



ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK

# ELEMZÉS

A járvány hatásai a közlekedési,  
kiemelten a vasúti infrastruktúra fejlesztésekre

2022.



ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK

# ELEMZÉS

A járvány hatásai a közlekedési,  
kiemelten a vasúti infrastruktúra fejlesztésekre



Engedélyező:

Domokos László  
elnök

## Szerkesztő:

ERDÉLYI ATTILA projektvezető

## Az elemzés elkészítését felügyelte:

DR. SIMON JÓZSEF felügyeleti vezető

## Készítették:

ERDÉLYI ATTILA projektvezető

NAGY LÁSZLÓ számvevő

SZEIBEL GÁBORNÉ számvevő

VIDA CECÍLIA számvevő

## Kiadja az Állami Számvevőszék

EL-3029-015/2022

Az Elemzés  
az interneten  
a [www.asz.hu](http://www.asz.hu)  
oldalon  
olvasható.

## TARTALOMJEGYZÉK

▶	<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ .....</b>	<b>5</b>
▶	<b>AZ ELEMZÉS CÉLJA ÉS MÓDSZERE .....</b>	<b>7</b>
▶	<b>AZ ELEMZÉS HÁTTERE, TÁRSADALMI INDOKOLTSÁGA .....</b>	<b>8</b>
▶	<b>1. A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK ÉRTÉKELÉSÉNEK LEHETSÉGES SZEMPONTJAI ÉS A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA JELLEMZŐI .....</b>	<b>9</b>
	1.1. A közlekedési infrastruktúra fejlesztések általános kérdései .....	9
	1.1.1. Elérhetőség biztosítása gazdasági és társadalmi szempontból .....	9
	1.1.2. Szállítási módok versenyképessége – a vasúti személy- illetve áruszállítás versenyképessége a távolság és reláció vonatkozásában .....	10
	1.1.3. A közlekedési módok közötti összehangoltság a személy- és áruszállítás területén .....	10
	1.1.4. A környezetterhelés csökkentése .....	10
	1.2. A gazdasági fenntarthatóság általános szempontrendszere .....	10
	1.3. A vasúti infrastruktúra jellemzőinek alakulása .....	12
	1.4. A hazai közúti és vasúti infrastruktúra nemzetközi kapcsolódási pontjai .....	13
▶	<b>2. A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FORGALMI ADATAINAK ALAKULÁSA .....</b>	<b>14</b>
	2.1. Belföldi és nemzetközi vasúti személyszállítás alakulása .....	14
	2.2. Belföldi és nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítményének alakulása .....	16
▶	<b>3. A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI PROGRAMOK ÉRTÉKELÉSE .....</b>	<b>18</b>
	3.1. A gazdasági fenntarthatóság főbb tényezőinek értékelése .....	18
	3.1.1. Beruházások, fejlesztések és költségvetési kapcsolatok .....	18
	3.1.2. A bruttó hozzáadott érték alakulása .....	19
	3.1.3. Külkereskedelmi forgalom alakulása .....	19
	3.2. A 2014-2020 között megvalósult vasúti fejlesztések hatásai .....	20
	3.3. Folyamatban lévő főbb vasúti fejlesztések .....	21
	3.4. Tervben lévő főbb vasúti fejlesztések .....	22
▶	<b>FÜGGELÉK .....</b>	<b>25</b>
	A fejlesztési programokat meghatározó keretek .....	25
	A közlekedési infrastruktúra fejlesztéseket meghatározó főbb hazai stratégiák .....	26
	A közlekedési infrastruktúra fejlesztéseket támogató uniós programok .....	28
▶	<b>MELLÉKLETEK .....</b>	<b>31</b>
▶	<b>FOGALOMTÁR .....</b>	<b>32</b>
▶	<b>RÖVIDÍTÉSEK .....</b>	<b>34</b>
▶	<b>FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK .....</b>	<b>35</b>
▶	<b>JOGSZABÁLYOK, SZERVEZETSZABÁLYOZÓ ESZKÖZÖK JEGYZÉKE .....</b>	<b>39</b>



## VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Az Állami Számvevőszék a COVID-19 vírusjárvány 2020. év eleji magyarországi megjelenése óta folyamatosan elemzi a járvány gazdasági és társadalmi hatásait, ennek keretében a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének értékelése most került sorra.

Az elemzés a közlekedési, ezen belül is kiemelten a vasúti infrastruktúra fejlesztéseket a gazdasági fenntarthatóság nézőpontjából és közpénzügyi aspektusból értékelt. Mindez egyrészt azzal indokolható, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztések jelentős nagyságrendű költségvetési forrást igényelnek, amely hatást gyakorol a központi költségvetés kiadásaira, valamint a gazdasági növekedésre, közvetetten az államadósság-mutató alakulására. Másrészt a végrehajtott beruházások jelentősen befolyásolják a gazdasági növekedést, valamint Magyarország nemzetközi versenyképességét is.

A COVID-19 vírusjárvány hatására jelentősen megváltoztak a fogyasztói szokások a vasúti áru- és személyszállítás területén. A COVID-19 vírusjárvány megjelenését követő időszakban bevezetett korlátozó intézkedések és a digitalizáció felgyorsulásának eredményeképpen a munkáltatók egyre nagyobb mértékben tértek át az otthoni munkavégzés lehetőségére, amely így csökkentette a munkahelyre ingázók számát.

A belföldi vasúti személyszállításban az előző év azonos időszakához viszonyítva nagyságrendileg 40%-kal csökkent 2020. év egyes negyedéveiben az utasok száma, illetve a nemzetközi személyszállítás volumene is jelentősen (78,1%-kal) elmaradt a járvány előtti időszakban tapasztalt szinttől. A 2021. év I-III. negyedévében a belföldi és a nemzetközi vasúti személyszállítás teljesítménye folyamatosan növekedett, azonban ennek ellenére is mindkét területen közel 25%-kal elmarad a pandémia előtti időszak teljesítményétől. A személyszállítás esetén fontos figyelembe venni, hogy ezen belül meghatározó jelentőségű a hazai, belföldi személyszállítás részaránya.

A vasúti áruszállítás tekintetében a változást mutatja, hogy nemzetközi viszonylatban egyre jelentősebb mennyiségű áru terelődött át az elmúlt időszakban a közútról a vasútra (a nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítménye 2020. II. negyedévben 20,0%-kal, míg a 2020. IV. negyedévben 21,0%-kal növekedett az előző év azonos időszakaihoz viszonyítva). A 2021. év I-III. negyedévében a belföldi vasúti áruszállítás teljesítménye növekedett, azonban ennek ellenére elmaradt a pandémia előtti időszak teljesítményétől. A nemzetközi vasúti áruszállítás esetén ugyanakkor továbbra is megfigyelhető a 2019. évi szintet meghaladó teljesítmény. Fontos körülményt jelent a fejlesztések szempontjából, hogy a vasúti áruszállításon belül a nemzetközi áruszállítás részaránya jóval nagyobb a belföldi áruszállításhoz képest.

Fontos szempontot jelent a COVID-19 vírusjárvány lefutása alapján, hogy a vasúti szolgáltatás iránti kereslet változása mennyiben lesz átmeneti, vagy hosszabb távon is érezteti majd a hatását. Mindez a vasúti infrastruktúra fejlesztések tekintetében jelentős bizonytalanságot okoz, mivel e tényező befolyásolja a végrehajtott fejlesztések kihasználtságát, közvetetten a gazdasági fenntarthatóság elvének érvényesülését.

A COVID-19 vírusjárvány negatív hatásai miatt paradigmaváltás indokolt a vasúti infrastruktúra fejlesztések esetén, amely egyaránt érvényes a személy- és az áruszállításra. A COVID-19 vírusjárvány miatt megváltozott utazási és munkába járási szokásokat, illetve az áruszállítás esetén tapasztalható változásokat indokolt a közlekedési, ezen belül a vasúti infrastruktúra fejlesztések tervezése és az ezekről történő döntések meghozatala során figyelembe venni, fókuszálva a gazdasági fenntarthatóság elvének teljesülésére.

A pandémia alatt tapasztalható igénybevételi adatok alapján jellemzően a vasúti áruszállítás feltételeit javító fejlesztések felelhetnek meg a gazdasági fenntarthatóság elvének. E fejlesztések egyúttal támogatják a gazdasági növekedést is. A vasúti személyszállítást érintő fejlesztések esetén indokolt figyelembe venni, hogy az állam egyre többet költ e szolgáltatás biztosítására ugyanakkor a kihasznált-

ság nem igazolja ezt vissza, vagyis a gazdasági fenntarthatóság követelménye korlátozottan érvényesül.

A vasúti fejlesztések és a kapcsolódó koncepciók tartalmának értékelése azért is aktuális kérdés, mert a következő uniós ciklus keretében, illetve a következő évi központi költségvetésben is jelentős források állnak rendelkezésre a vasúti infrastruktúra fejlesztése érdekében.

## AZ ELEMZÉS CÉLJA ÉS MÓDSZERE

Az elemzés célja annak értékelése, hogy a közlekedési – különösen a vasúti – infrastruktúra fejlesztések mennyiben veszik figyelembe a járványhelyzet okozta változásokat, a fogyasztói és gazdasági igények átalakulását, megtörtént-e a fejlesztések tervezésével kapcsolatos paradigmaváltás<sup>1</sup>. Az elemzés célja továbbá annak bemutatása, hogy a COVID-19 vírusjárvány milyen hatásokat gyakorolt a közlekedési – kiemelten a vasúti – forgalomra. Az elemzés eredményeként tényszerű, objektív választ kaphatunk a járványügyi helyzet és az aktuális gazdasági körülmények közlekedési – elsősorban vasúti – infrastruktúra beruházásokra gyakorolt hatásairól. Emellett az elemzés áttekinti, hogy milyen főbb vasúti infrastruktúra fejlesztések valósultak meg 2014-2020 között, illetve várhatóak és ezek milyen szempontok alapján értékelhetőek. E szempontok közül jelen elemzés a közlekedési ágazat gazdasági és közpénzügyi hatásaira figyelemmel a gazdasági fenntarthatóság szempontját helyezi az értékelés középpontjába.

Az elemzés a 2014-2020 közötti időszakra vonatkozóan a témában nyilvánosan elérhető szakirodalmi forrásokat, elemzéseket, jelentéseket, megjelent publikációkat, cikkeket használta fel. Az elemzés elvégzését támogatták az ÁSZ által korábban közzétett – a tárgyhoz kapcsolódó – elemzések, mint például „A helyközi közösségi közlekedés”, a „Járványhelyzet és munkaerőpiac” és a „Táv munka, otthoni munkavégzés, lehetőségek, kockázatok”, valamint a COVID-19 vírusjárvány gazdasági folyamatokra gyakorolt hatásaival foglalkozó „A piaci verseny szempontjai a COVID-19 világjárvány időszakában a védekezési eszközök tekintetében”. Az elemzés során értékelt közlekedési infrastruktúra általános jellemzőinek bemutatásához a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) és az Eurostat adatbázisai szolgálták támogatásként. A 2020. évi vasúti fejlesztések költségvetési adataihoz a Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat szolgált forrásként. Az elemzés elkészítéséhez továbbá információforrást nyújtottak a Kormány honlapján, illetve a gazdasági hírportálokon publikált tájékoztatások, beszámolók, valamint a két hazai vasúttársaság (MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt.) honlapjain közzétett szakmai cikkek, adatok. Továbbá az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) által az ÁSZ rendelkezésére bocsátott dokumentumokat (vasúti közlekedésfejlesztési stratégiák, koncepciók, projektek előrehaladásáról szóló jelentések, elemzések, COVID-19 vírusjárvány vasúti infrastruktúra fejlesztésekre gyakorolt hatásait értékelő jelentések) is felhasználta az elemzés.

Az elemzés az adatok alakulását trendelemzés és összehasonlítás módszerével, az eredményeket diagramok és táblázatok alkalmazásával szemlélteti. Az elemzett időszak a vasúti infrastruktúra forgalmi és igénybevételi adatainak alakulása esetében 2016. év és 2021. III. negyedév közötti időszakra terjedt ki. Az elemzési időszak az uniós programozási ciklusokhoz igazodott, így a megvalósult fejlesztési programok tekintetében az elemzés a 2014-2020 közötti időszakra fókuszált, míg a folyamatban és tervben lévő fejlesztések esetében az alapvető időintervallumot a 2021-2027 közötti időszak jelentette.

### *Az elemzés nézőpontja, mércéje, kritériuma*

Az elemzés közpénzügyi nézőpontból, kiemelten a gazdasági fenntarthatóság szempontjából tárta fel azokat az összefüggéseket, befolyásoló tényezőket, amelyek a közlekedési – különösen a vasúti – infrastruktúra fejlesztéseket érintik. Az elemzés egyrészt értékelte a fejlesztési koncepciók összeállítása során meghatározó tényezőket, másrészt arra is kereste a választ, hogy e tényezők milyen további költségvetési, gazdasági hatásokat idéznek elő.

<sup>1</sup> A COVID-19 vírusjárvány előtti időszakban meghatározott célok megváltoztatása a külső környezeti feltételek hatására.



## AZ ELEMZÉS HÁTTERE, TÁRSADALMI INDOKOLTSÁGA

Az ÁSZ az Országgyűlés legfőbb pénzügyi-gazdasági ellenőrző szerveként az Állami Számvevőszékről szóló 2011. évi LXVI. törvény 5. § (13) bekezdésére figyelemmel elemzések és tanulmányok készítésével támogatja a Költségvetési Tanács munkáját. Az ÁSZ így a koronavírus-járvány kezdete óta kiemelt figyelmet fordít a COVID-19 vírusjárvány gazdasági és társadalmi hatásaira, amelynek keretében az elmúlt időszakban számos elemzést készített. A jelen elemzési téma még nem került értékelésre a vírushelyzet időszaka alatt.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése a gazdasági növekedés egyik fontos összetevője. A fejlesztések ugyanis egyfelől fokozzák a gazdasági szereplők gazdasági és beruházási aktivitását (a megfelelő állapotú infrastruktúra tőkebefektetés vonzó hatását), másfelől a felújított, korszerűbb, modern technológián alapuló infrastruktúra elősegítheti a szállítási, közlekedési ágazat áruszállítási teljesítményének növekedését hozzájárulva az export volumenének emelkedéséhez. A belföldi személyszállítást érintő közúti infrastruktúra fejlesztések leginkább a munkaerő-piac szempontjából lényegesek, hiszen hosszú távon biztosítják a munkahelyre történő eljutást, ezáltal a munkaerő rendelkezésre állását. Mindemellert a közlekedési infrastruktúra beruházások Magyarország nemzetközi, illetve regionális versenyképessége szempontjából is kiemelt jelentőségűek az áruszállítás vonatkozásában, valamint a turizmus alapfeltételének is tekinthetők.

A gazdasági vonatkozás mellett a közlekedési infrastruktúra fejlesztések társadalmi aspektusból is kiemelt jelentőségűek, hiszen egyfelől e területtel az állampolgárok egy jelentős része nap, mint nap valamilyen formában találkozhat, másfelől a gazdasági növekedés minden állampolgár életminőségét befolyásolja. A közlekedési feltételek biztosítás érdekében így jelentős társadalmi szükséglet mutatkozik, amelyre az állampolgárok az államtól várnak megoldást.

