

# Közlekedés- tudományi szemle

# 3.

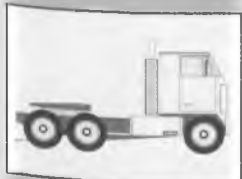
1998

március

XLVIII.

évfolyam

1998 -03- 19



---

**A szállítás és hírközlés fejlődési kilátásai**

---

**A közlekedéspolitikák fő irányai  
az utóbbi 50 évben**

---

**A közúti közlekedési balesetek sérültjei**

---



**A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA**

A lap megjelenését támogatják:  
KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSI  
FŐFELÜGYELET  
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,  
Légiforgalmi és repülőtéri igazgatóság, MAHART,  
MALÉV, MÁV, HUNGAROCAMION,  
PRO RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE  
ALAPÍTVÁNY, UVATERV, ÉPÍTÉSI  
FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY  
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BORSOD,  
DUNATRANS KFT., HAJDU, KAPOS, KISALFÖLD,  
KÖRÖS, NÓGRÁD, TISZA, VOLÁNBUSZ,  
VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU  
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES  
COMMUNICATIONS  
Orange de la Société Scientifique  
des Communications  
SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS  
Monthly of the Scientific Association  
for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

DR. IVÁNY ÁRPÁD  
főszerkesztő

HÜTTL PÁL  
szerkesztő

A szerkesztőbizottság:  
Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,  
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás,  
Jakab György, Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Kiss László,  
Kovács Péter, Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor,  
Szakál Gyözőné dr., Szathmáry Sándor, Tánczos  
Lászlóné dr., Tari László, Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:  
1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.  
1074 Budapest, Csengery u. 15.  
Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a  
hírlapkézbesítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában  
(Budapest, XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR,  
Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a Magyar  
Posta Rt. Hírlapüzletági Igazgatósága kerületi  
ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 100,- Ft, egy évre 1200,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat  
1389 Bp., Pf. 149.

Szedés és nyomás KÖZDOK Kft.  
Igazgató: Nagy Zoltán  
Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International Organisation of  
Journalist INTERPRESS,  
H-1075 Budapest, Károly krt. 11.  
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,  
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.  
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,  
H-1818 Budapest  
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341  
ISSN 0023 4362

## Tartalom

- Dr. Hegedűs Miklós:* A szállítási és hírközlési ágazat fejlődési kilátásai 1998-ra ..... 81  
A Gazdaságkutató Rt. elemezte a gazdálkodó vállalatok jövő évi várható termelési eredményeit. A vizsgálatokból nyert következtetéseit ismerteti a szerző, bemutatva a szállítás és hírközlés 1988-ik évi kilátásait.
- Dr. Hegedűs Gyula:* Az európai közlekedés és a közlekedéspolitikai fő irányai a II. világháború után ..... 85  
A szerző széleskörűen mutatja be a II. világháború utáni európai közlekedés és közlekedéspolitikai irányait. Kiemelten foglalkozik a magyar helyzettel.
- Dr. Jankó Domokos:* A közúti közlekedési balesetek sérültjei ... 93  
A szerző a cikkben azt vizsgálja, hogy a közúti balesetekben megsérültek orvosi (kórházi) ellátásának milyen számszerű költségei mutatnak ki.
- Könyvszemle:*  
*Dr. Kerkápoly Endre* ismerteti Dr. Czére Bélának „Magyarország közlekedése a 19. században” című könyvét. .... 106  
*Volán gazdasági társaságok* tevékenységei. Részvénytársasággá alakultak a Veszprém megyei Volán vállalatok.  
*A vasút versenyben a repülővel.*  
*Egyesületi hírek:*  
– *Dr. Katona András:* Főtitkári beszámoló a KTE 1998. január 20-án tartott „Kibővített Elnökségi Ülésén”.  
– KTE „Kibővített Ülésén” átadott kitüntetések jegyzéke.

## Szerzőink:

*Dr. Hegedűs Miklós* a közgazdaság-tudomány kandidátusa, a Gazdaságkutató Rt. ügyvezető igazgatója; *Dr. Hegedűs Gyula* a közlekedéstudomány kandidátusa, ny. főiskolai tanár; *Dr. Jankó Domokos* okl. közlekedésmérnök, a közlekedés-tudomány kandidátusa, a Biztonságkutató Mérnöki Iroda Bt. irodavezetője; *Prof. Dr. Kerkápoly Endre* a műszaki tudományok doktora, ny. egyetemi tanár; *Dr. Katona András* okl. közlekedésmérnök, ipari-mérnök, közgazdász, a Közlekedési Múzeum főigazgatója, a KTE főtitkára.

**A lap egyes számai megvásárolhatók  
a Közlekedési Múzeumban**

**Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.**

**valamint a**

**KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában**

**1074 Budapest, Hársfa u. 51.**

**Tel.: 322-7697, fax: 322-1080**

Dr. Hegedűs Miklós **KÖZLEKEDÉSGAZDASÁG****A szállítási és hírközlési ágazat**

## fejlődési kilátásai 1998-ra

A mostani felmérésünkre 62 szállításban és hírközlésben tevékenykedő vállalkozás küldte vissza a kérdőívünket, ez valamivel több mint a tavaszi, illetve az elmúlt őszi megkérdezésünkkor feldolgozott válasz. A beérkezett válaszok megoszlása tulajdonlás, méretnagyság és tevékenységi kör szerint a következő: a 62-ből 28 állami, 24 belföldi magántulajdonú és 10 külföldi volt; 50 fő alatti 21, 51–100 között 22, a 300 fő feletti nagyságkategóriába 19 cég tartozik. A beérkezett kérdőívek közül a szárazföldi szállításhoz sorolható 39, a szállítási kiegészítő tevékenységhez 14, a posta és távközlés területén 9 működött. A beérkezett válaszok megoszlásai többé-kevésbé megközelítik az ágazat tényleges eloszlási viszonyait, így elfogadhatóan teljesítik a megbízhatósági követelményeket.

**Növekedési kilátások 1998-ra**

A vállalati vélemények szerint 1998-ra lényeges változásokra a növekedési kilátások tekintetében nem számíthatunk. A megkérd-

zettek az ágazat 1998 évi várható növekedését 0,7%-ra teszik, szemben az 1997 évi 1,2%-os növekedési ütemmel. Ugyancsak nem regisztrálhatunk változást abban a tekintetben sem, hogy a hírközlés továbbra is 5-6%-kal bővíti termelését míg a szállításban érdemi növekedésre 1998-ban sem számíthatunk (1. táblázat).

A mostani felmérésünkben az exporttal kapcsolatos lehetőségek a korábbiaknál már reálisabban jelennek meg. Ezideig ugyanis a vállalkozások nagy része bízott abban, hogy a belföldi piaci kereslet mérséklődése az export dinamikus bővítését ellensúlyozni képes. Már a tavaszi, de még inkább a jelenlegi felmérésünk azt jelzi, hogy a szállítási vállalkozások egyre határozottabban beleütözköznek a versenyképességi korlátokba. A külföldi fuvarozási igények ugyan a belföldinél jóval gyorsabban bővülnek, de e kedvezőbb piaci szegmensben való erőteljesebb részvétel egyfelől, nem képes kompenzálni a belföldi piacsűkülést, másfelől az erős verseny miatt a hazai vállalkozá-

sok piacra jutása jóval nagyobb erőfeszítéseket kíván.

A szállítási vállalkozások 1997. évi, illetve az 1998. évi válszai azt is tükrözik, hogy a megindult gazdasági növekedés, amely döntően az iparra és az építőiparra koncentrálódik, nem jár automatikusan a szállítási kereslet érzékelhető növekedésével. A kevésbé anyag- és szállításiigényes feldolgozóipar látványos növekedése 1997-ben és várhatóan 1998-ban is, nem jár együtt a szállítási igények növekedésével, sőt a szolgáltatási szektor remélhető fokozatos megélénkülése tovább mérsékli a GDP egységnyi növekedésével járó szállítási szükségleteket (1. ábra).

Mindezeket figyelembe véve a szállítás teljesítménye sem 1997-ben, sem 1998-ban nem változik számottevően, 0,0–0,5%-nál aligha lehet több. Ellenkező hatások mozgatják a hírközlés fejlődését: az örökölt jelentős elmaradás és hiány, a megindult gazdasági növekedés, valamint a fajlagos információs igények érzékelhető növekedése gyors ütemben bővíti az információs piacot. A hazai gazdaság nemzetközi integrálódása, a NATO és az EU csatlakozás tovább erősíti a távközlési piac dinamikus fejlődését, így mind 1997-ben mind 1998-ban az eddigiekben érvényesült 6-8%-os évi növekedési ütemet tartunk valószínűnek. A hírközlésnek a GDP-ben elfoglalt súlya miatt azonban az eltérő növekedési ütemek a szállítás és a hírközlés együttes teljesítménye 1997–98-ban évi 1–1,5%-kal emelkedhet.

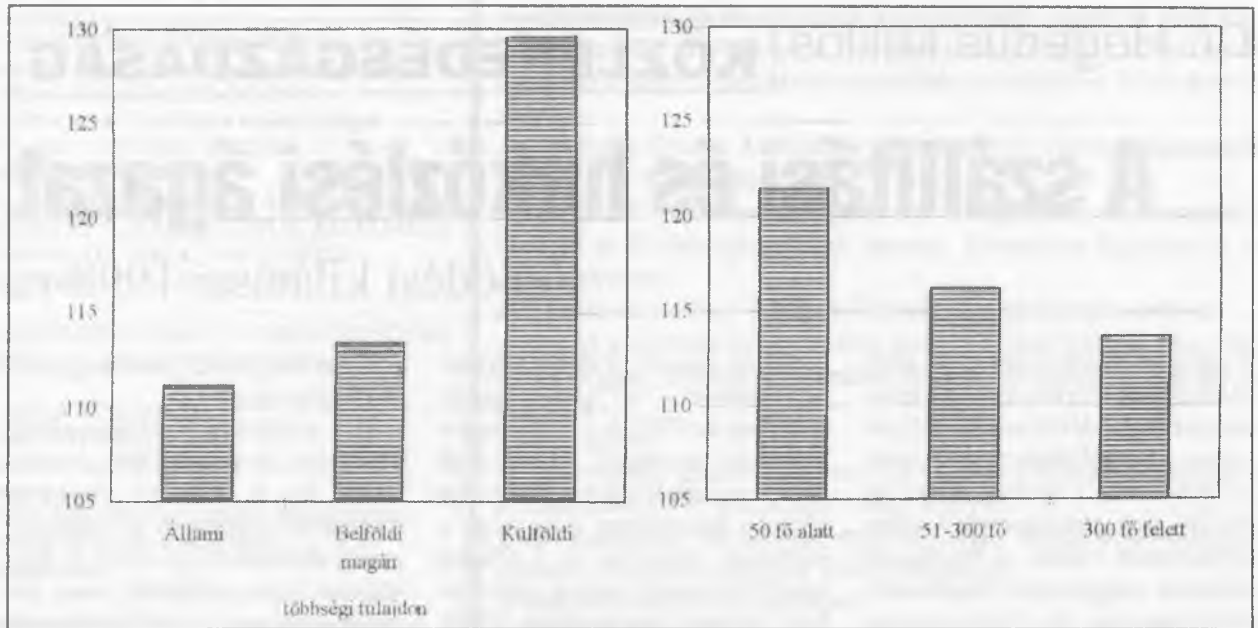
Az 1998. évi növekedés lehetősége tekintetében a szállítás és

1. táblázat

Növekedési kilátások 1997-98-ban a vállalati vélemények alapján (folyó áron)

(előző év= 100)

	Szállítás	Hírközlés	Együtt
<b>1997</b>			
Belföldi értékesítés	117	121	118
Export	105	100	105
<b>Együtt</b>	115	121	116
<b>1998</b>			
Belföldi értékesítés	114	121	115
Export	112	111	112
<b>Együtt</b>	114	121	115



1. ábra: A vállalkozások folyóéras árbevétel várakozásai a szállítás-hírközlésben 1998-ra (előző év = 100)  
 Forrás: GKI. Rt. felmérés

a hírközlési ágazatban is az figyelhető meg, hogy a külföldi tulajdonú vállalkozások jelentősen nagyobb növekedési ütemekben bíznak, míg a legkedvezőtlenebb növekedési kilátásokat az állami cégek jeleznek. A korábbi felmérésekkel ellentétben, ugyanakkor, hogy az 50 főnél kisebb létszámú foglalkoztató cégek rendre az átlagnál 5-6%-kal nagyobb növekedést remélnek. Ez részben azzal is magyarázható, hogy már 1997-ben, de még inkább 1998-ban a *belső fogyasztás* – termelői és fogyasztói egyaránt – *észrevehetően növekedésnek indult, így az elsősorban a belső piacon manőverező kis cégek lehetőségei is javulnak.*

### A növekedést alakító tényezők

A termelés és az értékesítés várható alakulását befolyásoló tényezők közül mind a szállításban, mind a hírközlésben a *belső piac szűkösségét* említik leggyakrabban. Megjegyzendő, hogy a korábbi felmérésünkhöz képest az állam kiszámíthatatlansága most kisebb említettséggel jelenik meg. A szállításban a második

leginkább korlátozó tényező a *tőkehiány* és ezt követi a *tisztességtelen verseny és a kiélezett verseny.* A hírközlésben a *belső kereslet hiányán kívül más tényezőt alig említenek korlátként (2. táblázat).*

### 2. táblázat

#### A termelés-szolgáltatás bővítését korlátozó tényezők (az említések gyakorisága)

	Szállítás	Távközlés
A külföldi piacokon jelentkező keresletkorlátai	10	0
A külföldi piacokra jutás adminisztratívkorlátai	10	0
A külföldi piacokra jutás kedvezőtlen hazai intézményi és pénzügyi háttér	2	0
A belföldi kereslet korlátai	68	100
A termékek, szolgáltatások gyenge versenyképessége	0	0
A meglévő kapacitások alacsony műszaki színvonala	10	0
A meglévő kapacitások elégtelensége	10	0
Kedvezőtlen infrastrukturális feltételek	3	0
A munkaerővel kapcsolatos problémák	8	0
Tőkehiány	29	11
A forrásbevonás kedvezőtlen feltételei	19	0
A vevők fizetési késedelmei	16	0
Elégtelen marketing	3	0
Elégtelen piaci információk	3	11
Kiélezett verseny	26	11
Tisztességtelen verseny	26	11
Tulajdonosi, szervezeti bizonytalanság	14	0
Vezetési gondok	2	11
Az állam magatartásának kiszámíthatatlansága	26	11
Nincs akadály	3	0

Bár az egyes nemzetgazdasági ágak kapacitás-kihasználatlansága meglehetősen kiegyenlített, azonban a szállításban és a hírközlésben rendre jóval az átlag alatti. Az ágazaton belül a szállítás kapacitáskihasználtsága 72%,

a hírközlésben azonban közel 90%. Elsősorban az állami tulajdonú és a 300 fő feletti szállítási cégek kapacitás-kihasználtsága mutat igen kedvezőtlen képet.

A beruházások területén sajátos helyzetről adnak számot a válaszoló szállítási és hírközlési cégek. 1997-ben az élelmiszer-gazdaság után a szállítás és a hírközlés ágazatban jeleznek legnagyobb beruházási dinamikát. 1998-ra azonban már egyértelműen a szállítási és a hírközlési cégek tervezik a legerőteljesebb beruházási növekedést. A nemzetgazdasági átlag közel kétszeresét kitevő beruházási ütemnövekedés a GKI megítélése szerint túlzottnak tűnik, különösen ha számításba vesszük, hogy az ágazaton belül az eddigi igen dinamikusan beruházó hírközlés vállalkozásai folyóáron számítva mindössze 3%-os beruházás-bővítést jeleznek. A szállításban belül különösen az állami és a 300 fő feletti – lényegében azonos vállalatcsoportról van szó vállalkozások szeretnének jelentős beruházásokat megvalósítani. A szállítási alágazat sajátos beruházási magatartása a korábbi felmérésekben is rendre megjelent. Bár a költségvetés 1997-ben és 1998-

ban növekvő állami forrásból is finanszírozott közlekedési beruházásokat tervez, mértéke azonban a vállalati szándékoknál jóval szerényebb, a vállalati belső források pedig érdemben alig bővülnek, így a szállítási vállalkozások várakozásait túlzottnak ítéljük (2 ábra).

A beruházások célja és motivációja a szállításban eltér a nemzetgazdasági átlagtól, itt az elhasználandó berendezések cseréje, a környezetvédelem és az energiatakarékosság a leggyakrabban említett célkitűzés. Ugyanakkor a nemzetgazdasági átlagnak megfelelő beruházás legfőbb akadályaként említik a saját tőke hiányát, a magas hitelkamatokat és a bizonytalan profit kilátásokat.

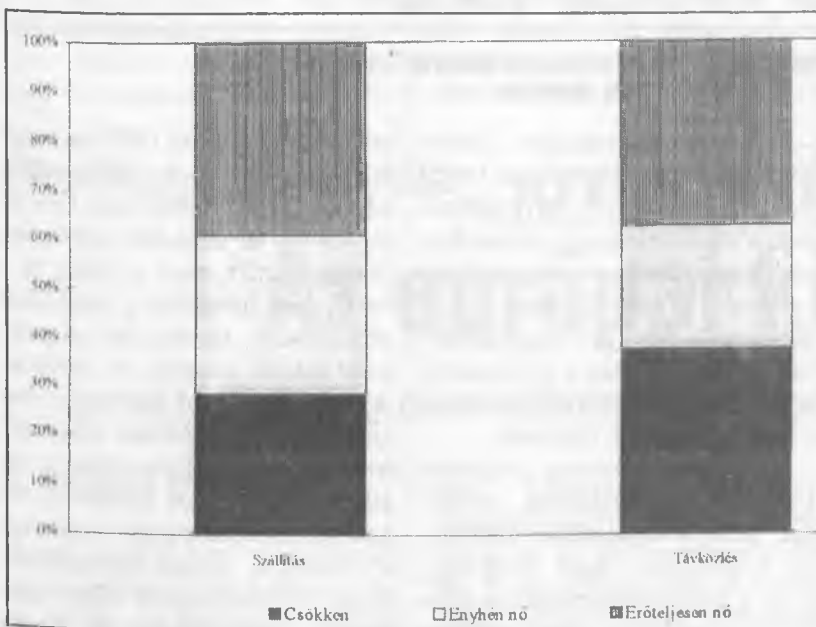
A foglalkoztatás várható alakulását illetően a jelenlegi felmérésünk a tavaszi felmérésünkhöz képest kedvezőtlenebb képet vetít előre. 1997-ben az ipari és a szolgáltatási szférán túl valamennyi fontosabb nemzetgazdasági ágazat létszámcsökkenést jelez. 1998-ra annyiban változik a helyzet, hogy az ipar, építőipar- és a szolgáltatás ugyan létszám-bővítést tervez, de kisebb arányban, mint a többi nemzetgazdasági

ágazatban; így a szállításban és a hírközlésben is tovább erősödő csökkenés várható. A szállítás és a hírközlés ágazaton belül mind 1997-ben, mind 1998-ban az állami és a 300 fő feletti nagyvállalkozások jeleznek erőteljesebb létszámcsökkenést. A vállalati válaszok alapján 1998-ra erősödik a létszámcsökkentési szándék, és ami teljesen váratlan fejlemény az eddigi növekedési tendenciákkal szemben a hírközlés is létszámleadó alágazattá válik 1998-ban. (Legalábbis a megkérdezett és választ adó cégek megítélése szerint.) Ugyancsak váratlan és kedvezőtlen tendencia, hogy a szállítási kiegészítő tevékenységgel foglalkozó cégek létszáma is csökkenő irányzatúvá válik.

A bruttó keresetek növelése 1997-ben igen kicsi ágazati eltéréssel 18,6%-osra adódik a vállalati vélemények szerint. Itt azonban megjegyzendő, hogy az első 7-8 hónap tévyszámait lényegesen, legalább 5-6 százalékponttal ennél magasabb szinten alakultak. Az 1998-ra ugyancsak eléggé kiegyenlítetten jelzett növekedés meglehetősen alábecsültnek minősíthető. A szállítási és a hírközlési ágazaton belül 1998. évi béremelési szándékok nem mutatnak jelentősebb eltérést sem a méret-nagyság, sem a tulajdonosi megoszlás tekintetében.

### Javuló pénzügyi helyzet.

Az előző felméréseinkben a pénzügyi helyzettel kapcsolatos várakozás még a tavaszi felmérésnél is – meglehetősen pesszimista volt és fokozatos rosszabbodásról adtak számot. A jelen felmérés ebben a tekintetben áttérést jelent, hiszen 1997-re, de még inkább 1998-ra a vállalkozások egyre nagyobb hányada remél javulást a pénzügyi pozícióikkal kapcsolatban. Különösen a hírközlési cégek bizakodnak a pénzügyi helyzetük kedvező alakulásában. A szállítás sereghajtó-



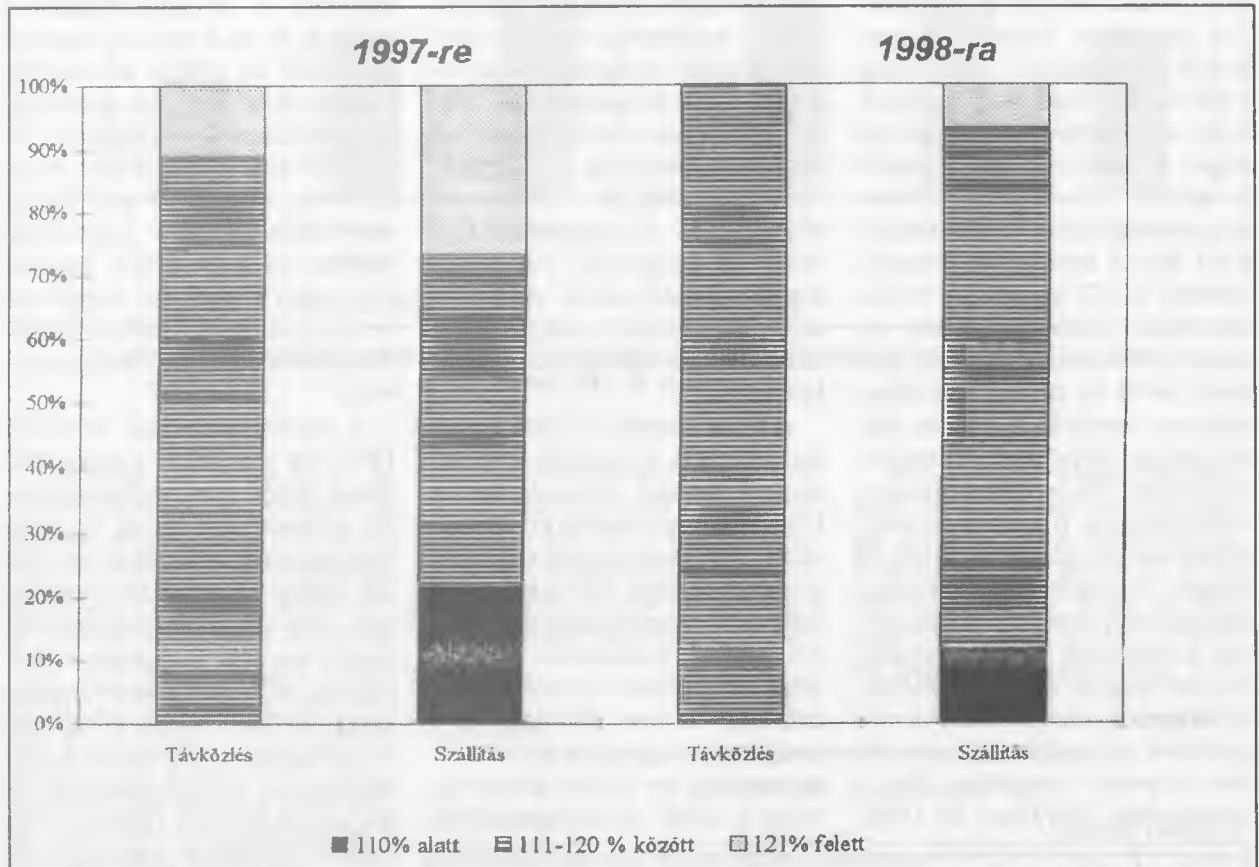
2. ábra: A beruházási kiadásokra vonatkozó várakozások (a válaszadók 100%-ban)  
 Forrás: GKI Rt. felmérés

nak minősül, bár mind 1997-ben, mind 1998-ban túlsúlyban vannak a javulásban bízó szállítási cégek. Természetesen jelentős eltérés van a szállítási és a hírközlési cégek között, a hírközlésben közel kétszer nagyobb a javulásban bízók aránya, mint a szállításban (3. ábra).

A vállalati stratégiában a hírközlésben általános törekvés a gyors *árbevétel-növelés*, a szállításban azonban a legfőbb stratégiai cél inkább *a stabilizálás és a visszaesés megállítása*. A hírközlésben közel azonos erősséggel jelenik meg az árbevétel és a vagyon gyarapításának igénye.

lát. 1998-ra vonatkozóan kissé csökken azon válaszok száma amelyek a magyar gazdaság további javulásában bíznak.

A szállítási és a hírközlési cégek válaszaiból felrajzolható kép a szállításban a stabilizálódás előrehaladását, a pénzügyi és a gazdálkodási mutatók enyhe ja-



3. ábra: Bruttó átlagkereset várakozások (előző év = 100)  
Forrás: GKI Rt. felmérés

A pénzügyi helyzet javulása valamennyi tevékenységi körben, méretnagyságban és tulajdonos kategóriában megfigyelhető; *de 1998-ban inkább az állami és a 300 főnél nagyobb létszámot foglalkoztató vállalkozások bíznak pénzügyi helyzetük jobbrafordulásában*. A pénzügyi helyzet javulására utal, hogy valamennyi válaszoló cégnél a likviditási helyzetben súlyos nehézségek alig jelentkeztek, sőt a hírközlésben egyértelműen kedvezően alakul a likviditási helyzet. A szállításban a cégek több mint 50%-a jelez néhány napos fizetési gondokat.

Bizonyos azonosságot, illetve eltéréseket mutat a vállalati vezetők preferenciájáról felvázolható kép: a szállításban a jó szakemberek megtalálását és megtartását, valamint az üzleti kapcsolatok fontosságát említik a leggyakrabban, a hírközlésben a jó szakemberek mellett a goodwill erősítése a legkívánatosabb törekvés.

