

## Tartalom

Bevezető .....	2
Összefoglalás.....	2
1. Nemzetközi kitekintés.....	3
1.1. Közlekedési infrastruktúra.....	3
1.2. Járműállomány.....	4
1.3. Áruszállítási teljesítmények.....	4
1.4. Személyszállítási teljesítmények .....	4
1.5. Közúti közlekedési balesetek.....	6
2. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helyzete a magyar gazdaságban .....	7
2.1. Gazdasági szervezetek, vállalkozások .....	7
2.2. Bruttó hozzáadott érték .....	9
2.3. Beruházások.....	9
2.4. Az értékesítés árbevétele .....	10
2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma.....	10
2.6. Foglalkoztatottság .....	11
2.7. Árak.....	12
3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak .....	12
3.1. Közlekedési infrastruktúra.....	12
3.2. Járműállomány.....	13
3.3. Üzemanyagárak, -forgalom.....	15
4. Szállítási teljesítmények .....	15
4.1. Áruszállítás .....	15
4.1.1. Közúti áruszállítás .....	17
4.1.2. Vasúti áruszállítás .....	17
4.1.3. Belvízi áruszállítás .....	19
4.1.4. Csővezetékes áruszállítás.....	20
4.2. Személyszállítás.....	21
4.2.1. Helyi személyszállítás.....	21
4.2.2. Helyközi személyszállítás.....	22
4.2.2.1. Közúti személyszállítás .....	22
4.2.2.2. Vasúti személyszállítás .....	23
4.2.2.3. Légi személyszállítás.....	23
4.2.2.4. Belvízi személyszállítás .....	25
5. Közlekedési balesetek.....	25
5.1. Személysérüléssel járó közlekedési balesetek.....	25
5.2. Személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek.....	25
6. Területi összehasonlítás.....	27

További adatok, információk (linkek)

Táblázatok

Módszertani megjegyzések

Elérhetőségek

## Bevezető

A *Szállítási ágazat helyzete, 2015* című kiadványunkkal azon felhasználóink igényeit szeretnénk kielégíteni, akik átfogó és részletes áttekintést keresnek a gazdaságban és a társadalomban is meghatározó szállítás, raktározás<sup>1</sup> nemzetgazdasági ág helyzetéről, ezen belül a szállítási szolgáltatások, az egyes szállítási módok teljesítményéről. Jelen kiadványunk szerkezete megegyezik az elmúlt években kialakított tematikus felépítéssel.

A nemzetközi kitekintésben a közlekedési infrastruktúra és a járműállomány helyzetét, az áru- és személyszállítási teljesítményeket, valamint a közlekedési baleseteket jellemző legfontosabb, jelenleg elérhető legfrissebb nemzetközi adatokkal mutatjuk be. Ezt követően a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág helyzetét a leginkább jellemző makromutatók (vállalkozások száma, bruttó hozzáadott érték, beruházások teljesítményértéke, foglalkoztatottak száma, szolgáltatások külkereskedelmi forgalma) alakulásán keresztül mutatjuk be. Részletes áttekintést nyújtunk a hazai utak, a közlekedési infrastruktúra és a járműállomány helyzetéről, majd az áru- és a személyszállítási módok teljesítményének alakulásáról. A közlekedéssel összefüggésben átfogóan tájékoztatunk a személysérüléssel járó közlekedési balesetek főbb adatainak alakulásáról. A kiadvány utolsó fejezetében a rendelkezésre álló területi adatok szerepelnek. Éves összefoglalónkban több mint 100 tábla és 25 ábra segítségével igyekeztünk bemutatni a hivatalos statisztika által gyűjtött, illetve más szervezetektől statisztikai célból átvett és feldolgozott információkat.

## Összefoglalás

- 2015. december 31-én a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a szállítási ágazatokban 35 326, a postai, futárpostai tevékenység ágazatban további 1833 **regisztrált vállalkozást** tartottunk nyilván. A vállalkozások közel háromnegyede – ami az előző évihez hasonló arány – 1–4 főt foglalkoztató mikrovállalkozás volt. 2015-ben a gazdasági szervezetek regiszterében a szállítás, raktározás ágban 2223 újonnan alakult és 3743 megszűnt vállalkozást regisztráltunk.
- Az előzetes adatok szerint a szállítás, raktározás ágban a szolgáltatási tevékenységek igen széles skáláját végző 4 fő feletti vállalkozások 2014. évi **értékesítésének nettó árbevétele** folyó áron 2,7%-kal múlta felül az előző évit, és meghaladta a 4400 milliárd forintot.
- 2015-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág **beruházási volumene** 0,9%-kal nőtt az előző évihez képest. A beruházások értéke folyó áron 27,6 milliárd forinttal 1037 milliárd forintra bővült.
- Az exportorientált ágakhoz is szorosan kapcsolódó és a nemzetközi gazdasági változásokra gyorsan reagáló szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág az elmúlt évben 1829 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket realizált, amely a teljes hozzáadott érték 6,4%-át tette ki.
- A szállítás, raktározás ág gazdasági szervezeteinél 184,7 ezer főt alkalmaztak teljes munkaidőben, ez a nemzetgazdaság 7,1%-a. Közülük 95% a 4 fő feletti vállalkozásoknál dolgozott.
- A szállítási szolgáltatások 638 milliárd forinttal járultak hozzá a szolgáltatás- külkereskedelem 2015. évi pozitív egyenlegéhez.
- Az év végére a **közúti gépjármű-állomány** (3,9 millió gépjármű) 2,9%-kal nőtt 2014 végéhez képest. Az **állomány átlagos kora** 13,7 év, 2012 óta 1,2 évvel öregedett. Az elmúlt tíz évben a válság előtti utolsó évben, 2007-ben volt a legalacsonyabb (10,4 év).
- A **különböző áruszállítási módokban együttesen** 2015-ben csaknem 284 millió tonna árut mozgattak meg, 1,0%-kal többet, mint 2014-ben. A 2015. évi 55,5 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 217,1 millióval nőtt (+0,4%) az előző évhez képest, a 2012. évit pedig 9,4%-kal haladta meg.
- A különböző szállítási módok közül továbbra is a **közúti áruszállítás** részesedése a legnagyobb. 2015-ben közúton szállították el az árutömeg 70%-át, és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 69%-a.

<sup>1</sup> TEÁOR'08 szerint a Szállítás, raktározás (H) nemzetgazdasági ágba tartoznak a következő ágazatok: 49 Szárazföldi, csővezetékes szállítás, 50 Vízi szállítás, 51 Légi szállítás, 52 Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység, 53 Postai, futárpostai tevékenység.

- A **vasúti áruszállítás** árutonnában mért teljesítménye 2015-ben 0,5, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 1,5%-kal csökkent az előző évihez képest. A **belvízi forgalom** volumene 4,3, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 0,7%-kal nőtt. A **csővezetéken szállított** áruk össztelege 27 millió tonna volt, a 2014. évinél 9,4%-kal kevesebb.
- 2015-ben a **helyi közösségi személyszállítást** hazánkban 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, ami 1,5%-kal több, mint 2014-ben. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény (8,2 milliárd utaskilométer) 2,2%-kal növekedett.
- Magyarországon a **közösségi helyközi személyszállítás** utaskilométerben mért teljesítménye 2015-ben 2,3%-kal 26 milliárdra, ezen belül a **légi** személyszállítás 13%-kal 4,9 milliárdra, az **autóbuszos** 1,1%-kal 13,1 milliárdra nőtt, míg a **vasúti** személyszállítás (7,6 milliárd) 1,7%-kal csökkent. A **belvízi** személyszállítás teljesítménye elhanyagolható (9,1 millió utaskilométer). A **közúti helyközi közösségi közlekedést** igénybe vevő utasok száma 2014-hez képest 2015-ben 2,6%-kal 509 millióra mérséklődött.
- 2015-ben a **személy sérüléssel közúti közlekedési balesetek** száma 3,1%-kal növekedett az előző évhez képest. A halálos közúti balesetek száma 2,1%-kal 585-re emelkedett.

## I. Nemzetközi kitekintés

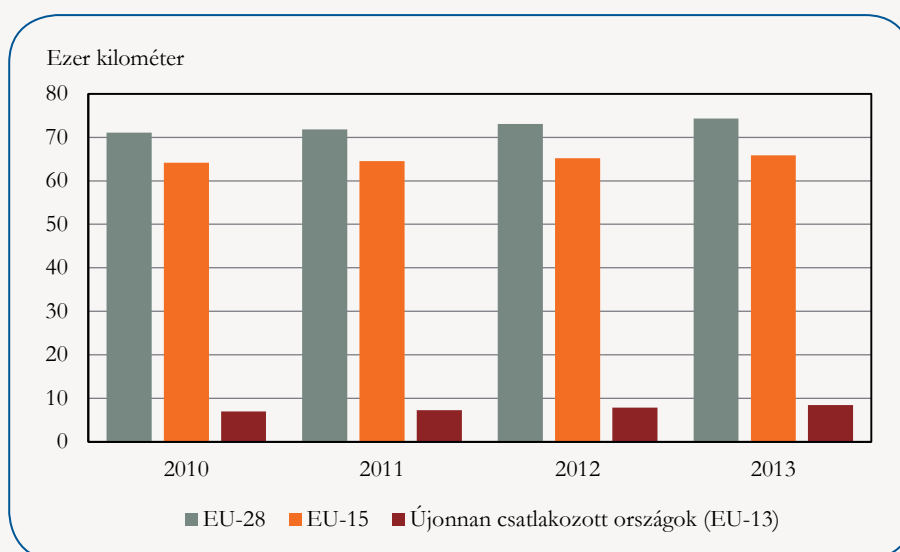
### A szállítás és a közlekedés helye a nemzetközi gazdasági környezetben<sup>2</sup>

#### 1.1. Közlekedési infrastruktúra

2013 elején az Európai Unióban 74 341 kilométer volt az **autópálya-hálózat** hossza, ennek 89%-a a régi tagállamokban (EU-15) állt rendelkezésre. Az autópálya-építés viszont a 2004-ben vagy azután csatlakozott 13 tagországban volt dinamikusabb, 2012-hez képest 7,8%-os növekedést regisztráltak náluk, mialatt az EU-15-ben 1,0%- volt ugyanez a mutató.

1. ábra

Autópálya-ellátottság az Európai Unióban



Forrás: EU Transport in Figures Statistical Pocketbook, 2016.

<sup>2</sup> Ahol 2013-as vagy 2014-es adatok szerepelnek, ott a kézirat lezárásának időpontjáig az Eurostat még nem tette közzé a 2015-re vonatkozó adatokat.

## 1.2. Járműállomány

A lakosság számában és területileg is igen differenciált Európai Unió országainak járműállományát leginkább a motorizációs ráta, azaz az ezer főre jutó személygépkocsi darabszáma alapján lehet egymással összehasonlítani.

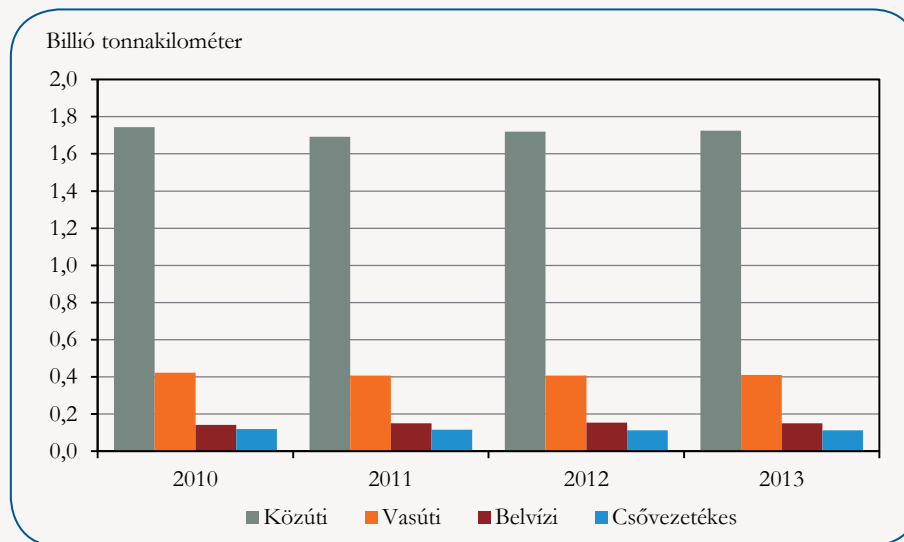
2014-ben az EU-28 ezer főre vetített átlaga 491 autó volt, a legtöbb személygépjármű Luxemburgban (662), a legkevesebb Romániában (247) volt. Magyarország (316) az utolsó előtti helyet foglalta el.

## 1.3. Áruszállítási teljesítmények

Az Európai Unióban a közúti, vasúti, belvízi és csővezetékes szállítási módok együttes, tonnakilométerben mért áruszállítási teljesítménye 2014-ben 0,4%-kal nőtt, ezen belül a belvízi áruszállításé 1,2%-kal csökkent, a vasútié 1,1, a csővezetékesé 1,0, a közútié 0,4%-kal emelkedett. Az áruszállításon belül nem változott számottevően az egyes szállítási módok aránya: továbbra is a közúti áruszállítás a meghatározó. Egyelőre nem tapasztalható elmozdulás a környezetkímélőbb szállítási típusok irányába. 2014-ben a közúti áruszállítás részaránya az EU-28 tagországaiban 72, Magyarországon 68% volt. Az egyes országokban regisztrált nehéz tehergépjárművek<sup>3</sup> szállítási teljesítménye alapján Magyarország részesedése az EU közúti áruforgalmából 2014-ben 2,2% volt. Az EU 28 tagállamában a szállítási módokon belül a környezetkímélő vasúti áruszállítás súlya 17%, teljesítménye összesen 411 milliárd árutonnakilométer volt. Magyarország a 2014. évi teljesítménye (10,2 milliárd árutonnakilométer) alapján a tagországok közötti rangsorban a 13. helyet foglalta el. Az előző évhez mért növekedése 4,5% volt, amely az EU-28 tagállam együttes teljesítményének dinamikáját (+1,1%) 3,4 százalékponttal múlta felül.

2. ábra

Az áruszállítási teljesítmény alakulása az Európai Unióban



Forrás: EU Transport in Figures Statistical Pocketbook, 2016.

## 1.4. Személyszállítási teljesítmények

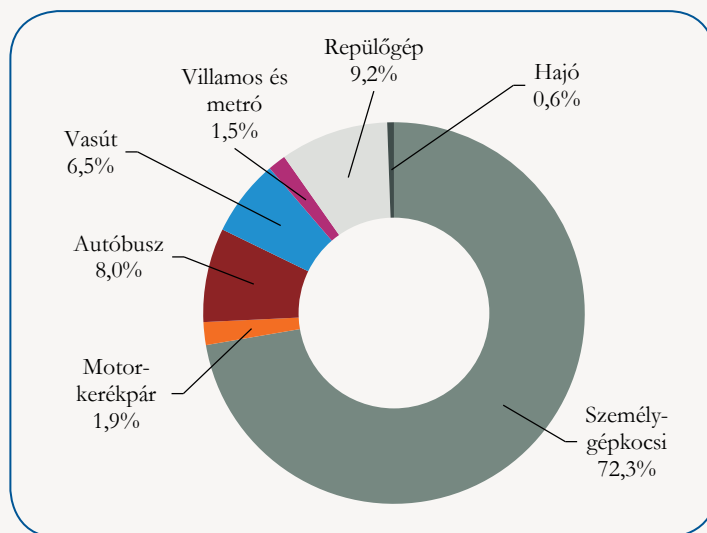
Az Európai Unióban 2014-ben a személyszállítás utaskilométerben mért összteljesítménye 1,8%-kal nőtt, ezen belül teljesítménybővülés a légi (4,5%), a személygépkocsi- (1,9%), a motorkerékpár- (1,8%), a villamos- és metróforgalomban (1,6%) realizálódott. A vasúti szállítás utaskilométer-teljesítménye 0,8%-kal emelkedett, míg az autóbuzos közlekedése 0,5%-kal mérséklődött.

<sup>1</sup> Nehéz tehergépjárművek alatt a 3,5 tonna és afeletti teherbírással rendelkező tehergépjárművek és vontatók értendők.

A személygépkocsi-forgalom részaránya az összforgalom 72%-a, 4766 milliárd utaskilométer volt. A repülőgépes utazások a személyszállításból 2014-ben 9,2%-kal részesedtek, meghaladták az autóbuszos (8,0%), valamint a vasúti személyszállítás (6,5%) utaskilométerben mért teljesítményének arányát.