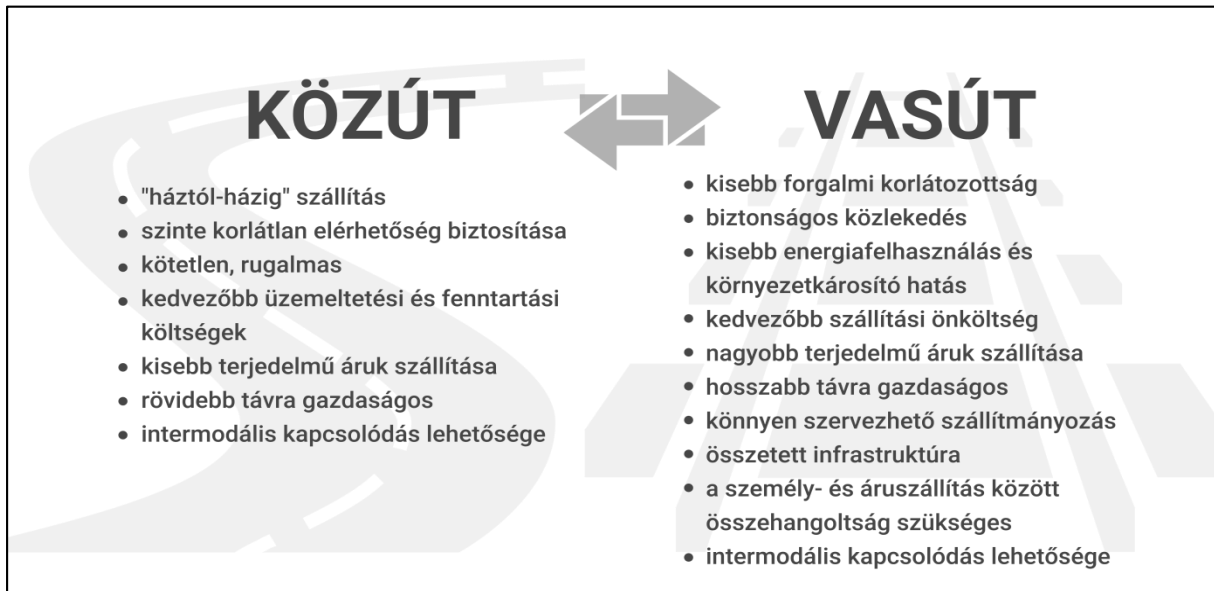
Az ÁSZ szempontjából a jelen elemzési téma értékelése gazdasági és társadalmi aspektusból is fontos, hiszen egyfelől a közlekedési infrastruktúra színvonalának növelése befolyásolja az állami szolgáltatás minőségét, amely így közvetetten a közszolgáltatásokba vetett állampolgári közbizalmat, valamint az igénybevétel mértékét is emelheti. Másfelől az infrastruktúra fejlesztésekhez jelentős nagyságrendű költségvetési forrás kerül felhasználásra, amely kihat a költségvetés kiadásain, valamint a gazdaságfejlesztő hatásokon keresztül az államadósság-mutató alakulására. E megközelítésből eredően a téma értékelésére a gazdasági fenntarthatóság szempontjából kerül sor.

# 1. A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK ÉRTÉKELÉSÉNEK LEHETSÉGES SZEMPONTJAI ÉS A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA JELLEMZŐI

## 1.1. A közlekedési infrastruktúra fejlesztések általános kérdései

A közlekedést egyrészt csoportosíthatjuk ágazat szerint személy- és áruszállításra, másrészt terület alapján belföldi és nemzetközi közlekedésre. A közúti és vasúti közlekedési ágazat főbb jellemzőit, és a legfontosabb ágazati különbségeket az 1. ábra mutatja be.

1. ábra: A közúti és a vasúti közlekedési rendszer összehasonlítása



Forrás: Jászberényi, Munkácsy (szerk.), 2018 alapján, ÁSZ szerkesztés

A közlekedési infrastruktúra fejlesztések meghatározásánál a döntéshozók különböző – gazdasági, környezetvédelmi, társadalmi – nézőpontokat vehetnek figyelembe, így a koncepciók tervezés során egy alapvető választási döntés áll elő a szempontok érvényesítését illetően. Általános megközelítésként többek között értelmezhető az elérhetőség biztosítása a szállítási módok versenyképességének fejlesztése, a közlekedési módok összehangolása, illetve a környezetterhelés csökkentése.

### 1.1.1. Elérhetőség biztosítása gazdasági és társadalmi szempontból

A közlekedés alapfunkciója az elérhetőség biztosítása, amely a kiindulási pozíció és az úti cél közötti eljutást teszi lehetővé egy bizonyos eljutási idő alatt. A közlekedés **elsődleges funkcióját gazdasági szempontból a személyszállítás és az áru fuvarozás jelenti**. Társadalmi szempontból a közlekedési motiváció lehet például munkába járás, oktatási intézmény megközelítése, egészségügyi intézmény felkeresése, vásárlás, ügyintézés vagy szabadidős tevékenység. (Jászberényi, Munkácsy (szerk.), 2018)

Egy adott térség gazdasági fejlettségét, versenyképességét, népességmegtartó, illetve tőkebefektetés vonzó erejét a közúti és vasúti közlekedés alapfunkciójának számító elérhetőség képes befolyásolni. Ugyanakkor az elérhetőség szempontjához szorosan kapcsolódik a megfelelő minőség (idő és eszköz tekintetében) is, mivel e két tényező egymást erősítve képes növelni a kihasználtságot. „Az elérhetőség, megközelíthetőség az utazási időigény és a piac méretének kombinációjából adódik, mutatja, hogy a régióban előállított termékek és szolgáltatások milyen gyorsan és könnyen jutnak el a megrendelőkhöz, implicit módon a közlekedési infrastruktúra minőségét is jelzi.” (Lengyel, 2003, 287. o.) A definícióból arra következtethetünk, hogy az elérhetőség az infrastrukturális fejlesztések által tovább javítható, amely pozitív hatást eredményezhet a gazdasági és társadalmi folyamatokra. A közúti közlekedésnek versenyelőnye származik a vasúttal szemben

a tér- és időbeli kötetlenségéből, a rugalmasságából, a háztól házig szállítás biztosításából. A közúti közlekedés legfőbb előnye a vasúttal szemben így a jobb elérhetőség biztosítása.

### 1.1.2. Szállítási módok versenyképessége – a vasúti személy- illetve áruszállítás versenyképessége a távolság és reláció vonatkozásában

A személy- és áruszállítás annak **jellegetől, mértékétől, a szállítási időkerettől** függően közúton és vasúton, illetve egyik vagy másik szállítási módot kizárva is megvalósulhat. A **rövid távú** személy- és áruszállítás ugyanis jellemzően inkább közúton valósul meg, míg a **távolabbi**, nagyobb tömegű szállítási igényeket nagyobb arányban a vasúti közlekedés szolgálja ki. A közúti közlekedéstől eltérően a vasúti közlekedés alapvetően a nagyméretű és súlyú (konténeres) áruk, illetve a nagyobb tömegek személyszállítására alkalmas, mivel a közúthoz képest alacsonyabb fajlagos szállítási költségének köszönhetően hosszabb távra gazdaságosabb. (Jászberényi, Munkácsy (szerk.), 2018) **A nagyobb szállítási távolságok esetében azonban a közúti és a vasúti közlekedés szorosabb versenyhelyzetben áll egymással.** A vasút ugyanis nagy tömegű, jellemzően romlandó áruk logisztikai központok közötti szállítását szolgálja, míg a központokból az áruszállítás általában közúton történik. Ez jellemző például a Kína és Európa közötti szállításra is.

### 1.1.3. A közlekedési módok közötti összehangoltság a személy- és áruszállítás területén

A közúti és vasúti közlekedés egyik fontos kapcsolódási lehetősége az intermodális központok létrehozása, amely a személy- és áruszállítási folyamatban egyaránt képes biztosítani **a közlekedési módok összekapcsolódását.** Az intermodális csomópontok létrehozása a közlekedéspolitikai fejlesztések egyik fő célkitűzése, hiszen ezáltal a jövőben a közúti és vasúti közlekedés kombinált<sup>2</sup> igénybevételével egy költséghatékonyabb és környezetkímélőbb működtetési rendszer valósulhat meg. A csomópontok továbbá gördülékenységet tesznek lehetővé és ellensúlyozhatják a vasúti háztól-házig történő szállítás hiányát, mivel a szállítási idővesztés jelentősen lecsökkenthető. Az intermodális csomópontokat így a logisztika egyik összetevőjének tekinthetjük, amelyek kialakítása megoldást jelenthet a közlekedési módok közötti minél gyorsabb és költségkímélőbb váltásra. (Jászberényi, Munkácsy (szerk.), 2018)

### 1.1.4. A környezetterhelés csökkentése

A közlekedési hálózat fejlesztésével, működtetésével szembeni elvárások között a globális felmelegedés okozta klímaváltozás következtében egyre inkább előtérbe kerül a közlekedés okozta környezetterhelés csökkentésének követelménye. Ezzel összhangban a közlekedési infrastruktúra fejlesztések tekintetében egyre inkább előtérbe kerül a szén-dioxid-kibocsátás csökkentés, illetve az elektromos mobilitást biztosító hálózati infrastruktúra kialakítás követelménye. A közlekedés módok közül környezetvédelmi szempontból a vasúti közlekedés versenyelőnye jellemző a közúti közlekedéssel szemben, hiszen kisebb az energiafelhasználása és a környezetkárosító hatása a közúti közlekedéshez képest alacsonyabb fajlagos károsanyag kibocsátás és a zajterhelés miatt.

A környezeti hatások, fenntarthatóság követelményeire tekintettel a vasúti infrastruktúra fejlesztések az elkészült beruházások által elérhető széndioxid-kibocsátás, por- illetve zajterhelés csökkenés szempontjából is értékelhetőek.

## 1.2. A gazdasági fenntarthatóság általános szempontrendszere

A közlekedést érintő gazdasági tevékenységek (beruházások, szállítási teljesítmények) a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazaton keresztül hatnak hazánk makrogazdasági mutatóira. A közlekedési infrastruktúra fejlesztések egyrészt a beruházási aktivitás fokozásán keresztül szoros kapcsolatban állnak a gazdasági növekedéssel, másrészt a felújított, korszerűbb, modern technológián alapuló infrastruktúra – a megfelelő nagyságrendű utazási igény rendelkezésre állása esetén – elősegítheti a szállítási, közlekedési ágazat

<sup>2</sup> A kombinált szállítás lényege, hogy nem az áru kerül átrakódásra a szállítási módok váltakozása során, hanem maga a szállítóeszköz (hétköznapi nevén szállítókonténert, vagy pótkocsit) kerül áthelyezésre.

személy- és áruszállítási teljesítményének növekedését. A közúti és vasúti áru- és személyszállítás meghatározó tényezője az ágazat teljesítményének, mivel az összteljesítmény döntő része e kettő közlekedési infrastruktúra által valósul meg. (KSH, 2019a)

Az ágazatban megvalósított beruházások és a szállítási teljesítmények alakulása hatást gyakorol a **nemzetgazdaság bruttó hozzáadott értékére**, ugyanis a beruházások támogatják a termelékenység növekedését azáltal, hogy ösztönzik az innovációt és a technológiai megújulást. Ennek köszönhetően az infrastruktúra fejlesztések kedvező irányú változásokat indíthatnak el a munkatermelékenység alakulásában, valamint az innovációs és digitalizációs folyamatok hatékonyságában. A termelékenység növekedése az egy főre jutó GDP emelkedésében jelent fontos szerepet, míg az innováció a versenyképesség javításának és a fenntartható gazdasági növekedés szempontjából meghatározó tényező.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztések lehetőséget nyújtanak a **turisztikai** kínálat bővítéséhez is, amely elősegítheti a gazdasági növekedést. A közlekedés ugyanis közvetetten a turizmus ágazaton keresztül is hatást gyakorol a gazdaság összteljesítményére, mivel a közlekedési infrastruktúra a turizmus alapfeltételének, a turisztikai termék elemének tekinthető. A közlekedési infrastruktúra kiépítettsége és fejlettsége befolyásolhatja többek között egy adott desztináció megközelíthetőségét és a turisztikai kínálat minőségét, amelyet befolyásol többek között az igénybe vehető közlekedési módok, valamint a járművek minősége. (Gonda, 2018)

A közlekedési infrastruktúra biztosítja a munkaerő mobilitását, a munkahelyek elérését, amely funkció kedvezően befolyásolja a **munkaerő-piaci folyamatokat**. (KSH, 2017) A közlekedési infrastruktúra kihasználtságát így meghatározzák a munkaerő-piaci változások, azaz a foglalkoztatottság és a munkanélküliség alakulása, továbbá a vállalatok térbeli elhelyezkedése.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése **az ország versenyképessége** szempontjából is kiemelt jelentőségű. A közlekedési infrastruktúrát érintő beruházások ugyanis a szállítási költség csökkentésére is kedvező hatást hordoznak, támogatják a munkaerő mobilitását, munkahelyteremtő és munkahely megtartó képességgel bírnak. Ezt a kialakított gazdasági központok rendelkezésre állásának és a környező területekről munkába járók utazásai szokásainak figyelembe vétele mellett a vasúti hálózat sűrűsége, a vasúti vonalak minősége (gyors és megbízható közlekedésre alkalmas), a vonalhálózat vezetése és a sűrűn lakott területek közötti összhang, valamint a vasútvonalak melletti infrastruktúra lakosság számára kedvező feltételeinek kialakítása biztosíthatja. Összességében a kedvező infrastrukturális feltételek tökevonzó, gazdaságfejlesztő képességgel bírnak, mindemelllett csökkentik az utazási, szállítási időket, amellyel gyorsabban és költséghatékonyabban valósulhat meg a személy- és áruszállítás. (MNB, 2020)

A nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvényben (Nvtv.) foglaltak alapján az állam kizárólagos tulajdonába tartoznak az országos törzshálózati vasúti pályák és azok tartozékai.<sup>3</sup> Az Nvtv. előírásaira figyelemmel alapvető követelmény a vagyont kezelővel – állammal – szemben *a nemzeti vagyon megőrzése, értékének és állagának védelme, rendeltetésének megfelelő, az állam mindenkori teherbíró képességéhez igazodó, elsődlegesen a közfeladatok ellátásához és a mindenkori társadalmi szükségletek kielégítéséhez szükséges, egységes elveken alapuló átlátható, hatékony és költségtakarékos működtetése, értéknövelő használata, hasznosítása és gyarapítása*. A bemutatott jogszabályi háttér alapján látható, hogy a törvényi előírásban meghatározott elvek főképp a gazdasági fenntarthatóságot helyezik előtérbe.

A közúti és vasúti közlekedési infrastruktúra területén a közelmúltban számos állami beruházás indult, illetve több projekt megvalósítása, előkészítése jelenleg is tart. Az infrastruktúra fejlesztésekhez jelentős nagyságrendű költségvetési forrás kerül felhasználásra, amely kihat a költségvetés kiadásain, valamint a gazdaságfejlesztő hatásokon keresztül az államadósság-mutató alakulására.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztések tervezése során fontos kiemelni, hogy a gazdasági fenntarthatóság egy megkerülhetetlen tényezőt jelent, az államnak célszerű ezt a nézőpontot prioritásként kezelnie.

<sup>3</sup> Nvtv. 4. § (1) bekezdés h) pontja, és a 7. § (2) bekezdése

Ezáltal célszerű olyan infrastruktúra beruházásokat tervezni és megvalósítani, amelyek egyfelől hozzájárulnak a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazat teljesítményének javulásához, másfelől támogatják az állampolgárok munkavállalás célból történő utazásait az elérhetőség és a közlekedési módok összehangoltságának biztosításával. Az elemzés értékelése szerint a gazdasági fenntarthatóság az infrastruktúra fejlesztések tekintetében többek között a következő szempontokat foglalja magába.

- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyiben járulnak hozzá:
  - a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazaton keresztül a nemzetgazdaság beruházási aktivitásához;
  - a szállítás, raktározás ágazat bruttó hozzáadott értékének növekedésére;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyiben képesek ösztönözni a foglalkoztatottság javítását:
  - a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazaton belül;
  - a teljes nemzetgazdaság tekintetében;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések figyelembe veszik-e az áruforgalomban leginkább érintett főbb kereskedelmi partnerországokat a kivitel és behozatal tekintetében;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyiben támaszkodnak szakmai szempontok alapján megalkotott fejlesztési dokumentumokra;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyire veszik figyelembe a turizmus szükségleteit;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyire veszik figyelembe az utazási szokások (pl. távmunka elterjedéséből adódó) változását;
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyire veszik figyelembe az ország más európai országokkal szembeni versenyhátrányait (pl. gyorsvasutak hiánya);
- a vasúti infrastruktúra fejlesztések mennyiben járulnak hozzá az intermodális közlekedés megvalósulásához.

### 1.3. A vasúti infrastruktúra jellemzőinek alakulása

Hazánkban 2007-2020 között 426 km-rel csökkent a meglévő vasútvonal hossza a vonalhálózat optimalizálása miatt, amelynek során a közúti közösségi közlekedéssel kerültek helyettesítésre az adott vonalszakaszok. (KSH STADAT 24.1.2.3.) A vonalhossz csökkenése nemzetközi viszonylatban nem egyedi, hiszen 2007-2018 között az Eurostat által vizsgált 25 ország közül csupán nyolc esetben történt vonalhossz növekedés. (Eurostat, 2018b)

A vasúti közlekedés elérhetőségét a vasútvonalak hosszának változása mellett a vonalhálózat sűrűségével is jellemezhetjük. Hazánk a terület alapú megoszlás szerinti sorrendben 2018. évben az európai országok között a negyedik (83,1 km/ezer km<sup>2</sup>), míg a lakosság szerinti megoszlásban a hatodik (79,1 km/100 ezer lakos) legsűrűbb vonalhálózattal rendelkezett. (Eurostat, 2018b alapján, ÁSZ számítás) A magyar vasúthálózat teljes hosszából 2019. évben 7 246 km tartozott a MÁV Zrt., míg 440 km a GYSEV Zrt. üzemeltetésébe. Ugyanebben az évben a MÁV Zrt. vonalhálózatának csupán 29,5%-án működött automata térközbiztosítás<sup>4</sup>, míg a hálózat 2,5%-án alkalmazták az ETCS<sup>5</sup> vonatbefolyásoló rendszert. Az alacsonynak számító arányok a biztosítóberendezések és a központi forgalomirányítási rendszerek fejlesztésének elmaradását mutatják, amelyhez továbbá az is kapcsolódik, hogy 2019. évben a hálózat vasútállomásainak csak 66,8%-a volt biztosított. (MÁV-Csoport Stratégia, 2019) Az áruszállítást érintő vonalakon a biztonsági berendezések fejlesztésének folytatása tovább csökkentheti az üzemzavarokat, javíthatja a vasúti közlekedés megbízhatóságát, gyorsaságát (pl. az ETCS hiányában nem használható ki a 160 km/h-s pályasebesség), mérsékelheti a szállítási időt és a vasút üzemeltetési költségeit, amely így javíthatja a hazai vasúti áruszállítás nemzetközi versenyképességét.

