

Közlekedés- tudományi szemle

1.

2002

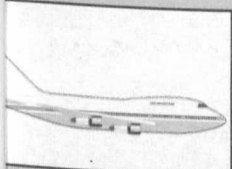
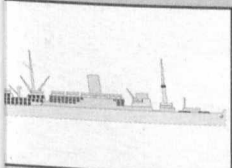
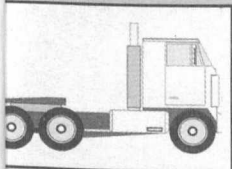
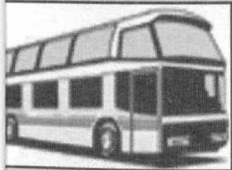
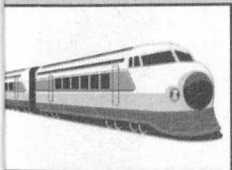
január

LII.

évfolyam

2002 JAN 23.

Ispán



A szállítási ágazat kilátásai 2002-ben

Az EU munka- és pihenőidő-szabályok bevezetésének feladatai az autóbusz-közlekedési társaságoknál

A közúti közlekedési zaj csökkentése

Az európai légitársaságok összehasonlító elemzése



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE
a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES COMMUNICATIONS
Orange de la Société Scientifique des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for Communication

A lap megjelenését támogatják:
ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI
MŰZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÉS REPÜLŐTÉRI
IGAZGATÓSÁG, MAHART, MÁV (fő támogató),
MTESZ., PIRATE BT., PRO RENOVANDA
CULTURA HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY, 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 szerkesztőbizottság tagjai:
Árva Kálmán, Benczédi Mihályné, Bretz Gyula,
Dr. Berényi János, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás,
Kalmár Béla, Dr. Kerkápoly Endre, Kiss András,
Kovács Péter, Dr. Menich Péter, Dr. Rixer Attila,
Tánczos Lászlóné dr., Dr. Tóth László

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

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

Terjeszti a Magyar Posta Rt. 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. Digitális Nyomdaüzeme
1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 478-0305
E-mail: ifjnagy@elender.hu

Igazgató: Nagy Zoltán

Tördelőszerkesztő: ifj. Nagy Zoltán

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

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

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

ISSN 0023 4362

Tartalom

- Dr. Hegedűs Miklós:* A szállítási ágazat kilátásai 2002-ben.....1
A Gazdaságkutató Rt. 2001. év végén is felmérte a szállítási cégek
2002. évre vonatkozó várakozásait. Ezen adatok elemzése alapján
ismerteti a szerző a cikkben a szállítási ágazat várható ez évi
teljesítményeit.
- Benkó Béla:* Az Európai Unió munka- és pihenőidő-szabályok
bevezetésének feltételei, felkészülési feladatai és várható hatásai a
VOLÁN autóbusz-közlekedési társaságoknál5
Az Európai Unióban érvényes munka- és pihenőidő-szabályok
átvételére való felkészülés a VOLÁN autóbusz-közlekedés területén
sem izgalommentes feladat. A szerző az e témával kapcsolatos
gondokat és tennivalókat foglalja össze.
- Dr. Buna Béla:* A közúti közlekedési zaj csökkentése.....20
A szerző elemzi a cikkben, hogy a közúti közlekedési zajcsökkentés
érdekében milyen, a műszaki-gazdasági követelményeket legjobban
kielégítő megoldásokat lehet kiválasztani.
- Nagy Attila:* Az európai légitársaságok összehasonlító elemzése.....28
A szerző az európai légitársaságok tevékenységét vizsgálja a
gazdaságosság nézőpontjából. Az elemzés során a flotta összetételt, a
bevételek alakulását és a költségszerkezetet értékeli. A regionális
piacok tekintetében a légitársaságok üzemeltetését is vizsgálja.
Összevont tartalomjegyzék 200133

Szerzőink:

Dr. Hegedűs Miklós a közgazdaságtan kandidátusa, a Gazdaságkutató
Rt. ügyvezető igazgatója; *Benkó Béla* gépjármű-közlekedési üzemmér-
nök, munkaerő-piaci szakértő, a VOLÁNBUSZ Közlekedési Rt.
nyugalmazott humánpolitikai szakiroda vezetője; *Dr. Buna Béla* okl.
közlekedési mérnök, okl. villamosmérnök, környezetvédelmi szakértő, a
műszaki tudomány kandidátusa, a „FRAMA” oldBH Környezetvédelmi
Kft. vezetője; *Nagy Attila* okl. közlekedésmérnök, mérnök-informa-
tikus, közgazdász, a MALÉV Controlling osztály osztályvezető-
helyettese.

*A lap egyes számai megvásárolhatók
a Közlekedési Múzeumban*

Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.

valamint a

KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában

1074 Budapest, Hársfa u. 51.

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

Dr. Hegedűs Miklós

SZÁLLÍTÁS PROGNÓZIS

A szállítási ágazat

kilátásai 2002-ben

Már az előző évben is a szállítási ágazatban működő vállalkozások viszonylag gyenge évet zártak, a naturáliákban mért teljesítmények lényegében alig változtak, az értékesítés volumenében is csak nagyon szerény tevékenységbővülés valósult meg. Határozottabb bővülés az elmúlt másfél évben a személyszállításban és a légi közlekedésben volt megfigyelhető. 2001 őszén végzett vállalati megkérdezések 2001-re viszonylag szerény mértékű, alig 1%-os gazdasági növekedést jeleznek. A vállalati megítélések szerint 2002-re a szállítási ágazatban érdemi további teljesítménybővülésre nem számíthatunk, marad tehát az évek óta megfigyelhető egyhelyben topogás. A mostani felmérésünkben csupán négy hírközlési cég szerepel, így a felmérés adatai döntően a szállítási ágazatra vonatkoznak.

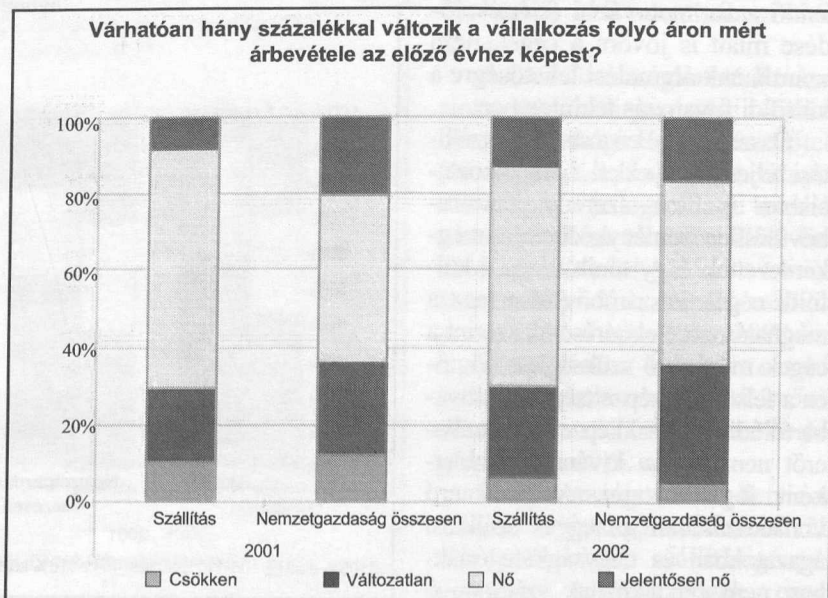
Volumenben mérve 2001-ben mintegy 1.0%-os növekedést remélnék a szállítási cégek, ezen belül az export, a külföldi fuvarozás teljesítménye növekszik gyorsabban. Megjegyezzük, hogy a tavaszi felmérésünk során 2001-re a mostaninál jóval erőteljesebb növekedésben reménykedtek a megkérdezett vállalkozások. *A mostani felmérésünkben valamennyi nemzetgazdasági ágazat között a szállítási cégek jeleznek legkisebb növekedési dinamikát.* Számszerűen 2002-ben a szállítási ágazatban összességében nem várható számszerűsíthető növekedés.

A mostani felmérésünkben 53 db válasz érkezett, amelyből 4 db a hírközlés területéről való. A 49 db szállítási válaszból 19 db volt 300 fő feletti, döntően állami tulajdonú cég, 26 db volt az 50 fő alatti cégek válaszáinak száma. Láthatóan felmérésünkben rendszeresen a nagyobb cégek magasabb aránnyal szerepelnek mint a tényleges súlyuk. Felmérésünkben döntő arányt képviselnek az állami és a hazai tulajdonú cégek, a külföldi tulajdonban lévő vállalatok közül csupán 4-en válaszoltak. A tevékenységek szerinti megoszlásban a tényleges aránynál jóval nagyobb mértékben szerepelnek a közúti személyszállítók és részben a közúti teherszállítók. Ugyanakkor a vasúti szállításban döntő súlyt képviselő MÁV szerepel a válaszadók között. A foglalkoztatottak számával súlyozott reprezentáció igen magas, de a kisebb cégek szerény aránya miatt a minta nem tükrözi pontosan a szállítási ágazat gazdálkodóinak tényleges gazdasági viszonyait.

A belföldi értékesítés tekintetében folyó áron számítva a megkérdezett cégek 6-7%-os növeke-

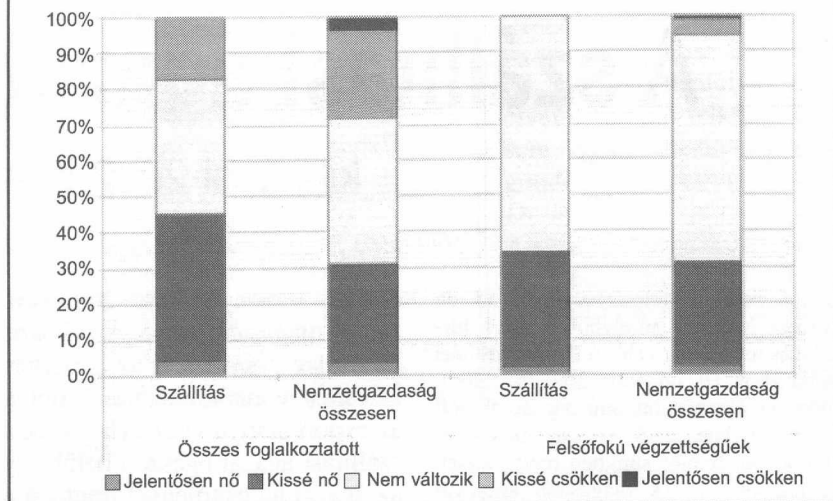
désben reménykednek 2001-ben. Ennél magasabb mintegy 13%-os bővülésre számítanak az exportértékesítés vonatkozásában. Miután az export aránya viszonylag kicsi a szállítási ágazat egészén belül, így az ágazat teljesítményét döntően a hazai szállítási teljesítmények határozzák meg. A 2002-re vonatkozó vállalati várakozások mind az exportban, mind a hazai értékesítésben – folyó áron számolva – az ez évihez hasonló 8%-os bővülésére számíthatnak, amely volumenben értelmezve lényegében stagnálást, vagy legfeljebb 0,5%-os bővülést jelent (1. ábra).

Ami az egyes nagyságkategóriákat és tevékenységi köröket illeti meglehetősen szeszélyes a várakozások eloszlása, jelen felmérésünkben inkább a kis cégek remélnék az átlagnál nagyobb növekedést és jellemzően a szállítási kiegészítő



1. ábra

Várhatóan hogyan változik a következő másfél évben a jelenlegihez képest a foglalkoztatottak létszáma?



2. ábra

tevékenységek dinamikája is magasabb az átlagnál. Ugyanakkor a különböző szállítási területeken működő cégek nem jeleznek alapvetően eltérő fejlődést, a stagnálás eléggé kiegyenlített, valamennyi szállítási alágazatban érvényesül majd.

A belföldi értékesítési árak növekedése 7% körüli, míg az exportban ennél jóval kisebb 3-4% közötti áremelési lehetőségre gondolnak a megkérdezett cégek. A fogyasztói árakat 2002-re 7,5-9%-ra teszik, a saját belső árak emelkedését pedig 7-8%-osra prognosztizálják. Valószínű a forint további felértékelődése miatt is jövőre a cégek nem számítanak áremelési lehetőségre a külföldi fuvarozás tekintetében.

Összefüggésben a stagnáló szállítási teljesítményekkel a foglalkoztatásban is csak szerény létszám-bővülésben reménykednek a megkérdezettek. Úgy tűnik, hogy a külföldi cégek létszám-bővülése lesz a meghatározó. Felméréseink szerint a cégek munkaerő szükséglete döntően a felsőfokú képzettségűek irányába tolódik el, szakképzetlen munkaerőt nem igazán kívánnak többletként foglalkoztatni. A munkaerő vonatkozásában az egyes szállítási ágazatokban és nagyságkategóriákban nem mutatkoznak számottevő eltérések (2. ábra).

A bruttó keresetek várható alakulására adott válaszokból 2001-re 11-12%-os bővülésre számítanak a válaszadók. A bérnövekedés valamennyi nagyságkategóriában és tevékenységi körben erősen kiegyenlített, említésre méltó eltérések nem jelentkeznek. Megjegyezzük, hogy 2001-re a ténylegesen megvalósuló nominál béremelkedés a vállalatok által jelzettől jóval magasabb. Bizonyára 2002-ben is jellemző marad, hogy a vállalatok által jelzett 11-12%-os nominál bérnö-

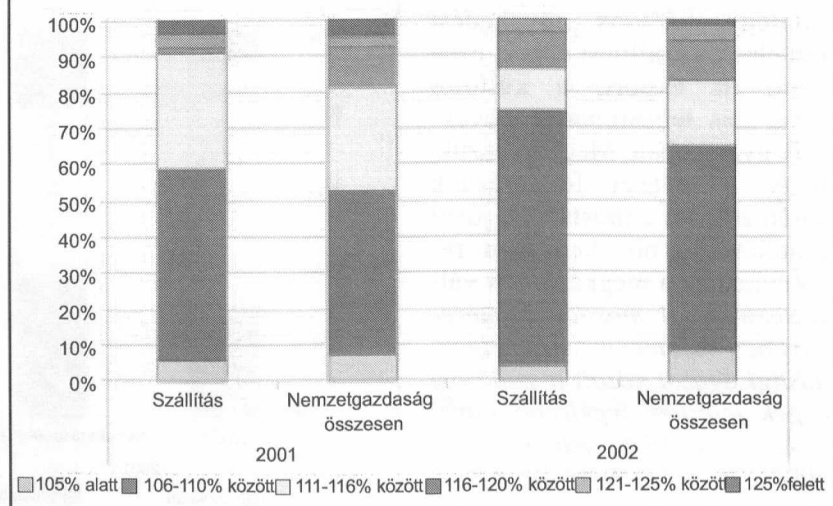
vekedésnél valamivel magasabb tényleges béremelésre kerül majd sor (3. ábra).

Az előző évekhez hasonlóan ebben és a következő évben is a kapacitások kihasználása meglehetősen magas 75-80% között mozog. A cégek szándékai szerint 2001-ben és 2002-ben is az import dinamikus bővül.

Ami a termelési és értékesítési tevékenységet leginkább akadályozó tényezőket illeti az előző felméréseinkhez hasonló helyzet prognosztizálható. A növekedés legfőbb korlátja mint az eddigi felméréseinkben mindig a belföldi kereslet hiánya a meghatározó. Ezen túlmenően igen jelentős az említettsége a tőkehiánynak, valamint a kielezett és tisztességtelen versenynek. Az állami magatartás kiszámíthatatlanságával kapcsolatban különösen a hazai áru és személyszállításban érdekelt cégek jeleznek jelentősebb feszültségeket. A mostani felmérésünkben a szállítási cégek válaszai érdemben nem térnek el a nemzetgazdasági átlagtól, talán a tőkehiány említettsége a gyakoribb.

A szállítási ágazatban az előző években viszonylag szerény beruházási tevékenység volt. Ez összefüggött az ágazat vállalkozásainak alacsony jövedelmezőségi szintjé-

Várhatóan hány százalékkal növelik a bruttó átlagkeresetet az előző évhez képest?



3. ábra

vel, s általában a tevékenység alacsony növekedési dinamikájával. A vállalati válaszok szerint 2001-ben is folytatódik a beruházásoknak e szerény változása összességében 0,4%-os beruházás volumennövekedésre számítanak. A szolgáltatásokat és az építőipart kivéve ez a legalacsonyabb ágazati mutató. Jellemző, hogy a tavalyi szeptemberi felmérésünkhez képest is jelentős csökkenés mutatkozik, igaz ebben szerepet játszhat, hogy a mostani megkérdezésünkben a hírközlési cégek ugyancsak szerény arányban jelennek meg. Egyébként a szállítási ágazatban megfigyelhető gyenge beruházási tevékenység a nemzetgazdasági ágazatok egészére is érvényes, ebben a tekintetben tehát a szállítási ágazat követi a nemzetgazdasági trendeket. A beruházásokra vonatkozó vállalati válaszok utalnak arra is, hogy minden bizonnyal romlik az ágazat műszaki színvonala, a gépjárművek átlagos életkora továbbra is emelkedő tendenciájú. Ez utóbbi azért is fontos körülmény, mert az üzemeltetési költségei, részben a magas energiafogyasztás, részben a nagy javítási és szervizelési költségek miatt az eddigiekhez képest is tovább növekszenek. Összességében 2002-re a helyzet némileg változni látszik. Mindenekelőtt a

MÁV Rt. ismételten erősödő fejlesztési tevékenysége miatt a beruházások az ágazatban mintegy 10%-kal bővílhetnek. Ha a válaszokat a MÁV Rt. adatai nélkül értelmezzük, akkor 2002-re is egyértelműen lassú beruházási tevékenység várható az ágazatban (4. ábra).

Ami a tőkeellátottságot illeti a szállítási cégek kb. egynegyede küzd súlyos tőkeproblémával és a cégek közel kétharmada jelzi, hogy tőkebevonással jelentősen tudná javítani gazdálkodási mutatóit. A tőkehiány áthidalásának legfontosabb területe a lízingelés erősítése és bizonyos nem kihasznált berendezések értékesítése. A szállítási cégek ebben az évben és jövőre is összességében a tavalyihoz hasonló likviditási helyzetre számítanak, a vállalkozások 8-10,5%-a küzd fizetési nehézségekkel, csődeljárás azonban nem fenyegeti a válaszadó cégeket. A tavalyihoz hasonló azon cégeknek az aránya is, amelyek a következő időszakban enyhe romlást gondolnak likviditási helyzetükben.

Az általános piaci helyzet reális számbavételét tükrözi, hogy a legtöbb válaszadó cég stabilizálni kívánja gazdasági helyzetét és érdemleges expanzióra a megkérdezettek mintegy egyharmada törekszik. A vállalkozások vezetői-

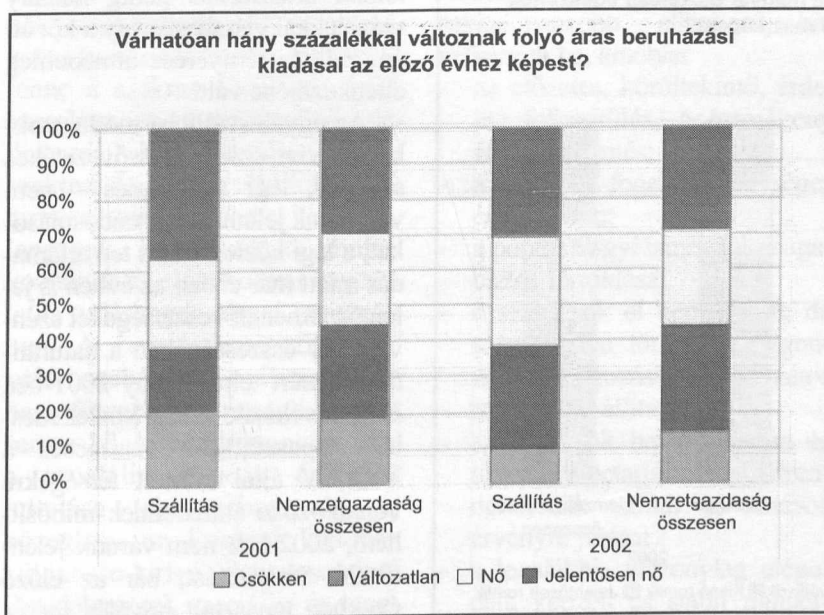
nek legfőbb törekvése a költségek csökkentése és az árbevétel növelése. Ennek eszközeként a jó üzleti kapcsolatokat, a jó hírnév megőrzését és a szakmailag képzett szakemberek megszerzését tekintik.

A gazdaságpolitikai megítélése kapcsán a szállítási cégek leginkább az állami támogatások alacsony szintjét említik, kb. ugyanilyen súlyossággal, jelentkezik a TB járulék magas volta, valamint a bűnözés elleni nem kellő fellépés. Ebben a vonatkozásban sem hozott eredendően újat a mostani megkérdezésünk.

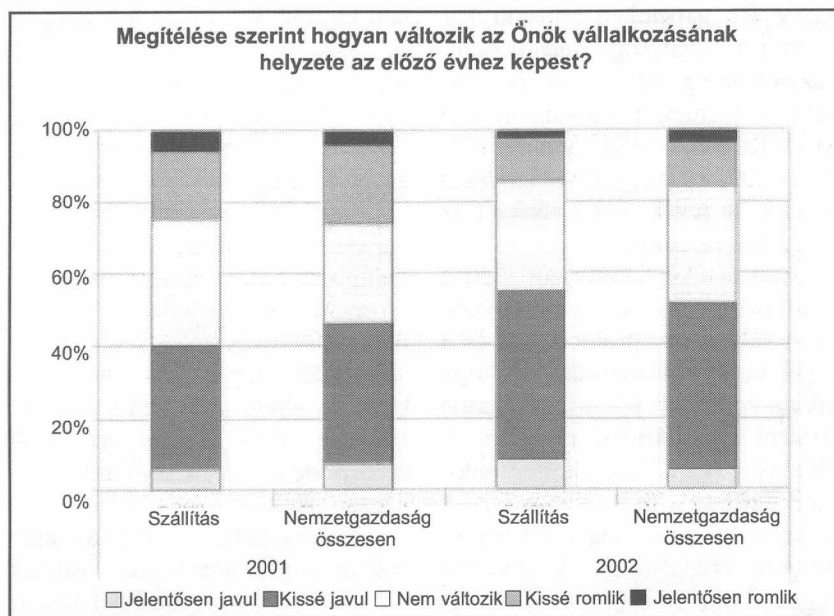
Összességében a szállítási ágazatban enyhe többségben vannak azok a cégek, amelyek 2001-ben az előző évinél kedvezőbb gazdasági eredményekre számítanak. Az átlagnál erőteljesebb optimizmus jelentkezik a külföldi többségű cégeknél szállítási kiegészítő tevékenységeknél, és a kis cégeknél. A gazdaság egészének helyzetét ugyancsak pozitívan ítélik meg, különösen a 300 fő feletti, döntően állami cégek vélekednek úgy, hogy gazdasági helyzetük 2001-ben érezhetően javul. A romló növekedési kilátásokkal szemben 2002-re mind a saját cégük, mind a nemzetgazdaság helyzetét javulónak ítélik meg a szállítási cégek. A javulás mértéke ugyan nem számottevő, de részben ellentétes a vállalatok összesenre által adott válaszoknak (5. ábra).

A GKI Gazdaságkutató Rt. szerint a 4% körüli gazdasági növekedés, a lakossági fogyasztás erőteljes emelkedése, valamint a túlnyomóan építési jellegű állami beruházások bővülése ellenére, 2001-ben az áruszállítás várhatóan a tavalyi szinten stagnál, a személyszállítás pedig 2%-kal növekszik. 2002-ben a dekonjunktúra, valamint a szolgáltató szektor szerepének erősödése miatt a szállítási ágazat lényegében stagnál (6. ábra).

Magyarországon 2001-ben is az átlagosnál jóval gyorsabban bővílnek a kevésbé szállításigényes gazdasági tevékenységek, ezzel párhuzamosan a nagy anyag- és



4. ábra



5. ábra

szállítási igényű tevékenységek visszaszorulnak. Továbbra is erőteljes szerkezetváltozás azonban ma már nem olyan mértékben csökkenti a szállítási igényeket, mint az elmúlt néhány évben. Új fejlemény viszont és a szállítási igények szempontjából ez a mérséklődés irányába hat, hogy a 2001-ben növekedésben felerősödik a szolgáltatási szektor szerepe, amely az iparénál jóval kisebb szállítási igényességgel jelentkezik. Ugyanakkor a dinamizálódó építő-

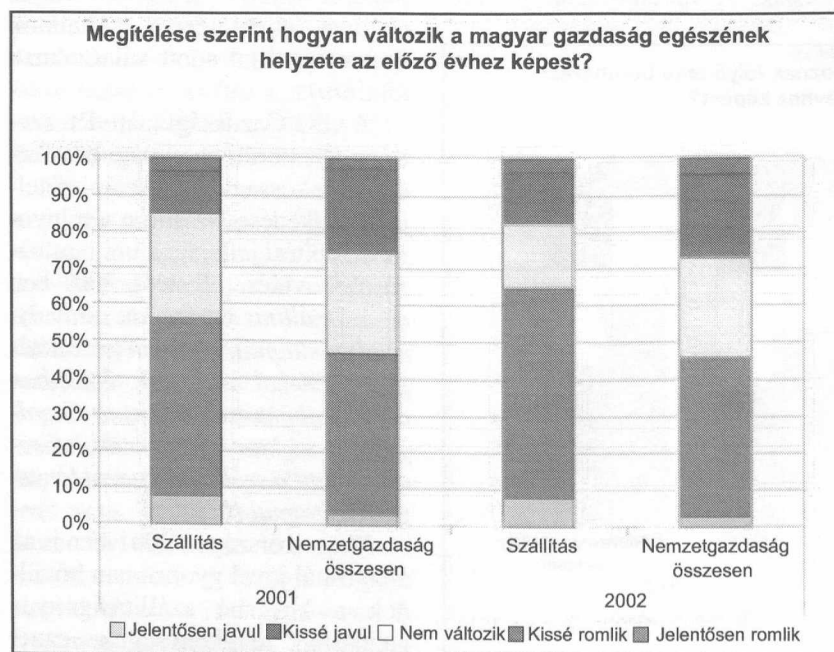
ipar, valamint a nagy anyagigényű infrastrukturális beruházások és a lakásépítés növeli az áruszállítási igényeket, de az építőipar szerény súlya miatt az itt jelentkező igény-növekedés nem kompenzálja a gazdaság egészében bekövetkező igény-mérséklődést.

A szállítási ágazatban működő vállalkozások 2002-es gazdasági várakozásai meglehetősen pesszimisták, gyakorlatilag mind a hazai, mind a külföldi szállítási igények területén stagnálást jeleznek.

Miután az ágazatban a teljesítmények nagy szerepet játszanak a pénzügyi mutatók alakulásában, így az eddig sem túlságosan kedvező versenyképességi és jövedelmezőségi szint 2001- és 2002-ben sem javul lényegesen. A MÁV Rt. felerősödő beruházási tevékenységétől eltekintve, a szállítási ágazatban sem 2001-ben, sem 2002-ben nem várunk érdemleges beruházás-bővülést, ebből következően az ágazat műszaki színvonalja tovább romlik, a szállítási járművek átlagos életkora tovább növekszik.

