

## KÖZLEKEDÉSI SZAKEMBER-KÉPZÉS A JÖVŐ MÉRNÖKEI

## A BME Közlekedésmérnök Karának tanszékei 2. rész

## A KÖZLEKEDÉSGAZDASÁGI TANSZÉK

Egy ország életét, jövőjét jelentősen meghatározza az ott folyó oktatás és szakemberképzés színvonala, hiszen évtizedek múlva is szükség lesz jól felkészült orvosokra, jogászokra, közgazdászokra, mérnökökre. Hogyan folyik nálunk a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen a közlekedésmérnök-képzés? Hogyan működik egy tanszék? Mit tanulnak a hallgatók? Ezekre a kérdésekre keressük a válaszokat a Közlekedésmérnöki Kar tanszékeit bemutató cikksorozatunkban. A Közlekedésgazdasági Tanszékot dr. Bokor Zoltán tanszékvezető mutatja be.



Dr. Bokor Zoltán  
tanszékvezető

## Visszatekintés

Már a XIX. század közepe táján is világos volt a politikusok és a szakemberek előtt, hogy a közlekedés pénzbe kerül, nagyon sok pénzbe, ezért fontos ezeknek a költségeknek az elemzése, optimalizálása, a közlekedésgazdasági folyamatok vizsgálata. E felismerés nyomán egyetemünk elődjében, a Joseph Politechnikumban már 1857-től tanították gépészeknek is a „Nemzetgazdaság” című tantárgyat. Ráadásul a gazdasági, gazdálkodási ismeretek oktatása azóta sem szünetel a Budapesti Műszaki Egyetemen.

A tantárgy elindítása után közel 100 év múlva, 1954-ben alakult meg a Közlekedésgazdasági Tanszék, a nagy műveltségű dr. Sztankóczy Zoltán vezetésével. Nem sokkal később dr. Kádas Kálmánt nevezték ki tanszékvezető egyetemi tanárnak a Közlekedésgazdasági Tanszék élére. Kádas professzor tudományos munkásságából kiemelném a termelési függvényeknek a magyar ipar helyzetének elemzésére való alkalmazását, amelyet korát megelőzve, a későbbi Nobel-díjas Tim-

bergen professzorral egy időben végzett. A Heller Farkas iskolateremtő munkásságával fémjelzett műszaki egyetemi gazdaságtani oktatás letéteményeseként, Kádas professzor nagy energiával, korábbi szakmai tudományos munkásságának eredményeire építve szervezte meg a tanszék oktatási tevékenységét.

Az 1960-as évek második felétől, a Közlekedésmérnöki Kar tevékenységének kiterjedésével összefüggésben, fő tantárggyá vált a „Vállalatgazdaságtan” is. Aztán 1967-ben a tanszék vette át az „Építőipari gazdaságtan” oktatását, amivel összefüggésben a tanszék munkatársa lett dr. Jándy Géza egyetemi tanár, aki az operációkutatással igen eredményesen foglalkozott, és e témakörben jelentős szakirodalmi munkásságot fejtett ki. A tanszék neve „Közlekedés- és Építőipari Gazdaságtan Tanszék” lett, és központi tanszékként működött tovább, majd 1971–74 között, mint az Ágazati Gazdaságtani Tanszékcsoport tagja végezte az oktatást. Miután 1975-ben az „építőipari gazdaságtan” oktatása átkerült az Építőmérnöki Karra, és létrejött a Közlekedésmérnöki Karon a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet, a tanszék ennek osztályaként működött 1985-ig, amikortól eredeti nevén, Közlekedésgazdasági Tanszékként működött tovább. Dr. Kádas Kálmán professzort 1976-ban dr. Borotvás

Elemér váltotta fel a tanszék vezetésében.

A Közlekedésgazdasági Tanszék kutatási tevékenysége már a kezdetek óta sokoldalú volt. Csak példaként említem, hogy a tanszék irányításával végezték az első honnan hová utaszámlálást a MÁV-nál, úttörő szerepet töltött be a tanszék a budapesti célforgalmi számlálásoknál, és a magyar közúti motorizáció első átfogó, nemzetgazdasági hatékonysági vizsgálatát is itt végezték el. A 90-es évek közepétől dr. Tanczos Lászlóné professzor asszony vette át a tanszék vezetését, akit jőmagam 2007-ben váltottam a tanszékvezető posztján.