A magyar gazdaság helyzetét 1997-ben egyértelműen javulónak ítélik a válaszadók. Különösen a hírközlési cégek érzik úgy, hogy a javulás egyértelmű és általános. A szállítási cégek némileg pesszimistábbak, de itt is emelkedő gyakorisággal említik a javu-

lulását ígérnek mind 1997-re, mind 1998-ra. Ebben az alágazatban azonban a válságból való kilábalás nehéz és elhúzódó folyamat, döntően azért, mert a külső és a belső piac bővülése a megindult erőteljesebb növekedés ellenére sem igazán jelentős. A növekedéssel összefüggő kedvező kihatások tehát a szállítási cégeknek meglehetősen korlátozottan javítják a gazdálkodási mutatókat, és nem igazán teremtenek forrásokat a szükséges, immár halaszthatatlanná vált fejlesztések végrehajtásához. A hírközlésben az elmúlt évek jelentős beruházásai után a vállalati törekvések inkább a

meglévő kapacitások kihasználására, a fizetőképes kereslet igényeinek teljesebb kielégítésére és – általában – a gazdálkodás minőségi vonatkozásainak javítására irányulnak. *Úgy tűnik az extenzív növekedés időszaka a hírközlésben is lezárulóban van és az intenzív vállalatfejlesztési tendenciák és törekvések kerültek napirendre.*

Összességében a cégek válaszaiból kiolvasható 1998. évi gazdasági helyzetkép többé-kevésbé megfelel a GKI Gazdaságkutató Rt. által felvázolt várható növekedési pályának: a szállításban gyenge növekedés, de fokozatos stabilizálódás, a hírközlésben pedig további dinamikus fejlődés és minőségi átalakulás valószínűsíthető.

### Ahogy a GKI Rt. látja

A szállítás térvesztését az elmúlt években kiváltó makrogazdasági tendenciák 1998-ban már nem, vagy csak a korábbiaknál jóval gyengébben érvényesülnek, így az alágazat egészében lassú kibontakozás, illetve differenciált szakágazati eloszlásban enyhe növekedés lesz jellemző.

A szállítási alágazat legfontosabb és legnehezebben megoldható feladata változatlanul az, hogy a következő években a lé-

nyegében stagnáló hazai és a dinamikus növekvő külföldi szállítási igények kielégítéséhez szükséges versenyképes kapacitások épüljenek ki, a kapacitásfeleslegek hatékony szerkezetre épüljenek le. A jelenlegi helyzet jellemzője ugyanis – különösen a vasútnál – még mindig az, hogy a kapacitások legalább egyharmaddal meghaladják a középtávon is reálisan várható szállítási igényeket, de a kínálat jelentős része rendkívül elavult, nem felel meg az új igények összetételének és ezért versenyképtelen.

Az áruszállítási igények változását befolyásoló makrogazdasági tényezők vizsgálata globálisan az igények változatlanosságát, ugyanakkor némi szerkezeti átalakulását vetíti előre. Egyebhangzó prognózisok szerint a nemzetközi szállítási feladatok bővülnek és az igazi piacnyerési lehetőség ezen a területen adódik. Félő azonban, hogy az igényeknek nem megfelelő összetételű kapacitás, a szállítási vállalkozások gyenge pénzügyi helyzete, a modernizálódás lassúsága a versenyképesség további romlását okozza és így piacbővülésre a hazai fuvarozók aligha számíthatnak.

Az egyes szállítási módok között jelentősebb átrendeződés azon kívül nem várható, hogy tovább erősödik a vízi és a légi te-

herszállítás teljesítménye.

A személyszállításban az utóbbi években is érvényesült stagnálás folytatódására lehet számítani. Egyrészt nem nő az un. hivatásforgalom, hiszen a foglalkoztatottak száma mérséklődik, a motorizáció következtében ugyancsak csökken a lakosság ilyen igénye. A lakossági reáljövedelem növekedése azonban némileg javíthatja az utazási kedvet.

Nem várható érdemi változás a személyszállítás összetételében sem. A helyi személyszállítás némi bővülése valószínű, mivel a városi közlekedés modernizációja valamelyest gyorsulni látszik, s az egyéni és a tömegközlekedés közötti arányváltás különböző tényezők hatására lassulni fog.

A makrogazdasági feltételek alapján a GKI Rt. szerint a belső szállítási igények stagnálása, a nemzetközi forgalom további erősödése várható. Bár az ipar és az építőipar növekedése erőteljes, a szállítási igényesség általános csökkenése mérsékli az összkereletet. A vállalati exportvárokozások teljesülését gyengítheti a külföldi konkurencia erősödése és a hazai szállítási vállalkozások egyébként is gyenge, csak lassan javuló műszaki és pénzügyi helyzete., Mindezek 1997-re és 1998-ra a szállítási alágazat 1-1,5% körüli növekedését valószínűsítik.

Dr. Hegedűs Gyula

## KITEKINTÉS A VILÁGRA

# Az európai közlekedés

és közlekedéspolitika fő irányai a második világháború után<sup>1</sup>

### 1. Bevezető gondolatok

A sok emberi szenvedést, mintegy 50 millió ember halálát, óriási anyagi és kulturális értékek pusztulását okozó második világháborút követő közel 50 esztendő

alatt – különösen Európában – rendkívül nagy változások következtek be az élet minden területén. Nem a legnagyobb, az önmagában világtörténelmi jelentőségű változásról kívánok szólni, arról, hogy az 50 évet megelőző és

befejező években felszámolásra került a legújabb kor két szélsőséges ideológia és államgépezet intézményes rendszere, a hitlerizmus és sztalinizmus, és ezzel lényegesen javult Európa politikai légköre.

<sup>1</sup> Elhangzott a Veszprémi Akadémiai Bizottság Közlekedéstudományi Munkabizottságának 1997. június 26-án Győrött tartott tisztújító ülésén.

A téma a gazdaságpolitika területére tartozik. Arra vállalkozom, hogy felvázoljam a társadalom- és gazdaságpolitikát szolgáló európai közlekedés és közlekedéspolitikai néhány új irányzatát és eredményeit. A téma nagysága miatt ezen a helyen csak vázlatos bemutatásra van lehetőség<sup>2</sup>. A legújabb magyar közlekedéspolitikai bizonyos ismeretét feltételezem azzal a megjegyzéssel, hogy a megvalósítás érdekében a folyamatban lévő elméleti és gyakorlati munkákról a szakajtó és a Közlekedéstudományi Egyesület részéről a szakmai nyilvánosság, valamint a tájékoztatás további biztosítását fontosnak tartom.

Európa országainak gazdaságpolitikája, gazdasági és ezen belül közlekedési helyzete, miként ez idő szerint is, az elmúlt 50 évben rendkívül heterogén volt. Egyaránt megtalálható benne korszerűség–korszerűtlenség, gazdagság–szegénység, jó és rossz ellátottság. Amint ez az egyes kontinenseken szokásos, az államok között társadalmi–gazdasági–kereskedelmi kapcsolatok alakultak ki. A kapcsolatok technikai megvalósításában – természetesen – meghatározó volt a funkciója a táján értelmezett, tehát a szállítást és a távközlést, valamint kapcsolódását, ezek minden hagyományos és modern változatát felölelő közlekedésnek. Megdöbbentő tény azonban, hogy Európa legnyugatibb és legkeletibb részeinek általános fejlettsége között évszázadok óta 100 év különbség van a Nyugat javára. Ez a különbség, az elmaradott keleti részek fejlődése ellenére sem csökken. A megállapítás sajnálatos hitelességét a közlekedés vonatkozásában számos hazai, magas színvonalú tudományos elemzés is igazolja.<sup>3</sup>

A második világháborút követően az új államhatárok és a politikai befolyászónák megállapításánál – magyar szempontból is – sorsdöntő volt, hogy Észak-, Közép- és Dél-Európa területeiről a szovjet hadsereg szorította ki a német megszállókat. Így a teheráni, jaltai, postdami konferenciák utólag sokat vitatott megállapításainak megfelelően – Finnország értékes délkeleti részétől és a három kis balti államtól kezdve kb. a németországi Lübecki-öböltől délre, Németország kb. egyharmadát elválasztó, a német–csehszlovák, majd az osztrák–magyar államhatárok mentén folytatódó, kb. az Adriáig terjedő, politikai rendszer-határvonal, „vasfüggöny” alakult ki. Az ettől keletre eső területeket Görögország kivételével ez élesen elválasztotta Nyugat-Európa többi részétől. Európa politikai, társadalmi és gazdasági keretfeltételei így alapvetően megváltoztak, ami még kiegészült az önálló két német állam megalakulásával.

Európa így vált megosztottá. A szegényebb, elmaradottabb részek kerültek a katonai szempontból nagyhatalomnak tekinthető, egyébként társadalmi–gazdasági szempontból elmaradott Szovjetunió, a fejlettebb országok pedig az amerikai Egyesült Államok által is támogatott Nyugat-Európa érdeközönjába. Mindkét oldal elszigetelődésre rendezkedett be, kelet és nyugat között a viszony fagyos lett.

Nem jó ennél a témánál elidőzni, de a tényeket a közlekedés helyzete miatt is emlékezetbe kell idézni. Az 1945 után újjárendeződő nemzetközi élet és európai közlekedés kialakulásához visszatérve, nemzetközi tekintélye és jelentősége miatt elsőként kell megemlékezni arról, hogy

1945-ben létrejött a legfontosabb kormányközi nemzetközi szervezet, az Egyesült Nemzetek Szervezete, az ENSZ.<sup>4</sup> Ez a világszervezet számos olyan szakosított intézményt, szervezetet, regionális bizottságot működtet, amelyben évtizedek óta alapvetően fontos munka folyik a közlekedés minden területére vonatkozóan is. Ezen intézmények közül jelentőségénél fogva kiemelkedik az Európai Gazdasági Bizottság, amellyel egyidőben, 1947-ben hozták létre fontos kiegészítő szervként az Európai Belső Szállítási Bizottságot. Ezt mint kormányzati szervet a szövetséges hatalmak Központi Európai Belső Szállítási Hivatal néven már a második világháború alatt is működtették, a közlekedési intézmények együttműködésének biztosítása céljából. Az Európai Gazdasági Bizottság szakbizottságokat, ezek, így pl. a Belső Szállítási Bizottság is albizottságokat, munkabizottságokat, szakértői csoportokat alakítottak, ügyelve arra, hogy azokban a nyugati és a keleti tömb országai arányos képviselőkkel rendelkezzenek.

Az EGB minden szakbizottsága, a Belső Szállítási Bizottság is, munkája során Európai politikai megosztottságát figyelmen kívül hagyva az egész kontinensre kiterjesztette figyelmét. Kezdetől fogva nyitott intézmény, melynek munkájában minden európai állam nem kormányzati szakmai intézmény képviselője, megbízott szakértője részt vehet. Minden ENSZ tanulmányt, jelentést, javaslatot minden tagország megkap, és abból annyit hasznosít, amennyit tud és akar. Működése az ágazati szaktudományok, közöttük a közlekedéstudományok, közöttük a közlekedésmélettudomány európai szintű egyöntetű fejlődésének is egyik forrása, előmozdítója volt.

2 L. részletesbben dr. Hegedűs Gyula: Az európai és a magyar közlekedésgazdaság és közlekedéspolitikai a 19–20. században. NOVADAT, Győr, 1995.

3 L. pl. dr. Borotvás Elemér és dr. Verosza Imre: A magyar közlekedés fejlődése nemzetközi összehasonlításban. Közlekedéstudományi Szemle, 1991. 11. 12. sz.

4 Magyarország az ENSZ-nek – ismeretesen – 1955 óta tagja.



## 2. Az európai megosztottság és a közlekedés

### 2.1. A közlekedéspolitikáról általában

Általánosságban szólva, a közlekedéspolitikával kapcsolatban az egyetlen megállapítás az állandó és változtathatatlan, hogy a közlekedésnek ki kell szolgálnia a mindenkori társadalmi és gazdaságpolitika célkitűzéseit, ki kell elégítenie a lakosság, az állam, a gazdasági szervezetek igényeit. Az állampolgár a piacgazdaságban is közszolgáltatásnak tekinti az emberek, dolgok, áruk, gondolatok valamilyen módon megvalósítandó továbbítását, a társadalmi-gazdasági kapcsolatok lehetővé tételét. Azt várja az államtól: tekintélyével és súlyával biztosítsa, hogy a vállalatok vállalják vagy tegyék lehetővé ilyen szolgáltatások nyújtását. Ez az ún. „ellátási kötelezettség”. A közlekedéspolitika egyéb részletkérdéseit illetően minden más változó: a szükséglet és a lehetőségek, a folyton fejlődő tudomány gyakorlati hasznosíthatósága szerint a közlekedéspolitika tartalma, módszere, eszköztára stb.

Az elmúlt 50 év közlekedéspolitikára tartósan jellemző az – és ebben eltérés állapítható meg a korábbi időszakról –, hogy erősödött a közvetlen és közvetett állami vagy államok feletti, nemzetközi befolyás, valamint a hosszú időtávú és a nagyobb térre kiterjedő szemlélet érvényesülése. Az elmúlt évtizedekben ismételten készült európai nemzeti közlekedéspolitikák általában 10–15 esztendőre vonatkoztak. Színvonaluk, tudományos és gyakorlati értékük – ugyancsak általában – növekedett azáltal, hogy hatékonysági számítások előzték meg a célkitűzések, feladatok meghatározását, továbbá konkrétabbá váltak, ami egyértelműbbé tette megvalósításukat és a megvalósítás értékelését.

Az államok többségében – a keleti tömb országaiban kivétel

nélkül – csak távlati tervtanulmányok, ötéves tervek foglalkoztak a távközlésügy fejlesztési kérdéseivel. A nyugati tömb országai a szállítás- és a távközlés-politika kérdéseivel külön-külön foglalkoztak, a jóváhagyás jogát sok országban a törvényhozás számára tartották fenn. A mindennapos, sőt a hivatalos fogalmazásokban is a közlekedéspolitika fogalmát a leszűkített értelmezésű személy- és árutovábbításra használják.

A probléma szakmai kifejezéssel jelölve a közlekedési munkamegosztás, amely lehet horizontális (közvetlen, párhuzamos) és vertikális (összetett). Kontinentális ország áruszállítására vonatkozóan a kérdés legegyszerűbb formája, hogy vasúton, közúton, vagy vízi úton, illetve ezek valamilyen kombinációjával továbbítsák-e az árut „A” telephelyről (kibocsátó helyről) „B” telephelyre (átvevő, fogadó helyre)? Személyszállításnál hasonló kérdésre nemcsak hasonló válasz adható, hanem a személyi kapcsolatteremtés céljától függően további változatként, az itt észlelhető rohamos fejlődés eredményeként a távközlés lehetőségének széles skálája is felvethetővé vált.

A nemzetközi forgalomban két megkülönböztetés volt ismeretes: – a kabotázs-forgalom, azaz külföldi fuvarozó tevékenysége egy országon belül két vagy több pont között és

– a „határon átlépő” forgalom.

Az előbbi általában tilos volt, az utóbbi általában szabad.

### 2.2. Az újjáépítés közlekedéspolitikája

Az 1945 után következett öt esztendő végére vált teljessé Európa politikai és gazdasági megosztottsága. Ennek az öt esztendőnek nagyobb része – mindkét oldalon – romeltakarítással, az élet újraindításával, újjáépítéssel telt el. Eu-

rópa eltérő utakon elindult részei kidolgozták az akkori időszaknak és helyzetnek megfelelő első nemzeti gazdaságpolitikákat, közlekedéspolitikákat, amelyeknek a lényege a bizonyos előretérrel célszerűnek mutakozó újjáépítés és irányítási intézményrendszer létesítése volt. Az ENSZ Belső Szállítási Bizottsága is az adott és a várható európai helyzet tanulmányozásával volt elfoglalva.

A szovjet érdekkörbe tartozó államokban földosztás, szövetkezetesítés, államosítás kezdődött, bevezették 1947-ben a tervgazdálkodást és az egypártrendszeren nyugvó szovjet, szocialista államformát. Megalakították a Kölcsonös Gazdasági Segítés Tanácsát, és ezen belül felállították – egyebek mellett – a Közlekedési Szakbizottságot. Megalakultak a nem kormány szintű szocialista szakmai szervek is (OSZZSD, szocialista postai együttműködés stb.).

A nyugat-európai államok fontos egyezményeket kötöttek politikai, katonai és gazdasági együttműködésük elősegítésére. Ennek első valóságos eredménye volt az európai kontinens egésze szempontjából ésszerű, összefüggő közúti hálózat, – az „E” utak – kialakítása. Az erre vonatkozó megállapodást az ENSZ Európai Gazdasági Bizottság készítette elő és hozta létre 1950-ben Genfben. Az ENSZ-szervek Magyarországot annak idején csak a Bécs–Budapest–Belgrád viszonylattal vették fel a nemzetközi autópályahálózatba. Fontos nemzetközi szervek jöttek létre 50 éve 1947-ben, megkezdődött a Marchall-terv, amely 30 milliárd dollár segítséget nyújtott Európa 18 államának, és ebből 90% térítésmentes és 10% kölcsön volt. Ebből igen jelentős rész jutott a közlekedés számára. 1948-ban létrejött a Nyugat-Európai Unió, 1949-ben az Európai Tanács és az Észak-Atlanti Szerződés (NATO). 1949–1950-re megin-

dult az ipar, a mezőgazdaság aktív tevékenysége, a nemzetközi kereskedelmi élet és ez növelő követelményeket támasztott a szállítással és a távközléssel szemben.

### 2.3. Az 1950–1970 közötti korszak közlekedéspolitikája

Az 1950–1970 között eltelt 20 esztendő rendkívül változatos, új közlekedéspolitikai irányzatokat megvalósító időszaka volt Európának. 1950 után Európa mindkét felében megkezdődött a regionális gazdaságpolitika, és ezen belül a regionális közlekedéspolitika kialakítása és megvalósítása, nyugaton a piacgazdaság, keleten a szocialista tervezettség elvei szerint. ekkor egyeztettek először nyugaton és keleten is a nemzeti és a regionális közlekedéspolitikáit.<sup>5</sup>

Mindkét országcsoporthoz kifejlesztették – eltérő mértékben és módon – a közlekedési munkamegosztás, valamint az együttműködés állami befolyása, állami irányítása. A gazdasági élet élénkítése következtében megnőtt, sok országban prioritást kapott a közlekedéspolitika. Elsőnek a kapitalista országok határozták meg a kialakítandó közlekedéspolitika főbb forrásait a következők szerint:

- az állami akaratot, amelynek fő részei a gazdaságpolitika, a szociálpolitika, a külpolitika, a honvédelem és a környezetvédelem;

- a társadalmi és nemzetgazdasági érdekeket, amelyek lényege: minden belföldi és nemzetközi szállítási feladat megoldása, a biztonsági és minőségi igényeket kielégítő közlekedési rendszer biztosítása;

- az egyéni és csoportos érdekeket, tehát azt, hogy az utazás és a szállítás olcsó és jó minőségű legyen, ugyanakkor a közlekedé-

si, fuvarozási vállalatok gazdálkodása is jövedelmező legyen.

A következőket tekintették a közlekedéspolitikai befolyásolás fő eszközeinek:

- díjszabás-politika;
- engedélyezési (hatósági) politika;

- gazdasági szabályozó rendszer (adó-, hitel stb.);

- állami vagy regionális hatósági támogatás a közlekedési rendszer fenntartására és fejlesztésére.

Mindezekben együttesen bennfoglaltatott az a társadalmi és gazdasági igény, hogy a közlekedési vállalatok segítséget kapjanak a túlterhelt vagy a kihasználatlan, de fenntartandó közlekedési vállalkozások foglalkoztatásának kiegyenlítéséhez. Ezeknek az elveknek a nagyobb részét bizonyos idő múltán a tervállamok is átvették.

Gondja lett előbb a nyugati, később és kisebb mértékben a keleti közlekedési rendszereknek az, hogy a közúti közlekedés és a vízi közlekedés magához vonzotta egyes vasútvonalak személy- és áruforgalmának kisebb-nagyobb részét. Radikális megoldásként vetődött fel előbb nyugaton, majd keleten, így pl. hazánkban is a teljesen ráfizetéses, forgalmukat veszített vasútállomások és vasúti vonalak bezárása. Ugyanakkor az új gazdasági struktúrák kielégítése miatt szükség mutatkozott – a máshol felvetődött – új igényeket kielégítő közúti és vasúti hálózat-fejlesztés. Nyugaton és keleten egyaránt foglalkoztak a vasúti–közúti munkamegosztás olyan megoldásával, mint a központi, körzeti állomási rendszer kiépítése, amelyben a távolsági fuvarozásokat vasúttal, a gyűjtő-, elosztó áruforgalmat pedig közúton oldják meg. A gyengeforgalmú vasútvonalak és vasútállomások bezárása Európa mindkét részén jelentős volt (pl. Angliában a háló-

zat 34%-át, Franciaországban 11%-át, az NSZK-ban 6500 km-t, Magyarországon 1200 km-t érintett). Ez feltűnő, a közhangulatot felkavaró, kényes problémákat felvető lépés volt, amely nem találokott a társadalom megértésével.

A Szovjetunió érdekkörébe került kelet-európai országok az 1950-es évekre számos nehézséggel találták magukat szemben. A nyugat-európai országokkal az emberi és a kereskedelmi kapcsolatuk a minimálisra zsugorodott. Egyidőben kerültek a számukra idegen szocialista tervezettségű gazdaság és a hidegháború korszakába. A fejlesztéshez csak a szocialista régió belső erőforrásai álltak rendelkezésre. A közlekedés belső tartalékai hamar kimerültek, és a rohammunkával helyreállított közlekedési berendezések rövid idő múltán egyre nehezebben voltak használhatók. A szállítás és távközlés fejlesztése nem megelőzte, hanem csupán rendszertelemül, bizonytalanul követte az új szükségletek kialakulását.

Egyes nyugat-európai országok közlekedése is sok nehézséggel birkózott meg a második világháborút követő első időszakban. Az anyagi eszközök az egyes országokban eltérő módon álltak rendelkezésre, bár a Marshall-segély révén viszonylag rövid idő alatt nagy fejlesztései és korszerűsítési feladatokat sikerült megoldani. Nagy eredményeket ért el az államok a gazdasági integráció területén. Az első siker volt ezen a területen 1951-ben az Európai Szén és Acélközösség létrehozása, annak érdekében, hogy a tagországok szénbányászatának, vas- és acéliparának a közös irányítása, árpolitikája, tarifapolitikája, fuvarozás-fejlesztései és termelési kontingensei közös megegyezéssel nyugodjanak.<sup>6</sup> A Közösség tagországai: az NSZK, Franciaország, Olaszország, Belgium, Hollandia, Luxemburg már ekkor

5 A Nyugaton végbement közlekedési fejlesztési folyamatok igen lényegesek voltak, ezeket azonban a keleti országok szakértői csak igen szűk körben ismerhették meg.

egyezményt fogadtak el Párizsban a közös piac kialakításának előkészítésére. A megoldandó feladatok közé sorolták a fuvarozás különböző módjainak, feltételeinek, díjainak, a szükségletek és a lehetőségek összhangjának vizsgálatát.

Az Európai Atomenergia Közösséget és az Európai Gazdasági Közösséget egyidőben, 1957-ben létesítették. Az utóbbit alapító Római Szerződés rögzítette többek között, hogy a Közösség egyik fő feladata a közös politika bevezetése a fuvarozás területén. Az 1936-ig terjedő időt a szükséges műszaki fejlesztések előkészítésére hasznosították, mert úgy ítélték meg, hogy a Közösség létrehozásának egyik előfeltétele a Közösség országait összekötő főbb közlekedési útvonalak fejlesztése. Az előkészítés és végrehajtás tervét három alapkonceptióban rögzítették.

Ezek voltak:

- a kifejlesztendő hálózat kijelölése;
- az országos beruházási programok koordinálása;
- a közösségi közlekedés beruházási politika koordinálása, a megvalósítás irányítása.

1960-ban ajánlásban rögzítették a főközlekedési vonalak kijelölésénél figyelembe veendő alapelveket, valamint az abszolút prioritásokat. Ez utóbbiak voltak:

- az egyes országok, valamint a tengeri kikötők és a nagy ipari központok közötti vasútvonalak villamosítása;

– jó minőségű közutak építése a Közösség minden fontosabb nemzetközi forgalmi vonalán és

- összekötő víziutak létesítése a nagyobb belföldi hajózási útvonalak és a tengeri kikötők között.

Így a „hatok” nyugat-európai országaiban az összehangolt fejlesztés megindult, és 1965-ig nagyjából megépült. A beruházások fedezésének a forrása az európai Beruházási Bank volt, a

költségek a területileg érintett államokat terhelték.

Figyelmük kiterjedt más általános témákra is. 1965-ben az Európai Gazdasági Közösség, valamint a tagországok kormányai elfogadták a piacgazdaság és a versenyszabadság elvén nyugvó első közös közlekedéspolitika alapelveit. Ezek a következő témákat érintették:

- a nemzetközi fuvarozásokra vonatkozó közös szabályozások;
- a Közösség területére „kívülről” belépő fuvarozások;
- a fuvardíj és a fuvarozási feltételek gazdasági normái;
- az országok közötti diszkriminációk megszüntetése;
- a protekcionizmus megszüntetése;
- a közösségi határ átlépése alkalmával fizetendő díjak méltányos szintje.

A közösségi vámunió 1968-ban megvalósult, a közösségi közlekedéspolitika elveit azonban csak vonatottan vették át a nemzeti közlekedéspolitikákba. A nehézségek láttán a következőkkel egészítették ki a közösségi közlekedéspolitika alapelveit:

- a gazdasági és a valutaunió megvalósítása;
- az elmaradt fejlettségű területek segítése, az életszínvonal-különbségek megszüntetése;
- a szellemi javak hasznosítása és a környezetvédelmi előírások fokozott érvényesítése;
- a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok elősegítése.

A nyugat-európai közlekedés kimagasló fejlődése mellett, szembeszökő volt a kelt-európai közlekedés vonatott, nehézkes előrehaladása, aminek legfőbb oka a tökehiány volt. a KGST által a közlekedés komplex fejlesztésére vonatkozó és már az 1950. évi alapokmányba foglalt, majd később az 1971-ben hozott újabb határozatban megerősített célkitűzésekből csak részletek, töredékek valósultak meg, a tagországok

anyagi lehetőségei és érdekei szerint.