A várakozásokkal szemben a közúti szállítás teljesítménye elmarad az ágazat egészétől, így az ágazaton belüli súlya 2001-ben csökken. Ez részben az üzemanyag költségek növekvő terhei, részben a szállítási igények összetételének módosulása miatt következett be. A szállítási igényeken belül az igényes áruk szállítására vonatkozó kereslet csökken – építési anyagok aránya ugyanis emelkedik 2001-ben – és ez a tendencia 2002-ben is jellemző marad. A termelés növekedési ütemének mérséklődése, az építési jellegű beruházások továbbra is dinamikus volta és a vasút erőteljesebb modernizációja miatt 2002-ben is várható, hogy a vasút teljesítménye enyhén növekszik, a közúti áruszállítás pedig néhány százalékkal visszaesik, így a közúti áruszállítás tényreése átmenetileg ellenkezőjébe vált.

Az egyéb szállítási módzatokban – vízi szállítás, csővezetékes szállítás, légi közlekedés – nem várhatunk jelentősebb módosulásokat, a légi közlekedés a terroristámadás miatt már ebben az évben is jelentős átmeneti veszteségeket szenved, bár összességében a naturáliákban mért teljesítmény 2001-ben még növekszik. A légi közlekedésben tapasztalható visszaesés a MALÉV által érintett térségekre vonatkozóan átmenetinek minősíthető, 2002-ben nem várunk jelentősebb visszaesést, bár az előző években tapasztalt bővülés üteme bizonyára csökkenni fog.



6. ábra

Benkó Béla

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Az Európai Uniós

munka- és pihenőidő-szabályok bevezetésének feltételei,
felkészülési feladatai és várható hatásai a
VOLÁN autóbusz-közlekedési társaságoknál

Az Európai Uniós munka- és pihenőidő-szabályok bevezetésének a VOLÁN autóbusz-közlekedésben rendkívül különböző lehet az összehatása. Véleményem szerint nem zárható ki ugyanis akár az sem, hogy az ország Uniós taggá válásának időpontja – a halasztódás ellenére is – előbb következik be, mint amikor a Volán szakma alapos felkészülése befejeződik. Az így kialakuló helyzetben az Uniós rendelkezések felgyorsított átvétele, kihirdetése és a betartásuk „előlegezett” deklarációja mellett valójában sajnos nem lenne érdemes és célirányos előre lépés. Sőt: állandóan és tömegesen csorbulnának az akkor már érvényben lévő előírások, és ennek következményeit, a kritikákat, elmarasztalásokat kénytelen lenne a szakma elviselni, velük szemben „magyarázkodni”, védekezni. Fennmaradna egyes szakmai fogalmak többféle értelmezése, minden szinten bizonytalanságok, hiányosságok mutatkoznának az előírásokkal kapcsolatos tudásanyag tárgyi ismeretében. A javarészből „fiktívvé” váló szabályok nyilvánvalóan nem töltenék be a rendeltetésüket sem a közlekedésbiztonság, sem a szociális normák érvényre juttatása tekintetében. Az új közegben, az Európai Unióban különösen kirívó, alacsony szintű jövedelemmel, szociális- és munkafeltételekkel egyre elégedetle-

nebbé válnának a dolgozók. A személyszállítás frontemberei, az autóbuszvezetők a viszonylag szintén fejletlen, problémákkal telített belső, szervezeti „kultúra” ismérveit közvetítenék az utazóközönség felé. Ennek folytán sérülne az utazási kultúra, romlana a szakma megítélése a közvéleményben, stb. Ebből a labilis, áldatlan állapotból kellene a szakmának – immár az Unión belül, folyamatos sürgetés, türelmetlenség és mindinkább felgyülemelő gondok közepette – valahogyan kibontakoznia, ami minden bizonnyal hosszadalmas és keserves küzdelmet igényelne.

A jelen időben viszont még remélhetőleg nem kell lemondani arról, hogy ennek a nyomasztó vízióknak akár az – egyébként nyilván sokkal vonzóbb – ellenkezője következzen be, amelyet

- az előzetes, körültekintő, érdemi felkészülés, a termékeny feltételteremtés;
- a szakmai fogalmak egységes értelmezése;
- a pontos tárgyi ismeretek magabiztos birtoklása;
- a szabályok el nem sietett, de még időben történő, meggondolt kidolgozása és fokozatos rendszerbe állítása;
- az előírások betarthatósága és tényleges betartása, vagyis rendeltetésük valódi és hatásos érvényre jutása;
- a legalábbis viszonylag elégedett, képzett és stabil munkacsoport-állomány;

- fejlett színvonalú, egészséges munkahelyi, szervezeti kultúra, modernizálódó munkaszervezés;
- az utazóközönségnek a szolgáltatás- és ezen keresztül a szakma iránti elismerése jellemző.

Nem lehet kérdéses, hogy a szélsőségesen negatív és az ugyanannyira pozitív összehatás közül melyiknek az elérése a kívánatos. A realitás persze afelé mutat, hogy a tényleges összehatás a két szélső változat között, az egyes hatáselemek bizonyos elegyeként jön létre, ám korántsem mindegy, melyik pólushoz és mennyire közelít majd.

Ahhoz, hogy az összehatás az utóbbi (pozitív) változat felé tartson, igen gyors és jó választásokra, továbbá mielőbbi munkakeredményekre van szükség egy sor kérdésben, így

- a szabályozás bizonytalanságainak tisztázásában;
- a legfontosabb szakmai fogalmak egységesítésében;
- a csatlakozás ügyéhez kapcsolódó szakmai filozófia megfogalmazásában;
- a feladatok részletes megtervezésében és ütemezésében;
- a humán szféra számos részterületének fejlesztésében;
- a szakma kötelezettségeit és a költségviselést is világosan meghatározó, egyértelmű helyzet teremtésében.

A szabályozás alapvető kérdéseinek áttekintése

A VOLÁN autóbusz-közlekedés utazószemélyzetének munka- és pihenőidejére vonatkozó szabályozás talán *soha* nem volt olyan bonyolult és nehézkesen kezelhető, mint jelenleg. Ez részben abból fakad, hogy a nemzetközi járatok szabályozásában az AETR-, a belföldiekében pedig az éppen nemrégiben módosult Mt. felhatalmazása – mégpedig megváltozott felhatalmazása – alapján az Alágazati Kollektív Szerződés (AKSZ) tölt be domináns szerepet. Más részben természetesen összefügg azzal is, hogy az EU-csatlakozásra való felkészülés keretében az AKSZ huzamos idő óta törekszik meghonosítani az EU-konform szabályozási elemeket, közben alkalmazkodnia kell az Mt. módosulásához, és mindez persze a téma folyamatos mozgását idézi elő. Ráadásul bizonyos jogértelmezési dilemmák is fennállnak.

A szabályozás bonyolult képének *le kell tisztulnia*. Ehhez abból lehet kiindulni, hogy az Mt. 117/A.§(1)c) pontja szerint a Kollektív Szerződés a belföldi és nemzetközi menetrendszerű közúti személyszállítás forgalmi utazó munkakörben foglalkoztatott munkavállalói tekintetében, a munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó Mt.-rendeletektől – a 117/B.§-ban foglaltakat kivéve – *eltérhet*. E felhatalmazáshoz kapcsolódóan több megállapítás is tehető.

1.) Az eltérésre *egyaránt* jogosult akár az alágazati, akár a társasági Kollektív Szerződés.
2.) „A munkaidő és a pihenőidő” az Mt. VI. fejezetének *címe*. Egyértelmű tehát, hogy a Kollektív Szerződés – egymagában a 117/B.§-nak a kivételével – *eltérhet* a „munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó” VI. fejezet *bármely szabályától*, ide értve például a 117.§(1) bekezdés

munkaidő-definícióját, vagy akár az (Mt. 13.§(3) bekezdéséhez kapcsolhatóan) imperatív és kogens szabályokat is, természetesen a rendeltetészerű joggyakorlás általános követelményének betartása mellett. (Az eltérés lehetőségének rendeltetése nyilvánvalóan az, hogy a speciális szakterület szabályozásában jussanak érvényre a szakmai sajátosságok, és az előírások ennek megfelelően szakszerűek legyenek. Mindazon eltérés, amelyet nem ez az elv, hanem esetleg a törvénnyel való „ellenkezés” vezérelne, a rendeltetészerű joggyakorlás követelményébe ütközne. Így értelmetlen és persze jogszerűtlen lenne a munkavállalók bizonyos körét, például az éjszakai, vagy a rendkívüli munkától védő szabályoktól eltérni.)

3.) Az eltérés törvénybeli engedélyezése szó szerint a „*menetrendszerű*” járatok utazószemélyzetére terjed ki. Az ASOR, az AETR (és annak nyomán a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet) értelmében viszont az ú.n. szerződéses járatok, sőt részben a különjáratok (így a „saját” szervezésűek) szintén a menetrendszerű járatok kategóriájába tartoznak. Ez, ha arra szükség lenne, nagyrészt elvi alapként szolgálhatna az AKSZ-nek ahhoz a meghatározásához, amely rögzíti, hogy a menetrendszerű közúti személyszállítás forgalmi utazó munkaköreibe azok a munkavállalók tartoznak, akiket a menetrendszerű személyszállítást, mint főtevékenységet művelő munkáltató autóbuszvezetőként, jegykezelőként, utaskísérőként, vagy ellenőrként foglalkoztat. A szabályt azonban ténylegesen az a huzamos idő óta fennálló gyakorlati tény alapozza meg, hogy – a piaci térvesztéssel is összefüggésben – *nincs* a

VOLÁN autóbusz-közlekedésben olyan gépjárművezető (forgalmi utazó), aki pl. tisztán különjárat feladatokat végezne, és a menetrendszerű közlekedésben ne venne részt. Így tehát az eltérés törvényes lehetősége *valamennyi VOLÁN autóbuszvezetőre* (forgalmi utazóra) vonatkozóan fennáll.

4.) Mindemelllett a törvény „*nemzetközi*” és „*belföldi*” járat utazószemélyzetet említ. Ugyanakkor a 117/A.§(3) bekezdésében kimondja, hogy ha törvény valamely alágazat tekintetében a munkavállaló munkavégzésére szakmai szabályt ír elő, a Munka Törvénykönyvének munkaidőre és pihenőidőre vonatkozó előírásait a szakmai szabályokban meghatározott eltérő rendelkezésekkel összhangban kell alkalmazni. Magyarországon törvény írja elő az AETR, mint szakmai szabály kötelező érvényét a *nemzetközi* közúti közlekedésben belül. Ez azt jelenti, hogy az Mt. rendelkezéseit az AETR-rel összhangban kell betartani. Az Mt. rendelkezése a VOLÁN szakma irányában viszont az, hogy a 117/B.§ kivételével eltérhet a munka- és pihenőidőre vonatkozó előírásoktól. Ily módon, a gyakorlat nyelvére egyszerűsítve: az AETR-t be kell tartani; a teljes munkaidő napi nyolc óra; a Kollektív Szerződés pedig ezen túl „szabadon” szabályozhat. Ám ez így túlzottan egyszerű lenne. Az AETR-t ugyanis – eltérő megállapodás hiányában – nem kell alkalmazni azoknak a járműveknek az esetében, amelyek „*menetrend szerinti útvonala*” az 50 kilométert nem haladja meg. Így az előbbieik *csakis az 50 kilométert meghaladó* vonalhosszúságú *nemzetközi* járatok autóbuszvezetőire vonatkoznak.

5.) Az *50 kilométeren belül* közlekedő *nemzetközi* járatok

autóbuszvezetőire is kötelező a nyolc órás teljes munkaidő, de az összes további szabályt illetően vagy hiánytalanul be kell tartani az Mt.-t, vagy a Kollektív Szerződésben kell rendelkezni. Kétségtől az utóbbi a racionális megoldás, hiszen így teremthető meg a szabályozás belső összhangja az autóbuszvezetők különböző csoportjai között. Az viszont egyelőre (itt még) kérdéses, hogy ez a szabályozás milyen jogforrásra építkezzen. Az AETR mellett szólhatna, hogy általában körülményes lehet külön „50 kilométeren belül közlekedő nemzetközi” autóbuszvezetői állományt szervezni és fenntartani. A belföldön közlekedőkkel azonos szabályok alkalmazása mellett viszont az hozható fel, hogy egyelőre ezek a leginkább betartható szabályok (bár kétségtől csak az EU-csatlakozás időpontjáig lehetnek érvényben). Az ILO 153.sz. Egyezménye, illetve 161.sz. Ajánlása perspektivikus szempontból lehetne választható támpont, de akár kötelezővé is válhat.

6.) Az Mt. kizárja a 117/B.§-ban foglaltaktól való eltérést. Ez a paragrafus, mint már az előbbiek érintőlegesen jelezték, a teljes munkaidő mértékét napi nyolc órában határozza meg. A VOLÁN társaságok 25-30 százaléknál ez gondot okoz, ami abból ered, hogy az AKSZ eddig, a módosítás előtti Mt. felhatalmazása alapján, megengedte a kilenc órás teljes munkaidőt is, de erre most már nincs lehetőség. Így e társaságok autóbuszvezetőinél személyenként évi 250 alapóra automatikusan túlórává alakul. (E probléma a későbbiekben kerül kifejtésre.) A szakma egyébként a napi teljes munkaidőt – ahogyan eddig – változatlanul értelmezheti a munkanapok *átla-*

gában is. A jelen alaptéma szempontjából végeredményben nem lényeges, és tartalmilag nem is új, de azért el sem maradhat annak megemlézése, hogy a 117/B.§ másik előírása szerint a *készenléti* jellegű munkakört ellátó munkavállalók teljes munkaideje felemelhető, mégpedig napi 12 órára. A szakma, mint ismeretes, több éve felhagyott az autóbuszvezetői munkakör készenléti jellegűvé nyilvánításával, és nem is szándékozik ahhoz visszatérni. A jelen munkaidő-fogalom mellett erre valójában nem is lenne mód. Amint arról a későbbiekben még több szó esik, a munkavégzés nélküli idők ugyanis csak részben számítanak a munkaidőbe, és ez által a készenléti jelleg alapfeltétele, nevezetesen az, hogy a munkaidőn *belül* jelentős részarányt tegyen ki a „tétlen” idő, általában már nem áll fenn.

7.) A szabályozással kapcsolatos gondolatmenetet az Mt. 119.§(3) bekezdésében foglaltakkal célszerű folytatni. Ennek értelmében a munkavállaló munkaideje – túlórával együtt – nem haladhatja meg a napi 12, valamint a heti 48 órát. Az „eltérés” lehetősége alapján ezek az előírások a forgalmi utazókra nézve *nem* kötelezőek. Mivel azonban egyébként imperatív szabályokról van szó (aminek következtében eléggé meg is oszlanak a vélemények), nem árt ezt az álláspontot, azon az érvelésen túl, hogy „kizárólag a 117/B.§ az, ami kötelező”, más megközelítésekkel is igazolni.

Az előbbiekben már volt szó az Mt. 117/A.§(3) bekezdéséről, amely az ú.n. „szakmai szabálynak” prioritást biztosít. Az 50 kilométeren túl közlekedő nemzetközi járatok autóbuszvezetőinél – amint szintén említésre került –

ez a szabály az AETR. Amikor az AETR kimondja, hogy a napi pihenőidő a huszonnégy órás időszakon belül (hetenként három alkalommal) 9 órában is meghatározható, közvetve ugyan, de kézenfekvő egyértelműséggel megengedi a 15 óráig terjedő napi munkaidőt. Azzal pedig, hogy legalább 45 óra heti- és általánosan legalább 11 órás napi pihenőidőt ír elő, lehetővé tesz akár 68 órás heti munkaidőt is.

Igaz ugyan, hogy a belföldi járatok autóbuszvezetőire vonatkozóan ma még nincs érvényben az AETR-rel azonos szintű „szakmai szabály”, de az, mármint a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet, ugyanezeket a normatívákat határozza meg, és az EU-csatlakozás időpontjától kötelezően hatályba lép. Az addig tartó időszakban éppen ennek a Rendeletnek a bevezetésére kell, nem csekély erőfeszítésekkel felkészülni. A szakma ez irányú nehézségei széles körben ismertek, tehát teljes bizonyossággal kijelenthető, hogy a törvényalkotó *szándéka* semmiképpen sem irányulhatott arra, hogy a szakma számára – átmenetileg és abszurd módon – lényegesen szigorúbb feltételeket határozzon meg a felkészülés időszakára, mint amilyenek azt *követően*, a csatlakozástól kezdődően lépnek életbe.

Ugyanezt támasztja alá az Európai Közösségek Tanácsának 93/104/EK irányelve is, amely számos egyéb szabály mellett előírja az átlagosan 48 órás heti munkaidő általános betartásának kötelezettségét, de a „közúti szállítás” – azzal, hogy a *kivételek* között sorolja fel – mentesíti ettől. Ez egyfajta igazolásnak fogható fel arról, hogy az ágazat specialitásait az Unión belül is elismerik, és toleranciát tanúsítanak iránta. A Munka Törvénykönyve szemléletazonosságát egyebek között az fejezi ki, hogy a szakma forgalmi utazóit kiemeli a 119.§(3) bekezdés hatálya alól is.

További érveként hozható szóba az is, hogy amennyiben az imperatív szabályoktól mégsem lehetne eltérni, úgy a szakma számára gyakorlatilag egyáltalán *nem is maradna* „munkaidőre vonatkozó”, érdemleges eltérési lehetőség, és az Mt. 117/A.§(1)c) pontja szerinti engedély „intézménye” úgyszólván teljes egészében *értelmét veszítené*. Az a paradoxon állna elő ugyanis, hogy a törvény olyan eltérést enged, amit egyben döntően meg is tilt. A racionalitás ilyen mérvű hiánya törvényről nem tételezhető fel, így annak fennállása evidens bizonyossággal *ki is zárható*.

Ezek a megfontolások tehát több oldalról is nyilvánvalóvá teszik, hogy jelenleg az „eltérő szabályozás” joga a szakmát az Mt. 119.§(3) bekezdése tekintetében is *megilleti*. Mégis azt kell mondani, hogy itt a heti munkaidő (átlagos) hosszát illetően valójában *elvi* kérdésről van szó, amelynek nem túl nagy a közvetlen gyakorlati jelentősége. A 8 órás napi teljes munkaidőből ugyanis adódik a 40 órás heti teljes munkaidő, és mindaddig, amíg a Kollektív Szerződés nem határoz meg (8 óra x 52 hét) 416 óránál nagyobb éves túlórakeretet, a heti átlagos munkaidő sem emelkedhet (40 alap + 8 túlóra) 48 óra fölé. Márpedig – amint a maga helyén erről bővebben is lesz szó – a tágabb keret megállapítására kevésbé lehet számítani.

Ugyanakkor érzékeltetni kell azt is, hogy az Unióban erős igyekezet mutatkozik a heti munkaidő maximális hosszának korlátozására. Ezért a csatlakozás időpontjára ajánlatosnak látszik szabályba is iktatni, hogy a túlmunkával egybeszámított heti munkaidő – munkaidőkeret megállapítása esetén a hetek számának *átlagában* – *nem haladhatja meg a 48 órát*.

Mindezek után újabb lényeges megállapítások tehetők.

1.) A *belföldi* autóbusz-közlekedés forgalmi utazóinak mun-

kaidő- és pihenőidő-rendszerét a csatlakozás időpontjáig változatlanul a Kollektív Szerződés – praktikusán az AKSZ – szabályozza, azzal az új megkötéssel, hogy a teljes munkaidő, a törvényes munkanapok átlagában, napi 8 óra. Ennek a (kollektív szerződéses) szabályozásnak – amint lényegében eddig is történt – célszerű fokozatosan továbbfejlődnie úgy, hogy *elvezesse* a szakmát a csatlakozáskor kötelezően hatályba lépő rendelkezések alkalmazhatóságához és betarthatóságához. Ez most már minden részletkérdés alapos átgondolását, szakszerű megválaszolását és az előírások precíz kidolgozását feltételezi, továbbá azt is, hogy a szabályok lehetőleg minél egyszerűbbek és áttekinthetőbbek legyenek.

2.) A csatlakozáskor a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet szabályai lépnek hatályba. A Rendelet előírásai azonban – hasonlóan az AETR nemzetközi közúti közlekedésre vonatkozó szabályaihoz – nem érvényesek az olyan járművekkel végzett szállításokra, amelyek „*menetrendszerű*” személyszállításra szolgálnak, ha a „*vonalszakasz*” nem több 50 kilométernél. Ennek megfelelően tehát a csatlakozás időpontjától kezdődően a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet az 50 kilométeres körzeten *túl* közlekedő belföldi járatok utazószemélyzetének munkaidő- és pihenőidő-szabályait határozza meg.

3.) Az 50 kilométeren *belüli* közlekedés szabályozására vonatkozóan egyelőre sajnos *nem* ilyen egyértelmű a helyzet. Nincs kellő bizonyosság arra, hogy a szabályozás saját – KSZ, AKSZ – hatáskörben maradhat-e a csatlakozás utáni időkre szólóan is, vagy sem. Sőt, reálisan azt kell feltételezni, hogy mint leendő, vagy

felvett EU-tagállam felé megfogalmazódik az ILO 153.sz. Egyezmény és 161.sz. Ajánlás „megerősítésének” követelménye is. A kérdés leginkább csak az lehet, hogy ez az Unióba való belépéssel azonos, avagy ahhoz képest eltérő időpontra tehető-e.

4.) Mindezek figyelembevételével tehát *összességében* arra célszerű felkészülni, hogy a *belföldi* járatok utazószemélyzetére vonatkoztatva az 50 kilométeren *túli* közlekedésben az EU-csatlakozáskor a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet, az 50 kilométeren *belüli* közlekedésben pedig az ILO 153.sz. Egyezménye (és 161.sz. Ajánlása) válik *kötelező* szabállyá. (Nem mellékes, hogy a hatályos AKSZ is, több éve ugyanezt irányozza elő.)

5.) Ehhez azonban kapcsolódik még egy „*alkérdés*” is. Az ILO 153.sz. Egyezmény (és az Ajánlás) ugyanis lehetővé teszi, hogy az erre illetékes hatóság, vagy szerv kivonja a szabályok hatálya alól – a VOLÁN szakmát nem érintő egyébek mellett – a *városi* szállítást, vagy annak bizonyos típusait. Mivel az erre irányuló kormányzati szándék ez idő szerint nem ismeretes, ugyanakkor a kérdés jelentősen érinti a szakmát, ebben is mielőbbi döntésre van szükség.

Összességében tehát az Uniós csatlakozás utáni szabályozási helyzetről elmondható, hogy – mivel az AETR és a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet előírásai gyakorlatilag azonosak – az 50 kilométeren *túli* járatok utazószemélyzetére vonatkozóan (nemzetközi és belföldi viszonylatban „*egyforma*”) *homogén* szabályozás alakul ki.

Ebből logikailag következik, hogy ugyanilyen azonosságra kellene törekedni az 50 kilométeren *belül* közlekedők tekintetében is. Ez esetben pedig, mivel bel-

földön a legvalószínűbb szabály az ILO 153.sz. Egyezmény (és 161.sz. Ajánlás), az irányozható elő, hogy *ugyanaz* vonatkozzon a nemzetközi határhozveti forgalom járatainak utazószemélyzetére is (elosztatva az imént felvázolt bizonytalanságot). Mindezek után már nem ütközik akadályba a szabályozás tömören *áttekinthető összefoglalása* sem (1. táblázat).

A fejezet végére jutva érdemes megemlíteni, hogy ezek után a felkészülés további szakaszát illetően remélhetőleg tisztább, világosabb kép alakul ki a tennivalók közvetlen jogi környezetéről és feltételeiről, ami nélkülözhetetlen mindenfajta előrelépéshez. Egyben belátható az is, hogy

– igaz, nagyon is rögzös utat kell bejárni a normatívák betarthatóságának eléréséig – az EU rendelkezések bevezetését követően lényegesen *egyszerűbb, áttekinthetőbb* lesz a szabályozás helyzete, mint a jelen időben.

A legfontosabb fogalmak szakmai egységesítésének feladatai és megvalósításuk hatása

A szabályozásban tehát tovább kell lépnie a szakmának is. Ennek során a munkaidővel kapcsolatos kérdések rendezése közben feltétlenül célszerű törekedni arra, hogy az alapfogalmak *egységessé*, azonos tartalmúakká váljanak, különösen a munkaidő

definíciója, az osztott szolgálat és a túlmunka tekintetében.

A munkaidő fogalmáról

Az Alágazati Kollektív Szerződés egyik erénye, hogy az Mt.-től való eltérés törvényes lehetőségének megnyílásakor, vagyis már öt évvel ezelőtt, definiálta és összefoglalta a fogalmakat, potenciálisan kedvező helyzetet teremtve a további, EU-konform szabályozás kidolgozásához is. Mindeddig azonban az AKSZ sem oldotta meg – sőt, mára elvileg kifejezetten felfokozhatta volna – azt a jelentős gondot, hogy a munkaidő fogalma a szakmában különbözőképpen, indokolatlanul *szabadon* értelmezhető.

1. táblázat

Összefoglalás a szabályozásról

			S Z A B Á L Y O Z Á S			
A L Á G A Z A T	V I S Z O N Y L A L H O S S Z	V O N A L H O S S Z	JELENLEG	AZ EURÓPAI UNIÓS SZABÁLYOK BEVEZETÉSE UTÁN	VÁLTOZÁS	
					A FŐSZABÁLYBAN	A TARTALOMBAN
M R S Z. K Ö Z Ú T I A U T Ó B U S K Ö Z L E K E D É S	N E M Z E T K Ö Z I	50 km a l a t t	AKSZ (és a 8 órás napi teljes munkaidőre vonatkozó előírás)	ILO 153.sz.Egyezmény, 161.sz.Ajánlás (és a 8 órás napi teljes, továbbá a 48 órás heti munkaidőre vonatkozó előírás)	LESZ	LESZ
		50 km f e l e t t	AETR (és a 8 órás napi teljes munkaidőre vonatkozó előírás)	AETR (és a 8 órás napi teljes, továbbá a 48 órás heti munkaidőre vonatkozó előírás)	NEM LESZ	NEM LESZ (a 48 órás heti munkaidőre vonatkozó előíráson túl)
	B E L F Ö L D I	50 km a l a t t	AKSZ (és a 8 órás napi teljes munkaidőre vonatkozó előírás)	ILO 153.sz.Egyezmény, 161.sz.Ajánlás (és a 8 órás napi teljes, továbbá a 48 órás heti munkaidőre vonatkozó előírás)	LESZ	LESZ
		50 km f e l e t t	AKSZ (és a 8 órás napi teljes munkaidőre vonatkozó előírás)	3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet (és a 8 órás napi teljes, továbbá a 48 órás heti munkaidőre vonatkozó előírás)	LESZ	LESZ

A tárgyilagosság követelménye persze kötelezővé teszi a megállapítást: korántsem biztos, hogy e probléma megszüntetése – elsődlegesen – az AKSZ feladata. (Az AKSZ „felelősségét” e tekintetben inkább az adott körülmények teremtették meg, ezek között is elsősorban az, hogy a törvény a Kollektív Szerződést hatalmazta fel az eltérő szabályozásra.)

