



Közzététel: 2024. július 26.

A tanulmány címe:

A hazai közlekedés- és szállításstatisztika történeti áttekintése – I. rész

Szerzők:

MÁTÉNÉ BELLA KLAUDIA

a Központi Statisztikai Hivatal osztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

LOVÁSZNÉ SKACH EDIT

a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

DOI: <https://doi.org/10.20311/stat2024.07.hu0714>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) *Statisztikai Szemle* c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

1. A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Sztj.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
2. A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
3. A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
4. A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Sztj. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
5. A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
6. A 3. a)–c) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:
„*Forrás: Statisztikai Szemle* c. folyóirat 102. évfolyam 7. számában megjelent, **Máténé Bella Kludia – Lovászné Skach Edit** által írt, **A hazai közlekedés- és szállításstatisztika történeti áttekintése** című tanulmány (link csatolása)”
7. A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem feltétlenül esnek egybe a KSH vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Máténé Bella Klaudia – Lovászné Skach Edit

A hazai közlekedés- és szállításstatisztika történeti áttekintése – I. rész*

Historical overview of domestic traffic and transport statistics I

Máténé Bella Klaudia, a Központi Statisztikai Hivatal osztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

Lovászné Skach Edit, a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

Tanulmányunk hiánypótló szándékkal készült, ugyanis egyrészt szeretnénk bemutatni, hogyan fejlődött hazánkban az elmúlt száz évben a közlekedés- és szállításstatisztika, milyen folyamatos változások és kihívások érték ezt a területet, másrészt pedig ismertetjük, miként alakult az áru- és személyszállítás egyes módozatainak, valamint a postai szolgáltatásnak a megfigyelése, az adatgyűjtések módszertana. Az elmúlt évtizedekben maga az elnevezés is többször módosult, hosszú évtizedekig „közlekedésszatisztika”-ként emlegették a statisztikai évkönyvekben, csak 1970-től kezdtek használni a „szállításstatisztika” kifejezést. A technikai fejlődés jelentősen befolyásolta a szállítás-statisztika megfigyelési körének bővülését, úgyhogy kijelenthetjük, hogy az új jelenségeket a hivatásos statisztika mindig is igyekezett nyomon követni és azokról időben tájékoztatást nyújtani.

Kulcsszavak: szállítás, közlekedés, posta, járműállomány, utas, áru, nomenklátúra

Our study serves the purpose of filling a gap, because on the one hand we want to show how traffic and transport statistics have developed in our country over the last hundred years, what continuous changes and challenges have affected this area, and on the other hand we describe how the measurement of certain modes of goods and passenger transport, as well as one of the postal services have changed and how the methodology of data collection has developed. In recent decades, the name itself has been changed several times, for many decades traffic was the official name in the yearbooks, and only from 1970 did they start using the term transport. Technical development has significantly influenced the expansion of the scope of observation of transport statistics, and we can say that official statistics have always tried to monitor new phenomena and provide information about them in a timely manner.

Keywords: transport, traffic, post, vehicle stock, passenger, freight, nomenclature

* Tanulmányunkkal szeretnénk köszönetet mondani a Központi Statisztikai Hivatal közlekedés- és szállításstatisztikai területen dolgozó jelenlegi és volt kollégáinak, akik lelkiismeretes és kitartó munkájukkal hozzájárultak, illetve hozzájárultak a szakterület fejlődéséhez. A tanulmány II. része a Statisztikai Szemle 2024. augusztusi számában olvasható.

Tanulmányunkban a különböző szállítási módzatok fejlődését ismertetjük, amihez áttekintettük a *Magyar statisztikai évkönyvek* (továbbiakban: évkönyvek), a *Magyar statisztikai zsebkönyvek*, a gazdaságstatisztikai évkönyvek, a *Közlekedési és hírközlési évkönyvek*, valamint a Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala kiadványainak a szállításra vonatkozó részeit, a *Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás adatai* című éves kiadványokat, valamint módszertani és fogalmakat ismertető tanulmányokat gyűjtöttünk a *Statisztikai Szemle* korábbi számaiból.

A közlekedés- és szállításstatisztika fontossága kapcsán Széchenyi István már 1848-ban kifejtette a közlekedési ügyekről, hogy „nincs köz- és magángazdaságnak ága, mely általa ne illelnék (...) összefüggő, jól rendezett, s gondosan fenntartott közlekedésnek nem csak az egész országban új életet, erélyt, emelkedést fognak előidézni, de a nemzeti iparnak új fejlődési irányt kimutatni”. A technikai fejlődés felgyorsulása következtében a közlekedés társadalmi és gazdasági szerepe is egyre jelentősebb lett, így ezzel párhuzamosan a szakterületet érintő statisztikai adatok iránti igények is növekedtek. Tanulmányunkban három nagy korszakot különítettünk el: a szállításstatisztika kialakulásától a második világháború kitöréséig tartó, majd az 1949 és az 1989 közti, illetve a rendszerváltás utáni évektől napjainkig tartó periódust. Mindhárom korszakban három fő kérdés mentén folytattuk vizsgálatunkat: 1. Hogyan befolyásolta a technikai fejlődés a szállításstatisztikát, különös tekintettel a mért jelenségek körének változására? 2. Milyen fontosabb, a nómenklatúrát érintő, valamint módszertani változások következtek be a szakstatisztika történetében? 3. Hogyan alakult az adatszolgáltatói terhek csökkentése iránti igény és a minél több jelenség mérése közti ellentmondás kezelése?

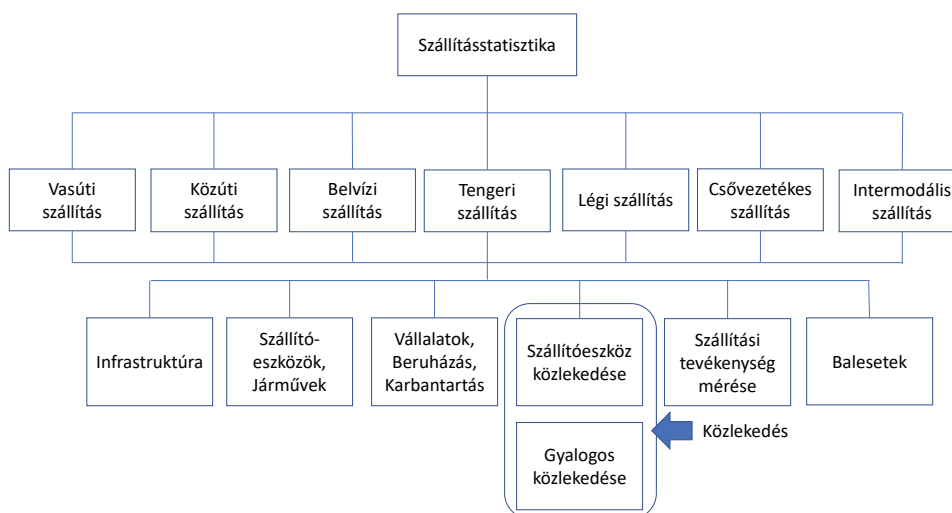
Már magának a szállítás témakörnek a megnevezése is többször változott az elmúlt száz évben. 1871 és 1952 között – vonatkozási év alapján – az évkönyvekben *Közlekedés* (néhány évben *A közlekedés*) címmel találunk adatokat, később (1958–1969) ez a fejezet kiegészült a hírközlési adatok publikálásával (*Közlekedés – hírközlés*). 1970-től kezdték a közlekedés helyett a szállítás kifejezést használni, innentől a fejezet címe *Szállítás – hírközlés*re változott. 1983-tól *Közlekedés, posta, távközlés* fejezetcím szerepelt az évkönyvben, majd 1985-től két részre bontották a témakört, *Közlekedés*, illetve *Posta és távközlés* fejezetre, ezeket 1990-ben újra összevonták *Közlekedés – Posta és távközlés* néven. 1992-ben *Szállítás – Posta és távközlés* megnevezésre változott a fejezetcím. 1996-tól a posta újra elkerült a szállítástól, és *Szállítás*, valamint *Posta és távközlés* lettek a fejezetek cí-

mei. 2007-től a szállítási teljesítményeket bemutató fejezet címe *Szállítás, közlekedés*re változott, a *Posta és távközlés* fejezet pedig *Információ, kommunikáció* lett. 2020-tól a *Szállítás, közlekedés* fejezet újra magában foglalja a szállítási teljesítmények mellett a postaforgalmi adatokat is.

A közlekedés és a szállítás az évkönyvben egymást helyettesítő kifejezésként jelenik meg a fejezetcímekben, ugyanakkor a két fogalom nem teljesen ugyanaz. A szállítás esetében mindig van valamilyen szállítási eszköz, jármű, amellyel árut vagy személyt lehet szállítani. A közlekedés ugyanakkor magának az eszköznek a mozgása adott útvonalon, pályán, függetlenül attól, szállít-e árut vagy személyt, kivéve, ha éppen egy másik jármű vontatja. Ugyanakkor a közlekedés nemcsak magának a járműnek a mozgását jelenti, hanem például a városi közlekedés esetében magában foglalja a gyalogosok mozgását is, amihez értelemszerűen nem társul jármű. Ilyen értelemben a közlekedés bővebb kifejezés.

1. ábra

A szállításstatisztika meghatározása az Európai Bizottság, az ITF, az ENSZ és az OECD által kiadott *Szállításstatisztika* szójegyzéke szerint
Definition of transport statistics according to the Glossary of Transport Statistics published by the European Commission, ITF, UN and OECD



Forrás: saját szerkesztés, *Európai Unió et al. (2019)* alapján.

Az Európai Bizottság, az International Transport Forum (ITF), az ENSZ és az OECD által 2019-ben kiadott szójegyzék (*Európai Unió et al. 2019*) szerint a szállításstatisztika különböző módozatokat takar, és mindegyik módozat esetében lehet vizsgálni az infrastruktúrát, a szállítóeszközök, járművek állományát, a vállalatok körét és azok beruházási, karbantartási tevékenységét, a szállítási tevékenység

(áru-, illetve utas-) alakulását, valamint a baleseteket (1. ábra). Ugyanakkor értelem-szerűen ez a felosztás bővíthető egyéb szállítási módozattal is. Ha így vizsgáljuk a szállítás és közlekedés közötti különbséget, akkor a szállítás kifejezés bővebb hal-mazt fed le, és a közlekedés a szállításstatisztika egyik részhalmaza lesz.

A *Magyar statisztikai évkönyv* táblázatszintű feldolgozásának eredményeként Lencsés Ákos megállapította, hogy „szokatlanul rendszeres ugyanakkor a szállítás, közlekedés altémakör táblázatszámának magas értéke. Bár sokáig a hírközlés is az altémakör része volt, ennek figyelembevételével is kiemelkedő, hogy az 1880-as évek óta minden évben a táblázatok több mint 5%-a ebben az egyetlen altéma-körben jelent meg. A százalékos arány tetőzése az 1890-es és 1900-as évekre te-hető. Ugyanakkor a táblázatok aránya soha nem haladta meg a 20%-ot. Mégis el-mondhatjuk, hogy a gazdasági ágazatok közül legstabilabban a Szállítás, közleke-dés őrizte pozícióját az évek során” (*Lencsés, 2020, 97. o.*).

Külön említést érdemel a személy sérülések közúti balesetek témakör. 1929-től kezdtek a közlekedés témakör alatt *A közúti forgalmi balesetek* című táblában az ilyen jellegű adatokat közölni, és a két világháború között következetesen a köz-lekedés témakörhöz tartozott. Később a *Balesetek*, illetve *Balesetek – tűzkár* feje-zethez sorolták, jelenleg pedig az *Egészségügy, balesetek* fejezet része. Vélemé-nyünk szerint a személy sérülések közúti balesetek szervesen kötődnek a szállítás, közlekedés témakörhöz, de terjedelmi okok miatt ennek történeti bemutatásától most eltekintünk.

Tanulmányunk nem tér ki az infrastruktúra (például vasúti pályahossz, közút-hálózat) fejlődésére, valamint a (városi) forgalom mérési módszereinek változá-sára. Ugyanakkor fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy ez a két terület is a szállí-tásstatisztika részét képezi.

1. Szállításstatisztika a kezdetektől a második világháború kitöréséig

Pest város közgyűlése 1869 decemberében megalapította a Pest Városi Statisztikai Hivatalt. Keleti Károly javaslatára első igazgatójának Körösy Józsefet nevezték ki, aki 1872. február 29-én kelt írásában beszámolt arról, hogy a hivatal figyelme ki-terjed a közlekedés, a helyi forgalom és a szolgáltató vállalatok működésének sta-tisztikájára is. Budapest azzal dicsekedhet, hogy Európában a harmadik főváros volt Párizs és Bécs után, ahol (a rendőrség bevonásával) reprezentatív jellegű (lo-vas)kocsiforgalom-számlálást tartottak (*Dányi, 1964, 303. o.*).

