

Tapasztalatok Győr-Sopron megyéből

TARGONCAVEZETŐ-KÉPZÉS

Az ATI Győr-Sopron megyei iskolájának vezetői az év elején kezdte foglalkoztatni a képzés megszervezésének gondolata.

A várható igények összegyűjtése érdekében felmérőlapokat küldtünk szét a vállalatoknak. A visszajelzések az ATI-igazgatóság előzetes felméréseinek megfelelően is igazolták, hogy a képzés megkezdése már sürgető feladat.

Március elején sikerült beindítanunk az első két tanfolyamot, mintegy 60 fő részvételével. A létszám 6 vállalat dolgozóiból tevődött össze. A gyakorlati képzést az Állami Húsipari Vállalat Győr-Sopron megyei üzemének területén bonyolítottuk le.

Mivel elméleti előadónk szakmai felkészültsége ezt lehetővé tette, az elméleti tantárgyaknak mintegy 50%-át saját előadónk tanították. A meghívott külső előadók, oktatók is nagyon lelkiismeretesen és eredményesen dolgoztak.

Ennek a lelkes oktató gárdának köszönhető, hogy – bár ebben az időszakban még nem voltak megfelelő számú és tartalmú tankönyveink sem – a meglehetősen magas követelményszintű vizsga 90% körüli megfelelési arányt mutatott.

Értékes tapasztalatok birtokában láttunk hozzá a harmadik, előreláthatólag szeptember hónapban induló tanfolyam szervezéséhez.

Milyen nehézségek várhatók a szervezés során, és mi lehet a megoldás?

– A nagy vállalatok saját oktatási szervezeteikre támaszkodva eddig is megoldották a vállalaton belüli utánpótlás képzését. Velük versenyre kelni csak kiváló oktatói-nevelői munkával, a szembetűnően kiemelkedő képzési színvonal és a mennél rövidebb átfutási idő legcélszerűbb arányainak megteremtésével lehet.

– A kisebb vállalatok nem tudnak beiskolázni egy tanfolyam indításához elegendő létszámú dolgozót, s a gyakorlati oktatáshoz nem tudnak targoncát sem rendelkezésre bocsátani. Sok akadály hárulna el, ha az ATI igazgatósága beszerezne néhány, megfelelő típusú targoncát, s ellátná velük az éppen ilyen képzéssel foglalkozó iskolát.

– Szerencsére a tankönyvhiánnyal már nem kell küszködnünk; van jól szerkesztett, különleges tankönyv.

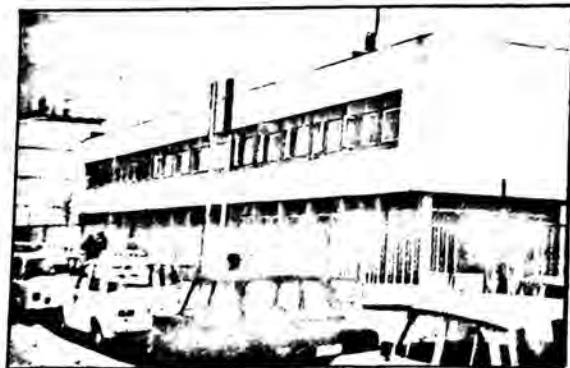
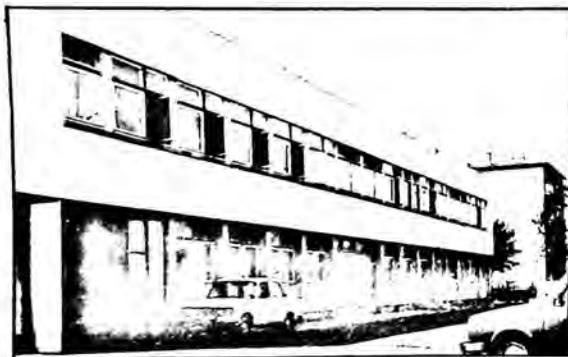
A 309. sz. szakma tárgyainak oktatásához készült diasorozatokban sok hasznosítható diaképet találunk. Ezekből jól használható szemléltető anyag állítható össze.

Az igények felmérése, egyeztetése, a megfelelő bázisvállalat kiválasztása a mi feladatunk. Nekünk kell kijelölnünk (felkérnünk) és felkészítenünk az előadókat is.