A munkaidő tartalmi problémakörén belül ugyanis olyan közlekedés-üzemi, statisztikai fogalmakról (és ezekkel kapcsolatos zavarokról) van szó, amelyeknek egzakt szakmai-elméleti alapokon *elve* teljes mértékben rendezettnek kellene lenniük. A munkaidő – abban az értelemben, hogy alapvető termelési ráfordítás – üzemgazdasági tényező. Elemi feltétel, hogy a fogalma egységesen, egyértelműen tisztázott legyen a szakmán belül, és ezt a természetes követelményt a legkevésbé sem befolyásolja az a kérdés, hogy az arra feljogosítottak kötötték-e Kollektív Szerződést, vagy sem. A probléma rendezése tehát a szakmai vezetés, a munkáltatói oldal feladata és felelőssége.

A gondok eredetének ismertetéséhez abból kell kiindulni, hogy a munka folyamatossága a menetrendszerű autóbusz-közlekedésben – több más szakágazattal szemben – korántsem biztosítható az üzem- és munkaszervezés különféle módszereivel. Itt a munkafeladat egyik alapvető, elválaszthatatlan sajátossága a *szakaszosság*. A szállítási igények időbeli egyenetlensége ugyanis törvényszerűen kiváltja a munka időközönkénti megszakításának szükségességét. A tényleges munkavégzés, illetőleg a huzamos munkaszünet – gyakran szabálytalan – váltakozása ily módon elmaradhatatlan jellemzője az autóbuszvezetői munkának. Ugyanakkor ez a gyökere a reális munkaidő-fogalom meghatározásával kapcsolatos problémának

is, mert valóban nehéz eldönteni, hogy mely elemek miképpen, milyen mértékben, arányban számítanak a munkaidőbe. A vezetési idő és az egyéb tényleges munkavégzés időtartamának a beszámítása természetesen *nem* lehet kérdéses. Azok a megszakítások viszont, amelyek ideje munkavégzési kötelezettség nélkül telik el, annál *inkább* kérdésesek.

Amint már említésre került, elvileg közel sem biztos, hogy ezt Kollektív Szerződésben kell eldönteni. Vitathatatlan ugyan, hogy a kérdést a Kollektív Szerződés aligha kerülhetné meg, hiszen az arra adott válasz a munkavállalók foglalkoztatásának-, és a mai gyakorlatban a munka javadalmazásának feltételrendszerét is befolyásolja. (Ez utóbbiról egyébként még lesz szó.) A Kollektív Szerződésben, mint megállapodásban viszont a probléma nem más, mint egyfajta *alku* tárgya. Az érvényes döntés egyetlen feltétele, hogy a szerződő felek – a szóban forgó mértékről, vagy arányról – kölcsönösen elfogadjanak egy közös álláspontot. Ebből következik, hogy a Kollektív Szerződést nem kötelezi intézményesen a szakelméleti megalapozottság. A létrejött megállapodás akkor is érvényes, ha történetesen nélkülözi azt. Más kérdés, hogy a beszámítási arányról leginkább kidolgozott (és elfogadott) álláspont az „alku” síkján is azt tekinti korrekt megoldásnak, ami a későbbiekben kifejtésre kerülő szakmai-elméleti szempontból ugyancsak alátámasztható.

Minden esetre, amikor kizárólag a Kollektív Szerződésbeli megállapodás létrejötté a cél, a másik fél helyzetére és érdekeire figyelemmel lévő, konstruktív alapállás leginkább az lehet, ha a munkáltatók és munkavállalók egyaránt tudomásul veszik, hogy – objektív problémáról van szó, hiszen a szóban forgó állásidők bármelyikük akaratától és közrehatásától függetlenül merülnek fel;

– az állásidők bekövetkezésének ténye mind a munkáltató, mind pedig a munkavállaló számára hátrányos terheket, de bizonyos előnyöket is jelent.

Ebből következően pedig jogos és igazságos álláspont, ha azt a rendezőelvet fogadják el, hogy az előnyökben és hátrányokban a munkaadó és a munkavállaló egyformán – vagyis ötven-ötven százalékos arányban – osztozik. Ez másképpen megfogalmazva azt jelenti, hogy az autóbuszvezetők szolgálatán belüli, huzamosabb állásidők egyik *fele munkaidőnek*, másik fele pedig munkaidőn kívüli jelenléti időnek minősül. A legkevésbé sem lehet közömbös, hogy ez az idevonatkozó nemzetközi megállapodások keretszabályainak is tökéletesen megfelel. Ezek közül egyébként a munkaidő fogalmát az ILO 153.sz. Egyezménye és 161.sz. Ajánlása határozza meg (az AETR és a 3821/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet utalásai mellett). Eszerint a munkaidő azt az időt jelenti, amit az autóbuszvezető – vezetésre, valamint

– a gépjármű menetideje alatt végzett egyéb munkákra, továbbá

– a gépjárművel és az utasokkal összefüggő kiegészítő munkákra fordít.

Azokat az időket pedig, amikor az autóbuszvezető, ha általában nem is rendelkezik teljesen szabadon az idejével, de nem munkával tölt el, hanem csak jelen van, pihen, várakozik, rendelkezésre áll, az adott országban illetékes hatóság, vagy szerv elbírálása, vagy a Kollektív Szerződések szerinti arányban a munkaidő részének *lehet* tekinteni. Nagyon lényeges ez utóbbinak a feltételes módja, ami azt jelenti, hogy ezek az idők akár teljes mértékben beszámíthatók a munkaidőbe, vagy ki is hagyhatók abból.

A szóban forgó álláspont a „középut” realitására épül. Ehhez

a megoldáshoz hozzátartozik az is, hogy így a „tétlen” idővel a munkáltató – többnyire – operatív módon rendelkezhet, és ha erre kerül sor, az improduktív idő teljes értékű, tényleges munkával töltött idővé válik. Másfelől, ha a munkáltató nem is ír elő konkrét, időpontokhoz kötött feladatot, de ezekre az időkre a gyakorlatban bizonyos tennivalók mégis áttolódnak, úgy azokat a munkavállaló nem a munkaidején kívül, hanem azon belül látja el.

- A hivatkozott nemzetközi megállapodásokból egyébként más, szintén lényeges következtetések is származnak, mégpedig
- a munkaidőt semmiképpen sem szabad önmagában a vezetési idővel azonosítani;
 - a munkaidőnek legalább két összetevőből kell állnia, úgymint a vezetési időből és a további, kapcsolódó, kiegészítő tevékenységre fordított időből;
 - a tényleges munkavégzéssel töltött idők semmilyen mértékben sem redukálhatók a munkaidőbe való beszámításuk során, abban a valóságos időtartamuknak kell megjelenüniük;
 - a szabad döntés lehetősége kizárólag a tétlen idők beszámítása, illetve beszámítási aránya tekintetében áll fenn.

Az AKSZ öt éve érvényben lévő munkaidő-definíciója egyébként e követelményeknek kifogástalanul megfelel, hiszen az akkori megfogalmazás – már az Unió felkészülés jegyében – eleve figyelembe vette azokat. Így a gondok természetesen nem is ezzel, hanem a témakör *egészének* a szükségesnél határozatlanabb, lazább megközelítésével összefüggésben merülnek fel.

Amennyiben pedig a kérdés megközelítése nem (csak) szerződés-centrikus-, hanem szakelméleti szemléletű, abból a megállapításból érdemes kiindulni, hogy a közlekedési igények egyenlenségéből származó állásidők

a személyszállító vállalkozások számára eredendően teljes egészében értéktelennek látszanak, hiszen ezek alatt közvetlenül nem jön létre semmiféle közlekedési „termék”. Felfoghatók viszont úgy is, hogy a leggyakrabban szükségszerű előfeltételeit képezik az újabb teljesítmények realizálásának, vagyis nem tekinthetők egyértelműen és kizárólagosan káros veszteségnek sem. Ezekben az időkben haszon is rejlik, mert „általuk” lehet alkalmazkodni az utazási igényekhez, optimalizálni a – gazdasági eredményességre döntő hatással lévő – járműteljesítményeket, elvégezteni a kisebb járműgondozási műveleteket, könnyebben biztosítani a pihenőszüneteket, stb. Ez a „vegyes” értelmű megítélés pedig arra enged következtetni, hogy a közlekedési üzem önálló szemszögéből is megáll az a nézet, miszerint a „napközbeni” állásidőket nem lenne helyes sem nulla-, sem pedig teljes értékű időnek minősíteni. A realitás tehát szakelméleti megfontolások alapján is a *középső körüli* érték felé mutat.

Ugyanennek az álláspontnak az alátámasztására felhozható egy további érv is. A munkáltatónak – sok egyéb kötelezettsége mellett – törekednie kell arra, hogy biztosítsa a munkaidő *egyenértékűségét* az alkalmazottak egyes állománycsoportjai között, kiváltképpen, ha azok alapvető munkakörülményeiben számottevőek a különbségek. Ez a munkáltatói feladat tulajdonképpen az Mt.-ből is származtatható, hiszen a törvény értelmében, mint erről egyébként már volt szó, készenléti jellegűvé nyilvánítható, és – az általános 8 órával szemben – akár 12 óras teljes munkaidőre kötelezhető az a munkakör, amelyben jelentős arányú a munkavégzés nélküli idő. Vagyis: a jellemzően alacsony, illetve magas munkaidő-kihasználású munkakörök viszonylatában *ez által* válhat

egyenértékűvé a teljes munkaidő.

A munkáltató akkor lép a munkaidő egyenértékűvé tételének irányába, ha az autóbusszervezetőknél a hosszabb „szüneteket” csak részben minősíti munkaidőnek. Adekvát eredményt garantáló arányszámot persze körülményes – és talán lehetetlen is – megállapítani, de a már eddig is megindokolt „felezés”, minden esetre közelítőleg *megfelel* a gyakorlat számára.

A tétlen idők optimum közeli beszámítási aránya tehát több oldalról alátámasztható. Az objektivitásra törekvő javaslatok tényleges eredményességének azonban a határozott döntés késlekedése mellett további akadálya, hogy a munkavégzés nélküli idők beszámításának ügye egyszersmind a *bérharc* egyik céltáblája is.

Am az, hogy a magasabb beszámítási százalék esetleges kivívása révén lehet valamilyen „keresni”, valójában téveszme, aminek a jelenlegi „bérszabályozási” viszonyok között, de általában is, pontosan az ellenkezője igaz. Ennek ellenére – és nemcsak a személyükben érintett autóbusszervezők között – sokan vannak, akik a száz százalékos beszámítás irányába való elmozdulás hívei. Pedig ez esetben (ma még) lényegesen több autóbusszervezőt kellene alkalmazni, irréálisan alacsony termelékenységi- és munkaidő-kihasználási színvonalon, alkalmasint a változatlan bérokeret még *többfelé* osztva, ami egyet jelentene a fizetések csökkenésével. A tétlen idők számottevő részének (felének) a munkaidőből való kiemelése tehát egyrészt lehetővé teszi, hogy a létszám ne legyen a szükségesnél nagyobb, ami átlagbércsökkenést okozna; másrészt elősegíti azt is, hogy növekedjen a közakarát *ezeknek* az időknek a racionális csökkentése irányában. (Ez utóbbinak a jelentőségét a később következő

megállapítások részletesebben is megvilágítják.)

A téves értelmezéssel szemben mindenekelőtt türelmes tájékoztatásra, annak megértetésére van szükség, hogy a bér emelésének semmiképpen sem az a feltétele, hogy *ugyanazt* a munkaidőt valamilyen „megegyezésben” esetleg többnek nyilvánítják, hanem a gazdálkodás körülményeinek, eredményességének alakulása, és ez idő szerint nem utolsó sorban a többségi tulajdonos erre irányuló engedélye képezi az alapvető feltételt.

Más oldalról mindenki számára világossá kell tenni, hogy a fontos üzemi paraméterek, tényezők fogalmának meghatározása csakis egzakt, tárgyilagos, objektív módszerekkel történhet, és ebből az elvből nem lehet engedni. Ez bármilyen egyéb természetű, vagy alkalmoszerű ügytől független, *önálló* ügy. A bérezés, béremelés ügye pedig, ha *legalább* annyira fontos is, egy másik ügy. Ennek megfelelően a munkaidő-fogalom kérdéseit is határozottan el kell választani a bérezés aktuális kérdéseitől.

*Az utóbbi évek pozitív fejleménye, hogy a VOLÁN társaságok majdnem mindegyike az előzőekben kifejtett „felező” álláspontot érvényesíti a „saját” munkaidő-fogalmában, és ezzel megfelel az AKSZ előírásainak is. A baj ellenben abban áll, hogy az AKSZ előírásai nem felelnek meg (egyelőre) annak a természetszerű követelménynek, hogy a munkaidő fogalma szakmailag egységes legyen. Olymódon rendelkezik ugyanis, hogy a munkavégzési kötelezettség nélküli időnek „legalább” a felét kell beszámítani a munkaidőbe. Ez azt jelenti, hogy a beszámítás „rátája” ötven és száz százalék között mozoghat. Másfelől viszont megengedi az osztott szolgálat alkalmazását is, ami egyenértékű az előbbi szabály teljes feloldásával, hiszen így gyakorlatilag mégiscsak *nulla (!) és száz százalék között* lehet a*

tétlen időket a munkaidőbe számítani.

Az egységes munkaidő-fogalomhoz viszont elsősorban arra van szükség, hogy a tétlen időket egy adott, konkrét arányban – az előbbi érvekre építve 50%-ban – *kelljen* beszámítani a munkaidőbe. A munkaidő ennek megfelelő definíciója egyébként az AKSZ-ből eleve adott, amennyiben a meghatározásból a „legalább” szó *kimarad*. (Annál a néhány társaságnál, amelynél a beszámítás 50%-nál magasabb, az ellentételezés lehetőségét az AKSZ amúgy is biztosítja. Előírja ugyanis, hogy a munkavégzési kötelezettség nélküli időre legalább 50%-os bért kell – tehát természetesen magasabbat is lehet – fizetni.) Az egységes munkaidő-fogalom hiányának, mint problémának azonban ezzel csak a kisebb része oldódik meg. A társaságok 90 százaléka már a tétlen idők felezését alkalmazza, amivel a „legalább” szót a gyakorlatban hatástalanította, ám a fogalmi különbözőség, ha mérséklődött is, korántsem szűnt meg. A nagyobb probléma kifejtésére a következő alcím alatt kerül sor.

A szakma döntő többségében ténylegesen alkalmazott, és az

egységesség kívánalmának is megfelelő munkaidő-fogalom elemeinek, illetve az órafogalmak teljes rendszerének áttekinthető összefoglalása előtt rögzíteni kell, hogy három olyan alapvető, és egyúttal különböző rendelkezésű időfajta van, amelytől nem lehet eltekinteni. Ez a

- a vezetési idő, amelynek folyamatos hosszát, napi, heti, kétheti mértékét a nemzetközi szabályok (és az AKSZ előírásai is) közvetlenül korlátozzák;
- a szolgálati idő, (a munkaidő), amelyben a teljes munkaidő, a munkaidőkeret, a túlóra, a heti, havi stb. teljesített munkaóra kerül kifejezésre;
- a jelenléti idő, amelynek elsősorban a napi pihenőidőre vonatkozó (európai) előírások szempontjából van szerepe; míg a többi elemnek szinte kizárólag az a rendeltetése, hogy az előbbieket tartalmát és egymással való összefüggését egyértelművé tegye.

Mindezek után a 2. táblázat foglalja össze az autóbusszvezetői alaptevékenység órafogalom-rendszerét.

A legfontosabb időfajták közül egyébként a vezetési- és a szolgálati idő a VOLÁN szakmá-

2. táblázat

A munkaidő-fogalmi elemek összefoglalása

JELENLÉTI IDŐ az egymást követő két „napipihenőidő” közötti időtartam egésze, tekintet nélkül arra, hogy azon belül mennyi idő minősül munkaidőnek			
TÉNYLEGES MUNKÁVAL TÖLTÖTT IDŐ a vezetési időből és az egyéb tényleges munkával töltött időből áll.		MUNKAVÉGZÉSI KÖTELEZETTSÉG NÉLKÜLI IDŐ a járat indulás előtti és járat közbeni tartózkodási, várakozási, pihenési idők 15 perc fölötti időtartamai (nemzetközínél a járat indulás előtti, max. 30 perc és a mrsz. határkezeltési idő kivételével); továbbá a szolgálatkezdés és -befejezés közötti állásidők (a gépjármű előkészítésére, átadására és napi gondozására meghatározott időtartamok kivételével).	
VEZETÉSI IDŐ A vezetőnek a gépjármű folyamatos közlekedtetésére fordított ideje; az út közbeni állásidőkből csakis azokat tartalmazza, amelyek a közlekedési viszonyok következtében természetesen kapesolódnak a folyamatos helyváltoztatáshoz.	EGYÉB TÉNYLEGES MUNKÁVAL TÖLTÖTT IDŐ gépjármű-előkészítés 15-30 perc, átadás 15-30 perc, napi gondozás 30 perc, továbbá a járat indulás előtti és út közbeni állásidők max. 15 percig (n.közi: indulás előtt max. 30 percig és a mrsz. határkezeltési idő is.)	JÁRULÉKOS MUNKAI DŐ a munkavégzési kötelezettség nélküli idő fele, amely szolgálati időnek (munkaidőnek) minősül.	MUNKAI DŐN KÍVÜLI JELENLÉTI IDEJE a munkavégzési kötelezettség nélküli idő fele, amely nem minősül szolgálati időnek (munkaidőnek).
SZOLGÁLATI IDŐ (MUNKAI DŐ) a szolgálatra való jelentkezés és a szolgálat letétele közötti tényleges munkával töltött idő egészének és a munkavégzési kötelezettség nélküli közbeni idő felének összege.			

ban tradicionális fogalomnak számít, míg a harmadik, a jelenléti idő már az európai szabályozásból származik (hozzátéve, hogy a vezetési idő alapkategória az Uniók rendeletekben is).

A jelenléti idő jogforrása az ILO 161.sz. Ajánlása, amely kimondja, hogy az illetékes hatóság, vagy szerv minden országban írja elő a közúti szállítás különböző ágazatai számára a két egymást követő napi pihenőidő közötti maximális óraszámot. (Továbbá: az óraszám meghatározásával nem csökkenthető az a napi pihenőidő, amelyre a dolgozó jogosult.) Jóllehet a 161.sz. Ajánlás a korábbiak szerint a szakma irányában egyelőre még nem érvényes, a „maximális óraszám”, jelenléti idő néven, a munkaidő definiálása során, perspektivikus célzattal is, beépült az alapvető időkategóriák közé.

Az egyes időfajták, amint a táblázatból is látható, meghatározott kapcsolatban állnak egymással. Ahogyan a vezetési idő része a szolgálati időnek, de a szolgálati idő további időket is magába foglal, úgy a szolgálati idő is része a jelenléti időnek, amely viszont – általános esetben – azon kívül még más időket is tartalmaz. (Elvileg nem zárható ki a jelenléti- és a szolgálati idő egyenlősége sem, de ez akkor fordulhatna elő, ha tétlen idők vagy nem lennének, vagy teljes egészében beszámítanak a munkaidőbe. Mivel gyakorlatilag ilyen nincs, az összefüggésnek ez az elágazása elejthető.)

A *mai* definíciója szerint a jelenléti időnek nem kritériuma, hogy a munkavállaló milyen feladatnak tesz eleget (vezet, más munkát végez, avagy szabadidejét tölti, pihen), de az sem, hogy helyileg hol tartózkodik. A jelenléti idő az aktuális szolgálatot megelőző „napi” pihenőidő leteltének – a szolgálatkezdésnek – az időpontjától kezdődő, és a soron következő „napi” pihenőidő megkezdésének – az „aznapi” szolgálá-

lat befejezésének – időpontjáig tartó, *folyó* idő.

Mint ismeretes, pihenőidőnek minősülhet már egy óra, megszakítás nélküli idő is, ha azzal a munkavállaló szabadon rendelkezhet. A „napi” pihenőidő azonban semmiképpen sem lehet nyolc, egybefüggő óránál rövidebb. A jelenléti idő tehát – az egyelőre még érvényes meghatározásából eredően – nem más, mint két, egymást követő, legalább nyolc óra terjedelmű pihenőidő által közrefogott, teljes időtartam. Amennyiben ezen időtartamon belül akár több órás pihenőidők is vannak, azok is jelenléti időnek számítanak mindaddig, amíg egyikük terjedelme eléri az egybefüggő nyolc órát (ez utóbbi *kezdetekor* viszont az adott „napi” szolgálat is befejeződik). A továbbiak során egyébként arról is szó lesz, hogy ezen igencsak célszerű változtatni. Mindezek jelentősége a fogalmak és problémák elvi tisztázásán kívül a következő alcím témaköre szempontjából is fennáll.

Az úgynevezett osztott szolgálatról

Az egységes munkaidő-fogalomnak – de inkább a tényleges érvényesülésének – ma már a legerősebb hatású *akadály* az ún. osztott szolgálat, és a VOLÁN társaságoknak az ahhoz való, különböző viszonyulása.

Tekintve, hogy az AKSZ megengedi az osztott szolgálatot, a társaságok szabadon eldönthetik, illetve már korábban is eldönthették, hogy alkalmazzák-e azt, vagy sem. Ennek következtében viszont az eddig kialakult gyakorlat felöleli az összes elképzelhető alternatívát.

Sokan vannak, akik elvetik az általában egyébként is meglehetősen embertelen, kevésbé szabályozott, gyakran kaotikus helyzethez is vezető osztott szolgálat alkalmazásának lehetőségét. Ez természetesen azért is helyeselhe-

tő álláspont, mert az előbbiek szerinti „sűrített”, redukált szolgálati idő mellett az osztott szolgálat alkalmazása egyrészt többnyire felesleges, másrészt igencsak összeférhetetlen azzal. Amennyiben ugyanis az a fő szabály, hogy a munkavégzési kötelezettséggel nem terhelt idők ötven százaléka *beszámít* a munkaidőbe, akkor a szolgálat megosztása esetén – a nulla százalékos „beszámítás” miatt – vagy e fő szabály sérül meg, vagy pedig a megosztás időtartamának a felét is be kellene számítani a munkaidőbe (mely utóbbi megoldás viszont már *nem* minősülne osztott szolgálatnak).

Az osztott szolgálatlaltal egyébként „természetesen” magas üzemi munkaidő-kihasználás érhető el, mivel az elismert munkaidő, legalábbis döntően, mind *produktív* idő. Az összeredménye viszont általában igen kétséges. A munkavállaló oldalán ugyanis komoly *ellentétel* jelenik meg: az életidő munkával összefüggő nagy lekötöttségében; az egész napra kiterjedő, folyamatos „időnyomásban”; a szabadidős elfoglaltságnak a munkaidőhöz hasonló megszakításaira való készletben, stb. Mindez nehezen egyeztethető össze a szociális és munkavédelmi érdekekkel és célokkal is.

Jelentős azoknak a VOLÁN társaságoknak a száma, amelyek korlátozottan, részlegesen alkalmazzák az osztott szolgálatot. Ugyanakkor több társaság van, amelyen belül széles körben kiterjedt a munkaidő beosztásának ez a gyakorlata. Ennek az alapelvét részben az AKSZ, de döntő részben *maga a Munka Törvénykönyve* szolgáltatja. Az Mt. 120.§(2) bekezdése szerint ugyanis a Kollektív Szerződés, vagy a felek megállapodása osztott napi munkaidőt is előírhat.

Ez azonban nem enyhíti azt a problémát, hogy a szakmai összkép ebben a kérdésben, és ez által a munkaidő fogalmában, tartalmi

számbavételében igen heterogén. Ebből eredően pedig a munkavállalók munkaidejének hossza, túlóráinak száma, túlórapótléka, órakeresete, vagyis számos alapvetően fontos adat legfeljebb csak nehézkes korrekciókkal értékelhető és hasonlítható a társaságok között, de akár egyazon társaságon belül is. Ráadásul, ami végképp nem közömbös: a tárgykör szerint idetartozó nemzetközi megállapodások egyike sem ismeri, *meg sem említi* az osztott szolgálat fogalmát. Így annak változatlan fenntartásával nem lehet „eljutni” Európába.

A problémából való *kibontakozáshoz* azonban mégis csak a nemzetközi megállapodások nyomvonalán kell elindulni. Az igaz, hogy nem említik az osztott szolgálatot, de annak inverzét, az osztott pihenőidőt igen, ami végeredményben – ám lényeges megszorításokkal – ugyanazt jelenti. Csak megfogalmazás kérdése ugyanis, hogy a munkavállaló részletekben dolgozik, vagy részletekben pihen, a kettő között nincs különbség.

Érdemes idézni a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendeletet, amely a következőképpen fogalmaz. „A vezetés menete kedvezőbben alakítható, ha a gépjárművezetőnek lehetősége van a napi *pihenőideje megosztására*, különösen akkor, ha ez által nem kényszerül ugyanazt a helyet választani étkezésre és éjszakai zászra”. Ebből feltétlenül következik, hogy az osztott pihenőidő alkalmazása legális *európai eljárás*.

A gondolatsorban való továbblépés előtt, közbevetőleg rá kell mutatni arra a rendkívül lényeges *felfogásbeli* különbségre, amely a napi pihenőidő meghatározásában van a hazai (így az AKSZ-beli) és a nemzetközi megállapodásokban rögzített szabályok között. A magyar munkajog a napi pihenőidőt mindig is „a napi munka befejezése és a másnapi munkakezdés közötti” idő-

ként definiálta, míg az európai rendelkezések úgy fogalmazzak, hogy a napi pihenőidő egészét a munka megkezdésétől számított 24 órán belül kell biztosítani. Ebből következően az egymást követő „napi” pihenőidők közötti időtartam hossza a hazai gyakorlatban elmosódott, határozatlan, míg az európai szabályok alapján mindenkor pontosan kiszámítható. (Az utóbbi szisztémára való áttérés a VOLÁN szakma számára is nagy gondokat okoz, és már itt kimondható, hogy ez az a kritikus feladat, amelynek a legkörülmenyesebb eleget tenni.)

Az európai rendelkezésekben tehát alapszabály, hogy az előírt „napi” pihenőidő teljes tartamának a szolgálatkezdés időpontjától számított *24 órás időszakon belülre* kell esnie. A legrövidebb „napi” pihenőidő, mint ismeretes, 8 óra, de csak azzal a feltétellel, hogy ekkor az összes pihenőidőt 12 órára kell megnövelni, vagyis a – mai tartalmú – jelenléti idő alatt még további 4 óra pihenőidőt is biztosítani kell a munkavállaló részére. A 4 óra legfeljebb két részletben is kiadható, de egyik rész-pihenő sem lehet rövidebb, mint 1 óra. Ez esetben tehát az aznapi szolgálatra való jelentkezést követő 16. óra elteltével adható ki legkésőbb a „napi” pihenőidő (pontosabban annak „hosszú” szakasza), ami egyet jelent azzal, hogy az Unió csatlakozás után a szolgálatkezdés és befejezés közötti, folyó idő *nem* haladhatja meg a 16 órát. Az e szabályok szerinti foglalkoztatás egyébként közvetlen korlátozás *nélküli* esetszámban történhet, és elvben *valamennyi* (50 kilométeren túli és azon belüli, belföldi és nemzetközi) járat autóbuszvezetőjére alkalmazható.

