

Közlekedés- tudományi szemle

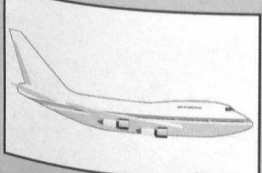
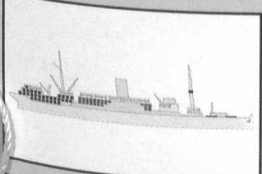
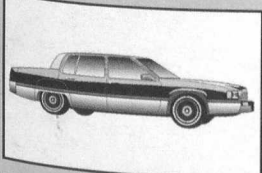
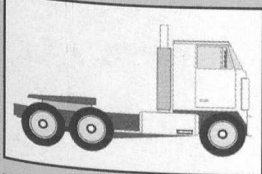
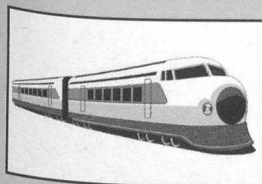
4.

2003

április

LIII.

évfolyam



A világ légi közlekedésének főbb tendenciái (III. rész)

A repülőtéri földi kiszolgálás jogi szabályozása

A fuvarozási felelősség szabályozás legújabb ismérvei

Divizionális vállalat üzletági stratégiájának jellemzői

A Magyar Államvasutak megalapításának 135. évfordulójára!



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
HUNGAROCNTRON, KÖZLEKEDÉSI
FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART,
MÁV (fő támogató), MTESZ., PIRATE BT.,
UVATERV,

VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY,
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,
HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON,
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 szerkesztőség címe:

1146 Budapest, Városligeti krt. 11.

Tel.: 273-3840/19; Fax: 353-2005;

E-mail: info.kte@mtesz.hu

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.

1074 Budapest, Csengery u. 15.

Igazgató: NAGY ZOLTÁN

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

Egy szám ára 200,- Ft, egy évre 2400,- Ft.

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

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:

KÖZDOK Kft.

1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 322-2240

http://kozdok.ehc.hu

Tördelőszerkesztő: BACSO GÁBOR

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,

H-1075 Budapest, Károly krt. 11.

Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,

H-1441 Budapest, P.O.Box 44.

Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,

H-1818 Budapest

Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

Tartalom

Dr. Erdősi Ferenc: A világ légi közlekedésének főbb tendenciái (III. rész)	121
A szerző cikksorozat keretében mutatta be a világ légi közlekedésének főbb tendenciáit. A jelenlegi befejező részben ismerteti, hogy napjainkban milyen koncentrációs folyamatok mennek végbe a repülőtéri forgalomban.	
Dr. Gergely Máté: A repülőtéri földi kiszolgálás harmonizált jogi szabályozása	131
A cikk a repülőtéri földi kiszolgálásra vonatkozó európai uniós jogi szabályozást és annak hazai harmonizációját mutatja be. Célkitűzés a liberalizált földi kiszolgálás megteremtése Magyarországon is.	
+Dr. Papp Endre: Fordulatok a fuvarozó felelősségében	136
A cikk az új Polgári Törvénykönyv koncepciója alapján a fuvarozási témán belül a felelősség szabályozást elemzi.	
Vörös Zsuzsanna: Divizionális vállalat üzletági stratégiájának jellemzői.	140
A szerző elemzi, hogy a vállalati stratégia milyen módon jelöli ki a szervezet hosszú távú fejlődési pályáját.	
Dr. Prezenszki József: A Közlekedéstudományi Egyesület által díjazott diplomamunkák, 2002-ben	148
Az összeállítás ismerteti a KTE Országos Elnöksége által díjazott, 2002-ben benyújtott 16 diplomamunka rövid tartalmi kivonatát.	
Kecskés Zoltánné: A Magyar Államvasutak megalapításának 135. évfordulójára.	153
A szerző a 135. éve épült Budapest-Salgótarján vasútvonal történetét és jelenlegi helyzetét ismerteti a cikkben.	
Európai Intelligens Közlekedési Rendszerek Kongresszus és Kiállítás lesz 2004-ben Budapesten	159

Szerzőink:

Dr. Erdősi Ferenc egyetemi tanár, tudományos tanácsadó a Magyar
Tudományos Akadémia Regionális Kutazások Központjában: Dr.
Gergely Máté doktorandus (PhD) hallgató az ELTE Állam- és Jogtu-
dományi Kar Államigazgatási Jogi Tanszékén: +Dr. Papp Endre állam
és jogtudományok doktora, fuvarjogász, a közlekedéstudományok
kandidátusa, címzetes egyetemi tanár: Vörös Zsuzsanna okl. villamos
mérnök, szervező szakmérnök, informatikai stratégia a MÁV Sze-
mélyszállítási Szakigazgatóságon: Dr. Prezenszki József, a közleke-
déstudomány kandidátusa, ny. egyetemi docens: Kecskés Zoltánné
MÁV műszaki felügyelő, a KTE Nógrád megyei Területi Szervezet
titkára.

*A lap egyes számai megvásárolhatók
a Közlekedési Múzeumban*

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

KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában

1074 Budapest, Hársfa u. 51.

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

Dr. Erdősi Ferenc

LÉGI KÖZLEKEDÉS

A világ légi közlekedésének

főbb tendenciái III. rész

III. Koncentrációs folyamatok a repülőtéri forgalomban

Korunkban a városodás különféle település-alakzatok, -együttesek formáját öltve megy végbe. A Harmadik Világban a vidéki nyomor miatti beözönlés a nagyvárosok eredeti funkcionális struktúráját alig érinti, viszont a fejlett világ nagyvárosai egyre inkább szolgáltatási központ szerepre átváltva a környéki szuburbiába, illetve agglomerációba, sőt a jóval kiterjedtebb vonzáskörzetbe történő kiköltözéssel népességszámában megfogyatkoznak. Ezért ma már a statisztika is a nagyvárosok körében inkább „városrégiók” szerint közli az adatokat. *A nagyvárosok távolsági – így mindekelőtt a légi – közlekedési kapcsolatai és az általuk keltett forgalom szempontjából mindenképpen a városrégióval kell számolni és nem a magvárossal,* mivel a környéki lakosság utazási/szállítási teljesítménye is megjelenik a repülőtéri forgalomban.

1. Metropoliszok és globális városok – a repülőtér állomány polarizációja

Földünk 20-nál több városrégiójának népességszáma meghaladja hazánkét, azaz a 10 millió főt. E megavárosok közül azonban gazdasági potenciálja, tőkeereje, a multinacionális óriásvállalatok székhelyeinek száma és nem utolsósorban a mindezeket pontosan indikáló légi forgalom alapján mindössze 5-6 (Tokió, New York, Los Angeles, Szöul, Oszaka és talán Sanghaj) tekinthető metropolisz-, vagyis igazi világváros régióknak (1. táblázat; 1. ábra).

Ugyanakkor az 5–10 milliós kategóriába további 3 (Párizs, London, Chicago) érdemi ki gazdasági hatalma által a világvárosrégió rangot. További mintegy másfél tucatnyi „kisebb” világvárosrégió ismert, amelyek közül egyikük-másikuk népességszáma az egymillió fő alatt marad (pl. Frankfurt, Zürich), annak ellenére, hogy a pénzügyi szférában eminensek.

A mindösszesen mintegy 25–27 metropolisz közül azonban mindössze három emelkedett ki a kozmotársadalom kristályosodási gócaként, a globális gazdaság „vezérlő” pultjaként. *Ma a világ „háromlábú székét” New York, London és Tokió alkotja.* E funkcionális gigaközpontok (1. táblázat) egyfelől következményei, másfelől generálói a globalizmusnak. Mondni „agyközpont” szerepüket lényegében annak köszönhetik, hogy a globalizáció meghatározó erőinek, a világot átfogó multinacionális tőkekonglomerátumoknak különleges léptékű, az egész világpiac idővesztés nélküli elérhetőségét, valamint irányítását lehetővé tevő legkorszerűbb és nagy teljesítményű kommunikációs (közlekedési /távközlési/informatikai), pénzügyi szolgáltatási infrastruktúrákkal rendelkező műszaki – sőt egyre inkább kulturális – környezetet nyújtanak.

Amilyen mértékben előre halad a globalizáció, olyan mértékben összpontosul a légi forgalom egyre nagyobb hányada a metropoliszokban, és ezeken belül is a „globális városok”-ban. A „háromlábú szék” Párizs felzárkózásával hamarosan négylábúvá stabilizálódik, de távlatilag bővíthet

e kör Berlinnel, Los Angelessele, esetleg Shanghajjal.

A fejlett és közepesen fejlett világban a repülőtér állomány nagyjából kialakultnak tekinthető, csak kevés teljesen új taggal gyarapszik. A fejlesztések inkább a meglévő kapacitásának bővítésére, korszerűsítő munkálatokra szorítkoznak. Ezek közé sorolhatók a volt szocialista országok számos vidéki füves repterének szilárd anyagú futópályával való ellátása, a volt katonai létesítmények polgári célokra történő kiépítése (terminálok, hozzájáró utak stb.) regionális repülőtereké. Egyértelműen polarizálódás megy végbe a repülőterek hálózatában, illetve forgalmában. Egyfelől mind több kisebb (60–120 ezer lakosú) város kapcsolódik be a közhasználatú légi közlekedésbe, másfelől viszont a légi forgalom egyre nagyobb hányada összpontosul a metropoliszokban.

Kérdés, hogy a repülőterek milyen ismérvei tükrözik leginkább a globalizációt, illetve városrégiójuknak a globális gazdaságban betöltött szerepét?

2. Repülőtéri kapacitások és teljesítmények mint metropolisz indikátorok

a) A repülőtéri infrastruktúra. A metropoliszok repülőtereinek és futópályáinak száma. Elővárosi és távolsági vasúti hálózati kapcsolatok

Önmagában a közforgalmú repülőterek száma nem minősíti igazán a nagyvárosi régióknak a légi közlekedésben betöltött szerepét, de még az összeforgalom

1. táblázat

A világ legnagyobb városrégióinak sorrendje népességszám és légi forgalom alapján

Népesség alapján			Nemzetközi légi forgalom alapján			Összes légi forgalom alapján			Az 1 millió lakosra jutó összes utasszám		
sorrend	város	népességszám, millió fő	sorrend	vrps	utasszám, millió fő	sorrend	város	utasszám, millió fő	sorrend	város	millió utas
1.	Tokió	27,9	1.	London	92,9	1.	London	106,6	1.	Orlando	38,5
2.	Bombay	18,1	2.	Párizs	53,1	2.	New York	92,2	2.	Atlanta	29,3
3.	Sao Paulo	17,8	3.	Frankfurt	39,6	3.	Tokió	83,8	3.	Frankfurt	28,3
4.	Sanghaj	17,2	4.	Amszterdam	39,3	4.	Chicago	80,3	4.	Las Vegas	28,2
5.	New York	16,6	5.	Tokió	31,7	5.	Atlanta	80,2	5.	Denver	21,0
6.	Mexikóváros	16,4	6.	Hongkong	29,6	6.	Párizs	73,6	6.	Amszterdam	19,9
7.	Peking	14,2	7.	Szingapúr	28,6	7.	Los Angeles	68,5	7.	San Francisco	18,3
8.	Dzsakarta	14,1	8.	Bangkok	22,3	8.	DallasFt. W.	60,7	8.	Phoenix	15,6
9.	Lagosz	13,5	9.	New York	22,2	9.	Frankfurt	49,4	9.	Dallas/Ft.W.	15,6
10.	Los Angeles	13,1	10.	Zürich	22,2	10.	San Francisco	41,1	10.	London	14,7
11.	Kalkutta	12,7	11.	Brüsszel	21,0	11.	Amszterdam	39,6	11.	Minneapolis	13,2
12.	Tienszin	12,4	12.	Honolulu	20,0	12.	Denver	38,8	12.	Chicago	11,5
13.	Szöul	12,3	13.	Szöul	18,0	13.	Las Vegas	36,9	13.	Houston	11,2
14.	Karachi	12,1	14.	Los Angeles	17,5	14.	Szöul	36,7	14.	St. Louis	10,2
15.	Delhi	11,7	15.	München	17,0	15.	Minneap/St.P	36,6	15.	Miami	9,6
16.	Buenos Aires	11,4	16.	Madrid	16,4	16.	Phoenix	35,9	16.	Toronto	9,6
17.	Manila	10,8	17.	Toronto	16,2	17.	Detroit	35,5	17.	Seattle/Tac.	9,5
18.	Kairó	10,7	18.	Koppenhága	16,0	18.	Houston	35,2	18.	Szingapúr	9,3
19.	Oszaka	10,6	19.	Tajpej	15,4	19.	Miami	33,6	19.	Madrid	8,6
20.	Rio de J.	10,2	20.	Palma de M.	15,0	20.	Madrid	32,8	20.	Los Angeles	8,6
21.	Dakka	10,2	21.	Róma	14,9	21.	Hongkong	32,7	21.	Róma	8,2
22.	Párizs	9,6	22.	Miami	14,6	22.	Orlando	30,8	22.	Párizs	7,7
23.	Isztambul	9,3	23.	Manchester	14,1	23.	St. Louis	30,5	23.	Detroit	7,6
24.	Moszkva	9,3	24.	Milánó	14,0	24.	Bangkok	29,6	24.	Boston	6,6
25.	Lima	8,4	25.	Düsseldorf	13,0	25.	Toronto	28,8	25.	Philadelphia	5,7
26.	Teherán	7,3	26.	Oszaka	12,0	26.	Szingapúr	28,6	26.	New York	5,6
27.	London	7,3	27.	Peking	11,2	27.	Seattle/Taco.	28,4	27.	Hongkong	5,2
28.	Bangkok	7,3	28.	Barcelona	10,1	28.	Boston	27,4	28.	Bangkok	4,0
29.	Chicago	7,0	29.	Kuala Lump.	10,0	29.	Róma	25,9	29.	Tokió	3,0
30.	Hyderabad	6,7	30.	Chicago	9,7	30.	Philadelphia	24,9	30.	Szöul	3,0

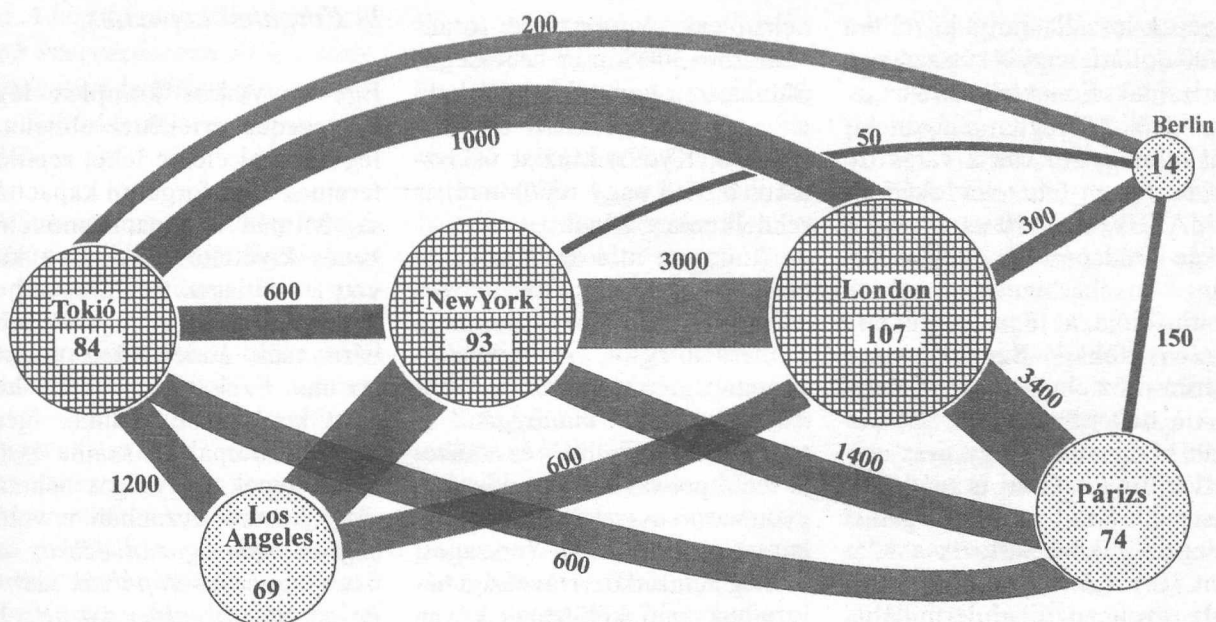
nagyságával sem függ össze szorosán. Jó néhány metropoliszban több, akár négy repülőtér is működik különböző okok miatt.

Van, ahol az egykor a város-testhez túl közeli telepítés folytán a terjeszkedő város a körbeépítéssel lehetetlenné tette a szükséges bővítést, ezért (akár többször is) egyre újabb távolibb helyeken kellett új repülőtérrel létesíteni. Berlin nyugati felében pl. a város belsejében fekvő „betokosodott” Tempelhofról a lazább struktúrájú Tegelre helyeződött át a forgalom

(Tempelhof „city airport”-ként kiscgépes forgalomra szakosodott), míg a megosztott városnak a korábban az NDK-hoz tartozó részen Schönefeld fejlesztése meg lehetőségen visszafogott volt.

Egyes óriásvárosokban a forgalom rendkívüli mérete, egyetlen – bármilyen nagy – repülőtérrel való bonyolításának képtelensége, illetve annak az esélyét csökkentendő, hogy kedvezőtlen időjárás (lokális köd, ónos eső) totálisan megbénítsa a forgalmat, egymástól nagy (akár 70–80 km-

es) távolságra, a magvárostól különböző irányokban szétfutó földi közlekedési magisztrálék mentén hozták létre a légi kikötőket. Erre a lelegeklátásabb példa London, amelynek az egész világon példátlanul nagy légi forgalma négy nagy repülőtér (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton) között oszlik meg. A londoni repülőterek közötti feladatmegosztás lehetőségével csak kis mértékben éltek az üzemeltetők és a légitársaságok; bizonyos viszonylatpreferenciák a nemzetközi forgalomban



1. ábra

A három globális város (sraffozott) és a három szemiglobális város (pontozott) repülőtéri utasforgalma (millió fő a városnév mellett), valamint a városok közötti utasforgalom intenzitása (ezer fő) 2000-ben [ICAO adatokból szerkesztette Erdősi F.]

mutatkoznak, viszont egyetlen repülőtérrel sem szakosították a belső járatokra. A nagy repülőterek vegyes (nemzetközi/belföldi) profiljának előnye, hogy az utasok nem jelentéktelen része számára feleslegessé teszik a másik repülőtérre való időt rabló, általában a városközponton keresztül lehetséges utazást. London legnagyobb repülőtereinek, Luton kivételével, a városközponttal kimondottan rövid utazási időt lehetővé tevő gyorsvasúti kapcsolata van – a forgalmi dugók miatt kiszámíthatatlan eljutási idővel járó autópályás közlekedés mellett –, azonban a repülőterek között nincs közvetlen, gyors és nagy teljesítményű tömegközlekedési kapcsolat, a buszoktól eltekintve.

A brit fővároshoz képest csupán mintegy tizenhetednyi légi forgalmat gerjesztő Moszkva egészen más okok miatt ugyancsak négy közforgalmú repülőtérrel rendelkezik. Bár az orosz fővárosban is az egyik ok a legkorábbi Tusino, majd Vnukovo és Bikovo esetében a városrendezés volt, azonban itt alapvetően *politikai megfontolás*, nevezetesen a túlnyomó hányadú *belföldi és az elsősorban külföldi utasok által kel-*

tett nemzetközi forgalom elválasztásának szándéka érvényesült még annak az árán is, hogy a mindkét rendszer igénybevételekor többször tíz km-es távolságokat kell megtenni pl. Seremetyevo és Domogyedovo között a rossz autóbusz-közlekedés, vagy az újabban drága taxiközlekedés igénybe vételével. *Párizsban* névlegesen három közforgalmú repülőtér működik. A legrégebbi, a híres le Bourget a várostesttől nyugatra ma már inkább csak az „általános” (sport-, mentő-, tűzoltó és egyéb célú kisgépes) repülést és a business flight-ot szolgálja, míg a menetrendszerű és charter közepes és nagygépes utasszállítás, valamint teheráru (cargo) szállítás két légikikötő, a várostesttől É-ra levő Orly és a délre levő Roissy elővároshoz tartozó, Ch. de Gaulle-ról elnevezett között oszlik meg. Mindkét repülőtér – bár eltérő arányokban – belföldi és nemzetközi forgalomra egyaránt berendezkedett, sőt a nemzetközi forgalom sem szakosodott igazán kategorikusan földrészek, vagy Európán belüli nagyrégiók szerint.

New York városrégiójában sem különül el ugyan repülőtérként a belföldi és a nemzetközi légi

közlekedés, azonban a szakosodás mértéke a többi óriásvároshoz képest nagy mértékű azzal, hogy a nemzetközi a JFK légikikötőben összpontosul, míg a másik két nagy repülőtéren a nemzetközi forgalom aránya jelentéktelen.

Tokió világviszonylatban is kiemelkedő volumenű légi forgalmát csupán két légikikötő bonyolítja, de a fő viszonylatok tekintetében szinte kizárólagos profillal. A régebbi Narita az ország legnagyobb (és egyben a Távol-Kelet egyik legforgalmasabb) nemzetközi repülőtere, amely elsősorban a fővárosi agglomerációt, másodsorban az ország egyéb területeit szolgálja. Csupán néhány belföldi járat fogadója, így összforgalmának 98%-a nemzetközi. Évi 2–3 millió főt elérő tranzitutasait által a Távol-Kelet legnagyobb távolsági forgalmi gyűjtő/elosztó hubja. Helyhiány miatt elérte fejlesztésének határait és bár két terminálja van, egyetlen (4000 méteres) futópályával bonyolítja le az óriási forgalmat. (Kapacitása napi 360 repülőgép indulás/leszállás.) Rendkívül magas üzemeltetési költségeinek is betudhatóan az igénybe vevő repü-

lőgépek leszállási díja közelíti a 7000 dollárt, vagyis kétszerese a párizsinak. Ennek ellenére a „jelen levő” 52 légitársaságon kívül mintegy 40 van a várakozó listán. (Ilyen feltételek okán pl. a MALEV az 1990-es évek derekán Budapestről indított néhány charter járatának destinációja a fő sziget északi részén fekvő Sendai volt.) Narita közlekedési kapcsolata Tokió belterületével jó, autópályán kívül az alig egy órás menetidejű gyorsvasút is rendelkezésre áll. Narita cargo forgalma a legelsők közé tartozik a világon (évi 1,5–1,8 millió tonnával), azonban új árterminálját elegendő hely hiánya miatt a repülőtértől néhány száz km-re voltak kénytelenek felépíteni. A japán főváros másik, az utóbbi évtizedekben kiépített légikikötője *Haneda* a várostesttől messze és Naritával ellentétes oldalon fekszik. Kevés kivételtől (kínai vonalaktól) eltekintve a világ területileg legkoncentráltabb belföldi légi forgalmának lett a többi japán várost messze maga mögé utasító fő hubja (ahol a nemzetközi forgalom aránya mindössze 3–4% közötti). Szokatlanul sok (5) futópályája lehetővé tette, hogy Japán legforgalmasabb (évi közel 50 millió utast kiszolgáló) légikikötőjévé váljon. – A két eltérő rendeltetésű repülőtér távolsága, és kizárólag a belvárost elkerülő autóbussz járatokkal való összeköttetése miatt riasztóan rossz az a feltételei a belföldi–nemzetközi kombinált utazásnak. A valamelyik vidéki városból *Haneda*-ra érkező, külföldre tartó utas 340 órás buszozással, vagy az alig rövidebb időigényű taxikkal tud eljutni Naritára. Ennyi idő alatt a Shinkanzen végigfut az ország leghosszabb vasútvonalán. (E körülmény legkevésbé elviselhető a külföldi üzletemberek számára.) Nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy a nagyközönségnek a japán fővárostól csupán

néhány száz km-re levő (óránként 250–300 km-es sebességű) Shinkanzen vonatokkal elérhető nagyvárosok (főként Oszaka, Nagoya, Kyoto) kínálat választékot bővítő nagy repülőterei is rendelkezésre állnak.

Amint az már az előzőekből érzékelhető, a *repülőtéri infrastruktúra értékesülése erősen függ az elérhetőségtől, azaz a vonzáskörzettel kiépített földi közlekedési kapcsolatok minőségétől*. E tekintetben a repülőtér és a közeli metropolisz közötti elővárosi gyorsvasúti összeköttetésnek, valamint a „nagyvasúti” (országos, esetleg nemzetközi) távolsági hálózathoz való kötöttségnek van különleges értéke. Nagy sebességű távolsági vasúttal (repülőtéri állomással) közvetlenül Párizs Ch.d.G., Lyon Satolas, közvetlenül (a városban levő, a repülőtértől néhány km-re levő állomással) Berlin, Hannover, Stuttgart, Róma, Firenze, Madrid, Brüsszel, Lille, Sevilla, Marseille, továbbá japán városok: Oszaka, Tokio, Fukuoka stb. kiszolgálása biztosított. Nagy sebességű rendszerre (TGV, ICE) tervezett, de normál sebességgel közlekedő fővonalai vonatokkal érhető el a frankfurti repülőtér, továbbá a repülőtérrel rendelkező városok sora, pl. Nizza, Hamburg, Bordeaux, München, Zürich, Genf, Torino, Bologna.

Ugyan fajlagosan (egy kg szállítmányra vetítve) a légi közlekedés üzemanyag fogyasztása és emissziója a legnagyobb a közlekedési alágazatok közül, a nagy repülőterekre vezető elővárosi gyorsforgalmi utak gépjárműforgalma által előidézett légszennyeződés és ökológiai kár felülmúlhatja a repülőgépek által okozottat. Részben környezetvédelmi, részben viszont forgalmi kapacitás és eljutási idő takarékoság érdekében Európában a nagyvárosi repülőterek mintegy 3/4-ébe vezet elővárosi gyorsvasút és számos helyen épülőben, vagy legalábbis a tervezés stádiumában van.

b) Forgalmi kapacitás

Egy nagyváros komplex légi közlekedési értékének elméletileg további eleme lehet repülőtereinek össz forgalmi kapacitása. Miután a kapacitásnövelés kevés kivételtől eltekintve követi a tényleges forgalmi terhelést, felesleges kapacitások jobbra csak átmenetileg mutatkoznak. Ezek számbavétele helyett konkrétan adatnak ígérkezik a futópályák száma és (a repülőgépek nagyságát behatároló) hossza. Azonban a valóságban *nem igazán szoros az összefüggés a futópályák száma és az utasforgalom között*. Jó néhány nagyvárosi repülőtér kénytelen egyetlen hosszú futópályán bonyolítani az akár évi 10 millió főt is meghaladó számú utasforgalmat, amihez még jelentős áruszállító repülőgép forgalom is társul (pl. Tokió Narita, London-Gatwick, Birmingham). A legtöbb metropolisz repülőtéren is mindössze két nagy futópályára áll rendelkezésre (igaz, gyakran megkettőzve ikerpályaként), mint pl. a világ egyik legnagyobb repülőterén, a londoni Heathrow-n, továbbá Münchenben, Madridban, de a párizsi CHD-on is. Három futópályára Koppenhága, Frankfurt, Róma stb. repülőterén áll rendelkezésre, míg Amszterdamban 4, Montrealban pedig 6 futópályán oszlik meg a forgalom. A terminálok száma sem igazán alkalmas a repülőterek minősítésére, mivel inkább a korábbi(-ak) továbbfejlesztetlenségére utal, vagy a belföldi és nemzetközi utasok elválasztott kezelésének szükségességéből adódik.

