

# **A BIZTONSÁG MENEDZSMENT KÉRDÉSKÖREI A LOGISZTIKAI ÁGAZATBAN**

*THE SAFETY MANAGEMENT ISSUES AT LOGISTICS SECTOR*

**TERJÉK LÁSZLÓ** egyetemi adjunktus

**PAKURÁR MIKLÓS** egyetemi docens

**OLÁH JUDIT** egyetemi adjunktus

Debreceni Egyetem Agrár- és Gazdálkodástudományok Centruma,

Gazdálkodástudományi és Vidékfejlesztési Kar,

Szervezés-Logisztika Tanszék

**RÓNAY-TOBEL BEATRIX**

Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Jármű Módszertani Főosztály

## **ABSTRACT**

In this publication the authors are discussed the importance of the culture in the road transportation safety management. The improvement of the safety of road transport is an EU and as well as national level pursuit. From many phenomenons what are happens in the business life it can be concluded that in the risk-takings of the road transport organizations there is in the first group the some degree of giving up of the safety level which is generally explained by economic pressures and also competition situations. But this is not the exact answer. The irresponsible risk-taking and rule-avoiding behavior is not only an economic competition necessity but also is a cultural factor too. The development of the road transportation safety culture is the essential condition of the improvement of road safety. This development will be only most successful if the realization of the aim is based on the coordinated and complex solutions and as well as that is supported by EU and national level policy. And also important condition is that the economic and scientific organizations need to be able to cooperate in this issue. In order to make to be possible the more former implementation of results of safety culture researches in the practice.

## **1. Bevezetés**

A szállítási teljesítmények folyamatos növekedésével a közút egyre nagyobb szereppel bír hazánkban és Európában (EU) egyaránt. Ehhez nem csak az úthálózatok intenzív fejlesztése járult hozzá, hanem hazánk sajátos földrajzi helyzete a közép európai térségben. Az egyre növekvő és élesedő gazdasági verseny és a pénzügyi rendszer sajátossága hatására az elsődleges cél a vállalatok számára a piaci versenyképesség fenntartása, ami, mint gazdasági prioritás természetesen

begyűrűzött az állami politikába is. Egy ország mindig olyan gazdasági erőt jelent és képes felmutatni, amilyen a saját nemzeti vállalatainak az ereje. Az EU teher szállítási stratégiája alapvetően a teherszállítás hatékonyságára, fenntarthatóságára, integrációjára helyezi a hangsúlyt. Ugyanakkor az áru szabad áramlásának alapelve teljesen átalakította hazánkban a fuvarozási ágazat szakmai hozzáállását. A teljesítmények emelése központi kritériummá vált a versenyképesség megőrzése érdekében. E nyomásnak gyakran áldozatává válik a biztonság. A közúti fuvarozás ilyen nagymértékű növekedése köztudottan igen sok káros mellékhatással jár. Nem csak az okoz gondot, hogy az áru mozgatásának ez a módja rendkívül környezetszennyező, hanem az is, hogy ebben a közlekedési ágazatban jóval több a baleset s ez nagy anyagi terhet ró az Európa és a világ országaira. A közutak zsúfoltsága fokozódik és az infrastruktúra gyakran ezzel nem tud lépést tartani.