Úgy is lehet fogalmazni, hogy ez az *Unió* osztott pihenőidő-rendszere, vagy akár „*osztott szolgálat*”. Az ebben rejlő lehetőségek azok, amik felhasználhatók a VOLÁN szakmán belüli „heterogén” helyzet fokozatos

felszámolására. Célszerű ugyanis, hogy ezt az *egyfajta* „osztott szolgálatot” valamennyi társaság – tehát az is, amely eddig nem alkalmazta – iktassa be a munkaidő-beosztási rendszerébe, persze csakis úgy, hogy az már most hiánytalanul megfeleljen az előbb ismertett Uniós szabályoknak. Az áttérést az indokolja, hogy a hosszabb „szolgálatok” átmentésére, ésszerű megtartására, vagy akár létrehozására is, valamennyi társaságnál szükség lehet, amikor a radikális, EU-konform forgalom- és munkaszervezési intézkedéseit meghozza.

Azoknak a társaságoknak pedig, amelyek ma is alkalmazzák, a felkészülés periódusa alatt kell az osztott szolgálati rendszert – a pihenőidő *hazai* értelmezésének alapulvételével – folyamatosan átformálniuk úgy, hogy végül szintén megfeleljen az EU rendelkezéseknek. Így remény van arra, hogy a csatlakozásig azok a munkaidő-elszámolási különbségek is megszűnnek, amelyek miatt a jelenlegi heterogén helyzet fennáll.

Külön ki kell térni arra a tényre, hogy az ú.n. *jelenléti idő* az érvényes definíció szerint a „napi” pihenőidő-részek idejét is tartalmazza. Abból, hogy a pihenőidő alatt az autóbuszvezető tetszés szerinti helyen tartózkodhat, több olyan megállapítás származik, amely fogalmi és egyéb korrekciókat igényel az eddigiekhez képest.

Így először is, mivel e pihenőidők alatt az autóbuszvezető vagy valójában nincs „jelen”, vagy nem tekinthető jelenlévőnek, – ahogyan erre már utalás történt – célszerű *kiigazítani* az ú.n. jelenléti idő fogalmát úgy, hogy *ne* tartalmazza a napi pihenési részüket, ez utóbbiak közé sorolva az (EU csatlakozásig) az osztott szolgálati munkaidő-beosztás szolgálat-megszakítási időtartamait is. Ez által az elnevezése is kifejezőbbé válik, mert a valószínűségi értelmének megfelelő

tartalmat kap, ha a definíciója a következőképpen módosul: jelenléti idő az egymást követő két „napi pihenőidő” közötti – *osztott részpihenővel csökkentett* – időtartam, tekintet nélkül arra, hogy azon belül mennyi idő minősül munkaidőnek. Az igaz, hogy ezek után (gyakran) nem jelenti majd ugyanazt, amire (az ILO 161.sz. Ajánlása alapján) létrejött, de az Ajánlás egyelőre nem is kötelező a szakma számára. Amikor viszont azzá válik, természetesen az előbbiektől függetlenül külön meg kell majd határozni a két pihenőidő közötti „maximális óraszámot” is.

Másfelől a „napi” pihenőidőre és az annak részét képező pihenőidőkre természetesen nem jár bér. Tekintve, hogy ez – az osztott szolgálatban foglalkoztatottnál mindenképpen – bércsökkenéshez vezetne, nyilvánvalóan *bérugyi* intézkedésekre is szükség van (pl. órabér-emelésre, vagy „speciális munkaidő beosztás pótlékának” bevezetésére, stb.) E pihenőidők alatt egyébként a munkavállaló természetesen nem vehető igénybe semmi nemű munkára. Emellett a napi munkaidő beosztásában lehetőleg *előre* meg kell jelölni a pihenőidők kezdetének és befejezésének időpontját.

A túlmunkáról

Ebben a témakörben mindenképp előtűzni kell, hogy a Munka Törvénykönyvének legutóbbi módosítása *kiiktatta* az előírásaiból a „túlmunka” kifejezés használatát, és a „rendkívüli munkavégzés” három (következő) válfaja között „a munkaidőkereten felüli” munkavégzéssel helyettesíti azt.

Az olyan bonyolult és heterogén viszonyok között, mint amelyekről pillanatnyilag szó van, a VOLÁN szakmában a leghelyesebb e tekintetben is élni az eltérő szabályozás törvényes lehetőségével, annál is inkább, mert

- egyrészt az AKSZ amúgy is a munkaidőkereten túli munkaként definiálja a túlmunkát;
- másrészt a „munkaidő-beosztástól eltérő” munka a szakmában – ahol mindennaposak a külső, véletlenszerű hatások – nem kezelhető, így, ha az ezzel kapcsolatos előírások nem kötelezőek, nem is célszerű azokba belebonyolódni;
- harmadrészt pedig a szó szoros értelmében vett „készenlét” az autóbusszvezetői alaptevékenység keretében nem áll fenn, mert a munkamegszakítások és munkavégzési szakaszok váltakozására korántsem a készenlét természetét alapvetően meghatározó esetlegesség, hanem éppen fordítva: az aprólékosan kidolgozott program szerinti alakulás, a tervszerűség jellemző.

Az Mt.-módosítás kapcsán *nincs* tehát jogszabályi akadálya annak, hogy a szakma a kérdést továbbra is a „*saját*”, hagyományos fogalmai és előírásai alapján kezelje. Ez azonban sajnos nem jelenti azt, hogy ne lennének egyéb gondok. Az első ebben is az egységes mérésnek, a túlórák azonos számbavételének *hiánya*. A különbözőség – egyebek mellett – közvetlenül adódik az előbb tárgyalt témakörből. Ott, ahol van osztott szolgálat, kevesebb, míg azokon a munkahelyeken, ahol nincs, lényegesen több a regisztrált és kifizetett túlóra (azonos hosszúságú „foglalkoztatás” mellett).

Egyéb természetű eltérés, hogy a társaságok egy része a napi „8 órán” alapuló havi teljes munkaidőn túli, más része pedig pl. a több havi *munkaidőkeret fölött* teljesített órákat minősíti túlórának. Az előbbi megoldásban az egyes – feladatárnyékolt – hónapokban bekövetkező alulteljesítések óratartalma *elvész*, míg az utóbbiban később alapóráként *hasznosul*. Nyilvánvaló tehát, hogy ott, ahol a munkaidőkeret egyes szakaszaira (pl. az

egy-egy hónapokra) pontosan megtervezik az igények-, a teljesítmények hullámzásához alkalmazkodó munkaidő-mennyiséget, és a túlórákat egy hosszabb (negyedéves, féléves) időszak-, a munkaidőkeret letelte után számolják el, eredményesebb a túlórákkal való gazdálkodás és *könnyebb* a túlóraorlát betartása is. A szakmában egyébként hat havi, vagy huszonhat heti, de akár éves, vagy ötvenkét heti munkaidőkeret is megállapítható.

Korábban említésre került a társaságok 25-30 százalékának új keletű problémája, ami a teljes munkaidő napi egy óras csökkentéséből és az emiatti túlóra-növekedésből származik. Az AKSZ éves túlóraorlátot határoz meg, amelyet természetesen ezek a „többlet” túlórák is terhelnek, így a betartással kapcsolatban természetesen súlyos gondok lehetnek. Az ágazati szakszervezet hivatalból törekszik az AKSZ éves túlóra-keretének mérséklésére. Minél alacsonyabb azonban az elrendelhető túlórák keretszáma, annál inkább növekszik a munkáltatók inspirációja arra, hogy *kevesebb* időt ismerjenek el munkaidőnek, kiterjedtebben alkalmazzák az osztott szolgálatot, mely utóbbinak a hátrányai – mint említésre került – korántsem elhanyagolhatóak. Ez egyik példája is annak, ami e fejezetben hangsúlyt kapott, hogy az alapfogalmak kérdéseiben való gondosság *nem* mellőzhető.

Az Mt 127.§(4) bekezdése egyébként kimondja, hogy a munkavállaló számára évenként legfeljebb kétszáz, Kollektív Szerződés rendelkezése alapján legfeljebb háromszáz óra rendkívüli munkavégzés rendelhető el. Minden kétség kizárt viszont a tekintetben, hogy ettől a szakma a 117/A.§(1)c) pont szerint *eltérhet*.

Az újabb fejezet végén szólni kell az ebben tárgyaltakkal kapcsolatos várható, vagy várt hatásról is. Ez abban foglalható

össze, hogy bizonyára rövidesen kialakul a szakmában a munka-és pihenőidővel kapcsolatos fogalmaknak egy *konzisztens* rendszere, és közeledés következik be a gyakorlati módszerekben is.

Az EU csatlakozás ügyéhez kapcsolódó szakmai filozófia felvázolása

Az ország Unió tagállammá való felvételének időpontjával kapcsolatos eddigi és ma is fennálló bizonytalanság természetes módon érzékelhető a VOLÁN szakmában is. Ez egyebek között megmutatkozik annak megítélésében, hogy a felkészülés különböző fázisai, intézkedési irányai mennyiben aktuálisak, illetve mennyiben lehetséges, vagy akár helyesebb azokat későbbre ütemezni. A számos feladat között remélhetőleg ma már nem lenne elsietett lépés egy illúzióktól-, de ugyanakkor persze az igénytelenségtől is mentes, reális szakmai *jövőkép* és átfogó célrendszer lényegre törő megfogalmazása, ami egyben az általános szemléletet áthatva, széleskörű felfogásbeli, tudati motivációként szolgálna a további gondolkodáshoz és cselekvéshez. Ennek körvonalai a következőkben fogalmazódhatnak meg.

A témakör egészével kapcsolatban *alapelv*, hogy az Unió csatlakozásra való felkészülés folyamata, majd a tényleges belépés minden tekintetben tegeye lehetővé a VOLÁN szakma, ezen belül valamennyi társaság számára a töretlen *fejlődést*.

Az utazóközönség úgy az előkészületek periódusában, mint a későbbi időkben is *javára* váló, pozitív fejleményeket érzékeljen mindazokból a változásokból, amelyek a VOLÁN autóbussz-közlekedésben végbemennek.

A munkavállalók foglalkoztatási rendszerének reformja semmiképpen se csupán az EU-rendeletek jogi és adminisztratív átvételét, hanem azon *túl*, a

szakma teljes keresztmetszetében a minőségi felemelkedést, az érdemi előrehaladást, így a forgalombiztonság még határozottabb garanciáját, a szolgáltatási kultúra magasabb fokozatát, a termelékenység és a munkaidő-kihasználás-, a gazdasági eredményesség-, nem utolsósorban pedig a munkabérek jelentős növekedését, a munkavállalók szociális helyzetének jobb színvonalra jutását is jelentse.

Az intézkedések ütemezésének szükségessége

Az EU-csatlakozás elhatározásához illeszkedően korábban komoly előkészületek történtek a szakmában, de az is bizonyos, hogy ma már jó volna *előbbre* tartani a felkészülésben. Kormányzati lépésekre, közlekedésügyi, tulajdonosi döntésekre is szükség van, választ adva arra, hogy mit, mikor, milyen formájú és mértékű segítséggel kell elérni. Ettől függetlenül sem nélkülözhető azonban egy olyan VOLÁN szakmai szintű *ütemterv*, amely összehangoltan rendszerbe foglalja valamennyi ez irányú feladatot, felsorolja azok végrehajtásának részleteit és az egyes határidőket is. A VOLÁN társaságok eddig önálló elhatározással választott lépéseket tettek a cél irányába. Az út hasonló folytatása egyet jelentene annak biztos bekövetkezésével, hogy az egyes társaságok egymástól lényegesen eltérő időpontokban érnék el az EU-konform helyzetet. A csatlakozás-kész állapot szakmai szintű elérésének pillanata ellenben az akkori időpont lesz, amikor az ügyben legkevésbé eredményes társaság is felzárkózik. Ehhez pedig, legalábbis a továbbiakban célszerű együtt haladnia a többi társasággal. A szakmai ütemterv már önmagában emiatt is szükséges, de aligha vitatható a potenciális hasznossága – a már említetteken túl – például a prob-

lémák megoldásán való közös gondolkodás előmozdításában is.

A helyi, speciális kérdésekben és azok mélyebb részleteiben viszont változatlanul csak saját hatáskörben lehet tervezni és továbblépni. Ennek megfelelően a társaságoknak külön-külön is célszerű programot, előrettekintő és célra orientáló *intézkedési tervet* készíteniük, miután felméri a jelenlegi foglalkoztatási helyzetüknek az EU szabályok szerinti, elvi helyzettől való „távolságát”.

A humán szféra fejlesztése és annak várható hatásai

Nem vitás, hogy a fejlesztés igénye a humán szféra minden részterületére érvényes, de különösképpen aktuális a következő tárgykörök tekintetében.

A munkaerő-szükségletről

Az EU-konform foglalkoztatási szabályok bevezetése egyebek mellett elkerülhetetlenül igényli az autóbusszvezetői *létszám növelését*. Könnyű belátni viszont, hogy csakis stabil állományra építve lehet biztonságos, perspektivikus létszám bővítést elérni. Ugyanakkor a közvetlenül humán vonatkozású problémák közül sok társaságnál ma a legnagyobbak minősíthető az autóbusszvezetői állomány stabilitáshiánya, illetve a stabilizálási törekvések csekély eredményessége. Ennek gyors, érdemleges megváltoztatása elemi feltétel a továbblépés szempontjából. A belső intézkedések mellett a tágabb összefogás is elengedhetetlennek látszik azonban ahhoz, hogy a VOLÁN társaságok komoly eredmények reményében indítsanak offenzívát az autóbusszvezetői állomány *stabilizálását* akadályozó körülmények ellen.

Határozott lépésekre van szükség annak érdekében, hogy a társaságok számára az eddigieknél lényegesen biztosabb *munka-*

erőforrás, utánpótlási bázis alakuljon ki. A VOLÁN munkáltatókon túl a KKVSZ, a VOLÁN Egyesülés, az ágazati szakszervezet, a többségi tulajdonos ÁPV Rt., a Munkaügyi Központok, a szakminisztérium és más illetékes államigazgatási szervek, mindazok, akiknek valamilyen mérvű felelősségük merül fel az Európai Unió csatlakozásra való felkészülésben, tudatában vannak, hogy az autóbusszvezetői foglalkozásnak nincs megnyugtató, intézményes munkaerő-forrása, amely folyamatosan, kiszámíthatóan, azaz természetes módon szolgálná a munkaerő-igények kielégítését.

A képzésről

Közös szándék és cselekvés eredményeképpen bizonyosan el lehet érni az autóbusszvezetői munka *szakmásváltását* és az *oktatás* megindítását a közlekedési középiskolákban és/vagy a szakmunkásképzés kereteiben. Célszerű rendszerbe foglalni, hogy mely VOLÁN társaságok, milyen módon (oktatók-, szakmai gyakorlati lehetőség-, pszichológiai vizsgálatok-, tanulói ösztöndíj, stb. biztosításával) tudnak ebben részt venni. Nem kétséges, hogy az autóbusszvezetői létszámszükséglet biztosításához – ha végre sikerül is előre lépni az iskola-rendszerű képzésben – még hosszabb időn keresztül fenn kell maradnia a számos társaságnál folytatott belső kiképzés jelenlegi rendszerének, és e munka volumenét illetően csak nagyobb távlatban várható jelentősebb csökkenés. Nyilvánvalóan szükséges a belső szakmai továbbképzés rendszerének fenntartása is.

A munkaerő-szükséglet kielégítésének folyamatában a létszámellátottság helyett szüntelenül a *szakember* ellátottságra kell törekedni, ami azt jelenti, hogy az igényelt mennyiséget megfelelő *minőségben* kell biztosítani.

A munkaerő minőségi fejlesztése viszont – az EU-csatlakozás jegyében – az autóbusszvezetőkkel *azonos* fontosságú a legtöbb szellemi (vezető, irányító, szervező, adminisztratív, stb.) és a gépjárművek üzembiztonságát, műszaki, esztétikai állapotát döntően befolyásoló munkás (szerelő, villamossági szerelő, karosszéria lakatos, fényező stb.) munkakörben is. Mindezek ismeretében a társaságoknál célszerű operatív *képzési tervet* készíteni, megjelölve a felmerülő költségeket, a képzés szakirányait, a résztvevők számát, kiválasztási szempontjait, stb.

Természetesen ide kell sorolni azokat az oktatási feladatokat is, amelyek az EU csatlakozáshoz kapcsolódó általános és speciális ismeretek megszerzését biztosítják a munkavállalók különböző csoportjai számára. Kiemelt jelentőséget kell tulajdonítani a mentális felkészítésnek, a csatlakozásra való tudati *ráhangolásnak*, kiváltképpen az autóbusszvezetők körében, mivel egyfelől őket érinti majd a legtöbb változás, másfelől pedig ők azok, akik a munkájuk jellegéből adódó „tömegkapcsolataik” révén bizonyos befolyással lehetnek az EU csatlakozásról kialakuló általános közvéleményre is.

A szervezeti kultúráról

Az olyan vállalkozások esetében, amilyenek a VOLÁN társaságok, ahol igen jelentős számú munkavállaló milliányi „megrendelővel” kerül kapcsolatba, és ahol egyben e külső kapcsolatokban a jól felfogott gazdasági érdek is megköveteli (továbbá számos szabály, s mi több: sok helyen Viselkedési Kódex is előírja) a kifogástalanul kulturált magatartást, – a felkészülés keretében – megkülönböztetett jelentőséget kell tulajdonítani a belső, munkahelyi, *szervezeti kultúrának* is. A szervezeti kultúra azoknak a szokásoknak, hagyományoknak, normáknak a rendszere,

amelyek meghatározzák, orientálják a szervezet valamennyi (vezető és beosztott) dolgozójának mentalitását és viselkedését. Minősége egyaránt megmutatkozik a szervezet értékrendszerében, a vezetői stílusban, az általános bánásmódban és a problémákhoz való hozzáállásban. A társaságok nagy többsége mindezeknek és annak is tudatában, hogy a munkavállalóknak természetes módon, pozitív normákkal teli környezetre van szükségük, növekvő hangsúlyt helyez a szervezeti kultúra színvonalának emelkedésére.

Amint tehát nem vonható kétségbe a „kifelé” irányuló, igényesen kulturált megjelenés elengedhetetlen fontossága, úgy az sem lehet vitás, hogy a külső kép- és a belső viszonyok jellemzői tartósan nem különbözhetnek egymástól. A kulturált kiszolgálás és a szolgáltatói magatartás is *csak* akkor állhat a megkívánt színvonalon, ha a társaságok ugyanolyan igényesek a belső kultúra színvonalára is. A munkahelyen megismert, megszokott stílus és példa törvényszerűen átítatja a dolgozó egész személyiségét és a külvilág szemében is mindenképpen ez mutatkozik meg. Az utazóközönség iránti előzékenységhez, udvariassághoz, megbízhatósághoz tiszta forrást, szilárd alapot csakis a civilizált belső szellem, a munkahelyi viszonyok harmóniája biztosíthat. Amennyiben pedig fogyatékoságok lennének e téren, azok felszámolása *létérdek* a cégek vezetői, munkavállalói számára. Mindezek egyébként igen világosan felhívják a figyelmet arra is, hogy abban a tevékenységi körben, amelyben működnek, a társaságok magát a szervezeti kultúrát (és annak tágabb keretét, a humánpolitikát) *sem* tekinthetik kizárólagosan belső ügynek. Korántsem mindegy ugyanis, hogy a szakmai felkészültség és a fizikai állapot mellett pszichikailag miképpen kondicionált autóbussz-

vezetőkre bízzák az utazóközön-
ség iránti felelősséget.

A munkaszervezésről

A felkészülés periódusában kulcsfontosságú kötelezettség a foglalkoztatási szabályok, a munkaidő-beosztás és az emberi tényezők optimális összehangolása, röviden a *forgalmi munkaszervezés* modernizációja. E téren ugyanis, többek között, egymásnak ellentmondó követelmények is megjelennek.

Ilyen ellentétpár mindenek előtt az, hogy egyfelől meg kell szüntetni, vagy legalábbis le kell rövidíteni a túl hosszú szolgálatokat, másfelől bizonyos, hogy az autóbusszervezők igen jelentékeny része nagyon is ragaszkodik azokhoz. E dolgozók évtizedeken keresztül megszokták, hogy a havi munkaidejüket 12-15 nap alatt teljesítik, a többi nap pedig a személyes rendelkezésükre áll. Egész életmódjukat is ehhez igazították, így érthető az átállástól való idegenkedésük. Mindenesetre ez egy igen érzékeny pont, és sok múlik azon, hogy a társaságok miképpen tudják azt kezelni.

Az nem vitás, hogy a VOLÁN társaságok többsége – a szakember igény növekedése közepette – *nincs és nem is lesz* abban a (munkaerő)helyzetben, hogy a kvalifikált, gyakorlott dolgozóit elherdálja, nem szólva a tisztességről, és erkölcsi kötelezettségről, ami megilleti azokat a kollégákat, akik hosszú időn keresztül bizonyítottak eredményes munkájukkal, és a cég iránti hűségükkel egyaránt.

A forgalmi munkaszervezés modernizálásának kidolgozása során erre is nagy figyelemnek kell irányulnia. A munkáltatói fellépésben a lehetőségek szélső határait kihasználva, maximális teret kell kapnia az erőszakmentességnek, a *rugalmasságnak*, a racionális engedékenységnek, az empátiának, sőt a jó értelemben

differenciált bánásmódnak is. Természetesen nem lehet engedni a képzettségre, a pontosságra, a fegyelemre, a munkaképes állapotra, a munka- és pihenőidőre, a szolgáltatói magatartásra irányuló szabályokból, de kompromisszumra kell törekedni mindabban, ami megkímélheti a dolgozókat a nagyobb megrázkódtatásoktól.

A csatlakozás időpontján is átívelő, tendenciaszerű *távlati* cél persze az, hogy a dolgozók az általánosnak megfelelő 8 óra körüli napi munkaidőt teljesítsék a törvényes munkanapok számával megközelítőleg azonos számú napok mindegyikén, miközben a munkaidő kihasználás is 80 százalékos köré emelkedik. A szakma sajátosságai ezt ugyan sok feladatban később sem teszik lehetővé, de ott, ahol eleve nem kizárt, erre érdemes törekedni, és általában is ennek irányába ajánlatos haladni. Egyelőre azonban, az előbbiekre való figyelemmel bizonyos, hogy meg kell tartani a hosszabb (a csatlakozáskor legfeljebb 16 órás) foglalkoztatást, és a közben megtervezett „ideális” munkaszervezési megoldásokhoz *leginkább* csak az új feladatok, de különösen az új munkavállalók esetében célszerű ragaszkodni.

A Rendelet előírásából, az állomány bővüléséből származóan valamelyest csökkenni fog az egy főre jutó munkaidő, az ú.n. foglalkoztatási szint is. A munkaidő fogalmi kérdéseinek tárgyalása során tett megállapításokra is visszautalva kijelenthető, hogy minden szempontból az a célra vezető, ha semmiképpen sem a produktív, hanem az amúgy is megfeleltetett tétlen idők csökkennek. Az üzemi állásidők veszteségtartalma ugyanis – szervezéselméleti nézőpontból feltétlenül – akkor a legnagyobb, ha a járműállás közben annak vezetője is jelen van. Az utóbbi – megfelelő váltásokkal – igen jelentékeny arányban kiiktatható, de erre *alaposan* fel kell készülni. A korszerű megoldásban ugyanis

nincs helye az adminisztratív, egy szempontú eljárásnak (pl. a „hagyományos” osztott szolgálat favorizálásának). Ellenkezőleg, csakis az olyan, akár tudományos igényességgel kidolgozott, *optimum* célzatú munkaszervezési módszereknek van létjogosultságuk, amelyek garantálják, hogy alkalmazásuk révén nemcsak az egyik, hanem *mindkét fél* valós érdeke érvényesül. Ezek lehetnek az eszközei annak, hogy az üzemi állásidők egy része, vagy azoknak „csupán” az előbb említett „vesztésgtartalma” úgy csökkenjen, hogy közben a munkavállalónak csak „felezett” munkaidőtől kelljen megválnia, és ami helyett teljes értékű munkaidőhöz is juthat. Ezen az úton növekedhet a racionalitás a közlekedési üzem működésének teljes keresztmetszetében anélkül, hogy a munkaidő-beosztás a munkavállaló szabad rendelkezésű idejét az elkerülhetetlenül szükségesnél, vagy az egyébként alaposan indokoltnál lényegesen gyakrabban darabolná fel.

Amennyiben *mindezek* a humán fejlesztések minden oldalról megkapják a kellő támogatást, és megvalósulnak, hatásukra a szakmában várhatóan *8-10 százalékkal megnövekszik* az autóbusszervezők létszáma (annak feltételezésével, hogy az 50 kilométeren belül közlekedők munka- és pihenőidő rendszere is korszerűsítésre kerül). Remény van arra, hogy eközben OKJ szerinti szakma *rangjára* emelkedik az autóbusszervezői foglalkozás és megindul az intézményes szakmunkás képzés, amely a továbbiakban a munkakör alapvető utánpótlási forrásává válik. Bízni lehet abban, hogy a helyenként igen magas fluktuációt is sikerül lejjebb szorítani. Ugyanakkor remélhetőleg *minden poszton* növekszik a *hozzáértés*, a szakszerűség, a szakma iránti elkötelezettség és a szakma fejlődését megalapozó aktivitás, emelkedik a szervezeti kultúra színvonala, és

mindez áthat a *szolgáltatás* minőségére is. A csatlakozást követően az autóbusszvezetők általában több munkanapot, ugyanakkor kevesebb jelenléti órát teljesítenek, megnövekvő munkaidő-kihasználás, korszerűbb munkaidő-beosztás és érzékelhető realbér-emelkedés mellett. Nagy mennyiségű lesz azonban továbbra is a hosszú „szolgáltatok” száma, és a munkaszervezés modernizációja is *fokozatosan* valósul meg.

A csatlakozásra való felkészülés költségeinek meghatározása

Közismert, hogy a 3820/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendelet értelmében *számos* követelménynek kell megfelelni. Ezekhez azonban kimutatható költségek mindenekelőtt a szakma máig elért felkészültségi állapota alapján, de természetüknél fogva is, különbözőképpen tapadnak.

Az *első* fő követelmény a folyamatos vezetési idő korlátozása, melynek értelmében négy és fél óra vezetés után legalább negyvenöt perces megszakításnak kell következnie. Mivel ez negyed órát elérő részletekben is biztosítható, a lényeg az, hogy a vezetés megkezdésétől számított öt és egynegyed órán belül összesen legalább háromnegyed órnyi pihenőszünetnek kell lennie. Ennek az előírásnak a VOLÁN társaságok ma már alapvetően megfelelnek, amit önerőből valósítottak meg, igaz, nem túl jelentős – külön ki sem mutatott – ráfordításokkal.