3. ábra

### A személyszállítás megoszlása módok szerint utaskilométer alapján az Európai Unióban (EU-28), 2014

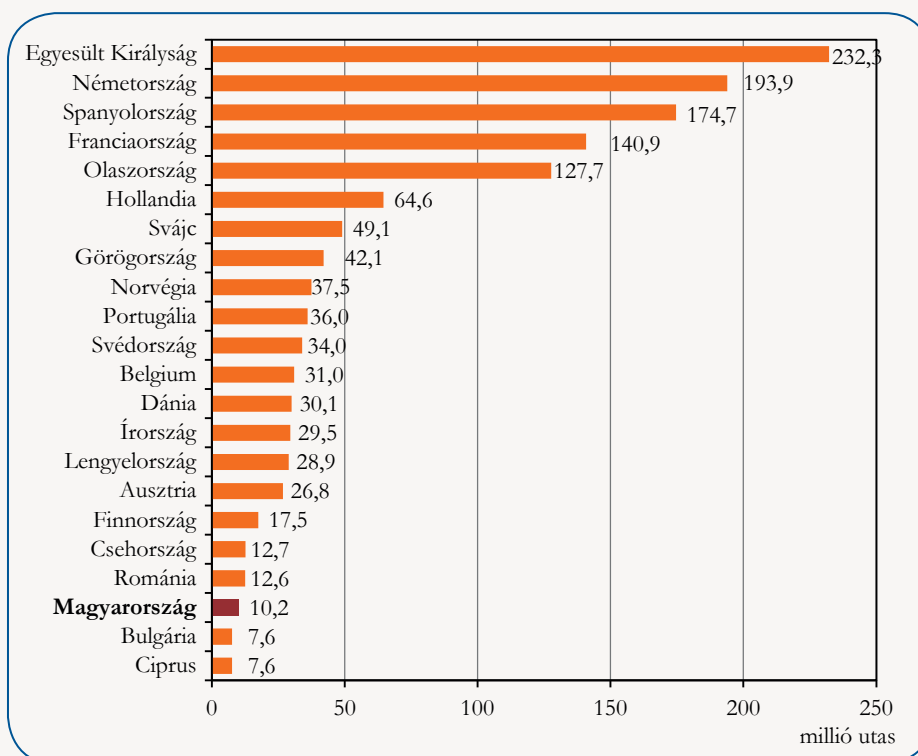


Forrás: European Commission Statistical Pocketbook, 2016.

Az Európai Unió légi személyszállítási „nagy hatalmai” (100 millió főt meghaladó éves utasforgalom a repülőtereken) az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország. Magyarország az európai országok repülőterei utaslétszáma alapján összeállított rangsorban a 20. helyet foglalta el (10,2 millió fő).

4. ábra

### Az európai országok kereskedelmi légi utasforgalma, 2015



Forrás: [http://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat\\_tablak/tabl/ttr00012.html](http://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/ttr00012.html).

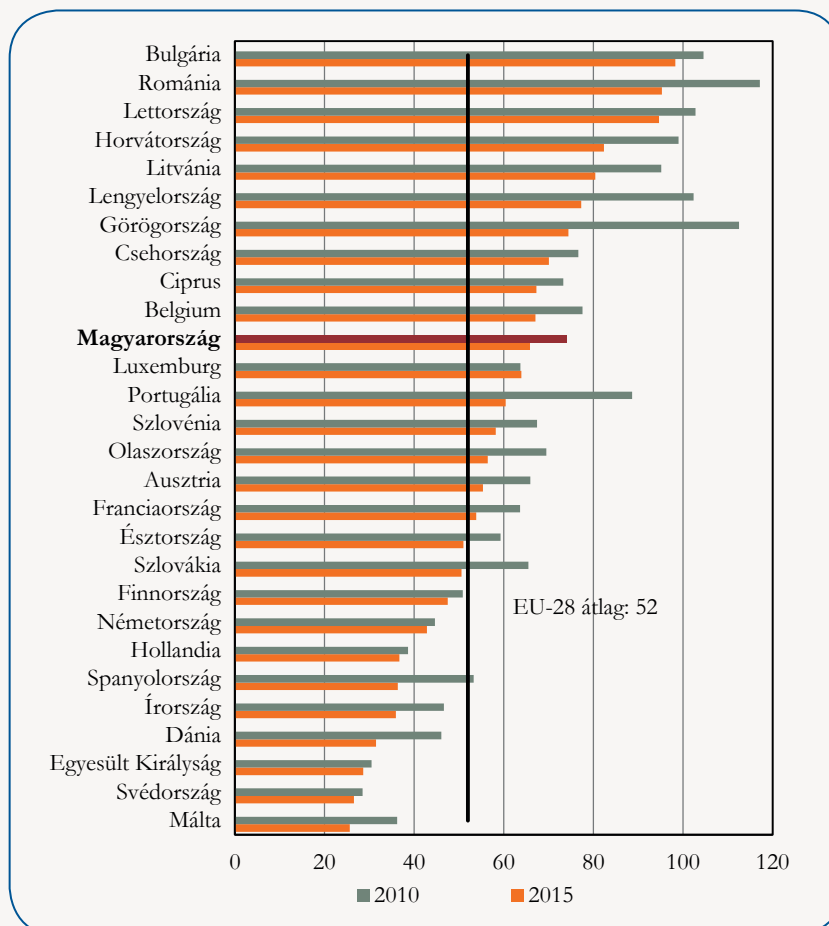
## 1.5. Közúti közlekedési balesetek

Az Európai Unió 2011-ben jóváhagyott közlekedési *Febér könyve*<sup>4</sup> stratégiai célként tűzte ki a közúti közlekedési balesetben meghaltak számának felére csökkentését 2020-ig.

Előzetes adatok szerint 2015-ben az Európai Unió közútjain összesen 26 310 személy vesztette életét közúti közlekedési balesetben. A tagállamokban bekövetkezett halálesetek száma 1,3%-kal haladta meg a 2014. évit. 2012-ben az egymillió lakosra jutó halálesetek száma az EU-ban átlagosan 56, Magyarországon 61 fő volt. A lakosság számához viszonyított halálesetek számában hazánk továbbra is meghaladja az EU átlagát. 2015-ben a közúti közlekedési balesetek halálozási aránya az EU-28 teljes lakosságára vetítve 52 főre csökkent, hazánkban ezzel ellentétben 66 főre emelkedett a 2012. évihez képest. Az elmúlt évben ez a halálozási mutató Máltán volt a legalacsonyabb (26), Bulgáriában a legmagasabb (98 fő/egymillió lakos).

5. ábra

A közúti közlekedési balesetek során meghalt személyek száma egymillió lakosra vetítve az EU-28 tagállamaiban



Forrás: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>.

<sup>4</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

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

2015 utolsó napján a nemzetgazdaság egészében 1838 ezer, ezen belül a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban 37,3 ezer **gazdasági szervezetet** tartottunk nyilván, aránya 2,0% volt, gyakorlatilag nem változott 2014 óta. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban regisztrált gazdasági szervezetek száma 2015. december 31-én közel 1,5 ezerrel, 3,8%-kal volt kevesebb az előző év ugyanezen időpontjához viszonyítva.

Az ágazatba sorolt, jellemzően többféle tevékenységeket végző szervezetek folyó áron 1829 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket (alapáron) állítottak elő, ami 5,2%-kal volt több az előző évinél. Ezzel a teljesítményükkel **6,4%-os arányban** járultak hozzá a nemzetgazdaság **bruttó hozzáadott értékének** előállításához. 2015-ben a nemzetgazdasági **beruházások** 5084 milliárd forint folyó áron számított teljesítményértékének **egyötödét (20%), 1037 milliárd forintot** ebben az ágban realizáltak. A teljes nemzetgazdaságon belül a szállítás, raktározás, a kapcsolódó kiegészítő, valamint a postai és futárpostai tevékenységet végző szervezeteknél **teljes munkaidőben foglalkoztatottak** részaránya – megegyezően a 2014. évivel – 7,1% volt.

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

A 2015. év végi állapot szerint a H nemzetgazdasági ágon belül a közúti áruszállítás, költöztetés és a csővezetékes szállítás alágazatokban **regisztrált szervezetek** számában történt a legnagyobb csökkenés (–954 db) az egy évvel korábbi adathoz képest.

A 2015. december 31-i állapot szerint a nemzetgazdaság egészében a **regisztrált vállalkozások** számának évek óta tartó növekedése megállt, számuk csekély, 0,8%-os mértékben, 1,7 millióra csökkent. 2015-ben – hasonlóan a 2014. évihez – a teljes nemzetgazdaságban a gazdasági szervezeteken belül a vállalkozások 92%-os, a szállítás, raktározás ágban pedig közel 100%-os arányt képviseltek. A szállítás, raktározás ágban tovább folytatódott az évek óta tartó csökkenő tendencia, aminek következtében 2015 végére az összes vállalkozás száma 3,9%-kal, 37159-re esett vissza. Ezen belül a 2014. december 31-i állapothoz képest a társas vállalkozások és az önálló vállalkozók részaránya kiegyenlítődött, közel azonos 50-50%-os az arányuk. A társas vállalkozásoknál a csökkenés mértéke mintegy másfélszer nagyobb, 4,7%-os volt mint az **önálló vállalkozók** (–2,9%) körében.<sup>6</sup>

A gazdasági szervezetek regiszterében 2015 végén a szállítás, raktározás ágban **gazdálkodási forma** szerint 14938 korlátolt felelősségű társaságot tartottunk nyilván, a társas vállalkozások 80%-át. Bár a társas vállalkozások több mint 18%-át kitevő, 3444 nyilvántartott betéti társaság száma évről évre fokozatosan csökkent – 2015-ben közel 12%-kal az előző év végi állapothoz képest – továbbra is fontos gazdálkodási forma maradt.

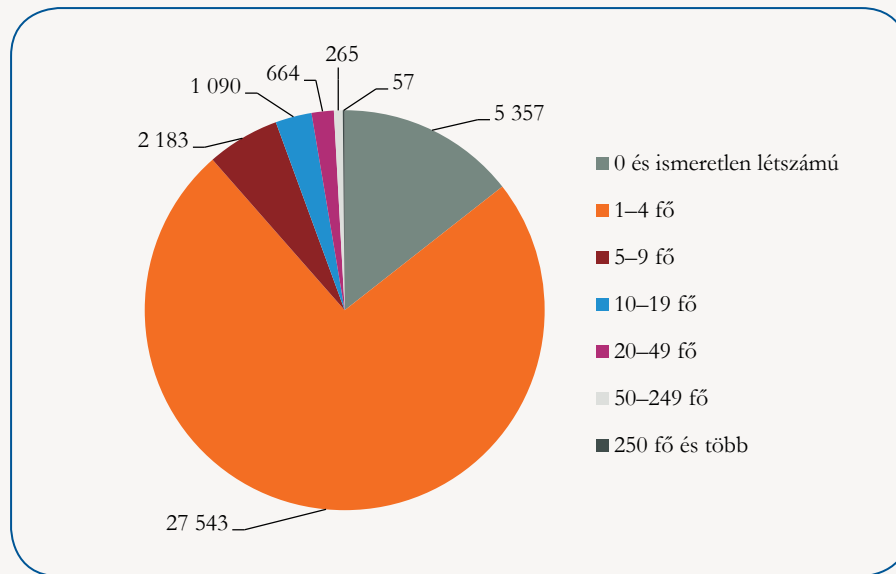
2015. december 31-én a gazdasági szervezetek regiszterében **főtevékenységük** szerint a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a vállalkozások mintegy 80%-át (29 555) a szárazföldi, csővezetékes szállítás, 15%-át (5470) a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység, további 4,9%-ukat (1833) a postai, futárpostai ágazatba jegyezték be.

<sup>5</sup> Gazdasági szervezetek alatt értendők a gazdasági szervezetek gazdálkodási forma szerinti osztályozása (GFO'14) szerint a vállalkozások, a költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek, a nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelte szervezetek, valamint az egyéb gazdasági szervezetek együttes száma.

<sup>6</sup> A jogszabályi környezet változása, a 2014. március 15-i hatállyal életbe lépett új polgári törvénykönyv rendelkezései érintették a társas vállalkozásokat: a korlátolt felelősségű társaságokat jegyzett tőkéjük 3 millió forintra történő emelésével, illetve a betéti társaságokat létesítő okiratukra vonatkozóan, amely az átmeneti határidő után már nem tartalmazhat a Ptk. rendelkezéseivel összhangban nem álló rendelkezést.

6. ábra

**A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban regisztrált vállalkozások száma létszám-kategória szerint, 2015**



2015-ben a főtevékenységük szerint a szállítás, raktározás ágba sorolt vállalkozások létszám-kategória szerinti összetételében lényeges változás nem történt az egy évvel korábbi állapothoz képest. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban nyilvántartott vállalkozások 80%-a 1–9, további 4,7%-uk 10–49 főt foglalkoztatott, az 50 fő feletti létszám-kategóriába tartozók aránya pedig az 1%-ot sem érte el. 2015 végén a legtöbb vállalkozást (34 026) a közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes szállítás, a taxis és a máshová nem sorolt egyéb szárazföldi személyszállítás, az egyéb szállítást kiegészítő szolgáltatás, valamint az egyéb postai, futárpostai szolgáltatás szakágazatokban tartottuk nyilván, ezen belül – tevékenységük jellegéből adódóan – több mint háromnegyedüket (76%) az 1–4 fő foglalkoztatottal rendelkező mikrovállalkozások létszám-kategóriájában.

1. tábla

**A regisztrált vállalkozások száma, 2015 végén**

Létszám-kategória	Darab	Megoszlás, %	Előző év=100,0
0 és ismeretlen létszámú	5 357	14,4	95,2
1– 4 fő	27 543	74,1	95,6
5– 9 fő	2 183	5,9	100,1
10– 19 fő	1 090	2,9	97,2
20– 49 fő	664	1,8	106,2
50–249 fő	265	0,7	105,2
250 fő és több	57	0,2	103,6
<b>Összesen</b>	<b>37 159</b>	<b>100,0</b>	<b>96,1</b>

A Gazdasági szervezetek regiszterének adatai szerint az elmúlt évben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban újonnan 2223 – 5,0%-kal több mint 2014-ben – vállalkozás alakult, 61%-uk a közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes (42%), valamint a taxis személyszállítás (18%) szakágazatokban került bejegyzésre. 2015-ben a megszűnt vállalkozások száma 3743 volt, 39%-kal haladta meg az előző évit. Összetételében 70%-os részarányt képviselt az előzőekben említett két szakágazat, esetükben a megszűnt vállalkozások száma közel kétszerese volt az újonnan alakult vállalkozásokénak.



2014. december 31-én a szállítás, raktározás ágban a regisztrált vállalkozások 60%-a, 23 224 volt a **ténylegesen működő**<sup>7</sup>, gazdasági tevékenységet végző **vállalkozások** száma. A nemzetgazdasági ágon belül a működő vállalkozások száma 2013-ról 2014-re növekedett a taxis, az egyéb szárazföldi személyszállítás, a szárazföldi és a légi szállítást kiegészítő szolgáltatás, továbbá az egyéb postai, futárpostai szakágazatokban, csökkent a közúti áruszállítás, költöztetés, és csővezetékes szakágazatban, a vízi és a légi szállítás ágazatokban, a többi szakágazatban pedig változatlan maradt.

## 2.2. Bruttó hozzáadott érték

Előzetes adataink szerint 2015-ben a nemzetgazdaság egészében előállított, folyó áron számított 28 513 milliárd forint **bruttó hozzáadott érték** 6,4%-a (1829 milliárd forint) a szállítás, raktározás, valamint a postai, futárpostai tevékenységet végző ágazatokba sorolt szervezetekhez kötődik. Az elmúlt évben a szállítás, raktározási ágban 1,4%-os volumennövekedés<sup>8</sup> valósult meg, amely 0,4 százalékponttal maradt el a 2014. évi bővülési ütemtől. A nemzetgazdasági ágon belül a legnagyobb részarányú (51%) szárazföldi és csővezetékes szállítás ágazatban 2014-hez képest folyó áron 59 milliárd forinttal több, 924 milliárd bruttó hozzáadott érték keletkezett, amely volumenében 2,9%-os növekedést jelentett, és 3,2%-ban járult hozzá a teljes nemzetgazdaság teljesítményéhez. 2015-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ág folyó áras bruttó hozzáadott értékéből 8,7%-os részarányt képviselő légi szállítási ágazatban valósult meg egy év alatt a legnagyobb volumennövekedés (28%). A tárgyévben a raktározás, szállítást kiegészítő szolgáltatás ágazatban (súlya 32% a H ágon belül) előállított bruttó hozzáadott érték folyó áron 24 milliárd forinttal (586 milliárd forintra), volumenében 5,5%-kal csökkent az előző évi szinthez képest. 2015-ben volumenében a legnagyobb, 12%-os csökkenés a vízi szállítás ágazatban keletkezett.