A hazai szállításstatisztika tehát több mint 150 éves múltra tekint vissza, már az első, 1872-ben megjelent *Magyar statisztikai évkönyv* VI. fejezete is foglalkozott a közlekedés témakörével, az adatok az 1867 és 1870 közötti időszakra vonatkoztak, ekkor a vasúti és vízi szállítás mellett a postai szolgáltatás főbb adatait ismertették.

1873-ban, közvetlenül Pest, Buda és Óbuda egyesítése után a hivatal jogállása nem, megnevezése viszont Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatalára változott. Az 1873 és 1949 között megjelent *Fővárosi Statisztikai Havi Füzetek* című kiadványban közöltek közlekedési, így a vasút és a gőzhajók személyi forgalmára, a helyi személyforgalomra és a helyi személyszállító vállalatok bevételeire vonatkozó adatokat is. A folyamatos adatfelvételek eredményei megjelentek a több mint 20 – köztük az önálló közlekedési – fejezetet is tartalmazó fővárosi statisztikai évkönyvben is (Kőváry, 2007). A fővárosi statisztikai hivatal évkönyvének első évfolyama 1894-ben jelent meg, amelyben a budapesti személyszállításra vonatkozóan 1874-ig visszamenőleg közöltek adatokat a közúti vasút, a villamos vasút, a lóvasút, a hegypálya, a fogaskerekű, valamint a Duna Gőzhajózási Társaság és a csavargózások forgalmáról.

Az 1897-ben megalkotott új statisztikai törvény¹ 3. §-a vonatkozott a hivatal működéséről szóló éves munkaterv készítésére, amelynek a már folyamatban lévő adatgyűjtések felsorolása mellett tartalmaznia kellett a következő évre tervezett jelentéseket is, megjelölve a tárgyukat és az adatgyűjtés módszerét. Az előző statisztikai törvényhez képest fontos változást jelentett, hogy a kereskedelemügyi miniszter és a minisztertanács hozzájárulásával készített munkatervet a kérdőívekkel együtt be kellett nyújtani az állami költségvetés betérjesztésekor parlamenti jóváhagyásra. Ennek törvénybe foglalása elsősorban azt a célt szolgálta, hogy a kiegyezést követő években az ország területén csak azokat az adatgyűjtéseket hajtsák végre, amelyeket a magyar országgyűlés jóváhagyott.

1911-ben Buday szerkesztésében jelent meg a hivatal fennállásának 40. évfordulója alkalmából *A M. kir. Központi Statisztikai Hivatal munkássága (1871–1911)* című kötet, amelyben a vasúti statisztika mellett Fiume hajó- és áruforgalmáról, a magyar–horvát tengerpart kikötőinek hajóforgalmáról és Magyarország vizeinek statisztikájáról is beszámolt (Buday, 1911). A közlekedésstatisztikai adatgyűjtések közül a közúti 1881-től, a városi és községi (közúti) vasutaké 1891-től, a korlátolt közforgalmú vasutaké 1912-től indult. A hajózható víziutakról 1892-ben, a hajózási vállalatokról 1888-ban kezdődött az adatgyűjtés. A postai, a táviró- és a távbeszélőadatok statisztikái 1868-tól indultak el (Kádas, 1966; 1967).

A magyar közlekedési statisztika fejlődéséről dr. Kádas Kálmán (1966), a személyszállítási statisztikáról dr. Pálos István (1967) írt részletes tanulmányt.

¹ „1897. évi XXXV. törvénycikk a m. kir. központi statisztikai hivatalról”

A szerző történeti áttekintése alapján foglalható össze a szakstatisztika kialakulása és fejlődésének főbb szakaszai. A 19. század első felében még nem voltak kiépített hazai közutak, jelentős részük az időjárás függvényében járhatatlan volt, hiányt szenvedtek a megfelelő közlekedési eszközökben is. A személyszállítást a vasút megjelenése előtt a kevésbé fejlett magán- és a postai fuvarozás bonyolította (gyorsposta és a lassú postaszekerek). 1846-ban adták át az első magyarországi vasútvonalat Pest és Vác között, ezt követte 1847-ben a Sopron–Bécsújhely, majd a Pest és Szolnok közötti vonal, a gőzvasút megjelenése nagy lendületet adott a közlekedés további fejlődéséhez. Hivatalos statisztikai adatok a vasút megjelenése óta állnak rendelkezésre, amelynek forrásai kezdetben a vasúttársaságok által készített vállalati üzleti jelentések voltak.

Nehézséget jelentett azonban és hosszabb időt vett igénybe, hogy azok a vasúttársaságok („az osztrák–magyar államvasut-társaság, a déli vasut, kassa–oderbergi stb.”), amelyek a Monarchián belül az osztrák és a magyar területen is rendelkeztek vasúti hálózattal, üzleti könyveiket területileg elkülönült módon vezessék, annak érdekében, hogy a Magyarországra vonatkozó adatok külön is rendelkezésre álljanak. (Buday, 1901, 176–178. o.) 1868-ban jelent meg első alkalommal az állami és a magánvasutak által szállított személyek száma a hivatal kétnyelvű évkönyvében, vasúttársaságok szerinti felsorolásban. A kiegyezést követően indult meg jelentős mértékben a hazai vasútépítés. Ennek eredményeként 1890-ben már 18,5 millió utast szállítottak, miközben 20 évvel korábban még mindössze 520 ezer utas vette igénybe ezt a személyszállítási módot.

A vasúti statisztika rendszerét 1875-ben az osztrák és a magyar statisztikusok közösen alakították át. A kiegyezést követően 1867 és 1891 között a magyar kormány több magánvasúti társaságot államosított. A fennmaradó közös vasúti vállalkozások számára pedig kötelezővé vált a külön számadások készítése. 1893-ban a statisztikáért felelős szervezetek a vasúti adatgyűjtések rendszerét a Bécsben folytatott egyeztetések szerint újra módosították, ami 1894-től az első világháború végéig érvényben volt. Ennek egyik eredményeként a vasúti személyszállítás statisztikai adatgyűjtése formai és tartalmi szempontból is módosult, az adatközlés pedig részletesebbé vált. A hivatalban a vasúti személyszállítás publikációját is átalakították, nem társaságonként közölték az adatokat, hanem csoportosították a M. Kir. Államvasutakhoz és a magánvasutakhoz tartozókat. A táblázatokat bővítették a vasúti utasforgalom kilométer-övezetek szerinti bontásának és a nagyobb vasútállomásokon felszálló utasok számának adataival. Az utasok számát kocsiosztályok és vonatnemek szerint is közölték.

Buday László 1901-ben a statisztikai szolgálatban dolgozók számára készített könyvében szintén hangsúlyozza, hogy a vasúti statisztika területén maradt meg a leghosszabb ideig az Ausztriával történő közös adatgyűjtés rendszere és a publikáció is. (Buday, 1901, 176–178. o.). Bár már az 1894. évi adatokat is önállóan

közölte a hazai statisztikai hivatal, még 1901-ben is mindkét országban azonos tartalommal készültek a vasútibeszámloló-jelentések. A magyar statisztikai hivatalban a nagyon részletes, mintegy 32 táblázatból és 1562 rovatból álló felvételi füzeteknek (kérdőíveinek) megújítását tervezték, az akkori különleges hazai forgalmi és tarifarendszer figyelembevételével. Buday kitért arra is, hogy a vasúti statisztika eltért a többi adatgyűjtésétől, mivel a kitöltendő táblázatok mintáit nem a hivataltól kapták meg a vasúttársaságok, hanem a M. Kir. Államvasutak igazgatóságától. A tárgyévi adatokat tartalmazó táblázatokat az előírt határidők szerint a következő év február és június között kellett elküldeni a hivatalnak. A kérdőív 11 fejezetből állt: *Állapot és igazgatás; A pályák hossza és területi megoszlása; Építmények; Befektetési tőke; A járművek állománya; A járművek teljesítményei; Forgalom; Pénzügyi üzleti eredmények; Balesetek; Hivatalnokok és munkások; Vontató pályák (Magáncélra szolgáló vasutak).*

A természetes mutatók közül a személyszállítás teljesítményét leginkább jellemző utaskilométer- (korábbi megnevezése személykilométer volt) adatok statisztikai számbavétele csak jóval később valósult meg. Az autóbusz-közlekedésre és a budapesti helyiérdekű vasútra (BHÉV) 1926-tól, a villamosközlekedésre 1937-től érhetők el az utaskilométer-adatok. A helyi személyszállításban az utasforgalom megállapítása az eladott menetjegyek számbavételén alapult, ugyanakkor emellett szükséges és nagyon fontos a különböző időszakokban történő utasszámlálások adatainak számbavétele is. Budapesten 1923-tól a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) végzett rendszeres utasszámlálást, elsősorban az általa üzemeltetett villamosvonalak helyes napi kocsibeosztásának kialakítása és a gazdaságos üzemeltetés érdekében.

A városi forgalom nagyságának mérési lehetősége nemzetközi szinten először a Nemzetközi Statisztikai Intézet 1930-ban Madridban megrendezett ülésén merült fel. Kovács (1931) bemutatta Zanten előadását, aki azt ismertette, hogy Amszterdam városi forgalmának, a lakosok ingázásának mérése hogyan, milyen adatgyűjtés keretében történt. Várszeghy (1931b) beszámolt arról, hogy Magyarországon 1927-től figyelték meg rendszeresen Budapest forgalmát, az akkori államrendőrség kerékpáros osztálya végezte a számlálást. Az első évben 3 ponton, majd 1931-ben már 27 helyen végeztek számlálást és vizsgálták a közúti balesetekkel való összefüggést is.

A második világháború előtt a személyszállítási statisztika nem volt teljes körű, csak a közlekedési ágazatban működő nagyobb vállalatok tevékenységét mérték. A közzétett utasforgalmi adatokban csak az ún. „fizető utasok” szerepeltek, a szabadjeggyel utazók nem. Ugyanakkor a hivatal a pálya- és járműállományra, az utasforgalom időbeli és térbeli eloszlására, a személyszállítás díjbevételeire vonatkozóan részletes statisztikai adatokat közölt az évkönyvekben.

A trianoni békeszerződés a statisztikát mint intézményt is kihívás elé állította, mivel számos területen újjá kellett szervezni az adatgyűjtést.

1929. július 1-jén lépett életbe sorrendben a harmadik, a hivatalos statisztikai szolgálatról szóló 1929. évi XIX. törvénycikk. Dobrovits Sándor a *Statisztikai Szemlében* megjelent tanulmányában részletesen írt az új törvény fő céljairól, így a párhuzamos adatgyűjtések visszaszorításáról, a statisztikai és az igazgatási célú adatgyűjtések közötti különbségekről. Az új törvény fontos rendelkezése volt a hivatal országos szakfelügyeleti feladatának meghatározása (2. §), az Országos Statisztikai Tanács mint a hivatallal együttműködő szakértői testület visszaállítása (8. §), valamint a törvény 4. §-a, amely szerint a hivatal a miniszterelnök felügyelete alatt működött tovább (*Dobrovits, 1929*).

Míg az első statisztikai évkönyvek közlekedés témakörében megjelent tábláinak többsége a vasútvonalak hosszáról tájékoztatott, addig az első világháborút követően megjelent évkönyvek kezdő táblája már a közúthálózat hosszát ismertette. Ez összefügg azzal, hogy az 1920-as és 1930-as években egyre elterjedtebbé váltak az újonnan megjelent közlekedési eszközök, többek között az autóbusz, a személygépkocsi, a teherautó és a repülőgép (1. táblázat).

1. táblázat

Az 1920-as és 1930-as évek évkönyveiben a közlekedés témakörét érintő főbb változások

The main changes in the yearbooks of the 1920s and 1930s in the field of transport

Szakstatisztikai terület	Indulás / jelentősebb módosulás éve
Légi forgalom	1922
Gépjármű	1925
Autóbusz-vállalatok	1926
Közúti balesetek	1928
Közúti vasúti statisztika kiválása a vasúti statisztikákból	1930
Vízi forgalmi statisztika átszervezése	1931
Autótaxi-vállalatok	1933
A vasúti statisztika jelentősebb módosulásai	1922, 1927, 1932, 1939

Forrás: saját szerkesztés, a statisztikai évkönyvek alapján.