A *második* fontos normatívát illetően – miszerint a vezetési idő két egymást követő hét alatt nem haladhatja meg a kilencven órát – lényegében ugyanez mondható el.

A *harmadik* előírás értelmében a heti pihenőidő mennyisége legalább negyvenöt, egybefüggő óra. Ennek a szakma, szintén önerőből, megfelel.

A *negyedik* helyen a kompenzációs szabályokat kell megemlíteni. Ezek azt a kötelezettséget tartalmazzák, hogy a lecsökkenített pihenőidőket a napi pihenőidő esetében egy-, a heti pihenőidő esetében pedig három héten belül – azonos többlet biztosításával és annak egy másik, legalább nyolc órás pihenőidőhöz való hozzákapcsolásával – ki kell egyenlíteni. A szakma ennek is érvényt tud szerezni.

Az *ötödik* rendelkezés a napi vezetési idő kilenc órában való korlátozása, azzal az engedménnyel, hogy e korlát legfeljebb heti két alkalommal tíz óráig növelhető. Ezt az előírást a szakma, az eddig tett lépések ellenére sem tudta mindmáig átvenni: a 12 órás „belső” határt változatlanul *kénytelen* fenntartani. A hosszú napi vezetési idők esetszámát viszont az elmúlt évek során jelentékenyen csökkentette, ám az is igaz, hogy az ide tartozó feladatok java még hátra van. Ez utóbbiak létszámnövelési igénnyel is járnak, de annak mennyiségét magában foglalja az a lényegesen nagyobb létszám-igény, amely a napi pihenőidő szabályainak betartásához kapcsolódik.

Utoljára maradtak tehát azok az előírások, amelyek a *legmagasabb mércét* állítják a szakma elé. Ezek a *napi pihenőidőre* vonatkozó rendelkezések. Nagy részükről már volt szó. Mindenekelőtt emlékeztetni kell a hazaival szembeni releváns felfogásbeli különbségekre, ami a szakma ez irányú gondjainak fő forrása. E gondokat fokozza, hogy az *általános* szabály szerint a napi pihenőidő minden huszonnégy órás időszak alatt legkevesebb tizenegy óra, ami heti három alkalommal kilenc órára csökkenthető. Kivételes előírás még az „osztott pihenőidő”, amely már részletesen ismertetésre került.

A két pihenőidő közötti maximális óraszám tekintetében a VOLÁN autóbussz-közlekedésnek az 50 kilométeren *túli* járatok

autóbusszvezetőinél tehát 13-15, a már előbb bemutatott kivétel esetén legfeljebb *16 órás* szakaszokra kell beállnia, ami, a szakmában mára kiforrott általános vélemény szerint, önerőből megvalósíthatatlan. A VOLÁN társaságok számára egyébként – feladatstruktúrájukból eredően – ez a próbatétel rendkívül eltérő súllyal jelentkezik. Számos társaságot igen csekély (belső) arányban érint, míg nagyon jelentékeny például a Borsod-, a Kisalföld-, a Nógrád VOLÁN- és a VOLÁNBUSZ Rt. érintettsége.

A VOLÁN társaságok az esz-közállományuk széles körben ismert előregedettsége, a nyomott bérszínvonal, a drága üzemanyag, valamint a hatósági tarifa, az ellátási felelősség stb. következtében rájuk nehezedő terhelés közepette nem *képesek* forrást felszabadítani a szóban forgó célra, így ahhoz – mint már a szakminisztérium is megállapította – költségvetési támogatásra, vagy egyéb módon történő forrásbiztosításra van szükség.

Korábban kifejtésre került, hogy az 50 kilométeren *belüli* közlekedésre is minden bizonnyal kihat az Unióhoz való csatlakozás, az ILO dokumentumok érvénybe lépése révén. Emellett túl azon az „apróbb” jelentőségű tényen, hogy a munkavállalói állomány számottevő része nem is választható szét 50 kilométeren felül és azon belül közlekedőkre, hosszabb távon üzemszociológiai szempontok alapján *sem* lenne fenntartható a dolgozók munkafeltételeinek lényeges megkülönböztetése. Így valamennyi, erről kifejtett gondolat alapján az a leghelyesebb, ha az 50 kilométernél *rövidebb* járatok autóbusszvezetőire vonatkozóan is kimutatásra kerülnek a várható költségek. Mint ismert, a munkavállalóknak ezt a részét az ILO 153.sz. Egyezményében és 161.sz. Ajánlásában rögzített előírások érinthetik. Ezek között szintén a *napi pihe-*

nőidő szabályai azok, amelyek a legkeményebbek a szakma számára. E szabályokban a feltételek alig különböznek az 50 kilométeren túl közlekedőkéttől. A napi pihenőidő definiálása azonos; a 153. sz. Egyezmény tíz, a 161. sz. Ajánlás tizenegy órás napi pihenőidőt ír elő, ami átlagként is számítható, de tételesen semmiképpen sem lehet kevesebb nyolc óránál. Így természetesen a szakma nehézségei is azonos értelműek az előbbiekével.

Az élők munkához kapcsolódó költségek két tételből, mégpedig a létszámtöbblet jövedelem- és közteher-, illetve a kiképzés, továbbképzés, oktatás költségeiből tevődnek össze, és a volumenük – bár pillanatnyilag a szakmában erre nincs aktuális adat – globális

számítások alapján évi *3,2 milliárd Forintot* tesz ki.

A *tárgyi* feltételek tekintetében ez évre, öröndetes módon, igen kedvező helyzet alakult ki. Az automatikus regisztrációt biztosító tachográfokat a jelen időre már szinte valamennyi autóbuszba beszerelték, miközben rendelkezésre állnak a leolvasó és kiértékelő berendezések is. Ily módon a foglalkoztatási szabályok ellenőrzésének nemcsak az AETR-ben, hanem a 3821/85 (EGK).sz. Tanácsi Rendeletben meghatározott tárgyi feltételei is messzemenően biztosítottak.

A tárgyi feltételek létrejöttének nem elhanyagolható, járulékos hozadéka az információs technika további *korszerűsödése*, ezen belül az üzemi paraméterek,

teljesítmények modern mérésének, értékelésének, elemzésének lehetősége, amely természetesen egyre inkább visszahat a szervezés, a fejlesztés, a gazdálkodás hatékonyságára is.

Zárógondolatként nem túlzás azt állítani, hogy az Európai Unióhoz való tartozás előkészületei rendkívüli kihívást jelentenek a VOLÁN autóbuszközlekedés számára. Bizonyos, hogy a szakma fokozza a továbbhaladást szolgáló tevékenységet, felgyorsítja az intézkedéseket, de az autóbuszvezetői képzés ügyében és a csatlakozási feltételek egy pontja – a napi pihenőidő szabályaira történő átállás – tekintetében nem nélkülözheti a külső támogatást sem.

Dr. Buna Béla

KÖRNYEZETVÉDELLEM

A közúti közlekedési

zaj csökkentése

A lakossági zajpanaszok egyik fő forrása a közúti közlekedési zaj. Ez a zajterhelés szabad térben (pl. utcán, vagy kikapcsolódás közben), ill. épületen belül hat az emberekre. Az utóbbi esetben az épület bizonyos mértékig védelmet nyújt, amelynek mértéke az épület akusztikai jellemzőitől függ.

Zajforrások

A gépjárművek által kibocsátott zaj első közelítésben több, pontoszerű rész-zajforrás összegének tekinthető. Mind a külső zaj, mind az utastérben, ill. a vezető-

fülkében észlelhető zaj (belső zaj) függ a gépjármű-fajtától (kategóriától), az egyes gépjárművek szerkezeti kialakításától, műszaki állapotától, üzemi állapotától, a vezetési módtól és (főként a gumibroncs-út kölcsönhatás miatt) "külső" körülményektől (pl. az útburkolat típusa, állapota) is. A közúti közlekedési eszközök legfontosabb zajösszetevői a következők:

- a motorzaj (főként a motorfelületről lesugárzott zaj);
- a kipufogó berendezés zaja (a kipufogó rendszer felületeiről lesugárzott zaj és a csővég zaja);

- a szívóberendezés zaja;
- a hűtő és a ventilátor zaja;
- az erőátvitel zaja (nyomaték-váltó, kardántengely, differenciálmű);
- a karosszéria zaja (a motor és az útfelület által gerjesztett és a karosszéria felületeiről lesugárzott zajok és az aerodinamikai zaj);
- a gumibroncsok zaja (gördülési zaj);
- egyéb berendezések (pl. csikorgó fékek) zaja.

Az egyes rész-zajforrások zajszintje elsősorban a motorfordulatszám és az azzal arányos menetsebesség (pl. gördülési zaj)

függvénye. Az elvégzett vizsgálatok alapján e zajszintek jó közelítéssel a sebességjellemzők hatványfüggvényének tekinthetők. Az egyes szintértékek függnek a gépjármű és motortípustól, valamint a már elvégzett zajcsökkentéstől is (emiatt a hatványkitevők értéke a különböző publikációkban gyakran eltér egymástól).

Zajvédelem

A hazai közlekedési zajterhelés viszonylag magas értéke több tényező együttes hatására vezethető vissza. Ezek a következők:

- a járműpark zajosabb járműtípusokból tevődik össze;
- a forgalomban lévő járművek életkora magas;
- a járművek karbantartási színvonala alacsony;
- a járművezetők nem tartják be a sebességkorlátozó előírásokat;
- nem történt meg a környezetbarát (csendes) járműkategória-fogalom bevezetése, ill. az ehhez kapcsolódó intézkedések meghozatala;
- kevés csendes burkolat készült és többnyire nem ott, ahol hatékonyan működne;
- a zajcsökkentési forgalom-szervezési intézkedéseket kevésbé alkalmazzák;
- a tömegközlekedés nem eleghatóan vonzó;
- hiányoznak azok a városi főútvonalak, amelyeknek a forgalomtechnikai és környezeti kialakítása is lehetővé teszi a nagyobb (átmenő) forgalom lebonyolítását (pl. belső körgyűrűk);
- kevés a települést elkerülő út;
- még mindig kevés zajárnyékoló létesítmény épül;
- nincsenek megfelelő parkolók a P+R rendszer működéséhez;
- kevés a zajcsökkentéshez ténylegesen rendelkezésre álló, hatékony műszaki megoldás.

A csendes tehergépkocsifelisztésnek nagy lökést adott az az osztrák rendelkezés, amely csak csendes tehergépkocsikat engedett át éjszaka az osztrák Alpokon. Ennek hatására nagyon rövid időn belül 120 csendes tehergépkocsitípus jelent meg a német piacon. Magyarországon nem történt meg a csendes haszonjárműkategória bevezetése, amelynek a járművei a jelenlegi személygépkocsikkal azonos zajkibocsátásúak (78-80 dB) és így mind a belvárosi, mind az éjszakai lakossági zavarásuk elhanyagolhatóvá válik. Az ilyen járművek kellő számú jelenléte teremtene lehetőséget (a számukra nyújtott előnyök révén) komolyabb forgalomszervezési, zajcsökkentési intézkedések megtételére.

A járművek zajszintje az üzemeltetés során is növekszik, ezért az üzembentartás feltételeként az ún. közeltéri (álló helyzetben mért) zajszint meghatározott értékét is rögzítik követelményként. Az európai országok véleménye ebben a kérdésben, a mérési módszer egy-két gyenge pontja miatt nem egységes, a hazai javaslat alapját képező EGB módszert csak néhány országban (pl. Franciaország) alkalmazzák.

Magyarországon nagy az öregebb, korszerűtlenebb (és ezzel zajosabb) járművek részaránya. Sajnálatos módon ez a kedvezőtlen arány növekvő tendenciát mutat és néhány éven belül sem várható változás. Az új gépkocsik ára – a hazai átlag bérekhez képest – nagyon magas.

Külföldön többféle módszer létezik a személygépkocsihaszna- lat visszaszorítására. Angliában pl. meglehetősen népszerű a gépkocsik közös használata a munkába járáshoz és emiatt növekszik a gépkocsik kihasználása. Magyarországon, valószínűleg a motorizáció későn megindult fejlődése miatt is, a személygépkocsik átlagos utasszáma nagyon

közel van az egyhez. Németországban a statisztikák kimutatták, hogy az összes személygépkocsihaszna- lat több, mint 90%-a 5 km-nél rövidebb útszakaszon történik. Emiatt próbálják a kerékpárhasználatot népszerűsíteni. Ezen a területen nálunk is megtörténtek a kezdeti lépések, de a komolyabb "áttörést" még mindig akadályozza az összefüggő kerékpárút-hálózat hiánya.

Kedvezőtlenül befolyásolja a hazai járműpark zajkibocsátását a járművek viszonylag alacsony karbantartási színvonala is.

A közutak környezeti zajterhelésében fontos szerepe van az ország tranzit jellegének is, amelyből adódóan el kell viselnie a korábbi szocialista országok rendkívül zajos tehergépkocsijainak áthaladását. Ezek a járművek esetenként 5-10 dB-lel is zajosabbak a hazai járműveknél, ezért a hozzájuk kapcsolódó panaszok száma lényegesen nagyobb, mint a járművek tényleges számaránya, amely "csak" 5% körüli. A zajos tranzitforgalom korlátozására a nyugati országok éjszakai tilalmi és zajlimithez kötött áthaladási intézkedéseket tesznek, amelyeket Magyarország nem tud minden további nélkül átvenni. A célországokban bizonyos esetekben a nemkívánatos (keleti) tranzitforgalom csökkentésére *ösztönző* jellegű intézkedésekkel is találkozhatunk, pl. ilyen a kombinált áruszállítási mód elterjedésének anyagi támogatása (Ausztria, Németország).

A nagy útkörnyezeti zajterhelési szintek bizonyos mértékben a gépkocsivezetők nem megfelelő magatartására is visszavezethetők. A zajkibocsátás meghatározó befolyásoló paramétere a haladási sebesség (és a motorfordulatszám), így a sebesség-előírások be nem tartása jelentős mértékű többlet zajterhelést okoz. Ez a magatartás különösen éjszaka figyelhető meg, amikor a zajterhelési követelmények betartatása amúgy is nehezebb. A sebesség-

túllépés nagysága a mérési tapasztalatok szerint átlagosan meghaladja a 20%-ot, amely egyidejűleg 2 dB körüli egyenértékű A-hangnyomásszint-növekedéssel jár. Ehhez járul még számos, elkerülhető, a gépkocsi-használathoz kapcsolódó zajokozás, pl. az ajtók csapkodása, a motor felesleges "túráztatása", a kerekek csikorgó kipörgetése.

A zajcsökkentés forgalom-szervezési eszköztárát sem használják elég hatékonyan Magyarországon. Ennek ismerethiányon alapuló magyarázata is van, de az is nehézséget okoz, hogy nincsenek meg az intézkedésekhez szükséges alternatív útvonalak. Zajterhelést csökkentő forgalomterelés vagy forgalomcsillapítás ugyanis csak akkor alkalmazható, ha a járműforgalom számára más, megfelelően védett (vagy védhető), vagy védelmet nem igénylő (településtől távol, iparterületen, vagy semleges funkciójú épületekkel körülvett területen vezetett) útvonalat tudnak ajánlani. Új és egyúttal kedvezőtlen helyzetet teremtett ezen a területen az autópályadíjak bevezetése, amely jelentős mértékben megnövelte a kis kapacitású párhuzamos utak forgalmát. (Levegőszennyezési szempontból /havária esetekben/ külföldön a forgalom drasztikus korlátozása, vagy teljes megtiltása is előfordul. Hasonló intézkedésre zaj miatt eddig még nem került sor.)

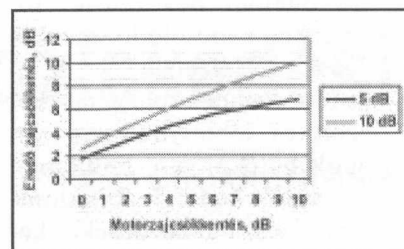
Hazánkban a fejlett nyugati országokhoz viszonyítva eddig példaértékű volt a tömegközlekedés magas szállítási teljesítménye. Ez a helyzet az utóbbi időben változóban van és további romlás várható. A tömegközlekedés százalékos részaránya az állami támogatások fokozatos visszaszorítása miatt ugyanis rohamosan csökken, vasúti vonalak, autóbusz és villamos járatok szűnnek meg. A korábbi elképzelések, amelyek szerint a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés között jó munkamegosztás

lenne kialakítható a P+R rendszer fejlesztésével, lényegében szintén zátonyra futottak, mert a nagy városzélei parkolók nem épültek meg és a metróépítés is abbamaradt.

A nagy belvárosi zajterhelésnek is az egyik oka éppen a parkolóhely-hiány, mert ez a szűk utcákban forgalmeltető hatást idéz elő. A korszerű, végleges megoldást a nagy befogadóképességű földalatti parkolók építése jelentené – ahogyan pl. Bécsben történik – de az egy gépkocsiallásra jutó, több millió forintos beruházási költség az ilyen parkolók építését nem teszi vonzóvá a vállalkozók számára. Kedvezően ítéltető meg az önkormányzatoknak az a gyakorlata, hogy nagyobb irodák, vagy üzletközpontok építését csak megfelelő számú parkolóhely egyidejű létesítése mellett engedélyezik.

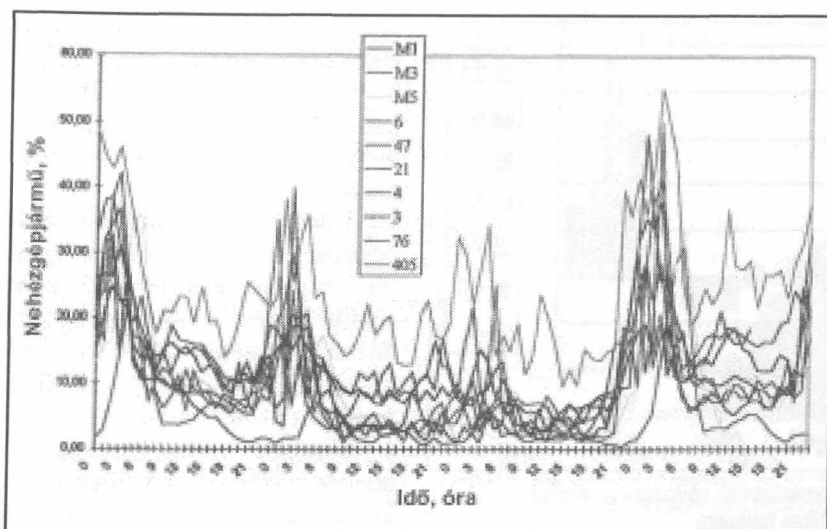
A közúti közlekedési zajcsökkentés egyik "útbarát" eszköze a csendes útburkolat. A jelenlegi ismeretek szerint a gördülési zaj megfelelő útburkolatkialakítással 2-4 dB-lel, míg alkalmas gumibroncs konstrukcióval csak 1-2 dB-lel csökkenthető. (A korszerű gépkocsiknál a gépjárművek motorzaja már olyan mértékben lecsökkent, hogy a gördülési zaj válik meghatározóvá.) A gördülési zaj részaránya annál nagyobb, minél nagyobb a haladási sebesség. A csendes burkolat emiatt csak akkor hatékony (és teszi lehetővé az ígért 2-4 dB-nyi zajcsökkentést), ha olyan útszakaszon létesítik, ahol elegendően nagy a haladási sebesség és kicsi a nehézgépjármű-arány. (Ez utóbbi azért fontos, mert az említett motorzajcsökkentés a nehézgépjárműveknél ma még kisebb mértékű.) Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy ilyen burkolatokat városi átvezető szakaszokon főként kis forgalmi sebességű helyeken (kanyarban, emelkedőn), külső szakaszon pedig védendő objektum nélküli helyeken (kísérleti jelleggel) létesítettek,

azaz a zajcsökkentési intézkedés lényegében hatástalan maradt. A csendes burkolatok magas költsége (több, mint 40% többletköltség) mellett azok eltömődése és költséges tisztíthatósága is vita tárgyát szokta képezni. Sajnálatos módon annak ellenére, hogy ilyen burkolatok már évek óta léteznek a magyarországi autópályákon, az öregedés zajcsökkentést befolyásoló hatásának felmérésére még nem került sor. Ebben a kérdésben az egymásnak ellentmondó külföldi mérésekre szorítkozhatunk. A gördülési zajcsökkentés (csendes burkolat), a motorzajcsökkentés és az elérhető eredő zajcsökkenés közötti összefüggés az 1. ábra alapján tanulmányozható. Az ábra azonos nagyságú gördülési zaj-motorzaj kiindulási feltételek, ill. a burkolattal elérhető állandó (itt 5 dB, ill. 10 dB) nagyságú zajcsökkentési lehetőség mellett, a motorzajcsökkentéstől függően ténylegesen elérhető eredményt szemlélteti.

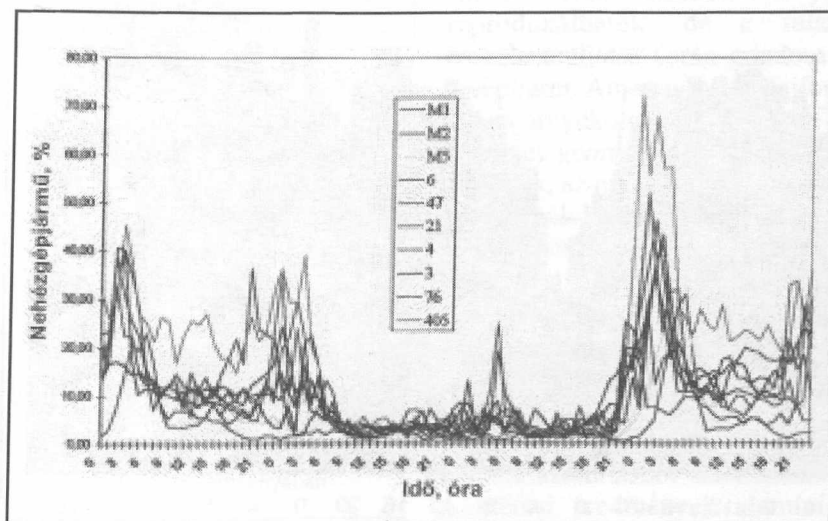


1. ábra Eredő zajcsökkenés a motorzajcsökkentés függvényében

Az M0 autópályát és az M3, M5 autópálya építésével egyidejűleg példamutató módon elkészültek a zajárnyékoló falak is. Ezek némelyike már az esztétikai követelményeknek is megfelel. Magyarországon már kialakult a zajárnyékoló fal "gyártási háttér-ipar", amely az építetők számára választékot is nyújt. A kedvező tapasztalatok mellett számos tervezési, kivitelezési-építési és fenntartási hiányossággal is találkozhatunk és nagyon sok a szándékos rongálás is. Olyan esetek is előfordulnak, hogy az építés nem a minősített termékből történik. A



2. ábra A vizsgált utak nehézgépjármű-forgalma péntek éjszakától hétfő éjszakáig, tiltás nélkül



3. ábra A vizsgált utak nehézgépjármű-forgalma péntek éjszakától hétfő éjszakáig, tiltással

zajárnyékoló falakhoz hasonlóan a passzív zajcsökkentés eszközei is rendelkezésre állnak már Magyarországon és ezeket egyre gyakrabban alkalmazzák.

A közúti zaj csökkentésére rendelkezésre álló többi lehetőség közül néhányat részletesebben foglalkozunk.

A hétfégi nehézgépjármű stop hatása

Magyarországon a nyári időszakban a nehézgépjárművek hétfégi forgalma korlátozott. A nehézgépjárművek hétfégi részarányának alakulását a vizsgált utakon tiltás nélkül és

tiltással a 2-3. ábrák szemléltetik.

Az ábrából látszik, hogy vannak olyan útvonalak, ahol a hétfégi forgalomban a nehézgépjárművek viszonylag nagy számban vesznek részt (pl. a 405. sz. út). A hétfégi nehézgépjármű stop hatását szemléltető ábra azt mutatja, hogy tilalom esetén a nehézgépjárművek hétfégi előfordulása csökken, de a csökkenés nem túlzottan nagy.

Az összesített eredmények a 4. ábrán láthatók (egy és két-számjegyű utak). Szombaton és vasárnap minimális mértékű zajszintcsökkenés, míg péntek éjjel

és vasárnap éjjel zajszintnövekedés figyelhető meg.

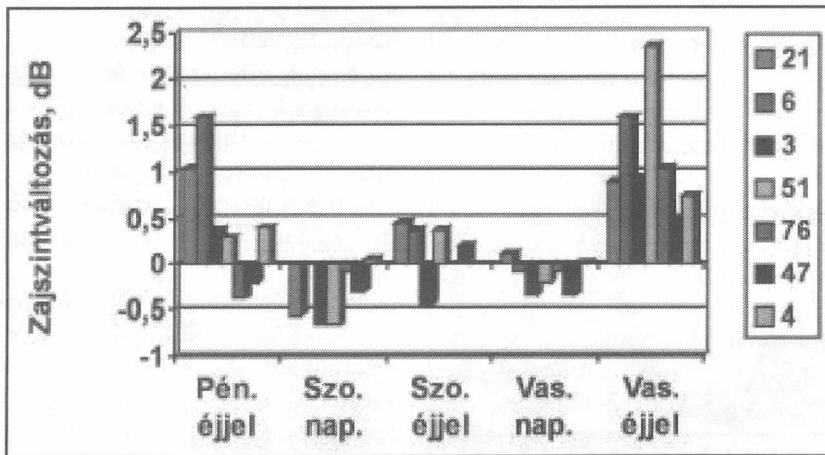
Ennek ellenére az érintett lakosság a kevesebb tehergépkocsi látványát szubjektíve nagyon pozitívan értékeli, ill. a hatás a levegőszennyezés csökkenésében kedvezőbb, mint a zajterhelésében.

Karakterisztikus változásokat tapasztaltunk a 405. jelű út környezetében. Az 5. ábrán a teljes forgalom eredő egyenértékű A-hangnyomásszintjét és a nehézgépjárművek egyenértékű A-hangnyomásszintjét együtt ábrázoljuk. Látható, hogy ezen a helyszínen a nehézgépjárműveknek lényegesen nagyobb szerepük van az eredő zajszint kialakításában, mint az előző ábrán szereplő utaknak.

Zajárnyékoló falak

Jelenleg a közúti zaj csökkentésére a 6-9 dB-nyi zajcsökkentés tartományában a zajárnyékoló fal a leghatékonyabb eszköz. A zajárnyékoló falak zömében hanggátló és hangelnyelő anyagot is tartalmazó szendvics szerkezetek. Az ásványgyapot, vagy üveggyapot valamennyi gyakorlati hangelnyelő szerkezet alapanyaga. A főként hanggátló elemként használt beton hátlap normal körülmények között nem rendelkezik hangelnyelési tulajdonsággal, de ez a képessége javítható. A hangelnyelő anyagok zajenergiaelnyelő képessége nagyobb frekvenciákon nagyobb.

