

JÖVŐKÉP 60 ÉVES JUBILEUM

Merre tovább KTE?

SZAKMAI-SZELLEMI HÁTTÉR
ÉS STRATÉGIAI FEJLESZTÉSI PROGRAM

Ha egy új vezető átvész egy területet, egy szervezetet, időt kell hagyni a számára a tájékozódáshoz, a saját munkastílusának az érvényesítéséhez és a jövőbeni elképzeléseinek a megfogalmazásához. Dr. Hinfner Miklós több mint egy éve tölti be a Közlekedéstudományi Egyesület ügyvezetői tisztét, tehát már érdemes tőle érdeklődnünk, honnan indult, hogyan működik ez a szervezet, és merre tart?

■ Kérem, mutassa be az Egyesületet!

– A magyar közlekedési szakemberek európai kitekintésben is gazdag szakmai tudásanyagára alapozva a Közlekedéstudományi Egyesület 1949-ben alakult és így módon a magyar tudományos élet egyik legrégebbi szervezete. Az évszámából az is kiderül, hogy ebben az évben ünnepelhetjük az Egyesület fennállásának 60. évfordulóját. Ígérem, méltóképpen meg fogunk emlékezni az évfordulóról!

Az Egyesület céljai régen is, most is és a jövőben is azonosak. A közlekedés területén a tudományos szellemiség erősítése, a kutatói munka ösztönzése és eredményeinek a szakmai körökben történő megismerése. További céljaink között említeném az innovációt, vagyis a tudomány eredményeinek a gyakorlatban történő alkalmazását, amelynek egy része a közlekedést érintő jogszabá-

lyok véleményezése. Nem elhanyagolható tény, hogy az azonos szakmát művelő, azonos szakmai érdeklődésű tagjainknak lehetőségük nyílik magas színvonalú, értékes előadásokat hallgatni, esetleg tartani is, valamint tematikus programokon részt venni, miközben személyes kapcsolatokat is építhetnek. Ezek a kapcsolatok főképp a mai időkben nagyon fontosak is válhatnak egy szakember számára.

Egyesületünk tagja a Magyar Természettudományi Egyesületnek, sőt taglétszámunkat illetően az egyik legnagyobb hazai civil szervezet vagyunk. Jelenleg több mint 6500 természetes, azaz magánszemély tudhatja a zsebében a KTE tagsági igazolványát, és 200 körüli azoknak a gazdálkodó szervezeteknek a száma, akik többféle módon támogatják az Egyesületet.

■ Hogyan épül fel a szervezet?



Dr. Hinfner Miklós:
...néhány szempont, amely indokolja az Egyesület jövőbeli útját. A piacgazdaság gyors és néha nehezen követhető változásai, az EU-s csatlakozásunk következtében folyamatosan zajló átalakulások, a magyar gazdaság átrendeződése, a gyorsléptű műszaki fejlődés, az európai közlekedési trendek, a globalizáció hatásai és még sok más is

– A központi irodáink és egy nagyszobányi előadótermünk itt található a MTESZ Kossuth Lajos téri székházában Budapesten, ahol szerény létszámmal igyekszünk hatékonyan dolgozni. Van egy elnökségünk, amelynek a vezetője a tavalyi tisztújítás óta a MÁV vezérigazgatója, Heinczinger István úr. Dr. Gyurkovics Sándor, korábbi – és méltán nagyon népszerű – elnökünk, volt minisztériumi államtitkár más irányú elfoglaltsága miatt a következő ciklusra már nem jelöltette magát. Szerecsére nem vesztettük el őt, hiszen a mai napig is tevélegesen segíti a munkánkat.

Főtitkárunk Dr. Katona András, a Közlekedési Múzeum volt főigazgatója, aki főképp a gyakorlati munkát irányítja. S még említhetnék több, kitűnő és másutt kulcspozícióban dolgozó szakembert, akik itt Budapesten, illetve szerte az országban tudásuk legjavát adva, funkciókat vállalva segítik az Egyesület munkáját.

■ Részleteiben mit érdemes tudnunk az Egyesületről?

– Alapvetően a tagozatokban folyik az egyesületi élet és ezek a következők:

Általános közlekedési, fuvaroztatási és szállítmányozói, gépjármű közlekedési, hajózási, közlekedéscsillag, légi közlekedési, vasúti, városi közlekedési. Vagyis a figyelmünk, a tevékenységünk a közlekedés minden területére kiterjed. Ezeket túlmenően úgy a tagozatokban, mint a megyei területi szervezeteinkben további szakosztályokra, szakcsoportokra tagozódnak. Olyan szakcsoportok jönnek létre, amelyeket a tagjaink igényelnek és olyan programok, előadások valósulnak meg, amelyeket a tagság igényel.

■ Kényes kérdés következik. Hogyan tartja fenn magát ez az Egyesület?

