



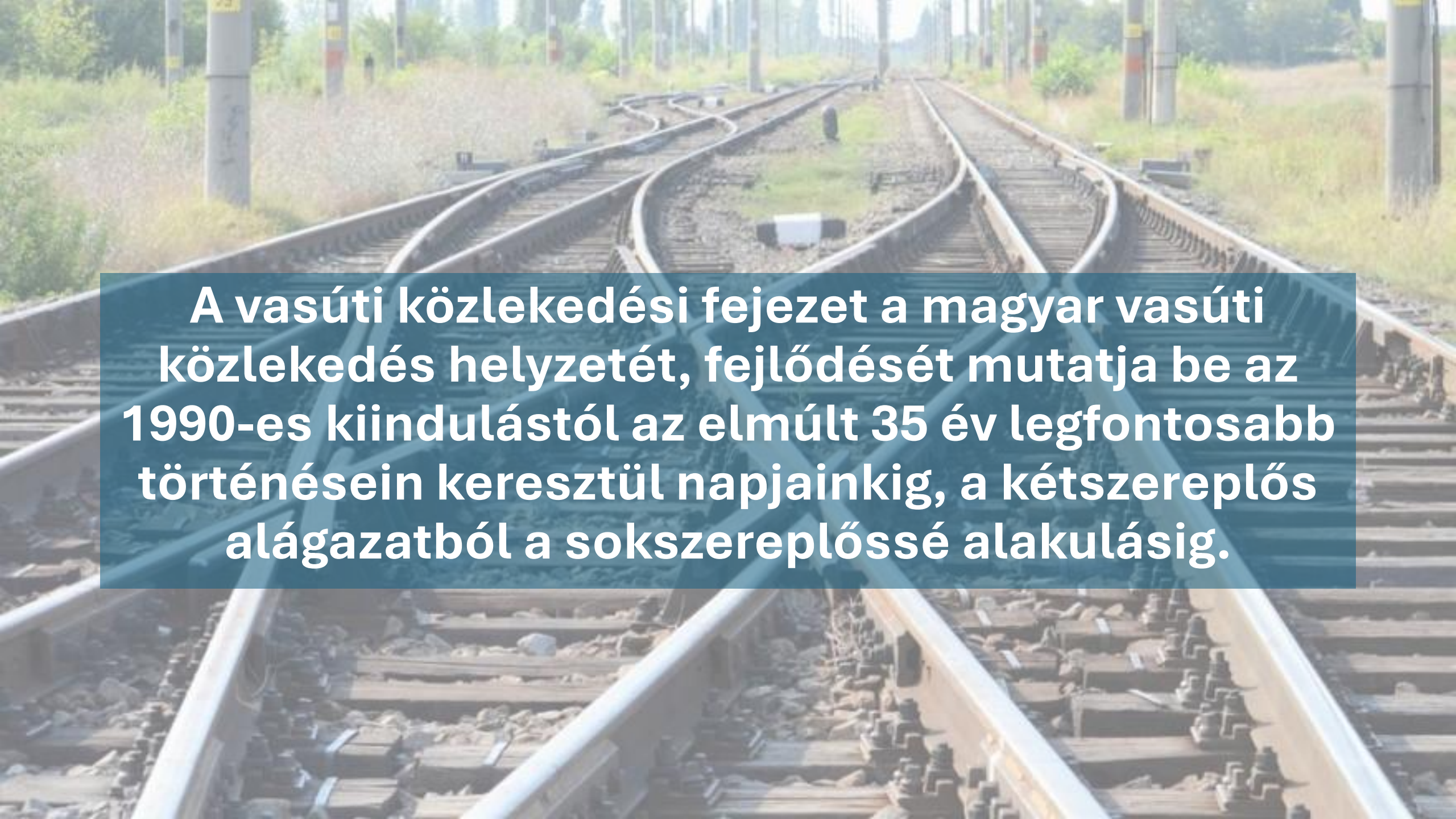
# A magyar vasút fejlődése és jelenlegi helyzete

Az átalakulás 35 éve

Dr. Mosóczy László  
Elnök  
GYSEV Zrt.

