

Közlekedés- tudományi szemle

4.

2002

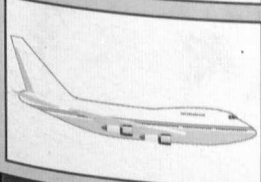
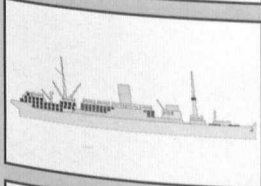
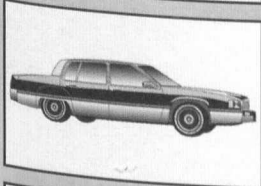
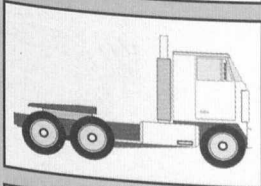
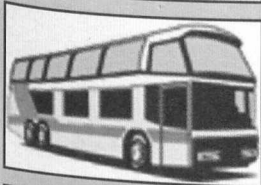
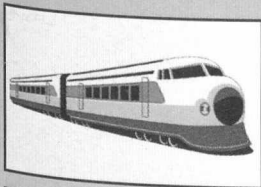
április

LII.

évfolyam



2002 MÁJ - 3.

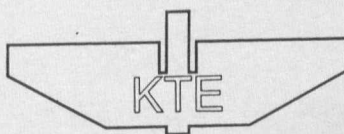


Benchmarking a vasúti áruszállításban

A vámeljárások változásai az EU-csatlakozás folyamatában

A közlekedési hatóság feladatai az EU-integráció folyamatában

A hazai vasúti szállítási szolgáltatások minőségrendszerének továbbfejlesztése



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
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 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

Dr. Pálfalvi József: Benchmarking a vasúti áruszállításban (I. rész)....121
A benchmarking módszere az 1990-es évek közepére kikristályo-
sodott, a közlekedésben való alkalmazása csupán néhány évre tekint
vissza. A cikk I. része a módszert a MÁV Rt. és a GYSEV Rt. adatai-
nak felhasználásával ismerteti.

Arnold Mihály: A vámeljáráások változásai az EU csatlakozás folya-
matában131
A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoka ismerteti a vám-
eljáráások változásait az EU-csatlakozás folyamatában, foglalkozik az
áruszállítási útvonalakkal és elemzi a módosított TIR egyezményt.

Dr. Békési István: A közlekedési hatóság szerepe és feladatai az EU
integráció folyamatában.....137
A Közlekedési Főfelügyelet főigazgató-helyettese bemutatja, hogy
milyen hatósági feladataik vannak a különböző közlekedési ágazatok
vonatkozásában az EU-csatlakozás folyamatában.

Dr. Rixer Attila – Dr. Ercsey Zoltán: A hazai vasúti-logisztikai minő-
ségstratégia alapelvei és alapelemei nemzetközi összehasonlításban
(II. rész).....141
A szerzőpáros a cikk második részében ismerteti a vasúti szállítási
szolgáltatások termék-folyamat modellkonceptióját, főbb minőség-
ügyi rendszerelemeit és minőségrendszere továbbfejlesztésének irá-
nyait.

Tájékoztató a MÁV Rt. időszerű feladatairól, eredményeiről.....153
*Beszámoló a Közúti Szakemberekért Alapítvány 2001. évi tevékeny-
ségéről.....154*
KTE Irodalmi díjasok 2001-ben.....156
Megjelent a Közlekedési Múzeum XII. Évkönyve.....159

Szerzőink:

Dr. Pálfalvi József a közgazdaságtudományok kandidátusa, a Közleke-
déstudományi Intézet Rt. Közlekedésgazdasági Tagozatának vezetője;
Arnold Mihály altábornagy a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancs-
noka; *Dr. Békési István* a Közlekedési Főfelügyelet főigazgató-helyette-
se; *Dr. Rixer Attila* okl. gépész- és gazdasági mérnök, a közgazdaságtan
kandidátusa, egyetemi tanár, Széchenyi István Egyetem Közlekedési
Tanszék; *Dr. Ercsey Zoltán* okl. közgazda, a MÁV Rt. Fejlesztési és
Kísérleti Intézet irodavezetője.

*A lap egyes számai megvásárolhatók
a Közlekedési Múzeumban*

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

KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában

1074 Budapest, Hársfa u. 51.

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

Dr. Pálfalvi József

KÖZLEKEDÉSGAZDASÁG

Benchmarking

a vasúti áruszállításban (I. rész)

1. A benchmarking módszerről

A benchmarking mint módszer – első közelítésben – fordítható "versenyelemzésnek", de e módszer lényegesen több annál, amit a magyar megfelelője kifejez. "A benchmarking általános összehasonlítás: mások eredményeinek kritikusa értékelése, önmagunk eredményeinek és erős pontjainak keresése, ami nyitottsággal, őszinteséggel és a folyamatos, alkotó tanulás szándékával és gyakorlatával párosul."¹ Mivel e módszer viszonylag frissnek számít és a hazai gyakorlatban kevéssé ismert, célszerűnek látszik az eljárás legalább vázlatos bemutatása. A módszer jobb megértését néhány – gyakorlati életből vett, részben a hivatalos (tehát bárki által hozzáférhető) – statisztikai adatokra épülő, a KTI Közlekedésgazdasági tagozatán végzett kutatás eredményeinek az ismeretése segíti elő.

1.1. A benchmarking helye és szerepe a közgazdasági vizsgálatokban

A benchmarking lényege a saját cégünknel alkalmazott megoldásoknál lényegesen jobb megoldások állandó, folyamatos keresése és e megoldások bevezetése a versenyképesség javítása érdekében. A következők - Csath M. cikke [1], Ph. Kotler [2] és Bauer A. - Berács J. [3] könyve nyomán - röviden, de még az érthetőség határain belül ismertetik az eljárás lényegét. A

benchmarkinggal kapcsolatos tévhitek és a valóság összevetését az 1. táblázat tartalmazza.

A cég feladata minden értéktermelő folyamatban megvizsgálni a költségeket és a teljesítményt, valamint felkutatni azokat a lehetőségeket, módokat, amelyek azok javítására alkalmasak. A költségeket, fajlagos értékeket, teljesítményeket – amennyiben lehetséges – meg kell határozni a versenytársakra is, amelyek bázisértékeknek (benchmarks) tekintendők; a vizsgált cég azokat viszonyítja a saját költségeihez és eredményeihez. A benchmarking tehát egy mérési, tanulási és hasznosítási folyamat, ennek egyik lépése az összehasonlítás, a vizsgált vállalat helyének, pozíciójának (bázisértékeinek) a meghatározása.

A benchmarking eljárás lényeges szempontjai a következőképpen foglalhatók össze:

1) *Mire összpontosítsunk?*

Nem a felszínen jól látható pénzügyi eredményeket, hanem e módszer segítségével azok kiváltó okait akarjuk megismerni.

2) *Mit akarunk javítani?*

Nemcsak a termelő, vagy a szolgáltatási folyamatok, hanem a cég vagy vállalat valamennyi tevékenységének hatékonyabbá tétele érdekében is alkalmazzuk.

3) *Hányszor végezzük el?*

Tartós és kiemelkedő sikerre többnyire csak azok a vállalkozások számíthatnak, amelyek

készek és képesek a folyamatos megújulásra, az állandó tanulásra és változásra, ezért a benchmarking folyamatosan végzendő tevékenység.

4) *Etikus-e a benchmarking?*

A versenytársak vevőinek, beszállítóinak a kikérdezése etikai kérdéseket is felvet, de törekedni kell a csak legális és etikus eljárások alkalmazására.

5) *Melyik területre, folyamatra végezzük?*

Például valamely közlekedési vállalatra, azon belül annak áru- vagy személyszállítási tevékenységére. E cikkben elsősorban a vasúti áruszállításra koncentrálunk.

6) *Mit és hogyan mérünk?*

Olyan mértéket és mutatószámokat kell meghatározni, amelyek lehetővé teszik az egyértelmű összevetést.

7) *Kihez, mihez hasonlítunk?*

A hasonlítás tárgya, vagyis az a cég vagy vállalkozás, amelyhez magunkat mérjük a "benchmark" (a bázisérték), amely mintának is nevezhető. Pl. egy külső mintához hasonlítás esetén a versenytársakhoz, ezen belül hazai vagy külföldi cégekhez viszonyítunk.

8) *Más hogyan csinálja?*

E szakasz adatgyűjtést és elemzést jelent. A felhasználható információk gyűjthetők szakfolyóiratokból, napilapokból, Internetről, kérdőíves felméréssel, statisztikai kiadványokból.

¹ Csath M.: Hasonlítás, másolás vagy megkülönböztetés. [1] p. 49.

9) *Mit kezdünk az eredményekkel?*

A saját adottságok és környezet, valamint a lehetőségek és célok figyelembevételével új ötletek, lehetőségek kereshetők.

A benchmarking folyamatát és kapcsolódását a menedzsmenthez az 1. ábra³ szemlélteti.

A benchmarking egyik alapkérdése, hogyan határozzuk meg a versenytársakat, a "legjobb gyakorlatú" vállalatokat. "Jó kiindulópont a vevők, a szállítók és közvetítők kikérdezése, kiket tartanak ők a legjobbnak. Ezen kívül nagy tanácsadó cégeket is megkereshetünk, akik adatbázisokba gyűjtik a legjobb módszereket. Hogy a költségeket ellenőrizhessük, célszerű a kritikus pontokra összpontosítani, amelyek a fogyasztói elégedettséget és a vállalati költségeket leginkább meghatározzák, illetve amelyekről tudjuk, hogy lényegesen jobb teljesítmény is létezik."⁴

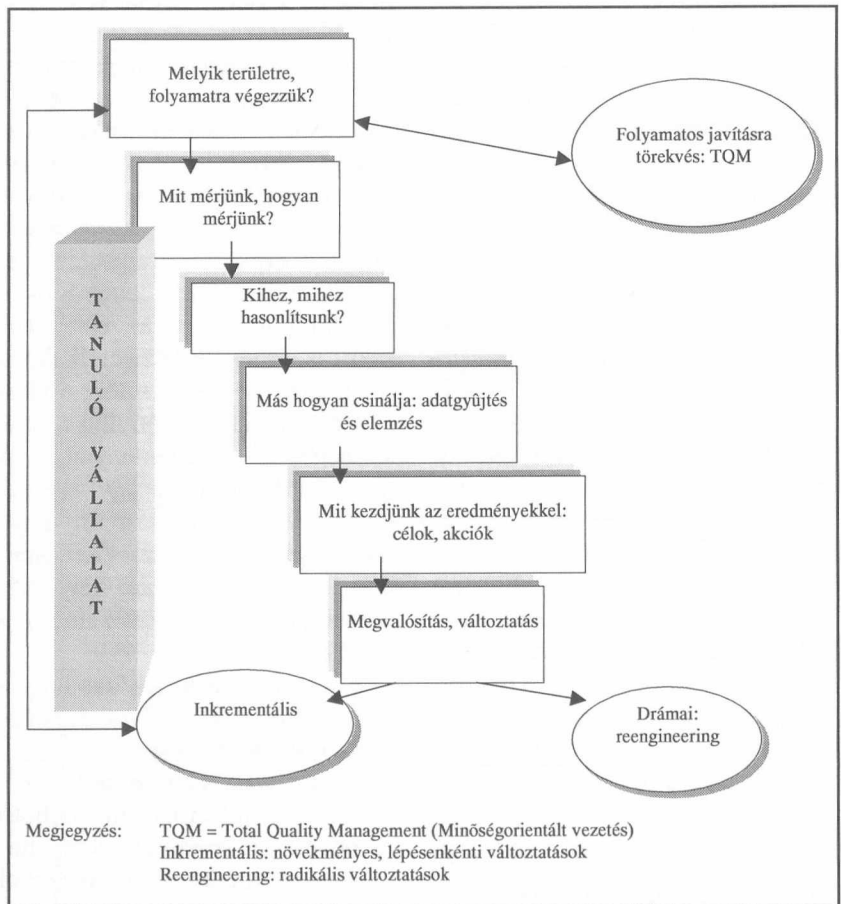
A benchmarking közel áll a SWOT elemzéshez (erős-gyenge pont, lehetőség-veszély elemzése), hiszen ott is viszonyítási alapot kell keresni, de a viszonyítási alap gyakorta nincs nevesítve. A benchmarking annyiban tér el a hagyományos versenyelemzéstől, hogy nem feltétlenül versenyelemzés, valamint folyamatorientált és a legjobbhoz mér.

Abból a szempontból nem feltétlenül versenyelemzés, hogy nemcsak a versenytársak termelési, szolgáltatási folyamatához lehet hasonlítani a vizsgált céget, hanem bármelyikhez, ami – kitekintve az alágazat határain kívülre – segíti a stratégiaalkotás kreativitásának fokozását. A módszer folyamatorientáltsága jól szolgálja a vevők érdekeit, mert a folyamatok mentén keresi a javítási lehetőségeket, és így hozzájárul a különféle tevékenységek költsé-

1. táblázat

A benchmarkinggal kapcsolatos tévhitok és a valóság²

Tévhitok	Valóság
A benchmarking egyszerű másolás.	A benchmarking megfigyelés, összehasonlítás, tanulás másoktól.
Az élvonalbeli cégek pénzügyi eredményeinek figyelemmel kísérése, és törekvés ezen eredmények elérésére.	Sokkal több, mint a pénzügyi mutatók elemzése. Célja a kiváló eredmények okainak a megismerése.
Legfontosabb célja a termelési folyamatok "karcsúsítása".	A cég valamennyi folyamatának hatékonyabbá tételét segíti. A cél a lehető legjobb gyakorlatok megkeresése, elemzése és lehetőség szerinti hasznosítása.
Ha sikerült megismerni a legjobb gyakorlatot, akkor hosszú ideig nincs mit tenni.	Nem "egyszeri feladat", hanem folyamatos elemző munka.



1. ábra A benchmarking folyamata

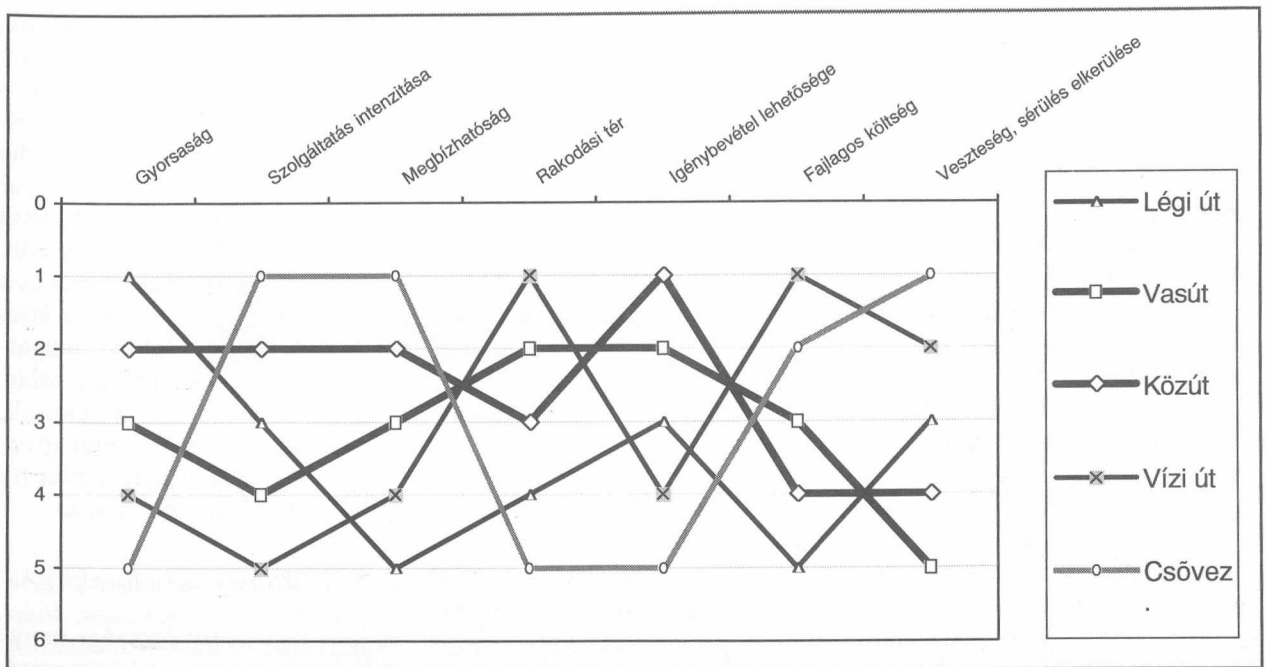
geinek és értékfenntartási lehetőségeinek átfogó értékeléséhez. Mivel a legjobbhoz mérés magasra teszi a mércét valamennyi munkatárs és alkalmazott számára, csökkenti a túlzott önbizalmat, szélesíti a látókört és ösztönzi a jobb eredmények elérésére való törekvést. Végül is nevezhetnénk

a módszert *szintfejlesztésnek* is, hiszen lényegében arról van szó, hogy "belőjük": *a vizsgált cég hol helyezkedik el a piacon a többiekhez képest, és mit kell tennünk ahhoz, hogy szintmutatói javuljanak, tehát a piachoz való alkalmazkodási vagy adaptációs képessége jobb legyen.*

2 Forrás: i.m. [1] p. 50.

3 Forrás: [1]. p. 52.

4. Ph. Kotler: [2]. P. 280.



2. ábra A különféle közlekedési módok pozíciója a szolgáltatási fajta alapján

2. táblázat

A közlekedési módok rangsora néhány működést minősítő paraméter szerint

Közlekedési mód	Gyorsaság	Szolgáltatás intenzitása	Megbízhatóság	Rakodási tér	Igénybevétel lehetősége	Fajlagos költség	Veszteség, sérülés elkerülése	Összevont rangsor
Légi út	1	3	5	4	3	5	3	3,4 5
Vasút	3	4	3	2	2	3	5	3,1 4
Közút	2	2	2	3	1	4	4	2,9 1-2
Vízi út	4	5	4	1	4	1	2	3,0 3
Csővez.	5	1	1	5	5	2	1	2,9 1-2

Forrás: Bauer – Berács [3]. p. 314.

1.2. Egy általános közlekedési példa

Mint ismeretes, valamely áru szállítása általában többféle szállítóeszközzel is lebonyolítható, sőt a közlekedési módok a szállítás során egymással kombinálhatók is. A fuvaroztató a megfelelő közlekedési mód kiválasztásakor többféle szempontot is mérlegel, mint például a gyorsaság, a szolgáltatás intenzitása és megbízhatósága, a rakodási kapacitás stb. E szempontok közgazdasági-logisztikai értékelése alapján egy megadott áruféleségre vagy szállítási útvonalra egy viszonylag általános érvényű rangsor állítható

össze [3]. Ahogyan egy – az 1970-es évek végén elvégzett – felmérés mutatja (Lásd: 2. táblázat és 2. ábra), az összes választott tényező alapján a közúti közlekedés tekinthető a legkedvezőbb megoldásnak, tehát bizonyos szempontból "mintának".

Amint a bemutatott adatok tükrözik, a vasúti közlekedés az utóbbi évtizedekben folyamatosan veszít előnyeiből és jelentőségéből, és a közlekedési munkamegosztáson belüli súlya egyre kisebb. A gyorsaság szempontjából megelőzi a légi és a közúti közlekedés, a szolgáltatás intenzitása (sűrűsége) esetében csupán a vízi közlekedést múlja felül, a

megbízhatóság oldaláról kedvezőtlenebbnek tűnik, mint a csővezetékes szállítás és a közúti közlekedés. A rakodási teret (kapacitást) tekintve a vízi közlekedés utáni előkelő második helyet foglalja el, az igénybevétel lehetőségében a közúti közlekedés után ugyancsak a második. A fajlagos költségek szempontjából a vízi közlekedést és csővezetékes szállítást követően a harmadik helyezett, a veszteségeket (sérülések elkerülését) értékelve pedig az utolsó helyre szorul, azaz összesítve az utolsó előtti helyet foglalja el.

Vajon hogyan jellemezhető maga a folyamat az utóbbi évek-

ben tapasztalható tendenciák alapján? "A vasúti szállítás rugalmasságát és hatékonyságát nagymértékben megnövelné, ha a *kombinált fuvarozás* révén jobb együttműködést tudna megvalósítani a közúti és a vízi szállítással. Magyarország a 90-es évek közepére veszített nemzetközi, tranzit fuvarozási szerepköréből is, amely arra is visszavezethető, hogy a magyar vállalatok nem tudnak magas színvonalú logisztikai szolgáltatást nyújtani a potenciális megrendelőknek. Ezen a helyzeten kíván változtatni a vasút, amikor a nemzetközi áruszállítási igényeket most már logisztikai szempontból is korszerű regionális intermodális logisztikai központok létesítésével kívánja kielégíteni". [...] "Ahhoz, hogy fizetőképes kereslet legyen a kombinált áruszállításra, meg kell változtatni a jelenlegi árakat, illetve költségeket. 1997-ben ugyanis a közúti-vasúti kombinált szállítás ára 23%-kal, míg a közúti-vízi kombinált szállítás költsége 15%-kal magasabb, mint a közúti szállításé."⁵ Néhány szó erejéig visszatérve a benchmarkhoz (bázisértékhez vagy mintához) érdemes megjegyezni, hogy a 2. táblázatban szereplő minősítő paraméterek reprezentatív adatfelvételből származnak, és a fuvaroztatók "szubjektív" értékítéletét, tehát választási szempontjait tükrözik. Erre később még részletesebben visszatérek.

Mivel a logisztikai tevékenységek bármelyik elemét (pl. a költségét, a vevő kiszolgálását, a készletarányt stb.) vizsgálhatjuk, a keresett "mintavállalatot" nem kell feltétlenül az adott alágazatban keresni. "A Toyota például, amikor az 1970-es években a termelési folyamatainak irányítását fejlesztette, akkor nem az autó- vagy a gépiparban találta

meg a követendő utat, hanem a kiskereskedelemben, a szupermarketek polcfeltöltési technikájában. Ezt »másolva« dolgozták ki az Éppen a Megfelelő Időben (Just In Time) történő és *Kanban* névre keresztelt termelésirányítási módszert."⁶

Tekintetbe véve egy szakfolyóirat rendelkezésre álló viszonylag szűkös kereteit, a jelen cikkben bemutatott benchmarking nem teljes körű, minden egyes részletre kiterjedő, hanem inkább egy kialakítandó folyamatos tevékenységi sorozat első lépésnek tekinthető. Természetesen minta nélkül nincs benchmarking, ezért a viszonyítási alapokat, szinteket kutatásaim során nemcsak a közlekedés, azon belül csak az áru fuvarozás területéről gyűjtöttem össze, hanem más közlekedési alágazatoktól, valamint olyan cégektől is, amelyek nem (vagy nem elsősorban) a közlekedésben tevékenykednek. A következőkben a "versenytársak" közül – helyszűke miatt – részletesebben a MÁV Rt. és a GySEV Rt. helyzetét tekintjük át, bár a vizsgálatokat más cégekre (pl. a Magyar Postára és néhány Volán vállalatra) is elvégeztem.

A szintmutatók egy része szekunder adatforrás (statisztikai kiadványok, cégismertető), másik része a GySEV Rt. kereskedelemmel foglalkozó munkatársaival készített interjúkból, illetve a MÁV Rt. részére készített reprezentatív adatfelvételből származik.

2. A versenytársak (versenyzők) helyzete

Valószínűleg közismert az a tény, hogy 1990 előtt szinte az összes nagyvállalat állami tulajdonban volt, ezek nagy részét (a magyar gazdaság egykori "zászlóshajóit")

a privatizáció folyamán külföldi, főleg multinacionális cégek vásárolták fel (a Tungsramot a General Electric, a Magyar Postából kivált Matávot a Deutsche Telecom és az AT&T, a Magyar Hitelbankot az ABN AMRO Bank és így tovább). A nagy közlekedési vállalatok (a vasutak és a légi társaságok), valamint a közutak és a posták legtöbb nyugat-európai országban is állami tulajdonban vannak, és átalakításuk, versenyképessé és egyúttal jövedelmezővé tételük nem tekint tíz évnél hosszabb időre vissza.

2.1. Az állami vállalatok

A jelenlegi magyarországi nagyvállalatok gazdasági környezetét a szocialista gazdasági modell egyetlen meghatározó eleme sem jellemzi már, annak ellenére, hogy a vállalatok "állami múltja" és tulajdonosi szerkezete (állami, önkormányzati, külföldi, hazai vállalkozói stb.) komoly hatással van a vállalatok működésére és hatékonyságára [4]. Az állami tulajdonú (állami, önkormányzati) vállalatokat a Magyarországon működő külföldi vállalatokkal összehasonlítva megállapítható, hogy az árbevételeket tekintve az alsó két kvintilisben⁷ az állami tulajdonú vállalatok közel 8%-kal nagyobb, míg a felső két kvintilisben 5,5%-kal kisebb arányban kerültek, mint a külföldi vállalatok. Az árbevételek megoszlását a kvintilisek szerint a 3. ábra mutatja be.

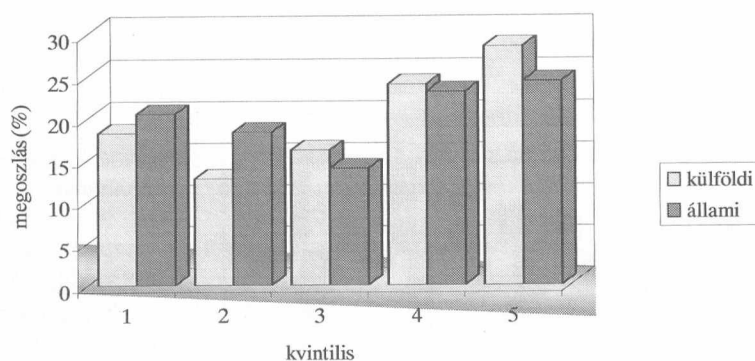
Az egységnyi vagyona jutó profit esetében a legkedvezőtlenebb mutatókkal a tartósan állami tulajdonban maradó és az átalakulással létrejött cégek rendelkeznek. Ezek a vállalatok a viszonylag nagyobb vállalati vagyona ellenére alacsony profittal működnek, alkalmazkodó képes-

5 Forrás: "A Budapesti Intermodális Logisztikai Központ Komplex Program előkészítéséről" című (1997) kézirat alapján. Közli: Bauer – Berács [3]. p. 315-316.