## 2.4. Közlekedéspolitika 1970 után

Az 1970–1990 között eltelt időszak első idejére rányomta a bélyegét az árrobbanás. Az előirányzott beruházások megtorpanak. Nyugat-Európában is voltak tudati problémák: a műszaki-gazdasági fejlesztés ütemétől sok helyen elmaradt az egységes európaiság tudatának a fejlődése. Az Európai Közösség „nemzetek felettsége” nem vált még sok helyen elfogadottá. A fejlesztés európai irányító szerveinek lendülete azonban nem lanyhult. A szállítással kapcsolatos fejlesztések korábbi témakörei továbbfejlődtek, és bővültek új nemzetközi egyezmények előkészítésével. Ezen kívül az idők változását, az európai politikai szembenállás enyhülését, valamint a nyugati kormányzati és nem kormányzati szervek szakmai tárgyilagosságát jelezte, hogy 1960 után egyre több távlatos terv túltekintett a vasfüggöny határain, és Európát, az alig ismert Szovjetuniót is figyelembe véve, összetartozó egységnek tekintették. Az ezekben az években kidolgozott, elfogadott és részben a gyakorlatba is átültetett főbb megállapodások a következők:

- a) Európai Megállapodás a nemzetközi forgalmú európai közúti főútvonalakra (1982);
- b) Transzeurópai Észak–Dél autópálya (TEM) (1977);
- c) európai nemzetközi vasúti fővonalak hálózata (1985);
- d) nagy sebességű vasúti közlekedés európai rendszere (1980);
- e) Európa-alagút Anglia és Franciaország között (1987);
- f) Transzeurópai Észak–Dél Vasútfejlesztési Projekt (1989);
- g) európai Vízi úthálózat fejlesztési terve (1960);

6 Az eredmény nem maradt el, a tömegáruk szállítása csökkent, és célszerűbbé vált.

h) Duna–Majna–Rajna csatorna, (1992);

i) az európai belvízi utak osztályba sorolása (1961);

j) az európai belvízi hajózás strukturális rendezési terve (1988);

k) európai megállapodás a fontos nemzetközi kombinált szállítási vonalak hálózatáról és létesítéséről (1991);

l) nemzetközi és regionális európai légi közlekedési valamint irányítási szabályozások.

Egyes témákról külön is meg kell emlékezni. Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága 1960-ban jóváhagyta az európai vízi közlekedés egységes hálózatának koncepcióját és ezzel hivatalosan elfogadott program lett az európai nagy jelentős vízi utak között a regionális összeköttetés megteremtése. A koncepciót 1992-ben korszerűsítették, a legkedvezőbb vízi útparaméterek figyelembevételével. Az elfogadott új szabályozás a nagyhajózásra alkalmas vízi utakat két alcsoportba osztotta, Ezek:

- a regionális érdekű, helyi jelentőségű, valamint a

- nemzetközi jelentőségű vízi utak.

Ez utóbbiaknál – közjük tartozik a Duna is – kötelező a legkevesebb 2,5 m merülés biztosítása az év minimálisan 240 napján;

- biztosítani kell a modern, nagy Európa-típusú egységekből összeállítható kötelékek közlekedését,

- ki kell elégíteni a méretek, a szabad úrszelvény és az úszóegységek teherbírása tekintetében meghatározott magas követelményeket, mert csak így biztosítható a belvízi hajózás versenyképes gazdaságossága.

A nemzetközi polgári repülés iránti igények, valamint a technikai lehetőségek jelentősen megnöttek, ami az államok között érdekellentétet váltott ki. Szükség volt ezért a nemzetközi pol-

gári repülés alapelveinek a kialakítására, valamint a legfontosabb folyamatok nemzetközi egységes szabályozására. Az újabb alapelvek és szabályozások a következők lettek:

- a viszonyosság elve;

- a hátrányos megkülönböztetés tilalma;

- a repülés szabadságának az elve, a terület és a légtér fogalmak egységes értelmezése;

- a légi szabadságjogok biztosítása.

A légi útvonalak veszélyes torlódása miatt növelni kellett a légtér átbochtóképességét, 2300 m magasságig a légtér ez idő szerint nem ellenőrzött, nincs irányítás, hanem csak tájékoztatás, e felett van irányítás, működik irányítószolgálat, amely a légi járművek között 5 mérföldes elkülönítést biztosít. Kijelölték az új európai magaslégtéri törzsútvonal-hálózatot, és jól működő kommunikációs hálózatot is kiépítettek, amely az egész Földet átfogó távközlési és adatátviteli rendszer működtetését jelenti.

A kelet-európai országok légi közlekedési vállalatai szerény technikai eszközökkel és eredménnyel működtek a nyugatiakhoz viszonyítva. Személyforgalomban 1970-ben kb. 3%-ot, 1980-ban 2,5%-ot képviseltek az európai légi közlekedésben, áru fuvarozásban pedig Európában az utolsó helyen voltak. Önmaguk korábbi teljesítményeihez viszonyítva utas km-ben 1980-ban az 1960. évi teljesítmény 11-szeresét, 1987-ben 16-szorosát érték el.

A kombinált áruszállítás és a nagy sebességű vasúti közlekedés főként 1980 után a nyugat-európai közlekedési szervek leginkább támogatott, propagált rendszere lett. Az előbbitől a visszacsett vasúti áruforgalom növelését, a vasúti vállalatok gazdaságossá tételét, a közlekedési környezeti ártalmak lényeges csökkenését várják. Probléma ezzel kapcsolat-

ban, hogy nagy beruházást kíván, ami nehezen térül meg, egyáltalán csak 400-500 km-en felüli fuvarozásoknál válik olcsóbbá, mint a kamionos közúti közlekedés. És az is probléma, hogy a közúti közlekedési „lobby” ezt a közlekedéspolitikai célkitűzést ellenérzéssel, ellenségesen kezeli.<sup>7</sup> A nagy sebességű kulturált vasúti (Eurocity, Intercity) közlekedést a társadalom és a gazdasági élet szívesen fogadja, ennek fejében könnyen lemond a saját vezetésű személygépkocsi használatáról, és középtávon ez a vasúti közlekedés a légi közlekedéssel is eredményesen veszi fel a versenyt. a gyors vasúti áru fuvarozás, a meghirdetett menetrend szerű érkezések és indulások megtartása is bizalmat kelt a vasúti áru fuvarozás iránt és a megújulást, reneszánszot jelent a vasúti közlekedés egésze számára.

A városi közlekedés az utóbbi évtizedekben az európai közlekedés egyik legbonyolultabb területévé vált. Nemcsak a feladatok növekedtek és váltak egyre igényesebbé, hanem a feladatok megoldási lehetőségeiben is igen nagy a fejlődés. A tudomány és a technika a 20. században a gyakorlati élet rendelkezésére bocsátotta – igen nagy választékban – mindazokat a közlekedési eszközöket, berendezéseket, gazdasági jogi intézményeket, és közlekedésrendészeti szabályozást, amelyekkel a városi és a hozzá nőtt városkörnyéki közlekedés megoldható. A gépkocsi- és az autóbusz-közlekedés Nyugat-Európában többszöröse a kelet-európainak. A közúti gépjárművek balesetveszélyt, környezeti ártalmakat okoznak, rontják a városi élet minőségét. A gépkocsik száma – előnyük miatt – mégis egyre nő. Az európai közlekedéspolitika egyik egyértelműen elfogadott elve a városi tömegközlekedés és a parkolási rendszer előnybe részesítése.

<sup>7</sup> Ezek miatt a kombinált fuvarozás a nemzetközi áru forgalomnak ez idő szerint is csak kis hányadát jelenti.

## 2.5. Az európai távközlés és postaügy

A távközlés- és postapolitika elmélete és gyakorlata később vált jelentőssé Európában, mint a szállításügyé. A távíró, a távközlés és a posta úgyszólván egész Európában állami monopólium volt és ezért a fejlesztés sok helyen elkényelmesedett. Erre a piacgazdaságokban, Nyugaton az utóbbi évtizedekben a piacvesztés döbentette rá a távközléssel és postaüggyel foglalkozókat, csak az 1980-as évekre vált tudatossá, hogy a nemzetközi távközlés- és postaügy területén nem egyszerűen reformokra, hanem teljes megújulásra, az igények elébe menő, más ágazatokra húzó hatású megelőző fejlesztésekre van szükség Nyugaton, de főként Kelet-Európában.

Az Európai Közösség országai, valamint a posta- és távközlés nemzetközi szervei az 1980-as évek második felében meghatározták a halaszthatatlan reformintézkedéseket. A kor követelményeinek megfelelő első, modern európai távközlési és postapolitikai célkitűzések a következők voltak:

a) a szabályozási és a szolgáltatási funkciók szétválasztása. A szabályozás állami feladat, a szolgáltatás pedig vállalati feladat;

b) a postai és távközlési-műsorszórási tevékenység szétválasztása;

c) a dereguláció, tehát a verseny szabadabbá tétele.

Az 1980-as évek közepétől a nyilvános távközlési hálózat fejlődése az Európai Közösség, illetőleg az Egyesült Európa országaiba szemmel láthatóan felgyorsult. Ezt négy tényező határozta meg:

– az új technikák megjelenése;

– a növekvő igény az eltérő típusú távközlési szolgáltatások iránt;

– a piacok növekvő liberalizációja és a verseny erősödése a

távközlési iparban, valamint

– az új hálózatok létesítése, új hálózatüzemeltetők megjelenése, a különböző alkalmazások számára hatékony hálózati struktúrák megválasztása.

A hang- és a képátvitel együttes alkalmazásával kialakult a videotelefon és a videokonferencia-szolgáltatás. A hang, a szöveg, az adat és a képi információ egyidejű továbbítására, a tárolt információk összekapcsolására létrejöttek a multimédia-alkalmazások. Az 1990-es évek elején már a kábeltelevíziózást is a távközlés szerves részének tekintik; már több helyen valóság a kebeltelevízió-telefon és hihetetlen gyorsasággal terjed a hírközlési mobil-szolgáltatás, a zsinór nélküli távközlés. A távközlés, mint üzleti vállalkozás is kítűnőnek bizonyult.

A nemzetközi postaszolgálat korszerűsítése, amellyel kapcsolatban a fő célkitűzéseket 1989-ben Washingtonban ugyancsak meghatározták, Nyugaton is viszonylag nehézkesen halad előre. A kelet-európai távközlési és postai szervek számos nemzetközi célkitűzést elfogadtak, megvalósítottak és eredményeket értek el a piacbarát tevékenység meghonosításában, valamint a szolgáltatások színvonalának emelésében.

## 2.6. Összeurópai helyzet és célok 1990 után

Az 1980-as évek végére Nyugat-Európa 12 legfejlettebb piacgazdasággal rendelkező országa egységesítette gazdaságát, és ezzel gyorsított ütemben fejlődést és jólétet valósított meg. Ugyanerre az időre nyilvánvalóvá vált a kelet-európai szocialista országok politikai és gazdasági kudarca. Ezt a helyzetet rögzítette az Európai Biztonsági és együttműködési Értekezlet csúcstalálkozója, melyet 1990 novemberében Párizsban tartottak, és ahol aláírták az „Új Európáról szóló Párizsi Char-

ta” okmányt.

Az értekezlet célja előremutató volt; feladatok kijelölése Európa egységes társadalmának és gazdaságának a megteremtése érdekében. Ezt szabályozta részletebben 1991-ben a maastrichti szerződés és az Európai Közösség, valamint az EFTA együttműködését megteremtő „Európai Gazdasági Térség” elnevezésű, 1994-ben megalakított kapcsolatrendszer.

Az új helyzetben lehetővé vált, hogy közös, egységes közlekedéspolitikát és távközlés-politikát alakítsanak ki az egész Európát magába foglaló belső piac megvalósítása érdekében. A téma egészéből részletesebben a közlekedési feladatokkal az 1991 évben Prágában megtartott konferencia, a távközlési kérdésekkel pedig az 1993 évi „Korfui nyilatkozat” foglalkozott. Prágában annak tudatában hoztak határozatokat, hogy Közép- és Kelet-Európában a közlekedési és távközlési infrastruktúrát újjá kellett építeni, továbbá, hogy a közlekedési szektorok szerkezetét át kell alakítani. Arról sem feledkeztek meg, hogy Európa többi részeiben is sok még az elmaradt, végre sem hajtott infrastruktúra-beruházás. Végül egyetértettek abban is, hogy Európában a piacgazdaság keretében hosszú távú együttműködést kell megvalósítani a szállításügy és a távközlés területén. A korfui távközlés-politikai ajánlás az „Európa és a világ információs társadalma” címet kapta. A jelentés bizalomra ösztönzi az európai Uniót azzal kapcsolatban, hogy képes legyen a társadalomnak az információs korszakba történő átvitelére. Az információs társadalom a várakozás szerint megemeli az európai polgárok életszínvonalát, és növeli a társadalmi-gazdasági szervezetek eredményességét, a társadalmi összetartás erőit.

Összefoglalásul a második világháború óta az európai közlekedéspolitikai legfőbb új irányai a következők:

– 1950–1990 között az elkülönült társadalmi berendezkedésű országok politikai-gazdasági filozófiájuk szerint meghatározott elvekre támaszkodva egyre konkrétabb, részletesebb nemzeti közlekedéspolitikát dolgoztak ki, majd ezeket nemzetközi kapcsolatuk érdekében régióként egyeztették. A tervek megvalósítása nyugaton elősegítette, keleten a nem kielégítő fejlesztés gátolta az általános fejlődést. Tartós tendencia volt, hogy az összáruforgalom 60–70%-át a nyugati országokban a közúti közlekedés, a keleti országokban pedig a vasúti közlekedés bonyolította le. A nemzetközi kereskedelem, utas- és áruforgalom, valamint a közlekedési alágazatok, vállalatok között a verseny nőtt. Keleten a belvízi hajózási kapacitás kihasználatlansága tartós jelenség volt.

– 1990 óta az egységes, átfogó európai szállítási (közlekedési), távközlési és postai politika lett a hivatalos, elfogadott célkitűzés. Ennek vannak, illetve lesznek – bizonyos mértékig – „alárendelve”, ehhez zárkóznak fel a nemzeti közlekedéspolitikát. Ez utóbbiak tehát átveszik az egységes nemzetközi irányelveket és célkitűzéseket, és kiegészítik a szorosan vett nemzeti közlekedési igények kielégítését célzó feladatokkal, az ország gazdasági lehetőségeinek, erőviszonyainak megfelelően. A volt terváramokban végrehajtott privatizáció a közszolgáltatások kötelezettségé-

nek előírásával a közlekedési (fuvarozó, szállító, távközlési, postai) vállalatokra is kiterjedt; csak a pályák, kikötők, repülőterek légi irányító rendszerek, közraktárak maradtak állami tulajdonban. A kereskedelmi vállalatoknál a tulajdonjogok átadása részben már megvalósult, az állami befolyás lassan, de fokozatosan csökken. Tárnyilagosan meg kell állapítani, hogy a Nyugat-Euróához történő felzárkózás a közlekedés területén is a volt Szovjetunióból kialakult államok, államescsoportok számára a legnagyobb, legnehezebb feladat. Az egységes, közös európai érdekek miatt biztosan számíthatnak a Nyugat segítségére.

– Növekszenek és egyre sokrétűbbé válnak a minőségi igények (pl. gyorsaság, kulturáltság) a helyváltoztatás minden területén, kiemelve az igények komplex, megbízható kielégítését, fejlett logisztikai rendszerek révén.

– Fokozódik a figyelem a szociálisan elmaradt térségek felkarolása, a környezetvédelem, valamint a baleset-megelőzés iránt.

– Végül az információs társadalom kialakulása jelent már jelenleg is új feladatokat a társadalomértelmezett közlekedés egésze számára.

### **3. Az Egyesült Európa és Magyarország közlekedése, közlekedéspolitikája**

1990 táján tettük meg az első határozott lépéseket abban az

egyések szerint homályos, mások szerint sötét alagútban, amelyen keresztül Magyarország visszajuthat az időközben sokat fejlődött szociális európai piacgazdaságba. ehhez mi, közlekedési kérdésekkel foglalkozók, a közlekedési helyzet és a feladatok tisztánlátásával, a harmonizációs feladatok megoldásával, nagyarányú fejlesztések, átszervezések megoldásával járulhatunk hozzá.

Bármilyen sokat is dolgoztunk ezen a téren 1990 óta, még óriási feladatok állnak előttünk. Ezeket a feladatokat foglalja össze az utóbbi években elfogadott, tömör, elveket és célokat rögzítő új magyar közlekedéspolitikai, távközlési-politikai, postapolitikai. Ezek teljes összhangban vannak az Egyesült Európa célkitűzéseivel és a hazai lehetőségekkel. A hazai politikák – a nemzetközi egyeztetések miatt – csak a következő években lesznek konkretizálhatók.

Ismerve az európai Unió határozott, céltudatos vezetési stílusát, módszereit és anyagi segítő-készségét, továbbá ismerve a hazai közlekedési társadalom pozitív törekvéseit, én a magam részéről bizalommal tekintek az elkövetkező egy évtized alatt elérhető, kézzel fogható nagy eredmények elé.

## KÖZLEKEDÉS-EGÉSZSÉGÜGY

Dr. Jankó Domokos

# A közúti közlekedési

## balesetek sérültjei

### 1. Bevezetés

A közúti közlekedési balesetek során megsérült személyek számának csökkentése, sérülésük súlyosságának mérséklése, nemcsak humán, nemcsak társadalmi illetve egészségbiztosítási ügy, hanem alapvetően gazdasági kérdés is. A közúti balesetek megelőzése mellett a megtörtént esetek következményeinek mérséklése, a sérültek gyógyítása, utókezelése, évente tetemes összegbe kerül, amelynek előteremtése a társadalom számára egyre nehezebb feladat. A megelőzésre tehát nemcsak társadalmi szempontból szükséges megfelelő nagyságú összeget fordítani, ez a „beruházás” gazdasági szempontból is előnyös. A közgazdasági értelemben vett ráfordítások és a közúti biztonság terén kapott eredmények (haszon) összevetése alapján is szükséges a közúti biztonság kérdését elemezni. Ezekhez a vizsgálatokhoz – számos elvi kérdés tisztázásán túl – többek között ismerni kell a balesetek következtében – jelen viszonyok között Magyarországon – keletkező veszteségek, többletköltségek, illetve elmaradt hasznok számszerű értékeit. E témakörben a Közlekedéstudományi Intézet Rt. (KTI Rt.) kutatás-fejlesztési munkát végez [1.], amelynek keretében az adatok összegyűjtése és feldolgozása valamint a veszteségelemek számszerűsítése a cél. Az eredményeket, nevezetesen a különböző kimenetelű balesetek okozta – pénzürtékben kife-

jezett – ún. nemzetgazdasági veszteségek számértékeit közreadták [2.], ezek nélkülözhetetlenek a közlekedésbiztonsági célú beruházások „költség/haszon” típusú számításaihoz.

Ebben az anyagban az egyik „költségelemmel”, a sérültek orvosi (kórházi) ellátásának számszerűsíthető költségeivel foglalkozunk. A szóban forgó költségek nem a közúti közlekedési balesetek következtében megsérültek kezelésére *ténylegesen* ráfordított összegeket jelentik, hanem a jelenlegi egészségbiztosítási rendszerben alkalmazott költségelszámolási eljárással, egy adott kórház által ellátott betegenként *igényelhető* költségterítést tartalmazza.

### 2. Előzmények

A KTI Rt. évek óta foglalkozik a közúti biztonság kérdéseivel, többek között annak gazdasági vonatkozásaival is. A balesetek okozta veszteségek számszerűsítése sem újkeletű probléma, ilyen adatok korábban is kidolgozásra kerültek [3.],[4.],[5.]. A jelenlegi helyzetben is érvényes fajlagos baleseti veszteségértékek kidolgozására – hosszabb időszak után azonban – a korábbi kutatások folytatásaként 1994-ben került ismét sor, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium támogatásával [1.].

A közúti baleseti költségek egyik eleme a sérültek egészségügyi ellátási költsége, amelynek egészségügyi intézményben vég-

zett részleges felmérésére 1993-ban az Országos Traumatológiai Intézetben (OTRI) – szintén a KHVM megbízására – történt kísérlet [6.].

A KTI Rt. részletes számításaihoz szükség volt aktuálisabb és nagyobb mintán végzett költségfelmérésre, amelynek adatgyűjtését a KTI Rt. kutatási feladata keretében, az Újpesti Árpád kórház traumatológiai osztályán dolgozó kezelőorvosok végezték az 1994–1995-ös években [7.].

### 3. A közlekedési sérültek adatainak összegyűjtése

A közúti közlekedési balesetek során megsérültekről, a sérülés körülményeiről és a sérülés kimeneteléről a KSH statisztikai lapján találunk információkat [8.]. Ezek az adatok statisztikai elemzésekhez sikeresen felhasználhatók és sok fontos összefüggésre lehet segítségükkel rámutatni, közvetlen költségelemzésekre azonban – az ilyen típusú adatok hiányában – nem alkalmasak.

Az orvosi kezelési költségek meghatározásához és elemzéséhez szükséges információkat – előre kidolgozott adatlagra – baleseti sebészek gyűjtötték az Újpesti Árpád Kórház traumatológiai osztályán, valamint a kórház ambulanciáján kezelt sérültekről. (Az orvosteam vezetője: Dr. Merényi Gábor adjunktus).

A közlekedési balesetek következtében az Árpád kórházba kerülő és ott ambuláns vagy kórházi kezelésben részesülő sérültek-

ról, a következő kérdéseket tartalmazó adatlapot töltötték ki.

- 1./ Ambuláns/kórházi ellátásban részesült.
- 2./ A baleset időpontja.
- 3./ A baleset helye.
- 4./ A baleset helye útkeresztződés, igen/nem.
- 5./ A baleset természete.
- 6./ A sérült életkora.
- 7./ A sérült neme.
- 8./ A sérült forgalomban betöltött szerepe.
- 9./ A sérült tartózkodási helye balesetkor. (Járműben, járművön.)
- 10./ Használt biztonsági övet.
- 11./ Használt bukósisakot.
- 12./ Jármű (amelyben tartózkodott vagy elütötte).
- 13./ A sérült ittassága.
- 14./ A sérülések típusa testtájak szerint.
- 15./ Kórismék.
- 16./ Alkalmazott terápia.
- 17./ HBCS pontszám.
- 18./ Kórházban töltött napok száma.
- 19./ Költségtérítés (az érvényes előírások alapján számított).
- 20./ További orvosi kezelés szükségessége.
- 21./ További kezelés jellege.
- 22./ A munkaképesség ill. korábbi egészségi állapot visszaszerzésének várható ideje.
- 23./ A sérült iskolai végzettsége.
- 24./ A sérült családi állapota.
- 25./ Gondoskodást igénylő gyermekek száma.

(Az igényelt költségtérítés számítása – 19. kérdés – az alkalmazott terápia, az ún. homogén betegcsoport (HBCS) pontszám és a kórház besorolása alapján utólag történik.)

#### 4. Eredmények

A továbbiakban a sérültek kórházi kezeléséről készült felmérés értékelésének néhány részletét ismertetjük.

A felmérés időtartama:

1994 március 1.–1996 február 1.  
A ebben az időszakban 1477 sérült személy adatairól készült

adatlap.

Ezt az 1477 fős mintát a későbbiekben *AKM* (Árpád Kórházi Minta) rövidítéssel jelöljük. A teljes – Központi Statisztikai Hivatal által nyilvántartott – baleseti adatbázis jele: *KSH*

Az első kérdés az, hogy a két éves időszak alatt – a közlekedési sérültekről – gyűjtött adatok mennyire általánosíthatók és a hazai sérültek teljes- vagy rész-halmazára mennyire tekinthetők reprezentatívoknak. A kérdés megválaszolásához tudni kell, hogy a kórház a hét meghatározott napjain ügyeletes, amikor Budapest nagyobb – északi – régiójában illetve Pest megye északi részén megsérült személyeket – köztük a közúti baleseti sérülteket is – orvosi kezelésre ide hozták, illetve ellátásra ide jönnek.

A *KSH* statisztikai adatai szerint Budapesten évente mintegy 5000 fő sérül meg közlekedési balesetek következtében, Pest megyében pedig mintegy 3000 fő. Ezek közül 700 személyről készült adatlap, akiket az Árpád kórházban kezeltek. (Két év alatt 1477 fő.)

A számszerű adatok alapján tehát nem túl nagy a minta, ennek ellenére érdemes szemügyre venni, hogy a minta belső arányai (szerkezete) hasonlít-e a teljes *KSH* mintához vagy annak egy részéhez.

#### 4.1. Az *AKM* állomány összehasonlítása a *KSH* adatokkal

##### 4.1.1. A sérült forgalomban betöltött szerepe szerinti összehasonlítás

Az ún. forgalomban betöltött szerep lehet:

- a) járművezető,
- b) utas,
- c) gyalogos.

Az 1., 2. és 3. táblázat a közúti balesetek következtében megsérültek számát és arányait tartalmazza, a forgalomban betöltött szerep szerint, az *AKM* és a *KSH*

adatbázis alapján. A táblázatokban a sérültek számának nem szerinti megoszlását is megtaláljuk, a mintát ennek alapján is összehasonlítjuk más *KSH* állományokkal.

Az 1–3. táblázatokban található számarányok szemléletesebb összehasonlítása kedvéért az 1. és 2. ábrán felrajzoltuk az adatokat, kiegészítve a táblázatokban nem szereplő budapesti értékekkel.

Megállapítható, hogy az Árpád kórházi sérültek valamivel több mint fele járművezetőként sérült, a többi sérült nagyobb része utas, kisebb része pedig gyalogos volt a sérüléskor. Gyakorlatilag minden ötödik sérült gyalogusként szenvedett balesetet és sérült meg. Ezekhez az arányokhoz legközelebb az országban – lakott területen – megsérültek arányai állnak. (1. ábra) Mind a lakott területen kívüli, mind a budapesti sérültek állománya jelentősen eltérő „összetétel” mutat.

##### 4.1.2. A közúti balesetek következtében megsérült nők száma

Az 1–3. táblázatban a megsérült nők száma található, a 2. ábrán a számarányok láthatók. Ebben az esetben is a lakott területen történt esetek mutatják a nagyobb hasonlóságot az *AKM* arányokhoz, de a budapesti sérültekre jellemző számarányok sem térnek el számottevően. Ez utóbbi megállapítás azt jelenti, hogy a Budapesten történt baleseteknél megsérült személyek között gyakorlatilag ugyanannyi nő szerepel, mint az Árpád kórházi sérültek között.

