

# Közlekedés- tudományi szemle

3.

1999

március

XLIX.

évfolyam

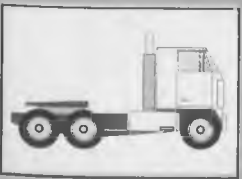
1999-04-06



**A közlekedés aktuális feladatai és jövőképe**



**Megemlékezés a KTE 50 éves évfordulójáról**



**Légi személyszállítás bevételnövelési lehetőségei**



**EU-MELLÉKLET**

**A vasúti mellékvonalak problémájának EU  
konform megoldási lehetőségei**



**A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA**

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,  
HUNGAROCAMION, KÖZLEKEDÉSI  
FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,  
LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÉS REPÜLŐTÉRI  
IGAZGATÓSÁG, MAHART, MÁV (fő támogató),  
MTESZ., PRO RENOVANDA CULTURA  
HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY, UVATERV,  
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BAKONY,  
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,  
HATVANI JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,  
KÖRÖS. KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, SOMLÓ,  
SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA,  
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

PÁL JÓZSEF elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD főszerkesztő

HÜTTL PÁL szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:

Árva Kálmán, Benczédi Mihályné, Bretz Gyula,  
Dr. Berényi János Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,  
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás, Jakab  
György, Dr. Kerkápoly Endre, Kovács Péter,  
Dr. Menich Péter, Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor,  
Szakál Győzőné dr., Szathmáry Sándor,  
Tánczos Lászlóné dr., 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 130,- Ft, egy évre 1560,- Ft.

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

Nyomdai előkészítés és kivitelezés: 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

<i>Katona Kálmán</i> : A közlekedés aktuális feladatai és jövőképe .....	81
<i>Prof. Dr. Kerkápoly Endre</i> : Megemlékezés a Közlekedéstudományi Egyesület 50 éves évfordulóján .....	87
<i>Dr. Katona András</i> : Főtitkári beszámoló a Közlekedéstudományi Egyesület 1994-1998 évi négyéves ciklusáról .....	89
<i>Dr. Legeza Enikő</i> : A légi személyszállítás bevételnövelési lehetőségei .....	96
A szerző azt elemzi, hogy a légi közlekedési vállalatoknak a személy- szállítási bevételek növelése érdekében milyen lehetőségekkel, illetve korszerűsítésekkel kell számolniuk.	

## EU melléklet

<i>Dr. Rixer Attila</i> : A vasúti mellékvonali probléma EU-konform kezelésének melyek az alapelvei és potenciális alapelemei. ....	106
A cikkben megoldási javaslatokat terjeszt elő.	

## Szerzőink:

*Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter; *Prof. Dr. Kerkápoly Endre* a KTE tiszteletbeli elnöke; *Dr. Katona András* okl. közlekedésmérnök, a KTE főtitkára, a Közlekedési Múzeum főigazgatója; *Dr. Legeza Enikő* okl. közlekedésmérnök, a közlekedéstudomány kandidátusa, BME Közlekedésmérnöki Kar, Közlekedésgazdasági Tanszék; *Dr. Rixer Attila* okl. gépész- és gazdasági mérnök, a közgazdaságtan kandidátusa, a MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézet irodavezetője.

**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**

Katona Kálmán

# A közlekedés

## aktuális feladatai és jövőképe<sup>1</sup>

### 1. Bevezetés

A Közlekedéstudományi Egyesület 50 éves, félszázados fennállásának ünnepi jubileuma alkalmából a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium részéről örömmel üdvözlöm az Egyesület vezetőit, tagjait és az ünnepi ülésen megjelenteket. Ismerve az Egyesület félszázados munkájának a hasznosságát, és remélve pozitív működésének folytatását a közlekedés nagy és széles területén a további évtizedekben is, az ünnepi alkalmat arra szeretném felhasználni, hogy a magyar közlekedés jelen helyzetét, aktuális feladatait és a jövőképét változjam előadásomban, annak minden jelenlegi nehézségeivel, de annak várható és szükséges fejlődési irányával és megvalósítandó céljaival együtt.

Ami az előadás meghírdetett címét, a jövőkép említését illetően előrebocsátom, hogy *a magyar közlekedésnek – amely a magyar gazdaság alapelemeként fogalmazható meg – van vonzó jövőképe, és lényeges fejlődése tovább biztosítható!*

Melyek is a fejlődéshez kapcsolódó fő kérdések? Magyarország területe nem túl nagy ahhoz, hogy ne lehetne figyelemmel kísérni *a közlekedési főirányokat, a személyek és áruk áramlásának térbeli, időbeli és mennyiségi változását, és az igénymódosulásokat* sem. Ezért figyelembe lehet és kell is venni nem utolsó sorban azokat a külföldi példákat, amelyeknek az itthoni szükséges korszerű alkalmazásai hazai gondjainkra is megoldást jelenthetnek.

A feladat tehát áttekinthető,

rendszerizhető, s a nagy közlekedési hálózatok fenntartásához, üzemeltetéséhez, fejlesztéséhez, s a feltétlen szükséges beruházások kiépítéséhez, valamint a közlekedési kutatásokhoz hazánkban képzett, tapasztalt és megbízható szakember-gárda áll rendelkezésre.

Az elmúlt évtized szakmai elemzése, mérlegelése és vitái jó közlekedéspolitikai koncepciót érleltek, melynek fő irányvonalait a jelen kormány is töretlenül tovább kívánja vinni.

“Ha valóban ilyen megnyugtató a helyzet, akkor miért is van sokszor izgalom a hazai közlekedés számos területén?” – így is felvethető a kérdés!

A kérdés jogos, s az izgalmat az esetek többségében a pénz okozza – akkor is ha van, de még inkább akkor, ha nincs. Az alapvető gondot nyilván az okozza, hogy a közlekedési beruházások, de a közlekedés üzemeltetési feladatai is meglehetősen költségesek. Ezzel szakembereink is tisztában vannak, s a megoldást – a fő irányok megtartása mellett – megfelelő programváltozatok kidolgozásával segítik elő. Ezek a programváltozatok kínálnak újabb és újabb döntési lehetőségeket, és lehetővé teszik szükség esetén a súlypontok áthelyezését, és összességében inspirálják az újabb és újabb fejlettségi fokozatok elérését.

A jelenlegi kormányzat is él a közlekedési szakemberek által kidolgozott és jónak ítélt, különböző fejlesztési variánsok közötti választás lehetőségével. Ennek során tudatosan alapoz a jóváhagyott közlekedéspolitika bevált

elemeire, egyben fokozott hangsúlyt helyez az Európai Unióval kapcsolatos harmonizációs követelményekre.

Kiindulásul a teljesség igénye nélkül be kívánom mutatni közlekedési ágazataink jelenlegi állapotának jellemzését, a későbbi, feltétlenül szükséges fejlesztések irányainak bemutatása előtt.

### 1.1. A közúti alágazat

Az Európai Unió országaiban a közlekedők mintegy 90%-a, az áruk mintegy 70%-a a közutat veszi igénybe helyváltoztatásaihoz. Magyarországon ma a személyi közlekedés közúti részaránya mintegy 80% (utas km-ben), az áruszállítás részaránya 50% (áru-tonna km-ben); szeretnénk, ha ez a hazai arány már nem módosulna a közúti szállítás irányában.

Magyarország országos közúthálózatának a fajlagos mutatói általában még megfelelnek az európai értékeknek; a gyorsforgalmi hálózat azonban rendkívül kicsi. Az úthálózat burkolatállapota azonban már régóta alaposabb felújításra szorul. Különös fontosságú emiatt, hogy nálunk a közúti tengelyterhelések jelenleg megengedett határértéke általában 10 tonna, de ez az Európai Unióhoz való csatlakozás után az ott már ma elfogadott 11,5 tonna értékre fog növekedni. Ez a növekedés vizsgálatok szerint az utak igénybevételét 50%-kal növeli meg. Az országos közúthálózat burkolata ugyanakkor előregeedett. A legnagyobb nehéz tehergépkocsik megengedett össztömege nálunk ma 40 tonna. Ez a határérték az Európai Unióban 44 tonna,

<sup>1</sup> A KTE fennállásának 50. évfordulója alkalmából 1999. január 22-én tartott Ünnepi XVI. Tisztújító Közgyűlésén a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter előadásának szerkesztett szövege.

ami várhatóan hazánkban is felveti az útburkolatok mellett a hidak teherbírásának kérdését is.

Az országos közúthálózaton lévő hidak átlagos életkora túl magas: 42 év. Jelenleg a teherbírás szempontjából 335 híd nem felel meg, ezek nagyobb részén ösztömeg korlátozás van érvényben.

### 1.2. Gépjármű-közlekedés

Az áru fuvarozás az Európai Unió szabályozásnak megfelelően a tagállamok gyakorlatával megegyező hármas feltételrendszerhez kötve engedélyköteles (a személyes megbízhatóság, a szakmai alkalmasság, a pénzügyi biztonság szempontjaiból). A nemzetközi áru fuvarozást jelenleg kétoldali államközi egyezmények szabályozzák. A közúti személyszállítás területén csak bizonyos feltételekhez kötött, ugyanakkor korlátozástól mentes engedélyezési rendszer ma még csak a taxi-közlekedésben működik. A menetrendszerinti autóbusz-közlekedés koncesszióköteles, ennek értelmében ilyen tevékenységre elsődlegesen csak a többségi állami vagy helyi önkormányzati részesedéssel működő vállalkozások jogosultak.

A liberalizációra épülő szabályozás és az időközben lezajlott privatizáció következtében mára már mind az áruszállítás, mind a nem menetrendszerinti személyszállítás területén a magánszféra működése vált egyeduralgokodóvá. Ezeket a piaci területeket azonban alapvető módon a tőkeszegény vállalkozások nagy száma, a zömmel korszerűtlen járműpark és a minden területen megmutató túlkínálat jellemzi, különösen a belföldi áruszállításban és az autóbusz-közlekedésben.

A menetrendszerinti autóbusz-közlekedésben továbbra is az állami szerepvállalás a meghatározó. Ebben nem is várható mindaddig áttörés, amíg költségvetési források hiányában nincs mód a

veszteséges közszolgáltatási feladatoknak az európai uniós tagországok gyakorlatában alkalmazott finanszírozására. A tömegközlekedés elért színvonalát a szolgáltatást végző vállalatok csak keresztfinanszírozással képesek biztosítani. A közúti személyszállítás területén a tömegközlekedés prioritása elsődleges feladat. A menetrend szerinti autóbusz-közlekedés járműállománya viszont elöregedett, túlnyomó részben korszerűtlen, ezért folyamatos járműcseréje elengedhetetlen feladat.

A már liberalizált területeken az európai uniós csatlakozásig a piacra lépés és a működés EU-konform feltételei teljességgel a hazai jogrend részévé válnak, néhány technikai kiigazítással. Ilyen módon kiiktatható lesz a bilaterális egyezmények korlátozó szerepe is a nemzetközi közúti fuvarozásban. A határátlépő forgalom liberalizálása hazánk számára pozitív eredménnyel azonban csak abban az esetben járhat, ha a csatlakozásig lényegesen javul a vállalkozások tőkeerőssége, valamint jelentős előrelépés történik a járműpark korszerűsítésében mihamarabbi támogatással, amelyre ugyanis a csatlakozás után már nem nyílik mód.

### 1.3. A vasúti alágazat

A vasúti pályák elhanyagolt állapota akadályozza a gazdaságos és a közúttal versenyképes üzemeltetést. A közel 7800 km építési hosszúságú országos közforgalmú hazai vasúti hálózathoz mintegy 3000 km a fővonalak és 4800 km a mellékvonalak hossza. A hazai vasúthálózat sűrűsége az európai átlagot ugyan meghaladja, de minőségében, vagy a kétvágányú pályák és a villamosított vonalak arányában, a megengedett sebességben messze elmarad az Európai Unió tagállamainak átlagától. Számos kisforgalmú, gazdaságosan nem üzemeltethető mellékvonalunk van, melyeknek sorsa, mű-

ködtetési módja ma még kialakulatlan. Törekvésünk, hogy a helyi érdekelteket bevonjuk a működtetés költségeinek viselésébe, esetleg a tulajdonlásba is.

A vontató- és vontatott vasúti járműállomány túlnyomó része elöregedett, műszaki állapota és összetétele nem felel meg a mai fuvarpiaci igényeknek. Csak a nemzetközi személykocsik területén sikerült az elmúlt években olyan járműbeszerzést megvalósítani, amely révén legalább elkerülhetővé vált, hogy ne szoruljunk ki a nyugat-európai forgalomból.

Jelentős eredményként tartjuk azonban számon a különféle kombinált áru fuvarozási módozatok területén elért eredményeinket. A magyar kombinált áru fuvarozás fejlesztési koncepciója alapján a gyakorlati lépések megkezdődtek. Az első kombinált szállítási mód alkalmazása (1992) óta kb. 2000 tonna szennyező anyag kibocsátása maradt el.

A hazai vasúti törvény az Európai Unióban érvényes szabályozással konform módon fogalmazza meg a vasút szerepét, szervezetét, a vasutakkal kapcsolatos állami és önkormányzati feladatokat. A törvényre épülve született meg a magyar állam és a MÁV közötti szerződés, amely tisztázza a tulajdonviszonyokat (a MÁV Rt. egyszemélyes részvénytársaság, tulajdonosa a magyar állam). Ugyanez a törvény rögzítette a vasúti személyszállítási alapellátás finanszírozását.

### 1.4. A belvízi hajózás

A Duna meghatározó része Európa legjelentősebb belvízi úti tengelyének, a *Duna-Majna-Rajna vízi útnak* és egyike a kiemelt jelentőségű kelet-nyugati közlekedési folyosóknak. Vízi útjaink és kikötőink azonban nem felelnek meg az európai normáknak.

A hazai vízi szállítási vállalkozások jövedelemtermelő képessége hosszú idő óta rendkívül gyen-

ge. Ez a tőkehiányos és hitelkép-telen állapot nem teszi lehetővé a 20 éves átlag életkor feletti, mű-szakilag előregedett hajópark fel-újítását és a nemzetközi verseny-képességet biztosító járművek beszerzését.

### 1.5. A légügyi alágazat

Hazánk nemzetközi légi közleke-dése alapvetően a magyar polgári repülés meghatározó két szerve-zete, a MALÉV Rt., valamint a *Légiforgalmi és Repülőtéri Igaz-gatóság (LRI)* tevékenysége révén valósul meg. E két szervezet gazdálkodási különállása az euró-pai gyakorlattal harmonizál.

Hazánk egyetlen nemzetközi közforgalmú repülőtere: a *Buda-pest Ferihegyi Nemzetközi Repü-lőtér (BFNR)*. Az újabb 2B jelű terminál ma már megtörtént üzembe állításával a repülőtér ka-pacitása kb. évi 6 millió utas fogad-ására lett alkalmas, és így várha-tóan 2006-2008-ig az igényeket kielégíti. Ekkorra kell előirányoz-nunk a repülőtér további bővítését.

Magyarországon hosszú távon egy *gyűjtő-elosztó (HUB) funkció* ellátására is alkalmas nemzetközi repülőterre van szükség. A ferihe-gyi repülőtéren (BFNR) a HUB funkciók feltételeinek kialakítása a MALÉV Rt. és a repülőteret üzemel-tető LRI közös gazdasági érdeke is.

Nemzeti légitársaságunkban, a MALÉV Rt-ben az állam, a pri-vatizáció megvalósulása után is stratégiai döntésre jogosult rész-tulajdonos marad.

A légi-járműpark terén a zajnor-mákat nem teljesítő, elavult techni-kát képviselő repülőgépek lecseré-lése, illetve a menetrend szerinti forgalomból való kivonása az Eu-rópai Unióhoz való csatlakozásunk folyamatának egyik fontos eleme.

A hazai kisebb repülőtereket földrajzi elhelyezkedésük, a régió gazdasági, idegenforgalmi adottsá-gai alapján az országos repülő-téri hálózat elemeként vesszük fi-gyelembe, a működtetésük és a fejlesztésük költségeinek biztosí-

tását vállalkozás keretében tart-juk megoldhatónak.

## 2. A közlekedéspolitika kitű-zött általános céljai

Az előző vázlatos áttekintés után térjünk rá arra, hogy mit is aka-runk tenni. A személyközlekedési munkamegosztásban a környezet-védelmi, energiatakarékossági, te-rületpolitikai és szociális okokból *előnyben kell részesíteni a tömeg-közlekedést*. Az áruszállítás közle-kedési munkamegosztása terén *az államnak preferálni kell a vasúti, a vízi és a kombinált szállításokat*. A munkamegosztás befolyásolá-sával a vasúti áruszállítás arányá-nak csökkenését lehetőleg mérsé-kelni kell, és a belvízi és a kombi-nált áruszállítási teljesítmények-nek a növekedését kell elérni.

A kombinált áruszállítás fejlődé-séhez szükséges feltételeket meg kell teremteni, az áruszállítás kor-szerűsítését, hatékonyságát előse-gítő, a környezetvédelmi szempon-tokat is figyelembe vevő *logisztikai központokat* kell létesíteni. A káros környezeti hatások mérséklése ér-dekében a környezetkímélő jármű-vek beszerzését állami eszközökkel szükséges elősegíteni.

A magyar közlekedéspolitika *stratégiai fő irányai* ezért a kö-vetkezők:

- az Európai Unióba való integ-rálódás elősegítése;
- a szomszédos országokkal va-ló együttműködés feltételeinek javítása;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése;
- az emberi élet és környezet védeleme, valamint
- a hatékony, piackonform köz-lekedés szabályozás.