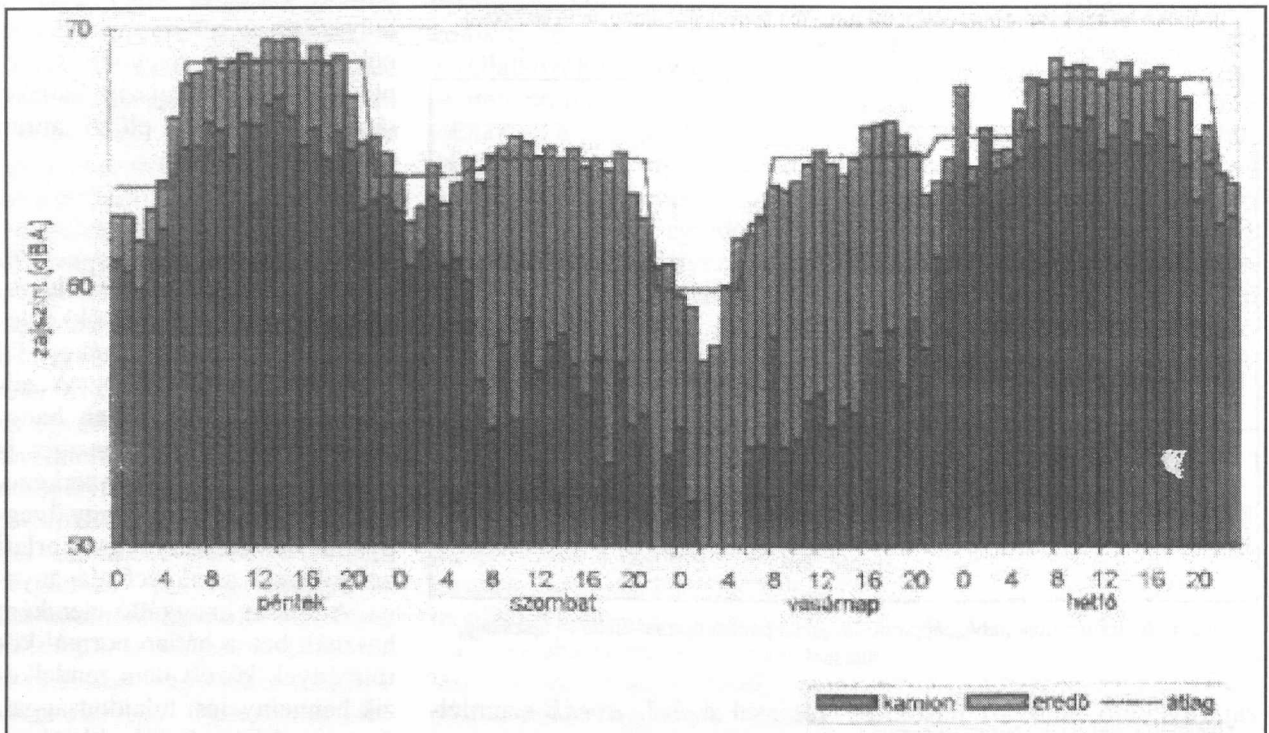
Három, Magyarországon gyakran alkalmazott zajárnyékoló fal laboratóriumban meghatározott elnyelési foka a 6. ábrán látható. A közúti közlekedési alkalmazás szempontjából kedvező, ha a hangelnyelési fok a kisfrekvenciás tartományban is elegendően nagy, ill. az az egyenértékű A-hangnyomásszintet meghatározó 0,5-2 kHz-es tartományban maximális értékű. Ilyen szempontból az A és C jelű fal közel azonos értékű, az A



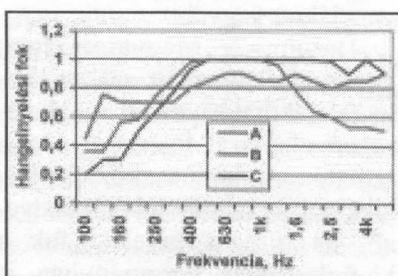
4. ábra Az egyenértékű A-hangnyomásszintek változása a hétvégi nehézgépjármű-tiltás hatására

ákon elegendően nagy a hanggátlása (azaz a zaj nem megy keresztül a falon). Az ábrán a B falnál kedvező, hogy kisfrekvenciákon is jelentős hanggátlással rendelkezik.

A hanggátlás (az ún. “beiktatási veszteség”) helyszíni meghatározására zajárnyékoló falak összehasonlító mérése során egy egyszerű tájékoztató mérési módszert szokás használni. A helyszínen ugyanazon forgalom mellett mérik a “fallal” és a “fal nélkül” észlelt zajszintet, ill. átlagos zajspektrumot, és képezik a két spektrum különbségét. Ha a fal



5. ábra Az eredő és a nehézgépjármű egyenértékű A-hangnyomásszintek változása a 405. sz. út környezetében



6. ábra Zajárnyékoló falak hangelnyelési foka

falnak kissé kedvezőbb a kisfrekvenciás, míg a C falnak lényegesen jobb a nagyobb frekvenciás viselkedése, de ez utóbbi a zaj

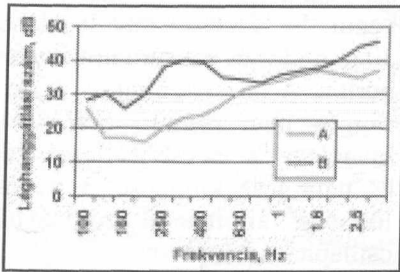
spektrum alakja miatt közlekedési alkalmazásnál nem használható ki.

A 6. ábrán bemutatott zajárnyékoló falak laboratóriumban meghatározott hanggátlási mutatóját a 7. ábra szemlélteti. (A C jelű fal nem szerepel az ábrában, mert ez beton hátlappal készül és ilyenkor a hanggátlási követelmény “automatikusan” teljesül, azaz nincs szükség laboratóriumi mérésre).

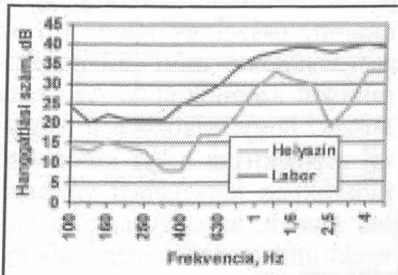
A legtöbb zajárnyékoló fal-szerkezetnek nagyobb frekvenci-

és az út elhelyezkedése, ill. a falmagasság és a mérési pont helyzete azonos, akkor a kapott beiktatási veszteség értékek – legalábbis összehasonlítás célra – felhasználhatók. Az ugyanarra a falra vonatkozó, laboratóriumban mért hanggátlás- és a helyszínen meghatározott beiktatási veszteség görbére például a 8. ábrán mutatunk. A jellegzőgörbék hasonlósága szembetűnő. Az ábrán 20 perces időtartamú, közlekedési zajforrással meghatározott átlagspektrumok láthatók.

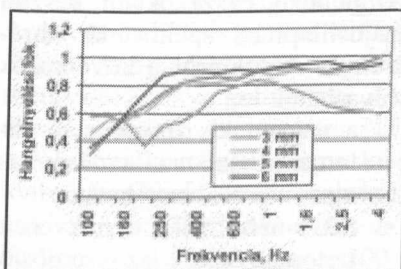
A helyszíni mérés során kis frekvencián jelentkező zajscökentési maximum egy ismert akusztikai jelenség, az ún. földhatás következménye. Ez esetben ugyanis az történik, hogy a mikrofon helyén a közvetlen és a "földről" visszavert (és ott fázisváltozást szenvedő) hangok találkoznak egymással és bizonyos frekvenciákon gyengíthetik egy-



7. ábra Zajárnyékoló falak hanggátlási száma



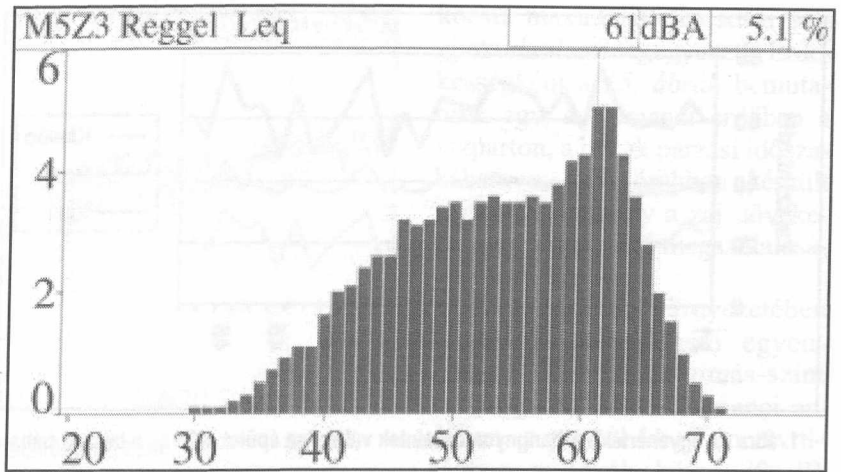
8. ábra Laboratóriumi hanggátlás- és helyszíni beiktatási veszteség értékek a frekvencia függvényében



9. ábra A hangelnyelési fok és perforáció lyukátmérője közötti összefüggés

mást, és ezáltal "többlet" zajscökentést eredményeznek. A módszer láthatóan felhasználható a hanggátlási jelleggörbe, de értelemszerűen nem használható a hangelnyelési fok frekvenciafüggésének ellenőrzésére.

A 8. ábra szerinti mérések bizonyos körülmények között felhasználhatók tehát a zajárnyékoló falak minőségi átvételére, az



10. ábra A zajszintek gyakorisági eloszlása a fal mögött, reggel

építési hibák és gondatlanságok kiszűrésére. Ez az eljárás egyszerű, a mérési eredmények jól reprodukálhatók, de a falak összehasonlítása során gondosan kell eljárni. Amennyiben a zajforrás-zajárnyékoló fal-mikrofon elrendezés geometriája nagyon különbözik, az eredmények nem hasonlíthatók közvetlenül össze.

A zajárnyékoló fal kívánatos tulajdonságai a konstrukció megfelelő megválasztásával érhetők el. A 9. ábra pl. a perforáció mértéke és a hangelnyelési fok közötti összefüggést szemlélteti.

A 3 mm-es adatok mérésből, a többiek számításból származnak. A mérési eredmények alumínium-szendvics panelre vonatkoznak. A lyukméret növelése javítja a szerkezet hangelnyelő képességét a kisebb frekvenciák tartományában, de minimális a hatása középfrekvenciás (közúti) frekvencia-tartományban.

Az akusztikailag kedvező tulajdonságokkal rendelkező kellő magasságú zajárnyékoló fal hatása is korlátozott lehet, akkor, ha a fal nem elég hosszú, ill. nem szimmetrikus a védendő létesítményhez viszonyított elhelyezése. Egy közút mellett lévő zajár-

nyékoló fal mögötti megítélési ponton 05.00-07.00 óra között a zajszintek gyakorisági eloszlását a 10. ábra mutatja be. A 61 dB-es viszonylag nagyobb gyakorisággal előforduló zajszintérték jelzi, hogy az egyébként 55 dB körülire lecsökkentett elhaladási zajszintet a falat elhagyó gépjárművek csillapítatlan zaja megnöveli.

A hanggátlás értékének a közúti gyakorlatban a zajárnyékoló falak mellett elsősorban az épületek nyílászárói kiválasztása és helyszíni ellenőrzése során van jelentősége.

Passzív zajscökentés

A közúti zaj éjszakai megengedett értékét nehéz betartani és a zajvédelemre gyakran csak a nyílászárók hanggátlásának megnövelése ad lehetőséget (amit nem teljesen helyesen passzív védelemnek is szokás nevezni).

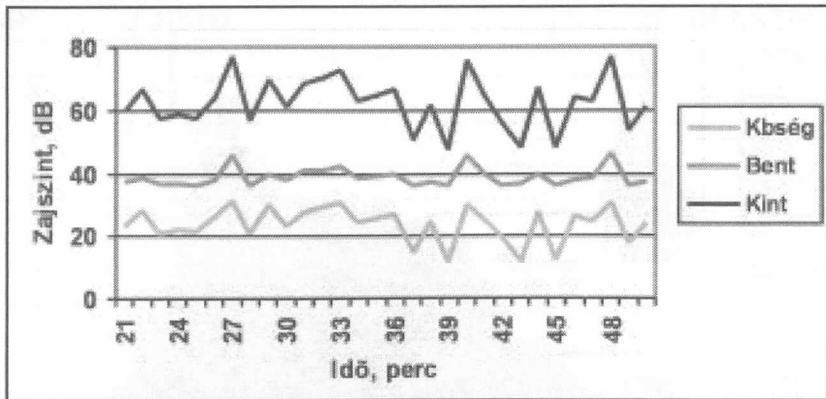
Néhány ablak laboratóriumban meghatározott ún. súlyozott léghanggátlási száma az 1. táblázatban található.

A 11. ábra a nyílászárók hanggátlásának meghatározásához szükséges egyidejű külső és belső zajmérés eredményét és a kapott

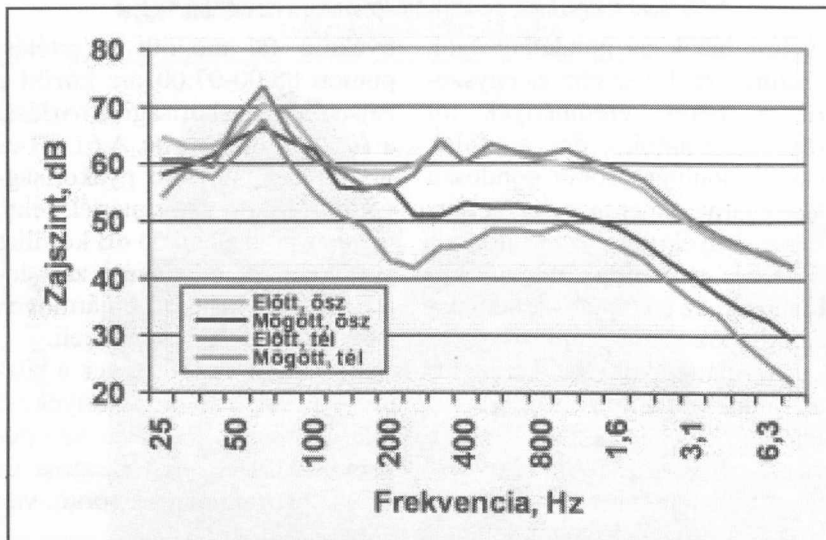
1. táblázat

Különböző típusú ablakok súlyozott léghanggátlási száma

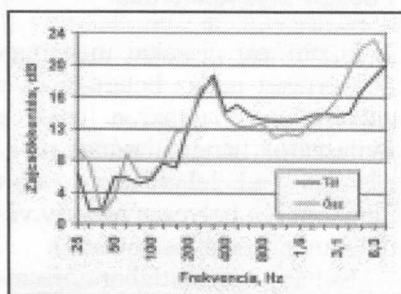
Ablaktípus	Üveg-légrés-üveg méret	Hanggátlás
Faablak	4-12-4	30-32
SOFA ablak	4-12-4	33-35
Kapcsolt gerébtokos	3-110-3	36-38
Egyesített szárnyú	3-40-3	27-29



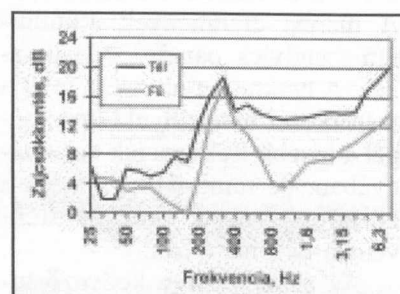
11. ábra Az egyenértékű A-hangnyomásszintek változása épület előtt és a lakoszobában



12. ábra Egyenértékű zajspektrum az erdősáv előtt és mögött, h=1,5 m



13. ábra Az erdősáv zajcsillapítása, h=1,5 m



14. ábra Erdővel és „erdő nélkül”

hangnyomásszint-különbséget szemlélteti, ahol együtt ábráztuk a külső és a belső zajszintek és a zajszint-különbség változását. Jól látható, hogy amikor a külső zaj kicsi (forgalommentes időszak), akkor a relatíve magas belső zaj miatt a hangnyomásszint különbség nagyon kis érték, azaz azt ilyenkor nem a nyílászárók hanggátlása (hanem a belső zajszint) határozza meg.

Zöldsávok zajcsökkentő hatása

A zajcsökkentési, vagy egyéb célból létesített erdősávok tényleges zajcsökkentési hatásáról viszonylag kevés hazai mérési eredmény van, a tervezési adatok sem eléggé megbízhatóak, a betervezett zöldsávokkal elérhető hatást a hatóságok és zöldszervezetek gyakran vitatják.

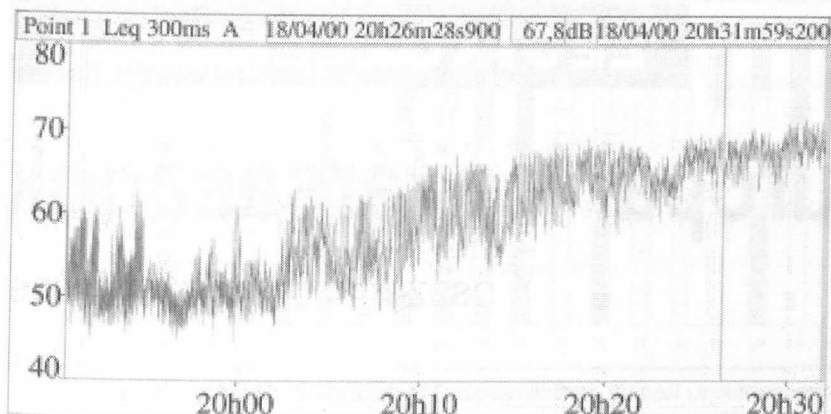
Növényzav telepítése esetén a mértékadó egyenértékű A-hangnyomásszint K_z korrekciós értékét az ÚT 1-1.301.sz. Útügyi Műszaki Előírás (korábban azonos tartalommal: MSZ 07-3720:1990 sz., "A közúti közlekedési zaj számítása" c. szabvány) előírásai alapján egy egyszerű összefüggéssel lehet meghatározni.

A növényzet többletcillapítását csak akkor szabad számításba venni, ha a növényzav legalább 30 m széles és azt sűrű növényzet borítja. A hazai számítási összefüggés nem rögzíti a zöldsáv kívánatos fa- és cserjeállományát és nem tesz különbséget a különböző állományú zöldsávok csillapítása között sem.

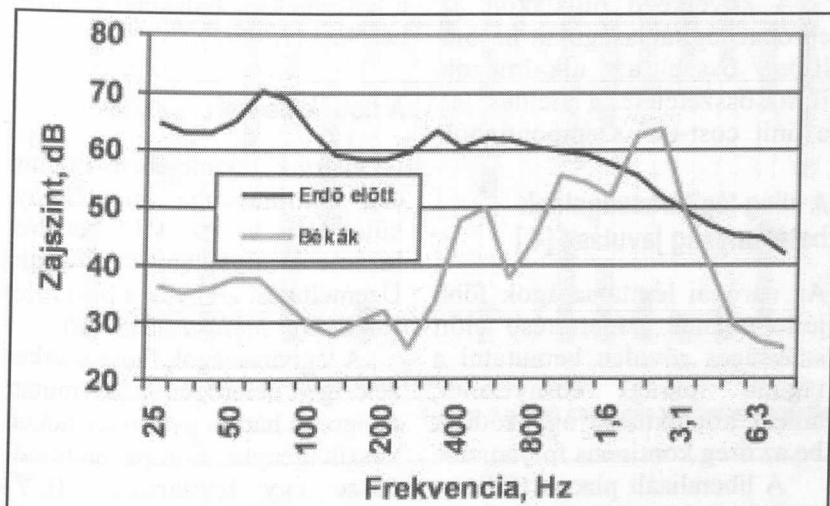
A 12. ábra egy 30 m széles erdősáv hazai mérésére mutat példát. Az ábrán az erdő előtt és mögött, ősszel és télen, 1,5 m magasságban mért átlagspektrumokat szemléltetjük. Az ábrán látszik, hogy miközben a forgalmi zajspektrum a két különböző időszakban lényegében változatlan maradt, az erdő mögötti zajspektrumban a tél végén nagyobb "földhatás"-minimum figyelhető meg.

A 13. ábrán a vizsgált erdő különböző évszakokban készült zajcsillapítási spektrumát ábráztuk. Az ábráról a következők olvashatók le:

- a nagyon kis frekvenciák tartományában az erdősávnak nincs zajcsökkentő hatása;
- a 315-630 Hz közötti frekvencia tartományban az erdősáv látszólag "nagy" zajcsillapítású, de ez nem az erdősáv hanem az ún. földhatás következménye;
- az erdősáv zajcsillapító hatása lényegében a 800 Hz feletti tartományban jelentkezik és itt a frekvenciával együtt növekszik;
- a kiegészítő záró lombos fasorok, ill. az aljnövényzet (bokrok) hiánya télen egy alapvetően örökzöld erdősávnál kevésbé jelentkezik (ill. más jelenségek elfedhetik).



15. ábra Békák zaja a Gemenci erdőben



16. ábra Átlagos zajspektrumok

Az ún. geometriai, vagy terjedési csillapítás szerepét, azaz az "erdő nélküli" állapotot ugyanazon út mellett és gyepes terület feletti hangterjedéssel végzett mérés eredménye szemlélteti. Az ábrán a mérési időtartamra (15 perc) vonatkoztatott átlagos különbségi zajspektrumot a zajvédő erdősáv zajsillapításával hasonlítjuk össze. Látható, hogy a 200-

400 Hz közötti frekvenciatartományban a zajcsökkentő hatás valóban az ún. földhatásból származik, de az 500 Hz feletti frekvenciatartományban már az erdő zajcsökkentő hatása szignifikánsan kimutatható.

Megjegyezzük, hogy a füves terület feletti zajterjedés mérésekor az úttól 35-40 m távolságban a békák hangja és a személygép-

kocsik maximális elhaladási zaja gyakorlatilag megegyezett. Érdekességként a 15. ábrán bemutatunk egy, a Gemenci erdőben a vízparton, a békák párzási időszakában, az esti órákban készült zajfelvételt, amely a zaj növekedését a békák első megszólalásától kezdve mutatja.

Az autópályák környezetében éjszaka megengedhető egyenértékű A-hangnyomás-szint nagysága 55 dB, a Gemenci erdőben, a parttól kb. 7 m távolságban a békák közel 70 dB nagyságú zajt keltettek. A 16. ábrán, szintén érdekességként, bemutatjuk a vizsgált erdősáv előtti közlekedési zaj, ill. a békák által keltett zaj közel azonos észlelési távolságban meghatározott átlagos spektrumát. A békák zaja éppen az emberi beszéd frekvenciatartományában (1-4 kHz) a legnagyobb.

Összefoglalás

Ahhoz, hogy zajpanaszok ne legyenek, mind a zajkibocsátásnak, mind a zajterhelésnek a meghatározott értékeknél kisebbnek kell lennie.

A közúti közlekedési zaj csökkentésére, amint ez az előzőekből kiderül, számos eszköz áll rendelkezésre, amelyek közül a zajcsökkentési igénynek és a helyi lehetőségeknek megfelelően kell a műszaki-gazdasági követelményeket legjobban kielégítő megoldás(ok)ot kiválasztani.

Nagy Attila

LÉGIKÖZLEKEDÉS

Az európai légitársaságok

összehasonlító elemzése

Bevezetés

Mitől sikeresebb az egyik vállalat, mint a másik? Mik a követendő trendek, irányok, amelyek döntenek a sikerről és kudarcról?

Napjaink egyik legfontosabb elemzési módszere a benchmarking, az azonos tevékenységet folytató vállalkozások összehasonlítása. Natterman [1.] szerint az elemzésből stratégiai döntésekre nem szabad következtetni.

A légitársaságok értékelésekor területi korlátozással kellett élni: az eltérő működési feltételek között üzemelő vállalatok összehasonlítása téves következtetések levonását eredményezheti. A vizsgálatot megelőzően ki kell jelölni azon mutatók körét, amelyek legteljesebben teszik lehetővé a valódi összefüggések feltárását.

A következő oldalakon az európai légitársaságokat hasonlítom össze az alkalmazott flotta összetétele, a yieldek¹ és a unit cost-ok² szempontjából.

A világ légitársaságainak hatékonyság javulása [4.]

Az európai légitársaságok főbb jellemzőinek ismertetése előtt szükséges röviden bemutatni a tágabb iparági környezetet, amely kontextusba ágyazódnak be az öreg kontinens folyamatai.

A liberalizált piacon túlélésre törekvő szereplők szinte minden területen javították hatékonyságukat. Az árversenyben a költségek drasztikus lefaragása lehet a záloga az eredményes üzemelésnek. A több elszállított utas – a férőhely kihasználás javítása – a fajlagos bevételek drámai mértékű csökkenéséhez vezetett. A hatékonyság javítása tükröződik

a költségek meredekebb csökkenésében (1. ábra).

A flották összehasonlítása

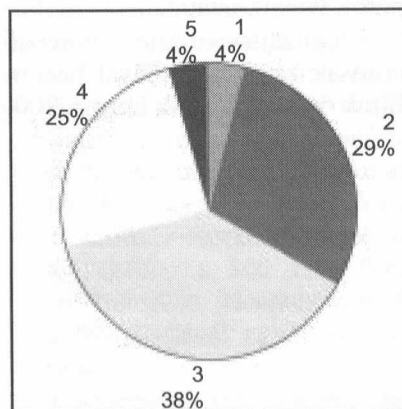
A gyártók tekintetében Boeing cég dominanciája jelentékeny, különösen ha az MD bekebelezését is figyelembe vesszük. Üzemeltetési arányuk a piac felét teszi ki (1. táblázat, 2. ábra).