## 2.3. Beruházások

A 2015. évi előzetes adatok szerint a teljes nemzetgazdaságban megvalósult, folyó áron 5084 milliárd forint beruházási teljesítményérték 20%-a a szállítás, raktározás ágban realizálódott. A főtevékenységük szerint ebbe a nemzetgazdasági ágba sorolt gazdasági szervezetek<sup>9</sup> **beruházásainak teljesítményértéke** meghaladta az 1037 milliárd forintot, értékben 27,6 milliárd forinttal, folyó áras dinamikáját tekintve pedig 2,7%-kal **fordítottak többet beruházásra** az előző évinél. A H nemzetgazdasági ágban 2012 és 2015 között évente átlagosan 27%-kal növekedett a beruházások folyóáras teljesítményértéke. Ugyanakkor, míg 2013-ban és 2014-ben a szállítás, raktározás ág bővülésének mértéke folyó áron és volumenben is egyaránt jóval meghaladta a nemzetgazdaság egészének növekedését, – főként a vasúti hálózat korszerűsítése, az autópálya és a közúthálózat építése, illetve felújítása okán – 2015-ben közeledve e munkák befejezéséhez, folyó áron és volumenében is elmaradt attól 6,1, illetve 6,2 százalékponttal.

Az elmúlt években, így 2015-ben is elősegítette a beruházások növekedését az uniós források szélesebb körű felhasználása, a kedvezőbb gazdasági környezet, továbbá a mikro-, kis- és középvállalkozások számára még a 2013 közepén bevezetett lehetőség a kedvezőbb finanszírozási és hitelezési feltételek igénybevételére.<sup>10</sup> A szállítási ágazatok közül a raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatba sorolt szervezetek beruházásainak részaránya a legnagyobb (70%), ugyanakkor 2015-ben az előző évihez képest teljesítményértékük (728 milliárd forint) bővülése folyó áron már jóval kisebb, 2,9%, volumenében pedig mindössze 0,7% volt.

Az egyes szállítási ágazatok közül 2015-ben az előző évhez viszonyítva a legnagyobb volumen-növekedés a – nemzetgazdasági ágon belül alacsony súllyal rendelkező – vízi szállítást kiegészítő szolgáltatás szakágazatban valósult meg (366%), de jelentős volt az egyéb postai, futárpostai tevékenység

<sup>7</sup> Működő vállalkozás: a tárgyévben, illetve az előző év során adóbevallást (pl. áfa, társasági adó) nyújtott be, illetve statisztikai adatszolgáltatást teljesített, vagy a tárgyévben vagy az azt megelőző év során alakult.

<sup>8</sup> A volumenindex kiküszöbölí az árváltozás hatásait.

<sup>9</sup> A 4 fő feletti vállalkozások, költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek.

<sup>10</sup> Az MNB 2013. június 1-jén bevezetett Növekedési Hitelprogramja (NHP).

szakágazat bővülése is (133%). A tárgyévben a szállítás, raktározás ág beruházási teljesítményértékének egytizedét kitevő vasúti szállítás alágazatban folyó áron 103 milliárd forint összegű és 2014-hez képest 79%-os volumenbővülést eredményező beruházás valósult meg.

2015-ben a szállítási ágazatok közül a légi szállítás területén történt jelentős, 61%-os visszaesés egy év alatt a folyó áron számított beruházási teljesítményértékben (15,1 milliárd forintról 5,9 milliárd forintra), valamint a volumenindexben (–62%) is.

## 2.4. Az értékesítés árbevétele

A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban a többféle szolgáltatási tevékenységet végző, 4 fő feletti vállalkozások 2015. évi **értékesítésének nettó árbevétele** – előzetes adatok szerint és folyó áron – meghaladta a 4400 milliárd forintot, ami 6,0%-a volt a teljes nemzetgazdaság árbevételeinek. Főtevékenységük szerint a H nemzetgazdasági ágba tartozó vállalkozások folyó áras árbevétele 2012 óta folyamatosan, évente átlagosan 8,7, 2015-ben 2,7%-kal növekedett az előző évhez képest. 2015-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a 36%-os részaránnyal rendelkező raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban 6,8%-kal csökkent az árbevétel összege (1608 milliárd forintra). A H nemzetgazdasági ág 2015. évi árbevételeinek 46%-a, 2065 milliárd forint a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatba sorolt vállalkozások teljesítményéből származott, amely 7,8%-kal múlta felül az előző évi teljesítményt. A légi szállítás ágazatában 504 milliárd forint árbevételt realizáltak 2015-ben, amely folyó áron számítva 19%-kal haladta meg a 2014. évi adatot.

## 2.5. A szállítási szolgáltatások külkereskedelmi forgalma

2012 óta folyamatosan növekszik a szolgáltatások és ezen belül a **szállítási szolgáltatások folyó áras külkereskedelmi forgalma**. A behozatal értéke folyó áron 4,9%-kal, 920 milliárd forintra, a kivitel összege 8,0%-kal, 1558 milliárd forintra nőtt az előző évihez képest. 2015-ben a szállítási szolgáltatások külkereskedelme a teljes szolgáltatásexportból 26, az importból pedig 21%-os aránnyal részesedett. A 2015. évi aktívum 72 milliárd forinttal, 13%-kal volt több a 2014. évinél.

2. tábla

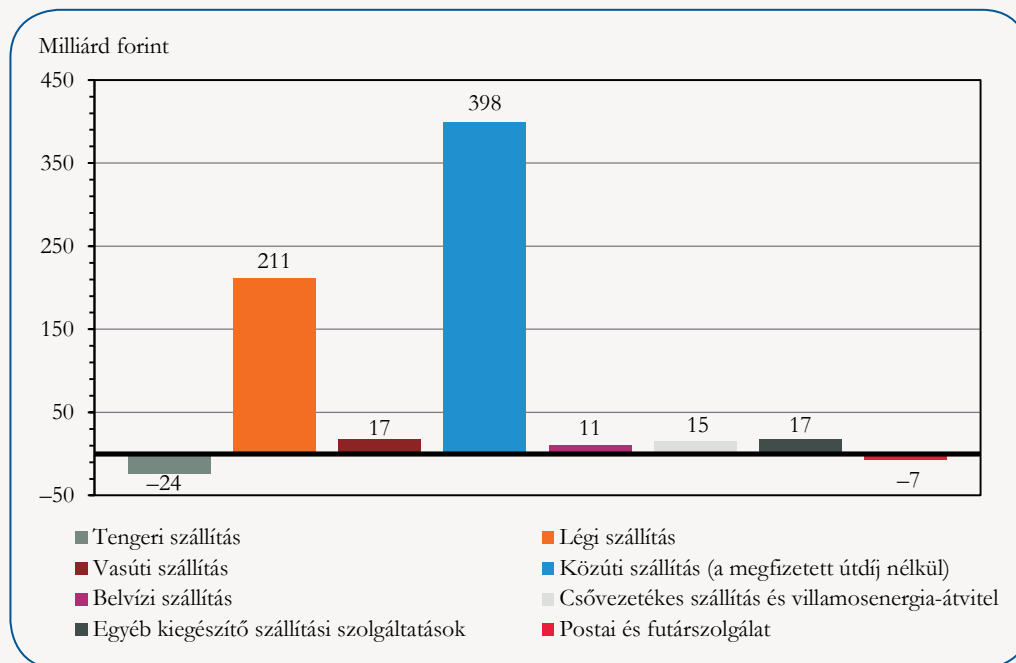
A szolgáltatás- külkereskedelmi forgalom értéke szolgáltatásfajtánként, 2015

Szolgáltatáscsoportok	A forgalom iránya, milliárd Ft		Egyenleg, milliárd Ft
	import	Export	
<b>Szállítás összesen</b>	<b>920</b>	<b>1 558</b>	<b>638</b>
Ebből:			
tengeri szállítás	42	18	–24
légi szállítás	342	553	211
vasúti szállítás	72	89	17
közúti szállítás	323	721	398
belvízi és folyami szállítás	8	19	11
csővezetékes szállítás és villamosenergia-átvitel (aggregátum)	10	25	15
egyéb kiegészítő szállítási szolgáltatások	90	107	17
postai és futárszolgálat (aggregátum)	34	27	–7

2015-ben a szolgáltatás-külkereskedelem folyó áron számított többlete megközelítette az 1787 milliárd forintot, amihez 36%-kal – 638 milliárd forinttal – járultak hozzá a szállítási szolgáltatások. A szolgáltatások exportjában a legnagyobb bevétel, 721 milliárd forint (részaránya 46%) a közúti szállítás, további 553 milliárd forint (részaránya 36%) a légi szállítás szolgáltatáscsoport forgalmából származott.

7. ábra

A szállítási ágazat szolgáltatás-külkereskedelmi egyenlege szolgáltatáscsoportonként, 2015



Ebből eredően a szállítási ágazat szolgáltatás-külkereskedelmi forgalmának pozitív egyenlegéhez 62%-os arányban – 398 milliárd forint aktívummal – a közúti szállítás szolgáltatáscsoport járult hozzá. A tengeri szállítás, valamint a postai és futárszolgálat szolgáltatáscsoportokban a tárgyévi import összege meghaladta a bevételekét, így a mérleg aktívumát 24, illetve 7 milliárd forint értékben csökkentették.

## 2.6 Foglalkoztatottság

2015-ben a **szállítási, raktározási ágban működő gazdasági szervezetek** teljes munkaidőben közel 185 ezer főt foglalkoztattak, arányuk a nemzetgazdaságban változatlanul 7,1% volt, számuk több mint 4200 fővel nőtt az előző évihez képest. A H nemzetgazdasági ágba tartozó ágazatok közül az elmúlt évben a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatban dolgozott a teljes munkaidős munkavállalók 55%-a, több mint 102 ezer fő, 3 ezer fővel többen, mint egy évvel azelőtt. Az ágazaton belül a legtöbb, közel 47 ezer főt (részaránya 46%) a közúti áruszállítás, költöztetés és a csővezetékes szállítás alágazatokban, és további 37 ezer munkavállalót (részaránya 36%) az egyéb szárazföldi személyszállítási alágazatban foglalkoztattak. 2015-ben a nemzetgazdasági ágon belül a szintén jelentős, közel 30%-os részarányú raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység ágazatban a megelőző évihez képest 3,0%-kal – 55 ezer főre – bővült a teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma. A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül a vízi szállítás ágazatban egy év alatt 3,0%-kal mérséklődött a teljes munkaidőben dolgozók száma.

A postai, futárpostai tevékenység ágazatban tovább folytatódott a teljes munkaidőben foglalkoztatottak számának 2011 óta tartó csökkenése: 2015-ben 26 ezer, az egy évvel korábbinál 2,2%-kal kevesebb főt foglalkoztattak.

A szállítás, raktározás ágazatokban az egy főre jutó **havi bruttó átlagkereset** 2015-ben 239 ezer forint volt, amely 3,9%-kal haladta meg az előző évit, és 8644 forinttal maradt el a nemzetgazdaság átlagától.

Az ágazaton belül igen széles határok között mozgott a teljes munkaidőben foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresete. A közúti áruszállítás, költöztetés és csővezetékes szállítás szakágazatokban, valamint a vízi szállítás ágazat esetében a nemzetgazdasági átlagnál jóval alacsonyabb, mindössze 169 illetve 207 ezer forint volt a havi bruttó átlagkereset. A légi szállítási ágazatban – ahol 21%-kal többen dolgoztak, mint 2014-ben – a havi bruttó átlagkereset a háromszorosa (746 ezer forint), a légi szállítást kiegészítő szolgáltatásban pedig 2,4-szerese (602 ezer forint) volt a nemzetgazdasági átlagnak.

## 2.7 Árak

A rövid távú statisztikákról szóló uniós jogszabály<sup>11</sup> előírásainak megfelelően a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágon belül négy szolgáltatáscsoport **kibocsátásiár-indexeinek** megfigyelése történik. 2015-ben a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágban szolgáltatást végző vállalkozások kibocsátási árai stagnáltak az előző évhez képest. A gazdasági környezet változásai, az ipar és a mezőgazdaság teljesítménye, a forint és az euró árfolyamának viszonya, a vállalkozások pénzügyi helyzete hatással van a közúti áruszállítás, a raktározás és tárolás, a rakománykezelés és a postai, futárpostai ágazatokban tevékenykedő vállalkozások piaci szolgáltató tevékenységére és azon keresztül az ügyfélkörük részére nyújtott szolgáltatások áraira. 2015-ben egyedül a meghatározó súllyal rendelkező közúti áruszállítás szolgáltatásainak díjai csökkentek, éves szinten átlagosan 0,3%-os mértékben. A postai, futárpostai tevékenységek díjai emelkedtek a legnagyobb, 1,9%-os mértékben, a növekedés üteme azonban 1,2 százalékponttal alacsonyabb volt a 2014. évinél. 2015-ben a megfigyelt szolgáltatáscsoportok közül a teljes ügyfélkörnek nyújtott szolgáltatások díjai a rakománykezelést végző szolgáltatók esetében 1,2%-kal emelkedtek, míg a raktározási, tárolási szolgáltatások díjai éves szinten mindössze 0,7%-kal haladták meg az előző évi kibocsátási árszintet.

2015-ben az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása (COICOP) szerint a közlekedés és szállítás csoportban a **fogyasztói árak színvonala** átlagosan 5,6 százalékkal csökkent. 2015-ben egy év alatt a személyszállító járművekkel kapcsolatos egyéb szolgáltatások csoportjában 5,8%-os drágulás, míg az üzemanyagok és kenőanyagok esetében 12%-ot meghaladó csökkenés történt. 2015-ben a járművek fogyasztói ára átlagosan 2,9%-kal emelkedett, ezen belül legnagyobb, 5,2%-os mértékben a motorkerékpároké. A postai szolgáltatások igénybevételéért 1,4%-kal kellett többet fizetni, mint egy évvel korábban.

# 3. Közlekedési infrastruktúra, járműállomány, üzemanyagárak

## 3.1. Közlekedési infrastruktúra

Magyarország **közúthálózata** a településeket összekötő állami tulajdonú országos közutakból és az önkormányzati tulajdonban lévő helyi közutakból áll. A 2015. december 31-i állapot szerint az országos közutak hossza 31 925, a helyi közutaké 172 957 kilométer volt. 2014-hez viszonyítva az országos közutak hossza nem változott jelentősen, összetételében azonban a gyorsforgalmi utak hossza jelentősebben, 5,7%-kal nőtt. Az önkormányzati utak 702 kilométerrel lettek hosszabbak, közel harmaduk belterületre esett.

A megyei autóbusz-társaságok 2015. január 1-i regionális közlekedési központokká alakulása következtében a *vonalhálózat hossza* jelentősen, 34%-kal csökkent a helyközi személyszállításban.<sup>12</sup>

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

<sup>12</sup> A buszos személyszállítási vállalkozásként jelentett vonalhálózat kiszámításakor azokat az útvonalszakaszokat, amelyeken a társaság által üzemeltetett több menetrend szerinti járat is közlekedik, csak egyszer kell számba venni. A regionális központok több, egymás megyéiben is tevékenykedő társaság egyesüléséből jöttek létre, így az addig esetleg 2-3 társaságnál is nyilvántartott szakaszokat 2015. január 1-je után már csak egy, az új regionális központnál kell számításba venni.

A 2015. december 31-i leltári állomány alapján az országos építésű, normál nyomtávú vonali vágány építési hossza – megegyezően az előző év ugyanezen időpontjának adatával – 7570 kilométer volt. Ezen belül az egész évben működtetett vasútvonalak hossza 4 kilométerrel 7049 kilométerre nőtt. Az összes vonali vágányhossz 42%-a villamosított vonal, amely egy év alatt 68 kilométerrel növekedett.

A **parti építésű kikötők** száma 2011-től változatlan: 53 darab. A magyarországi vízi áruszállításban továbbra is a három országos közforgalmú kikötő a meghatározó: a bajai, a csepeli és a győr–gönyüi. A parti építésű közforgalmú kikötők száma 38, az üzemié 12 darab.

A magyarországi folyókon lévő víziutak hossza 1484 kilométert tett ki 2015-ben, legnagyobb része, 847 kilométer szabályozott folyó.

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 jelentősebb.

A **csővezeték-hálózat** hossza 2015-ben 8,1 ezer kilométer (2014-hez képest +1,1%), ezen belül a földgázvezetékeké 5,9 ezer (+1,6%), a kőolajé 848, az egyéb szénhidrogén-vezetékeké 1,4 ezer kilométer, utóbbi kettő hossza nem változott az előző évihez képest.