<sup>4</sup> a vasúti jelző- és biztosítóberendezés egyik formája

<sup>5</sup> European Train Control System, azaz Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer rövidítése, amelynek elsődleges feladata a vonatok közlekedésének felügyelése, a forgalom biztonságának növelése, valamint az interoperabilitás, a különféle informatikai rendszerek együttműködése. (ETCS, 2007)

## 1.4. A hazai közúti és vasúti infrastruktúra nemzetközi kapcsolódási pontjai

Az országhatáron belüli közlekedési infrastruktúra kialakítása és fejlesztése során gazdasági és társadalmi szempontból különösen nagy jelentőséggel bírnak a közlekedési hálózatok nemzetközi kapcsolódási pontjai. Az EU működéséről szóló szerződés (EUMSZ) alapján a Maastrichti Szerződés célkitűzéséként fogalmazza meg, hogy a régiók összekapcsolása kiemelt prioritású a transzeurópai hálózatok (TEN) révén. A TEN az energiaipari (TEN-E), a távközlési (eTEN) és a közlekedési (TEN-T) ágazatok összekapcsolását rögzíti. Az ágazatok fejlesztése során alapvető célkitűzés a belső piacoz és a foglalkoztatottság növekedéséhez való hozzájárulás a környezetvédelmi célok figyelembevételével. A TEN-T lehetővé teszi az áruk és a személyek gyors és egyszerű eljutását az EU-n belül egyrészt az ún. „törzshálózaton”, amely az unió legfontosabb stratégiai csomópontjait kívánja összekötni 2030-ig, másrészt az ún. „átfogó hálózaton”, amelynek célja valamennyi uniós régió összekapcsolása 2050-ig. (Európai Parlament, 2017) A TEN-T kilenc törzshálózati folyosóból áll, amelyet az elemzés 1. melléklete mutat be. Továbbá a TEN-T hálózatnak vannak olyan elemei is, amelyek nem részei a törzshálózati folyosóknak.

A vasútvonalak tekintetében a szomszédos országokkal 27 vonal köti össze hazánkat, amelyből 19 vonalon személyszállítás is történik. (KTI, 2017 és MÁV, 2020a alapján, ÁSZ számítás) Hazánkban a személyszállítás nagy része a MÁV Start Zrt. szolgáltatásával valósul meg, míg az ország észak-nyugati részén (a 27 vasútvonalból 6 vonal esetében) a GYSEV Zrt. látja el a vasúti szolgáltatást.

A nemzetközi áruszállítás szempontjából meghatározó kérdést jelent a határátlépések időigényének minimalizálása. E vonatkozásban a megfelelő személyi és tárgyi feltételek rendelkezésre állása elősegítheti a vasúti áruszállítás versenyelőnyének növekedését a közúti áruszállítással szemben.

A hazai közúti és vasúti infrastruktúra nemzetközi kapcsolódási pontjai egyfelől a hazai áruszállítás teljesítményének, a nemzetgazdaság külkereskedelmi forgalmának biztosítása szempontjából fontosak. Másfelől a Magyarországot érintő nemzetközi kereskedelmi folyosók a hazánkon átmenő tranzitforgalmat biztosítják. Ebből látható, hogy az infrastruktúra kiterjedt és a fejlesztések meghatározása összetett kérdést jelent.

## 2. A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FORGALMI ADATAINAK ALAKULÁSA

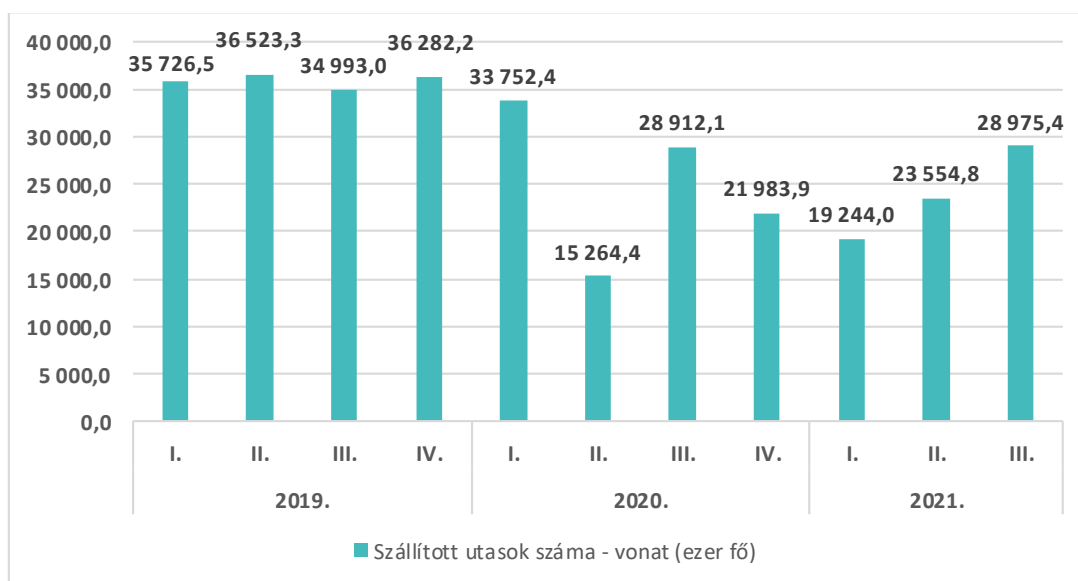
A kiépült vasúti infrastruktúra igénybevételi adataira hatást gyakorolhatnak egyfelől a megvalósult beruházások és a folyamatban lévő fejlesztések, másfelől az infrastruktúrát igénybevevők szokásai, illetve valamilyen külső hatás által megváltozott igények. A külső hatások – mint például a COVID-19 vírusjárvány miatt kialakult pandémia, vagy az utóbbi időben felgyorsuló digitalizáció – olyan folyamatokat is beindíthatnak, amelyek nemcsak rövid, hanem hosszú távon is átalakítják a közlekedési szokásokat, illetve az egyes közlekedési formák iránti igényeket. A COVID-19 vírusjárvány például felgyorsította az infrastruktúra elemeinek technológiázását a digitalizáció nyújtotta lehetőségek kihasználásával és alkalmazásával. A digitalizáció a közlekedési infrastruktúra igénybevevői oldalát is érintette, hiszen a személyes kontaktusok elkerülése érdekében a lehetőségekhez mérten az erre alkalmas ágazatokban a munkáltaók a digitalizáció előnyeit és lehetőségeit kihasználva távmunkát vezettek be.

A COVID-19 vírusjárvány 2020 márciusában világjárvánnyá nőtte ki magát. A vírussal szembeni védekezés egyik leghatásosabb eszköze az állampolgárok közötti személyes találkozások minél alacsonyabb szintre való szorítása. Ennek a védekezési mechanizmusnak a hatása leginkább a személyszállításban jelent meg a munkába, iskolába ingázók, valamint a turisztikai célból utazók számának csökkenésén keresztül. Ezt a hatást az elemzés a következőkben a belföldi és nemzetközi személyszállítás alakulásán keresztül számszerűsítve is bemutatja. Továbbá a COVID-19 vírusjárvány hatása szempontjából értékelésre kerülnek a belföldi- és nemzetközi áruszállítás teljesítményadatai és azok tendenciái.

### 2.1. Belföldi és nemzetközi vasúti személyszállítás alakulása

Hazánkban a pandémia a 2020. II. negyedévtől kezdődően érezte hatását, amely kiterjedt a gazdasági folyamatokra és a közlekedésre is. A belföldi személyszállítás teljesítményét (utasforgalmát) 2019. I. negyedév és 2021. III. negyedév között a 2. ábra mutatja be.

**2. ábra: Belföldi vasúti személyszállítás teljesítménye  
2019. I. negyedév és 2021. III. negyedév<sup>6</sup> között ezer főben kifejezve**



Forrás: KSH 24.2.1.15. alapján, ÁSZ szerkesztés

A 2. ábra alapján megállapítható, hogy az előző év azonos időszakához képest a COVID-19 vírusjárvány következtében 2020. II. negyedévre a vasúti személyszállítás 58,2%-kal (21 258,9 e fővel) esett vissza. A

<sup>6</sup> A 2021. I-II. negyedévi adatok előzetes adatok.



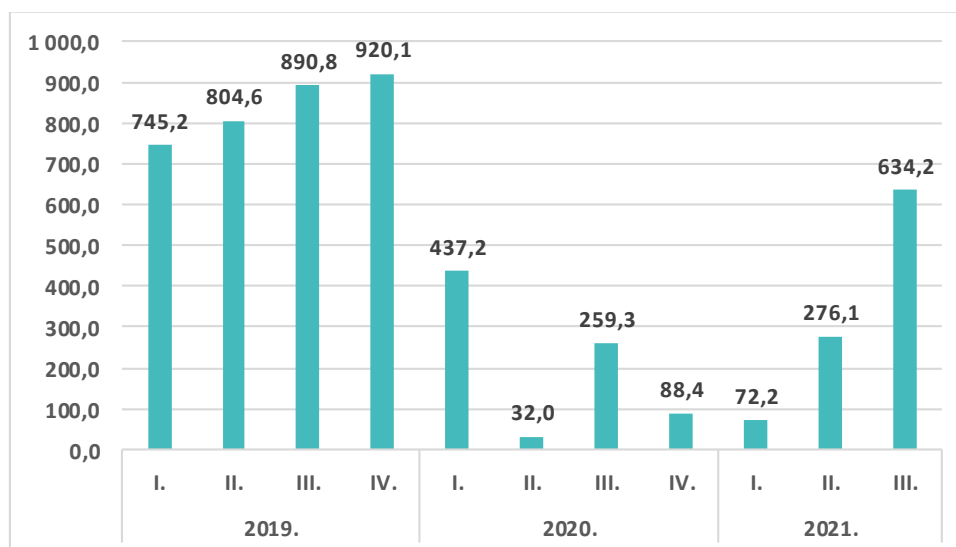
2021. I. és III. negyedéve közötti időszakban – a járvány visszaszorulására figyelemmel – a vasúti belföldi személyszállítás teljesítménye növekedett ugyan, azonban a 2019. II. negyedévi adatoktól még jelentősen – 7 547,9 e fővel – elmaradt. Ez alapján az látható, hogy a 2021. év III. negyedévében a vasúti közlekedés még mindig nem volt olyan preferált az utasok részéről, mint a pandémia bekövetkezése előtti időszakban.

A 2. ábra alapján arra lehet következtetni, hogy a pandémia miatti védekezés és a digitalizáció felgyorsulásának eredményeképpen változások történtek az utazási szokásokat illetően, amelyek az utasok számának csökkenését okozták a vasúti közlekedésben. A munkáltatók egyre nagyobb mértékben tértek át a digitalizáció által biztosított otthoni munkavégzés lehetőségére, amely így nélkülözte a munkahelyen történő személyes megjelenés kötelezettségét és csökkentette a munkahelyre ingázók számát. (ÁSZ, 2021a) Az ÁSZ a 2021. évi „Táv munka, otthoni munkavégzés, lehetőségek, kockázatok” című elemzésében rámutatott arra, hogy az otthoni munkavégzésben dolgozók aránya a pandémia megjelenésével jelentősen megemelkedett, amely a pandémia első hulláma után (2020 nyarán) nem esett vissza a korábbi szintre, hanem beépült a vállalati kultúrába. 2020. márciusa előtt a távmunkában (rendszeresen, vagy alkalmanként) foglalkoztatottak aránya 3,0% alatt volt, amely arány 2020. évben lekövette a járvány terjedésének hullámvázát: 2020 májusára 17,2%-ra emelkedett, 2020 augusztusában 5,5%-ra csökkent, 2021 januárjában 11,6%-ra növekedett. (KSH STADAT 9.17.3.) A COVID-19 vírusjárvány hatására előtérbe kerülő távmunka a jövőben, mint a közlekedésben résztvevők számának alakítását befolyásoló tényezőként azonosítható. Továbbá az utazási szokások megváltozásának részeként az állampolgárok más utazási alternatívát választottak (pl. kerékpár, személygépjármű), illetve a munkába járó ingázók mellett az oktatásban résztvevők utazási szokásai is átalakultak, hiszen 2020 márciusától az oktatási intézmények áttértek a digitális oktatásra. (COVID-19 Tájékoztató, 2020)

A 2. ábra alapján az is látható, hogy a COVID-19 vírusjárvány a belföldi vasúti személyszállítást 2020. II. negyedévben érintette a legsúlyosabban, míg a 2020. IV. és 2021. I. negyedévi forgalmat közel azonos mértékben sújtotta, mivel a szezonalitást tekintve az előző év azonos időszakához viszonyítva 2020. II. negyedévre 58,2%-kal, 2020. IV. negyedévre 39,4%-kal, míg 2021. I. negyedévre 43,0%-kal csökkent az utasok száma.

A COVID-19 vírusjárvány a belföldi mellett a nemzetközi személyszállításra (utasforgalomra) is jelentős hatást gyakorolt, amelynek számszerűsített eredményeit a 3. ábra mutatja.

**3.ábra: Nemzetközi vasúti személyszállítás teljesítménye 2019. I. negyedév és 2021. III. negyedév<sup>7</sup> között ezer főben kifejezve**



Forrás: KSH 24.2.1.16. alapján, ÁSZ szerkesztés

<sup>7</sup> Előzetes adat



A 3. ábra szemlélteti, hogy a COVID-19 vírusjárvány hullámainak kedvezőtlen hatása a nemzetközi személyszállításra az igénybevételi adatok alapján már 2020. I. negyedévében megmutatkozott, ugyanis jelentős csökkenés történt az előző év azonos időszakához képest. Az értékelt időszakban a mélypontot a 2020. II. negyedévi adat mutatja, amely szerint a vasúti közlekedés az előző év azonos időszakához képest 96,0%-kal, 804,6 ezerről 32,0 ezer főre esett vissza. A COVID-19 vírusjárvány terjedését akadályozó korlátozó intézkedések (határzárak) miatt drasztikusan lecsökkent igénybevételi adatok gyakorlatilag a teljes nemzetközi személyszállítási tevékenység megállását jelentették.

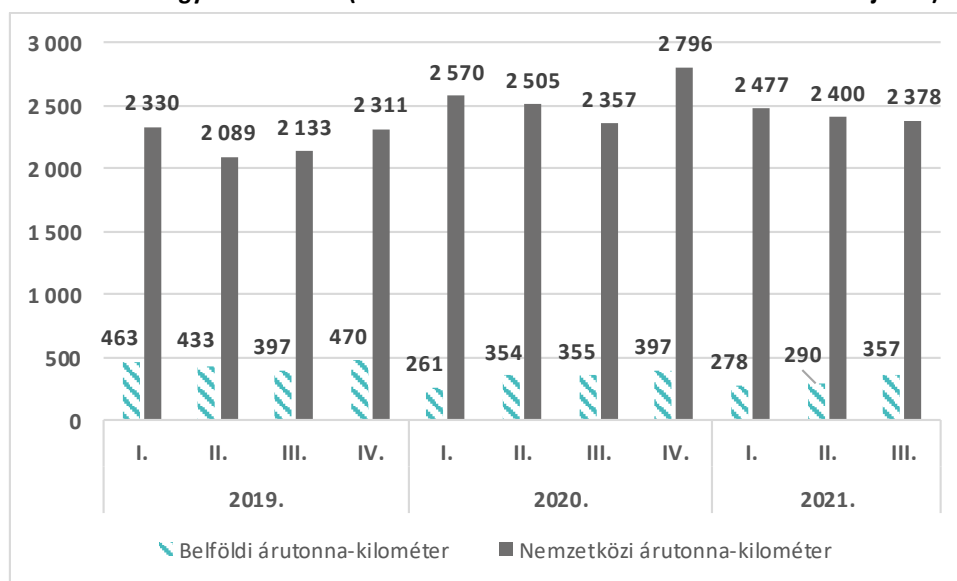
2020. III. negyedévre az igénybevétel mértéke ugyan mérsékelten emelkedett, de messze elmaradt az előző év ugyanezen időszakához képest, majd a 2020. IV. és 2021. I. negyedévre tovább csökkent az utasok száma. A nemzetközi vasúti személyszállítás teljesítménye ugyanis a szezonalitást figyelembe véve a 2020. IV. negyedévre az előző év azonos időszakához képest 90,4%-kal, 920,1 ezerről 88,4 ezer főre, majd 2021. I. negyedévre 83,5%-kal 437,2 ezer főről 72,2 ezer főre csökkent. Az igénybevételi adatok tendenciája növekedésnek indult a 2021. II. és III. negyedévben, azonban még így is jelentősen (28,8%-kal) elmaradt a COVID-19 vírusjárvány előtti időszak adatához képest.

