

# EMLÉKEZTETŐ

## az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságának üléséről

**Időpont:** 2020. február 19., szerda, 14:00 – 16:15

**Helyszín:** MTA Titkárság (Budapest, V. Nádor u. 7., Fsz. 29. Tanácsterem)

Az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottsága (KJTB) 2020. február 19-én, tartotta idei első ülését, amelynek témája *A légi közlekedés helyzete és fejlesztési lehetőségei Magyarországon* volt. Az ülést a KJTB elnöke, **Dr. Timár András** nyitotta meg, aki rövid bevezetőjében a téma fontosságára és időszerűségére hívta fel a figyelmet.

**Mudra István** (ITM): *Nemzeti légi közlekedési és repülőipari fejlesztési stratégia 2020* című előadásában statisztikai adatokkal igazolta a légi közlekedés egyre jelentősebbé váló szerepét a gazdaságban (ipar, foglalkoztatás, turizmus) az egész világon és Magyarországon. Hangsúlyozta a hazai légi közlekedés és repülőipar átgondolt, folyamatos és rendszerszintű fejlesztésének fontosságát, utalva arra, hogy ennek érdekében folyik a Légi Közlekedési és Repülőipari Fejlesztési Stratégia kidolgozása. A stratégia fő célja, hogy hozzájáruljon Magyarország versenyképességének és gazdasági növekedésének fenntartásához, alappillérei pedig: (i) erős légi közlekedési igazgatás és állami szerepvállalás; (ii) támogató iparági képzési rendszer; (iii) innováció-orientált repülőipar; és (iv) a szolgáltatók versenyképességének fokozása. Ezeket részletesen ismertette rámutatott, hogy a tervezett intézkedéseknek (beleértve a hatósági szabályozást és a technológiai fejlesztés ösztönzését, támogatását is), mind a légi forgalom (kereslet) várható növekedésének, mind a fenntarthatósági (gazdaságossági és környezetvédelmi) szempontoknak meg kell felelniük.

**Rohács Dániel** (BME): *Magyarországi repülőipar helyzetének és szereplőinek áttekintése* címmel tartott előadásában ismertette a jelenlegi állapot jellemzőit és a légi közlekedés előtt álló kihívásokat. Hangsúlyozta, hogy a kitűzött célok elérését az eddig alkalmazott módszerek nem teszik lehetővé, ezért radikális innovációkra lesz szükség. Ezt indokolja a K+F célú költ-

ség-függvény és a termékfejlesztés célú finanszírozási szándék-függvény között történetileg kialakult szakadás, az ún. „halálvölgy” léte is, amelynek mielőbbi áthidalása alapvetően fontosá vált (pl. a kutatóközpontok tevékenységének kiterjesztésével és az iparral való együttműködésük erősítésével). Áttekintette a légi közlekedés területén működő magyarországi vállalatok körét, majd SWOT elemzést alkalmazva részletekbe menően értékelt a várható és indokolt fejlesztést elősegítő és akadályozó tényezőket.

**Simon Attila** (HC): *HungaroControl az innováció élén* című előadásában ismertette a HungaroControl tevékenységét és teljesítményét az európai légi forgalom elmúlt években megfigyelt gyors növekedésének és szerkezete átalakulásának tükrében. Rámutatott, hogy a SES (Single European Sky – egységes európai égbolt) létrejötte a légiforgalom-irányítást olyan működési modell irányába tereli, amely nagyobb biztonságot, alacsonyabb költségeket, kevesebb késést, valamint kisebb környezetkárosítást eredményez. Mindezt figyelembe véve alakítják ki és alkalmazzák üzletpolitikájukat. Az innovációt támogatják az oktatás, a K+F és a termékfejlesztés területén és a vállalaton belüli ösztönzők alkalmazásával is. Példaként a vállalat részvételével folyó olyan kutatásokat említett, mint a konfliktus elkerülési megoldást biztosító eszköz kidolgozása, a légi járművek érkezési idejének pontosabb előrejelzése vagy a nagy adathalmazok (Big Data) elemzése mesterséges intelligencia alkalmazásával. A termék- és szolgáltatásfejlesztés terén ígéretesek a virtuális álpilóta és a kódös kameraképet javító szoftverek kidolgozását célzó munkálatok. Végül kitért a „távoli toronyirányítás” megvalósítása terén elért eredményeikre és a pilóta/vezető nélküli légi járművek (pl. drónok) forgalomirányításához kapcsolódó szolgáltatások fejlesztésének sürgető szükségességére.