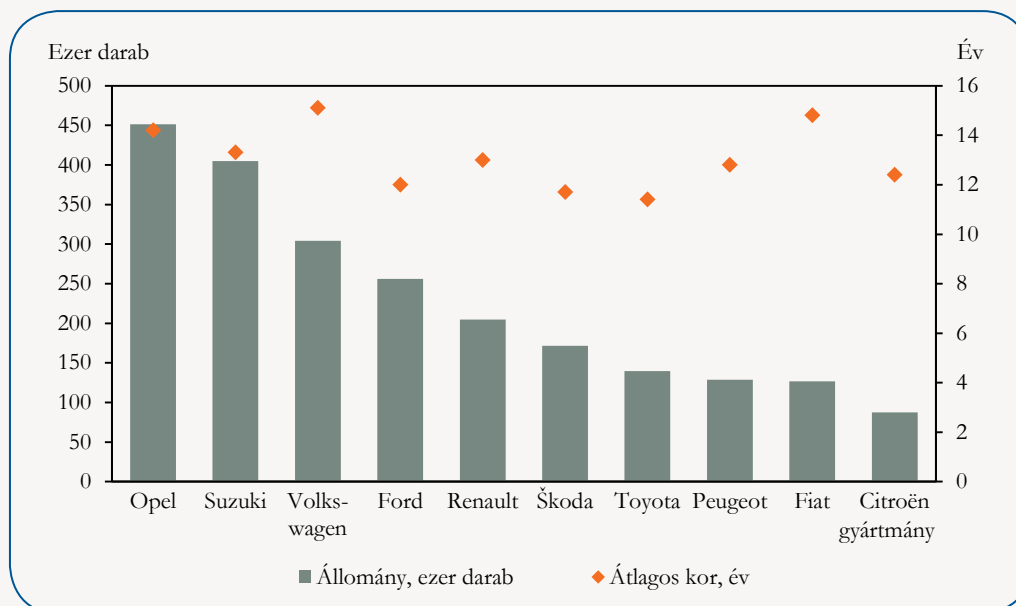
### 3.2. Járműállomány

A **közúti gépjármű-állomány** 2015-ben (3,9 millió gépjármű az év végén) 2,9%-kal nőtt 2014 végéhez képest. Átlagos kora 13,7 év, 2012 óta összességében 1,2 évvel öregeedett.

A **személygépkocsik** száma a 2009–2011-es mérséklődést követően 2012-ben növekedésnek indult, és a 2014. évi 2,2%-os bővüléssel elérte a 3,1 millió darabot. 2015-ben további 2,9%-os növekedés történt az előző évihez képest. 2015 végén a hazai személygépkocsi-parkon belül – hasonlóan az előző évekhez – nem változott a legnépszerűbb márkák rangsora: az Opel, a Suzuki, a Volkswagen, a Ford és a Renault együttes aránya 51% volt. A személygépjármű-állomány folyamatosan öregeszik, 2015-ben már 13,7 év volt az átlagos kor, amely 1,2 évvel haladta meg a 2012. évit. A 3,1 milliós személygépkocsi-állomány 93%-a katalizátorral ellátott.

8. ábra

A személygépkocsi-állomány kora és összetétele 2015 végén  
(legnépszerűbb márkák)



A **Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett** személygépkocsik száma 2012 óta évente átlagosan 23%-kal nőtt, 2015-ben megközelítette a 200 ezret. Az első forgalomba helyezéseken belül továbbra is a Volkswagen (11,4%), az Opel (10,6%), a Ford (10,1%), a BMW (6,4%) és az Audi (5,5%-os aránnyal) a legnépszerűbbek, részesedésük együttesen 44% volt. Kedvezőtlen tendencia, hogy a hazai első forgalomba helyezett személygépkocsik között folyamatosan növekedett a használtak aránya, 2012-ben 46, 2015-ben már 59% volt.

Magyarországon az első alkalommal forgalomba helyezett dízelüzemű személygépkocsik aránya 2013-ban még emelkedett (54%-ról 57%-ra), azóta csökken, 2015-ben 52%-ra esett vissza. Az elmúlt négy év átlagában a forgalomba helyezéseken belül a gázolajjal működő autók aránya 10 százalékponttal meghaladta a benzinnel működőké. Részarányuk évről évre csak egymás ellenében változik, 2015-ben együttesen 98,3%, míg a környezetkímélő hajtóanyaggal üzemelőké mindössze 1,7% volt.

A személygépkocsi-állományban 2015 végére 1,8 százalékponttal, 27,8%-ra, 889 ezerre bővült a dízelmeghajtású személygépkocsik részesedése, valamint száma. Összesen 2 millió 272 ezer benzinelmeghajtású gépkocsi volt forgalomban, ez az állomány több mint héttizede (71,1%).

2015-ben a természetes személyek által első alkalommal üzembe helyezett személygépjárművek száma (143,4 ezer) 24%-kal, a jogi személyeknél (56,5 ezer) 16%-kal volt magasabb, mint az előző évben. A 2014. évinél 13%-kal több (81 ezer) új személygépkocsi kapott forgalmi engedélyt. Ezzel párhuzamosan a használt autók 2015. évi bejegyzéseinek száma 28%-kal, 118 ezerre nőtt.

A **motorkerékpár-állomány** 2015-ben 0,8%-kal, 163 ezerre bővült. Az állományon belül a japán márkák még mindig fölényben vannak. Az év során a Magyarországon első alkalommal regisztrált motorkerékpárok 52%-a a Honda, a Yamaha és a Suzuki márkák közül került ki.

A hazai **autóbusz-állomány** 2015-ben 1,2%-kal, 18,1 ezer darabra nőtt. A Mercedes, a MAN, a Kravtex és a Volvo térnyerése mellett az Ikarus folyamatosan veszít hazai dominanciájából, bár részesedése még mindig a legnagyobb (24%). Az állomány öregedése 2015-ben nem folytatódott, az átlagos kor 0,3 évvel csökkent az előző évhez képest, amely 2015-ben 14,5 év volt. Az említett legnépszerűbb márkák kora – a MAN-on és a Mercedes-en kívül – nőtt az előző évhez képest. Az autóbuszpark döntően (98%) dízelüzemű. Tekintettel a nagyobb közlekedési társaságok által végrehajtott járműberuházásokra, 2015-ben 1623 darab (+24%) autóbusz kapott első magyarországi forgalmi engedélyt. Az összes először forgalomba helyezett autóbusz 62%-a Mercedes (465), Volvo (247), MAN (190), és Ford (107 darab) típusú volt.

A **tehergépjármű-állomány** összességében 3,3%-kal bővült, ezen belül legnagyobb mértékben (6,8%) a 3,5–7,5 tonna közötti össztömeg kategóriába tartozók.

2015. év végén a **vontatók** több mint 64 ezer darabos állománya 5,9%-kal meghaladta az előző évit. Ezen belül a John Deere gyártmányúak száma nőtt a legnagyobb (12%-os) mértékben (8071-re).

A **vasúti gördülőállományon** belül a mozdonyok száma 1153 volt 2015-ben, ezen belül a villamosmozdonyok száma 586, a dízelmozdonyoké 556, míg a gőzmozdonyoké csak 11. A járműállományon belül a vasúti személykocsik száma 2526, 3,7%-kal több, a vasúti teherkocsiké 8916, 6,2%-kal kevesebb az előző évinél. A motorvonattal együtt számbavett motorkocsik száma egy év alatt 55 darabbal 515-re gyarapodott, az állomány 70%-a dízel meghajtású.

2015-ben a **metró, a földalatti és a HÉV** járműállománya nem változott, a **trolibuszok** száma 26-tal, a **villamosoké** 5-tel lett több. A metró vágányhossza módszertani változás következtében<sup>13</sup> 7,2 kilométerrel nőtt, a villamosvágányok hossza 1,5 kilométerrel bővült, miközben a viszonylatok hossza 8,3 kilométerrel csökkent – főként a budapesti fonódó villamosjáratok kialakítása miatt. A trolibuszok hálózathossza 0,9, viszonylatok hossza 1,3 kilométerrel bővült.

A Magyarországon bejegyzett **árszállító vízi járművek** száma 2,3%-kal volt kevesebb, mint 2014-ben. 2015 végén 380 magyar felségjelű árszállító hajót és uszályt tartottak nyilván. A **nem árszállító hajók** száma 25 841 volt, 522-vel több az egy évvel korábbinál. Ezen belül a magyar belvizeken 2-vel több komp közlekedett 2015-ben, mint 2014-ben, a személyhajók száma 3-mal, az úszómunkagépké 15-tel, az úszóműveké 29-cel, a kishajóké 458-cal emelkedett.

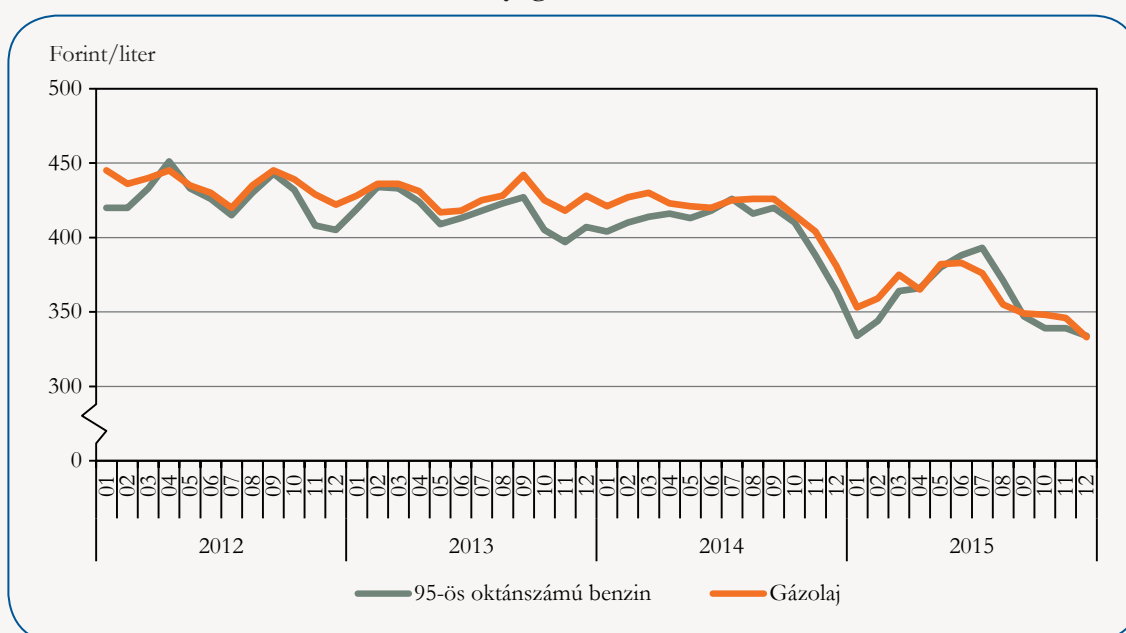
<sup>13</sup> A BKK számításba vette az összekötő- és iparvágányszakaszokat is.

### 3.3. Üzemanyagárak, -forgalom

Az **üzemanyagárak** alakulása a szállítási tevékenységen keresztül is hatással van a nemzetgazdaságra. A hazai üzemanyagárak mozgását elsősorban a kőolaj világpiaci ára és a forintárfolyam alakulása befolyásolja. Egy hordó Brent-olaj éves átlagára 2012 óta folyamatosan csökken. 2012-ben 112, 2013-ban 109, 2014-ben 99, 2015-ben pedig – a 2012-es ár kevesebb mint felére – 52 dollárra esett vissza. Az éves átlagos dollár/forint középárfolyam<sup>14</sup> 225, 224, 232,5, illetve 279,5 forint volt. Ezen tényezők együttes hatása – a 2014-es évhez hasonlóan – 2015-ben is nagymértékű ingadozást okozott a hazai üzemanyagárakban. Míg 2015 januárjában 334 forintba került egy liter benzin és 353 forintba egy liter gázolaj, addig ugyanezekért a mennyiségekért a benzin esetén júliusban 59, a gázolaj esetében júniusban 30 forinttal többet kellett fizetni. Az év közepi tetőzés után mindkét üzemanyag ára csökkent, a benziné az év eleji szintre, a gázolajé pedig az alá.

9. ábra

Az üzemanyagárak havi alakulása



## 4. Szállítási teljesítmények

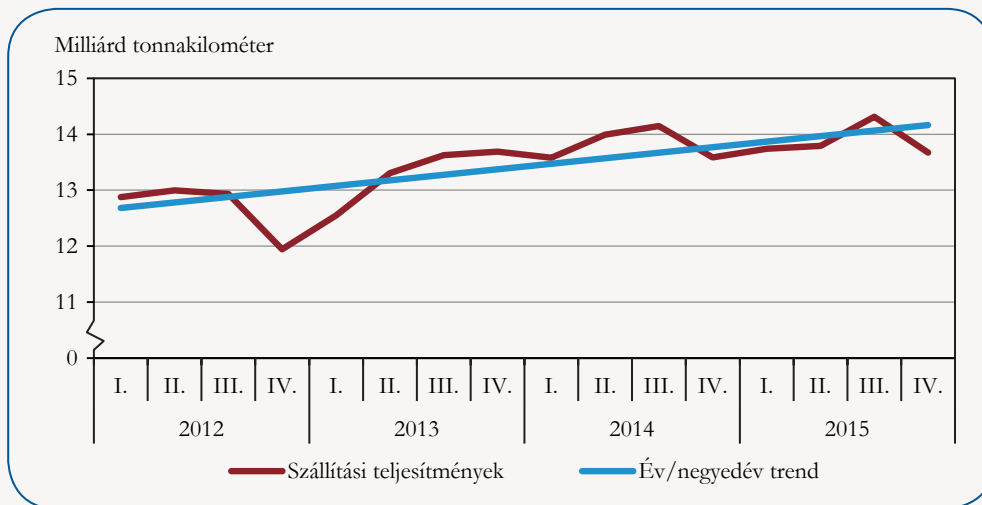
### 4.1. Áruszállítás

A 2009-ben kiteljesedett pénzügyi, gazdasági válság és recesszió következményeként a szállított áruk mennyisége 2012-ig folyamatosan csökkent. A tendencia 2013-ban fordult meg, a kedvezőbb gazdasági környezet, az ipari termelés, a beruházások és az építőipari teljesítmény bővülésével párhuzamosan az áruszállítás területén is elindult a növekedés, ami 2015-ben tovább folytatódott. A különböző áruszállítási módok között együttesen csaknem 284 millió tonna árut mozgattak meg, 1,1%-kal többet, mint 2014-ben. A 2015. évi 55,5 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény 0,2 milliárddal volt több (+0,4%) az előző évinél, a 2012. évit pedig 9,4%-kal haladta meg. A szállított áruk tömegét tekintve a nemzetközi szállítás részaránya nem változott 2014-hez képest, továbbra is az összes tömeg egyharmadát teszi ki (34%).

<sup>14</sup> Forrás: Magyar Nemzeti Bank.

10. ábra

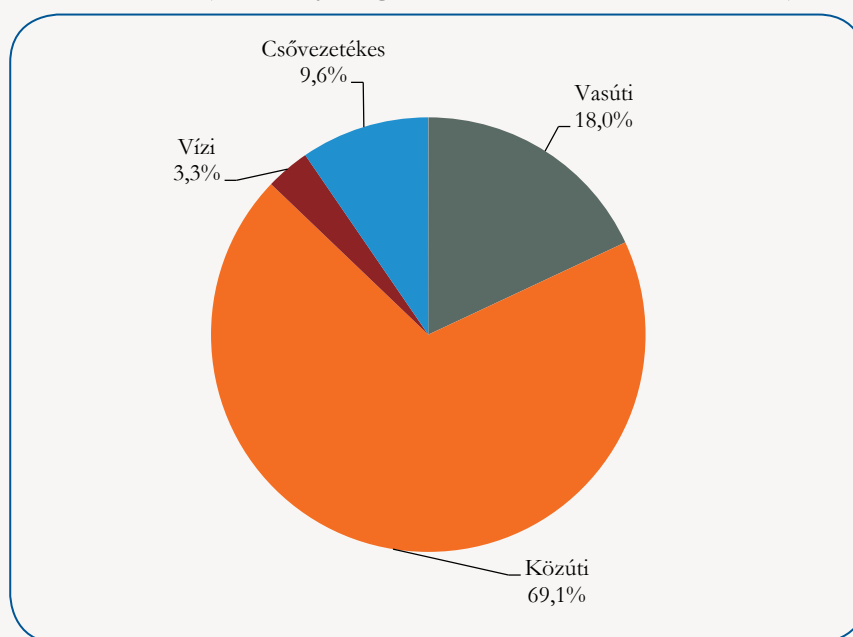
## Az áruszállítási teljesítmények negyedévenkénti alakulása



Továbbra is a közúti áruszállítás részesedése a legnagyobb, részaránya 2015-ben az előző évihez mérten 1,3 százalékponttal nőtt. 2015-ben közúton szállították el az árutömeg 70%-át és itt realizálódott az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 69%-a. A vasúti szállítás részaránya mind volumenében, mind árutonna-kilométerben mért teljesítményét tekintve 0,3 százalékponttal mérséklődött. A szállítás 2015. évi teljesítményéből 18% a vasút aránya. A csővezetékes szállítás részaránya is csökkent: a szállított tömeg 1,1, a tonnakilométer-teljesítmény 0,9 százalékponttal. A belvízi szállítás részesedése az összteljesítményből lényegében nem változott, míg a légi szállítás részaránya elhanyagolható. Belföldi viszonylatban meghatározóbb a közúti fuvarozás részesedése (a volumen 85, az árutonna-kilométer 75%-a) a többi szállítási mód nemzetközi jellegéből adódóan. A belföldi közúti áru fuvarozási teljesítmény részarányának évek óta tapasztalható csökkenése 2015-ben megállt, és súlya meghaladta a 2012 évit. 2015-ben az összes árutömeg 66%-át szállították **belföldön**, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 25–75%-ban oszlott meg a belföldi és a nemzetközi szállítás között.