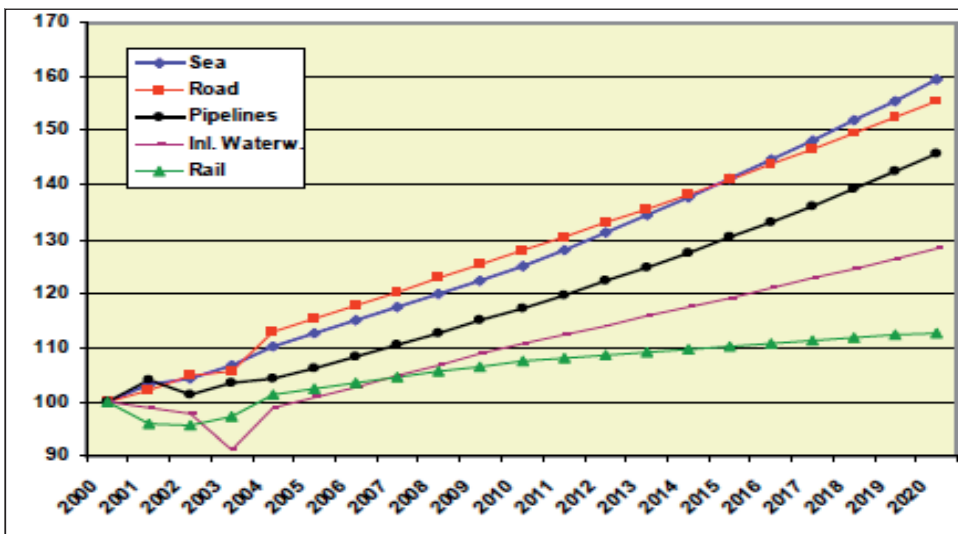
## 2. Témakifejtés

A társadalmi és politikai akarat és nyomás hatására az intézményi törekvés fontos célkitűzése a közúti halálos balesetek számának csökkentése. E törekvés ellenszelét adta és adja, a schengeni határok megszűnése, amivel a szállítmányok megállás nélkül, „ellenőrizetlenül” szelik át Európa útjait, az esetek döntő többségében túlmunkára kényszerítve a gépkocsivezetőket, ezzel jelentősen növelve a baleseti kockázatot. A kérdés vizsgálata, intézményi dimenzióból rávilágít a jelenlevő problémákra és azok szükséges stratégiai megoldásaira. A tehergépkocsi balesetek a gépjárművek nagy tömege és mérete miatt súlyos következményekkel járnak. Ennek ellenére az ilyen balesetek okainak megfelelő, ok-okozati feldolgozása meglehetősen hiányos (Berta, 2009); nemcsak nálunk, hanem Európában is (Holló et al., 2010). Hazánkban a közlekedési balesetek következtében évente több százan veszítik életüket (Holló, 2008), emellett mintegy 120-150 milliárd forintos veszteséget okoznak. Mindemellett a szállítási teljesítményeket figyelembe véve elmondható, hogy a közút egyre nagyobb szereppel bír hazánkban és Európában egyaránt. A teljes európai áruforgalom mintegy 70%-a tehergépjárműveken történik. 2001-ben a közúti közlekedés teljesítményének részaránya az áruszállítási piacon 44%-os a part menti tengerhajózás 41%-ával, a vasúti közlekedés 8%-ával és a belvízi hajózás 4%-ával szemben. A Fehér Könyv (EB 2001) szerint a növekvő közlekedési igényeknek köszönhetően torlódások figyelhetők meg a fő közutakon és vasútvonalakon, a városokban és a repülőterek környékén, amelyek csak tetézik a meglévő problémákat, a közúti közlekedés környezetszennyező és egészségkárosító hatásait valamint a közúti balesetek által okozott súlyos veszteségeket. Az Intézményrendszer oldaláról a közlekedők állnak a közlekedéspolitika közép-pontjában, e témakör közül mára talán a legfontosabbá vált a közlekedésbiztonság. A közutat több gazdasági szereplő és ágazat használja. Ez olyan kockázatonövelő tényező, amit nagyon nehéz kezelni. Az intézményi elhatározásoknak csak felelős célorientált programalkotás tehet eleget. Hazai célkitűzések között szerepelt, hogy

a közúti közlekedési balesetben elhunytak számát 2010-re 50%-kal kell csökkenteni 2001-hez képest (Berta-Tóth, 2010). Ehhez az elhatározáshoz csatlakozik az EB 2011-es Fehér Könyvi kitétele, miszerint: „a közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és közlekedésvédelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.” A közút a legkockázatosabb közlekedési ágazat, ezért jelentős beavatkozásra van szükség. A balesetek közvetlen költsége évi 45 Mrd euró, a közvetett költségek ennek mintegy három-négyszeresét jelentik.

**1. diagram: A teherszállítás várható növekedése szállítási módoként 2000-2020 között átkm-ben [%]**

**1. diagram: Expected growth in freight transport by mode of transportation from 2000 to 2020, in freight tonne km (%)**



*Forrás: EB, 2006*

A Fehér Könyv tehát az éves költséget így 160 Mrd euróra teszi, ami az EU GNP-jének 2%-a. A 2001-es Fehér Könyvnek 2006-ban kiadott félidei felülvizsgálata (EB 2006) összeveti az elért eredményeket és a tapasztalható tendenciákat a 2001-es Fehér Könyvnek a vonatkozó részeivel. 1995 és 2004 között az áruszállítás volumene 28%-kal nőtt, ezen belül a közúti áruszállítás 35%-kal. Az EU-n belüli közúti forgalom részaránya az áruszállítás esetében 44%. A közlekedési módok részaránya hosszú távon várhatóan stabilizálódni fog.