A belföldi és a nemzetközi személyszállítás területén az utazási szokás változása jelentős hatást gyakorolt a MÁV Zrt. árbevételének alakulására. A 2020. évi konszolidált éves beszámoló adatai alapján a személyszállításból eredő árbevétel a 2019. évi 64,1 Mrd Ft-ról a 2020. évben 33,9 Mrd Ft-ra csökkent, amely 47,1%-os csökkenésnek felel meg. (MÁV Zrt, 2021) Ezzel párhuzamosan a központi költségvetés által vasúti személyszállítási közszolgáltatások költségtérítése jogcímen a MÁV Zrt. (és ezen belül is a MÁV-START Zrt.) részére juttatott költségvetési támogatás a 2019. évi 156,8 Mrd Ft-ról 237,7 Mrd Ft-ra emelkedett. E növekedésben jelentős szerepet játszott a 2019. évi időszakhoz képest alacsonyabb utasforgalom.

## 2.2. Belföldi és nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítményének alakulása

A belföldi és nemzetközi vasúti áruszállítási teljesítményének (szállított áruforgalmának) alakulását 2019. I. negyedév és 2021. III. negyedév között a 4. ábra szemlélteti.

**4. ábra: Belföldi és nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítménye 2019. I. negyedév és 2021. III. negyedév között (Az adatok millió árutonna-kilométerben kifejezve)**



Forrás: KSH STADAT 24.2.1.3., 24.2.1.4, alapján, ÁSZ szerkesztés

A 4. ábra alapján látható, hogy a belföldi vasúti áruszállítás teljesítménye a COVID-19 vírusjárvány miatt a 2020. II. negyedévben az előző év azonos időszakához viszonyítva 18,2%-kal csökkent, míg nemzetközi

viszonylatban 20,0%-kal növekedett. Az utóbbi változás mérsékelte a belföldi vasúti áruszállítás összteljesítményének csökkenését. A COVID-19 vírusjárvány következtében a 2020. IV. negyedévi belföldi vasúti áruszállítás teljesítménye az előző év azonos időszakához képest 15,5%-kal, míg a nemzetközi vasúti áruszállítás 21,0%-kal növekedett.

A 2021. I. negyedévben az előző év azonos időszakához viszonyítva a vasúti áruszállítás belföldi teljesítménye 6,5%-kal emelkedett, ugyanakkor a nemzetközi teljesítmény 5,3%-kal visszaesett. Különösen figyelemre méltó trend, hogy a 2021. II. negyedévi belföldi és nemzetközi adatok csökkentek (a belföldi 18,1%-kal, míg a nemzetközi 4,2%-kal) az előző év azonos időszakához képest. A 2021. III. negyedévben az előző negyedév adataihoz képest a nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítménye kis mértékben csökkent, ugyanakkor a belföldi vasúti áruszállítás teljesítménye 23,1%-kal növekedett.

Az áruszállítás teljesítményének tendenciája alapján arra következtethetünk, hogy a koronavírus-járvány hatása különösen a 2020. II. és IV. negyedévi belföldi vasúti szállítás teljesítményét érintette kedvezőtlenül. Emellett a 4. ábra azt is mutatja, hogy a belföldi vasúti áruszállítás teljesítménye emelkedett a 2021. év I. és III. negyedéve közötti időszakban, de még így is jelentősen elmarad a pandémia előtti időszak szintjétől.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztések szempontjából fontos trend, hogy nemzetközi viszonylatban, az utóbbi években jelentősebb mennyiségű áru terelődött át a közútról a vasútra, amelyet megerősít az a tény, hogy a nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítménye 2020. II. negyedévben 20,0%-kal, míg a 2020. IV. negyedévben 21,0%-kal növekedett az előző év azonos időszakaihoz viszonyítva. A nemzetközi vasúti áruszállítás teljesítményének élénkülését az a tendencia is igazolja, hogy a vasúton szállított áruk tömege a 2019. IV. negyedévi 9 554,7 ezer tonnáról 2020. IV. negyedévre 11 004,0 ezer tonnára, 15,2%-kal növekedett, míg ugyanezen időszakban a közúton szállított áruk tömege 8 182,2 ezer tonnáról 7 635,7 ezer tonnára, 6,7%-kal csökkent. (KSH STADAT 24.2.1.4.)

A COVID-19 vírusjárvány idején nemzetközi szinten a vasúti személyforgalom korlátozása (járatritkítások), a felszabaduló pályakapacitás és a nemzetközi viszonylatban akadálymentes áruszállítás kedvező hatást gyakorolt a tehervonatok menetidejének alakulására, amely versenyelőnyt jelentett a közúti áruszállítással szemben. Mindez jól mutatja azt, hogy a vasúti infrastruktúra rendelkezésre állása mellett a szállítási idő hosszúsága is befolyásolja a vasúti szállítás versenyképességét. A szállítási időre többek között hatást gyakorol az ütemes közszolgáltatást célzó személyszállítási menetrend rendelkezésre állása, valamint a pályakapacitást korlátozó intézkedések minimalizálása.

A nemzetközi közúti és vasúti áruszállítás mellett a járványhelyzet a vízi és légi szállítás teljesítményére is hatást gyakorolt. A védőfelszerelések sürgős szállítására a vállalatok ugyanis a gyorsabb szállítási idő miatt a tengeri helyett a légi szállítást részesítették előnyben. (ÁSZ, 2021c)

### 3. A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI PROGRAMOK ÉRTÉKELÉSE

#### 3.1. A gazdasági fenntarthatóság főbb tényezőinek értékelése

Az elemzés 1.2 alfejezetében feltárt gazdasági fenntarthatóság kérdéskörei közül a gazdasági növekedés szempontjából kiemelt jelentőséggel bír a szállítás, raktározás ágazat beruházásainak, az ágazat bruttó hozzáadott értékének, valamint az ország külkereskedelmi forgalmával kapcsolatos adatok alakulása. A COVID-19 vírusjárvány okozta gazdasági sokk kezelése miatt előtérbe került a beruházásösztönző gazdaságpolitika, amely a szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazatot is érintette. A következőkben ezért a beruházások teljesítményadatai mellett a költségvetési kapcsolatok is bemutatásra kerülnek.

##### 3.1.1. Beruházások, fejlesztések és költségvetési kapcsolatok

A szállítás, raktározás ágazat beruházási teljesítményének aránya 2016. évtől a 2018. évig emelkedett (12,8%-ról 15,8%-ra), majd ezt követően 2020. évig csökkenő trendet vett fel és 13,7%-ra mérséklődött a teljes nemzetgazdaságon belül. (KSH 2020) A folyamat mögött leginkább az ágazaton belül 2018. évig uniós forrásból megvalósuló fejlesztések, valamint a 2020. évi csökkenés mögött a COVID-19 vírusjárvány okozta gazdasági visszaesés hatása húzódott. A 2020. évben a gazdasági visszaesés fékezése, illetve a gazdaság mielőbbi talpra állítása érdekében előtérbe került a beruházások, fejlesztések szerepe. A beruházások gazdaságélénkítő hatása által ugyanis felgyorsítható a válságból történő kilábalás, másrészt a fejlesztések hosszabb időtávban valósulnak meg, ami így támogatja a fenntartható gazdasági növekedést. Ezzel összhangban a Kormány a Gazdaságvédelmi Alap terhére a közlekedés fejlesztési támogatásokra a 2020. évben 447,4 Mrd Ft többletkiadást fordított (ÁSZ, 2021b), amely a költségvetésben tervezett kiadások teljesülésével (303,5 Mrd Ft) együttesen 750,9 Mrd Ft beruházásösztönző állami kiadást jelentett. A 2020. évi költségvetési törvényben szereplő főbb vasúti infrastruktúra fejlesztések előirányzatainak és teljesítésének adatait az 1. táblázat mutatja.

1. táblázat A 2020. évi költségvetésben megjelenő vasúti fejlesztések és azok teljesítése

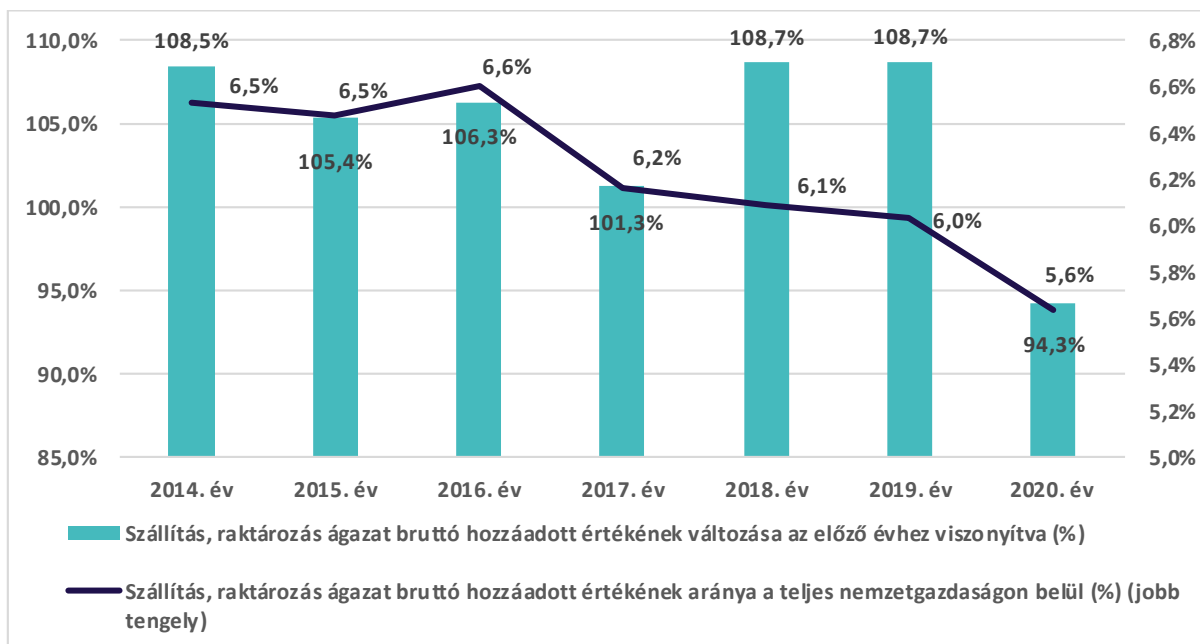
Költségvetési fejezet megnevezése	Eredeti előirányzat (Mrd Ft)	Teljesítés (Mrd Ft)	Teljesítés (%)
<b>XVII. Innovációs és Technológiai Minisztérium</b>			
Keskeny nyomtávú vasúti fejlesztések	0,0	1,5	-
Vasúthálózat fejlesztése	36,4	63,0	173,1%
Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítása	63,6	80,9	127,2%
Vasúti személyszállítási gördülőállomány fejlesztése	0,0	35,5	-
<b>XIX. Uniós fejlesztések</b>			
Kohéziós Alap támogatásból megvalósuló projektek	0,0	0,4	-
Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) projektek	115,5	122,2	105,8%
<b>Mindösszesen</b>	<b>215,5</b>	<b>303,5</b>	<b>140,8%</b>

Forrás: Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény végrehajtásáról szóló 2021. évi CXVL törvény alapján ÁSZ számítás és szerkesztés

### 3.1.2. A bruttó hozzáadott érték alakulása

A szállítás, raktározás ágazat nemzetgazdasági szintű bruttó hozzáadott értékből való részesedésének alakulását 2014-2020 között az 5. ábra mutatja.

**5. ábra A szállítás, raktározás nemzetgazdasági ágazat bruttó hozzáadott értékének alakulásáról 2014-2020<sup>8</sup> között**



Forrás: KSH STADAT 21.1.1.6. alapján ÁSZ számítás és szerkesztés

Az 5. ábra alapján látható, hogy a szállítás, raktározás ágazat bruttó hozzáadott értéke 2014-2019 között minden évben növekedett (átlagosan 6,5%-kal), amellyel így az ágazat támogatta a gazdasági növekedést. A 2020. évre számított közel 6,0 százalékpontos visszaesés a COVID-19 vírusjárvány okozta negatív gazdasági és társadalmi hatásokkal hozható összefüggésbe. Az ábráról az is kiténik, hogy az ágazat hozzáadott értékének részesedése a teljes nemzetgazdaságon belül 2016-2020 között folyamatosan csökkent, a 2016. évi 6,6%-ról 2020. évre 5,6%-ra esett vissza. Ebből az látható, hogy a többi nemzetgazdasági ágazat bruttó hozzáadott értékének hozzájárulása a nemzetgazdasági értékhez az időszakban dinamikusabb ütemben emelkedett.

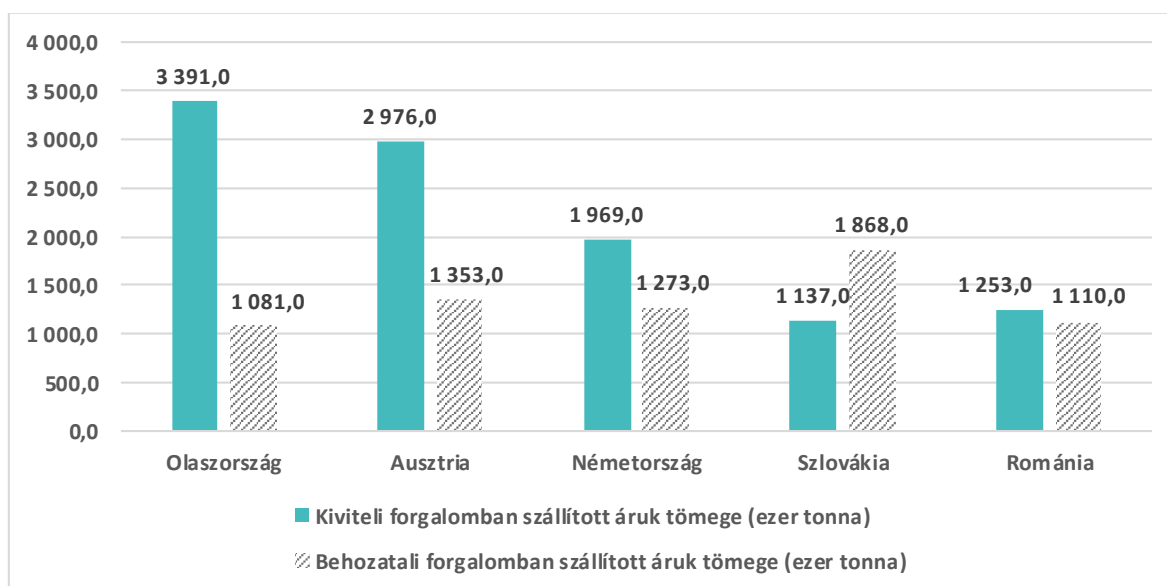
### 3.1.3. Külkereskedelmi forgalom alakulása

A közlekedési infrastruktúra állapota hazánk **külkereskedelmi forgalmának** szempontjából is fontos szerepet tölt be az áruforgalom (export, import) biztosításán keresztül. A 2020. évi adatok alapján az export tekintetében Magyarország öt legfontosabb partnere Németország (29,2 Mrd euró), Szlovákia (5,6 Mrd euró), Olaszország és Románia (5,4 – 5,4 Mrd euró), valamint Ausztria (4,5 Mrd euró). Az import hazánk öt legnagyobb partnere Németország (24,4 Mrd euró), Kína (7,7 Mrd euró), Ausztria (5,8 Mrd euró), Lengyelország (5,7 Mrd euró), valamint Csehország (5,0 Mrd euró). (KSH, 2021) Mindemellert Magyarország földrajzi elhelyezkedése ideális feltételeket kínál a Nyugat-Európából és a Keletről (Oroszország, Kína) érkező áruforgalom raktározása, elosztása, továbbítása szempontjából. (ÁSZ, 2020)

A vasúti infrastruktúra fejlesztések szempontjából meghatározó lehet, hogy a vasúti nemzetközi áruszállítás tonnában mért volumene országonként hogyan alakul, mely országok számítanak hazánk főbb kereskedelmi partnereinek. Mindezt a 6. ábra mutatja be.