A statisztikai hivatal az 1920-as évektől megkezdte az új jelenségek számbavételét. *Fellner (1928)* ismertette a Nemzetközi Statisztikai Intézet kairói bizottsági ülésének fejleményét, miszerint nemzetközi szinten a belföldi fuvarozási statisztika hiányos, a vasúti és a vízi szállítás mellett az egyes országoknak számba kellene vennie a közúti és a légi közlekedést is az automobilon és a repülőgépek terjedése miatt. Alapvető szabályként írta le a következőket:

1. A fuvarozott tárgyakat osztályozni kell.
2. A fuvarozott tárgyak mértékegységét meg kell tudni állapítani.
3. A szállítási eszközöket osztályozni kell.

4. A szállítási eszközök mértékeit (például a motor lóereje) ki kell mutatni.
5. A szállított áru természete, mennyisége, értéke, feladási és rendeltetési helye, a szállításból eredő értékemelkedés kimutatása szükséges.

Fellner amellet érvelt, hogy bár az ilyen szállítási statisztika kialakítása költséges, a fuvarlevelek alapján kialakítható.

Az 1929. évi statisztikai törvény előírásai szerint készített 1932/1933. évi öszszefoglaló részletes munkaterv 15 közlekedési adatgyűjtést sorolt fel a hozzájuk tartozó mintakérdőívekkel együtt. Az 1933/1934. évi munkaterv volt az első, amely már az egyéb, KSH-n kívüli szervezetek hivatalos adatgyűjtéseit is tartalmazta a törvény rendelkezései szerint. Az 1939/1940. évi munkatervben az alábbi KSH által elrendelt adatgyűjtések szerepeltek:

1. „Közuti statisztika

- a. Városi és községi (közuti) vasutak statisztikája
- b. Géperejű járművek statisztikája
- c. Személyszállító bérautófuvarozó (autótaxi) vállalatok statisztikája
- d. Géperejű személyszállító (autóbusz) és teherfuvarozó vállalatok, valamint a magánhasználatú (üzemi) tehergépkocsik forgalmi statisztikája
- e. Városhatáron át közlekedő gépjárművek statisztikája
- f. Benzinfogyasztási statisztika

2. Távolsági forgalmat lebonyolító vasutak statisztikája

- a. Nagyobb vasutak statisztikája
- b. Kisebb vasutak statisztikája
- c. Vasuti és hajózási vállalatok átrakó forgalmának statisztikája
- d. Teherforgalmi statisztika
- e. A főbb állomásokon felszállott utasok statisztikája
- f. Korlátolt közforgalmú iparvasutak statisztikája

A vasuti statisztika általános tagolódása a következő volt: a) fővasutak statisztikája, b) helyi érdekű vasutak statisztikája, c) korlátolt közforgalomra berendezett vasutak statisztikája, d) közúti vasutak statisztikája.

3. A vízi (belvízi és tengeri) szállítás statisztikája

- a. Hajózható víziutak statisztikája
- b. Hajózási vállalatok statisztikája
- c. Folyamkikötők statisztikája
- d. Téli kikötők statisztikája
- e. Csepeli petróleumkikötő forgalmának statisztikája
- f. Tengerhajózási vállalatok statisztikája
- g. Nemzetközi viszonylatban lebonyolódó hajó- és áruforgalmi statisztika

4. Posta, táviró- távbeszélő és rádióstatisztika”

A felsorolt statisztikák közül *Várszeghy (1931a, 284–285. o.)* részletesen bemutatja a hajózási statisztika 1931-es megújítását. A trianoni békeszerződés a legfontosabb vízi útvonalainkat nemzetközivé nyilvánította, valamennyi állam előtt megnyitotta anélkül, hogy módot adott volna a statisztikai tevékenység lefolytatására, így a hivatalos statisztika kizárólag a révkapitányság által közzétett adatokra tudott támaszkodni, ami az egyes határállomásokon be- és kilépett vízijárművek számát és nemzetiségét tudta követni. A békeszerződés ugyanis nem engedte az átmenő hajókra vonatkozó adatgyűjtési tevékenység lefolytatását. Ugyanakkor egyre égetőbbé vált az ország belterületén lebonyolódó áruforgalom és a hajó és vasút viszonylatban történő átrakóforgalom mérése.

1934-re 4 adatgyűjtést hoztak létre, a következő témákban (*Várszeghy, 1934a*):

1. a hazai hajózási vállalatok statisztikája,
2. belső áruforgalom statisztikája,
3. vasúti átrakóforgalom (intermodális szállítás) statisztikája,
4. külföldi viszonylatban közlekedő vállalatok statisztikája.

Az 1. pontnak megfelelően a hazai hajózási vállalatok éves kérdőívet töltöttek ki a társaság helyzetére, forgalmára, létszámára, járműveire stb. vonatkozólag.

1931 januárjában elindult egy új adatgyűjtés, amely a folyami kikötők áruforgalmát mérte. Az adatgyűjtés keretében beszerzett adatok négy vállalat forgalmi teljesítményeit reprezentálták; ezek a következők voltak: Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt., Bajor Lloyd Hajózási Rt., Első Dunagőzhajózási Társaság, Délnémet Dunagőzhajózási Társaság. Ezek az adatok a kikötők nagy részének áruforgalmát magukban foglalták, mert ezek a vállalatok bonyolították le a belvízi utak forgalmának körülbelül 80–90%-át. Az adatszolgáltatást valamennyi vállalat részéről egyedül a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. teljesítette, amely a felsorolt társaságok magyarországi ügyvitelét is intézte.

A hajózási vállalatok és a vasút közti átrakóforgalom mérése havi adatgyűjtés keretében történt, alapvetően a releváns vasútállomások szolgáltatott adatokat.

Nemzetközi viszonylatban a révkapitányság végezte a statisztikai adatgyűjtést, amely alapjául a be- és kilépő hajók által leadott vízi jelentések szolgáltak. A jelentés tartalmazta a vízi járművek fajtáját, lobogóját, rakományát.

Várszeghy (1931c; 1934b) a vízi szállítás mellett az árufuvarozó vállalatok adatgyűjtéséről is beszámol. Az adatszolgáltatók létszáma 248-cal nőtt 1932-ről 1933-ra, ami annak volt köszönhető, hogy iparszerű árufuvarozásra csak azok a vállalatok voltak 1933-tól kezdve jogosultak, amelyek a Magyar Teherfuvarozók Országos Központi Szövetkezetének (MATEOSZ) tagjai voltak. Ez a változás az adatgyűjtés hiányait (reprezentativitás) is ki tudta küszöbölni.

A *Statisztikai Szemle* (1929, 669–673. o.) ismertette a Magyar Királyi Posta 1927. évi jelentését, amely alapján képet kaphatunk a posta teljesítményének mérési módszeréről. Ebből kiderül, hogy az adatgyűjtési módszer adott év októberében 8 napon keresztül végzett számlálások eredményén alapult, tehát egyfajta reprezentatív mintavétel valósult meg.

Várszeghynek a *Statisztikai Szemlében* megjelent tanulmányai, valamint a *Magyar statisztikai évkönyvek* táblái arról árulkodnak, hogy a két világháború között a szállításstatisztika rendkívül fejlett volt, az új jelenségek számbavétele azok tömegessé válásakor megtörtént, az új adatgyűjtések kialakításánál törekedtek az adatszolgáltatói terhek figyelembevételére.

2. Szállításstatisztika 1949 és 1989 között

A második világháború után a szállításstatisztika célja a közlekedési tevékenység fejlesztésére vonatkozó tervek ellenőrzése volt. Az 1946/1947. évi – feltehetően első – munkatervben 11, az 1947/1948. évben ismét 17 közlekedésstatisztikai témájú adatgyűjtés szerepelt.

A statisztika kialakítása a Szovjetunió közlekedési statisztikájának szerkezetéhez igazodott. Az akkori népgazdaság fő szállítási formái a következők voltak: vasúti, vízi, közúti, légi és csővezetékes szállítás (*Statisztikai Szemle, 1950*).

A számbavételek három témakört fedtek le:

1. Szűk értelemben vett közlekedési statisztika, amely magában foglalta
 - a. a szállítóeszközök állományát, fenntartását (technikai statisztika),
 - b. a szállítási eszközök teljesítményének és kihasználásának számbavételét (kihasználási statisztika),
 - c. a közlekedés teljesítményének, azaz a teherárúk és az utasok szállításában végzett munkának a számbavételét.
2. A gazdaságstatisztika más részeivel azonos módszertani vizsgálatot igénylő közlekedési témák például a teher- és utasszám önköltségének kalkulációja, a közlekedésben felhasznált üzemanyag stb.
3. A közlekedés más statisztikai területek mérési módszerével történő vizsgálata, például munkaügy, beruházásstatisztika.

A kereskedelmi okmányokat használták fel a teherszállítási statisztika összeállításához. A teherárúk összes útját úgy számították ki, hogy a szállított teherárúk mennyiségét megszorozták a szállítási út távolságával. A mérés tonnakilométerben (a tengeri szállítás esetében tonnamérföldben) történt.

Az áruszállítási formák lehetnek közvetlen vagy összetett formák. Közvetlen szállítás esetén a szállítandó árut ugyanaz a közlekedési eszköz szállítja átrakodás nélkül. Az összetett áruszállítási forma (intermodális szállítás) esetében egy adott áru szállításában több közlekedési eszköz vesz részt: például a vasúton szállított áru feladási, illetve lerakási helyén nincsen iparvágány, a fuvarozás közúton történik (*Szilágyi, 1961*).

A vasúti statisztikában megkülönböztettek tarifális (kereskedelmi) és forgalmi teljesítményi utat. Az elsőt kereskedelmi okmányok alapján minden egyes szállítmányra vonatkozóan külön számították ki, úgy, hogy a teheráru súlyát megszorozták a feladó és a rendeltetési állomás közötti távolsággal. A másodikat pedig úgy határozták meg, hogy a vonatvezető menetlevelének alapján a vonaton lévő összes teheráru súlyát megszorozták azon befutott vonalszakasz hosszával, amelyet a vonat rakományok súlyának megváltozása nélkül megtett (*Statisztikai Szemle, 1950*).

Az utasok által megtett összes út az utasszállítási teljesítmény nagyságát jellemzi, amelyet úgy határoztak meg, hogy az elszállított utasok számát megszorozták a kilométerben kifejezett tarifális távolságok összegével. A mértékegység az utaskilométer (tengeri forgalomban az utasmérföld) volt, ami az utasszállításban teljesített szállítási tevékenység mértékegysége, amely egy utasnak egy kilométer távolságra való elszállítását fejezi ki (*Statisztikai Szemle, 1950*).

Az 1950-es és az 1960-as években, de még az 1980-as években is a *Statisztikai Szemle* egyes számaiban sokat foglalkoztak a közlekedési vállalatok gazdaságosságával, valamint az önköltségszámítással (*Szilágyi, 1956, 1961; Komjáti, 1984*). *Szilágyi (1956)* például a szállítási távolság szerepének a közlekedési vállalatok gazdaságosságára gyakorolt hatását vizsgálta. Bemutatta, hogy a teherszállítási statisztika két alapvető teljesítménymutatót használ: a szállított súlyt (tonnában kifejezve), valamint a szállított súly és a megtett út összetett mutatóját (tonnakilométerben). Az árutonna-kilométer egy tonna tömegű áru egy kilométer távolságra való elszállítását jelenti. Ez olyan összetett teljesítmény, amelyet a szállított súly és a szállítási távolság egyaránt befolyásol. Az átlagos szállítási távolság – közvetlenül vagy közvetve – a közlekedésnek szinte valamennyi teljesítményi mutatóját befolyásolja.

Major (1982) szerint az 1970–1975 közti időszakot a szállítási túlfűtöttség jellemezte: az év végi igények kielégítése átcsúszott a következő évekre, a szállítási igényeket nagyrészt az 1970-es árvíz 1971. évi utóhatásaival, a beruházási tevékenység változásaival, illetve 1973–1974-ben a cserearányromlás kompenzálását célzó exportszállítások növelésével lehet kapcsolatba hozni.

A hivatalban 1976-ban készült módszertan szerint a közlekedés fogalmát elméletileg meg kell különböztetni a szállítás fogalmától (*KSH, 1976*). A közlekedés fogalmába tartozónak tekintendők a személy vagy rakomány nélküli üres járatok is, míg szállítás alatt csak az értendő, amikor a jármű személyeket vagy dolgokat

továbbít. A gyakorlatban azonban a statisztikusok nem tettek különbséget a teli és az üres járatok között, mert a járművek üres mozgatása is a szállítás érdekében történt.