11. ábra

## Az áruszállítási teljesítmény megoszlása árutonna-kilométer alapján, 2015





#### 4.1.1. Közúti áruszállítás

A reprezentatív mintavételes eljárással megfigyelt, 3,5 tonna és afeletti teherbírású tehergépjárművek adatai alapján 2015-ben tovább folytatódott a 2013-ban megindult növekedés, a szállított árutömeg 2,9%-kal nőtt. A közúti áruszállítás teljesítménye – így a 2015. évi árutonna-kilométerben mért 2,2%-os emelkedés is – tükrözi a javuló reálgazdasági környezetből eredő kedvező folyamatok hatását. Az elmúlt évben a közúti áruszállítás teljesítményének (38,4 milliárd árutonna-kilométer) 92%-a fuvardíjas szállításként realizálódott, és ennek túlnyomó részét (83%) a szállítási szakágazatba tartozó vállalkozások valósították meg. Továbbra is a nagyobb teherbírású, elsősorban a nemzetközi áruszállításban teljesítő vontatók árutonna-kilométerben mért aránya a legnagyobb (2015-ben 85%), futásteljesítményük aránya 0,6 százalékponttal nőtt egy év alatt.

A járművek kihasználtsága mindegyik szegmensben csekély mértékben emelkedett az előző évihez képest, legjelentősebben (2,0 százalékponttal) a 3,5–4,99 tonna közötti kategóriában.

2015-ben belföldön 2,7, a nemzetközi viszonylatban 3,6%-kal nagyobb tömegű árut szállítottak közutakon. A nemzetközi szállítás esetében az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 0,4, a belföldi szállításnál 7,6%-kal nőtt.

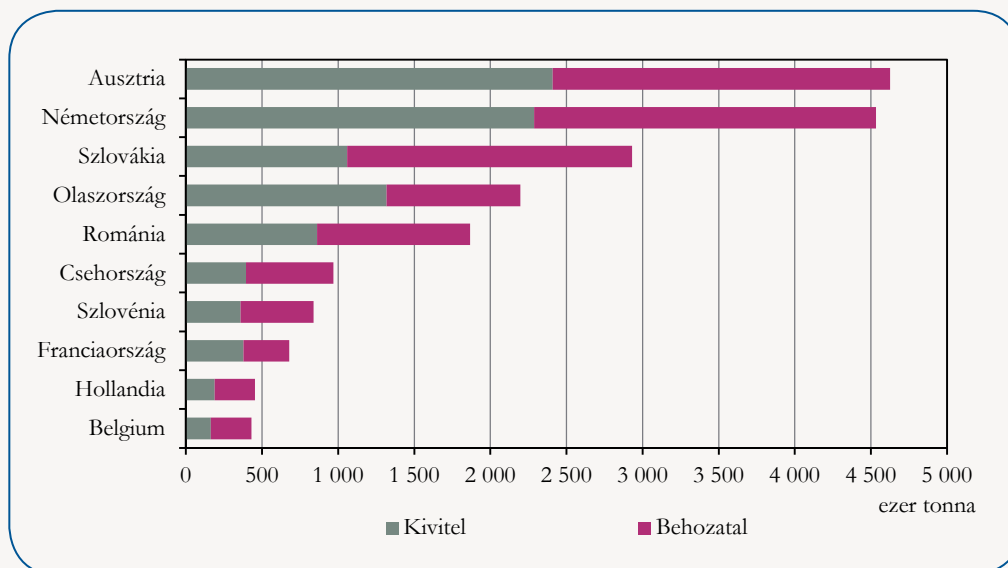
2015-ben a közúton szállított áruk volumenének 80%-át – az előző évekhez hasonlóan – belföldön mozgatták. A belföldi fuvarozás arányának alakulása a távolságot is figyelembe vevő teljesítményben 27%-ra emelkedett 2015-ben. Ennek megfelelően a nemzetközi szállítás aránya 73%-ra mérséklődött, miközben a szállított árutömeg egyötöde lépte át az országhatárt.

Az átlagos szállítási távolság belföldön 65, a nemzetközi szállításban 695 kilométer volt.

Volumenét tekintve Magyarország fő partnerei a kiviteli forgalomban sorrendben Ausztria, Németország, Olaszország, Szlovákia és Románia volt. A behozatali forgalomban Németországból érkezik a legtöbb áru, utána Ausztria, Szlovákia, Románia és Olaszország következik.

12. ábra

Nemzetközi közúti áruforgalom kiemelt országok szerint, 2015



#### 4.1.2. Vasúti áruszállítás

2015-ben országos vasúti pályahasználati engedéllyel 52 cég rendelkezett. A vállalkozások több mint 75%-a áruszállítási tevékenységet, illetve az árutovábbítás mellett vontatási, karbantartási, valamint javítási szolgáltatást végzett. A tradicionális vasúttársaságok mellett a kisebb vasúttársaságok piaci részesedése 2015. évi teljesítményük alapján – folyamatos növekedés mellett – elérte a 29%-ot. Tevékenységüket jellemzően meghatározott piaci szegmensekben (pl. irányvonatok közlekedtetésében) végezték. 2015 végén

a Magyarországon áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok egynegyede külföldi székhelyű volt, teljesítményük jellemzően a tranzitszállításokban mutatkozik meg.

A vasúti áruszállítás árutonnában mért teljesítménye 2015-ben 0,5%-kal, árutonna-kilométerben mért teljesítménye 1,5%-kal csökkent az előző évihez képest. Az átlagos szállítási távolság 2015-ben 199 kilométer volt, 1,9 kilométerrel maradt el az egy évvel korábbtól. Az áruszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok 2015. évi külkereskedelmi forgalmának 77%-a az Európai Unióba irányult.

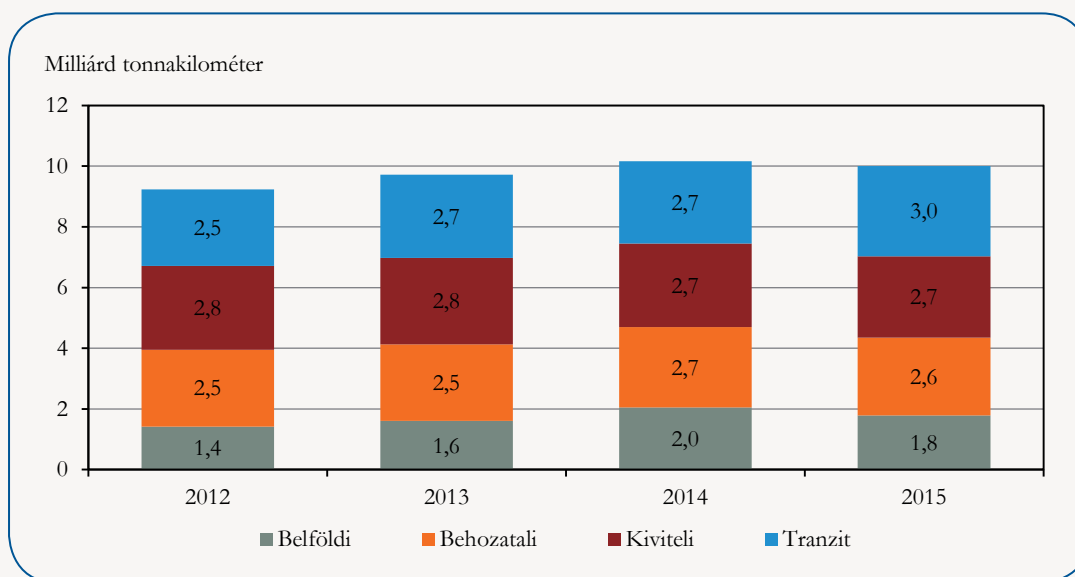
**Belföldön** az átlagos szállítási távolság 2015-ben 124 kilométer volt, a 2014. évinél 13 kilométerrel kevesebb. A belföldi forgalomban szállított áruk tömege 4,1, árutonna-kilométerben kifejezett teljesítménye 13%-kal maradt el az előző évitől.

Az áruszállítás volumenét tekintve a forgalom 71%-át a **nemzetközi szállítás** teszi ki. A belföldi forgalmat is magában foglaló teljes vasúti szállítási teljesítményből – árutonna-kilométerben mérve – az import 26, az export 27%-kal részesedett. A tranzitszállítások aránya jelentős, a szállított árutömeg közel 20%-át, az árutonna-kilométerben mért teljesítmény 30%-át tette ki. Az előző évhez képest a nemzetközi szállítás volumenét tekintve a **tranzit-** jelentősen, 12, a **behozatali-** 1,4%-kal nőtt, míg a **kiviteli** forgalom 6,6%-kal csökkent. Az árutonna-kilométerben mért teljesítmény túlnyomó része (82%-a) szintén a nemzetközi szállításhoz kötődött.

A vasúti szállításban fő kereskedelmi partnereink a 2015. évi nemzetközi forgalmat tekintve Ausztria, Németország, Szlovákia, Románia és Olaszország, az unión kívüli országok közül Ukrajna és Oroszország voltak. Az országon átmenő vasúti tranzitszállítások fő célpontjai Románia, Németország, Ausztria és Görögország voltak. A tranzitárukat feladó országok sorát Románia, Lengyelország és Ausztria vezette.

13. ábra

A vasúti áruszállítási teljesítmények alakulása



2015-ben a **kombinált fuvarozáson** belül a rakottan szállított ITU-egységek<sup>15</sup> száma 344 ezer volt, 55%-kal több, mint az előző évben, míg az üresen futott egységek száma 40%-kal nőtt, összesen 97 ezerre. A rakottan szállított konténerek kapacitása közel 530 ezer TEU<sup>16</sup> volt, üresen szállítva 122 ezer. A kombinált fuvarozással lebonyolított összes forgalomban 1364 millió árutonna-kilométert megtéve 6,3 millió tonna nettó tömegű árut szállítottak el. A szállítás irányát tekintve az átmenő forgalom képezte a kombinált fuvarozás legnagyobb részarányát (40%), a behozatal 33, a kiviteli forgalom 26, a belföldi szállítás 0,3%-át jelentette a szállított tömegnek. 2015-ben a vasúton elszállított áruk volumenének 13,

<sup>15</sup> ITU (*International Transport Unit*) = intermodális szállításra alkalmas konténer, cserélhető konténer vagy nyerges félpótkocsi/közúti szállító gépjármű (20, 30, 40 lábas konténer; csereszekrény; félpótkocsi; pótkocsi).

<sup>16</sup> TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) = egy 20 láb (6,10 m) hosszúságú ISO-konténeren alapuló statisztikai egység, amelynek célja a konténerek szabványosított mértékegységének létrehozása és a konténerhajók és konténerterminálok kapacitásának leírása. Egy húszlábas ISO-konténer mérete 1 TEU.

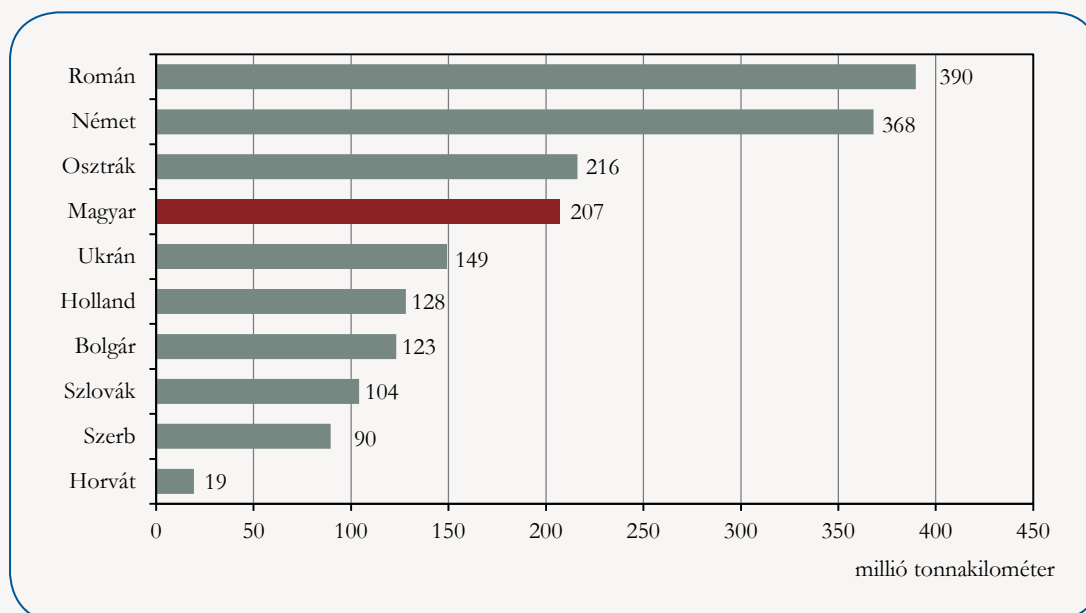
áru-tonna-kilométerben kifejezett teljesítményének 14%-át a kombinált fuvarozás keretében teljesítették, ami az előző évhez képest több mint 4, illetve 5 százalékpontos emelkedést jelent. A kombinált fuvarozással bonyolított átlagos szállítási távolság a belföldi forgalomban 130, a behozatali forgalomban 215, a kiviteli forgalomban 213 és az átmenő forgalomban 218 kilométer volt.

#### 4.1.3. Belvízi áruszállítás

2015-ben a Duna magyarországi szakaszán az áruk mindössze 11%-át szállították magyar felségjelű hajók.<sup>17</sup> A legjelentősebb külföldi szállítók román, német, ukrán és osztrák nemzetiségű hajók voltak 25, 17, illetve 10–10%-os részesedéssel. A belvízen szállított áruk 38%-a mezőgazdasági termék volt, de jelentős arányt (16, illetve 14%) képviselt a fémtartalmú ércek és egyéb bányászati és kőfejtési termékek, valamint a kocsz és finomított kőolajtermék árucsoportja.

14. ábra

A belvízi áruszállítás teljesítménye a hajók felségjele szerint, 2015



2015-ben a belvízi forgalom volumene 4,3%-kal nőtt, 8,2 millió tonna, az áru-tonna-kilométerben kifejezett teljesítmény 1,8 milliárd áru-tonna-kilométer volt. A szállított tömeget tekintve a behozatali és a kiviteli forgalom 8,1, illetve 9,8%-kal nőtt, a tranzit szállítás 0,6%-kal csökkent. A belföldi forgalom jelentősen, 34%-kal visszaesett, a teljes belvízi áruszállításon belül azonban a belföldön szállított áruk mennyisége olyan kicsi részarányt képvisel (2015-ben 2,7%), hogy a teljes belvízi áruszállítás alakulását érzékelhetően nem befolyásolta.

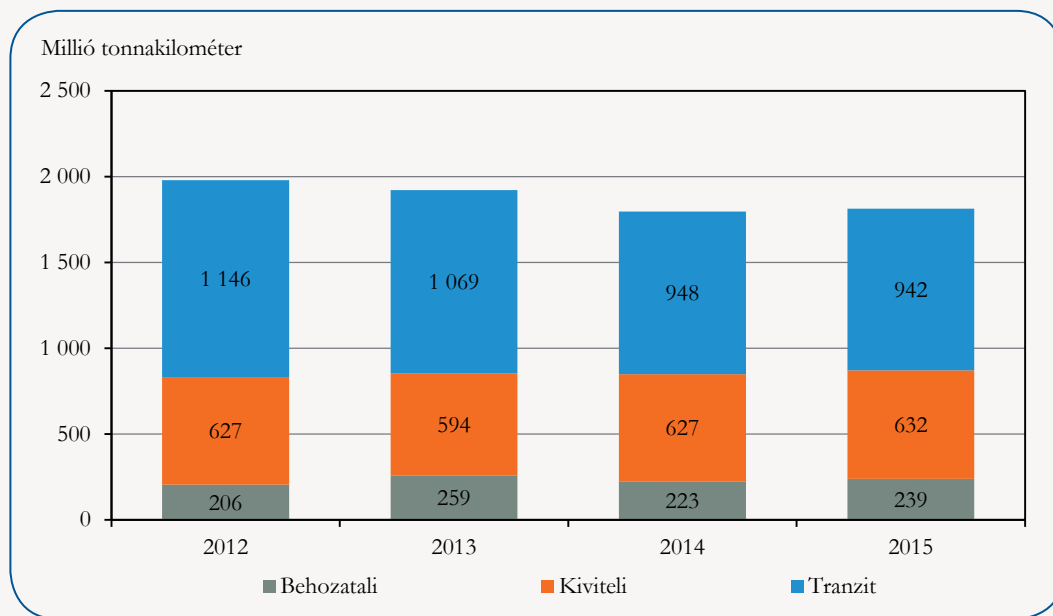
A belvízi kikötői statisztika<sup>18</sup> szerint az áruforgalom 82%-a az Európai Unió tagországaival bonyolódik le. Fontos partner még az EU-hoz nem tartozó Szerbia, részesedése 8%. 2015-ben a Dunán Magyarországra behozott áruk 55%-a román, 25%-a osztrák, 6,2%-a holland kikötőkből érkezett. A magyar export legfontosabb belvízi célállomásai romániai kikötők voltak, az összesen 3,9 millió tonna kivitel 58%-ával (2,3 millió). Németország részesedése 12, Ausztriáé 9,1%, a kiviteli rangsor 2. és 3. helyén.