<sup>8</sup> A 2020. évre előzetes adatok álltak rendelkezésre

**6. ábra A vasúti nemzetközi áruszállítás kiviteli és behozatali volumene az öt legfőbb kereskedelmi partner tekintetében 2020. évben**



Forrás: KSH, 2021 alapján ÁSZ szerkesztés

A 6. ábra alapján látható, hogy Magyarország öt legfontosabb kereskedelmi partnere a vasúti nemzetközi áruszállítás tekintetében a 2020. évben Olaszország, Ausztria, Németország, Szlovákia és Románia volt. A vasúti közlekedés esetében a belföldi helyett egyre inkább a nemzetközi áruszállítás került előtérbe, amelyet az elemzés 2.2 alfejezete már korábban bemutatott. Ezzel összhangban hazánk külkereskedelmi forgalmának növelését szem előtt tartva a vasúti infrastruktúra fejlesztések megtervezése során fontos szempont lehet az, hogy a fejlesztések mennyire veszik figyelembe az áruforgalomban leginkább érintett főbb kereskedelmi partnerországokat a kivitel és a behozatal tekintetében.

### 3.2. A 2014-2020 között megvalósult vasúti fejlesztések hatásai

A 2014-2020 közötti időszakban a vasúti infrastruktúra beruházások leginkább a TEN-T szakaszon történő fejlesztési kivitelezésekre, a vasútvonal villamosítására, az állomás-korszerűsítésekre, a vasúti hidak felújítására, valamint az informatikai, irányítástechnikai fejlesztésekre irányultak. A fejlesztések forrásának alakulását a 2. táblázat mutatja.

**2. táblázat: A 2014-2020 között megvalósult vasúti fejlesztésekhez felhasznált források alakulása Mrd Ft-ban**

Fejlesztések megnevezése	Unió forrás*	Hazai forrás	Összesen
TEN-T szakaszon történt fejlesztési kivitelezések	281,6	0,0	281,6
Vasútvonal villamosítása (226,8 km)	167,4	0,0	167,4
Állomáskorszerűsítések	75,5	5,8	81,3
Vasúti pályaszakasz felújítás	0,0	19,1	19,1
Vasúti hidak korszerűsítése	6,7	2,4	9,1
Informatika, irányítástechnika, mobil jegyvásárlás	12,9	6,7	19,6
<b>Összesen</b>	<b>544,1</b>	<b>34,0</b>	<b>578,1</b>
<b>A finanszírozás aránya</b>	<b>94,1%</b>	<b>5,9%</b>	<b>100,0%</b>

\*: Az uniós előírások alapján ehhez kapcsolódóan minimum 15,0%-a hazai forrás.

Forrás: NKS, 2020 alapján, ÁSZ szerkesztés

A 2. táblázat alapján látható, hogy a vasúti fejlesztések értékéből 94,1%-os (544,1 Mrd Ft) arányt képviseltek az uniós forrásokból történt fejlesztések, míg a hazai fejlesztési forrás aránya csupán 5,9%-os (34,0 Mrd Ft) részt tett ki. A fejlesztések két legmeghatározóbb területét (az összes forrás 77,7%-át) a

TEN-T pályaszakaszokon történt fejlesztések és a vasútvonal villamosítások jelentették, amelyek kizárólag uniós forrásból valósultak meg. (NKS, 2020)

A megvalósult fejlesztések a következő területeket érintették.

- A TEN-T vonalak fejlesztése támogatta a nemzetközi áruszállítás teljesítményének növelését, valamint segítette a partnerországokkal való külkereskedelmet.
- A pályaszakaszok felújítása a menetrendszerűen közlekedő vonatok arányának növelését szolgálta, amely egyrészt csökkentő hatást gyakorolt az üzemeltetési, szállítási költségekre, másrészt támogatta a személy- és áruszállítás teljesítményének emelkedését.
- A felújított és villamosított vasútvonalak, az informatikai fejlesztések, valamint a beszerzett új motorvonatok együttesen a vasúti infrastruktúra javulását szolgálták, amely kedvező hatást gyakorolt a munkaeő mobilitására, a szállítási költségek csökkentését, ezáltal a személy- és áruszállítás teljesítményének növekedésére.

### 3.3. Folyamatban lévő főbb vasúti fejlesztések

A felülvizsgált NKS-ben foglaltak szerint a folyamatban és tervben lévő vasúti fejlesztések a környezetre gyakorolt negatív hatások (pl. légszennyezettség, zaj) csökkentésére, a közlekedési forgalmi torlódások felszámolására, az utazási idő csökkentésére, a közlekedésbiztonság növelésére, a gazdaság hatékonyságának elősegítésére, valamint a klímavédelmi szempontok érvényesülésére irányulnak. (NKS, 2020) Utóbbi célkitűzés összhangban áll a legfrissebb uniós klímavédelmi irányelvekkel, amely szerint az EU azt tűzte ki célul, hogy 2050-ig fokozatosan csökkentse üvegházhatásúgáz-kibocsátását, és gazdasága klímasemlegessé váljon. (EU Zöld Megállapodás, 2019) A felülvizsgált NKS szerint az energiafelhasználás csökkentése azért is kiemelt jelentőségű az ágazatban, mivel a közlekedési szektor adja Magyarország végső energiafelhasználásának kb. a negyedét. Ezért szükséges a kőolajalapú energiafelhasználás csökkentése, amelyet a vasútvonalak villamosítása szolgál. (NKS, 2020)

A felsorolt elvek alapján a fejlesztések leginkább a környezetvédelmi szempontokat helyezik előtérbe. Ezt erősíti az a tény is, hogy az Európai Parlament 2017 decemberében elfogadott állásfoglalásában rögzítette annak szükségességét, hogy a közlekedési ágazat nagyobb mértékben járuljon hozzá az uniós éghajlati célok megvalósításához többek között a multimodalitásba és a tömegközlekedésbe történő beruházásokon és a digitalizáció szerepének erősítésén keresztül. (EU, 2020) Az elemzés által kiemelt folyamatban lévő fejlesztéseket és azok forrásának megoszlását a 3. táblázat szemlélteti.

**3. táblázat: A folyamatban lévő vasúti fejlesztések várható projektköltségeinek alakulása Mrd Ft-ban**

Fejlesztés	Uniós forrás	Hazai forrás	Összesen
Vasútvonalak átépítése	485,6	0,0	485,6
Összekötő vasúti híd fejlesztése	37,9	0,0	37,9
Tram-train rendszer fejlesztése (Szeged-Hódmezővásárhely)	60,7	0,0	60,7
Vasútvonal korszerűsítése	4,2	0,0	4,2
Az új paksi atomerőmű-építés szállításaihoz kapcsolódó pálya- és biztosítóberendezés felújítások	0,0	7,0	7,0
A vasútvonalak mentén meglévő fényvezető optikai kábel gerinchálózat kiépítése	0,0	2,0	2,0
375 db új jegykiadó automata telepítése	0,0	4,6	4,6
<b>Összesen</b>	<b>588,4</b>	<b>13,6</b>	<b>602,0</b>
<b>A finanszírozás aránya</b>	<b>97,7%</b>	<b>2,3%</b>	<b>100,0%</b>

Forrás: NKS, 2020 alapján, ÁSZ szerkesztés

A 3. táblázat adatai rávilágítanak, hogy a 2014-2020 közötti időszakhoz képest (lásd. 2. táblázat) is lényegesen alacsonyabb a hazai források részaránya. A 2014-2020 között megvalósult beruházások esetén ugyanis 5,9%, míg a jelen táblázatban kiemelt fejlesztések tekintetében csupán 2,3% a hazai források rész-

aránya, ami egyben az uniós programok meghatározó szerepének megerősödését is jelenti. A 2014-2020 közötti időszakban megvalósult fejlesztések összesen 578,1 Mrd Ft-ból valósultak meg, míg a 3. táblázatban bemutatott folyamatban lévő beruházások várható projektköltsége 602,0 Mrd Ft. A folyamatban lévő fejlesztések döntő részét (485,6 Mrd Ft) a vasútvonalak átépítésével kapcsolatos beruházások jelentik. A vasúti fejlesztések eredményeképpen 2023. évre 660 km vasútvonal felújításának befejezése várható, valamint folyamatban van 200 km új vasútvonal építése és 440 km vasútvonal villamosítása. (NKS, 2020)

Az elővárosi kötőpályás közlekedés szempontjából lényeges fejlesztésnek tekinthető a Szeged-Hódmezővásárhely között kiépülő „tram-train” (vasút-villamos) rendszer, amely 60,7 Mrd Ft uniós forrásból valósulhat meg. A fejlesztés leginkább az adott térségben támogatja a munkaerő-piaci folyamatokat, a személyszállítás teljesítményének növekedését.

### 3.4. Tervben lévő főbb vasúti fejlesztések

A 2021-2027 közötti időszakra tervezett vasútfejlesztések finanszírozása tekintetében is az uniós támogatások a meghatározóak. A tervezett fejlesztések nettó összköltség igénye 4 799,0 Mrd Ft. A felmerülő fejlesztési igények nagyságára tekintettel a későbbiekben a fejlesztések prioritizálása válhat szükségessé, amely során azok a projektek kerülhetnek előtérbe, amelyek a gazdaságfejlesztési célokat szolgálják, így a tervben lévő fejlesztések esetében a tervezés és végrehajtás során felértékelődhet a gazdasági fenntarthatóság szempontú megközelítés.

A tervezett beruházások legfontosabb területei közé tartozik a személyszállító vasúti járművek beszerzése (21 nagykapacitású elővárosi motorvonat tervezett beszerzési összköltsége 122,7 Mrd Ft), az állomások és megállók korszerűsítése (Debrecen állomás vágányhálózatának átépítése, jegykiadó automaták, esőbeálló telepítése, tervezett összes költsége: 193,0 Mrd Ft), a TEN-T hálózat további pályafejlesztése (tervezett összes költsége: 3 233,0 Mrd Ft), valamint a nem TEN-T vasút-korszerűsítések (tervezett összes költsége: 673,0 Mrd Ft). (ITM, 2019) A fejlesztések a vasúti hálózat minőségének javításával, az utasok és fuvaroztatók magas színvonalú kiszolgálásával biztonságos, gyors és kényelmes elérhetőséget kívánnak biztosítani a gazdasági fenntarthatóság feltételeinek megteremtése érdekében.

A TEN-T hálózat pályafejlesztése között szerepel többek között a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése is, amely kialakítása gazdaságpolitikai jelentőségű, ugyanis a beruházással Magyarországon valósulhat meg a Kínából származó termékek egyik legjelentősebb logisztikai központja, ezáltal az EU hazánk közvetítésével juthatna hozzá a termékekhez. A fejlesztés egyrészt elősegítheti, hogy hazánk minél több hasznot tudjon elérni a Kína és Európa között növekvő vasúti teherszállítás forgalmából. Másrészt a beruházás felpörgetheti a vasútvonal mentén lévő iparfejlesztéseket, amelyek a térség gazdasági helyzetére kedvező hatásokat gyakorolhatnak.

A kiemelt vasúti infrastrukturális fejlesztések között szerepel a nagysebességű vasútvonalak fejlesztésének, megvalósításának tervezése. A nagysebességű vasútfejlesztés első sorban a személyszállító vonatok tekintetében releváns beruházási irány. Ebbe a körbe tartozik a Budapest-Varsó és a Budapest-Kolozsvár nagysebességű vasútvonalak tervezése, amelyek kapcsán a vonatkozó kormányhatározatok<sup>9</sup> részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítéséről rendelkeztek. A nagysebességű vasútvonalak megvalósítása versenyképes utazási időt biztosít a közúttal szemben, támogatja a nyugat-európai nagysebességű hálózatba történő integrálódást. (Innotéka, 2020) A Budapest-Varsó vasútvonal esetében a végleges megvalósíthatósági tanulmány tervezett befejezése 2021. március volt, míg a Budapest-Kolozsvár tekintetében a megvalósíthatósági tanulmány – sikeres közbeszerzés esetén –tervezett befejezése 2022. I. negyedév. (Innotéka, 2020) A projektek megvalósíthatóságát a hatástanulmányok eredményei és az aktuális gazdaságfejlesztési célkitűzések, valamint a COVID-19 vírusjárvány miatti bizonytalanságok befolyásolhatják. A fejlesztések a gazdasági fenntarthatóság szempontjából leginkább a személyszállítás teljesítményére gyakorolhatnak pozitív hatást,

<sup>9</sup> 1151/2018 (III.26. Korm. határozat és 1174/2018 (III.18.) Korm. határozat



illetve a turizmus igényeinek magasabb fokú kiszolgálásához járulhatnak hozzá. A beruházás megvalósításával megszüntethető hazánk versenyhátránya a gyorsvasutak tekintetében más európai országokkal szemben.

#### Tervezett fejlesztések a MÁV-Csoport stratégiája alapján

A tervezett vasúti infrastruktúra fejlesztések végrehajtása alapvetően a NIF Zrt. feladata, amelynek keretében együttműködik a MÁV-Csoporttal. A MÁV-Csoport Stratégiája 2030-ig ugyan bemutatja a tervezett fejlesztési programokat, azonban a programokhoz csupán becslést („-tól –ig”) összegeket határoz meg. Ennek magyarázata, hogy a fejlesztési projektekről a döntés különféle kormányzati stratégiák, támogatási programok keretében történik, finanszírozásuk, kidolgozásuk, megvalósításuk is ennek függvénye. A stratégiában a tervezett programok tartalma illeszkedik ugyan az NKS célkitűzéseivel a személyszállítás és az áru fuvarozás tekintetében is, azonban más időtávra készült, mint a stratégia. (Az NKS ugyanis 2014-2030, 2050-ig kitekin-téssel, míg a MÁV-Csoport Stratégia 2019-2030 időszakra.) A MÁV-Csoport Stratégia szerint tervezett programok és azok várható finanszírozási adatait a 4. táblázat mutatja.

**4. táblázat: A tervezett programok és azok lehetséges finanszírozása 2030-ig Mrd Ft-ban**

Program neve	EU-s forrás	Hazai támogatás	MÁV Csoport saját forrása, hitel	Fejlesztések költsége összesen
Mobilitási igényeket kiszolgáló működtetési program	0,0	0,0	5,0	5,0
Budapest elővárosi vasútfejlesztési program	700,0 - 1200,0	100,0 - 400,0	0,0	800,0 - 1600,0
Nagyvárosi vasúti elővárosi, intermodális program	180,0 - 260,0	30,0 - 58,0	11,0	220,0 - 330,0
Komplex állomásfejlesztési program	20,0	0,0	50,0 - 60,0	70,0 - 80,0
Minőségi távolsági közlekedési program	904,0 - 1104,0	0,0	1,0	905,0 - 1105,0
Vasúti áru fuvarozásfejlesztési program	40,0 - 70,0	0,2 - 20,2	0,4 - 10,4	40,6 - 100,6
Járműállomány korszerűsítési program	400,0 - 500,0	140,0 - 200,0	260,0 - 300,0	800,0 - 1000,0
Vagyonrendezési program	0,0	0,0	14,0 - 21,0	14,0 - 21,0
Határon túli vasúti közlekedésfejlesztési program <sup>10</sup>	n.i.	n.i.	n.i.	n.i.
Hatékony, fenntartható működtetési program <sup>11</sup>	n.i.	n.i.	n.i.	n.i.
<b>Összesen:</b>	<b>2244,0 - 3154,0</b>	<b>270,2 - 678,2</b>	<b>334,0 - 379,4</b>	<b>2854,0 - 4241,6</b>

Forrás: MÁV-Csoport Stratégia, 2019, 11. o. alapján, ÁSZ szerkesztés

A 4. táblázatban szereplő tíz vasútfejlesztési program közül a tervezett fejlesztési költségek nagyságát tekintve kiemelt fejlesztésnek értékelhető a Budapest elővárosi vasútfejlesztési program, a minőségi távolsági közlekedési program és a járműállomány korszerűsítési program. A 2030. évig tervezett vasúti fejlesztések EU-s forrása 74,4-78,6%, a hazai támogatás aránya 9,5-16,0% között várható, míg a hitel hányada 8,9-11,7% között prognosztizált. A programok előkészítésével és megvalósításával kapcsolatosan a stratégia egy ütemtervet tartalmaz, amely szerint valamennyi program előkészítése 2019. évben megkezdődött. A

<sup>10</sup> A stratégia készítésének időpontjában még nem volt tervezhető, további előkészítést követő kormányzati döntésektől függ. (n.i.: nincs információ)

<sup>11</sup> A 2030-ig jó állapotba kerülő kulcsállomáshoz kapcsolódó, a fejlesztések végrehajtásával együtt növekvő állami forrásigény 2030 után hosszútávon nem növekszik a költség-hatékonyság javulása következtében. (n.i.: nincs információ)



programok megvalósításának időtávja programonként eltérő, 2023. év és 2030. év vége között változik. (MÁV-Csoport Stratégia, 2019, 12.o)

A tervezett programok közül kiemelendők a pályasebesség és a tengelyterhelés növelését célzó fejlesztések, amelyek a személyszállítás és az áru fuvarozás esetében is növelnék a vasút versenyképességét a közúttal szemben, továbbá hozzájárulnának a vasúti áruszállítást teljesítményét fokozásához, a külkereskedelmi kapcsolatok biztosításához, kapacitások bővítéséhez.