6 I.m. [3]. p. 317.

7 Az árbevétel szerint növekvő sorba rendezett vállalatok számok szerint öt egyenlő részre osztásával létrejött csoportok.

Árbevétel-kvintilisek tulajdonosok szerint (1996)



3. ábra Árbevétel-kvintilisek tulajdonosok szerint (1996)

Forrás: [4]

ségük, rugalmasságuk különböző okok miatt igen alacsony. Ide sorolhatók az állami és önkormányzati tulajdonú nagy közlekedési vállalatok is: a MÁV Rt. mellett a MAHART, a BKV Rt. és részben a MALÉV, valamint a Magyar Posta. Az egy dolgozóra jutó árbevétel alapján az állapítható meg, hogy a nagy állami vállalatok a jelentős létszámlépték ellenére elmaradnak még az átlagos értéktől is. Az egy dolgozóra jutó profit esetében az új alapítású külföldi tulajdonú cégekhez képest a legtöbb magyarországi nagyvállalat hatékonysága lényegesen alacsonyabb, és ezek között is a legkedvezőtlenebb képet az állami vállalatok mutatják.

“A hatékonyság különböző szempontú mérése azt mutatja, hogy a nagyvállalatok körében továbbra is komoly szerepe van a vállalat múltjának és a tulajdonosi szerkezetnek. A vállalat ”állami” múltja mind a tőke-, mind pedig a munkahatékonyság szempontjából hátrányos: a volt állami cégek hatékonysága nem éri el az újonnan alapítottakét.”⁸ A volt állami cégek nemcsak a vagyont, a szállító- és vevőállományt örökölték, hanem az elavult technológiát is. Bár a technológiai fejedelem és a munkaszervezés javul, a korábbi beidegződések még tovább élnek. A munkaerő

racionalizálásában – nem egyértelműen hátrányosnak minősíthetően – a szociális szempontok is szerepet játszanak (mint pl. a MÁV Rt.-nél), vagyis a tényleges létszám magasabb az optimálisnál, ami a dolgozói-menedzseri tulajdonban lévő cégeket is jellemzi.

“A tulajdonosi struktúra szintén befolyásolja a cégek működésének hatékonyságát. Az állami-önkormányzati vállalatok tőke- és munkahatékonysága elmarad a többi típusétól; a dolgozói-menedzseri és a magyar vállalkozói tulajdonban lévő cégek tőkehatékonysága meghaladja a külföldiekét, ám a munkahatékonysága nem; a más vállalat tulajdonában levő, kereszt tulajdonban levő cégek az állami vállalatokhoz hasonlítanak, míg a dominánsan kiserészes tulajdonban levő (s jellemzően vagy tőzsdéi, vagy szövetkezeti cégek) a külföldi tulajdonban levőkkel mutat hasonlóságot a hatékonyság szempontjából.”⁹

Az állami vállalatok között – sajátos helyzetüknél fogva: egybefüggő hálózattal rendelkező, erősen tőkeigényes, lassú megtérüléssel bíró, legtöbbször monopolhelyzetben lévő vállalkozásokról van szó – különleges szerepet töltenek be az infrastrukturális cégek. A közlekedési nagy-

vállalatok, a közútkezelők, a posta (és a vízgazdálkodási cégek) országoként eltérően, de jelentős számban állami tulajdonban vannak. Magyarországon – összecsengve az előzőekben leírtakkal – ezek a vállalatok sem képeznek kivételt, hatékonyságuk alacsony.

2.2. Az "infrastrukturális" vállalatok

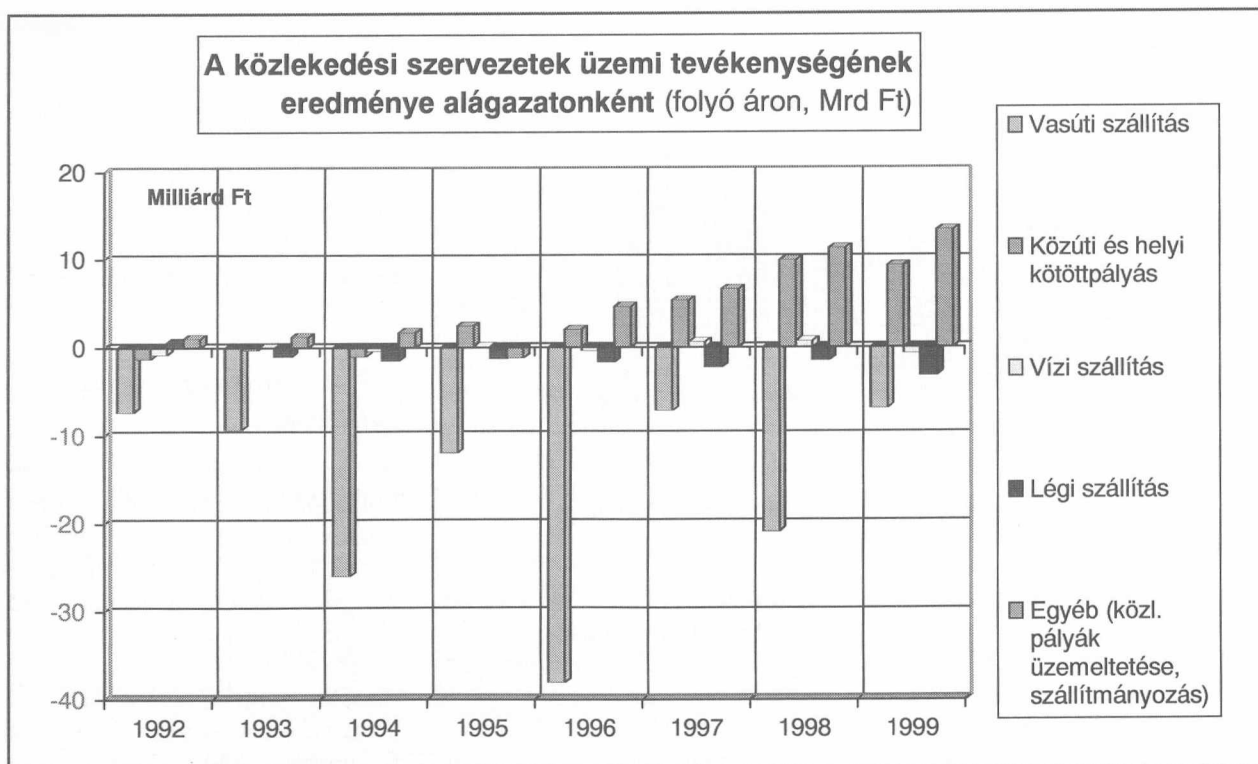
Az ország geopolitikai helyzetéből adódóan területünkön fontos közlekedési folyosók, tranzitútvonalak haladnak át. Az úgynevezett Helsinki- és a Krétai (másképpen: páneurópai) folyosók megfelelő színvonalú fenntartása részben nemzeti érdek (ha azok vonalvezetése egybeesik a hazai fő áramlási irányokkal), és egyben az Európai Unió elvárása is. E folyosók között számos olyan vasúti fővonal is található, amelyik a kiépítendő páneurópai hálózat részét képezi.

Egy általános helyzetkép felvázolását megkönnyíti, ha összevetjük a különféle közlekedési módokban tevékenykedő közlekedési szervezetek üzemi tevékenysége eredményének alakulását. A különféle közlekedési módokhoz sorolható közlekedési szervezetek üzemi tevékenységének eredményeit a 4. ábra szemlélteti, ahol a vasúti szállítás zömme a MÁV Rt., a légi a MALÉV eredményeit tükrözi, de a közúti és kötött pályás közlekedés a BKV adatait is tartalmazza.

Az ábrán jól látható, hogy azokban az alágazatokban (vasúti és légi közlekedés), amelyeket nem érintett egy valóságos privatizáció, azaz a tőke magánosítása, az üzemi tevékenység eredménye tendenciózusan negatív. Ezzel szemben mindazon alágazatokban, amelyekben elkezdődött vagy már be is fejeződött a privatizáció, illetve a magántőke térhódítása az 1992-1999 közötti

8 Kovách I. – Csité A. [4] p. 136.

9 Kovách I. – Csité A. [22] p. 136..



4. ábra A közlekedési szervezetek üzemi tevékenységének eredménye alágazatonként (folyó áron, Mrd Ft)
 Forrás: KHVM: Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás adatai. Infracüzetek 27, 32, 38. [5]

3. táblázat

Az SNCB, a MÁV Rt. és a GySEV Rt. főbb műszaki-gazdasági adatainak összehasonlítása
 (SNCB – 1998-as, MÁV – 1999-es, GySEV – 1999-es adatok)

Megnevezés	Mért.egys.	SNCB	MÁV Rt.	GySEV Rt.	GySEV*
Alkalmazottak száma	Fő	40000	56037	2011	2011
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	Millió	BEF 3700	HUF - 7070	HUF 105,8	HUF 105,8
Szállított utasok száma	Millió utas	143,6	155,1	3,069	
Utaskilométer	Millió ukm	7000	9418	136,0	
Szállított áruk tömege	Ezer tonna	59000	53634	5803	5803
Árutonnakilométer	Millió átkm	7465	7444	464,7	464,7
Hálózat (építési) hossza	Km	3422	7768	183,4	126,0
Villamosított vonalak aránya	%	73,3	32,6	72,7	100,0
300 km/ó sebességre alkalmas vonal	Km	71	0	0	0
120 km/ó sebességre alkalmas vonal	Km	2164	...	64	64
Termelékenység: ukm/alkalm. száma	Ukm/fő	175000	168067	67628	
Termelékenység: átkm/alkalm. száma	Átkm/fő	186625	132841	231079	231079
Hálózati hosszra jutó ukm	E. ukm/km	2045,6	1212,4	741,5	
Hálózati hosszra jutó átkm	E átkm/km	2181,5	958,3	2533,8	3688,1

*/ Az áruszállítási teljesítmények a Győr-Sopron-Ebenfurti szakaszra számítva
 Forrás: [6, 7, 8]

időszakban (az elsőre a belvízi hajózás, a másodikra a közúti áru-fuvarozás lehet a példa), az üzemi tevékenység eredménye bár szerény, de pozitív előjelű és növekvő tendenciájú.

A vasút ma Magyarországon a teljesítményéhez viszonyítva lé-

nyegesen magasabb létszámot foglalkoztat, mint a többi közlekedési alágazat együttesen. A vasút árutonna-kilométer teljesítménye alig haladja meg a többi közlekedési módét, a személyszállításban az utaskilométer-teljesítményének az aránya 27%-ra

tehető, és ezen teljesítményét a közlekedési szervezetek összes létszámának több mint 44%-ával tudja produkálni. A létszám az elmúlt években folyamatosan csökkent, és kisebb lett az ágazaton belüli aránya is (a teljesítményarányok ellentétesen változtak).

A GySEV Rt. (1999. évi) teljesítményeit MÁV Rt. (1999. évi) az SNCB (1998. évi) adataival összehasonlítva a 3. táblázatban megadott eredményt kapjuk. Miközben a MÁV legfőbb műszaki-gazdasági adatai nagy vonalakban azonosak a belga vasúttal, a hatékonyságot jellemző mutatók már lényegesen eltérnek: az SNCB egy a MÁV-éhoz képest feleakkora hálózaton nyereségesen működik, termelékenysége a személyszállításban 4-5, az áruszállításban 40-41%-kal, a hálózati hossza jutó ukm és átkm pedig mintegy kétszeresen haladja meg a MÁV adatait. A Magyar Államvasutak termelékenysége, tevékenységének hatékonysága a belga vasút hasonló mutatóival összehasonlítva nemcsak alacsony, hanem ingadozó is.

Ezzel szemben a GySEV Rt. még a teljes hálózatra számítva is kedvezőbb értékekkel rendelkezik, hiszen az üzemi tevékenység eredménye – bár az is ingadozó jellegű, de az 1996-os évet leszámítva – 1994-től pozitív, az egy km hálózati hossza jutó átkm aránya pedig (még a Fhév Rt. adataival együtt is) magasabb, mint az SNCB jónak tekinthető hasonló mutatójához. Ugyancsak jónak minősíthető, hogy az egy alkalmazotti létszámra jutó átkm az SNCB hasonló mutatóját 24%-kal, az MÁV-ét pedig 76%-kal haladja meg.

A hatékony működtetés szempontjából érdemes – legalábbis vázlatosan – néhány mérlegelemzési mutatót is megvizsgálni. A könnyebb és jobb érthetőség érdekében bemutatom a mutatók értelmezését is, előtte azonban néhány fontos elemzési szemponttal mindenképpen célszerű megismerkedni. A pénzügyi elemzés a kiválasztott cég egészségi állapotának a vizsgálata, amelynek során – segédeszközül – arányszámokat használunk fel. Gyakorlatilag egy olyan hány-

dost határozunk meg, ahol a számlálóban és a nevezőben szereplő adatok a szóban forgó vállalat mérlegéből származnak, és a hányados konkrét értéke már összehasonlítható egy ideális értékkel, vagy viszonyítható egy elméleti maximumhoz, illetve minimumhoz. A diagnózis az eltérések elemzésére épül.

Egy adott vállalat esetében az egymás után következő évek összehasonlítása idősoros elemzésre, az egy éven belül különféle vállalkozások összevetése keresztmetszeti elemzésre alkalmas, ahol azt is figyelembe kell venni, hogy csak hasonló dolgok mérhetők össze, így például értelmetlen akár a GySEV Rt., akár a MÁV Rt. pénzügyi helyzetét egy néhány pl. két-három) tehergépkocsival rendelkező közúti fuvarozó vállalattal (egyéni vállalkozóval) összehasonlítani.

Az ismertetendő arányszámok csupán tüneteket mérnek, és azt jelzik, hogy érdemes mélyebb elemzést, alaposabb vizsgálatot folytatni, hiszen ezek a módszerek értékítéleten alapulnak, ezért valamelyest szubjektívek. Profán hasonlattal úgy lehet érzékeltetni, hogy ha a mutatókon közvetlenül kívánunk javítani az okok ismerete nélkül, akkor az olyan tüneti kezelés, mint amikor egy orvos fájdalomcsillapítót ír fel egy betegnek, akinek a fejfájása enyhül vagy megszűnik, de a kiváltó okok változatlanul fennállhatnak. A pénzügyi elemzéshez felhasznált mutatószámokat [8] a következőképpen csoportosíthatjuk:

• *A vagyoni helyzetet jellemző mutatók* azt mérik, hogy egy cég milyen hatással használja a birtokában lévő eszközöket, mekkora a befektetett tőke hozama:

* *Megtérülés* = nettó árbevétel / saját tőke:

A mutató azt méri, hogy a saját tőke az árbevételel kereszttül mennyi idő alatt térül meg; értéke akkor kedvező, ha az minél magasabb, önmagában azért nem használható, mert a költségeket nem tartalmazza.

* *Hatékonyság* = adózott eredmény / saját tőke:

Az előbbi mutatóval szemben a hatékonyság már figyelembe veszi azt is, hogy a nettó árbevétel szemben milyen nagyságú költségek állnak; értéke akkor kedvező, ha minél

magasabb, és megközelíti vagy meghaladja az adott ágra, ágazatra jellemző értéket, gyakorlatilag a saját (befektetett és felhalmozott) tőke jövedelmezőségét mutatja.

• *A likviditási mutatók* a vállalat azon képességét mérik, hogy mennyire képes eleget tenni kötelezettségeinek a rendelkezésére álló készpénz vagy forgóeszközök segítségével:

* *Likviditási arányszám* = forgóeszközök / kötelezettségek:

A forgóeszközök egy év leforgása alatt általában készpénzzé tehetők, így a készpénzfizetések fedezésére a legkönnyebben rendelkezésre álló eszközök, a kötelezettségek pedig olyan rövid és hosszú lejáratú tartozások, amelyeknek meghatározott időn belül eleget kell tenni (a rövid lejáratúaknak egy éven belül). E mutató esetében az elfogadható, ha az arányszám (minél) magasabb 1-nél, tehát a cég a kötelezettségeit időben teljesíti.

* *Dinamikus likviditás* = üzemi tevékenység eredménye / rövid lejáratú kötelezettségek:

A rövid lejáratú kötelezettségek időben kifizethetők (saját forrásból), ha az üzemi tevékenység eredménye meghaladja a rövid lejáratú kötelezettségek értékét, a mutató akkor kedvező, ha a hányados értéke nagyobb, mint 1.

* *Gyorsráta* = likvid pénzeszközök / rövid lejáratú kötelezettségek:

A forgóeszközök közül általában a készleteket a legnehezebb készpénzzé tenni, ezért e mutató nem számol a készletekkel, hanem azt vizsgálja, hogy mennyire képes a cég a rövid lejáratú tartozásait csak nagyon likvid eszközeire támaszkodva fedezni¹⁰. A mutató értéke akkor ideális, minél jobban meghaladja a hányados értéke az 1-et (vagy a 100%-ot).

• *Az adóssági és hitelképességi mutatók* részben a cég hitelfelvételét, részben hitel-visszafizetési képességét mérik:

* *Eladósodottság mértéke* = kötelezettségek / saját tőke:

A mutató azt kívánja érzékeltetni, hogy a saját tőke összege mennyire képes fedezni a vállalat kötelezettségeit; akkor tekinthető kedvezőnek, ha a hányados értéke minél közelebb van a 0-hoz, hiszen ekkor az eladósodottság értéke minimális.

* *Hitelfedezettség* = követelések / rövid lejáratú kötelezettségek:

A mutató azt jelzi, hogy a rövid lejáratú kötelezettségek mennyire haladják meg a cég követeléseit, azaz az utóbbiak képesek-e fedezni az előbbieket. A hányados akkor tekinthető optimálisnak, ha az értéke mi-

¹⁰ A hasonló szerkezetű likviditási arányszám nevezőjében nem a rövid lejáratú, hanem az összes kötelezettség szerepel.

4. táblázat

A GySEV Rt. pénzügyi és hatékonysági mutatói (%-ban)

Mutatók		1995	1996	1997	1998	1999
megnevezése	Képzése					
Vagyoni helyzet						
Megtérülés	Nettó árbevétel / Saját tőke	0,9	1,0	1,7	2,1	2,3
Hatékonyság	Adózott eredmény / Saját tőke	1,2	1,7	1,9	0,4	2,4
Likviditás						
Likviditás I.	Forgóeszközök / Kötelezettségek	206,3	122,3	109,3	94,50	96,3
Dinamikus likviditás	Üzemi tev. eredménye / Rövid lej. kötelezettségek	4,5	-2,2	-9,4	13,0	3,8
Gyorsráta	Likvid pénzeszközök / Rövid lej. kötelezettségek	0,5	0,2	0,1	0,1	0,1
Adósság és hitelképesség						
Eladósodottság mértéke	Kötelezettségek / Saját tőke	14,5	43,5	43,2	61,2	65,1
Hitelfedeztettség	Követelések / Rövid lej. kötelezettségek	147,8	125,9	113,6	126,5	121,5
Hatékonyság és jövedelmezőség						
Befektetett eszközök aránya	Befektetett eszk. / Eszközök összesen	72,8	61,6	66,2	67,7	67,7
Tárgyi eszközök hatékonysága	Nettó árbevétel / Tárgyi eszközök	107,8	121,4	165,3	175,4	176,1
Értékesítési költség szint	Értékesítés összes költsége / Nettó árbevétel	101,2	101,1	95,6	96,6	94,4
Árbevétel-arányos eredmény	Üzemi (üzleti) eredmény / Nettó árbevétel	0,7	-0,8	-1,9	2,2	0,7

Forrás: KHVM Mérlegértékesítő 1994–1999, Budapest 2000. [9].

nél távolabb van a 0-tól, hiszen az eladósodottság értéke annál alacsonyabb.

- A *hatékonysági és jövedelmezőségi* mutatók segítségével mérhető a cég teljesítménye üzemeltetési és gazdálkodási szempontból:

* Befektetett eszközök aránya = befektetett eszközök / eszközök összesen: E mutatóval a befektetett eszközöket a mérleg főösszegéhez viszonyítjuk, a befektetett eszközök a mérleg főösszegének forgóeszközökkel csökkentett része; értéke akkor kedvező, ha a hányados értéke minél jobban megközelíti az 1-et, hiszen ebben az esetben magas a termelést szolgáló immateriális javak, a tárgyi eszközök (állótőke) aránya.

* Tárgyi eszközök hatékonysága = nettó árbevétel / tárgyi eszközök: Az előbbi mutató kiegészítése a tárgyi eszközök hatékonysága, hiszen azt méri, ami a befektetett eszközök hatékonyságában nem jelenik meg, nevezetesen a cég birtokában lévő ingatlanok, gépek, járművek, berendezések felhasználásával mekkora árbevétel érhető el. A mutató értéke akkor elfogadható, ha a hányados értéke minél nagyobb 0-nál.

* Értékesítési költség szint = értékesítés összes költsége / nettó árbevétel: A mutató azt méri, hogy az értékesítési költségeit mennyire fedezi a nettó árbevétel összege; ha az értékesítési jövedelmező, akkor az egységnyi

nettó árbevételre kisebb nagyságú költség jut, tehát a mutató értéke ideálisnak tekinthető, ha a hányados értéke minél közelebb van a 0-hoz.

* Árbevétel-arányos eredmény = üzemi (üzleti) tevékenység eredménye / nettó árbevétel

A vállalat jövedelmezőségének egyértelmű jelzőszáma a nettó árbevételre jutó üzemi eredmény, hiszen ezen mutató az eredményen keresztül a költséggazdálkodásra is utal (ha a bevétel alacsonyabb, mint az eredmény, akkor a cég veszteséges). A mutató akkor kedvező, ha a hányados értéke minél nagyobb 0-nál, és megközelíti vagy meghaladja az adott ágra, ágazatra jellemző értéket.

Természetesen a felsoroltakon kívül még számos mutató létezik (pl. az adóssági arányszám, a kamat-terhelhetőség stb.), ezek számításához azonban nem rendelkezünk az összes vizsgálatba bevont vállalkozás megfelelő adataival. A GySEV Rt. előbbieket felsorolt mutatókra kiszámított konkrét értékei a 4. táblázatban találhatóak.

A táblázatban szereplő adatok jelentése a következő:

- Vagyoni helyzet.*

* *Megtérülés:* a költségeket nem tartalmazó mutató értéke

igen alacsony (hiszen e mutató szerint a megtérülés közel 50 év!), bár a vizsgált időszakban (1995-ről 1999-re) határozott javulás tapasztalható, az egységnyi – növekvő jellegű – saját tőkére egyre több nettó árbevétel jut.

- * *Hatékonyság:* sajnos a hatékonysági mutató már kevésbé tükrözi ezt a kiegyensúlyozott javulást, jelenséget, mivel a költségnövekedés egy esetben (1998-ban) meghaladja az árbevétel emelkedését. Elméletileg mindebből az következik, hogy vagy a költségek alakulását kellene "kordában" tartani, vagy pedig a teljesítményeket fokozni, és egyúttal a díjszintet növelni. Pillanatnyilag az utóbbi megoldásra nincs sok esély.

- Likviditás.*

* *Likviditás I.:* a mutató ideális értéke 1-nél (vagy 100%-nál) nagyobb, a GySEV Rt. esetében azonban a kötelezettségek gyorsabban emelkednek, mint a forgóeszközök, tehát a likviditás folyamatosan romlik.

* *Dinamikus likviditás:* a rövid lejáratú kötelezettségek alig vagy nem fedezhetők az üzemi tevékenységek eredményéből, ezért e mutató értéke a 0-hoz esik közel (1996-ban és 1997-ben negatív előjelű) és ingadozó jellegű.

* *Gyorsráta:* ugyanilyen kedvezőtlen a gyorsráta egyre csökkenő értéke, azaz a GySEV Rt. nagyon likvid pénzeszközei egyre kisebbek, és azt valószínűsítik, hogy – amennyiben e tendencia folytatódik – az a gazdálkodást, a működést a jövőben erősen megnehezítheti: az ideális értékhez (100%) képest 1997-1999 között mindössze 0,1% volt.

- Adósság és hitelképesség.*

* *Eladósodottság mértéke:* a mutató értéke akkor optimá-

lis, ha a kötelezettségek aránya a saját tőkéhez képest elenyésző nagyságú, a GySEV Rt.-nál az eladósodottság egyik évről a másikra is számottevően emelkedik, 1995-től 1999-ig a négy és félszeresére emelkedett (14,5%-ról 65,1%-ra).

* **Hitelfedeztettség:** bár lényegesen kedvezőbb, de az előbbivel összhangban tendenciájában romló jellegű a hitelfedeztettség, hiszen a vizsgált időszakban több mint 26 százalékponttal csökkent.

• **Hatékonyaság és jövedelmezőség.**

* **Befektetett eszközök aránya:** a többi értékelési szemponttól eltekintve e mutató értéke "határeset", csak viszonylag kedvező, mert a befektetett eszközök aránya nincs közel az 1-hez (vagy 100%-hoz); viszont az 1995. évi adathoz képest romló, az 1996. évihez képest azonban javuló irányzatú (attól függ, mit tekintünk bázisnak). Természetesen ez csak mennyiségi szempontból igaz, mivel a számítás nem veszi figyelembe az eszközök minőségi és korösszetételét.

* **Tárgyi eszközök hatékonysága:** az előbbivel, valamint a megtérülési mutatóval összhangban kedvező a tárgyi eszközök hatékonyságának a változása is, hiszen azokra vetítve növekvő jellegű a nettó árbevétel értéke is.