# Tartalom

- A magyar vasút helyzete az 1990-es években
- Szervezetrendszer
- Infrastruktúra
- Személyszállítás
- Áruszállítás
- Szabályozás
- Finanszírozás
- A jövő feladatai



**A vasúti közlekedési fejezet a magyar vasúti közlekedés helyzetét, fejlődését mutatja be az 1990-es kiindulástól az elmúlt 35 év legfontosabb történésein keresztül napjainkig, a kétszereplős alágazatból a sokszereplőssé alakulásig.**

# A magyar vasút helyzete az 1990-es években

- 121 ezer fős állomány
- 79,5 milliárd nettó eszközérték
- az ország 8. legnagyobb vállalata
- kritikus fizetőképesség
- szervezetlen együttműködés más szállítási ágakkal
- a szolgáltatás minősége elmarad a belföldi és nemzetközi igényektől
- villanymozdonyok átlagéletkora 15,2 év, üzemkésztsége 81%
- dízelmozdonyok átlagéletkora 18 év, üzemkésztsége 83,7%
- személykocsik átlagéletkora 17,5 év, javítási állag 12,46%
- teherkocsik átlagéletkora 19,8 év, javítás állag 12,5%

# SZERVEZETRENDSZER

## MÁV (Magyar Államvasutak) — főbb szervezeti átalakulások



### **1990-es évek — átmenet, állami tulajdonú vasúttársaság**

A rendszerváltás után a MÁV állami tulajdonban maradt, de a vállalatgazdasági, szervezeti modernizáció és részleges piaci alkalmazkodás folyamatos volt.

### **2006 (jan. 1.) — MÁV Árufuvarozási Üzletág átszervezése → MÁV Cargo Árufuvarozási Zrt.**

A MÁV árufuvarozási üzletága önálló leányvállalattá alakult 2006 elején.

### **2006–2007 — MÁV-START (személyszállítási leányvállalat) alapítása**

A személyszállítási tevékenységet ellátó MÁV-üzletágot leányvállalattá szervezték: MÁV-START Zrt.

### **2007–2008 — MÁV Cargo privatizációja → Rail Cargo Hungaria**

### **2000–2010 — holding / csoportszerkezet, leányvállalatok, külön funkciók (pálya, személyszállítás, szolgáltatások)**

A MÁV több leányvállalattal, üzletággal működött tovább (pl. MÁV Pályaműködtetési feladatok, MÁV-START személyszállítás), a csoportszerkezet és a funkciók elkülönítése folyamatos.

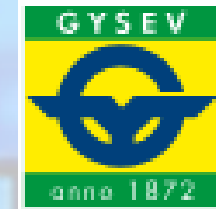
### **2020–2021 — állami konszolidáció: Volánbusz és egyéb integrációk**

A kormányzati döntések nyomán a közlekedési szolgáltatók stratégiai összehangolása zajlott.

### **2024/2025**

Több belső átszervezés, csoportszintű döntés és vezetőváltás, MÁV-START, MÁV-HÉV és VOLÁNBUSZ integráció

# SZERVEZETRENDSZER



## GYSEV — főbb szervezeti átalakulások

### **1990-es évek – folyamatos regionális működés, majd privatizációs/állami-magán részarányok stabilizálása**

GYSEV megőrizte regionális jellegét; a tulajdonosi szerkezetben osztrák–magyar különböző szereplők vannak (államok, cégek); a részvényes-összetétel és üzleti profil a 2000-es évekre modernebb, szolgáltatás-orientáltabb lett.

### **2001, 2002, 2006, 2009–2011 — hálózathővítések**

GYSEV 2001-től sorban átvett bizonyos vonalszakaszokat (például Sopron–Szombathely), 2006-ban további hálózati bővítések, 2009–2011 között felújítások, villamosítások és vonalátvételek történtek a régióban.

### **2010-es évek — modernizáció, járműbeszerzések, EU/EIB finanszírozás**

GYSEV nagyobb jármű- és mozdony beszerzéseket hajtott végre (Stadler FLIRT beszerzések, Siemens/VTG stb.), valamint EU és EIB-támogatású projektekhez kapcsolódó beruházásokok zajlottak.

### **2011 – 2013 körül — üzemeltetési területek bővítése (vasútforgalom növelése a határmenti kapcsolatokban)**

GYSEV tovább terjeszkedett, határokon átívelő szolgáltatásokat bővített (pl. Rajka–Bratislava vonal újranyitása/kapcsolatok), regionális pozícióját erősítette.