Egyes repülőterek jelentőségét növeli, hogy a Concord általi szuperszonikus utaszállítási szolgáltatásra is berendezkedtek, mint pl. New York J.F.K., Párizs Ch.d.G., London-Heathrow, Rio de Janeiro, Casablanca, Doha stb.

c) A légi közlekedési hálózatok szervezésében és üzemeltetésében betöltött (forgalomgyűjtő/elosztó) csomópont szerep

Valamennyi nagy és közép kategóriájú (sőt számos kis) légitársaság a liberalizáció/dereguláció nyomán kiéleződött verseny-nyomás hatására ráfordításai csökkentése érdekében kialakította a hub and spokes hálózati rendszerét. A nagyvállalatokra méretezett rendszerekben a gyenge forgalmú vidéki repülőterekről kisebb gépekkel szállítják a csomópont (hub) repülőtérre az utasokat, ahonnan a közös irányú forgalom összekötegelésének igényével nagy gépeken történik a távolsági utasszállítás a másik, elosztó hubig; onnantól ugyancsak kisebb gépekkel juttatják el az utasokat a „vidéki” repülőterekre. A valamennyi, vagy legtöbb földrészén szolgáltató globális társaságok kontinensenként egy vagy több hub-ba szervezik a forgalmukat, de a fő hubot anyarszágukban rendezik be. Nagy területű országok belföldi szolgáltatói rendszerint ugyancsak nem érik be egyetlen hubbal.

A hub repülőterek alapvető szerepe tehát a forgalom vállalatgazdasági szempontból racionális hálózati rendszerének alakítását szolgáló forgalomgyűjtő/-elosztó tevékenység, amihez esetenként más kiegészítő létesítmények (pl. javítóműhelyek, catering üzemek, személyzeti szállodák/éttermek) is társulhatnak. A hubok településének kiválasztásakor a hagyományos nagy társaságok előnyös helyzetbe kerültek azzal, hogy fő hubjukat országuk legjelentősebb, legforgalmasabb repülőtérén alakíthatták ki, élvezve a nagy méretekből, valamint a más légi szolgáltatókkal való együttműködés lehetőségéből adódó szinergiákat. A piacon később megjelenő, új vagy kisebb légitársaságok viszont repülőtéri hely- és forgalmi kapacitáshiány, továbbá vállalkozhatatlanul nagy (ingatlan bérleti, infrastruktúra/közüzemi

illeték stb.) költségek miatt gyakran kénytelenek beérni a másodlagos jelentőségű, de olcsóbban igénybe vehető és fizikailag bővíthető repülőterekkel. Több példa bizonyítja, hogy a fő hub helyének megválasztásakor el lehet tekinteni a repülőtér rangjától, mivel a tranzit- és transzfer forgalom a mellette levő város szempontjából indifferens, hiszen az érkezők majd tovább utazók általában el sem hagyják a repülőtérrel. Hub számára tehát alkalmasak lehetnek a kevés célforgalmat keltő, de (műszaki adottságaikból adódóan) megfelelő forgalmi kapacitású középvárosi repülőterek is.

Az előbbi okok miatt az Egyesült Államok jó néhány városának (pl. Charlotte, Cincinnati, Nashville, Raleigh, Orlando, Dayton) a belföldi légi közlekedés összekötegelésében és disztribúciójában játszott szerepek megfelelő csomópont értéke nem korrelál szorosan a népességszámmal, de más (funkcionális) metropolisz jellemzőkkel sem. Több légitársaság hubjai a legexponáltabb helyeken egybeesnek, így egyes repülőterek az utasforgalmukat messze meghaladó jelentőségre tesznek szert forgalmi csomópontokként, vagy éppen a nagy utasforgalmuk jelentőségét növeli tovább a többszörös hub funkciójuk.

A világ legintenzívebb légi vonalnak összekötegelődési pontjai egyben kijelölik a földrészek kiemelkedő csomópontjait (melyeken a nagy légitársaságok előszeretettel rendezik be hubjaikat). Európában ezt a szerepet London tölti be (a 25-ből 7 vonallal), Észak-Amerikában New York (3 vonallal), a Távolság-Keleten Szingapúr (5), Hongkong (6) és Tokió (4).

d) Légitársaságok székhelye

A legrégebbi múltú, a piacon tartósan jelenlevő, összesen többször tízezer főt foglalkoztató nagy légitársaságok vállalati központjukat országuk, régiójuk legnagyobb forgalmú városában

emelt reprezentatív, sokemeletes székházban helyezték el. (A Pan Am New Yorkban, a SAS Koppenhágában, a JAL Tokióban, a KLM Amszterdamban, a Swissair Zürichben stb.). A közvetlen kapcsolattartás érdekében gyakorlati szervezési okokból egyes társaságok nem magában a városban, hanem az általuk hubként használt közeli repülőtéren hozták létre központjukat. E tekintetben figyelemre méltó a nagy londoni repterek vonzereje. (Pl. a British A.-t Heathrowról, a Britannia Airways-t, az Air Foyle-t, a Monarch A.-t és még tucatnyi kisebb Lutonról, az Air UK-t és az Air UK Leisure-t Stanstedről irányítják.) Néhány légitársaság részesítette előnyben azt a megfontolást, hogy bár kiemelkedő részarányt képvisel az ország legnagyobb repülőterének forgalmából, ahol ezért egyébként a hubját is berendezte, azonban mégis egy távoli városban működő vállalatközpontból látta el az irányítási, vezetési tevékenységet. (Pl. a Lufthansa központja eredetileg Düsseldorfban, a KLM központja Rotterdamban volt, azonban időközben áttelepültek a légi közlekedésben meghatározó megarepülőterekre, Frankfurtba, illetve Amszterdam-Schiphol-ba.) Részben adó- és más költségkímélési megfontolásból, részben a vidéki anyarepülőtérhez való költözés előnyei felismerése okán a kis- és közepes társaságok vidéki – gyakran jelentéktelen – városokat választottak ki központjuk telephelyéül.

A német légitársaságok székhelyük tekintetében területileg erősen decentralizáltak. Tucatnyi nagyvároson kívül olyan közép- és kisvárosokban is hoztak létre vállalati központokat, mint Oberursel, Friedrichshafen, Kelsterbach, Kriftel, Augsburg, Erfurt, Neu Isenburg. Hasonló a helyzet az Egyesült Királyságban, ahol Hawarden, Exeter, Blackpool, Gloucester, Inverness stb. is megfelelt légi vállalkozások székhelyének.

A struktúrák áttekintéséből kiderül, hogy a metropoliszok gazdasági potenciálját ugyan általában a légitársasági központok is gazdagítják, azonban a légi szektor elsősorban a (nemzetközi) forgalom által meghatározott súlyától gyakran elmaradva, mivel *térben erősen elkülönülhet a realizált közlekedési teljesítmény színhelye* (a fő hub, vagy a legtöbb saját járatot indító/fogadó nagy repülőtér-) és a társaság székhelye.

e) A repülőtéri forgalom összetétele és mérete

– *Az utas- és cargoforgalom aránya, szakosodott repülőterek*

A közforgalmú repülőterek kevés kivételtől eltekintve vegyes profilúak, azaz az utasforgalom mellett kisebb-nagyobb arányban cargo forgalmat is bonyolítanak.

Légi áru forgalomra valamilyen szinten ugyan valamennyi jelentősebb repülőtér berendezkedett, azonban nagyon eltérő

arányok alakultak ki a személy- és áruforgalom méreteiben, valamint a belföldi és nemzetközi forgalom viszonyában. Mivel érdemleges belföldi cargo szállítás csak a nagy országokban folyik, *a legnagyobb repülőterek cargo forgalma* (néhány kivételtől eltekintve) vagy teljesen nemzetközi (a városállamokban és kis országokban), vagy túlnyomóan nemzetközi. Ugyan az utóbbi évtizedekben jó néhány, kifejezetten cargo-ra szakosodott (jobbára

2. táblázat

A világ cargo forgalomban kitűnő repülőterei 2000-ben

	Város/repülőtér	Összesen	Ebből nemzetközi	
		1000 t	1000 t	%
1.	New York (JFK+Newark)	2601	1275 ^{a)}	47,9
2.	Memphis	2453	•	•
3.	Hongkong	2241	2241	100,0
4.	Tokió	1886	1876 ^{b)}	99,4
5.	Szöul	1847	1592	86,1
6.	Los Angeles	1815	878	48,3
7.	Anchorage	1804	1494	82,8
8.	Szingapúr	1683	1683	100,0
9.	Frankfurt	1567	1517	96,8
10.	Miami	1558	1260	80,8
11.	Luisville	1510	•	•
12.	London	1307	1615 ^{c)}	•
13.	Chicago	1293	728	56,3
14.	Amszterdam	1203	1203	100,0
15.	Tajpej	1196	1196	100,0
16.	Párizs	1019	994 ^{d)}	97,5
17.	Osaka (Kansai)	923	851	92,1
18.	Bangkok	947	828	94,7
19.	Indianapolis	761	•	•
20.	San Francisco	693	431	62,1
21.	Brüsszel	676	676	100,0
22.	Dallas/Ft. Worth	671	•	•
23.	Dayton	668	•	•
24.	Atlanta	656	•	•
25.	Luxemburg	500	500	100,0
26.	Kuala Lumpur	•	479	•
27.	Zürich	•	387	•
28.	Köln/Bonn	•	381	•
29.	Tel Aviv	345	336	97,3
30.	Sydney	•	329	•
31.	Johannesburg	•	325	•

a) csak JFK

b) csak Narita

c) Heathrow + Gatwick

d) csak CDG

egykori katonai repülőterek konverziójával kiépített) repülőtér kezdte meg működését, ezek teljesítménye csupán tört részét teszi ki a nagy, vegyes forgalmú légitársaságoknak. A FedEx gyorsáru szállító világcég, amelynek hálózata a világ majdnem 200 országára terjed ki, nem világvárosban, hanem a Mississippi melletti („mindössze” bő félmillió) Memphisben hozta létre fő hubját és logisztikai központját. Ennek köszönhetően világméretben már jó ideje *Memphis* (személyszállításban marginális teljesítményű) repülőtere vezet, de a nagyvárosok közül New York forgalma a legnagyobb, reprezentációja is igen magas. A 2. táblázatból kiderül, hogy a jó helyezést elért kisebb városok között szerepel az alaskai Anchorage, az USA-beli Luisville, Indianapolis és Dayton is, amelyek utasforgalma amerikai viszonylatban ugyancsak jelentéktelen. Anchorage (mint az USA egyik „külső” államának legnagyobb repülőtere főként annak köszönheti aránytalanul nagy forgalmát, hogy hubja fordítókörön szerepet tölt be.

Európában a katonaiakból polgárosított mintegy két tucatnyi jelentősebb nyugat- és közép-európai repülőtereknél (pl. a franciaor-

szági Vatry, a németországi Hahn, Laage, Preschen, Parchim, Rothenburg, Niederrhein, Heringsdorf, Barth) ma még jóval nagyobb forgalmú a világhírű, a menetrendszerű interkontinentális áruszállításban kitűnő Cargolux légitársaság központja, Luxembourg, de a belgiumi Oostende is.

A világvárosok/nagyvárosok cargo forgalmi sorrendje figyelemre méltóan eltér a személyforgalmiától a következő jellegzetességekkel:

- a távol-keleti ipari/logisztikai központok jóval magasabb pozíciót foglalnak el (Hongkong 18, Szöul 9, Szingapúr 18, Tajpej 19, Oszaka 14, Bangkok 6 hellyel magasabbat), de Miami és Brüsszel is (9 és 8 hellyel);
- Los Angeles, Tokió, Frankfurt pozíciója nagyjából (legfeljebb egy hely különbséggel) megegyezik az utasforgalmival;
- nagyjából amerikai városok maradnak el lényegesen az utasforgalmi pozícióktól (Atlanta 19, Dallas 14, San Francisco 10, Chicago 9 hellyel), de e csoportba tartozik London és Amszterdam is (8, illetve 3 hellyel).

- Az össz utasforgalom mérete és fajlagos értékei

Az össz utasforgalom mérete (1. táblázat) meglehetősen jól tükrözi a világvárosoknak a gazdaságban, a mobilitásban való részvételét, potenciálját, dinamizmusát. A „Hármak” után két olyan amerikai metropolisz következik, amelyek ugyan túlnyomóan belföldi forgalmat keltenek, azonban az egész világon ismert és tevékenykedő óriásvállalatok, bankok, médiatársaságok központjai, így gazdasági jelentőségük messze túlmutat az országhatárokon. A hatodik helyen álló Párizs több tekintetben (idegenforgalom, nemzetközi irodaváros) már eredményes versenytársa Londonnak. A kilencedik Frankfurt a pénzvilágban igyekszik Londonnal versenyezni.

Végül soron a világ légi utasforgalomban kiemelkedő első 10 világvárosa közül 2000-ben 6 amerikai, 3 európai és 1 távol-keleti volt (3. táblázat)!

Bár az élvonalbeli világvárosok forgalma folyamatosan és meglehetősen gyorsan növekszik, hosszabb időszakot vizsgálva nem mutatkozik számottevő koncentrációs folyamat (3. táblázat), mert a többi város repülőtérének kisebb volumenű forgalma valamivel még gyorsabban növekszik.

3. táblázat

A légi közlekedésben kiemelkedő első 10 világváros részesedése a világ teljes légi utasforgalmából (nemzetközi és belföldi együtt)

1978-ban		1989-ben		1995-ben		2000-ben	
Város	Utasszám millió fő	Város	Utasszám millió fő	Város	Utasszám millió fő	Város	Utasszám millió fő
Chicago	52,8	New York	75,8	London	83,2	London	106,6
New York	46,8	London	67,3	New York	77,6	New York	92,2
London	43,1	Chicago	59,1	Chicago	71,0	Tokió	83,8
Atlanta	36,6	Tokió	54,3	Tokió	70,0	Chicago	82,6
Los Angeles	32,8	Los Angeles	49,0	Los Angeles	60,0	Atlanta	80,2
Tokió	32,4	Párizs	48,1	Atlanta	57,7	Párizs	73,6
Dallas/Ft.W.	22,2	Dallas/Ft.W.	47,6	Dallas/Ft.W.	56,5	Los Angeles	72,4
San Francisco	21,5	Atlanta	43,3	Párizs	55,0	Dallas/Ft.W.	60,7
Párizs	20,8	San Francisco	29,9	Frankfurt	38,0	Frankfurt	49,4
Miami	16,5	Denver	27,6	San Francisco	36,2	San Francisco	41,1
<i>A 10 város összesen:</i>	324,8		502,0		605,2		742,6

ICAO ORSZÁGOK ÖSSZ.: 1.214,5
A 10 VÁROS ARÁNYA 26,7 %

1,912,8 MILLIÓ FŐ
26,2%

2.368,2 MILLIÓ FŐ
25,6%

3.450,0 MILLIÓ FŐ
21,5%

A fajlagos teljes utasszám mennyisége érzékelteti a légi közlekedés szerepét az adott városrégió életében, de a globális gazdasági pozíció szempontjából megszemenő következtetésekre e mutató sem alkalmas. Már a vetítési alappal szemben is kételyek támadhatnak a városrégiók (feltételezhetően nem egységes szempontok szerinti) lehatárolásával, ezáltal a kimutatott népességszámok összehasonlíthatóságával kapcsolatban.

Számításaink szerint *a legnagyobb fajlagos forgalom a világvárosok közül a népességszám tekintetében csak harmadik (agglomerációjukkal együtt max. 4 milliós) kategóriájába tartozó amerikai nagyvárosokra jellemzők.* Ezek az Egyesült Államok gazdasági életében az új, tudásalapú tevékenységek kibontakozásával az utóbbi évtizedekben teljesítményükkel kiemelkedő *innovatív városok:*

- Atlanta a 80 ezer főt foglalkoztató Delta mamut és több kisebb légitársaság, valamint országos helyfoglalási rendszer, a CNN TV-társaság, a Coca Cola világcég, nagy távközlési szolgáltatók, országos jelentőségű bankok központja, iparából pedig az autó-, a repülőgépgyártás és más high tech iparok emelkednek ki. Infrastruktúrájának kiépítettségét az 1996. évi nyári olimpiai játékok tesztelték;
- Las Vegas nemcsak az USA, de a világ legnagyobb szórakoztató ipari központja, amely felfutását jórészt a maffia befektetéseinek köszönheti. Funkcionális monostruktúráját alig bontják meg más tevékenységek (bankok, katonai légi bázis);
- Denver a Közép-nyugat legnagyobb vasúti és autópálya csomópontjaként számos szövetségi állami polgári és katonai intézmény központja, ahol hadfelszerelési és úrhajózási berendezések gyártása is folyik;

- Dallas / Ft. Worth az USA leggyorsabban növekvő, minden tekintetben legmodernebb struktúrájú nagyvárosa, az ország vezető bankjai közül többnek (Republic Nat. Bank, First Nat. Bank, Dallas) a központja, elektronikai, hadiipari, informatikai, úripari óriásvállalatok (Texas Instruments, L.T. Fought Co. stb.) székhelye;
- a félsivatagi / szubtrópusi Phoenix elsősorban idegenforgalmi/üdülöhely központ, de jelentős csúcstechnológiájú iparok (repülőgépgyártás, mikroelektronika) is jelen vannak;
- Minneapolis / St. Paul vasúti-belvízi közlekedési csomópontként és mezőgazdasági ipari koncentrációként emelkedett fel a nagyvárosok közé, de a hagyományos gazdasági struktúrát újabban a számítógépipar masszív jelenléte már átalakította;
- Houston (Dallas mellett) a Dél másik különleges gyorsasággal fejlődő városa, amely a hagyományos, de élenjáró technológiával működő iparoknak köszönhetette első felvirágzását, az új keletű prosperitása pedig már a különleges K+F tevékenységekkel, mint pl. a tengerkutatással is összefügg;
- St. Louis, a Mississippi legnagyobb kikötőjével, a térség legnagyobb vasúti és közúti csomópontjával értékesíti kiváló közlekedési helyzetét. Gazdaságából a repülőgép és űrkutatási eszköz gyártás emelkedik ki értékben, míg szellemi potenciálját 3 egyetem, több főiskola alapozza meg;
- Miami az Egyesült Államok legnagyobb szubtrópusi üdülöhely tömörülése és a világ legtöbb üdülöhajó járatának kikötője, de egyben az ország legjelentősebb pénzügyi központjai közé is tartozik. Fort Lauderdalevel együtt agglomerációjának népességszáma 3,5 millió fő;

- Orlando a tágabb értelemben vett agglomerációjával együtt ugyan csak 800 ezer lakost számlál, azonban az egész világon egyedülálló méretű légi forgalmat indukál. Funkcionális alapját kevésbé a térség híres, USA viszonylatban legnagyobb déligyümölcs termelése és fejlődő elektronikai ipara képezi, mint inkább a napfényövezeti tömeges üdüléssel és nem utolsó sorban a közeli Cap Canarevel úrrepülőtér, továbbá hadi légi bázis által keltett légi forgalom;

- Seattle az ország egyik legmodernebb gazdasági struktúrájú nagyvárosa, a Boeing művek központja, ahol a műszakilag legigényesebb légi járművek tervezése és összeszerelése folyik. Az USA törzsterületét Alaszkával összekötő légi utak és tengeri hajózási járatok hagyományos végpontja és kapuvárosa.

Az előbbi városok átlagos fajlagos légi forgalma meghaladja a legnagyobb és a nemzetközi közlekedésbe már valamivel, vagy éppen jobban bekapcsolódott következő amerikai városokét:

- határ menti fekvése ellenére Chicagóban van a Föld legnagyobb vasúti csomópontja és legforgalmasabb belvízi kikötője, de az Egyesült Államok legnagyobb belföldi légi forgalmi központja is. A hagyományos közlekedési ágak Amerika legnagyobb élelmiszeripari és más konvencionális (nehéz) ipari koncentrációját szolgálták ki. E városrégió mai gazdasági szerkezet;
- San Francisco a Távol-Kelettel való kapcsolattartásban jeleskedik.
- *A nemzetközi forgalom aránya és méretei*

Önmagában az összes utasszám nem igazán informatív a világvárosi rang megítéléséhez.

Észak-Amerikában, ahol a belföldi távolsági közlekedés túlnyomó része repülőgépekkel történik, a legnagyobb városok repülőterei 90%-ot jóval meghaladó arányban

az országon belüli közlekedésre rendezkedtek be, de még a keleti és nyugati part két városóriása, New York és Los Angeles óriási forgalmából sem éri el a 25%-os részarányt a külföldi kapcsolatokat indikáló nemzetközi utasok aránya. A Távol-Kelet nagyvárosai közül viszont a „városállamok” (Szingapúr és – Kínához csatlakozás ellenére még mindig meglehetősen önálló – Hongkong, Macao), a viszonylag kis területű Tajvan fővárosa, Tajpej repülőterei vagy zárólag, vagy túlnyomóan nemzetközi forgalmat bonyolítanak. Japán nagyvárosai közül csak a legjelentősebbekre (Tokió, Oszaka) jellemző a nemzetközi forgalom elsőbbsége, míg Kínában még a fővárosban is valamivel felülmúlja a belföldi a nemzetközi forgalmat, a többi nagyvárosban pedig egészen marginális súlya van a nemzetközi viszonylatúaknak.

A globális gazdaságban elfoglalt pozíció megbízhatóbb indikátorának tűnik a nemzetközi légi forgalom mérete, illetve a világváros ebbéli sorrend helye (1. táblázat). E téren a nyugat-európai nagyvárosok helyzete jóval előnyösebb az amerikaiaknál, de bizonyos mértékig még a távol-keleti metropoliszokkal szemben is rangosabb helyezést értek el. Viszont számos amerikai, ausztráliai és néhány távol-keleti nagy tőkeerejű város, annak ellenére, hogy transznacionális cégek működésének erősen exponált, a fizikai elérhetőségnek nem kedvező mondiál periférikus helyzetük miatt a hozzájuk viszonylag közeli globális városon keresztül tartják a személyes kapcsolatot a világgal és jobban kihasználják a telematika adta lehetőségeket a személyes jelenléttel való „takarékoskodáshoz.”

f) A repülőterek üzemelésének hatékonyságát befolyásoló tulajdonviszonyok

Az erősen centralizált irányítású, az országos és nemzetközi infrastruktúrát központi forrásokból létrehozó és fenntartó országokban

a közforgalmú repülőterek állami tulajdonban voltak és jobbra ma is abban vannak. E tulajdonformára az egyik legszélsőségesebb példát Japán nyújtja.

A legtöbb országban azonban részben az állami források szükségessége, de méginkább az állami tulajdon alacsonyabb hatékonyságának megismerése okán a vegyes és a magántulajdon a jellemző.

Németországban a legtöbb közhasználatú repülőteret több tulajdonos tőkéjéből létesítették. A legnagyobb repülőterek tulajdonából a Szövetségi Állam is részesedik a magántőke mellett. A legnagyobb német repülőtér, Frankfurt tulajdonjogi viszonyainak különlegessége, hogy abban a távoli Hamburg – a német repülőgépipar központjának – részese a legnagyobb.

A nemzeti („zászlós”) légitársaságok tulajdonában ma már kevés esetben maradtak meg a legnagyobb (pl. fővárosi) repülőterek. Ezek közé tartozik Hollandiában az amszterdami. A Schipholi Repülőtér Társaság a KLM tulajdona. (E tőkeerős társaság megszerezte a Bécs-Schwechat repülőtér részvényeinek 20%-át, ami hozzásegítette a KLM-et ahhoz, hogy Schwechaton rendezze be európai hálózatának második fő hubját.) A holland vidéki repülőterek többsége (Maastricht, Eindhoven, Groningen) vegyes (állami, tartományi, városi, kereskedelmi kamarai) tulajdonban van.

g) Metropoliszok vagy vidéki városok légi közlekedésének fejlesztése? (A repülőtér hálózatfejlesztési politika dilemmái Japán példáján)

Még a legfejlettebb kis országokban is a nemzetközi (főként interkontinentális) légi forgalmat általában egy nagy („központi”) repülőtér bonyolítja, amelynek „árnyékában” nem képes kibontakozni, hasonló kapacitásúvá fejlődni még a gazdaságilag különleges jelentőségű másik kifejezetten nagyváros. Így pl. Hollandia

nemzetközi légi kapcsolatait Amszterdam realizálja, ezért a mindössze 70 km-re levő kikötőóriás, Rotterdam repülőtere nagyságrenddel kisebb, profilja jobbra a speciális áruszállításra szorítkozik, ahogyan Belgiumban Antwerpennek is jelentéktelen a repülőtere, miután a brüsszeli fejlesztették fel (többek között a NATO központja és több EU intézmény kiszolgálása okán) központi, az egész országot kiszolgáló nemzetközi repülőtérre.

Jóval kiegyensúlyozottabb, decentralizáltabb a repülőtér állomány területi megjelenése jó néhány nagy területű fejlett országban, így elsősorban az Egyesült Államokban, Németországban, Ausztráliában, míg egyesekre a főváros túlsúlya jellemző (Franciaország, Egyesült Királyság, Spanyolország stb.) Japán az utóbbi típus szélsőséges példáját testesíti meg, ahol feszültség támadt a repülőtér-hálózat fejlesztés politikai törekvései és a tényleges igények között.

Japán repülőtér hálózat sajátosságainak alakításában a természeti és regionális gazdasági adottságok mellett különlegesen jelentős szerepe volt (és van) az ország légi közlekedési politikáját alakító erőknél (a politikusok, minisztériumi főtisztviselők és üzletemberek alkotta ún. „vasháromszögnek”). A szigetország regionális fejlődésében nagyfokú egyenlőtlenség mutatkozott meg az utóbbi fél évszázadban. A fősziget, Honshu Csendes-óceáni régióiban (Tokió, Oszaka és Nagoja konurbációban) nemcsak a népesség, hanem a gazdaság is igen nagy mértékben összpontosult. Ezen belül kiugró mértékű volt a főváros *Tokio térségében végbement koncentráció*, amelynek alapján a japán geográfia egyfajta egypólusú koncentrációról beszél.