Végezetül még egy, el nem hanyagolható szempont:

A magas színvonalú oktatás jó hírnevünket öregbíti. Azoknál a vállalatoknál, ahol munkánkat jól véghezvük, várhatóan megnövekszik a dolgozók érdeklődése az ATI kiszélesedő tevékenysége iránt. Bázist alakíthatunk ki alap- és továbbképző tanfolyamaink számára.

Az ATI győri iskolájának vezetőisége



A KONFLIKTUS-SZITUÁCIÓTÓL

A BALESETIG

I.

Az Autóvezető hasábjain az elmúlt év során már részletesen elemeztem azt a folyamatszerű és alkotó elemeiben egymással szervesen egybefüggő kapcsolatrendszerrel, amely a közlekedés nyugodt áramlása és a közlekedési baleset bekövetkezése között eltelt út-idő viszonylatban megállapítható.¹ E folyamat egyes, jól megkülönböztethető fázisai a zavar, a konfliktus-szituáció és a baleset. Ezek közül a zavar fogalmával, jellegzetességeivel foglalkoztam akkor elsődlegesen. A baleset jellegzetességeit pedig az elmúlt 70 év során felgyűlemlett könyvtárnyi irodalomból bárki kedvére megismerheti.

Nem ennyire elterjedten megtárgyalt kérdés ma még a balesetet közvetlenül megelőző fázis: a jobb szó híján a nemzetközi fogalmi apparátusból átvett megjelöléssel konfliktus-szituációnak nevezhető állapot.

Egyébként már több évtizedre visszanyúlunk az a felismerés, hogy a balesetek okainak kutatásánál sokkal hasznosabb volna az ún. „majdnem balesetek” vizsgálata.² Főként technikai és gazdasági okoknak volt szerepük abban, hogy ez a felfogás hosszú ideig csak elszigetelt kísérlet, vágyálom maradt. Az utóbbi évtizeden belül azonban megváltozott a helyzet. A kutatókon kívül már gyakorlati szakemberek – elsősorban forgalomsszervezők – igényei is jelentkeztek. Ők is felismerték, hogy a szükséges intézkedéseket sokkal célirányosabban és nem utolsósorban gazdaságosabban lehet meg-

szabni, ha a lefolyásukban pontosan sohasem követhető súlyos balesetek helyett az ún. közlekedési konfliktusokat elemzik.

Az ún. „konfliktustechnikát” mint a baleseti okok kutatási módszereinek egyikét elsősorban az angolszász országokban, Skandináviában, Hollandiában és Franciaországban használják. Mélyreható kutatások folynak a Német Szövetségi Köztársaságban is e módszer gyakorlati hasznosítására.

Az eddigi tapasztalatok alapján a konfliktustechnika előnyei a következőkben foglalhatók össze:

– viszonylag rövid idő alatt – amely idő alatt baleseti adatokat egyáltalán nem lehet gyűjteni – pl. egy előtte-utána vizsgálattal megállapítható a különféle közlekedésbiztonsági intézkedések hatékonysága;

– a konfliktusszámlálás segítségével meghatározható a veszélyforrások felszámolásának sürgősségi sorrendje;

– baleseti előrejelzés állítható fel egy nagyobb útszakaszra vagy területre;

– az említett, elsődlegesen forgalomsszervezési előnyökön túl a konfliktusmódszer a szituáció-elemzéshez is alkalmazható. Így a balesetelemzésekhez további járulékos információkat nyerhetünk a kockázatok formáiról és a közlekedés folyamatairól. Ez már lényegében átmenet azokhoz a tudományos – pszichológiai, szociológiai, kriminológiai stb. – kutatásokhoz, amelyekből azt remélik, hogy több, eddig

ismeretlen baleseti, elsősorban szituáció-specifikus összefüggésre derítenek fényt.

II

A következőkben röviden azt tekintjük át, hogy ezek a már említett külföldi konfliktuskutatások milyen összefüggéseket mutatnak ki a balesetekkel.