* **Értékesítési költség szint:** itt jegyzem meg, hogy az eszközök hatékonysága csak a valóság egy részét tükrözi, hiszen e mutatók nem tartalmazzák a költségek arányát és mozgását. Az értékesítési költség szint – mint már említettem – akkor fogadható el, ha a nettó árbevétel minél kisebb ráfordítással érhető el, hiszen – értelemszerűen – a tevékenység ekkor rentábilis. E mutató értéke a GySEV Rt. esetében túlságosan magas (a

hányados sokkal közelebb van az 1-hez, mint a 0-hoz), bár irányzata csökkenő.

* **Árbevétel-arányos eredmény:** az előbb leírtakat jól jellemzi, hogy az árbevétel-arányos eredmény két évben is negatív (1996-ban és 1997-ben), azaz a nettó árbevétel kedvező irányú tendenciáját a ráfordítások gyors emelkedése esetenként lerontja. Az lenne az ideális, ha a mutató értéke nagyobb lenne 0-nál, és minél magasabb értéket érne el (jelezve, hogy a gazdálkodás folyamatosan jövedelmező), szemben a jelenlegi állapottal, amikor a főtevékenységből származó eredmény erősen hullámzó.

Összefoglalva a hatékonysági és mérlegelemzési mutatók értékeléséből kapott összefüggéseket a következők állapíthatók meg:

- a GySEV Rt. áruszállítását kiemelkedően jó termelékenységi mutatók jellemzik;
- de a megtérülés a magas termelékenységi szint ellenére – az infrastrukturális tevékeny-

ségből adódóan – rendkívül alacsony;

- a GySEV Rt. egyre kedvezőtlenebb likviditási feltételek mellett kénytelen tevékenységét folytatni;
- eladósodottsága és hitelképessége folyamatosan romlik;
- főtevékenységének hatékonysága az árbevétel oldaláról ingadozó, hullámzó, ami erőteljesebb, saját forrásból történő fejlesztésre – java részben az alacsonyan tartott díjszint miatt – nem nyújt lehetőséget. A MÁV Rt. pénzügyi és hatékonysági mutatói (a KHVM kiadványból [9] kigyűjtve) az 5. táblázatban találhatók.

A táblázatban közölt adatok jelentése a következő:

• **Vagyoni helyzet.**

* **Megtérülés:** a költségeket nem tartalmazó mutató értéke rendkívül alacsony, bár 1995-ről 1999-re határozottan igen enyhe javulás érzékelhető, az egységnyi – növekvő jellegű – saját tőkére valamivel több nettó árbevétel jut.

5. táblázat

A MÁV Rt. pénzügyi és hatékonysági mutatói (%-ban)

Mutatók		1995	1996	1997	1998	1999
megnevezése	Képzése					
Vagyoni helyzet						
Megtérülés	Nettó árbevétel / Saját tőke	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4
Hatékonyság	Adózott eredmény / Saját tőke	6,5	-10,9	-3,5	-0,0	-3,1
Likviditás						
Likviditás I.	Forgóeszközök / Kötelezettségek	67,2	54,6	42,1	44,8	38,1
Dinamikus likviditás	Üzemi tev. eredménye / Rövid lej. kötelezettségek	-39,1	-78,0	0,0	-50,3	-17,7
Gyorsráta	Likvid pénzeszközök / Rövid lej. kötelezettségek	0,2	0,0	0,0	0,2	0,1
Adósság és hitelképesség						
Eladósodottság mértéke	Kötelezettségek / Saját tőke	12,0	17,3	24,5	7,9	26,8
Hitelfedeztettség	Követelések / Rövid lej. kötelezettségek	79,8	62,6	50,7	68,2	88,3
Hatékonyság és jövedelmezőség						
Befektetett eszközök aránya	Befektetett eszk. / Eszközök összesen	92,8	91,6	90,6	90,0	90,0
Tárgyi eszközök hatékonysága	Nettó árbevétel / Tárgyi eszközök	19,9	24,4	27,4	31,6	31,1
Értékesítési költség szint	Értékesítés összes költsége / Nettó árbevétel	91,4	93,2	87,4	83,8	85,5
Árbevétel-arányos eredmény	Üzemi (üzleti) eredmény / Nettó árbevétel	-12,8	-34,0	-5,1	-1,4	-4,3

Forrás: KHVM Mérlegértékesítő 1994–1999, Budapest 2000. [9].

- * *Hatékonyosság*: sajnos a hatékonysági mutató a MÁV Rt. esetében sem tükrözi ezt a kedvező jelenséget, mivel a költségnövekedés meghaladja az árbevétel emelkedését, így 1996 és 1999 között a gazdálkodás már egyre inkább veszteséges. Járható út e vállalatnál is a költségek drasztikus csökkentése vagy a teljesítmények fokozása, valamint egyidejűleg a díjszint jelentős növelése lehetne, amire a MÁV Rt.-nél ugyancsak nincs esély.
 - *Likviditás*.
 - * *Likviditás I.*: a mutató ideális értéke 1 (vagy 100%), a MÁV Rt. esetében a kötelezettségek gyorsabban emelkednek, mint a forgóeszközök, tehát a likviditás folyamatosan romlik.
 - * *Dinamikus likviditás*: a rövid lejáratú kötelezettségek a veszteséges gazdálkodás miatt nem fedezhetők az üzemi tevékenységek eredményéből, ezért e mutató értéke a MÁV Rt.-nél 0 vagy annál lényegesen rosszabb (-78 és -39% között).
 - * *Gyorsráta*: ugyanilyen kedvezőtlen a gyorsráta egyre csökkenő értéke, azaz a MÁV Rt. nagyon likvid pénzeszközei egyre kisebbek, szinte elolvadni látszanak, ami a gazdálkodás, ezáltal a működtetés, üzemeltetés ellehetetlenülése felé vezet.
 - *Adósság és hitelképesség*.
 - * *Eladósodottság mértéke*: a mutató értéke akkor optimális, ha a kötelezettségek aránya a saját tőkéhez képest elenyésző nagyságú, a MÁV Rt. esetében az eladósodottság egyik évről a másikra is számottevően emelkedik, hiszen például 1995-től 1999-ig az eladósodottság több mint a kétszeresére növekedett, bár az 1998. évi szanálás eredményeképpen az eladósodottság átmenetileg az 1995. évi szint alá esett vissza.
 - * *Hitelfedezettség*: az előbbtől némileg eltérően változik e mutató, mivel 1995-ről 1997-re mintegy 30 (!) százalékponttal csökkent (ami kedvezőtlen jelenség), a szanálás eredményeképpen az 1999-es érték már meghaladja a bázisnak tekintett 1995. évi értéket, így a hitelképesség javulása csupán átmeneti állapotnak tekinthető.
 - *Hatékonyság és jövedelmezőség*.
 - * *Befektetett eszközök hatékonysága*: a többi értékelési szemponttól függetlenül elemezve e mutatót, értéke viszonylag kedvező (bár romló tendenciájú), hiszen a befektetett eszközök aránya közel van az 1-hez (vagy 100%-hoz). Természetesen ez – ahogyan a GySEV Rt.-nél is érintettem – csak mennyiségi szempontból igaz, mivel a számítás nem veszi figyelembe az eszközök minőségi és korösszetételét.
 - * *Tárgyi eszközök hatékonysága*: az előbbivel, valamint a megtérülési mutatóval összhangban kedvező a tárgyi eszközök hatékonyságának a változása is, hiszen azokra vetítve növekvő jellegű a nettó árbevétel értéke is.
 - * *Értékesítési költség szint*: mint ismeretes, e mutatók nem tartalmazzák a költségek arányát és mozgását. Az értékesítési költség szint – az említettek szerint – akkor elfogadható szintű, ha a nettó árbevétel minél kisebb ráfordítással érhető el, hiszen – értelemszerűen – a tevékenység ekkor rentábilis; e mutató értéke a MÁV Rt. esetében túlságosan magas (a hányados sokkal közelebb van az 1-hez, mint a 0-hoz), bár irányzata csökkenő.
 - * *Árbevétel-arányos eredmény*: az előzőeket jól jellemzi, hogy az árbevétel-arányos eredmény negatív, azaz a nettó árbevétel kedvező irányú tendenciáját a ráfordítások gyors emelkedése rendre lerontja. A MÁV helyzete abból a szempontból is egyre kedvezőtlenebb, hogy a veszteség (a negatív előjelű nettó üzleti eredmény) fokozatosan közelít a nettó árbevételhez. Az lenne az ideális, ha a mutató értéke nagyobb lenne 0-nál, és minél magasabb értéket érne el (jelezve, hogy a gazdálkodás jövedelmező), szemben a jelenlegi állapottal, amikor a veszteség már akkora, hogy magát a vállalkozást lehetetleníti el.
- Összefoglalva a mérlegelemzési mutatók értékeléséből kapott összefüggéseket a következők állapíthatók meg:
- a MÁV Rt. egyre kedvezőtlenebb likviditási feltételek mellett kénytelen tevékenységét folytatni; ennek következtében eladósodottsága és hitelképessége – még eseti szanálások ellenére is – gyorsuló ütemben romlik;
 - bár tevékenységének hatékonysága az árbevétel oldaláról javuló tendenciát követ, jövedelmezőségének negatív előjele – magyarán veszteségesége a ráfordítások gyorsuló emelkedése miatt – olyan irányú elmozdulást hoz létre, ami a tevékenység folytatását néhány éven belül lehetetlenné teheti;
 - ebben az összefüggésben a MÁV Rt. eseti szanálása csupán tüneti kezelés, e probléma megoldására gyökeres változtatásokra lenne szükség, részben azért is, mert az uniós csatlakozás pecsétje egyben a magyar vasút halálos ítéletének a pecsétje is lehet;
 - érdemes lenne alaposabban megvizsgálni, hogy a kihelyezések (outsourcing) a MÁV Rt. esetében hogyan érintették a jövedelmezőséget, emelkedett-e a korábban a MÁV-hoz tartozó cégek díjszintje a "hajdani" önköltséggel szemben, ha igen, akkor milyen mértékben.

Arnold Mihály

EU-CSATLAKOZÁS KÉRDÉSEI

A vámeljárások változásai

az EU-csatlakozás folyamatában*

Az Európai Unió (EU) 1993-ban a koppenhágai tanács ülésén döntött a keleti bővítés lehetőségéről. Magyarország 1994. március 31-én hivatalosan benyújtotta csatlakozási szándékát.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás történelmi jelentőségű, mivel megteremti a demokratikus nemzetek közösségébe történő egyenjogú beilleszkedés politikai, pénzügyi és gazdasági feltételeit.

Magyarország és az EU kapcsolatát az 1994. évi I. törvénnyel kihirdetett *Társulási Megállapodás* megszületésétől jegyezzük, mivel a Magyar Köztársaság az ún. "Európai Megállapodás" 1991. december 16-án Brüsszelben történt aláírásával hivatalosan is kinyilvánította: *Magyarország végső célja, hogy a Közösség tagja legyen.*

Magyarország jogharmonizációs tevékenysége ezen Megállapodás aláírása óta folyamatos, kötelezettséget vállalva arra, hogy az ország jelenlegi és jövőbeni jogszabályait közelítjük az EU jogszabályaihoz, adott mértékben adaptálva azokat.

E szándék kinyilvánítása egyben a *magyar vámpolitika fő irányvonalát is meghatározta, hiszen* a teljes jogú uniós tagság elnyerésének alapfeltétele a hazai és az európai jogrend közötti összhang megteremtése. A jogközelítés mellett, hogy EU tagságunk feltétele, előmozdítja a

piacgazdaság kiépítését, illetve a külföldi befektetők számára is biztonságot ad.

Visszatekintés

Az EU elvárása a társult országok vámigazgatásai felé egy olyan nemzeti szabályozás megteremtése, amely biztosítja az EU vámjogi szabályozás közvetlen alkalmazhatóságát és érvényesíthetőségét.

Magyarország vámtörvénye 1995. óta "kompatibilis" a Közösségi Vámkódex-szel, mivel az 1995. évi C. törvény megalkotásakor egyik alapvető követelmény volt az EU vámjogának alapulvétele, a hazai lehetőségeknek megfelelő ütemben történő átvétele.

A hazai gazdasági környezet ellentmondásai és az infrastruktúrális hiányosságok a vámtörvény létrehozásánál még nem tették lehetővé az Európai Unió vámjogának teljes körű átvételét. A vámtörvény rendelkezései megalapozták a konformitás alapjait, de annak teljes megvalósítására folyamatosan, az igények és lehetőségek összhangját megtartva kerülhet sor.

Az egyes részletszabályok tekintetében mutatkoztak meg azok a különbségek, amelyek alapján az EU a következő elvárásokat jelezte:

– a gazdasági vámeljárások EU-konform adaptálása;

- a vámszabaderületek közötti különbségek felszámolása;
 - az integrált vámtarifá megteremtése (TARIC);
 - a Kötelező Áruosztályozási Felvilágosítás (BTI) a Kötelező Származási Felvilágosítás (BOI) rendszerek bevezetése.
- A felsoroltakon túl a magyar vámigazgatás elsődleges feladata a majdani külső határok megerősítése, de egyben a határforgalom gyorsítása, a mindezeket szolgáló informatikai fejlesztések, és végezetül, de nem utolsó sorban a vámigazgatások közötti kapcsolatok fejlesztése.

Hazánk különös hangsúlyt helyez a vámigazgatási feladatok integrációjára. Az ország elhelyezkedése, valamint a térség politikai helyzete egyértelművé teszi, hogy tagságunk esetén Magyarország belátható időn belül – nem kizárólag EU országokkal lesz határos, így az államhatáron át történő árumozgás ellenőrzésének feladata még inkább jelentőség válik, főként a déli és keleti határainkon.

A határforgalom ellenőrzése területén a legfőbb cél a schengeni aquis-k átvétele a Schengeni Egyezmény előírásainak teljes mértékű alkalmazása, a feltételek megteremtése. Ennek során nemcsak az egyezmény és a végrehajtási megállapodás előírásainak, hanem az ahhoz kapcsolódó új joganyagoknak a teljes körű alkalmazása és a szükséges feltétele-

* A Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka előadásának szerkesztett szövege, amelyet 2001. I. 18-án mondott el a Közlekedéstudományi Egyesület, valamint a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara által szervezett konferencián.

lek megteremtése is jelentőséggel bír a vámszervezet számára.

Elsőrendű feladat az Európai Unió csatlakozás során a külső, belső határok és repülőterek valamint a hatékony határellenőrzéshez szükséges infrastruktúra kialakítása. A cél teljesítése érdekében a Magyar Kormány határozatban rendelkezett a leendő külső határok fejlesztésre, amelyben a szükséges intézkedések elvégzésére a határidő 2002. december 31-e.

Az EU által a Phare program keretén belül támogatott határátelőkölőhely fejlesztés nagyságrendileg a keleti és dél-keleti határszakaszra irányult, amelyek várhatóan az EU külső határai lesznek.

A jogharmonizáció alapjai

A jogharmonizáció nyomon követhető folyamatának elősegítése céljából a Magyar Köztársaság Kormánya 1996. októberében megtárgyalta és elfogadta a csatlakozást előkészítő jogharmonizációról, illetve belső piaci integrációról szóló jelentést. Az ülésen a Kormány folyamatos feladatként jelölte meg, hogy az Európai Integrációs Tárcaközi Bizottság rendszeres időközönként értékelje a jogharmonizáció – azon belül különösen a belső piaci integráció – előrehaladását, valamint a jogharmonizáció gazdaságpolitikai összefüggéseit.

A bővítésről szóló uniós *Fehér Könyv*, melyet az Európai Bizottság, az Európai Unió bizottsága 1995-ben állított össze, az egységes belső piacra való integrálódásunk szempontjából sorolja fel a bevezetésre váró, mintegy 900 uniós jogszabályt. Ebből 425 jogszabály a "Vámok" fejezetben került felsorolásra.

A közösségi vívmányok "Vámunió" fejezetének multilaterális és bilaterális átvilágítási tárgyalására 1998. szeptemberében került sor. A helyzetértékelés során konkrétan meghatározásra kerültek a csatlakozás idejére teljes

mértékben megvalósítandó feladatok:

- a gazdasági vámeljárások (aktív és passzív feldolgozás, vámraktározás, ideiglenes behozatal és vámfelügyelet melletti feldolgozás) előírásainak összehangolása;
- a vámszabadterületek szabályozásának teljes összehangolása;
- a Kötelező Áruosztályozási Felvilágosítási és Kötelező Származási Felvilágosítási Rendszerek (BTI/BOI) bevezetése;
- a vámfizetés és vámbiztosíték szabályozásának összehangolása;
- a Közös Vámtarifa alkalmazási feltételeinek megvalósítása.

Az 1998-ban hatályos magyar vámjog nagyrészt konform volt a Közösség előírásaival, de néhány területen – így a *gazdasági vámeljárások, az egyszerűsített eljárások, a kötelező tarifális és származási felvilágosítás, a vámfizetési rend, valamint a vámbiztosíték intézménye területén* – a rendelkezések felülvizsgálatra szorultak.

Jogharmonizációs tevékenység 1999-ben és 2000-ben

A Magyar Köztársaság Kormánya kormányhatározatban ütemezte a 2001. december 31-ig terjedő időszakra vonatkozó átfogó *jogharmonizációs programot*. Elsőként a *vám szempontból megbízhatóság és a kezességvállalás szabályainak egységes kidolgozására* adott utasítást.

A jogszabály-módosítási tevékenység 2000-ben kezdődött meg, a területre háruló feladatok koordinálása és a döntéshozatal elősegítése céljából létrejött *VPOP Kodifikációs Bizottsága* kereteiben.

A gazdálkodók érdekében megalkult a *Vám tanács* is, amely alkalmas teret ad a törvényhozók, a jogalkalmazó hatóságok, az ügyfelek és azok képviselői számára – mind a törvény-előkészítés, mind a

jogalkalmazás fázisában – a felmerülő problémák megvitatására.

2000. év I. félévében elkészült a magyar vámjog jogszabályi hátterének átfogó módosítása, és a *2000. évi XXXII. tv.-t* ma már "Vámtörvény II-nek" nevezzük.

Az említett jogszabályokkal három fő terület szabályozására került sor.

a) *Gazdasági vámeljárások.*

A termelési célú *gazdasági vámeljárások* rendszere csaknem teljesen igazodott a közösségi vámjogi szabályozáshoz. A törvényben a gazdasági vámeljárások minden jogcíme megjelenik, így az eljárások sora kiegészül az EU-ban alkalmazott vámfelügyelet melletti feldolgozással. E vámeljárás lehetőséget ad a közterhek megfizetésének felfüggesztésére meghatározott áruk, meghatározott feldolgozási folyamatának elvégzéséig.

b) *Egyszerűsített eljárások.*

A gazdasági vámeljárások módosítása okán időszerűvé vált az *egyszerűsített vámeljárások* széleskörű alkalmazási lehetőségeinek megteremtése a hazai vámjogi szabályozásban is. A közösségi szabályozásban alkalmazott mindhárom egyszerűsített eljárási forma adaptálásra került.

Ezen eljárások bővítésével gyorsul a vámeljárások lebonyolítása, megteremtődött a hiányos árnyilatkozat adásának, a helyettesítő okmány használatának, illetve a helyi vámkezelés alkalmazásának lehetősége. A helyi vámkezelés esetén a megbízható gazdálkodó saját maga, a vámhatóság részvétele nélkül az importjának nyilvántartásba vételével indíthatja meg a vámeljárást, és egy későbbi időpontban nyújthat be kiegészítő vámárnyilatkozatot.

c) *Kötelező tarifális és származási felvilágosítás.*

A jogharmonizációs csomag harmadik eleme a *kötelező ta-*

rifa- és származási információ hazai bevezetése, amelynek hatályba lépése 2001. január 1. volt.

E jogintézmény lényege, hogy az ügyfél kérésére a vámhatóság bevizsgálja az adott terméket, majd besorolja a kereskedelmi vámtarifába. A vámhatóság által kiállított határozat évekre kötelező mind az importőrre, mind az eljáró vámhatóságra.

Jogharmonizációs tevékenység 2001-ben

A pénzügyeket szabályozó egyes jogszabályok módosításáról szóló *2001. LXXIV. törvény* rendelkezései alapvetően a gazdasági vámeljárások – ezen belül is a vámraktározás vámeljárás – további összehangolására, illetve az ún. használati gazdasági vámeljárás, az ideiglenes behozatal részletszabályainak átvételére koncentrálnak.

A módosítási javaslat kidolgozása során szükségessé vált az egyes rendelkezések jogszabályi szintjének újragondolása is, így mind a vámraktározás, mind az ideiglenes behozatal esetében csak a legszükségesebb szabályok kerültek a törvényben kodifikálásra, a Közösség Vámkódexének végrehajtási rendelkezéseiben foglalt igen részletes szabályozás döntően a Vámtörvény végrehajtási kormányrendeletébe került átvételre.

2002. évi jogharmonizációs lépések

A Magyar Köztársaság rövid távú célja az Európai Unióhoz történő csatlakozás, amelynek keretében a magyar kormány vállalta, hogy a csatlakozás feltételeit 2002. év végéig – függetlenül a csatlakozás tényleges időpontjától – teljesíti.

A Kormány a 2002. december 31-ig terjedő időszakra vonatkozó jogharmonizációs programján belül a 25. Vámunió fejezet ez

évi benyújtásra irányozta elő a vámjogról, a vámeljárásról, valamint a vámigazgatásról szóló 1995. évi C. törvény jogharmonizációs célú módosításának következő lépését.

A 2002. december 31-ig terjedő időszak fő feladata

- a vámkönnyítések közösségi rendszerére vonatkozó,
- a vám- és statisztikai nomenklatúráról és a közösségi vámtarifáról,
- az egyes követelések beszedéséhez nyújtott kölcsönös segítségéről,
- a vámbiztosíték nyújtásról,
- a vámfizetés rendjéről,
- vámszabadterületekről,
- a vámtételek ideiglenes felfüggesztéséről,
- a tagállamok állami hatóságai közötti adminisztratív együttműködésről szóló

szabályok harmonizációja lesz.

A *vámfizetés rendjére, a vámbiztosíték nyújtásra és a vámszabadterületre vonatkozó szabályozás* EU feltételek szerinti alkalmazása csatlakozásunk feltételezett időpontjában lép majd hatályba. A módosítás során a vámszabadterületi gazdálkodók esetén szükséges megvizsgálni a hatályos szabályok alapján "szerzett előnyök" megőrzésének lehetőségét. Ez a termelőeszközök tekintetében a vám- és áfa-mentesítés további érvényesíthetőségének vizsgálatát jelenti. A vámok alóli mentesítés vámtarifa-semlegesítési eljárással biztosítható. Az áfa alóli mentesülés azonban nem egyeztethető össze az áfa törvény hatályos előírásaival és felveti a versenysemlegesség megsértésének problémáját is, mind a termelőeszközt gyártók, mind a termelőeszközt használó belföldi gazdálkodókkal szemben.

Az Unió elvárja a vámszabadterületekhez fűződően, hogy a magyar fél gyorsítsa fel a vonatkozó szabályozás és az engedélyek kiadásánál folytatott gyakorlat felülvizsgálatát, és biztosítsa, hogy a csatlakozásra a magyar

szabályozás teljes mértékben feljelen meg az európai uniós szabályozásnak, illetve, hogy a magyar fél csökkentse a vámszabadterületek számát.

A szakértői tárgyalásokon Magyarországnak igazolnia kell, hogy a közösségi joganyag harmonizálása pontos menetrend szerint befejeződik.

A csatlakozásunktól kezdődően az Unió Vámkódexa és végrehajtási rendelete közvetlenül hatályosak lesznek Magyarországon. Ugyanakkor az EU Vámkódexa és végrehajtási rendelkezése számos helyen további nemzeti szintű szabályozást ír elő vagy feltételezik azt, melynek értelmében ki kell dolgozni a nemzeti szintű vámjogszabályt.

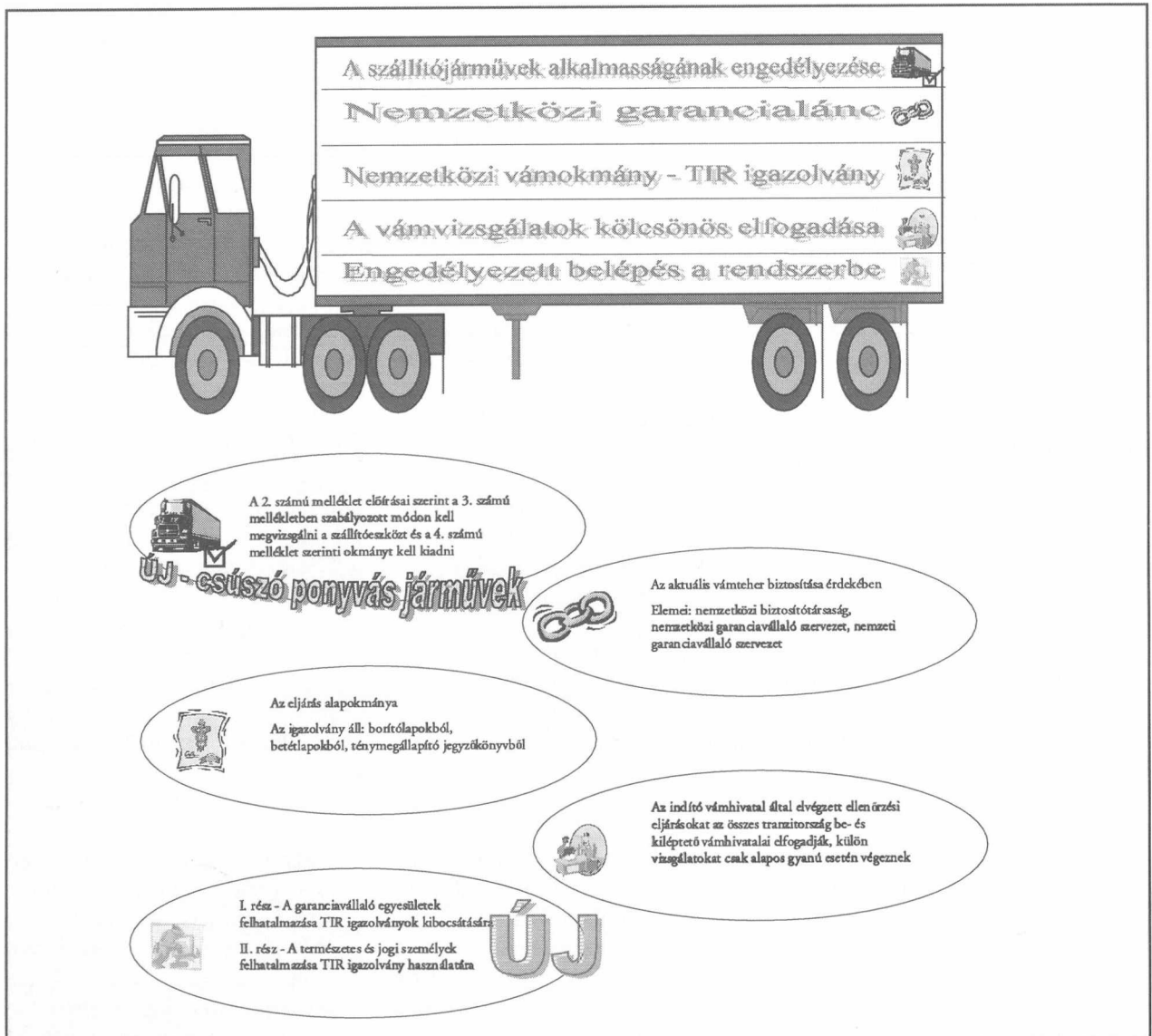
Az EU részletesen kifejti azt is, hogy a Csatlakozási Szerződésben mely témakörökben indokolt *átmeneti rendelkezést* beiktatni:

- azon *származási bizonyítványok érvényességével* kapcsolatban, amelyeket a Magyarországgal szabadkereskedelmi megállapodást kötött harmadik országokban a csatlakozás időpontja előtt állítottak ki;
- a csatlakozás időpontjában *gazdasági vámeljárásban vámkezelt vámárúk elszámolásáról*;
- a *vámviisszatérítés, vámelengedés* szabályaival kapcsolatban.