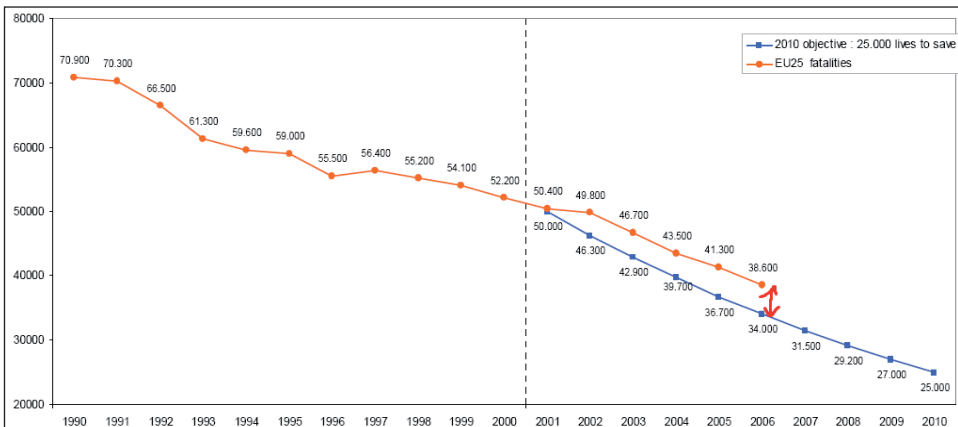
A 2000 és 2020 közötti időszakra a félidei felülvizsgálat 52%-os GDP növekedést, a teherfuvarozás 50%-os teljesítmény-növekedését várta. Ezt szemlélteti az

1. ábra, melyből kitűnik, hogy az áruszállítás növekedése progresszív jellegű és nem várható, belátható időn belül, csökkenés és/vagy stagnálás. A teherszállítás növekedéséhez feltétlen kapcsolódik egyféle infrastrukturális fejlesztési igény is, amely nem csak a mennyiségi, de a minőségi és biztonsági elvárások emelkedését is maga után vonja.

A biztonsági elvárásokkal összefüggésben a közlekedésbiztonság fő mérőszáma, mint negatív aspektusú mérőszám, a halálos közúti közlekedési balesetek számának alakulása. Ennek az adathalmaznak a csökkenő tendenciáját a 2. ábra mutatja.

## 2. diagram: Halálos balesetek számának előirányzata és tényleges helyzete 1990-2006

### 2. diagram: Allocation and the actual position of the number of fatalities 1990-2006



*Forrás:* Community Road Accident Database, 2007

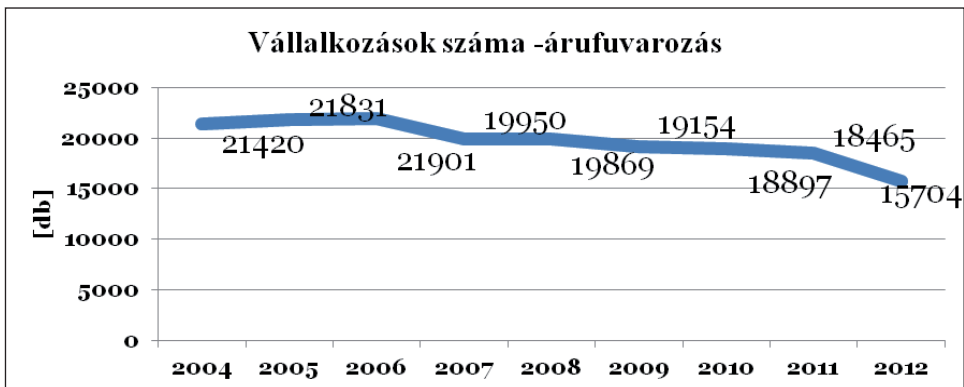
A 2. ábra szemlélteti a Fehér Könyvben megfogalmazott közlekedésbiztonságra vonatkozó célkitűzés teljesülését is. A félidei felülvizsgálatkor a halálos baleset számát, az adatok szerint, sajnos csak 24%-kal alacsonyabbra, 38.600 esetre sikerült leszorítani, szemben az eredetileg megfogalmazott 34.000 darabos, 33%-s csökkenési előirányzattal, ami 4.600 emberélettel többet mentett volna meg az Európai Unió útjain. Elmondható, hogy a 2011-es közlekedéspolitikai Fehér Könyvben (EB 2011) a régi kihívások listája nem csökkent jelentősen, hanem újakkal egészült ki. A téma szempontjából kiemelendő az a célkitűzés, miszerint 2030-ra a 300 km-t meghaladó távolságú közúti áruszállítás 30%-át, 2050-re 50%-át kell kiváltani más módokkal. Alapvető jelenségként írható le, hogy a schengeni határok megszűnésével a szállítmányok megállás nélkül, „ellenőrizetlenül” szelik át Európa útjait, az esetek döntő többségében túlmunkára kényszerítve a gépkocsi-vezetőket, ezzel jelentősen növelve a baleseti kockázatokat. Ennek a helyzetnek a normalizálására született meg a 2006. március 15-i (2006/22/EK) európai par-