##### 4.1.3. Sérülés helye az út alakzata szerint

A kórházi kérdőívben szerepelt az a kérdés, hogy útkeresztződésben történt-e a sérülés vagy azon kívül. Az adatlap kitöltése a sérültek válaszai alapján történt.

Az *AKM* és *KSH* adatbázis alapján a 4. táblázat tartalmazza az eredményeket.



A 4. táblázat adatai azt mutatják, hogy a Budapesten megsérültek közel fele olyan balesetnél szenvedett sérülést, amely útkereszteződésben történt. Pest megye lakott területen belüli, valamint az országban az összes lakott területi sérülte az esetek 40 – 45%-ában útkereszteződésben sérült. Ehhez az arányhoz közel áll az Árpád kórházi sérülteknél tapasztalt arány, nevezetesen a sérültek 40 – 41%-a ezekben az esetekben is útkereszteződésben szerezte sérülését. A lakott területen kívüli balesetknél a szóban forgó sérülési arány 13 – 15%, tehát lényegesen kisebb, mint a településeken belüli eseteknél.

Az előző szempontok szerinti összehasonlítás azt mutatja, hogy az ÁKM adatbázis a – KRESZ értelemben – lakott területen, vagyis településeken történt sérülések adatállományát – annak összetételét – reprezentálja, a későbbi megállapítások vagy következtetések tehát elsősorban a lakott területen történt sérülésekre vonatkoznak.

#### 4.2. A sérülés kimenetele

A kórházi felmérés során a kezelést végző orvos meghatározta és az adatlapon kódolta a sérülések testtájuk szerinti helyét és kimenetelét (mértékét, fokát), valamint az alkalmazott terápiát. A sérülések orvosi vonatkozásait és összefüggéseit Dr. Merényi és társai dolgozták fel és ismertették.[9.].

Az adatlapon nyolc testrészen történt sérülést lehetett minősíteni a sérülés foka szerint. Ezek a következők:

- könnyű sérülés
- súlyos sérülés
- igen súlyos sérülés
- életveszélyes sérülés
- halálos sérülés

A sérülés fokára – KSH szóhasználat szerint, a kimenetelére – jelenleg a hazai gyakorlat három kategóriát használ.

#### 1. táblázat.

A közúti balesetek következtében megsérült személyek számának nem és a forgalomban betöltött szerep szerinti megoszlása.  
(ÁKM 1994-1995.)

Forgalomban betöltött szerep	Férfi (fő)	Férfi (%)	Nő (fő)	Nő (%)	Összes (fő)	Összes (%)	Nők %-a
jármű vezető	616	64,2	160	30,8	776	52,5	20,6
utas	171	17,8	222	42,8	393	26,6	56,5
gyalogos	172	18,0	136	26,4	308	20,9	44,1
összes sérült:	959	100	518	100	1 477	100	35,1

#### 2. táblázat.

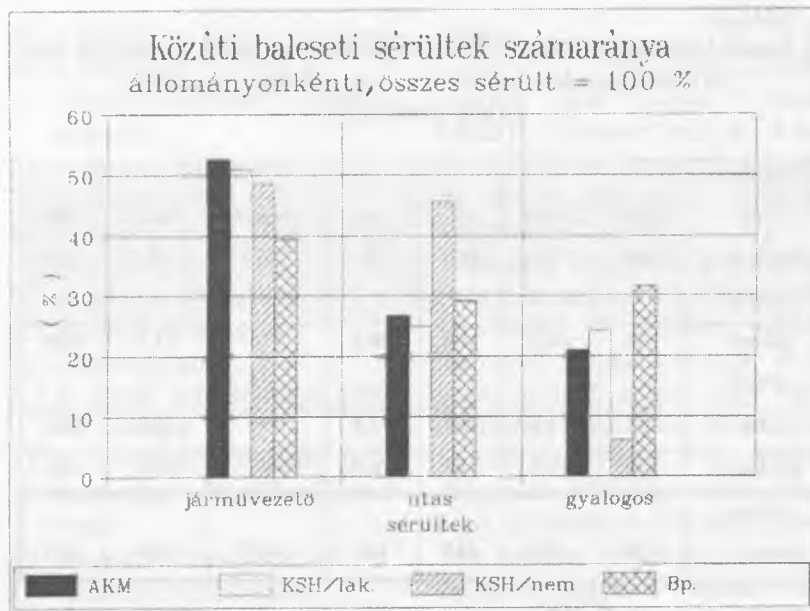
A közúti balesetek következtében megsérült személyek számának nem és a forgalomban betöltött szerep szerinti megoszlása.  
(KSH, Lakott területen belül. 1994 03 – 1996. 01.)

Forgalomban betöltött szerep	Férfi (fő)	Férfi (%)	Nő (fő)	Nő (%)	Összes (fő)	Összes (%)	Nők %-a
jármű vezető	13 295	61,7	3 790	31,7	17 085	51,0	22,2
utas	3 899	18,1	4 402	36,9	8 301	24,8	53,0
gyalogos	4 352	20,2	3 750	31,4	8 102	24,2	46,3
összes sérült:	21 546	100	11 942	100	33 488	100	35,6

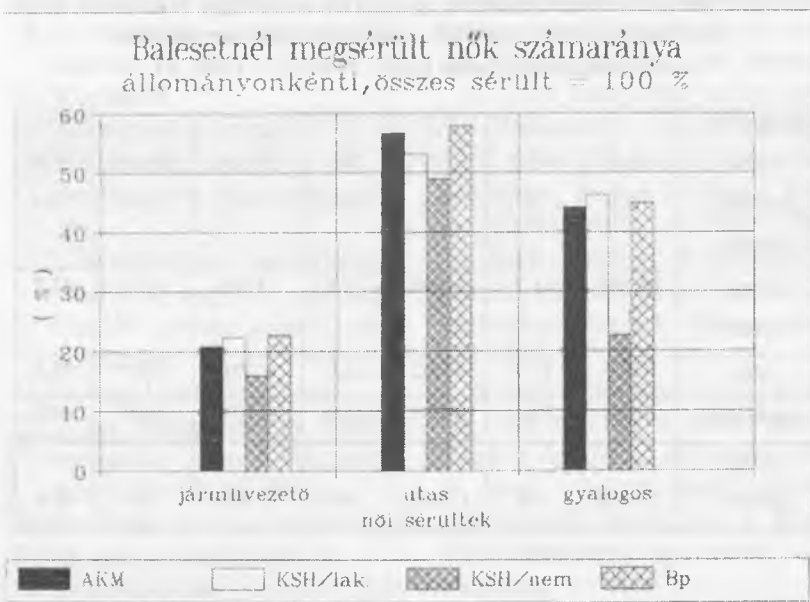
#### 3. táblázat.

A közúti balesetek következtében megsérült személyek számának nem és a forgalomban betöltött szerep szerinti megoszlása.  
(KSH Lakott területen kívül 1994 03 – 1996. 01.)

Forgalomban betöltött szerep	Férfi (fő)	Férfi (%)	Nő (fő)	Nő (%)	Összes (fő)	Összes (%)	Nők %-a
jármű vezető	8 373	59,5	1 572	24,5	9 945	48,5	15,8
utas	4 762	51,3	4 572	71,3	9 335	45,6	48,9
gyalogos	929	66,2	270	4,2	1 199	5,9	22,5
összes sérült:	14 064	100	6 415	100	20 479	100	31,3



1. ábra: Közúti baleseti sérültek számaránya állományonként



2. ábra: Balesetnél megsérült nők számaránya állományonként

Ezek definíciói: [8.]

„1/ A személy sérülések minősítése:

a/ meghaltként szerepel, aki a baleset következtében a baleset helyszínén vagy a balesetet köve-

tő 48 órán, illetve 30 napon belül elhunyt. Ez alól kivételt képeznek a vasúti, vízi és légi közlekedési balesetek, ahol a halottak számában csak a baleset helyszínén elhunytak szerepelnek.

4. táblázat.

Útkereszteződésben történt közúti balesetnél megsérültek számának aránya (%). (Összes sérült = 100%)

Ev	Budapest	Pest megye (lakott t.)	Pest megye (nem lakott)	Ország össz. (lakott t.)	Ország össz. (nem lakott)	AKM
1994	47,4	39,8	14,5	42,5	14,2	40,9
1995	49,6	40,9	13,5	44,3	14,8	40,2

b/ súlyos sérülések az általában 8 napon túl gyógyuló sérülések, törések, zúzódások, rázkódások, belső sérülések, súlyos vágások és roncsolások, orvosi kezelést igénylő általános sokk, illetve bármely olyan sérülés, amely kórházi ápolást tesz szükségessé.

c/ könnyű sérülések a ficamok, horzsolások.”

Az Árpád kórházi felmérésben nem három, hanem az előbbieken említett öt sérülési kimenetelt különböztettünk meg. Az egyes testrészeken tapasztalt sérülést kimenetel szerint a kezelőorvos minősítette és rögzítette az adatlapon.

Az 1477 sérült állományából egy rekord – ebben az adatmezőben – nem volt megfelelően kitöltve, így az 5. táblázat az 1476 sérültnek a sérülés foka (mértéke) szerinti megoszlását mutatja. A táblázat utolsó oszlopában az egyes sérülési kategóriákban az Árpád kórházi besorolás szerint igényelhető kórházi ellátási (orvosi) költségek átlagosan egy sérültenként jutó értékei találhatók.

Az összes 1476 sérült – ambulánsan ellátott és kórházban kezelt – költségadatai alapján a sérültenkénti átlagos költség 31,62 ezer Ft. (1994–1995-ben).

Hangsúlyozni kell, hogy ezt a költségértéket (igényelhető költséget) az Újpesti Árpád kórházban 1994 és 1995. évben végzett vizsgálat alapján számolták ki, az erre a kórházra vonatkozó érvényes egészségbiztosítási előírások segítségével, a kórházban ezen időszak alatt kezelt közlekedési sérültek adatai alapján.

Az [6.] tanulmány az OTRI-ban 1993-ban végzett felmérés eredményét ismerteti. Eszerint 125 sérült kórházi ápolási költségét számolták ki és az átlagos költség 240 ezer Ft/fő adódott. A szerzők elismerik, hogy a minta nagyon kicsi volt és a rendkívül súlyos esetek pedig a mintában túltreprezentáltak voltak.

A számítást az OTRI-ban 5400

esetszámmal megismételték és az átlagos kórházi ellátás költségére 89 ezer Ft/fő értéket kaptak [5.]. A mintára, annak összetételére semmilyen további adatot nem közölnek, így nem tudjuk az eredményeket az ÁKM adatokkal összehasonlítani.

A KSH szerinti „súlyos” kategóriát tehát három részre bontottuk a kórházi felmérésben. A KSH értelemben vett súlyos sérülés az ÁKM állományban szereplő három minősítő kategória (súlyos, igen súlyos, súlyos életveszélyes) összege.

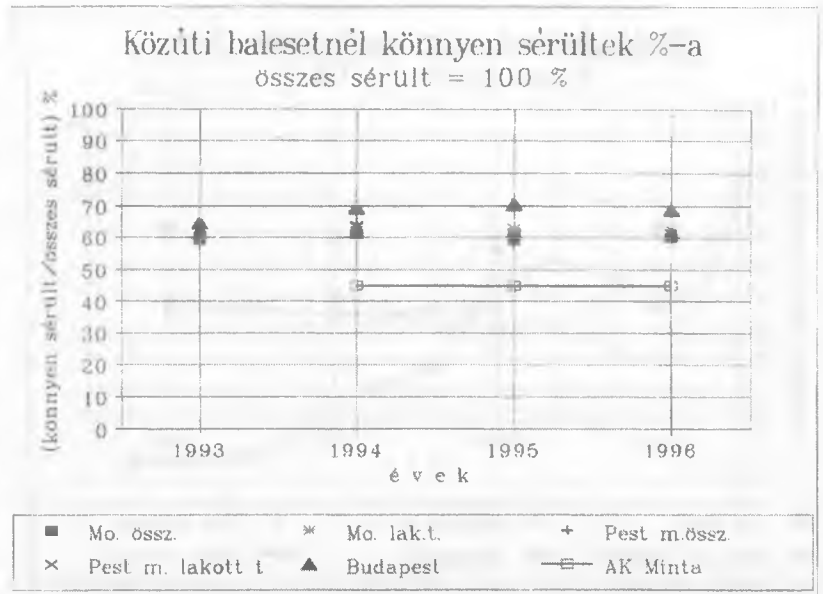
Az Árpád kórházi felmérésben szereplő sérültek (ambuláns és kórházi ellátás együtt) közül 776 fő szenvedett a KSH értelmezés szerinti súlyos sérülést (6. táblázat.).

A 776 fő 58%-a „súlyosan”, 36%-a „igen súlyosan” és 6%-a „súlyos, életveszélyesen” sérült, az Árpád kórház kezelő orvosainak megítélése szerint.

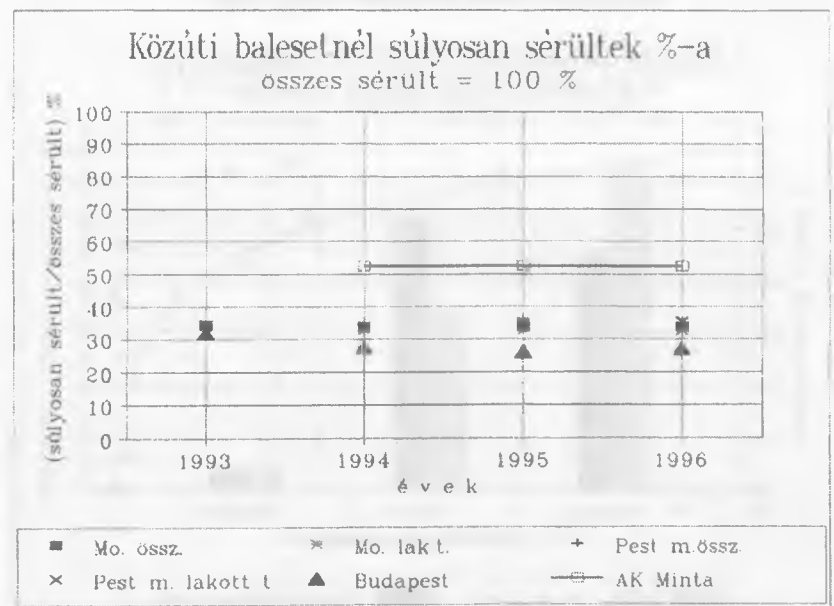
Nyilvánvaló, hogy ez a minősítés (ld. 5. táblázat) sokkal részletesebb és szakszerűbb, mint a KSH adatlapon használt – egyetlen – súlyos kategória.

Az Európai Unió országaiban is törekvés tapasztalható, az eddig – nemzetközi gyakorlatban is – használt sérülési kategóriák további bontására. A baleseti költségek pontosabb becslése, a megelőzés hatékonyságának értékelése és a „költség/haszon” típusú számítások pontossága szempontjából is szükséges a sérülések kimenetelének részletesebb osztályozása.

Az 1476 sérült közül – a kórházi kezelés közben – 36 fő meghalt. Ha az ÁKM állományt egységes állománynak fogjuk fel, akkor a meghalt személyek számát korrigálni kell. Az állomány akkor tekinthető egységesnek, ha a sérülések megoszlása szempontjából feltételezzük, hogy adott időszakban a kórház „vonzáskörzetében” történt balesetek sérülteinek mindegyike (a gyereksérültek kivételével) ebbe a kórház-



3. ábra: Közúti balesetnél könnyen sérültek %-a

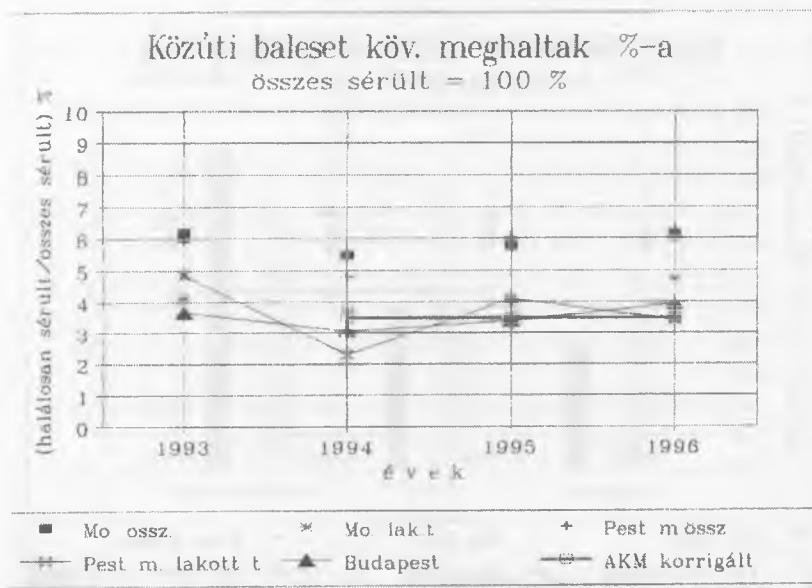


4. ábra: Közúti balesetnél súlyosan sérültek %-a

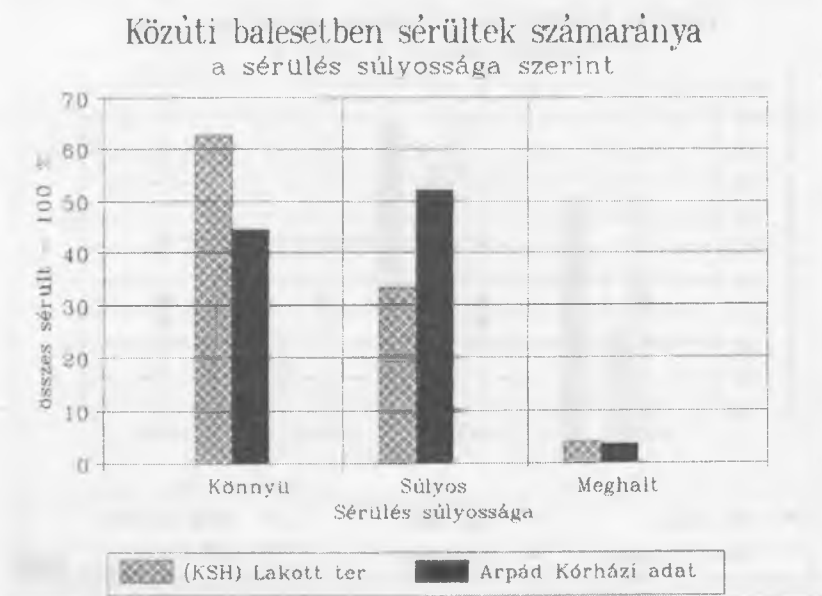
5. táblázat.

Közúti baleset következtében megsérült személyek száma és az orvosi kezelés átlagos költsége a sérülés kimenetele szerint. (ÁKM állomány.)

Sérülés kimenetele	Közúti baleset során megsérült (fő)	(%)	Igényelhető orvosi kezelési költség (ezer Ft/fő)
Könnyen	664	45,0	13,91
Súlyosan	448	30,4	35,90
Igen súlyosan	281	19,0	49,10
Súlyos életveszélyesen	47	3,2	77,10
Halálosan	36	2,4	105,30
	1476	100,0	31,62



5. ábra: Közúti baleset következtében meghaltak %-a



6. ábra: Közúti balesetekben sérültek számaránya a sérülés súlyossága szerint

6. táblázat.

Az Árpád kórházi felmérésben részt vett közlekedési sérültek számának megoszlása a KSH sérülési kategóriája szerinti bontásban.

Sérült	Személy (fő)	(%)	Személy (fő) korrigált	(%) korrigált
Meghalt	36	2,4	52	3,5
Súlyosan	776	52,6	776	52,0
Könnyen	664	45,0	664	44,5
Osszesen	1 476	100,0	1492	100,0

ba kerül. A sérültek egy része sajnos olyan súlyosan sérül a balesetnél, hogy a helyszínen életét veszti. Ez esetben az áldozat nem is kerül a kórházba, adataik nem szerepelnek ebben a felmérésben. Az ÁKM állomány a lakott területi balesetek sérülési állományának a jellemzőit mutatja, amelyben a közúti balesetben meghaltak kb. 30%-a a helyszínen meghal, és 70%-a kerül kórházba. Ezzel az aránnyal számolva korrigáljuk az eredeti adatot. A korrekció alapján azt tételezzük fel, hogy a vizsgált körben 52 fő szenvedett halálos sérülést, akik közül 36 került kórházba és ott is halt meg. 16 fő tehát a helyszínen vesztette életét olyan balesetben, amelyben esetleg voltak súlyosan vagy könnyen sérültek is, akiket a mentő az Árpád kórházba szállított és akik adata a felmérésben szerepel. A korrigált ÁKM adatokat a 6. táblázat mutatja.

A KSH adatai alapján az 1995. évi országos adatokat a 7-9. táblázatban ismertetjük.

A 7-9. táblázatokban a sérültek tényleges száma szerepel, összehasonlítani természetesen csak az arányokat tudjuk. Ezeket a 3-5. ábrákban mutatjuk be.

Az összes sérült mintegy 60%-a szenvedett 1995-ben könnyű sérülést Magyarországon a vizsgált területeken, kivéve Budapestet, ahol ez az arány közel 70%-os. Ezzel szemben az Árpád kórházi összes sérült közül csak 44,5%-uknak sérülését nevezte a kezelő orvos könnyűnek. Ennek két alapvető oka lehet. Az egyik az, hogy az előbb megnevezett "vonzáskörzetből" nem minden könnyű sérült került ebbe a kórházba, tehát az ÁKM állomány nem homogén, másik lehetőségek pedig az, hogy nem egyformán minősítették a sérüléseket a kórházban dolgozó orvosok, illetve a KSH statisztika részére adatot szolgáltatók.

Nézzük a súlyosan sérültek számarányait a 4. ábrán. Közel azonos, 30-32% a súlyos sérültek

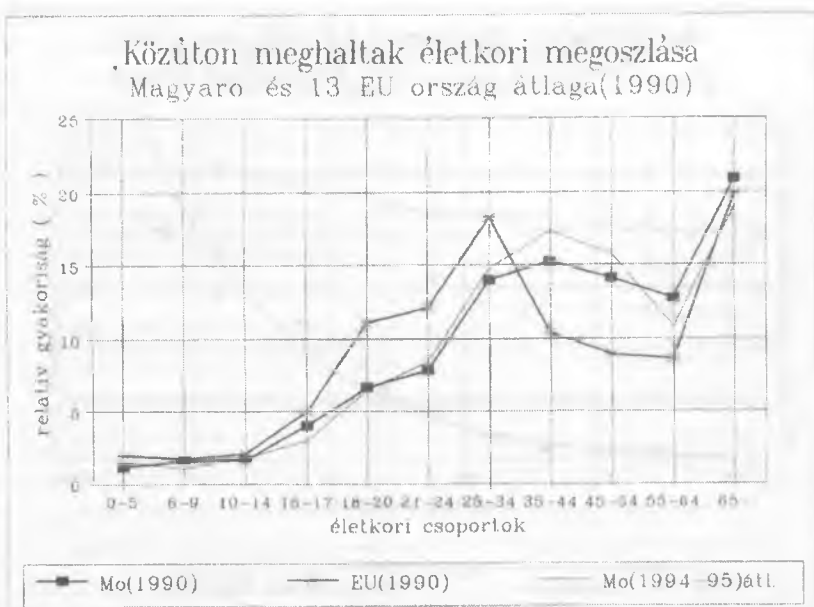
aránya a vizsgált területeken, kivéve Budapestet, ahol 30% alatt van ez az arány. Az ÁKM sérültjeinek viszont több mint 50%-át súlyosnak, igen súlyosnak ill. életveszélyesen súlyosnak minősített sérüléssel kezelték az Árpád kórházban.

Az 5. ábra a közúti baleset következtében meghaltak számának arányát mutatja. A viszonylag kis – korrigált – ÁKM arány és a Budapesten, ill. lakott területen belül halálosan megsérült személyek számaránya meglepően jó egyezést mutat. 1994-1995. években a megsérültek 3,5 – 4%-a meghalt a közúti balesetben szerzett sérülése következtében, Budapesten ill. lakott területen. Az összes magyarországi baleseti sérült esetén ez az arány 6%.

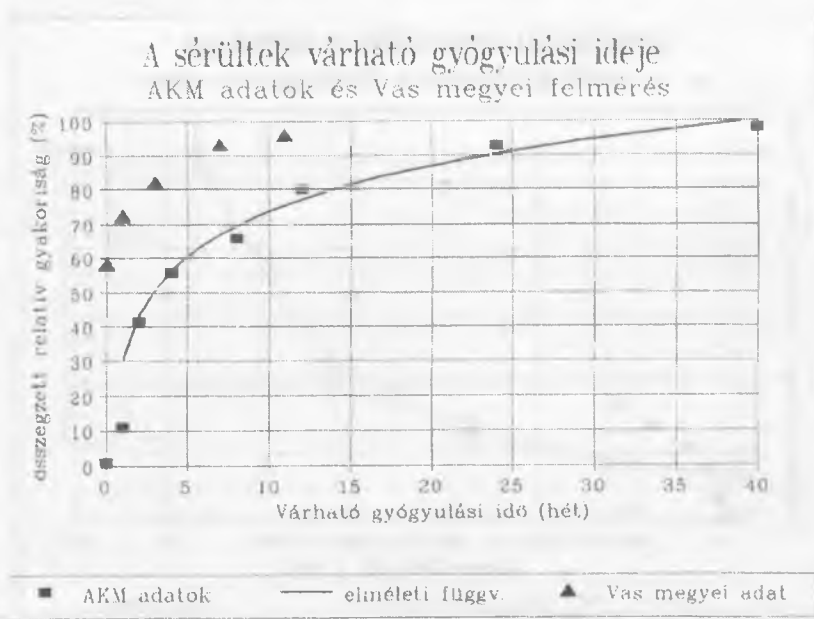
A korábbiakban feltételeztük, hogy az Árpád kórházi 1476 fős baleseti sérült minta a hazai lakott területen történt balesetek sérültjeinek állományát reprezentálja. A 6. ábrán az arányokat hasonlítjuk össze. A 6. ábra megerősíti a korábban elmondottakat, nevezetesen, hogy az Árpád kórházi sérültek között a KSH hivatalos statisztikai adataival összehasonlítva, a súlyos sérültek „túlreprezentáltak”, míg a könnyű sérültek kisebb számban szerepelnek. Ennek az eltérésnek szerepe van a nemzetgazdasági szinten keletkező baleseti veszteségek számításánál is.