Amennyiben Magyarország elfogadja a felsorolt szempontokat és az Unió elfogadja Magyarországnak az átmeneti időszakra vonatkozó kérelmei tárgyában tett indítványait, az EU vélhetően nyugtázza, hogy ezen szakaszban ez a fejezet nem kíván további tárgyalásokat.

A jogharmonizációs munkálatok nagy részén túl vagyunk tehát és az idei évet követően a jogalkalmazásra terelődik a hangsúly.

A gyakorlati alkalmazás természetesen feltárhat olyan problémákat, amelyek megoldása további egyeztetéseket kíván a vámigazgatás résztvevőitől, mind a hatósági, mind az ügyféli oldalon.



1. ábra A TIR Egyezmény alapelvei

Egy dolog azonban vitathatatlán: ma már igazán korszerű vámtörvénnyel dolgozhatunk, amely a tevékenység magas szintű garanciális szabályozását nyújtva felel meg az államháztartási érdekek érvényesítésének, ugyanakkor egyfajta szabályzó szerepet tölt be a gazdasági életben, a nemzetközi kereskedelemben, mely utóbbi ma már világméretű.

Magyarország központi helyzete az áruszállítási útvonalak tekintetében

Hazánk geopolitikai helyzete által a nemzetközi kereskedelemben Európa egyik legfontosabb tranzit országa, így alapvetően

ezen tranzit útvonalak határozzák meg az áruforgalom irányát. A Helsinkiben 1997. június 23-25.-én megtartott Összeurópai Közlekedési Konferencián felülvizsgálták az addigi közúti folyosókat. Az újonnan elfogadott 10 db "helsinki corridor"-ból 4 halad át az országunkon.

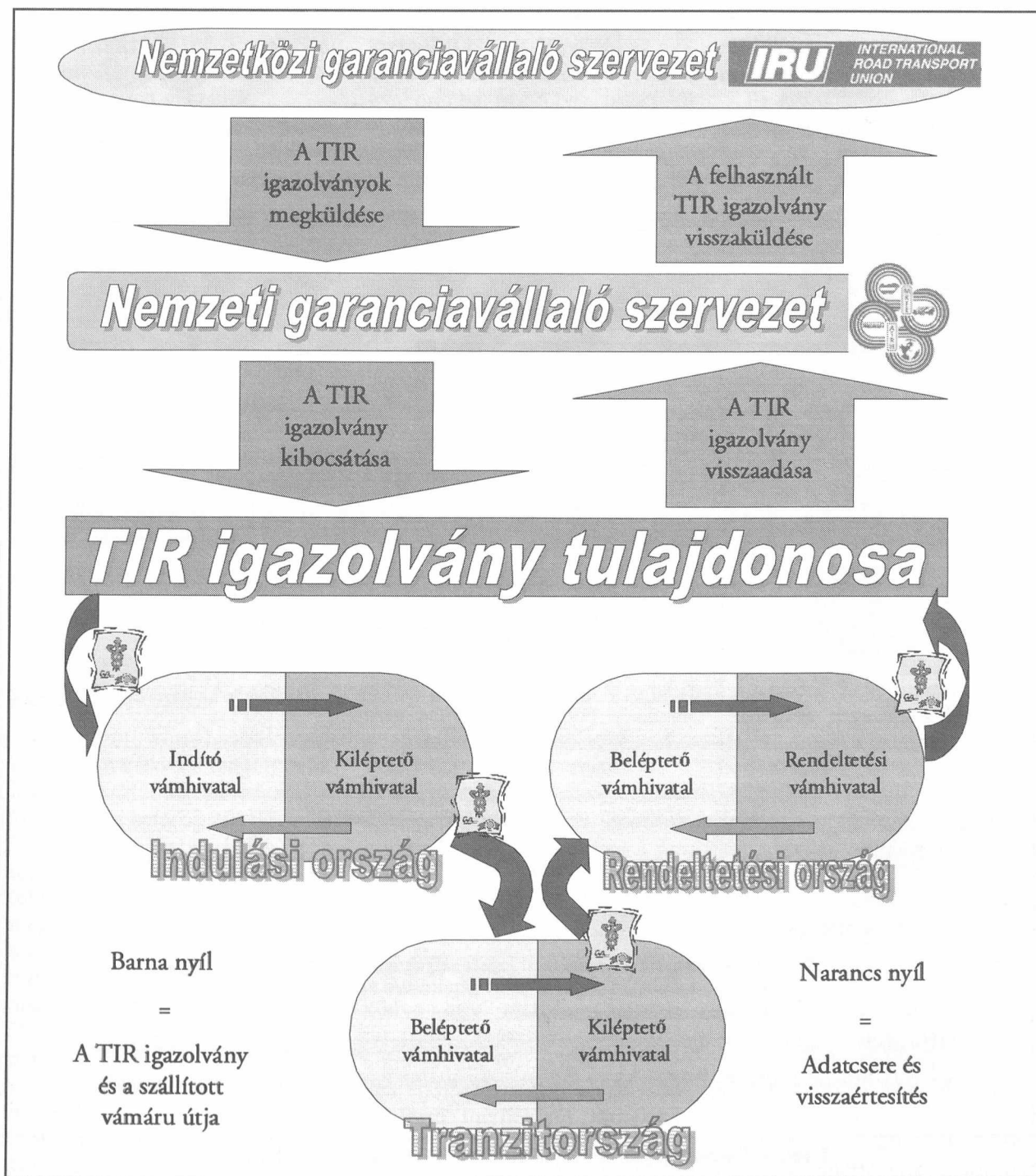
Erre figyelemmel Magyarország 1999. április 27.-én hagyta jóvá a magyar gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének 10 éves programját. Az országos úthálózat kiépítése alapján a helsinki folyosók Magyarországon a következők:

- *IV. folyosó* észak-nyugat–dél-kelet irányban Hegyeshalom – Rajka – Nagylak illetve ehhez

kapcsolódóan a *X/B folyosó* Rőszke határátkelőhelyeket köti össze;

- az *V. helsinki folyosó* dél-nyugat észak-kelet irányban húzódik, és Tornyiszentmiklós, valamint Letenye határátkelőhelyeket köti össze várhatóan Barabás határátkelőhellyel, azonban a magyar és ukrán szervek között még nincs elvi megállapodás a határmetszéspont helyének tekintetében;
- a *VII. folyosó* a dunai vízi út magyarországi szakasza.

A Vám-és Pénzügyőrség a már előbbieken is említett határfejlesztési koncepció kimunkálása és megvalósítása során a PHARE segélyekből végzett fejlesztések



2. ábra A TIR rendszer működése

nél prioritásként kezelte a helsinki folyosók által érintett határátelőkölőhelyeket, pl. Rajka, Nagylak, Letenye, Röske, Barabás a záho nyi leágazóval.

TIR egyezmény módosítása

Az áruszállítási útvonalakat megemlítve szót kell ejteni az áruszállítás tekintetében jelentős

2001. évi eseményről, azaz a TIR egyezmény módosításáról (1. ábra).

A 2001. évi VII. törvény az egyezmény felülvizsgálati eljárásának első szakaszára vonatkozó módosításokat tartalmazza.

Fontos elemei:

– az egyesületek felhatalmazása TIR igazolványok kibocsátására, valamint

– a személyek felhatalmazása a TIR igazolvány használatára.

Az új rendelkezések szerint csak az az egyesület bocsáthat ki TIR igazolványt, amely erre felhatalmazást kapott (Magyarországon az engedélyt a közlekedési és vízügyi miniszter adja ki a pénzügyminiszterrel egyetértésben). Az engedély kiadásának egyik igen fontos feltétele a vám-

ÚJ



a) bizonyított tapasztalat vagy legalábbis képesség a rendszeres nemzetközi fuvarozásban (nemzetközi fuvarozási engedély tulajdonosa stb.);

Igazolás = nemzetközi közúti fuvarozói engedély



b) pénzügyi megbízhatóság;

Igazolás = az IRU által az egyesület nevében kötött biztosítási szerződés



c) a TIR Egyezmény alkalmazásának igazolt ismerete;

Igazolás = nemzetközi közúti fuvarozói engedély



d) vám- vagy adójogszabályok súlyos vagy ismételt megsértésének hiánya;

Igazolás = erkölcsi bizonyítvány benyújtása

e) írásbeli nyilatkozatban kötelezettséget vállal az egyesülettel szemben, hogy a személy:

(i) eleget tesz az Egyezmény által előírt minden vámformalitásnak az indulási, az átmenő és rendeltetési vámhivataloknál;

(ii) ha ezt az illetékes hatóságok az Egyezmény 8. cikk 7. bekezdésének megfelelően követelik tőle, megfizeti az Egyezmény 8. cikk 1. és 2. bekezdésében említett esedékes összegeket,

(iii) amennyire ezt a nemzeti jogszabályok lehetővé teszik, engedélyezi az egyesületeknek a fenti minimális feltételekről és követelményekről szóló információk ellenőrzését.

További feltételek = 30 nappal nem régebbi tartozás-mentességi igazolás és nyilatkozat arról, hogy nem áll felszámolás vagy végelszámolás alatt

3. ábra Természetes és jogi személyek felhatalmazása TIR igazolvány használatára
(9. Melléklet II. rész)

igazgatás és a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete (MKFE) közötti garanciavállalási nyilatkozat, 2001. szeptembertől ugyanis hivatalosan is elfogadott az MKFE garanciavállalási nyilatkozata, amely alapfeltétele volt az egyesület felhatalmazásának (2. ábra).

A módosítás szerint csak az a személy kaphat TIR igazolványt a kibocsátó testülettől, akinek ezt

előzőleg engedélyezte a kibocsátó testület és erről a vámhatóságot is értesítette. Új elemként jelent meg a jogszabályban, hogy a felhasználó személyeknek csak a vámhatóság értesítése után adható TIR igazolvány (3. ábra).

Fontos végrehajtási rendelkezés az alkalmassági bizonyítványokkal kapcsolatos illetékesség (megyeszékhelyi – Budapesten az 1. számú, Pest megyében a Buda-

környéki – vámhivatalok hatáskörébe utalta annak kiadását) módosítása. A rendelkezés folytán az ügyfelek részére nyújtott szolgáltatás elérhetőbbé vált, hiszen korábban ezeket a vizsgálatokat régióként csak egy helyszínen lehetett elvégezni.

A 2001. év további fontos eseménye a nemzetközi fuvarozásban résztvevő ügyfeleknek, hogy alkalmassági bizonyítvány az ún.

“csúszó ponyvás” járművekre is adható, ezért a TIR Egyezmény szerinti forgalomban ezek a járművek is részt vehetnek.

Mindezzel a közúti fuvarozók egy régi kívánsága teljesült.

A 2001. évet értékelve tehát minden túlzás nélkül mondhat-

juk, mérföldkönek tekinthető változásokat hozott. Egyfelől az előző évi módosítások beértek, a gyakorlatba beépültek, másfelől új rendelkezések születtek. Mindez oly formán, hogy a jogalkotás az Unió elvárásai mellett fokozottan figyelemmel volt a piac-

gazdaság igényeire, a piaci szereplők gazdasági egyensúlya megteremtésének elvárásaira.

Ez utóbbi talán a legfontosabb és a jövőben is hangsúlyos szempont, amelyet a magyar vámigazgatás 2002-ben, az “ügyfelek évében” kiemelten kíván kezelni.

Dr. Békési István

EU-CSATLAKOZÁS KÖZLEKEDÉSI KÉRDÉSEI

A közlekedési hatóság szerepe

és feladatai az EU integráció folyamatában*

Közúti közlekedés

1.) A közúti közlekedésben létfontosságú kérdés a tengelyterhelés, az össztömeg ellenőrzés. A közlekedési hatóság 2001-ben kb. 26 ezer db tengelyterhelés ellenőrzést végzett, ebből valamivel több, mint 16%-ánál állapítottunk meg túlerhelést. Ez azt jelenti, hogy minden 6. jármű bizonyult túlerheltek. Ez valamivel több, mint 1,5% növekedést mutat 2000. évhez képest. A kivetett pótdíjak összege 160 millió Ft volt, és ennek kb. 90%-át sikerült is behajtanunk.

A közlekedési hatóság az ország belsejében a közutakon végző tengelyterhelés ellenőrzést, a határokon az út kezelőjének a feladata ez az útvonal engedélyezéssel egyetemben. Itt egy nagyon fontos fejlesztés előtt állunk. Az Országos Mérésügyi Hivatallal konzultálva, erősíteniünk kell a mérlegelés hitelességét. Ez azt jelenti, és az EU-ban is ez a gyakorlat, hogy kiépített ellenőrző-mérő

helyeken történik a járműveknek a mérlegelése. Sajnos ebben Magyarország eléggé lemaradt.

Magyarországon összesen 10 db olyan mérőhely van, ami eurokonform, süllyesztett, nem a forgalmi sávban van és kizárólag ellenőrzési célt szolgál. Összesen kb. 500 helyen mérünk az országban. Reményeink szerint elindul a közút kezelőjével együttműködve egy mérőhely-kiépítési program. Ígéretünk van arra, hogy évente 120 millió Ft értékben épülhetnének ki olyan eurokonform mérőhelyek, amelyeknek az eredményeképpen a tengelyterhelés és össztömeg ellenőrzési tevékenységünk pontosabbá válhat. 2001-ben összesen 22 millió Ft értékben szereztünk be mérőeszközöket, ezek szintén azt a célt szolgálják, hogy pontosabban, eredményesebben végezhesük ellenőrzési tevékenységünket. Reméljük, hogy 2002-ben is lesz lehetőségünk ilyen mérőeszközök beszerzésére.

Tettünk jogszabály-változtatási javaslatot is, nagyon remélem, hogy ezek a javaslatok meghallgatásra találnak. Jelenleg lehetőség van egy ún. bírság pauszálásra, elvileg megteheti a jármű vezetője azt, hogy nem veti alá magát a mérlegelésnek, és akkor egyszeri 100 ezer Ft büntetésben részesül az üzemben tartó. Sajnos az elmúlt esztendőben sokan éltek ezzel a lehetőséggel, lényegesen többen, mint amennyire mi számítottunk. Ebből azt a következtetést tudjuk levonni, hogy ez valószínűleg azért történt, mert számoltak! Számoltak azzal, hogy ha lemérlegelik a járművet, akkor ez lehet, hogy egy vagy több millióba kerül, mert már többszörösen visszaesők! Tehát valószínű, hogy ezen a területen lépni kell. Ez a legfontosabb. Ehhez többféle elképzelésünk van. Nyilvánvaló mindegyik ennek a bírságösszegnek valamifajta emelésére vonatkozik. Ezek az összegek nem a közlekedési ható-

* A cikk a Közlekedéstudományi Egyesület, valamint a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara által 2001. I. 18-án tartott konferencián elhangzott előadás szerkesztett szövege.

ság bevételei, mi ezt mintegy "bérmunkában" végezzük az útfejlesztési célleíranyzat terhére. Az ezzel kapcsolatos költségeinket az UFCE megtéríti, ugyanakkor azok a bírságösszegek, amelyek befolyznak azok természetesen az UFCE bevételét képezik.

Ezzel összefügg, hogy a tengelyterhelés ellenőrzésre kialakított járműveink nagy része már a fél millió km-t is túlhaladta. Most folyamatban van az ellenőrzést végző járművek kb. felének a lecserelése. Úgy gondolom, hogy ez ebben az esztendőben realizálódik.

Ugyan közvetlenül nem az EU-csatlakozással függ össze, de közvetve igen, hogy egy nagy volumenű autópálya-építési programot tervez a kormány. Ez szükségessé teszi azt, hogy az a szervezet, amely ezeknek az autópályáknak a műszaki engedélyezését végzi, megerősítésre kerüljön mind első, mind másodfokon. A vonatkozó jogszabály szerint az első fokú hatáskör a Központi Közlekedési Felügyeleté, a másodfokú a Közlekedési Főfelügyeleté. Ez az összességében 6-7 fő, első hallásra kevésnek tűnik, de a köztisztviselői vonalon pillanatnyilag létszámstop van. Felmentést kell kérnünk, – reméljük megkapjuk, – mert csak egy nagyobb létszámmal tudjuk majd zökkenőmentesen ellátni azon autópályák építésének az engedélyezését, amelyeket a kormány az elkövetkezendő időszakra tervbe vett. Tehát itt egy nagyon feszített dolgot kell végrehajtanunk, mi azt a feladatot kaptuk, hogy rajtunk nem múlhat az autópályák építésének az ügye. Ennek meg kell feleljünk.

2.) A következő téma az AETR! Mi még 1999-ben csatlakoztunk a Nemzetközi Közúti Árufuvarozást és Személyszállítást végző járművezetők vezetési és pihenőidejéről szóló nemzetközi egyezményhez. Ez kihirdetésre került 2001-ben, ezt a tevékenységet nekünk ellenőrizni

kell. Ez az ellenőrzés több irányú. Egyrészt ellenőriznünk kell a vezetési idő betartását, ennek a technikája, a menetíró készülék (tachográf) korong ellenőrzéséből áll, zárójelben jegyzem meg, hogy a vonatkozó EU-s irányelv meg is határozza azt, hogy egy tag- vagy tagjelölt országnak hány ilyen ellenőrzést kell lefolytatnia. Magyarország tekintetében ez 280 ezer db korongot jelent egy esztendőben. Az ellenőrzést a közlekedési hatóság végzi a rendőrhatalósággal közösen a közutakon, a Vámőrség a határátkelőhelyeken. A jármű üzembentartójának a telephelyén is van egy ellenőrzés, amelyet mi az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelettel közösen végzünk. A vonatkozó együttműködési megállapodások, amelyeket az ellenőrzésben érintett 4 szervezetnek kell kötnie egymással kormányrendeleti felhatalmazás alapján, részben rendben vannak. A VPOP-val rendben van. A rendőrséggel egyébként is van egy együttműködési megállapodásunk, amely címszó szinten megemlékezik az AETR-ről. Ennek valószínűleg a módosítására, vagy legalábbis pontosítására kerül sor – bár hozzátesszem, hogy a rendőrkollégák azt kérték tőlünk, és mi úgy gondoljuk, hogy ennek eleget tudunk tenni –, hogy ők közvetlenül nem kívánnak ellenőrizni, hanem a mi ellenőrzéseinkhez biztosítják a közúton azt a rendőri segítséget, ami a járművek megállításhoz szükséges. Elsősorban a külföldi járművekre gondolok. A Munkaügyi Főfelügyelőséggel tárgyalások folynak, itt még nincs megállapodás, de ahhoz közeli állapotba jutottunk, azt gondolom, hogy 1-2 hónapon belül meg tudjuk kötni ezeket a megállapodásokat.

AETR ellenőrzést most is végzünk, jelen pillanatban a technikai feltételek modernizálása van folyamatban. A korongot többféleképpen is lehet ellenőrizni, kézi és elektronikus ellenőrzéssel is.

Amíg nem tudjuk biztosítani az ehhez szükséges technikai feltételeket, az Unió elnézi nekünk a csökkentettebb mértékű ellenőrzést. Én azt gondolom, hogy 2002. lesz az az utolsó esztendő, amíg elnézik ezt nekünk. Utána 2003-tól a 100%-ot kell produkálni, tekintettel arra, hogy 2002-ben reményeink szerint meg tudjuk teremteni annak a feltételeit, hogy ezek a műszaki és technikai feltételek rendelkezésre álljanak. 2001-ben kézi módszerrel 27500 db korongot ellenőriztünk, ez a számunkra előírtak az 1 tizede. A valóság kedvéért hozzátesszem, hogy a számunkra előírt mennyiségű korong ellenőrzése akkor lesz kötelező, amikor tagország leszünk. Addig elvileg nem kötelező, de az Unió elvárja a tagjelöltektől, hogy ezeknek a feltételeknek megfeleljenek. *Michael Lake* úr, az Unió budapesti képviselőjének volt vezetője megbeszélésünk során egyértelműen megmondta, hogy amennyiben ezek az ellenőrzések nem lesznek rendben, akkor ez az ő részükről csatlakozási akadályt fog jelenteni.

Tehát 27500 korongot ellenőriztünk összesen, és ebből majdnem 1000 esetben találtunk valamifajta hiányosságot, amely következményt vont maga után. A következmény pillanatnyilag szabálysértés, rendőrségi hatáskörbe tartozik. Személyes véleményem szerint ezt a jövőben át kellene gondolni, nehézkesnek tartom ezt a szankcionálást, ráadásul Európában ez nem egészen így működik.

Folytatva az AETR ügyeket arról szeretnék beszámolni, hogy még tavaly év elején kaptunk egy lehetőséget arra, hogy pályázzunk Phare Twinning támogatásra, ennek a megállapodásnak az aláírása most van folyamatban. A közlekedési hatóság és az irányító minisztérium már aláírta, az én tudomásom szerint a napokban írja alá az EU (Budapesten és Brüsszelben egyaránt). Most ez miért lényeges? Két dolog miatt.

Egyik az, hogy egy ilyen Phare programnak mindig van egy oktatási, tanácsadási része, amely teljes egészében Phare pénzből történik. Ennek a lényege az, hogy a hatóságnak az összes közúti ellenőrt az EU kiképzzi arra, hogy magában az Unióban ezek az ellenőrzések hogyan történnek. Ezt a pályázatot angol és osztrák társ-kooperációban nyerték meg, tehát az angol és osztrák közlekedési társhatóság vezető oktató szakemberei jönnek majd Magyarországra, egy éven keresztül. Ennek az egésznek az lesz a lényege, hogy itt a mi kollégáink megfelelő EU-s képzésben, a közlekedés ellenőrzésére vonatkozó részéből megfelelő EU-s oktatásban részesülnek. Valamennyi külföldi tapasztalatszere is van a programban, ez nem olyan jelentős. Van a programban egy olyan rész, amelynek a keretében lehetőségünk lesz eszközbeszerzésre is. Az általam előbb említett AETR ellenőrzéshez szükséges technikai feltételeket szeretnénk ebből beszerezni, járművet, vizsgáló számítógépet, ehhez szükséges szoftvert, nyomtatót, számítástechnikai eszközöket, másrészt olyan mobil mérőjárművet vásárolunk, amely a közúti forgalomban tudja ellenőrizni a járművek műszaki állapotát. Jelen pillanatban tulajdonképpen 2 ilyen járművel rendelkezünk, ami azt jelenti, hogy van egy tökéletes, (ennek ára kb. 100 millió Ft), és van egy az ezt megelőző technikából, amit ritkábban használunk. Egyébként a normál közúti ellenőrzések során 10% alatt van azon esetek száma, amikből olyan bizonyítható hibát tudunk megállapítani, aminek következménye van. Mobil mérőjárművel (fékpad, lengéscsillapító stb.) 60% fölött van azoknak a járműveknek a száma, amelyek műszaki hibát tudunk kimutatni. Mindebből azt a következtetést vonjuk le, hogy szükséges továbbfejleszteni ezt a járműparkot akkor is, ha a fenntartása elég

nehézséges és drága. Visszatérve, tehát 4 db ilyen járművet szándékozunk beszerezni. Reményeink szerint 2002-ben, vagy 2003 elejére érkeznek meg. Ezzel együtt a korábbi valószínű leselejtezzük, így is lesz 5 olyan járművünk, amely már eurokonform módon a haszonjárműveknek a műszaki állapotát is tudja ellenőrizni az országutakon. Szintén a Phare projekt keretében néhány járművezető-vizsgáló szimulátort vásárolunk. Pillanatnyilag PÁV vizsgálat szükséges a közlekedési szolgáltatást ellátó jármű vezetőjének ahhoz, hogy ilyen járművet vezethessen. Az ilyen típusú vizsgálatok egzaktabbá tétele érdekében, hogy mindenki számára egyértelműen közelítsen a valós közlekedési szituációhoz Ebből vonhatók le olyan következtetések a járművezetők képességeire, amelyek meghatározóak lehetnek a PÁV megítélésénél.