### **2024 — a magyar állam növeli részesedését (Strabag-részesedés megszerzése → többségi állami befolyás)**

2024 őszén a magyar kormány megszerezte az osztrák Strabag 6,1%-os részesedését GYSEV-ben, így a magyar állam részesedése többségivé vált.

### **2025 – hálózathővítés, 750 km vonal átvétele a MÁV-tól**

# INFRASTRUKTÚRA

## Pálya

A pályahálózat hossza

**7700 km,**

ebből 4800 fővonal, 2900 km  
mellékvonal.

Megújult pályák hossza 2010-2022  
között

**1100 km,**

ebből 80% NIF, 10-10% MÁV és GYSEV.

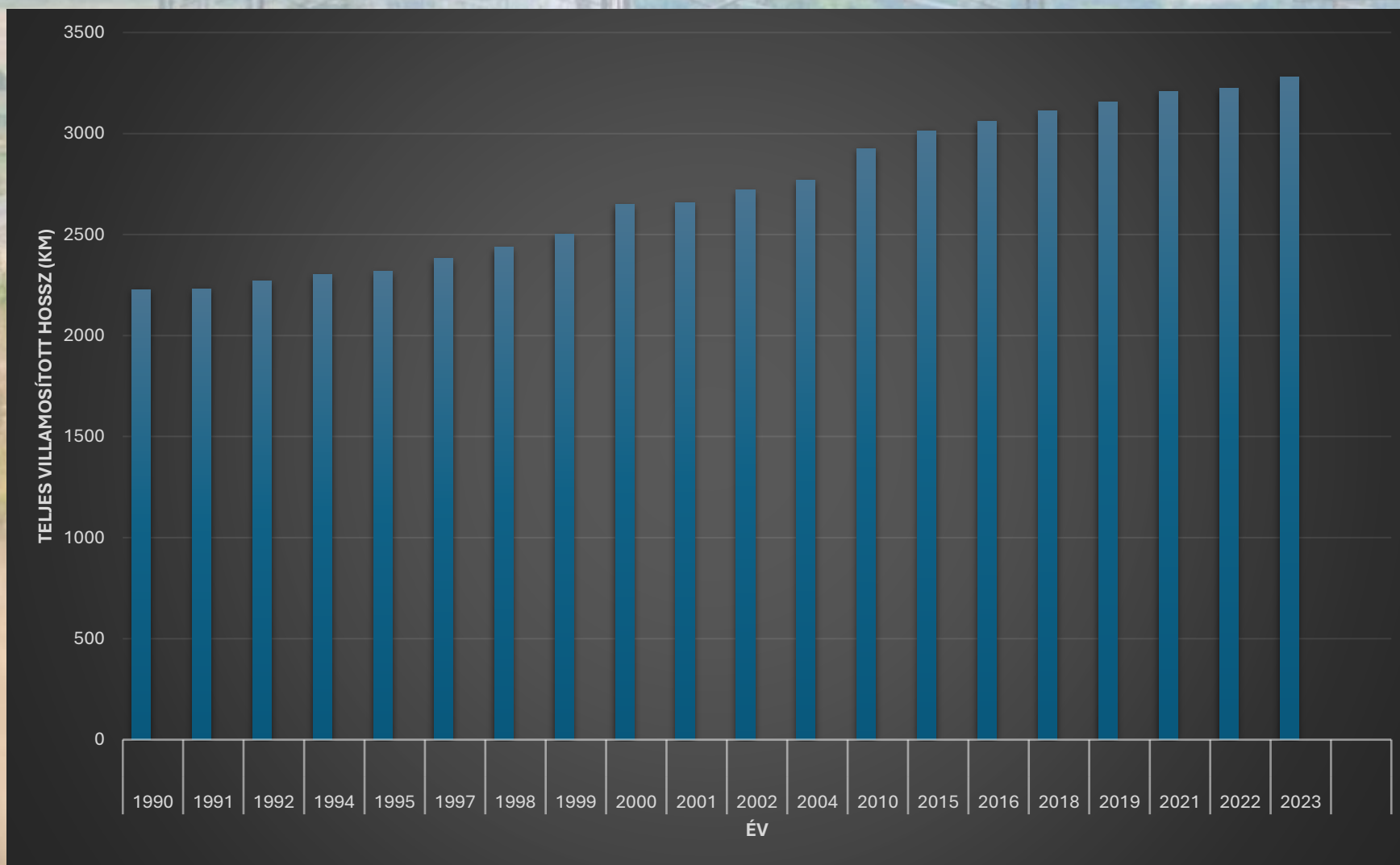
Sebességkorlátozott a hálózat

**55%-a.**

A fővonalai pályák 40%-a **30 évnél**, a  
mellékvonalak 60%-a **60 évnél**  
**idősebb.**