## 3. Az alágazatonkénti célok és főirányok

### 3.1. A közúti alágazatnál

A közúti közlekedésépítési politi-ka kitűzött célja az országos köz-

úthálózat fejlesztése:

- az elmaradott térségek felzár-kóztatása;
- a környezet szennyezésének mérséklése;
- a közlekedésbiztonság növelé-se;
- az Európai Unió által prefe-rált nagy közlekedési folyosók kiépítése.

Ennek megfelelően szükséges a meglévő közúthálózat szolgál-tási szintjének emelése, állapo-tának javítása, a közúthálózat bő-vítése, a határátkelőhelyek fej-lesztése és sűrítése, a közutak menti szolgáltató létesítmények színvonalának javítása, az EU in-tegráció elősegítése, a vonatkozó hazai joganyagok az EU joga-nyagához való harmonizációja.

A közúthálózat fejlesztése so-rán tekintettel kell lenni arra, hogy *a gépjárművek száma egyenletesen nő* (várhatóan 2010-ig eléri a 4 millió db-ot); s emel-lett *az ország közúti tranzit-közlekedési szerepköre felértékelő-dik*. Ezért az EU csatlakozás ide-jére legalább *a főút-hálózat minő-ségét fel kell emelni*, hogy megfeleljen az európai színvonalnak és igényeknek, másrészt *a fő tranzit áramlatok irányában az autópá-lyákat, az autótutakat* a lehető leg-rövidebb időn belül *az országha-tárig ki kell építeni*.

Az országos közúthálózat, amelyért a KHVM felel, ma kb 30 ezer km. Ezen belül legkriti-kusabb a csupán 525 km-es autó-pályák, autótutak rendkívül kis össz-hosszúsága. Az egyik leg-fontosabb feladat tehát a *gyors-forgalmi úthálózat bővítése*, 10 éven belül mintegy 800-1000 km újabb autópályával és autótúttal.

A második fontos fejlesztési program a *településeket elkerülő útszakaszok kiépítése*, mintegy 280 km hosszban, a harmadik program pedig *a főút-hálózat bő-vítése, kiépítése* 380 km össz-hosszban, mindez 7-8 éven belül.

További célkitűzés új hidak és a közúthálózat hiányzó szakasza-inak megépítése, struktúrájának

javítása, a balesetveszélyes helyek felszámolása, az utak, hidak teherbírásának növelése. *Az országos közúthálózaton lévő hidak közel 30%-át tíz éven belül fel kell újítani.* Az Unióhoz való csatlakozáskor az ott engedélyezett magasabb tengelyterhelésnek kell megfelelni. Ezért szükséges, hogy a nehéz tehergépkocsik eddigiéknél nagyobb össztömegét közútjaink és hídjaink majd megfelelően el tudják viselni. Az emiatt szükséges megerősítésekhez számottevő Európai Unióból eredő forrás is szükséges és remélhető.

### 3.2. A gépjármű-közlekedés

A fő stratégiai célok a közúti áruszállítás területén szorosan kapcsolódnak az EU csatlakozás folyamatához. Ezek a következők:

- a hazai fuvarozók versenyképességének növelése;
- a járműállomány korszerűsítés támogatási módszerének kidolgozása,
- a korszerű és takarékos járműállomány kialakítása állami eszközök segítségével;
- a teljes jogharmonizáció biztosítása.

A közúti személyszállítás területén – összhangban a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel – elsődleges a tömegközlekedés prioritásának biztosítása, az EU jogszabályaival harmonizáló egységes személyszállítási törvény megalkotása.

### 3.3. A vasúti alágazat

A vasút területén elsődlegesen nem cél az új kapacitások létrehozása, ehelyett a vasúti rendszerek konstrukciós adottságainak helyreállítása és korszerűsítése, azaz a vasút rehabilitációja válik időszerrév. Szükséges lesz a valós igényeknek megfelelő méretű vasúthálózat kialakítása, a kisforgalmú mellékvonalak kedvező üzemeltetési, gazdálkodási alternatíváinak kiválasztása, és a területfej-

lesztési célokkal való összehangolása. Célunk marad továbbra is a vasúti szállítás részarányának a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten való megtartása. Törekedni kell a tranzit versenyképesség megőrzésére, a vasútvonalak tranzit szerepének növelésére. Mindezeknek megfelelően szükségesek a következők:

- az Európai Unió által kiemelten kezelt folyosók mentén fekvő fővonalak korszerűsítése, a hálózati, határátmeneti és fejlesztési-fenntartási célok megvalósítása az integrációs törekvésekkel összhangban a térségfejlesztés érdekében;
- a vasúti tömegközlekedés színvonalának megőrzése, valamint a közlekedési szolgáltatás fejlesztése az elmaradott térségekben (figyelemmel az egységes személyszállítási rendszer lehetőségeire);
- a vasút-villamosítások folytatása és a kombinált szállítások körének bővítése a környezeti ártalmak mérséklése és a közlekedésbiztonság növelése érdekében;
- a MÁV Rt-nál a pályavasút, másrészt a vállalkozói vasút szétválasztása a hatékony, piac-konform működtetés érdekében.

### 3.4. A belvízi hajózás

Ezen a területen az alágazati célok a következők:

- a dunai víziút Budapest feletti szakaszán az európai normák teljesítésével a hajózási viszonyok javítása;
- a közforgalmú kikötőket eddig nélkülöző Duna-menti régiókban egy-egy középnyagúságú, modern közforgalmú kikötő infrastruktúrájának létrehozása, az országos logisztikai központok hálózatának koncepciójával összhangban;
- a Tisza medence hajózásának újjáélesztése, beleértve a kompközlekedést is;
- a környezet és energia kímélő

vízi- és a kombinált szállítások közlekedési munkamegosztáson belüli részarányának növelése.

### 3.5. A légügyi alágazat

Ezen a területen az általános közlekedéspolitikai céloknak megfelelően a következő intézkedések szükségesek:

- az ország repülőtér hálózatának fejlesztése a jelentős regionális funkciót betöltő repülőterek állami támogatással történő kiépítésével;
- a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) továbbfejlesztése a folyamatos kapacitás-növekedés biztosítása valamint a gyűjtő-elosztó (hub and spoke) repülőtér szerep kiteljesedése érdekében;
- a MALÉV Rt. tulajdonosi szerkezetének változtatásával és a légi-járműpark korszerűsítésével továbbá a BFNR hub funkciójának kihasználásával a nemzeti légitársaság európai légi közlekedésben betöltött helyének erősítése.

## 4. A jövő feladatai a kijelölt célok elérésére

### 4.1. Feladatok a közúti alágazat területén

A nagy nemzetközi közlekedési folyosók közúti elemei az autópályák, amelyeknek fejlesztése igen költséges. Az Európai Unió "a használó fizessen" elvét elkerülhetetlen lesz itt alkalmaznunk a jövőben. A kormány úgy döntött, hogy a használatért a jövőben a teljes autópálya-hálózaton díjszedésre kerül sor, azonban az autópálya díjak a jövőben csak az üzemeltetés és a fenntartás költségeit tartalmazzák. Ez azt jelenti, hogy az építést ugyanakkor állami források biztosítják. A költségvetés felhasználhatóságához nélkülözhetetlen a Kormány infrastruktúra-fejlesztési elkötele-

zettsége és ennek végrehajtásához az államháztartás rendszerének módosítása minden bizonnyal feltétel lesz a jövőben.

A koncessziós autópályák ügyei: az állami és magánforrások együttes felhasználása több projekt megépítését teszi lehetővé, s ez kisebb azonnali költségvetési terhelést jelent. A meglévő koncessziós szerződéseket a koncessziós társaságokkal közösen kell áttekintnünk, és azokat a díjcsökkentés lehetővé tétele céljából módosítani szükséges (az M1 és M5 autópályák esetében).

Az M5 autópálya Kiskunfélegyháza-Röszke szakasz építését legkésőbb 2003-ban be kell fejezni. Az építés korábbi indításának lehetőségét és a finanszírozás módját most vizsgáljuk. Az M7 autópálya felújítását ez évben kívánjuk – ütemezett formában – megindítani.

A Szekszárdi Hid megépítése az első koncesszióba adási kísérletet követően a finanszírozási, hitelezési problémák miatt meghiúsult. Most a közlekedési tárca javaslata szerint az építést költségvetésből és állami garanciával (vagy az állam által) felvett hitelekkel kell finanszírozni. A projekt előkészítése megtörtént, a terv engedélye és területe rendelkezésre áll. Az 1999. évi munkakezdés esetén a hidat és a hozzá csatlakozó 20 km autótutat 2001. év II. felére el lehet készíteni.

A Budapest körüli M0 körgyűrű további szakaszonkénti kiépítését tervezzük. A körgyűrűn – környezetvédelmi megfontolások miatt – a jövőre nézve is díjmentes forgalommal számolunk. A finanszírozáshoz azonban komoly pénzügyi forrás szükséges, amely ma még nem áll rendelkezésre. Az M1-M5 közötti (ún. Déli) szakasz mint felpályás megoldásban igen magas kapacitáskihasználással, és ezért nagyon érzékeny forgalombiztonsággal üzemel. Itt 1999-től elkezdjük a második ütem, a teljes pálya építés előké-

szítésének vizsgálatát. A további szakaszok tervezett nyomvonalvariánsai az egyes településeknél – beleértve a fővárost is – helyi tiltakozásokat okoztak, amelyeknek feldolgozása, összehangolása időnként igen nehéz feladatot jelentett. Szükségessé vált ezen szakaszok felülvizsgálata, és a környezeti terheléseket csökkentő építmények megtervezése. A beruházás indítását ezek az akciók több alkalommal akadályozták, ami bizony költségnövekedéssel jár együtt.

Az előzőeken kívül még a következő további beruházásokat tervezzük:

- a megkezdett korszerűsítéseket és a települést elkerülő projektek befejezése;
- Esztergomnál a Dunán a Mária Valéria-híd újjáépítése;
- Dunaföldvárnál a Duna-híd – ma már halaszthatatlan – felújításának indítása 1999-ben. (A hidak korszerűsítésére a közelmúltban készült részletes igényfelmérés, ennek alapján folyamatosan, évente mintegy 10 hid korszerűsítése lenne a minimális igény. E-nélkül a hidállomány előregedése leromlása elkerülhetetlen.);
- csomóponti létesítmények korszerűsítése a közlekedésbiztonság javítása;
- a sikeres útrehabilitációs programok folytatására hiteleket kell felvennünk (a nemzeti bankok készek is lennének erre a legjobban megtérülő területre hitelezni);
- a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére a költségvetés forrásait lehet elsősorban mozgósítani, esetleges kiegészítő forrásteremtő technikákkal együtt (pl. kötvénykibocsátás).

#### **4.2. Feladatok a gépjármű-közlekedés területén**

A tömegközlekedés prioritás érvényesítésének feltétele a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés járműállomány - rekonstrukció-

jának biztosítása, és az ehhez szükséges költségvetési források előteremtése.

Elkerülhetetlen ezen a területen a európai uniós szabályok átvétele és ennek érdekében a nem menetrendszerinti autóbusz-közlekedésben egy új engedélyezési struktúra bevezetése.

A belföldi közúti árufuvarozásban érvényesülő szabályoknak összhangban kell lenniük az Unió hasonló szabályaival, különös tekintettel a technikai, szociális és biztonsági előírásokra.

A menetrend szerinti autóbusz-közlekedés területén a közszolgáltatási kötelezettség intézményének bevezetését követően lehet majd a Volán társaságok privatizációjának kérdését napirendre tűzni. Ehhez az előzőekben írtakon túlmenően az egységes személynaszállítási törvény téziseinek megalkotása útján a privatizáció szakmai feltételeit meg kell alapozni.

A menetrend szerinti autóbusz-közlekedés területén az említett feladatok végrehajtásához szükségessé válik, hogy kialakítsuk az állami támogatás elveit és rendszerét, az EU szabályok átvételének feltételeit, a regionalitás bevezetését és a szociális terület harmonizációját.

#### **4.3. Feladatok a vasúti alágazat területén**

El kell végezni a legfontosabb törzshálózati fővonalak rehabilitációját, fel kell számolni a sebességkorlátozásokat, kormányzati szintű döntéssel kell a reális vasúthálózat méretét kialakítani. Új, korszerű vasúti szervezetrendszerre is szükség van, amely az Európai Unióhoz való csatlakozásból eredő kihívásokat képes lesz kezelni, hogy a mai magyar vasúthálózat a piaci igényeket jobban kielégítő módon őrizhesse meg létét a versenyszférában.

Meg kell építeni a magyar-szlovén közvetlen vasúti összeköttetést.

Növelni kell a villamosított vonalak részarányát. A folyamatban lévő munkákon túl mintegy 150-200 km vasútvonal villamosítását lehet célul tűzni a következő négy évben.

Folytatni kell a vontató és vontatott járműállomány megújítását a megváltozott hazai és nemzetközi személy- valamint áruszállítási igényeknek megfelelően.

Elő kell készíteni a MÁV Rt és a GySEV Rt vontatójárműparkjának gerincét alkotó dízel- és villamosmozdony sorozatok új típusokkal történő folyamatos felváltását. Elő kell készíteni a személy- és áruszállítás versenyképességének és minőségi színvonalának általános javulását lehetővé tévő vasúti kocsik beszerzését, illetve felújítását.

El kell érni, hogy az európai hálózat részeként működő magyar vasút növekvő szerepet töltsön be a *környezetkímélő kombinált fuvarozásban* is. Ezt elsősorban korszerű terminálok és logisztikai központok kialakításával kell elősegíteni. Folyamatos fejlesztési feladataink ezen a területen a következők:

- a kombinált szállítás és a logisztikai központok fejlesztésére évenként a költségvetési törvényben előírt összegű összegek jóváhagyás szerinti felhasználás előkészítése, a megvalósítás elősegítése és ellenőrzése;
- folytatni kell a két- és többoldalú szállítási egyezmények kidolgozását, megkötését. A következő négy évben hét kétoldalú és két többoldalú kombinált áruszállítási szándéknyilatkozatot szükséges kidolgozni és aláírni.

#### 4.4. Feladatok a belvízi hajózás területén

A vízi szállítás gazdaságosságának feltétele, hogy a vízi út az év nagy részén tegeye lehetővé az európai vízi utakon már elterjedt

jótipusok közlekedését. A vízi útfejlesztés területén a *Duna felső szakaszára vonatkozóan a minimálisan kielégítő hajózási viszonyok megteremtése* az egyik leg-sürgősebb feladatunk. Fel kell készülnünk a Tiszai hajózás feltételeinek megteremtésére is. A következő négy évben szükséges legfontosabb kikötőfejlesztések a következők:

- a Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő külső infrastruktúra beruházását költségvetésből úgy kell biztosítani, hogy az 500 ezer tonna/év áruszállítás lebonyolítására alkalmas legyen (ömlesztett áru, konténer és Ro-Ro forgalom esetére);
  - Baján a jelenleg folyamatban lévő Ro-Ro kikötő vízépítési munkarészeinek megvalósítása után a szárazföldi fejlesztéseket kell folytatni;
  - Nagytétényben a Ro-Ro és konténer kikötő beruházás előkészítése és beindítása szükséges;
  - Dunaújvárosban a meglévő kikötő szolgáltatásait bővíteni kell és a továbbfejlesztést elő kell készíteni;
  - Szegeden a megépült kikötőt üzembe kell állítani;
  - a Csepeli Szabadkikötő további fejlesztését folytatni kell.
- A komp és révközlekedés elősegítésére pályázati rendszert kell működtetni, a támogatásban részesülő feladatok megvalósulásának elősegítésére és ellenőrzésére.

A magyar hajózás jogi szabályozása és hatósági intézményrendszere az általános harmonizációs kötelezettségen túlmenően, a magyar hajók folyamatos nemzetközi jelenléte és az európai térség hajóinak folyamatos dunai jelenléte miatt a napi üzemvitel érdekében is mielőbb meg kell feleljen az európai normáknak. A jogharmonizációs feladaton belül a magyar érdekek biztosítását lehetővé kell tenni.

#### 4.5. Feladatok a légügyi alágazat területén

A Budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér (BFNR) önfinanszírozó módon, állami támogatás nélkül működik. Kívánatos, hogy a jövőben is így működjön, ezért az állami tulajdonban való tartása indokolt.

A Légiforgalmi Igazgatóság (LRI) a légiforgalom irányítás európai korszerűsítési programjának (EATCHIP) részeként, célul tűzte ki a magyar ATC rendszer automatizálását. A MATHIAS projekt során beszerzésre kerülő modern technikai eszközök segítségével Magyarország légtérében a légiforgalom irányítása és ellenőrzése a módszereit tekintve is új dimenzióba lép.

Az új magyar Légiforgalmi Irányító Központ (ATCC) a BFNR Repülőtér közelében épült fel. A későbbiekben minden olyan funkció ellátására alkalmas lesz a fejlett polgári/katonai koordinációs berendezésekkel való felszerelés miatt, amelyet ma még a Távolkörzeti és Középkörzeti Irányító Központok külön-külön biztosítanak.

A Budapesti Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér további fejlesztésének (a 2C jelű új Terminál építésének) előkészítését – a szükséges vizsgálatok elvégzését – a légi forgalom nagyságától függően már most meg kell kezdeni.

Célunk még a hazai regionális repülőterek bekapcsolása a nemzetközi polgári légi közlekedésbe. Ennek fokozatos megvalósítása minden bizonnyal állami részvételt igényel. A regionális jelentőségű repülőterek kiépítése, fejlesztése részleges állami vagy önkormányzati támogatással képzelhető el, míg az üzemeltetési költségeket a működtető kell, hogy fedezze.