Japán repülőtér hálózatának fejlesztése a tényleges regionális fejlődéssel és az abból adódó légi közlekedési igényekkel összevetve meglehetősen ellentmondásosan fejlődött. A menetrendszerű járatok

közlekedésére berendezett, meglehetősen sűrű (a Ryukyu szigetekkel együtt összesen 93 tagból álló) repülőtér hálózat 267 várospár között teszi lehetővé a rendszeres légi közlekedést, összességében viszonylag egyenletes területi megoszlást mutat. (Közülük 21 nemzetközi menetrendszerű forgalmat is bonyolít.) A repülőtér mint légi közlekedési potenciál aránylag egyenletes területi megoszlásával szemben a forgalom (különösen a nemzetközi) viszont aránytalan mértékben összpontosul a két világvárosban, Tokióban és Oszakában. A belföldi utasforgalom mintegy 83%-a e két metropolisz összesen 3 mega repülőtérén (Haneda, Itami, Kansai) összpontosul, amelyekhez képest már nagyságrenddel kisebb forgalmat bonyolít Nagoja, valamint a Kjusu-szigeti Fukuoka és a Hokkaido-szigeti Szapporo. Miközben a japán repülőtéri forgalmat már ma is egypólusú koncentráció jellemzi, a repülőtér hálózat fejlesztése nem a valódi forgalmi igényeknek megfelelően történt, ugyanis - túl sok energiát és pénzt fordított a japán állam a vidéki regionális repülőtér hálózat fejlesztésére, miközben - a rendkívül koncentrált légi forgalmi igényeket nem volt képes követni a világvárosok, főként a főváros repülőtéri kapacitásának fejlesztésekor. Ezért attól tartanak, hogy Tokió elveszítheti a nemzetközi városok hierarchiájában elfoglalt helyét, mert az elégtelen repülőgép fogadókészsége okán az üzleti és pénzügyi szolgáltatók áthelyezik központjaikat a versenyképes ázsiai világvárosokba. A számos tekintetben globális város rangot élvező Tokió még adós a hatékony, nagy kapacitású, a világot behálózó légi közlekedési infrastruktúra megteremtésével.

A mai repülőtéri kapacitás területi megoszlása a központi hatalom törekvéseinek lenyomata. Állami forrásokból (amelyet csak kisebb hányadban egészítettek ki önkormányzati és privát forrásokkal) a regionális különbségek mérséklése érdekében a *hangsúlyt a vidéki/regionális repülőtér hálózat kialakítására fektették*. Ugyan 1985-ben meghirdették a légi közlekedés fokozatos liberalizációjának politikáját, e téren inkább csak szimbolikus, mintsem érdemi lépések történtek. Oly annyira, hogy a repülőterek privatizációja még meg sem kezdődött, miközben a légitársaságoknak még mindig a szaktárca engedélyére van szükségük mind az új belföldi, mind a nemzetközi szolgáltatások megkezdéséhez, új vonalak nyitásához. A deregulációtól és magánosítástól várható, hogy a tényleges területi keresletszerkezetnek megfelelő Tokió és részben Oszaka súlyát még jobban növelő kapacitás-szerkezet alakul ki. Ez a folyamat azonban nyilvánvalóan elősegíti az országon belüli regionális különbségek további elmélyülését. (Ha megfelelő kapacitásra tesz szert Tokió és Oszaka, akkor a kényszerből vidéki repülőtereken bonyolódó nemzetközi – esetenként interkontinentális – légi forgalom egy része átterelődik a világvárosokba.)

A repülőterek és városaik fejlesztésének összehangolása ma azért elégtelen, mert a repülőtér tervezés a tokiói szakminisztérium hatáskörébe tartozik, míg a várostervezés a helyi önkormányzatok feladata. Ez volt az oka annak, hogy a regionális repülőterek fejlesztése olyan pénzeszközöket, beruházási forrásokat vont el, amelyeket a metropoliszokban sokkal hatékonyabban lehetett volna befektetni.

Irodalom

- ABC World Airways Guide, New York, 2001.
- Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe, ..Asian, ...America, ...Africa, ...Australia. 1980–2000. United Nations, Geneve, 2002. november 7.
- Erdősi F.: A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedéspolitikai. I–II. kötet, MALÉV, Budapest, 1998. 421 p.
- Friedman, J.: Where we stand: a decade of world city research. In: Knox, P.L. – Taylor, P.J. (eds.): World Cities in a World-System. Cambridge University Press, Cambridge, 1995, pp. 21–47.
- Feldhoff, T.: Japan's regional airports: conflicting national, regional and local interests. – Journal of Transport Geography, 2002, 10. pp. 165–172.
- International Air Transport Association (IATA): Air Transport Statistics of the World 1980–2000. évi kötetei. Montreal/London, 1981–2001.
- International Civil Aviation Organization (ICAO): Civil Aviation Statistics of the World 1970–2000. évi kötetei. Geneve, 1970–2001.
- Kasper, D.: Deregulation and Globalization-Liberalizing International Trade in Air Services (II. kiadás). Cambridge, 2000.
- OECD International Air Transport. – The Challenges Ahead. Párizs, 1999.
- Shin, K.-H. – Timberlake, M.: World cities in Asia: cliques, centrality and connectedness. Urban Studies, 2000, 12. pp. 2257–2285.
- Shearman, P.: Air Transport – Strategic Issues in Planning and Development. – Pitman, London, 1998.
- Továbbá: az Interavia, Airport Business Management and Development, Airports International, Airline Business, Journal of Transport Economics and Policy, ICAO Journal, Journal of Transport Geography, Janes Airport Review, Deutsche Verkehrszeitung, Flight International, Geographische Rundschau, Internationales Verkehrswesen, Luftverkehr, The Avmark Aviation Economist c. folyóiratok kisebb közleményei.

Dr. Gergely Máté

LÉGI KÖZLEKEDÉS

A repülőtéri földi kiszolgálás

harmonizált jogi szabályozása

Bevezetés

A repülőtéri földi kiszolgálás, röviden földi kiszolgálás (ground handling) a légi járművek üzemelését előkészítő sokrétű és egymástól különböző tevékenységek összefoglaló elnevezése. Fogalmát a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2001. évi CIX. törvény iktatta a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvénybe (Lt.). Az Lt. 71. § 23. pontja szerint „földi kiszolgálás: a repülőtéren a repülőtér-használóknak nyújtott, külön jogszabályban meghatározott tevékenység”. A hivatkozott külön jogszabály a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről szóló 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelet (Rendelet), amely az Lt. vonatkozó 45. § (6) és (7) bekezdésével együtt 2003. július 1-én lép hatályba. Az új szabályozás célja a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacához való hozzáférésről szóló 96/67/EK tanácsi irányelv (Irányelv) harmonizációja, azaz a liberalizált földi kiszolgálási piac megteremtése.

1. A földi kiszolgálási tevékenységek

Mint említettük, a földi kiszolgálás olyan tevékenységeket jelöl, amelyek szorosan a légi közlekedési tevékenységhez kapcsolódnak. azt segítik készítik elő, de nem minősülnek légi

közlekedési tevékenységnek. Ilyen az utasok, a poggyász, az áruk és a posta kezelése, a légi jármű tisztítása, jégtelenítése, üzemanyaggal való feltöltése, kisebb karbantartási és ellenőrzési feladatok, a fedélzeti ellátás biztosítása (catering), egyes biztonsági és adminisztrációs feladatok stb.

A földi kiszolgálás meghatározása során általában taxatív felsorolást alkalmaznak, amely tartalmazza a földi kiszolgálás körébe sorolt tevékenységeket.

A földi kiszolgálási tevékenységeket többféleképpen csoportosítjuk.

Attól függően, hogy a földi kiszolgálást saját részre vagy harmadik személy részére végzik, megkülönböztetjük a saját kiszolgálást (self-handling) és a harmadik személy részére végzett kiszolgálást (third party handling).

Ezen kívül megkülönböztetjük egyrészt az „air-side” szolgáltatásokat, amelyek alapvetően a légi jármű és a terminál között végzett tevékenységek, például az előtéri kiszolgálás (ramp handling), a poggyászkezelés vagy az üzemanyag- és kenőanyag-kezelés; másrészt a „land-side” szolgáltatásokat, amelyeket a terminálon belül vagy a különböző terminálok között nyújtanak. Utóbbi kategóriába tartozik az utaskezelés, a földi adminisztráció és felügyelet, a légi jármű karbantartása, a catering stb.

Az air-side és land-side szolgáltatások megkülönböztetése azért fontos, mert az air side szolgáltatások esetében általában jelentősebb hely- és kapacitáskorlátok állnak fenn, így ezeknél a liberalizáció korlátozottabb, míg a land-side szolgáltatások esetében az Irányelv elvileg teljes piacnyitást ír elő [1].

2. A légi közlekedés közösségi liberalizációja és a földi kiszolgálás

A földi kiszolgálás közösségi jogi szabályozása elválaszthatatlan a polgári légi közlekedés liberalizációjától, amely fokozatosan történt az 1990-es évek elején az Európai Közösségben, ahol 1993-ra kialakult a légi közlekedés egységes, szabad piaca (első, második és harmadik liberalizációs csomag) [2]. A liberalizáció azonban nem terjedt ki a közösségi repülőtereken történő földi kiszolgálásra, így a repülőtereket üzemeltető, legtöbbször állami tulajdonú vagy koncessziós társaságok monopolizálták a földi kiszolgálás piacát a repülőtereken, egyes esetekben pedig a nemzeti légitársasággal alkottak duopóliumot¹. Mivel a földi kiszolgálás jelentős tényező a légitársaságok üzemelési költségei között, a verseny hiánya a földi kiszolgálási piacon költségnövekedést okozott a nem privilegizált légitársaságoknak, ezen keresztül torzította a versenyt a légi közlekedési piacon, továbbá korlátozta a vállalkozás szabadságát.

¹ A Bizottság 82/91/EGK rendelete a földi kiszolgálással kapcsolatos megállapodásokat, döntéseket és egyeztetett gyakorlatot - meghatározott feltételek mellett - mentesítette a Római Szerződés 85. cikke (1) bekezdésének alkalmazása alól.

A közösségi fellépést megelőzően egyes tagállamokban versenyhatósági eljárások folytak bizonyos repülőterek földi kiszolgálási piacának vonatkozásában [3], és az Európai Bizottsághoz is érkeztek panaszok. A Bizottság a helyzet rendezésére az irányelv formájában történő szabályozást választotta, és kidolgozta, majd elfogadtatta a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacához való hozzáférésről szóló 96/67/EK tanácsi irányelvet. Mint említettük, ez képezi a hazai szabályozás alapját.

3. A jogharmonizációs kötelezettség tárgya, a 96/67/EK tanácsi irányelv

Az Irányelv fokozatos piacnyitást írt elő a tagállamok számára, ezt tükrözik a hatályra vonatkozó, meglehetősen bonyolult rendelkezések (1. cikk). Az átmeneti időszakok minden esetre a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezéséről szóló 7/2002. (L 28.) KöVIM rendelet hatályba lépése, azaz 2003. július 1 előtti véget érnek, továbbá hazánk nem kért derogációt az Irányelv vonatkozásában, így jogharmonizációs kötelezettségünk az Irányelvben előírt végső liberalizációs fázis megvalósítása.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az Irányelv hatálya nem terjed ki a saját kiszolgálás körében végzett air-side tevékenységek [7. cikk (2) bek.] esetében azokra a repülőterekre, amelyek éves utasforgalma az 1 milliót, illetve áruforgalma a 25 ezer tonnát, a harmadik fél részére végzett valamennyi tevékenység esetében pedig azokra a repülőterekre, amelyek éves utasforgalma a 2 milliót, illetve áruforgalma az 50 ezer tonnát nem éri el. Ha csak az áruforgalom éri el a megadott küszöbértéket, a hatály nem terjed ki a kizárólag utasok számára nyújtott szolgáltatásokra [7. cikk (3) bek.]. Mint látni fogjuk, a Rendelet másképp közelíti meg a hatály kérdését.

Az Irányelv 2. cikke tartalmazza a legfontosabb fogalom meghatározásokat. A földi kiszolgálásnak minősülő tevékenységek listája az Irányelv mellékletében szerepel.

A 6. cikk rendelkezik a harmadik személy részére végzett földi kiszolgálás liberalizációjáról. Eszerint a land-side szolgáltatók nyújtása nem korlátozható, az air-side szolgáltatások nyújtására jogosult kiszolgálók száma azonban kategóriánként kettőre korlátozható, amelyek közül legalább az egyiknek függetlennek kell lennie a repülőtér üzemben tartójától és a domináns légitársaságtól. A repülőtér-használók részére biztosítani kell a kiszolgálók közötti szabad választás lehetőségét.

A saját kiszolgálásra (7. cikk) hasonló rendelkezések vonatkoznak, a saját kiszolgálásra jogosult repülőtér-használók száma az air-side tevékenységek esetében szintén kettőre korlátozható.

A 6-7. cikk szerinti korlátozások bevezetésével kapcsolatban az Irányelv nem ír elő kötelezettségeket a tagállamok számára, ezért azok jogszabállyal, hatósági rendelkezéssel vagy más módon is korlátozhatják a földi kiszolgálást az adott keretek között, indoklási kötelezettségük az Irányelv alapján nincs. Az EK további jogszabályait és az alapelveket azonban minden esetben be kell tartaniuk, ahogy ezt a 4. pontban kifejtjük.

Az említetteken felül a tagállamok a 9. cikk alapján további korlátozásokat is bevezethetnek, de ehhez az Európai Bizottság jóváhagyása szükséges. A jóváhagyást akkor adhatja meg a Bizottság, ha

- a hely- és kapacitáskorlátok kategóriánként pontosan megvannak jelölve, ténylegesen fennállnak, és csak az igénybe vehető szolgáltatások aránytalan csökkentésével lennének megszüntethetők;
- leküzdésükre intézkedési tervet dolgoztak ki;

- a korlátozások nem sértik az Irányelv célját, nem torzítják a versenyt, és időtartamuk nem hosszabb a szükségesnél.

A 9. cikk alapján történő korlátozások legfeljebb három évre megengedhetők, de időtartamuk meghosszabbítható [kivéve a 9. cikk (1) (b) bekezdés szerinti korlátozást].

Amennyiben a földi kiszolgálás a 6. cikk (2) bekezdése vagy a 9. cikk alapján korlátozott, a földi kiszolgálásra feljogosítottak kiválasztása a 11. cikk szigorú rendelkezései szerint történik. A kiválasztást a repülőtér üzemben tartója végzi, kivéve, ha maga is érdekelt a földi kiszolgálásban, utóbbi esetben egy független hatóság jár el. A kiválasztási eljárás nyilvános pályázat útján történik, továbbá konzultálni kell a Repülőtér-használók Bizottságával. A kiválasztás legfeljebb 7 évre történhet. Lényeges, hogy a repülőtér üzemben tartója alanyi jogon végezhet földi kiszolgálást, anélkül, hogy részt venne a kiválasztási eljárásban.

A 11. cikkel kapcsolatban megjegyezzük, hogy az csak a 6. cikk (2) bekezdése vagy a 9. cikk alapján történő korlátozások esetében alkalmazandó. Nem érthető, hogy a kiválasztási eljárás miért nem alkalmazható a 7. cikk (2) bekezdése szerinti esetre amikor a saját kiszolgálást korlátozzák.

Az infrastruktúrára vonatkozó 8. és a 16. cikk alapvető fontosságú a földi kiszolgálást végzők szempontjából. A 8. cikk lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy a földi kiszolgáláshoz szükséges bizonyos, gazdaságosan vagy egyáltalán nem megosztható repülőtéri létesítmények és berendezések működtetését a repülőtér üzemben tartója számára tartsák fenn, és használatukat kötelezővé tegyék a földi kiszolgálás során. A használat feltételekhez és természetesen díjfizetéshez köthető, de a feltételek nem lehetnek diszkriminatívak, nem korlátozhatják indokolatlanul az infrastruktúrához

való hozzáférést, és nem korlátozhatják vagy torzíthatják a versenyt a földi kiszolgálás piacán. A hozzáféréstről a 16. cikk külön rendelkezik, előírva a földi kiszolgáláshoz szükséges létesítmények és berendezések, továbbá a rendelkezésre álló hely megfelelő felosztását is. A 8. és a 16. cikk rendelkezéseinek tehát az a célja, hogy az Irányelvben előírt liberalizációt ne lehessen az infrastruktúrához való hozzáférés akadályozásával megghiúsítani vagy csökkenteni.

Az Irányelv S. cikke előírja, hogy létre kell hozni a Repülőtér-használók Bizottságát, amelynek konzultációs szerepe van a kiválasztás során, továbbá a 13. cikk alapján általánosabb értelemben is. Az Irányelv egyik hiányossága, hogy a konzultációs kötelezettség formális előírásán túl nem nyújt valódi jogokat és garanciákat a Repülőtér-használók Bizottságának, márpedig a (hatósági) korlátozások, a kiválasztás és az infrastruktúrával kapcsolatos kérdések hatékonyabb érdekérvényesítést tesznek szükségessé a légitársaságok számára.

A 4. cikk - szintén a verseny védelme érdekében - előírja a földi kiszolgálás és az egyéb üzleti tevékenység szigorú számviteli elkülönítését, továbbá a repülőtér üzemben tartója esetében tiltja a földi kiszolgálás és a repülőtér üzemeltetése közötti keresztfianszírozást.

A 14. cikk szerint a tagállamok hatósági engedélyhez köthetik a földi kiszolgálás végzését, de ezt csak hátrányos megkülönböztetés nélkül, a szabályozás tárgyához kapcsolódva, az Irányelvben meghatározott minimális szintű piaci liberalizáció tiszteletben tartásával tehetik, és csak meghatározott feltételektől tehetik függővé, úgymint pénzügyi teljesítőképesség, biztosítás, biztonsági, környezetvédelmi és szociális szempontok. Mint látni fogjuk, a hazai megoldás alkalmazza a hatósági engedélyezés intézményét, a követelmények azonban

kizárólag szakmai jellegűek. Pénzügyi, biztosítási és az Irányelv által lehetővé tett egyéb előírásokat a Rendelet nem tartalmaz.

Az EK a szabad verseny lehetővé tétele mellett láthatólag védeni kívánta a tagállami földi kiszolgáltatókat az erős nemzetközi versenytől. Egyrészt a 6. cikk (1) bekezdése lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy a harmadik személyeknek nyújtott földi kiszolgáltatást csak a közösségi székhelyű kiszolgáltatók számára tegyék lehetővé. Másrészt a 20. cikk („Viszonosság”) felhatalmazza a tagállamokat, hogy korlátozzák repülőtereiken a harmadik országban honos földi kiszolgáltatásra jogosultak tevékenységét, ha a harmadik országban diszkriminálják a tagállamokban honos földi kiszolgáltatásra jogosultakat. A tagállamok tehát nem csak saját, hanem egymás vállalkozásait is védelemben részesíthetik, magatartásukat összehangolhatják harmadik államokkal szemben. A kérdés érzékeny voltát mutatja ugyanakkor, hogy a Bizottság nem vállal ilyen szerepet, a 20. cikk alapján kizárólag tájékoztatni kell az említett intézkedésekről.

A viszonzásági rendelkezések jelenleg elsősorban azért lényegesek, mert hazánk a csatlakozásig harmadik országnak minősül.

4. További piacnyitás a Római Szerződés alapján?

Az Irányelvvel kapcsolatban megállapítható, hogy

- hatálya számos földi kiszolgáltatási tevékenység vonatkozásában nem terjed ki a kisebb repülőterekre, ezeken tehát nem kötelező a piacnyitás az Irányelv alapján;
- a piacnyítást több fokozatban, hosszú átmeneti időt engedve rendeli el;
- az előírt piacnyitás sem teljes: az Irányelv maga is tartalmaz a tagállami jogalkotás során alkalmazható korlátozási lehetőségeket, másrészt a Bizott-

ság további korlátozásokat is jóváhagyhat a tagállam kérésére.

Deselaers szerint [4] a Római Szerződés mint elsődleges közösségi jogforrás vonatkozó rendelkezései szerint az Irányelvben megállapított liberalizációs szint és ütem nem elégséges. A következő területeken lát ellentmondást:

- a Római Szerződés. 86. cikke alapján azokon a kisebb repülőtereken is kötelező lehet a piacnyitás, amelyek nem tartoznak az Irányelv hatálya alá, amennyiben a közös piac részének minősülnek;
 - a 86. cikk nem teszi lehetővé a land-side és az air-side szolgáltatások közötti, az Irányelv által alkalmazott megkülönböztetést, ezért az utóbbiak esetében sem korlátozható kettőre a kiszolgáltatók, illetve a saját kiszolgáltatást végzők száma;
 - a 86. cikk átmeneti időszakról nem rendelkezik, ezért az Irányelv szerinti fokozatos, hosszú liberalizációs folyamat erősen vitatható;
 - a 90 (1) cikk alapján nem csak a repülőtér üzemben tartója vagy valamely hatóság rendelkezése, hanem a tagállami jogszabályok sem korlátozhatják indokolatlanul a földi kiszolgáláshoz szükséges infrastruktúrához való hozzáférést (ezt az Irányelv 16. cikke valóban nem tiltja kifejezetten);
 - a földi kiszolgálás vonatkozásában nem lehet sikerrel hivatkozni a Római Szerződés 90 (2) cikkére (általános gazdasági érdek).
- Az előzőekben ismertetettek szerint a Római Szerződés alapján a földi kiszolgáltatási piac liberalizációjának ideje, köre és szintje módosítandó az Irányelvhez képest.
- Megjegyezzük, hogy az Irányelv 22. cikke előírja egy jelentés elkészítését 2001. december 31-ig az Irányelv alkalmazásáról és

esetleges módosításának szükségességéről. A jelentés nem készült el határidőre, az Irányelv módosítása mindazonáltal valószínűsíthető.

5. A hazai szabályozás a jogharmonizációt megelőzően

A jogharmonizációs célú új szabályozás előtt a légi közlekedésre vonatkozó joganyag nem tartalmazta a földi kiszolgálás szabályozását. Az Lt. és Vhr. csak kapcsolódó kérdésekről rendelkezett: a földi kiszolgálást végző szak személyzet képzésének engedélyhez kötése, a földi kiszolgáláshoz szükséges létesítmények építésének és üzemeltetésének a koncesszióköteles tevékenységek közé sorolása Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) esetében. Ezen kívül a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság működési feltételeiről és feladatairól szóló 12/1993. (V. 7.) KHVM rendelet az LRI által ellátható vállalkozási tevékenység körébe sorolta a földi kiszolgálást, a nemzeti légitársaságot azonban feljogosította saját földi kiszolgálásának elvégzésére „szerződés alapján”². (A saját kiszolgáláson kívül a Malév Rt. végzett és végez földi kiszolgálást számos légitársaság számára is.)

Ebben a szabályozási környezetben nem volt világos, hogy mi minősül egyáltalán földi kiszolgálásnak; a földi kiszolgálás légi közlekedéssel összefüggő tevékenység-e (mert ha igen, akkor a Lt. 22. §-a alapján gazdasági céllal csak engedély birtokában folytatható); és az LRI jogszabály által biztosított monopóliummal rendelkezik-e a BFNR-en a földi kiszolgálás végzésére, illetve e jog szerződéssel történő átengedése.

6. A harmonizált hazai szabályozás

A közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2001. évi CIX törvény módosította a Lt.-t, megteremve a földi -kiszolgálás törvényi szintű szabályozását. A módosítások, illetve új rendelkezések, amelyek 2002. január 1-én, kisebb részben 2002. július 1-én lépnek hatályba, a következők:

- a földi kiszolgálás légi közlekedéssel összefüggő tevékenységnek minősül;
- az Lt. 71. §-ába, a meghatározások közé a földi kiszolgálás definíciója is bekerült, igaz, azt külön jogszabály, a Rendelet tartalmazza az Irányelv szövegével egyezően;
- egyértelművé vált, hogy a földi kiszolgálás a BFNR-en nem koncesszióköteles tevékenység;
- a BFNR üzemen tartóját az általa üzemeltetett (koncesszióköteles) földi kiszolgáló létesítmények és berendezések használatára irányuló szerződéskötési kötelezettség terheli;
- felhatalmazás a földi kiszolgálást szabályozó rendelet megalkotására.

Az Lt. említett rendelkezéseinek megfelelően a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság megszüntetéséről és a Hungaro Control Magyar Légiforgalmi Szolgálat létrehozásáról szóló 45/2001. (XII. 20.) KöViM rendelet 1. § (4) bekezdésének c) pontja szerint a BFNR-en a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. üzemelteti az utasforgalmat kiszolgáló létesítményeket, valamint a poggyász, az üzem- és kenőanyag, az áruk és postai küldemények kezelésére szolgáló létesítményeket, amelyért a c) pont alapján díjat szed. Lényeges korláto-

zás, hogy a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Rt. e tevékenység gyakorlását nem engedheti át harmadik személynek [1. § (5) bek.]

A földi kiszolgálás részletes szabályait a Rendelet állapítja meg, amely egyrészt átülteti az Irányelv liberalizációs előírásait, másrészt kiegészíti ezeket az engedélyezés feltételeivel és az engedélyezési eljárás szabályaival. A jogalkotó ugyanis élt az Irányelv 14. cikke 1. bekezdésében biztosított lehetőséggel, és a földi kiszolgálást engedélyhez köti. Ez véleményünk szerint szükséges volt, tekintettel a földi kiszolgálás és a légi közlekedési tevékenység szoros kapcsolatára és az ebből eredő fokozott szakmai követelményekre a biztonságos üzemelés érdekében.

Az Irányelvtől eltérő, előre-mutató megoldása a hazai szabályozásnak, hogy a Rendelet hatálya a Magyar Köztársaság területén működő valamennyi kereskedelmi repülőtérre kiterjed, függetlenül azok forgalmától, tehát a teljes liberalizációt célozza. Más kérdés, hogy a BFNR - és csak a BFNR - esetében az Irányelv által lehetővé tett korlátozások alkalmazhatók. További lényeges különbség az Irányelvhez képest, hogy a bizottsági jóváhagyáshoz nem kötött korlátozások csak akkor vezethetők be, „ha a légi közlekedés biztonsága, illetve a rendelkezésre álló terület vagy kapacitás korlátai azt indokolják” (12. és 13. §). Korlátozásokat a légi közlekedési hatóság rendelhet el, a határozat ellen a szokásos jogorvoslati lehetőségek vehetők igénybe. Ezzel a jogalkotó részben elébe ment a 4. pontban említett, a Római Szerződés alkalmazásával felmerülő problémáknak, a lehető legszűkebb mértékre szorítva a verseny jogszabályi, illetve hatósági korlátozását.