# INFRASTRUKTÚRA

## Erősáram



MÁV összesen:

**766 km**

1990-2023 között

GYSEV összesen:

**261 km**

1990-2023 között

# INFRASTRUKTÚRA

## Biztosítóberendezések

1990-es évek elején  
A vonalak 40%-án jelfogós, 25%-án  
többközpontos fényjelzős  
mechanikus biztosítóberendezés.



Dominó D70

A magyar hálózat kb. 50–60%-án még mindig régebbi, relés és elektromechanikus berendezések működnek, amelyek sokszor a '60–'80-as évek technológiáját képviselik.

### Jellemző típusok:

D55, D67 és D70

Modern elektronikus berendezések a fővonalakon jelentek meg, főként az EU-s finanszírozású korszerűsítések során.

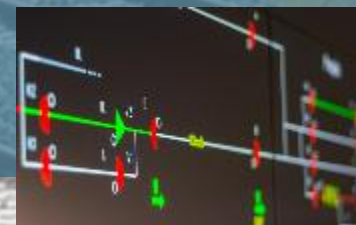
### Jellemző típusok

Siemens SIMIS  
Thales ELEKTRA  
AŽD  
PRORIS

ETCS – Európai Vonatbefolyásoló  
rendszer



KÖFI – Központi forgalomirányítás



# INFRASTRUKTÚRA

## Távközlés

**1990**

Távírók, távgépírók (T100, T1000)  
Telefonhálózat (=D-PBX központok,  
FRK és NAD diszpécserrendszerek  
Órahálózatok, flip-dot kijelzők,  
elektronikus utastájékoztató kezdete

GSM-R rendszer

Állomási, számítógépes és telefonos  
utastájékoztató  
MÁVDIREKT  
EMMA

Távközlési üzemeltetést támogató  
rendszer



# A vasúti személyszállítás alakulása az 1990-es években

## 1. Belföldi személyszállítás

- Fővonalak: IC és expresszvonatok, nagyvárosok összekötése
- Mellékvonalak: csökkenő forgalom, előregedett infrastruktúra
- Elővárosi közlekedés: Budapest környékén napi ingázás meghatározó
- Szolgáltatási színvonal vegyes, komfortproblémák

## 2. Díjszabás és kedvezmények

- Tarifák alapja: távolság + kocsiosztály
- Kedvezmények:
  - Szociálpolitikai (nyugdíjas, diák, nagycsaládos)
  - Üzletpolitikai (bérlet, csoportos kedvezmény)
- Havibérlet fontos szerepe az ingázásban

## 3. Nemzetközi személyszállítás

- 42 nemzetközi vonatpár működött 1990 körül
- EuroCity (EC) és InterExpressz (IE) vonatok Nyugat-Európa felé
- Szezonális vonatok (pl. turistaforgalomhoz igazodva)
- Nyugat- és kelet-európai tarifarendszer eltérései

# SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

## Járműállomány

Nagyteljesítményű  
**villamos  
mozdonyok**

**59** db



Vonali  
**villamos  
mozdonyok**

**289** db



Villamos  
**motorvonatok**

**192** db



Dízel  
**motorvonatok**

**259** db



Hibrid  
**motorvonatok**

**12** db



Tolató-  
**mozdonyok**

**153** db



Vonali  
**dízel  
mozdonyok**

**123** db



Minőségi távolsági  
**személykocsik**

**457** db



Egyéb  
**személykocsik**

**868** db



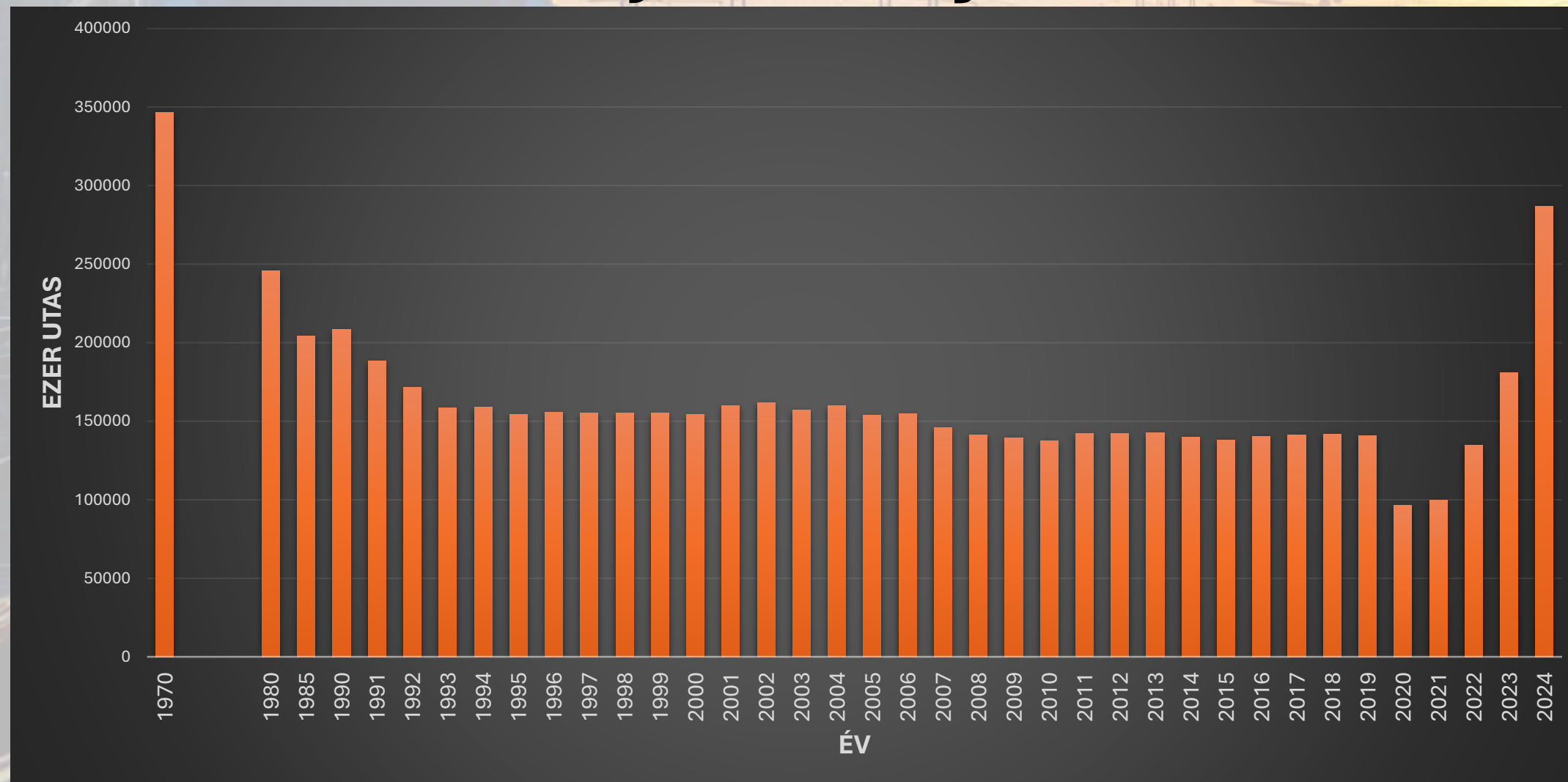
Motorvonati  
**mellékkocsik**

**221** db

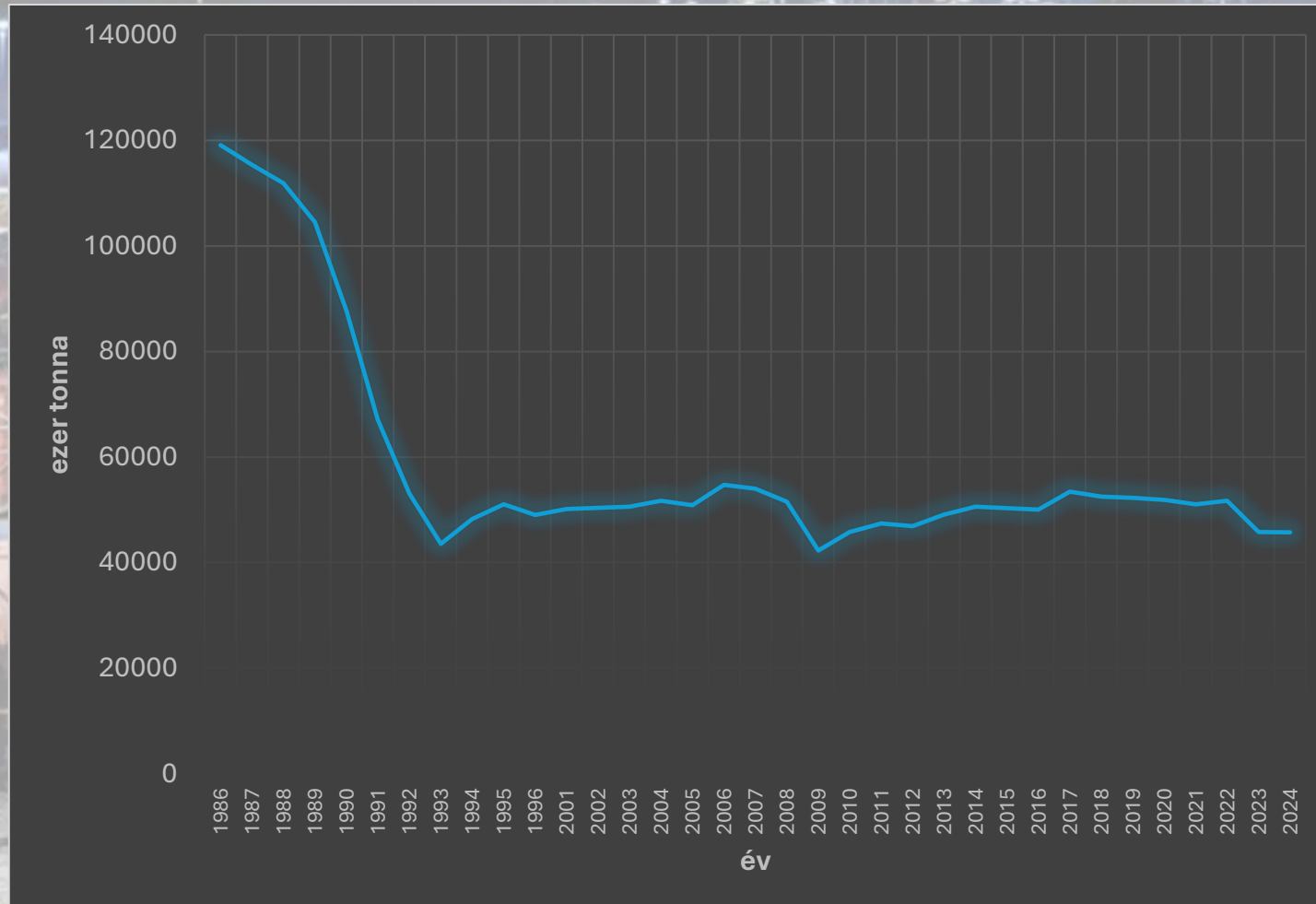


# SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

## Teljesítmények



# ÁRUSZÁLLÍTÁS

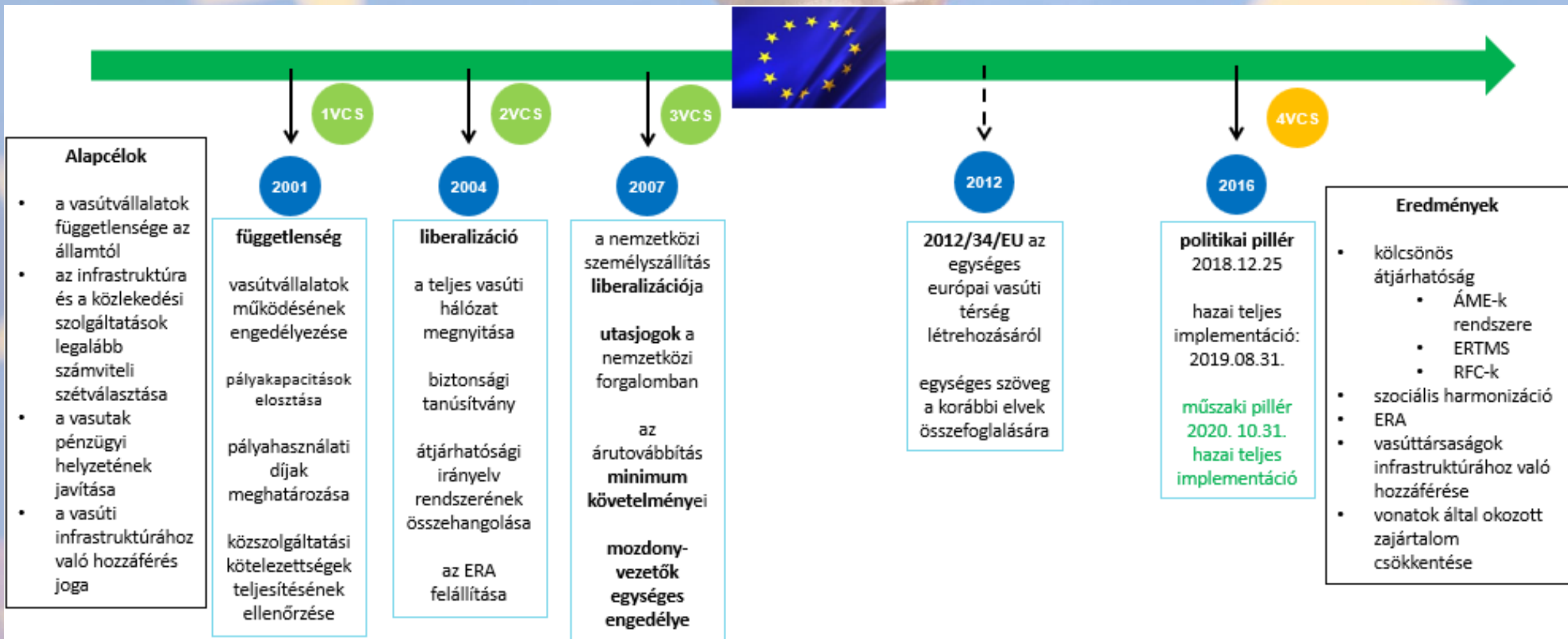


## Helyzetkép

- a vasúti árufuvarozás 80%-a nemzetközi forgalom, főleg tranzit,
- a teherforgalom döntő hányada a TEN-T és az RFC hálózatokon bonyolódik le,
- az infrastruktúra hiányosságai miatt nem tud versenyezni a közúttal, részaránya folyamatosan csökken,
- piaci szegmense főleg a nagy tömegű, nagy szállítás igényű árukra korlátozódik,