Befejezvének előadásomat a Közlekedéstudományi Egyesület 50 éves jubileumi ülésén, remélem, hogy sikerült érzékeltetnem:



a magyar közlekedésnek igen komoly szakmai munkát igénylő feladatai, tervei és igen megalapozott, és vonzó jövőképe van! Ezen nagyszerű és fontos felada-

taink végrehajtásához kérem a második ötven évébe lépő patinás Közlekedéstudományi Egyesület tagságának és vezetőinek további segítő együttműködését, egyben

jövőbeni munkáihoz és működésükhöz a magam részéről és a Minisztériumom részéről is további sok sikert kívánok!

Köszönöm figyelmüket.

Prof. Dr. Kerkápoly Endre

# Megemlékezés

## a Közlekedéstudományi Egyesület<sup>1</sup> 50 éves évfordulójáról

Azt a megtisztelő feladatot kaptam, hogy tartsak egy megemlékezést a Közlekedéstudományi Egyesületnek arról az 50 évről, ami most mögöttünk van, fölolvázolva azokat az eseményeket, amelyek ehhez az 50 éves jubileumi közgyűléshez vezettek.

A két világháború között az akkori mérnökök két helyen csoportosultak és szerveződtek. Az egyik volt a *Magyar Mérnök és Építész Egylet*, amely még 1867-ben, a kiegyezéskor alakult, hat fontos tagozattal: az út-vasút, a hídépítő, a vízépítő, a földmérő, a gépészeti és a magasépítési tagozat. Ennek az Egyletnek a vezetésében az akkori neves egyetemi professzorok az ipar fő vezetői egyaránt részt vettek, rendkívül színvonalas folyóiratuk, *“Közlönyük”* a mérnöki tudomány és gyakorlat minden területére vonatkozóan közölt érdekes cikkeket és tanulmányokat. Ezzel párhuzamosan szerveződött meg később a *Magyar Mérnöki Kamara*, amelynek 1924-ben volt első közgyűlése, s amely elsősorban az érdekvédelmet, a különböző területeken dolgozó mérnökök összefogását, etikai kérdéseinek megoldását tartotta szem előtt. A két mérnöki szerv között kitűnő együttműködés alakult ki. *A tudományos, szakmai munkát végezte az Egylet, az érdekvédelmi, a mérnököket összefogó munkát végezte a Kamara.* Igen sok közös vezetője és tagja volt a két testületnek. Amennyiben az elmúlt

évekhez hasonlóan a jövőben is ilyen jó együttműködést tudunk kialakítani az Egyesület és a jelenlegi Mérnöki Kamara között, akkor az példaértékű lesz, és a múlt hagyományaira épül.

A második világháború befejezésével igen érdekes módon mind a két mérnöki szervezet megszűnt. A Magyar Mérnök és Építész Egylet önként mondta ki feloszlását mindjárt 1945 közepén, a Magyar Mérnöki Kamarát pedig kormányrendelettel szüntették meg. Ekkor tehát a magyar mérnöki társadalomnak semmiféle szervezete nem volt. Ekkor alakult meg 1945 nyarán a *Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete*, amely ismét tömöríteni igyekezett a hazai mérnöktársadalmat, érdekképviselőt is ellátva. Ennek a szakszervezetnek a vezetésében kiváló mérnökök vettek részt, közülük a ma élők közül *Mistéth Endre* nevét tudom megemlíteni, aki ennek a szakszervezetnek is egyik alapítója és megválasztott vezetője volt. Ennek a szakszervezetnek – amelynek néhányan még alapító tagjaink közül is tagjai voltunk – kettős célja volt: az érdekvédelem mellett a háború utáni újjáépítés szervezését is hivatásának és feladatának tekintette. Sajnos, ez az értelmiségi szakszervezet azonban jellegénél fogva nem illett bele az akkori kommunista párt irányítása által megindult szervező munkába. ‘948-ban megalakult a *Szakszervezetek Or-*

*szágos Tanácsa* és a különböző szakági szakszervezetek, s ebbe a sorba szervezetileg sem illett bele a Mérnök Szakszervezet. Így az akkori kormányzat rövidesen feloszlatta ezt az értelmiségi jellegű szakszervezetet, amely tehát mindössze csak 3 évig működhetett. Ezután abból a célból, hogy valamilyen ellenőrzött formában az újjáépítésnél fontosnak ítélt mérnöktársadalomnak mégis legyen egy szakmai szervezete, elhatározták a *Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének* a megalakítását.

Az így 1948 júniusában megalakult MTESZ az elmúlt évben ünnepelte 50 éves fennállását. A MTESZ szervezésében a Mérnök Szakszervezetből átkerült kiváló vezetők vettek részt: *Mosonyi Emil, Komondi Zoltán, Erdey-Grúz Tibor, Csűrös Zoltán, Gillemot László, Michailich Győző.*

Az MTESZ-nek a megalakulása úgy történt, hogy először csak 14 igen régi olyan egyesület volt – mi nem tartoztunk ide – amelyek hosszú, sok évtizedes múltta tekinthettek vissza, melyek közül példaképpen csak hármat említek meg: a *Magyarhoni Földtani Társulat, amely 1948-ban, a szabadságharc után, az Erdészeti Egyesület 1966-ban, a Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület, amely 1892-ben alakultak meg.* Először csak ez a 14 régi Egyesület vált a MTESZ alapító tagjaivá. Akkor még a közlekedésnek – a Mérnök Egylet megszűnése után

<sup>1</sup> A KTE fennállásának 50. évfordulója alkalmából 1999. január 22-én tartott Ünnepi XVI. Tisztújító Közgyűlésen Prof. Dr. Kerkápoly Endre tiszteletbeli elnök előadásának szerkesztett szövege.

– semmiféle szervezete nem volt, s így a MTESZ szerveződése után néhány hónappal határozták el a közlekedés és a mélyépítés területének szakemberei először egy közlekedéssel és közlekedés-építéssel foglalkozó egyesület megalakulását. Érdekes módon először egy külön mélyépítéstudományi és külön a közlekedéstudományi egyesület szervezése merült fel, mint gondolat, de végül 1949. január 29-én, most 50 éve alakult meg az akkor *Közlekedés és Mélyépítéstudományi Egyesületnek* nevezett egységes szervezet és azóta számoljuk mi is történelmünket és érkezünk el a mai jubileumi naphoz.

Az akkori egyesület szervezésében, vezetésében mindazok a kiváló emberek, akiket az imént felsoroltam, professzorok, ipari vezetők aktívan vettek részt. Itt említem meg még *Jáky József* (akiről emlékdíjunkt is elneveztük), *Vásárhelyi Boldizsár*, *Michailich Győző* nevét, majd a kiváló ipari és közlekedési vezetők közül *Gábor István*, *György István*, *Hilvert Elek*, *Csanádi György*, *Ertl Róbert*, *Palotás László*, *Vajda Zoltán*, *Czére Béla*, *Földvári László*, *Kádas Kálmán*, *Sebestyén Andor* nevét.

A mai ünnep számára Egyesületünk egy Emlékbizottságot alakított, amely egy kiadványt jelentetett meg 5000 példányban, amelyet minden egyesületi tagunk postán kap meg lakására. Ebben a száz oldalas kiadványban az Egyesület további története részletesebben le van írva, ezért ezt az időszakot most csak vázlatosabban foglalom össze. Ez az Emlékbizottság – igen fáradságos módon, mivel nagyon kevés eredeti írásos dokumentum állt rendelkezésünkre – megállapította, hogy 91 alapító tag vett részt az Egyesület alapításában. Ezeknek névsora megtalálható ebben a kiadványban, s ezen 91 fő közül 16 személy volt a kiadvány összeállításakor, akik még életben vagyunk, vagy voltunk. Azért mon-

dom, hogy voltunk, mert éppen *Solymos László* kedves barátunk, az Egyesületnek sokáig volt tevékeny főtítkárhelyettese, csak néhány nappal ezelőtt hunyt el az előbbi 16 fő közül.

Az Egyesület elsődleges célja az első évtizedben eleinte elsősorban tájékoztató jellegű előadások tartása volt, az akkori kor-szellemnek megfelelően. Később indult meg a munkabizottsági tevékenység, bizonyos szakmai területek felderítésére, javaslatok kidolgozására. Ma is emlékszem arra, hogy részt vehettem ezekben az években egy olyan munkabizottságban, amely az akkori vasúti pályatervezési irányelvek egy részének a korszerűsítését végezte. Nekem, mint akkori fiatal tanársegédnek nagyon hasznos és rendkívül megtisztelő volt, hogy az akkori vasúti szakemberek nagy öregjeivel (*Ertl Róberttel*, *Gajári Józseffel*, *Gáborján Ernővel*) ülhettem egy asztalnál és heteken keresztül foglalkoztunk ennek a szabályzatnak az egyesületi szinten való kidolgozásával.

A munkamódszereket illetően fejlődést jelentett az 1968 évi új gazdaságirányítási rendszer, s akkor indult meg a vitázó összejöveteleknek a sorozata az Egyesületben. Ettől kezdve az egyes ajánlások, javaslatok készítésénél vitaszellem kezdett uralkodni. 1980 óta egy fontos szakmai társadalmi megújulási folyamat indult meg elsősorban a közlekedéspolitikai, a közlekedéstudomány fejlesztése, például a vasúti és közúti közlekedés versenyének és együttműködésének, fejlesztésének, a műszaki-gazdasági haladásnak az előre vitele és bizonyos szervezési kérdések korszerű megoldása céljából.

Alapszabályunk többször változott ebben az időszakban, hiszen úgy, ahogyan az élet és a munkamódszereink változtak, ezekhez nyilvánvalóan alkalmazkodni kellett. 1997-ben nyert elfogadást a legutolsó új alapszabály amelynek módosítása az idej-

közgyűlés napirendjén is szerepel.

Az Egyesület létszámának alakulása szintén említésre méltó, és jellemzi Egyesületünk jellegének alakulását is. Az 1949. évben, az alapítás után nem sokkal 240 tagja volt. A létszám gyorsan növekedett, a belépők igen sok irányból és képzettséggel érkeztek, s a csúcslétszám 1974-ben volt, néhány fő híján 9 ezer taggal. A Közlekedéstudományi Egyesületnek jelenleg 6000 körül van a létszáma. A megalakulás Budapesten történt, s eleinte a tagok 100%-a budapesti volt, de 1-2 év múlva megalakultak a területi szervezeteink is. Így 1957-ben már csak 57%, 1974-ben (a csúcslétszám idején) 40% volt a budapesti tagok aránya. Jelenleg kb. 30% a budapesti és 70% a területi szervezetek taglétszáma.

Az egyesületi munka értékét és minőségét 1959-ben a *Jáky József díj* megalapításával ismerte el az akkori vezetőség. Azóta minden évben a Közgyűlés, vagy az Elnökségi ülések alkalmával tünteti ki az Egyesület legérdemesebb tagjait a *Jáky József díj* évenkénti odaítélésével. 1959 óta, tehát 40 év alatt 228 *Jáky* díjat adott ki az Egyesület. Emellett a *Széchenyi Emlékplakett*, valamint az *Egyesületi Arany* és *Ezüst* jelvények, majd pedig legutóbb a "*Közlekedéstudományi Egyesületért*" emléklakett szolgálja megbecsült tagjaink kitüntetését.

Emellett azonban meg kell említenem azt az inkább negatív dolgot is, hogy a fiatal tagjaink száma sajnos erős csökkenést mutat. Ezelőtt néhány évvel még 12-15% körül volt a 30 évnél fiatalabb tagoknak a száma, s jelenleg ez a szám csak 4,5%, tehát igen kevés. Mindent el kell követni a most megválasztandó vezetőségnek a fiatalok számának növelése érdekében, ahogyan a legutóbbi években már volt erre törekvés.

Megemlítem még, hogy rendkívül fontosnak tartom a különböző állami és társadalmi, tudó-

mányos és szakmai szervezetekkel való együttműködést és ennek fokozását. Mindig is kitűnő kapcsolatunk volt az alapítástól kezdve a Budapesti Műszaki Egyetemmel, később a Győri Széchenyi István Főiskolával, a Tudományos Akadémiával, a MTESZ szervezetével, valamint a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium tagjaival, de magával a Minisztériummal is. Külön meg kell említenem a Mérnöki Kamarát, amelyet a háború utáni megszüntetés után az 1996 évi 58. sz. törvény hozott létre újból (miután bizonyos előzetes szervezési munkák már előzőleg is megindultak). Rendkívül fontos a tudományos munkát végző tagoknak az Egyesületben való tömörítése, valamint az érdekvédelemnek és a mérnök-társadalom szervezeti kérdéseinek a Mérnöki Kamarába való vitele. Eddig kifogástalan volt az együttműködésünk, ma is és régebben is számos olyan kolléga van, aki itt is és ott is tevékenykedik. Mindent el kell követnünk az együttműködés fokozására, s a két fontos mérnöki szervezet jövőjének a mind pozitívabb kialakítására.

Meg kell még említenem a nemzetközi kapcsolatainkat is. Az Egyesület nagyon sokat tudott segíteni azokban az években,

amikor a különböző hatósági korlátozások miatt nagyon nehéz volt külföldre utazni. Sokszor tudtunk támogatni tagjainkat abban, hogy nemzetközi rendezvényekre, konferenciákra utazhassanak. Ugyanakkor mi is rendeztünk több szakterületen rendszeresen számos olyan hazai és nemzetközi konferenciát, amelyeken nálunk találkoztak hazai és külföldi szakemberek, tudósok és itt adták át egymásnak tapasztalataikat Magyarországon. Azt hiszem, hogy ezt a tevékenységünket az eddigi jó tapasztalatokat követve, a jövőben is folytatnunk és fejlesztenünk kell.

Az Egyesület további céljait csak néhány mondatban tudnám megjelölni. Az Egyesületnek minden közlekedési alágazatot képviselnie kell. Az utóbbi szervezeti módosítások is arra irányultak, hogy a közúti, a vasúti, a légi közlekedés, a hajózás, a gépjármű-fuvarozás és az általános közlekedés önálló tagozatai sikeresen munkálkodhassanak. Ezt a szervezeti módosítást tartalommal is ki kell tölteni és minden közlekedési alágazatnak meg kell adni a szereplési és eredményalkotó lehetőséget. A jövőkép formálása különösképp az Európai Unióba való csatlakozásunk fényében nagyon fontos kérdés, és

ezen a téren mindenben együtt kell működnünk a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériummal és támogatni kell mindazokat a törekvéseket, amelyek az Európai Unióhoz való csatlakozás szempontjából a közlekedési jövőkép mind pozitívabb kialakításához vezetnek. Gondosan ápolni kell a nemzetközi kapcsolatainkat, és a Magyarországon rendezendő nemzetközi szintű tanácskozásokat, konferenciákat erőteljesebben kell fejleszteni. Ezen a téren előbbre kell lépniünk, s bár ez egy fáradságos és anyagiakban is megterhelő munka, azonban nem maradhatunk le a külföld mögött.

Ezen gondok mellett még tovább kell fejlesztenünk területi szervezeteinket, s a létszám stabilizálása mellett, azon belül elsősorban a fiatalok mind intenzívebb bevonását tartom rendkívül fontos feladatnak. Ezeket a szempontokat bátorítottam a most megválasztandó új vezetőségnek a figyelmébe ajánlani. Végül a magam részéről, mint egyike az alapítóknak, az 50-edik évébe lépő Egyesületünk valamennyi tagjának jó egészséget, és mind az Egyesület keretében, mind azon kívül, családi életünkben is sok boldogságot és jó egészséget kívánok.

Dr. Katona András\*

## Főtitkári beszámoló

a Közlekedéstudományi Egyesület 1994-1998 évi négyéves ciklusáról

Beszámolómm bevezetéseként őszintén meg kell mondanom, hogy négy évvel ezelőtt teljesen új terület volt számomra az egyesületi főtitkári munka, nem rendelkeztem olyan sokéves egyesületi tapasztalattal, mint a korábbi tisztségviselők. Nagy örömmel és nyugodt szívvel gondolhatok vissza arra, hogy a KTE régi és új vezetői és tagságában is mindenki segítette a munkámat.

\* Okl. közlekedésmérnök, a KTE főtitkára, a Közlekedési Múzeum főigazgatója

Ezért most köszönetet kell mondanom. Külön kiemelném *Kisteleki Mihály* főtitkárhelyettes urat nagyfokú segítőkészségéért, akivel szemben a korábbi választáson szoros szavazási eredmény után választottak meg, továbbá *dr. Zahumenszky József* urat, aki a főtitkári tapasztalataival önzetlenül segített, valamint *Loykó Miklóst*, az Ellenőrzési Bizottság vezetőjét, aki az ellenőrzés rendkívül fontos fel-

adatában végzett körültekintő munkát, köszönöm figyelmességét és kritikai megjegyzéseit. De még lennének sokan akiktől elnézést kérek a név szerinti említés elmaradása miatt. Köszönöm valamennyi tisztségviselő és tagtárs, valamint a titkárság munkatársainak jó együttműködését és munkáját. Az elmúlt négy év legfontosabb történéseit, tapasztalatait és számadatait a következőkben foglalom össze.

## Az országos körülmények változásának hatása az Egyesület munkájára

Hangsúlyozva, hogy az Egyesület új keretek között, a rendszer-váltást követő új gazdasági-társadalmi helyzet kezdeti nehézségei és folyamatosan változó feltételei között dolgozott. Ezek az új feltételek és alkalmazkodást kívánó körülmények közül fontosabbak a következők voltak:

A régebbi hagyományos nagyvállalatok nagy része megszűnt; privatizálódtak, vagy felbomlottak kisebb vállalkozásokra. Ezen "új" vállalkozások nagy része nem ismerte a KTE-t, ezért nem is keresték az együttműködést. Az átalakulás miatt a foglalkoztatás struktúrája és tömege is lényegesen megváltozott. Sőt, úgy tapasztaltuk, hogy a külföldi tulajdonú vállalkozások egy része nem is örült annak, ha dolgozói részt vettek a KTE munkájában.

