült Királyság (67) és a legrosszabb mutatóval rendelkező Románia (466) halálozásaival szemben Magyarországon az egymillió személygépkocsira eső halálozások száma 2011 évben 214 volt.

#### Jelmagyarázat

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

A százalékos és viszonyszámok kiszámítása kerekítés nélküli adatok alapján történt. A részadatok összegei – a kerekítések miatt – eltérhetnek az összesen adatoktól.

A kézirat lezárásának ideje: 2013. október 15.

**További információk, adatok, linkek:**[Módszertan](#)[Táblázatok](#)**Elérhetőségek:**[Edit.Skach@ksh.hu](mailto:Edit.Skach@ksh.hu)

Telefon: (+36-1) 345-6708

[Információs szolgálat](#)

Telefon: (+36-1) 345-6789

[www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)

© KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL, 2013

A kiadvány kialakítása egyedi, annak tördelési, grafikai, elrendezési és megjelenési megoldásai a KSH tulajdonát képezik. Ezek átvétele, alkalmazása esetén a KSH engedélyét kell kérni.

*Másodlagos publikálás csak a forrás megjelölésével történhet!*