Érdemes megvizsgálni az engedélyezés és a kiválasztás összefüggését. Az Irányelv 11. cikke alapján a harmadik fél részére földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatókat az ott leírt eljárás során kell kiválasztani, ha számukat az Irányelvnek megfelelően korlátozták. A Rendelet átveszi a kiválasztási eljárás szabályait, és a saját kiszolgálást végzők esetében is alkalmazni rendeli (18. §). Zavaró azonban, hogy a Rendelet 4. §-a szerint földi kiszolgálásra jogosító engedély annak a gazdálkodó szervezetnek adható, amely megfelel a Rendeletben meghatározott szakmai követelményeknek, továbbá kiválasztották. Kiválasztásra ugyanis csak abban az esetben kell, hogy sor kerüljön, ha a repülőtéren korlátozásokat vezet be a hatóság, így a kiválasztás nem általános feltétele az engedély kiadásának. Ha korlátozások vannak érvényben egyértelmű, hogy engedélyt csak az a gazdálkodó szervezet kaphat, amelyet előzetesen kiválasztottak. Az engedély kiadása során ugyanis valamennyi jogszabályi feltételt vizsgálni kell, és a kiválasztás adott esetben szintén feltételnek, de nem a minden esetben alkalmazandó szakmai feltételek egyikének, hanem egyéb, speciális feltételnek minősül.

Kérdés, hogy a kiválasztás során mennyiben kell, vizsgálni a jelentkező szakmai alkalmasságát. A 18. § (1) bekezdése az általános követelményeken (objektív, átlátható, diszkriminációtól mentes feltételek) túl a biztonság, a költséghatékonyság és a rendelkezésre álló kapacitás követelmé-

nyeit említi. A biztonság és a szakmai követelmények kétség kívül összefüggnek, mégsem egyértelmű, hogy csak olyan jelentkezőt szabadna kiválasztani, amely megfelel a szakmai követelményeknek, ellenkező esetben ugyanis nem kap engedélyt, és a kiválasztási eljárást előlről kell kezdeni. E szabályozás során a jogalkotót az vezérelhette, hogy a kiválasztást alapesetben a repülőtér üzemben tartója végzi, amely nem jogosult a jelöltek szakmai alkalmasságának vizsgálatára úgy, ahogy a hatóság.

A gyakorlatban problémát okozhat, hogy a Rendelet nem határozza meg a több rendelkezésben is alkalmazott „irányítás” és „tulajdonosi érdekeltég” fogalmát. Hiányosságként említhető, hogy a Rendelet 9. §-a tartalmazza ugyan az Irányelv által lehetővé tett viszonyossági szankciók alkalmazásának lehetőségét, mint a hazai érdekeltek védelmének eszközét, a szankciók azonban nem alkalmazhatók a saját kiszolgálás vonatkozásában. Így kérdéses lehet a hazai érdekeltek, különösen a nemzeti légitársaság hatékony védelme az esetleges külföldi diszkriminációval szemben.

Végül kiemelendő, hogy a földi kiszolgáló létesítményekhez és berendezésekhez való hozzáférés jogi alapjait az új szabályozás megteremti [Lt. 45. § (7) bek., Rendelet 17. §], a további lényeges kérdések részletes rendezése (díjak, kapacitás-felosztás stb.) azonban a repülőtér-rendben történik.

Összegzés

A repülőtéri földi kiszolgálás piaca 2003. július 1-től Magyarországon is megnyílik, amihez a hazai jogi szabályozás megfelelő kereteket biztosít. A csatlakozást követően jogi szabályozásunk és annak alkalmazása, különös tekintettel az esetleges korlátozásokra, az Irányelv mellett a teljes közösségi jog kontextusában ítéltető meg, és értékelését adott esetben az EK Bizottsága (és Bírósága) végzi majd. Ezért lényeges, hogy a hazai jogalkalmazók már a csatlakozást megelőzően is figyelemmel legyenek a földi kiszolgálás szabályozásának közösségi jogi összefüggéseire.

Irodalom

- [1] *Deselaers, Wolfgang*: Liberalisation of Ground Handling Services at Community Airports, in: AIR & Space LAW, VOL. XXI, NUMBER 6, 1996 pp. 260-266, lásd pp. 261-262
- [2] *Hamza Gábor*: Az EK légi fuvarozók engedélyezésére vonatkozó szabályozása és a magyar légi jog harmonizációja, in: Magyar Jog 7/97: 426-431.
- [3] *Padova, Roberto*: Deregulation and Competition of Ground Handling Services in EU Airports - An Italian Perspective. in: AIR & Space Law, VOL. XXII, NUMBER 4/5, 1997 pp. 201-202.
- [4] *Deselaers* i. m. pp. 264-266

† Dr. Papp Endre

FUVAROZÁSI JOG

Fordulatok a fuvarozó

felelősségében

Az új Polgári Törvénykönyv koncepciójának közzététele után, a széles körben kiadott felhívásra, a vélemények összegzése folyik. A következő lépés arra irányul, hogy az egyes területek érintett szakértői elemezzék a jelenlegi Ptk. előírásokat és tegyenek javaslatokat – a koncepcióban foglalt irányelvek alapján – annak módosítására. E széleskörű feladat keretén belül egy-egy részlet kiemelése is hasznos lehet.

A közlekedést érintő fejezetek közül a fuvarozás látszik leginkább érdeklődésre számottevőnek; ez a cikk ennek a témakörnek a keretén belül a felelősség szabályozásával kíván foglalkozni.

Egy kis elméleti megvilágítás

A kötelmi jog keretében kötött szerződések teljesítésének sarokpontja, hogy szerződésszegés esetében a károsultnak a követelését milyen szabályok rendezik.

Már a római jog is megkülönböztetett alanyi (deliktualis) és tárgyi (objektív) felelősségi változatot. Előbbi esetben azt terhelte a kártérítési kötelezettség, aki szándékos vagy gondatlan cselekedetével vagy mulasztásával okozott kárt, míg az ennél súlyosabb tárgyi felelősség – a felróhatóságot mellőzve – minden kárért felelt, aki a jogszabályban meghatározott feladatot vállalt. Ilyen felelősség terhelte a hajóst, a vendégfogadóst és az istállótulajdonost.

Különböző felelősségi rendszerek vannak, amelyek – a jogalkotó szándéka szerint – lényeges eltérést mutatnak. A büntetőjogi felelősség célja, hogy a büntetés az elkövetőt az okozott sérelmet meghaladóan sújtsa és ezzel má-

sokat is elrettentsen hasonló tettek elkövetésétől. A polgári jognál a felelősség nagysága olyan, hogy a kártérítés az okozott kár nagyságával azonos mértékű legyen, vagyis az eredeti helyzet visszaállítása, az egyensúly megteremtése a jogpolitikai cél.

A Kötelmi jog azt szabályozza, hogy a szerződő feleknek melyek a köteleességük, szerződésszegésnek mi tekinthető, amiért a kártévőnek felelősséget kell vállalnia.

A jogszabály pontosan megfogalmazza, hogy milyen okok mentesítik a kárt okozót a felelősség alól.

A felelősség szabályozásának fontos része a bizonyítási teher. Általános szabály, hogy mindenkinek azt kell bizonyítani, amit állít, illetve hogy kára van, azt ki okozta, és kártalanításként mit követel. A kárt okozónak bizonyítania kell, hogy őt megilleti a mentesség, és így ki tudja magát menteni.

A bizonyítási teher megfordítását szolgálja a vélelem intézménye. Jogszabály mondja ki, hogy pl. egyes mentességi okokra csak hivatkozni kell, és a károsultnak kell bizonyítania, hogy a kár ebből nem keletkezhetett.

A károsult mondja meg, hogy az eredeti állapot visszaállítását kívánja (ez a ritkább eset), vagy a kárának pénzbeli kielégítését kéri.

A kártérítés vonatkozhat a tényleges, közvetlen kárra és a bizonyított közvetett kárra (elmaradt haszon, termelés kiesésből eredő kár), üzletrontás ellenértéke vagy nem vagyoni kár, (pl. a károsultat érintő testi, lelki, érzelmi vagy egyéb személyi, illetve személyességi jogsértés miatti hátrány).

Előfordul, hogy a jogszabály maximálja, helyesebben limitálja a kártérítés összegét. A károsultat ez arra ösztönzi, hogy belső (értékbevallás, érdekebevallás), illetve külső biztosítás igénybevételel gondoskodjék.

Jelenlegi helyzet

Jelenleg az általános felelősségi szabály kimondja (Ptk. 339§): „Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.” Ez az alakzat az áru-fuvarozásban is érvényesül, ha nem áru- vagy késedelmi kárról van szó, pl. a fuvarlevélhez csatolt iratok elveszése, ideiglenes megőrzésre átvett áruk tárolása vagy fuvarozáshoz kapcsolódó egyéb szolgáltatások esetében.

A veszélyes üzemi felelősség: „Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.”

Mindkét változatnál teljes (közvetlen és közvetett) kár követelhető. A veszélyes üzem kimentése az elháríthatatlan külső ok bizonyítására szűkül. A közlekedés általában veszélyes üzemnek nyilvánul, tehát elméletileg itt ez a szigorú felelősségi mód érvényesül. Ezzel szemben a fuvarozó felelősségét a Ptk. vegyes változatban rendezi (500-503.§-ok). Egyrészt a veszélyes üzem felelősségi szabálya érvényesül, mert az áruban keletkezett káro-

kért a fuvarozó csak akkor mentesül, ha bizonyítja az elháríthatatlan külső okot, másrészt további négy mentességi oknál az alanyi felelősség szabályai érvényesülnek, mert a felróhatóság alapján viselik a kárt a fuvarozók. A négy mentességi ok: a küldemény belső tulajdonsága, a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága, a feladó által végzett berakás, illetve a címzett által végzett kirakás, végül ha a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.

Ezek a mentességi okok szinte lefedik azokat az eseteket, amelyek következtében árukár állhat elő; sőt, az utolsónak említett mentesség szinte feloleli a csomagolás és rakodás hibáját, az áru természeti minősége pedig – mint hogy ezt a fuvaroztatónak kell ismernie – meghatározza a csomagolás és a jármű milyenségét.

A jogszabály a négy mentességi oknál a vélelem intézményét alkalmazza, vagyis annak bizonyítását a fuvaroztatóra hárítja, hogy a kár ezekből az okokból nem származhatott. Ez súlyos teher a károsult számára, mert egyrészt bizonyítási ínségben van, hiszen általában nincs jelen a továbbítás során, másrészt negatívumot kell igazolnia.

Összevetve a különböző felelősségi változatokat, a gyakorlat azt mutatja, hogy a fuvarozó felelőssége a fuvarozó veszélyes üzemi jellegéhez viszonyítva igen enyhe.

Az évszázad során kialakult fuvarozói felelősség Ptk-beli szabályainak mélyek a gyökerei. A fuvarozó felelősségének szabályai az ipari forradalmat követő gőzmozdonyoknak a vasúti fuvarozásba való belépésével folyamatosan alakultak ki. Ekkor a vasút a kontinentális forgalomban monopol helyzetben volt, szolgáltatásai mintegy közüzemi jellegűek voltak, és legtöbb európai országban állami vállalként működtek. Ezek a körülmények arra terelték

a jogszabályokat, hogy enyhítsék a vasút felelősségét. Jól mutatja ezt az 1875. évi Kereskedelmi törvény, amely a fuvarozási ügylet szabályai mellett külön előírásokat állapított meg a „vaspályák” fuvarozására.

Előírta a törvény a fuvarozási szerződés megkötésének kötelezettségét, a szerződés kötésének „reálkontraktus” jellegét, vagyis, hogy a fuvarozási ügylet az áru és a fuvarlevél átadásával tekintendő megkötöttnek. A fuvarozó kárfelelőssége alól a már említett mentességi okok közé felvette a nyitott kocsiban való továbbítást és az élőállat fuvarozást is, és bevezette a vélelem intézményét, vagyis a bizonyítási teher fuvaroztatóra való áthárításának lehetőségét is.

A német minta alapján jöttek létre a hazai vasúti üzletszabályzatok. Így az 1938. évi 6810.M.E.sz. rendelet (VÜSZ), amely a felelősség ügyében átmenetileg eltér a Kereskedelmi törvénytől. A 97.§ szerint: „Az áru teljes vagy részleges elveszése vagy megsérülése esetében mentesül a vasút, ha bebizonyítja, hogy a kárt a rendelkezésre jogosultnak vétkessége vagy a vasút vétkességére vissza nem vezethető rendelkezése, vagy az árunak természetes minősége vagy erőhatalom okozta.” A bizonyítási teher csak az áru természeti minősége esetében fordul meg, amikor a jogosultnak kell bizonyítania, hogy „a vasút közegeinek mulasztásából vagy vétkességéből keletkezett a kár”. A VÜSZ vezeti be a kárösszeg korlátozását kg-onként 70 pengőre.

Ugyancsak 1928-ban jelent meg a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény (ÁNE), amely a mentességi okokat felsorolja: nyitott kocsiban fuvarozás, a csomagolás hiánya vagy hiányossága, a feladó és a címzett által végzett rakodás, az áru természetes minősége és az élő állatok fuvarozása. Valamennyi menteségnél a vélelem rendszere érvényesül, vagyis a fuvaroztatónak

kell bizonyítania, hogy a kár „nem azokból az okokból származott”. A kártérítés mértéke ez esetben kg-onként 50 frankot nem haladhatja meg.

Időközben az ÁNE több változtatáson ment keresztül és olyan jogszabály született, hogy az ÁNE változtatásait a hazai üzletszabályzat átvegye még akkor is, ha „a berni egyezmény a kereskedelmi törvénytől eltér”.

Az ÁNE utódja a COTIF Egyezmény, amelynek „B” függeléke az árufuvarozás (CIM) szabályait foglalja magában, amelyet az 1986. évi II. tvr. hozott nyilvánosságra. Időközben a CIM is módosult de a felelősség szabályai nem változtak. A felelősség az áru teljes vagy részleges elveszésére, sérülésére és a fuvarozási határidő túllépésére terjed ki. Mentességi esetek a Ptk-ban ismertetett okokon kívül: a nyitott kocsiban való fuvarozás, a feladó vagy a címzett által teljesített vám- és más hatósági eljárás, a fuvarozásból kizárt vagy feltételeken fuvarozható tárgyak hiányos megnevezése, vagy egyéb szabályok figyelmen kívül hagyása, élőállatok fuvarozása, vagy a kísérő mulasztása. A felsorolt okoknál a vélelem érvényesül, vagyis a jogosultnak kell bizonyítania, hogy a kár oka nem lehetett ezeknek a veszélyeknek egyike sem.

A kártérítés mértékét limitálták kg-ként 17 elszámolási egységre, amelynek mértékét időszakonként a Nemzetközi Valuta alap határozza meg.

A nemzetközi egyezmények nyomán a hazai vasúti szabályozások többszörös változtatáson mentek keresztül, de az árukárért való felelősség szabályait az 1959. évi Ptk. szerint határozták meg... Csupán annyi változtatás történt, hogy a mentességi okként első helyen felsorolt „vis maior” helyett a valamivel tágabb tartalmú „elháríthatatlan külső ok” lépett be. A jelenleg is érvényes 153/1996. (XII.15.) sz. a vasúti árufuvarozási szerződésekről

szóló Kormányrendelet már csak kiegészíti a Ptk. rendelkezéseit, tehát a felelősségre vonatkozó szabályokat érintetlenül hagyja.

A vasúti fuvarjog intézményét tükrözi a jelenlegi Ptk. Fuvarozás fejezete, annak ellenére, hogy ezek a szabályok nemcsak a vasútra hanem a közúti, a hajózási és légi fuvarozásra egyaránt érvényesek. Ennek oka az, hogy amikor az automobilizmus fejlődésével a közúti fuvarozás jogszabályi rendezése előtérbe került, a mintát a vasúti már életképesnek bizonyult szabályok szolgáltatták.

A 20. század elején színre lépő és mind jobban erősödő közúti fuvarozás alapvető szabályait a Kereskedelmi Törvény (V.cím Fuvarozási ügylet) alapozta meg. Később a közúti fuvarozás is a közhasznú vállalkozások keretében került, és az 1960-ban kiadott Gépjárműfuvarozási Szabályzat (GFSZ) már a Ptk. felelősségi szabályait vette át. Gyökeres változást az 1981-ben közzétett Áru fuvarozási Szerződésekről szóló MT rendelet (KÁSZ) hozott, amelynek keretében már nem a vasúti szabályzatok elvei kaptak helyet, hanem az új jogszabály igyekezett a közúti árutovábbítással együtt járó specifikus elemeket beépíteni (gépkocsi rendelkezésre bocsátás, bérlet stb.). A felelősség szabályai azonban a Ptk. alapján érvényesültek, itt változtatás nem történt.

A Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésekről szóló 1971. évi 3.sz. tvr a fuvarozó általános felelősségi szabályát a már ismert módon határozza meg: „A fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be, valamint felelős a késedelmes kiszolgáltatásért. A fuvarozó mentesül azonban a felelősség alól, ha az elvesztést, megsérülést vagy késedelmet a rendelkezésre jogosult vétkeisége, a fuvarozó vétkeiségeire vissza nem vezethető utasítása, az áru sajátos hibája,

vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el és amelynek következményeit nem állott módjában elhárítani.”

„Mentesül a fuvarozó a felelősség alól, ha nyitott és ponyvával nem fedett járművet használ, a csomagolás hiánya vagy hiányossága, az áru kezelése, felrakása, elhelyezése vagy lerakása, bizonyos áruk természete, árudarabok nem megfelelő megjelölése vagy élőállatok fuvarozása során keletkezett a kár.”

A fuvarozót terheli a bizonyítás az előző bekezdésben idézett esetek meglétében. Egyéb mentességi okoknál a vélelem intézménye érvényesül, de a rendelkezésre jogosult bizonyíthatja, hogy a kár a vélelmezett okok következtében nem keletkezhetett. A vélelmezett esetekben is bizonyítania kell a fuvarozónak, hogy a tőle elvárható gondosságot tanúsított a kár elhárítása érdekében.

A fuvarjog fejlődése a hajózás (különösen a tengerhajózás) területén a vasúti kontinentális fuvarjogtól eltérő szabályokat mutat. A római jusztiniuszi alapoktól az angolszász jogfejlődés markánsan elkanyarodott, és ez a felelősségi szabályokban is kimutatható. Pl. az 1931-ben közzétett „Brüsszeli Egyezmény” a fuvarozó mentességei közé sorolta „a hajóparancsnok, a tengerész, a kalauz vagy olyan személy ténye, gondatlansága hibáját, akit a fuvarozó hajózással vagy a hajó vezetésével megbízott”. Ezt a megszo-kott jogelvektől teljesen idegen szabályt az 1978-ban közzétett „Hamburgi Egyezmény” korrigálta. A hajózási felelősség körében új jogintézmény a közös hajókár, de ezek a sajátosságok a hazai hajózás felelősségi előírásaiban nem jelentkeznek.

A belföldi hajózás áru fuvarozási szabályozását 1957-ben egy KPM. rendelet szabályozta. Azóta több változtatáson ment át, de lényegében hatályban maradt; új jogszabályt helyette nem alkotak. A felelősségre vonatkozó elő-

írások teljesen megfelelnek a Ptk. rendelkezéseinek, tehát a bizonyítási teher megosztás és a vélelmek rendszere is változatlanul a Ptk. előírásai szerint alakul.

A kártérítés módjára és mértékére vonatkozó szabályok tekintetében sincs eltérés.

A belföldi légi áru fuvarozás átfogó szabályozása az 1965-ben kiadott kormányrendeletben történt [22/1965 (XI.14.)] és a fuvarozó kárfelelősségre vonatkozó rendelkezései teljesen a Ptk.-ban előírtakkal azonosak. A jogszabály több változtatás után 1999. évben új szöveggel Kormányrendeletként került közzétételre [26/1999.(II. 12.)]. A felelősségre vonatkozó előírásokat – elődjétől eltérően – nem ismételte meg, a jogszabály háttérében a Ptk. érvényesül, ehhez kiegészítést a jogszabály nem tesz.

A nemzetközi légi fuvarozást az 1929-ben Varsóban aláírt egyezmény tartalmazza, amelyet az 1955-ben Hágában aláírt jegyzőkönyvi módosítás egészít ki. Ez a jogszabály egyszerű szabályokat állapít meg a poggyász és az áruért való felelősségre: „A fuvarozó felelős a feladott poggyász és áru megsemmisülése, elveszése vagy megsérülése esetében bekövetkezett kárért, ha a kárt okozó esemény a légifuvarozás alatt történt.” „A fuvarozó nem felelős, ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása végett vagy hogy azokat lehetetlen volt megtenniük.”

Javaslat az új Ptk. felelősségi szabályozásához

Az új polgári törvénykönyv koncepciójának kötelmi jogi részében (negyedik könyv, harmadik rész 1.) kimondja „korszerűsíteni kell a fuvarozási szerződés szabályait, figyelemmel a Ptk. óta bekövetkezett változásokra (a nemzetközi egyezményekben már évtizedek óta jelen lévő) kódexbe illően általánosítható következ-

ményekre, pl. az un. multimodális fuvarozás követelményeire, a fuvarozáshoz kapcsolódó raktározás igényeire, a fuvarozót biztosító zálogjogra stb. Minta lehet a közelmúltban modernizált HGB-fuvarjog (407-452d§)."

Bár a koncepció a fuvarozásra vonatkozó korszerűsítésnél a felelősségről nem tesz említést, azért mégis figyelemmel kell lenni arra a lényeges változásra, amely szerint az általános felelősség szabályát az alanyi (deliktualis) alapról a tárgyi (objektis) alapra változtatja.

Ez a gyökeres módosítás szükségszerűen kihat a fuvarozó kárfelelősségére is. Előzőekben részletesen ismertettük, hogy jelenleg a fuvarozó eredetileg tárgyi alapon nyugvó felelőssége a kimentési okok és a vélelmek kiterjedt alkalmazása miatt eklektikussá vált, vegyesen jelent meg a tárgyi felelősség, mikor a fuvarozónak kellett bizonyítania az elháríthatatlan külső ok fennforgását, míg a többi mentességi oknál a vélelem alapján a fuvarozótára hárult annak bizonyítása, hogy a fuvarozó által, esetleg minden alap nélkül felvett ok miatt keletkezett a kár... Két módja van a jogosult védekezésének: vagy azt kell bizonyítania, hogy a kár a vélelmezett ok miatt nem keletkezhetett, vagy azt, hogy a kárt a fuvarozó okozta. Mind a kettőnek a bizonyítása igen kétséges, mert negatívumot kell bizonyítani, a pozitívumhoz pedig nem fér hozzá, hiszen a küldemény kikerül az őrizetéből.

Ezek a szabályok a piaci viszonyok közt nyújtott szolgáltatások idejében nehezen tarthatók, hiszen sérti a felek egyenjogúságának elvét. A probléma megoldásának nehézségét az húzza alá, hogy mindez szinte egy évszázad óta elfogadott, a nemzetközi fuvarozási szabályokba is beépült. Úgy tűnik, hogy ezt a helyzetet a fuvarozatók is elfogadják, mint ha ezen változtatni sem lehetne.

A koncepció szerint az általános felelősség szabálya, hogy „aki másnak jogellenesen kárt

okoz, köteles azt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól ha bizonyítja, hogy a kár az adott helyzetben elháríthatatlan volt”.

A Ptk. jelenleg a kimentési okokra a felróhatóságon nyugvó alanyi felelősségi elveket alkalmazza.

A koncepció sem veti el a felróható magatartáson nyugvó alanyi felelősség elvét, különösen a károsultnak felróható magatartásnak, az egyetemlegesen felelősök belső viszonylatában vagy a veszélyes üzemek egymással szembeni károkozása körében.

A fuvarozónak az árukárral kapcsolatos felelősségének megoldására a jelenlegi gazdasági körülmények mérlegelésével bizonyos változtatásra szükség van. Ennek két változata jöhet szóba.

Egyik változat szerint a fuvarozás veszélyes üzem, tehát a tárgyi felelősség szabályát kell alkalmazni. A fuvarozó az áru átvételétől a kiszolgáltatásig eltelt időben bekövetkezett kárt köteles megtéríteni, hacsak nem bizonyítja, hogy a kár elháríthatatlan külső okból keletkezett vagy a károsultnak felróható magatartására visszavezethető okból származott. Ha a kimentési okokat vesszük vizsgálat alá, kiindulhatunk abból, a fuvarozótól elvárható, hogy ismerje a feladott küldeményt, annak tulajdonságait. Ennek megfelelően választja meg a járművet (fedett, nyitott, speciális), csomagolja be az árut, rakja meg a járművet, illetve a küldeményt rakja ki. A fuvarozónak kell tudnia, hogy figyelemmel a továbbítási módokra, milyen igénybevétel jelent az a küldeményre nézve. Ennek megfelelően az üzletszabályokban, általános szerződési feltételekben szabja meg, milyen módon kell a küldeményt csomagolni, rakodni. A feladó a fuvarlevélben írja elő, hogy a fuvarozónak mit kell tennie a küldemény biztonságos kezelése terén.

Ha mindez megvan, akkor csak az a fontos, hogy az áru átvételét és kiszolgáltatását gondosan, közösen ellenőrizzék. Ha hi-

ányosságot, hibát észlelnek, akkor fenntartással kell élni, és ennek alapján vagy a hiányosságot meg kell szüntetni, vagy írásban rögzíteni azt, hogy annak következményeit a fél vállalja. Mindezek alapján a bizonyítás terhe arra hárul, aki erre hivatkozik.

A másik változat szerint a kimentési okokat és a vélelem jogintézményét fenntartva meg kell osztani a bizonyítás terhet a szerződő felek között. Ezt teszi a német HGB is. Az egyes mentességi okoknál a fuvarozónak bizonyítania kell, hogy a kár elhárítása érdekében mit tett, teljesítette-e a feladó kezelésre vonatkozó előírásait a berendezések kiválasztásánál és használatánál. A vélelmezett mentességi okra hivatkozást tehát meg kell indokolni.

Mindezekon túl meg kell fontolni, hogy a fuvarozó csak a tényleges kárt téríti-e és csak szándékos károkozásnál köteles teljes kártérítést fizetni. A nemzetközi szabályzatok a szándékoság mellett a gondatlanság esetére is kimondják a teljes kártérítési kötelezettséget.

Megfontolásra érdemes, hogy célszerű-e bevezetni a kártérítés mértékénél a kg-onkénti fizetendő összeget (limitet). Ezt több szabályzat alkalmazza párhuzamosan az érték- és érdekebevállás intézményével. Az is meggondolandó, hogy az érdekebevállás ne csak a fuvarozási határidőre, hanem az árukároknál a limitált összeg túllépésére is terjedjen ki. A fuvarozási határidő túllépése esetére a jelenlegi Ptk. a kötbért, míg a nemzetközi szabályzatok a kártérítést alkalmazzák, amely vagy a fuvardíjra vagy annak többszörösére terjed ki. (A CIM szerint a fuvardíj háromszorosa a határ.)