Emellett a központi és vállalati keretektől a kutatás-fejlesztés volumene lényegesen csökkent, a fejlesztéssel foglalkozók létszáma az 1988 évihez képest mintegy 25%-ára zsugorodott. Ezzel sok szervezet munkájának tartalma jelentősen csökkent. A hatásokat már 1994-ben is jól lehetett érzékelni, ezért a szervezeti és tevékenységi kereteket az új helyzetnek megfelelően kívántuk módosítani:

Az alap gondolat "Az Egyesületre elsősorban a tagoknak van szüksége!" Ezért előtérbe került a klubszerű, információkat és ismereteket közvetítő működés. Ami azt is jelentette, hogy elhagyva a "hivatalosság" megszokott eszközrendszerét, az utasításokat és engedélyeket, rugalmasabb ügyintézés léptettünk életbe.

Az egyesületek működésének nemzetközi tapasztalatai alapján is megállapítható, hogy nagy szükség van a vállalatokkal való együttműködésre, a működéshez

szükséges anyagiak biztosítása, az igények megismerése, az egyesület vállalkozási tevékenységének, megrendelői körének kiépítése érdekében.

A globalizáció kialakulásával nő a tapasztalatcserék, a nemzetközi együttműködés szerepe. Tehát fokozni kell a nemzetközi konferenciák rendszerébe, együttműködésbe való bekapcsolódásunkat. Sajnos e téren nem lehetünk elégedettek, mert az európai csatlakozásunk előrehaladása az ismeretek rendkívül széles körének terjesztését igényli.

## Szervezeti tevékenységünk alakulása és fejlődése

Az alapszabály és az SZMSZ megtörtént korszerűsítése révén alkalmazkodási feltételeink javultak. A három önálló tagozat létrehozása és az Egészségügyi Szakosztály megalapítása erősítette a szervezet tartalmi oldalát. Szervezeti életünket továbbra is a rendszeresség és a mai körülmények között nagyra értékelhető fegyelem jellemezte.

*Egyéni tagságunk.* A taglétszám számítógépes nyilván tartását folyamatosan pontosítottuk és véglegesítettük. Szervezeteink a "Tagnyilvántartó lap"-okat a titkárságnak megküldték, azok számítógépes feldolgozása megtörtént. Amíg 1995-ben 4214 egyéni tagunk volt 1142 eFt befizetett tagdíjjal, addig 1998-ban már majdnem kétezer új taggal kb. 6200-ra emelkedett, 1760 eFt befizetett tagdíjjal. A tagdíj-fizetési morál láthatóan javult. Jelentős eredmény, hogy a Közlekedéstudományi Egyesület a negyedik legnagyobb létszámú MTESZ tagegyesület. Ez is jelzi, hogy a célok és a megvalósítási formák jelentős támogatásra találtak a tagság körében. Sőt, Egyesületünk – mint alapító tag – aktív részese lett a Nemzeti Mérnökszervezetek Európai Szövetsége (FEANI) Magyar

Nemzeti Bizottsága eredményes tevékenységének.

Az egyéni taglétszám alakulását elemezve azonban az Országos Elnökség, az Intéző Bizottság és a Titkári Tanácskozás egybehangzóan megállapította, hogy továbbra is foglalkozni kell az Egyesület régi, tapasztalt tagjainak megtartásával, tudásuk hasznosításával, viszont meghatározóan fontosá vált a fiatal szakemberek bevonása az Egyesület életébe. A fiatalítás érdekében felújítottuk kapcsolatainkat a felsőoktatási intézményekkel. Ugyanezen cél érdekében folytattuk a diplomamunkák pályázati rendszerét, egyetemi, főiskolai összekötőket kérünk fel, és egyetemi hallgatók, friss diplomások, fiatal szakemberek kedvezményes részvételét biztosítjuk a konferenciákon.

*Jogi és pártoló tagságunk.* Egyesületünk életében az egyéni tagság mellett meghatározó a jogi és pártoló tagság szerepe. Ezek összlétszáma a 4 év alatt lényegében állandó maradt, ezen belül azonban kedvezőbb elmozdulással a többet fizető kb. 110 jogi tagok száma felé, az 50 pártoló tag mellett. Ezek összességükben 5285 eFt-al támogatták a KTE-t 1995-ben; 1998-ban ez az évi összeg 6759 eFt-ra növekedett, ami reálértékben inkább csak állandóságot jelent.

Fontos körülmény azonban, hogy ma az egész országban egészen más lett a vállalati, intézményi értékelés az egyesületekben végzett munkákról. Megjegyezném azonban, hogy a közlekedési terület a változások szempontjából még mindig kedvező helyzetben van, hiszen a mi területünkön viszonylag nagy számban maradtak nagyvállalatok, még akkor is, ha legtöbbször már Rt-nek nevezik. Nos ebből a viszonylag kedvező körülményből Egyesületünknek komoly haszna van. A BKV Rt., a MÁV Rt., a Betonútépítő Nemzetközi Építőipari Rt, vagy a

VOLÁN vállalatok segítsége és felfogása az egyesületi munkát illetően rendkívül kedvező. Ugyanígy nagy biztonsággal számíthatunk a Közútkezelő Közhasznú Társaságokra és a Közlekedési Főfelügyeletre is.

Jelentős előrelépés történt a tagozatok és a területek kapcsolatépítésében, ami elsősorban a konferenciák közös rendezésében mérhető a legjobban. Remény van arra, hogy a jövőben még ezen javítunk, bár tudatában vagyok annak, hogy ez rendkívül munkaigényes, de ugyanakkor hálás feladat is.

A területi szervek aktívabb bevonása, számukra nagyobb lehetőségek biztosítása négy évvel ezelőtt megfogalmazott célkitűzés volt, és örömmel jelezhetem, hogy lényeges személyi és tartalmi eredményeink vannak e téren. Konkrét példával alátámasztva az alapszabály változása után ma már a 22 területi szervezet elnöke mind tagja az Elnökségnek, és a mai tisztújító közgyűlés jelölő bizottságában is meghatározó volt a területi szervezetek képviselete.

Az erényekből következnek itt is – mint mindenhol – a hibák is. Egyesületünk ugyanis még nem tudott elegendő módon stílust váltani, és hiába van 161 jogi és pártoló tagvállalatunk, az elnökségünk összetétele és az egyéb tisztségviselők megbízatása azt jelzi, hogy nem vagyunk elég nyitottak a kis és középvállalkozók felé. A rendezvényeink résztvevőinek köre és ritkábban az előadók kiválasztása azonban már jobban közelít az új helyzet által megkövetelhetőhöz.

*Időközi Küldöttközgyűlést* tartottunk 1997. január 21-én, amikor előkészítve, megtárgyalva jóváhagytuk a *korszerűsített Alapszabályt és Szervezeti Működési Szabályzatot*. Újra fogalmaztuk, és a változó körülményekhez igazítottuk az egyesületi munkánkat az alábbi

témákban: – Egyesületünk célja, tevékenysége; – Tagság joga és kötelessége; – szervezeti felépítés (A régi VHL tagozat 3 tagozatra szétvált: önálló Vasúti, Hajózási, valamint Légi közlekedési tagozatra); – Választási szabályok; – Országos elnökség, Intéző Bizottság hatásköre; – Titkárság feladata; – Szervezetek (tagozat, területi szervezet, szakosztályok, szakcsoportok) tevékenysége; Egyesületi képviselet, vagyoni felelősség; – Tudományos és szervező munka elismerése; – Az egyesület gazdálkodásának elvei és gyakorlata.

### **Az Országos Elnökségünk munkája és üléseinek tárgyai.**

Az elmúlt négy évben 13 alkalommal ülésezett az Országos Elnökség.

A megtárgyalt legfontosabb napirendek, feladatok:

A társelnökök, főtitkárhelyettesek választása; – Az évenkénti költségvetés és a mérleg jóváhagyása; – Az egyesületi gazdálkodás elvei, gyakorlata; – A tudományos szaklapjaink helyzete; – Az euomérnöki cím elnyerése, kitüntetések javaslatok és azok jóváhagyása – A nemzetközi kapcsolatok áttekintése; – Az Irodalmi és Diplomatervezési pályázati díjak odaítélése; – A Szakértői szabályzat jóváhagyása; – Az évenkénti Nagyrendezvény programok jóváhagyása; – Az Alapszabály és Szervezeti Működési Szabályzat korszerűsítése; – A KTE arculat és a stratégia újragondolása és az ilyen tartalmú anyagok elfogadása; – A Mérnök Kamarával való együttműködés megindítása; – A konferenciák ajánlásainak feldolgozása, értékelése; – A közlekedést érintő fontosabb hazai események megtárgyalása; – Országgyűlési határozati javaslat megfogalmazása (a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításhoz szükséges leg-

fontosabb feladatokról); – Az egyesületi idegennyelvű tájékoztatók megjelentetése; – A regionális megbeszélések tapasztalatainak feldolgozása; – A MTESZ Szövetségi Tanács állásfoglalásainak ismertetése; – A küldött közgyűlések előkészítése; – Az Egyesület 50 éves évfordulója méltó megünneplésének előkészítése. (Az Egyesület 50 éves évfordulójának előkészítésére külön Emlékbizottság működött.)

A választási ciklus alatt több Bizottság megszervezésére illetve újraindítására került sor az elnökség jóváhagyásával:

- 1.) Szervezeti korszerűsítés stratégiai tervet előkészítő Bizottság 13 fő
- 2.) Érdekvédelmi és Etikai Bizottság 5 fő
- 3.) Gazdasági Bizottság 7 fő
- 4.) Minősítő Bizottság 7 fő
- 5.) Havi Tájékoztató Bizottság 7 fő
- 6.) Szakképzést Koordináló Bizottság 21 fő
- 7.) Irodalmi Díj Bizottság 7 fő
- 8.) Nemzetközi Kapcsolatok Bizottsága 17 fő
- 9.) Konferenciák Ajánlási Bizottsága 9 fő
- 10.) Senior Bizottság 18 fő
- 11.) Junior Bizottság (a megalakítás előrehaladt, a tisztújítás után befejeződik)

A bizottságok általában megfelelően végezték munkájukat, azonban mint minden ilyen tevékenység a vezetők és a tagok aktivitásától, egyéni ambícióitól függően széles határok között mozgott, mind a tartalom, mind a megtartott ülések számát illetően. Külön kiemelés érdemel azonban: – a Havi Tájékoztató (hírlevél) Bizottság; – a Szervezeti Korszerűsítés stratégiai tervet előkészítő (Alapszabály, SZMSZ) Bizottság; – a konferenciák Ajánlási Bizottsága, és a Gazdasági Bizottság színvonalas tevékenysége.

A Hírlevél Bizottság megfelelő

formát és tartalmat biztosított a havonta megjelenő tájékoztatóknak. A tudományos- és szaksajtó cím- és névjegyzékével, az egyesületi ki-kicsoda? megjelentetésével hathatós segítséget adott az egyesületi tagság, illetve a szervezetek tevékenységéhez. Az Alapszabály Bizottság folyamatosan korszerűsítési javaslatokat készített annak érdekében, hogy a változó körülményekhez igazodjon az egyesületei tevékenység. Az Ajánlási Bizottság rendszeresen értékelte a beérkezett ajánlásokat, megküldte a címzeteknek, és a "hírlevélben" számolt be a munkáról. A Gazdasági Bizottság megfogalmazta az Egyesület gazdálkodásának elveit, követendő gyakorlatát, konkrét esetekben vizsgálatokat is végeztek.

A MTESz Bizottságaiban történő részvételt is az Elnökség döntötte el; így tagokat delegáltunk a következő központi MTESz Bizottságokba: a Környezetvédelmi; – az Oktatáspolitikai; – a Vásárdíj-Zsúri; – a Minőségügyi; – a Szakértői; – a Tudomány- és technika-történeti; – a Szakmai szövívői; – az Energiagazdálkodási; – a MTESz Érdekegyeztető Tanács tagjai közé. A Szövetségi Tanácsban eredményesen működünk annak köszönhetően, hogy *Tóth István* társelnökünk rendszeresen részt vett az üléseken és munkatársai – mint KTE tagok – is segítették az előkészítő munkát. E tevékenység különösen fontos akkor, amikor komoly jogviták folynak a szövetségi vagyon felosztásáról.

### Az Intéző Bizottság Munkája

Az Országos Elnökség határozatait az Intéző Bizottság valószínűsítette meg. Összevont Intéző Bizottsági és Országos Titkári értekezletet 13 esetben, míg önálló Intéző Bizottsági ülést 6 alkalommal tartottunk. Az összevont

ülések közül négyet (Bükk-fürdő, Pécs, Dubicsány, Mátá) külső helyszínen ahol, a szervező területi szervezetek bemutatkoztak és egyben a megyék közlekedési gondjainak szélesebb körű megismerésére is alkalom adódott. Ez a megoldás részben helyettesítette a korábbi regionális találkozókat amelyeket 1995. október 20-án Tatán: Fejér, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Vas, Veszprém megyék és Sopron Városi Szervezeteinek vezetőivel, míg 1996. október 26-án Pécsen: Baranya, Somogy, Tolna és Zala megyék Területi Szervezeteinek vezetőivel tartottunk meg. Célszerű lenne a gyakorlat folytatása.

Az egyesületi életben új vonást jelent a tisztújítás után bevezetett és rendszeresen megtartott *elnöki fogadóórák* intézménye. Ez az egyesület vezetésének demokratizmusát fokozta. A kezdeményezés sikeresnek mutatkozik, de kedvezőbb lenne, ha nagyobb számban és nem mással, hanem az egyesületi élet gondjaival, feladataival keresnék fel tagjaink a fogadóórát. A tapasztalatok alapján "Elnökségi fogadóórára" változtattuk a rendszert.

A *Tagozatok és Területi Szervezetek tevékenységét* a főtítkári beszámoló nem részletezi, mivel azokat a hírlevelekben az elmúlt ciklusban folyamatosan bemutattuk (1995.IX. hótól 1998. V hóig.).

A következőkben külön kell foglalkoznunk az *Egyesület társadalmitudományos* tevékenységeinek különböző formáival és eredményeivel.

Nagyrendezvények, konferenciák tartása. Büszkén mondhatjuk, hogy négy év alatt a nagyrendezvényeink száma és tartalma valódi sikertörténet. Szinte egyedülálló az összes MTESz tagegyesület között, hogy mi évente 20-30, sokszor még ennél is több ilyen eseményt szervezünk. Köszönet és elis-

merés a szervezőknek, de a résztvevőknek és a költségvállalóknak is, akik a tagtársak megjelenését biztosítják. Itt különösen a MÁV, a közúti szervek (UKIG, ÁKMI, megyei Útkezelő Közhasznú Társaságok) valamint a Közlekedési Felügyeletnek szolgálnak a legjobb példákkal.

Feltétlen javítani kell viszont az előkészítést. Az előadók körét bővíteni, a legtöbbet foglalkoztatott vezetők terhelését mérsékelni kell, esélyt adva ezzel a gyakori helyettesítések számának csökkentésére. Az Országos Elnökség által jóváhagyott rendezvénynaptárban évente átlagosan 17-18 (belföldi-nemzetközi) nagyrendezvény szerepelt. A beszámolási időszakban összesen 70 nagyrendezvény volt, átlagos részvétel 126 fő. (Kiemelkedik az évente megrendezésre kerülő Ütügyi Napok a több mint 450 fő résztvevővel.)

A konferenciákat a *Tagozatok Szakosztályai és Területi Szervezetek* közösen szervezték. A tudományos konferenciákon négy év alatt 1602 előadás és korreferátum hangzott el. Az átlagosan 18 előadást és korreferátumot tartalmazó tudományos rendezvények többsége az előadásokat követő észrevételeket, véleményeket is magába foglaló, s a résztvevők által elfogadott ajánlásokkal zárult.

A két napos nagyrendezvények száma a korábbi időszakhoz képest növekedett, a nemzetközinek minősülő konferenciák száma azonban csökkent. Az egy napos rendezvények száma szintén emelkedett. A vállalkozásként végzett termékbemutatók növekedtek az Egyesület bevételeit. Nagyrendezvényeink jól szolgálták az Egyesület Alapszabályában megfogalmazott legfontosabb célkitűzések megvalósítását. A konferenciák anyagi eredményei ezenkívül jelentősen hozzájárultak az egyesület működtetési költ-

ségeinek fedezéséhez. Volt ugyan néha vita a részvételi díjak nagyságát illetően, azonban nem lehetett figyelmen kívül hagyni az országosan jelentkező költségemelkedéseket. Ezek ellenére, mi az általunk ismert MTESZ és egyéb rendezvényekkel összehasonlítva 30-40%-kal, néha még ennél is alacsonyabb részvételi díjat kértünk.

A *Tagozatok* közül kiemelkedő szerepet vállalt a konferenciák szervezésében a Közlekedéscéletpolitikai, a Vasúti és az Általános Közlekedési tagozat. A Területi Szervezetek közül pedig a Baranya megyei, a Vas megyei, a Komárom-Esztergom megyei, a Sopron Városi, a Somogy megyei, a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei és a Heves megyei Területi Szervezetek végeztek átlagon felüli szervezési munkát.

Örömmel tapasztaltuk, hogy konferenciáink a főhatóságok, az országos irányító szervek és a tudományos intézmények ismert és nagy tiszteletben tartott előadóin kívül rendezvényeinken számos kiválóan felkészült önkormányzati szakember is közreműködött. Kedvező jelenség, hogy a kisebb vállalkozások szakértői is szívesen vállaltak előadást és viszonylag nagy számban vettek részt a konferenciákon.