– Nem kényes a kérdés, mivel nincsenek titkaink. Fenntartási költségeink több forrásból tevődnek össze. Nem fontossági sorrendben, de előbb a tagdíjakat említem, ami most magán-személy estén évi 1600 forint, a nyugdíjas 560 forintot fizet. Nincsenek napi gondjaink, hi-

szén vannak adományozó, támogató szervezetek is, amelyek anyagilag is támogatják az Egyesületet, sőt ezek száma egyre szaporodik. Ezekon kívül pályázatokon is indulunk, ezek is „hoznak a konyhára”. Évente az egy tucatnál is több konferenciánknak is kell, hogy nyereséges legyen, s akkor még ott van a Közlekedéstudományi Szemle című folyóiratunk, valamint a kívülről érkező megbízások munkáink. Állami segítséget nem kapunk.

A lényegyet tekintve az Egyesület pénzügyi helyzete szilárd, köztartozásunk sosem volt, ma sincs, és mindent megteszek érte, hogy ne is legyen. Minden forintra figyelünk!

■ Beszéljünk az előadásokról, konferenciákról!

– Ezekben a szervezeti egységeink meglehetősen nagy önállóságot élveznek. Maguk választhatják meg a témákat, az előadókat, bár bizonyos programokat egyeztetni kell az Egyesület vezetőségével. Ilyenek elsősorban a konferenciák. Aki eljön, az mérsékelt áron a téma legjobbait hallgathatja meg a konferenciáinkon. A szakosztályi és szakcsoportos előadások ingyenesek.

Tudom, sok szakembert kissé elbizonytalanít a „tudományos” megjelölés az Egyesület nevében és arra számítanak, hogy olyan magas színvonalú előadások hangzanak el, amelyek számukra nem eléggé érthetőek. Mindenkit megnyugtathatok, kialakult egy olyan előadói stílus, amely ugyan feltételez bizonyos szakmai képzettséget, de ugyanakkor érthető marad. Javaslom a bizonytalankodóknak, lépjenek be az Egyesületbe, jöjjenek el az előadásainkra, mert bizonyosan jól fogják érezni magukat.

■ Hogyan tartják a kapcsolatot a tagsággal?

– A központi irodáink napi kapcsolatban van a megyei területi szervezeteinkkel, így mindent tudunk róluk és ők is rólunk. Ezen kívül minden hónapban eljut minden tagunkhoz a Hírlével, amelyben minden fontos tájékoztatás benne van. Eddig ez postai úton történt, de már

csak elektronikusan tudjuk továbbítani, mert ez is költségmegtakarítás.

■ **Hogyan tovább KTE?**

– Az idő nem áll meg, a világ változik és ezt nekünk is követnünk kell. Csak néhány szempont, amely indokolja az Egyesület jövőbeli útját. A piacgazdaság gyors és néha nehezen követhető változásai, az EU-s csatlakozásunk következtében folyamatosan zajló átalakulások, a magyar gazdaság átrendeződése, a gyorsléptű műszaki fejlődés, az európai közlekedési trendek, a globalizáció hatásai és még sok más is.

Nem hunyhatjuk be a szemünket, nem foghatjuk be a fülünket. A KTE több évtizedes működése során már bizonyította, hogy minden időben képes volt követni a változásokat és a politikától függetlenül, kizárólag magas szintű tudományos válaszokat tudott adni a kor kihívásaira. Csak egyetlen példával szemléltetem az elmondottakat. Ma még megválaszolatlan, milyen lesz a közlekedés az olajkorszak elmúltja után? Az ilyen kérdéseknek bizony idejében elébe kell menni.

Olyan területet művelünk, a közlekedést, amelynek állapo-

ta, minősége jelentősen kihat a gazdaságra és az életminőségre.

■ **Mit tesz a KTE a cél érdekében?**

– Kidolgoztuk „A Közlekedéstudományi Egyesület Stratégiai Fejlesztése” című programunkat, amely iránymutatást ad a továbbiakra vonatkozóan. Ezt kell majd később tartalommal megtöltenünk. Jelszava: „a sikeres szervezetek még azelőtt változnak, mielőtt rá lennének szorulva”.

Több körülmény indokolja a tudományos tevékenység meghatározott célú és tartalmú szé-

lésítését, ez hosszú felsorolás lenne.

Van tehát feladatunk bőven. Szabadjon egy Széchenyi István idézettel zárnom az Egyesület bemutatását és az olvasóra bízom az aktualitás megítélését.

„Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában nem tűri a töredékes foltoztatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalában megállapítani: egyedül ez által kerülhetjük ki – hazánk százados átkát – a vidékek érharczából szükségképp fakadó visszavonást.”