A közlekedés (szállítás) fogalmába tartozott többek között a vállalatok, az üzemek és a szövetkezetek, szervek egymástól távol eső üzemegységeinek, telephelyeinek egymás közötti, valamint a lakosság részére végzett áru- (termék-) szállításai, valamint a nemzetközi áru- és személyszállítás, továbbá a személyek tömeges helyváltoztatása tömegközlekedési vagy egyéni közlekedési eszközökkel. A szállítási tevékenységet az értékalkotásban részt vevő, a nemzeti jövedelemhez hozzájáruló termelőtevékenységként, anyagi szolgáltatásként határozták meg az MPS (*Material Product System* – anyagi termelés rendszere) népgazdasági mérlegrendszerben (Hüttl–Pozsonyi, 2018). Az áru- és személyszállítást a szállítási ágazatba tartozó vállalatok főtevékenységének tekintették, míg a más ágazatokba sorolt vállalatok szállítási tevékenységét melléktevékenységként határozták meg, mivel alapvetően a saját belső vállalati szállítási igényeiket elégítették ki. A közhasználatú és a nem közhasználatú közlekedést a közlekedési eszközök igénybevételi lehetősége alapján határolták el egymástól. A közhasználatú közlekedés azt a bárki által igénybe vehető tevékenységet jelentette, amely a szabályszerűen közüzeti díjtételek és a szállítási, utazási feltételek szerint alapvetően a szállítási ágazatba sorolt vállalkozások alapfeladata volt. 1968. január 1-jéig csak a szállítási ágazatba sorolt vállalatok és szövetkezetek végezhetek közhasználatú közlekedési tevékenységet, ezt követően a közületek (vállalatok, szövetkezetek, intézmények) is kaptak engedélyt arra, hogy a tulajdonukban lévő közúti teherjárművekkel – kihasználva a szabad kapacitásaikat – mások számára is fuvarozzanak. Bár ezt is közhasználatú tevékenységnek tekintették, gyakorlati okokból úgy döntöttek, hogy a statisztikai megfigyelést nem célszerű kiterjeszteni erre a szegmensre, annak ellenére sem, hogy a volumene folyamatosan nőtt. A fő indok az volt, hogy ez nem rendszeresen ismétlődő tevékenység, nagyságrendje nem meghatározó, áru-tonna-kilométerben kifejezve a közhasználatú áruszállítás mintegy 2,5%-át tette ki. A közhasználatú közlekedési feladatokat az 1976. január 1-jétől érvényes egységes ágazati osztályozási rendszer szerint az alábbi szakágazatokba sorolt vállalkozások látták el (2. táblázat). A csővezetékes szállítást (kőolaj és termékei, valamint gáz csővezetéken történő továbbítását jelenti, a fogyasztói elosztóhálózat és az üzemeken belül történő szállítások nélkül) csak 1975-től sorolták a közhasználatú közlekedéshez, mivel korábban nem önálló, a szállítási ágazatba sorolt vállalatok végezték a csővezetékes szállítást. A nem közhasználatú közlekedés az áruszállítás esetében a közületi áruszállításokat, a személyszállítás esetében a közületi és a magántulajdonban lévő járművek szállításait tartalmazta.

2. táblázat

Egységes ágazati osztályozási rendszer 1976. január 1-jétől
Sector classification system from January 1, 1976

Kód	Szakágazat megnevezése
4111	Közforgalmú vasutak (áru- és személyszállítás, vasutak üzemeltetéséhez szükséges saját eszközök, építmények, berendezések, pályák fenntartása és javítása)
4121	Célfuvarozás (egy-egy meghatározott főhatóság alá tartozó vállalatok, szervek közötti áruszállítási szükségleteinek kiegészítése)
4122	Vegyes gépjárműközlekedés (közúti áru- és személyszállítási feladatok ellátása, közúti gépjárművek üzemeltetése)
4131	Közúti villamosközlekedés (olyan helyi tömegközlekedési vállalatok személyszállítási tevékenysége, amelyek csak villamospályát és -járműveket üzemeltetnek)
4132	Vegyes városi közlekedés (olyan helyi tömegközlekedési vállalatok személyszállítási tevékenysége, amelyek a személyszállítás ellátására autóbuszokat, villamosokat, trolibuszokat, metró, helyiérdekű vasúti szerelvényeket és hajókat is üzemeltetnek)
4133	Taxiközlekedés (személygépkocsikkal végzett személyszállítás)
4141	Hajózás (a folyókon és a tavakon végzett áru-és személyszállítás, valamint tengeri áruszállítás, vízi közlekedési eszközök üzemeltetése)
4151	Légi közlekedés (áru- és személyszállítás, repülőgépek üzemeltetése)
4161	Csővezeték szállítás (kőolaj és gáz csővezetéken történő szállítása)

Forrás: KSH (1976).

A közhasználatú közlekedési statisztika megfigyelése kiterjedt:

- a teljesítményekre (szállítási és üzemi teljesítmények);
- a technikai felszereltségre (járműállomány és pályaállomány);
- a műszaki és gazdasági mutatókra;
- a díjbevételekre (fuvardíjbevételek, menetdíjbevételek, tarifaváltozások).

A közlekedési statisztika 1976-tól kiterjedt a nem közhasználatú szállítási teljesítmények megfigyelésére is (a legfőbb mutatókra folyamatosan és teljeskörűen), ezért a szállítási teljesítmények a közlekedés egészére rendelkezésre álltak. Ugyanakkor a közületi áruszállítások esetében nem terjedt ki a megfigyelés az üzemi teljesítményekre és a műszaki-gazdasági mutatókra.

Az áruszállítási teljesítmények természetes mutatói:

- szállított áruk súlya (tonnában);
- árutonna-kilométer (a szállított árusúly és a szállítási távolság szorzata, egy árutonna-kilométer egy tonna árunak egy kilométer távolságra történő szállítása).

Ez utóbbi mutató a legalkalmasabb az időbeli összehasonlításra, mert még a magasabb aggregáltsági szinten sem tartalmaz halmozódást. A szállított áruk súlya mutató már tartalmazhat bizonyos mértékű halmozódást, ami a kombinált szállítástól ered, mivel ott a részt vevő járműfajták mindegyikénél figyelembe veszik.

A személyszállítási teljesítmények naturális mutatói:

- szállított utasok száma (fizető és díjmentesen utazók száma együtt);
- utaskilométer (a szállított utasok számának és utazásuk távolságának szorzata, egy utaskilométer egy utas egy kilométer távolságra történő szállítása).

A szállított utasok számában fokozottan lehetséges halmozódás a többféle jármű használata, azaz az átszállások miatt, míg az utaskilométer a magas aggregátsági szintjén is mentes a halmozódástól.

A statisztikai megfigyelés az áru- és a személyszállítási teljesítményeknél egyaránt a magyar járművekkel végzett teljesítményekre irányultak, függetlenül attól, hogy belföldön vagy külföldön végezték-e a szállítást.

A közhasználatú közlekedés szerkezete (3. és 4. táblázat) a szállítási munkamegosztást tükrözte vissza. A közlekedési vállalatok többféle közlekedési eszközt üzemeltettek, ezért a tevékenység jelentette a csoportosítás alapját. Bár ez eltért az egyes vállalatok szakágazat szerinti besorolásától, a különböző szakágazatok teljesítményeiből az azonos közlekedési eszközök által elért teljesítményeket szintetikusabban lehetett bemutatni.

2. táblázat

Közhasználatú áruszállítási teljesítmények szerkezete
Structure of public goods transport performances

1. Vasúti közlekedés
1.1. Közforgalmi vasutak
1.2. Helyiérdekű vasút
2. Közúti közlekedés
2.1. Tehergépkocsi-közlekedés
2.2. Szekérfuvarozás
2.3. Közúti villamos közlekedés
3. Vízi közlekedés
3.1. Folyami és tavi hajózás
3.2. Tengerhajózás
4. Légi közlekedés
5. Csővezetékes szállítás
6. Közhasználatú áruszállítás összesen

A vasúti és a csővezetékes szállítás teljesítményei tartalmazzák az ország területén lévő közhasználatú vasútvonalakon és a csővezetékes hálózaton végzett összes (belföldi és nemzetközi) árutovábbítást. A közúti, a vízi és a légi közlekedés áruszállítási teljesítményei a közlekedési vállalatok és szövetkezetek tulajdonában lévő járművekkel belföldön és külföldön végzett áruszállításait tartalmazzák.

A vasúti közlekedés személyszállítását teljes egészében távolsági személyszállításként vették figyelembe, függetlenül attól, hogy bizonyos vonalszakaszokon a

MÁV és a helyi érdekű vasút (HÉV) a főváros közigazgatási határain belüli szakaszokon helyi személyszállítási feladatokat is ellátott, ezeket egymástól nem lehetett szétválasztani. A vasúti személyszállítás teljesítményei az ország területén lévő közhasználatú vasútvonalakon bonyolított összes személyszállítást tartalmazták: belföldről belföldre, belföldről külföldre (a kiindulási helytől a kilépési határállomásig), külföldről belföldre (a belépési határállomástól a belföldi úti célig) és az országban áthaladó tranzit (a belépési és a kilépési határállomás között).

3. táblázat

Közhasználatú személyszállítási teljesítmények szerkezete	
<i>Structure of public passenger transport performances</i>	
I. Távolsági személyszállítás	
1. Vasúti közlekedés	
1.1.	Közforgalmi vasutak
1.2.	Helyi érdekű vasút
2. Közúti közlekedés	
2.1.	Autóbusz (Volán-autóbuszok távolsági forgalma)
2.2.	Taxiközlekedés turaforgalma ^{a)}
2.3.	Közúti villamos közlekedés
3.	Vízi közlekedés (távolsági forgalma)
4.	Légi közlekedés
5. Távolsági személyszállítás összesen	
II. Helyi személyszállítás	
1. Villamos	
2. Autóbusz (tanácsi autóbuszok és Volán-autóbuszok helyi forgalma)	
3. Taxiközlekedés helyi forgalma	
4. Vízi közlekedés (BKV vonaljáratú hajó és MAHART helyi hajó)	
5. Helyi személyszállítás összesen	
I+II. Közhasználatú személyszállítás összesen	

a) A taxiközlekedés turaforgalma a helyiségek (például városok) közötti forgalmat jelentette.

A közúti, a vízi és a légi személyszállítási teljesítményekhez a közlekedési vállalatok járműveivel a belföldön és a külföldön bonyolított személyszállítások adatait gyűjtötték be. A vízi szállítás esetében a helyi teljesítmények adatait a közlésekben technikai okok miatt a távolsági személyszállítás adatainál szerepeltették. A helyi tömegközlekedés személyszállítási teljesítményadatait területi bontásban is vizsgálták és közölték a kiadványokban az 5. táblázat szerint. Az akkori besorolás szerint a villamos, metró, autóbusz és hajó tartozott a helyi személyszállítási teljesítményekhez.

4. táblázat

A helyi tömegközlekedés személyszállítási teljesítményének területi bontása
Territorial breakdown of passenger transport performance of local public transport

Budapesti tömegközlekedés
– villamos
– metró
– autóbusz
– hajó
Vidéki tömegközlekedés
– villamos (Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely)
– autóbusz
o ebből a városokban
– hajó a Balatonon
Helyi tömegközlekedés összesen

A személyszállítási teljesítményeknél az alábbi sajátos csoportosításokat is alkalmazták:

- Vasúti személyszállítás: vonatonemek, kocsiosztály, utazási távolság, jegyfajták szerint
- Közúti személyszállítás: a közlekedési vállalatok felügyeleti hatósága, a járatok jellege szerint az autóbusz-közlekedésnél (menetrend szerinti, szerződéses, külön járatok)
- Vízi személyszállításnál: a folyókon és a Balatonon történt személyszállítások, valamint a járatok jellege (menetrend szerinti, kiránduló, séta- és egyéb járatok)

A közhasználatú áruszállítás adatait csoportosították a forgalom jellege szerint is a vasúti, a közúti, a vízi és a csővezetékes szállítás esetében. Ez alól kivétel volt alacsony volumene miatt a légi áruszállítás:

- belföldi forgalomban végzett áruszállítás;
- behozatali (import-) forgalomban végzett áruszállítás;
- kiviteli (export-) forgalomban végzett áruszállítás;
- átmenő (tranzit-) forgalomban végzett áruszállítás.

