

60 éves a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

A nemzetek gazdasági fejlődésének meghatározó tényezője a közlekedési rendszerének fejlettsége. A XXI. század gazdasági és társadalmi folyamatai egyre nagyobb kihívásokat támasztanak a közlekedési rendszerekkel szemben. Ma a korszerű ipari termelés tér-idő bázisa szinte az egész világra kiterjeszhető, ennek realizálása sokféle infrastruktúrára és eszközökre épülő bonyolult folyamatok alkotta rendszerekkel lehetséges. E rendszerek egyik metszete a közlekedési rendszer a maga folyamataival, járműveivel és mobil gépeivel, pálya- és irányítási infrastruktúráival, egymástól el nem választható rendszerkapcsolatokkal. A közlekedés gazdasági stratégiai jelentőségén túl az emberi élet minőségének mint társadalmi feladatnak is meghatározó tényezője.

A Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar jogelődjét, az önálló Közlekedési Műszaki Egyetemet, 1951-ben Szegeden alapították. Az új Közlekedési Műszaki Egyetem (KME) az eredeti elképzelések szerint széles profilú lett volna, felölelve az út- és vasútépítési eszközeivel és berendezéseivel kapcsolatos valamennyi szakmai ágazatot, továbbá a vasúti, közúti, vízi, és légi közlekedés területét. Első lépésként a vasútépítési és vasúti üzemeltetési szakok indultak. 1952-ben az egyetemet Szolnokra helyezték át. 1956 elején megkezdődött a KME Budapestre költöztetése, és betagozódása az Építőipari Műszaki Egyetem (ÉME) és a KME összevonásából létesült Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetembe (ÉKME). 1967-ben került sor a BME és az ÉKME egyesítésére, BME elnevezéssel.

Az egyetem szegedi és szolnoki székhelyein, illetve Budapesten az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem (ÉKME) Közlekedési Üzemmérnöki Karaként, majd a BME Közlekedésmérnöki Karaként az elmúlt 60 évben közel 7100 okleveles mérnököt bocsátott ki a közlekedés mint önálló nemzetgazdasági ág részére. Tevékenységüket elismerés és megbecsülés övezte.

A 60 éves évforduló egyben a számvetés ideje is, a múlt eredményeinek értékelése és a jövő feladatainak kitűzése. A közlekedés és a járműipar nagy fejlődés előtt áll. A járműiparivégtermék-gyártás Magyarországon a bruttó hazai termékhez (GDP) 3,1 százalékban járul hozzá, amely aránynál a világon csak a német és a cseh járműipar hozzájárulása nagyobb, mindkét országban 3,7 százalék. Az AUDI, a Daimler és a GM döntése 2012 után alapjaiban változtatja meg a fenti helyzetet. A közlekedés ágazatai is jelentős fejlettségek előtt állnak.

A karon folyó oktató- és kutatómunka célja rendszerszemléletű közlekedésmérnökök, logisztikai mérnökök és járműmérnökök alapképzése, szakmai és tudományos továbbképzése. Ez a képzési és tudományos tevékenység alapot szolgáltat a hazai és nemzetközi közlekedéspolitikai megvalósításában való részvételre.

A kar 2006 szeptemberétől bevezette a kétlépcsős lineáris képzést. A BSc szintű közlekedésmérnöki alapképzési szak tanterve, a lehetőségként kapott szakirányok keretében nem tudta biztosítani



azoknak a közlekedésmérnöki, logisztikai mérnöki és járműmérnöki ismereteknek az átadását, amellyel a kar a közlekedésnek, a szállításnak és a járműiparnak a gazdasági fejlődéshez elengedhetetlenül szükséges minőségi szakemberigényét ki tudta volna elégíteni. Az iparstruktúrában a járműipar súlya és a felmerülő szállítási-logisztikai feladatok miatt jelentkező szakemberigények kielégítésére a kar 2010-ben, a tantervek átalakításával akkreditáltatta és elindította a képzést a járműmérnöki alapszakon, jelenleg pedig akkreditálás alatt van a logisztikai mérnöki alapszak, amelyen 2012-ben indul a képzés. A fenti három szakra épülő mester (MSc) szakok – közlekedésmérnöki mesterszak, logisztikai mérnöki mesterszak és járműmérnöki mesterszak – így erősebb alapot és gyakorlati ismeretekkel rendelkező, tudományosan elhelyezett, a gyakorlat által felvetett üzemeltetési, tervezési, fejlesztési és kutatási feladatok megoldására alkalmas szakembereket képez. A mesterképzési diszciplínák alapozzák meg tudományos továbbképzésünket és doktori képzésünket.

A magyar ipari struktúrában belül a járműipar meghatározóvá válása, a járműtudomány mint önálló diszciplína kialakulása és e folyamatokban a kar küldetése indokolja, hogy ez a járműképzést végző kar nevében is megjelenjen. A BME Közlekedésmérnöki Kar Tanácsa és a BME Szenátus úgy határozott, hogy 2011. július 1-től a Közlekedésmérnöki Kar neve Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karra változzon.

DR. HABIL KULCSÁR BÉLA
EGYETEMI TANÁR
DÉKÁN