Előjáróban szükségesnek látszik visszautalnunk arra a régi megállapításra, amely szerint a baleseteket számos veszélyhelyzet és még több szabályszegés előzi meg. A nagy számok törvénye alapján – tehát statisztikai szinten – ebből az a következtetés vonható le, hogy minél inkább sűrűsödnek a konfliktushelyzetek, annál nagyobb a valószínűsége a baleseteknek. Ezt a megállapítást tovább részletezve az is kitűnik, hogy a konfliktusok körén belül minél gyakoribbak a súlyos konfliktusok, annál valószínűbb a csak anyagi kárral, majd a személyi sérüléssel is járó baleset bekövetkezése. (Másként megközelítve a kérdést: az említett eredmény-valószínűség annál nagyobb, minél inkább eltörlődik egyazon konfliktusszámon belül az arány az enyhébbektől a súlyosabbak felé.) Ez a megállapítás – az eddigi külföldi kutatások döntő többsége alapján – elsősorban hely-, másodsorban személyspecifikus.

Vannak ugyanakkor olyan kutatások, amelyek a konfliktusok előidézői és a balesetek okozói között találnak olyan szoros kapcsolatot, amely egyértelműen előre jelezne a veszélyhelyzetet teremtők baleset-

okozóvá válását. Minden kutatás arra a végkövetkeztetésre jut, hogy a konfliktushelyzetet teremtők a közlekedés nyugodt menetét erőteljesen rontják, az emberi megterhelést fokozzák, s így nem ritkán mint egy más időben és más helyen bekövetkező baleset felelőssége már nem vonható okozóiként vesznek részt a közúti forgalomban.

A kutatások többsége azt a megállapítást igazolja, hogy a veszélyhelyzetekben az átlagosnál gyakrabban részt vevők balesetekbe is gyakran keverednek. Nem hagyható ugyanis figyelmen kívül, hogy a konfliktus (a veszélyhelyzet) és a csak anyagi kárral járó, ill. a személyi sérülést is okozó baleset között a fizika törvényei által irányított út-idő viszonyok olyan jelentős szerepet játszanak, hogy egyrészt a súlyos eredmény bekövetkezése, másrészt annak elmaradása (az út-idő különbség csekélysége, valamint az ilyen situációkban szereplő tömeg- és erőtényezők miatt) igen gyakran a véletlen műve.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsnak a VI. ötéves tervidőszakra szóló középtávú fejlesztési terve 20. főirányában megindult konfliktus-elemzési munka³ azt a feladatot tűzte ki célul, hogy a konfliktus-technikát a hatósági balesetmegelőzés szolgálatába állítsa. Jogi-politikai szempontból ugyanis döntő, hogy a balesetekhez vezető magatartásokat már kialakulásuk folyamatában kísérjük meg észlelni, s a deviáns (helytelen) viselkedési formák ellen lehetőleg még a káros eredmény bekövetkezése előtt lépünk fel.

A mai helyzet fonákságát ugyanakkor mi sem bizonyítja jobban, mint hogy egy sor, a forgalom biztonságát legfeljebb absztrakt módon (közvetve) sértő (de közvetlenül nem veszélyeztető) magatartásuhúbt szabálysértésként torolnak meg (ilyen pl. a szabálytalan parkolások többsége), ugyanakkor a forgalom biztonságát legsúlyosabban veszélyez-

tető cselekmények zöme (ilyen pl. a kockázatos előzések, relatív gyors-hajtások számos esete) semmiféle következményt nem von maga után. Ennek a helyzetnek mindmáig van egy nagyon lényeges objektív oka: a forgalom-ellenőrzésbe elsősorban azok a szabályszegések vonhatók be, amelyek mérések útján, lehetőleg képi rögzítés igénybevételével, egyértelműen bizonyíthatók. A konfliktus-situációk mindmáig nem tartoznak ebbe a körbe. Elsősorban azért, mert magának a konfliktusnak a definiálása (pontos fogalmi meghatározása) sem történt még meg hazánkban.

III.

Mindez nem jelenti azt, hogy a valódi konfliktus-kutatásokhoz hasonló vizsgálatok korábban nálunk egyáltalán nem folytak. Ezek azonban két igen lényeges hiányosság miatt csak korlátozottan válhattak be a hozzájuk fűzött reményeket. Ezek a hiányosságok a következők:

- nem történt meg a konfliktus szabatos meghatározása, a kutatások a fogalmat ismertnek tekintették, holott épp e hiányosságnak következtében

- nem határozhatták meg pontosan a konfliktus leglényesebb ismérvét: a közlekedési partnerek út-idő differenciájának mértékét.