<sup>17</sup> A szállító tulajdonában lévő jármű nemzetisége nem feltétlenül egyezik meg a szállító vállalkozás nemzetiségével. Az Európai Unió előírásának megfelelően a hajók teljesítményét aszerint kell nyilvántartani, hogy a járművet melyik országban vették lajstromba.

<sup>18</sup> A belvízi kikötői statisztika adatai a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium OSAP 1857-es számú *Kikötői áru- és hajóforgalom* című adatgyűjtéséből származnak, amelyek nem teljes mértékben egyeznek a kiadvány belvízi áruszállítási adataival, mivel utóbbiak a magyar belvizeken szállított áruk mennyiségét tartalmazzák, beleértve a tranzitforgalmat is, míg az előbbieket a magyarországi kikötőkben ki-, illetve berakodott áruk adatait mutatják. (A kikötői statisztikában például a belföldi forgalomban számba vett áru mennyisége kétszeresen jelenik meg, miután egy berakodási és egy kirakodási kikötő forgalmában is szerepel.)

15. ábra

### A belvízi áruszállítási teljesítmény alakulása irányok szerint\*



\* A belföldi belvízi szállítás nélkül.

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

Az összes rakodott tömeg 94%-a ömlesztett áru volt, 6% tartozott az egyéb darabáru kategóriába, a konténeres szállítás nem éri el még az 1 ezreléket sem.

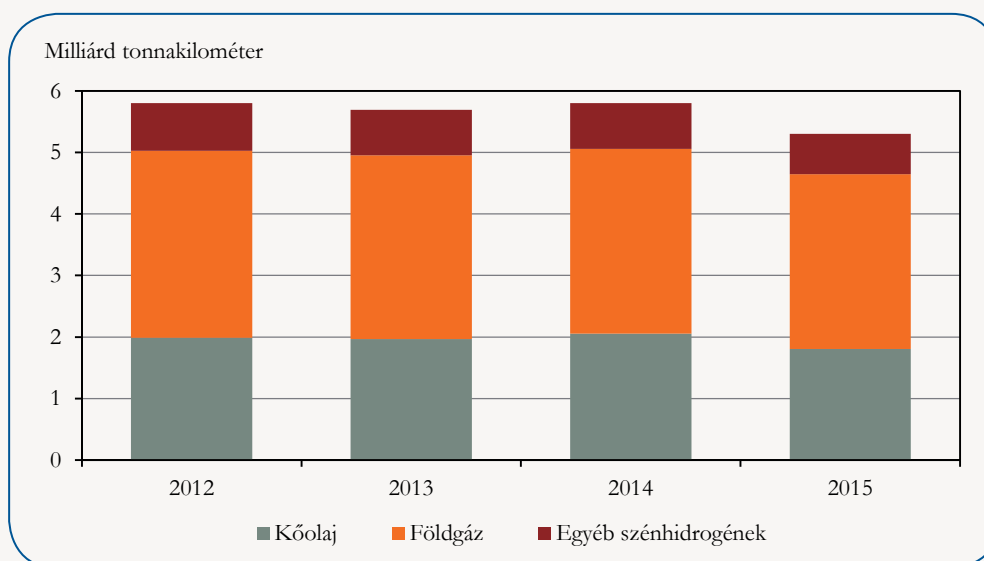
A vízi szállítás jellegéből adódik, hogy a hajón történő áruszállítás csupán egy közbülső eleme a több szállítási módot magába foglaló szállítási láncnak. 2015-ben közvetlenül a hajóból történő kirakodás után az áruk 41%-a vasúton, 18%-a közúton, 0,6%-a hajón folytatta útját a felhasználóhoz, 41%-át pedig az adatfelvétel időpontjában még nem szállították el a kikötőkből. A berakott áruk 36%-a érkezett közúti járművön, 4,1%-a vasúton, 0,3%-a hajón, 59%-át a rakodás előtt már hosszabb ideje a kikötőben raktározták.

#### 4.1.4. Csővezetékes áruszállítás

2015-ben a csővezetéken szállított áruk össztömege 27 millió tonna volt, a 2014. évinél 9,4%-kal kevesebb. A szállított kőolaj tömege 4,3, a földgázé 8,5%-kal csökkent. A 2015. évi összteljesítmény 5,3 milliárd árutonna-kilométer, az előző évinél 8,6%-kal kisebb. A kőolajszállítás teljesítménye 12%-kal, 1,8 milliárdra, a földgázszállításé 5,5%-kal, 2,8 milliárd tonnakilométerre csökkent 2015-ben. A nemzetközi forgalomban az árutömeg 11, a teljesítmény 8,8%-kal mérséklődött, ezen belül a behozott áruk tömege és teljesítménye is 12%-kal csökkent. A kiviteli forgalomban földgázt szállítottunk, ennek tömege 25%-kal esett vissza, teljesítménye 64%-kal emelkedett. Az országon átmenő áruk tömege 0,7%-kal nőtt, teljesítménye 1,4%-kal volt alacsonyabb az előző évinél.

16. ábra

## A csővezetékes áruszállítás teljesítménye áruajták szerint



Egyéb szénhidrogének: PB-gáz palackozásra, motorhajtóanyagok: benzinek, gázolajok, vegyipari alapanyagok, tüzelőolajok, félkésztermékek/keverőkomponensek.

## 4.2. Személyszállítás

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

### 4.2.1. Helyi személyszállítás

2015-ben a helyi közösségi személyszállítást hazánkban 2,2 milliárd alkalommal vették igénybe, 1,5%-kal többször, mint 2014-ben. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény 2,2%-kal növekedett (8,2 milliárd utaskilométer).

Magyarország 97<sup>19</sup> településén szállítják az utasokat helyi autóbuszjáratok, Budapesten, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden villamosok, Budapesten, Debrecenben és Szegeden trolibuszok is.

A helyi személyszállítási forgalom döntő hányadát az autóbusz-közlekedés adta, az utasok 52%-a ezt használta. A közösségi közlekedési szolgáltatást igénybe vevők 21%-a villamoson és fogaskerekűn, 4-4%-a trolibuszon és HÉV-en utazott. A budapesti metró 4-es vonalának üzembe állásával a metrón, földalatti utazók részaránya tovább növekedett, a 2014-es 2,9 százalékpontos emelkedés után, 2015-ben 0,9 százalékponttal 19,1%-ra. Az autóbusz-forgalom utaskilométerben mért részesedése 55% volt.

2015-ben az előző évinél 4,8%-kal többen, 879 ezren utaztak a budavári siklón, a libegőt viszont 10%-kal kevesebben, 281 ezren vették igénybe.

A **helyi vízi személyszállítás** szinte kizárólag a fővárosra koncentrálódik. A BKK 2012 nyarán több menetrend szerinti hajójáratot is elindított Budapesten, aminek hatására jelentősen megnőtt a helyi vízi közlekedést igénybe vevők száma, az utazók azonban a BKK járatait nem napi közlekedésre, hanem turisztikai célra használják. Budapesten az utasok száma 2015-ben – 2014-hez viszonyítva – stagnált, 460 ezren 2,8 millió utaskilométert tettek meg a Dunán. A menetdíjbevétele megközelítette a 107 millió forintot.

<sup>19</sup> A 49 főnél több alkalmazottat foglalkoztató vállalkozások adatai alapján.

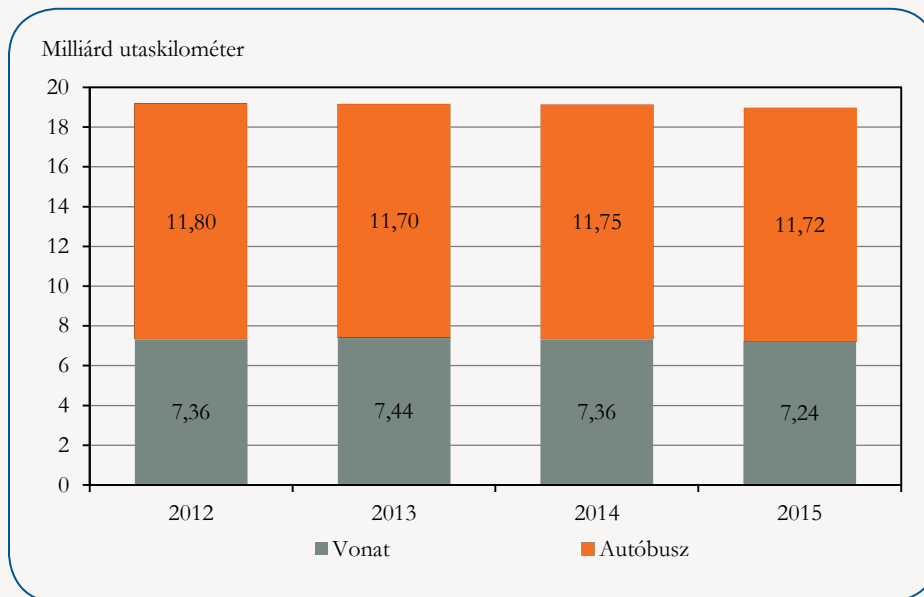
#### 4.2.2. Helyközi személyszállítás

Magyarországon a közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (utaskilométerben) 2015-ben 2,3%-kal 26 milliárdra nőtt, ezen belül a légi személyszállítás 13%-kal 4,9 milliárdra, az autóbusszos 1,1%-kal 13,1 milliárdra emelkedett, míg a vasúti 1,7%-kal 7,6 milliárdra csökkent. A belvízi személyszállítás teljesítménye 9 millió utaskilométer volt.

Magyarország 3155 települése közül 3145 részese az autóbussz-társaságok helyközi autóbusszos közlekedési hálózatának. Ezen települések háromnegyede a közforgalmú közlekedési módok közül csak a Volán-társaságok menetrend szerinti autóbusszjárataival érhető el. A kimaradó településeken a lakosság szállítását a MÁV, a BKK, illetve más kisebb szolgáltatók látják el.

17. ábra

A belföldi helyközi személyszállítás teljesítménye módok szerint\*



\* Vízi és légi helyközi személyszállítás nélkül.

\* Vízi személyszállítás nélkül.

##### 4.2.2.1. Közúti személyszállítás

A közúti helyközi közösségi (autóbusszos) közlekedést igénybe vevő utasok száma 2015-ben 2,6%-kal, 509 millió főre csökkent, míg az utaskilométerben mért teljesítmény meghaladta a 13 milliárdot, ami 1,1%-kal több az előző évihez képest.

Belföldön helyközi viszonylatban az utasok száma az előző évi forgalom 97,4%-át érte el, 506 millióra csökkent. Az utaskilométer-teljesítmény lényegében stagnált.

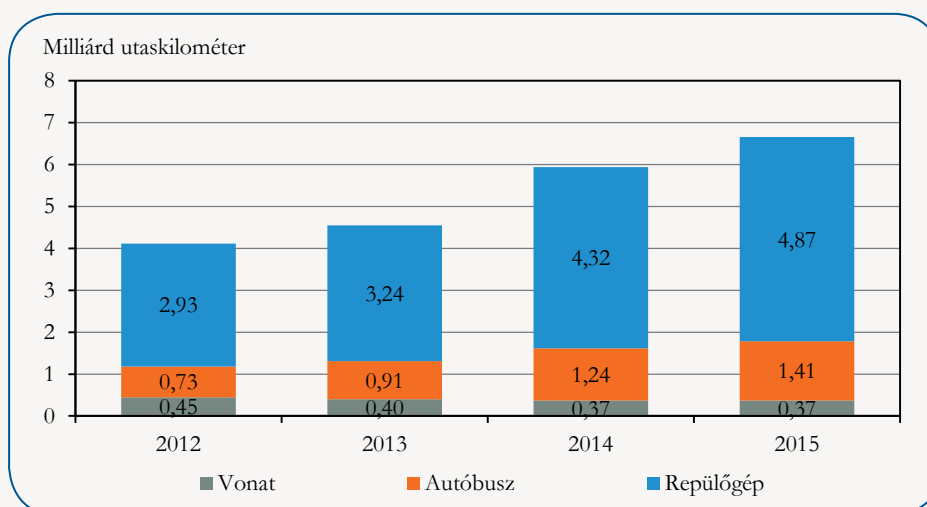
A 2014. évinél számottevően többen utaztak autóbusszal külföldre (5,0%), az elmúlt évben összesen 2,7 millió utas lépte át a magyar határt. A forgalom évek óta növekszik, amelynek eredményeképpen 2015-ben 73%-kal több utazást regisztráltunk, mint három évvel korábban. A megtett utaskilométer tekintetében jelentős, 14%-os növekedés következett be, a teljesítmény 1,4 milliárd utaskilométer volt.

A nemzetközi utasszállításban 2015-ben az előző évhez viszonyítva az átlagos utazási távolság 40 kilométerrel 519 kilométerre bővült, 52 kilométerrel meghaladva a 2012-es átlagos távolságot.

A nemzetközi forgalomban 2012 és 2015 között az autóbusszos személyszállítás részesedése az utas-számot tekintve 7,4, az utaskilométer-teljesítményt figyelembe véve 3,4 százalékponttal emelkedett.

18. ábra

A nemzetközi személyszállítás teljesítménye módozatok szerint\*



#### 4.2.2.2. Vasúti személyszállítás

A vasúti szolgáltatók 2015-ben a helyközi személyszállításban több mint 144 millió utast szállítottak. A vasúti személyszállítás 2015. évi teljesítménye 7,6 milliárd utaskilométer volt, az előző évinél 1,7%-kal kevesebb. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi, az utasok 1,9%-a (2,8 millió fő) lépte csak át az országhatárt az elmúlt évben.

**Belföldi viszonylatban** az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2015-ben. A vasutat az utazóközönség túlnyomó része, 74%-a 50 kilométeres körzetben vette igénybe. A fizető személyszállítás utasszáma csökkent (1,6%) az előző évhez képest, a díjmentes személyszállításé lényegében megegyezett a 2014. évivel. A teljes utazóközönséget figyelembe véve a fizető személyszállítás aránya 79% volt. A másodosztályon utazók száma az elmúlt évben 129 millió volt, 1,7%-kal kevesebb, mint 2014-ben, arányuk 89% volt. 2015-ben az utazóközönség 6,2%-a, közel 9 millió utas vette igénybe az InterCity járatait, számuk évek óta fokozatosan emelkedik. A kényelmi szempontok hosszabb távolságon érvényesülnek, az első osztályon megtett utak átlagos hossza (72 kilométer) közel másfélszerese a másodosztályúakénak (50 kilométer).

A **nemzetközi** személyszállítás részesedése utasszám tekintetében az összteljesítményből 1,9%. A legnépszerűbb célország Ausztria (783 ezer), Szlovákia (131 ezer), Románia és Németország volt. A legtöbb utas Ausztriából (463 ezer), valamint Szlovákiából (178 ezer) érkezett Magyarországra 2015-ben. A nemzetközi vasúti személyszállítás tranzitforgalma alacsony, mindösszesen 100 ezer utas haladt keresztül az országon.

2015-ben a nemzetközi személyszállításban megtett átlagos utazási távolság Magyarország területén a beutazó forgalomban 162, a kiutazó forgalomban 99, az átmenő forgalomban 228 kilométer volt.

#### 4.2.2.3. Légi személyszállítás

A legalább részben **magyar** tulajdonosi körbe tartozó belföldi rezidens **légitársaságok** 2015. évi utasforgalma 3,2 millió fő volt, 13%-kal több, mint az előző évben. Az utaskilométerben mért teljesítmény is 13%-kal nőtt, 4,9 milliárdra.

A magyar légitársaságok egy utaskilométerre jutó bevételük 2015-ben 1,0%-kal csökkent. A 2015. évi személyszállítás menetdíjbevételeinek teljes összege 12%-kal emelkedett a 2014. évhez képest.