A légitársaságok flotta szerkezete igen heterogén képet mutat: átlagosan három gyártó termékét veszik igénybe. Európában mindössze egy légitársaság (CY)

1. táblázat

Az Európában üzemelő gépek megoszlása

AIRBUS	25%
MD	15%
BOEING	37%
EGYÉB	11%
REGIONÁLIS	12%



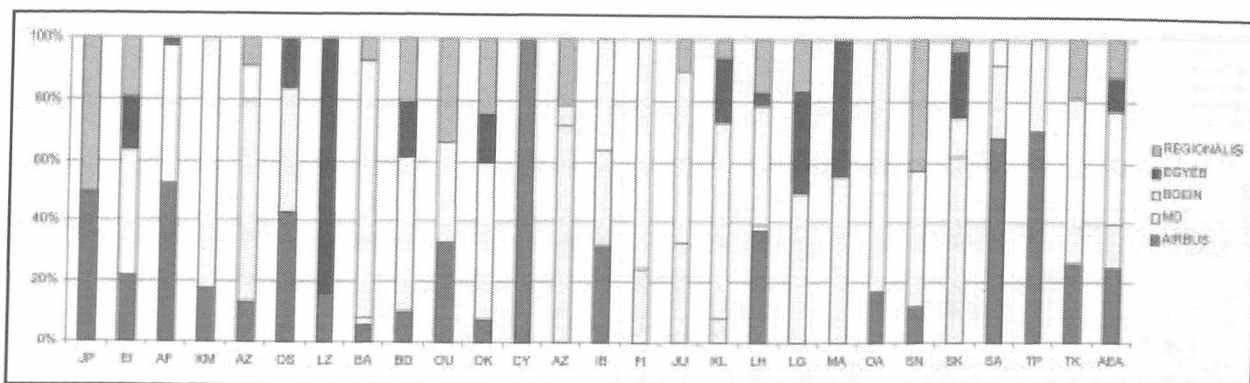
2. ábra A légitársaságok hány gyártó gépet alkalmaznak

	Ázsia-Csendes Oceán	93-98 változás	Észak- Amerika	93-98 változás	Európa	93-98 változás
ATK/1000 munkaór	12 683	78%	5 969	9%	5 868	37%
ATK/alkalmazott (900)	593	31%	398	31%	380	31%
Pilótánkénti reptűre	509	8%	526	3%	588	17%
RPK/Kabin személyzet	9 774	14%	9 818	13%	8 341	20%
Utass LF	88	na	72	13%	73	8%
Napi repülőgép kihasználás	9,3	6%	9,6	3%	9,7	8%
Unit cost	40	-30%	46	-10%	58	-15%
Yield	65	-26%	86	-11%	91	-14%

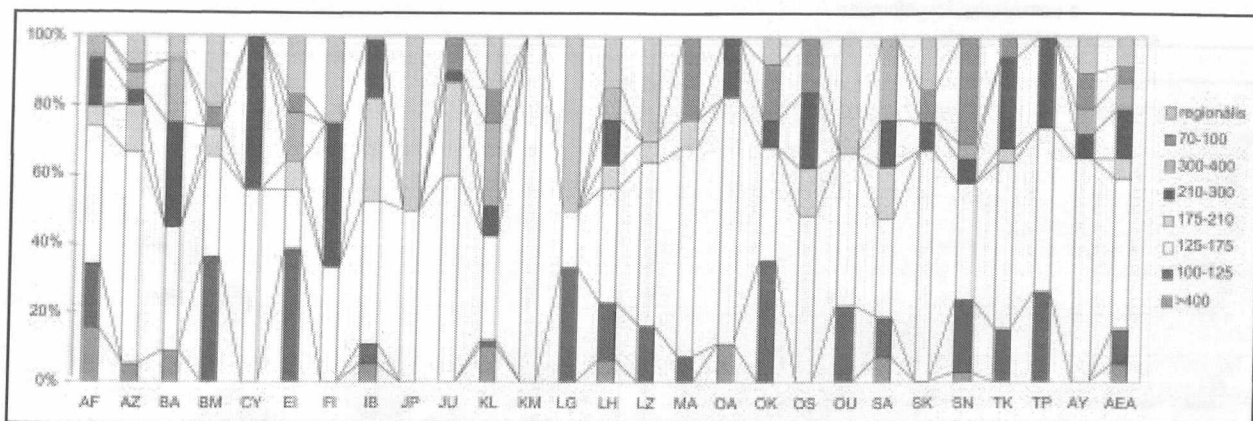
	Ázsia-Csendes Oceán	93-98 változás	Észak- Amerika	93-98 változás	Európa	93-98 változás
Átlagos repülési távolság (km)	18 880	16,2%	1 506	13,3%	1 277	5,1%
Átlagos utazási távolság (km)	2 395	12,4%	18 881	4,0%	2 168	2,4%
Átlagos repülőgép kapacitás (t)	48	2,2%	23	4,5%	31	-3,1%

1. ábra Régióonkénti költségek/hatékonyság (1998)

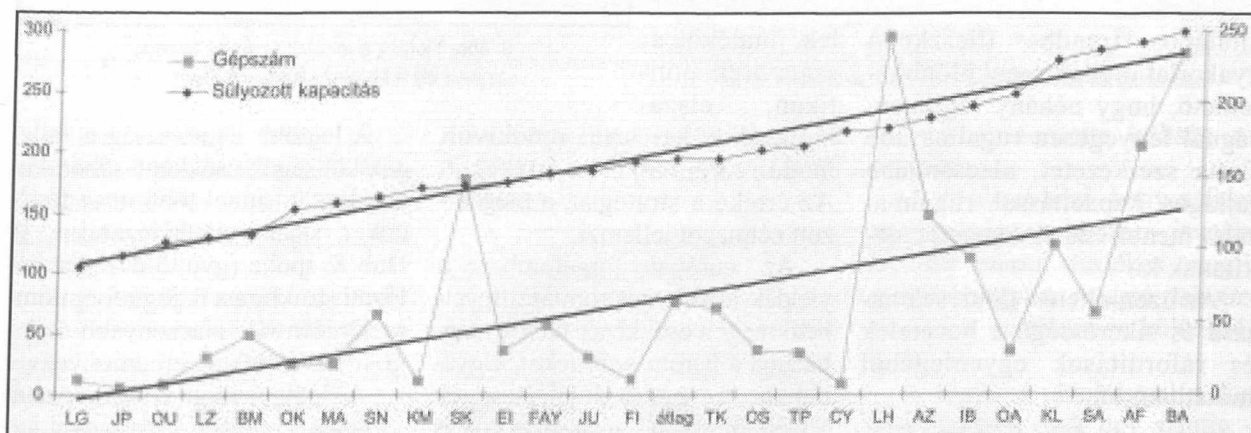
1 személyszállítási tevékenység árbevétele / összes kereskedelmi utaskilométer (bevétel / RPK)
2 szállítási tevékenység költsége / felkínált összes tonnakilométer (költség / ASK)



3. ábra Az AEA (AEA: Association of European Airlines, Európai Légitársaságok Szövetsége) légitársaságok gépeinek gyártók szerinti megoszlása



4. ábra A gépek kapacitás szerinti megoszlása



5. ábra Gépszám vs átlagos kapacitás

rendelkezik egységes (Airbus) flottával.

A légitársaságok eredménye és a flotta homogenitása közötti korreláció nagyon gyenge: az eredmény javításának eszközének nem tekinthető az egységes flotta.

Oka egyrészt, hogy a gyártók kínálata nem képes kielégíteni a légitársaságok eltérő igényeit, másrészt tükrözi beszerzési, finanszírozás szem-

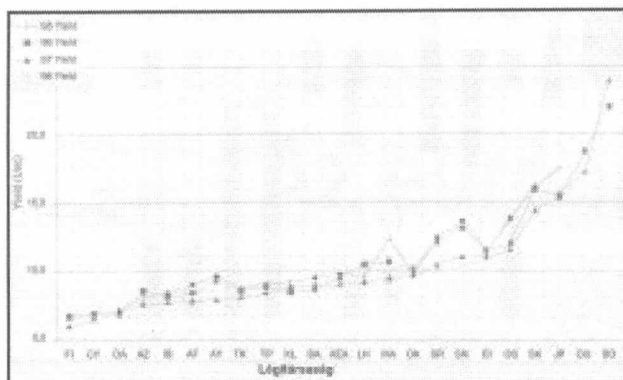
pontok változását is. A nagy gyártók dominanciája szembevetendő: az európai flotta négyötödét gyakorlatilag a két óriás cég fedi le termékeivel (3. ábra).

Flotta elemzés másik iránya a székkapacitás oldaláról történő megközelítés.

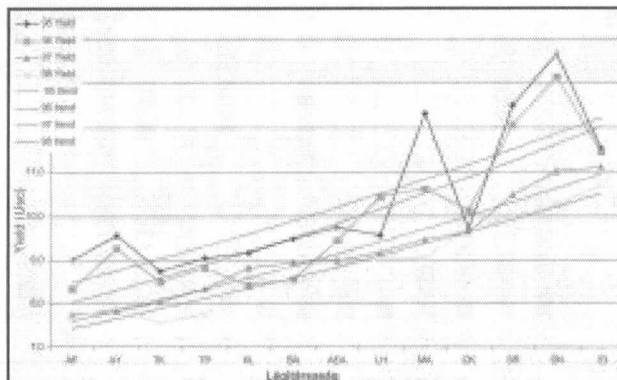
Nyolc kategória szerint csoportosítottam a repülőgépeket: a kis befogadóképességű regionálisan üzemeltetettől

a négyszáz személyt meghaladó befogadó képességűekig (4. ábra). Európában a 125-175 férőhellyel üzemelő gépek alkotják az uralkodó kapacitást.

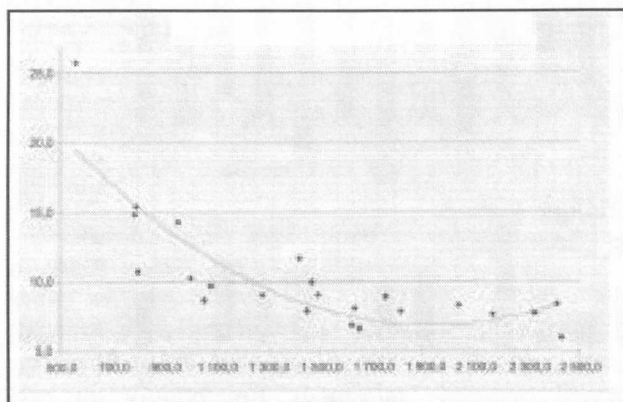
A gépek száma és azok súlyozott kapacitása szorosan követi egymást: a trend az 5. ábrából egyértelműen látható. Az eredmények és mutatók (székszám, kapacitás) tekintetében gyenge a korreláció. Az



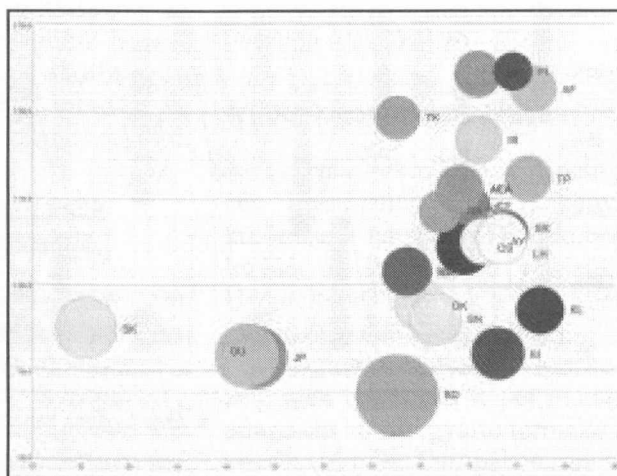
6. ábra Az AEA légitársaságok Yieldjeinek alakulása a nemzetközi forgalomban



7. ábra Az AEA légitársaságok Yieldjeinek alakulása a nemzetközi forgalomban



8. ábra Yield az átlagos repülési távolság függvényében



9. ábra Yieldek a loadfaktor és az átlagos repülési távolság függvényében

általános trendbe illeszkedő gyakorlat mellett megkülönböztethető, hogy néhány légitársaságnál lényegesen rugalmasabb flotta szerkezetet, alacsonyabb fajlagos kapacitással rugalmasabb menetrend szerkezetet alakítanak ki.³

Az üzemeltetési döntések hatása és sikeressége a bevételek és ráfordítások egyenlegéből mutatható ki.

A bevételek értékelése

A légitársaságok bevételeit a szakirodalomban általánosan elfogadottan a yielddel – bevétel/fizető utaskilométer- jellemzik.

Dolgozatomban én is ezt a mutatót alkalmazom (6. ábra). A nettó yieldeket vizsgálom, hiszen a bevétel csökkentő tété-

lek, jutalékok a számviteli politikán, elszámolásokon keresztül rendkívüli módon torzíthatják az értékeket. Az értéke a stratégiát, a megcélzott célpiacon jellemzi.

Az európai forgalomban a yieldek folyamatos romlása figyelhető meg: a csökkenés üteme meghaladja a három százalékot. Ugyanakkor az egyes légitársaságok között az eltérés akár ötszörös is lehet.

A 7. ábrán a torzítás kiszűrése érdekében az alsó és felső kvintilist elhagytam. A folyamatos yield eróziót a behúzott regresszió egyenesek csökkenése jelzi.

A yieldek elemzése során további két faktort emelnék ki: a repülési távolságot és a load faktort.

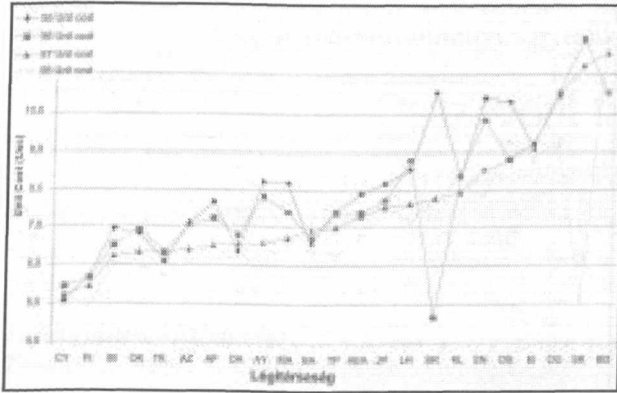
Látható, hogy néhány év alatt a fajlagos bevételek a felére estek.

A legtöbb légitársaság a fajlagos költségek csökkentésében látja a kiutat: minél több utast terelnek a saját vonalhálózatukra. A Hub & spoke (gyűjtő-elosztó) hálózati struktúra a 6. jogú forgalomra koncentrált: alacsonyabb fajlagos bevételeket eredményezve.

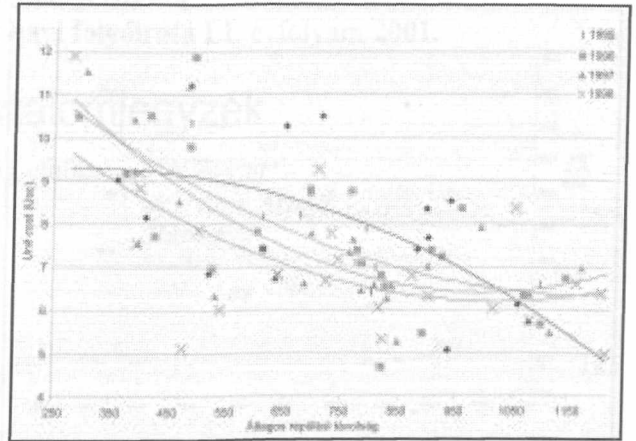
A légitársaság vonalhálózatát az átlagos repülési távolsággal jellemzem. A vonalhálózat tekintetében a yieldek rohamos zuhanása állapítható meg: 1,900 km-es átlagos repülési távolságig a yieldek dinamikusan csökkennek (8. ábra).

Az alacsonyabb távolságok magasabb fajlagos bevétel termelőképességet mutatnak: a regionális piacok magas bevételtermelő potenciálját mutatják.

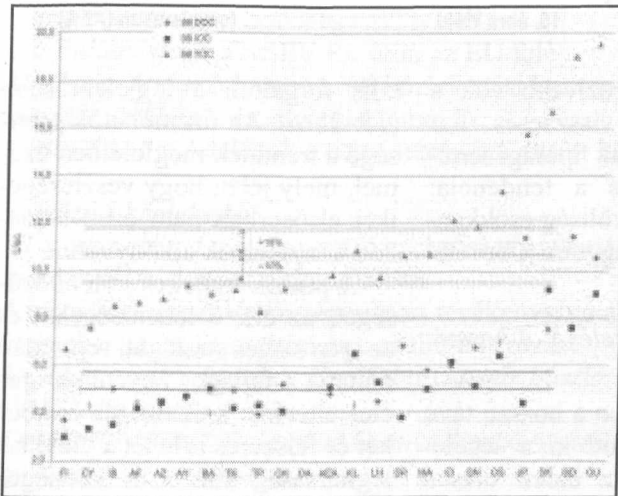
3 Ez egybevág a felmérésekkel, mely szerint az utasközönség számára a legfontosabb a menetrend az ár mellett. [5. 16. p.] Eszerint a döntés befolyásoló tényezők súlya: az ár (23%), menetrend (17%), utasvendéglátás (15%), törzsutas program (14%), helyfoglalás (12%), légitársaság imázsa (12%), check-in (4%) és repülőgép típus (3%).



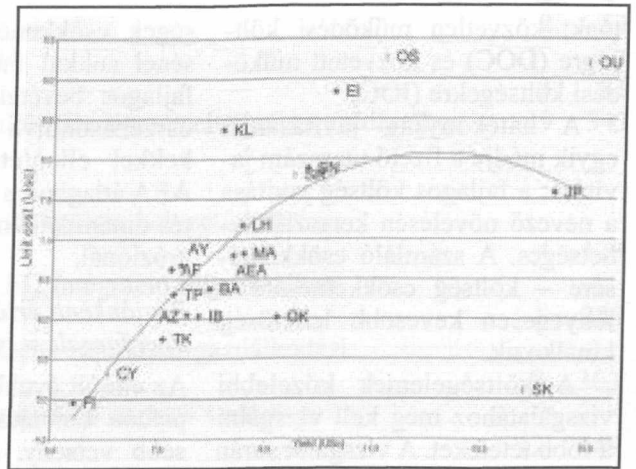
10. ábra AEA légitársaságok Unit costjainak alakulása a nemzetközi forgalomban



11. ábra Unit cost a távolság függvényében



12. ábra 1 RPK költsége (AEA nemzetközi)



13. ábra Yield vs Unit cost a nemzetközi forgalomban

Azon szűkebb piaci szegmensben – ellentétben a klasszikus európai hálózattal – lényegesen kisebb versennyel kell szembenézni.

A bevételek elemzésekor figyelembe vett másik faktor: a load faktor. A kihasználtsági mutató jelzi mekkora kapacitás kihasználtság mellett éri el a légitársaság a fajlagos bevétel adott szintjét.

A 9. ábrán két faktor figyelembevételével ábrázolom a yieldet. A yield nagyságát a körök területe jellemzi. A magasabb fajlagos bevételek kulcsa a sikeresen pozicionált szegmens.

Az átlagos férőhely kihasználtság 65-75% közé esik. Né-

hány százalékpontos javulás a yieldek jelentős növekedését eredményezi.

Költségek vizsgálata

Az előző oldalakon a bevételeket elemeztem, amelyek elérése jelentős ráfordítást igényel⁴. Az elkövetkező néhány oldalon ezek főbb összefüggéseit kívánom feltárni.

A költségeknél alkalmazott legfontosabb mutató a unit cost (költségek/felajánlott férőhely kilométer, 10. ábra). A fajlagos költségeknél megfigyelhető – csak úgy mint a bevételeknél – a csökkenés. Tükrözi a hatékonyság javulását, illetve a yield rom-

lás kikényszerítette költség redukción.

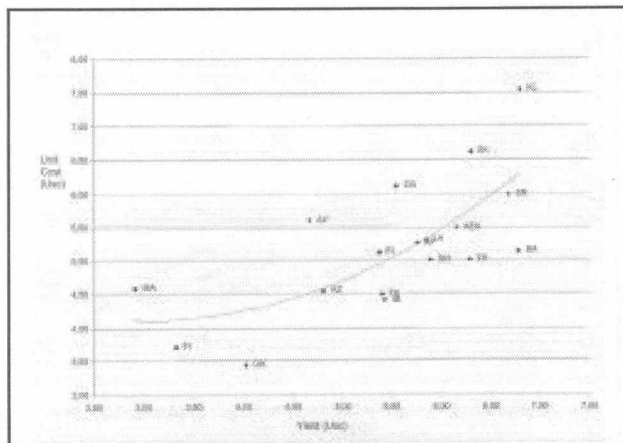
A 11 ábra jelzi, hogy néhány légitársaságnak drámai javulást sikerült elérni. Érdekes megfigyelni, hogy a mutató tekintetében két és félszeres különbség is adódik.

A repülési távolsággal a fajlagos költség csak egy szintig – cca. 1000 km – csökken, utána – a nagyobb befogadóképességű repülőgépek költség karakterisztikájának megfelelően – növekedést figyelhetünk meg.

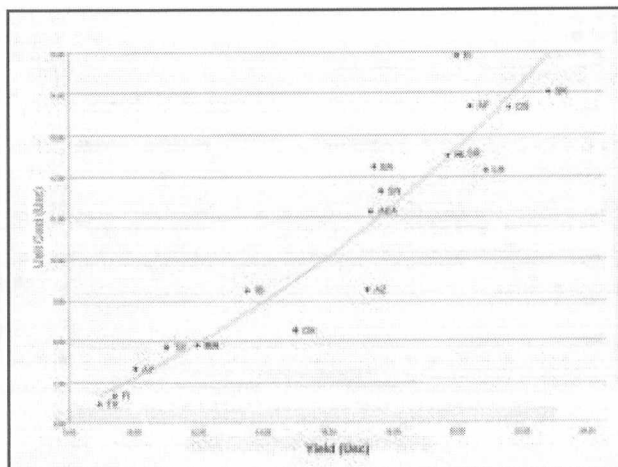
A költségek elemzésének körébe bevontam egy újabb mutatót: az 1 RPK⁵-ra jutó költséget (12. ábra). A költségek első megközelítésben két részre bontha-

4 Az AEA költség struktúra: *Közvetlen költségek*: pilóta személyzet, üzem- és kenőanyagok, biztosítás, karbantartás, amortizáció, repülőgép bérleti díj, landing díj, repülőtéri illeték, navigációs költség; *közvetett költségek*: földikiszolgálás, kabin személyzet, utasvendéglátás, értékesítés és vállalati általános költség.

5 RPK: Revenue Passenger Kilometers, Fizető/Kereskedelmi Utaskm. A személyszállítás teljesítményének mértékegysége. Az egyes szakaszokon szállított fizető utasok kilométerének és a szakasz főköri távolságának szorzata.



14. ábra Yield vs Unit cost hosszú távú forgalomban (AEA)



15. ábra Yield vs Unit cost európai forgalomban (AEA)

tóak: közvetlen működési költségekre (DOC) és közvetett működési költségekre (IOC).

A hatékonyság javításának egyik módja a fizető utasszám javítása: a fajlagos költség javítása a nevező növelésén keresztül lehetséges. A számláló csökkentésére – költség csökkentésére – lényegesen kevesebb lehetőség kínálkozik.

A költségelemek közelebbi vizsgálatához meg kell vizsgálni a főbb tételeket. A vizsgálat során az ASK szerint képzett fajlagos költségeket hasonlítom össze.

Unit cost vs. Yield

A vállalkozások célja a profitabilitás. Az előző oldalak megállapításait egymás mellé kell helyezni: összességükben mi a hatása az adott társaságra. Ha a yieldek és unit costokat egybevetjük az eredményességre kapunk rátekinést.

Dinamikáját tekintve a kép kedvezőtlenebb: a fajlagos költségek csökkenésénél sokkal intenzívebb volt a fajlagos bevétel visszaesés. Ezt összehasonlítva az iparági értékekkel ellentétes a tendencia: AEA átlagban a költség csökkenés dinamikája nagyobb a bevétel eróziójánál.

Régióнкénti értékelés I. A hosszú távú forgalom

Az elmúlt években a hosszú távú piacon bontakozott ki a legélesebb verseny. Az üzleti utasok szegmensében kiemelkedő jelentőségű piac, továbbá a hagyományos hálózatra is utasforgalmat generál. A grafikonból kiolvasható a légitársaságok által követett stratégia: mind a fajlagos bevételek, mind a költségek tekintetében igen nagy a szórás. A görbe fölött működő társaságok igen nehéz helyzetben vannak.

Régióнкénti értékelés II. Az európai forgalom

Az AEA légitársaságok többsége számára továbbra is a kontinen-

tális forgalom a legjelentősebb (15. ábra). Az üzemeltetők többsége a trendnek megfelelően üzemel, mely jelzi, hogy veszteségeiket elsősorban nem ezen a piacon kénytelenek elkönyvelni.

A piacok erőteljes különbözőségét, az eltérő lehetőségeket és az igen széles stratégiai repertoárt mutatja a fajlagos bevételek igen éles eltérése: szélsőséges esetben két és félszeres is lehet a yield két légitársaság között. A költségek alakulása a feltételekhez alkalmazkodást tükrözi.

Irodalom

1. P. M. Nattermann: Best practice Best strategy McKinsey Quarterly 2000. Number 2. 22-31 p.
2. AEA yearbook 1998
3. AEA RB8 route statistics
4. Peter Morell- Cherie H-Y Lu: Ahead of the game. Airline Business, 2000 február, 80-83 p.
5. Sylvain Daudel – Georges Vialle: Yield management. ITA, 1994, 148 p.

Közlekedéstudományi Szemle
A közlekedéstudományi Egyesület havi folyóirata LII. évfolyam 2001.