A közhasználatú áruszállítás teljesítményeit áruosztály szerinti csoportosításban is gyűjtötték. Az adatok a vasúti, a tehergépkocsi- és a vízi közlekedés fizetős fuvarjaira vonatkoztak. A csoportosítás az egységes közlekedési árunómenklatúra szerint történt, ezt 1967. január 1-jétől vezették be a közlekedési vállalatoknál, célja az volt, hogy lehetőséget biztosítson az adatok összehasonlítására a hasonló jellegű nemzetközi osztályozásokkal, valamint összhangban legyen a hazai díjszabási árunómenklatúrával. A következő osztályokat tartalmazta: kocsirakományárúk, darabárúk, különleges díjszabású áruk, tehertaxi, boyszolgálat szállítványai.

Az áruszállítási teljesítmények számbavételének alapja a fuvarokmányok (fuvarlevél, menetlevél) voltak. A személyszállításnál az eladott menetjegyekről készült kimutatásokat vették figyelembe, a személyszállító taxiknál a menetlevél, míg a hajóknál a kapitányi jelentés szolgált az adatok alapjául. Ez utóbbi tartalmazta az egyes kikötőkben beszállt és kiszállt utasok számát, valamint a kikötők közötti díjszabási távolságot.

A vasút nemzetközi utasforgalmában a beutazó és a tranzitutasoknál az utasok számát és az utaskilométer-teljesítményt a szomszéd országok vasúti társaságaival történt devizaelszámolásokról kalkulálták ki.

Az adatszolgáltatók egy része közvetlenül a KSH-nak küldte el a kérdőíveket. A vasúti közlekedés adatait a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) Vasúti Főosztálya, a Volán-vállalatok adatait a Volán Tröszt összesítve adta át a KSH-nak. A nem közlekedési, hanem más minisztériumok alá tartozó vállalatok adatait a felügyeletet ellátó tárcák küldték meg, amennyiben több vállalkozás volt érintett, akkor adataikat összesített formában adták át a KSH-nak.

1976-ban egy havi, három negyedéves, egy féléves és tizenhárom éves adatgyűjtés irányult a közhasználatú közlekedés tevékenységeinek megfigyelésére.

Az 1970-es évek egyik legjelentősebb fejlődése a statisztikai rendszeren belül az infrastruktúrát érintette, a számítógépek és a számítástechnika bevonult a statisztikába, az adatbázisrendszerek tervezése, kialakítása a mindennapi munka részévé vált (*Végyári, 1988*).

Kérégyártó és Mundruczó (1986) szerint a korábbi évtizedek alatt Magyarországon mind a személy-, mind az áruszállításban eltért egymástól a szükséglet és a teljesítmény. A teljesítménynek volt olyan része, amely nem valós szükségletet elégített ki (például keresztszállítások, hiányjelenségekből származó többlet szállítási teljesítmények). Ugyanakkor kapacitáshiány miatt nem realizált szükségletekre is bőven találtak példát. Egy korábbi felmérés becslése szerint a vasútnál például a kényszervárakoztatott, átterelt és megsemmisült szállítási igény 1978-ban 9,7, 1981-ben 4,2%-át tette ki a tényleges teljesítménynek.

A statisztikai információs rendszer a közlekedési ágazatról értelemszerűen csak teljesítményadatokat tart nyilván, hiszen a rendszeres statisztikai megfigyelés tárgya nem a szükséglet, hanem maga a teljesítmény.

1945 után megtörtént az egységes személyszállítási statisztika kialakítása, így a közhasználatú személyszállítás teljes körű megfigyelése, valamint a két fő naturális mutató (a szállított utasok száma és az utaskilométer-teljesítmény) azonos módszertan szerinti számbavétele. Az 1960-as években a teljesítménymutatókat egységesen a menetjegyek alapján számították és a korábbi időszakoktól eltérően már az összes utast figyelembe vették, ezen belül a kedvezményes, szabadjeggyel utazók számát reprezentatív módon, tapasztalati adatok kialakításával állapították

meg. A közlekedés fejlesztése érdekében szükségessé vált a személyszállítás volumenének figyelemmel kísérése mellett a műszaki-gazdasági mutatók és a járműállomány részletes megfigyelése is. A közlekedési vállalatok saját belső statisztikái és az egyes üzemegységek irányításához is szükséges üzemviteli statisztikák is folyamatosan fejlődtek a tevékenységek jobb és gazdaságosabb ellátásának érdekében. Az üzemviteli statisztikák módszertana is változott, egyre inkább előtérbe kerültek az utasok térbeni és időbeli forgalmának vizsgálatára irányuló reprezentatív felmérések, amelyek többek között a menetrendek kialakításának alapjául szolgáltak. A személyszállítás bővülésével és differenciálódásával együtt jelentkezett az igény a statisztika felé arra, hogy olyan új csoportosításokat hozzon létre, amelyek lehetőséget adnak az utasforgalom jellegének és a bővülés okainak megismerésére és bemutatására:

- helyi és távolsági,
- rendszeres és esetenkénti,
- belföldi és nemzetközi.

A városi forgalom mérésére találunk példát ebből a korszakból is. *Pálos (1967)* ismertette az 1963. évi forgalomszámlálás eredményét, amely során a személygépkocsikkal megtett utak nagyságát, valamint az átlagos utasszámot kívánták meghatározni. Ezeket az adatokat ugyanakkor évkönyvekben nem publikálták.

A hivatal tájékoztatási portfóliójában fontos szerepet töltöttek be a szakmai (ágazati) évkönyvek is. 1971. december 28-án jelent meg a Statisztikai Időszaki Közlemények sorozatban az 1970. évi és az azt megelőző két évtizedre visszatekintő idősoros adatokat tartalmazó *Közlekedési és hírközlési évkönyv*. Részletes, tizenhárom fejezetből álló gazdag szakmai tartalma és az 1950-től, 1960-tól induló hosszú idősorai átfogó áttekintést nyújtottak a közlekedés „népgazdasági” ág helyzetéről (nemzeti jövedelem, állóeszközök, beruházások, munkaügyi adatok) a felhasználók számára. Minden közlekedési módozatra (vasút, közút, vízi, légi és csővezetékes szállítás), illetve ezen belül az áru- és a személyszállítás teljesítménymutatóira, az infrastruktúra (pálya- és járműállomány, országos közutak) állapotára is közölt adatokat. Külön fejezetekben szerepelt a belföldi áruszállítás tárgyevi tarifaindexének, valamint az áruszállítás árucsoportok szerinti teljesítményének alakulása a főbb közlekedési ágak szerint. A szakmai évkönyv részét képezte az önálló *Hírközlés* fejezet, döntően a postaszolgálattal, a postaforgalommal, illetve a táviró- és a távbeszélőszolgálattal kapcsolatos adattartalommal. A közlekedési balesetek adatai és a nemzetközi mutatók is külön-külön fejezetet kaptak. Az 1980. évi adatokat tartalmazó évkönyv már nem a Statisztikai Időszaki Közlemények sorozatban, hanem önálló kiadványként jelent meg. Az 1979-es évkönyvben a fogalmak magyarázata önálló fejezet lett, továbbá felsorolásra kerültek az egyes alágazatokban működő, a szállítás, hírközlés népgazdasági ágba tartozó vállalatok és szövetkezetek. 1984-ben és 1985-ben *Közlekedési, posta és távközlési évkönyv*,

míg 1986 és 1988 között *Közlekedési évkönyv* címen jelent meg. A hivatal utoljára 1990-ben adta ki az 1989. évi adatokat tartalmazó *Közlekedési, posta és távközlési évkönyvet*. Ebben a kötetben közöltek először *Kisvállalkozások* fejezetcím alatt a 300 és annál kevesebb főt foglalkoztató közlekedési szervezetek számára, járműállományára, szállítási teljesítményére vonatkozó adatokat.

A szakmai adattárak – közöttük a közlekedés és hírközlés ágazatokról készült – évkönyvek szerepét első alkalommal az 1990. évről összeállított *Gazdaságstatisztikai évkönyv, 1990* című, 1991-ben megjelent kiadvány vette át, amely a nemzetgazdaság anyagi ágainak teljesítményei mellett többek között a gazdasági szervezetek számára, a beruházás-, ár-, külkereskedelem-, pénzügystatisztika főbb mutatóira, a számítástechnika alkalmazására vonatkozó adatokat is közölt.

A KSH 1987-ben publikálta a Kereskedelmi és Közlekedési Statisztikai Főosztálya által első alkalommal készített, az osztrák és a magyar áruszállítási tevékenység összehasonlításáról szóló elemzést. Az 1980–1985. évi adatokon keresztül mutatták be a két ország közlekedési hálózatát, a járműállományt, valamint az egyes közlekedési ágak, illetve a közlekedési és a nem közlekedési vállalatok közötti, továbbá a hazai és a külföldi közlekedési eszközök szerinti munkamegosztást. Az elemzés készítésénél a szerzők törekedtek arra, hogy az összehasonlítás tükrözze azokat a különbségeket a szállítási teljesítményekben, amelyek a két ország eltérő gazdasági fejlettségéből adódtak. A kiadványban nagy hangsúlyt kapott a nemzetközi szállítások teljesítményének bemutatása szállítási áganként és a forgalom irányai szerint. A szállítási igényesség alakulását leíró fajlagos mutatókon keresztül sikerült bemutatni a szállítási ágazat komplex jellegét, kapcsolódását a többi nemzetgazdasági ághoz. Az összehasonlítás készítésénél azokat a mutatókat alkalmazták, amelyeket az Európai Gazdasági Bizottság (EGB) szállításstatisztikai szakértő csoportja dolgozott ki és az Európai Statisztikusok Értekezlete által elfogadott módszerek alapján állították össze. Az összehasonlítás eredményességét megalapozta, hogy a naturális mutatók rendelkezésre álltak a szállítás statisztikai adatgyűjtésekből (*KSH, 1987*).

3. Szállításstatisztika a rendszerváltás után

Az 1980-as évek gazdasági és jogi változásai új helyzet elé állították a gazdaságstatisztikát. A korábbi időszakhoz képest a magántevékenység állampolgári jog lett (megszűnt az engedélyek kiadásában a hatósági mérlegelés), így több ágazatban (ipar, építőipar, kereskedelem, egyéb piaci szolgáltatások), ezen belül a közlekedésben is dinamikus gyors fejlődés következett be (*Véghvári, 1988*).

5. táblázat

A közlekedés, a szállítás, a posta és távközlési tevékenységek statisztikai adatgyűjtéseinek száma a végrehajtás éve és a főbb szakmai területek szerint

Number of statistical data collections for transport, transport, post and telecommunications activities by year of implementation and by main professional areas, pcs

(darab)

Szakmai terület	A KSH elnöke által elrendelt kötelező adatgyűjtések			Országos Statisztikai Adatgyűjtési Program (OSAP)			
	1986	1991	1991/ 1992	1993	2004	2014	2024
Vasúti közlekedés/szállítás	3	1	1	2	1	4	4
Közúti és városi közlekedés	2	2	2	2	2	2	3
Gépjárműforgalom a nemzetközi közlekedésben	4	3	3	3	1		
Vízi közlekedés	6	4	4	4	2	1	1
Légi közlekedés/szállítás	1 ^{a)}	1 ^{a)}	1	1	3	2	2
Csővezetékes szállítás	2	1	1	1	1	1	1
Több szállítási módozatot érintő áru- és személyszállítási teljesítmények	2	2	2	3	4	2	1
Országos közutak, közúti jármű-állomány; a közúti járműforgalom-számlálás fontosabb adatai	4			1			
Közlekedési balesetek	2	2	(2) ^{b)}	(2) ^{b)}	1	2	
Posta és távközlés	3	3	3	3	2		2
A közlekedés, posta és távközlés valamennyi, illetve több alágazatára és szakágazatára vonatkozó beszámolójelentések	8	2	1				
Összesen	37	21	18	20	17	14	14

a) A MALÉV éves adatai és a ferihegyi közforgalmú repülőtér forgalma.

b) A közlekedési balesetek adatgyűjtései az 1991-re és 1992-re vonatkozóan a KSH által elrendelt adatgyűjtések között a *Szociális statisztika*, az 1993. évi OSAP-ban a KSH fejezetén belül a *Baleset-, tűzkár-, vagyronvédelem-statisztika* alfejezetben szerepeltek.

Forrás: szerzői kigyűjtés a *Statisztikai Közöny* (1990, 1991, 1992, 2003) és a *Magyar Közöny* (2013, 2023) alapján.