Összefoglalva megállapítható, az új Ptk.-nak feladata, hogy a fuvarozási fejezetében az áru fuvarozás kárfelelősségét a piactársadalomra épült gazdasági környezetben a szerződő felek egyenjogúságának elvi alapjára helyezze. Hasonló tanulmány készítése indokolt a szállítmányozó felelősségének rendezése terén is.

Vörös Zsuzsanna

VÁLLALATI STRATÉGIA

Egy vállalat stratégiájának

jellemzői

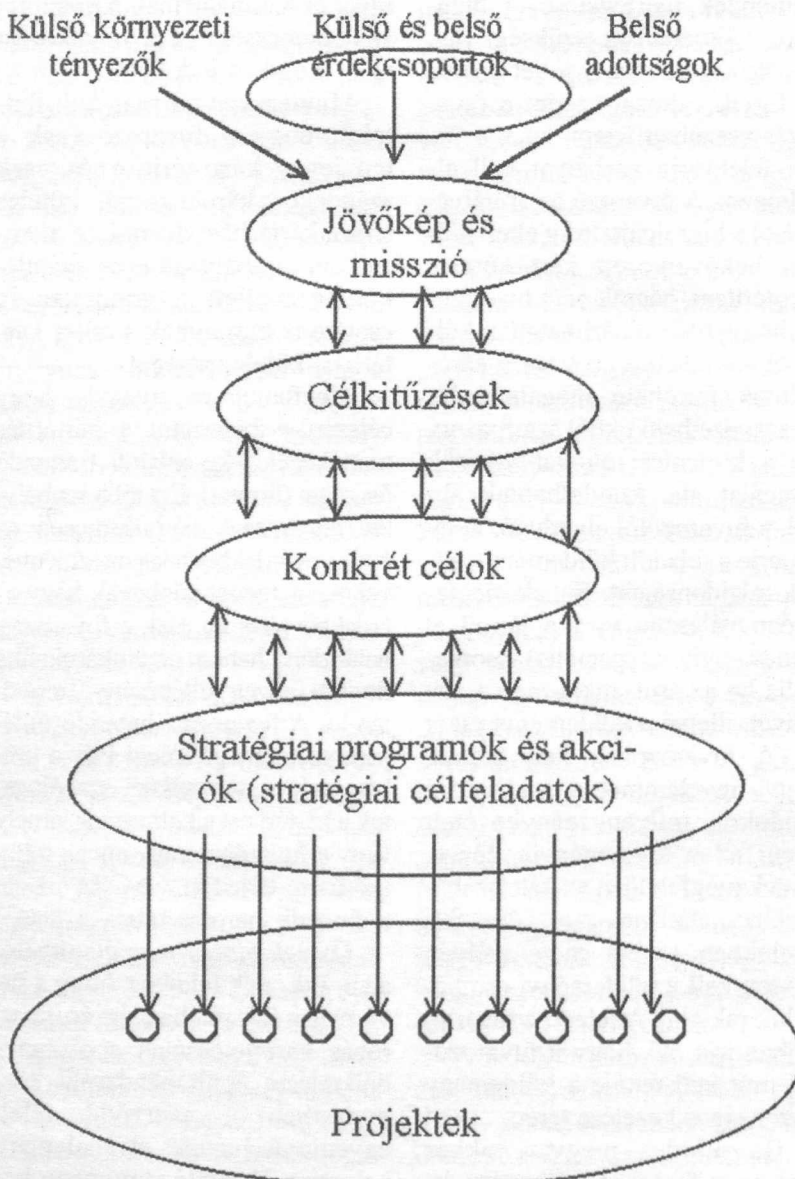
1. a. A vállalati stratégia definíciója.

A vállalatok, így a közlekedési vállalatok szervezeti stratégiája mint hierarchikusan felépülő rendszer a szervezet hosszú távú fejlődési pályáját jelöli ki olyan módon, hogy azt folyamatosan

hozzaigazítja a környezeti feltételekhez és azok várható változásaihoz (növeli a szervezet adaptivitását), valamint a szervezet belső adottságaihoz, miközben igyekszik mind kielégíteni, mind befolyásolni a külső és belső érdekcsoportok elvárásait. [4]

Megoldandó kérdések: (1. ábra)

- a külső környezet jelenlegi, illetve várható feltételeire és lehetőségeire alapozva, továbbá a vállalat belső adottságait alapul véve, milyen jövőbeli állapot kialakítása látszik célszerűnek a vállalat illetve egy divíziója számára;
 - milyen döntéseket kell hozni a kívánt jövőbeni állapot elérése érdekében;
 - milyen eszközökkel (erőforrásokkal, módszerekkel) realizálhatók a meghozott döntések.
- A stratégiai menedzsment feladatai a stratégia megalkotása során:
- stratégiai elemzések elvégzése, elvégztetése;
 - a stratégia megfogalmazása;
 - a megvalósítás feltételrendszerének kidolgozása.



1. ábra
A vállalati stratégia szintjei [4]

A vállalati stratégia készítésének célja és módja

A stratégia – lényegét tekintve – a környezet kihívásaira adott válasz. A környezetünk folyamatosan változik, szervezetünknek igazodni kell a változashoz. Ezért szükséges a stratégia megfogalmazása. A változó feltételek visszahatnak a stratégiára, annak módosítását teszik szükségessé.

A stratégia-alkotás iteratív folyamat. A feltárt meghatározó tényezők (célok, feltételek) ismeretében több stratégiai lehetőséget kell kidolgozni.

Ezeket elemezni és értékelni kell mind az érvényes jövőképek és misszióknak való megfelelés szempontjából, mind pedig a rendelkezésre álló illetve a megszerzhető erőforrások oldaláról.

Végül ki kell választani a követendő stratégiai irány(oka)t.

Egy divizionális felépítésű vállalatnál (amilyen a közlekedési vállalatok jelentős hányada) különböző vezetési szintek vannak, ezért a stratégia-alkotás a különböző szinteken eltérő módszerekkel, eltérő feltételekkel és különböző célokkal valósul meg:

- vállalati szinten a Vállalati Stratégia fogalmazza meg a célkitűzéseket;
- divízió-szinten található az üzleti stratégia, melyek önálló stratégiák, de a vállalati stratégia által determináltak;
- végül a funkcionális szinten a stratégiai az üzleti stratégia moduljait, részstratégiáit jelentik, természetesen szoros koordinációt feltételezve közöttük.

A vállalati stratégia megvalósításának feltételei és módja

A stratégia-alkotás fontos eleme a megvalósítás feltételrendszerének meghatározása, azaz:

- erőforrás-szükséglet megadása (költségkorlátok);
- időszükséglet definiálása (időkorlátok).

Ezen *alapfeltételeken* túl további feltételek biztosítása szükséges, úgymint:

- az akciók struktúráterve;
- az egyes akciók részletes időterve;
- az időtervekhez igazított erőforrás-allokációk;
- teljesítés-monitoring;
- szervezeti feltételek biztosítása;
- ösztönzőrendszerek kidolgozása stb.

A stratégia végrehajtása során folyamatosan követni kell a külső és belső környezet változásait, az érdekcsoportok igényeinek módosulását, és ennek megfelelően a stratégiát állandó karbantartásra és fejlesztésre kell utalni.

A stratégia megvalósításának eszköze a projektmenedzsment. (A stratégiai programok és akciók egyszeri, komplex feladatok teljesítését jelentik meghatározott idő- és költségkorlátok között, ez pedig a projekt.) [1]

1. b. Egy közlekedési vállalat üzleti stratégiáját meghatározó feltételek (2. ábra)

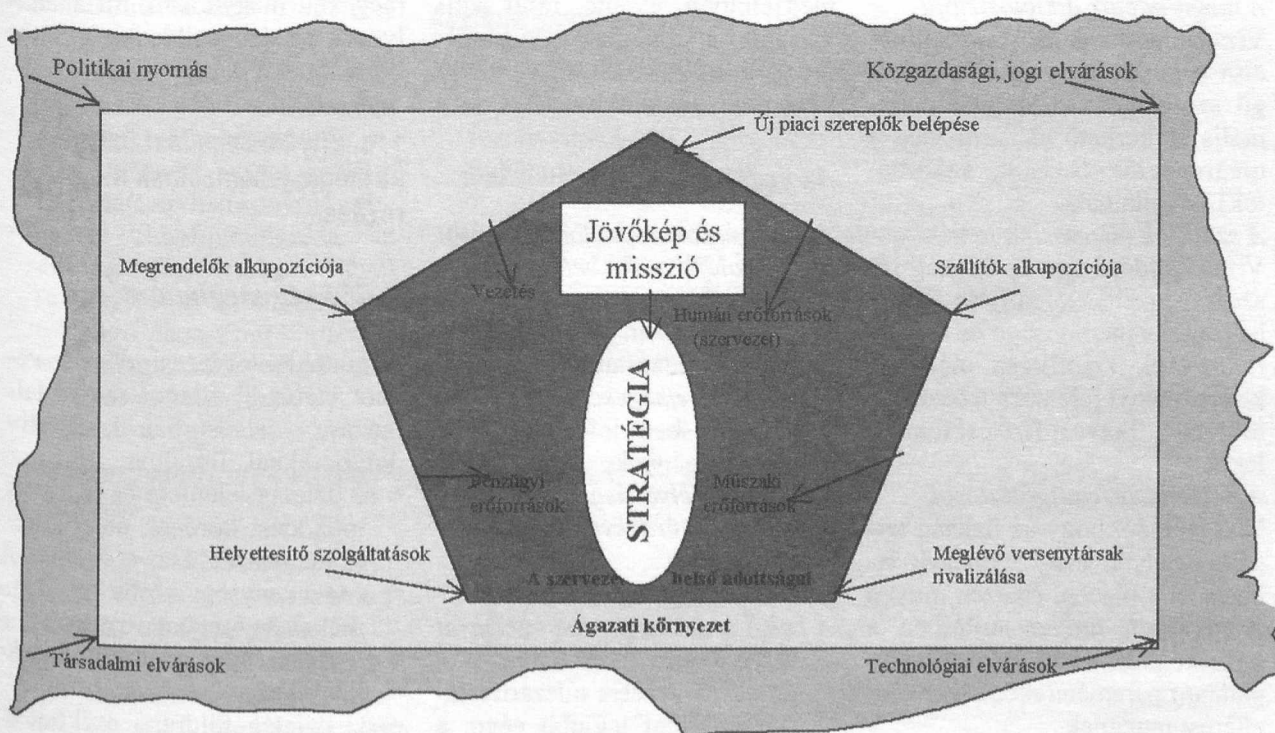
Makrokörnyezet

A gazdasági környezet

- a, infláció;
- b, recesszió vagy fellendülés jellege, mértéke;
- c, a gazdasági tevékenységek típusváltozásai, területi megoszlása;
- d, a fizetőképes kereslet alakulása, demográfiai statisztikák;
- e, pénzügyi pozíciók (hitellehetőségek, támogatások stb.);
- f, az állami szerepvállalás milyensége;
- g, nemzetközi gazdasági helyzetünk.

A politikai környezet

- a, a külpolitikai kapcsolatok milyensége;
- b, foglalkoztatás-politika;
- c, a regionális, területi és térségi fejlesztési elképzelések;
- d, a környezetgazdálkodási politika;
- e, a működtetőkével kapcsolatos politika;
- f, szociálpolitikai intézkedések.



2. ábra

Egy közlekedési vállalat üzleti stratégiáját meghatározó feltételek [4]

A jogi környezet

- a, EU- és nemzetközi előírások;
- b, a szállítást szabályozó törvények, rendeletek;
- c, a vállalat alapító okirata;
- d, a vállalat Ügyrendi Szabályzata;
- e, a vállalat Szervezeti és Működési Szabályzata.

A társadalmi elvárások

- a, minőségi garanciák nyújtása;
- b, a fejlesztéseknek a környezettel való összhangja;
- c, a fizetőképes kereslethez igazított árpolitika;
- d, teljeskörű tájékoztatás;
- e, hatékony visszacsatolás az értékesítési láncban.

A technológiai elvárások

- a, az európai technológiáknak megfelelő, korszerű termékek tervezése, előállítás;
- b, az európai technológiáknak megfelelő, korszerű értékesítés (benne az informatika lehetőségeinek alkalmazása);
- c, komplex logisztikai rendszerek működtetése a szállításra, terítésre, alkatrész – és anyagbiztosításra.

*Ágazati környezet**A megrendelők alkupozíciója*

Vizsgálódó a stratégia megalkotása során, hogy milyen minőségű szolgáltatásért milyen maximális ár kérhető el, amit még a megrendelők (utasok, szállítatók) felvállalnak.

A szállítók alkupozíciója

Vizsgálódó, hogy az üzletág részére végzett szolgáltatás illetve beszállítás mennyisége és a megrendelések stabilitása mekkora kedvezményt jelentsen a beszállító árban, illetve a fizetési feltételekben.

A helyettesítő szolgáltatások

Vizsgálódó, hogy az üzletág termékei helyett mely termékek érhetők el a piacon, és ezek milyen árfekvésben, milyen terítésben, a termékeinkhez képest mely szolgáltatott paraméterekben mekkora eltérést mutatnak.

A meglévő versenytársak rivalizálása

a, a nemzetközi környezet;

b, a belföldi piac (más közlekedési vállalatok).

Az új belépő versenytársak

Figyelembe kell venni, hogy

a, az új politikai helyzetben mely külföldi gyártók és ajánlatok jelenhetnek meg országunkban;

b, a folyamatosan szaporodó és megszűnő cégek piackutatása is indokolt.

Az üzletág belső adottságai és korlátai

1. Vezetés
2. Műszaki lehetőségek
3. Humán erőforrások
4. Pénzügyi lehetőségek

A stratégiakészítés elemeként évente el kell végezni az adottságokat és korlátokat meghatározó elemzéseket (az éves zárást követően). Ennek felelősei:

1. vezetés: humánpolitika, belső ellenőrzés;
2. műszaki lehetőségek: statisztikai elemzések, üzemeltetés;
3. humán erőforrások: humánpolitika, statisztikai elemzések, üzemeltetés;
4. pénzügyi lehetőségek: kontrolling, marketing.

Az elemzések eredményeinek megfelelően évente felül kell vizsgálni a stratégiát, és a körülmények változásait figyelembe véve módosítani kell azt.

*Az érdekcsoportok elvárásai**A külső érdekcsoportok elvárásai*

a, a tulajdonosok, befektetők elvárásai;

b, a vállalat stratégiája – követni kell a változásait;

c, piaci szövetségesek elvárásai – szerződésben lefektetett kölcsönös igények;

d, kamarák elvárásai;

e, fogyasztói érdekvédelem kívánásai;

f, hitelezők igényei.

A belső érdekcsoportok elvárásai

a, vezetők személyes ambíciói – az előző vezetés túlszárnyalása, a terület legjobb cége, a pénzügyi és szervezeti függetlenség növelése, az önmegvalósítás színtere;

b, munkatársak személyes elvárásai – humánpolitikai felmérések alapján évente meghatározandó (motivációelemzés);

c, a munkavállalói érdekképviseletek elvárásai – az érdekképviseleti szervek (Üzemi Tanács, Vállalati Érdekegyeztető Tanács, szakszervezetek) fogalmazzák meg.

Az érdekcsoportok elvárásainak hatása a stratégiára

Az érdekcsoportok elvárásai közül a tulajdonosok és a vállalat konszernszintű stratégiája meghatározók, az üzletági stratégiáját ezeknek alá kell rendelni. Kikerülni ezeket nem lehet, ha megvalósíthatatlan feltételeket tartalmaznak, akkor módosításukat el kell érni.

A belső érdekcsoportok, szövetségesek, kamarák, hitelezők elvárásait meg kell ismerni, és a stratégia készítésekor meg kell próbálni érvényesíteni azokat. Amennyiben nem sikerül a teljesítés, akkor tárgyalásokkal konszenzusra kell törekedni, illetve az érdekelt érdekcsoportoknak meg kell magyarázni, mi akadályozza az érdekeikkel ellentétes irányvonal tervezését.

1. c. Egy közlekedési üzletági stratégia jellemzőinek meghatározása.*A jövőkép meghatározása*

A stratégiai tervezési időszak végére elerendő állapot megfogalmazása - elsősorban kvalitatív definíciókkal. Tartalma:

= az üzletág jelenlegi és jövőbeli működési körének nagyvonalú meghatározása;

= a tevékenységi körbe eső termékskála meghatározása;

= a megcélzott piaci szegmensek kijelölése;

= az üzletág földrajzi működési területének behatárolása;

= vezető pozíció vagy jelentős versenyelőny elérésének módja.

A misszió meghatározása

Az üzletág által felvállalt és teljesítendő küldetés megfogalmazása – összhangban a vállalat missziójával.

Célkitűzések meghatározása (üzletági politika)

Az üzletági célrendszer plusz az ezekkel összefüggő üzleti magatartás konkrét kifejtése (fontos, hogy olyan stratégiai előnyre tegyenek szert, amely alapján előnybe kerülnek a versenytársakkal szemben, többletet nyújtanak a megrendelőknek, egyediek és utánozhatatlanok lesznek):

- = a célkitűzések hozzáférést biztosítsanak a fontos piaci területekhez és szegmensekhez;
- = jelentősen járuljanak hozzá, hogy a megrendelők érzékeljék a társaság szolgáltatásainak hasznosságát;
- = a versenytársak részére neheztse meg az utánzást.

A konkrét célok megfogalmazásának menete

- = a környezet elemzése;
- = a vállalati vezetők személyes céljainak elemzése;
- = döntési kritériumok megadása (a változatok közötti választás és a változások követésére) pl. nyereség, vagyoni állapot, eszköz-és munkaerő-hatékonyság, stb.;
- = célok megfogalmazása az előzőek figyelembevételével (az üzletágat a kiinduláskor jellemző paraméterek a tervezés időszakának végére milyen értékeket érjenek el).

Stratégiai programok és akciók kitézése

A célállapot elérésére kijelölt utak, a környezet változásaira adott válaszok összessége.

- = nyereséget javító stratégiák (piaci eladásokat serkentő akciók, termékek paramétereinek javítása, jobban szervezett szolgáltatási folyamatok, a disztribúció korszerűsítése);

- = meglévő működési területen új termékek, szolgáltatások;
- = a divízió összműködését javító stratégiák;
- = támogató jellegű üzleti stratégiák (belső vezetési infrastruktúra fejlesztése: pl. vezetői informatikai rendszerek fejlesztése, döntés-előkészítő rendszerek alkalmazása stb.)

A stratégiák közül választani kell. Ez az adottságok ismeretében a 3. ábra alapján lehetséges:

A középső sávban fontos a döntés-előkészítés szerepe, mert a választásnál nagyon sokszor csak a vezetői egyéni érdekeltség a meghatározó.

Ha a belső adottságok szűk keresztmetszethez vezetnek egy egyébként jó célnál, akkor érdemes akvizícióban is gondolkodni.

Időkorlátok definiálása a konkrét programokhoz

Célszerűen használható eszköz a hálótervezés, amely a költségtervezést és az erőforrások allokálását is támogatja (szoftvereszközzel is).

Költségkorlátok definiálása a konkrét programokhoz

Egyéb feltételek megadása
 = az időtervekhez igazított erőforrás-allokációk tervezése (hálótervezés);

- = teljesítés-monitoring (stratégiai kontrolling) tervezése;
- = szervezeti feltételek biztosítása,
- = ösztönző-rendszerek kidolgozása.

2. Az üzletág stratégiájának moduljai (a szervezeti felépítésnek megfelelően)

2. a. Értékesítési és marketing stratégia

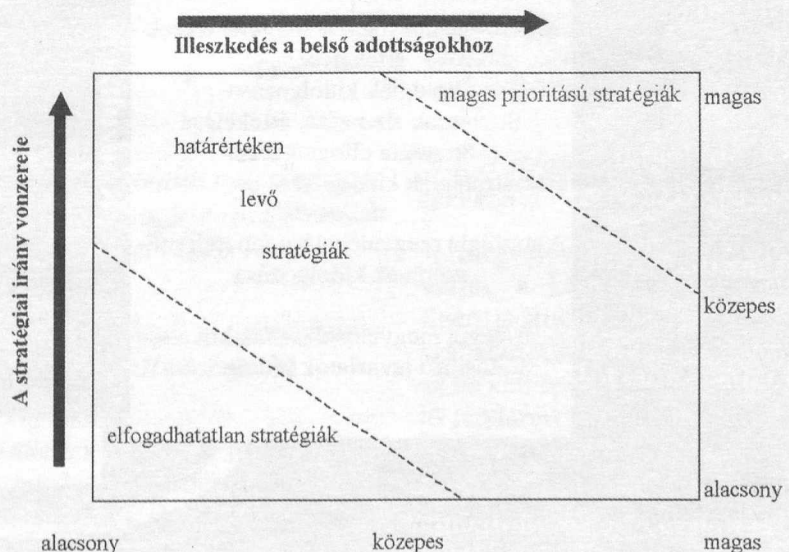
- Benne (fejezetek):
- marketingkutatói stratégia;
 - értékesítési stratégia;
 - szolgáltatás-fejlesztési stratégia;
 - termékfejlesztési stratégia;
 - kommunikációs és PR-stratégia;
 - árpolitika.

2. b. Termelési, szolgáltatási stratégia

- Benne (fejezetek):
- gyártási stratégia;
 - szolgáltatási stratégia;
 - technológia-fejlesztési stratégia;
 - informatikai stratégia.

2. c. Kontrolling stratégia

- Benne (fejezetek):
- gazdálkodási stratégia;
 - hitelstratégia;
 - vagyonpolitika.



3. ábra
 A lehetséges stratégiák közötti választás a kockázat elve alapján [2] [3]

2. d. Humánstratégia

Benne (fejezetek):

- létszám-gazdálkodási stratégia;
- szervezetstratégia;
- motivációpolitika;
- humánfejlesztési stratégia;
- védelmi ügyek.

3. Az üzletági stratégia kidolgozásának módszertana (4. ábra)

3. a. A jövőkép és a misszió meghatározása

Az üzletág meglévő értékeinek elemzése, és újak feltárása alapján – figyelembe véve a vállalat stratégiájában megtalálható konszern-szintű jövőképet és missziót – történhet a megfogalmazás. Javasolható a BSC (Business Score Card) – módszer alkalmazása.

3. b. A külső környezeti tényezők elemzése

A marketingkutatói stratégia alapján folyamatos elemzés szükséges az 1. b. fejezetben fel-

sorolt meghatározó körülmények vizsgálatára. A módszerek sokszínűek, a piackutatásban alkalmazott eszközöktől kezdve a statisztikák elemzéséig, a tartalom-elemzéstől az interjúkig, kérdőívekig sok minden elképzelhető. Célszerű az eszközöket és a módszereket az informatikai támogatottsággal rendelkezők közül választani.

Állítsuk fel az üzletág érdekhálóját! (A 1. táblázat egy közlekedési vállalat érdekhálója megalkotásánál kiindulási alapként használható.)

3. c. A belső adottságok feltárása (SWOT-elemzés)

Az egyes vizsgálatokat, elemzéseket évente legalább egyszer el kell végezni, de a szervezet változásai, termékváltás esetén a változást követően akkor, amikor a hatások már érezhetőek.

Az elemzés eredményeként határozzuk meg a tervezési rendszer jellemzőit: (2. táblázat)

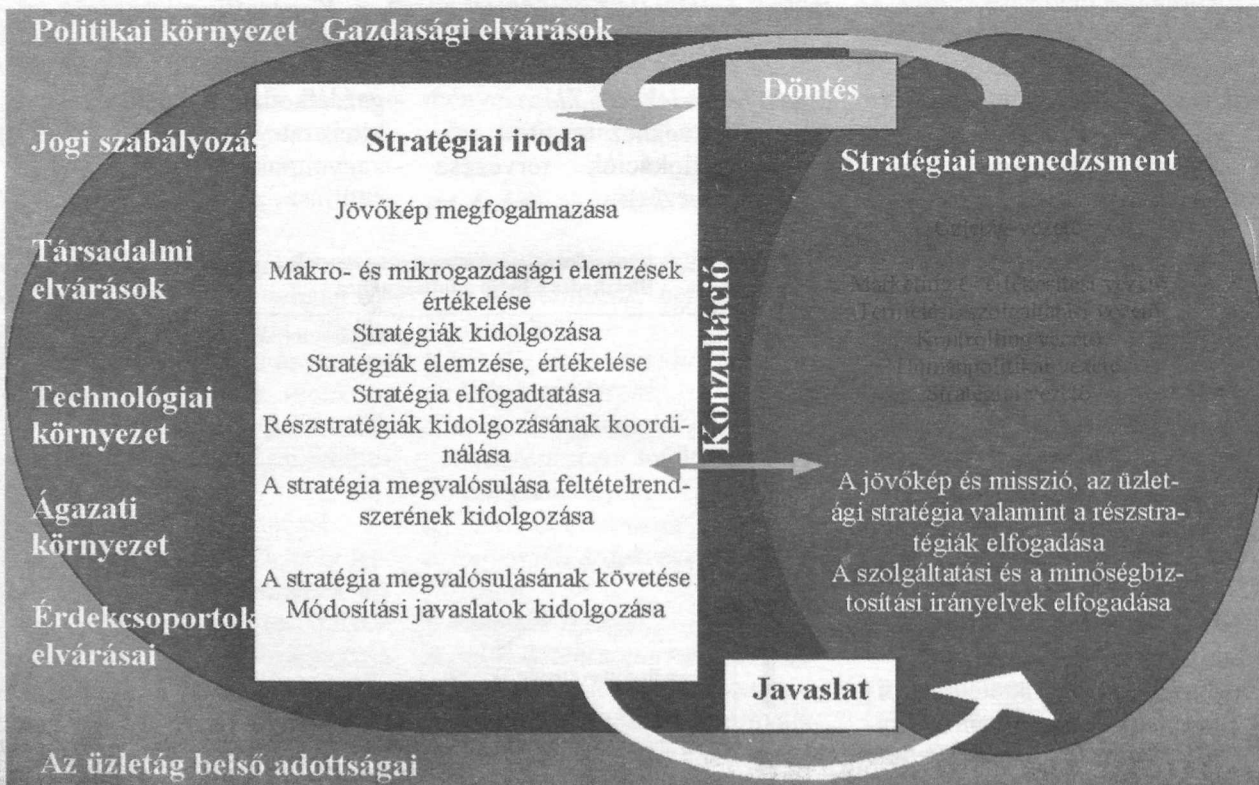
3. d. Az érdekcsoportok érdekvényesítő hatásának elemzése

A külső érdekcsoportok illetve a belső érdekcsoportok felvállalt igényei módosíthatják a stratégiai célokat. Ezért minden alkalommal, amikor új érdekek kerülnek be az üzletág elfogadott irányelvei közé, ezek hatását elemezni kell, s ha módosítják a célrendszert, akkor a változást végig kell vezetni a stratégián.