Az ÁKM állomány további elemzése előtt egy fontos körülményre kell a figyelmet felhívni.

Az ország vagy egyes régióinak közúti közlekedésbiztonsági helyzetét alapvetően az jellemzi, hogy – bizonyos forgalmi teljesítményadatokhoz viszonyítva – időegység alatt, mennyi emberi áldozatot követel a közúti közlekedés, más szóval a balesetekben mennyien szenvednek halálos sérülést. Nemzetgazdasági szinten a legnagyobb – pénzértékre is átszámítható – veszteség a meghaltak „miatt” keletkezik a nemzeti össztermékhez való hozzájárulá-



7. ábra: Közúton meghaltak életkori megoszlása

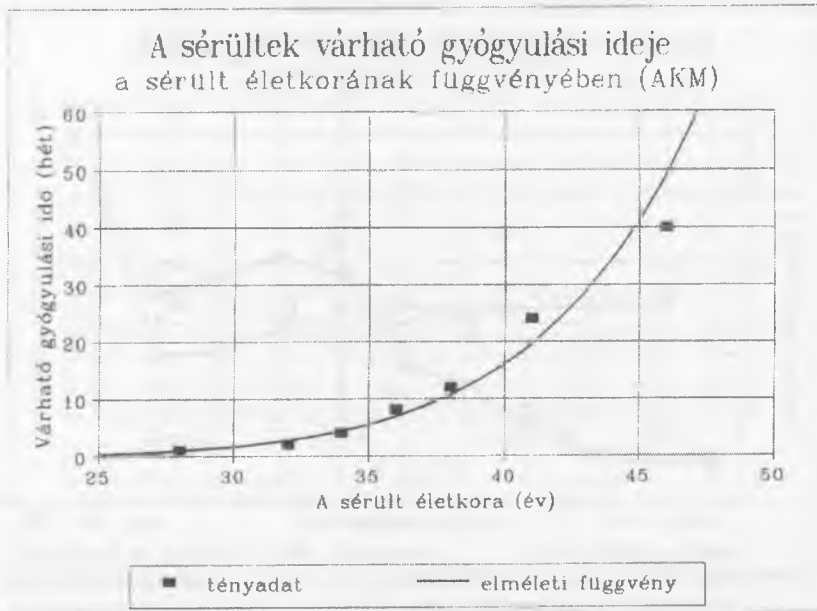


8. ábra: A sérültek várható gyógyulási ideje

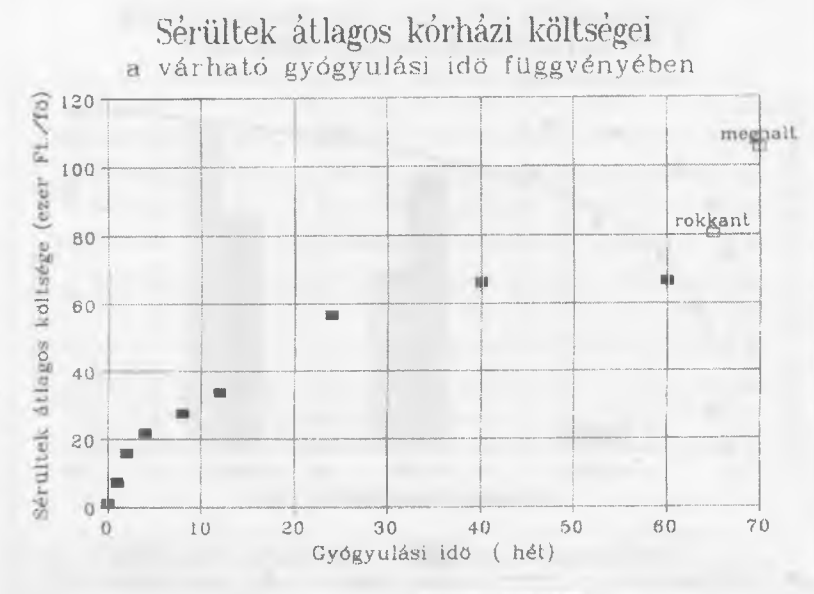
7. táblázat.

Közúti baleset során Magyarország közútjain megsérültek száma, a sérülés kimenetele szerint. (KSH állomány 1995.

Sérült	Lakott területen	Lakott ter. kívül	Összesen
Meghalt	675	914	1 589
Súlyosan	5 601	3 748	9 349
Könnyen	10 822	5 716	16 538
Összesen	17 098	10 378	27 476



9. ábra: A sérültek várható gyógyulási ideje a sérült életkorának függvényében



10. ábra: Sérültek átlagos kórházi költségei a várható gyógyulási idő függvényében

8. táblázat.

Közúti balesetben Pest megye közútjain megsérültek száma, a sérülés kimenetele szerint. (KSH állomány 1995.)

Sérült	Lakott területen	Lakott ter. kívül	Összesen
Meghalt	76	124	200
Súlyosan	646	536	1 182
Könnyen	1 132	789	1 921
<b>Összesen</b>	<b>1 854</b>	<b>1 449</b>	<b>3 303</b>

suk elmaradása miatt [2.]. Az országban meghaltak életkori megoszlása tehát – elvileg a közgazdasági számításokban – befolyásolja a baleseti veszteséget [10.].

A [10.] tanulmányban közreadták azokat az adatokat, amelyek 13 európai országban a közúti balesetek következtében 1990-ben meghaltak életkori megoszlásait mutatja. A KSH adatok alapján pedig kigyűjtöttük a megfelelő hazai adatokat és ezeket a 7. ábrában együtt bemutatjuk. A 7. ábra a következő 13 ország adatainak átlagát mutatja, a szokásos országjelölést alkalmazva:

NL, E, F, N, L, B, A, DK, D, UK, S, SF, CH.

A 7. ábra alapján az első észrevétel az, hogy az európai átlagra, illetve a hazai helyzetre jellemző megoszlási görbe eltérő jellegű. Az európai országokban a meghaltak között nagyobb arányban szerepelnek a fiatalabbak, mint nálunk. A görbék a 25-34 éves életkori csoportig közel párhuzamosan növekednek, de az európai átlaggörbe gyakorlatilag végig „magasabban” halad, ami azt jelenti, hogy a fiatalabb korosztály képviselői – pl. a 18-20 évesek – a közúti közlekedési áldozatok között határozottan nagyobb arányban szerepelnek a bemutatott 13 európai országban átlagosan, mint Magyarországon. A 35-44 éves életkori csoportban és ezután a 65 éves korig megfordul a helyzet. A szóban forgó országokban ennek a korcsoportnak tagjai (44-65) sokkal kisebb arányban fordulnak elő a közúti balesetekben meghaltak között, mint hazánkban. Más szóval nálunk ez a – középkorúnak nevezhető – korosztály nagyobb gyakorisággal fordul elő a közlekedési áldozatok között, mint ugyanez a korosztály az európai országokban.

Nehéz minősíteni ezt a különbséget, a témakör tárgya miatt nem tudjuk azt mondani, hogy pl. a 7. ábrán bemutatott – európai országokra jellemző – életkori megoszlás „jobb” vagy „kedvezőbb”,

de nyilván ilyen jelzőket a jelenlegi hazai megoszlási görbére sem használhatunk. Ha azonban eltekintünk az adatok tartalmától és csak a számításokat nézzük, akkor nemzetgazdasági szempontból az áldozatok hazai megoszlása kisebb – pénzben kifejezhető és elsősorban a termelés kiesés miatt keletkező – nemzetgazdasági veszteséget jelent, mintha az európai országokban tapasztalt megoszlási görbével számolnánk.

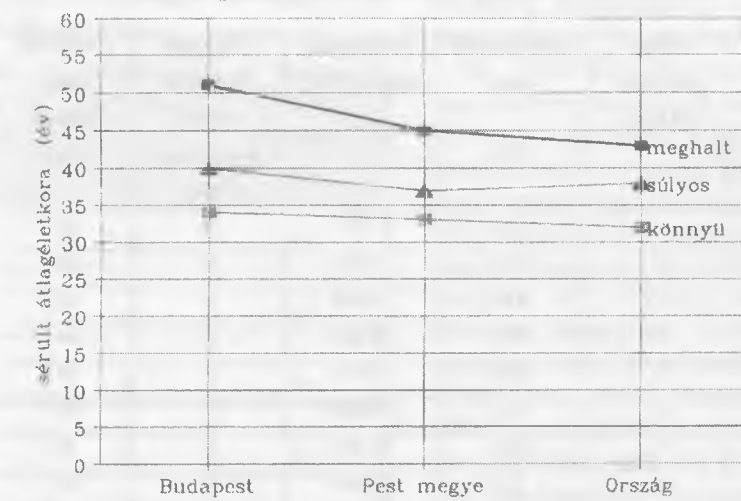
Nyomatékkal hangsúlyozni kell azonban, hogy a biztonság-növelő, baleset-megelőzési tevékenységgel nem elsősorban a meghaltak számának életkori megoszlását kell megpróbálni befolyásolni, hanem az összes közlekedési áldozat számát kell csökkenteni.

A 7. ábrán látható görbék közül nyilvánvalóan az nem derül ki, hogy valójában az európai országokban közúti balesetek következtében meghaltak statisztikai értékű viszonyszámai általában lényegesen kedvezőbbek, mint a hasonló hazai mutatók, viszont ott a meghaltak között több a fiatalember, mint hazánkban.

A 7. ábrán az összehasonlítás kedvéért bemutatott 1990-es adatsor mellett az 1994-1995. évi átlagot is ábrázoltuk. A két hazai görbe is érzékelteti, hogy a szóban forgó megoszlások változnak. Valószínű, hogy az európai görbe alakulása a magasabb motorizációs szinttel, a fiatalok forgalomban való nagyobb részvételi arányával és nem utolsósorban az ún. sérülékeny közlekedők nagyobb „védelmével”, az idősebbekkel és gyalogosokkal szembeni nagyobb toleranciával, egyszóval a magasabb közlekedési kultúrával is magyarázható. Ha lassan is, de ebbe az irányba haladunk Magyarországon is, így feltételezhető, hogy a 7. ábrán látható különbség idővel csökkenni fog, illetve a hazai megoszlási görbe közelíteni fog az európai országokra jellemző görbéhez.

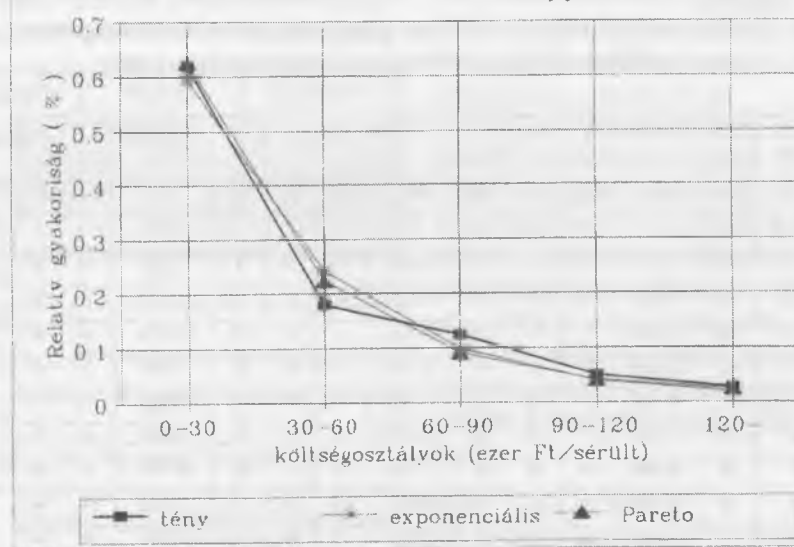
Az előzőeket látszik alátá-

1995-ben közúti balesetben megsérültek átlagéletkora (év). (KSH állomány)



11. ábra: 1995-ben közúti balesetben megsérültek átlag életkora

Kórházi költségek eloszlása Az AKM adatok alapján



12. ábra: Kórházi költségek eloszlása

9. táblázat.

Közúti balesetben Budapesten megsérültek száma, a sérülés kimenetelét szerinti. (KSH állomány 1995.)

Sérült	Lakott területen	Lakott ter. kívül	Összesen
Meghalt	153	15	168
Súlyosan	1 238	62	1 300
Könnyen	3 383	116	3 499
<b>Összesen</b>	<b>4 774</b>	<b>193</b>	<b>4 967</b>

## 10. táblázat.

Az AKM állomány alapján a sérültek várható gyógyulási ideje, a kórházban töltött napok száma és az átlagos költségek.

Várható gyógyulási idő (hét)	Várható gyógyulási idő kódja	Sérült személy száma (fő)	Sérültenkénti átlagos költség (Ft.)	Átlagosan kórházban töltött napok száma (nap)	A sérültek átlag életkora (év)
0	1.	13	903	0	27
1	2.	147	7 288	0	28
2	3.	415	15 800	1	32
4	4.	203	21 669	3	34
8	5.	142	27 576	5	36
12	6.	199	33 643	5	38
24	7.	178	56 385	13	41
40	8.	77	66 143	18	46
60	9.	18	66 640	21	37
	10.	48	80 520	29	39
	11.	36	105 309	8	51

## 11. táblázat.

Az AKM állomány alapján a várható gyógyulási idő a sérült forgalomban betöltött szerepe, az életkor, az átlagköltség szerint.

Gyógyulási kód	Járművezető				Utas				Gyalogos			
	fő	Ft.	nap	év	fő	Ft.	nap	év	fő	Ft.	nap	év
Kód	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
1.	3	877	0	23	6	1 007	0	28	4	768	0	28
2.	84	6 362	0	29	52	8 172	0	27	11	10 177	1	28
3.	228	13 168	1	31	132	16 710	1	31	55	24 528	2	40
4.	114	23 138	3	32	63	22 425	3	36	26	13 397	3	41
5.	91	27 082	4	32	32	27 253	5	40	19	30 490	7	51
6.	111	31 561	4	33	46	36 471	6	37	42	36 049	8	50
7.	83	55 009	12	36	33	55 351	11	35	62	58 779	15	50
8.	29	58 652	15	39	13	65 835	20	36	35	72 464	19	54
9.	7	75 933	23	32	4	57 816	17	30	7	62 389	22	46
10.	17	66 639	25	36	8	95 352	33	28	23	85 621	31	45
11.	8	89 886	17	32	4	95 928	3	35	24	112 014	7	60
össz:	776				393				308			

masztani az a tény, hogy Magyarországon, közúti közlekedési baleset következtében:

1988. évben meghalt 1706 fő átlagéletkora: 46 év,

1990. évben meghalt 2 432 fő átlagéletkora: 44 év,

1995. évben meghalt 1 589 fő átlagéletkor: 43 év.

#### 4.3. A sérültek várható gyógyulási ideje.

A közlekedési sérültet kezelő orvos – a kórházi ill. ambuláns ellátás után – megbecsülte, hogy mennyi a várható gyógyulási idő és ezt a felmérő adatlapra rávezette. (ld. 22. kérdés az adatlapon)

Az Újpesti Árpád kórházi fel-

mérés adatlapján a következő szöveg található, amely az alkalmazott kódokat tartalmazza:

“Az orvos előzetes véleménye szerint a kórház elhagyása után mennyi idő múlva lesz ismét munkaképes illetve egészségi állapota közel azonos a baleset előttivel? (Ha tanuló, tudja-e folytatni tanulmányait ahol abbahagyta?)

1./ azonnal

2./ 1 hét múlva

3./ 2 hét múlva

4./ 1 hónap múlva

5./ 2 hónap múlva ill. jelentős egészségromlás várható

6./ 3 hónap múlva

7./ 6 hónap múlva

8./ 1 éven belül

9./ 1 éven túl

10./valószínűleg nem lesz munkaképes

11./kórházi kezelés közben meghalt.”

Az AKM állományból kigyűjtöttük, hogy a különböző kódokhoz hány sérült tartozik (10. táblázat).

A 10. táblázatban nemcsak a várható gyógyulási időhöz tartozó sérült számot találjuk, hanem kiszámoltuk a sérültenkénti átlagosan igényelhető kezelési költséget, továbbá a sérültek átlagos életkorát és a kórházban töltött napok számát is közöljük. A táblázat utolsó sorában a kezelés közben meghaltak számát és a hozzá tartozó egyéb adatokat ismertettük.

A kórházi mintában 36 fő halt meg, átlagosan 8 kórházban töltött nap után. Ezalatt kapott kezeléskért a jelenleg alkalmazható számítás alapján az Újpesti Árpád kórház átlagosan személyenként 105309 Ft-ot igényelhetett.

A várható gyógyulási idő kódjait időtengelyen ábrázolva – (8. ábra) – körvonalazható egy jól meghatározott összefüggés.

A 8. ábrán a sérültek számának összegzett relatív gyakoriságát ábrázoltuk a várható gyógyulási idő függvényében. Az AKM állományból vett pontok szabályosan helyezkednek el. A következő lo-



12. táblázat.

A közúti balesetek következtében 1995.-ben megsérült személyek átlagos életkora a baleset kimenetele szerint, országosan, Pest megyében és Budapesten (KSH alapján)

	Könnyen sérültek átlagéletkora (év)	Súlyosan sérültek átlagéletkora (év)	Meghaltak átlagéletkora (év)	Osszes sérült átlagéletkora (év)
Budapesten járművezető	33	33	40	33
Budapesten utas	32	38	35	34
Budapesten gyalogos	37	45	59	42
Budapesten össz. sérült	34	40	51	36
Pest megyében össz. sérült	33	37	45	35
Országosan össz. sérült	32	38	43	35

13. táblázat

Az ÁKM adatállomány alapján a közúti balesetek következtében megsérültek kórházi kezelésének gyakorlati és elméleti költségeloszlásai.

Költség osztályok (ezer Ft)	Tény adatok gyakorisága (fő)	Osszegzett relatív gyakoriság (%)	Pareto eloszlás (%)	Exponen- ciális eloszlás (%)
0 - 30	915	62	59	59
30 - 60	265	80	81	83
60 - 90	182	92	90	93
90 - 120	75	97	95	97
120 -	40	100	100	100

garitmus függvényvel jó közelítést kapunk a  $GVI = 2-40$  hét intervallumban.

$$S = 30 + 19 \cdot \ln GVI \quad (1)$$

ahol  $S$  = sérültek összegzett relatív gyakorisága

$GVI$  = gyógyulási idő (2 – 40 hét)

Az előző összefüggés szerint pl. a sérülés után 2 héten belül a sérültek 43%-a, vagy 3 hónapon belül (12 hét) a sérültek 77%-a gyógyul meg.

A 8. ábrán a Vas megyei felmérésből származó adatokat is bemutatjuk [6.] Ezek a pontok is szabályosságot mutatnak, azonban az Árpád kórházi adatoktól

lényegesen eltérően helyezkednek el.

A KSH súlyossági definíciója szerint az 1. és 2. kóddal jelölt sérültek (ld. 10. táblázat) minősíthetők könnyen sérülteknek, ők azok ugyanis, akik kb. 8 napon belül gyógyulnak. Ezeknek a sérülteknek a száma a teljes ÁKM állományban mindössze 11%. Ugyanakkor a Vas megyei felmérés szerint a „közlekedési foglalkozási” balesetben sérültek 50%-a, a „közlekedési”, sérülteknek pedig 58,2%-a várhatóan gyógyul 8 napon belül. (ld. 14. oldal [5.]). A Vas-megyei felmérés adatlapja szerint a várható

gyógyulási időt 90 napig (12-13 hét) követték. Ezalatt a sérültek 98,8%-a meggyógyult (1,0% meghalt és 0,2%-ról nincs adat).

Az ÁKM állományban 90 napon belül a sérülteknek csak 77-79%-a gyógyul meg. A KSH adatbázisa szerint 1990-ben 1064 személy sérült meg közúti közlekedési baleset következtében Vas megye közútjain, közülük 52 fő meghalt, 402 súlyosan és 610 könnyen megsérült. A könnyen sérültek aránya 57,4% megfelel a felmérésben kapott adatnak (50-58%), a meghaltak aránya azonban jelentősen eltér. (A KSH szerint Vas megyében a vizsgált évben a sérültek 4,8%-a és nem a [6]-ban közölt 1%-a halt meg.)

Visszatérve az ÁKM adatállományhoz, a 10. táblázat szerint a könnyen sérültek átlagéletkora 27-28 év (14 év alatti gyermek-sérülteket a kórház nem látott el a vizsgált időszakban), a meghaltak átlagéletkora pedig 51 év.

Látható a 10. táblázatból, hogy minél hosszabb a várható gyógyulási idő, azaz minél súlyosabb a sérülés, annál idősebbek a sérültek. A kórházban töltött idő is növekszik és a sérültenkénti átlagos költség is egyre nagyobb.

A 10. táblázat pontpárjait a 9. ábrán mutatjuk be. A pontokra az alábbi hatványfüggvény illeszthető:

$$GVI = 2,251^{-12} \cdot K^{8,022} \quad (2)$$

ahol:  $K$  = a sérült életkora (28–46 év)

$GVI$  = a várható gyógyulási idő (hét) (korreláció: 0.92)

Az átlagos kórházi kezelési költség és a várható gyógyulási idő közötti összefüggésre utalnak a 10. ábrán bemutatott pontpárok. Az utolsó két pont a maradó egészségkárosodást szenvedett sérültek (az ábrán: „rokkantak”), illetve a sérülések következtében meghaltak átlagos költségeit mutatják. (Az 1 éven belül gyógyulók várható gyógyulási idejét 40 hétre, az 1 éven túl gyógyulókét pedig 60 hétre vetjük az ábrázolás során.)

#### 4.3.1. A várható gyógyulási idő a sérült forgalomban betöltött szerepe szerint

A 10. táblázat adatait a sérült forgalomban betöltött szerepe szerint szétválogattuk és a 11. táblázatban közöljük. A sérültek átlagéletkorának növekedésével mindhárom kategóriában nő a gyógyulási idő, a legnagyobb mértékben a gyalogos közlekedési sérültek esetében. A meghaltak közül legtöbben gyalogosok voltak (66%) és átlagéletkoruk 60 év.

#### 4.4. A közlekedési sérültek adatai a kezelés helye szerint.

Korábban említettük, hogy a sérültek egy része ambuláns ellátásban részesül, őket a kezelés után haza engedik, a többi sérült hosszabb-rövidebb ideig kórházi ellátást kap. Az 1. táblázatban látuk, hogy a sérültek több mint fele (776 személy) járművezetőként szerezte sérülését. Nézzük a sérültek számát, átlagéletkorát és kezelési költségeit aszerint, hogy ambuláns ellátást vagy kórházi kezelést kaptak az Újpesti Árpád kórházban a vizsgált időszak alatt.

Sérült járművezető:	776 fő
ambuláns ellátást kapott:	343 fő (44,2%)
átlagéletkor:	31 év
költség:	988 Ft.
kórházi ellátást kapott:	433 fő
átlagéletkor:	33 év
kórházi napok száma:	8 nap
költség:	47 563 Ft.
Sérült utas:	393 fő
ambuláns ellátást kapott:	171 fő (43,5%)
átlagéletkor:	32 év
költség:	975 Ft.
kórházi ellátást kapott:	222 fő
átlagéletkor:	34 év
kórházi napok száma:	8 nap
költség:	47 265 Ft.
Sérült gyalogos:	308 fő
ambuláns ellátást kapott:	51 fő (27,6%)
átlagéletkor:	37 év
költség:	952 Ft.
kórházi ellátást kapott:	257 fő

átlagéletkor:	49 év
kórházi napok száma:	13 nap
költség:	58 880 Ft.

Az ambuláns ellátásért ebben a kórházban – kevesebb mint 1000 Ft. – összeg igényelhető. A [6.] tanulmányban leírt költségszámításokhoz az ambuláns ellátásra 3500 Ft-ot tétéleztek fel, ennyit azonban az Árpád kórház, ambuláns sérültellátásért nem kaphat (1994–1995.).

Az 1000 Ft összeg az ambuláns ellátás költségtérítésére rendkívül alacsony, de könnyebben elfogadható lenne, ha feltételezzük, hogy a sérülés valóban könnyű, ahogyan az a KSH definícióban is szerepel. Ezzel szemben az 565 ambulánsan ellátott sérülés közül 150 esetet súlyosnak minősített az ellátó orvos (pl. felső végtag törés). Ezeknek az ambulánsan kezelt, de súlyos kimenetelű eseteknek ellátásáért átlagosan 1100 Ft-t igényelhetett a kórház, ami nyilvánvalóan elfogadhatatlanul kevés, és messze nem fedezi a felmerülő tényleges költségeket.

A kórházba került 912 közlekedési sérült közül viszont 249 esetet könnyűnek minősítettek az orvosok. Ez esetben természetesen nagyobb az igényelhető költség. Ha tehát a kórházban ellátott könnyű sérüléseket is számba vesszük, a könnyű kimenetelű sérülések átlagos költsége: 13 911 Ft.

A súlyos sérültek átlagos költsége pedig: 55 000 Ft.

A 10. táblázatból látható, hogy a 36 súlyosan sérült átlagosan 8 napos kórházi kezelés után meghalt. Kórházi kezelési költségük kerekítve : 106 ezer Ft./fő

#### 4.5. A közúti balesetben sérültek életkora

Korábban már ismertettük az ÁKM állományban szereplő sérültek életkorával kapcsolatos adatokat. A teljes nemzetgazdasági veszteségek számításához szükséges országos adatok egy

részét a 12. táblázatban találjuk. A különbségek jól érzékelhetők, ha a 11. ábra adatait nézzük. A legnagyobb eltérés a közúti balesetek következtében meghaltak átlagéletkorában jelentkezik. Budapesten – a nagyszámú időskorú gyalogos áldozat miatt – a meghaltak átlagéletkora 51 év, az országban meghalt összes közlekedési áldozat átlagéletkora 43 év.

#### 4.6. A közlekedési sérültek orvosi kezelési költségeinek eloszlása

Az ÁKM adatállományban 1476 sérült adatai köztük az Árpád kórházban kapott kezelésükért – a jelenlegi szabályok szerint – ténylegesen igényelhető költségtérítések találhatók. Osztályközökbé gyűjtve megvizsgálható, milyen a tapasztalati eloszlás és milyen elméleti függvénnyel közelíthetők a tényadatok.