Az évenként megrendezett konferenciák témakörönkénti megoszlása a következő volt: Általános közlekedés: 42%; Vasúti közlekedés: 39%; Közúti és városi közlekedés: 16%; Légi közlekedés: 2%; Vizi közlekedés: 1%. A nagyszámú tudományos konferencia teljes körű tartalmi ismertetése nyilván most nem lehetséges, de e helyett tevékenységünk e területének széles skáláját is érzékelhető átfogóbb témaköröket az *1. táblázatban* foglaltuk össze. Ebben kitűnik, hogy a KTE tudományos tevékenysége a műszaki, a közgazdasági. A közlekedés-egészségügyi és a

1. táblázat A KTE által 1994-98 között tartott konferenciáinak főbb témakörei:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• A hazai közlekedés helyzete, a fejlesztés fő irányai a vasúti, a közúti és vizi közlekedésben</li> <li>• A számítástechnika és logisztika helye és szerepe a közlekedésben</li> <li>• A kocsiakománnyú, a kombinált fuvarozás és a szállítványozás fejlődése</li> <li>• A vasúti személy- és teherkocsipark műszaki állapota, fenntartási és üzemi feladatai</li> <li>• A fuvarozatok igényei, a hazai és külföldi gyártóipar lehetőségei</li> <li>• A MÁV 62. és V43 sorozatú mozdonyainak korszerűsítése, üzemeltetési és fenntartási tapasztalatok a gyártók és az üzemeltetők szempontjából</li> <li>• A kombinált szállítási terminálok hálózatának előkészítése, működő szállítási rendszerek, logisztikai központok</li> <li>• A vasúti iparvágányok használatával kapcsolatos koncepcionális irányok, jogi szabályozás, az Iparvágány Szabályzat, az Országos Vasúti Szabályzat kritikai elemzése, iparvágányok a logisztikai szállítási rendszerben</li> <li>• Az ütéptérsi és fenntartási technológiákkal kapcsolatos új követelmények</li> <li>• A mérnöki munka átalakulása az informatika és a számítástechnika bázisán</li> <li>• Az aszfalt-technológia fejlődése</li> <li>• A közmű és ütéptérsi fővárosi és regionális problémái</li> <li>• A műanyagok alkalmazásával szerzett tapasztalatok Geotextília, modifikált bitumenek hazai és külföldi tapasztalatai</li> <li>• A közúti térinformatika fejlődése</li> <li>• Számítógéppel segített útgazdálkodási modell. Közúti adatbank rendszer kialakulása, forgalomszimuláció, meteorológiai soft-werek alkalmazása a tervezésnél és a téli üzemeltetésnél</li> <li>• A MIKROPISTE tervezési módszer hazai alkalmazása</li> <li>• Aktuális útiügyi kérdések</li> <li>• A concessziós lehetőségek a városi közlekedésben</li> <li>• Az építésügyi jogalkotás lehetőségei a közlekedés feltételrendszerének kialakításában</li> <li>• A vékony bevonatok alkalmazása az önkormányzati utakon. Amerikai tapasztalatok</li> <li>• A közúti-vasúti átjárók forgalombiztonsági kérdései</li> <li>• A közlekedési balesetek</li> <li>• A privatizáció a közlekedésben</li> <li>• Az új irányok a gépjárművezetők továbbképzésében</li> <li>• Az útkelés és finanszírozás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A vasúti járműmozgás kinematikai viselkedésének vizsgálatára alkalmas modell. A pálya-járműrendszer dinamikai folyamatai</li> <li>• A költségkímélő vágányfenntartási technológiák, eljárások</li> <li>• A sinkelés tribológiai vizsgálata. Korszerű pályadiagnosztika. Környezetvédelem a vasúti pályáknál.</li> <li>• A vasúti járművek biztonsági kérdései és a balesetek értékelése</li> <li>• Az egyes vasúti járműtípusok remotorizációja, hidrodinamikus hajtóművek és vezérlésük korszerűsítése. Motorvonatok fejlesztése, üzemi és fenntartási tapasztalatok</li> <li>• A villamosmozdonyok és villamos motorkocsik nagyjavítása során alkalmazott technológiák</li> <li>• A fékberendezések korszerűsítése</li> <li>• A jövő közlekedéspolitikai célkitűzései. A biztonságos közlekedés "jövő képe" az Országos Balesetmegelőzési Bizottság tevékenységének tükrében az alkalmasság, oktatás, felkészítés a gépjármű-közlekedésben</li> <li>• A légi közlekedés a concessziók világában, a polgári repülés európai struktúrájában</li> <li>• A rendőrség, ügyészség, bíróság szerepe a jogserető közlekedési cselekmények megítélésében. A közlekedési morál javításának lehetőségei</li> <li>• A közlekedésszociológia. Antipáció-döntés a közlekedésben</li> <li>• A hajózás biztonsága</li> <li>• A nemzeti közlekedésbiztonsági program és végrehajtásának helyzete. A biztonsági követelmények változása az EU harmonizáció tükrében</li> <li>• A külföldi közúti csomópontok forgalomtechnikai értékelése. A magyar közúti közlekedésbiztonság és a jogi szabályozás legfőbb kérdései</li> <li>• A környezetbiztonsági- és katasztrófaelhárítási kérdések</li> <li>• Az útvonal rehabilitáció tervezési kérdései</li> <li>• A nagy sebességű vasúti pályák fenntartása</li> <li>• Az energetika a közlekedésben</li> <li>• A közlekedésgazgatás</li> <li>• Az utak és műtárgyak fejlesztése</li> <li>• A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás és annak befolyásolása</li> <li>• A minőségi rendszerek a személy- és áruszállításban</li> <li>• A szállításszervezés</li> <li>• A Budapesti Közlekedési Szövetség</li> <li>• A területfejlesztési koncepciók</li> <li>• A nagy bevásárlóközpontok közlekedési és városrendezési kérdései</li> </ul>
---	--

jogtudomány területét is felöleli, illetve érinti. Új tudományos eredmények ismeretására, alkalmazásuk gyakorlatának megismerésére, a közlekedési létesítmények, gépek, eszközök, járművek üzemeltetési, fenntartási, tervezési módszereinek és tapasztalatainak elemzésére, a különféle közlekedési módok, korszerű megoldások (számítástechnika, logisztika, adatbank-képzés és felhasználás) bemutatására konferenciáink kitűnő alkalmat nyúj-

tanak, továbbképző jelleggel is. Mindezen túlmenően Egyesületünk tagjainak a konferenciák nyilvános szereplési és publikációs lehetőséget adnak.

*A nagyrendezvények ajánlásai.*  
A konferenciák Ajánlási Bizottságának létrehozásával megoldottuk az ajánlások egységes szerkezetben történő nyilvántartását, nyomon követését és koordinálását. A konferenciákon megfogalmazott ajánlások ugyanis mind tartalmi, mind formai

szempontból nagy eltérést mutatnak. A Bizottság a szükséges korrekciókat végrehajtotta. Valamennyi ajánlás szövege publikálásra került a hírlevelekben. 1997 év óta a bizottsági felülvizsgálat ill. egyeztetés után az ajánlásokat a megfelelő tárcák és szakmailag illetékes érdekelt szervezetekhez továbbítottuk (BM, KHVM, Közlekedési Főfelügyelet, IKIM, IM, HM, NM, PM, KSH, MKM, Közlekedési Vállalatok stb.). A címzettekhez továbbított ajánlások érintették többek között az Európai Unióhoz történő csatlakozásunkat, a vasúti mellékvonalak, a humánpolitika, a közlekedésfejlesztés, a tömegközlekedés, a közlekedéspolitika, a közlekedésigazgatás, közlekedésbiztonság, stb. leginkább aktuális kérdéseit. Az ajánlások több mint 80%-ára érkeztek válaszok, reagálások. A jövőben azonban – a sikerek ellenére is – szükség lesz a konkrétabb és a napi gyakorlatot jobban segítő ajánlások összeállítására, mert csak ezekkel lehet Egyesületünk szakmai tudományos erejét, szakértelmét demonstrálni és fontosságát igazolni.

*Előadások, kiállítások, tanulmányi kirándulások.* A tagozatok és a területi szervezetek a beszámolási időszakban 4 év alatt a konferenciákon kívül összesen 1804 előadást, vitadélutánt, klubnapot, kerekasztal megbeszélést tartottak, valamint 216 szakmai kiállítást, bemutatót és 466 tanulmányi kirándulást szerveztek meg és bonyolítottak le. A díjfizetési kötelezettség nélküli rendezvények, előadások információszerzési, továbbképzési és fórum lehetőséget kínálnak. Szerepük a helyi, de a részterületi feladatok megoldásában is nagyra értékelhető.

*Tudományos folyóiratok.* A Közlekedéstudományi Egyesülethez három szakfolyóirat kapcsolódik. Ezek: a *Közlekedéstudományi Szemle*, a *Közúti és Mélyépítési Szemle* és a *Városi*

*közlekedés* című folyóiratok. Ezek közül az első kettőt összevonva még az Egyesület megalakulásakor alapítottak Magyar Közlekedés, Mély és Vízépítés címen, mint MTESz lapot, amely azonnal a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Egyesület, a KTE 50 év előtti elődje szakmai gondozásába került. Két év múlva a lapok szétváltak és mint *Közlekedéstudományi Szemle*, valamint *Mélyépítéstudományi Szemle* jelentek meg. A kiadási költségeket a 49. évfolyamába lépő Közlekedéstudományi Szemle esetében a KTE, a MÁV, és más közlekedési vállalatok fedezték és fedezik ma is, kiadó a Közlekedési Dokumentációs Kft. A másik Szemle, többször módosítva nevét (*Közúti közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle*, majd *rövidebben Közúti és Mélyépítési Szemle*) a 49. évfolyamába lépés előtt még 5 évig teljes mértékben a 19 Közúti Közlekedési Igazgatóság és a közlekedésépítési vállalatok anyagi hozzájárulásával tartotta fenn magát. Majd 1974 óta teljes egészében az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság vette át a kiadói szerepet és jogokat, fedezve a teljes kiadási költségeket (most ez a feladatkör az AKMI-hoz került át az UKIG-tól). A folyóirat kapcsolata a KTE Építési Tagozata és a Közúti Szakosztálya révén továbbra is megmaradt a Közlekedéstudományi Egyesülettel. A *Városi Közlekedés* folyóiratot 1960-ban alapították, a kiadási költségeit 38 év óta a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV Rt) teljes egészében fedezi.

A három tudományos folyóirat rokon szakterületükön jól szolgálják a közlekedés ügyét, egyben tudományos ismereteket, tájékoztatást is nyújtanak.

Folyóirataink az érintett szakterületen színvonalas, elismert sajtóorgánumi, amelyek az egyesületi munka meghatározó részei. A főszerkesztők nagy

tapasztalattal bíró, kiváló szakemberek, akiknek külön köszönet és elismerés jár színvonalas munkájukért. Az egyesületi szervezetek és a folyóiratok szerkesztő bizottságai közötti kapcsolat rendszeres. Az értékelő beszámolókat, az "Ajánlásokat" és a konferenciák anyagait a Hírleveleken kívül a folyóiratokban is megjelentetjük az egyes szakterületek szerint.

*Irodalmi díj és diplomaterv pályázatok.* Az Egyesület minden évben a három folyóiratban megjelent két-két legszínvonalasabb és legsikerültebb tanulmányt cikket a 7 fős Irodalmi Díjbizottság kiválasztja és értékelését felterjeszti az Országos Elnökség elé. Az Oktatási Bizottság pedig azokat a pályázatokat bírálja el és terjeszti elő, amelyekkel a közlekedéssel kapcsolatos egyetemeken és főiskolákon készült sikeres diplomatervekkel pályázhatnak a fiatal szakemberek. Ezen pályázatok nyertesei nem csupán pénzjutalmat, hanem egy éves KTE tagsági jogot kapnak, remélve ezzel a fiatal szakemberek az egyesületi munkához való további kötődését.

A két díjbizottság évente értékeli illetve javasolja díjazásra a legjobb tanulmányokat és diplomaterv-pályázatokat, ami után az Országos Elnökség dönt a javaslatokról. Ezeket a kitüntetésekkel illetve jutalmakat a többi egyesületi kitüntetéssel együtt az éves közgyűlésen adjuk át.

A kiemelkedő tudományos publikációk elismerésének eddigi módját (tehát az irodalmi díjat) és a fiatalok (pályakezdők) egyesületi életbe való bekapcsolását célzó diplomaterv pályázati rendszert továbbra is célszerű fenntartani.

*Az Egyesület nemzetközi kapcsolatai.* Külön fejezetet érdemel, és kizárólag a továbbgondolás céljából kell megemlíteni a nemzetközi tevékenység tartalmi és formai változásait. Szinte a



gazdasági-társadalmi változásokkal azonos szintű az a különbség, ami ezen a területen történt. A mai utazási lehetőségek, a devizahelyzet olyan mértékben módosult, amit az egyesületi munkában nem tudtunk követni és új kínálattal kitölteni. Elég itt arra utalnom, hogy a négy év alatt alig érkezett tagjainktól támogatási kérelem külföldi tapasztalatcserére való egyéni kiutazásra. A külföldi tudományos konferenciákra is csak ritkán találtunk vállalkozót, aki az Egyesületet képviselte volna. Ezeket a jelenségeket érdemes tovább elemezni.

Az Egyesület sajátos társadalmi helyzeténél, kapcsolatrendszerénél fogva mindennek ellenére továbbra is jelentős szerepet tölt be a közlekedés nemzetközi kapcsolatainak ápolásában és fejlesztésében. A komplex szerepkör vállalásával továbbítjuk a nemzetközi fórumokon szerzett ismereteket és különböző módszerekkel tudatosítjuk a hazai közlekedésfejlesztés eseményeit, célkitűzéseit, egyben keressük azokat a lehetőségeket, amelyekkel a külföldön elért közlekedési tudományos és gyakorlati eredményeket a hazai szakmai közvélemény előtt ismertebbé és felhasználhatóvá lehet tenni. A nemzetközi tevékenység megújítása érdekében felülvizsgáltuk a külföldi partneregyesületekkel kötött együttműködési megállapodásokat. A meglévők mellett új szerződést létesítettünk az olasz és a horvát testvérszervezetekkel.

Folyamatossá tettük az Európai Vasútmérnöki Egyesületek Uniójával kialakított kapcsolatunkat, és 1999. márciusban közös európai vasúti szemináriumot rendezünk. Ezenkívül szervezési és anyagi segítséget nyújtottunk és nyújtunk tagjaink "Európa-mérnöki" minősítéséhez. Az eddig összesen 420 fő magyar euromérnökből 76 fő a

KTE ajánlásával érte el ezt a címet.

Ezen kívül még hasznosnak bizonyult a különböző hazai tudományos rendezvényeinken részt vett külföldi szakemberek bevonása az egyesületi kapcsolatrendszerünkbe. Itt kell kiemelni az olasz vasútmérnöki partnerünk népes delegációjának magyarországi látogatását és annak szakmai és kulturális sikerét. Az Egyesület aktív szerepet játszott a Nemzetközi Mérnökpedagógiai Társaság 1996-ban Budapesten rendezett világkongresszusának megszervezésében és egyik kezdeményezője volt a "közlekedésre nevelés" munkabizottság létrehozásának. Mindezen törekvések érdekében elkészült az Egyesületet bemutató angol és német nyelvű ismertető, amelyet a hazai nemzetközi rendezvényeken terjesztettünk és eljuttattuk a külföldi partnereinkhez is. Soron következő feladatnak tekintjük az újjáalakult Nemzetközi Kapcsolatok Bizottságának erősítését, a szomszédos és a közelebbi országokban átszervezett partneregyesületekkel a kapcsolatok újrafelvételét. A korábbi magasabb színvonal eléréséhez nagymértékben számítunk hazai szakmai partnereink segítségére. Egyidejűleg fontos lépésnek tekintjük nemzetközi kapcsolatrendszerünk számítógépes adatbázisának teljes körű kialakítását.

*Az Egyesület gazdálkodása.* Egyesületünknek a négy év során sikerült megőriznie a működőképességét az önfinanszírozás, az átláthatóság és a pénzügyi stabilitásra való törekvés jegyében. Ez a siker azon akadályok legyőzésével sikerült, hogy a társadalmi szervezetekre vonatkozó szabályok, rendeletek és törvények (számviteli előírások, adók, stb) szigorodtak, ugyanakkor tevékenységünk konkurrenciája növekedett.

Az Egyesület gazdálkodását már az 1996. évben áttekintettük és az 1997. január 21-től életbe lépő új, korszerűsített Alapszabály és Szervezeti és Működési Szabályzat 4sz. Függelékében megfogalmaztuk gazdálkodásunk új elveit és gyakorlatát. Ennek értelmében a bevételeknek (tagdíjnak, rendezvényeknek, megbízások munkáknak, vállalkozásoknak) biztosítaniuk kell az Egyesület önfenntartását.