Szabadjon megjegyezni, hogy az alapítás óta eltelt több mint fél évszázad alatt olyan sok lelkes és kiváló szakember segítette a tanszék munkáját, hogy hosszú lenne a felsorolás. Eltökélt szándékom a nagy elődök emlékét megőrizni, és méltó

tóképpen továbbvezetni a tanszékét az eddigi sikeres úton.

## A jelen

A tanszék oktatási és kutatási tevékenysége az elmúlt évtizedekben fokozatosan bővült, ma már felöleli a közlekedéssel, szállítással és a logisztikával, a humán erőforrással, a közlekedési infrastruktúrával, a járművekkel, az ezek együttműködéséből alkotott komplex folyamatrendszerek korszerű működésével összefüggő valamennyi gazdasági, statisztikai, jogi, pénzügyi, környezeti, irányítási, intézményi és általános menedzsment szakterületet. Eltekintenek a tanszék által oktatott valamennyi tantárgy felsorolásától, de azt hangsúlyozom, folyamatos törekvésünk a gyakorlatban is könnyen hasznosítható ismeretek átadására. Oktatóink közreműködnek a hagyományos, 5 éves „graduális” közlekedésmérnöki képzésben 23 tantárggyal, a műszaki

## NÉVJEGY

## DR. BOKOR ZOLTÁN

## Munkahelyek: Főállásban:

- Vezető tanácsos; Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közlekedéspolitikai, Közlekedési Stratégiai és Nemzetközi, majd Hálózati Infrastruktúra Főosztálya (2004–2007)
- Tanszékvezető (2007–), egyetemi docens (2005–), egyetemi adjunktus (2002–2004), egyetemi tanársegéd (1998–2002), PhD ösztöndíjas (1995–1998); BME Közlekedésgazdasági Tanszék

## Részfoglalkozásban

- Pénzügyi-gazdálkodási gyakorlatok; Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. (1996–1997)
- Elemző közgazdász; Országos Onkológiai Intézet (1997)
- Szakmai titkár; Technológiai Előrettekintési Program „Közlekedés, szállítás” munkacsoport; Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság/Oktatási Minisztérium (1998–2000)
- Tanácsadó; MÁV Informatika Kft. (2000–2004)
- Főiskolai docens (2004–2007), főiskolai adjunktus (2003–2004); Nyíregyházi Főiskola, Általános Közgazdaságtudományi Tanszék

## Egyesületi tagság, tudományos/szakmai elismerések:

- Közlekedéstudományi Egyesület tagja, 1996–
- Magyar Logisztikai Egyesület tagja, 2001–; Juvelog tagozat vezetőségi tagja, 2005–
- Magyar Tudományos Akadémia Bolyai ösztöndíj, 2001–2004
- Magyar Tudományos Akadémia Köztestülete tagja, 2001–
- Közlekedéstudományi Egyesület Irodalmi Díj, 2005
- Magyar Tudományos Akadémia Bolyai Emlékplak kitüntetés, 2005
- Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottság titkára, 2005–
- Magyar Tudományos Akadémia Logisztikai Albizottság tagja, 2006–
- A Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság és a Magyar Logisztikai Egyesület tanúsított logisztikai szakértője, 2007
- Publikációs tevékenység összefoglaló adatai:  
Publikációértékű munkák: 76, ebből 11 idegen nyelvű és 37 lektorált. Ismert idegen hivatkozások száma: 35  
Egyéb munkák: 65, ebből 17 idegen nyelvű

menedzser-képzésben 5 tantárggyal, a közgazdászképzésben és az angol nyelvű képzésben 2-2 tantárggyal, a szakmérnöki képzésben 40 tantárggyal, a PhD (doktori) képzésben 11, az új kétszintű (BSc-MSc) oktatásban 19 tantárggyal.

**Különösebb fontossági sorrend nélkül emlitenék azért néhány általunk oktatott tantárgyat:**

- Közlekedés-gazdaságtan
- Közlekedési jog
- Közlekedési rendszerek működtetése
- Közlekedési szolgáltatások gazdaságtana
- Közlekedésstatisztika
- Logisztikai menedzsment
- Szállítványozási menedzsment
- Fuvarjog
- Humánpolitika
- Járműfenntartás és -diagnosztika
- Járműgyártás és -javítási technológiák
- Munkajog
- Tárgyalástechnika stb.

A tanszék által irányított Szállítványozási menedzser szubmodul 2005-től az IRU Academy akkreditált képzőcentruma. A tanszék a BME-n folyó idegen nyelvű térítéses képzésben – a változó igényekhez igazodva – részképzéssel, diplomatervezés konzultálásával, illetve PhD (doktori) képzés szintén vesz részt. A Közlekedésgazdasági Tanszéken évente átlagosan 15-20 nappali tagozatos, két-évente 35-40 másoddiplomás hallgató védi meg diplomatervét, illetve szerez diplomát.