E hiányosságok következtében természetesen a konfliktusok súlyosági fokozatainak megállapítása is csak szubjektív módon, a megfigyelésben meglevő emberi hibázás lehetőségét szem előtt tartva végezhető. A büntető jellegű intézkedésekük után vonó szabálysértési eljárásokban természetesen ilyen „Jazaságok” nem engedhetők meg. A fogalmi apparátus pontos felépítése ugyanakkor a kutatás eredményeinek megbízhatóságát is nagyban növeli.

E felismeréseket szem előtt tartva indult meg 1981-ben a szegedi JATE Állam- és Jogtudományi Kara büntetőjogi tanszékén - az OKBT titkársága által jóváhagyott terv és az

által rendelkezésre bocsátott anyagi eszközök igénybevételével - a hazai konfliktuskutatás.

Ennek első lépéseként természetesen a rendelkezésre álló bőséges külföldi szakirodalom feldolgozására került sor.⁵ Ez annál indokoltabb volt, mivel a témakörben két nemzetközi tanácskozás is folyt, amelyeken hazánk részéről ugyan senki nem vett részt, de a megbeszélések anyagához sikerült hozzájutnunk.

A konfliktusfogalom nemzetközi irodalmának összegezése során kiválasztották azokat a legfontosabb szempontokat, amelyek egy ilyen meghatározás rögzítéséhez feltétlenül szükségesek. Ezek a következők:

- a közlekedésnek forgalmi viszonyba kerülő résztvevői között fennálló út- (tér-) és időviszonyok (különbségek);
- a résztvevők mozgási iránya, sebessége és dinamikája (azonos sebesség, gyorsítás, lassítás);
- az irányban, a sebességben és a dinamikában bekövetkező - partnerkapcsolat jellegű - változás.

Lényegében ezeknek az elveknek alapján fogalmazódott meg az a meg lehetőséget elvont konfliktusfogalom, amelyet a témakörrel foglalkozó második nemzetközi konferencia résztvevői magukévá tettek. Eszerint a közlekedési konfliktus olyan megfigyelhető forgalmi helyzet, amelyben két vagy több úthasználó (a közlekedésben részt vevő) közeledik egymáshoz időben és térben oly mértékben, hogy az összeütközés küszöbön áll, ha mozgásuk változatlan marad.

Amikor - a nemzetközi tapasztalatokat is figyelembe véve - a konfliktusfogalom hazai meghatározására törekszünk, célszerű egyrészt kizárásos, másrészt bennfoglalásos alapon tisztáznunk a konfliktus fogalmi körében számításba jövő elemeket. Ezek: a közlekedés résztvevői, a közlekedéshez tartozó tér- (út-) és időtartományok.

Kiindulási alapként azt tekintjük, hogy a konfliktus alapja a forgalmi szempontból releváns (fontos, lényeges) partnerkapcsolat. Ezt szem előtt tartva kizárjuk a vizsgálódásból az ún. egyenes balesetekhez vezethető veszélyhelyzeteket, mint amilyen a közlekedési partnerkapcsolatot nélkülöző, legtöbbször relatív gyorsajtásra visszavezethető pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés, felborulás. Igaz ugyan, hogy ezek a cselekmények is lehetnek szabálysértések, azonban a veszélyeztetés – jogi és köznapi értelemben egyaránt – tipikusan a hibát elkövető ellen, legfeljebb a járműben tartózkodó és aktív megelőzésre többnyire képtelen személyek ellen irányul. A jelenség balesetmegelőzési szempontból sem túl jelentékeny, minthogy az ilyen jellegű balesetek száma – a balesetek összához viszonyítva – csekély.

Ugyanezen vezérelv alapján viszont a fogalomban benne foglaltatnak a közlekedésben részt vevőknek mindazok a forgalmi kapcsolatai, amelyeknek létrehozásában a partnerek a közlekedésben bármilyen formában tevékenyen részt vesznek. Eszerint tekintetbe kell venni a mozgó járműveken kívül a forgalmi okból álló vagy épp megálló járműveket csakúgy, mint az úttesten tartózkodó vagy azon áthaladni kívánó (álló vagy mozgó) gyalogosokat.