Az Egyesület működéséhez szükséges költségek forrását jelentős részben a megbízások munkái eredményei szolgálják. A megbízások és összegek megszerzése azonban mind nagyobb aktivitást igényel szervezeteinktől és tagjainktól. Pozitív hatás, hogy egyes szervezeteink változatlan és sikeres aktivitással működnek. A nagy különbségeket mutató szervező munkában a legjobban teljesítők voltak Egyesületünk szervezetei egységei közül: a Közlekedésepítési Tagozat; a Vasúti Tagozat; a Bács-Kiskun megyei Területi Szervezet; a Hajdú-Bihar megyei Területi Szervezet; a Baranya megyei Területi Szervezet. Az 1997. évi 1.760 eFt veszteség azonban, az összebevétel 1,26%-a ráirányította a figyelmet arra, hogy a gazdálkodást fokozottan kell ellenőriznünk. Ennek érdekében a Gazdasági Bizottság és az Ellenőrző Bizottság, a Titkársággal közösen külön ellenőrzést tartott és megszabta a teljesítendő feladatokat:

Az egyéni tagdíj-befizetési fegyelem megszilárdítása; a Területi Szervezetek önálló bankszámla nyitása; az Országos Elnökség által jóváhagyott nagyrendezvények pénzügyi részének egyesületi bankszámlán történő bonyolítása; a területi Szervezetek nagyobb pénzügyi fegyelmeinek, valamint a számviteli munka naprakészségének a biztosítása.

A négy év gazdasági tevékenysége összességüként azonban végül is megállapítható, hogy a nehezedő külső körülmények ellenére likviditásunk szilárd, a folyamatos működéshez megfelelő saját forrásokkal rendelkezünk.

**Konklúzió.** Végiggondolva az elmúlt négy évet, sok pozitívumot lehet felmutatni, amelyek közül a legnagyobb, hogy a jelentős konkurrencia mellett és az egyesületi tevékenységet nehezítő körülmények ellenére a tényleges taglétszám a már említett majdnem kétezer új taggal hatezer fő fölé emelkedett; a Közlekedéstudományi Egyesület tudományostársadalmi elismertsége növekedett. Mindez annak köszönhető, hogy vannak kitűnően működő szervezeteink; vannak egyszerűen csak működő szervezetek, és van-

nak olyanok, amelyek magukban hordozzák a javulás feltételeit és lehetőségeit. Vannak azonban olyanok is – szerencsére kis számban –, amelyek sajnos nem működnek. Ezek összessége mégis biztosította az Egyesület négyéves munkájának azt a pozitív mérlegét, amelyet az abban aktívan résztvevőknek ismételtelen köszönök.

### Befejezés-ajánlás

Végezetül szeretnék egy kis gondolatébresztő és a természettől kölcsönzött példával utalni a követendő irányra. Miután a KTE egy alapvetően műszaki beállítottságú Egyesület, talán szabad ilyen tartalmú utalást tennem:

A természettudósok megállapították, hogy a repülő vadliba minden szárnycsapásával felhajtóerőt hoz létre az őt követő madár

számára. Kiszámították, hogy a repülés közben kialakított V-alakú formáció a csapat számára 71%-kal nagyobb hatótávolságot jelent, mintha minden vadliba egyedül repülne.

Azok az emberek, akiknek közös céljaik vannak, és egészséges közösségi gondolkodással, együttműködési hajlammal rendelkeznek, könnyebben és gyorsabban érik el céljaikat, mert kihasználják a kölcsönösen ható "felhajtóerőt". Ha józan ésszel a vadlibák csapatainak az égen látható V alakjára gondolunk, akkor nekünk is hasonló lehetőséget kell kihasználnunk: együtt maradunk és készek leszünk egymás segítségét elfogadni és egyidejűleg másoknak is segítséget nyújtani.

Hát ez az, amit megtanulhatunk a vadlibáktól.

Dr. Legeza Enikő

## LÉGIKÖZLEKEDÉS

# A légi személyszállítás bevételnövelési lehetőségei

### Bevezetés

Az ún. légi szállítási ipar átlagos jövedelmezősége igen alacsony, a híres nagy amerikai légitársaságok profitja is 10 % alatt van. A termelés globalizációjával, az életszínvonal és élettechnika összetevőinek, a fogyasztói szokásoknak változásával a légi szállítási igény nő mind a személy- mind az áruszállítás területén.

Bár a légi cargo fajlagosan jövedelmezőbb, a személy- és áruszállítási kapacitások itt sem alternatívái egymásnak csak nagyon korlátozott körülmények között (pl. áruszállításra átalakítható kabinban, illetve az üres székekről elmaradt utasoknak a tömege helyett több cargo vehető föl a vegyes szállításra alkalmas gépek rakodóterébe stb.).

Egyes repülőgépek azonban csupán személyszállításra készültek.

Cikkemben nem kívánok foglalkozni a légi cargo tevékenység bevételnövelési lehetőségeivel, bár annak is egyre fokozódó jelentősége van. Nem foglalkozom az egyéb bevételekkel sem, amelyek a légitársaságoknál nem az alaptevékenységből származnak.

A légi személyszállítás iránti igény is, de a kínálat is egyre növekszik. A verseny élesedik. A légi személyszállítás terméke sajátos. A termelés és fogyasztás folyamata egybeesik. Az üresen maradt ülések örökre elvesztek az adott járaton.

A termék összetevői:

- a viszonylat;
- az indulási - érkezési időpont;
- egyéb szolgáltatások;
- az ár.

### 1. A LÉGI UTASOK SZEGMENTÁCIÓJA

A marketing alapelve a kiszolgáltató fogyasztók igényeinek alapos, részletekbe menő ismerete.

A légi utasok nem képeznek homogén tömeget, ezért célszerű igényeik szerinti csoportosításuk.

Az utazás jellege szerint lehetnek

- üzleti utasok,
- = alkalmazottak,
- = vállalkozók,
- = incentive utasok,
- = konferenciára utazók
- szabadidős utas,
- = turista,
- = rokonai vagy baráti látogatók (VFR)

#### Az üzleti utas jellemzői és igényei:

- szezonális (az év során szinte egyenletes, de az év eleji és

év végi magasabb, a nyári időszak alacsonyabb igényeket mutat, a hónap eleje és vége is preferáltabb, valamint a héfő és a péntek);

- gyakori utazás;
- helyfoglalás röviddel az utazás előtt;

- időérzékenység (utolsó pillanatos helyfoglalás, jegyvásárlás a repülőtérre :go show, elkülönített check-in, poggyász fölviteli lehetősége a kabinba stb.);

- minimális árérzékenység (cég alkalmazottja a legmagasabb kategóriájú áron utazik kényelmi és presztizs okokból, bár az egyéni vállalkozó nem mindig);

- menetrend (rövid útra reggel oda és délután vagy este vissza; hosszú útra idővesztés nélküli csatlakozás, érkezés a hivatalos ügy lebonyolítására alkalmas időben);

- kényelem (külön váróterem, szélesebb ülések, nagyobb férőhely, csend, nyugalom, fajlagosan nagyobb kiszolgáló személyzet, individuális fedélzeti szórakozási lehetőség, korlátlan étel- és ital-fogyasztás, board telefon, stb. ).

### ***A szabadidős utas jellemzői és igényei:***

- szezonális (nyári szabadságolási időben a legnagyobb, télen is van egy rövidebb szabadságolási szakasz, iskolabeosztáshoz igazodik, állami- és vallási ünnepekhez kapcsolódik);

- évente egyszeri vagy kétszeri utazás;

- korai helyfoglalás;

- kisebb időérzékenység (óvatosságot és türelmes az időben, korán érkezik a repülőtérre, türelmesen vár a csomagjára, stb.);

- jelentős árérzékenység (a turista jobban, a látogató esetleg kevésbé érzékeny az árra, mert a turista az ott-tartózkodás teljes költségét is fizeti a szállást is beleértve);

- menetrend (a turista szállodában alszik, ezért nem szívesen érkezik késő este, inkább reggel

vagy délelőtt; a látogató magán-szálláson lakik, közömbös az érkezés iránt, bár a vendégfogadónak munkarendje ezt kissé befolyásolhatja);

- kényelem (általában sem a turista, sem a látogató nem igényes a kényelemmel szemben, mert a célállomáson óhajtja jól érezni magát).

A turista utasok csoportban is utazhatnak. A csoportok gyakran az egyéni utasok előtt már lefoglalják a helyüket. Létszámuk lehet nagyobb is, de a kedvezményes csoportos tarifa miatt kisebb összebevételt hoznak, mintha egyéni utasok foglalnák el azokat a helyeket.

## **2. BEVÉTELNÖVELÉSI LEHETŐSÉGEK**

A bevétel növelése, a légi szállítás terméke iránti kereslet a fenti tényezők figyelembe vételével valamint egyéb más tényezőkkel fokozható.

- *Biztonságos járműpark.* Kétségtelen, hogy vonzóak a modernebb, gyorsabb és kényelmesebb repülőgépek

Ezen a téren olyan mértékű homogenizálódás megy végbe (Boeing, Airbus), hogy nem jelent igazi vonzerőt, legfőleg hátrányt, ha a légitársaság nem cserélte le régi típusait. Már a szigorú zajkorlátozások miatt is korszerűbb gépekkel kell repülni, mert bizonyos repülőterek csak szankciókat alkalmaznak (korlátozott időben fogadnak, vagy büntetnek), vagy kitiltják a gépet.

- *Kiváló hajózó személyzet.* A nemzetközi egységes követelményi rendszer miatt ez sem játszik megkülönböztető szerepet.

- *Pontosság.* Kiváltképpen üzleti utakon, de csatlakozásoknál minden utasnál kiemelt fontossága van. Előfordul, hogy a légitársaság maga is, van amikor annak csak 1-1 járata gyakran pontatlan (pl. egy rövid járatot teljesítő gépe helyettesít egy hosszabb járaton kiesőt a saját járata rovására).

Ilyen korábban előfordult a Budapest- Bécs járaton, sőt az is, hogy az utasokat autóbusszal hozták. A típuscsere is okozhat késedelmet, valamint a légtérre aktuálisan kapott slot idő.

- *Optimális járatkialakítás (viszonylat meghatározás).* Az utas közvetlenül óhajt eljutni a célállomásra. Ez vonzóbb számára mint a csatlakozásos repülés a föl- és leszállás szükségtelen ismétlődése, valamint a hosszabb eljutási idő miatt. A légitársaságok egyre több variációt kínálnak, de közvetlenül minden várospárra költséges lenne járatot fenntartani, ezért ún. hub-spoke rendszert hoznak létre, amely egy kerékagyat (központi átszállóhely) szimbolizál a küllőkön elhelyezkedő városokkal. Természetesen az utas több légitársaság vonalait is kombinálhatja eljutási céljái (interline repülés).

- *Kedvező indulási- és érkezési időpont.* Az időpont meghatározó lehet az utas döntésében, hogy melyik légitársaságot választja. Van, amikor az indulás, van, amikor az érkezés fontos, mindezt a csatlakozási lehetőség is befolyásolhatja. Egy korábbi járat elé kerülő új (általában más légitársasági) járat átcsábíthatja az utasokat. Az igényt befolyásolhatja az utazás célja (hivatalos út, turizmus, látogatás), a tartózkodás időtartama, szálloda igénybe vétele, üzleti nyitvatartások, a közhasznú közlekedés ideje, stb. .

- *Rugalmasság.* A kötött menetrend természetesen nem lehet spontán rugalmas, de ide illik a mentesítő járat indítása, járat törlés esetén gyors átbookolás, a shuttle járatok, ahová esetleg nem fontos pontosan helyet foglalni, mert egymás után fordulnak a gépek a forgalomtól függően.

- *Egyéb szolgáltatások, a szolgáltatás minőségi színvonala.* Vonzó hatása lehet a magasabb minőségű szolgáltatásnak is. A részletes, mikroszintű piacszegmentáció módszereivel jól feltérképezhető a piac, és megállapít

- ható, hogy melyik utascsoportra mivel lehet és érdemes hatni. A lehetőségek száma szinte végtelen, a gyermekeknek osztogatott apró ajándékoktól a luxus színvonalú fedélzeti ellátáson át a törzsutas programokig terjed. Az összbevétel növelésének leghatékonyabb módja, ha a minőségi változtatás több utast vonz és az árban is érvényesíthető, hiszen ilyenkor az átlagbevétel és az utasszám együtt nő. Ismételten hangsúlyozni kell, hogy ez első sorban az üzleti utasoknál érvényesíthető (jobb kiszolgálás, kevesebb kötöttség stb.).
- A szolgáltatás minőségének területeit az alábbi csoportosításban célszerű összefoglalni.
- *Városi kapcsolat:*
  - A légitársaság illetve jegyárú-  
sítási lehetőségeinek elérhető-  
sége (több telefonvonal, ügy-  
nöki hálózat, internet elérhető-  
ség).
  - Egyszerű jegyhez jutás ( in-  
tézmenyeknél helyben jegy-  
nyomtatás, jegy postán küldé-  
se, hitelkártyával történő jegy-  
vásárlás, interneten keresztüli  
jegyvásárlás, stb.).
  - Képzett alkalmazottak és  
ügynökök (gyors és pontos in-  
formáció szolgáltatás; nyelv-  
tudás; udvarias személyes  
kontaktus; precíz és gyors  
írásbeli kapcsolat; a személy-  
zet viselkedése, a tárgyalás-  
mód és a technikai felszerelt-  
ség a jegyárú helyeken).
  - Vonzó lehet még a jegyhez  
nyújtandó egyéb szolgáltatá-  
sok köre, így például gépjár-  
mú bérlet, hotelfoglalás, szín-  
házjegy-, turista- és kulturális  
programokra belépőkről gon-  
doskodás, stb. .
  - City check-in. A korábbi tiltá-  
sok után az utasok kényelmé-  
nek fokozására legtöbb helyen  
visszaállítják a belvárosi  
check-in lehetőségét (pl. a  
SAS légitársaság hoteljeiben,  
Londonban a Victoria Station-  
on a Gatwick Express peronjánál).
  - Könnyű kijutás a repülőtérre  
választási lehetőségekkel  
(közhasznú közlekedés, repü-  
lőtéri minibusz, taxi, megállá-  
si és parkolási lehetőség ma-  
gán gépjárműveknek stb.).  
- *Repülőtéri szolgáltatások*
  - Könnyű bejutási lehetőség a  
város felől érkezéskor, ingy-  
enes transzfer a terminálok kö-  
zött;
  - Rövid illetve tartós megállási  
és parkolási lehetőség magán  
személygépkocsik számára  
esetleg gépjármű szervíz szol-  
gáltatással egybekötve;
  - Pontos és jól látható utastájé-  
koztatás induló- érkező- és  
tranzit utasok valamint a kísé-  
rők, illetve várakozók számá-  
ra;
  - Szeparált check-in és gyors-  
abb ügyintézés a business  
osztály utasainak;
  - Poggyász fölviteli lehetőség a  
fedélzetre (business osztály);
  - Külön váróterem (kormányta-  
goknak, VIP-, business uta-  
soknak);
  - Várótermi szolgáltatások (in-  
formáció, telekommunikáció,  
étterem, büfé, tax free stb.);
  - Business center;
  - Rent a car szolgálat;
  - Pénzváltás, szálloda foglalás;
  - Gyorsított csomagkezelés;
  - Speciális szolgáltatások (rok-  
kantaknak, vakoknak, bete-  
geknek, gyermekeknek, vallási  
igényeknek, meditációnak  
stb.).
  - Fedélzeti szolgáltatás
  - Folyamatos utastájékoztatás a  
kapitány illetve az utaskisé-  
rő(k) részéről (repülési magas-  
ság, sebesség, időjárás, várha-  
tó érkezési idő, fedélzeti prog-  
ramok, stb.);
  - Folyamatos információ a gép  
helyzetéről;
  - Sajtóval ellátás;
  - A személyzet viselkedésére és  
formaruha viselési előírásaira  
vonatkozó előírások betartása  
(segítség nyújtás rosszullét,  
fejfájás esetén, csecsemő és  
gyermek ellátása teendőiben);
  - Kényelmesebb ülések a fel-  
sőbb osztályon (pl. nagyobb  
lábtér, stb.);
  - Bőséges catering, korlátlan  
italfogyasztás, folyamatos kí-  
nálás a felsőbb osztályon;
  - Számítógép használat, tele-  
kommunikáció lehetősége  
(üzleti utas);
  - Több és/vagy képzettebb utas-  
kísérő első sorban a business  
osztályon;
  - Individuális illetve közös fe-  
délzeti szórakoztatás (zene, vide-  
ofilmek, stb.);
  - Menüválasztási lehetőség bár-  
melyik osztályon (vegetárius,  
disznóhús mentes, kóser, stb.);
  - A dohányzás megtiltása illetve  
megengedése a járaton;
  - Kényelmi szolgáltatások (taka-  
ró, tisztálkodási csomag, gyer-  
mekjáték, stb.);
  - “Különleges” utasok (csecse-  
mők, rokkantak, betegek) ellátá-  
sára való felkészültség;
  - Egyéb specialitások (az or-  
szágra, illetve a légitársaságra jel-  
lemző különlegességek, téliszálá-  
mi, pirospaprika, földieper, orchi-  
dea, speciális italok, csokoládék,  
csapolt sör, márkás porcelán,  
csipke, stb.)
  - Felár ellenében nyújtott több-  
letszolgáltatások
  - Alvóhely a fedélzeten;
  - Fekvő- vagy nyugvóhely a fe-  
délzeten;
  - Túlsúlyos vagy túlméretes  
csomag szállítása;
  - Plusz csomag szállítási lehető-  
sége;
  - Egyéb (pl. betegszállítás,  
gyermek mellé kísérő biztosítá-  
s).
  - *Code share járatok.* A sze-  
mélyszállítási bevételek növelé-  
sére nyújt lehetőséget, ha olyan új  
piacokra tör be a légitársaság,  
ahol korábban nem volt jelen,  
vagy valamelyik desztináció felé  
a járatszámot növeli. Az új pia-  
cokra való betörést a versenytár-  
sak szeretnék megakadályozni, to-  
vábbá új járatok indításához sza-  
bad kapacitás is szükséges, vala-  
mint egy újonnan induló járat a

kezdeti időszakban szinte mindig veszteséget termel. Ezeket a problémákat könnyebb megoldani, ha az új járatot két légitársaság közös vállalkozásban indítja. Így könnyebb megvívni a harcot a versenytársakkal, megoszlanak a kezdeti költségek (igaz, később a profit is), és közös erővel a szükséges gépkapacitás is könnyebben előteremthető. Különösen akkor előnyös a közös vállalkozás, ha az adott piac mérete szerényebb, és a két légitársaság külön indított járatai nem lennének kellően kihasználva. Ilyenkor egy közös járat indításával a költségek kb. feleződnek és az addigi veszteség helyett mindkét légitársaság a piacon marad és nyereséget könyvelhet el.

