

## EXKLUZÍV EGY TARTALMAS ÉLETÚT ÁLLOMÁSAI

**Értékeket teremteni****DR. PÁLFALVI JÓZSEFFEL BESZÉLTÜNK**

Úgy mondják, minden ember élete kész regény. A mondás valószínűleg igaz dr. Pálfalvi József, a közgazdaságtudomány kandidátusára, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. tudományos igazgatójára is. És el ne felejtjük, hogy a Budapesti Corvinus Egyetem címzetes tanára. Azok közé tartozik, akik 2008. augusztus huszadika óta a „Magyar Köztársasági Érdemkereszt polgári tagozatának” kitüntetettjei. Olyan embert ismerhetünk meg a személyében, aki sosem hátrált meg a kihívások elől. Az élete a munkáról és az értékek teremtéséről szól.

● **Hogyan kezdődött a szakmai pályafutása?**

– Éppen 38 évvel ezelőtt, 1970-ben végzetem a Közgazdaságtudományi Egyetemen, és az akkori KÖTUKI-nál, a Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézetnél kezdtem (három évig jogelődjének, az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézetnek, az ATUKI-nak a társadalmi ösztöndíjasa voltam). Az első időkben nagyon sok franciakockás lapot vonalaztam meg, mert a tervgazdálkodás évtizedeiben nekünk is tervszámokat kellett produkálnunk. Mennyi lesz az áruszállításban árutonna-kilométer teljesítmény 1 vagy 2 év múlva, milyen lesz a munkamegosztási arány a közlekedési ágazatok között, hány jármű lesz Magyarországon, mekkora lesz a buszálló-

mány teljesítménye, vagyis hogyan fog alakulni a közeli jövőben a motorizáció. Közben ki kellett találni, hogyan lehet hatékonyságot számítani a számítástechnika korabeli fejlettségi szintjén az autóközlekedésben.

Még azzal is próbálkoztunk, hogy milyen lesz az autó majd a 2000. évben. Ebben nem minden jött be. Úgy gondoltam, lényegesen nagyobb lesz az elektromossággal, a hibrid hajtással, a nem hagyományos energiával hajtott erőforrás, és jóval több lesz az automata váltós jármű. Nem így lett.

● **Volt akkor nemzetközi együttműködés a kutatásban?**

– Ez döntő többségében a szocialista országokat jelentette, vagyis a KGST-országok kutató-

it. Az ifjabb olvasókra gondolva említem, hogy a Kölcsönös Gazdasági Segítségnyújtás Tanácsa egy országok feletti gazdasági szervezetként működött, amelynek a döntései kötelező érvényűek voltak. Ott dőlt el, hogy Magyarország ne gyártson személygépkocsit, de autóbust igen! A KGST nagyon széles körű tevékenységét mi is segítettük, mert egyebek mellett komplex felméréseket is készítettünk a számukra. Bekértünk kérdőíveken meghatározott adatokat a többi KGST-országból, és ezeket összesíteni kellett. Akkoriban ez sokkal nehezebb volt, mint manapság, hiszen internet nem létezett, és többnyire strigulákkal és „tekerős” számítógépekkel dolgoztuk fel az adatokat.

● **Megszülettek ezekből a különböző tanulmányok, aztán valakinek az asztalára kerültek. Volt ezeknek hatásvuk a gyakorlatra?**

– Talán adhattak volna egyfajta irányt a gépjárműgyártásnak, de annak idején ezt az ágazatot nem a tudományos és gazdasági tendenciák irányították, hanem a politikai döntések. A KÖTUKI-nál töltött nyolc szép évemen belül nagyon sokféle témával foglalkozhattam, ezek közül az egyik a fődarabcsérés karbantartás rendszerének kidolgozása és optimalizálása volt. Az idő tájt ugyanis a járműveket ciklikus rendszerben javították (futó-, kis- és nagyjavítás), és nagyjavításakor a járművet teljesen szétszedték, majd újra összerakták, tehát az autó meglehetősen hosszú ideig állt a műhelyben, és a ciklikus javítás végeztével mehetett fuvarba. Ezt kellett átszerveznünk. Az új rendszerben beáll a jármű a műhelybe, kiszereklik a hibás fődarabot, azt félreteszik egy későbbi javítás céljából, majd beépítik az új vagy felújított fődarabot. Így jelentősen lerövidül az adott jármű javítási ideje.