Az AETR-el összefüggésben még nagyon fontos, hogy amikor a kormány elfogadta ezt a kormányrendeletet, meg azt, hogy az AETR egyezményhez csatlakoznunk kell, ehhez biztosította – szűkösen – a feladat elláthatóságához szükséges létszámkeretet, amit sajnos eddig nem tudtunk betölteni, tekintettel a köztisztviselői létszámstopra. Most más területről csoportosítunk át embereket, próbáljuk ezeket a kollégákat alkalmazni. Hátra van még az, hogy egyértelműen lehetővé váljon ezeknek a kollégáknak a felvétele. Megbecsülésük, fizetésük stb., másik kérdés. Éppen ezért ez az egész bírságolási dolog átgondolásra szorul.

Ezzel összefüggésben ellenőriznünk kell azt is, hogy a menetíró berendezés megfelelő módon van-e beépítve a járműbe, hitelesített menetíró van-e? Ez egy fix ellenőrzés. Ehhez az szükséges, hogy a felügyeleteink műszaki vizsgabázisára olyan berendezéseket telepítsünk, amelyek képesek ennek az ellenőrzési feladatnak az ellátására. Pillanat-

nyilag előrehaladott tárgyalások folynak az irányító minisztériummal, úgy gondolom, hogy az EU Integrációs keretéből lesz lehetőségünk 2002-ben ilyen típusú berendezések beszerzésére. Reményeink szerint mind a 20 közlekedési hatóságunk műszaki vizsgabázisára tudunk ilyen telepíteni.

A napokban jelent meg a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó kormányrendelet. ADR-es járműveket természetesen eddig is ellenőriztünk, itt lényegében ennek mintegy magas szintű jogszabályba foglalása történt meg, hogy azoknak az ellenőrzési szempontoknak a tartalma, amelyek az EU-ban elfogadottak, az megfelelően történjék. Korábban is ennek megfelelő volt egyébként, csak ez eddig egy belső szabályzatnak megfelelően történt, most ez kormányrendeleti szintre került. Ezeket az ellenőrzési eredményeket megfelelő módon csoportosítva számítógépes feldolgozásban kell összegyűjtenünk, és az EU részére meghatározott időközönként továbbítanunk.

Még egy témával foglalkozom, ami szintén a gépjármű közlekedéssel kapcsolatos, de nem közvetlenül. Időközben az EU-ban a piacra jutási és szakmai feltételek módosulásával összefüggésben a hazai jogszabályokat is módosítani kellett. Tavaly az első félévben módosult egyszer a 189-es kormányrendelet, a belföldi áru fuvarozók tekintetében, és most jelent meg a napokban, a személyszállító vállalkozóknak az engedélyezésére, ill. az új típusú vizsgáztatására vonatkozó kormányrendelet. Itt egy kibővített ismeretanyagból kell majd vizsgáznunk ezeknek a személyeknek. Az EU a korábbi gyakorlathoz képest egy nagyobb felkészültséget, kifejezőkészséget, rendszerező képességet kíván meg ezeken a vizsgákon, itt a dolog lényege, hogy ennek gyorsan eleget kell tennünk. A meglévő vizsgaeredmények tulajdonképpen nem

évülnek el, de az EU ún. vizsgamásolatnak ezt nem tudja elfogadni, majd új vizsgákat kell tenni. A vizsgáztatási körülmények kialakítása most van folyamatban, az áru fuvarozók vonatkozásában tankönyveket adunk ki, amelyek már nyomdában vannak, kb. egy hónap múlva készülnek el.

Volt már két kísérleti vizsga. A személyszállítók részére pedig úgy igyekeztünk, hogy az általános részek ugyanazok legyenek, mint az áru fuvarozók részére készülté, a szakmai részre pedig új tankönyv megírását és kiadását tervezzük. Pillanatnyilag a szerzők megtalálása és a dolog anyagi feltételeinek megteremtése van folyamatban. Nagyon szeretnénk és reményeink szerint április hónap első felében megteremtődhetnek azok a körülmények és feltételek, amelyek ezeket a vizsgáztatásokat lebonyolíthatóvá teszik.

Vasút

Tulajdonképpen a vasútnál EU-jellegű intézkedésre az elmúlt esztendőben nem került sor. 2002-ben két vonatkozásban gondolkozunk. Egyik: a vasúti törvény módosítása megtörtént, megjelent a napokban. A vasút-vállalatok engedélyezése az, amely mindenképpen bizonyíthatóan új feladatot jelent majd, ha az erre vonatkozó végrehajtási jogszabály megjelenik. Mi erre mondjuk úgy, lelkiükben felkészültünk, minimális létszámfelesztéssel jár majd, ha megkapjuk ezt a feladatot, úgy gondolom, el tudjuk látni. Továbbá ide kapcsolódik az, hogy létrejött a Pályakapacitásokat Elosztó Szervezet.

A Pályakapacitásokat Elosztó Szervezet döntéseivel kapcsolatos esetleges jogorvoslatoknak is a közlekedési hatóságnál kellene lennie. Mi azt gondoljuk, hogy 2002 második felében, vagy 2003-ban vissza kell térnünk majd erre a kérdésre is. Ehhez azonban a megfelelő informatikai háttérrel is meg kell teremteni.

Hajózás

Magyarországon tengeri hajózás nincs. Tengerészeink vannak. Az ezzel kapcsolatos feladatot el kell látni. Ha a hajózás ellenőrzésről beszélünk, akkor ez a folyami hajózást jelenti. Különös tekintettel a Dunára. Az EU-nak van egy irányelve, a hajók ellenőrzésére. Ha szorosan értelmezi valaki, az csak a tengeri hajókra vonatkozik. Az EU egyébként vizsgálja, hogy a rendelet hatályát kiterjessze a folyami hajókra is. Tengeri hajó is feljőhet a Dunán, vannak Duna tengerjáró hajók, ezeknek a megfelelő ellenőrzését is biztosítani kell a parti államnak. Mohácson egy elég nagy fejlesztésbe fogtunk. Mohács az ország déli kapuja vízi úton. Nagy biztonsággal megjósolható, hogy hosszú ideig schengeni határ lesz. Mohácson egyrészt tudtunk vásárolni egy ellenőrző hajót, amely kifejezetten hajóellenőrzésre készült. Ez egy használt hajó, Németországból vásároltuk, a németek direkt erre építették, nagyon jó állapotban van, jó kondíciókkal tudtunk hozzájutni. Mohácson felépítünk egy hajózási hivatalt, amelynek elsődleges feladata, hogy a kikötői ellenőrzésnek eleget tegyen. Itt mind a személyzet,

mind a vízi jármű ellenőrzéséről szó van.

Szeretnénk egy ehhez hasonló ellenőrző pontot létesíteni Komáromban is, talán ebben az esztendőben sikerül kialakítani. Ha az idén nem, akkor jövőre. Oda is tudunk egy ellenőrző hajót beszerezni, ott is megpróbáljuk ennek az ellenőrzésnek a feltételeit megteremteni. Hajózási vonatkozásban is van egy twinning light program, a hollandokkal közösen. Eszközbeszerzési része nincs, csak oktatási, továbbképzési része. A holland hajózási hatóság segítségével szeretnénk felkészíteni a munkatársainkat arra, hogy ezeket az ellenőrzési feladatokat el tudják látni.

Végül még egy kérdést ismertetek. A közlekedési hatóság finanszírozása az általa beszedett díjbevételekből történik, ennek vannak előnyei, hátrányai. Előnyeit nem ismertetem. Hátrányai, hogy az ellenőrzést csak keresztfinanszírozással lehet megoldani, ami nem szerencsés. Meg kell vizsgálni azt, hogy van-e lehetőség arra, hogy a közúti ellenőrzésre állami költségvetési támogatásban részesülhessünk, és ebben az esetben a hatósági műszaki vizsgadíj természetesen csak kifejezetten a műszaki vizsgával kapcsolatos költségek fedezésére szolgálna. Ez még a jövő ügye, de ezt személy szerint is szükségesnek érzem ahhoz, hogy az EU-ban központi kérdésként szereplő ellenőrzési feladatainknak minél alaposabban, körültekintőbben és jobban eleget tudjunk tenni.

Dr. Rixer Attila –
Dr. Ercsey Zoltán

VASÚTI KÖZLEKEDLÉS

A hazai vasúti-logisztikai

minőségstratégia alapelvei és alapelemei
nemzetközi összehasonlításban*
(II. rész)

4. A vasúti szállítási szolgáltatások termékfolyamat modellkonceptiója

A vasúti szállítási *szolgáltatási modell* kialakításánál a vonatkozó ISO-szabványok szerint figyelembe kell venni a szolgáltatások

- termék (termék elv) és
- folyamat jellegét (folyamati elv).

4.1. A vasúti szállítási szolgáltatások termékmodellje

Az ISO 8402:1994 (és az ISO 9000:2000) szerint a *termékek* (a termelési folyamatok eredménye) *négy kategóriája* létezik:

- a feldolgozott anyagok (pl. sín);
- a hardverek (pl. mozdonyok);
- a szoftverek (pl. minőségi kézikönyv) és
- a szolgáltatások (pl. személyszállítás).

Ezek közül az első kettő *materiális* (tárgyasult, anyagi), míg a másik kettő *immateriális* (szellemi, nem tárgyasult) jellegű.

A valóságban a négy kategória összefonódik, valamely kategória *dominanciája* mellett.

Eszerint a szolgáltatás is termék, így célszerűen alkalmazható rá a *terméktervezési elmélet* alapelvei.

A termékek lényege, hogy adott szükségletet, igényt elégítsenek ki a *teljesítménytartalmuk* (alap-, járulékos és kiegészítő teljesítmények) révén.

A *szolgáltatástermékek* általános sajátossága, hogy

- *folyamatokban* valósulnak meg, amelyeknek
- jelentős az *emberi (humán) erőforrás* (kiszolgáló, szolgáltató frontszemélyzet), valamint
- a *tárgyasult* (materiális) *erőforrás* (objektum) (szolgáltatás tárgyi környezete és hardverelemei) tartalmuk,
- a szolgáltatási folyamatban az *ügyfelek* is résztvesznek (többé-kevésbé aktívan) és befolyásol(hat)ják a szolgáltatás eredményét, illetve eredmény-minőségét.

A személyzet és az objektumok minőségi vonatkozásai (pl. udvariasság illetve komfort) képezik a szolgáltatástermék *minőségi elemeit*.

A termékteljesítmény, emberi és tárgyi erőforrás és minőségi elemeinek költség-, illetve árvonatkozása képezik a termék *értékét*.

Ilyen értelemben képezhetők a szolgáltatástermékek *teljesítmény-, minőség- és értékmodelljei*.

A vasúti szállítási szolgáltatások *minőségmodell-konceptiójá-*

nak kialakítása keretében, ami lényegében az ügyfélkövetelményeknek megfelelő szállítási termékek, szolgáltatások (továbbiakban összefoglalóan: szolgáltatások) specifikálására irányul,

- értelmezni kell a szolgáltatások érték-, minőség- és kiválóságszintjeit, és az azokat meghatározó dimenziókat,
- definiálni kell a szolgáltatásokat,
- meg kell határozni a termelési és szolgáltatási folyamatláncokat,
- ki kell választani, vagy ki kell alakítani a szolgáltatások megfelelő minőségmodelljét, és
- specifikálni kell a minőségjellemzőket.

A vasúti szállítási szolgáltatások *értékmodelljét*, illetve értékelemeit a 3. táblázat mutatja be. Ennek alapján nyilvánvaló, hogy *nem lehet minőségi* termék és szolgáltatás, amely

- környezetellenes,
- egészségkárosító,
- nem biztonságos,
- nem felel meg a szerződésben rögzített szállítási feltételeknek,
- nem valósítja meg a szerződésben kikötött (fizikai) teljesítményt (a szolgáltatás tulajdonképpeni lényegét: az adott szükséglet kielégítését szolgáló teljesítményt).

* A cikk I. része megjelent lapunk 2002/3. számában

3. táblázat

Vasúti szállítási termékek, szolgáltatások értékmodell-elemei

• Termék/szolgáltatás értékmodell
<ul style="list-style-type: none"> • (igénykielégítési) (alap + kiegészítő) funkció / teljesítmény → műszaki/teljesítményi követelmények (normák) • szerződéses szállítási feltételek <ul style="list-style-type: none"> • ár • mennyiség • (határ)idő • egyéb (hely, paritás stb.) • biztonság → biztonsági követelmények (normák) • egészségügyi hatások → egészségügyi követelmények (normák) • környezeti hatások → környezetvédelmi követelmények (normák) • minőség (alap- és kiegészítő funkcióra/teljesítményre) → minőségkövetelmények (normák)

4. táblázat

A vasúti termék- és szolgáltatásjellemzők igény- és teljesítményszintjei (Kano-elvekre alapuló háromszintű szolgáltatási piramismodell)

<ul style="list-style-type: none"> • Alapvető elvárások / Kimondatlan igények / Üzletkötési alapfeltételek (Nemteljesítésük elégedetlenséget okoz az ügyfelekben az adott szolgáltatással / vasútállattal szemben) • minimális teljesítmény-, illetve minőségi szint • teljesítésüket a vasúti szállító vállalat (szállító), illetve az utas/fuvaroztató (ügyfél) alapvetően biztosítja, elvárja; nemteljesítésük egyértelműen ügyfél-elégedetlenséget kelt, illetve az üzletkötés elutasítását eredményezi • minden szállító és minden ügyfél tekintetében lényegükben azonosak az adott szolgáltatás lényegi alapvető funkcionális termékjellemzői • piaci jelenlétet lehetővé tevő teljesítmény- és minőségtényezők • teljesítésük piaci minimáláron történő üzletkötést biztosít
<ul style="list-style-type: none"> • Kimondott igények / Értéktöbbletű specifikációk és opciók / Szállítók közötti választás tényezői (Teljesítésük elégedettséget kelt) • az üzletkötés alapját képező emelt teljesítmény-, illetve minőségi szint • a termék- és szolgáltatásopció-választék, amelyeket az ügyfél teljes-körűen, részcsomagként vagy kompromisszumokkal választhat • minden szállító és minden ügyfél tekintetében összetételük és súlyuk változó • adott esetben a szállítók, illetve a termékek-szolgáltatások közötti választást meghatározzák • piaci versenyelőnyt biztosító tényezők • kínálatuk piaci átlagáron történő üzletkötést biztosít
<ul style="list-style-type: none"> • Lappangó igények / Extra-értéktöbbletű specifikációk és opciók (Teljesítésük örömet, lelkesedést kelt az ügyfelekben) • ügyfél-elragadtatást, illetve termék-szolgáltatás kiválóságot jelentő, maximális teljesítmény-, illetve minőségi szint • differenciációs piacvezetést eredményező tényezők • kínálatuk piaci csúcson történő üzletkötést biztosít

Ezek és a minőségkövetelmények összessége a szolgáltatás értéke, ügyfélhaszna, ezek mindegyikének ígért szintű teljesítése esetén valósul meg a termék kiválósága, ugyanakkor a minőségkövetelmények ígért szintű teljesítése jelenti a szolgáltatási minőséget.

A szolgáltatások teljesítmény- és minőségtartalmát a Kano-elveken alapuló modell (4. táblázat) szerint célszerű megtervezni és nyújtani. Nyilvánvalóan minden szolgáltatásban biztosítani kell az

alapvető ügyféligényeket, az egyes szolgáltatásokat a különböző igényopciók szerint célszerű differenciálni, míg az ún. extrákkal lehet teljesíteni a különleges (csúcsmínőség) igényeket. Az utóbbira személyszállítási példák: az EuroCity-vonatok a nemzetközi, az InterCity-vonatok a belföldi távolsági forgalomban, és az ezekre ráfuvarozó InterPici-vonatok a regionális forgalomban.

A minőségmodell kialakítása során természetesen termékekben

kell gondolkodni (ISO 9000 szerinti termék elv). A vasúti személy- és áruszállítási vonattermékekre a MÁV Rt. esetében az 5. és 6. táblázat mutat példát (a “minőségi” termékeket tónusjelölés emeli ki; természetesen a többinek is specifikált a minősége).

4.2. A vasúti szállítási szolgáltatások folyamatmodellje

Az ISO minőségszabványok lényeges vonatkozása a *folyamati elv*, amely szerint a szolgáltatás folyamatban (*folyamatláncban*) valósul meg.

Ezért a vasúti szállítási szolgáltatások minőségmodelljének kialakításához meg kell határozni a *szolgáltatások* (vonattermékek) – *ügyféligény-kielégítések* – “*háztól házig*” *folyamatláncát*.

A vasúti szállítótársaságok *vasúti szállítási alaptervekenységének* két alapterülete: a vasúti

- személy- és
- áruszállítás.

A két szállítás természetesen tartalmilag teljesen eltérő – mind a szállítás tárgya és logisztikai folyamatlanca, valamint a személyzeti és eszközforrások, mind ezek minőségjellemzői és -tartalma tekintetében – mégis van bizonyos formai hasonlóság a technológiai folyamatban, ezért a következőkben csak a lényegi eltéréseket emeljük ki.

Vasúti személyszállítás folyamatlanca

A vasúti személyszállítás

- egyrészt *üzemi/technológiai személyszállítási folyamat*, mint a személyszállítási rendszer szolgáltatása az ügyfél, az utas részére (itt a *szállítási vállalat az aktív* résztvevő: szállítja az utast, míg az *utas passzív*: élvezzi vagy elszenveddi a szállítást),
- másrészt *utazási folyamat*, amelyben az *utas aktívan* vesz részt az adott saját teljes közlekedési folyamata részeként.

A vasúti utazás általános "háztól házig" folyamatának (egyéni személyközlekedés → vasúti személyszállítás → egyéni személyközlekedés) folyamatvázát és főbb folyamatelemeit a 7. táblázat szemlélteti.

Az utazás folyamatvázával kapcsolatban megjegyezzük, hogy

- a vasúti személyszállítás minősége, és így minősítése is, a szolgáltatás-telejesítési technológiára épül,
- a különböző vasúti személyszállítási kategóriák szerint a folyamatséma is különbözik, mert más és más az ügyfelek igénye utazási céljaik stb. szerint.

Természetesen az egyes személyszállítási kategóriák (vonattermék-csoportok) folyamatváza eltérhet az általánostól.

A potenciális vasúti ügyfelek/utasok eligazodását, illetve választását az egyes személyszállítási eszközök/alágazatok tekintetében segíti az, hogy a személyszállítás lényegi jegyei, elemei valamennyi szállítási mód (alágazat) esetében azonosak, hiszen a szállítás minden esetben állomástól (pályaudvar, megálló) állomáshoz, adott járművön, adott vonalon, viszonylatban, adott infrastruktúra igénybevételével, adott üzemirányítási rendszer mellett, adott menetrend szerint, adott jármű-, információs, utaskísérő, pénztári stb. személyzettel, meghatározott vállalati összkép és légkör, valamint az adott szállítási módra/eszközre és állomási létesítményre jellemző megjelenési kép, komfort mellett, és kiegészítő szolgáltatásokkal, szervizzel bővítve történik.

A vasúti személyszállítási folyamat meghatározó elemei az utas szempontjából:

- a "honnan-hová" helyváltoztatás indulási és érkezési (át-szállást is beleértve) helye, illetve objektuma (a hely és megjelenési kép tekintetében),
- a szállítási módja, szállítóeszköze (vonat esetében a vonat-

5. táblázat

A MÁV Rt. vasúti személyszállítási vonattermékei

Alaptevékenység (Üzletág)	Piaci szegmensek (Üzleti területek)		Vonattermékek
Személyszállítás	Nemzetközi vonatok		EuroCity (EC)- EuroNight (EN)- vonatok
			Nemzetközi InterCity (IC)-vonatok
			Nemzetközi gyorsvonatok
			Egyéb nemzetközi vonatok
	Belföldi vonatok	Távolsági vonatok	Belföldi InterCity (IC)-vonatok
			Expressz-vonatok
			Gyorsvonatok
		Kistávolságú (helyi, elővárosi és regionális) vonatok	Sebesvonatok
			Elővárosi vonatok
			InterPici (IP)-vonatok
Különvonatok		Egyéb környéki (helyi) vonatok	
		Nosztalgia vonatok	

6. táblázat

A MÁV Rt. vasúti áruszállítási alaptevékenységének tagolása és vonattermékei

Alaptevékenység (Üzletág)	Piaci szegmensek (Üzleti területek)		Vonattermékek
Áruszállítás	Nemzetközi vonatok		EuroUnitCargo (EUC) vonatok
			Just-in-Time (JIT) vonatok
			Kombi (TEC) vonatok
			ROLA vonatok
			Nemzetközi gyorsteher (NGYT) vonatok
			Nemzetközi teher (NT) vonatok
	Belföldi vonatok	Távolsági vonatok	Gyorsteher (GT) vonatok
			Teher (T) vonatok
		Kistávolságú vonatok	Tolató teher (TT) vonatok
			Kiszolgáló teher (KT) vonatok
Különvonatok			

7. táblázat

A vasúti utazás általános „háztól házig” folyamatváza és folyamatlemelei

I. Az utas utazási folyamatának folyamatvázlata	
II. Utazási utastevékenységek (lejegyzés és tartalom)	
1. Utazás előtti/utáni tevékenységek	
1.1.	Tájékozódás az utazásról (otthon: prospektusok, menetrend, telefon; utazási iroda; állomás)
1.2.	Helybiztosítás
1.3.	Menetjegyvétel
1.4.	Hotelszolgáltatás, utazási irodai szolgáltatások (városnézés stb.)
1.5.	Egyéb
2. Állomásmegközelítési/elhagyási tevékenységek	
2.1.	Utazás az állomásra/ról (tömegközlekedéssel, személy(gép)-járművel, taxival, gyalog)
2.2.	Parkolás be/ki
2.3.	Személy(gép)jármű kölcsönzés/visszaadás
2.4.	Tájékozódás az állomás elött
2.5.	Be/kilépés az állomásra-ról
2.6.	Egyéb
3. Állomási (indulás/érkezés/átszállás) tevékenységek	
3.1.	Várakozás (váróterem, csarnok, peron)
3.2.	Tájékozódás az állomáson
3.3.	Helybiztosítás, menetjegyvásárlás (automaták, pénztár, utazási iroda)
3.4.	Információ (automaták, felvilágosítás, pénztár, utazási iroda, állomási személyzet stb.)
3.5.	Telefon, távirat, telefax, e-mail, internet (telefonfülke, posta, utazási iroda)
3.6.	Mosdás, fürdés, tisztálkodás (vízcsap, WC, zuhanyzó, fürdő, szálloda)
3.7.	Vásárlás: ajándék, folyóirat, könyv, képeslap, dohányáru, étel, ital stb. (automaták, árusító helyek, pavilonok, kioszkok, üzletek stb.)
3.8.	Szolgáltatások: ételke-italok (pavilonok, bisztró, étterem), fodrászat, utazási centrum, mozi stb.
3.9.	Utazási irodai szolgáltatások megrendelése/lemondása: szálloda, városnézés, utazási jegyek, bérkocsikerékpár kölcsönzés stb.
3.10.	Csomagmegőrzés: csomagbeadás/-kivétel (automaták, ruhatár)
3.11.	Poggyászfeladás/-kivétel
3.12.	Személy(gép)jármű (kerékpár, motorkerékpár, gépkocsi) feladása/átvétele
3.13.	Hordárszolgálat, kofferkulij-kínálat
3.14.	Rendelenségek kezelése
3.15.	Helyváltoztatás az állomáson belül
3.16.	Vonatvágány, peron megközelítése/elhagyása
3.17.	Egyéb
4. Utazási tevékenységek a vonaton	
4.1.	Fel-/leszállás a vonatra/ról
4.2.	Elhelyezkedés a vonaton/Felkészülés a leszállásra
4.2.1.	Tájékozódás
4.2.2.	Hely (ülő, háló) megközelítése/elhagyása
4.2.3.	Elhelyezkedés/helyelhagyás (ülő: fülkés-, termes-, fekvő-, háló-, komfortkocsiban)
4.2.4.	Poggyászelhelyezés: őriztetlenül/őrizve
4.3.	Utazás
4.3.1.	Várakozás/pihenés/fekvés/alszás/szórakozás/étkezés
4.3.2.	Közlekedés a kocsiban, vonaton
4.3.3.	WC, tisztálkodás a vonaton
4.3.4.	Tájékozódás, információ a vonaton
4.3.5.	Rendelenségek kezelése a vonaton
4.4.	Utazás közbeni szolgáltatások
4.4.1.	Fekvő-, hálókocsi szolgálat
4.4.2.	Étkeztetési szolgálat nappal/éjjel, étkezési fűtőben/étkezési fűtőn kívül, helyben/nem helyben (catering, minibár, grillpresszó, komfort-, bisztró-, étkezőkocsi stb.)
4.4.3.	Broszúra („vonatkísérő” kiadvány, utazási és idegenforgalmi tájékoztatók), folyóiratok
4.4.4.	Videó, rádió
4.4.5.	Telefon, telefax, távirat
4.4.6.	Egyéb
4.5.	Jegykezelés, utánfizetés
4.6.	Határkezelés nemzetközi utazás esetén: útlevél, vám
4.7.	Egyéb

összeállítás és a megjelenési kép tekintetében),

- a szállítás útvonala, nyomvonalai létesítménye, *infrastruktúrája*,
- szállítás közben a szállítóeszközön és a szállítás előtt, után az indulási-érkezési objektumon nyújtott *szolgáltatás, szerviz*, valamint
- ezeken a *megjelenési (össz)kép, tisztaság, zsúfoltságmen-*

tesség, az utasok *biztonság- és közérzete*, továbbá

- ugyanezekben a *tájékoztatás, kommunikáció*, és a *kiszolgáltató személyzet* megjelenése, felkészültsége és magatartása, viselkedése általában és az utasokkal szemben,
- a vonali vagy hálózati *üzemirányítási rendszer*, a vonali és állomási *biztosítottaság*, a *menetrend* stb.