Az ilyen közös üzemeltetés is többféle módon történhet. Az egyik az úgynevezett code-share egyezmény, ami azt jelenti, hogy formailag két járat létezik, ám fizikailag ugyanaz a repülőgép, egy időben teljesíti ezeket. A partner-légitársaság a repülőgépet üzemeltető féltől a code-share szerződés keretében meghatározott számú ülést vesz meg. A code-share szerződéseknek több fajtája létezik: *soft-block* szerződés esetén a megvásárolt üléshelyek száma az igényektől függően bizonyos határok között változhat, a konkrét darabszámot általában az indulás előtt egy héttel rögzítik (pl. Malév - Austrian Airlines közös üzemeltetés). *Hard-block* code-share esetén mindig a szerződésben meghatározott számú férőhelyet köteles fizetni a másik fél.

- *Törzsutas (frequent flyer) programok.* Főként az üzleti utasokhoz kötődik a törzsutas programok alkalmazása is. Ezt tulajdonképpen a kedvezmények körébe is sorolhatnánk. A gyakran utazók a repült kilométerek után jutalom kilométereket kapnak, ezt a légitársaság automatikusan göngyölyíti, vagy az utasnak kell azt elismertetnie. Bizonyos mennyiségű kilométer összegyűj-

tése után szabadjeggyel lehet utazni (a saját osztályán), illetve ún. upgrade-ot is lehet választani, ami azt jelenti, hogy turista osztályú tarifa ellenében business osztályon utazhat az ott kapható többlet szolgáltatással. A törzsutasok ezen felül egyéb kedvezményeket is élvezhetnek, a leggyakoribb az autókölcsönzők és a szállodák bevonása a törzsutas programokba, sőt ingyenes személygépkocsi is rendelkezésére állhat.

A törzsutas programok célja a "márkahűség" kialakítása, bár egy gyakori utazó több légitársaságnál is lehet törzsutas.

A törzsutas programokkal lehet terelgetni a gyengébben kihasznált holt szezon járatok terhelési mutatóját például több jutalom-ponttal.

Vonzó lehet a légitársaság megválasztásánál, hogy a szabadjegye jogosít-e helyfoglalásra, vagy stand-by jellegű.

- *Többlet poggyász-, illetve túlsúly kedvezmény.* A légitársaságok ezt nem hirdetik külön, de szemet hűnynek a feladandó poggyász túlsúlya esetén, illetve a megengedettnél több darab poggyászt vesznek föl.

- *A légitársaság image-a.* A légitársaságok stratégiájukban meghatározzák, hogy elsősorban milyen fogyasztói szegmenst kívánnak szolgálni. A SAS korábban az üzletemberek légitársaságának hirdette magát. A Swissair elegáns légitársaság. De megjelentek az USA-ban az ún. low cost airline-ok alacsony költséggel és ezáltal alacsony tarifával repülő légitársaságok pl. a Southwest Airlines stb.. Azon túlmenően, hogy biztonságos légi járművel (de nem feltétlenül fiatall) juttatják el az utast a célpontra, nagyon csekély szolgáltatást nyújtanak ezen felül. Az utas tetszőlegesen foglalhat ülést a fedélzeten, legföljebb egy frissítő italt és kis rágnivalót kap stb..

A menetrendet a repülőgépek fokozott kihasználása érdekében

kevés ráhagyással alakítják ki, így gyakoriak a késések, a járat-törlések. Általában fiatal, vidám alkalmazottakkal és kis létszámú managementtel dolgoznak, a fedélzeten az utaskísérők létszáma minimális, mindez a bérköltséget csökkenti. A megcélzott piacszegmens azonban elfogadja ezt, ezért a low-cost légitársaságok egyre jelentősebb konkurenciát képviselnek az USA piacon..

A légitársaság image-át a késések, pontatlanságok, poggyász elveszés, a lost and found (csoomagkeresés) és a megkerült poggyász utólagos kiszolgálása illetve a megtalálásáig nyújtott kompenzáció stb. is alakítja. Megjegyzendő, hogy a poggyász kezelése gyakran megrendelt repülőtéri szolgáltatás, ezért nem mindig a légitársaság hibáztatható.

- *A légitársaság marketing-kommunikációs tevékenysége.* A légitársaság reklámtevékenysége döntő szerepet játszik a bevétel növelésében. Az utasokat és a potenciális utasokat informálni kell a lehetőségekről rendszeresen, és a különböző akciók idején dömpingszerűen. Így a holt szezon kihasználatlanság enyhíthető.

Föl kell hívni a figyelmet arra, hogy ugyanolyan árért többlet szolgáltatás kapható.

### 3. ÁRPOLITIKA ( REVENUE MANAGEMENT VAGY YIELD MANAGEMENT) MINT A BEVÉTELNÖVELÉS LEGHATÁSOSABB MÓDJA

A légi személyszállítás speciális fogyasztás, szögezhetjük le mégegyszer. A repülőgép az összes utasát ugyanarra a viszonylatra szállítja, mégsem képes a légitársaság egyetlen árkatégória alkalmazásával megtölteni a gépet, pedig vasúton, távolsági autóbusszon túlnyomórészt egységes a tarifa bizonyos bérletekkel, kedvezményekkel, de egyáltalán nem függ a jegy vásárlásának időpontjától.

A legegyszerűbb bevételnövelő intézkedésnek az áremelés tűnne, viszont a verseny manapság elsősorban az árak területén van, így aztán az utasok könnyen átpártolhatnak egy versenytárhoz, és az árak emelése ellenére az összbevétel csökkenni fog. Általános áremelkedés esetén pedig, amikor több légitársaság is emeli árait, jól kimutathatóan csökken az utazási kedv, visszaesik az utasszám. Érthető tehát, ha manapság az árak reálértéke csökkenő tendenciát mutat, az áremelések csupán az infláció bizonyos mértékű követésére szolgálnak.

Az összbevétel növelése a gyakorlatban sokkal inkább lehetséges az árak stratégiai célú csökkentésével, ami az átlagbevétel csökkenése ellenére a megnövekedett utaslétszám nyomán emeli a bevételt. Az árcsökkentés különböző kedvezmények formájában lehetséges. Ezek között megkülönböztethetünk állandó és időszakos kedvezményeket. Előbbiek azt biztosítják, hogy a teljes árat megfizetni képes utasok mellett minél többen utazhassanak, és így a légitársaság is többletbevételhez jusson, az időszakos kedvezmények pedig a szezonális ingadozások kiküszöbölésére szolgálnak, és azt biztosítják, hogy a kisebb forgalmú időszakokban (pl. január - február, hét közepe, kedvezőtlen napszak, stb.) ne közlekedjenek üresen a repülőgépek.

A légi személyszállításban a keresleti görbe természetesen jól fölismérhető és jól kihasználható. Az utas, aki árérzékeny és előre képes tervezni utazását, szívesen fizet korábban, hogy olcsóbb kategóriájú jegyet kapjon. A jegyfizetés után biztosnak számít, mert jegyét vagy egyáltalán nem vagy csak korlátozott módon módosíthatja, sőt az árat vissza sem térítik esetleg csak meghatározott feltételekkel.

Ilyenek általában a szabadidős utasok a turista osztályon (a turista kiváltképp, ha a szállodáját

is lefoglalta és a látogató).

Az üzleti utas nem maga rendelkezik az idejével, hanem általában hirtelen fölmerülő szükségletből repül. Előre nem is képes tervezni. Cége fizeti az utat, és személyi pozíciója, illetve cége presztízse is megköveteli a business osztályon repülést, de a késői helyfoglalás más, olcsóbb tarifát nem is tesz lehetővé.

A Pareto-elvnek megfelelően a bevételek mintegy 80%-át az utasok 20 %-a adja, ezek az üzleti utasok. Ők egy-egy járaton 10-25 %-ot tehetnek ki sok más egyéb tényezőtől függve.

Természetesen csak olyan tarifákat lehet alkalmazni, amelyeket a piac elfogad. Az üzleti utasok megfizetik a magas árat, mert nekik az idő pénz, nagyvolumenű veszteséget kockáztat-hatnak időbeli mulasztás miatt.

Az üzleti utasok bevétele szintje fedezi a járat közvetlen költségeit. De mi a teendő a többi szegmensekkel?

Számukra az árengedményekkel kell vonzerőt gyakorolni. De hogyan? És mikor? A járat indulása előtt mennyivel?

Példánkban legyen 100 a férőhely és a maximális tarifa is 100, az egységes jegyár pedig 50.

Ilyen tarifa mellett csak félig lesz megtöltve a gép az 50 utassal, akik hajlandóak ezt az árat megfizetni (load factor 50 %). A bevétel 2500, de mivel a költség is 2500, a nyereség 0 lesz. (1.ábra)

Ilymódon azok is kedvezményhez jutnának, akik hajlandóak lennének magasabb árat is fizetni (consumer surplus).

Ha kihasználjuk a keresleti görbe természetét és az utasok hajlandóságának megfelelően több árosztályt képezünk ( a gép terhelési tényezője, a load factor nő, és már többletbevétel is képződik. A példában 4 árkategória van: 80, 60, 40, 20, és mindenhol 20-20 utas ül. (2.ábra)

További finomítással még nagyobb load factor is elérhető len-

ne, bár a legvégén utazók (általában stand-by) már legföljebb csak az önköltséget fedezik, nyereséget nem hoznak, viszont nem marad az ülés üresen.

Hogyan képezhetők optimálisan az árosztályok? Milyen árakkal és mennyivel az indulás előtt?

Mit tekintsen a légitársaság eleve fix osztálynak fix férőhellyel, illetve rugalmasan változtathatónak?

Erre szolgál a bevétel management módszere, amely az árak és férőhelyek összehangolt menedzselése rövid távon a szállításhoz szükséges bevételek maximalizálása, hosszabb távon pedig a társaság jövedelmezőségének növelése érdekében.

Tehát egyensúlyt keres a bevétel és a load factor között.

A bevétel management a teljes légitársaság elkötelezettségét kívánja

- több mint egyszerű software rendszer;

- a légitársaság alábbi funkcióit érinti közvetlenül:

- =árképzés, férőhely nyilvántartás

- =disztribúció, járatok ismerete, a szezonális föltárása

- =helyfoglalás, jegyeladás

- =repülőtéri műveletek, szolgáltatások

- =menetrend tervezés, gépbeosztás (esetleges gépcsere)

- =átgondolt túlkönyvelési politika

Cél minden egyes férőhelyet a legjobb pillanatban a lehető legmagasabb áron értékesíteni !

A nagyobb keresletű járatokon óvatosan kell bánni az engedménnyes árakkal, az alacsonyabb keresletű járatokon növelni kell azokat.

Az ülőhely gazdálkodás különböző koncepciót alkalmaz a business és a turista osztályra.

A business osztályon nem használ túlkönyvelést, csak ritkán ad kedvezményes jegyet (D), sőt ülőhelyeket tart fenn (az esetleg) későn érkezők számára megengedve azt a kockázatot, hogy vég-

leg üres marad egy kontingens. Fix fallal elválasztott business kabin maximális kapacitása adott, a változtatható falú növelhető illetve csökkenthető (movable curtain).

A turista osztályon taktikázik a különböző árosztályok volumenének megnyitásával, csoportosít és tovább finomítja.

Mindehhez szükségesek bizonyos előrebecslések:

- a járatok historikus adatainak ismerete és;
- a helyfoglalási profil formája alapján.

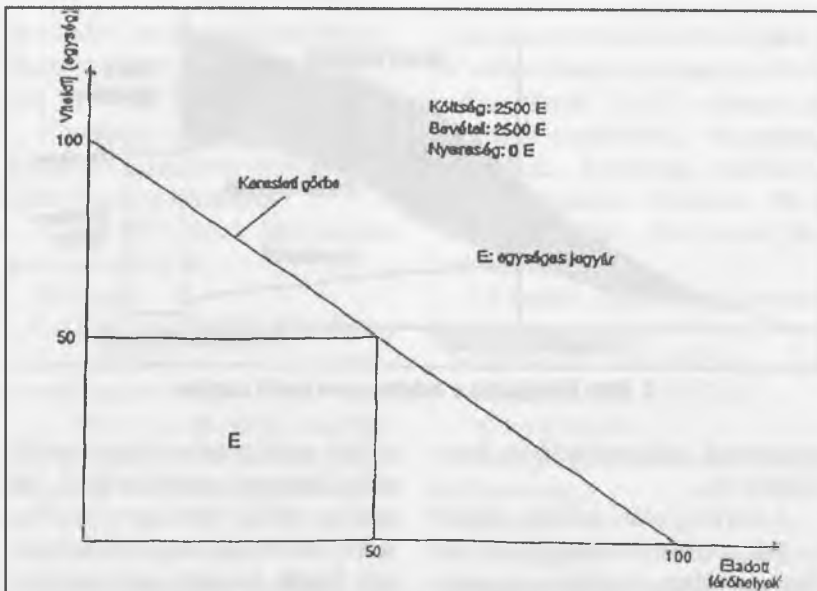
Az előrejelzések a várható utasszámról, a helyfoglalások időbeni alakulásáról, a várható lemondásokról (cancellation), a meg nem jelent (no-show) utasokról, valamint az indulás előtt a repülőtéren jegyet váltó (go-show) utasok számáról. Az előrejelzéseket minden helyfoglalási osztályra, a több legből (szakaszból) álló járatok esetében pedig a legekre is külön-külön el kell végezni.

A járatok ún. *historikus adatainak* ismeretében is (elmúlt néhány év) jól követhető a helyfoglalás időbeni alakulása a járat indulásához közeledve. Figyelembe veszik továbbá az évszakot (csúcsforgalmi vagy holtsezon), a járat heti napját, a napszakot és egyéb tényezőket is (pl. ünnepnap illetve azt megelőző vagy követő nap, jelentős rendezvények, stb.).

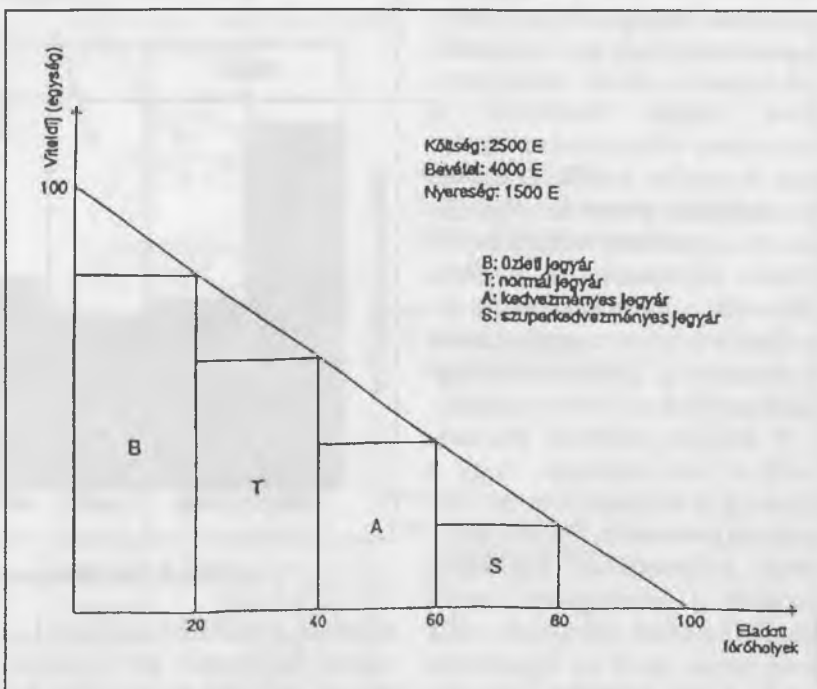
Az egyéni és csoportos utazókat külön kezelik.

A helyfoglalási osztályonként és legenként elkészített becsléseket végül összesítik és a járatra terhelik.

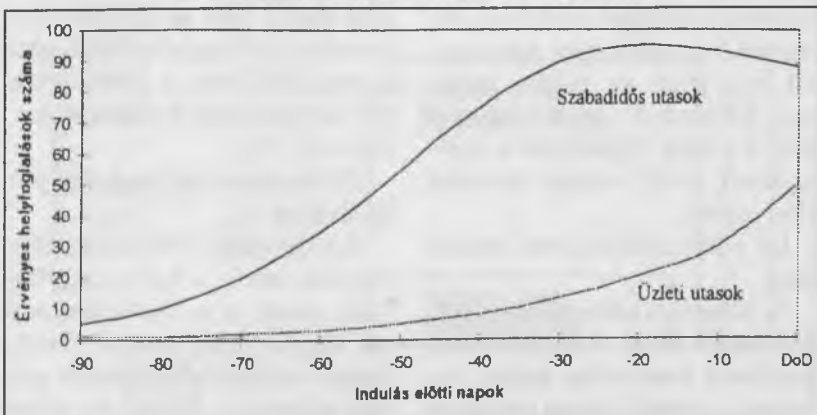
A historikus előrejelzéseket elvégzik a kapacitáskorlátok figyelembevételével (constrained forecast) és úgy is, hogy eltekintenek a kapacitáshatártól (unconstrained forecast). Előbbi az adott kapacitás melletti optimalizáláshoz, utóbbi, amely az adott járat iránti igényt tükrözi, a kapacitás meghatározásához, a



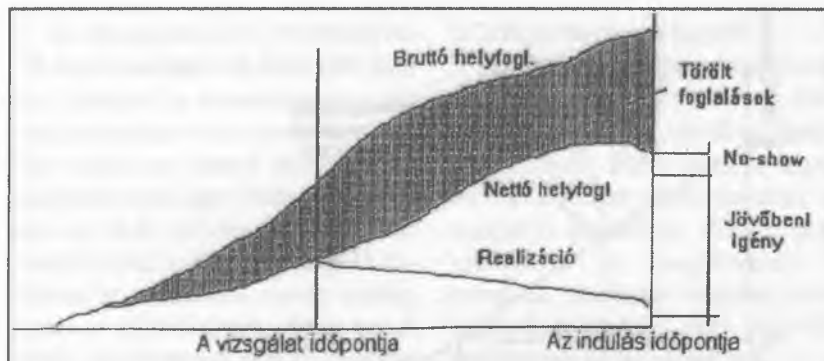
1. ábra Bevétel egységes jegyár esetén



2. ábra Többlet bevétel árosztályok képzésével



3. ábra Jellemző helyfoglalási profilok



4. ábra Előrejelzés a helyfoglalási profil alapján

menetrend változtatásához használható fel.