● **Átment ez a gyakorlatba?**

– Ez sikeres gondolat volt, mert a fődarabcsérés javítási rendszert egymás után vezették be mind a Volán-vállalatok, mind más haszongépjármű-üzemelte-

tők. Arról nincs információ, hány helyen alkalmazták. Külön kiemelném, hogy a legtöbb megbízást a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumtól (KPM) kaptuk. Az idősebb korosztálynak mond valamit ez a két név, dr. Veroszta Imrével és dr. Cseh Lajossal voltam nagyon jó szakmai és baráti kapcsolatban. Az év elején bementem hozzájuk, és megbeszéltük, mire lesznek kíváncsiak az év vége felé. Félév táján pedig együtt értékeltük, hol tartunk az adott témákban. A KPM-en kívül dolgoztunk a nagy állami cégeknek is.

● **Hányan dolgoztak egy témán?**

– Általában magányos harcosként végeztük a feladatainkat, bár az idősebb kollégáktól és a főnököktől mindig számíthatunk segítségre. Ritka volt, ha 2-3-an dolgoztunk egy témán, még ritkább, ha 4-en, 5-en. A mai helyzettel összehasonlítva azt kell mondjam, akkoriban több kutatási téma valósult meg a gyakorlatban, mint manapság. Ha számításokat végeztünk egy 5 éves népgazdasági tervhez, azok a számítások ott meg is jelentek. Ma jó, ha egy témára 2 hónap jut, abban az időben ez 10 hónap is lehetett.

● **Hogyan, mikor lett kandidátus?**

– Még a KÖTUKI-s időmben kezdtem bele egy lakásépítésbe, de nem volt elegendő szabadságom. Beiratkoztam a Közgazdaságtudományi Egyetem Továbbképző Intézetébe, lett tanulmányi szabadságom, és 2 év múlva elkészítettem a szakdolgozatomat. Az egyik opponensem, dr. Morva Tamás, az Országos Tervhivatal Tervezési Intézetének az igazgatója azt írta az opponensi véleményében, hogy ez akár kandidátusi fokozat munkahelyi vitájára is megfelel. Megfelelt.

Itt szeretném megjegyezni, remek emberek indítottak el a pályámon, akiktől nagyon sok segítséget kaptam, akiktől sokat tanultam. A KÖTUKI-nál dr. Gacs István és dr. Gyebrovsky János, és a már említett két



Dr. Pálfalvi József átveszi a Magyar Köztársasági Érdemkereszt polgári tagozat kitüntetést Szabó Pál miniszertől

minisztériumi „nagy öreg”. Aztán 1978-ban munkahelyet váltottam.

● **Miért?**

– Dr. Morva Tamás hívott az intézetébe, és csábítónak hatott a munka, amit kínált. Területi tervezéssel, hatékonyságszámítással, megközelíthetőséggel foglalkoztam, amit ma elérhetőségnek nevezünk. Hogyan lehet a kisebb településekből a központi településeket megközelíteni, milyen járatok vannak, hogyan működik a rendszer? Ebből egy jelentős tanulmányom készült, sokan olvasták, és szakmai fórumokon többen hivatkoztak rá. Lényege az volt, hogy a 70-es évek végén, a 80-as évek elején milyenek az utazási igények, hogyan lehetne javítani a járatellátottságot. Ugyanis ezekben az években olcsóbb volt a munkaerőt utaztatni, mint az adott helyeken lakásokat építeni.

● **Milyen problémák jelentkeztek akkor a közlekedésben?**

– Annak ellenére, hogy 1985 táján volt Magyarországon 1 millió közúti jármű, a mai több mint 3,6 millióval szemben, akkor is voltak ellátatlan területek, túlszűfolt járatok és zsűfolt, keskeny utak. Egészen részletes területi vizsgálatokra volt szükség. Másik területem a vasúti szállítások vizsgálata volt. Fel kellett derítenem, melyek a frekvenciátartóbb vonalak, milyen irányba mennek a szállítmányok.

Az Országos Tervhivatal számítástechnikai központjában 2 kutató kidolgozta a faktoranalízis dinamikáját. A faktoranalízis úgy működik, hogy többféle változót sűrít egy-egy faktorba, ahol – pillanattételéhez hasonlóan – látható a folyamat egy pontja, de nem látható a teljes folyamat. A kitalálók arra gondoltak, mi van akkor, ha több ilyen faktoranalízis egymás mellé sorakoztatunk, és megnézzük a faktorok időbeni mozgását? Ez lett a dinamikus faktoranalízis. Nekem volt szerencsém kipróbálni ezt a sikeres módszert.

Akkor készült a következő 5 éves terv, ami komoly számításokat igényelt, hiszen a 3., 4.,



A kitüntetéshez járó okirat

Dr. Pálfalvi József a kitüntetéssel

5. évre előrelátni nem csekély nehézségeket jelentett.