lamenti és tanácsi irányelv, amelynek célja, hogy a munkaidő szervezésével kapcsolatban minimumkövetelményeket állapítson meg a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek egészségének védelme és biztonságának javítása céljából, illetve, hogy fokozza a közúti közlekedés biztonságát és összehangolja a versenyfeltételeket (2006/22/EK).

Magyarországon az áru fuvarozáson belül a meghatározó arányt képviselő közúti áru fuvarozás ágazatában a gazdasági válság hatására jelentős volumensökkenés történt. Ez kimutatható a vállalkozások számának nagymértékű visszaesésében is. A 3. ábra mutatja, hogy a vállalkozások száma 30%-kal zsugorodott. Ennek egyértelmű oka a hazánkba irányuló, illetve innen induló fuvarozandó árumennyiség csökkenése.

### 3. diagram: Áru fuvarozási vállalkozások számának alakulása 2004-2012 között Magyarországon

#### 3. diagram: Trend in the number of freight companies 2004-2012 in Hungary



Forrás: NKH Statisztikai évkönyv 2013

A recesszió hatására a magyar fuvarozók egy része ismét az Unión belüli, elsősorban a fejlett gazdasággal rendelkező országok közötti fuvarozásra tért át, ahol a válság nem olyan mértékben érezte hatását, mint nálunk. Ez azt is jelenti, hogy a magyar kamionok egyre többet külföldön közlekednek. Erre jellemző, hogy ezek a járművek nem tankolnak, javítanak itthon, nem fizetnek úthasználati díjat, a gépkocsivezetők nem az itthoni fogyasztást növelik, sok esetben nem magyar munkavállalót alkalmaznak. Ennek egyik gazdasági, költségvetési hatása az, hogy ez a helyzet jelentős kiesést okoz. Biztonságmenedzsment oldalról azért található pozitívum is ebben a helyzetben. A fejlett EU országok magasabb szintű biztonsági kultúrája nevelő hatással van a hazai szállítókra is. Ez egy lassabb, de stabil biztonsági kultúra szintemelkedést biztosít Magyarországon útjain.

A közúti biztonsági helyzethez kapcsolódóan, nemzetállami szinten, intézményi oldalról a következő kérdések vetődnek fel; Hogyan tud a kormány intézmény-

rendszere ezekre a kihívásokra válaszolni? Milyen eszközzel rendelkezik erre? Az állam fiskális eszközeivel két módon tudja elérni ennek a célrendszernek a megvalósulását, egyrészt a szakmához jutás feltételeinek szabályozásával (261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet), másrészt hatáskörrel rendelkező állami szervek által elvégzett közúti és telephelyi ellenőrzések számának és hatékonyságának növelésével (66/2007. (IV. 4.) Korm. rendelet). Mindezek végrehajtása magasabb tudásszintet, minőségi és preventív hozzáállást, valamint korszerű infrastruktúrát követel, igényt generál. Összességében pedig magas szintű biztonsági kultúrafejlesztési stratégiát kell, hogy elindítson. Ennek a megvalósításában nagy szerephez kell jutnia az intellektuális tőkének és a humán erőforrás fejlesztésnek (Berde – Dajnoki 2007; Vántus et al. 2009 ) a közúti résztvevők és a hivatali személyzeti oldalán egyaránt. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyarországon egyedülként látja el a közlekedéshez kapcsolódó valamennyi hatósági, felügyeleti tevékenységet. A közlekedési felügyelőségek ellenőrzése kétféleképpen lehet, a közúti vagy telephelyi ellenőrzés. Mindkét ellenőrzésfajta esetében komplex ellenőrzésről beszélünk, kivéve a állampolgári bejelentésre tartott céll ellenőrzéseket. A komplex ellenőrzés keretében a következő részterületeket vizsgálják:

- közúti közlekedési szolgáltatás (KKSZ)
- vezetési és pihenőidő (AETR)
- veszélyes áru szállítás (ADR)
- tengelysúly/túlsúly
- környezetvédelmi előírások
- közlekedésbiztonsági
- hétvégi forgalomkorlátozás.

