

Sorozatunkban a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) létrehozása óta eltelt 75 év legfontosabb állomásairól, a szervezet fejlődéséről és nem utolsósorban a jövő lehetséges irányairól kérdeztük azokat a szakembereket, akik a kezdetektől, illetve napjainkban játszanak meghatározó szerepet a KTE életében.

Dr. Ruppert László, a KTE örökös tagja

Sokszínűség és komplexitás

Talán nem tűnik szerénytelenségnek, ha azt állítom, hogy a globalizáció, a „gyorsuló idő” alapja, elődidézője éppen a közlekedés és a hírközlés volt. A korszerű járművek, közlekedési hálózatok nélkül ma nem beszélhetnénk világkereskedelemről, turizmusról, távmunkáról, „just in time” logisztikáról. Ugyanakkor a közlekedéstudományban az a legszebb, hogy a gondolkodásban, a tervezésben óriási időbeni szélsőségeket kell áthidalni. Egy-egy hálózati vagy csomóponti döntés akár évszázados-évezredes hatású. Jól megválasztott közlekedési nyomvonalak városokat, térségeket tudnak felemelni és a világ térképére helyezni – ebben különösen jók voltak az ókori rómaiak. Az ilyen jellegű döntéselőkészítés a szakemberektől hatalmas társadalmi-gazdasági-technikai tudást igényel. Nem véletlenül nevezték ezt a tevékenységet régebben kultúrmérnöki munkának. A távlatos gondolkodás mellett a közlekedés más területein, a szállításszervezéstől a légiirányításig az időhorizont sokszor a másodperc vagy annak tört része. Ezek a hatások a közlekedésben - a kétkezi és a szellemi munkában egyaránt – megkívánják a kreatív gondolkodást, az életen át tartó tanulást.

Ha valaki megnézi a KTE pár évtizeddel ezelőtti szervezeti felépítését, akkor azt tapasztalhatja, hogy a demokratikus működési alapelv megőrzése mellett az Egyesület szakmai területei (a tagozatok, szakosztályok, szakcsoportok, állandó bizottságok) folyamatosan változtak, megújultak a közlekedés tudományos és gyakorlati igényei szerint. Ha valaki átaludta volna az utóbbi 20-30 évet és úgy venné kézbe a KTE szakmai lapjait – a Közlekedéstudományi Szemlét és a Városi közlekedést – valószínűleg a cikkek egy részét csak szakmai értelmező szótárral tudná követni. A hazai és a nemzetközi közlekedésben megjelenő új gyakorlati és elméleti eredmények legkönnyebben elérhető forrásai a KTE konferenciáin és lapjainak szakmai cikkeiben fedezhetők fel. Ami igazán örömdetes, az a kiválóan képzett fiatal generáció előadói aktivitása a szakmai konferenciákon és szerzői megjelenése a KTE szaklapjaiban. A KTE egyik fő erőssége a tudományos színvonal mellett éppen a gyakorlatorientáltsága, e két fontos alapkövetelmény egyensúlya.

Először is, ne legyünk elbizakodottak! Japánban vannak olyan ma is működő társaságok, amelyek 1400 éves múltra tekinthetnek vissza. A KTE 75 éve közép-európai viszonylatban valóban elismerésre méltó, de ha az utódaink követik a KTE működésének alapelveit, filozófiáját, akkor a jövője több száz év is lehet. Ehhez nem kell más, mint magának az Egyesület szervezetének folyamatos megújulása, amit a választási rendszere tesz lehetővé, valamint az a szakmai kisugárzás, amivel magához csábítja a közlekedésben dolgozók legaktívabb tagjait a szakmai klubérettel, az előadási, szerzői, kapcsolatépítési lehetőségekkel.

A KTE vezetésében, tagjaiban mindig megvolt az a szellemiség, amely nem a tudás kedvéért ügködött, hanem azért, hogy cselekedhessen. A sikeres cselekvés nem nélkülözheti az együtt gondolkodást. A szakmailag megalapozott cselekvőképességnek pedig mindig meg lesz a piaca.

A KTE sok évtizedes tevékenységét a sokszínűség, a komplexitás jellemezte. Talán ez is hozzájárult, hogy amíg az elmúlt bő harminc év alatt számos tudományos egyesület megszűnt, a KTE talpon maradt, sőt, megerősödött. A közlekedési szakma, a közlekedési kormányzattól a cégvezetőkön át az oktatás, a K+F területén dolgozókon túl a gyakorlati tervező, üzemeltető, fenntartó szakemberekig pontosan átlátták, hogy a társadalmi kihívásokra csakis több szakma együttműködésével adható releváns válasz. Aligha van még egy olyan tudományos egyesület, ahol mérnökök, közgazdászok, jogászok, szociológusok, pszichológusok, orvosok, rendőrök, matematikusok, informatikusok stb. dolgoznak együtt a hatékonyabb, biztonságosabb közlekedésért.

A jövőt nem látom, de az emberi civilizáció alapértékei az elmúlt évezredekben lényegesen nem változtak. Konfucius szerint „Gondolkodás nélkül tanulni kárbavesztett munka.” A KTE tanult és gondolkodó tagjainak közös munkája biztos alap ahhoz, hogy az Egyesület a változó társadalmi, gazdasági, technikai környezetben is innovatív, illetve sikeres maradjon.

A KTE tagságot a diplomamunkámmal nyertem el. A díjátadó ünnepségen együtt láttam a magyar közlekedés legkiválóbb professzorait, minisztériumi és vállalati vezetőit, a szakma „krémjét”. Egy végzős diáknak ez óriási motiváció, éreztem, hogy ilyen emberektől, ilyen helyen lehet a legtöbbet tanulni. Ezért a második évben már saját pénzemből fizettem a tagdíjat és amikor lehetett, látogattam a KTE előadásait, fórumait. Az akkori vezetés ezt látva kisebb-nagyobb feladatokkal bízott meg, aminek az eredményeképpen lépésről-lépésre haladtam felfelé a hierarchiában a főtitkárhelyettesi, majd a társelnöki tisztségig. Elfogultság nélkül állíthatom, hogy szakmai karrierem jelentős részben a KTE-nek is köszönhető. Aki aktív az Egyesületben, azt a szűkebb munkahelyén kívül, széles szakmai körben is megismerhetik. Örökös tagként ajánlom minden

fiatalnak, aki a közlekedéstudomány elméleti-gyakorlati területét hivatásnak tekinti, lépjen be KTE-be. Legyen aktív, használja ki a KTE nyújtotta hazai és nemzetközi kapcsolatokat és nem fog csalódni.