● **Volt még kapcsolata a KPM-mel?**

– Olyannyira volt, hogy 1981–82-ben már ott dolgoztam, de erre nem szívesen emlékszem vissza. Egy idő után kiderült, csapnivaló hivatalnok vagyok. Nem való nekem ez a világ. Akkor éppen a NIKEX-nél kerestek egy osztályvezetőt, és jelentkeztem. A vállalat nehézipari termékek exportjával-importjával foglalkozott, mert akkor még csak a külkereskedelmi vállalatokon keresztül történhettek ezek a kapcsolatok. Importáltunk vasúti mozdonyokat, vagonokat, exportáltunk magyar mezőgazdasági gépeket, acélszerkezeteket és még sok minden mást, ami a profilba tartozott. Érdekes terület volt.

● **Hogyan ért véget ez a munkája?**

– Először exportvállalkozások és fővállalkozások pénzügyi szervezésével, irányításával foglalkoztam. A NIKEX ekkor a szolnoki kőolajkutató vállalattal Tunéziában, Görögországban végzett talajfúrásokat, kút-fúrásokat. Ebben az időszakban Algériában nagyszabású lakásépítési program folyt, 1984 második felében lettem

ott létesítményigazgató. Az elődöm nyugdíjba készült, és a számtalan nehézség következtében a 4 milliárdos beruházásnál két év alatt 1 milliárdos veszteség „jött össze”. A vállalat az én vezetésemmel odaküldött egy fiatal szakembercsapatot, hozzuk rendbe az ügyeket. Remek csapatmunka volt, a hazai kollégákkal együtt sikerült is nullszaldóval befejezni a beruházást, 5 év alatt felépítettünk 1200 lakást, de nyeresége nem volt belőle a vállalatnak. Erről az 5 évről sok izgalmas kaland emlékét őrzöm. Az öt évből négy évet egy olasz céggel dolgoztam együtt.

● **Ugye már a rendszerváltás táján járunk?**

– Valóban. Pont ekkor, 1989-ben jöttem haza abban a naiv tudatban, hogy én már minden tudok a kapitalizmusról, és válogatni fogok az állásokban. Nagyot tévedtem! Nem kellettem senkinek. Persze ne feledjük, ez az 1-2 év volt a nagy összeomlás éve itthon, mások is munkáltató nélkül keresték a folytatást.

Aztán mégis sikerült az éppen átalakított Medicor Művek Kereskedelmi Igazgatóságán kereskedelmi igazgatóként elhelyezkednem, ezt követően a MASPED egyik vállalatának, a Transteamnek a vezetését vállaltam el.

Úgy alakult, hogy 1995-ben ismét állást kerestem. Éppen az óbudai Új Sípós étterem előtt vártam egy ismerősömet ebből a célból, amikor kilépett onnan három régi ismerősöm. Egyikük

a Gallup Intézetben dolgozott. Eldőlt a sorsom. Ez a találkozás két évet jelentett számomra a közvélemény-kutatással foglalkozó világcégnél. Ott ismerkedtem meg mélyebben a felmérésekkel, a piackutatással, a közvélemény-kutatással. Projektmenedzserként dolgoztam. Rám főleg akkor volt szükség, amikor inkább közgazdasági, mint szociológiai elemzés kellett arról az ipari háttérrel, amit a kollégáim alig ismertek. Rendkívül szerteágazó tevékenységet végző cégeket volt alkalmam megismerni és vizsgálni. Sokat dolgoztam, gyakran előfordult, hogy alig napi 4 órát tudtam aludni.

● **Viszont most a Közlekedéstudományi Intézetben beszélgetünk.**

– Így igaz. Az történt, hogy a KTI akkori tudományos igazgatója, dr. Ruppert László 1995-től háromszor is „megkérte a kezem”, azaz hívott vissza az első munkahelyre. Beadtam a derekamot, akkor 1997-et írtunk. Azóta is itt dolgozom. Nem bántam meg! Ez az első munkahelyem, ahol megszokás nélkül 10 évnél több időt tudtam eltölteni.

Sok szép és értékes munkában volt részem. Ilyen volt a személyközlekedés veszteségkiegyenlítéséről szóló EU-s rendelet, a vasúti sztrájkok gazdasági és partneri veszteségeinek a vizsgálata, vagy a nemzetközi üzleti szervezet felkérése az európai szállítási folyosók felmérése. A korridoroknál vizsgáljuk a kapcsolódási lehetőségeket, az ellátási színvonalat, a kamionosok pihenőidejét és pihenőhelyeit. Ezekről összefoglaló jelentés készül minden országban, amelyeket publikussá tesznek, bárki olvashatja, használhatja az információkat.

Vizsgáltam a vezetési és pihenőidők hatását, lehetőségeit, az autópálya-finanszírozást és a titokzatosnak tűnő benchmarkingot. Ez utóbbi arról szól, hogyan lehet jobb pozíciót elérni a piacon. Izgalmas téma! És még hosszú lenne a sor.

● **Gratulálunk a magas kitüntetéshez!**