Összefoglalva és értékelve a tanszék oktatási tevékenységének elmúlt fél évszázados eredményeit megállapítható, hogy eddig a tanszéken közel 800 hallgató védte meg MSc (egyetemi) szintű diplomatervét, és a posztgraduális gazdasági mérnökképzésben mintegy 1400 fő szerezte meg az abszolutúriumot, és ebből közel 500 fő kapott másoddiplomát.

Ami a tanszék működési költségeit illeti, megjegyzem, hogy a teljes fenntartási költségnek csak egy része az állami finanszírozás, a fennmaradó részt jobbára külső kutatási megbízá-

sokból, pályázatokból és egyéb jövedelemhez tevékenységünk-ből teremjük elő. Büszkén mondhatom, létszámunkat tekintve mi vagyunk az egyik legkisebb tanszék az egyetemen, de az egy főre jutó bevétel tekintetében biztosan benne vagyunk az első tízben. A tanszék intenzíven részt vesz nemzetközi és hazai kutatási pályázatokon, illetve megkeresésre vállal széles szakmai profiljába illő megbízási feladatokat.

**Kiemelt kutatási területek:**

- Közlekedési, logisztikai fejlesztéspolitika.
- Beruházásfinanszírozási metodika és programcsomag: multikritériumos döntési módszerek alkalmazása infrastrukturális fejlesztések nemzetgazdasági szintű hatékonyságának meghatározására, valamint a pénzügyi források optimális allokálására.
- Hatékony közlekedési árképzési rendszerek kialakítása, implementálása. A közlekedés társadalmi költségeinek, externális hatásainak számszerűsítése.

**Csak néhány téma a már lezárt, illetve jelenleg futó gazdag kutatási tevékenységünk-ből:**

- Vezetői információs rendszerek kialakítása a közlekedésben, logisztikában.
- Európa-szerte egységes metodikán alapuló közlekedési költség és bevétel számlarendszerek kidolgozása és adatokkal való feltöltése (Magyarországra vonatkoztatva).
- A marginális költség alapú közlekedési árképzés gyakorlati bevezetési lehetőségeinek vizsgálata a vasúti és a városi közlekedésben, valamint az autópályák estén (esetálművek összeállítása).
- Az EU közlekedéspolitikák gyakorlati alkalmazásának/alkalmazhatóságának vizsgálata.
- A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe.
- A Soroksáron létesítendő Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK) Infrastruk-



túra Projektjéhez tartozó – a vasúti, a közúti és a közműkapcsolatokat, valamint a területvásárlást állami költségvetési forrásból biztosító – beruházás megtérülésének komplex vizsgálata.

- Az M5 Koncessziós Autópálya későbbi szakaszainak megvalósítására vonatkozó pénzügyi elemzések elkészítése.
- Alapozóanyag-készítés a magyar gépjármű-közlekedés EU-konform stratégiájának kidolgozásához.

Ezt a felsorolást még több oldalon folytathatnám.

### **Mit hoz a jövő?**

El kell készítenünk az úgynevezett „bolognai” oktatási rendszerre való átálláshoz szükséges főiskolai (BSc), illetve egyetemi szintű (MSc) képzés tananyagainak kidolgozását. Tovább szeretnénk erősíteni, bővíteni az EU- és hazai forrásokból finanszírozott pályáza-

tokon történő részvételünket. Idejében gondolnunk kell a tanszék oktatógárdájának fiatalítására és a minden időben legkorszerűbb ismeretek megszerzésére. Bár most is egy tucatnyi ország egyetemével vagyunk szakmai kapcsolatban és oktatóink számos hazai és nemzetközi szakmai szervezetnek a tagjai, még ezen a téren is vannak tennivalóink. Végül megemlíteném, hogy szervezés alatt áll több évtizede sikeresen működő akkreditált szakirányú továbbképzésünk, a gazdasági mérnöki szak 2008. évi indítása, amelyre várjuk a gyakorlati szakemberek jelentkezését.

Nem állítom, hogy a tanszék teljes tevékenységét be tudtam mutatni, de úgy gondolom, az eddigiekből is látható a törekvésünk, hogyan legyünk minél értékesebb bázisa a közlekedésmérnök-képzésnek és a hazai közlekedésnek.

*Tóth Gábor*