A nemzetközi alapokról elindulva, az előzők alapján konfliktusnak tekintjük azt az eseményt is, amelynek során a közlekedésben részt vevők mindegyike – vagy legalább egyike – haladási sebességének és/vagy haladási irányának hirtelen megváltoztatásával kerül el az összeütközést.

Konfliktusnak tekintjük továbbá azt az eseményt is, amely a közlekedők reagálása nélkül történik, ha ennek ellenére valamelyik konfliktustípusnak megfelelően, térben és időben meghatározott súlyossági osztályba sorolható.

A külföldi kutatások a súlyossági osztályok megítélésében nem egy-

ségesek. Ez összefügg részben a fogalmi meghatározással (pl. az anyagi káros vagy személyi sérüléssel baleset fogalma jelenti-e a legsúlyosabb fokozatot, vagy mindkettő ki van zárva a konfliktus fogalmi köréből), részben a kutatás céljával (magatartás-megfigyelés, útkorrekciók célzat), részben a megfigyelési technikával (filmfelvétel, képmagnós rögzítés, közvetlen vizuális megfigyelés).

Lényegében e szempontok határozták meg a saját kutatás során is a fokozatok számának és tartalmának rögzítését. Ezekhez járult még egy különleges szempont: tekintettel arra, hogy e munkánk szempontjából a konfliktusok egyes fokozatai súlyosságukhoz mérten majdan jogi következményeket is maguk után vonnak, nem elhanyagolandó szempont, hogy a situáció-megítélési és a jogi kategóriákat egymásnak megfelelővéssük. Ily módon három fokozatú súlyossági rangsor felállítását látszott helyénvalónak, a következő tartalmi hozzárendelésekkel:

1. Enyhe konfliktus: a közlekedés megszokott nyugalmi rendje megromlik. Szükség esetén a közlekedés egy vagy több résztvevője – a súlyosabb fokozatok megállítására, ill. egy esetleges baleset elkerülése érdekében – a korábbi haladási sebességét és/vagy menetirányát a potenciális kollízióponttól (a lehetséges – várható – ütközési ponttól) mért bizonyos út-idő-intervallumok között megváltoztatja.

2. Mérsékelt konfliktus: a közlekedés egy vagy több résztvevője a legsúlyosabb fokozat megállítására, ill. a baleset elkerülése végett korábbi haladási sebességét és/vagy menetirányát – az előbbinél rövidebb út-idő-intervallumok (a tér vagy az idő két határpontja közé eső rész) között megváltoztatja.

3. Súlyos konfliktus: a közlekedés egy vagy több résztvevője a baleset elkerülése végett korábbi haladási sebességét és/vagy menetirányát a potenciális kollízióponttól mért

bizonyos – az előbbinél rövidebb út-idő-intervallumok között megváltoztatja. E kategóriába tartoznak azok a konfliktusok is, amelyeknél a haladási sebesség vagy a menetirány megváltoztatására nem kerül sor, de erre az idő rövidsége miatt nem is volna lehetőség. Ugyanide sorolandók be azok a konfliktusok is, amelyekben a haladási sebesség és/vagy a menetirány megváltoztatása már nincs kontroll alatt (pánik- vagy vészreakciók).

Ebben a rendszerben a harmadik, a súlyos fokozat lényegében egybevág a büntetőjogból ismert közvetlen veszély fogalmával.

IV.

Ez a kategorizálás – ha az egyes fokozatokat határozott tartalmakkal sikerül megtölteni – több szempontból is kedvező feltételeket teremthet a közlekedésbiztonság további fokozása érdekében.

Ezek közül első helyre kívánkozik annak megemlítése, hogy – a közlekedés mai helyzetét, a forgalom-ellenőrzéssel foglalkozók személyi és dologi körülményeit egyaránt figyelembe véve – a forgalom biztonságosabbá tétele érdekében bizonyos fokozatosságok valósíthatók meg. Lehetőség nyílik arra, hogy elsőként a legsúlyosabb fokozatot megvalósítók ellen lépjenek fel az arra illetékesek. Sőt: e körben is a legveszélyesebb magatartásformák ellen.