3. e. A célkitűzések megvalósíthatóságának elemzése

A célok megoldás-semlegesén kerülnek megfogalmazásra. Csak a lebontás során (a globáltól a részleteshez, absztraktól a konkrét felé) lesznek a konkrét megoldási variánsok feltárva és a legjobb megoldás kiválasztva.

A megvalósíthatósági tanulmány egy kissé felborítja ezt a menetet, amennyiben a kritikus célokhoz tartozó taktikai tervet, modelleket, választást a lehe-



4. ábra

A stratégia-alkotás résztvevői és feladataik [7]

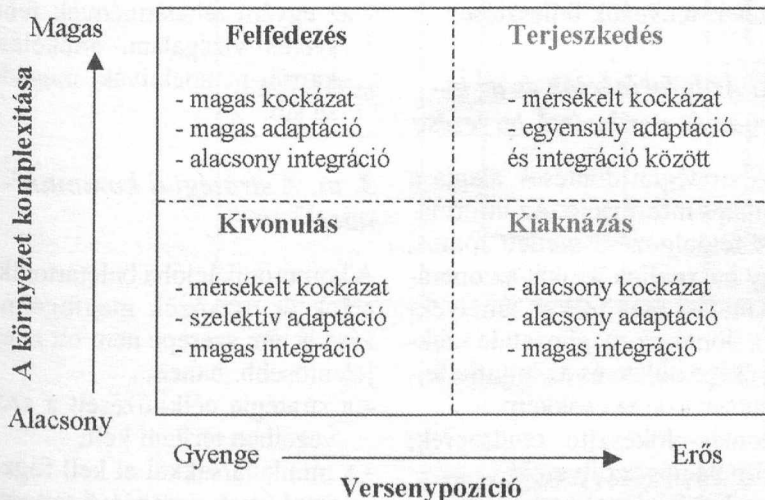
1. táblázat

Az üzletági érdekháló egy lehetséges kiinduló táblázata [2] [3]

Erő			
Érdek	Formális, szavazati	Gazdasági	Politikai
Tulajdonosi	Felügyelő Bizottság Igazgató Tanács Vállalati Érdekegyeztető Tanács		Volt részvényesek
Gazdasági	Munkatársak	Szállítók Hitelezők Megrendelők Szakszervezetek	Onkormányzatok Külföldi kormányok Érdekcsoportok Szakszervezetek
Befolyásolás	Parlament Kormány Minisztérium(ok) Kamarák	Minisztérium(ok) Szövetségek	Kormány Szakszervezetek Pártok

2. táblázat

A tervezési rendszer jellemzői [3]



Fontos! A tervek itt rövidebb határidejűek, a mérések, eltérések hamar feltárják a gondokat, a beavatkozás is eredményesebb.

3. i. Költségkorlátok definiálása a konkrét programokhoz

Célszerű külön stratégiai és külön operatív költségvetést készíteni (de nem kötelező). A szétválasztás eredményeként biztosabb, hogy a hosszú távú tervek megvalósítása nem úszik el a rövid távú feladatok megvalósításának erősebb igénye miatt. Szétválasztás esetén az ösztönző-rendszer működtetése is követhetőbb.

tőségek közül előre veszi, és ezek eredménye alapján egy tervjelenést készítve ezt fogadtatja el a stratégiai menedzsmenttel. Ezzel nem készítünk külön megvalósíthatósági tanulmányt, hanem csak egy későbbre tervezett munkafázist emelünk előbbre, és ennek a tervnek az elfogadása jelenti a megvalósíthatóságot.

3. f. A célkitűzések lebontása, konkrét célok megfogalmazása (taktikai tervezés)

3. g. A stratégiai célfeladatok megfogalmazása (programok és akciók tervezése)

3. h. Projektek megfogalmazása (operatív tervezés)

- Feladatok:
- műszaki kérdések tisztázása;
 - gazdasági kérdések tisztázása;
 - intézkedési tervek készítése;
 - szervezeti és személyi felelősök kijelölése;
 - határidők megadása.

3. j. A stratégiai kontrollig tervezése

A megvalósulás folyamatát zavarják a környezet változásai. Ezért a stratégia megvalósulását szabályozásként kell felfogni, azaz be kell építeni egy visszacsatoló rendszert, amely folyamatosan ellenőrzi a megvalósulás eredményeit, összehasonlítja a tervvel, és beavatkozik, amennyiben eltérést tapasztal (3. táblázat). Ennek a követési rendszernek a tervezés fázisában meg kell adni, hogy:

3. táblázat

Döntési pontok a stratégia-alkotás folyamatában [7]

	Vállalat-vezetés	Üzletág-vezető	Marketing és értékesítési vezető	Termelési, szolgáltatási vezető	Kontroll-vezető	Humánpolitikai vezető	Stratégiai vezető
Jövőkép és misszió		D	S	S	S	S	E
Célrendszer		D	S	S	S	S	E
Stratégiák		D	E	E	E	E	E
Akciók	S	D	E	E	E	E	E
Feltételrendszer			D	D	D	D	E
Követés			S	S	S	S	D
Módosítás		D	S	S	S	S	E
Leállítás	S	D	S	S	S	S	E

D: dönt; S: szakértői véleményt mond; E: előkészít; V: megvételre

- milyen időközökben;
- mely jellemzőket kell vizsgálni,
- milyen módszerrel;
- mekkora eltérést tekintünk relevánsnak;
- és ekkor kinek, hogyan kell beavatkozni a rendszerbe.

A mérések történhetnek a

- vállalati célok (javítás: szabályozókkal, tervmódosítással, új célok kitűzésével);
- a stratégiák (eltérés esetén beavatkozó intézkedések vagy leállítás) és
- az operatív tervezés (negatív visszacsatolással javítható) szintjén is.

Néhány fontos, mérhető és jellemző mutató:

- költségcsökkentés;
- átfutási idők optimalizálása;
- jobb szolgáltatási színvonal;
- a termelékenység növelése;
- pontos, jól előkészített információ a döntésekhez;
- minőségfejlesztés;
- jobb pénzügyi ellenőrzés;
- jobb jövedelmezőség;
- a szervezet működőképességének emelése;
- az alkalmazott technológiák korszerűsítése;
- jobb alkalmazotti motiváltság;
- az értékesítés növelése;
- piaci túlélés;
- üzleti veszteségek csökkentése;

- környezetvédelmi mutatók javulása;
- a piaci részesedés növekedése, a piacvezető pozíciója;
- közérdekű felelősség;
- emberi tényezők fejlesztése.

3. k. Az információk és az információs rendszerek tervezése

A jó stratégiai döntések alapja a tökéletes információ. Az információk feldolgozása mellett fontos, hogy használjuk azokat az operációkutatási eszközöket, amelyekkel a döntések meghozatala szakszerűsége nőhet, és az intuitív fejlesztések száma csökken:

- döntés-előkészítő rendszerek;
- szimulációs szoftverek;
- az adatbányászat eszközei.

3. l. Az ösztönzők és az érdekeltségi rendszer kidolgozása a stratégia megvalósításának sikere érdekében

A cél: az egyéni, rövid távú eredmény-centrikusság felváltása a távlatokban való gondolkodással minden stratégiai döntéshozatalban érdekelt vezetőnél.

- anyagi ösztönzés: pénz, de jobb a részvény (érdekeltebb a hosszabb eredményességben);

- nem anyagi jellegű ösztönzők: előléptetés, presztízs-jellegű juttatások (gépkocsi-használat, reprezentatív iroda, vezetői klubokban tagság stb.);
- az egyéni teljesítmények rendszeres vizsgálata, értékelése, karrier-perspektívák megadása stb.

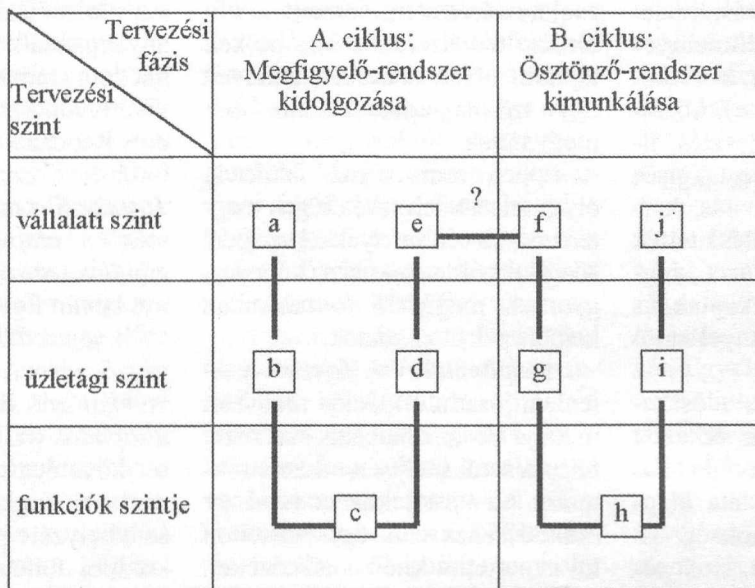
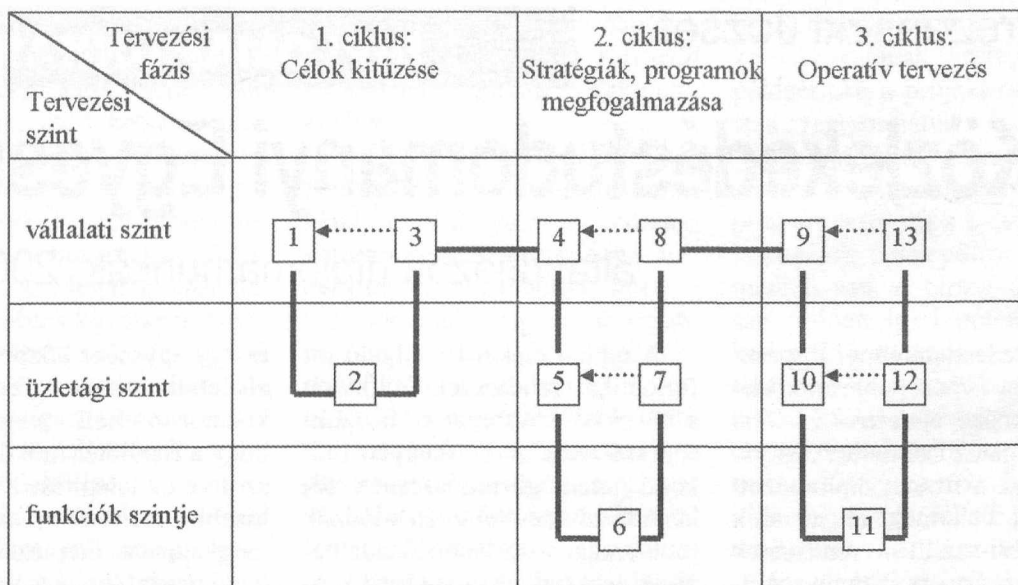
3. m. A stratégiai kommunikáció

A kommunikációba beletartozik a célok és eszközök megfogalmazása is, ám szerepe nem ott a legjelentősebb, hanem

- a stratégia célkitűzéseit a szervezetben teríteni kell;
- a munkatársakkal el kell fogadtatni (csak a magáévá tett stratégia a jó stratégia);
- növelni kell a szervezeten belül az egyetértést;
- egyúttal növelni kell a munkatársaknak az üzletág, a vállalat és az érdekhálóba tartozó cégek iránti elkötelezettségét.

3. n. A vállalati kultúra feltérképezése, módosítása

A vállalati kultúra (az emberekhez kötődő tényezők: vállalati értékek, vezetési stílus, szakértelem léte és érvényesülése stb.) és a



5. ábra
A stratégiai tervezés folyamatábrája [3]

tervezés hatnak egymásra. Stagnáló vállalati kultúrában a stratégiai tervezés nehéz helyzetben van, célszerű ilyenkor a vállalati kultúra megváltoztatásával is számolni.

A stratégia megvalósulása óhatatlanul igényli az átalakításokat, átszervezéseket. Ezek sikerének kulcsa a jól megvalósított újjászervezési projektek lefolytatása. A siker elérésének elemzése és a kudarc elkerülésének módjai a BPR (Business Process Re-Engineering) módszertanának alkalmazásával feltárhatók. [5] [6]

A stratégiai tervezés folyamata

Az A. és B. ciklusoknak az 1-2-3. ciklusokkal párhuzamosan kell készülnie, sőt e kettő is készülhet egyidejűleg (5. ábra). Pontos nem lehet behatárolni, mettől meddig tartanak ez utóbbi fázisok, fontos azonban, hogy a stratégia megvalósítását ne akadályozzák negatív pszichés hatások okozó, a vezetést nehéz helyzetbe hozó állapotok.

A folyamatok visszacsatolókat (---→) tartalmaznak, amelyek az iteratív ciklusvégrehajtást szolgálják.

Irodalom

[1]. Aggteleky Béla – Bajna Miklós: Projekttervezés – projektmenedzsment. Közlekedési Dokumentációs Rt., 1994.
 [2]. Barakonyi Károly: Stratégiai menedzsment. Nemzeti Tankönyvkiadó, 2000.
 [3]. Barakonyi Károly – Peter Lorange: Stratégiai management. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1994.
 [4]. Görög Mihály: Általános projektmenedzsment. Aula, 1999.
 [5]. Raffai Mária: BPR Üzleti folyamatok újjászervezése. Novodat, 1999.
 [6]. Raffai Mária: RTEBP Újjászervezési módszertan. Novodat, 1999.
 [7]. www.mav.hu/szsz

Dr. Prezenszki József

DIPLOMAMUNKÁK

A Közlekedéstudományi Egyesület

által díjazott diplomamunkák, 2002-ben

A Közlekedéstudományi Egyesület minden évben pályázatot hirdet diplomázó egyetemi és főiskolai hallgatók számára. A pályázaton azok a frissen diplomázott hallgatók vehetnek részt, akik közlekedési-szállítási rendszerek (elsősorban áru- és személyszállítás, multimodális szállítás, közlekedési informatika, szállítmányozás, szállítási logisztika, közlekedési vállalatok elemzése), közlekedésszervezés, hálózatfejlesztés, illetve közlekedésgépészet (elsősorban üzemeltetés, javítás, karbantartás) témakörben készítették diplomamunkájukat, arra legalább jó (4) minősítést kaptak, és legalább jó (4) eredménnyel záróvizsgát tettek.

A pályázati felhívásra összesen 34 diplomamunka érkezett 2002-ben. A Diplomamunka Pályázati Bizottság javaslata alapján, az Országos Elnökség 16 diplomamunkát díjazott. Ezek rövid kivonatát a következőkben ismertetjük.

I. díjas diplomamunkák

BENEDEK MÁRTA: *Egységes központi adatbázis létrehozásának vizsgálata Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren* (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

A repülőtereken az utazóközönség és a kiszolgáló egységek közös érdeke a pontos és magas színvonalú tájékoztatás. Ennek érdekében a járatinformációs rendszereknek folyamatosan követniük kell az informatika fejlődésével egyre korszerűbbé váló eljárásokat, technológiákat szoftver és hardver szinten egyaránt.

A repülőtereket kiszolgáló informatikai rendszerek fejlődését a növekvő adatforgalom is szükségessé teszi. A Ferihegyen működő jelenlegi rendszerben főként az adatbevitel terén adódnak problémák: a különböző adatbázisok nem tudnak egymással kapcsolatot teremteni, emiatt a különféle rendszerekbe újra be kell táplálni olyan adatokat, amelyek egy másik adatbázisban már megvannak.

Eppen ezért olyan felületek, olyan adatátviteli lehetőségek megteremtése a cél, amelyekkel az egyik adatbázisból a másikba könnyen, gyorsan, megfelelő formátumban kerülhetnek át az adatok.

A diplomaterv 1. fejezete a jelenlegi járatinformációs rendszert mutatja be az adatbázis-szerkezet felépítésétől a teljes rendszerstruktúráig. Az utastájékoztató rendszer működéséhez szükséges adatokon túl ismerteti a kijelző eszközöket, majd azokat a külső utastájékoztató rendszereket, amelyek lehetővé teszik, hogy az adatok az utazóközönség számára a repülőtéren kívül is hozzáférhetőek legyenek. Ezek a teletexes, az internetes, valamint az SMS-alapú járatinformációs megjelenítések.

A második fejezet az egységes központi adatbázis és a célirányos informatikai rendszer megvalósítási lehetőségének két változatát mutatja be. A pályázó megfogalmazása szerint követelmény a moduláris felépítés, a nagyfokú integrálhatóság és a kompatibilitás.

A harmadik fejezetben javaslatot tesz a pályázó a Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren üzemeltetett forgalmi adatnyilvántartás továbbfejlesztésére,

és egy egységes központi adatbázis létrehozására. A fejlesztést fokozatosan kell megvalósítani, hogy a repülőtér működését az új szoftverek telepítése a lehető legkisebb mértékben zavarja. A megvalósítás ütemezésére készített javaslat ezt a célt szolgálja. Az utolsó fázis a számlázást, az anyaggyűjtést, a marketinget és a statisztika készítést lehetővé tevő Menedzsment Információs Rendszer telepítése.

JUHÁSZ KATALIN: *Az AETR egyezményen alapuló döntési modell egy fuvarozó vállalatnál* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) hatályba lépését követően a nemzetközi fuvarozással foglalkozó cégek versenyhelyezete jelentősen romlott a korábbi feltételekhez képest. Az egyezmény meghatározza a nemzetközi közúti forgalomban maximálisan teljesíthető vezetési időt, továbbá szabályozza a vezetés közbeni megszakításokat, illetve pihenőidőket.

Azáltal, hogy a naponta teljesíthető vezetési időket korlátozzák az egyes fuvarok időtartalma jelentős mértékben megnőtt. Így a korábbi időszakhoz képest kevesebb megbízást lehet teljesíteni változatlan áron, mivel a fuvardíjakban nem érvényesíthetők a fuvarozókat terhelő többletkötelezettségekből adódó bevételkiesések.

A korábbi teljesítményszint fenntartásának egy lehetséges módja, ha a cégek egy gépjárművet két vezetővel üzemeltetnek, vagyis váltósofőröket alkalmaznak. Ez a változtatás természete-

sen biztonságosabbá teszi a járművek üzemeltetését, ugyanakkor többletköltséget jelent a vállalkozóknak, mert kétszer annyi munkabért kell kifizetniük. Ezt a terhet a kisebb fuvarozó cégek nem képesek kigazdálkodni, és többen végleg bezárhatják vállalkozásukat. A Megállapodás hatályba lépésének következményeit tehát érdemesnek tűnt közelebbről is megvizsgálni, hiszen az egész nemzetgazdaságra kihat a közlekedési vállalkozások esetleges ellehetetlenülése.

A pályázó egy olyan döntési modellt állított fel, amelynek segítségével a vállalkozások meg tudják határozni a költségek és a várható haszon figyelembevételével a szükséges járműszemélyzet létszámát és a gépjárműállomány számát, a teljesítendő fuvarok függvényében. A megbízásokból adódóan a kilométer-teljesítmény ismert a modellben, mivel általában pár héttel a teljesítés dátuma előtt a fuvarozó cég már megkapja az írásbeli megbízást, így előre lehet tervezni.

A döntési modell segítségével olyan következtetések vonhatók le, amelyek megkönnyíthetik a fuvarozó vállalatok fuvarszervező munkáját – vagyis hogy adott fuvar teljesítmény hány gépjárművezetővel és hány gépkocsival teljesíthető a legnagyobb haszon, illetve hatékonyság elérése érdekében – az AETR egyezmény betartásának gyakori számonkérésével kialakult körülmények között. A pályázó szerint a korábbi időszakhoz képest a jövőben a fuvarszervezők két gépkocsivezetőt érdemes vezényelni egy járműre nemzetközi fuvarozás esetén. Természetesen ez a fajta munkaszervezés megköveteli a jelenlegi gépkocsivezetői létszám emelését, de a számítások alapján ez a létszámbővítés egyértelműen racionális és jövedelmező vállalati döntést jelent.

PAPP JUDIT: *A hazai logisztikai szolgáltató központ program az EU csatlakozás tükrében, a Szé-*

kesfehérvári Logisztikai Szolgáltató Központ példáján keresztül (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A pályázó három fejezetre bontva dolgozta ki diplomamunkáját. *Az első fejezet* a gazdasági környezet változásait elemzi. Ennek során megállapítja, hogy a globalizálódó világban az országok, mint önálló gazdasági egységek szerepe csökken, és előtérbe kerülnek a nemzetközi vállalatok, melyek meghatározzák a gazdasági folyamatokat. A gazdaság szinte minden ágazatában jelen vannak az ilyen nagyvállalatok, átszövik az egész világot. Ezek eredményeként az egyes gazdaságpolitikák határfoka is megváltozik, már nem tudják befolyásolni a gazdasági életet a korábban megszokott mértékben. Áttekinti Magyarországot és az Európai Unió kapcsolatát, majd a közösségi közlekedéspolitikát magyarországi közlekedésre kifejtett hatásait teszi vizsgálat tárgyává.

A második fejezet a logisztikai központokról ad áttekintő összefoglalót. Ismerteti azok típusait, feladatait, az ipari parkok és a LSzK-ok kapcsolatát, az állam és az önkormányzatok, valamint a vasút szerepét a hazai hálózat kialakításában. Megállapítja, hogy a logisztikai központoknak főleg a kisebb vállalatok számára kell megfelelő szolgáltatásokat kínálniuk, hiszen a nagyvállalatok már kialakították a logisztikai szolgáltatásokkal foglalkozó partnereik körét. Ez a feladat több időt és szervezőkészséget igényel, de igazából ez az a vállalati kör, amelyeknek előnyt fog jelenteni a magyarországi LSzK hálózat kiépülése.

A harmadik fejezet a Székesfehérvári Logisztikai Szolgáltató Központ működését vizsgálja. Megállapítja, hogy az országos hálózat kialakítása során Székesfehérvár egyedülálló eredményeket ért el, és valószínűsíthető, hogy elsőként ez a LSzK fog teljesen komplex logisztikai szolgáltatásokat nyújtani a régióba te-

lepült cégek számára. A város önkormányzatának szerepvállalása példaértékű a projekt megvalósítása szempontjából.

A kombináltfuvarozás feltételeit már megteremtették a központ területén, és a befektető vállalkozások betelepülése is folyamatban van. A térség dinamikusan fejlődő ipari potenciáljával, kedvező közlekedési infrastruktúrájával és kombitermináljával be tud épülni az országos és európai közlekedési-logisztikai hálózatba, elősegítve ezzel hazánk integrációját egy fejlett gazdasági rendszerbe.

Végül áttekinti a pályázó a továbbfejlesztés lehetőségeit, kiemelve az ügyfelekkel való kapcsolatot kiépítésének és erősítésének fontosságát.

II. díjas diplomamunkák

BODA PÉTER: *A Balaton-felvidéki Nemzeti Park turisztikai jelentősége, különös tekintettel a Kis-Balaton térségére* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A diplomamunka *első fejezete* általánosságban mutatja be a Balaton-felvidéki Nemzeti Parkot, majd kiemelten vizsgálja az egyes régiók (Tihany, Pécshelyi-medence, Badacsony-tapolcai medence, Keszthelyi hegység, Kis Balaton) sajátosságait.

A második fejezet részletesen foglalkozik a geológiai értékeket bemutató helyszíneken (pl. Lóczy-barlang, Bakonyi Erdők Háza, Geológiai tanösvények), a botanikai értékeket bemutató helyszíneken (pl. Zirci arborétum, Botanikai tanösvények), valamint a kultúrtörténeti értékeket bemutató helyszíneken tapasztalható problémákkal.

A harmadik fejezetben javaslatokat dolgozott ki a pályázó az első fejezetben vizsgált helyszíneken feltárt problémák megoldására, a turisztikai szempontból fontos területek fejlesztésére. Itt még – az előzőeken túlmenően – kiemelte a zoológiai értékekkel rendelkező helyszínek (elsősorban a

Kis-Balaton területe) fejlesztési lehetőségeit, továbbá a kerékpározás és a lovaglás elősegítéséhez szükséges tennivalókat. Az utolsó fejezetben a javasolt fejlesztések gazdaságosságát és várható hatásait vizsgálta a pályázó.

CSIPES PÉTER: *A közúti áru fuvarozás engedélyezési rendszere hazánkban és egy nemzetközi fuvarozó vállalat felkészülése az EU csatlakozással kapcsolatos változásokra* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A diplomamunka a nemzetközi közúti áru fuvarozás hazai szabályozását és annak feltételeit ismerteti, továbbá a K-Sped Fuvarozási és Szállítmányozási Kft. tevékenységén keresztül mutatja be egy nemzetközi közúti áru fuvarozó vállalkozás Európai Unió csatlakozással kapcsolatos feladatait.

Az EU-ba való csatlakozás közelsége, valamint az ezzel kapcsolatos egyre szigorúbb feltételrendszer hazai bevezetése ugyanis nagymértékben rányomja bélyegét a nemzetközi közúti áru fuvarozó vállalkozások tevékenységére, fejlődési lehetőségeire.

Az első fejezet a nemzetközi közúti áru fuvarozás hazai engedélyezési rendszerét tekinti át. Megvizsgálja a gépjárművek nemzetközi közúti áru fuvarozásra való alkalmasságának, valamint az áru fuvarozás végzésének szakmai feltételeit. Bemutatja a nemzetközi áru fuvarozási engedélyek típusait és elosztási rendszerét. A CEMT engedélyek megszerzésével kapcsolatban megjegyzi, hogy azt csak az EURO-2 és EURO-3 normáknak megfelelő járműszerelvények használhatják. A fejezet végén felvázolja a CEMT engedélyek megszerzésének feltételeit is.

A második fejezetben részletesen mutatja be a jelölt a K-Sped Kft. tevékenységét és az uniós elvárásokhoz való fokozatos felkészülést. Kiemelt feladatként kezeli a gépjárműpark folyamatos fejlesztését, a közlekedésbiztonsági

előírások (többek között az AETR egyezmény) teljes mértékű betartását, valamint a minőségbiztosítási rendszer kiépítését.

Befejezésül megállapítja a pályázó, hogy a nemzetközi közúti áru fuvarozók érzékeny műszereként jelzik a jogszabályi változások kedvező vagy kedvezőtlen hatásait, csakúgy mint a gazdaság növekvő vagy csökkenő tendenciáját.