Az osztályközöket az átlagok figyelembevételével választottuk. A szakirodalomból ismert, hogy a káreloszlások leírására az ún. *Pareto eloszlás* általában alkalmas [11.], ezért először ezt az elméleti eloszlást próbáltuk meg a tényadatokra illeszteni. Ellenőriztük azt is, hogy a jól kezelhető exponenciális eloszlás nem ad-e még elfogadható eredményt. A számítási eljárást nem részletezzük, az eredmények a 13. táblázatban találhatóak. Az elméleti sűrűségfüggvények a következők:

Pareto eloszlás:

$$F(x) = 1 - (195/(195+x))^{6,2} \quad (3)$$

Exponenciális eloszlás:

$$F(x) = 1 - e^{-0,03x} \quad (4)$$

A tényleges adatok és az elméleti eloszlásokból számított értékek a 12. ábrán láthatók. Az illeszkedés „szemre” elfogadható, a nagyobb költségosztályokra (súlyosabb kimenetelű balesetekre) jó becslést adnak az elméleti függvények. A chi négyzet próba alapján azonban – szigorúan ma-

tematikai statisztikai szempontból – nem fogadható el egyik függvény illeszkedése sem, bár a *Pareto eloszlás* nincs messze az elméletileg még elfogadható chi négyzet értéktől. Az eltérés a kevésbé súlyos és súlyosabb kimenetelű esetek számának becslése miatt keletkezik, az *AKM* állományban ugyanis kevesebb a 30–60 ezer Ft-os, és több a 60–90 ezer Ft-os költségszintbe eső sérült, mint ahogyan azt az elméleti függvények becsülik. Az ok valószínűleg az *AKM* állomány bizonyos mértékű inhomogenitásban keresendő, annak ellenére, hogy a lakott területen történt baleseti sérülések állományával hasonlóságot mutat. Jóllehet nincs pontos illeszkedés, az *AKM* állomány alapján számított elméleti sűrűségfüggvények a kórházi költségek eloszlásához és a nemzetgazdasági baleseti veszteségszámításokhoz jó kiinduló pontot jelentenek.

Végül ismételt hangsúlyozni kell, hogy az ismertett eredmények egy adott – budapesti – kórházban két év alatt kezelt baleseti sérültek után – az adott időszakban érvényes előírások szerint –

*igényelhető* költségtételek elemzése alapján készült. Ezek a költségek nem azonosak a *ténylegesen* felmerülő költségekkel és különösen nem azonosak a színvonalasabb ellátáshoz *szükséges* költségekkel. Nem tartalmazzák továbbá a kórházi kezelés utáni utókezelések költségeit sem. (A kérdőív szerint a sérültek több mint 60%-ánál erre orvosi javaslat volt.)

Az *AKM* adatok feldolgozása és a kiegészítő információk alapján a hazai közúti balesetek következtében megsérültek kórházi kezelésének összes költségét 1994-ben 1,5 milliárd Ft-ra becsültük. A nemzetgazdasági veszteségek számításához ezt az értéket vették figyelembe [2.].

## Irodalom

- [1.] A közúti biztonság gazdasági kérdései. Közlekedéstudományi Intézet Rt. kutatási témája. (1994–1996). Témavezető: Dr. Holló Péter. Megbízó: Közlekedési, Hírközlési és Vízügy Minisztérium.
- [2.] Dr. Holló P.–Dr. Honti P.: A közúti közlekedési balesetek következtében keletkező nemzetgazdasági veszteség. Közlekedéstudományi Szemle, 1997. 3.
- [3.] Dr. Gyebrovski J.–Tóth M.: Metodika a közúti balesetek következtében keletkező népgazdasági veszteségek számításához. KÖTUKI 21. sz. kiadvány 1976.
- [4.] Burján L.–Halász Gy.: A magyarországi személyes közúti balesetek súlyossági osztályaihoz tartozó átlagos népgazdasági veszteségek kidolgozása. KÖTUKI tanulmány 1981.
- [5.] Dr. Jankó D. Dr. Holló P.: Közúti baleseti veszteségek és csökkentésük lehetőségei. Közlekedéstudományi Intézet 19. sz. kiadványa 1986.
- [6.] A balesetek súlyosságának és a sérültek egészségügyi ellátási költségeinek összefüggései. Tanulmány „A tipikus hazai balesetek számának és súlyosságának csökkentési lehetőségei” c. téma keretében. Kidolgozta: Bodnár Tibor és társai. 1994. Megrendelő: KHVM.
- [7.] Dr. Jankó Domokos: A közúti balesetek sérültjeire vonatkozó adatok elemzése és a sérültek kórházi ellátásával összefüggő költségek felmérése. Tanulmány készült a „Közúti biztonság gazdasági kérdései” c. KTI Rt. téma keretében 1995. Témavezető: Dr. Holló Péter.
- [8.] Közlekedési balesetek 1994–1995. Kiadja a Központi Statisztikai Hivatal
- [9.] Dr. Merényi Gábor és társai.: A közlekedési sérülések néhány jellemzője. Előadás az „Orvosok a közlekedésbiztonságért” konferencián, Békéscsaba, 1994.
- [10.] Socio-economic cost of road accidents. Management committee Cost 313. Eurocost 313/4/93. Rev. I VII./349/93 Brussels, 23 Juillet 1993
- [11.] Dr. Reimann József.: A Pareto eloszlás-család matematikai-statisztikai elemzése és alkalmazása kárösszegek eloszlásának vizsgálatára. Tanulmány készült a Biztonságkutató Mérnöki Iroda megbízására. 1994.

Dr. Kerkápoly Endre

**KÖNYVSZEMLE**

**Czére Béla:**

**Magyarország közlekedése a 19. században (1790-1914)**

(Budapest, 1997. A MÁV Rt. Vezérigazgatóságának kiadása, 268 old.)

Napjainkban igen aktuálissá vált a magyar reformkor politikai, gazdasági, társadalmi kérdéseinek történeti feldolgozása és értékelése. A 18. század végén megindult gazdasági átalakulásban a mezőgazdaság fejlesztése, a magyar ipari termelés megindításának első jelei mellett e korszakban lépett fel először a gazdaságot kiszolgálni hivatott közlekedés iránti igény. A magyarországi közlekedésnek a múlt évszázad második felében lejátszódott kialakulásáról és rohamos fejlődéséről számos, az egyes közlekedési ágazatok műszaki elemeit – pálya, járművek stb. – tárgyaló egyetemi tankönyv, szakkönyv emlékezik meg. Ugyanakkor a vasút- és a korszerű közúti hálózat kialakítását megelőző évszázad primitív közlekedéséről alig található szakirodalom, s még inkább nem volt olyan, amely a reformkor közlekedéstörténetét egységes, áttekinthető, a műszaki és gazdasági elemeket összehasonlítni képes rendszerbe foglalta volna.

Ezt a hiányosságot pótolja Czére Béla most megjelent műve, amely a szerző több évtizedes közlekedéstörténeti kutatómunkáját, egyetemi előadásait foglalja össze, s egyben a Közlekedési Múzeum és a MÁV História Munkabizottsága munkatársainak tudományos eredményeire is támaszkodik. A könyv anyagának összeállításához az Országos Tudományos Kutatási Alap (OTKA) nyújtott támogatást.

Az előzőek alapján kiemelkedő értékűnek tekinthető a mű *1. fejezete*, amely hazánk közlekedését tárgyalja a *18–19. század fordulóján*. A közlekedés iránti igényeket felvető 18. századbeli gazdasági fejlődést ismertető bevezetés után e fejezet részletesen

foglalkozik a fogatolt közlekedés körülményeivel, a postai, kereskedelmi és katonai utak kategóriájába sorolt úthálózat tervszerűtlen kialakulásával, a hálózat hiányosságaival. Tulajdonképpen az akkori úthálózat napjainkig fellelhető problémája a folyami átkelőhelyek kis száma, a Dunántúl és az Alföld közötti ellátottsága közötti különbség a keleti országrészek kárára. Két táblázat részletesen ismerteti az 1790. évi úthálózat adatait és az 1790–1850. évek közötti útfejlesztéseket. A továbbiakban ez a fejezet tárgyalja e korszak parti vontatással lebonyolított folyami hajózásának történetét, a balatoni vitorlás hajózást, a hajózható csatornák kiépítését, a hajózás biztonságát szolgáló intézkedéseket. A *2. fejezet* a közlekedésben is robbanásszerű fejlődést hozó reformkor közlekedésével foglalkozik, a tárgyalást az 1825–27. évi pozsonyi országgyűlés munkájával kezdve és gróf Széchenyi István 1838. évi munkásságával fejezve be. E két terminus közötti két évtizedre esik az első magyarországi ló-, majd gőzvontatású vasutak megépítése és üzembe állítása és a gőzhajózás megindulása, a közúthálózat tervezett kiépítésének első jelei, a tömegközlekedés iránti igények kielégítésének kezdete a postaközi- és az omnibusz-közlekedés megindításával. Széchenyi és Kossuth közlekedéspolitikájának tárgyszerű elemzése zárja e fejezetet.

A szabadságharc leverése utáni abszolutizmus közlekedésfejlesztésére elsősorban az osztrák hatalmi érdekeket szolgáló vasútfejlesztési tervek voltak jellemzőek. Az e korszakot tárgyaló *3. fejezet*

a pesti lóvasút megjelenésének ismertetésével zárul.

A kiegyezéstől az I. világháborúig terjedő korszakot, a *dualizmus* korát öleli fel a könyv *4. fejezete*, amit a szerző „a közlekedés forradalma Magyarországon” alcímmel jelöl meg. Valóban, a kiegyezés utáni közlekedéspolitika, s annak eredményei: a gőzüzemű vasút győzelme, a Magyar Államvasutak megalakulása és hálózatának mai szemmel nézve is hihetetlen gyors bővülése, Baross Gábor kiemelkedő munkássága, majd a gőzhajózás fénykora, a közúthálózat szervezett fejlesztése, a városi közlekedés tényleges kialakulása, valamennyi közlekedési ág műszaki fejlődése mind egy nagy közlekedési korszak jellemzői. A szerző az egységes közlekedéstörténeti szemlélettel, az eredmények és események párhuzamba állításával, plasztikus tárgyalásmódjával itt is maradandót alkotott.

A befejező *5. fejezet* a közúti közlekedés motorizációja, a vasúti motoros és villamos vontatás térhódítása, valamint a légi közlekedés megvalósulása folytán már a *20. század közlekedése* felé tett első lépéseket tartalmazza, átlépve ezzel a mű eredeti időhatárát, de egyben kapcsolatot teremtve napjaink közlekedésével.

Czére professzor e kitűnően megírt és szerkesztett, 245 ábrát – korabeli rajzokat, térképeket, fényképeket –, továbbá 15 táblázatot, 7 tartalmas mellékletet tartalmazó, kiemelkedően szép borítóval kiadott munkájával igen értékes, magas színvonalú könyvet ad a közlekedési szakember és minden, a közlekedés iránt érdeklődő olvasó kezébe.

Ivány Árpád

**VOLÁN HÍREK****A Volán****gazdasági társaságok tevékenységei**

A nyolcvanas évek végéig, a kilencvenes évek elejéig általában megyénként egy-egy vállalat szolgálta ki az utazóközönséget. Ebben az időben azonban a KHVM engedélyével egyes üzemigazgatóságok kiválásával önálló állami vállalatok jöttek létre. Heves megyében a korábbi egy állami vállalatból három (az Agria, a Mátra, a Hatvani Volán), Bács-Kiskun megyében kettő (a Bács és a Kunság Volán), Veszprém megyében pedig kilenc (az Ajkai, a Balatonfüredi, a Dudari, a Pápai, a Sümegi, a Tapolcai, a Várpalotai, a Balaton és a Halimba Volán) önálló állami vállalat jött létre.

A 29. korábban vegyes profilú, államigazgatósági felügyelet alá helyezett Volán vállalatnál a KHVM profiltisztítást hajtott végre, így azok 1992-ben döntő mértékben személyszállítási profillal rendelkeztek.

A vállalatok az 1992. évi LIII. törvény, illetve az annak végrehajtására kiadott kormányrendelet (126/1992. (VIII. 28.)) és az 1992. évi LIV. törvényben előírtak alkalmazásával egyszemélyes, zártkörű alapítású társaságokká alakultak át. 1992. december 31-én a 29 cégből a 22 nagyobb vállalat részvénytársasággá, a hét kisebb pedig korlátolt felelősségű társasággá alakult.

Magyarország 29 területi alapon szerveződött Volán társasága a közúti személyszállításban hálózatot alkot, és gyakorlatilag lefedik az ország teljes területét.

A Volán társaságok legfontosabb tevékenységei:

– a menetrendszerű közúti, távolsági (helyközi) személyszállítás;

– a nem menetrendszerű közúti, távolsági személyszállítás és  
– a menetrendszerű közúti helyi személyszállítás.

E három tevékenység valamennyi társaságnak alapfeladata. Ezen kívül azonban a helyi adottságokat figyelembe véve minden vállalat végez egyéb kiegészítő tevékenységeket.

A menetrendszerű személyszállítás piacán a Volán-társaságok piaci részesedése meghatározó.

A többségi állami tulajdonban lévő 29 Volán-társaság tulajdonosi jogainak gyakorlása az 1995. évi XXXIX. törvény alapján 1995. június 16-i hatállyal a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumtól az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt.-hez került.

A törvény szerint a Volán-társaságokat tartósan állami tulajdonban kell tartani, az állami tulajdon mértéke nem csökkenhet 50 százalék + 1 szavazat tulajdoni hányad alá. Ez azt jelenti, hogy a Volán-társaságok esetében részleges privatizációt kell végrehajtani.

**Egyesülnek és részvénytársaságokká alakulnak a Veszprém megyei Volán-társaságok**

1998. év első napjától három Volán részvénytársaság szolgálja Veszprém megye utazóközönségét. 1997. december 31-én ugyanis a megye eddigi nyolc Volán társaságából egyesüléssel három társaság jött létre, amelyek január 1-től részvénytársasági formában működnek. A Veszprém megyei Volán-társaságok általános jogutódlással megvalósu-

ló egyesülése és átalakulása az egyes társaságok tevékenységében és a menetdíjakban nem okoz változást, illetve a munkahelyek számát sem érinti. Ugyanakkor a szolgáltatások színvonalának emelkedése várható.

Hasonlóan a többi régióhoz, 1991-ig Veszprém megyében is egyetlen Volán vállalat, a Balaton Volán látta el a közúti tömegközlekedési feladatokat. Ekkor azonban a KHVM engedélyével néhány megyében egyes üzemigazgatóságok kiválásával önálló állami vállalatok jöttek létre. Így Veszprém megyében az Ajkai, a Balatonfüredi, a Dudari, a Pápai, a Sümegi, a Tapolcai, a Várpalotai és a Balaton Volán kezdte meg működését. Az 1992. december 31-i átalakuláskor a Balaton Volán részvénytársasággá, a további hét pedig korlátolt felelősségű társasággá alakult át.

A privatizációról szóló 1995. évi XXXIX. törvény rendelkezése szerint a Volán társaságok 50 százalék + 1 szavazat tulajdoni hányadának a tervezett magánosítást követően is tartós állami tulajdonban kell maradnia. A részleges privatizáció és a többségi állami tulajdon védelme érdekében a Veszprém megyei Volán társaságoknál a vegyes tulajdonosi szerkezet esetén jobban működtethető részvénytársasági forma, valamint a potenciális befektetők számára megfelelő nagyságú részvénytársaság kialakítása vált szükségessé a következők szerint.

A Tapolcai Volán Kft. és a Sümegi Volán Kft. általános jogutódlással beolvadt az Ajkai Volán Kft.-be, majd az egyesüléssel létrejött ajkai székhelyű új társaság 1998. január 1-től SOMLÓ VO-

**Az új Volán részvénytársaságok fontosabb mutatói**  
(az 1996. december 31. mérlegek szerint)

	Balaton Volán Rt.	Bakony Volán Rt.	Somló Volán Rt.
jegyzett tőke (ezer Ft)	419870	342950	389840
saját tőke (ezer Ft)	821166	606736	614318
nettó árbevétel (ezer Ft)	1557327	1125460	1164794
mérleg sz. eredmény (ezer Ft)	27428	3741	5786
autóbusz-állomány	187	150	141
létszám	706	577	545

LÁN Közlekedési Rt. néven és formában működik tovább.

A Balatonfüredi Volán Kft. általános jogutódlással beolvadt a Balaton Volán Rt.-be. Az egyesüléssel létrejött új, veszprémi társaság neve BALATON VOLÁN Személyszállítási Rt.

A Dudari Volán Kft. és a Várpalotai Volán Kft. általános jogutódlással beolvadt a Pápai Volán Kft.-be. Az így létrejött pápai társaság 1998. január 1-től részvénytársasági formában, BAKONY VOLÁN Közlekedési Rt. néven működik.

Az érintett Volán társaságok – szigorú jogi és számviteli szabályok szerint – általános jogutódlás mellett teljes vagyonukkal olvadnak egymásba. Az ún. egyesü-

lési szerződéseket, amely a cégbirosági bejegyzés alapvető feltétele, az egyesülő társaságok taggyűlése, illetve közgyűlése hagyta jóvá.

Az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt. hoz döntést az átalakulás részletes feltételeiről (többek között az új Volán részvénytársaságok vezetéséről is).

A Veszprém megyei Volán társaságok egyesülése és átalakulása során a régió számára indokolt üzemméretű, megfelelő tőkeerejű társaságok jöttek létre, amelyeknek ezáltal versenyképessége és piaci helyzete is erősödik. A kft.-k egyesülése és részvénytársaságokká átalakulása vonzó befektetési célponttá alakítja a társaságokat, és ezzel megteremti a privati-

záció lehetőségét. A részvénytársasággá alakulás emellett a tervezett kedvezményes dolgozói részvényértékesítés feltételeit is biztosítja.

Ugyanakkor a Veszprém megyei Volán társaságok egyesülése és átalakulása új távlatokat nyit a társaságok gazdálkodásának, munkaerő- és eszközkihasználásának javítására, megfelelő szintű szolgáltatási színvonal fenntartására és a fejlesztési igények kiszolgálására. A társaságok átalakulásával az autóbuszrekonstrukcióhoz szükséges finanszírozási modell kialakítására is kedvezőbb lehetőség nyílik. Az új részvénytársaságoknak továbbra is alaptevékenysége marad közszolgálati feladatok folyamatos ellátása, azonban az új formában jobban illeszkedhetnek majd a közúti személyszállítás országosan egységes hálózatba.

A változásokat az utazóközönség rövid távon is szinte alig észleli, hiszen az egyesülést és átalakulást követően a szolgáltatások színvonala, a menetdíjak változatlanul fennmaradnak. A menetrend sem változik.

# A vasút versenyben

a repülővel

A vasút felvette a versenyt a repülővel, miután nyár óta már nagy sebességű vasúti kocsik közlekednek Budapest és Bécs között.

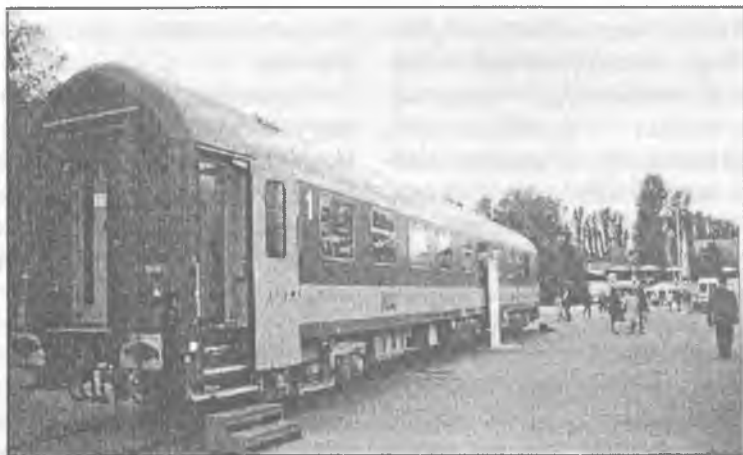
A Dunakeszin gyártott Z1 típusú vasúti személykocsik tervezési gyártási és üzemeltetési tapasztalatairól a Közlekedéstudományi Egyesület és a MÁV AD-tranz Dunakeszi Vagonygyártó és Jár-műjavító Kft. nemzetközi konferenciát rendezett.

A Budapest-Hegyeshalom vo-

nal korszerűsítésére Magyarország 1992-ben német hitelt vett fel. E hitelből vásárolt a MÁV Rt. 70 darab Z2 típusú vasúti kocsit és ennek keretében készül a DWA Bautzen céggel kooperációban Z1 típusú személykocsi is. Ebből harmincöt darab másodosztályú kocsi már elkészült,

mégpedig részben Németországban, részben pedig Dunakeszin.

Az elmúlt időben korszerűsített vasúti pályán a kétszáz kilométeres sebességre képes személykocsik beállításával az eddigiéknél lényegesen rövidebb idő alatt érhető el Budapestről az osztrák főváros.



A mintavonat egyik kocsija

A további tizenöt első osztályú vagonot már teljes egészében Magyarországon, Dunakeszin gyártják le. Ezek a kocsik olaszországi

futópróbán vizsgáznak, majd ugyancsak Budapest és Bécs között közlekednek.

A Dunakeszi Vagonyártó és Járműjavító Kft. által gyártott Z1 típusú személykocsik 200 km-es sebességre képesek, 66 személyesek, klimatizáltak és csúszógátlóval is felszereltek.

Mivel ennek a vagonnak a gyártástechnológiáját a MÁV Rt. már megvásárolta, a gyár tovább szeretné gyártani ezt a típust. Szeretnének ezért egy görögországi tendert megnyerni és ezeket a kocsikat külföldre is exportálni.

Dr. Katona András

## EGYESÜLETI HÍREK

# Főtitkári beszámoló

a Közlekedéstudományi Egyesület 1998. január 20-án tartott „Kibővített Elnökségi Ülésen”

A mai kibővített elnökségi ülés beszámolója az 1997. évi tevékenységről szól, de egyben a jövő évi küldöttközgyűlés előkészítését is szolgálja. Mindezekből következően a beszámoló érint több 1997-es konkrét eseményt és egyben a teljesség igénye nélkül jelez feladatokat 1998-ra és a küldöttközgyűlés előzeteseként.

1990 előtt Egyesületünk lehetőségei, valamint a tagság igényei közel álltak egymáshoz. A változó körülményekhez történő igazodás egyben az elmúlt időszak feladatait és a legfontosabb tevékenységi területeket egyaránt megjelölték. Az alkalmazkodás egyik legfontosabb teendője az új körülményekhez igazodó Alapszabály kialakítása volt. 1997-ben úgy gondolom tagjaink megelé-

gedésére sikerült az új átdolgozott Alapszabályunkat véglegesíteni és elfogadni, amelynek keretei és egyes részletei jól szolgálják az Egyesület rendszeres működését. Ezúton is köszönetet szeretnék mondani valamennyi észrevételt tevő egyesületi tagunknak, valamint annak a Munkabizottságnak, amely dr. Ruppert László főtitkárhelyettes vezetésével véglegesítette az anyagot. Az Alapszabályunk korszerűen figyelembe veszi mindazokat a helyi és szervezeti sajátosságokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület eredményesen működjön. Talán a legjelentősebb változás, hogy a korábban egy egységként működő vasúti, hajózási és légügyi tagozat mára ön-

álló tagozatokra vált szét és ezen új tagozatok ez év közepétől már így is működnek. A vasúti tagozat elnöke Horváth Lajos főosztályvezető úr és titkára Tongori Imre ny. vasútigazgató. A hajózási tagozat elnöke Garadnai András igazgató és titkára Fenyvesi Imre osztályvezető. A légügyi közlekedési tagozat elnöke Skonda Ödön főosztályvezető, titkára dr. Németh Márton igazgató.

Az Alapszabály módosításának egyéb részleteit már tárgyaltuk az elfogadáskor, de itt is szeretném felhívni az elnökségi tagok figyelmét arra a körülményre, hogy az új Alapszabály lehetővé teszi a helyettesítést, így gyakorlatilag elérhetnénk azt, hogy az elnökségi ülések szavazatképes létszáma elérje vagy

megközelítse a 100%-ot. Hogy ez eddig nem volt így az bizony annak is tulajdonítható, hogy az Alapszabály ismeretét, illetve a változásokat tagjainknak időnként fel kellene frissíteni. Ehhez a tárgyi lehetőség rendelkezésre áll, hiszen egyedülálló módon valamennyi tagtársunkat elláttuk Alapszabállyal.

Nagy valószínűséggel ismételen *vissza kell térnünk az Alapszabály átdolgozására*, hiszen a Magyar Közlöny 1997. december 23-ai számában törvény erejű rendelet jelent meg a közhasznú szervezetekről, amelynek hatálya Egyesületünkre is terjed. A nyilvántartásba vételt 1998. június 1-ig kell kérnünk és a szükséges módosításokra vonatkozó javaslatot minél előbb el kell készítenünk. A munka gyakorlati kivitelezését a korábban már eredményesen működött Alapszabály Korszerűsítő Bizottságtól várjuk.

A *választási ciklusban* sikerült a taglétszámunkat úgy stabilizálni, hogy ma már olyan megbízható számítógépes tagnyilvántartással rendelkezünk, amely a valódi fizető taglétszámot regisztrálja és képes a változások rövid idő alatti korrigálására. *Az 1997-es záró létszámunk 5669 fő volt, amely 251 fős növekedést jelent 1996-hoz viszonyítva.* A rendszer összességében jól működik, de változatlanul sok telefon és személyes kérés kell ahhoz, hogy szervezeteink időben leadják a tagnyilvántartást. A taglétszámmal összefüggő adat, hogy a mintegy 1 600 000 Ft-os tagdíjbevétel a teljes költségvetésünkhöz viszonyítva elenyésző, de a létszámmegtartás szempontjából továbbra is fontos feladatnak tartjuk a tagdíjunk alacsony szinten történő tartását. Amennyiben az együttes szervező és gazdasági munkánk továbbra is olyan eredményes lesz, mint az eddigiekben, úgy egyelőre nem kényszerülünk tagdíjemelésre.

Természetesen továbbra is napirenden tartjuk a tagdíj mértékét

és készek vagyunk arról tárgyalni, hogy ha szervezeteink kedvezőnek ítélnék meg a tagdíjemelést, miután ők gazdálkodnak a tagdíjakkal, úgy e kérdésre Intézőbizottsági Ülésen visszatérünk.

