

KÖNYV- ÉS FOLYÓIRATSZEMLE

Charlie Karlsson, Per Flensburg & Sven-Ake Hörte (szerk.): Knowledge Spillovers & Knowledge Management (Tudáskicsordulások és tudásmenedzsment). Edward Elgar, 2004; ISBN 1-84376-785-6

A szellemi vagyon rendkívül kényes jószág, amelynek a kezelése, menedzselése és megőrzése is nagy hozzáértést és sajátos ismereteket kíván. Azok számára, akik fenn akarnak maradni és lehetőleg előbbre is jutni az egyre keményebb versenyben, létkérdés, hogy felfegyverkezzenek a területükön elérhető lehető legerősebb tudással, azt folyamatosan megújítsák, fejlesszék, bővítsék és menedzseljék. Ez utóbbinak kritikus jelentőségű része az is, hogy igyekezzenek elzárni a tudásuk versenyelőnyt adó elemeit, illetve azok hasznosítási lehetőségét a versenytársak elől, másrészt a jogszerű lehetőségek keretei között igyekezzenek minél többet megszerezni és hasznosítani a másutt létrehozott tudásból. Teljes joggal mondható, hogy ennek „tananyagába” tartozik a világszerte tartozó szakkönyvkiadó e könyve.

A gazdaságban mindinkább meghatározó jelentőségű, hogy az új technológiák fejlesztésében és általában az innovációs munkában felhasználható tudás a legkülönbözőbb formákban és módokon oszlik el a világban. A cégek számára ezért létkérdés, hogy képesek legyenek ismerni és menedzselni saját, belső tudásanyagukat, azaz tevékenységük tudásbázisát, s szintúgy azt a külső tudásbázist, amelyhez hozzá tudnak férni a különböző, külvilághoz fűződő csatornákon. Számolniuk kell azzal is, hogy belső tudásbázisuk túlnyomó részét, stratégiai fontosságának dacára, a cégen kívül hozták létre. Meg kell tehát tanulniuk, hogyan ápolják és kombinálják különféle tudásbázisaikat, és hogyan használhatják a modern információs technológiákat tudásmenedzsmentjükben.

A mai, mindenütt és egyre inkább sűrűsödő gazdasági és tudományos játéktérben mind a tudástermelésben, mind a -hasznosításban igen számottevő szerepe van a tudáskicsordulásoknak is, vagyis annak, hogy a kutatás, fejlesztés, valamint az egyéb tevékenységek során létrehozott vagy felismert új ismeretek, megoldások kisebb-nagyobb hányada nem marad meg a szóban forgó szervezet keretei között, hanem kikerül onnan és a technika állását gyarapítja. E könyv egyik fő témaköre a tudás ilyen módon történő terjedésének, valamint ennek makrogazdasági és vállalati jelentőségének, jelesül a cégek és a gazdaságfejlesztéssel foglalkozó szervezetek ezzel kapcsolatos lehetőségeinek és stratégiáinak vizsgálata.

Erős tényezők mutatnak arra, hogy a tudáskicsordulások többnyire földrajzilag behatárolt körben valósulnak meg. Annak, hogy ez így történik, alapvető oka, hogy a keletkező új tudás nagy része nem jelenik meg a dokumentációkban, közleményekben, hanem ott rejtőzik a szakemberek fejében. Ennek az ún. hallgatag tudásnak az elemei jellegzetesen csak személyes beszélgetések, konzultációk, előadások, közös munkavégzések keretében válnak megismerhetővé mások számára, és így kerülnek be végül a tudomány állásába – továbbá,

ahogy az árucikkekből kiolvashatóvá válnak. Mindezt a cégeknek és szintúgy a tudomány-, a technológia- és a gazdaságpolitika alakítóinak figyelembe kell venniük a velük kapcsolatos stratégiák kialakításánál. Az innovációra támaszkodó cégeknek jórészt eszerint kell eldönteniük, mely térségekben vannak azok a tudásgócok, amelyeknél fizikailag is célszerű jelen lenniük. A makropolitikák alakítóinak szintúgy eszerint kell innovatív régiókban, tudáshálózatokban és -gócokban gondolkodniuk. Hosszabb távlatokban ugyanakkor számolni kell annak lehetőségével is, hogy az új információs és kommunikációs technológiák alkalmazása erősítheti és felgyorsíthatja e hallgatag tudás megismerhetővé válását. Ha ez bekövetkezik, a cégek stratégiáinak alakításában csökken a hallgatag tudás jelentősége. Fűzük rögtön ide: mindez meghatározó súllyal bír a szellemi vagyon menedzselésére vonatkozó stratégiák kialakításában. Könnyen belátható, hogy a hallgatag tudás birtokosi pozíciójának védelmét egyrészt annak rejtése, elhallgatása adja, másrészt pedig a tisztességtelen úton-módon történő hozzáférést tiltó jogszabályok – az iparjogvédelemnek a kizárólagos hasznosítási jogokat biztosító intézményeihez, és a szerzőijog-védelemhez viszont a kinyilvánított tudáselemek tekintetében lehet folyamodni, már amennyiben azok megfelelnek a jogszabályokban rögzített követelményeknek.