# JOGI SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZET

## Vasúti csomagok



# JOGI SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZET

## Átjárhatósági Műszaki Előírások

Energy TSI

Infrastructure TSI

Rolling Stock - Locomotives and Passengers TSI

Noise TSI

Rolling Stock - Freight Wagons TSI

Safety in Railway Tunnels TSI

Control Command and Signalling TSI

Persons with Disabilities and with Reduced Mobility TSI

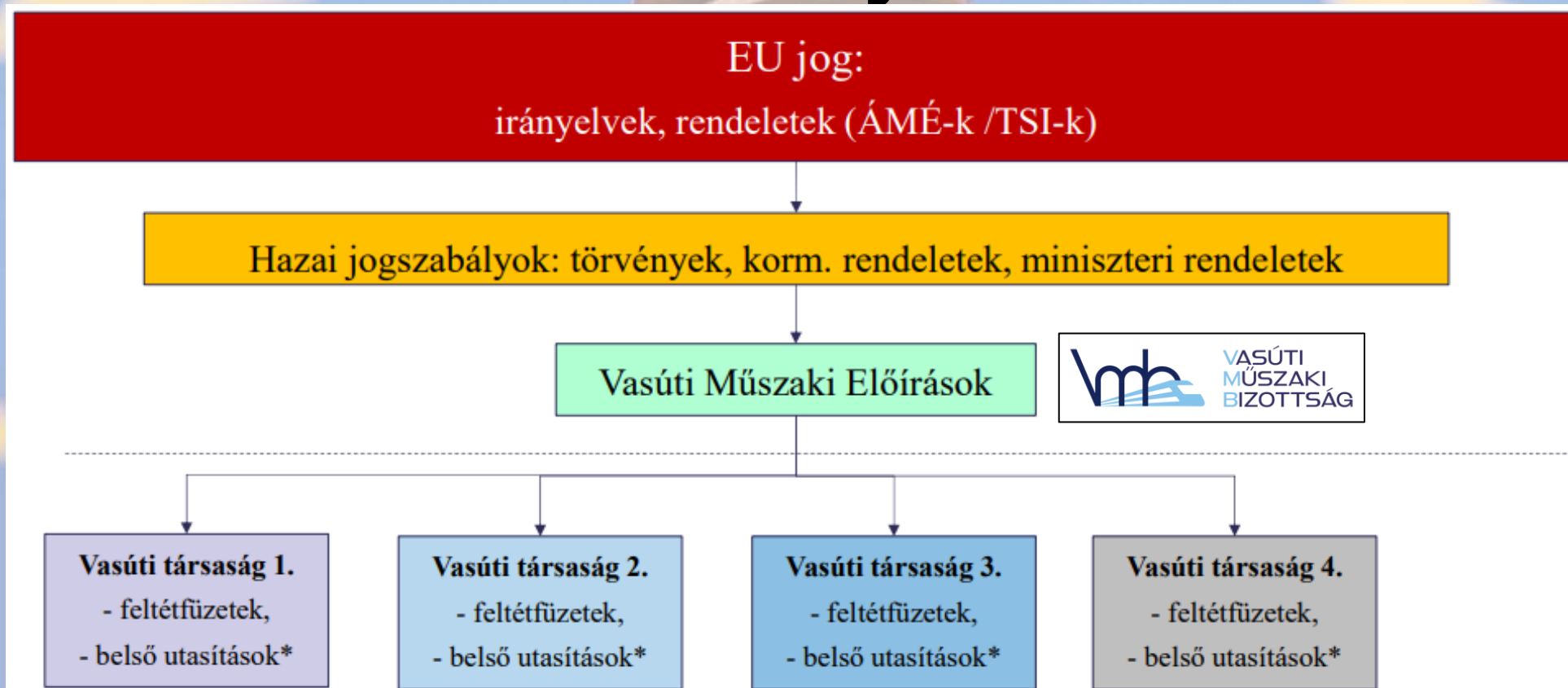
Operation and Traffic Management TSI

Telematics Applications for Passenger service TSI

Telematics Applications for Freight service TSI

# JOGI SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZET

## TSI-k és a hazai szabályozás rendszere



\* Vtv. 30/A. § (2) Az (1) bekezdés szerinti vasúti műszaki előírásokban meghatározott tárgykörökben és keretek között

a) a vasúti forgalom operatív lebonyolításával összefüggő folyamatokat a vasúti pályahálózat működtetője,

b) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő vasúti társasági előírásokat a vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerébe illeszkedő szabályzatokban, utasításokban (a továbbiakban: hálózati forgalmi és biztonsági szabályzatok, utasítások) állapítja meg.

# FINANSZÍROZÁS

2004-2006  
PHARE, ISPA  
~ 50-70 Mrd Ft

2007-2013  
KözOP  
~ 500-700 Mrd Ft

2014-2020  
IKOP, CEF  
~ 1100 Mrd Ft

2021-2027  
IKOP+, CEF, RRF, EIB  
~2500-3000 Mrd



Pályakorszerűsítések  
ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer  
kiépítése  
GSM-R  
Szabályozás megújítás  
Központi Forgalomirányítás  
IT fejlesztések  
Állomáskonstrukciók  
Gördülőállomány fejlesztés  
Csomópont átépítések  
IMCS-k

# A MAGYAR VASÚT JÖVŐJE

Korszerű közlekedés  
ismérvei = ütemes  
közlekedés,  
vonatgyakoriság,  
menetrendszerűség

Vasúti pálya fejlesztése

Járműállomány fejlesztés

Villamosítás, biztosítóberendezés fejlesztés