Vasúti áru fuvarozás folyamatlánc

Az elemzés és a modell a személyszállításhoz hasonló, csak itt az utas helyébe

- a *fuvaroztató ügyfél* és
- a *feladott áru*

lép. Ennek következtében a formailag azonos *folyamat- és objektumelemek tartalma megváltozik* (pl. személyállomás helyett rakodóhely, teherpályaudvar, terminál; személypénztár helyett áru-pénztár; utasinformáció helyett ügyfél-információ; fel- és leszállás helyett áru fel- és -leadás).

Az általános folyamatvázlat alapján meg kell határozni, azaz *specifikálni* kell a konkrét szolgáltatástípusok (személy- és áruszállítási vonattermékek) folyamat-vázlatát és folyamatlemeit.

Terjedelmi okokból a következőkben példaképpen csak az EC- és az IC-vonatokra mutatjuk be a specifikáció lényegét.

Az utas általános vasúti utazási folyamatának technológiai sémája és meghatározó elemei egyben a legkomplexebb vasúti kategória – az emelt szintű minőségi nemzetközi személyszállítás – az *EC* (EuroCity) nappali, illetve *EN* (EuroNight) éjszakai *vonatokkal* történő vasúti személyszállítás technológiai folyamatát, lényegi jegyeit és elemeit is jelentik.

Ez a kategória tartalmazza a legtöbb elemet, a legkomplexebb szolgáltatást, a legtöbb szervizt, a legmagasabb minőséget. Természetesen még ebben az esetben sem veszi igénybe minden egyes utas az összes lehetőséget, illetve a teljes *szolgáltatási-választéki skála*, amelyből az utas igényei szerint választhat. Pl. a nappali vonatoknál (6,00 – 22,00 óra közötti indulással és érkezéssel) nincs szükség fekvő- vagy hálókocsikra, így ez a kínálat hiányzik.

A legmagasabb minőségű bel-földi vonatok az *IC* (InterCity) *vonatok*, amelyek elvileg lényeg-

gében az EC-vel azonos minőségűek, így technológiai folyamatuk, elemeik és lényegi jegyeik is ezzel megegyeznek, a következő megjegyzésekkel:

- bizonyos minőségi különbség a szerviz, komfort, külső megjelenési kép, tisztaság stb. tekintetében természetesen van, illetve lehet,
- a belföldi IC vonatok csak nappali vonatok,
- természetesen a belföldi forgalomban pl. nincs határ- és vámkezelési tevékenység.

A technológiai folyamat tekintetében az előzőek alapján a következő vonatkezelési folyamatok típusok képezhetők a vasúti személyszállítás tekintetében (az 5. táblázatnak megfelelően):

- a) nemzetközi és belföldi távolsági utazások (üzleti, üdülési idegenforgalmi, magán utazási céllal)
 - kiemelt (EC, EN, IC), illetve
 - emelt minőségben és bővített kiegészítő szolgáltatásokkal (NGY, EX), továbbá
 - alapminőségben és -szolgáltatással;
- b) nemzetközi és belföldi kistávolságú (helyi) utazások kiemelt minőségben (IP), vagy alapminőségben és -szolgáltatással;
- c) belföldi hivatás- és tanulóforgalom (elővárosi, regionális és esetenként helyi) alapminőségben és -szolgáltatással.

Az így specifikált vasúti szállítási szolgáltatási folyamatoknak aztán a következő lépésben meg kell határozni a folyamatemenkénti (objektumonkénti, személyzeti) minőségjellemzőit, majd azokat is specifikálni kell.

Az egyes vonattermék-folyamatláncok kialakításával, azaz a "háztól házig" folyamatlánc rész-folyamatokra, folyamatszakszokra és folyamatelemekre bontása esetén jól azonosíthatók és elkülöníthetők *folyamatemenként* a megfelelő konkrét

- *objektum* (pl. kocsik, kocsikulcsok, pénztárak),

- *személyzet* (pl. jegypénztáros, vonatkísérők, kereskedelmi raktárnok),
- *szolgáltatás/teljesítmény* (pl. jegykiadás, információ, mérlegelés)

elemek és azok minőségjellemzői.

5. A vasúti szállítási szolgáltatások főbb minőségügyi rendszerlemei

A minőségbiztosítási rendszer kialakítása előtt annak minden rendszerlemezét a megfelelő ISO 9002-es normaelemnek megfelelően értelmezni és definiálni kell.

Terjedelmi okokból most csak a *legfőbb elemekre* térünk ki, és általában a *személyszállítási adaptáció példáján*.

A szállítási termék, *szolgáltatás* – általában – a *szolgáltató* (vállalat, szervezet) és az *ügyfél* kapcsolódási pontjain folytatott tevékenységek, valamint a *szolgáltató* belső tevékenységei (együttesen a *szolgáltatási folyamat tevékenységei*) közvetlen célját képező eredmények, az *ügyfél* azonos célú igényeinek kielégítésére.

A *vasúti személyszállítás* esetében a *szolgáltatás* maga a *személyszállítás*, mint *főszolgáltatás*, illetve az azt kiegészítő *szolgáltatások*. A *szolgáltató* a vasút-vállalat, illetve annak *személyszállítási szervezete*, az *ügyfél* az utas, a *szolgáltató* – *ügyfél kapcsolódási pont* általában a vasút-állomás és a vonat. A *szolgáltató főbb szolgáltatásfolyamat tevékenységei*: a vonatképzés, a vonatközlekedtetés, az utazás előtti és utáni (az állomáson nyújtott), valamint közbeni (a vonaton nyújtott) utaskiszolgálási és utasellátási tevékenység, szerviz, továbbá a *szolgáltatásértékesítési* (információ, menetjegyeladás, helybiztosítás stb.) tevékenységek.

A vasúti szolgáltató vállalatnak a sikeres működése érdekében olyan *szolgáltatásokat* kell felajánlania, amelyek:

- meghatározott *igényt elégítenek ki*,
- *teljesítik az ügyfelek*, utasok *elvárásait*,
- *megfelelnek a vonatkozó szabványoknak és előírásoknak*,
- *kielégítik a társadalom jogszabályi követelményeit* (beleértve a törvényeket, rendeleteket és szabályzatokat, irányelveket, környezetvédelmi, egészségügyi, biztonsági, anyag- és energiatakarékossági, minőségi stb. szempontokat),
- *versenyképes áron* állnak rendelkezésre, és ennek
- *megfelelő költségszinten* állíthatók elő.

A jellemzők, *követelmények* meghatározása, illetve elemzése során figyelembe kell venni a *szolgáltatás* és a *szolgáltatásteljesítés*(i folyamat) különbözőségét és sajátosságait.

A vasúti szállítási *szolgáltatásokat teljesítő folyamatokat* olyan jellemzőkkel kell meghatározni, amelyek közvetlenül befolyásolják a *szolgáltatás teljesítőképességét* (itt nem feltétel, hogy a jellemzők az ügyfelek által megfigyelhetők legyenek).

Mindkét jellemzőcsoport *kiértekelhető* kell legyen a vasúti szolgáltató szervezet által, a meghatározott *elfogadhatósági szintekhez* viszonyítva.

A *jellemzők* lehetnek

- kvantitatív (mérhető), vagy
 - kvalitatív (összehasonlítható, illetve minősíthető),
- az értékelés módjától és attól függően, hogy az értékelést a *szolgáltató* vagy az *ügyfél* végzi.

A vasúti szállítási *szolgáltatások* minőségi *követelménydokumentumokban előírható főbb jellemzői*:

- eszközök, kapacitás, létszám, anyagmennyiség,
- várakozási idő, utazási/szállítási idő, folyamatok idősüksége,le,
- hozzáférhetőség, udvariasság, kényelem, megjelenési kép, megbízhatóság, pontosság, teljesség, korszerűség, hatékonyság, hitelesség stb.

8. táblázat

A vasúti személyszállító vonati szolgáltatások minőségjellemzői (AKMIT-modell)
és ügyfélfontossági fokozatok EC-, IC-vonatok esetében
(Forrás: [15] Függelék)

■ AKMIT minőségmodell
● Minőségi alapkövetelmények (A)
<ul style="list-style-type: none"> • Pontosság a menetrend szerinti (3) • Megbízhatóság: a vonatcsatlakozások betartása (3)
● Utazási komfort (K)
<ul style="list-style-type: none"> • A vonat foglaltsági foka (3) • Szellőzés, hőmérsékleti viszonyok (3) • Világítás a vonaton (3) • Üléscomfort (3) • Atmoszféra a vonaton (3) • Szerelvény-összeállítás (3) • Családszerviz (1) • Mozdonykorlátozott szerviz (1) • Vonattelefon (1) • Kocsi- / Átmenő- / Fülkeajtók (2) • Kíméletes vezetés (1)
● Megjelenési kép (M)
<ul style="list-style-type: none"> • Megjelenési kép (karbantartottsági állapot) <ul style="list-style-type: none"> • Fülkék és termek (3) • WC, mosdóhelyiség (3) • Szervizkocsik (étkezőkocsi, hálókocsi, fekvőhelyes kocsi) (3) • Tisztaság <ul style="list-style-type: none"> • Vonat / Mozdony (3) • Fülkék és termek (3) • WC, mosdóhelyiség (3) • Szervizkocsik (étkezőkocsi, hálókocsi, fekvőhelyes kocsi) (3) • A termék megkülönböztetése (1)
● Ügyfél-információ (I)
<ul style="list-style-type: none"> • Hangos közlemények a vonaton (2) • Információk rendellenességek esetén (3) • Menetirányjelzés kívül és belül (2) • Vonatkísérő kiadvány (1) • Ülőhelyszámozás (2) • Helybiztosítás-jelölés (2) • Kocsiszámtáblák belül és kívül (2) • Reklám a vonaton (1)
● Szervizteljesítmények (T)
<ul style="list-style-type: none"> • Jegyváltás a vonaton (2) • Helybiztosítás (3) • Vonatkísérő személyzet <ul style="list-style-type: none"> • Bánásmód az ügyfelekkel (3) • Jelenlét (2) • Egyen- és formaruha (2) • Létszámszükséglet (2) • Háló- és fekvőkocsi személyzet: Jelenlét (3) • Étel- / italkínálat a vonaton (3) • Utasellátó személyzet <ul style="list-style-type: none"> • Bánásmód az ügyfelekkel (3) • Formaruha (3) • Menet közbeni tisztítás (3) • Helyben felszolgálat (1) • Több nyelven beszélő vonatkísérő személyzet (2) • Folyóirat, napilapok (1) • Kerékpárszállítás (1)

9. táblázat

A DB AG személyszállítási vonattermékek specifikált és vizsgált minőségjegyei
(a minősítési módszer és az ügyfélpontosság feltüntetésével) (Forrás: [2] és [7])

1. Utazási komfort	
1.1.	Menetrend szerinti pontosság és vonatcsatlakozások betartása (3)
1.2.	Vonatfoglaltsági (zsúfoltsági) fok (3)
1.3.	Szellőzési és hőmérsékleti viszonyok megfelelése (Nf) (3)
1.4.	Üléskomfort (funkcióképesség, használhatóság, kopottság, sérültség) (Nf) (3)
1.5.	Atmoszféra/közérzet a vonaton (zsúfoltság, mozgásszabadság, zajszint, biztonság) (A) (3)
1.6.	Vonat-összeállítás (A) (2)
1.7.	Családszerviz (kisgyermekes kabin, pólyázóasztal) megléte és használhatósága (A) (2)
1.8.	Mozgáskorlátozott szerviz (fülke, WC) megléte és használhatósága (A) (2)
1.9.	Vonattelefon megléte és használhatósága (A) (2)
1.10.	Kíméletes mozdonyvezetés (2)
2. Megjelenési kép	
2.1.	Utasfülkék és -termek megjelenési képe, karbantartottsági állapota, belső berendezések használhatósága (Nf) (3)
2.2.	Utasfülkék és -termek tisztasága, takarítottsága, rendezettsége, belső berendezések tisztasága (Nf) (3)
2.3.	Vonati WC-, mosdó- és tusolóberendezések megjelenési képe, ápoltsága és használhatósága (Nf) (3)
2.4.	Vonati WC-, mosdó- és tusolófülkék és -berendezések tisztasága (Nf) (3)
2.5.	Étkező- és bisztrókocsik megjelenési képe, karbantartottsági állapota, rendezettsége, légköre (Nf) (3)
2.6.	Étkező- és bisztrókocsik tisztasága (Nf) (3)
2.7a.	Mozdony külső tisztasága (Nf) (2)
2.7b.	Kocsik külső tisztasága (Nf) (2)
2.8.	Ajtók funkcióképessége (A) (3)
2.9.	Olvasólámpák funkcióképessége (A) (3)
2.10.	Vonati WC, mosdó és zuhanyzó vízellátása (3)
2.11.	Menetközbeni tisztítás megtörténte és minősége (A) (3)
2.12.	Vonati WC-, mosdó- és tusolófülkék kisereltsége (Nf)
2.13.	Étkező- és bisztrókocsik megléte és használhatósága (A)
3. Ügyfél-információ	
3.1.	Hangos közlemények a vonaton (technikai és beszédérthetőség, tartalmi és időbeni megfelelés) (Nf) (2)
3.2.	Információk rendellenességek esetén (technikai és beszédérthetőség, tartalmi és időbeni megfelelés) (Nf) (3)
3.3.	Menetiránytáblák (megléte, helyessége és olvashatósága) (A) (2)
3.4.	„Utaskísérő” füzet a vonaton (rendelkezésre állás és tisztaság) (Nf) (2)
3.5.	Helyfoglalás-jelölések aktualitása (A) (3)
3.6.	Kocsiszámtáblák (megléte, helyessége és olvashatósága) (A) (2)
3.7.	Reklám a vonaton (teljesség, tisztaság, olvashatóság) (Nf) (1)
4. Szervizteljesítmények	
4.1.	Utazószemélyzeti utasgondozás (segítőkészség, viszony, megfelelés) (Nf) (2)
4.2.	Utazószemélyzeti jelenlét és elérhetőség a peronon és a vonaton (segítőkészség, viszony, megfelelés) (Nf) (2)
4.3.	Utazószemélyzet egyenruházata és megjelenése (Nf) (2)
4.4.	Utazószemélyzet létszám-megfelelése (A) (2)
4.5.	Háló- és fekvőkocsi gondozószemélyzeti létszám-megfelelés (2)
4.6.	Étel- és italkínálat és kiszolgálási idő megfelelése az étkező- és bisztrókocsikban (A) (3)
4.7.	Étkezési eszközök (A) (2)
4.8.	Utasellátó személyzeti utasgondozás (segítőkészség, viszony, megfelelés) (Nf) (2)
4.9.	Utasellátó személyzet formaruházata és megjelenése (Nf) (2)
4.10.	Helybeni felszolgálat megléte és minősége (A) (2)
4.11.	Műszaki kísérszemélyzet megléte (A) (2)
4.12.	Utasellátási pótszerviz megléte és minősége étkezőkocsi-kiesés esetén (A)
5. Különleges szolgáltatások (ICE, IC, IR, EC, ARZ, NZC vonatokon)	
5.1.	Csomagmegőrző rekeszek használhatósága (Nf) (2)
5.2.	Kerékpárszállítás a vonaton (2)
5.3.	Telekommunikációs szolgáltatások használhatósága a vonaton (Nf) (2)
5.4.	Konferenciaterem berendezéseinek megléte és használhatósága (A) (2)
5.5.	Kártérítés teljessége rendellenességek esetén (Nf) (2)
5.6.	Többnyelvű kommunikáció teljessége a vonaton (A) (2)
5.7.	Mozgatható és forgatható ülések beállítása (2)
5.8.	„InterCity” folyóirat-ellátás a vonaton (2)
5.9.	Éjszakai komfort (3)
5.10.	ICE-Sprinter szolgáltatás megléte (A)

Jelölések: **A** = alternatív (megfelelő, nem megfelelő); **Nf** = négyfokozatú (teljes mértékben, messzemenően, részben és nem megfelelő)

- Nem fontos szolgáltatási minőségjegy
- Fontos szolgáltatási követelmény. Nemteljesülése ügyfélpanaszt vált(hat) ki.
- Nagyon fontos szolgáltatási minimumkövetelmény. Nemteljesülése esetén ügyfélvesztéssel kell számolni.

10. táblázat

Példa a vasúti belföldi személyszállítási szolgáltatási minőségvizsgálati füzet kialakítására
(Forrás: [7])

Minőségjegy/Minőségkövetelmény		
Üléskomfort		
Az ülések nem lehetnek		
<ul style="list-style-type: none"> ● funkciójukban hibásak (ülés beállítás/forgathatóság/egyéb sérülés) ● kopottak (kárpitozás/rugózás) ● ülés/üléshuzat tekintetében sérültek (égésfoltok, lyukak) 		
Hibakép		
teljes mértékben megfelelő	⇒	legfeljebb két ülés esetében nem teljesül az egyik követelmény bármely jellemző tekintetében
messzemenően megfelelő	⇒	legfeljebb négy ülés esetében nem teljesül az egyik követelmény bármely jellemző tekintetében
részben megfelelő	⇒	legfeljebb hat ülés esetében nem teljesül az egyik követelmény bármely jellemző tekintetében
nem megfelelő	⇒	több mint hat ülés esetében nem teljesül az egyik követelmény bármely jellemző tekintetében
Megfigyelt egység		
A teljes vonategység szűrőpróbája = 24 ülés a különböző fülkés vagy termes kocsikban (szabad és foglalt ülések egyaránt)		

A vasútvállalati menedzsment felelőssége a minőségirányítás, és ezen belül

- a minőségpolitika meghatározása,
- a minőségügyi rendszer felépítése, működtetése és karbantartása,
- a személyzet motiválása és képzése,
- az eszközállomány biztosítása.

A minőségpolitika a vasútvállalatnak a minőségre vonatkozó, a menedzsment által hivatalosan megfogalmazott, kinyilvánított és dokumentált általános szándéka és irányvonala. A minőségpolitika elemei:

- a (tervezett) szállítási szolgáltatások fokozata,
- a szolgáltató vállalat (vagy

szervezete) arculata (imázsa) és minőségügyi hírneve,

- a szolgáltatási minőségcélok,
- a minőségcélok megvalósításának módjai,
- a minőségpolitika megvalósításáért felelős személyzet szerepe.

A minőségpolitikában meg kell adni az *elsődleges célokat*, amelyek általában:

- az ügyfelek elégedettsége a szakmai színvonalat és az etikai, minőségi elvárásokat illetően,
- a szolgáltatás folyamatos minőségjavítása,
- a környezet és a társadalom minőségi követelményeinek figyelembevétele,
- a minőséghatékony szolgáltatásteljesítési folyamat.

Ezekből kell lebontani a *minőségi cél- és tevékenységcsoportokat*, amelyek pl.:

- az ügyféligények világos meghatározása megfelelő minőségi mérőszámokkal,
- hibaelhárító tevékenységek és szabályozások az ügyfelek elégedettségének elkerülésére,
- a minőséggel összefüggő költségek optimalizálása a szolgáltatás megkívánt teljesítőképessége és fokozata szerint,
- a minőséggel szembeni közösségi elkötelezettség megteremtése a szolgáltató szervezetén belül,
- a szolgáltatási követelmények és eredmények folyamatos átvizsgálása a minőségjavítás lehetőségének megállapításához,

11. táblázat

A vasúti személyszállítási szolgáltatások általános teljes termékspecifikációja

1. Alapjellemzők	
1.1.	A szolgáltatás (vonattípus) megnevezése
1.2.	A szolgáltatás célja
1.3.	A szolgáltatás színvonala
1.4.	A szolgáltatás fokozata
1.5.	A szolgáltatás tartalma
1.6.	A szolgáltatás piaca (megcélzott piaci szegmensek, ügyfél-, illetve utazástípusok, célcsoportok)
1.7.	A szolgáltatás kínálati módja
1.8.	A szolgáltatás lényegi jegyei
2. Menetrendi jellemzők	
2.1.	Összeköttetések
2.2.	Menetrendi fekvés
2.3.	Rendszeresség
2.4.	Utazási sebesség
2.5.	Közbenső megállások/átszállások
2.6.	Pontosság
2.7.	Megbízhatósági szint (menetrendszerűség)
3. Vonatjellemzők	
3.1.	A vonat összetétele
3.2.	Kocsik típusa
3.3.	Kocsik ügyfélszempon-tú műszaki paraméterei
3.4.	Kocsik ügyfélszempon-tú minőségi paraméterei
4. Vonatszerviz-jellemzők	
4.1.	Vonatki-séret
4.2.	Étkezésszolgálat
4.3.	Egyéb szolgáltatások
4.4.	Vonatszerviz minőségi paraméterei
5. Állomásjellemzők	
5.1.	Állomási utaskiszolgálási és -ellátási helyiségek, létesítmények, berendezések (választék, illetve összetétel)
5.2.	Állomási utaskiszolgálási és -ellátási helyiségek, létesítmények, berendezések ügyfélszempon-tú műszaki paraméterei
5.3.	Állomási utaskiszolgálási és -ellátási helyiségek, létesítmények, berendezések ügyfélszempon-tú minőségi paraméterei
6. Állomásiszerviz-jellemzők	
6.1.	Állomási (utas) kiszolgáló személyzet
6.2.	Állomási utasellátó szolgálat
6.3.	Egyéb szolgáltatások
6.4.	Állomási szerviz minőségi paraméterei
7. Tarifajellemzők	
7.1.	Menetdíj
7.2.	Pótdíj
7.3.	Díjak kifizetésének módja
8. Kereskedelmi bevezetés jellemzői	
8.1.	Védjegy/logó (kiemelt vonattípusok, pl. IC-vonatok esetén)
8.2.	Vonatmegnevezés (kiemelt vonattípusok, pl. IC-vonatok esetén)
8.3.	Hirdetés és eladástartogatás mértéke és típusa
9. Egyéb jellemzők	

- a társadalommal és a környezettel szemben a szolgáltató szervezetek által kifejtett káros hatások megelőzése.

A vasúti szállítási/szolgáltatási minőségügyi rendszer a minőségpolitika megvalósítását, illetve a minőségjavítását szolgáló szervezet, feladatkörök, eljárások, folyamatok és erőforrások összessége. A minőségügyi rendszer működési (operatív) elemeit – a három fő intézkedési folyamatot

(marketing, tervezés, szolgáltatásteljesítés) – és az azokból képzett vasúti szállítási szolgáltatási minőséggyurkot az 5. ábra mutatja be, amelynek elemeit a következőkben részletezzük.

A vasúti szállítási szolgáltatások felkínálásának eldöntése után ún. szolgáltatási nyilatkozatot kell összeállítani, amelybe be kell építeni a piackutatási eredményeket és a szolgáltatói kötelezettségvállalásokat.

A nyilatkozat meghatározza az adott szolgáltatás tekintetében az ügyfelek igényeit és a szolgáltató képességeit a követelmények és utasítások gyűjteményeként, és így alapját képezi a szolgáltatás megtervezésének.

A szolgáltatás megtervezése keretében a szolgáltatási nyilatkozatot

- a szolgáltatásra,
- a szolgáltatásteljesítésre és
- a minőségszabályozásra

12. táblázat

A „Polgári Hálózat” minőségi követelményei
(Forrás: EU Bizottság Zöld Könyve, 1995. 8. oldal)

● A rendszer elérhetősége
<ul style="list-style-type: none"> • a csökkent mozgásképességű emberek igényei • a gördülő állomány fizikai konstrukciója • az állomások kiépítettsége, beleértve a különböző szállítási módok és eszközök összekapcsolását is • az utasokat vonzó területek összekapcsolása a tömegközlekedéssel • a vidéki és a perifériás övezetek összekapcsolása
● Anyagi elérhetőség
<ul style="list-style-type: none"> • viteldíjszintek • társadalmilag kívánatos szolgáltatások (koncessziós viteldíjak)
● Biztonság/Biztonságérzet
<ul style="list-style-type: none"> • biztonsági szabványok • a világítás minősége • a dolgozók szakképzettsége • a szolgálatban lévő dolgozók száma / ellenőrzési rendszer
● Az utazás kényelme
<ul style="list-style-type: none"> • utazási idők • megbízhatóság • gyakoriság • tisztaság • kényelem • tájékoztatás • integrált jegykiadás • rugalmasság
● Környezeti hatás
<ul style="list-style-type: none"> • szennyezőanyag-kibocsátás • zaj • infrastruktúra területigénye

vonatkozó előírásokká kell átalakítani, visszatükrözve a vállalat választási lehetőségeit (a minőségcélokban, -politikában, -költségekben).

A *szolgáltatási előírás* (az ún. *minőségi feltételfüzet*) tartalmazza a tervezett szolgáltatás teljes és pontos meghatározását (specifikációját), beleértve

- azoknak a szolgáltatási jellemzőknek a pontos leírását (specifikációját), amelyeket az ügyfelek értékelnek, és
- az egyes szolgáltatási jellemzők elfogadhatósági szintjét.

A *szolgáltatásteljesítési előírás* (az ún. *minőségi kötelezettségfüzet*) tartalmazza a szolgáltatásteljesítési folyamatban alkalmazandó módszerek, eljárások leírását, beleértve

- a szolgáltatás teljesítőképeségét közvetlenül befolyásoló szolgáltatás-teljesítési jellemzők leírását (specifikációját),

- az egyes szolgáltatásteljesítési jellemzők elfogadhatósági szintjét,

- az eszközkövetelményeket (berendezések típusa, mennyisége) a szolgáltatási előírások teljesítéséhez,

- a személyzetkövetelményeket (létszám, képzettség), valamint
- a szolgáltatásteljesítési folyamat során felhasznált, beszerzett termékeket (feldolgozott anyagokat, hardvereket, szoftvereket és szolgáltatásokat).

A *minőség szabályozási előírás* (az ún. *minőségvizsgálati füzet*) elemei:

- azon kulcstevékenységek megállapítása a szolgáltatásban és a szolgáltatásteljesítési folyamatban, amelyek jelentősen befolyásolják az adott szolgáltatást,
- a kulcstevékenységek elemzése azon jellemzők kiválasztása

céljából, amelyek mérése és szabályozása a szolgáltatás minőségét biztosítja,

- a kiválasztott jellemzők értékelésére szolgáló módszerek meghatározása, megválasztása,
- a jellemzők előírt határértékek között tartásának befolyásolására alkalmas eszközök, eljárások megállapítása.