Tóthné Temesi Kingát, a Közlekedéstudományi Intézet regionális irodájának vezetőjét, a KTE főtítkárhelyettesét a Stratégiai Fejlesztési Programról kérdeztük.

A KTE sok évtizedes működése során bizonyította, hogy képes volt rugalmasan alkalmazkodni a mindenkor gyakorlati és elméleti kihívásokhoz. A magyar közlekedésfejlesztés, üzemeltetés, fenntartás kérdéseire a KTE tagjai igyekeztek tudományosan és nemzetközi szinten is jól igazolt válaszokat adni. Napjainkban azonban a magyar közlekedésben mélyreható stratégiai változások folyamatok kezdődtek és várhatóan folytatódnak. A folyamatok mozgatórugói: a világgazdasági globalizáció, Magyarország egyre szorosabb integrációja az Európai Unióba, a hazai mobilitási és áruszállítási igények változása, a közlekedés megváltozott tagozódása az intézményi, irányítási rangsorba és a közlekedéssel szemben megváltozott elvárások.

Mindezek a hatások a KTE tagjait és jogi tagvállalatait közvetlenül is érintik, miközben a szakmai-tudományos kihívások tucatja vár megválaszolásra.

A Stratégiában megfogalmazottak szerint az Egyesület küldetése a közlekedés minőségének javításával a társadalmi jólét növelése. Alapelvei közül az értékes örökség további gazdagítását, a közérdekűségeket, a nyitottságot és a társadalom, valamint a közlekedési szakma szolgáltatásait említett. Ezeket túlmenően szeretnénk tovább szilárdítani

az Egyesület szerepét és súlyát, szeretnénk, ha még jobban támaszkodna ránk a politika, hiszen nagy létszámú szakembereinkkel rendelkezünk. A politikai döntéshozatal felé érvényesíteni kell, hogy a közlekedés társadalmi közügy, mindenkit érint, ezért nagy a közhangulatot befolyásoló marketingereje. Mindezeket stabil gazdasági alapokon, jól szervezeten kívánjuk elérni.

Az elmúlt évtizedekben megváltozott a szemlélet, amelyet a közlekedési szakembereknek is tudomásul kell venniük. A közlekedés nem önmagáért van, hanem szolgáltatást nyújt, lehetőséget ad, kiszolgálja a gazdasági életet. Ez a tény ugyanakkor nagy lehetőséget, egyben felelősséget is jelent a szakmának, mivel a közlekedés a gazdasági társadalmi élet egészére hat, állapota, szolgáltatásának minősége alapvetően meghatározza a gazdasági- és életminőséget. Ezért a KTE tudományos tevékenységi körét – az előadók és a látogatókat is beleértve – tágítani kell.

Csak néhány témakört sorolok fel a Programból:

- Reagálás a megváltozott közlekedési, gazdasági környezetre.
- A fiatalok új hangon történő megszólítása, aktiválása.
- Nyitás a közlekedési szakközépiskolák felé.

Tóthné Temesi Kinga:
...a közlekedés a gazdasági társadalmi élet egészére hat, állapota, szolgáltatásának minősége alapvetően meghatározza a gazdasági- és életminőséget



- Érdekeltségi kör bővítése (új vállalatok bevonásával).
- Nyitás a társtudományok, a gyakorlat felé.
- Új tagdíjfizetési kultúra.
- Nemzetközi kapcsolatok továbbbővítése.
- Tevékeny kommunikáció, a tudásbázis hangsúlyozásával.
- Szorosabb együttműködés a partner szakmai szervezetekkel, a „reális zöld” szervezetekkel.
- Új bizottságok létrehozása.
- Nyitás eddig nem ismert szakterületek felé.
- Internetes fórumok nyitása.
- Tudásközpont létrehozása.
- Konferenciáink reformja.
- Folyóirataink megújítása.
- Oktatási intézményekkel, kutatóintézetekkel, nemzetközi szervezetekkel való kapcsolattartás erősítése.
- „Közlekedési Napok” létrehozása.

A felgyorsult politikai változások háttérében a szakmát is érintő folyamatos új kihívások, a korábban állandónak hitt rendszerekben bekövetkezett átszervezések törvényszerűen változást hoznak a KTE életébe is.

Ez a terület a KTE tevékenységének egyik legfontosabb szegmense, mind az Egyesület presztízse, tekintélye, mind működése, eredménye, értelme szempontjából. Meg kell találni a KTE mainál megfelelőbb helyét a szakmai-társadalmi hierarchiában, illetve meg kell találni az egyensúlyt a bátor, kritikus véleményformálás és a kompromisszumos, kiegyensúlyozó együttműködés között a döntéshozatallal való kommunikációban. Meggyőződésem, hogy a XXI. század Magyarországnak egyik legaktívabb és legsikeresebb civil szervezetévé fogunk válni!

Tóth I. Gábor