Az EU Bizottság által a 2020. évben kiadott, a 2011. évben kiadott Uniós közlekedéspolitikai fehér könyvet felváltó Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia 2030-ig a nagy sebességű vasúti közlekedés, 2050-ig a vasúti teherforgalom megkétszereződésével számol uniós szinten. (EU Bizottság, 2020) Ez az uniós elvárás így meghatározó tényezője a vasúti infrastruktúra fejlesztési irányoknak.

A tervezett vasúti fejlesztések keretében – a beruházások foglalkoztatottságot növelő következménye miatt – továbbá javulhatnak hazánkban a mobilitási feltételek, amelyek így kedvező hatást gyakorolhatnak a munkaerő-piaci folyamatokra nemzetgazdasági szinten és a szállítás, raktározás ágazaton belül is.

## FÜGGELÉK

### A fejlesztési programokat meghatározó keretek

Magyarország uniós tagállam, ezért fontos, hogy a közlekedés fejlesztési stratégiája illeszkedjen az EU közlekedéspolitikájához. A tagállamok közös célja az, hogy az egyes országok eltérő műszaki és adminisztratív akadályai felszámolásával, létrehozzák az egységes európai közlekedési térséget. A közúti és a vasúti közlekedési infrastruktúra fejlesztések irányának, célkitűzésének keretrendszerét, ezért a hazai jogszabályok és stratégiák mellett az uniós irányelvek is meghatározzák.

#### Hazai jogszabályok, szereplők

Hazánkban a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vasút tv.) tartalmazza a vasúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat. A törvény meghatározza az állam vasúti közlekedéssel, személyszállítási közszolgáltatással, vasúti áruszállítással és infrastruktúra-működtetéssel kapcsolatos feladatait, továbbá az állami tulajdonban lévő vasúti infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos feladatokat. A vasúti infrastruktúra fejlesztésével és működtetésével kapcsolatos feladatait az állam többségi tulajdonában álló gazdasági társaságok útján, a MÁV-Csoport tagjai<sup>12</sup> által látja el. (MÁV Zrt. 2019) További szereplőként a GYSEV Zrt. említendő, amely Magyarországon és Ausztriában tart fenn és üzemeltet vasúti pályahálózatot.

A nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvényben foglaltak alapján az állam kizárólagos tulajdonába tartoznak az országos törzshálózati vasúti pályák és azok tartozékai. Az állam kizárólagos gazdasági tevékenységei közé tartozik az országos törzshálózati vasúti pályán történő személyszállítás és árufuvarozás. Az országos törzshálózati vasúti pályát és tartozékát magában foglaló pályahálózat, vagy olyan vasúti pályahálózat működtetését, amelynek országos törzshálózati vasúti pálya vagy annak tartozéka a része, kizárólag az állam vagy az a gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja vagy részvényese az állam, vagy amely az állam közvetlen vagy közvetett többségi tulajdonában áll<sup>13</sup>.

Az ITM-et irányító innovációért és technológiáért felelős miniszter a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 94/2018. (V.22.) Korm. rendelet 132. § (2) bekezdés alapján többek között irányítja, szervezi és összehangolja a közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztését, míg a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár az ITM Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 4/2019. (II. 28.) ITM utasítás 34. §-ának a) pontja alapján a kormányzat ágazati célkitűzései alapján meghatározza a közlekedéspolitika fejlesztési irányait, összehangolja a közlekedéspolitikai célkitűzéseket, a közlekedésfejlesztés fő irányait, a közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos koncepcionális kérdéseket, valamint szervezi, önállóan irányítja és felügyeli a közlekedéspolitikai feladatok végrehajtását.

A 94/2018 (V.22.) Korm. rendelet 17. § (1b) pontja szerint a Miniszterelnökséget vezető miniszter a közlekedésért felelős miniszterrel együttműködésben elkészíti és a Kormány részére benyújtja a Budapestet és a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény szerinti más budapesti agglomerációhoz tartozó településeket érintő állami, nem önkormányzati hatáskörbe tartozó közlekedési infrastruktúra-fejlesztésekre vonatkozó előterjesztéseket, valamint a jogerős építési vagy létesítési engedélyek megszerzéséig, a kivitelezési tervek elkészültéig és a kivitelezés megindításáról és a kivitelezéshez szükséges források biztosításáról szóló kormánydöntés meghozataláig összehangolja és irányítja e fejlesztések előkészítését, tervezését és engedélyeztetését.

Az ITM megbízásából a közúti és a vasúti infrastruktúra-fejlesztési feladatokat a NIF Zrt. látja el, úgy, mint gyorsforgalmi utak, vasútvonalak építése, felújítása, vasútvonalak villamosítása. Ezen kívül a társaság feladatkörébe tartozik többek között az intermodális csomópontok és a vasúti GSM-R<sup>14</sup> rendszerek kiépítése

<sup>12</sup> MÁV-START Zrt., MÁV FKG Kft., MÁV KfV Kft., MÁV-HÉV Zrt., Záhony-Port Zrt., MÁV Szolgáltató Központ Zrt., MÁV Vagon Kft.

<sup>13</sup> Az Nvtv. 4. § h) pontja, a 12. § (1) bekezdés f) és i) pontjai, valamint a (6) bekezdése határozza meg.

<sup>14</sup> Global System for Mobile Communications – Rail(way), GSM900 technológián alapuló, kifejezetten vasúti felhasználásra szánt fejlesztés, amely egyszerre alkalmas hang- és adatátvitelre. (MÁV, 2020b)

is. (NIF Zrt, 2021). A NIF Zrt. feladata a Vasút tv. alapján közreműködőként az országos jelentőségű és egyéb vasútvonalakon, az azokhoz kapcsolódó ingatlanokon, valamint a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények, tekintetében központi költségvetési és uniós támogatásból beruházási (létesítés, felújítás és fejlesztés) feladatok ellátása az állam javára.

### Uniós célok

Az Európai Bizottság (Bizottság) a 2020. évben publikálta a „*Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*” címmel (EU Bizottság, 2020) az „uniós közlekedés politikai fehér könyvet” (EU Bizottság, 2011) felváltó stratégiát. A dokumentum rámutat arra, hogy a COVID19-vírusjárvány miatt is az egységes piac védelme létfontosságú az EU számára. A válság rámutatott arra, hogy a közlekedés, valamint a társadalmi, egészségügyi és gazdasági hatások alapvető szerepet játszanak abban az esetben, ha a személyek, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgását súlyosan, vagy akár teljesen korlátozzák. A dokumentum szerint az ellátási láncok megőrzése, valamint az összekapcsoltsággal és a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos összehangolt európai megközelítés elengedhetetlen a válságok leküzdéséhez és az EU stratégiai autonómiájának és ellenálló képességének megerősítéséhez. A dokumentum négy kiemelt területet jelöl ki, amelyek közé a következők tartoznak: A kibocsátásmentes járművek, a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra, Kibocsátásmentes repülőterek és kikötők létrehozása, A városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele, és az áruszállítás környezetbarátabbá tétele. (EU, 2020)

Az uniós közlekedéspolitikai irányok fontos dokumentuma továbbá a Bizottság 2018 májusában megjelent „*Európa mozgásban. Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés*” című közleménye is, amely a közlekedésbiztonság, az összekapcsoltság és automatizált mobilitás, valamint a fenntarthatóság területére vonatkozóan fogalmaz meg célkitűzéseket. (Közlekedésbiztonság, 2020) Továbbá a közlekedéspolitikai irányok meghatározásában – a tiszta és fenntartható mobilitás a klímasemleges EU érdekében irányelvre figyelemmel – egyre nagyobb szerepet kap a klímavédelem is. (Consilium, 2021)

## A közlekedési infrastruktúra fejlesztéseket meghatározó főbb hazai stratégiák

A közúti infrastruktúra fejlesztések alapját a nemzeti szinten megfogalmazott stratégiai célkitűzések jelentik, amelyek meghatározásáért az ITM felelős. A stratégiai célkitűzések jelölik ki azokat a fejlesztési irányokat, területeket, amelyek a közlekedési infrastruktúrán keresztül támogathatják az ország versenyképességét és fenntartható gazdasági növekedését. A vasúti közlekedési infrastruktúra fejlesztéseket érintő célkitűzések meghatározásában a MÁV-Csoportra és a GYSEV Zrt.-re is fontos szerep hárul, hiszen e két társaság felelős a vasúti infrastruktúra működtetéséért és fejlesztéséért, valamint a megfelelő színvonalú vasúti szolgáltatások nyújtásáért.

### Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014-2050)

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) (az ITM jogelődjeként) és a Közlekedésfejlesztési Központ 2014. évben készítette el az NKS-t<sup>15</sup>. A dokumentum célul tűzte ki a 2014-2050 közötti időszakra a közlekedési infrastruktúra fejlesztése által a gazdasági folyamatok támogatását, Magyarország versenyképességének javítását és a mobilitási feltételek biztosítását. A stratégia az alábbi főbb gazdasági, társadalmi, közlekedési célok eléréséhez kíván hozzájárulni:

- környezetre gyakorolt negatív externális hatások mérséklése;
- a gazdaság hatékonyságának, növekedésének elősegítése;
- munkaerő-piaci folyamatok javítása;
- elérhetőségi feltételek javítása;

<sup>15</sup> Az 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozatban került elfogadásra.

- nemzetközi kapcsolódási pontok erősítése;
- a közösségi közlekedés előnyben részesítése, fejlesztése;
- az áruszállításban a tranzit forgalom megtartása, fejlesztése;
- szállítási szolgáltatások javítása;
- közlekedési infrastruktúra javítása.

Az NKS fókuszában alapvetően a 2030-as célállapot elérése áll, (kitekintés jelleggel 2050-re is), amely első üteme az uniós költségvetési ciklushoz igazítva 2020. évre került meghatározásra. A fejlesztési költségek összege forráskorláttal és forráskorlát nélkül is tervezésre került. A stratégiában foglaltak szerint a célkitűzések végrehajtásának finanszírozási és megvalósíthatósági korlátja lehet. A finanszírozást elsősorban az uniós programok és a költségvetési források rendelkezésre állásával kapcsolatos feltételek korlátozhatják. A stratégia szerint a megvalósíthatósági korlát akkor értelmezhető, ha az egyes fejlesztések társadalmi hasznossága ugyan magas, azonban az előkészítés, megvalósítás szakasza hosszú időt igényel. (NKS, 2014) A közúti és vasúti fejlesztési költségigényeket a stratégiai időtávokra vonatkozóan az 5. táblázat mutatja.

**5. táblázat: A fejlesztési költségigények stratégiai időtávonként Mrd Ft-ban**

Szegmens		2020. forráskorlát esetén	2020. forráskorlát nélkül	2030.	2050.
Közúti	Elsődleges megvalósítás	440,0	620,0	620,0	n.a. <sup>16</sup>
	Javasolt megvalósítás	100,0	790,0	1 790,0	n.a.
	Előkészítési igény	15,0	65,0	130,0	n.a.
	<b>Összesen</b>	<b>555,0</b>	<b>1 475,0</b>	<b>2 540,0</b>	<b>4 000,0</b>
Vasúti	Elsődleges megvalósítás	160,0	160,0	160,0	n.a.
	Javasolt megvalósítás	580,0	1 920,0	3 150,0	n.a.
	Előkészítési igény	40,0	140,0	290,0	n.a.
	<b>Összesen</b>	<b>780,0</b>	<b>2 220,0</b>	<b>3 600,0</b>	<b>6 060,0</b>
<b>Összes közlekedési szegmens</b>		<b>2 405,0</b>	<b>5 365,0</b>	<b>8 110,0</b>	<b>12 410,0</b>
Közút aránya		23,1%	27,5%	31,3%	32,2%
Vasút aránya		32,4%	41,4%	44,4%	48,8%

Forrás: NKS, 2014 alapján, ÁSZ szerkesztés

A stratégiában úgy tervezték meg a költségigényeket, hogy az elsődleges megvalósítású fejlesztési eszközök 2020. évig, valamint a finanszírozási korlát függvényében a javasolt megvalósítású fejlesztési eszközök közel teljes mértékben megvalósulnak, továbbá megkezdődik az előkészítési igényű fejlesztési eszközök előkészítése. (NKS, 2014) A táblázat adatai alapján látható, hogy forráskorláttól és stratégiai időtávától függetlenül **a vasúti fejlesztések költségigénye magasabb, mint a közúté.** A két közlekedési szegmens a pénzügyi tervezés szerint 2020. évre nagyságrendileg a közlekedési szegmens összes költségigényének 50%-át teszi ki, míg 2050-ra kitekintve már az arány a tervek alapján 81,0%-ra növekedne. Ezen kívül a stratégiában az infrastruktúra fejlesztések harmadik legmeghatározóbb elemét a városi közösségi közlekedés tervezett költségigényei jelentik.

Az NKS-ben foglalt célkitűzések megvalósulásának előrehaladásáról 2020 májusában készült el az NKS megvalósításának áttekintése című dokumentum (felülvizsgált NKS), amely a 2014-2019 közötti időszakra vonatkozó NKS főbb eredményeit mutatja be. (NKS, 2020)

### A MÁV-Csoport stratégiája (2020-2030)

A MÁV-Csoport Stratégiája 2019 novemberében került összeállításra 2020-2030 közötti időszakra vonatkozóan a személyszállítás és az áru fuvarozás tekintetében, amely a jövőbeli feladatokra és irányokra, célokra, továbbá fejlesztési elképzelésekre irányul. A MÁV-Csoport célkitűzései között szerepel például a hatékony hálózat működtetése és egy olyan utasbarát, áru fuvarozási, logisztikai igényekhez alkalmazkodó vas-

<sup>16</sup> Nincs adat, mivel a stratégia nem határozott meg konkrét összeget.

úti szolgáltatás, amely műszaki és pénzügyi szempontból fenntartható, mindemellett figyelemmel van a környezeti szempontokra és az energiatakarékosságra. A MÁV-Csoport stratégiájában megfogalmazott célkitűzések megvalósulását a jövőben támogathatja például a stratégia keretében meghatározott mobilitási igényeket kiszolgáló működtetési program, a nagyvárosi vasúti elővárosi, intermodális program, a komplex állomásfejlesztési program, a minőségi távolsági közlekedési program, a határon túli vasúti közlekedésfejlesztési program, valamint a vasúti árufuvarozás-fejlesztési program. Utóbbi program többek között a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-ának a vasúti hálózatra terelését célozza meg. A program a vasúti árufuvarozás teljesítményét a 2019. évihez képest 30,0%-kal javítaná. (MÁV-Csoport Stratégia, 2019)

### **A GYSEV Zrt. stratégiája (2018-2023)**

A GYSEV Zrt. nemzetközi kapcsolódás szempontjából fontos szerepet tölt be, mivel a személyszállítás és az árufuvarozás tekintetében összeköti Magyarországot és Ausztriát a Győr-Sopron-Bécs vasútvonalon keresztül. A GYSEV Zrt. legutóbb 2017. évben aktualizálta stratégiáját, amely a vasúti társaság tevékenységéhez kapcsolódó célkitűzéseket 2018-2023 közötti időszakra határozta meg. A GYSEV Zrt. tevékenysége fenntartásához és magasabb színvonalon történő ellátásához szükséges infrastrukturális eszközfejlesztései a pályaszakaszok villamosítására, intermodális csomópontok kialakítására (ehhez kapcsolódóan kijelölt állomásokon a P+R, B+R kialakítására, rendszerek intenzív infrastrukturális fejlesztésére), motorvonatok beszerzésére, valamint informatikai fejlesztésekre irányulnak. (GYSEV, 2017)

A MÁV-Csoport és a GYSEV Zrt. stratégiájában megfogalmazott célkitűzések fő irányai azonosak, azonban más időtávra kerültek megfogalmazásra. Mindkét vállalat a fejlesztések során fontosnak tartja az intermodalitást, az állomásfejlesztés és a nemzetközi vasúti forgalom területét, amely irányok az NKS-ben foglalt célkitűzésekkel is összhangban állnak.