Tekintettel arra, hogy a vasúti szállítási szolgáltatások szolgálta-
tó vállalat/ügyfél *kapcsolódási pontjai* a vasútállomás és a vonat, amelyek fizikai sajátosságaik, technikai lehetőségeik, funkciójuk, a szolgáltatás súlypontjai stb. tekintetében különbözőek, de ugyanakkor a szolgáltatás lényege és teljessége szempontjából egymást kiegészítők (komplementárisak), ezért a minőségtervezés kiindulópontja a *szolgáltatáskövetelményi profil* meghatározása

- a vonat (i szolgáltatás)ra és
- az állomás(i)ra/terminál(i)ra.

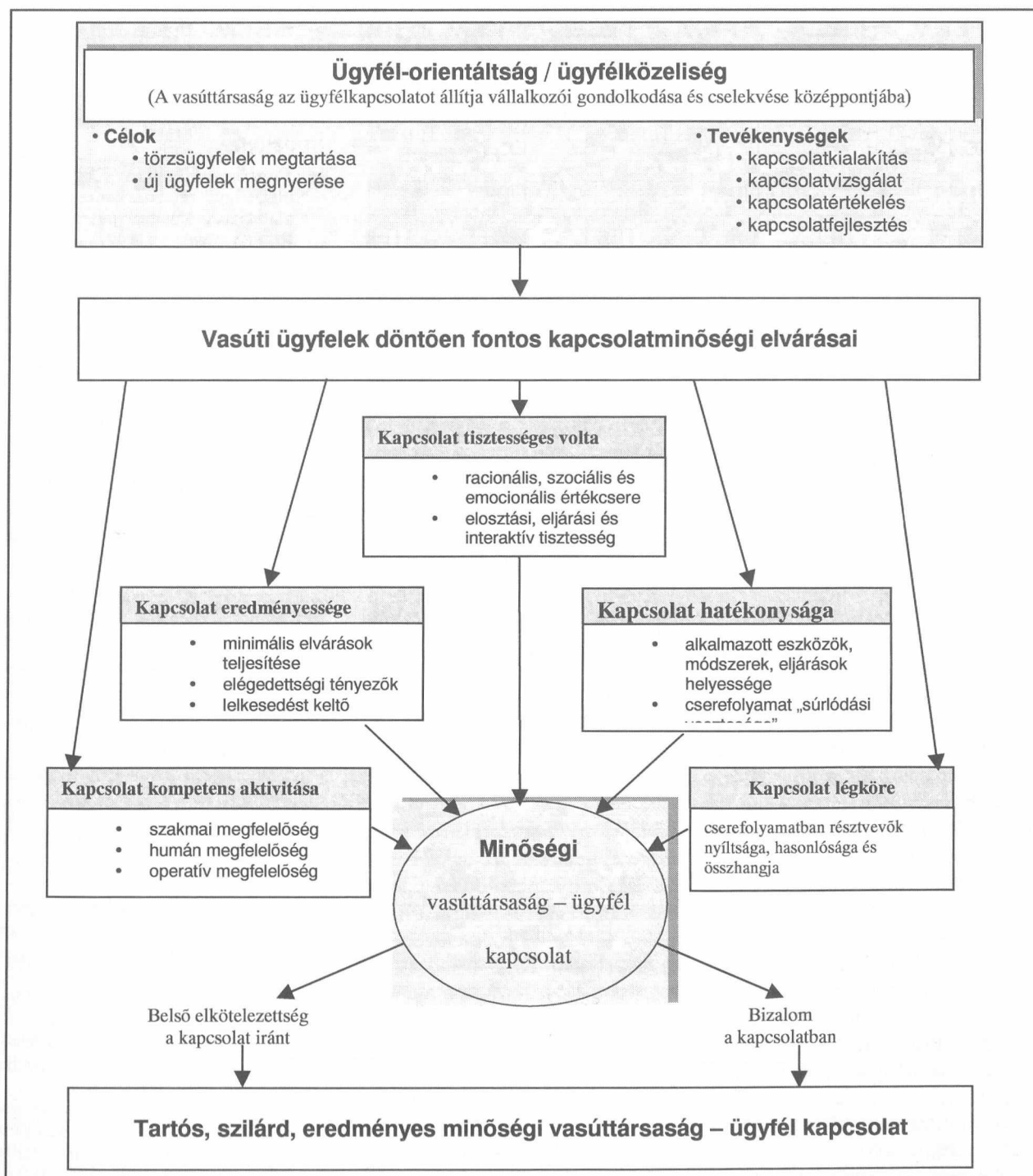
A kiindulás minden esetben a vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal szembeni ügyfélkövetelményeknek és -elvárásoknak megfelelő *minőségjellemzők* azonosítása mind az állomások, mind a vonatok esetében.

A továbbiakban meg kell határozni a célszerű *minőségjellemzők és -dimenziók* kódolt besorolási rendszerét, valamint a célszerű *minőségje-gyeket*, amelyek példaképpen a *vasúti minőségi (EC, IC) személyszállítások esete-re* (AKMIT-modell):

- alapjellemzők,
- az utazási komfort,
- a megjelenési kép,
- az ügyfél-információ és
- a szervizteljesítmények (8. táblázat).

Összehasonlításképpen a *DB AG személyszállítási vonattermékeinek specifikált és vizsgált minőségjegyeit*, a minősítési módszer és az ügyfélfontosság feltüntetésével, a 9. táblázat mutatja be.

Ezután minden minőségjellemző tekintetében össze kell állítani



6. ábra A vasútvállalati ügyfél-orientáltság kapcsolatminőségi alapelvei és alapelemei

a minőségi feltétel-, kötelezettség- és vizsgálatfüzetet (a vizsgálatfüzet egyik lapjára mutat példát a 10. táblázat).

Természetesen minden egyes vonattermékre vonatkozóan a minőségjellemzőkön kívül meg kell adni a teljes termékspecifikációt, amelyre sémapéldát a 11. táblázat mutat be.

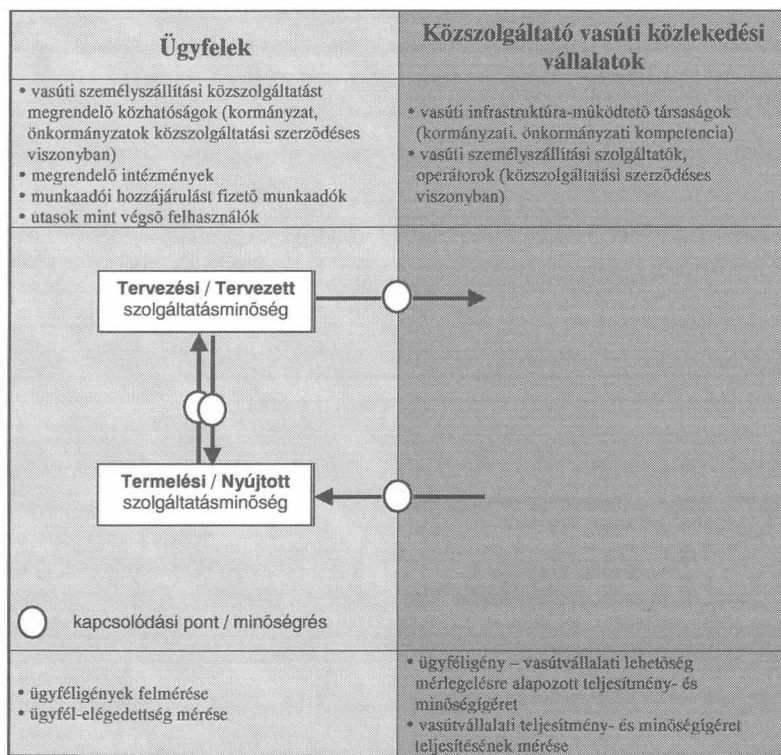
6. A vasúti szállítási szolgáltatások minőségrendszerének továbbfejlesztési irányai

A vasúti szállítási minőségstratégia továbbfejlesztésének főbb trendjei (a nemzetközi gyakorlattal összhangban):

- a minőségrendszer továbbfejlesztése a "Polgári Hálózat"

minőségi követelményeinek teljesítésére,

- a minőségrendszer továbbfejlesztése a TQM irányában,
- az ügyféligények alakulásának folyamatos nyomon követése a minőségrendszer fejlesztésével,
- a minőségmodell továbbbontása és a specifikációk pontosítása és továbbbraziletezése,



7. ábra A közlekedési közszolgáltatási vállalat-ügyfél minőségurok és minőségelemei

- a minőségspirál folyamatos javítása és komplettírozása az utas-charták és minőségszerződések tekintetében,
 - az ügyfélkapcsolati minőségmenedzsment-rendszer kialakítása és fenntartása, és ennek keretében
 - az ügyfél-elégedettség mérése,
 - az ügyfél-elégedettségi és -kötődési controllingrendszer, illetve
 - a panasz- és kártalanításmenedzsment kialakítása és fenntartása.
- Ezekből három – kevésbé közzismert, illetve újszerű – trend illusztrálására szolgál a 12. táblázat, valamint a 6. és 7. ábra.

Az Európai Bizottság az ún. polgári közlekedési Zöld Könyvében meghatározta a tömegközlekedési személyszállítással szembeni minőségkövetelményeket, amelyeket a 12. táblázat foglal rendszerbe.

A 6. ábra az ISO 9000-1 szerinti minőségurok és a minőség-szintek adaptálása példaképpen a közlekedési közszolgáltatási vállalat-ügyfél teljesítmény-minőség kapcsolatára. A marketing – tervezési – használati minőségszinte-

ket kell egyrészt specifikálni a minőségurokhoz tartozó teljesítmény-minőség (szándék-, elkötelezettségi, eszköz- és együttműködési) nyilatkozatokban, chartákban, másrészt az ügyfél-vállalat közötti kapcsolódási pontokban rendszeresen végzett (utasigény – utas-elégedettség és vállalati teljesítmény – minőség) felmérésekre/értékelésekre alapozva tovább kell fejleszteni a teljesítmény-minőség/bónusz-malusz szerződések rendszerét a közszolgáltatásokat megrendelő közhatalóságokkal együttműködve.

A vasútvállalatoknak tovább kell fejleszteniük minőségrendszerüket az ügyfél-elégedettség, -kötődés és -hűség kialakítása és folyamatos fenntartása érdekében. A 7. ábra ehhez egy ajánlható sémát mutat be a minőségi vasút-ügyfél/utas kapcsolat ügyfélkapcsolati menedzselésének alapelvei és alapelemei tekintetében. Az alapelvek és alapelemek feltárásán kívül még

- azonosítani és specifikálni kell az ügyfelek döntően fontos kapcsolatminőségi elvárásait, valamint

- meg kell határozni a vasút-ügyfél kapcsolatminőség-zónákat és jellemzőiket.

Irodalom

- [1.] Dr. Rixer Attila: Személyszállítás minőségügyi rendszerkonceptiójának kialakítása. Kutatási jelentés. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1997. április
- [2.] Qualitätslastenheft für die Zugprodukte des SPfV. DB. Mainz, April 1993
- [3.] ISO 9000-es szabványcsalád
- [4.] Heinisch, R.: Systemvorteile der Bahn voll nutzen. Deine Bahn 9/93
- [5.] EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári Hálózat – A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában. Brüsszel, 1995. 11. 29.
- [6.] Tenner, A. R. – DeToro, I. J.: Teljes körű minőségmenedzsment. Műszaki könyvkiadó 1997.
- [7.] Prüfanweisungen Zug. DB. Mainz. Dezember 1992
- [8.] Stahl, H. K.: Die Qualität der Kundenbeziehung. IO Management. 1997/9
- [9.] Minőségi szemlélet a városi tömegközlekedési szolgáltatások tendereztetési és szerződési folyamataiban. QUATTRO-szeminárium. Budapest, 1998. március 23.
- [10.] Total Quality Management. UIC C 2 Bereich Markt AG Qualität
- [11.] Dr. Legeza Enikő: Minőségbiztosítás a légi közlekedésben. Minőségbiztosítás a közlekedésben és szállításban. EU Phare TDQM HU 935-01/1350 projekt. SZIF, 1998. (szerkesztette: Dr. Tóth Lajos)
- [12.] Tánzos Lászlóné dr.: Minőségbiztosítás a vasúti személyszállításban. Minőségbiztosítás a közlekedésben és szállításban. EU Phare TDQM HU 935-01/1350 projekt. SZIF, 1998. (szerkesztette: Dr. Tóth Lajos)
- [13.] Dr. Legeza Enikő: A logisztika minősége. Közlekedéstudományi Szemle. XLV.évf. 10.sz. 361-364.o. 1995.
- [14.] Kövesné dr. Gilicze Éva: A városi személyközlekedési rendszer értékelése minőségi ismérvek alapján. Városi Közlekedés, 1996/5. 267-273.o.
- [15.] Bessenyei György – Dr. Rixer Attila: Személyszállítási Minőségügyi Rendszer (SZEMIR) koncepciójának kialakítása. 2. Személyvonati alrendszer. Minőségi követelmények személyszállítási vonattermékekre. MÁV Rt. FKI. 2000.
- [16.] Dr. Prileszky István: Minőségbiztosítás a közúti személyszállításban. Minőségbiztosítás a közlekedésben és szállításban. EU Phare TDQM HU 935-01/1350 projekt. SZIF, 1998. (szerkesztette: Dr. Tóth Lajos)



Tájékoztató a MÁV Rt.

időszerű feladatairól, eredményeiről

A MÁV Központi Igazgatóság adatainak felhasználásával tájékoztatást adunk a MÁV Rt. közérdekű aktuális feladatairól és korszerű elképzeléseiről.

Gyorsabb határátkelést szorgalmaz a MÁV

Javult a vasúti vámkezelés

A vasúti áruszállítás vámtételei 2001-ben 9 százalékkal csökkentek a 2000. évhez viszonyítva. Ennek okai az Ukrajna felőli áruforgalom csökkentése.

A jugoszláviai szállítások folyamatosan emelkedő tendenciája – 32 százalékos emelkedés – valamint a RO-LA, a kombinált fuvarozás 34 százalékos növekedése 2002. évre jelentős többletszállítást jelenthetnek.

Két szomszédos országgal (Ausztria felől a Győr – Bruck an der Leitha, Szlovákia felől a Budapest – Sturovo – Nove Zamky vonalakon) állandó, a Zalalövő – Hodos vonalon kísérleti jelleggel már tavaly megvalósult a menetközbeni határellenőrzés.

A MÁV szorgalmazza, hogy a versenyképesség javítása érdekében, a többi szomszédos országra is kiterjedjen a gyors, a vonatok megállítása nélküli vámkezelés. Ennek előfeltétele a kormányközi megállapodások létrejötte.

A nemzetközi áru fuvarozás további gyorsítási lehetősége a vasúti területeken állandó vámfelügyeleti helyek működtetése. A nyugat-európai vasutaknál vámpályaudvarok vannak, amelyek a

továbbítással együtt a vámeljárást is elvégzik.

A hazánkban elsőként Kaposváron létrehozott állandó vámfelügyeleti hely kiválóan példázza a régió és a helyi vámhivatal jó együttműködését, a gyors árutovábbítást. A kedvező tapasztalatok alapján a vasúttársaság a VPOP-val közösen további állandó vámfelügyeleti helyek létrehozását tervezi Békéscsaba, Kiskunhalas, Debrecen állomásokon, amelyek várhatóan 2002/2003-ban valósíthatók meg.

A határállomásokon folyó munka egyszerűsítése érdekében közös szakértői bizottság vizsgálja a vámeljárást könnyítésének lehetőségeit.

A MÁV Rt. vezérigazgatója tájékoztatást adott arról, hogy az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) keretében munkacsoport létrehozását javasolta, amelynek feladata a versenyképes vasúti eljutás biztosítása a 2004. évi athéni olimpiára.

7,7 milliárd forint vasúti iker motorkocsik beszerzésére

Varga Mihály pénzügyminiszter és dr. Fónagy János közlekedési és vízügyi miniszter aláírta a kormány által támogatott vasútfejlesztési program részeként beszerzésre kerülő 13 darab iker motorkocsi vásárlásához szükséges felelősségvállalási nyilatkozatot, majd Baranyay László, a Magyar Fejlesztési Bank Rt. elnök-vezérigazgatója és Kukely Márton, a Magyar Államvasutak Rt. vezérigazgatója pedig a beruházás hitelszerződését. A szerző-

dés értéke 30,7 millió euró (7,7 milliárd forint). A MÁV Rt. a hitel törlesztésére a környezetvédelmi alap céllelőirányzatánál (KAC) elnyert pályázat alapján, 2,5 milliárd forint vissza nem térítendő támogatást kap, évi 500 millió forint összegben.

A MÁV Rt. a szolgáltatási színvonal emelése és a környezetvédelmi célok érvényesítése érdekében a nem villamosított vonalain mozdonyvontatású szerelvényeit iker motorkocsikkal váltja fel. A motorkocsik előnyei a mozdonyvontatáshoz viszonyítva:

- az előregedett személykocsi-park egy részének kiváltása,
- rugalmasabb menetrendi szerkezet alakítható ki,
- lényegesen alacsonyabb üzemeltetési és fenntartási költségek,
- kedvezőbb energetikai jellemzők, kisebb környezet terhelés.

Az új járműveket a Budapest – Tapolca (Keszthely), a Budapest – Szekszárd – Baja és a Budapest – Salgótarján vonalszakaszokon tervezi üzembe állítani a vasúttársaság.

A motorvonatok magas utazási komfort fokozatúak, légkondicionáltak és a WC mozgássérültek általi használatra is alkalmas.

Az utasok magas szintű tájékoztatását integrált fedélzeti rendszer biztosítja. Ennek keretében az utas felvilágosítást kap a vonat célállomásáról, a következő megállóhelyről. A kocsik vezetőfülkéje a legújabb ergonomiai követelményeknek felel meg.

A dízel motorkocsik maximális sebessége 120 kilométer/óra és akár három egység összekapcsolása és üzemeltetése is lehetséges.

A dízel motorvonat beszerzésére a MÁV közbeszerzési eljárás keretében pályázatot írt ki. Az öt pályázó közül a legjobb ajánlatot a Siemens AG adta. Az első jármű átadási időpontja a szállítási szerződés érvénybe lépését követő 16. hónapban, az utolsó jármű átadására a 22. hónapban kerül sor.

Az iker motorkocsit márciusban mutatja be a gyártó cég hazai vasútvonalon.

Nőtt a vasúti személyszállítás biztonsága

Kukely Márton, a MÁV Rt. vezérigazgatója és *Zimán Ferenc* rendőrtábornok, a Készenléti Rendőrség parancsnoka értékelték az elmúlt év együttműködésének tapasztalatait. 2001-ben a járőrszolgálatok 3472 esetben, 7457 fővel,

86283 órában, 9032 személyszállító vonatot kísértek, ami 16 százalékkal több az előző évhez képest. A gyakoribb és nagyobb létszámú ellenőrzés – a bűncselekmények nagyobb számú felderítése mellett – növelte a bűnmegelőzés hatékonyságát és jelentős mértékben javult a pályaudvarok, az utasok biztonsága.

A MÁV és a Készenléti Rendőrség közötti együttműködés célja a vasúttársaság működési területén a közrend és közbiztonság fenntartása, javítása, a zavartalan személyforgalom feltételeinek biztosítása, az utasok biztonságérzetének növelése, valamint a jogsértő cselekmények megelőzése, az elkövetőkkel szembeni gyors, hatékony intézkedés.

Az útirányok a közbiztonság szempontjából leginkább veszé-

lyeztetett nemzetközi személyszállító vonatokat, a belföldi személyszállító vonatok közül az InterCity, valamint az elővárosi vonatokat érintették.

A gyakoribb és nagyobb létszámmal végrehajtott ellenőrzések, valamint a nagyobb számú intézkedésnek köszönhetően javult az utasok biztonsága.

Az ellenőrzések során 535 főt fogtak el és 352 főt előállítottak. Bűncselekmény elkövetése miatt pedig 41 esetben, szabálysértés miatt 99 esetben kezdeményeztek feljelentést a járőrök.

A Készenléti Rendőrség munkatársai sporteseményekre, elsősorban labdarugó mérkőzésekre utazó szurkolókat 163 vonaton kísértek.

Beszámoló

a Közúti Szakemberekért Alapítvány 2001. évi tevékenységéről

1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13.
Tel.: (36 1) 355-98-98, fax: (36 1) 355-68-85



Adószám: 18097230-1-41
Bank: KHB 10403181-31800916-00000000

A közúti szakma műszaki haladásának elősegítésére – magánkezdeményezéssel – 1999-ben került sor a *Közúti Szakemberekért Alapítvány* megalapítására, mely 2000-ben közhasznúnak lett minősítve.

Az alapítvány célja kettős: az egész életükben a közutat szolgáló, a közúti szakma fejlődéséért sokat tett idősebb kollégák életútjának erkölcsi és anyagi elismerése, valamint a fiatal közúti szak-

emberek szakmai fejlődéséhez, tudományos munkájukhoz anyagi hozzájárulás biztosítása.

Az alapítói 3 millió Ft-os alapítókét a múlt év végéig több mint 60 szervezet és 40 magánszemély, több mint 11 millió Ft adománnyal növelte, melyből az Alapítvány a mai napig kereken 5 millió Ft-ot használt fel támogatásra.

Az idős szakemberek közül eddig tizenketten részesültek az

életmű-elismerésben az utóbbi két Ütügyi Napon, valamint a múlt évi Ütügyi Bálon.

Első alkalommal a 2000-ben Tihanyban tartott *Ütügyi Napok* on történt elismerések átadása

- *Bogár Pál*, a székesfehérvári Közúti Igazgatóság nyugalmazott főmérnöke,
- *Csermendy László*, a Közlekedési Főfelügyelet nyugalmazott főigazgatója.
- *Gärtner László*, A Betonútépí-

tő Vállalat nyugalmazott fő-technológusa, és

- *id. Jaczó Győző*, a kaposvári Közúti Igazgatóság nyugalmazott osztályvezetője részére.

A következő alkalom a 2001-es Útügyi Bál volt, ahol

- *Dr. Faith Mihály* nyugalmazott osztályvezető,
- *Márfai Tibor* nyugalmazott műszaki-gazdasági tanácsadó,
- *Móczár Ferenc* nyugalmazott mérnök-tanár és
- *Petik Ernő* nyugalmazott területi főmérnök

részesültek életmű-elismerésben.

A legutolsó alkalom a siófoki *Útügyi Napok* volt, ahol

- *Bacsó Antal*, nyugalmazott fő-technológusnak,
- *Bán Tivadarné* mérnök-tanár, igazgató-helyettesnek,
- *György Zoltán* nyugalmazott projekt-igazgatónak,
- *Lachner László* nyugalmazott közútkezelő főmérnöknek

lettek az életmű-elismerések átadva.

A Kuratórium a 2002. évi *Útügyi Bálra* ütemezetten szintén az útügyi szakma valamennyi szakterületéről igyekezett a számtalan arra méltó szakember közül négy kollégát kiválasztani, akik között első alkalommal a gazdasági, pénzügyi szakterület is képviselve van. Az elismertek:

- *Dr. Bényei András*: a műszaki tudományok doktora, nyugal-

mazott egyetemi tanár, professor emeritus. Több hazai és nemzetközi tudományos szervezet tagja, illetve vezetője, számtalan szakcikk és több tankönyv szerzője. Öt évtizedes szakmai pályája során kiemelkedő szerepe volt az egyetemi oktatás – különösen a közúti közlekedés-biztonság és a városi közlekedés – szakterületén.

- *Kálmos László*: 1950-től az 1994-es nyugdíjba vonulásáig a HÓDÚT Kft.-nél – illetve jogelődjeinél – dolgozott, hosszú ideig mint a cég főmérnöke. Ebből a beosztásból vonult nyugdíjba. Hosszú, eredményes munkát végzett az útépités-kivitelezés területén – különösen az új technológiák bevezetése és a korszerű építés-szervezés terén.

- *Molnár Attila*: a közúti szakmában a pályáját Kaposváron kezdte, mint főkönyvelő. Szakmai tudása, problémamegoldó és szervező készsége révén került a Közlekedési Minisztériumba, ahol az országos közutak fenntartás-üzemeltetése pénzügyi irányításában, a közútkezelők gazdálkodásának a napjainkra is kiható megalapozásában négy évtizedet töltött el.

- *Dr. Träger Herbert*: tervezői-beruházói gyakorlat után már az ötvenes évek elejétől a mi-

nisztériumban dolgozott, 1962-től híd-osztályvezetőként. Szerteágazó szakmai munkájában kiemelkedő fontosságú volt a hidakra vonatkozó szabályzatok – pl. a Híd-szabályzat – gondozása. Szakmai irányító tevékenysége mellett tankönyv-írással, előadásokkal emelte a hidász-szakemberek szakmai képzésének színvonalát.

A *fiatal szakemberek* támogatásáról a beérkező ajánlások alapján folyamatosan történnek a döntések és a kifizetések. *Eddig hét fiatalember kapott támogatást*, illetve áll az Alapítvánnyal szerződésben. A múlt év végén került sor első ízben részükre országos nyilvános pályázat kiírására hat témakörben. Huszonegy jelentkező volt, amelyből *tizen adták be tanulmányukat*. Az értékelés megtörtént, a nyilvános díjátadásra széles szakmai körben rövidesen sor kerül.

Ezúton köszönjük minden egyes támogatónk adományát, melyeket a jövőben is a megkezdett módon kívánunk felhasználni, és amely felhasználásról minden lehetséges módon tájékoztatást adunk.