Összevont tartalomjegyzék

A szerkesztőbizottság elnöke: *Pál József*
 Főszerkesztő: *dr. Ivány Árpád*
 Szerkesztő: *Hüttl Pál*

1. Általános közlekedés		
<i>Tombor Sándor: A közlekedés aktuális kérdései</i>	4	121
2. Vasúti közlekedés		
<i>Dr. Rixer Attila: A hazai vasúti közlekedési koncepció európai jövőkép – és stratégiaelemei III.</i>	1	27
<i>Dr. Fullér István: GySEV Rt. úton az EU felé</i>	2	53
<i>Dr. Rixer Attila: A hazai vasúti közlekedési koncepció európai jövőkép – és stratégiaelemei IV.</i>	3	81
<i>Orosz Károly: Adalékok a nagy sebességű vasúti közlekedés járműtechnikai megoldásaihoz</i>	9	343
3. Közúti közlekedés		
<i>Kiss Barnabás: Gyalogos sérüléssel járó közlekedési balesetek, helyzetfelmérése és vizsgálata európai viszonylatban</i>	4	133
<i>Saslics Elemér: A Volán cégcsoport tevékenysége az EU integráció folyamatában, kiemelve az árufuvarozást és a szállítmányozást</i>	6	223
<i>Dr. Habil Bakó András – Dr. Habil Gáspár László: Hazai útburkolat-gazdálkodási (PMS) modellek</i>	8	303
<i>Dr. Vörös Attila – Polányiné Csányi Ágnes: Az M8 autópálya várható terület- és gazdaságfejlesztő hatása</i>	12	449
4. Légi közlekedés		
<i>Devecsery Szilvia: Szervezeti bérpolitika az európai felzárkózás tükrében a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóságon</i>	3	101
<i>Dr. Legeza Enikő: A repülőtér és környezetének kapcsolata</i>	7	263
<i>Kővári Botond: A légtérkapacitás növelésének néhány módszere</i>	12	465
5. Vízi közlekedés		
<i>Horváth Gábor – Kruppa Ferenc – Dr. Oláh Ferenc: A belvízi hajózás informatikai rendszerei</i>	6	218
6. Közlekedéstudomány		
<i>Vass Lajos: A helyi és helyközi tömegközlekedési forgalom keresztmetszeti felmérésének konverziója valószínűségi módszerrel</i>	1	8
<i>A közlekedéstudományok európai platformja (2000. október 6., Lindau)</i>	3	116
<i>Dr. Tánczos Lászlóné: A közlekedési hálózatfejlesztési, fenntartási és üzemeltetési források hatékony allokációját megalapozó vizsgálati módszerek, különös tekintettel az externáliák hatásainak figyelembevételére</i>	9	321
<i>Dr. Rixer Attila – Dr. Tóth Lajos: A stratégiai tervezési célú közlekedési szenáriómenedzsment, mint az EU csatlakozásra felkészülés egy célszerű vállalat- és közlekedéspolitikai segédeszköze I.</i>	9	326
<i>Dr. Rixer Attila – Dr. Tóth Lajos: A stratégiai tervezési célú közlekedési szenáriómenedzsment, mint az EU csatlakozásra felkészülés egy célszerű vállalat- és közlekedéspolitikai segédeszköze II.</i>	10	377
7. Az Európai Unióhoz való csatlakozás		
<i>Az Európai Unióhoz való csatlakozás közlekedési tárgyalásainak jelenlegi helyzete</i>	6	236

8. Logisztika a közlekedésben

<i>Schneider Mihály:</i> A Dunaferr Rt. logisztikai stratégiája az EU csatlakozás jegyében	2	55
<i>Dr. Földesi Péter – Hartványi Tamás – Dr. Kovács János – Dr. Tóth Lajos:</i> Magyar kis és közepes vállalkozások versenyképességének fokozása kooperatív logisztikai rendszerek kialakításával	3	89
<i>Dr. Prezenszki József:</i> Nagytérségi logisztikai rendszerkapcsolatok kialakulásának háttere, a megvalósításuk gyakorlata	8	291

9. Környezetvédelem

<i>Bite Pálné dr. – Póta Györgyné:</i> EU irányelvek és azok érvényesítése a hazai közlekedési zajvédelemben	7	241
<i>Neuschl Szilárd:</i> A magyar vasút megítélése környezetvédelmi szempontok alapján	12	441

10. Közlekedésbiztonság

<i>Dr. Holló Péter:</i> Gondolatok a hazai közúti közlekedésbiztonság helyzetéről	6	201
---	---	-----

11. Kutatás

<i>Dr. Pálfalvi József:</i> Közlekedésgazdasági kutatások a közúti közlekedésben és az EU csatlakozás	4	126
---	---	-----

12. Szállításkorszerűsítés

<i>Dr. Oláh Ferenc:</i> RDS közlekedési információs rendszer	5	161
--	---	-----

13. Szállításprognozís

<i>Dr. Ruppert László:</i> A magyar közlekedés teljesítményei a piacgazdaságra való áttérés tíz éve után, az Európai Unióval összehasonlítva	2	41
<i>Dr. Hegedűs Miklós:</i> Ahogyan a vállalatok látják a szállítás és a hírközlés 2001. évi kilátásait	2	46

14. Városi közlekedés

<i>Horváth Balázs:</i> A tömegközlekedés előnyben részesítésének módszerei a városi közlekedésben	10	369
---	----	-----

15. Veszélyes áruk fuvarozása

<i>Sárosi György:</i> Veszélyes áruk fuvarozása az ezredforduló küszöbén hazánkban és az Európai Unióban	7	257
<i>Dr. Radóczy Ákos:</i> A veszélyes áruk szállítását szabályozó nemzetközi megállapodások változásai – ennek hazai kihatásai, tárolásuk, csomagolásuk aktuális kérdései I.	8	311
<i>Dr. Radóczy Ákos:</i> ua. II.	9	338
<i>Dr. Radóczy Ákos:</i> ua. III.	10	387
<i>Dr. Radóczy Ákos:</i> ua. IV.	11	414

16. Vasúti építőipar

<i>Dr. Koren Edit:</i> A vasúti pálya környezeti szempontú kategorizálása	1	1
<i>Kochán János:</i> Vasúti hídon átgördülő járműterhelés mérésére és regisztrálására szolgáló berendezés	2	49
<i>Ludvigh Eszter:</i> A sínleerősítések fejlődésének irányai	3	95
<i>Soós Gábor:</i> A magyar-szlovén vasútvonal Balla-hegyi alagútjának tervezése	4	139
<i>Sujtó Géza:</i> A rugalmasan beágyazott vasúti felépítmény átvezetése hidakon és útátjárókban	5	169
<i>Liegner Nándor:</i> Energiaemésztő rendszerű, fékezőhatású ütközőbakok kialakítása	6	207
<i>Dr. Kormos Gyula:</i> Rugalmas anyagba ágyazott sínszál hosszirányú viselkedése	10	364

17. Közúti építés

<i>Dr. Koren Csaba:</i> Úthálózatok és fraktálok	5	178
<i>Dr. Timár András:</i> A közúti infrastruktúra fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének finanszírozása	11	401

18. Mozgáskorlátozottak szállítása		
Nagy Bana Ibolya: Állami feladatok a Fogytékosügyi programban, akadálymentes közlekedés	10	361
19. Kitekintés a világra		
Dr. Balogh Károly: A Kohéziós Alap hozzájárulása az Ir közlekedési hálózat fejlesztéséhez	2	75
Dr. Erdősi Ferenc: A transzpireneusi közlekedés és szerepe az ibériai félsziget európai kapcsolataiban	5	187
20. Visszaemlékezés		
Dr. Horváth Károly: Ötnegyed évszázados a Vasútas Rudolf Egyesület	2	64
Varga Károly: 75 éves a Dunakeszi MÁV Főműhely	6	228
Kukely Márton: Köszöntő az FKI 50 éves évfordulójára	8	281
Dr. Czére Béla: A Vasúti Tudományos Kutató Intézet alapítása és munkássága 1951–1967 között	8	282
Dr. Lengyel László: Vasúti kutatási munka az 1970–1980-as években	8	285
Kisteleki Mihály: A MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézetének (FKI) jelenlegi helyzete, szerepe és feladatai	8	288
Dr. Péter Mihály: A MÁV Dokumentációs Központ könyvtárának 50 éves jubileuma	8	289
21. Közlekedéstörténet		
Dr. Ivány Árpádné: Felújították a Kossuth Múzeumhajót	1	19
Dr. Katona András: Múzeumi Világnap a Közlekedési Múzeumban	7	276
22. Kiállítás		
Varga Károly: Járműipar az Industria 2001 szakkiállításon	12	470
23. Diplomamunka		
Pénzes Nóra: Call Center: a minőségi ügyfélszolgálat	11	424
24. Könyvszemle		
Dr. Czére Béla: Magyarország közlekedése a 20. században I.	1	22
Lajos Tamás: Áramlástan könyv és multimédia	5	168
25. MÁV Rt. tájékoztató		
	2	70
	4	157
	5	195
	6	233
	7	269
	8	314
	10	396
	12	477
26. Egyesületi hírek		
KTE irodalmi díjasok 2000-ben	2	66
Diplomamunka pályadíjasok 2000-ben	2	68
A Közlekedéstudományi Egyesület által díjazott diplomamunkák 2000-ben	3	107
Kitüntetések átadása 2001. január 24-én	3	113
Dr. Prezenszki József: A Közlekedéstudományi Egyesület diplomamunka pályázatára benyújtott, de díjazásban nem részesült diplomamunkák 2000-ben	4	149
Tájékoztató a KTE kibővített évzáró Elnökségi üléséről	4	154
Diplomamunka pályázat	5	197

A MAGYAR INNOVÁCIÓS ALAPÍTVÁNY

a Gazdasági Minisztériummal,
 a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztériummal,
 az Oktatási Minisztériummal,
 a Környezetvédelmi Minisztériummal,
 a Magyar Szabadalmi Hivatallal,
 a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarával,
 a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával és
 az Ipar Műszaki Fejlesztéséért Alapítvánnyal
 közösen meghirdeti a jubileumi,



X. MAGYAR INNOVÁCIÓS NAGYDÍJ PÁLYÁZATOT.

PÁLYÁZHAT az a Magyarországon bejegyzett társaság vagy egyéni vállalkozó, amely (aki) a **2001. évben** kiemelkedő **hasznot** ért el nagy jelentőségű innováció (azaz magas színvonalú új termék, új eljárás, új szolgáltatás stb. létrehozása és piaci bevezetése) révén. Az innováció alapja lehet kutatás-fejlesztési eredmény, szabadalom, know-how, technológia-transzfer stb. Korábban már díjazott innovációval pályázni nem lehet.

A PÁLYÁZAT TARTALMI követelményei:

- ◆ **egyoldalas összefoglaló** a következők feltüntetésével:
 az innováció tárgya; szakterület; a pályázó neve, címe, telefonszáma; az innovációt megvalósító szervezet(ek) neve, címe, telefonszáma; tömör téma-leírás; az innováció eredményeinek felsorolása; referenciák felsorolása,
- ◆ **részletes leírás** a megvalósított innovációról és az elért piaci eredményről (jelentősége, éves bevétel, éves üzleti eredmény, licencladás stb.) max. **10 A/4-es oldalon**,
- ◆ **referenciák** (szakvélemény, vevők véleménye, fotó, videofilm, szakcikk stb.).

A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG a Magyar Innovációs Alapítvány Kuratóriuma által felkért szakemberekből áll, elnöke a **gazdasági miniszter**.

Az innováció értékelésének szempontjai a hazai és külföldi referenciák alapján:

- ◆ 2001-ben elért üzleti eredmény és egyéb (pl. műszaki) haszon,
- ◆ eredetiség, újszerűség,
- ◆ társadalmi hasznosság.

A pályázat nyertese kapja a **2001. évi INNOVÁCIÓS NAGYDÍJAT**.

További kiemelkedő innovációs eredmények elismerésére a GM, az FVM, az OM, a KÖM, az MSZH, az MKIK, a BKIK és az IMFA is alapított egy-egy **innovációs díjat**.

A díjak ünnepélyes átadásra 2002. március végén kerül sor.

Az Alapítvány valamennyi, a bírálóbizottság által innovációnak minősített pályázatot **díszoklevéllel** ismer el. A pályázatok összefoglalóit külön kiadványban és a világhálón közzéteszi.

Beadási határidő: 2002. február 18., 12 óráig beérkezően

A pályázatokat kinyomtatva, **2 példányban** az alábbi címre kell eljuttatni:
MAGYAR INNOVÁCIÓS ALAPÍTVÁNY, 1036 Budapest, Lajos u. 103.
 További információ: dr. Antos László titkár, tel.: 453-6572, fax: 240-5625
 e-posta: innovacio@innovacio.hu ; <http://www.innovacio.hu>

Résumé

<i>Dr. Miklós Hegedűs:</i> Les perspectives du secteur de transport dans 2002	1
L'Institut d'Etude Economique a mesuré les expectations des firmes de transport pour 2002 a la fine de l'année 2001. L'auteur analyse les performances du secteur transports de cette année dans son article sur la base de ces données.	
<i>Béla Benkó:</i> Les conditions de l'introduction des règles des heures de travail et de loisir de l'Union Européenne, les tâches de la préparation et leurs effetsprésumés chez les entreprises d'autobus de VOLÁN	5
La préparation pour la prise des règles des heures de travail et de loisir de l'Union Européenne n'est pas une tâche sans agitation chez les entreprises d'autobus de VOLÁN aussi. L'auteur résume les soins et les occupations concernant ce thème.	
<i>Dr. Béla Buna:</i> La réduction du bruit de la circulation routière.....	20
L'auteur analyse dans l'article, comment les solutions satisfaisant les exigences techniques-économiques les plus mieux peuvent être choisies en faveur de la réduction du bruit de la circulation routière.	
<i>Attila Nagy:</i> L'analyse comparative des sociétés des transports aériens.....	28
L'auteur examine l'activité des sociétés des transports aériens européennes au point de vue de l'économie. Au cours de l'analyse il évalue la composition de la flotte, de développement des revenus et la structure des frais. Concernant les marchés régionaux il examine l'exploitation des sociétés des transports aériens aussi.	
Table des matières concentrée pour l'année 2001.....	33

Summary

<i>Dr. Miklós Hegedűs:</i> The perspectives of the transport sector in 2002	1
The Economic Research Inc. surveyed at the end of 2001 the expectation of the firms for the year 2002. On the basis of these data the author presents the performances to be expected of the transport sector in the article.	
<i>Béla Benkó:</i> The conditions for the introduction of the rules related to the working and relaxation periods of the European Union, the tasks of the preparation and the impacts to be expected at the bus transport companies of the Union VOLÁN	5
The preparation for the taking over of the working and relaxation periods rules of the European Union is not a task without any excitement in the field of the bus transport of the VOLÁN as well.. The author summarises the troubles and things to be done related to this theme.	
<i>Dr. Béla Buna:</i> The reduction of the transport-noise	20
The author analyses in the article which kind of solutions satisfying the engineering-economic requirements can be chosen for the sake of the reduction of the transport-noise.	
<i>Attila Nagy:</i> The comparative analysis of the European airline companies	28
The Author investigates the activity of the European airline companies from the point of view of the profitability. He evaluates the composition of the aeroplane fleet, the development of the revenues and the cost-structure during the analysis. Concerning the regional markets he investigates the operation of the airline companies as well.	
Summarised table of contents for the year 2001.....	33

Zusammenfassung

<i>Dr. Hegedűs, Miklós:</i> Die Aussichten des Transportsektors in 2002	1
Die AG für Wirtschaftsforschung hat such am Ende 2001 die Erwartungen der Transportfirmen für 2002 eingeschätzt. Auf Grund dieser Daten gibt der Autor im Artikel die diesjährigen Leistungen des Transportsektors bekannt..	
<i>Benkó, Béla:</i> Die Voraussetzungen, die Aufgaben der Vorbereitung, und die zu erwartenden Auswirkungen der Einführung der in der Europäischen Union geltenden Regeln der Arbeits- und Ruhezeiten bei den Omnibus-Verkehrsgesellschaften VOLÁN.....	5
Die Vorbereitung auf die Übernahme der in der Europäischen Union geltenden Regelungen der Arbeits- und Ruhezeiten stellt auf dem Gebiet der Omnibusverkehrsfirmlen VOLÁN keine spannungsfreien Aufgaben dar. Der Autor fasst die mit diesem Thema verbundenen Sorgen und Aufgaben zusammen.	
<i>Dr. Buna, Béla:</i> Lärmverminderung im Straßenverkehr.....	20
Der Autor analysiert im Artikel, welche die technischen und wirtschaftlichen Anforderungen am besten befriedigenden Lösungen im Interesse der Lärmverminderung im Straßenverkehr gewählt werden können.	
<i>Nagy, Attila:</i> Vergleichende Analyse der europäischen Fluggesellschaften.....	28
Der Autor analysiert die Tätigkeit der europäischen Fluggesellschaften aus der Sicht der Wirtschaftlichkeit. Im Laufe der Analyse werden die Zusammensetzung der Flotte, die Entwicklung der Einnahmen und die Kostenstruktur bewertet. Hinsichtlich der regionalen Märkte wird auch der Betrieb der Fluggesellschaften untersucht.	
Vereinigtes Inhaltsverzeichnis 2001.....	33



Autóbusz közlekedési szolgáltatások:

Menetrendszerű helyi-helyközi közlekedés:

A társaság Ajka és Tapolca helyi járat közlekedését biztosítja, távolsági járataival a dunántúli megyeszékhelyek valamint Budapest naponta több járattal is elérhető.

Szerződéses közlekedés:

A Somló Volán Rt. előzetesen egyeztetett menetrend alapján komfortos autóbuszokat közlekedtet a megbízók dolgozóinak munkába szállítására, rugalmasan alkalmazkodva a megbízók munkarendjének változásaihoz.

Különjárat közlekedés:

A társaság az általános típusoktól kezdődően, a távolsági különjáratok ellátására alkalmas típusú luxus autóbuszokkal szeretné kiszolgálni megrendelőit szabadidős utazásaik során. Nagy tapasztalatú autóbuszvezetői segítségével kívánja az utazás élményét zavartalaná tenni.

Reklámbérletek:

Használja ki az egyik leghatékonyabb reklámlehetőséget, a SOMLÓ VOLÁN Rt. autóbuszain elhelyezett hirdetéseiével. Helyi és helyközi járatainkon egyaránt lehetőséget kínálunk az Ön által fontosnak tartott termékek és szolgáltatások megjelenítésére. Az egyes járatok kiválasztásával hirdetését abban a körzetben láthatja, amelyben Önnek a legfontosabb a vevők ilyen jellegű tájékoztatása.

Műszaki szolgáltatások:

Javítás, alkatrész kereskedelem:

Ajkán, Sümegen és Tapolcán található szakműhelyeink továbbra is várják az Önök megrendeléseit a járművek javításokhoz kapcsolódó szolgáltatások széles skáláján. A zárt technológiás műszaki vizsgáztatáson túl a Somló Volán Rt. vállalja az esetenkénti hibaelhárításokat illetve felújításokat. Szakműhelyeink felkészültek a szigorodó járműüzemeltetési jogszabályok követésére is (tachográf órák beszerelése, sebességátároló készülékek beépítése).

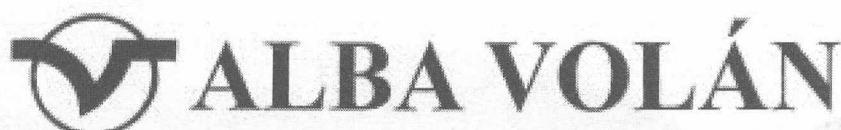
Alkatrész kereskedelmi tevékenységünk versenyképes árakkal várja megrendeléseiket, akkumulátorok, fűtőkészülékek gyári garanciával beépíthetők, beszerezhetők.

Üzemanyag értékesítés:

A Somló Volán Rt. Tapolcai és Sümegi üzemanyag kútjánál lehetőséget biztosítunk szerződött partnerek számára kedvezményes gázolajvásárlásra. Ne feledje, ha a miénkkel jár, jól jár!

Telepi szolgáltatások:

Járműtelephelyeink szabad kapacitása lehetőséget biztosít parkolási gondjainak megoldására, illetve üzemi tevékenységének biztosítására (mosás, üzemanyag vételezés, javítás, karbantartás, mentés, VÁM udvar).



ALBA VOLÁN

Autóbuszközlekedési Részvénytársaság

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

Alaptevékenységek:

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

Szolgáltatásai:

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



Utazzon a kényelemmel és a biztonsággal!



Legyen társa minden útján a Balaton Volán Utazási Iroda!

Ismét megnyílt a Balaton Volán Rt. Utazási Irodája. Keresse színes utazási prospektusunkat Irodánkban! Öt évtized személyszállítási tapasztalatával állunk az Ön rendelkezésére!

A Balaton Volán Utazási Iroda az alábbi szolgáltatáskörrel könnyíti meg az Ön választását:

- Bel- és külföldi társasutak szervezése
- Csárda- és folklór programok
- Egynapos kirándulások fűrdőhelyeinkre (Hévíz, Bükkfűrdő, Zalakaros)
- Budapesti városnézés bel- és külföldiek részére
- Tanulmányi kirándulások szervezése iskolák, tanintézmények részére
- Egyéni szállásfoglalás bel- és külföldön
- Szakmai utak, programok szervezése, szálláshelyek, szervezők, hivatalok, egyházak számára
- Repülőjegy-értékesítés
- Nemzetközi autóbuszjegy-értékesítés
- Kiemelt országos rendezvények jegyértékesítése
- Valutaváltás

Balaton Volán Utazási Iroda

8200 Veszprém, Jutasi u. 4.

Tel.: 88/ 420 – 463

Fax: 88/ 590 – 752

Nyitva tartás: Hétfőtől - Péntekig: 8⁰⁰ - 16⁰⁰

Társaságunk továbbra is készséggel áll az Ön rendelkezésére:

Menetrendszerinti és helyközi járataival, külön járatokkal és szerződéses járatokkal, haszongépjármű és személygépkocsi javítással, vizsgáztatással, környezetvédelmi felülvizsgálattal, gépi mosással, DAF márkaszervizzel. Gázolaj, PB gáz, gumibroncs, akkumulátor, gépjárműalkatrész értékesítéssel. És autóméssel (személygépkocsi kivételével) 0-24 óráig.

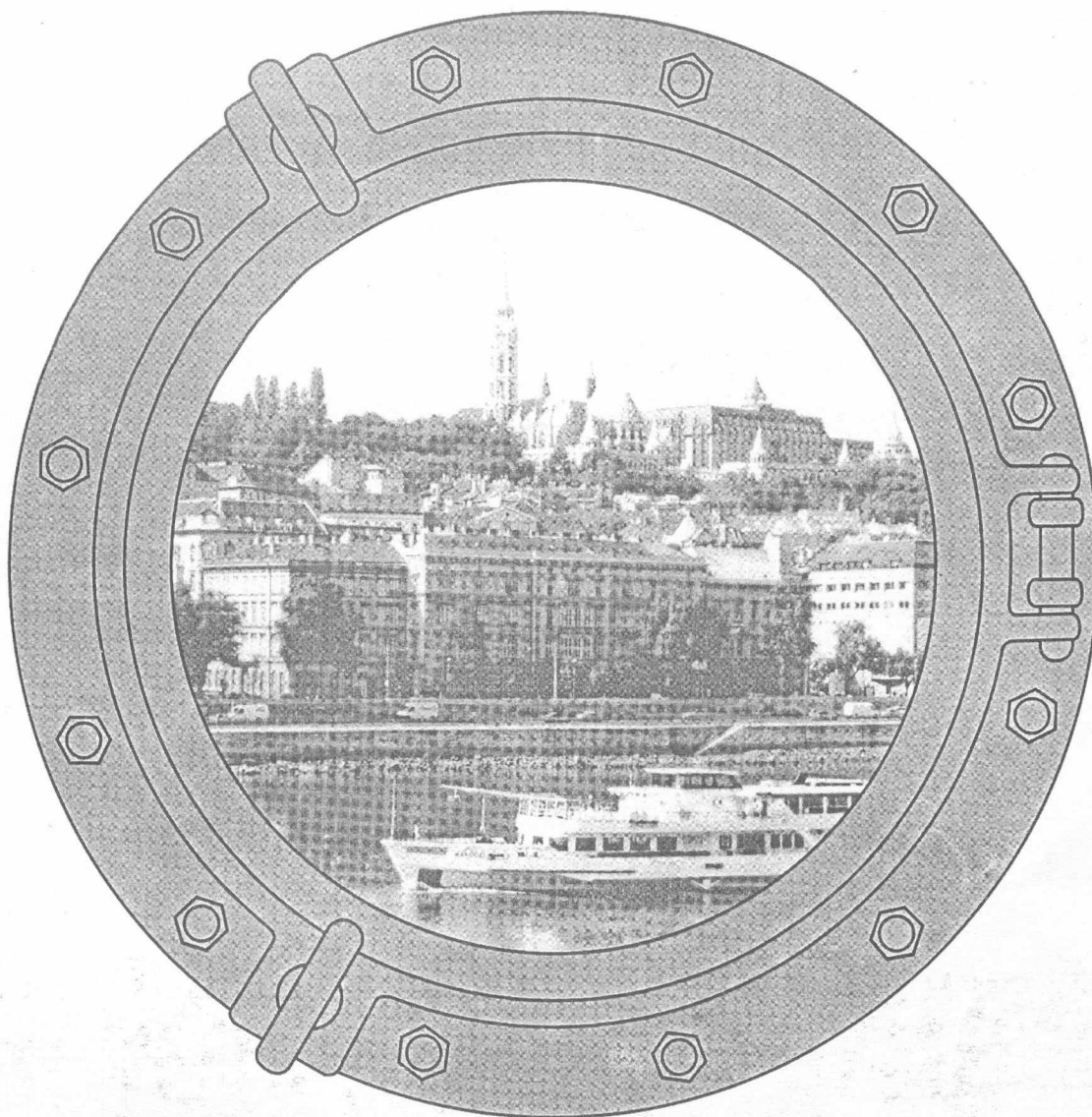
	Veszprém	Balatonfüred
Információ	Tel.: 06 88 327-780	Tel.: 06 87 342-905
Különjárat megrendelése	Tel.: 06 88 590-751	Tel.: 06 87 342-255 Tel./Fax: 06 87 342-119
Műszaki szolgáltatások	Tel./Fax. 06 88 428-818	Tel.: 06 87 342-255

Balaton Volán a világhálón



A www.balatonvolan.hu címen fellapozhatja a Balaton Volán Rt. internetes oldalait, ahol tájékozódhat helyi és helyközi menetrendünkről, szerteágazó szolgáltatásainkról, és Utazási Irodánk aktuális ajánlatairól. Ha kérdése vagy javaslata van honlapunkkal kapcsolatban, kérjük, írjon e-mail címünkre!

balatonvolan@balatonvolan.hu



Áruszállítás – a tengereken, a Dunán, a Majnán, a Rajnán és a mellékfolyókon

Szállítmányozás – teljeskörű szállítási szolgáltatás, vízi-szárazföldi fuvarlánc szervezése (door to door service).

Kikötői szolgáltatás – konténer terminál, vámszabad terület, áruakodás- és tárolás fedett- és nyitott raktéren, fedett átrakó- és tárolócsarnok nagyértékű árúk és acéltermékeknek

Hajóépítés és hajójavítás – speciális úszóművek és acélszerkezetek gyártása

Személyszállítás – kirándulás, kikapcsolódás a Dunán, a Tiszán, a Balatonon, rendezvényszervezés, hajóbérlés

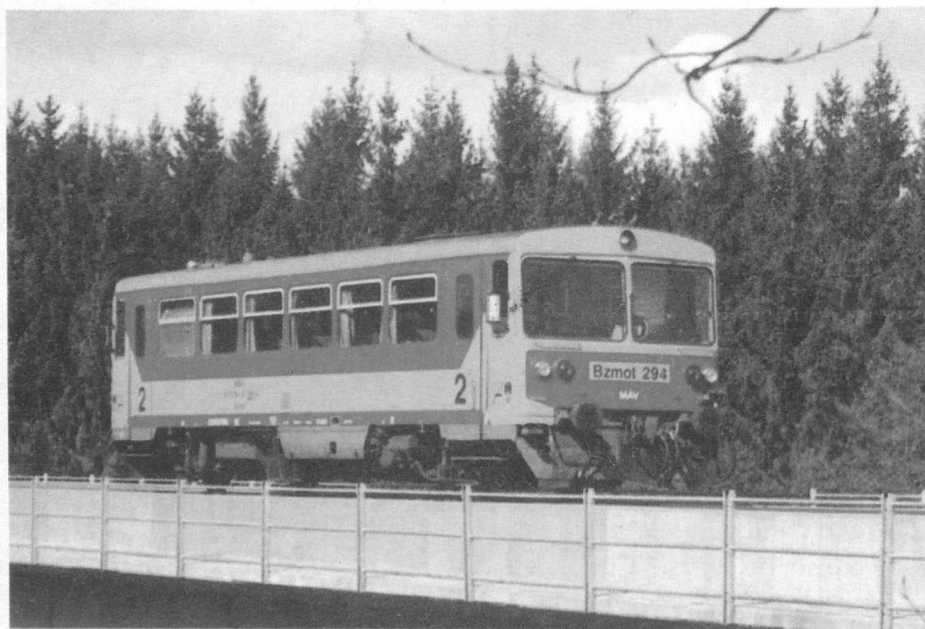




A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mindez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt. teljesítményei	1998. tény	1999. tény	2000. tény	2001. terv
Utasfő (millió)	155,2	155,0	152,4	154,9
Utaskm (millió)	8787,7	9418,0	9487,2	9794,0
Árutonna (millió)	47,5	43,6	48,3	44,6
Árutonnakm (millió)	7852	7444	7662,3	7686,9
Átlagos állományi létszám (fő)	57252	56037	55046	54524

Európai vasutat teremtünk!