**Karádi Dániel** (BA) *Budapest Airport bemutatása és fejlődési perspektívái* c. előadásában tényeket és adatokat közölt a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működéséről (2019-ben az utasforgalom rekordot döntve meghaladta a 16 milliót). A jelenlegi infrastruktúra egyes elemeinek elégtelen kapacitása már akadályozza a további növekedést, a megfelelő minőségű utaskiszolgálást, s további nehézséget okoz, hogy a fejlesztést a működtetés fenntartásával egyidejűleg kell végrehajtani. Jelentős eredmény az új Cargo City üzembe helyezése, hiszen stratégiai cél az intermodális csomóponttá alakítás és a repülőtér regionális szerepének erősítése (ma Bécs áll az élen, fő versenytársak: Prága és Bukarest). Sürgető feladat valamennyi illetékes és érintett egyetértésének megszerzése a zajterhelés csökkentése, a repülőtérhez vezető vasúti összeköttetés létrehozása, a közúti kapcsolatok korszerűsítése és a parkolókapacitás növelése, illetve a terminálokon belül az utasélmény javítását célzó sokrétű, magas színvonalú szolgáltatások biztosítása érdekében.

**Dr. Legeza Enikő** (BME): „*Yield management*” a légi személyszállításban c. előadásában a légitársaságok stratégiai árképzésének alapelveit mutatta be. A fő cél az összbevétel növelése, s ez egyrészt árnöveléssel, másrészt az utazás jellegétől és a jegyvásárlás időpontjától függően differenciált árak alkalmazásával érhető el. A bevétel-menedzsment célja a bevétel és a férőhely-kihhasználás optimális összehangolása (akár „túlfoglalás” árán is), amelynek alapjául elsősorban a tapasztalati (ún. historikus) adatok elemzésével kidolgozott, járatonkénti helyfoglalás-előrejelzési függvény szolgál. Egy, a költségeknek a kapacitás-kihasználás függvényében való változását bemutató szemléltető ábrával igazolta, hogy ez az optimum akkor érhető el, ha a visszautasított utasok kompenzációjának összköltsége és az üresen maradt helyek okozta veszteségek összege megközelítően azonos.

Az érdekes előadásokat követő beszélgetés során elhangzott kérdések, s az előadók válaszai elsősorban a repülőtér közlekedési kapcsolatainak korszerűsítésére, azok megvalósításának időbeni ütemezésére, illetve a légi közlekedési K+F+I eredmények gyakorlati alkalmazásának lehetőségeire vonatkoztak. Kiemelték a zajvédelmi intézkedések és az utazáskényelem fokozását célzó szolgáltatás bővítés jelentőségét. Úgy vélték, a légi közlekedésben elsősorban motivációt erősítőnek tekinthető hazánk részére a regionális vezető szerep elérésének célul kitűzése. Egyetértés alakult ki arra vonatkozóan, hogy a szinergiák hasznosítása érdekében tovább nem halogatható a fejlesztésben érdekelt bevonásával a részletekbe menő egyeztetések megkezdése és folyamatos fenntartása.

**Dr. Timár András** elnök megköszönte az előadók fáradozását és a hozzászólók közreműködését. Ezután tájékoztatást adott az MTA Műszaki Osztálya legutóbbi ülésén tárgyalt, a Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságot is érintő témákról (megemlítve a magyar nyelv védelmében teendő esetleges intézkedésekkel kapcsolatban kialakult vitát is), valamint az MTA doktora cím elnyeréséért benyújtott pályázat keretében már lezárt és folyamatban lévő habitusvizsgálati eljárásokról. Megköszönte a „Magyar tudomány eredményei 1989-2019” címmel tervezett MTA kiadványhoz javaslatokat kérő levelére válaszolóknak segítségét, és ismertette, hogy a kiadvánnyal kapcsolatosan – egyértelmű kiválasztási szempontok hiányában – több MTA Bizottság is egyelőre várakozó állásponton van. Javaslatára a KJTb jelen lévő tagjai egyetértettek azzal, hogy ezekhez csatlakozzon a Közlekedés- és Járműtudományi Bizottság is.

Budapest, 2020. február 25.

Dr. Timár András  
elnök sk.

Dr. Török Ádám  
titkár sk.

## E számunk lektorai

Horváth Lajos ■ Szűcs Lajos ■ Dr. Timár András ■ Dr. Tóth János