Budapest, 2002. január

*Közúti Szakemberekért
Alapítvány
Kuratóriuma*

EGYESÜLETI HÍREK

KTE Irodalmi díjasok 2001-ben

A KTE szaklapjaiban megjelent legszínvonalasabb hat cikket évenként irodalmi díjjal jutalmazza az Országos Elnökség. Az irodalmi díj odaítélésére a szaklapok szerkesztőbizottságai, valamint a területi és tagozati elnökök tesznek javaslatot. A beérkezett javaslatokat az Irodalmi Díj Állandó Bizottság értékeli, rangsorolja, és döntésre az Országos Elnökség elé terjeszti.

2001-ben, a beérkezett kilenc cikk értékelése, és az Országos Elnökség döntése alapján, a következő – kivonatossan ismertetett – cikkek szerzői kaptak irodalmi díjat.

Dr. Ambrus Kálmán:

Ejtősúlyos teherbírás-méréseken alapuló új útburkolat-erősítés méretezési eljárás kidolgozása. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2001. 3. sz. p. 90-97.

A megépült utak pályaszerkezete – elsősorban a rajta áthaladó forgalom hatására – folyamatosan fárad, és ezért veszít teherbírásából. A burkolatfenntartás egyik fontos feladata a szerkezet teherbírásának figyelése, és a szükséges időben a szerkezet megerősítése, a teherbírás helyreállítása.

A cikk első része bemutatja a korábbi években alkalmazott mérési-erősítési módszereket, kiemelve, hogy e területen hazánkban az 1987-ben kiadott szabályzat hozott lényeges változást. Ebben az ún. "ecm" (egységcentiméter) alkalmazása helyett az aszfaltvastagság közvetlen számítására tértek át. További változást jelentett a pályaszerkezet jellegétől

függő megengedett lehajlás alapján való számítás alkalmazása.

Az autóutak és repülőterek burkolati rétegei anyagjellemzőinek meghatározására – a statikus behajlás mérése helyett – egyre inkább a dinamikus, ejtősúlyos be rendezések terjednek el. Magyarországon 1991-ben a KUAB ejtősúlyos mérőberendezéseket vásárolták meg, amelyeket elsősorban az országos közúthálózat teherbírásának általános jellegű megfigyeléséhez használják; út-adatokok számára gyűjtenek adatokat.

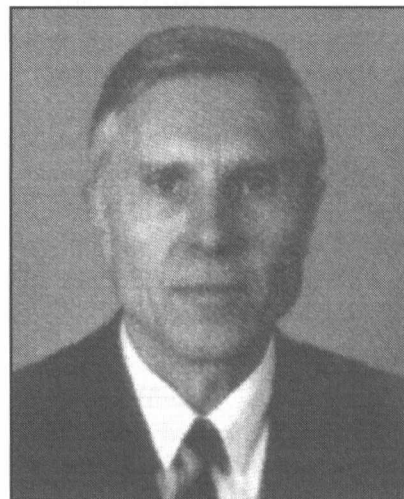
A BME Út- és Vasútépítési Tanszéke 1998-ban kapott megbízást a KUAB dinamikus ejtősúlyos teherbírás-méréseken alapuló mechanikai megerősítés-méretezési eljárás kidolgozására.

A cikk a továbbiakban szakirodalmi elemzések alapján foglalja össze a különböző ejtősúlyos be rendezések burkolat-lehajlási vonalat jellemző számítási módszereit, illetve a számítható jellemzőket. Részletesen ismerteti a Tanszéken kidolgozott módszert, a módszerrel mért eredményeket. A mérési eredmények alapján következtetéseket von le a burkolat-erősítések méretezésével összefüggésben, és kijelöli a további feladatokat.

Dr. Gáspár László:

Pályaszerkezet-tervezési modellek outputjainak tényleges útleromlással történő összehasonlítása (az EU által finanszírozott AMADEUS-projekt). Közlekedéstudományi Szemle, 2000. 9. sz. p. 347-355. (1. ábra).

A világon elterjedt pályaszerkezet-tervezési eljárások értékelését, leginkább használható elemek kimutatását tűzte ki céljává az ún. AMADEUS-projekt. Az 1998-ban indult programba 15 ország képviselői kapcsolódtak be. A program keretében 15 modellt vizsgáltak három fázisban. Az első fázis a modelleket egyszerű szerkezeteken hasonlította össze, a második fázis pedig azokat a (három gyorsított leromlást létrehozó) próbapályán nyert vizsgálati adatokkal vetette össze. A harmadik fázisban négy, üzemi állapotban levő útszakasz – hosszabb időn keresztül gyűjtött – adatait hasonlította össze a különböző modellek outputjaival. A szerző a harmadik fázisban végzett vizsgálatokat ismerteti. A vizsgálatokhoz Németországban választottak ki négy olyan útszakaszt, melynek jellemző adatait 20 éven át gyűjtötték. Az adatbázisban az egyes szakaszokról többek között alapinformációk, forgalmi adatok, időjárásinformációk



1. ábra Dr. Gáspár László

ók, vizuális állapotfelvételi, teherbírási adatok álltak rendelkezésre.

A cikk felvázolja az alkalmazott modellek elméleti hátterét, elvégzi a mért eredményekkel való összehasonlítást, és többek között megállapítja, hogy:

- a projektben szereplő 15 korszerű pályaszerkezet-tervezési modell egyike sem bizonyított olyan kiemelkedően kedvező jellemzőket, amely azt egyértelműen a többi fölé helyezte volna;
- a tényleges állapotadatok általában csekély megbízhatósággal történő előrebecslése azt a tényt igazolja, hogy a jelenleg hozzáférhető modellek egyike sem képes, még komoly tudományos háttér mellett sem, a tényleges útviselkedés komplex körülményeit megfelelően előrebecsülni;
- a felmérésben szereplő egyetlen számítógépes modell sem képes a pályaszerkezetek összes lényeges romlástípusát előrebecsülni.

Dr. Keleti Imre:

Gondolatok a magyar gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének és működtetésének koncepciójáról. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2000. 10. sz. p. 341-351.

A szerző – az UKIG megbízásából – kidolgozta az országos közúthálózat működésének és fejlesztésének koncepcióját. A koncepciót tartalmazó tanulmány minősíti a hálózat 1999. évi szolgáltatási színvonalát, értékeli a hálózatfejlesztési, az üzemeltetési és a fenntartási stratégiai tervező munka 1999-ig kialakított hosszú távú koncepciót, a középtávú programok, a rövid távú tervek előirányzatait, és javaslatot tesz a finanszírozás új szerkezetére.

A szerző a tanulmány főbb megállapításait teszi közzé, elsősorban azért, hogy az érdeklődők megismerjék azokat, illetve

a szakembereket vitára késztesék.

Néhány – háttérelmzéseken, vizsgálatokon alapuló – megállapítás a cikkből:

- a közel 100%-osan szilárd burkolattal kiépített 30 264 km-es állami tulajdonú országos közúthálózat az ország közúti forgalmának 70%-át képviseli;
- 1990-hez viszonyítva 13%-kal nőtt a forgalom jármű km-ben mért teljesítménye, és érdemben nem javult a hálózat szerkezete, romlott környezeti megítélése;
- a főúthálózat mintegy 20%-án, azaz 1300 km-en kimerült a kapacitás az eltűrhető mértékadó forgalomhoz viszonyítva;
- a gyorsforgalmi hálózat, méretét illetően arányos a gazdaság jelenlegi fejlettségével, miközben a hálózat sűrűsége messze az európai átlag alatti.

A logikailag átgondolt, elemzésekkel alátámasztott javaslatok a gyorsforgalmi hálózat méretét és forrásigényét határolják be, a hálózat fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése tervezésének elvét fogalmazzák meg, továbbá a koncepciók megvalósításának lehetséges forrásait és törvényi megvalósítását jelölik meg.

Kollár László P.:

Hidak teherbírásának közelítő számítása az optimális közlekedési útvonal meghatározásához. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2001. 6. sz. p. 227-230.

Túlsúlyos és túlméretes járművek csak útvonalengedéllyel közlekedhetnek a közutakon. Az útvonalat úgy kell kijelölni, hogy az útvonalba eső hidak teherbírás szempontjából kellő biztonsággal rendelkezzenek, és az útvonal a lehető legrövidebb legyen. A hidvizsgálatot tehát célszerű összekötni egy optimális útvonalat meghatározó algoritmussal.

A cikkben bemutatott módszer azon alapszik, hogy a vizsgálat során nem a hidakon keletkező igénybevételeket, hanem a szabályzati járműterhet (SZJ) és az engedélyköteles járműterhet (KJ) hasonlítja össze.

A korábban alkalmazott vizsgálati módszerek csak a tipikus járművek esetében voltak megbízhatóak, nem vizsgálták a hidak esetleges lokális meghibásodását, és a vizsgálatok sok időt vettek igénybe. A javasolt új módszer kiküszöböli ezeket a hiányosságokat; tetszőleges tengelyrendezésre alkalmazható, a híd lehetséges lokális meghibásodását is vizsgálja.

A szerző ismerteti a kidolgozott módszer elméletét, és szám példán mutatja be a módszer alkalmazását.

Dr. Maklári Jenő:

A jelzőlámpás forgalomirányítás időszerű kérdései. Városi Közlekedés, 2001. 2. sz. p. 81-88.

A mobilitás iránt töretlenül növekvő igény fokozott elvárásokat támaszt a forgalomirányítással szemben. A járműforgalom növekedésének az úthálózat bővítésével való követése egy ponton túl már a térbeli lehetőségek kimerülése miatt sem lehetséges és nem célszerű.

A forgalomirányításra hárul az a feladat, hogy a járművek a rendelkezésre álló útfelületet és időt a lehető legcélszerűbben használják ki. Mindez egyrészt a forgalmi igények minél teljesebb megismerését, másrészt ezek komplex és átfogó kezelését teszi szükségessé. Az elektronika és az informatika az elmúlt évtizedben számos olyan technikai eszközt (GSM, GPS, Internet stb.) hozott létre, amelyek forgalomirányításban való alkalmazásának még csak a kezdetén tartunk.

A szerző megállapítja, hogy a jelzőberendezésekkel szemben

alapvető követelmény, hogy működésük során folyamatosan tájékozódjanak a tényleges forgalmi igényekről, és döntéseiket ezek alapján hozzák meg. Ezek után a cikk áttekinti a forgalomtól függő irányítás jelenlegi helyzetét, vizsgálja a várakozási idők különböző irányítási módok melletti alakulását és a kapacitástartalékokat. Konkrét csomóponton vizsgálja a forgalomirányítási változatok várakozási időkre gyakorolt hatásait, majd a berlini példán (Grosser Stern) mutatja be a jelzőlámpás szabályozású körgeometriai csomópont forgalomirányítási elvét. Ehhez kapcsolódva megállapítja, hogy a jelzőlámpás szabályozású körgeometriájú csomópont mind a körforgalomtól, mind pedig a szokásos (keresztezést szabályozó) jelzőlámpától eltérő működési jellemzőjű, öntörvényű csomópont, nagy teljesítőképességgel, rövid várakozási idővel és további előnyös jellemzőkkel.

Sujtó Géza:

A rugalmasan beágyazott vasúti felépítmény átvezetése hidakon és útátjárókban.

Közlekedéstudományi Szemle, 2001. 5. sz. p. 169-177. (2. ábra).



2. ábra Sujtó Géza

A szerző a rugalmasan beágyazott sín, mint vasúti felépítményrendszer kialakulása háttérének bemutatása után az alaplemezek (módosított geolemezek) acélhidakon és vasbeton hidakon való rögzítésének elvét és technikai megoldásait mutatja be. Részletesen foglalkozik a beágyazott sínek elméleti kérdéseivel, szerkezeti kialakításukkal vasbeton- és acélhidakon való alkalmazásának gyakorlatával.

A cikk bemutatja a földművön épített vasbetonlemez pályaszerkezet (EDILON-rendszer) elemeit. Ennek előnye a kedvező esztétikai megjelenés (a városi vasutaknál környezetkímélő megoldások alkalmazásával is), a

közúti-vasúti forgalom számára egyaránt igénybevehető pálya és a kis zajhatás. Ilyen felépítmény épült Budapesten a 30-as villamos Lágymányosi híd pesti hídfő előtti szakaszán.

A MÁV vonalhálózatán eddig négy vasbetonhíd, három acélhíd és négy útátjáró épült EDILON-rendszerű felépítménnyel. A cikk részletesen bemutatja ezek létesítésének háttérét, szerkezeti megoldásait, és felvázolja a létesítésük további lehetőségeit, terveit.

Dr. Prezenszki József
Az Irodalmi Díj Állandó
Bizottság elnöke

Megjelent a Közlekedési Múzeum XII. Évkönyve

A "Vizeink krónikája" c. színvonalas kiadvánnyal együtt 2002. február 11-én sajtótájékoztató keretében mutatták be az elmúlt hetekben megjelent múzeumi évkönyvünket, amely a sorban a XII.

A sajtótájékoztatón *Manninger Jenő*, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium politikai államtitkára a tárca hagyományörző tevékenységéről szólt. Előadásában taglalta azokat a leglényegesebb motívumokat, amelyek jellemzik a közlekedési és vízügyi tárca, valamint intézményeink munkáját.

Többek között szólt arról, hogy "Tárcánk igyekszik segíteni az intézmények munkáját, amelyek eredményei a különböző látványos kiállításokban, valamint olyan értékes tudományos értékű kiadványokban jelentkeznek, mint a mai napon bemutatásra kerülők. Az írásos anyagoknak nagy jelentősége van, hiszen ezek fontos megjelenési formái a műszaki kultúra terjesztésének, a tudományos ismeretek összegzésének. Különösen fontos ez a tevékenység, ha az ország átfogó műszaki kultúrájának állapotát, helyzetét nézzük. Megalapozott az a vélemény, miszerint a műszaki kultúra őrzése és terjesztése területén lényegesen több a behoznivaló, mint a humán műveltségben. Elegendő itt arra a sajnálatos körülményre utalni, hogy a rendszerváltást követő időszakban a privatizáció áldozatául esett több olyan fontos műszaki értéket hordozó tárgy, eszköz, berendezés, épület, amelyek pótolhatatlan emlékei a műszaki kultúrának. Az, hogy a pótolhatatlan emlékek megsemmisültek, a megértés hiányára és arra vezethető vissza,

hogy a haszonszerzés még mindig megelőzi az értékmegőrzést, a hagyománytisztelést.

Meggyőződésem szerint a közlekedési és vízügyi tárca e téren lényegesen jobb eredményeket ért el az országos átlagnál, hiszen a nemrégiben felavatott Vasúttörténeti Park, a gondosan őrzött vízügyi létesítmények, a posta és távközlési berendezések nagy száma, a Szentendrén működő és az ugyancsak nem régen létrehozott Városi Tömegközlekedési Múzeum mind olyan példák, amelyek azt bizonyítják, hogy a tárca súlyt helyez a műszaki emlékek megőrzésére és anyagi, valamint erkölcsi támogatással segíti az intézményeket fontos küldetésük megvalósításában.

A tudományos eredmények és a tárgyi emlékek gyűjtése és őrzése mellett nem elhanyagolható, sőt külön kiemelésre érdemes mérőszám a múzeumok és gyűjtemények látogatottsága. Tárcánknak, illetve intézményeinek e téren is jelentős eredményei vannak, hiszen a 2000-ben több mint 300 ezer látogatót fogadó Közlekedési Múzeum a 3. helyet foglalja el a múzeumok között a látogatottsági sorrendben, és a tavalyi felújítás után átadott esztergomi Vízügyi Múzeum is szépen növekvő látogatószáma konkrétan igazolja az előbbieket."

Beszédét az Államtitkár a következőkkel zárta: "A két tartalmas kiadvány minden bizonnyal az előzőekben elmondottakat igazolni fogja, és bízom abban, hogy ezt a véleményemet a kötetek átlapozása majd későbbi tanulmányozása után a jelenlévők megerősítik."

A XII. Évkönyv minden bizonnyal rászolgál az Államtitkár úr biztató szavaira, hiszen az 1999-2000 évek legújabb közlekedéstörténeti kutatásairól megjelent írások külön-külön, de összességében is jól tükrözik azt a tudományos tevékenységet és eredményeket, amely a Közlekedési Múzeumban – az ország egyetlen átfogóan közlekedéstörténettel foglalkozó intézményében – folyik, illetve amit elértek.

Az első – 1971-ben jelent meg – Évkönyv után periodikusan megjelenő sorozat folytatja a hagyományokat, ami azt is jelenti, hogy a bevezetőt most is a múzeum felügyeletét ellátó minisztérium első számú vezetője, jelesül most *Dr. Fónagy János* írta. A Miniszter elismeréssel ír a múzeum kiállításairól, a látogatószám örvendetes nagyságáról, és általában a múzeumi munkáról.

A miniszteri gondolatoknak folytatása *Dr. Katona András* főigazgatói összefoglalója az 1999-2000 évek részleteiről. Külön érdemes kiemelni, hogy immár rendszeresen évente 20-25 időszakos kiállítás került megrendezésre, amelyek nemcsak témaválasztással, hanem megjelenésükkel és a kísérő eseményekkel együtt a közlekedési-társadalom egy-egy csoportjának ünnepét is jelentették.

A szakcikkek csoportosítása: a gyűjtemények története (II.), a közlekedéstörténeti és módszertani tanulmányok (III.), valamint a Közlekedési Múzeum egy-egy értékes darabjának tudományos értékű leírásából (IV.) áll.

A szakcikkek alkalmasak arra, hogy forrásértékű alapiratként, vagy a tudomány-történeti ismeret-

retek terjesztésére szolgáljanak. Emellett oktatási célra is felhasználhatók, azokban – elsősorban felsőoktatási – az intézményekben, ahol közlekedéstörténet oktatásával foglalkoznak.

A tudományos feldolgozásokat jól egészítik ki a múzeum adatait és a munkatársak névsorát tartalmazó tájékoztatók. A további haszno-

sítást segítő került összeállításra valamennyi cikk magyar, angol és német nyelvű összefoglalója.

A Közlekedési Múzeum XII. Évkönyvét *Dr. Katona András* és *Hüttl Pál* szerkesztette és olyan neves tudósok, mint *Dr. techn Heller György*, *Prof. Dr. Kerkápoly Endre*, *Dr. Szabadvári Ferenc* akadémikus lektorálták.

Amennyiben az ismertető felkeltette érdeklődésüket, a XII. Évkönyv a Közlekedési Múzeum árusító pavilonjában megvásárolható.

Dr. Katona András
főszerkesztő

E-mail: kozdok@elender.hu Telefon: 478-0305

Cím: 1074 Budapest, Hársfa u. 51.

Image Logic: másoláskor a gép automatikusan felismeri az eredetin az árnyalataos ill. vonalas ábrákat, valamint a szöveget. Így egy lapon belül is mindenhol a legjobb minőség hozható ki.

CopyPress: a gép a papírostok közé préseli a festékanyagot, így mindenhol tökéletes a fedettség.

Könyvek, jegyzetek, szórólapok, névre szóló meghívók, megszemélyesített levelek stb.

Igény szerinti példányszám: nem kell a régi szokásokhoz híven minimál példányszámokhoz igazodni. A digitális nyomdatechnika lehetővé teszi akár egyetlen példány legyártását is.

Kötészet: spirálozás, könyvkötés, tűzés stb.

Computer to print: a nyomtatás a számítógépes állományból közvetlenül a nyomógépbe kerül.

Munkák fogadása: floppy lemezen, e-mailen, 100Mb ZIP-en a szokásos forrásokból, vagy jó minőségű papír eredetiről. Igény szerint szerkesztést is vállalunk.

Mindezt 600dpi felbontással, tökéletes szürkeáryalatokkal, akár kétoldalas A/3 méretben is.

Szükség esetén ofsetnyomtatást is vállalunk.

Résumé

<i>Dr. József Pálfalvi:</i> Le Benchmarking dans le domaine du transport ferroviaire des marchandises121 La méthode de Benchmarking se cristallisait jusqu'au milieu des années quatre vingt dix, mais l'utilisation de cette méthode avait seulement quelques années dans le domaine ferroviaire. La première partie de cette article présente la méthode en utilisant des données de la MÁV S.A. et de la GYSEV S.A.	
<i>Mihály Arnold:</i> Les changements dans le domaine des formalités en douane dans le procès de l'adhésion à l'Union Européenne.....131 Le Commandant National de la Garde Douanier et de Financière présente les changements des procès douaniers au cours de l'adhésion à l'Union Européenne et il s'occupe des routiers de transport des marchandises et analyse le TIR agrément modifié.	
<i>Dr. István Békési:</i> Le rôle et les tâches de l'autorité de transport dans le procès de l'adhésion à l'Union Européenne.....137 L'adjoint Directeur Général de la Haute Surveillance de Transport présente les tâches administratives de la Haute Surveillance concernant les différents modes de transport au cours de l'adhésion à l'Union Européenne	
<i>Dr. Attila Rixer – Dr. Zoltán Ercsey:</i> Les principes fondamentaux et les éléments fondamentaux de la stratégie de qualité de la logistique ferroviaire indigènes (deuxième Partie)141 Les auteurs présentent dans la deuxième partie de l'article modèle-concept de produit-procès des services de transport logistiques ferroviaires, les leurs principaux éléments de qualité et les directions de développement du système de qualité.	
<i>Information</i> sur les tâches et résultats de la MÁV S. A.153	

Summary

<i>Dr. József Pálfalvi:</i> Benchmarking in the field of the Railway freight traffic (Part I.).....121 The benchmarking method crystallized out by the middle of the 90s, but its use in the transportation had only some years of history. The Part I. of the article explains the method using the data of the MÁV Inc. and of the CYSEV Inc.	
<i>Mihály Arnold:</i> Changes in the customs procedures in the course of the joining to the EU131 The National Commander of the Customs and Finance Authorities presents the changes occurred in the customs procedures in the course of the joining to the EU, and deals with the freight transport routes and analysis the modified TIR Agreement.	
<i>Dr. István Békési:</i> The role of the transport authority and its tasks in the course of the joining to the EU.....137 The Deputy Director General of the Transport Supervisory Authority presents the magisterial tasks of the Supervisory Authority related to the different transport modes during the joining process of Hungary to the EU.	
<i>Dr. Attila Rixer – Dr. Zoltán Ercsey:</i> The basic principles and the basic elements of the quality strategy of the domestic railway logistics in an international comparison (Part II.).....141 In the second part of the article the authors explain the model-concept of the product-process for the railway transport services, their main height quality system elements and the directions of the further improvement of this concept.	
<i>Information</i> about the timely tasks and results of the MÁV Inc.153	

Zusammenfassung

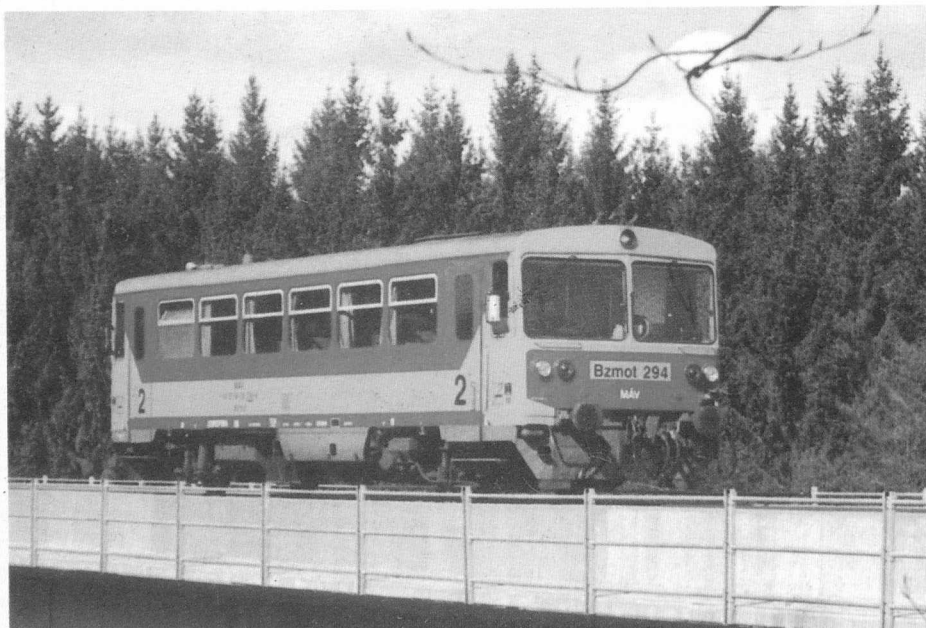
<i>Dr. Pálfalvi, József:</i> Benchmarking im Schienengütertransport (Teil I.).....121 Die Methode des Benchmarking hat sich zu Mitte der 1990-er Jahre herauskristallisiert. Ihre Anwendung im Verkehrswesen kann lediglich nur auf einige Jahre zurückblicken. Der Teil I des Artikels gibt die Methode unter Anwendung der Daten der MÁV AG und der GySEV AG bekannt.	
<i>Arnold, Mihály:</i> Änderungen der Zollverfahren im Prozess des Anschlusses zur EU.....131 Der Landeskommandant der ungarischen Zoll- und Finanzwache gibt die Änderungen der Zollverfahren im Prozess des EU-Anschlusses bekannt, behandelt die Routen der Güterbeförderung und analysiert das geänderte TIR-Abkommen.	
<i>Dr. Békési, István:</i> Die Rolle und die Aufgaben der Verkehrsbehörde im Prozess der EU-Integration.....137 Der stellvertretende Generaldirektor des Generalverkehrsinspektorats stellt vor, welche gesetzliche Aufgaben in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsarten im Prozess des EU-Anschlusses auftreten.	
<i>Dr. Rixer, Attila – Dr. Ercsey, Zoltán:</i> Die Grundprinzipien und die Grundelemente der einheimischen Qualitätsstrategie der Eisenbahn-Logistik im internationalen Vergleich (Teil II).....141 Das Autorenpaar gibt im zweiten Teil des Artikels die Modellkonzeption des Produktprozesses der Dienstleistungen des Eisenbahntransportes, die wesentlicheren qualitätsrelevanten Systemelemente und die Richtungen der Weiterentwicklung dessen Qualitätssystems bekannt.	
<i>Information</i> über die aktuellen Aufgaben und Ergebnisse der MÁV AG.153	



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
Útasfő (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!