A regionális politikák alakításában különösen fontos, hogy mindaddig, amíg az új információs és kommunikációs technológiák át nem alakítják a tudáskicsordulás jelenlegi mechanizmusait, a tudástermelés földrajzi göcosodása önmagát erősítő folyamatként működik, mivel a szereplőknek elsősorú érdeke a göcokpontokba történő betelepedés. Szintúgy fontos, hogy e kicsordulások egyáltalán nem csak egyazon szakterület, ágazat keretei között mennek végbe, hanem az így felszínre került tudáselemek más területeken végzett innovációs fejlesztések építőköveivé is válhatnak, akár közvetlenül, akár adaptációk révén. Egyes nézetek szerint éppen az ágazatközi átvételek teszik a kicsordulásokat különösen nagy jelentőségűvé a fejlődésben és az ipari koncentrációk – a városok – növekedésében. Eszerint minél többféle tudás van jelen egy göcokpontban, annál nagyobb annak növekedési potenciálja. A fejlesztéspolitikában kétségtelenül nagy jelentőségű nemzeti innovációs rendszereket tehát úgy kell alakítani, hogy optimális összhangban legyenek mind a tudásgócok, mind az innovatív régiók tényleges formálódásával és működésével, beleértve természetesen a kicsordulások megvalósulásának mechanizmusait és – egyelőre még – korlátozott földrajzi hatókörét.

A tudásmenedzsmet széles kérdésköréből itt egy témakört emelünk ki, amely önmagában is létfontosságú: ez az információlogisztika. A logisztika klasszikus értelmezésével összhangban ennek a rendeltetése biztosítani, hogy a tudás ahhoz jusson el, akinek a céljainak megvalósításához valóban szüksége van rá, méghozzá a megfelelő helyen, időben, a megfelelő formátumban, és az optimális költségen.

A kötet tanulmányok gyűjteménye, következésképpen inhomogén mind abban, hogy mennyire elmélet- és mennyire gyakorlatorientált a benne foglalt vizsgálódás, hogy kellenek-e felsőfokú ismeretek – matematika, közgazdaságtan, magatartástudomány – az előa-

dottak megértéséhez, mind pedig abban, mennyire támaszkodik a tárgyalás a mondandó kifejtése helyett szakirodalmi utalásokra. Tartalma három részre oszlik. Az első a tudáskicsordulás kérdéskörére összpontosít, benne egyebek közt: A tudáskicsordulások menedzselése – a „megaközpontok” szerepe az élettudományokban / A verseny és a kooperáció tudáskicsordulás-vonatkozásai / Régióközi tudáskicsordulások Európában / Szektorális tudástermelés a svéd régiókban. A második rész a regionális innovációs rendszerekkel foglalkozik, benne egyebek közt: A K+F szolgáltatások szerepe a regionális tudástermelés menedzselésében / A hozzáférhetőség szerepe a regionális innovációs rendszerek teljesítményében / Hármasspirál kooperáció határon átnyúló távlatban – egy interaktív kutatási projekt tapasztalatai. A harmadik rész a tudásmenedzsmenté. Benne: A tudáshálózatok mint a technológiamenedzsment intézményei / A klaszterektől a projektekig: a tanulás és a tudástermelés térbeli beágyazottsága és be nem ágyazottsága a globális gazdaságban / Stratégiai tudásmenedzsment: a tudás értelmezése a szervezetközi hálózatokban létrejövő kicsordulási hatások kézbe tartásának eszközeként / Információlogisztika és tartalommenedzsment – divatos kifejezések vagy fontos koncepciók?