Az egyéni tagok számán túlmenően jelentős eredmény, hogy *153 jogi és pártoló tagja van Egyesületünknek*, akik több mint 5600000 Ft-tal járulnak hozzá Egyesületünk anyagi bázisának növeléséhez. A jogi és pártoló szervezetek létszáma az elmúlt időszakban közel állandó volt, de a növekvő konkurencia, amelyet a hasonló vagy azonos tartalommal és célkitűzésekkel működő szervezetek jelentenek egyre nehezebbé tesz. E jelentős szám megtartását Elnökségi tagjaink akik a közlekedési terület gazdasági egységeinek vezető tisztségviselői és hagyományosan a KTE-t támogatják. Nagy fokú presszióknak vannak kitéve, hogy az új szervezeteket támogatják-e vagy sem. Mindenesetre *az 50 éves KTE* tudományos munkájával, tapasztalatával és óriási taglétszámával megérdemli, hogy a közlekedési tevékenységet folytató gazdasági egységek elsősorban őt támogassák. Mindez persze az Elnökségre, az Intéző Bizottságra és az egyes tisztségviselőkre nagy feladatot ró, hiszen ezek a támogatások nem automatikusan érkeznek, hanem rendszeres meggyőzést és szervező munkát igényelnek. Az 1%-ból több mint 440 ezer Ft-ot kaptunk.

Emellett kötelességünk, hogy a *szolgáltatásainkat bővítsük*, amellyel vonzóbbá is tudjuk tenni egyesületi tevékenységünket a jogi és pártoló tagvállalataink számára. E keretek között, illetve ez igényeknek megfelelően a Közlekedés-egészségügyi Szakosztály előkészíti a foglalkozás-egészségügyi és menedzsment szűrést a szaksoport orvosainak közreműködésével. A szolgáltatás bevezetésének igénye, illetve sikere a jogi és pártoló tagok szándékától függ. A részletek kidolgozása

és a javaslat elkészítése folyamatban van.

Megkezdődtek ezen kívül a tárgyalások arra vonatkozóan is, hogy Egyesületünk valamelyik biztosítóval kötne megállapodást és támogatottság esetén a biztosítók jogi tagvállalatainkká válnának.

## Tudományos munka

Jelentős eredmény, hogy Egyesületünk továbbra is sikeresen jegyzi *a 3 tudományos folyóiratot*. Nagy könnyebbség, hogy a BKV Rt., a MÁV Rt. és az UKIG változatlanul jelentős anyagi támogatásban részesíti a tudományos lapokat, lehetővé téve azt, hogy Egyesületünk költségvetését a kiadás csak kis részben terhelje. Valójában a Közlekedéstudományi Szemle az a lap, amelynek kiadásához egyesületi forrásokat is igénybe kell vennünk, de a Szerkesztőség pályázatok sikeres elnyerésével és vállalati hirdetések szervezésével jelentősen csökkentette a szükséges támogatást. Kisebbségi eltérésektől eltekintve a tudományos folyóiratok a korábbi évekkel azonos szerkesztőbizottságokkal dolgoznak, csupán a Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőbizottsági elnökségéről lemondott *Rigó Zoltán úr* helyett kell *hamarosan új elnököt találnunk*. A lapok anyagi helyzetét nagymértékben tovább javítaná, ha vállalataink a hirdetések számának növelésével járulnának hozzá a kiadások csökkentéséhez.

Továbbra is hagyományosan sikeres terület a tudományos konferenciák és nagy rendezvények sorozata. *1997-ben 23 nagy rendezvényt tartottunk*, amelyek szinte teljes körűen a tervek szerint valósultak meg, mindössze 3 meghirdetett rendezvénytől kellett visszalépni, de helyettük *4 új konferenciával bővült a sorozat*. A jövőben feltétlenül nagyobb gondot kell fordítani a konferenciákon résztvevő létszám alaposabb megbecsülésére és a költség-



gek szigorú ellenőrzésére, mert olyan nagyfokú a más területekről jelentkező konkurencia, hogy csak a legalaposabban feltérképezett és előkészített rendezvényeknek lehet sikerük. *Témakörök szerint:*

általános közlekedési	9
vasúti közlekedési	10
közúti közlekedési	3
városi közlekedési	1

volt a megoszlás.

A témakörök elemzése különösebb időráfordítás nélkül is mutatja, hogy mely területeken lenne szükség nagyobb fokú aktivitásra. Mindez természetesen nem minősíti sem pozitív sem negatív értelemben egyértelműen a szakterületeket, miután a nagy rendezvényeken túlmenően számtalan kisebb konferencia is megrendezésre kerül, így csak ezek együttes értékelése hozhatja a valódi eredményt. Az összeállítás mindenesetre alkalmas arra, hogy a jövőben ráirányítsuk a figyelmet a nagy rendezvényekkel megcélzott szakterületekre.

A 23 nagy rendezvény közül 18-on ajánlások készültek, amelyeket a KTE Hírlevélben tettünk közzé és egyben továbbítottuk is az illetékes tárcákhoz, illetve szakmailag érdekelt szervezetekhez. Ajánlásaink, lehet mondani, hogy eredményesek, hiszen szinte mindenhol megkaptuk a válaszokat és ami a célunk volt, az ismétlődő konferenciákon az ismertetése is megtörtént a válaszoknak. A Dr. Borotvás Elemér vezetésével működő Ajánlási Bizottság rendkívül jó munkát végzett és remény van arra, hogy a tapasztalatok alapján munkájukat még szervezettebbé fogják tenni. Továbbra sem célunk azonban a fölösleges, tartalom nélküli ajánlások készítése, azonban a szakmailag megalapozott vélemények fogadtatása egyértelműen jelzi az ajánlások szükségszerűségét.

Külön és ismételten meg kell köszönni a konferenciákon tartott színvonalas előadásokat és ha azt is sikerülne elérni, hogy az előa-

dók hosszasan jelen is legyenek a rendezvényeken, az már a maximumnak számítana. Tudatában vagyunk természetesen annak, hogy az előadók már azzal is rendkívül nagy áldozatot hoznak, hogy előadásukat tiszteletdíj nélkül megtartják. Tapasztalatainkból adódóan ismételten jelezni kell egyesületi tagjaink és a közlekedés vezető tisztségviselői számára, hogy a KTE előnyben részesítése nagy vonzerőt jelent a tudományos munkánk és eredményességünk szempontjából.

A részvételi díjak folyamatos felülvizsgálata megtörtént, amelynek eredményességét mutatja, hogy Egyesületünk csak olyan eredményeket realizált a konferenciákon, amely a működéshez elengedhetetlenül szükséges volt. Változatlanul szorgalmazzuk a fiatalok és az idősebbek konferenciákon történő részvételét befizetések nélkül, de az ehhez tartozó szolgáltatásokat nagy számban sajnos változatlanul nem tudjuk vállalni.

A nemzetközi kapcsolatok területén elkészült a további szervezésre és a kiterjedtebb kapcsolatteremtésre ösztönző előterjesztés, amelyet hamarosan meg fogunk tárgyalni. Továbbra is élő kapcsolatot tartunk a német, az osztrák, a lengyel, a horvát, az olasz és a román közlekedési egyesületekkel és az Európai Vasúti Mérnök-egyesületek Uniójával. A kapcsolat keretében néhány konferencián részt vettek tagtársaink, tanulmányutat bonyolítottunk le Ausztriába, tudományos folyóiratainkat és rendezvényprogramjainkat megküldjük. A konferenciáinkon kisebb számban vesznek részt a külföldi társegyesületek képviselői annak ellenére, hogy ezeket a részvételeket folyamatosan szorgalmazzuk. Jelentős segítséget adna e területen, ha hivatalosan külföldre utazó tagtársaink terjesztenék az angol és német nyelvű egyesületi tájékoztatókat, illetve propagálnák rendezvényeinket.

*Szervezeti életünkkel kapcsolatban legfontosabb teendő a választási előkészületek megszervezése, amelyet a tagozatok szakosztályainál és a területi szervezetek szakcsoportjainál kell elkezdeni. A választásokat az elnökségi ülést követően elő kell készíteni úgy, hogy azok 1998. V. 31-ig befejeződjenek.*

A választási előkészületek szervezésére Dr. Zahumenszky József társelnök urat szeretnénk felkérni, aki 2-3 fő bevonásával az elnökségi ülést követően meg is kezdené tevékenységét. A választások előkészítésénél az új Alapszabályt kell figyelembe venni és ennek megfelelően kell eljárni. *A tagozatoknál és a területi szervezeteknél a választás befejezésének határideje 1998. IX. 30. amelyet az országos választási előkészületek követnek majd.*

Így az Országos Küldöttközgyűlést 1999. januárjában megfelelő előkészítés után tarthatjuk meg, ami azért is kiemelt jelentőségű, hiszen 1999. január 23-án lesz a KTE 50 éves. Az Egyesület történetét bemutató kiadvány szerkesztése megkezdődött és az Előkészítő Bizottságot hamarosan létrehozuk. Várjuk tagtársaink, elnökségi tagjaink ötleteit, javaslatait, amelyekkel a nevezetes évfordulót színeesebbé, érdekesebbé tudnánk tenni. Számtalan elgondolásunk van, amelyet reméljük közösen meg tudunk valósítani.

1997. eredménye a Senior Bizottság megalakulása és működése, amelynek keretében a Senior hálózat működik és jó eredményeket tudhat magáénak. A kerek születésnapokat elért tagjaink részére szervezett összejövetel és a jutalmak átadása általános elismerést kapott. Reméljük, hogy Gárdai Gábor eredményes munkáját a Seniorok tovább fogják folytatni. A Vas megyei területi szervezet Senior Bizottságának összejövele bizonyítéka annak, hogy ilyen irányú tevékenységre

igényt tartanak tagjaink.

Megkezdte működését *dr. Tóth János* a BME adjunktusa *mint ifjúsági felelős* és jelenleg a szervezésnél tart, amelytől eredményeket várunk.

Az Egyesület sajtókapcsolatainak erősítése feltétlen indokolt,

amely ugyancsak közös munkával tehető eredményesebbé. A Hírlevélben megjelenő címlista jó visszhangot kapott. Az idei évben kerül először kiosztásra a Közlekedéstudományi Egyesületért emléklapok, amely a többi kitüntetéssel együtt azt jelenti, hogy

összesen a mai nap 140 db kitüntetés átadására kerül sor. A beérkezett javaslatok elbírálása demokratikusan történt és remélhetően tagszervezeteink és az egyéni tagok meglepedésére is szolgál majd.

## EGYESÜLETI HÍREK

### A Közlekedéstudományi Egyesület kibővített Elnökségi Ülésén 1998. január 20-án átadott kitüntetések

Minden év végén küldöttközgyűlésen, vagy kibővített Országos Elnökségi Ülésen értékelik a Közlekedéstudományi Egyesület keretében végzett társadalmi-tudományos tevékenységet. Az 1997. évi eredmények értékelésére kibővített elnökségi ülésen, 1998. január 20-án került sor. Ebből az alkalomból a következőkben felsorolt egyesületi tagoknak adtak át különböző kitüntetések.

#### I. „Közlekedésért” miniszteri szakmai érem

A Közlekedéstudományi Egyesület Elnökségének javaslata alapján kiemelkedő tudományos tevékenységéért a közlekedés-hírközlési és vízügyi miniszter által adományozott „Közlekedésért” szakmai érmet a következők vehették át.

*Ojtozi János* KTE Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezet

*Pallay Tibor* KTE Közlekedési Tagozat

#### II. Örökös tag

A Közlekedéstudományi Egyesület Elnöksége kimagasló tudományos-társadalmi munkájáért az Egyesület örökös tagjává választotta a következőkben felsorolt egyesületi munkatársakat.

*Bacsó Antal* KTE Közlekedési Tagozat

*Dr. Gaug Károly* KTE Általános Közlekedési Tagozat

*Dr. Hegedűs Gyula* KTE Általános Közlekedési Tagozat

*Dr. Nonoszath József* KTE Városi Közlekedési Tagozat

*Dr. Orosz Árpád* KTE Közlekedési Tagozat

#### III. Széchenyi István Emléklapok

Ezt a kitüntetést a KTE következőkben felsorolt hat munkatársa kapta meg.

*Balogh János* KTE Somogy Megyei Területi Szervezet, szakaszmérnök, Volán-egyesülés KTE tagságának kezdete 1974., 1993-ban KTE arany jelvényt kapott.

1990 óta a megyei szervezet elnöke. „A környezetvédelem a közlekedésben” tárgyú konferencia legfőbb megyei szervezője már tíz éve. A Magyar Közúti Fúvarozók Egyesületének 11 éve vezető munkatársa.

*Felföldi Károly* KTE Bács-Kiskun Megyei Területi Szervezet, pályagazdálkodási főnök, MÁV Rt. PGF (Kecskemét) KTE tagságának kezdete

1971., 1984-ben, 1989-ben és 1992-ben KTE arany jelvényt kapott.

19 éven át a Vasútépítési Szakcsoport titkára volt. Több előadást tartott és szervezett. Aktív szervező munkája révén a megyei taglétszám minden évben dinamikusan nőtt. 1995. január óta a KTE Elnökség választott tagja.

*Dr. Monigl János* KTE Városi Közlekedési Tagozat, Városi Közúti Közlekedési szakosztály, ügyvezető igazgató, TRANSMAN Kft.

KTE tagságának kezdete 1970., 1991-ben Jáky József díjat kapott.

Európa-szerte ismert szaktekintély tudományos és gyakorlati mérnöki körökben egyaránt. Több nemzetközi tudományos tanácskozás lebonyolítását, kiadványainak szerkesztőségét végezte önzetlenül és így segítette az egyesület nemzetközi elismertségét.

*Dr. Tóth Ernő* KTE Közlekedési Tagozat, Közúti Szakosztály, osztályvezető, UKIG

KTE-tagságának kezdete 1961., 1983-ban KTE arany jelvényt kapott.

1979 óta a Közúti Szakosztály és a Mérnöki Szervezetek Szakosztály vezetője tagja. Több

egyesületi előadás szervezője, illetve előadója. Az Ütügyi napok és a Hidas Szaknapok állandó szervezője. Előadásával nagymértékben hozzájárult az „Utak és Történelem” témakörű konferencia sikeréhez.

*Tóth István* KTE Általános Közlekedési Tagozat, főigazgató, Közlekedési Főfelügyelet

KTE tagságának kezdete 1966., 1993-ban KTE arany jelvényt kapott.

Az Egyesületbe való belépése óta kiemelkedő tudományos tevékenységet fejt ki. Számos tudományos cikk írója és konferenciák rendszeres előadója. Nevéhez fűződik az Iparvágány Szakosztály megalapítása, amelynek aktív elnöke is. Mint a Közlekedési Főfelügyelet Főigazgatója és a Közlekedéstudományi Egyesület társelnöke, aktívan segíti az egyesületi tudományos tevékenységet.

*Ujhelyi Jenő* KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet, titkárságvezető, Hajdú BÉT Rt.

KTE-tagságának kezdete 1974., 1993-ban KTE arany jelvényt kapott.

Szakmai tudását, ötletgazdagságát kamatoztatva segíti a területi szervezetet, ezen túlmenően a KTE egész eredményes tevékenységét. Nevéhez fűződik külföldi szakmai tanulmányutak, tapasztalatcserék szervezése, tudományos pályázatok kiírása, azokon való részvétel, valamint különböző konferenciák szervezése és lebonyolítása.

#### IV: Jáky József-díj

*Kisteleki Mihály* KTE Vasúti tagozat, igazgató, MÁV Rt. FKI

KTE-tagságának kezdete 1962., 1991-ben KTE arany jelvényt kapott.

A három és fél évtizedes egyesületi tagsága során szakosztályi titkár, szakosztályi elnök, tagozati társelnök, s az utolsó ciklusban főtitkár-helyettesi tisztségeket töltött be, illetve lát el ma is. Kü-

lönösen a KTE Vasútgépészeti Szakosztályában tűnt ki szakmai felkészültségével, szervezési tapasztalataival. Tudományos tevékenységét konferenciákon, ankétokon, előadói délutánokon magas színvonalú előadásaival, a „Vasútgépészet” c. rendszeresen megjelenő folyóirat szerkesztésével, szacikkek közlésével, új ismeretek, eljárások közkinccsá tételével az egyesületi tagság elismerése mellett végzi.

*Komjáthy László* KTE Komárom-Esztergom Megyei Területi Szervezet, ügyvezető Komárom-Esztergom Megyei AKKHT

KTE-tagságának kezdete 1977., 1993-ban KTE arany jelvényt kapott.

Moszkvában megalapította az első „külföldi egyetemista” szakcsoportot. A KTE Komárom-Esztergom Megyei Szervezetének Közúti Szakcsoportjában sok rendezvény szervezésében, valamint nemzetközi konferenciákon vett részt. 1991-től a megyei szervezet társelnöke. A megyei szervezésű országos rendezvények közül a „forgalomszabályozás-forgalomcsillapítás” című konferencia a nevéhez kötődik.

*Dr. Molnár Lajos* KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet irodavezető, MÁV Rt. PHMSZ Regionális Iroda (Debrecen).

KTE-tagságának kezdete 1967., 1980-ban KTE arany jelvényt kapott.

Munkahelyén és azon kívül civil szervezetekben is aktívan működik, terjeszti a tudományos ismereteket különböző fórumokon és rendezvényeken. A pályafenntartási konferenciák, értekezések és előadások fő rendezője, szervezője. Tevékenyen részt vesz a KTE Pályafenntartási Szakcsoport munkájában.

*Sárközi György* Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területi Szervezet, vezérigazgató Borsod Volán Személyszállítási Rt.

KTE-tagságának kezdete

1978., 1991-ben ezüst, 1993-ban pedig arany jelvényt kapott a KTE-től.

Az utasforgalmi igények színvonalas felmérésében és kielégítésében szerzett közismert eredményeket. Nevéhez fűződik a menetjegykiadás, -elszámolás és -feldolgozás korszerűsítése, gépesítése, a Borsod Volán személyszállítási Rt. gazdálkodási tevékenysége egységes számítógépes rendszerének kidolgozása, az autóbuzsmotorok környezetkímélő felújítása, rendszerbe állítása.

*Dr. Verőce Béla* KTE Közlekedéscsoport vezetője Mérnöki szervezetek szakosztály, egyetemi adjunktus, Budapesti Műszaki Egyetem.

KTE-tagságának kezdete 1982., 1985-ben KTE ezüst, majd 1992-ben arany jelvényt kapott.

Az egyetemen három évig volt a kari tanács titkára. Nemzetközi stabilitási konferenciát szervezett. Az Egyesületben az egyesület tudományos színvonalának megfelelően szervezi a szakosztályi munkát. 1980. óta a szakosztály titkárhelyettese, 1989-től pedig titkára. Rendszeresen szervez ankétokat, kirándulásokat és előadásokat tart. 1991-ben kiemelkedően sikerült a „Mária Valéria-híd újjáépítése” című ankét, majd 1996-ban a Szabadság-híd 100 éves évfordulójával, 1997-ben pedig a magyar-szlovén vasút hídjaival foglalkozó konferencia, illetve vitanap.

#### V. Közlekedéstudományi Egyesületért Emlékplakett

*Dr. Baksa Sarolta* KTE Általános Közlekedési Tagozat, irodavezető, KHVM Hírközlési Iroda

KTE tagságának kezdete 1975., 1992-ben Széchenyi István - emléklakettet kapott.

A KTE Országos Elnökségének és az Ajánlási Bizottságnak tagja, az Általános Közlekedési Tagozat Közlekedésjogi és Igazgatási Szakosztályának elnöke.

Az Egyesület munkájában aktívan vesz részt, a különböző rendezvények szervezésében kiemelt szerepet vállal.

*Balta János* KTE Békés Megyei Területi Szervezet, osztályvezető, BMRFK Közlekedési Osztály. KTE-tagságának kezdete 1980., 1992-ben KTE ezüst jelvényt kapott.

A közlekedésbiztonság elhivatott szószólója. A Békés Megyei Baleset-megelőzési Bizottság titkári teendőit látja el. Társszervezője az „Orvosok a közlekedésbiztonságban” konferenciának. Több KTE rendezvény előadója. Szervező munkájával, aktivitásával nagyban segíti a területi szervezet munkáját.

*Deli Sándor* KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet Közúti Fenntartási Szakcsoport, nyugdíjas, KTE-tagságának kezdete 1970.

Részt vett a térségi közlekedési problémák megoldásával kapcsolatos különböző szintű előterjesztések, pályázatok elkészítésében, azok megvalósításában. Nyugdíjba vonulása után is aktív tagja az egyesületnek, nagyban segíti a tudományos munkát, szakmai felkészültségét gyümölcsöztetve nemzetközi tudományos találkozók szervezését, illetve bonyolítja le.

*néhai Gárdai Gábor* KTE Soproni Területi Szervezet

KTE-tagságának kezdete 1959.

A KTE Elnökségének tagja volt. 38 éves egyesületi tagsága alatt kiemelkedő tudományos társadalmi tevékenységéért 1977-ben arany jelvényt, 1994-ben pedig Széchenyi István Emlékplakettet kapott. 1996-ban egyesületünk örökös tagja lett. 1994-ben, nyugdíjba vonulása után mint a senior bizottság elnöke, megszervezte a senior felelősi hálózatot, kidolgozta annak szervezeti és működési szabályzatát, valamint működési rendjét.

*Horváth Lajos* KTE Vasúti Tagozat, főosztályvezető, Közlekedési, Hírközlési és Vízü-

gyi Minisztérium, KTE-tagságának kezdete 1974.

Az egyesület külföldi kapcsolatainak szervezésében tevékeny részt vállal. Rendszeres előadója a szakterületébe vágó KTE-konferenciáknak. Nagy szerepe volt különböző megbízások munkáinak a KTE részére való juttatásában. A KTE Országos Elnökségének tagja és a KTE Vasúti Tagozatának Elnöke.

*Sárdi Gyula* KTE Baranya Megyei területi Szervezet, igazgató, MÁV Rt. Területi Igazgatóság (Pécs), KTE-tagságának kezdete 1970.

Szakcsoport titkárként aktív tevékenységet fejtett ki. Irányításával több témát dolgoztak ki. Később a Hajdú-Bihar Megyei, majd a Baranya Megyei Területi Szervezet elnökeként tevékenykedett, illetőleg tevékenykedik.

*Tasi Gábor* KTE Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet Pályafenntartási Szakcsoport, igazgatóhelyettes, MÁV Rt. Területi Igazgatóság (Debrecen).

KTE-tagságának kezdete 1968.

A KTE munkájának, célkitűzéseinek lelkes támogatója, melyet személyes közreműködése és ismeretterjesztő tevékenysége révén valósít meg. Számos kis- és nagy rendezvény, emlékülés, fórum, aktív közreműködőjeként, előadójaként végzi e tevékenységét, segíti a felnövekvő nemzedék ismeretének bővítését, az új eljárások és technológiák alkalmazását a szakszolgálat területén.

*néhai Tóth Imre* KTE

Csongrád Megyei Területi Szervezet, igazgató, MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóság.

A KTE-ben élete végéig kimagasló társadalmi munkát végzett.

*Jogi személy*

*MÁV Rt. Vezérigazgatóság,* KTE Vasúti Tagozat

A MÁV Rt. évtizedek óta a közvetítő módon támogatja a KTE-t:

1. Kiemelkedően magas jogi tagsági díjat vállal.

2. A „Közlekedéstudományi

Szemle” című tudományos folyóirat fő szponzora.

3. Rendszeresen vállalja jelentős számú egyesületi tagnak a különböző vasúti témájú konferenciákon és ankétokon való részvételi díját.

4. Magas vezető beosztású dolgozói rendszeresen tartanak előadásokat KTE-konferenciákon, ankétokon, segítik, illetve támogatják a tapasztalatcseréket és tanulmányutak szervezését.

5. Külföldi és belföldi utazásokhoz esetenként szabadjegyeket biztosít.

## VI. Ifjúsági Díj

*Gulyás Katalin* KTE Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Szervezet, szakaszmérnök, MÁV Rt. PHMSZ Szolnoki PGF

KTE-tagságának kezdete 1994.

A megyei szervezet rendezvényeinek lebonyolításában aktívan közreműködik, ötleteivel segíti a szervezők munkáját. Értekezleteken kisebb léptékű előadásokra szívesen vállalkozik. 26 éves kora ellenére az egyik legrutinusabb tagja a szervezetnek.

*Murvai Miklós* KTE

Hajdú-Bihar Megyei Szervezet Pályafenntartási Szakcsoport, főpályamester, MÁV Rt. PGF (Nyíregyháza).

KTE-tagságának kezdete 1992.

Az egyesületi munkában több mint öt éve folyamatosan vesz részt, mely elsősorban a rendezvényekre való mozgósításban és részvételben fejeződik ki. A fiatal műszaki szakemberek közül jó szervezőképességével emelkedik ki, melyet a műszaki előadásokon és fórumokon igyekszik gyarapítani és a gyakorlatban hasznosítani.

*Nyitrai József* KTE

Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet Pályafenntartási Szakcsoport, szakaszmérnök, MÁV Rt. PGF (Debrecen)

KTE-tagságának kezdete 1991.

A műszaki fejlesztés szakszolgálati helyzete iránt igen érdeklő-

dó, azok megvalósításában kezdeményező. Az Egyesület fórumain, ülésein szerzett ismereteit igyekszik hasznosítani, az egyesület szellemiségét továbbítani a munkatársak felé.

*Stangl Gábor* KTE Soproni Területi Szervezet Pályafenntartási Tagozat, PHV vezető, GYSEV Vasútigazgatóság 2. sz. PVF

KTE tagságának kezdete 1989.

Aktívan részt vesz a soproni területi szervezet munkájában és irányítja a pályafenntartási szakcsoportot. Rendszeresen szervezett szakmai előadásokat és bemutatókat, amelyeken mindig részt vettek Nyugat-Magyarország vasúti pályás szakemberei.

*Vágó András* KTE MÁV Budapesti Területi Igazgatóság, távközlési üzemmérnök, MÁV Rt. Budapesti Távközlési Főnökség

KTE-tagságának kezdete 1994.

Szakvonal feladatából is adódóan igen sok nála is fiatalabb szakemberrel és idősebb érdeklődővel ismerteti meg a cégnél a műszaki haladás élvonalát jelentő technikát. 1985. év óta ellátja a Távközlési Főnökségnél működő helyi csoport szervező titkári teendőit.