## **A közlekedési infrastruktúra fejlesztéseket támogató uniós programok**

Az előző fejezetben bemutatott közlekedési infrastruktúra fejlesztések stratégiai célkitűzéseinek megvalósításához uniós és hazai programok, és azokhoz rendelt források szükségesek. Az unió által kialakított programok az EU költségvetéshez igazítottak, így az elemzés szempontjából a 2014-2020 és a 2021-2027 közötti programozási ciklus is releváns. A két programozási ciklus eltérő prioritásokat és célkitűzéseket tartalmaz, amelyekhez különböző összegű források kapcsolódnak.

### **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (2014-2020)**

A hazai közlekedési infrastruktúra fejlesztése érdekében 2014-ben az NKS megalkotásával egyidejűleg hazánk elfogadta az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP) meghatározott prioritásokat és forrásokat. Magyarország számára 2014-től az IKOP alapján 2 598,6 Mrd Ft támogatás állt rendelkezésre a közúti fejlesztésekre. Az IKOP négy fő prioritásának célkitűzéseit és forrásait a 6. táblázat mutatja.

6. táblázat: Az IKOP négy fő prioritásának célkitűzései és forrásai

A prioritások célkitűzései	Rendelkezésre álló forrás összege és alapja	Részarány
1. A nemzetközi közúti elérhetőség javítása azokon a közutakon, amelyek a TEN-T hálózathoz tartoznak.	606,9 Mrd Ft (KA)	23,4%
2. A nemzetközi vasúti és vízi elérhetőség javítása, azoknak a vonalnak a fejlesztésével, amelyek a TEN-T hálózathoz tartoznak.	1 262,2 Mrd Ft (KA)	48,6%
3a. A fenntartható városi közlekedés fejlesztése és az elővárosi vasúti elérhetőség javítása.	296,7 Mrd Ft (KA)	19,2%
3b. A vissza nem térítendő támogatás a nem TEN-T vonalakon található közösségi közlekedés fejlesztésére, állapot megőrzésére, közlekedésbiztonsági beavatkozásokra a kötött pályás és a nem kötött pályás közösségi közlekedéshez tartozó beruházásokhoz.	203,4 Mrd Ft (ERFA)	
4. A TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása a megyei jogú városok közötti kapcsolatainak fejlesztésére, melyek kapcsolódnak a TEN-T hálózathoz.	229,4 Mrd Ft (ERFA)	8,8%
<b>Összesen</b>	<b>2 598,6 Mrd Ft</b>	<b>100,0%</b>

Forrás: 1247/2016 (V.18.) Korm. határozat alapján, ÁSZ szerkesztés

A 6. táblázat adatai alapján látható, hogy a négy prioritás közül a közúti és a vasúti infrastruktúra fejlesztését támogatja leginkább ezen uniós program. A közúti fejlesztésekhez kapcsolódik az első és a negyedik, míg a vasúti beruházásokhoz a második prioritás. A prioritásokhoz kapcsolódó célkitűzések alapján az IKOP a TEN-T vonalak (közút és vasút egyaránt) fejlesztését támogatja, amely így elősegíti az uniós közlekedési politikai célok megvalósítását. A TEN-T vonalak fejlesztésének előtérbe helyezése hazánk számára leginkább a gyorsforgalmi közúthálózat bővítése és a vasúti hálózat minőségi jellemzőinek javítása miatt előnyös.

#### **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) Plusz 2021-2027**

Az IKOP folytatásaként a 2021-2027 közötti időszakra vonatkozóan került kialakításra az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) Plusz. Az IKOP-hoz hasonlóan az IKOP Plusz támogatási formái között a kötőtpályás közösségi közlekedés fejlesztések mellett megjelennek a kombinált közlekedési módok elősegítésére, illetve a motorizált közlekedés környezetbarátabbá tételére irányuló programok is. Az IKOP Plusz ugyan folytatja az IKOP prioritások célkitűzéseit, azonban a megvalósításra egy új keretrendszer került kialakításra. Az IKOP Plusz prioritásaihoz kapcsolódó fejlesztések finanszírozását az ERFA és a KA fogja biztosítani. Az IKOP Plusz tervezett forrásait a 7. táblázat foglalja össze. (NKS, 2020), (IKOP Plusz, 2021)

7. táblázat: Az IKOP Plusz három fő prioritásának célkitűzései és tervezett forrásai alapok szerint

A prioritások célkitűzései	Tervezett források összege és alapja	Részarány
1. A környezetbarát infrastruktúra kialakítása, a környezetszennyezés csökkentése. A beruházások leginkább a TEN-T hálózat részét nem képző elővárosi, kötött pályás közlekedési szakaszok fejlesztése, szűk keresztmetszetek megszüntetése, kombinált közlekedésit biztosító csomópontok kiépítése, illetve informatikai és üzemanyag-töltő infrastruktúra fejlesztésére irányul.	469,6 Mrd Ft (KA)	42,7%
	265,4 Mrd Ft (ERFA)	
2. A rugalmas, biztonságos, gyors TEN-T vonalak és a hozzá kapcsolódó intermodális csomópontok fejlesztése a TEN-T vízi és vasúthálózat szakaszain.	313,9 Mrd Ft (KA)	29,6%
	195,2 Mrd Ft (ERFA)	
3. A nemzeti, regionális és helyi mobilitás elősegítése, a TEN-T vonalakhoz való hozzáférés javítása, illetve a nemzetközi mobilitás javítása.	179,5 Mrd Ft (KA)	27,7%
	297,4 Mrd Ft (ERFA)	
<b>Összesen</b>	<b>1 721,0 Mrd Ft</b>	<b>100,0%</b>

Forrás: IKOP Plusz, (2021) és NKS, (2020) alapján, ÁSZ szerkesztés

A 7. táblázatban foglalt célkitűzések alapján látható, hogy az IKOP-hoz hasonlóan az IKOP Plusz is leginkább a TEN-T hálózatok fejlesztésére irányul, és a közúttal szemben a vasúti közlekedésre vonatkozó beruházásokat részesíti előnyben. Az előzetes adatok szerint ugyanis 32,2 Mrd Ft-tal több forrást biztosít a második prioritásra, mint a harmadikra. Az IKOP-tól eltérően azonban az IKOP Plusz hangsúlyosabban megjelenti a kombinált közlekedési módok, illetve a környezetkímélőbb technológiák támogatását.

A 2021. évtől várhatóan a 2021-2027 közötti időszakra meghatározott valamennyi uniós operatív programot tekintve a Partnerségi Megállapodás tervezete szerint mindösszesen 26 232,9 Mrd Ft forrás áll Magyarország rendelkezésére, amelyen belül értelmezhető a közlekedésfejlesztési cél. Az összes uniós forrás része a Next Generation EU elnevezésű 7,0 Mrd euró (kb. 2 511,3 Mrd Ft) összegű eszköz, amelynek célja a pandémia okozta veszteségek helyreállítása. (ITM, 2020)

### Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) egy olyan 2013. évben létrehozott uniós program, amely a szállítás, a digitális gazdaság és az energiaügy területéhez kapcsolódó projekteket finanszírozza. A CEF a közlekedés területén a vasúti és közúti infrastruktúra fejlesztések tekintetében az átjárható és multimodális hálózatokat, valamint a biztonságos mobilitást célozza. A CEF elsősorban a TEN-T hálózatokon többek között támogatja a szűk keresztmetszetek felszámolását, a hosszú távon fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek létrehozását, valamint a közlekedési módok integrálásának és összekapcsolásának optimalizálását. A közlekedési ágazat finanszírozására a program a 2014-2020 közötti időszakban 24,1 Mrd eurót biztosít. (Európai Parlament, 2020) Magyarország számára ebből 1,1 Mrd euró (kb. 387,0 Mrd Ft) került biztosításra, amelyet hazánk teljes mértékben lekötött. (Közlekedésvilág, 2019)

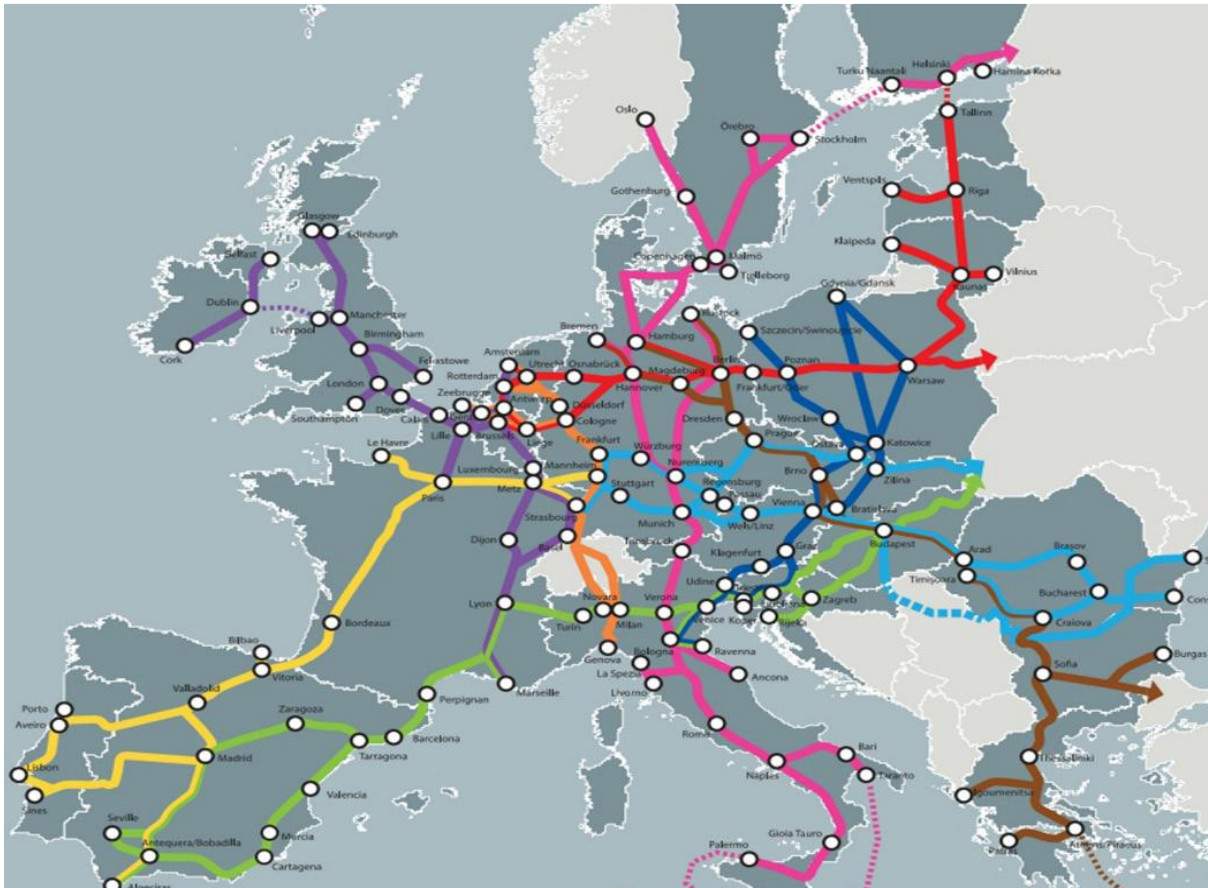
A 2021-2027 közötti időszakra elfogadott uniós költségvetési ciklusra vonatkozó pénzügyi keret szerint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz program CEF 2 néven tovább folytatódik, a finanszírozására 2018. évi árakon számolva 10,0 Mrd euró áll rendelkezésre, amelyből a Magyarország részére rendelkezésre álló keret 0,7 Mrd euró. (EU Bizottság, 2021)



## MELLÉKLETEK

## 1. sz. melléklet

## A TEN-T törzshálózati folyosói



atlanti folyosó, balti-adriai folyosó, mediterrán folyosó, északi-tengeri–balti folyosó, északi-tengeri–mediterrán folyosó, keleti/keleti-mediterrán vasúti árufuvarozási folyosó, Rajna–Alpok folyosó, Rajna–Duna folyosó, skandináv–mediterrán folyosó

Forrás: Európai Bizottság, 2013



## FOGALOMTÁR

árutonna-kilométer	Egy tonna tömegű áru egy kilométer távolságra való elszállítása. (KSH, 2009)
B+R	A vasútállomáson biztosított lehetőség a kerékpárok kényelmes és biztonságos elhelyezésére, a kerékpár és vonat kombinálásának támogatása. (GYSEV Zrt., 2021)
desztináció	A turisták által kiválasztott földrajzi terület egység, célterület. (Pécsi Tudományegyetem, 2011)
GSM-R	A GSM-R forgalmirányító rendszere kapcsolatot teremt a mozdonyvezetők, a pályán dolgozók és az állomások között. (MÁV, 2020c)
helyközi személyszállítási szolgáltatás	Országos, regionális illetve elővárosi személyszállítási szolgáltatás. (2012. évi XLI. tv.)
intelligens közlekedési rendszerek	Olyan rendszerek, amelyekben információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén, beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és a felhasználókat is, a forgalmirányításban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódási pontok vonatkozásában. (2010/40/EU Irányelv)
intermodális csomópont	Az intermodális csomópont a településhálózat és a többsíkú közlekedéshálózat különféle egymásra épülő kapcsolódási tereiben spontán létrejövő és/vagy tudatosan kialakítandó többfunkciós, kapcsolódásokat – utazási láncokat – átszállásokat magas szintű szolgáltatásokkal biztosító csomópont. (Magyar Útügyi Társaság, 2012. 4.o.)
interoperabilitás	A különböző informatikai rendszerek együttműködésre való képessége. (Consilium, 2019)
közfeladat	Jogszabályban meghatározott állami vagy önkormányzati feladat, amit az arra kötelezett közérdekből, jogszabályban meghatározott követelményeknek és feltételeknek megfelelően végez, ideértve a lakosság közszolgáltatásokkal való ellátását, továbbá az állam nemzetközi szerződésekben vállalt kötelezettségeiből adódó közérdeklő feladatokat, valamint e feladatok ellátásához szükséges infrastruktúra biztosítását is. (Vagyon tv. 3. § (I) bekezdés 7. pont)
közlekedési mobilitás	„A (közlekedési) mobilitás a tágra értelmezett, látens szükségleteket is magában foglaló helyváltoztatási igények és az utazások összessége.” (Jászberényi M., Munkácsy A. (szerk.) (2018). 2. o.)
közösségi közlekedés	Alapvető utazási igényeket kiszolgáló szolgáltatás, mely meghatározott viszonylatokon és paraméterek szerint, szabályozott ár ellenében történik. (NKS, 2014)
közszolgáltatás	Olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtása, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el. (1370/2007 EK rendelet)

MÁV-Csoport	„A MÁV-csoport 175 éves múlttal rendelkező, a magyar állam tulajdonában lévő vasúttársaság. 2021. februárjától hivatalos megnevezése MÁV-VOLÁN-csoport, mivel 2021. januárjában a Volánbusz Zrt. teljesjogú leányvállalatként csatlakozott a céghez. A MÁV-csoporthoz tartozó mintegy 30 vállalat széles körű tevékenységet folytat, amelyek közül kiemelkedik – a magyar állammal kötött közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott – a pályaműködtetés és személyszállítás. Mindemellett a vállalatcsoport különféle szolgáltatásokat nyújt árufuvarozó vasúti társaságoknak, hazai és külföldi vállalkozásoknak egyaránt, valamint felelős az állami vidéki és elővárosi buszos közlekedés biztosításáért.” (MÁV, 2021b)
multimodális	A különböző közlekedési módok eltérő utakhoz történő igénybevételét jelenti. (ÁSZ, 2019, 55.o.)
P+R	„Parkolni és utazni”, amelyet közvetlenül egy autóbusz-, vasúti vagy egyéb tömegközlekedési megálló vagy pályaudvar mellett, vagy annak közvetlen közelében hoztak létre, hogy a városba tartók ott leparkolhassák gépjárműüket, és átszállhassanak a városközpontra tartó közösségi közlekedési eszközre. (NKS, 2014)
pandémia	Több kontinensre kiterjedő világjárvány. (WHO, 2010)
tram train rendszer	„villamos-vasút”, A tram-train olyan elővárosi kötőpályás közlekedési módot és kapcsolatot jelent, mely a szomszédos települések városi villamosvasút vonalait (hálózatait) nagyvasúton keresztül kapcsolja össze, biztosítva így a gyors és átszállásmentes belvárosi kapcsolatokat. (Főmterv, 2021)
személyszállítási közszolgáltatás	Közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatás. (2012. évi XLI. tv.)
szűk keresztmetszet	A szűk keresztmetszet egy folyamatban mindig az a pont, aminek a kapacitása (munkatempója, teljesítménye, áteresztő sebessége) meghatározza az egész folyamat maximális tempóját; a szűk keresztmetszet a folyamat leghosszabb ciklusidővel rendelkező művelete. (Leanszótár, 2021)

## RÖVIDÍTÉSEK

ÁSZ	Állami Számvevőszék
Bizottság	Európai Bizottság
CEF	Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (2014-2020)
CEF2	Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2.0 (2021-2027)
COVID-19	koronavírus-járvány
e fő	ezer fő
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
eTen	transzeurópai távközlési hálózat
EU	Európai Unió
EUMSZ	Európai Unió működéséről szóló szerződés
GDP	Bruttó hazai termék (gross domestic product)
GYSEV Zrt.	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
ITM	Innovációs és Technológiai Minisztérium
ITM SZMSZ	az Innovációs és Technológiai Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 4/2019. (II. 28.) ITM utasítás
KA	Kohéziós Alap
km	kilométer
Kn	kilonewton
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KTI	Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
M Ft	Millió forint
MÁV FKG Kft.	MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.
MÁV KFV Kft.	MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft.
MÁV Vagon Kft.	MÁV Vagon Vasúti Jármű Gyártó és Javító Kft.
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt.
MÁV-START Zrt.	Magyar Államvasutak-Start Vasúti Személyszállító Zrt.
MIOP	Mobilitás Operatív Program
Mrd euró	Milliárd euró
Mrd Ft	Milliárd forint
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NIF Zrt.	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
NKS	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
Nvtv.	a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (hatályos: 2011. december 31-étől)
RFC	Vasúti árufuvarozási folyosó
TEN	Transzeurópai Hálózatok (TEN = TransEuropean Networks) a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerinceleleit foglalják magukban
TEN-E	Transzeurópai energiaipari hálózat
TEN-T	Transzeurópai közlekedési hálózat
TIK	Kiemelt társadalmi igényeken alapuló közútfejlesztések
WHO	World Health Organization – Egészségügyi Világszervezet
Záhony-Port Zrt.	Záhony-Port Záhonyi Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt.

## FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK

1. Állami Számvevőszék (2019): Elemzés – A helyközi közösségi közlekedés. 2019. június. [https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2019/helykozi\\_kozossegi\\_kozlekedes\\_20190626.pdf?download=true](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2019/helykozi_kozossegi_kozlekedes_20190626.pdf?download=true)
2. Állami Számvevőszék (2020): Elemzés – Az export/import szerkezetének és volumenének változása, hatása a GDP változására. 2020. december [https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2020/export\\_import\\_gdp\\_20201221.pdf?download=true](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2020/export_import_gdp_20201221.pdf?download=true)
3. Állami Számvevőszék (2021a): Elemzés – Távmunka, otthoni munka végzés, lehetőségek, kockázatok. 2021. [https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/tavmunka\\_20210108.pdf?download=true](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/tavmunka_20210108.pdf?download=true)
4. Állami Számvevőszék (2021b): A 2020. évi költségvetési folyamatok makrogazdasági összefüggései a zárszámadás kapcsán. 2021. [https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/E2125\\_2020\\_ktv\\_makrogazd\\_osszefugg.pdf?ctid=1307](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/E2125_2020_ktv_makrogazd_osszefugg.pdf?ctid=1307)
5. Állami Számvevőszék (2021c): Elemzés – A piaci verseny szempontjai a COVID-19 világiárvány időszakában a védekezési eszközök tekintetében. 2021. [https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/COVID\\_0521.pdf?ctid=1307](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemzesek/2021/COVID_0521.pdf?ctid=1307)
6. Consilium (2019): Interoperabilitás az uniós információs rendszerek között: a Tanács rendeleteket fogadott el. 2019. május 14. <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/05/14/interoperability-between-eu-information-systems-council-adopts-regulations/>
7. Consilium (2021): Tiszta és fenntartható mobilitás a klímasemleges EU érdekében. 2021. január 29. <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/>
8. COVID-19 Tájékoztató (2020): COVID-19 Tájékoztató oldal: A pedagógusokat is számos digitális tartalom segíti az új oktatási munkarendben. 2020. március 29. <https://koronavirus.gov.hu/cikkpek/pedagogusokat-szamos-digitalis-tartalom-segiti-az-uj-oktatasi-munkarendben>
9. ETCS (2007): European Train Control System – Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer. 2007. <http://www.etcs.hu/?id=etcs>
10. EU (2020): Ismertető az Európai Unióról. Közlekedéspolitika: áttekintés. 2020. november. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/123/kozlekedespolitika-attekinetes>
11. EU Bizottság (2011): Európai Bizottság: Úti terv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. 2011. március 28. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>
12. EU Bizottság (2013): Európai Unió, Európai Bizottság honlapja. 2013. december 20. [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps\\_upload/SchematicA0\\_EUcorridor\\_map.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/SchematicA0_EUcorridor_map.pdf)
13. EU Bizottság (2020): Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása. 2020. december 9. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=HU>
14. EU Bizottság (2021): Az Európai Bizottság 2021/1131 végrehajtási határozata. 2021. július 5.
15. EU Zöld Megállapodás (2019): A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a régiók bizottságának – Az európai zöld megállapodás. 2019. december 11. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF)

16. Európai Parlament (2017): Transzeurópai hálózatok – Iránymutatások. 2017. szeptember 22. [https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU\\_3.5.1.pdf](https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.5.1.pdf)
17. Főmterv (2021): Főmterv: „TramTrain” integrált villamos- és nagyvasúti rendszer bevezetése Hódmezővásárhely és Szeged viszonylatában és villamos fejlesztés Hódmezővásárhelyen. <http://www.fomterv.hu/hu/node/219>
18. Gonda T. (2018): A turisztikai termékfejlesztés elméleti alapjai, PTE KPVK, 2016. [http://lib.igyk.pte.hu/lib-toltes/karikiadvanyok/Gonda%20Tibor\\_A\\_turisztikai\\_termekfejlesztes\\_elmeleti\\_alapjai.pdf](http://lib.igyk.pte.hu/lib-toltes/karikiadvanyok/Gonda%20Tibor_A_turisztikai_termekfejlesztes_elmeleti_alapjai.pdf)
19. GYSEV Zrt., (2021): GYSEV Zrt. honlapja. Parkolási lehetőségek (B+R). 2021. március 1. <https://www2.gysev.hu/kerekparos-utazasok/parkolasi-lehetosegek-br>
20. IKOP (2016): Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program beavatkozási logikája. 2016. <https://regionalpolitika.kormany.hu/download/4/59/71000/IKOP.pdf>
21. IKOP Plusz (2021): Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz. 2021. <https://www.palyazat.gov.hu/integralt%20kozlekedesfejlesztesioper%20ativ%20program%20plusz>
22. Innotéka (2020): Innotéka – Vasútfejlesztési körkép. 2020. szeptember. [https://www.innoteka.hu/cikk/vasutfejlesztesi\\_korkep.2123.html](https://www.innoteka.hu/cikk/vasutfejlesztesi_korkep.2123.html)
23. ITM (2019): Dr. Mosóczi László, A közlekedésfejlesztés aktuális kérdései. Siófok, 2019. május 14. [http://www.fomterv.hu/mmksites/default/files/Siofok-2019/01\\_mosoczi\\_laszlo\\_mmk\\_kozlfejlkonf\\_20190514\\_A.pdf](http://www.fomterv.hu/mmksites/default/files/Siofok-2019/01_mosoczi_laszlo_mmk_kozlfejlkonf_20190514_A.pdf)
24. ITM (2020): Magyarország Kormánya: Elindul a 2021-2027 közötti uniós fejlesztési ciklusról szóló társadalmi egyeztetés. 2020. október 29. <https://kormany.hu/hirek/elindul-a-2021-2027-kozotti-unios-fejlesztési-ciklusrol-szolo-tarsadalmi-egyeztetes>
25. Jászberényi M., Munkácsy A. (szerk.) (2018): Közlekedés, mobilitás, turizmus. Akadémiai Kiadó. [https://mersz.hu/hivatkozas/dj316kmt\\_2\\_p10#dj316kmt\\_2](https://mersz.hu/hivatkozas/dj316kmt_2_p10#dj316kmt_2)
26. Közlekedésbiztonság (2020): Közlekedésbiztonság, Hogyan tovább Európa? 2020. március 9. <http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/hogyan-tovabb-europa/>
27. Közlekedéstudományi Intézet (2017): Közlekedéstudományi Intézet: Magyarország vasúthálózati térképe. 2017. április. <http://www.kti.hu/trendek/magyarorszag-vasuthalozati-terkepe-2017/>
28. Közlekedésvilág (2019): A 2014-2020-as pénzügyi ciklus közlekedési célú forrásainak felhasználása. 2019. január 9. <https://www.kozlekedesvilag.hu/cikk/kv/2014-2020-penzugyi-ciklus-kozlekedesi-celu-forrasainak-felhasznalasa/>
29. Központi Statisztikai Hivatal (2009): KSH: Módszertani dokumentáció, fogalmak, árutonna-kilométer. 2009. szeptember 14. [https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p\\_lang=HU&p\\_menu\\_id=220&p\\_ot\\_id=200&p\\_obj\\_id=4857](https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=220&p_ot_id=200&p_obj_id=4857)
30. Központi Statisztikai Hivatal (2017): KSH: Munkaerőpiaci körzetek Magyarországon. 2017. <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/munkkor17.pdf>
31. Központi Statisztikai Hivatal (2019a): KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2019. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/2019/index.html>
32. Központi Statisztikai Hivatal (2020): KSH: Helyzetkép a szállítási ágazatról, 2019., <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelszall/2020/index.html#aszlltsraktrozsgazdasgiteljestmnye16kalcskntberuhzsaikez10kalviszaestekhaznkban>
33. Központi Statisztikai Hivatal (2021): KSH: Magyarország 2020, [https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo/mo\\_2020.pdf](https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo/mo_2020.pdf)
34. Leanszótár (2021): Leanszótár honlap, Online lean szótár, 2021. március 1. <https://leanszotar.hu/page.php?151>

35. Lengyel I. (2003): Verseny és területi fejlődés. Térségek versenyképessége Magyarországon. JATEPress. Szeged. 2003. <https://eco.u-szeged.hu/download.php?docID=40089>
36. Magyar Nemzeti Bank (2020): MNB – Versenyképességi jelentés. 2020. <https://www.mnb.hu/letoltes/versenykepességi-jelentes-hun-2020-0724.pdf>
37. Magyar Útügyi Társaság (2012): Intermodális közösségi közlekedési csomópontok. 2012. május. <https://docplayer.hu/2475233-Intermodalis-kozossegi-kozlekedesi-csomopontok-tervezesi-es-biralati-utmutato.html>
38. MÁV (2021): MÁV-Zrt.: Összevont (konszolidált) éves beszámoló. 2021. június. [https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/mav\\_konszolidalt\\_eses\\_beszamololo\\_2020.pdf](https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/mav_konszolidalt_eses_beszamololo_2020.pdf)
39. MÁV (2020a): MÁV-Zrt.: Magyarország vasúti személyszállítási térképe. 2020. november. [https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuthalozat\\_trkp\\_hu\\_2021\\_a3\\_01-1\\_2020-11-26\\_web.pdf](https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuthalozat_trkp_hu_2021_a3_01-1_2020-11-26_web.pdf)
40. MÁV (2020b): MÁV-Csoport: Idén több mint 900 kilométeren üzemel be korszerű vasúti mobilkommunikációs rendszert a MÁV és a GYSEV. 2020. július 3. <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/iden-tobb-mint-900-kilometeren-uzemel-be-korszeru-vasuti-mobilkommunikacios-rendszert>
41. MÁV (2021a): MÁV-Csoport: Magyarországon az első tram-train! 2021. január 9. <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/magyarorszagon-első-tram-train>
42. MÁV (2021b): MÁV-Csoport: Bemutatókozás. 2021. március 1. <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/bemutakozas>
43. MÁV Zrt. (2019): MÁV Zrt. Összevont konszolidált éves beszámoló 2019. december 31. [https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/mav\\_konszolidalt\\_eses\\_beszamololo\\_2019.pdf](https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/mav_konszolidalt_eses_beszamololo_2019.pdf)
44. MIOP (2020): Pályázatok.org: Mobilitás Operatív Program 2021-2027. 2020. december 20. <https://palyazatok.org/mobilitas-operativ-program-miop-2021-2027/>
45. Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (2021): NIF Zrt. honlapja. 2021. február 28. <https://nif.hu/rolunk/>
46. Pécsi Tudományegyetem, (2011): Pécsi Tudományegyetem, Kempelem Farkas Hallgatói Információ Központ: Turizmusmenedzsment. 2011. [https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051\\_Turizmusmenedzsment/ch01.html](https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/0051_Turizmusmenedzsment/ch01.html)
47. World Health Organization, (2010): WHO: What is a pandemic. 2010. február 24. [https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently\\_asked\\_questions/pandemic/en/](https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently_asked_questions/pandemic/en/)

#### **ITM adatszolgáltatása alapján felhasznált dokumentumok**

1. GYSEV (2017): A GYSEV Zrt. csoportszintű stratégiája 2018-2023. 2017.
2. MÁV-Csoport Stratégia (2019): MÁV-Csoport Stratégia 2030. 2019. november
3. NKS (2014): Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ: Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia Stratégiai dokumentum. 2014. augusztus
4. NKS (2020): Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia megvalósításának áttekintése. 2020. május 8.

**Statisztikai adatbázisok**

1. Eurostat (2018b): Eurostat: Total length of railway lines. 2020. december 21. <https://ec.europa.eu/eurostat/data/browser/view/ttr00003/default/table?lang=en>
2. KSH STADAT 9.17.3.: A 15–74 éves foglalkoztatottak távmunkavégzésének havi alakulása, [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_evkozi/etavmunk9\\_17\\_03.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/etavmunk9_17_03.html)
3. KSH STADAT 24.2.1.3.: Belföldi áruszállítás. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/hu/sza0051.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0051.html)
4. KSH STADAT 24.2.1.15.: Belföldi helyközi személyszállítás. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/hu/sza0063.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0063.html)
5. KSH STADAT 24.2.1.16.: Nemzetközi helyközi személyszállítás. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/hu/sza0064.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0064.html)
6. KSH STADAT 24.2.1.4.: Nemzetközi áruszállítás. [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/hu/sza0052.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0052.html)
7. KSH STADAT 24.1.2.3.: A vasútvonalak hossza (2007-). [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_0d\\_mv004.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_0d_mv004.html)
8. KSH STADAT 21.1.1.6.: A bruttó hozzáadott érték és megoszlása nemzetgazdasági áganként, [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/gdp/hu/gdp0006.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0006.html)



**JOGSZABÁLYOK, SZERVEZETSZABÁLYOZÓ ESZKÖZÖK JEGYZÉKE**

<b>Hazai jogszabályok és szervezetszabályozó eszközök</b>
2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről szóló
2007. évi CVI. törvény az állami vagyonról
2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról
2011. évi LXVI. törvény az Állami Számvevőszékről
2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról
2016. évi XXIV. törvény a Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése, kivitelezése és finanszírozása kapcsán született Egyezmény kihirdetéséről
2017. évi XXXV. törvény a Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése, kivitelezése és finanszírozása kapcsán született Egyezmény 2. mellékletének kihirdetéséről
2020. évi XXIX. törvény a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról
Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat
94/2018. (V.22.) Korm. rendelet a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről
1520/2021. (VII. 30.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat módosításáról
1151/2018. (III.26.) Korm. határozat A Budapest-Kolozsvár nagysebességű vasútvonal részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítéséről
1174/2018. (III.18.) Korm. határozat A Budapest-Varsó nagysebességű vasútvonal részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítéséről
1181/2019 (IV.4.) Korm. határozat Magyarország rövid és középtávú közúti infrastruktúra fejlesztéseinek végrehajtásához szükséges államháztartási intézkedésekről (hatálytalan: 2020. november 13. napjától)
1247/2016 (V.18.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról
1486/2014. (VIII.28.) Korm. határozat a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról
1592/2018. (XI.22.) Korm. határozat a debreceni Észak-Nyugati Gazdasági Övezet kialakításával összefüggő közúti, vasúti és közmű infrastruktúra fejlesztések megvalósításáról, valamint a fejlesztésekkel összefüggő kormányhatározatok módosításáról
4/2019. (II. 28.) ITM utasítás az az Innovációs és Technológiai Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról
<b>Európai Unió jogszabályok</b>
2010/40/EU Irányelv az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről
1370/2007 EK rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
1316/2013/EU rendelet az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
2021/1131 sz. bizottsági végrehajtási határozat





ÁLLAMI SZÁMVEVŐSZÉK

1052 Budapest, Apáczai Cs. J. u. 10. | 1364 Budapest 4. Pf. 54

**TEL:** +36 1 484 9100

**email:** [szamvevoszek@asz.hu](mailto:szamvevoszek@asz.hu)

**web:** [www.asz.hu](http://www.asz.hu) | [www.aszportal.hu](http://www.aszportal.hu)