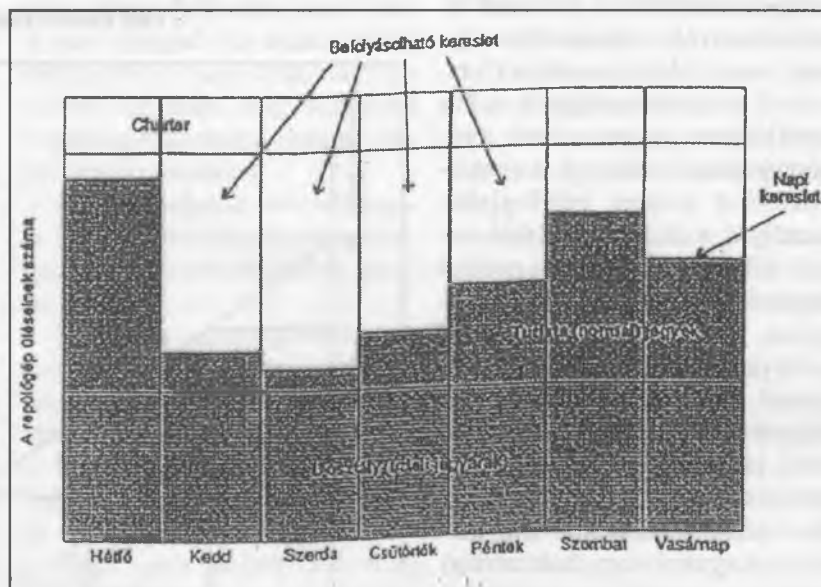
A helyfoglalási profil a foglalt helyek számának alakulása az idő függvényében. Az ebbe a csoportba tartozó előrejelzések a korábbi tapasztalatok, illetve adatok segítségével meghatározott helyfoglalási profilok és az aktuális helyfoglalási adatok összehasonlítása alapján készülnek. A hisztorikus előrejelzéshez hasonlóan itt is külön kezelik az egyéni és a csoportos utasok helyfoglalásait, és figyelembe veszik a szezonális változásokat is, továbbá elkészítik a kapacitáskorlátot figyelembe vevő és az attól eltekintő elemzést is. Jellemző helyfoglalási profilok a 3. ábrán láthatók.

A kétfajta módszert összehasonlítva megállapítható, hogy a hisztorikus elemzés a korai időszakban pontosabb, a járat indulásának időpontjához közeledve azonban a helyfoglalási profil alapján készített előrejelzés válik pontosabbá, mert ez figyelembe veszi a már meglévő aktuális helyfoglalásokat is. Ezért a gyakorlatban általában a kétfajta előrejelzés kombinációját alkalmazzák úgy, hogy az indulás napjához közeledve egyre nagyobb súllyal veszik figyelembe a helyfoglalási profil alapján készített előrejelzést.

Ez a következőképpen valósul meg.

A vizsgálat időpontjában rendelkezésre állnak a korábbi járatindulások hisztorikus adatai, valamint a vizsgált járatra már megtörtént helyfoglalások adatai. Ez

utóbbi nem csupán a helyfoglalások pillanatnyi számát jelenti, hanem az eddigi tényleges helyfoglalási profilt is. Megkülönböztetnek bruttó és nettó helyfoglalási



5. ábra A Yield Management alkalmazási lehetősége

adatokat, az előbbi tartalmazza az összes beérkezett helyfoglalást, függetlenül attól, hogy azokat később törölték-e vagy sem, a nettó adat pedig csak a pillanatnyilag érvényes helyfoglalásokat foglalja magában, azaz a bruttó érték-ből levonja a törölt foglalásokat. (4. ábra)

Előrejelzés a helyfoglalási profil alapján

Ezt követően a tényleges helyfoglalási profil, a tipikus helyfoglalási profil és a hisztorikus adatok alapján mind a nettó, mind a bruttó várható helyfoglalási profilt előrejelzés készül. Az aktuális helyfoglalási adatok és a

hisztorikus törlési és no-show adatok alapján becslés készül a realizációra (realization) is, ami azt mutatja meg, hogy a vizsgálat időpontjában érvényes helyfoglalással rendelkező utasok közül várhatóan hány fő fog ténylegesen megjelenni a járat indulásakor. Ennyi férőhelyet tekintenek biztosan eladottnak, ezekre a férőhelyekre a továbbiakban már nem vesznek fel helyfoglalásokat.

- *Snapshot napok.* A járat indulását megelőző 1., 2., 3., 7., stb. napokat snapshot napoknak nevezik. Ezekre a kitüntetett napokon a yield management rendszer a

kérdéses járatok teljes kontrollját elvégzi, míg a többi napon csupán a foglalási adatok frissítése történik meg. A snapshot napokat a járat indulása előtti egy évvel visszamenőleg jelölik ki.

A becsült no-show adatokkal korrigált nettó helyfoglalások és a realizáció különbsége adja a jövőbeni igény (incremental demand) értékét, ami azt mutatja meg, hogy a vizsgálat és a járatindulás időpontja között hány további potenciális utas jelentkezése várható. Amennyiben a felkínált kapacitás kisebb, mint a realizáció és a jövőbeni igény összege, úgy a jövőbeni igényt teljes



egészeben nem lesznek képesek kielégíteni. Ekkor úgy kell szelektálni a további helyfoglalások elfogadásánál, hogy az elérhető bevétel a lehető legmagasabb legyen. Ez a szelekció a férőhelyek allokációja során valósul meg.

Vegyünk például egy naponta közlekedő járat utasmegosztását a hét különböző napjain. (5. ábra)

- **Férőhely allokáció** A férőhely allokáció tehát arra szolgál, hogy a magasabb bevételt hozó utasok számára férőhelyeket lehessen biztosítani. Erre szolgálnak az egyes helyfoglalási osztályokra meghatározott limit értékek (Limit Sale Value), illetve az osztályok szükség szerinti lezárása/megnyitása. Tehát ha az előrejelzés alapján ismert, hogy egy 120 férőhelyes gépre 20 business utas fog a jövőben helyet foglalni, akkor a turista utasok közül csak száz helyfoglalást fogadunk el (az M osztályra 100-as limit), a maradék 20 helyet pedig fenntartjuk az üzleti utasoknak, akkor is, ha ők csak az elutasított turista utasok után jelentkeznek. A gyakorlatban a problémát az jelenti, hogy a magasabb bevételt hozó utasok számát előre nem ismerjük, erre csupán az előrejelzések adnak becslést. Az előrejelzés konfidenciaszintjétől erősen függ tehát a férőhely allokáció hatékonysága. Tovább bonyolódik a férőhely allokáció a két- vagy több szakaszból álló járatok esetében. Ebben az esetben általában külön vizsgálják az egyes szakaszokat, majd a kapott eredményeket összegezve véglegesítik a férőhelyek elosztását. A férőhely allokáció során figyelembe veendő tényezők:

- Kapacitás (a repülőgép tényleges kapacitása, túlkönyvelés)
- A jelenlegi foglalások realizációja
- A jövőbeni igények
- A jövőbeni igény előrejelzésének konfidenciaszintje
- Jegyárak
- Nesting fajtája (Cabin nesting= fix elválasztású kabin,

Movable Curtain=mozgatható elválasztó fal a business osztálynál).

A nesting azt jelenti, hogy a magasabb kategória elvehet üléseket az alacsonyabbtól.

A MALÉV által használatos tarifa alosztályok:

Business:

C: teljes árú (full fare) business

D: csökkentett árú (discounted) business

Z: business osztályú szabadjegy (bizonyos beosztású saját dolgozók és törzsutasok részére)

Turista:

M: teljes árú turista

B: csökkentett árú turista

K: kedvezményes turista

G: csoportos turista

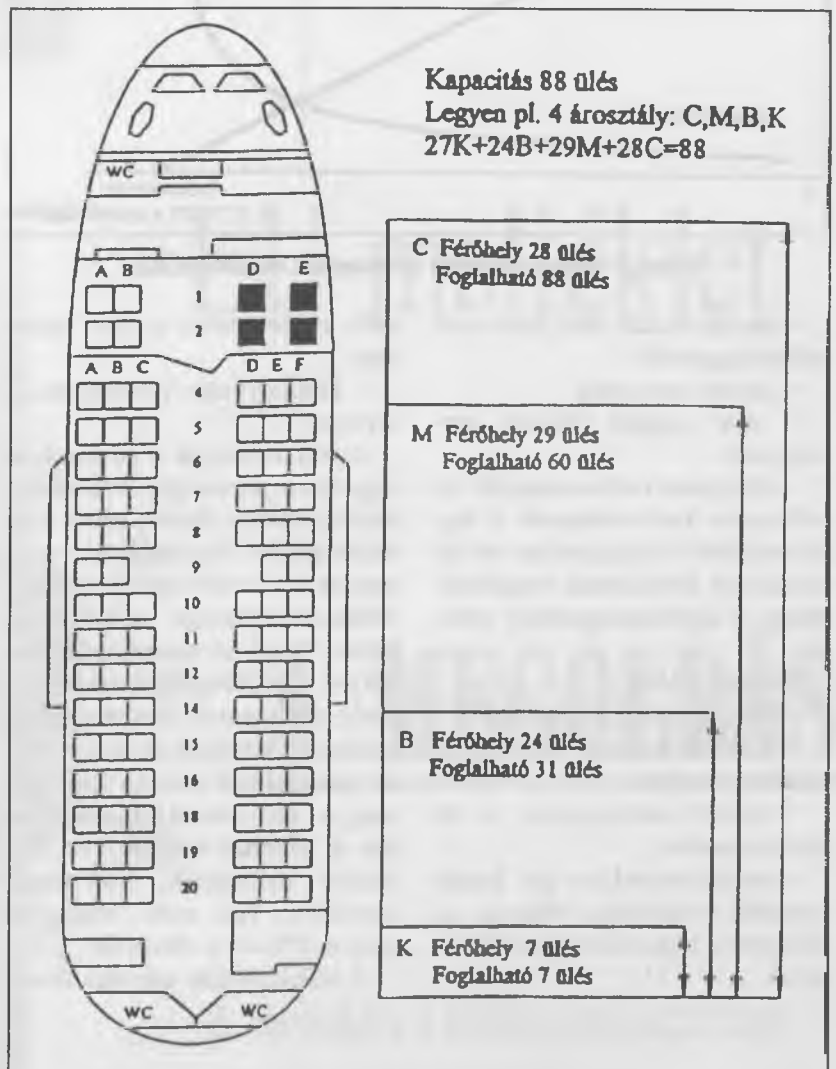
V: szabadjegy (saját dolgozók és törzsutasok részére)

Az alacsonyabb díjtétel igénybe vétele esetén az utasnak több korlátozással kell számolnia (jegyár visszatérítés, lemondás, módosítás, kifizetési határidő, kinttartózkodási előírások stb.)

A Malév által alkalmazott árkedvezmények:

- Állandó egyéni kedvezmények:

- kiránduló tarifa (PEX)
- elővételi PEX (APEX)
- hétfégi tarifa
- budget (az utas csak a hetet jelölheti meg)
- standby
- körutazás
- éjszakai kedvezmény
- gyermek-, kisgyermek kedvezmény
- ifjúsági és diákkedvezmény
- idősek, rokkantak kedvezményei



6. ábra Nesting

- családi-, házastársi-, nászutas kedvezmények
- kivándorlók, vendégmunkások kedvezménye
- katonák, tengerészek, külszolgálatosok, diplomaták kedvezménye
- Állandó csoportos kedvezmények (minimális létszám előírt):
- közös érdeklődés (pl. tanulmányút)
- affinitás csoportok (cég, egyesület)
- incentive csoport (pl. utazási iroda helyszíni bejárása új helyen)

• egyéb ünnepekhez, eseményekhez kapcsolódó kedvezmények

- Nesting (6. ábra) A helyfoglalási rendszer lehetővé teszi, hogy szükség esetén a magasabb fajlagos bevételt hozó alosztályok az alacsonyabbaktól automatikusan férőhelyet vegyenek el.

Ha fix válaszfalú a business kabin, akkor már csak csökkentett áron ültethető az üzleti utas a turista osztályra. Ezt downgrade-nak nevezzük szemben a korábban ismertetett upgrade-dal. A downgrade-nak nem örül a maga-

tályonként határozandó meg, és business osztályra nem szokás alkalmazni.

- Az optimális túlkönyvelési ráta meghatározási módja (7. ábra) Revenue managementtel meg kell találni az összköltség minimumát

- az üresen maradt hely miatt előállított veszteségköltsége (spoilage)

elmaradó bevétel - költség

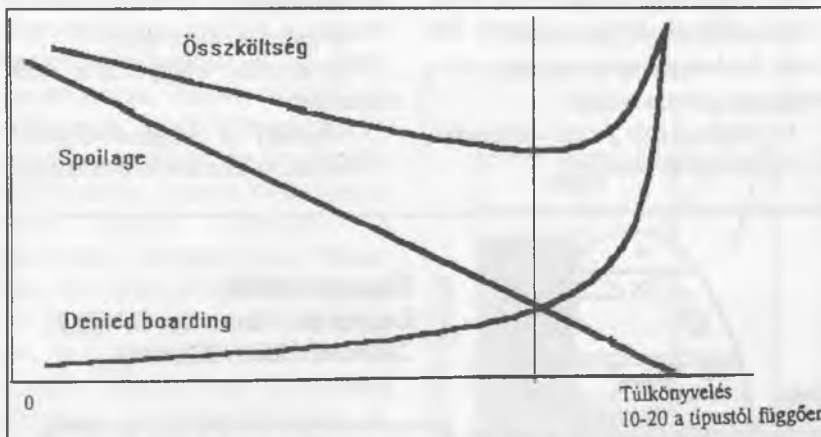
- a denied boarding (túlkönyvelés vagy üzemanyag, esetleg cargo szállítmány előnyben részesítése miatt lemaradó helyfoglalással rendelkező utas) kompenzációja között.

a lemaradó utas kompenzációs költsége

- telefon
- szálloda
- ellátás
- szükség esetén transzfer, illetve taxi
- vigaszdíj készpénzben vagy utazási utalvány formájában

Előfordulhat, hogy az utas önként vállalja a következő járatral indulást, ezt recapture probability-nak nevezzük. Ezért is szokás valamilyen jutalmat adni.

Ha nincs önként jelentkező, az érkezési sorrend dönt, de bizonyos utasoktól nem tagadják meg a fedélzetre jutást (pl. átszálló utas, VIP, kísérő nélküli gyerek, mozgáskorlátozott egyén, stb.).



7. ábra A túlkönyvelési ráta optimumának meghatározása

• utazási irodák által szervezett turistacsoportok

- iskolai csoportok
- saját csoport (hajózó személyzet)

- Időszakos kedvezmények. Az időszakos kedvezmények a legkülönbözőbb időszakokban és feltételekkel kerülhetnek meghirdetésre, ez légitársaságonként változó.

Néhány példa:

- bevezető árak új járatnál
- diákkedvezmény a nyári elő- és utószezonban
- idősek kedvezménye a téli holtszezonban
- rendezvényekhez (pl. konferenciák, nemzetközi vásárok, kiállítások) kapcsolódó kedvezmények

sabb kényelemhez szokott üzleti utas.

- Túlkönyvelés (overbooking, layover)

A légitársaságok a no show és a go show jelenségek, valamint a helyfoglalások törlése miatt több helyfoglalást fogadnak el, mint amennyi a repülőgép tényleges befogadóképessége, annak érdekében, hogy ne maradjanak üres helyek. A túlkönyvelés mértékét a yield management rendszer előrejelzései, a statisztikák és a korábbi tapasztalatok alapján állapítják meg, ez járatonként különböző lehet. A jellemző értékek 5 és 20% között mozognak, különleges esetekben (pl. arab országok) akár a 30%-ot is elérhetik.

A túlkönyvelés mértéke árosz-

## Felhasznált irodalom:

1. Alexander T.Wells: Air Transportation A Management Perspective. Wadsworth Publishing Company, Belmont, California, 1994
2. Rüdiger Sterzenbach: Luftverkehr. R.Oldenburger Verlag, München, 1996
3. Stephen Shaw: Airline Marketing and Management. Pitman Publishing, London, 1993
4. Louis Gialoretto: Strategic Airline Management. Pitman Publishing, London, 1993
5. Legeza Enikő: A légi szállítás minőségi követelményei, BME, Oktatási segédlet, 1996