1987-ben a kormány új, rövid távú gazdasági-politikai stabilizációs programot fogadott el, amely új követelményeket támasztott a statisztika iránt is. A hivatal, igazodva a megváltozott viszonyokhoz, 1987-ben az egész állami statisztikai rendszerre (beleértve a társszervek által elrendelt és végrehajtott adatgyűjtéseket is) kiterjedő, minden tárgykört érintő felülvizsgálatot hajtott végre. Ennek célja az volt, hogy 1988-tól az adatszolgáltatói terhek érdemlegesen csökkenjenek, reálisabb feldolgozási igények és gyorsabb információszolgáltatás valósulhasson meg. Több adatgyűjtést módosítottak negyedéves, éves gyakoriságúra, így a közlekedésszisztián belül az áru fuvarozás és a vasúti járműállomány megfigyelésének területét érintették a módosítások (*Nyitrai, 1987*). Az adatgyűjtések számának időbeli alakulását a 6. táblázat mutatja be.

Az 1980-as évek végéig közlekedési, szállítási tevékenységet jellemzően az ágazatba sorolt állami nagyvállalatok, szövetkezetek és szervezetek végeztek, statisztikai megfigyelésük döntően teljes körű volt. 1988. december végén a közlekedés ágazatban 146 jogi személyiségű gazdasági szervezetet tartottak nyilván, egy évvel később számuk közel a duplájára (288 szervezet) nőtt (8. táblázat). A növekedést alapvetően a közúti közlekedés alágazatban bejegyzett korlátolt felelősségű társaságok jelentették. Az 1991. évi kötelező, az egyes szállítási módok teljesítményeit megfigyelő évközi gyakoriságú adatgyűjtések az 50 főnél többet foglalkoztató vállalatokra, szövetkezetekre és jogi személyiségű gazdasági társaságokra irányultak. A jellemzően részletes adatokat tartalmazó árunemek szerinti kérdőívet a vasúti, a közúti, a vízi és a légi áruszállítást végző, 300 és annál több főt foglalkoztató gazdasági szervezeteknek kellett kitölteni. A közúti járművek szállítási és fuvarozási tevékenységének évenkénti teljes körű megfigyelése helyett az adatszolgáltatók köre a közúti járművet üzemeltető, reprezentatív kiválasztott gazdasági társaságokra módosult.

A rendszerváltás követően az 50 és kevesebb főt foglalkoztató vállalatok, szövetkezetek és jogi személyiségű gazdasági szervezetek számára külön, éves gyakoriságú, ún. szűkített tartalmú (azaz egyszerűbb és kevesebb mutatót tartalmazó) kérdőív készült.

A piactudományra történő átalakulás folyamatában a bővülő gazdálkodási és tulajdonosi formák keretei között a közlekedési ágon belül leginkább a közúti áru- és személyszállítási alágazatban alakultak nagyszámban, de kevés foglalkoztatottal működő, jogi személyiség nélküli gazdasági szervezetek (például betéti társaságok, egyéni vállalkozások).

A hivatal a közúti teherszállítást végző vállalkozások belföldi áruszállítási tevékenységének mérése érdekében 1995. július 1-jétől egy alapjaiban új rendszerű évközi, mintavételi eljárásra alapozott adatfelvételt indított el. Az adatszolgáltatói terhek csökkentését is figyelembe vevő megoldás módjai eltértek az addig alkal-

mazott statisztikai gyakorlattól. A megfigyelés a tehergépkocsit, vontatót üzemeltető gazdasági tevékenységet végző szervezetekre és az egyéni vállalkozókra terjedt ki. A megfigyelési egységet a Magyarországon üzemben lévő, legalább 1 tonna teherbírású közúti gépjárművek, a tehergépkocsik és vontatók jelentették, amelyek kiválasztása a BM Adatfeldolgozó Hivatal Országos Közúti Gépjárműnyilvántartása alapján történt. A mintába bekerült gépjárművek üzembentartóinak évente négy negyedéven keresztül, de azon belül mindössze egy-egy hétig kellett részt venni az adatszolgáltatásban, minden negyedévnek az azonos kijelölt hétben. A gyűjtött szállítási adatok alapbizonylatait a menetlevelek, fuvarokmányok jelentették.

1998-tól a közúti áruszállítás adatai a szállítási ágazatokba sorolt társas vállalkozások és egyéni vállalkozók 1 tonna vagy annál nagyobb teherbírású közúti áruszállító gépjárműveinek szállítási-szolgáltatási és saját számlás teljesítményeit tartalmazzák. A megfigyelés rétegzett mintavétellel, véletlenszerűen kiválasztott reprezentatív minta alapján történt. Az adatokat a forgalomban lévő közúti áruszállító gépjárművekre teljeskörűsítették (*KSH, 1998, 496. o.*).

2002-től a közúti áruszállítási adatok az áruszállítási szolgáltatást nyújtó, továbbá saját számlás szállítást végző szállítási ágazatba, illetve más ágazatokba tartozó vállalkozások és egyéni vállalkozók 3,5 tonna vagy azt meghaladó teherbírású közúti áruszállító gépjárműveinek teljesítményeit tartalmazzák (*KSH, 2021, 292. o.*).

A hivatal adatgyűjtési rendszerében a kötelezőként elrendelt közlekedés- és szállításstatisztikai kérdőívek az 1986. évre a közlekedés-, posta- és távközlés-statisztika, az 1991. évre a közlekedés-, az 1991/1992. évre a közlekedés-, posta-, idegenforgalom-statisztika, az 1993. évre a szállítás-, posta- és távközlés-statisztika témakör alatt szerepeltek. A 2004. évi OSAP-ban nem az egyes témakörök, hanem I. Közvetlen adatgyűjtések és II. Statisztikai célú adatátvételek, míg a 2014. évi adatgyűjtési programban Adatgyűjtések/Adatátvételek csoportosítása szerint kerültek felsorolásra.

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium a közlekedés és szállítás szakterületét érintően 1991-ben 34 darab igazgatásstatisztikai beszámolójelentést működtetett, majd 1993-ban az OSAP keretében 13-at. 2004-ben a Gazdasági és Kereskedelmi Minisztérium OSAP-fejezetében 12, 2014-ben a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 25 közlekedési és szállításstatisztikai jelentés adatgazdája volt.

A rendszerváltás során bekövetkezett gazdasági és társadalmi változások a statisztikai rendszer új alapokra történő helyezését is megkövetelték (*Lendvai, 1992*). Ekkor fogalmazták meg általános elvként, hogy kötelező érvényű adatgyűjtést csak törvény vagy kormányrendelet rendelhet el. A cél a felesleges párhuzamos-

ságok megszüntetése volt, valamint az adminisztratív adatállományok tárcák közötti, statisztikai célú átvételének áttekintése volt. Az OSAP összeállításáért és koordinálásáért a KSH a felelős.

Kollár (1992, 200–202. o.) ismerteti, hogy 1992. január 1-jével lépett életbe a tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszerének (TEÁOR) új változata. Az új osztályozási rendszer megkövetelte az 1992-es év, mint Janus-év kétféle feldolgozását, ami jelentős adatgyűjtési és feldolgozási többletmunkát igényelt 1991-re és 1992-re. Az akkori adatgyűjtési rendszert az a havi és negyedéves mutatószámrendszer határozta meg, amely fontos volt a rövid távú operatív (kormányzati) döntésekhez. A 7. táblázat mutatja a szállítás, posta negyedéves mutatószámrendszerét.

7. táblázat

A szállítás, posta témakörre vonatkozó negyedéves mutatószámrendszer

Quarterly indicator system for the topic of transport and post

1. Szállítás, posta
1.1. Áruszállítás
Ezen belül:
belföldi
export
import
átmenő és az országot nem érintő
1.2. Személyszállítás
Ezen belül:
távolsági
helyi
1.3. Nemzetközi közútigépjármű-forgalom
1.4. Posta fontosabb teljesítményei
1.5. Halálos közlekedési balesetek száma

Forrás: *Kollár (1992, 201–202.)*

Lendvai (1992, 950, 953. o.) ismerteti, hogy az 1993-ra javasolt adatgyűjtések közül a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium fejezetébe 29 OSAP tartozott, illetve 36 OSAP indítását tervezték a közlekedés témakörre vonatkozólag. A *Statisztikai Közlöny* alapján végül 35 OSAP indult el, amelyek közül 13 szerepelt a *Szállítás-, posta- és távközlés-statisztika* alfejezete alatt. *Lendvai (1995, 439. o.)* a rendszerváltás utáni gazdaságstatisztikai adatgyűjtések nehézségeiről is beszámol. 1994-ben 20%-ot tett ki a határidőre beérkező kérdőívek aránya a gazdaságstatisztikai adatgyűjtések esetében!

8. táblázat

A gazdasági szervezetek száma a rendszerváltás körüli években
Number of economic organizations in the years around the regime change

Gazdasági ág	Jogi személyiségű gazdasági szervezetek száma				Nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek ^{a)} száma		
	1988	1989	1992	1994	1989	1992	1994 ^{b)}
Nemzetgazdaság összesen	10 811	15 235	69 386	99 044	364 681	676 804	899 164
Ebből:							
Ipar	2 839	4 090	14 393	19 441	96 255	107 765	
Építőipar	1 586	2 294	9 161	9 527	54 312	70 716	
Közlekedés, posta és távközlés	147	291	1 934	3 774	15 810	62 165	
Ebből: közlekedés	146	288	1 849		45 775	62 042	
Ebből: közúti közlekedés	118	225	1 242		–	61 309	
Ebből: posta, távközlés	1	3	85		35	123	
Kereskedelem	979	2 350	25 439	35 678	102 643	222 532	

a) Működő nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek és egyéni vállalkozások száma összesen.

b) Nemzetgazdasági ág szerinti bontás nem áll rendelkezésre a *Magyar statisztikai évkönyv, 1994* alapján.

Forrás: saját gyűjtés a *Gazdaságstatisztikai évkönyv 1990, 1992 (KSH, 1991, 1994)* és a *Magyar statisztikai évkönyv, 1994* alapján.

Lendvai (1995, 439. o.) szerint 1980-ban 6860 társas vállalkozás működött hazánkban, ebből 55 a közúti szállításban. A *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (1992, 19. o.)* szerint ugyanakkor a teljes közlekedési ágban működött 47 jogi személyiségű gazdasági szervezet (és még 13 költségvetési szerv) 1980-ban. A 8. táblázatból látható, hogy 1989-ben már 15 ezer jogi személyiségű szervezet működött, amelyek száma 1992-re elérte a 69 ezret, 1994-re pedig a 99 ezret. A jogi személyiségű vállalatok közé tartozott a vállalat, a szövetkezet, a korlátolt felelősségű társaság, a részvénytársaság és egyéb szervezet. *Lendvai (1995, 439. o.)* 1994-re 800 vállalkozás működését említi a közúti szállításban, ugyanakkor a *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (1995, 25. o.) Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás adatai 1991, 1992, 1993, 1994* című kiadványa szerint összesen 2801 jogi személyiséggel rendelkező gazdasági szervezet működött (2555 a közlekedés, 246 a posta és távközlés ágazatokban). A 8. táblázatban a közlekedési, valamint a posta és távközlés ágazatra bemutatott adatok 1992-re és 1994-re eltérnek az előbb említett kiadvány adataitól, a különbségekre nem találunk magyarázatot, feltehetően a *Gazdaságstatisztikai évkönyv* és a *Magyar statisztikai évkönyv* összesen adata magában foglalta a raktározás ágazatban működő szervezeteket is. A nem jogi személyiségű gazdasági szervezetek közé a közkereseti társaság, a gazdasági munkaközösség, a betéti társaság, a szakcsoport, a pol-

gári jogi társaság, az ügyvédi oktató munkaközösség, a lakásépítő közösség tartozott, és a könnyebb áttekinthetőség miatt mi most idesoroltuk az egyéni vállalkozókat is, akik száma 1989-ben még 320 619, 1992-ben 606 207, 1994-ben pedig már 778 036 volt.

Az 1989-ben a *Magyar statisztikai évkönyv*ben publikált közlekedési szervezetek adatai a 300 és annál több főt foglalkoztató jogi személyiségű gazdasági szervezetek (vállalat, szövetkezet, jogi személyiségű gazdasági vállalat) adatát foglalták magába.