További előnyt jelent, hogy a közvetlen veszély és a súlyos konfliktus egy szintre helyezéseivel a korábban dekriminalizált (a büntetethetőség alól kivont) események esetleg ismét – bizonyíthatóságuk megnövekedése által – a legszigorúbb büntetési kategóriában lennének elbírázhatók. (Megjegyzem: felfogásomban nem a súlyos büntetésen, hanem a különböző eredménnyel járó események elbírázása szempontból való egy szintre helyezésén van a hangsúly.) Segítségét nyújt az egyéniesítéshez, amely nem

az absztrakt módon legveszélyesebb szabálysértőkkel (a kiemelt szabálysértések elkövetőivel) veszi fel a harcot, hanem a szituáció jellegét tekintve kiemelkedően veszélyes magatartást tanúsítókkal szemben.

Nem hanyagolható el a balesetmegelőzés másik fontos területe – a feltehetően az Olvasó épp ebből a megközelítésből kíséri figyelemmel az eszmefuttatást –: a nevelés és a propaganda sem. A jogi eszközöket a legáuliosabb jelenségek megállítására kell összpontosítani, a többi balesetmegelőző médiát viszont már e két enyhébb fokozat lehetőség szerinti ritkításra is fel lehet használni. Azáltal, hogy az e körökben létrejött konfliktusokról is – tömegjelenségi szinten – pontos mennyiségi és minőségi ismérvek birtokában vagyunk, könnyebb lesz az általános megelőzéssel foglalkozók munkája is. Az embereket arra kell felkészíteni, hogy az anyhe konfliktusoknak is tulajdonítsanak kellő jelentőséget, mert csak így remélhető, hogy olyan beállítódás alakul ki bennük, amely

a veszély általános kerülésére, nem pedig csak a legáuliosabb következmények megakadályozására irányul. Itt jut szerephez az a fejlett autós országokban már évek óta jól bevált veszélytréning, amely a foglalkozásokon részt vevőket arra tanítja meg: hogyan, milyen előjelekből lehet idejében észlelni a legenyhébb konfliktusok bekövetkezésének valószínűségét, s miképpen lehet ezek ellen a jelenségek ellen védekezni. Sajnos, ennek intézményes megvalósulása hazánkban – egy-két verszegény kísérlettől eltekintve – mindmáig késik. Vele együtt természetesen a hazai (főként magán) autósaink tudása is egyre inkább elmarad a fejlett autós országok járművezetői tudásától, ismeretanyagától.

Mint ahogy nemzetközi összehasonlítás szerint is a járművezető-gyalogos partnerkapcsolatban (ezen belül is a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken való elsőbbségadás és az elsőbbséggel élés gyakorlatában) van a legnagyobb lemaradásunk: a hazai konfliktus-technikát itt kívánjuk elsőként be-

vetni. Alkalmas módszert akarunk a hazai forgalomellenőrzés rendelkezésére bocsátani arra a célra, hogy a „zebrák” térségében megvalósuló szabálysértések a jelenleginél eredményesebben legyenek üldözhetőek.

Dr. Irk Ferenc

IRODALOM

- ¹ Irk Ferenc: A zavartól a konfliktus-szituációig. Autóvezető, 1981/5.
- ² Irk Ferenc: A konfliktuselemzés mint a baleseti oktatás tárgya. Városi közlekedés, 1978/4., 258–263. old.
- ³ Irk Ferenc–Jankó András: A konfliktuskutatás lényege és alkalmazási lehetőségei. II. rész. In: Balesetmegelőző hatósági intézkedések. (Az OKBT közpártví törvények 20. főiránya.) Kézirat. Budapest–Szeged, 1981.
- ⁴ Szabó Gábor–Sídó Ferenc: Módszerek a baleseti góccok elemző vizsgálatára. KÖTUKI, Budapest, 1975., 1976.; Forgalmi konfliktusok elemzése. I. Előzés. KÖTUKI, Budapest, 1979.
- ⁵ Irk Ferenc: A konfliktuskutatás lényege és alkalmazási lehetőségei. I. rész. Kézirat. Budapest–Szeged, 1981.