## VII. Szakirodalmi díj

A Közlekedéstudományi egyesület három tudományos folyóiratában 1996. július 1. és 1997. június 30. között megjelent cikkek közül hat cikknek a szerzői a közlekedés szakterületén kifejtett kiváló szakirodalmi tevékenységük elismeréseképpen Irodalmi díjat kaptak.

A díjra a folyóiratok szerkesztőbizottságai adtak javaslatokat. Az általuk javasolt 4-4 cikk közül egy semleges irodalmi zsűri összesen 6 cikket terjesztett a KTE Intéző Bizottsága elé. Az Intéző Bizottság előterjesztése alapján az Országos Elnökség döntött a díjak odaítéléséről.

A díjakat a KTE kibővített Országos Elnökségi Ülésén 1998.

január 20-án ünnepélyes keretek között adták át.

A nyertesek nevei és a cikkek címei, illetve rövid tartalmi összefoglalásai a következők:

1. *Dr. Holló Péter–Dr. Honti Péter (1. és 2. ábra):* A közúti balesetek következtében keletkező nemzetgazdasági veszteség.



1. ábra Dr. Holló Péter



2. ábra Dr. Honti Péter

Közlekedéstudományi Szemle 1997. 3. szám.

Dr. Holló Péter a közlekedéstudomány kandidátusa, a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tagozatvezetője, Dr. Honti Péter okl. közgazda pedig a Közlekedéstudományi Intézet Rt. tudományos főmunkatársa. A szerzőpáros több éves interdiszciplináris kutatás eredményeképpen számszerűsíti a közúti balesetek következtében keletkező nemzetgazdasági veszteségeket. Az összes veszteség

mellett meghatározzák a közlekedésbiztonsági intézkedések hatékonyság-elemzéséhez nélkülözhetetlen fajlagos (egy sérültre, illetőleg egy balesetre jutó) veszteségeket is.

Külön érdeme a cikknek, hogy az ismertett kutatás eredményeként rendelkezésre álló veszteség-értékek segítségével feltárja a hasznosítási lehetőségeket is.

2. *Dr. Hegedűs Gyula (3. ábra):* A közlekedés és a közlekedéstudomány rendszere.



3. ábra Dr. habil. Hegedűs Gyula

Közlekedéstudományi Szemle 1996. 10. szám

A szerző – a közlekedéstudomány kandidátusa, nyugalmazott főiskolai tanár – széleskörűen vizsgálja a közlekedés és a közlekedéstudomány rendszerét, bemutatva a rendszer fogalmát, valamint a közlekedés egyre korszerűsödő és gazdaságosabbá válása fejlődésének eredményeit. Taglalja a közlekedéstudomány rendszerét a 20. század végén. Megállapítja, hogy a közlekedés és a közlekedéstudomány területén az utóbbi 40-50 évben végbement hatalmas fejlődésnek a rendszerelmélettel való végig gondolása lehetővé teszi a közlekedéstudomány belső rendszerében végbement eredmények áttekintését.

3. *Csenki László–Gulyás András:* A dinamikus tengelyterhelés-mérés első eredményei.

Közúti Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, 1997. 6. szám.

A dinamikus tengelyterhelés-mérés hazai bevezetésének célja a tehergépkocsi-forgalom súly szerinti összetételének megismerése és a kapott adatok felhasználása a gazdaságosabb pályaszerkezetek méretezésében. A cikk bemutatja a mérések felhasználási lehetőségeit, az első mérési eredményekből levonható következtetéseket.

4. *Dr. Szittner Antal–Dr. Kálló Miklós–Kaltenbach László:* A Petőfi-híd sarucseréje

Közúti Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemle, 1997. 4-5. szám.

A szerzők bemutatják a híd sarucseréjéhez vezető okokat, a sarucseré lebonnyolítását, az elvégzett méréseket, illetve az azokból levonható következtetéseket.

5. *Kovács Zoltán:* Fordulat a városok jövőjét meghatározó város- és közlekedéspolitikában.

Városi Közlekedés, 1996. 3-4. szám.

A cikk a városi közlekedés alapvető finanszírozási problémáinak széleskörű nemzetközi összefüggésekbe ágyazott megvilágításával, a megoldási lehetőségek elvi felvázolásával foglalkozik.

6. *Dr. Vincze János:* Elkerülő út építése előtt Miskolc közúti forgalma és úthálózatának fejlesztési lehetőségei.

Városi Közlekedés, 1997. 3. szám.

Urbanisztikai szemléletbe ágyazott, kitűnő történelmi áttekintéssel megalapozott magas színvonalú írás, amely meggyőzően világít rá a miskolci főúthálózat legégetőbb kérdéseire.

### VIII. Egyesületi diplomamunka pályázatok díjazása

A KTE 1997-ben is kiírta az immár hagyományossá vált diplomamunka pályázatát az Egyesület szakmai területeihez kapcsolódó felsőoktatási intézmények végzős

hallgatói számára.

A pályázati felhívást a KTE Szakképzést Koordináló Állandó Bizottsága (SZAKAB) küldte meg a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Kara és Közlekedésmérnöki Kara, a Budapesti Közgazdaságtudományi egyetem Gazdálkodástudományi Kara dékánjai, valamint a győri Széchenyi István Főiskola Főigazgatója részére.

A pályázati felhívásra összesen 41 pályaművet nyújtottak be a következő intézményi és kari bontásban:

BME Építőmérnöki Kar  
5 db

BME Közlekedésmérnöki Kar  
11 db

Széchenyi István Főiskola  
25 db

Pályadíjakat a következő pályázatok nyertek:

#### **Budapest Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karról:**

I. díj:

*Bozi Tamás:* Ferdekábeles közúti híd tervezése.

II. díj:

*Fülöp István Antal:* A Nemzetközi Csúszósúrlódási Index és beillesztése a PMS-be.

#### **Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karról:**

I. díj:

*Szászi István:* Az ETCS rendszer bevezetése a MÁV-nál.

II. díj:

*Szabó Ferenc:* Car-Store gépesített automata parkolóház telepítési lehetőségeinek és teljesítőképességének vizsgálata.

III. díj:

*Andriska Judit:* A magyar-szlovén vasúti összeköttetés engedélyezett sebessége 120 km/h-ról 160 km/h-ra való emelésének környezetvédelmi feltételei.

*Duma László:* A közúti fuvaro-

zási vállalatok információs rendszerének fejlesztése.

*Kiss Zoltán:* Egyenes pályán haladó vasúti jármű futásstabilitásának vizsgálata a kerékkopás figyelembevételével.

*Molnár Pál:* Személykocsik akusztikai vizsgálata.

#### **Széchenyi István Főiskola Anyagismereti és Járőgyártó Tanszékéről:**

II. díj:

*Schaffer Csaba:* Mercedes SSK (1930. évi modell) sportkocsi alvázának tervezése fő egységek felhasználásával.

#### **Széchenyi István Főiskola Közlekedési Tanszékéről:**

III. díj:

*Tarsoly András:* A 4-es metró hatása Dél-Buda felszíni tömegközlekedésére.

#### **Széchenyi István Főiskola Közúti és Vasúti Járművek Tanszékéről:**

III. díj:

*Csanádi Sándor:* A MÁV ingavonati vezérlőkocsijának korszerűsítése.

#### **Széchenyi István Főiskola Logisztikai és Szállítmányozási Tanszékéről:**

I. díj:

*Borenich Mónika:* A multinacionális vállalatok közép-kelet európai terjeszkedésének logisztikai háttere egy konkrét vállalkozási csoport példáján bemutatva.

#### **Széchenyi István Főiskola Automatizálási Tanszékéről:**

III. díj:

*Sándor Zsolt:* Korszerű biztosítóberendezési kezelőfelületek kialakításának biztonsági problémái.

**Széchenyi István Főiskola  
Műszaki Tanárképző Tanszé-  
kérő:**

**III. díj:**

*Nyikos Tamás:* A 85. sz. főút 1990–1995. közötti baleseti statisztikájának elemzése, tananyag összeállítás egy közlekedési szakör részére.

**Széchenyi István Főiskola  
Építő- és Településmérnöki  
Tanszékéről:**

**II. díj:**

*Tóth Gergely:* A győri 14-es sz. főút és a Bácskai úti csomópont szerepének felülvizsgálata a városrész új rendezési tervének figyelembevételével.

**IX. Arany jelvény**

*Aba Botond*  
Városi Közlekedési tagozat  
*Appelshoffer József*  
Közlekedésépítési Tagozat  
*Bánkúti Gyula*  
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye  
*Bogár Pál*  
Fejér Megye  
*Bognár Tibor*  
Fejér Megye  
*Dr. Csete Jenőné*  
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye  
*Csicsey Dr. Tarpay Marianna*  
Közlekedésépítési Tagozat  
*Csontos Györgyné*  
Bács-Kiskun Megye  
*Falusi József*  
MÁV Rt. Budapesti Területi Szervezet  
*Főző Lászlóné*  
Hajdú-Bihar Megye  
*Fuxreiter Lajos*  
Komárom-Esztergom Megye  
*Hantos Ferenc*  
Zala Megye  
*Horváth Adrián*  
Közlekedésépítési Tagozat  
*Horváth Zsolt*  
Vas Megye  
*Imre Lászlóné*  
Baranya Megye  
*Kelemen György*

Vasúti Tagozat  
*Kocsis Gyula*  
Vasúti Tagozat  
*Marton Zoltán*  
Vas Megye  
*Máté András*  
Békés Megye  
*Mező István*  
Csongrád Megye  
*Mészáros Tibor*  
Hajózási Tagozat  
*Dr. Papp Ágoston*  
Gépjármű-közlekedési Tagozat  
*Sári Ferenc*  
Vasúti Tagozat  
*Szabó Béláné*  
Baranya Megye  
*Dr. Szánthó Miklós*  
Általános Közlekedési Tagozat  
*Szirányi Ákos*  
Győr-Moson-Sopron Megye  
*Szücs Mihály*  
Városi Közlekedési Tagozat  
*Tóth Gyula*  
Heves Megye  
*Tóth László*  
Hajdú-Bihar Megye  
*Tóth László*  
Tolna Megye  
*Török István*  
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye  
*Vizsy Ferenc*  
MÁV Rt. Budapesti Területi Szervezet

**X. Ezüst jelvény**

KTE-tagozat, illetve területi (megyei) szervezet  
*Amrein Károly*  
Tolna Megye  
*Abri Ferenc*  
Vasúti Tagozat  
*Balló Zoltán*  
Csongrád Megye  
*Batiz Gyula*  
Békés Megye  
*Csizmazia Béla*  
Vas Megye  
*Csorba József*  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye  
*Deák István*  
Hajózási Tagozat  
*Dr. Dudás József*  
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye  
*Ecsedy Gábor*  
Általános Közlekedési Tagozat

*Endrődi István*  
Tolna Megye  
*Fejes Zoltán*  
Soproni Területi Szervezet  
*Fézer György*  
Hajdú-Bihar Megye  
*Galgóczi József*  
Győr-Moson-Sopron Megye  
*Gábor Sándor*  
Vasúti Tagozat  
*Gécsi Tibor* MÁV Rt. Budapesti Területi Szervezet  
*Grenczer János*  
MÁV Rt. Budapesti Területi Szervezet  
*Harkai Nagyzezsda*  
Vasúti Tagozat  
*Horváth János*  
Fejér Megye  
*Horváth László*  
Soproni Szervezet  
*Horváth László*  
Veszprém Megye  
*Horvölgyi Lajos*  
Közlekedésépítési Tagozat  
*Jakab László*  
Városi Közlekedési Tagozat  
*Jákfalvyné Kalauz Mária*  
Fejér Megye  
*Katona Ferenc*  
Vas Megye  
*Kaposvári Péter*  
Csongrád Megye  
*Kiss Éva*  
Közlekedésépítési Tagozat  
*Kontra Miklós*  
Hajdú-Bihar Megye  
*Kozma Katalin*  
Jász-Nagykun-Szolnok Megye  
*Molnár Gábor*  
Borsod-Abaúj-Zemplén Megye  
*Murányi Istvánné*  
Baranya Megye  
*Nagyhegyi Éva*  
Vasúti Tagozat  
*Németh Péter*  
Gépjármű-közlekedési Tagozat  
*Novák Kornél*  
Bács-Kiskun Megye  
*Novák László*  
Hajdú-Bihar Megye  
*Pankász Sándor*  
Somogy Megye  
*Patakiné Sebesi Mária*  
Szentesi Szervezet  
*Pozsgai Zoltán*  
Komárom-Esztergom Megye

### Résumé

- Dr. Miklós Hegedüs:* Les perspectives du secteur de transport et du secteur de communication pour 1998 . . . . .81  
La compagnie Gazdaságkutató Rt. a analysé les probables résultats de production des compagnies pour l'année prochaine. L'auteur présente ses conclusions tirées des investigations, et montre les perspectives des secteurs de transport et de communication pour l'année 1998.
- Dr. Gyula Hegedüs:* Les principales directions des transports européens et de la politique des transports après la II. Guerre Mondiale . . . . .85  
L'auteur présente les directions des transports européens et de la politique des transports après la II. Guerre Mondiale. Il s'occupe accentué de la situation hongroise.
- Dr. Domokos Jankó:* Les blessés des accidents sur les routes . . . . .93  
L'auteur examine dans cet article, comment les coûts quantitatifs des soins médicaux (dans un hôpital) des personnes blessées dans le trafic routier peuvent être démontrés.
- Revue des livres:  
*Dr. Endre Kerkápoly* présente le livre de Dr. Béla Czére ayant le titre "Les transports en Hongrie dans la 19<sup>ème</sup> siècle" . . . . .106  
Les activités des sociétés économiques de Volán. Les sociétés de Volán sont transformées en sociétés anonymes dans le département Veszprém.  
Le chemin de fer rivalise avec l'avion.  
Informations de la société:  
*Dr. András Katona:* Le report du secrétaire général au cours de la "Session Présidentielle élargie" tenue le 20<sup>ème</sup> Janvier 1998 de l'association KTE.  
La liste des distinctions remises au cours de la "Session Présidentielle".

### Summary

- Dr. Miklós Hegedüs:* The development perspective of the transportation and communication sectors for 1998 . . .81  
The Gazdaságkutató Ltd. has analysed the expectable production results of the business organisations for the next year. The conclusions drawn from the investigations will be presented by the author, showing the expectancies of the transportation and communication sectors for the year 1998.
- Dr. Gyula Hegedüs:* The main directions of the European transportation and the transport policy after the II. World War . . . . .85  
The author presents the directions of the European transportation and transport policy after the II. World War in details. He deals pronouncedly with the Hungarian situation.
- Dr. Domokos Jankó:* The injured people in the road traffic . . . . .93  
The author investigates in the article, which quantitative expenditures of the medical treatment (in hospitals) of the people injured in accidents can be shown.
- Book review:  
*Dr. Endre Kerkápoly* presents the book of Dr. Béla Czére having the title "The transportation of Hungary in the 19<sup>th</sup> century" . . . . .96  
The economic activities of the Volán economic associations. The Volán companies of the country Veszprém were transformed into share companies.  
The railway competes with the aeroplane.  
Association news:  
*Dr. András Katona:* Report of the secretary general presented on the "Enlarged Presidential Session" of the KTE held on the 20. January 1998.  
The list of the awards issued in the "Enlarged Presidential Session" of the KTE.

### Zusammenfassung

- Dr. Hegedüs, Miklós:* Die Perspektiven der Entwicklung der Ressorts Transport und Telekommunikation in 1998 . . .81  
Die Gazdaságkutató AG (Aktiengesellschaft für Wirtschaftsforschung) analysierte die in 1998 zu erwartenden Produktionsergebnisse der Wirtschaftsunternehmen. Die aus den Analysen gewonnenen Folgerungen gibt der Autor, unter Vorstellung der Aussichten des Transportes und der Telekommunikation für das Jahr 1998, bekannt.
- Dr. Hegedüs, Gyula:* Die Hauptrichtungen des europäischen Verkehrs und der Verkehrspolitik nach dem II. Weltkrieg vor. . . . .85  
Die Lage Ungarns wird dabei besonders hervorgehoben behandelt.
- Dr. Jankó, Domokos:* Die Verletzten der Straßenverkehrsunfälle . . . . .93  
Der Autor untersucht in diesem Artikel, wie die ärztliche Versorgung (im Krankenhaus) der in Straßenverkehrsunfällen Verletzten mit numerischen Kosten ausgewiesen werden kann.
- Buchschau:  
*Dr. Kerkápoly, Endre:* gibt das Buch von Dr. Czére, Béla mit Titel "Der Verkehr Ungarns im 19. Jahrhundert" bekannt. . . . .106  
Tätigkeiten der Wirtschaftsunternehmen Volán. Die Volán-Unternehmen im Komitat Veszprém wurden zu Aktiengesellschaften umgewandelt.  
Die Eisenbahnen im Wettbewerb mit dem Flugzeug.  
Nachrichten aus dem Verein:  
*Dr. Katona, András:* Bericht des Generalsekretärs an der "erweiterten Sitzung des Vorstandes" am 20. Januar 1998  
Verzeichnis der an der "erweiterten Sitzung" des Vereines für Verkehrswissenschaften" (KTE) überreichten Auszeichnungen





AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI Rt. 7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel: 82/506-111

#### Alaptevékenységek:

- Menetrendszerű közúti, távolsági személyszállítás
- Nem menetrendszerű közúti távolsági személyszállítás
- Menetrendszerű közúti, helyi személyszállítás

A KAPOS VOLÁN Rt. siófoki, marcali, nagyatádi, barcsi műszaki telepeinek  
szolgáltatásai

- haszonjárművek javítása, szervizelése, vizsgáztatása
- autóbuszok javítása, szervizelése, külföldi különjárat felkészítése, vizsgáztatása
- járművek mosása, tárolása
- dízel- és benzines járművek környezetvédelmi mérése
- járművek gázolaj- és kenőolaj - ellátása, értékesítése
- autóbuszok, tehergépjárművek javításához szükséges alkatrészek értékesítése

#### Telefon:

Siófok 84/311-244

Nagyatád 82/351-255

Marcali 85/412-288

Barcs 82/463-046



## Autóbuszközlekedési Részvénytársaság

8000 Székesfehérvár, Börgöndi u. 14. Telefon: 06-22-315-100

\*\*\*\*\*

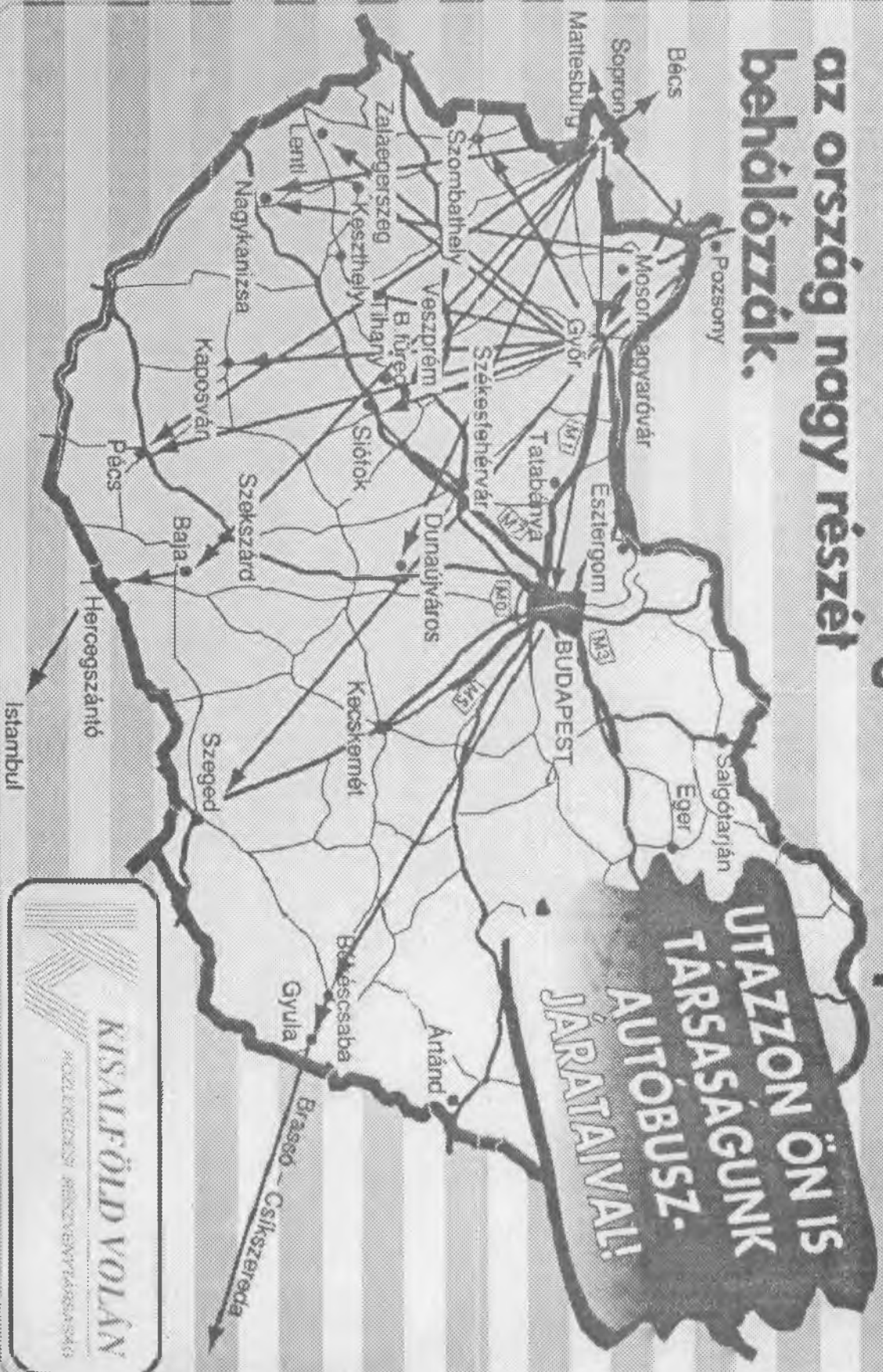
### Alaptevékenységek:

- ☑ Menetrendszerinti, közúti, távolsági személyszállítás
- ☑ Nem menetrendszerű közúti távolsági személyszállítás
- ☑ Menetrendszerű közúti, helyi személyszállítás

### Szolgáltatásai:

- ☑ Tehergépkocsik, autóbuszok teljes körű javítása, műszaki vizsgáztatása. (22) 315-100/102, 148, Dunaújváros (25) 310-111, Mór (22) 407-020
- ☑ CTR Nemzetközi közlekedésre alkalmas félpótkocsik, (síkplatós, jumbó, hűtő és pótkocsik (2 és 3 tengelyes) bérbeadása kedvező árakon, egy naptól, több éves időtartamra. Tel.: (22) 329-015, (20) 428-603
- ☑ Benzin- és dízelüzemű személygépkocsik teljes körű javítása, megbontás nélküli motordiagnosztikai vizsgálata, zöld kártya, karosszéria javítás, fékhatás mérés, lengéscsillapító vizsgálat. Tel.: (22) 315-100/259, 108, Dunaújváros (25) 310-111
- ☑ Mercedes-Benz szerződéses szerviz és márkakereskedő új és használt Mercedes haszonjárművek értékesítése 1 t-től–40 t-ig javítás, alkatrész eladás, kedvező fizetési feltételek. Tel.: (22) 329-015
- ☑ Idegenforgalom, utaztatás  
belföldi, külföldi egyéni és társasutak szervezése, iskolai-tanulmányi, vállalati-szakmai kirándulások, utazások szervezése, szállásfoglalás. Tel.: (22) 329-446, Dunaújváros (25) 312-245, Gárdony (22) 356-771
- ☑ ALBA VOLÁN Autósiskola: „B”-kat, „D”-kat, „E”-kat ADR könnyű-, nehézgépjármű tanfolyamok, belföldi-nemzetközi árufuvarozói és autóbusz-vezető vállalkozói tanfolyamok szervezése, taxi gkv. és vállalkozói tanfolyamok. Tel.: (22) 315-100 (254), Dunaújváros (25) 310-111
- ☑ Autóbuszok, tehergépjárművek központi zsírzó beszerelése, garanciális és garancián túli javítása. Mór (22) 407-020

# Nemzetközi és távolsági autóbusszjárataink az ország nagy részét behálózják.



**UTÁZZON ÖN IS  
TÁRSASÁGUNK  
AUTÓBUSZ-  
JÁRATAIVAL!**





## *Kell a vasút Európában!*

**A MÁV Rt.** az utasok, a fuvaroztatók igényeinek megfelelően alakítja át szolgáltatásait.

**A MÁV Rt.** – a kormányzat segítségével – fokozatosan modernizálja eszközparkját.

**A MÁV Rt.** alkalmassá válik az Európai Unióba tartó Magyarország céljainak kifejezésére.

Az új vállalati filozófiához immár átlátható szervezet társul. Ennek legjellemzőbb vonása a kereskedelmi és a pályavasút elkülönülése. A megelőző években született kormányzati és vállalati intézkedéssorozat további eredménye a MÁV piaci feltételekhez való alkalmazkodásának megkezdése, a pénzügyi-gazdálkodási folyamatok áttekinthetősége.



A MÁV teljesítményei	1997 (várható)	1998 (koncepció)	Index (%)
Utasszó (millió)	155,9	154,8	99,3
Utaskm (millió)	8465	8386	99,1
Árutonna (millió)	46,2	47,6	103,0
Árutonnakm (millió)	7886	8038	101,9
Bevétel (millió Ft)	153858	167532	109,0
Költség (millió Ft)	165758	182260	110
Eredmény (millió Ft)	-11900	-14728	
Átlagos létszám (fő)	59555	57420	96,4

A MÁV Rt. mintegy 450 milliárd forint értékű tárgyi eszközt működtet, amelynek jelentős része a kizárólagos állami tulajdonban lévő pályahálózat és tartozékai. A kincstári tulajdon 1998-ban várhatóan kivezetésre kerül a tőketartalékból és az alapítóval szembeni hosszú lejáratú kötelezettségként jelenik meg. Ez a saját tőke több mint 200 milliárd forintos csökkenését eredményezi. Egyértelművé válik, mi a kötelessége az államnak a vasút európai színvonalúvá tételében, mi a feladata magának a MÁV-nak a működtetésben.