HIBA FERENC: *Az anyagáramlás logisztikai kérdései a Philips Industries Magyarország Kft.-nél* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

Az 1997-ben alakult Philips Industries Magyarország Kft. (Győr) három üzletágban CD író-újrólvasó, lézer író-leolvasó fejekeket, valamint CD-s és kazettás autohifi modulokat gyárt. A Győri Ipari Parkban 20 000 m² területen felépült gyártóközpont világszerte egyedüli előállítója számos csúcstechnológiát képviselő termékeknek.

A pályázó nagyvonalakban felvázolja az alapanyagok beérkezésétől a késztermékek kiszállításáig terjedő anyagáramlási folyamatot, rámutatva annak gyenge pontjaira, majd javaslatokat tesz azok kiküszöbölésére.

A számos gyenge pont, illetve javaslat közül egy jellegzetes példát emeljük ki.

Ha megnövekszik az igény a CD drive-ok iránt, többet kell gyártani, a kapacitást azonban nem lehet növelni (ha pl. megnövelik a szalag sebességét, akkor több lesz a selejt). Ezért úgy növelték az egy műszakban előállított termékek mennyiségét, hogy csökkentették a vizuális ellenőrző pontok számát, ahol egyébként azt figyelik, hogy pl. megfelelő-e a forrasztás, jól csavarták-e be a csavarokat. Ezeket a hibákat a gyártó (szerelő) sor tesztek nem tudják kimutatni, ezért gyakran csak a vevőnél derült ki a hiba. Ez a beavatkozás tehát termékmennyiség növeléssel, de egyben minőség csökkenéssel járt. Meg kell

vizsgálni és a legfontosabb helyeken vissza kell állítani a vizuális ellenőrző helyeket.

SZEDLMAJER LÁSZLÓ: *A BKV Rt. járműrekonstrukciós koncepciója és lehetőségei* (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

A diplomamunka kiindulási alapja az, hogy a BKV Rt.-nek több mint 3000 járműről és ezekkel közel napi hárommillió utas szállításáról kell gondoskodni. Célkitűzése, hogy a nagyrészt elöregedett és korszerűtlen állomány pótlására lehetőségeket vizsgáljon fel.

A pályázó – a vállalat gazdasági jellemzőinek bemutatását követően – rendszerbe foglalja a korszerű városi közlekedési járművekkel kapcsolatos elvárásokat. Külön alfejezetben vizsgálja az autóbuszok, a trolibuszok, a közúti villamosok jellemzőit, a metró, a fogaskerekű vasút és a helyi érdekű vasút városi személyszállításban betöltött szerepét.

A diplomamunka legértékesebb fejezete a várható beszerzések és felújítások kritikai vizsgálata (az előbbi alágazatok szerinti bontásban), majd az üzemeltetői igényeknek megfelelő állományösszetételre tett javaslat.

Végül az optimálisnak tekinthető állomány figyelembevételével gazdasági számításokkal támasztja alá a beszerzések szükségességét.

UDVARDI PÉTER: *A Pannon Volán Autóközlekedési Rt. arculati kommunikációjának felülvizsgálata és fejlesztése* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A pályázó megállapítása szerint az egységes vállalati arculat hatékony stratégiai eszköz: utal a minőségre, az értékre, stabilitást, állandóságot, megbízhatóságot és bizalmat kelt. Kiemelt fontosságú tehát az arculati kommunikáció fejlesztése.

A jelenlegi helyzetet személyes megfigyeléssel és kérdőíves felméréssel vizsgálta a pályázó. A

felmérés a vállalaton kívüli és a vállalaton belüli személyekre terjedt ki. Az előbbi esetben az utazóközönség, az utóbbi esetben 266 gépkocsivezető volt a célszemély. A felmérések értékelése, valamint a jelenlegi arculati kézikönyvekben foglaltak alapján készítette el a pályázó fejlesztési javaslatait.

A javaslatok az utasokkal, üzleti partnerekkel való kapcsolat-tartásra (verbális kommunikáció, az un. frontszemélyzettel szemben támasztott követelmények), az arculati elemekre (pl. embléma, logó) és a kommunikációs elemekre terjednek ki.

VALENT ÉVA: *A magyarországi repülőterek helyzete, fejlesztési lehetőségei* (Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem)

Magyarország területén jelenleg hatvan repülőtér, illetve le szállóhely található; közülük többet kizárólag sportcélokra használnak, mások viszont nemzetközi forgalommal is rendelkeznek.

A diplomamunka a regisztrált légikikötők közül a hat (Debrecen, Sármellék, Győr-Pér, Szeged, Pécs-Pogány, Nyíregyháza) repülőtérrel foglalkozik, amelyek 2000-ben a kormány által elfogadott légi közlekedési stratégiában, mint regionális szerepkörűvé fejleszthető objektumok szerepelnek.

A diplomamunka a péri repülőtér helyzetét elemzi részletesen. A Győr mellett található település kedvező helyzetben van abból a szempontból, hogy repülőtere fejlesztéséhez az állami és önkormányzati források mellett az Audi Hungaria Motors Kft. is hozzájárult.

A pályázó a légi szállítási igények felmérését követően forgalmi és pénzügyi prognózist készített, majd SWOT-analízist végzett. Ez utóbbi alapján összeállított táblázat áttekinthető formában tartalmazza azokat az erős és gyenge pontokat, amelyek a repülőtérrel jellemzik a mában, vala-

mint azokat, amelyek a jövőben, mint kiaknázható lehetőségek, vagy mint elhárítandó veszély jelentkezhetnek Pér számára.

III. díjas diplomamunkák

BALÁZS BERNADETT: *Az EU csatlakozás hatása a kombinált fuvarozásra* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A vasutak folyamatos piaci térvészésének, versenyhelyzetük romlásának megállításához – már az EU csatlakozást megelőzően – elengedhetetlen feltétel a vasúti szolgáltatások, így a kombinált fuvarozás felkészítése a liberalizált közlekedési piac időszakára.

A pályázó először a hazai áruforgalom alakulását elemzi, majd a belföldi és a nemzetközi szállítmányozás fontosabb összefüggéseit vizsgálja. Áttekinti az EU közlekedéspolitikai célkitűzéseit, ebbe a keretbe helyezi a Hungarocombi, a MÁV Kombiterminál és a Pannon Cont tevékenységét. Az értékesítés jövője címet viselő fejezetben kiemelten foglalkozik a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ szerepével.

BARTUS PÉTER: *A Schneider Electric Hungaria Villamossági Rt. beszállítási folyamatainak fejlesztése* (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

A diplomamunka első fejezete a vállalat történetét, jelenlegi tevékenységét ismerteti, majd a beszállítás folyamatát teszi vizsgálat tárgyává. Ezen belül külön foglalkozik a beszállítás folyamatát kísérő dokumentumokkal, és a beszállítás során alkalmazott fuvarparitásokkal. Vizsgálja a forgalmi adatokat és a jelenlegi készletgazdálkodás jellemzőit.

Az utolsó fejezetben – a folyamatok értékelése alapján – javaslatokat állította össze a pályázó. A javaslatok a szállítás és a készletezés területét érintik. Javasolja pl. az eddigi készletezési stratégia felülvizsgálatát, ezzel összefüggésben a meghatározó termékek-

re raktározási, rendelési és hiány egységköltiségek meghatározását.

CSÖKE CSABA: *A 2002. évi Kajak-kenu Európa bajnokság személyszállítási feladatai* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A diplomamunka első része a személyszállításokat végző Tisza Volán Rt. tevékenységéről, a Helyi és Helyközi Üzletágról ad áttekintést, valamint ismerteti a Kajak-kenu Európa Bajnokság infrastruktúráját, közlekedési kapcsolatait.

A második rész a sportrendezvényekkel kapcsolatos személyszállítási feladatokat két részre (a sportolói személyszállítások és a közönségi személyszállítások) bontva tárgyalja. Kialakítja a sportolók szállítását végző autóbuszjáratok két nyomvonalát, a nyomvonalak menetrendjét, a fordarendszereket és a transzforszállítások rendjét. Ezt követően – a látogatói járatok vonalának tisztázása után – megszerkeszti a látogatói járatok menetrendjét, figyelembe véve a helyi járatok bekapcsolásának lehetőségét is. Meghatározza a feladatok megoldásához szükséges autóbuszok számát is.

JÓVÉR BALÁZS: *Vasútállomások kapacitásának vizsgálata valós idejű mikroszimuláció segítségével* (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem)

A diplomamunka első fejezete a MÁV Rt., a MÁVTI és a Transys Kft. összefogásával kifejlesztett szimulációs rendszert, a szimulátort mutatja be. A fejlesztés célja az volt, hogy segítségével a vasútüzemi folyamatok már a tervezés fázisában modellezhetőek legyenek, és a kapott eredmények alapján optimális döntések születessenek.

A diplomamunka érdemi része a különböző futtatási esetek bemutatása, azok eredményeinek prezentálása. A pályázó két esetet vizsgál: a menetrenddel összefüggő futtatás, illetve a maximális terhelésre való futtatás eredményeit, majd ezeket értékeli,

összehasonlítja. Az összehasonlító vizsgálatok fő szempontjai:

- az eljutási idő változása az egyes futtatási eseteknél;
- az infrastruktúra kihasználtságának alakulása;
- a vörös jelzők okozta várakozási idők vizsgálata.

A vizsgálatok igazolták, hogy a szimulátorral mélyreható vizsgálatok végezhetőek, rugalmasan alakíthatók ki különféle szituációk, az eredmények pedig kimutatják a változások okozta hatásokat.

KÁSA ATTILA: *A Bábolna Rt. Kecskeméti Baromfifeldolgozó Gyár élőállat-szállítási láncfolyamatának korszerűsítése az Európai Unió jogharmonizáció tükrében* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A pályázó megállapítja, hogy a jelenlegi élőállat-szállítást a korszerűtlen infrastruktúra és a korszerűtlen járműpark jellemzi, ezért a fejlesztés az EU-csatlakozás nélkül is sürgősen megoldandó feladat. A korszerűsítés során azonban célszerű az EU vonatkozó előírásait figyelembe venni.

A diplomamunka *első fejezete* a jelenlegi szállítási technológiákat ismerteti, kiegészítve a vonatkozó állategészségügyi előírásokkal. *A második fejezet* az EU jogharmonizáció miatt bekövetkező változások hatásait teszi vizsgálat tárgyává. Külön vizsgálja az AETR-előírások élőállat-szállítást érintő előírásait, valamint a közúti járművekre vonatkozó műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi természetű EU előírások hatásait.

A harmadik fejezet a jogharmonizáció adta kereten belüli lehetséges megoldásokat, változatokat mutatja be. Részletesen vizsgálja a teljes szállítási lánc szállító és rakodó eszközeit, a szállítási technológiákat, illetve azok sajátos elemeit (pl. fulladás elleni védekezés, zord időjárás elleni védekezés), továbbá meghatározza a szállítás költségeit.

MATÉCSIK ZSOLT: *Vasbeton szerkezetek statikai tervezése* (Széchenyi István Egyetem, Győr)

A diplomamunka *első fejezete* a vasbetonépítés rövid történetét mutatja be, kiemelve a blokkos, az öntöttfalas technológiákat, valamint a házgyarak által diktált sajátos megoldásokat.

A vasbeton szerkezetekkel foglalkozó *második fejezet*, a tervezési problémák mellett a korszerű vasbetonvázak és vázelemek kialakítását mutatja be, kitérve a betonacélváz szerelésének problémáira, a betonok megfelelőségének kérdéseire.

A harmadik fejezet a számítástechnika tervezésben való alkalmazásától ad áttekintést. Megállapítja, hogy korábban a mérnöki teljesítmény 90 %-át az effektív munka tette ki, az eszközhasználat csaknem elhanyagolható volt (ceruza, pauszpapír, logarléc); ma már a számítógépek, a kommunikáció költségei messze meghaladják az emberi munka költségeit.

A negyedik fejezet az európai szabványokat, az Eurocode-ot ismerteti. Megállapítja, hogy a külföldi beruházók csak a saját hazai szabványukban bíznak meg, helyette az MSz-t nem, de az Eurocod-ot általában elfogadják. A fejezet végén egy példa található az EC szerinti és az MSz szerinti méretezés összehasonlítására.

VÍZVÁRY PÉTER: *Tata Nyugati elkerülő út tanulmányterve* (Szent István Egyetem, Ybl Miklós Műszaki Főiskolai Kar)

A pályázó, a Bevezetőben megállapítja, hogy a Közép-Dunántúli régió négy legnagyobb gazdasági erőcentruma négy megyei jogú város (Tatabánya, Székesfehérvár, Veszprém és Dunaújváros). A belső közlekedési folyosók, a beszállítói kapacitások telepítési tényezőinek vizsgálata alapján felismerhető a fejlődési térségek egymásba kapcsolódása. A régió a nagy európai fejlődési tengelyek metszéspontjában található, ami egyedi fejlődési lehetőségeket jelent.

Az iparvidék kialakulásnak első lépése a térségen belüli gazdasági együttműködés, majd ennek kiterjesztése szélesebb körbe. Ehhez elengedhetetlen egy új nyomvonalú, észak-déli irányú, ipari zónákat összekötő gyorsforgalmi út létesítése.

A fejlesztések feladatai:

- a 8-as út korszerűsítése;
- az M8-as gyorsforgalmi tengely megvalósítása;
- híd Dunaújvárosnál;
- Tatabánya, Tata, Oroszlány, Mór Székesfehérvár városokkal jellemezhető térség összekapcsolása egy új kiépítésű, észak-déli irányú, gyorsforgalmi úttal.

A diplomamunka bemutatja a meglévő utak nyomvonalát, a tervezett nyomvonalakat, majd meghatározza a Tata Nyugati elkerülő út műszaki jellemzőit (pályaszerkezet, keresztmetszet, csomópontok, műtárgyak stb.), részletes rajzokkal kiegészítve a számításokat.

Összefoglalva megállapítható, hogy a pályázatra benyújtott diplomamunkák mindegyike aktuális témát dolgozott fel. A pályázók színvonalasan oldották meg feladatukat (akár minden pályázó díjat érdemelt volna). Remélhetőleg ugyanilyen színvonalas munkát végeznek majd munkaterületükön, ezzel is elősegítve a közlekedés színvonalának folyamatos javítását. Meg kell említeni azt is, hogy a diplomamunkák színvonalas kidolgozásában jelentős szerepük volt a tanszéki és az ipari konzulenseknek, összességében a szaktanszékek oktatóinak.

Kecskés Zoltánné

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A Magyar Államvasútak

megalapításának 135. évfordulójára!

„Mi engem illet, megvagyok győződve, hogy nálunk a vasutak csak úgy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest czélszerűen rendezi, t. i. a kiállításban a legnagyobb takarékoság által az olcsó szállításbért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némelly cikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak”.

Széchenyi István: A magyar közlekedési ügyről 1848.

2003. március 20.-án volt 135 éves a Magyar Államvasutak. A magánvasutak üzemeltetését, és építését engedélyező 1868. évi XLIX. törvény tartalmazza azt a kikötést, hogy 90 év után az államé lesz a vasútvonal, illetve anyagi problémák esetén az állam megmenti az adott vasútvonalat.

A Magyar Államvasút alapját, az 1868. március 20.-án állami tulajdonba vett „Magyar Északi Vasúttársaság” 126 km-es vonalával teremtette meg, amely Budapest-Salgótarján József rakodó-végállomás között közlekedett, és közlekedik jelenleg is. A végállomás megnevezése Salgótarján- főtér mh.

Érdemes erről a hányatott sorús, de elhelyezkedése, a térség ipara, valamint a táj szépsége miatt is jelentős vasútvonal történetéről szólni.

Nógrád Megye és környéke szénlelőhelyben gazdag volt, és *Brellich János* államvasúti mérnök szorgalmazta további bányák megnyitását, társával *Windstein Georg* bécsi kőszénbánya tulajdonossal együtt. Mivel 1859-ben *Brellich* már kipróbálta a „Délkeleti vasút” járatait, így felvetődött a Hatvan irányába történő vasútvonal kiépítése, közvasúti jelleggel.

1860-ban már bejelentették a „Szent István Kőszénbánya Részvénytársaság” megalakulá-

sát, mely előtérbe helyezte a vasút építését. A vállalat vezetői: *Brellich János*, *Koheb Jakab*, *Havas József* és később a társulathoz csatlakozó, gr. *Forgách Antal* kancellár támogatta a vasút építését. Az engedély már a „Pest-Besztercebánya vasút” névre szólt.

Az építkezés 1863-ban elkezdődött, a földmunkával gyorsan haladtak, és 1864-ben már a vasútvonal legfontosabb első szakaszrészén Salgótarjánig a pálya alépítményei is elkészültek, a síneket is részben lerakták.

1865-ben a magyar érdekeket szolgáló „Magyar Északi Vasút-társaság” nevet vette fel a vállalkozás, és komoly állami támogatást kapott.

A vasútépítés mellett a bányák üzemelése is elkezdődött. A vasútvonal építését két szakaszban valósították meg: először Salgótarjántól - Szántóig, majd a Szántó - Budapest közötti részt fejezték be.

A vasútvonal építkezésén dolgozott 1862-1865 között *Tolnay Lajos* a magyar vasúttörténet legkiválóbb mérnöke, aki később a MÁV első igazgatója lett.

A vasútvonalon 14 állomás, 65 órház épült meg.

A 126 km. hosszú vasútvonalon 1867. május 19-én indult meg a forgalom, Pesttől – az akkori-ban losoncinak nevezett indóházból, ma Józsefvárosi pályaudvar

– Salgótarján-József rakodóig.

Az átadást követően nem sokkal a „Magyar Északi Vasúttársaság” 1868. március 20.-án eladták a Magyar Királyi Pénzügyminisztériumnak, és ezzel az első államosított vasútvonallal létrejött a Magyar Államvasutak.

A Salgótarjáni vonalat, amely kétvágányú volt, a következő években tovább építették, és a MÁV legkifizetőbb vállalkozásává vált. Már 1867-ben 57.000 fő utas, 1869-ben 104.000 fő utas utazott a Budapest-Salgótarjáni vonalon. A teherforgalom is igen jelentős volt.

A MÁV a vasútvonal számára nyolc új mozdonyt rendelt a bécsi *Sigl* cégtől; a meglévő 2 db. belga gyártmányú *Cockerill* és philadelphiai *Norris* mozdonyok mellé. Átvett 249 db tehervagont, 10 db személyvagont, négy kalamazokocsit és két hóekét.

Az államosítás az elkövetkezendő években tovább folytatódott, illetve tovább épült a vasútvonal, Salgótarjántól, Losoncon és Zólyomon át Ruttkáig (I. táblázat).

Az államosításban igen nagy szerepe volt *Baross Gábornak*, hiszen a legtöbb vasút államosítását az ő miniszteri és államtitkári ideje alatt hajtották végre.

Az újonnan megalakult Magyar Királyi Vasútépítészeti Igazgatóság kiemelkedő munkája kö-

1. táblázat

Államosított vasúttársaságok

Az államosítás időpontja	Államosított vonalhossz (km)	Államosított vasúttársaság
1868. III. hó*	126	Magyar Északi Vasút
1876. II. hó	603	Magyar Keleti Vasút
1891. I. hó	140	Vágvölgyi Vasút
1880. I. hó	604	Tiszavidéki Vasút
1882. XII. hó 20.	115	Osztrák Államvaspálya társaság Bruck-Győr-Újszöny vonal
1884. I. hó	290	Erdélyi Vasút
1884. I. hó	165	Duna-Drávai Vasút
1885. I. hó	393	Alföld-Fiumei Vasút
1889. I. hó	74	Pécs-Barcsi Vasút
1889. I. hó	304	Magyar Nyugati Vasút
1889. I. hó	135	Első Magyar Gazdasági Vasút
1889. I. hó	206	Budapest-Pécs Vasút
1890. I. hó	559	Magyar Észak Keleti Vasút
1891. I. hó	1207	Osztrák-Magyar Államvasút
1891. I. hó	55	Arad-Temesvár Vasút

*A MÁV első vasútvonala

zé tartozott az 1869-ben elkezdett Budapest-Hatvan-Salgótarjáni vonal tovább építésének elkezdése, amely Salgótarján-Ruttka, azaz az ország északi határa felé vezetett.

Alig több mint három év alatt fejezték be a 189 km hosszú vasúti pálya megépítését. Ezen idő alatt 500 műtárgyat, 12 db állomást illetve megállóhelyet, valamint 165 db magasépítményt és 12 alagutat kellett megépíteni (2. táblázat).

A MÁV elsősorban olyan építkezéseket finanszírozott, amelyet az ország hadászati, gazdasági érdekei, illetve a nemzetközi szerződések megköveteltek.

A hazai vasútépítés ütemére jellemző volt, hogy több esztendőben is az üzembe helyezett vasútvonalak hossza meghaladta a 800-900 kilométert is (3. táblázat).

Az említett adatok alapján, Magyarország vasúti kiépítettsége magasan meghaladta az akkori európai átlagot. Emellett a ha-

zai vasút műszaki fejlettsége is igen magas színvonalú volt. Műtárgyai, pályája, biztosítóberendezési rendszere alapján Európa legfejlettebb vasútjai közé tartozott. Forgalma és jövedelmezősége magas volt, így bőven jutott fejlesztésre is, nyeresége alapján pedig az ország legjobb adófizetői közé tartozott (4. táblázat; 1. és 2. ábra).

Az első világháborút követő békediktátum teljesen szétdarabolta az addig egységes és jól működő vasúthálózatot. A MÁV illetve Magyarország vasúthálózatának hossza 1918-után a korábbiaknak 31,8 %-ára, 8705 km-re csökkent (5. táblázat)!

2. táblázat

Salgótarján-Losonc-Zólyom-Ruttka vasútvonal építése

Forgalomnak átadás éve	Vonalszakasz hossza (km)	Átadott terület megnevezése
1871. V. 03.	37	Salgótarján-Losonc
1871. VI. 18.	52	Losonc-Zólyom
1872. VIII. 12.	92	Zólyom-Ruttka

A békediktátumot követően a 180 HÉV társaságból 109-nek a teljes vonala más ország területére került, így magyar területen csak 71 HÉV vonal maradt.

1920-után a magyarországi vasúthálózaton 970 km hosszú kétvágányú pálya maradt. A legfontosabb, Budapestről kiágazó kétvágányú fővonalaknak - a békediktátum után - az egyik vágányát felszedték. Ezek között volt a Budapest-Hatvan – Salgótarjáni fővonal is, melynek második vágányát azóta sem építették újjá, így ez egyvágányú a mai napig (3. ábra).

A MÁV Rt. főbb mutatói az 1999. évtől (4. ábra, 5. ábra, 6. ábra, 7. ábra, 8. ábra, 9. ábra).

3. táblázat

Vasútsűrűségi adatok 1914-ben [1]

Országgrész	100 km ² -re km	10.000 lakosra, km
Dunántúl	8,9	12,8
Duna-Tisza-köze	9,2	8,5
Tiszántúl	6,5	10,7
Bánát	7,2	12,2
Erdély-Királyhágón túli terület	4,1	8,7
Észak-Ny. Magyarország	6,7	10
Észak-K. Magyarország	5,9	10,5
Dráva-Száva köze	5,3	8,4
Összesen	6,6	10,1

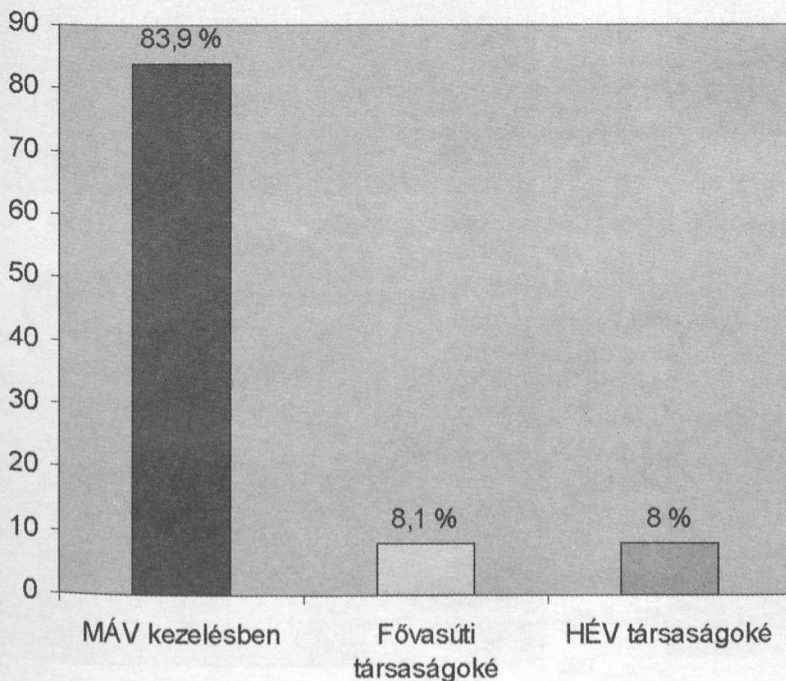
4. táblázat

Magyar vasúthálózat 1918-ban [1]

Megnevezés	Üzleti hossz km		Összesen
	Normál	Keskeny	
	Nyomtávolság		
MÁV tulajdon	8279	37	8316
Társasági fővasút	1333	-	1333
HÉV Vonal	11475	1574	13049
Idegen vasút és peage vonal	171	-	171
Összesen	21258	1611	22869



1. ábra
Magyar vasúthálózat %-os
megoszlása 1918-ban



2. ábra
1918-ban a vasútvonalak kezelésének kimutatása

Az 1990-es éveket követően a megye gazdasági jelentősége erősen csökkent. A privatizációt követően gyárak, üzemek szüntek meg, illetve nagyon kis létszámmal működtek. A megyére a nehézipari, illetve a bányászati tevékenység volt jellemző. Az áruszállításnál évente több tízezer tonna volt a vasútvonal teljesítménye az 1990-es éveket megelőző időszakban. A megszűnt vállalatok, gyárak helyett nagy létszámot foglalkoztató újabb cégek nem jöttek létre. Mind a személy, mind az áruszállítás teljesítménye csökkent.