A vállalkozói adminisztratív terhek csökkentésére irányuló rövid- és középtávú kormányzati programról szóló 1133/2011. (V. 2.) Korm. határozat 6. e) pontja előírta, hogy „a tárcák tekintsék át statisztikai adatgyűjtéseik szervezését és hátterét, és folytassanak egyeztetéseket a feladatok a Központi Statisztikai Hivatal részére történő, a feladat ellátásának színvonalát megőrző módon történő átadására vonatkozóan annak érdekében, hogy az állami adatgyűjtések a lehető legalacsonyabb költséggel és leghatékonyabb módon kerüljenek lefolytatásra”. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a hivatal között 2013-ban megkezdett egyeztetések eredményeként 2014-ben megállapodás született az OSAP NFM fejezetében szereplő – a szállítás, közlekedés és az információ, kommunikáció szakstatisztikai területeket érintő – kötelező adatgyűjtések és statisztikai célú adatátvételek KSH által történő végrehajtása céljából. Az OSAP-ban továbbra is a *Minisztérium* fejezetben szerepeltek az adatgyűjtések, míg a végrehajtó a KSH lett. A hivatal hajtja végre a teljes statisztikai adat-előállítási munkafolyamatot, a kérdőívek begyűjtését és feldolgozását, az adatok átadását az adatgazda minisztérium részére, a hazai publikációk előállítását, valamint a nemzetközi adatszolgáltatási kötelezettségek teljesítését. 2014-ben az OSAP keretein belül az *NFM* fejezetben 22 közvetlen adatgyűjtés és 1 adatátvétel érintette a szállítás szakstatisztikát. 2019-től a szállításstatisztikai adatfelvételek (19) adatgazdája az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) volt, 2023-tól az *Építési és Közlekedési Minisztérium* (ÉKM) fejezetébe tartoznak (18).

Az adatgyűjtéseknél a gazdasági szervezetek kijelölése a gazdasági tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere (TEAOR) alapján történik. A 9. táblázat mutatja három számjegyű szinten a változásokat a TEAOR '03, a TEAOR '08 és a 2025. január 1-jétől hatályba lépő TEAOR '25 között.

9. táblázat

Szállítást érintő némenklatúraváltozások
Change of nomenclatures regarding transport

TEÁOR '88	TEÁOR '03	TEÁOR '08	TEÁOR '25
4 Közlekedés, posta és távközlés	I Szállítás, raktározás, posta, távközlés	H Szállítás, raktározás	H Szállítás, raktározás
41 Közlekedés	60 Szárazföldi, csővezetékes szállítás	49 Szárazföldi, csővezetékes szállítás	49 Szárazföldi, csővezetékes szállítás
411 Vasúti közlekedés	60.1 Vasúti szállítás	49.1 Helyközi vasúti személyszállítás	49.1 Vasúti személyszállítás
		49.2 Vasúti áruszállítás	49.2 Vasúti áruszállítás
412 Közúti közlekedés	60.2 Egyéb szárazföldi szállítás	49.3 Egyéb szárazföldi személyszállítás	49.3 Egyéb szárazföldi személyszállítás
413 Kötőpályás helyi közlekedés		49.4 Közúti áruszállítás, költöztetés	49.4 Közúti áruszállítás, költöztetés
416 Csővezetékes szállítás	60.3 Csővezetékes szállítás	49.5 Csővezetékes szállítás	49.5 Csővezetékes szállítás
414 Vízi közlekedés	61 Vízi szállítás	50 Vízi szállítás	50 Vízi szállítás
	61.1 Tengeri szállítás	50.1 Tengeri személyszállítás	50.1 Tengeri személyszállítás
	61.2 Belvízi szállítás	50.2 Tengeri áruszállítás	50.2 Tengeri és part menti áruszállítás
		50.3 Belvízi személyszállítás	50.3 Belvízi személyszállítás
		50.4 Belvízi áruszállítás	50.4 Belvízi áruszállítás
415 Légi közlekedés	62 Légi szállítás	51 Légi szállítás	51 Légi szállítás
	62.1 Menetrendszerű légi szállítás	51.1 Légi személyszállítás	51.1 Légi személyszállítás
	62.2 Nem menetrendszerű légi szállítás	51.2 Légi áruszállítás	51.2 Légi áruszállítás
	62.3 Űrszállítás		
417 Közlekedési jellegű szolgáltatás	63 Szállítást kiegészítő tevékenység, utazásszervezés	52 Raktározás, szállítást kiegészítő tevékenység	52 Raktározás, tárolás, szállítást kiegészítő tevékenység
	63.1 Rakománykezelés, tárolás, raktározás	52.1 Raktározás, tárolás	52.1 Raktározás, tárolás
	63.2 Egyéb, szállítást segítő tevékenység	52.2 Szállítást kiegészítő tevékenység	52.2 Szállítást kiegészítő tevékenység
	63.3 Utazásszervezés		52.3 Szállítási szolgáltatás közvetítése
	63.4 Szállítmányozás		
42 Posta és távközlés	64 Posta, távközlés	53 Postai, futárpostai tevékenység	53 Postai, futárpostai tevékenység
421 Posta és távközlés	64.1 Postai, futárpostai tevékenység	53.1 Postai tevékenység (egyetemes kötelezettséggel)	53.1 Postai tevékenység (egyetemes kötelezettséggel)
		53.2 Egyéb postai, futárpostai tevékenység	53.2 Egyéb postai, futárpostai tevékenység
			53.3 Postai, futárpostai tevékenység közvetítése
	64.2 Távközlés		

Forrás: KSH (1990, 2003, 2008, 2024) alapján saját szerkesztés.

Jelenleg az áruszállítási adatok a közúti, a vasúti és a belvízi áruszállítás kijelölt adatszolgáltatói, a csővezetékes szállítás és a légi szállítás ágazatokba sorolt gazdasági szervezetek, valamint a MOL Nyrt. szállítási szolgáltatási teljesítményeit tartalmazzák. Az adatgyűjtés a csővezetékes és a légi szállítási ágazatokba sorolt vállalkozásokra teljes körű (KSH, 2022, 292. o.).

A személyszállítási adatok a vasúti szállítás, az egyéb szárazföldi szállítás, a vízi szállítás (kivéve a révközlekedés) és a légi szállítás ágazatokba sorolt gazdasági szervezetek szállítási teljesítményeit tartalmazzák. Az adatgyűjtés a szállítási ágazatokba sorolt vállalkozásokra – az egyéb szárazföldi személyszállítás kivételével – teljes körű. Az egyéb szárazföldi személyszállítás ágazatba sorolt vállalkozásoknál 2011-ig az 1 főnél többet, 2011-től a 4 főnél többet foglalkoztatók adatait veszik figyelembe (KSH, 2022, 293. o.).

Mind a vasútvonal, mind a közúthálózat nagysága a mai napig a *Magyar statisztikai évkönyvekben* publikált adat, az utóbbi forrása a Magyar Közút Nonprofit Zrt. (KSH, 2022, 294. o.).

Magyarországnak az Európai Unióhoz történő 2004-es csatlakozásával az egyes szállítási módokra vonatkozó jogszabályi előírásoknak is meg kell felelnie. Jelenleg a vasúti személy- és áruszállítás, valamint infrastruktúra mérése negyedéves és éves adatgyűjtések keretében valósul meg. A vasúti áruszállítási adatok – az Európai Parlament és a Tanács 91/2003/EK rendeletének, valamint az azt módosító, a Bizottság 1192/2003/EK-rendeletének, továbbá az Európai Parlament és a Tanács 2018/643 számú rendeletének megfelelően – az ország területén működési engedéllyel rendelkező, valamennyi vasúttársaság vasúti szállítási teljesítményeit tartalmazzák (KSH, 2022, 292. o.).

A belvízi áruszállítási adatok az Európai Parlament és a Tanács 2018/974 számú, a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról szóló rendeletének megfelelően a magyar és a külföldi vízi járműveknek a belvizek magyarországi szakaszán végzett áruszállítási teljesítményeit tartalmazzák. Az árutonnakilométer-teljesítmény az elszállított árutömeg és a belvizek magyarországi szakaszán megtett kilométer szorzata (KSH, 2022, 293. o.).

A légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtést a 2003. február 27-i 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szabályozta, amely helyébe 2007-ben a Bizottság 158/2007/EK rendelete (2007. február 16.) lépett. Az utóbbi jogszabály előírja a közösségi repülőterek forgalmának mérését, aminek megfelelően történik a hazai adatgyűjtés (*Az Európai Unió Hivatalos Lapja*, 2007).

A közúti áruszállítási adatok mintavétellel történő mérését az Európai Parlament és a Tanács 70/2012 számú, a közúti áruszállítás statisztikájának adatgyűjtéséről szóló rendelet szabályozza (KSH, 2021, 292. o.).

4. Összefoglalás

Tanulmányunkban áttekintettük a szállításstatisztika magyarországi történeti fejlődését. A szállításstatisztika legrégebbi területe a vasúti és a vízi szállítás, valamint a postai szolgáltatás. A mérés kezdettől fogva kiterjed az infrastruktúrára és a teljesítményadatokra is. Az első statisztikai évkönyvekben kiemelt szerepet kapott a vasúti szállítás. Ugyanakkor megállapíthatjuk, hogy a szakterület mindig is igyekezett mérni az új jelenségeket. Az 1920-as években a személygépkocsik, a motorkerékpárok, a tehergépjárművek, az autóbuszok, a repülőgépek megjelenésével új szállítási módzatok alakultak ki. Az 1930-as években kiemelt figyelmet kapott a belvízi szállítás, valamint a vasúti és a belvízi szállítás közti átrakóforgalom mérése is. Az adatgyűjtések kialakításánál fontos szempont volt az adatszolgáltatói terhek figyelembevétele.

A második világháború után létrejöttek a szállításstatisztika teljesítményének mérésére a természetes mérőszámok és osztályozások. A motorizáció elterjedésével egyre nagyobb hangsúlyt kapott a közúti személy- és áruszállítás.

A piacgazdaságra történő átalakulás során a közlekedési ágon belül leginkább a közúti áru- és személyszállítási ágazatban alakultak nagy számban, de kevés foglalkoztatottal működő, jogi személyiség nélküli gazdasági szervezetek (például betéti társaságok, egyéni vállalkozások). Figyelembe véve az adatszolgáltatók terheit és a KSH emberi és anyagi erőforrásait, jelentős módszertani változtatásra volt szükség. A közúti járművek szállítási és fuvarozási tevékenységének teljes körű megfigyelése helyett az adatszolgáltatók köre a közúti járművet üzemeltető, reprezentatíván kiválasztott jogi személyiségű gazdasági szervezetekre, illetve nem jogi személyiségű gazdasági szervezetekre módosult.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás szintén hatott a szakstatisztika adatgyűjtési rendszerére, mivel a vasúti, a légi, a vízi személy- és áruszállítás, valamint a közúti áruszállítás megfigyelését rendeletben írják elő. A rendszerváltást követő időszakban lezajlott TEAOR-változások befolyásolták az adatgyűjtések során megfigyelt gazdasági szervezetek kijelölését.

Az adatszolgáltatói terhek csökkentése egyre hangsúlyosabbá vált, ugyanakkor szeretnénk megjegyezni, hogy ugyanezzel a problémával szembesültek már száz évvel ezelőtt is a statisztikusok. A szállításstatisztika speciális mutatóinak jellege miatt (például utaskilométer, árutonna-kilométer, pályahossz stb.) – a járműállományt kivéve – az adminisztratív adatok felhasználási lehetősége korlátozott. A digitalizációval értelemszerűen egyre nagyobb adatmennyiség keletkezik az adatszolgáltatóknál, különös tekintettel a személyszállítási ágazatokra. Véleményünk szerint az adatszolgáltatóknak arra kellene törekedniük, hogy az utas- és az utaskilométer-adatok becslése inkább mérőműszer és kevésbé az eladott jegyek,

bérletek segítségével történjen, és informatikai fejlesztések révén minél pontosabb és gyorsabban előállítható adat álljon rendelkezésre, amelyet a KSH aztán aggregált formában át tud venni.