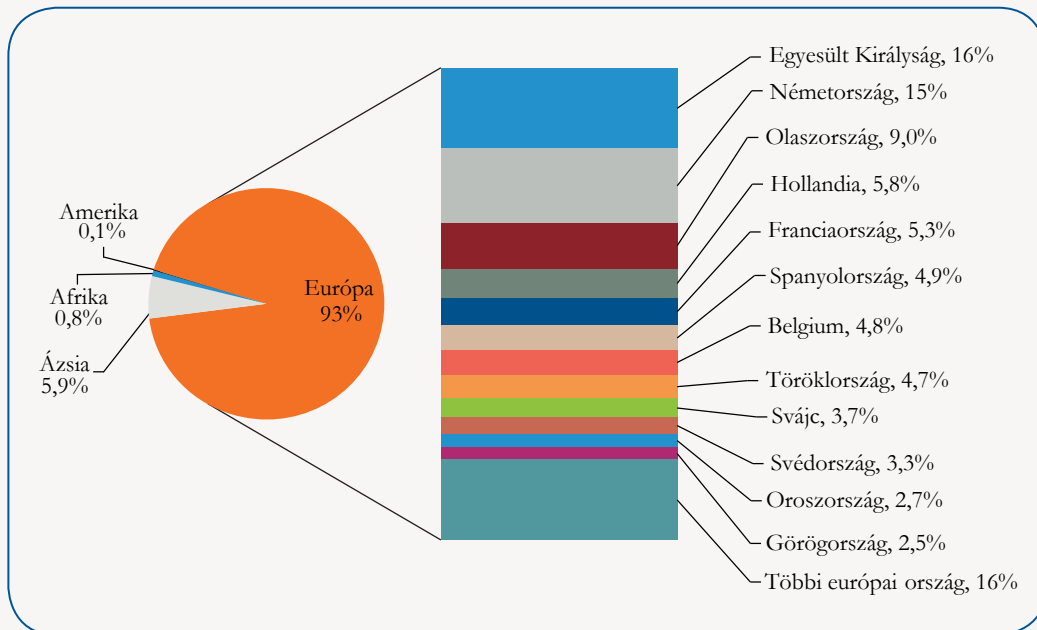
A magyarországi repülőterek utasforgalmában a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** részesedése 98%. A repülőtér 2015-ben 63 ország (2014-ben 62) 275 repülőterével (2014-ben 263) és 153 légitársasággal (2014-ben 147) állt kapcsolatban. Az utasok száma (10,3 millió) 12%-kal emelkedett. A légitársaságok ezt a forgalmat 2015-ben 6,5%-kal, 92 ezerre növekvő járatszámmal realizálták.

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

2012 óta a járatonkénti átlagos utasszám is emelkedik, 2015-ben 112 fő volt. Ezen belül a nem kereskedelmi járatoknál a 2012-es 13 főről 2015-re 11 főre változott, míg a meghatározó súllyal rendelkező kereskedelmi járatoknál a 2015. évi átlagos utasszám (119 fő) 5,8%-kal nőtt az egy évvel korábbihoz képest.

19. ábra

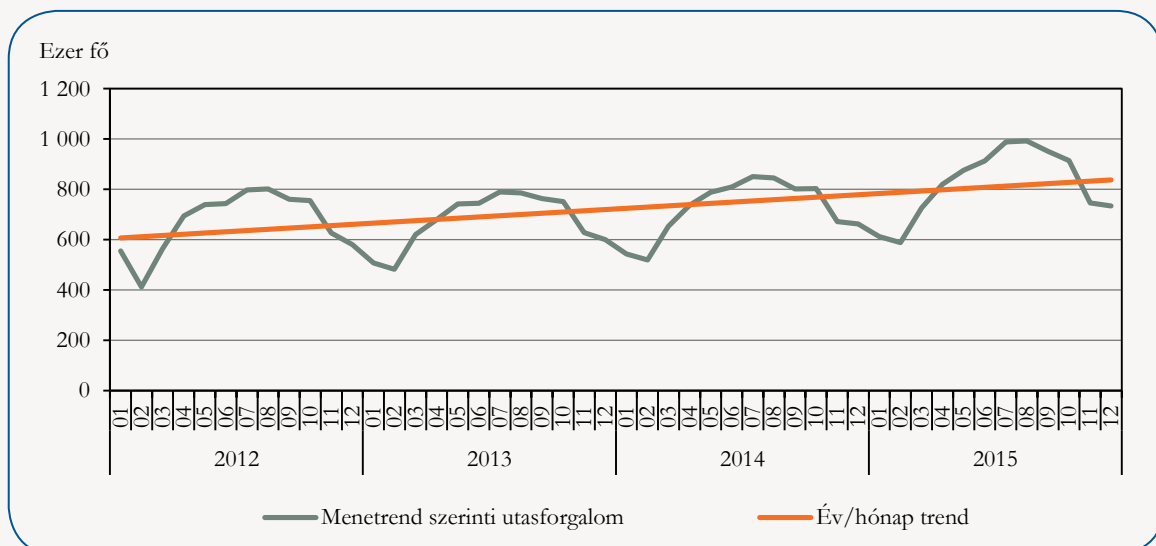
### A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kereskedelmi utasforgalmának megoszlása földrészenként és a legfontosabb országok szerint, 2015



A Liszt Ferenc repülőtér havonkénti utasforgalma jellegzetes szezonalitást mutat: a nyári szabadságolások ideje alatt az utazók száma nő, nyár végétől kora tavaszig csökken. A nem menetrend szerinti utasforgalom döntően turisztikai célú (charter) forgalom, így a nyári szezonban kiugróan magas az utasok száma. 2015-ben az előző évihez viszonyítva a menetrend szerinti utasforgalom 14%-kal bővült, a charterforgalom 7,2%-kal visszaesett.

20. ábra

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





#### 4.2.2.4. Belvízi személyszállítás

A helyközi személyszállításon belül a vízi személyszállítás aránya mindössze 1,1%. 2015-ben az előző évhez viszonyítva az utasok száma (730 ezer) 1,8%-kal, a teljesítmény 3,3%-kal emelkedett, 2015-ben 9,1 millió utaskilométer volt.

A Dunán az egy utas által megtett átlagos távolság évről évre csökken, 2012-ben még 45,5 kilométer volt, 2015-ben viszont már csak 19. A Balatonon az átlagos utazási távolság évek óta alig haladja meg a 9 kilométert, 2015-ben 9,2 kilométer volt. A megtett átlagos távolság csökkenésének fő oka a többi utazási módhoz képest jóval magasabb menetdíj (az egy utaskilométerre jutó átlagos menetdíjbevétele például az autóbusz esetében 9,7, míg hajón ennek a kilencszerese, 88 forint). Viszonylag népszerűek a Dunakanyarban közlekedő kirándulóhajók, illetve a balatoni településeket összekötő járatok. Az egyetlen nemzetközi menetrend szerinti járat Bécsbe közlekedik. Ezek a hajóutak többnyire szabadidős programokhoz, pihenéshez, nyaraláshoz kapcsolódnak.

## 5. Közlekedési balesetek

### 5.1. Személy sérüléssel járó közlekedési balesetek

2015-ben a vasúti közlekedési balesetek kivételével az egyes közlekedési módokban emelkedett a balesetek száma. A **vasúti** balesetek száma 158 volt, ez 12%-kal alacsonyabb az előző évihez képest. E balesetek közül 105 személy sérüléssel, 53 jelentős anyagi kárral járt. A vasúti balesetek következtében meghalt 108 ember 96%-a nem a vasutat használó személy volt (nem utas és nem a személyzet tagja), hanem olyan, akit a közúti-vasúti kereszteződésben vagy a vasúti pályán való áthaladás közben ütött el a vonat.

**Belvizeinken** 6 jelentős forgalmi baleset történt – 5 a Dunán és 1 a Balatonon –, ebből 4 eset járt személy sérüléssel. A balesetek során a forgalmi személyzet 2 tagja, továbbá 1 utas halt meg (mindhárom halálos baleset a Dunán történt).

A 33 **légiforgalmi** balesetből – 2014-ben 30 ilyen jellegű baleset történt – 5 járt jelentős anyagi kárral, 28 esetben történt személy sérülés. A sérültek 81%-a a forgalmi személyzethez tartozott, közülük 7 személy vesztette életét, ami 3 fővel több, mint 2014-ben.

### 5.2. Személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek

2015-ben a hazai közutakon 16 331 **személy sérüléssel járó közúti közlekedési baleset** történt, ami 3,1%-kal több az előző évhez viszonyítva. A halálos balesetek száma 2,1, a súlyos balesetek száma 4,2%-kal nőtt. A külföldi állampolgárságú járművezetők 36 halálos balesetet okoztak, 36%-uk okozója román állampolgár volt.

A 16 331 baleset 3,6%-a volt halálos, 30%-a súlyos, 66%-a könnyű sérüléssel járó. A Magyarországon bejegyzett tízezer gépjárműre jutó balesetek száma stagnált, 2014-hez hasonlóan 42 volt, mialatt a közúti gépjármű-állomány 2015-ben 2,9%-kal bővült. A balesetek kimenetele súlyosabbá vált, a tízezer lakosra jutó meghalt, megsérült személyek száma 21-ről 22-re emelkedet.

2015-ben a forgalomban leggyakrabban (1886 esetben) útkereszteződésben ütköztek a kereszttirányból érkező és az egyenesen haladó járművek. A második leggyakoribb balesettípus a pályaelhagyás volt, járművel egyenes úton a menetirány szerinti jobb oldalon (929 esetben). A gyalogosokat 516 esetben útkereszteződésben, kijelölt gyalogátkelőhelyen üttették el. Ez a balesettípus a gyalogoselütések 21%-a.

3. tábla

## A személysérüléses közúti közlekedési balesetekben meghalt, megsérült személyek száma

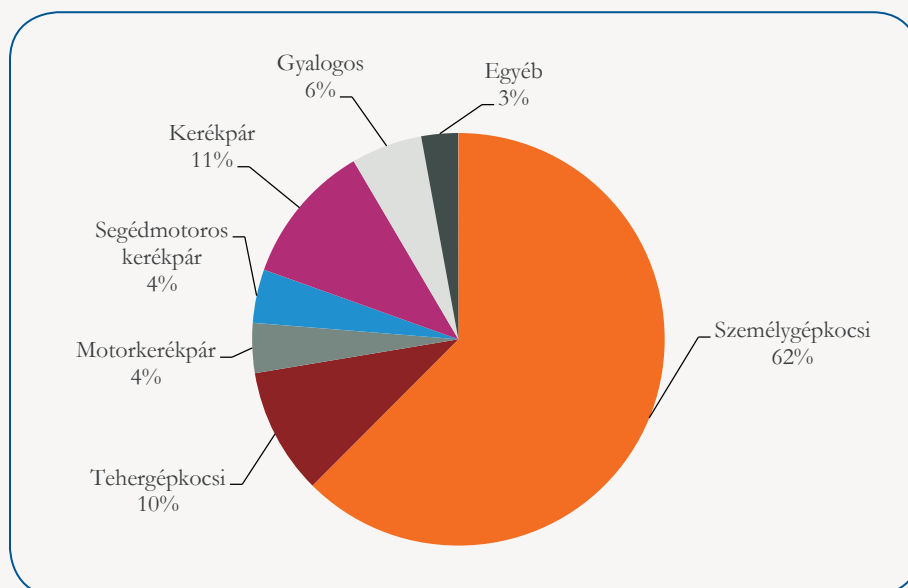
Év	Meghalt	Súlyosan	Könnyen	Összesen
		megsérült		
	személyek száma			
2012	605	4 921	14 058	19 584
2013	591	5 369	14 721	20 681
2014	626	5 331	14 793	20 750
2015	644	5 575	15 324	21 543

A balesetek 93%-a a járművezetők hibájából történt. Leggyakrabban (33%) nem megfelelően választották meg a sebességet, nem adták meg az elsőbbséget és nem tartották be az irányváltatás, haladás és bekanyarodás (27–27%) szabályait. 9,1%-kal nőtt azon balesetek száma (5058), amelyeknél a vezetők nem megfelelően választották meg a sebességet, 6,1%-kal több olyan baleset (806) következett be, amelyekben megsértették az előzés szabályait, és 5,3%-kal nőtt azon balesetek száma (4014), ahol nem megfelelően alkalmazták az irányváltatás, haladás és bekanyarodás szabályait.

A 16 331 balesetből 10 203-at a személygépkocsi vezetők, 1810-et kerékpárosok, 1616-ot a teherszállító járművek vezetői okozták. A gyalogosok hibájából 909 baleset következett be 2015-ben, ugyanakkor 3,4%-kal kevesebb balesetet okoztak 2014-hez képest. A segédmotoros kerékpárosok 684, a motorkerékpárosok 638 balesetet okoztak.

21. ábra

## A balesetek megoszlása okozóik szerint, 2015



A gyorsforgalmi úthálózat a legbiztonságosabb közúti közlekedési útvonal, ahol a nagy forgalmi leterheltség ellenére a balesetek mindössze 2,9%-a történt.

2015-ben a balesetek 9,7%-át okozták ittas állapotban, a 2014. évinél 1,5%-kal kevesebbet. Az ilyen jellegű balesetek száma a legtöbb járműkategóriában csökkent, a segédmotorkerékpár-vezetők 13, a gyalogosok 9,1, a kerékpárosok 5,9%-kal kevesebb balesetet okoztak, mint egy évvel korábban. Az azonos kategóriájú balesetek közül az állati erővel vont járműves balesetek 22, a kerékpáros balesetek 21%-a történt alkohol befolyása alatt.

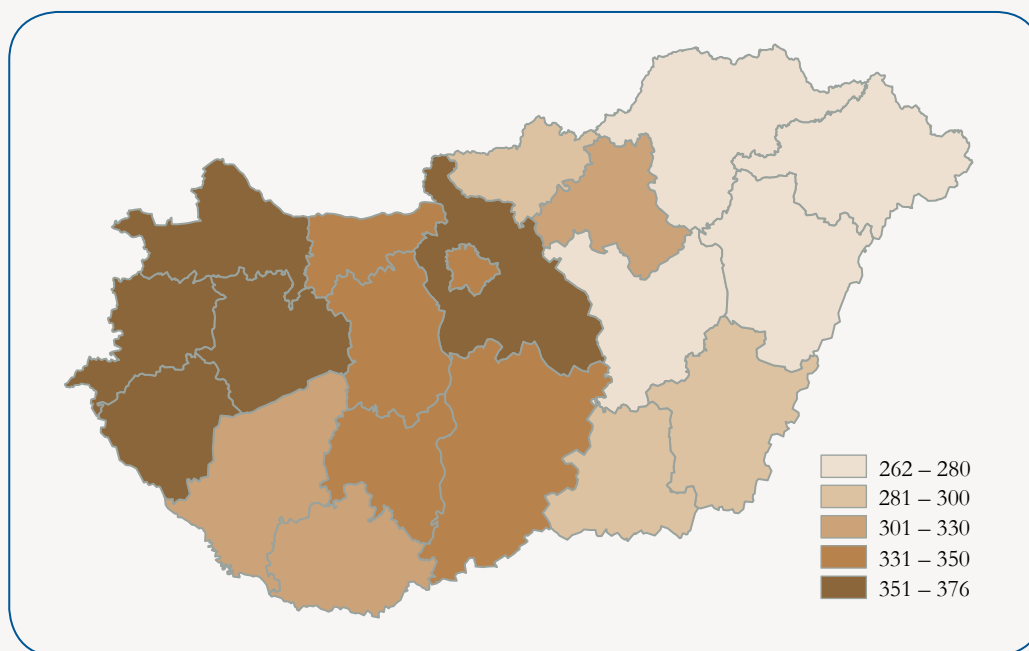
## 6. Területi összehasonlítás

A Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től kapott információk alapján, a magyarországi **közúthálózaton** 2015-ben történt területi változások részben a gyorsforgalmi úthálózat bővülésének köszönhetőek, részben technikai jellegűek. Baranya megyében megépült az M60-as autópálya egy rövidebb szakasza, míg Csongrád megyében az M43-as autópálya elérte a határt. Győr-Moson-Sopron megyében folytatódott az M85-ös és az M86-os autópálya építése (Csornát és Kónyot elkerülő szakaszok). Elkészült többek között az 55. sz. másodrendű főút Mórahalmot, a 61. sz. másodrendű főút Nagykanizsát, a 62. sz. másodrendű főút Seregélyest, a 68. sz. másodrendű főút Nagyatádot, valamint a 445. sz. másodrendű főút Kecskemétet elkerülő szakasza.

A **személygépkocsik 2015. december 31-i állománya** mindegyik megyében nőtt, a legnagyobb mértékben Szabolcs-Szatmár-Bereg (4,3%), Pest (3,9%) és Nógrád (3,5%) megyében, a legkisebb mértékben Somogy (1,5%), Tolna (1,8%) és Békés (2,0%) megyében. Az ezer lakosra jutó autók száma Pest, Vas, Győr-Moson-Sopron megyében volt a legmagasabb (376, 370, 364), Borsod-Abaúj-Zemplén, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legalacsonyabb (262, 268, 273). Az állomány egyharmadát Közép-Magyarországon regisztrálták. A városokban az ezer főre jutó autók száma meghaladja a községekét, kivéve Közép-Magyarországot, ahol a városokban 350, a községekben 390 autó jut ezer főre. A személygépkocsi-állomány Magyarországon jelentősen előregedett, 63%-a 11 évnél öregebb. Budapesten az autók több mint 52%-ának átlagos kora meghaladja a 11 évet.