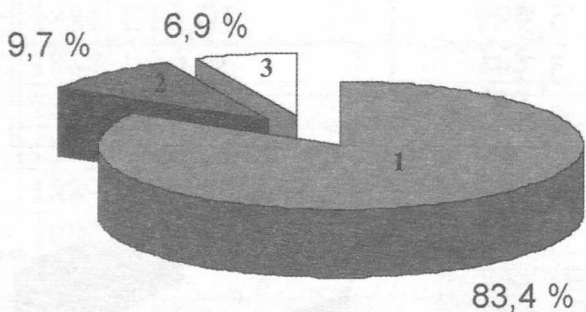
A jövőt tervezve és a kiutat keresve, reprezentatív felmérés készült 1998. márciusában és 1999. őszén a megyeszékhely és környéke nagyobb iskoláinak, tanulóinak utazási szokásairól, ugyanis fontos megismerni miként vélekednek a vasúti szolgáltatásról, a vonatok menetrendjé-

5. táblázat

Magyar vasúthálózat 1920-ban [1]

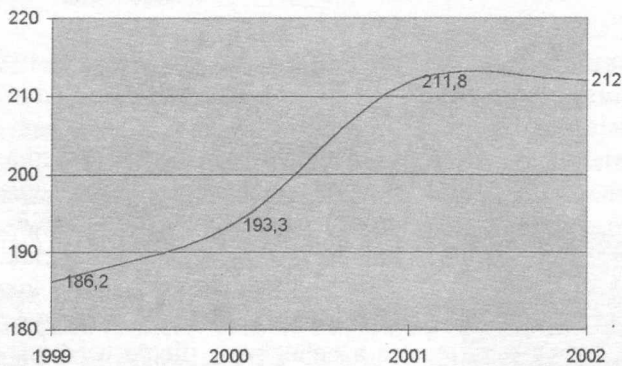
Megnevezés	Üzleti hossz km		Összesen
	Normál	Keskeny	
	Nyomtávolság		
MÁV tulajdon	3068	-	3068
Társasági fővasút	780	-	780
HÉV Vonal	4530	268	4798
Idegen vasút és peage vonal	59	-	59
Összesen	8437	268	8705

1 MÁV; 2 Fővasúti társaság; 3 HÉV társaság



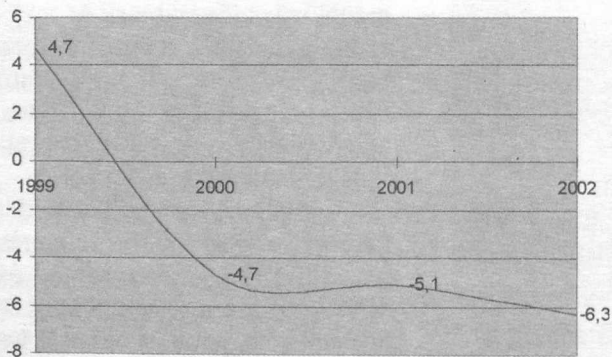
3. ábra

1920-as vasúthálózat tulajdonosi megoszlása százalékban



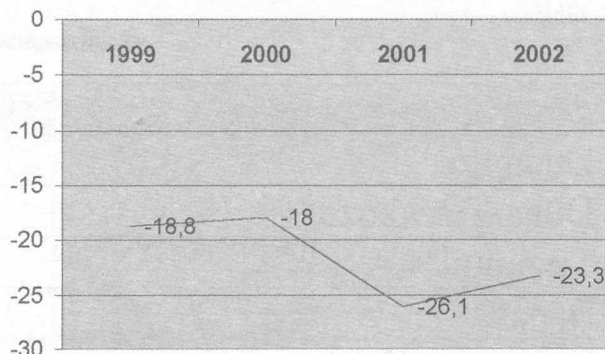
4. ábra

MÁV Rt. nettó árbevétele, milliárd forint [2]



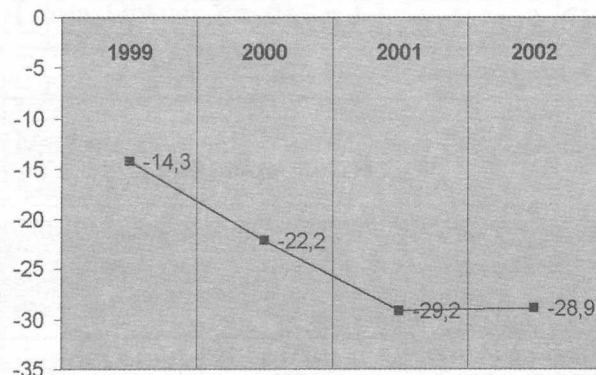
5. ábra

Mérleg szerinti eredmény: árufuvarozás, milliárd forintban [2]



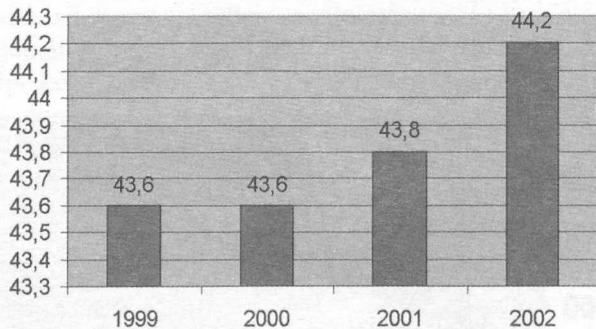
6. ábra

Mérleg szerinti eredmény: személyszállítás, milliárd forintban [2]



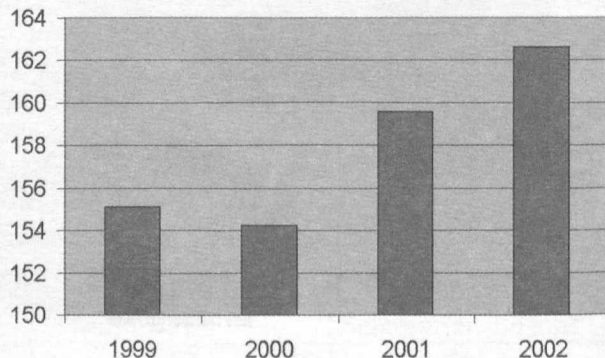
7. ábra

Mérleg szerinti eredmény összesen, milliárd forint [2]



8. ábra

Szállított árutömeg, millió tonna [2]



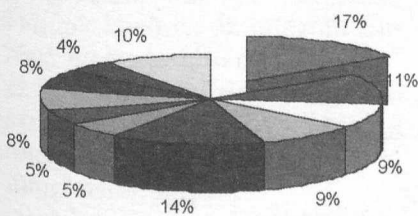
9. ábra

Szállított utasok száma, millió fő [2]

6. táblázat

Reprezentatív felmérés 1998. március hó

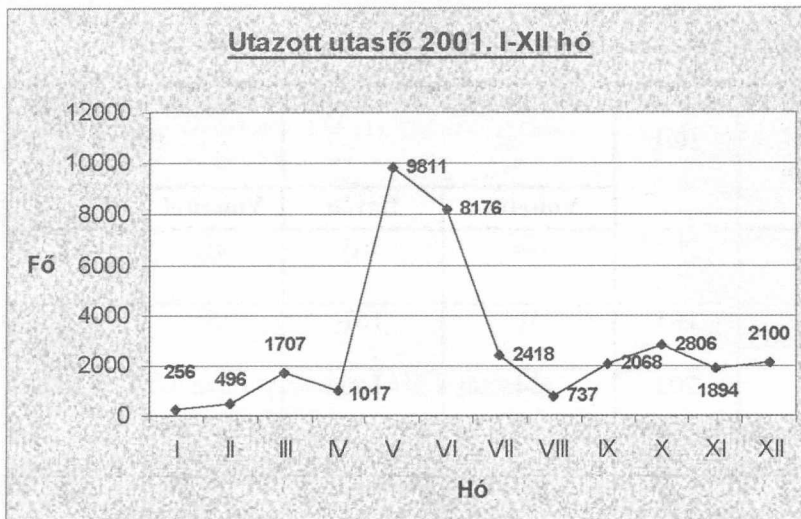
Iskola megnevezése	Összes tanuló létszám (fő)	Bejárók (fő)	Összes bejáró naponta (fő)		Összesből bentlakó (fő)	
			Vonattal	Egyéb	Vonattal	Egyéb
Borbély Lajos Műszaki Szakközépiskola, Salgótarján	776	567	109	363	38	57
Bólyai János Gimnázium, Salgótarján	537	195	51	167	5	17
Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakközépiskola, Salgótarján	466	202	34	156	0	0
Madách Imre Gimnázium Salgótarján	468	181	80	171	12	18
Stromfeld Aurél Gépipari és Építőipari Szakközépiskola, Salgótarján	720	257	35	105	2	15
Egészségügyi Szakközépiskola, Salgótarján	265	171	54	112	3	2
Óvoda és Általános Iskola Pásztó	270	105	20	0	2	83
Váci Mihály Gimnázium Kisterenye	380	258	15	169	0	0
Mikszáth Kálmán Postaforgalmi Szakközépiskola és Gimnázium, Pásztó	388	236	28	79	32	97
Liptai Béla Mezőgazdasági Szakközépiskola Szécsény	211	172	0	39	38	95
Pénzügyi és Számviteli Főiskola Salgótarján	520	126	7	18	48	53
ÖSSZESEN	5001	2470	433	1379	180	437



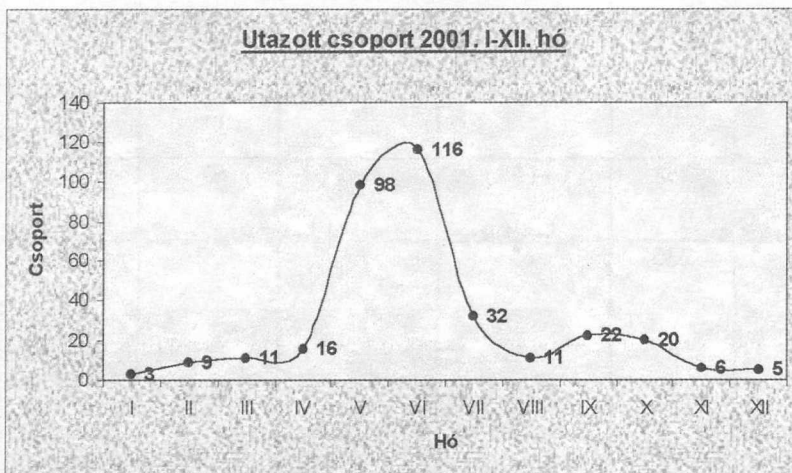
	%
Borbély Lajos Műszaki Szakközépiskola	17
Bólyai János Gimnázium	11
Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakközépiskola	9
Madách Imre Gimnázium	9
Stromfeld Aurél Gépipari és Építőipari Szakközépiskola	14
Egészségügyi Szakközépiskola	5
Óvoda és Általános Iskola, Pásztó	5
Váci Mihály Gimnázium, Kisterenye	8
Mikszáth Kálmán Postaforgalmi Szakközépiskola és Gimnázium	8
Liptai Béla Mezőgazdasági Szakközépiskola, Szécsény	4
Pénzügyi és Számviteli Főiskola, Salgótarján	10

10. ábra

Salgótarjánba bejáró diákok megoszlása iskoláik szerint 1998. március



11. ábra



12. ábra

ről, tisztaságáról, és hogy milyen javaslataik, észrevételeik vannak (6. táblázat, 10. ábra).

A jövő utasa az az óvodás, iskolás, diák aki - fiatalkori jó tapasztalatai alapján - már felnőttként is ezt az utazási formát fogja választani. Tehát fontos ennek a rétegnek a megnyerése.

Iskolák, intézmények örülnek a MÁV hálózatán 1996-ban létrehozott Személyszállítási Szolgáltatási Értékesítési Központoknak, itt ugyanis csoportjaik utazásának teljes körű megszervezésében segítenek a MÁV munkatársai.

Salgótarján és térségéből, vónattal utazott iskolai csoportokról kimutatás, 2001.-évi adat (11. ábra, 12. ábra).

A Hatvan-Salgótarjáni vonal műszaki állapotának javítására az elmúlt években kevés forrás jutott. *A jövőben szükséges lenne a pálya teljes felújítása, vagy rehabilitációja, hogy biztosítani lehessen a kiépítési pályasebességet. A vonó és vontatott járműállomány (személykocsik) korszerűbb eszközökkel való kiváltására is szükség van.*

Irodalom

- [1] Fejezetek a 150 éves magyar vasút történetéből. MÁV Vezérigazgatóság, 1996. május
- [2] Figyelő 2002. október 10-16-ai száma
- [3] Salgótarjáni új almanach. Nógrádi Történelmi Múzeum Baráti köre, 1997.

Európai Intelligens Közlekedési

Rendszerek Kongresszus és Kiállítás lesz 2004-ben Budapesten

Réthy Imre, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és Rác Zsolt, az Informatikai és Hírközlési Minisztérium közigazgatási államtitkára, az ERTICO (Intelligens Közlekedési Rendszerek és Szolgáltatások, Európa) szervezet részéről pedig Olivier Mossé vezérigazgató együttműködési megállapodást írt alá a 2004-ben Budapesten megrendezendő 4. Európai Intelligens közlekedési Rendszerek Kongresszus és Kiállítás ügyében. Az eseményt a GKM-ben 2003. január 23-án tartották meg.

Az ERTICO szervezet javaslataira a 4. Európai Intelligens Közlekedési Rendszerekkel foglalkozó Kongresszus és Kiállítás („ITS 2004”) Budapesten rendezik 2004. májusában. Az eddigi szakmai munka, valamint a magyar szellemi kapacitás elismeréseként a térségben először Magyarország kapta meg a rendezés jogát, Budapest helyszínnel. A kongresszus mottója: „ITS Haldjunk közösen az integrált Európa megvalósításának irányába” az intelligens közlekedési rendszerek révén is („ITS - Moving together towards an enlarged and integrated Europe”).

A kongresszus témakörei szorosán kapcsolódnak a 2004. év aktuális társadalmi, közlekedéspolitikai, szakmai változásokhoz, mivel ez Magyarország és a közép- és kelet-európai régió néhány országa számára az Európai Unió felvétel éve. A kongresszuson magas szintű részvétel várható az EU Bizottság, a jelenlegi és akkori EU tagországok, valamint a tagabb régió államai részéről is.

Az ERTICO az utóbbi időben fokozott figyelemmel fordult a térség országai felé, hiszen a csatlakozó országok közül már többen is tagjai a szervezet különböző platformjainak (Állami hatósági szektor: Csehország, Szlovénia, Magyarország). Az ITS alkalmazások ezen országokban is elkezdődtek, az ERTICO kiemelt prioritásai között szerepel a nemzetközi együttműködés, elsősorban a közép- és kelet-európai országokkal. Jelenleg folyik az EU 6. keretprogram (európai kutatás-fejlesztési program) lehetőségeinek felhasználásával egy „Integrált projekt” előkészítése az ERTICO vezetésével, melynek témája a nemzetközi együttműködés a telematikai rendszerek megvalósítása területén. Ez is azt mutatja, hogy az utóbbi időben a technológia-fejlesztés rendkívüli fontossággal bír, és a beruházásokban egyre nagyobb hangsúlyt kap a K+F.

A kongresszus napirendjén szereplő témakörök a régió, illetve az ország speciális igényeit is tükrözik. Programja megjeleníti az EU Bizottság 2001. őszén kiadott közlekedéspolitikájának alapvető célkitűzéseit is, mivel kiemelt jelentőségű témák:

- az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) alkalmazási stratégiája mint a közlekedéspolitikai része,
- közös regionális stratégia és prioritások, speciális igények,
- az ITS rendszerek hatása a közúti közlekedésbiztonságra,
- új technológiai megoldások az információadásra,
- elektronikus, integrált fizetési módok a közlekedésben.

Mivel egy metropolis - Budapest - a konferencia színhelye, kulcsfontosságúak a főváros közlekedési gondjait enyhítő új technológiai megoldások, intelligens közlekedési rendszerek, szolgáltatások.

A fővárosi közlekedéshez kapcsolódnak a következő témák:

- városi forgalmi menedzsment rendszerek,
- parkolási információs rendszerek,
- tömegközlekedési eszközök prioritásai, tömegközlekedési információs utastájékoztatói rendszerek.

AZ ERTICO

European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation

Intelligent Transport Systems and Services - Europe

Európai Közúti Telematikai Alkalmazásokat Koordináló Szervezet Intelligens Közlekedési Rendszerek és Szolgáltatások, Európa

Avenue Louise 326, B-1050
Brussels, Belgium Tel.: +32-2
400 07 12
Fax: +32-2 400 07 02

Feladat és célkitűzés

Az ERTICO 1991-ben alakult, a vezető európai iparvállalatok, a közlekedési miniszterek és az Európai Bizottság kezdeményezésére, csatlakozási lehetőséget biztosítva minden európai érdeklődő szervezet számára.

Magyarország, azaz a korábbi Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, majd Közlekedési és Vízügyi Minisztérium (jogutódja a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) 1998. óta tagja az ERTICO Állami Hatósági Platformjának. Tagságunk a szervezetben a magyar útügyi adminisztráció számára az alábbi előnyöket biztosítja:

- technológia transzfer elősegítése a legfontosabb információk, tanulmányok megszerzésének lehetősége által,
- bekapcsolódási lehetőség az ERTICO munkacsoportjainak, ill. különböző, jelenleg futó programjainak munkájába,
- a telematikára vonatkozó európai politika, stratégia megismerésének lehetősége,
- közös projektek indításának lehetősége (EU - ERTICO - Magyarország), esetleg bevonva a közép- és kelet-európai régió más országait is,
- kapcsolat kialakítása az EU Bizottsága egyes Főigazgatóságainak szakértőivel.

Az ERTICO feladata a mobilitás, az utazási igények kielégítésének és a gazdaságosság szempontjainak figyelembevételével az intelligens közlekedési rendszerek európai megvalósításának támogatása ill. az ehhez kapcsolódó feladatok koordinálása.

Kezdetben az ERTICO a közúti közlekedésre helyezte a hangsúlyt, de fokozatosan kiterjeszti tevékenységét - multimodális jelleggel - a vasúti, a vízi és a légi közlekedésre is.

Az ERTICO a belga törvények szerint, részvényesekből álló társaság. A társulati tagok éves előfizetéseiből és más projekt-támogatásból finanszírozzák, beleértve az Európai Bizottságot és az EU infrastrukturális pénzalapotokat.

Az ERTICO Partnerek öt területet képviselnek, ezek a következők:

- állami hatóságok,
- köz/magán infrastruktúra üzemeltetők,
- az ipar, felhasználói kör és mások.

Az ERTICO fő képviselőjét a Felügyelő Bizottság élén álló Elnök tölti be, akit munkájában az Elnökhelyettes segít. Az Európai Bizottság és a CEMT (Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája) tanácsadóként vesz részt a Felügyelő Bizottságban. A Bizottság nevezi ki az ügyvezető elnököt, aki a társaság vezetéséért és annak tevékenységéért, valamint a politika és a stratégia megvalósításáért felelős. Munkájában az ügyvezető segíti. Az ERTICO szakértői csoporttal dolgozik, akiket többnyire partner-szervezetektől választanak ki, akik rugalmas projekt-csoportban dolgoznak együtt.

Az ERTICO által végzett tevékenységek

Feladatának és célkitűzéseinek teljesítése keretében és szorosan együttműködve Partnereivel és más kulcsfontosságú EU szervezetekkel, az ERTICO az alábbi tevékenységeket végzi:

- a megvalósítási követelmények és piaci igények meghatározása,
- közös célok és a szükséges stratégiák kialakítása,
- több terület résztvevőivel konzorciumok létesítése az ITS lehetőségek felkutatására,
- konszenzus teremtés és a különböző megoldások összehangolása,
- az európai szabványosítási folyamat támogatása,
- a telematikai alkalmazások területén közös EU politika kialakításához és a tervezéshez nyújtott támogatás,

- kivitelezési kezdeményezések elindítása és koordinálása,
- az éves ITS világkongresszusok segítségével az intelligens közlekedési rendszerek elterjesztésének elősegítése.

Partneri előnyök és szolgáltatások

Az ERTICO elismerten az ITS európai megvalósításának hajtóereje, amely biztosítja Partnerei számára a lehetőséget, hogy a jövő európai közlekedésének megformálásában részt vegyenek.

Ma már 50 szervezet partnere az ERTICO-nak és vele együttműködve eredményesebbek és alapvető szinergiát teremtenek az egyes területek között, túllépve az országhatárokat, sikeres európai ITS piacot hozva létre.

Működő ERTICO bizottságok

Az ERTICO működésének kezdete óta 15 bizottság alakult; ebből 8 jelenleg is létezik és 6 működik, az egyes bizottságok az alábbiak:

1. Nyitott rendszerarchitektúra a „multimédia” járműben való alkalmazásához
2. A fedélzeti egység integrációja az automatikus elektronikus útdíjszedéshez
3. DAB alapú ITS alkalmazások
4. Intermodalitás és tömegközlekedés
5. ITS digitális térkép adatbázisok átfogó szabványosítása
6. GSM alapú ITS szolgáltatások
7. ITS perspektíva
8. Fejlett, gépjárművezetőt segítő módszerek (ADAS)

Résumé

Dr. Ferenc Erdősi: Les principales tendances dans le transport aérien dans le monde (3 ^{ème} partie)	121
L'auteur a présenté dans une série d'articles les principales tendances dans le domaine du transport aérien dans le monde. Dans la partie finale de la série il présente, quels procédures de concentration font apparaître dans le trafic des aéroports dans nos jours.	
Dr. Máté Gergely: La régulation juridique harmonisée dans le service terrestre aux aéroports	131
Une des conditions la L'article présente la régulation juridique du service terrestre aux aéroports dans l'Union Européenne.	
† Dr. Endre Papp: Changements dans la responsabilité des transport	136
L'article analyse la régulation de la responsabilité à l'intérieur du thème de transport sur la base de la conception du nouveau Code Civil	
Zsuzsanna Vörös: Les caractéristiques de la stratégie entrepreneuriale des compagnies divisionnaires	140
L'auteur analyse comment la stratégie de la compagnie désigne la voie de développement à court terme pour l'organisation.	
Dr. József Prezenszki: Les travaux de fin d'étude rétribués en 2002	148
La composition présente les extraits des 16 travaux de fin d'étude soumis en 2002, rétribués par la Présidence Nationale de l'Association Scientifique pour les Transports	
Mme. Zoltánné Kecskés: Pour la 135. anniversaire de la fondation de la MÁV	153
L'auteur présente l'histoire de la voie ferroviaire de Budapest-Salgótarján construite il y a 135 ans et sa situation actuelle.	
Un Congrès et Salon des Systèmes de Transport Intelligents Européens sera organisé en 2004 à Budapest.	159

Summary

Dr. Ferenc Erdősi: The main tendencies in the world air transport (Part III.)	121
The author has presented the main tendencies of the world air transport in the framework of series of articles. In the actual, final part of the article series he presents the concentration processes in the field of the traffic of the airports	
Dr. Máté Gergely: The harmonised legal regulation of the land service of the airports	131
The article presents the legal regulation of the European Union related to the land service of the airports and its domestic harmonisation.	
† Dr. Endre Papp: Changes in the responsibility of the haulier.	136
The article analyses the regulation of the responsibility within the theme of haulage on the basis of the concept of the Civil Code.	
Zsuzsanna Vörös: The characteristics of the business strategy for the divisioned companies	140
The author analyses, how the companies' strategy designate the long term development path for the organisation.	
Dr. József Prezenszki: The awarded diploma works by the Association for Transport Sciences in 2002	148
The authors present the brief abstracts of the 16 diploma works awarded by the Association for Transport Sciences in 2002.	
Mrs. Zoltánné Kecskés: For the 135. anniversary of the foundation of th Hungarian State Railway MÁV	153
The author presents the history of the railway line of Budapest-Salgótarján constructed 135 years ago and its actual state.	
Congress and Exhibition of European Intelligent Systems will be organised in 2004 in Budapest.	159

Zusammenfassung

Dr. Erdősi, Ferenc: Die wesentlichen Tendenzen des Flugverkehrs der Welt (Teil III)	121
Der Autor stellt im Rahmen einer Artikelserie die Haupttendenzen des Luftverkehrs der Welt. Im gegenwärtigen abschließenden Teil werden bekannt gegeben, welche Kozenztrationsprozesse im Verkehr der Flughäfen stattfinden.	
Dr. Gergely, Máté: Harmoisierte rechtliche Regelung der Bodendienste der Flughäfen	131
Der Artikel stellt die rechtliche Regelung der Bodendienste der Flughäfen in der Europäischen Union und deren einheimische Harmonisierung vor. Die Schaffung der liberalisierten Bodendienste in Ungarn stellt eine Zielsetzung dar.	
† Dr. Papp, Endre: Wenden in der Verantwortung der Frächter	136
Der Artikel analysiert auf Grund der Konzeption des neuen Zivilgesetzbuches innerhalb des Themenbereiches „Gütertransport“ die Regelung der Verantwortung.	
Vörös, Zsuzsanna: Kennzeichen der Branchenstrategie des divisionalen Unternehmens	140
Die Autorin analysiert, auf welche Art und Weise die Unternehmensstrategie die langfristige Entwicklungsbahn der Organisation bestimmt.	
Dr. Prezenszki, József: Die durch den Verkehrswissenschaftlichen Verein in 2002 honorierten Diplomarbeiten	148
Die Zusammensetzung beschreibt den kurzgefassten Inhaltsauszug der im Jahre 2002 durch das nationale Präsidium des Verkehrswissenschaftlichen Vereins honorierten, in 2002 eingereichten 16 Diplomarbeiten.	
Kecskés, Zoltánné: Für die 135. Jahreswender der Gründung der Ungarischen Eisenbahnen	153
Die Autorin gibt im Artikel die Geschichte und die gegenwärtige Lage der vor 135 Jahren errichteten Eisenbahnlinie Budapest – Salgótarján bekannt.	
Kongress und Ausstellung der Europäischen Intelligenten Transportsysteme werden in Budapest in 2004 veranstaltet.	159



Európai vasutat teremtünk!

- Az Európai Unió szervezetei elismerik a vasútreform, a MÁV átalakításának eddigi eredményeit. Ezért adnak pénzügyi támogatást a pályakorszerűsítésekhez, a járműbeszerzésekhez, a vasúti szolgáltatási feltételek javításához. **Mindennek nyertesei az utasok, a fuvaroztatók lesznek.**
- A továbbra is egységes MÁV-on belül egyebek között önállóan dolgozó áru fuvarozási, személyszállítási, forgalmi-infrastuktúra társaság létrehozásának előkészületei folynak. Ezért követhetők nyomon már ma is az egyes szervezeti egységek kiadásai és bevételei. **Ez átláthatóvá teszi a közpénzek felhasználását is.**
- 2001-től független szervezet készíti elő a hazai és a magyar vonalakon megjelenő külföldi társaságok között a vasúti pályák piaci feltételek szerinti igénybe vételének szabályait. **Ezért is zárulhattak le sikeresen a közlekedési tárgyalások az Európai Unióval.**
- Az európai felkészülés jegyében az utóbbi három évben infláció fölötti volt az átlagjövedelmek emelkedése a MÁV-nál. A foglalkoztatást a szakszervezetekkel kötött, szigorúan betartott megállapodások szabályozzák. Megkezdődött a munkakörülmények javítása. A dolgozók naprakészen tájékozódhatnak a vasút átalakításának lépéseiről, a vezetők terveiről. **Ezért a vasutasság szintén érdekelt a MÁV nyugodt körülmények között folytatódó átalakításában, a vasút-reformban.**