A „SZOLGÁLTATÁS–KÉPZÉS” VITÁHOZ

Ígaza lehet Miklóvári Sándornak, amikor úgy gondolja, hogy „az e kérdés körüli vitát a felszínes gondolkodás, a tájékozatlanság, a lényeglátás hiánya” táplálja (Autóvezető 1982/2. szám). Ennek ellenére úgy érzem, nem szabad még lezárni, sőt épp a fentiek miatt érdemes komolyabban elgondolkozni rajta, alaposabban tájékozódni a kérdésben, hogy meglátassuk a lényegét.

Az ilyen jellegű kérdések általában egyszerűen megválaszolhatók a fogalmak tisztázásával. Ezt tették a vitában előttem szólók is, de meg-

ítélesem szerint leegyszerűsítve, egyoldalúan vizsgálták a kérdést, s arról az oldalról „az igazság teliholdjából csak sarlónyit” láthattak.

Tóth Ferenc László kisebbfajta közvéleménykutatást tartott, és a „sokak által egybehangozóan, egyértelműen szolgáltatásnak minősített” tevékenységek közös ismertetőjegyeiből alkotta meg a szolgáltatás definícióját (Autóvezető 1982/1. szám). Vajon így tett volna akkor is, ha mondjuk a képzés fogalmát kellett volna meghatározni? Biztosan állíthatom, hogy nem. Minden bizonnyal

a képzés pedagógiai definícióját adta volna meg, mert bár a köznyelv is értelmezi valahogyan a képzést, ám az nem egységes, sőt pontatlan. Mindennapi használatra ugyan kiválóan alkalmas, de igényesebb vizsgálódás esetén az illetékes tudomány meghatározása a mérvadó. Beszélhetünk a vakvezető kutyák képzéséről, megtaníthatjuk papagájunkat beszélni, szobatisztaságra nevelhetjük kiscicánkat, és mégsem tartozik a képzés fogalma alá a kutyák képzése, a beszed fogalma alá a papgáj beszéde stb.

Melyik tudomány vizsgálódási körébe, illetékességi területére esik a szolgáltatás?

A szolgáltatás közgazdasági kategória. Az Értelmező Szótártól az Új Magyar Lexikonig, a Minerva Nagy Képes Enciklopédiájától a Szakszerkesztési Kislexikonig mindenütt a szolgáltatás közgazdasági értelmezésének tömörebb vagy részletesebb kifejtését találhatjuk. Érdemes tehát a szakszerű meghatározásért fellapoznunk a Közgazdasági Kislexikont:

„Szolgáltatások: azok a tevékenységfajták, amelyek eredménye nem ölt önálló dologi formát (szemben a termékkel, amely anyagi javakat eredményez). A szolgáltatások mint tevékenységek vagy a már megtermelt anyagi javak hasznosságának megőrzését, helyreállítását, térbeli helyváltoztatását szolgálják, vagy a tevékenységek azonnal a fogyasztásban realizálódnak; ezért a szolgáltatások végzése és eredményeik felhasználása időben és térben egybeesik.

Az újratermelés folyamatában betöltött szerepük alapján a szolgáltatásokat a következőképpen csoportosíthatjuk:

1. Anyagi-termelő szolgáltatások: termelőberendezéseket karbantartó munka, szállítás, hírközlés, energia-termelő, átalakító és fogyasztóhoz eljuttató tevékenység, a lakossági tartós fogyasztási cikkek javítása és karbantartása, a kereskedelem munkájának nagyobbik része. Termelő szolgáltatásnak tekinthetjük a termeléshez kapcsolódó tudományos kutató, irányító, tervező munkát. E szolgáltatásokat a nemzeti jövedelmet létrehozó produktív munkához számítjuk.

2. A lakosság egészségügyi, kulturális, szociális szükségleteit kielégítő szolgáltatások, mint pl. az orvos, az író, a művész, a pedagógus munkája. E tevékenységfajták az emberre mint egyénre közvetlenül hatnak, jelentőségük állandóan nő; a termelésre viszont csak közvetve hatnak, ezért

nem számítjuk a nemzeti jövedelmet létrehozó munkához. Mind nagyobb jelentőséggel és aránnyal szerepelnek az életszínvonal alakulásában.