Ezek közül a tengelysúly/túlsúly ellenőrzés képezi az egyedüli kivételt, mert azt speciális eszközzel, szoftverrel és mérési technológiával és csak előre kijelölt, arra alkalmas helyszínen végezhető. A megyei felügyelőségek részére a Nemzeti Közlekedési Hatóság-mint szakmai irányító szerv – minden évben éves ellenőrzési tervet készít ellenőrzési típusonként havi bontásban. A hivatalban 27860 ellenőrzési eseményt hajtanak végre évente, ezen belül 13911 esetben ellenőriznek vezetési és pihenőidőt. Ez azt mutatja, hogy, a darabszámok tekintetében, ez a legjobban preferált ellenőrzés típus. Ez 352968 munkanapot jelent. Ez a Magyarországon belső és nemzetközi forgalomban megforduló, tachográf köteles járművek összes vezetéssel töltött munkanapjának alig 2 %-a, ami ebben az összefüggésben már nem is tűnik túl magas aránynak. Az ellenőrizendő munkanapok számát (arányát) az Európai Bizottság határozza meg, jelenleg az összes vezetői munkanap 3% és 2-3 évente növekszik. Az eredmények igen magasak, mintegy 32%-os meghiányolási arányt mutat az összes ellenőrzött munkanap bázisadatára vetítve, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy minden 3. jármű esetén derítenek fel vezetési és pihenőidős szabálytalanságot. Ez különösen elgondolkodtató, hogy ilyen nagy arányban

ülnek fáradt, túlhajtott gépkocsivezetők a tehergépjárművek volánjánál és jelentenek veszélyt hazánk közútjain.

### 3. Következtetések, javaslatok

- Az állam, lehetőségeinek korlátjai miatt, szabályozási és ellenőrzési rendszerével nem vállalhatja fel a teljes felelősséget a közúti közlekedésbiztonság mutatóinak elvárt szintű javításáért.
- Itt elsősorban az emberi és szervezeti tényezőket magába foglaló, a biztonsági kultúra színvonalát érintő kérdéskörrel van szó.
- A helyzet javulásának paradigmája a közúti közlekedés és szállítmányozás biztonsági kultúrájának fejlesztése.
- Ez a fejlesztés csak tudományosan megalapozott, szakszerű, komplex eszközrendszerrel, összehangolt munkával vihető véghez.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- Berde CS. Dajnoki K. (2007): Importance of Management Tasks in Organizations, Integrated Systems for Agri-food Productoin, Proceedings of 5 th International Conference. Sibiu. Editura Orienturi Universitate Timisuara. p. 473- 478.
- Berta T. (2009): 3,5 tonnát meghaladó nehéz tehergépjárművek személyesérüléses baleseteinek elemzése, Innováció és Fenntartható Felszíni Közlekedés Konferencia, 2009. szeptember 3-5. <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2009/eloadasok/day2/4-szekcio/002.pdf> Utolsó letöltés: 2013. június 7. 9:07
- Berta T. Tóth V. (2010): Hazai közlekedésbiztonsági programalkotás, XI. Rodosz Konferencia, Kolozsvár, 2010. november 12-14. [http://rodosz.ro/files/Berta\\_TamasToth\\_Viktoria.pdf#zoom=100](http://rodosz.ro/files/Berta_TamasToth_Viktoria.pdf#zoom=100) Utolsó letöltés: 2013. június 7. 9:17
- Holló P, Broughton J, Keigan M, Yannis G, Evgenikos P, Chaziris A, Papadimitriou E, Bos N M, Hoeglinger S, Pérez K, AMoros E, Tecl J (2010): Estimation of the real number of road casualties in Europe, SAFETY SCIENCE, Vol. 48. Issue 3. pp. 365-371.
- Holló P. (2008): Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról, MAGYAR TUDOMÁNY, 169. évf. 02. szám. pp. 175-185.
- Vántus A.– Técsy A. – Mihók S.(2009): Munkaköri szervezettség a lórtartásban. Erdei Ferenc V. Tudományos Konferencia, Kecskemét, szeptember 3-4. II. kötet. pp. 639-643. Az Európai Közösségek Bizottsága (2001): Fehér Könyv. Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. COM(2001)370. Brüsszel, 2001. szeptember 12.
- Az Európai Közösségek Bizottsága (2011): Fehér Könyv. Útítv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás hatékony közlekedési rendszer felé: Brüsszel, 2011.3.28. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:-FIN:HU:PDF>
- Az Európai Parlament és az Európai Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (EGT vonatkozású szöveg)