22. ábra

Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2015



A hazánkban működő közforgalmú **üzemanyagtöltő állomások száma** 2015-ben 56-tal növekedett, így év végére 2146 üzemelt. A legnagyobb csökkenés a benzinkutak számában (-5 darab) Békés megyében történt, míg Pest és Jász-Nagykun-Szolnok megyében nyitották a legtöbbet. A legkevesebb (24 darab) töltőállomás Nógrád megyében működött.

A töltőállomások és a gépjárművek eloszlását az adott megye vagy régió négyzetkilométerben mért nagyságából, illetve az ott regisztrált és üzemben tartott közúti gépjárművek és töltőállomások számából képzett fajlagos mutatókkal érdemes megvizsgálni. Budapestre és Pest megyére továbbra is a magas koncentráció jellemző, Közép-Magyarországon – az ország területének 7,4%-án – található a töltőállomások 25, a gépjárművek 33%-a. A hazánk területének 39%-át lefedő Dunántúlon a regisztrált gépjárművek 32,

az üzemenyagöltő állomások 33%-a található. Az ország több mint felét kitevő Alföld és Észak nagyregióban van a töltőállomások 42 és a nyilvántartott gépjárművek 35%-a.

Az utóbbi nagyregióban a száz négyzetkilométerre jutó autók száma a Közép-Magyarországon nyilvántartottnak mindössze 15, a töltőállomásoknak pedig 23%-a. Az Alföld és Észak nagyregióban átlagosan 2, Közép-Magyarországon 8 töltőállomás található száz négyzetkilométeren.

Az országban 2015. december 31-én 2712 **postai szolgáltatóhely** létezett, amelyből Közép-Magyarországon 401 darab volt. A további 2311 a további két fő területi egység között (Dunántúl, illetve Alföld és Észak-Magyarország együtt) körülbelül azonos arányban oszlott el.

A régiókon belül a postai szolgáltatóhellyel való ellátottság kiegyensúlyozott. Az ellátottsági adatok szerint 2015-ben is Budapesten jutott a legtöbb lakos egy postai szolgáltatóhelyre vetítve, amit a főváros magasabb népsűrűsége indokol (2015-ben 10 663 fő jutott egy szolgáltatóhelyre). A legjobb ellátottság Észak-Magyarországon volt, ahol az elmúlt évben 2384 főt látott el egy szolgáltatóhely. Magyarországon átlagosan 3625 lakos jutott egy postai szolgáltatóhelyre.

A 2015 folyamán **felvett levélpostai küldemények** 81%-át Közép-Magyarországon adták fel, ezen belül is Pest megye súlya a meghatározó, 434,8 millió darabbal.<sup>20</sup> A legkevesebb levélpostai küldeményt Dél-Dunántúlon adták fel, mintegy 16,3 milliót.

A lakosságarányos adatokat figyelembe véve 2015-ben a levélfeladás tekintetében is Közép-Magyarország volt az elsődleges régió a fejenkénti 169 darab éves átlaggal (ezen belül Pest-megye 353 levél/fő). Figyelembe kell azonban venni, hogy az OLK-ban feladott küldemények a Posta szerződéses partnereihez köthetők.

Magyarországon átlagosan 63 levelet adtak fel személyenként 2015-ben.

A hazánkban felvett 848 ezer darab **postacsomag küldemény** megoszlása a három nagyregió (Közép-Magyarország, Dunántúl, Alföld és Észak-Magyarország) között közel azonos mértékű, 31 és 36% közötti volt. Országos szinten a legmagasabb arányt (23%) továbbra is Budapest képviseli. A további régiós adatok a lakosságszám arányában kiegyensúlyozottaknak tekinthetők.

Évek óta 700 körüli a főtevékenységüket tekintve **helyi és helyközi autóbuszos személyszállításra szakosodott**, 1 főnél több alkalmazottat foglalkoztató **működő vállalkozások** száma (2015-ben 696). Négy főnél több alkalmazottal 279 vállalkozás dolgozott 2015-ben. Mind a két kategóriára jellemző, hogy a vállalkozások több mint egyharmadát Közép-Magyarországon jegyezték be (237 és 95). A személyszállító vállalkozások közül a legkevesebb Tolna (9, 3), Nógrád (8, 6) és Zala (17, 6), a legtöbb – Budapestet és Pest megyét követően – Komárom-Esztergom (46, 26) Fejér (48, 20) és Bács-Kiskun (46, 18) megyében tevékenykedett.

Budapest súlya meghatározó a **helyi személyszállításban** is, 2015-ben részesedése meghaladta a kétharmadot, az országosan mért 2,2 milliárd utazásból 1,6 milliárd (72%) fővárosi volt.

Erős koncentráció jellemző az **autóbusz-forgalomra** is: a régiós adatok szerint Budapest és Pest megye adja az ország összes utaskilométer-teljesítményének több mint felét (56%), 2015-ben a 4,5 milliárd utaskilométerből 2,5 milliárdot. 2015-ben a legkevesebb utast Tolna, Békés és Nógrád megyében (4,7; 8,0; 8,0 millió), a legtöbbet – Közép-Magyarország után – Hajdú-Bihar, Borsod-Abaúj-Zemplén és Csongrád megyében (75, 60, 55 millió) szállították.

A **villamoson** utazók 87%-a (396 millió) Budapesten veszi igénybe ezt a közlekedési eszközt. A vidéki nagyvárosok közül a miskolci villamosközlekedés a legjelentősebb, több mint háromszorosa a szegedinek, 1,4 szerese a debreceninek. 2015-ben Budapesten 3,4%-kal nőtt a villamoson utazók száma, a többi városban csökkent, Debrecenben és Miskolcon 2,1–2,1%-kal, Szegeden 2,9%-kal.

**Trolibuszok** Budapesten kívül Debrecen és Szeged utcáin járnak. 2015-ben az előző évhez viszonyítva a trolibuszon utazók száma 2,2, az általuk megtett utaskilométer 1,9%-kal nőtt. Budapesten 3,5%-kal többen utaztak, Debrecenben és Szegeden viszont 2,2, illetve 4,0%-kal kevesebbszer használták ezt a közlekedési eszközt.

<sup>20</sup> A Magyar Posta Zrt. Országos Logisztikai Központjának (OLK) telephelye Budaörsön található.

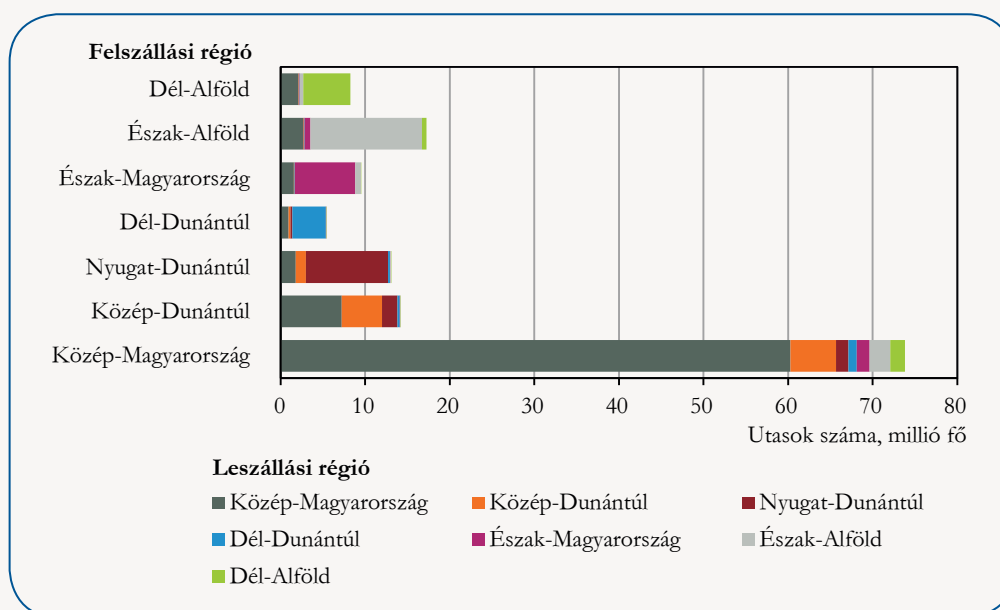
Budapesten a közösségi közlekedési eszközöket az utasok naponta átlagosan 4,3 millió alkalommal vették igénybe, az általuk megtett napi távolság 16 millió kilométer volt. Az előző évhez viszonyítva az utazások napi száma 2,9, az utaskilométerben mért napi teljesítmény 3,4%-kal növekedett.

A közlekedési hálózatok fejlesztése és a kiépített korszerű **vasúti** infrastruktúra vonzóvá teszi a vasúti közlekedést, ezért jelentős a vasúton utazók száma. 2015-ben a legtöbb felszálló utas (74 millió fő) Közép-Magyarországon részesítette előnyben a vasút szolgáltatásait, míg a legkisebb felszállási forgalom Dél-Dunántúlon volt, ahol alig több, mint 5 millió utas szállt fel.

Az ötévente gyűjtendő **vasúti** regionális személyszállítási kérdőív adatai szerint a legnagyobb **leszálló** utasforgalom szintén Közép-Magyarországon realizálódott, az utasok száma megközelítette a 77 millió főt. Ezt követően Észak-Alföldön közlekedett a legtöbb utas (16,9 millió fő), míg a legalacsonyabb forgalom Dél-Dunántúlon (5,5 millió fő) figyelhető meg.

23. ábra

Belföldi vasúti személyszállítás régiók szerint, 2015

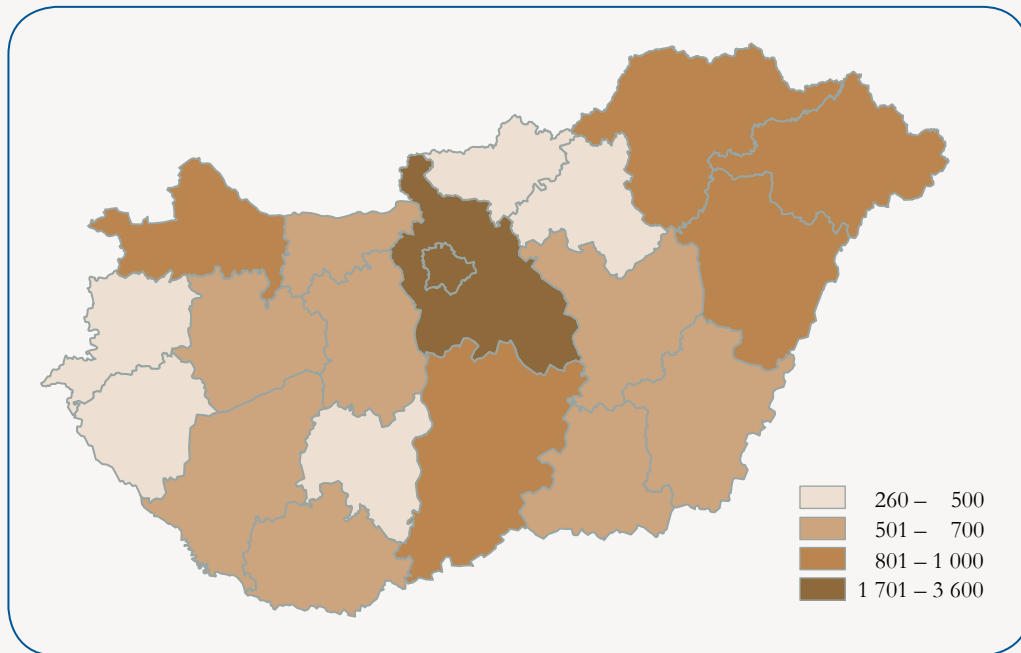


Magyarország két legnagyobb forgalmú **regionális repülőtere** a sármelléki Hévíz–Balaton Airport (korábban Fly Balaton Airport) és az Airport Debrecen, ezek nemzetközi utasforgalmat is lebonyolítanak. 2015-ben a debreceni repülőtér utasforgalma – főleg a menetrend szerinti londoni járatoknak köszönhetően – 18%-kal, 172 ezer főre, járatainak száma szintén 18%-kal, közel ezerhatszázra nőtt. A sármelléki légikikötő utasainak száma 2015-ben 45%-kal, 16 ezer főre csökkent, a járatok száma (2012) – a nem kereskedelmi célú (kiszármazó) forgalom csaknem négyszeresére növekedésének és a kereskedelmi járatok 25%-os csökkenésének eredményeként – 163%-kal több volt, mint 2014-ben.

2015-ben a régiókban – Dél-Dunántúl és Észak-Alföld kivételével – a **személyszállítási közúti közlekedési balesetek** növekedését regisztráltuk. A balesetek száma 11 megyénkben és Budapesten nőtt, a legnagyobb mértékben Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (18%).

24. ábra

### A személy sérüléses közúti közlekedési balesetek száma területi bontásban, 2015

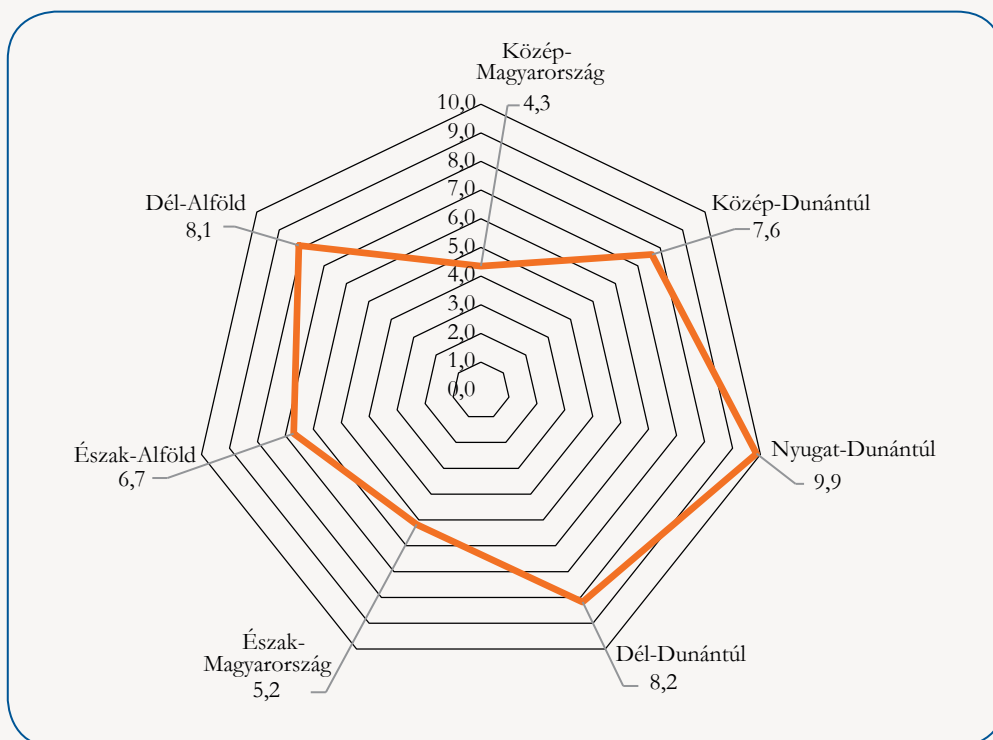


Megjegyzés: az osztályközök a ténylegesen bekövetkezett balesetek száma alapján kerültek kialakításra, ezért nem folytonosak.

A balesetekben meghaltak száma 2015-ben hétből négy régióban csökkent, ugyanakkor Nyugat-Dunántúlon 37, Dél-Dunántúlon 28, Közép-Dunántúlon 8%-kal nőtt. 2015-ben országos szinten 2,9%-kal többen veszítették életüket közlekedési baleset következtében, mint 2014-ben.

25. ábra

### A százezer lakosra jutó meghalt személyek száma régióként, 2015



### Jelmagyarázat

– = A megfigyelt statisztikai jelenség nem fordult elő.

.. = Az adat nem ismeretes.

X = A mutató nem értelmezhető.

+ = Előzetes adat.

R = Revideált adat.

0 = A mutató értéke olyan kicsi, hogy kerekítve zérust ad.

\_\_\_ , | = A vonallal elválasztott adatok összehasonlíthatósága korlátozott.

A százalék- és viszonyszámok kiszámítása kerekítés nélküli adatok alapján történt.

A részadatok összegei – a kerekítések miatt – eltérhetnek az összesen adatoktól.

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

### További adatok, információk (linkek):

[Táblázatok](#)

[Módszertani megjegyzések](#)

[Az ábrákban használt rövidítések](#)

#### Elérhetőségek:

[kommunikacio@ksh.hu](mailto:kommunikacio@ksh.hu)

[Lépjen velünk kapcsolatba!](#)

Telefon: (+36-1) 345-6789