3. Az ún. „adminisztratív” szolgáltatások (mint pl. a honvédelem, államigazgatás, társadalmi és politikai szervezetek munkája, az áruviszonyokhoz kötődő tevékenység) legtöbbször az anyagi termelésből. Ezért – bár nélkülözhetetlenül fontosak – improduktív munkának számítanak. A magyar statisztika az anyagi szolgáltatásokat az alábbiak szerint csoportosítja:

- a) személyi és lakásszolgáltatás,
- b) egészségügyi és kulturális szolgáltatás,
- c) közigazgatási és egyéb szolgáltatás.

(Közgazdasági Kislexikon, Kossuth Kiadó, 1977.)

A közgazdászok minden bizonyítvánnyal tudnának ajánlani a kérdést részletesebben ismertető művet is, de vitánk szempontjából – úgy gondolom – az a meghatározás kielégítő, s ennek alapján elfogadhatjuk: *a képzés szolgáltatás*.

Vajon miért elfogadhatatlan ez az ellenkező álláspontot képviselők számára? Tóth Ferenc László említi meg cikkében a szolgáltatásról, hogy „sokan valamiféle pejoratív (roszszó, lebecsülő) értelemben használják ezt a szót”. Úgy gondolom, a tiltakozás oka ebben keresendő: lealacsonyítónak tartanák, ha a tanár munkája ugyanúgy szolgáltatás lenne, mint a fodrász tevékenysége. Én is úgy érzem, hogy a tanár munkája lényegileg különbözik a bolti eladótól, de ez nem zárja ki, hogy mindkettő azonos közgazdasági fogalom alá tartozzon. Ha bármelyik pedagógus kolléga megaláznak érzi, hogy a közgazdászok azonos skatulyába dugják a pincérekkel, vigasztalásul olvassa el ismét a fenti meghatározást, s láthatja, hogy a társadalmi presztízsleírán messze felettünk állók – orvosok, művészek – társaságába kerülünk. Identitásérzetünket „szintre hozhatja”, sőt szint fölé emelheti,

hogy a szolgáltatók azonos csoportjába tartozunk Illyés Gyulával, Czeizel Endrével vagy Ullmann Mónikával, és csak az utánunk következő csoportba sorolták be pl. Gáspár Sándort és Farkas Bertalant.

Az indokolatlan presztízsfeltétel mellett a szolgáltatás és a garancia fogalmának helytelen összekapcsolása is arra ösztönözhetette az előttem hozzászólókat, hogy a képzést kivonják a szolgáltatás fogalma alól. Fellelkes az aggodalom. Azért, mert a képzés szolgáltatás, még nem kell garantálnunk, hogy a nálunk tanulók balesetmentesen fognak közlekedni, de még azt sem, hogy sikeresen átmennek a vizsgán. Messzire vezetne, ha a garancia fogalmát tisztázni akaránk, de erre nincs is szükség, hiszen könnyen belátható, hogy a garancia nem csak a szolgáltatás és nem minden szolgáltatás jellemzője: a Videoton gyár ad garanciát televíziókészülékeire és nem a Centrum áruház, pedig nem az előbbi, hanem az utóbbi a szolgáltató vállalat!

Befejezésül, a vitáról általában szólva, hadd csatlakozzam Tóth Ferenc Lászlóhoz, cikkének címét (Autóvezető 1982/2. szám) kissé átfogalmazva: Jó szándékú vitákra van szükség! – hiszen valamennyien elkövethetjük azt a hibát, amelyre Bacon angol filozófus hívta fel a figyelmet: „Ha valamit egyszer elfogadott az emberi értelem – akár mert régtől fogva igaznak ismerte el, akár mert örömet lelt benne –, később mindent úgy rendez, hogy ezt alátámassza, és vele összhangba hozhassa. És jóllehet seregestül jelentkeznek ellentétes értelmű tények, ezeket figyelmen kívül hagyja, semmibe veszi vagy kivevekké nyilvánítja, úgy állítja félre őket az útból, a legnagyobb károkkal és veszedelmekkel sem törődve, csak azért, hogy kezdetben felállított tételeinek tekintélyén csorba ne essék.”

(F. Bacon: Novum Organum 1620.)

Duka Gyula
ATI módszertani oszt.