Felmerül a kérdés, hogy vajon milyen fejlődési irányok várhatók a hazai szállításstatisztika területén. Véleményünk szerint négy fő fejlődési irány különíthető el:

1. A meglévő szállításstatisztikai területek részletesebb publikációja, újabb megfigyelési részterületek bevonása. Ilyen például a tehergépjárművek állományi adata mellett a futásteljesítményüknek a műszaki vizsgán rögzített kilométeróra-adatokon alapuló becslése. Az intermodális szállítás is egyre hangsúlyosabb kérdéssé válik, mérését egyelőre hátráltatja, hogy a kombinált fuvarozásról szóló irányelv rendelkezései elavultak, felülvizsgálatukra még nem került sor. Az uniós célok elérésének bizottsági nyomon követését ugyanakkor jelentősen hátráltatja a tagállami adatok hiánya (*Európai Számvevőszék, 2023*).
2. A szállításstatisztika tárgykörébe tartozó, korábban nem megfigyelt közlekedési eszközök forgalmi, állományi adatainak mérése, becslése. Erre példa a kerékpárok vagy az elektromobilitási eszközök (például e-roller) használatának becslése a helyi, helyközi közlekedésben és az áruszállításban (például kerékpáros futárok).
3. A szállításstatisztika és más szakstatisztikák (például turizmus, környezetstatisztika) szorosabb együttműködése alapján meglévő jelenségek új, komplex szemléletben való bemutatása. Erre példa a turisztikai térségeket érintő tömegturizmus (angolul overtourism) jelensége, amikor a sok turista zavarja már az ott élők nyugalma, valamint a megnövekedett gépjárműforgalom révén megnő a légszennyezés, a környezeti terhelés.
4. Új, innovatív adatok felhasználásával – akár kísérleti statisztikaként – havi, heti gyakoriságú indikátorok, mutatók előállítása. Ilyen lehet például a tehergépjárművek futásteljesítményének becslése az útdíjat ellenőrző kameraadatok alapján.

Mind a személy-, mind az áruszállítás esetében fontos a nemzetközileg is összehasonlítható adatok rendelkezésre állása. Az Eurostat, az OECD, az ITF és az UNECE rendszeresen gyűjti a szállításstatisztika teljes palettájára vonatkozó adatokat, ezeket az igényeket a hivatal igyekszik kielégíteni.

Irodalom

- Az Európai Unió Hivatalos Lapja (2007): A Bizottság 158/2007/EK rendelete (2007. február 16.) az 1358/2003/EK rendeletnek a közösségi repülőterek jegyzékének tekintetében történő módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg). [L. 2007049HU.01000901.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/158/oj)
- Buday L. (1901): *A M. Kir. Statisztikai Hivatal adatgyűjtéseinek magyarázata*. M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.
- Buday L. (1911) (szerk.): *A M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal munkássága (1871–1911). A hivatal fennállásának negyvenedik évfordulója alkalmából*. Magyar Statisztikai Közlemények, Új sorozat, 36. kötet, M. Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.
- Dányi D. (1964): Szemelvények a Fővárosi Statisztikai Hivatal történetéből. *Statisztikai Szemle* 42(3), 295–304.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1964/1964_03/1964_03_0295_0304.pdf
- Dobrovits S. (1929): A hivatalos statisztikai szolgálat új rendje. *Statisztikai Szemle*, 7(7), 792–799.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1929/1929_07/1929_07_0792_0799.pdf
- Európai Számvevőszék (2023): *Különjelentés: Intermodális áruszállítás, 08 2023*.
<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/intermodal-freight-transport-08-2023/hu/>
- Európai Unió, Egyesült Nemzetek Szervezete, International Transport Forum, OECD (2019): *Glossary for Transport Statistics*, 5th edition.
<https://www.itf-oecd.org/illustrated-glossary-transport-statistics>
- Fellner F. (1928): A kairói ülésen tárgyalt gazdaságstatisztikai kérdések. *Statisztikai Szemle*, 6(2), 247–252. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_02/1928_02_0247_0252.pdf
- Hüttl A. – Pozsonyi P. (2018): A nemzeti számlák története Magyarországon, I. rész – A kezdetektől a nemzetközi szabványok alkalmazásáig. *Statisztikai Szemle*, 96(2), 182–202.
<https://doi.org/10.20311/stat2018.02.hu0182>
- Kádas K. (1966): *A magyar közlekedési statisztika információrendszerének fejlődése, Statisztika I. (Bevezető fejezetek)*. Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Gazdasági Mérnöki Szakának jegyzete, Tankönyvkiadó, Budapest.
- Kádas K. (1967): A magyar közlekedési statisztika információrendszerének fejlődése. In: Magyar Közgazdasági Társaság Statisztikai Szakosztály: *A statisztikatörténeti szakcsoport ülésein elhangzott előadások, 1963–1982*.
- Kerékyártó Gy. – Mundruczó Gy. (1986): Áruszállítási szükségletek és teljesítmények. *Statisztikai Szemle*, 64(5), 481–493.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1986/1986_05/1986_05_0481_0493.pdf
- Kollár G. (1992): A Központi Statisztikai Hivatal új adatgyűjtési rendszere. *Statisztikai Szemle*, 70(3), 197–209.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1992/1992_03/1992_03_0197_0209.pdf
- Komjáti Z. (1984): Az áruszállítási teljesítmények vizsgálata. *Statisztikai Szemle*, 62(11), 1112–1124.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1984/1984_11/1984_11_1112_1124.pdf
- Kovács A. (1931): A Nemzetközi Statisztikai Intézet madridi (XX.) ülése. *Statisztikai Szemle*, 9(11), 1057–1069. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_11/1931_11_1057_1069.pdf
- Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (1992): *Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás adatai 1980, 1985, 1990, 1991. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Infrafüzetek 1*. Budapest.
- Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (1995): *Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás adatai 1991, 1992, 1993, 1994. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Infrafüzetek 12*. Budapest.

- Kővári L. (2007): A Fővárosi Statisztikai Hivatal tájékoztatási rendszere a XIX. század utolsó harmadában. *Területi Statisztika*, 2(1), 88–94.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1976): KSH Módszertani füzetek 15. *Közhasználatú közlekedési statisztika*. Készült a KSH Kereskedelmi és Közlekedési Statisztikai Főosztály Közlekedési és Posta Osztályán, KSH, Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1987): *Az osztrák és a magyar áruszállítási tevékenység összehasonlítása*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1990): *A tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere és a tevékenységek tartalmi meghatározása*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1991): *Gazdaságstatisztikai évkönyv, 1990*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (1994): *Gazdaságstatisztikai évkönyv, 1992*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2003): *A gazdasági tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere és a tevékenységek tartalmi meghatározása (TEÁOR '03)*. Budapest.
https://www.ksh.hu/teakor_menu
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2008): *Osztályozások – Gazdasági tevékenységek egységes ágazati osztályozási rendszere (TEÁOR '08)*. Budapest.
https://www.ksh.hu/docs/osztalyozasok/teakor/teakor08_struktura_2018_08_01.pdf
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2024): https://www.ksh.hu/osztalyozasok_teaor25
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2022): *Magyar statisztikai zsebkönyv, 2021*. Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH]: *Magyar statisztikai évkönyv 1871–2022. évi kiadásai*. Budapest.
- Lakatos M. (2003): A Központi Statisztikai Hivatal szervezete és működése, 1867–2002. *Statisztikai Szemle*, 81(5–6), 1–25.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/2003/2003_05-06/2003_05-06_466.pdf
- Lencsés Á. (2020): A statisztikai adatszabályozás módszerei a kezdetektől napjainkig Magyarországon. *Magyar Tudományos Akadémia Könyvtárának közleményei*, MTA Könyvtár és Információs Központ. KSH Könyvtár, Budapest. <https://doi.org/10.36820/kozlem.2020.1>
- Lendvai J. (1992): Az Országos Statisztikai Adatgyűjtési Program (OSAP) első tapasztalatai. *Statisztikai Szemle*, 70(11), 947–955.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1992/1992_11/1992_11_0947_0955.pdf
- Lendvai J. (1995): Az átmenet statisztikája, a statisztikai átmenet. *Statisztikai Szemle*, 73(6), 437–444.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1995/1995_06/1995_06_0437_0444.pdf
- Magyar Közlöny (2013): *A 2014. évre szóló OSAP-rendelet: A kormány 432/2013. (XI.18.) Korm. rendelete az Országos Statisztikai Adatgyűjtési Program adatgyűjtéseiről és adatátvételeiről szóló 288/2009. (XII.15.) Korm. rendelet, valamint a statisztikáról szóló 1993. évi XLVI. törvény végrehajtásáról szóló 170/1993. (XII.3.) Korm. rendelet módosításáról*. 2013(190), 2013. december 23. 82315–82334.
- Magyar Közlöny (2023): *A Kormány 529/2023. (XII. 1.) Korm. rendelete az Országos Statisztikai Adatfelvételi Program kötelező adatszolgáltatásairól szóló 388/2017. (XII. 13.) Korm. rendelet módosításáról*. 2023(172), 9372–9455.
- Major I. (1982): Szállítási feszültségek és a közlekedés fejlettségi szintje. *Statisztikai Szemle*, 60(8–9), 835–849.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1982/1982_08-09/1982_08-09_0835_0849.pdf
- Nyitrai F.-né (1987): A statisztikai rendszer korszerűsítése a változó gazdaság és társadalom szolgáltatásban. *Statisztikai Szemle*, 65(11), 1077–1086.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1987/1987_11/1987_11_1077_1086.pdf
- Pálos I. (1967): A személygépkocsi teljesítményének mérése. *Statisztikai Szemle*, 34(6), 529–542.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1967/1967_06/1967_06_0529_0542.pdf

- Pálos I. (1967): A személyszállítás statisztikai fejlődése. In: *A statisztika történeti szakcsoport ülésén elhangzott előadások, 1963–1982*. Magyar Közgazdasági Társaság Statisztikai Szakosztály. [1967_06_0529_0542.pdf \(ksh.hu\)](https://www.ksh.hu/1967_06_0529_0542.pdf)
- Statisztikai Közlöny (1990): 9016/1990.(SK 10.) *KSH Közlemény a Központi Statisztikai Hivatal 1991. évi kötelező adatgyűjtési rendszeréről*. XVII(10), 1990. október 5. 397–399.
- Statisztikai Közlöny (1991): 9028/1991.(SK 13.) *KSH Közlemény a Központi Statisztikai Hivatal 1991/1992. évi kötelező adatgyűjtési rendszeréről*. XVIII(13), 1991. december 13. 843–845. o.
- Statisztikai Közlöny (1992): 152/1992.(XI.20.) *Korm.rendelet a statisztikáról szóló 1973. évi V. törvény végrehajtásáról rendelkező 78/1990. (IV. 25.) MT rendelet módosításáról és az 1993. évi országos statisztikai adatgyűjtési programról*. XIX(13), 1992. december 31. 953–998.
- Statisztikai Közlöny (2003): 215/2003. (XII.10.) *Korm. rendelet a 2004. évre szóló Országos Statisztikai Adatgyűjtési Programról*. XXX(9), 2003. december 23. 219–331. o.
- Statisztikai Szemle (1929): A magyar posta jelentése az 1927. évi működéséről 1913–1927. évi összehasonlító statisztikai adatokkal kiegészítve. *Statisztikai Szemle*, 5(6), 669–673. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1929/1929_06/1929_06_0669_0673.pdf
- Statisztikai Szemle (1950): Közlekedési statisztika. *Statisztikai Szemle*, 28(3–4), 179–182. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1950/1950_03-04/1950_03-04_0179_0182.pdf
- Szilágyi Gy. (1956): A szállítási távolság alakulásának és hatásának statisztikai vizsgálata a teherautóközlekedésben. *Statisztikai Szemle*, 34(10), 908–913. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1956/1956_10/1956_10_0908_0913.pdf
- Szilágyi Gy. (1961): A közlekedési munkamegosztás statisztikai problémái. *Statisztikai Szemle*, 39(1), 48–70. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1961/1961_01/1961_01_0048_0070.pdf
- Várszeghy J. (1931a): A hajózási statisztika reformja. *Statisztikai Szemle*, 9(3), 284–285. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_03/1931_03_0284_0285.pdf
- Várszeghy J. (1931b): Budapest fontosabb gócpontjainak utcai forgalma. *Statisztikai Szemle*, 9(6), 562–566. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_06/1931_06_0562_0566.pdf
- Várszeghy J. (1931c): Az autóbusz- és teherautó-vállalatok 1930. évi forgalma. *Statisztikai Szemle*, 9(8), 790–795. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_08/1931_08_0790_0795.pdf
- Várszeghy J. (1934a): Magyarország folyami kikötőinek áruforgalma az 1933. évben. *Statisztikai Szemle*, 12(5), 409–411. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1934/1934_05/1934_05_0409_0411.pdf
- Várszeghy J. (1934b): Az autóbusz- és teherautó-vállalatok 1933. évi forgalma. *Statisztikai Szemle*, 12(12), 1053–1057. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1934/1934_12/1934_12_1053_1057.pdf
- Végvári J. (1988): A reformfolyamat hatása a gazdaságstatisztikára. *Statisztikai Szemle*, 66(8–9), 781–792. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1988/1988_08-09/1988_08-09_0781_0792.pdf