Dr. Osman Péter

Dr. Gáll Imre: A budapesti Duna-hidak. Hídépítő Rt., 2005; ISBN 963 218 690 7

Minden elismerést megérdemel, ha egy cég munkát és pénzt fordít arra, hogy könyvben mindenki számára hozzáférhetővé tegye a tudás egy fontos darabját, így például a technika- és kultúrtörténet egy sokak érdeklődésére érdemes szeletét. Ilyen ez a kötet is a budapesti Duna-hidakról. Azért pedig joggal jár további elismerés, hogy olyan művesen elegáns, kitűnően és nagyon szépen illusztrált kötetet alkottak, amely becsületére válna bármely, a jók közé tartozó hivatásos kiadónak is.

A komoly, nagy híd olyan alkotás, amely szükségképpen megragadja a képzeletünket, és amelyben még a laikus is felismeri a műszaki alkotás nagyságát, de legalábbis ráérez arra. És az igényesen megépített hidak nem egyszerűen csak a közlekedés eszközéül szolgálnak, hanem díszei is a tájnak, az épített környezetnek, a városképnek. Így és erről váltak híressé Budapest Duna-hídjai is. E kötet a hidak történetéről szól, bőséges és alapos betekintést adva tervezésük és építésük műszaki részleteibe, s úgyszintén annak gazdasági, társadalmi és városigazgatási hátterébe. Fényképanyaga a sok korabeli felvétellel egyszerre kínál technika- és várostörténetet. Amint dr. Katona András, a Közlekedési Múzeum főigazgatója e kötet előszavában idézi, annak 1984-es első kiadását az alábbiakkal ajánlotta dr. Palotás László műszaki egyetemi tanár, nagyon kifejezően, és cseppet sem eltúlozva a mű érdemét: „A budapesti Duna-hidak története elénk tárja múltunk, történelmünk egy kimagasló részét, jelenünk hatalmas erőfeszítéseit, az újjáépítésben elért eredményeit, válaszolja a magyar műszaki társadalom hangsúlyozott szerepét hazánk életében, fejlődésében, a nemzeti va-

gyon létrehozásában, bemutatja a magyar műszaki gárda felkészültségét. A magyar hídépítés történetét szemlélve büszkén mondhatjuk, hogy a magyar hídépítők nem hiányoztak a különlegeset teljesítők soraiból, megvolt (s megvan) bennük is az alkotó műszaki ember nagy szakértelme, merészsége, kezdeményezőkézsége, felelősségérzete kimagaslót alkotni. Nemzetközileg is elismert, hogy a budapesti Duna-hidak nemcsak műszakilag kiváló, korszerű, hanem különös gonddal és érzékkel megoldott esztétikus – s ha szabad mérnöki teljesítményekre így mondanom – művészi alkotások is. Olyanok, amelyekre nézve Goethét idézem: a művésznek azt kell alkotnia, amit a nagyközönség majd később fog megszeretni, nem pedig azt, amit most szeret, vagyis ami ma előremutató és úttörő. Úgy gondolom, Budapestet joggal nevezik a szép hidak városának.”

A mostani kiadás természetesen napjainkig követi a budapesti Duna-hidak történetét, jelenét. Így benne már megtaláljuk a Hárosi hidat, a Lágymányosi hidat, valamint az M0-s autópályát Soroksári-Duna-ág hídját is. És nagyon érdekes, olvasmányos is kitűnő a kötet két bevezető tanulmánya. Az első a címében nem kevesebbet állít, mint hogy hídjai éltetik az ország fővárosát. Valóban, e városban élve vagy megfordulva azonnal megérezzük ennek mind pozitív, mind negatív vonatkozásait. A szerző e tanulmányában szól az átkelési lehetőség városteremtő képességéről, a hidak városképi hatásáról, hídjaink esztétikájáról, a hídépítés fejlődéséről, a hidak történetéről, forgalmi szerepükről, egy táblázatban azok főbb adatairól, a kezelésükre vonatkozó rövid részből pedig azt is megtudjuk, hogy felügyeletük és karbantartásuk valaha egy ideig a Pénzügyminisztériumhoz tartozott. A második tanulmány az igen kifejező A jéghídtól a hajóhídig címet viseli, de a második felében túl is lép ezen: gondolatok kőhídról, cölöphídról, vashídról. Itt találunk egy időrendi felsorolást a pest-budai állandó hidakra vonatkozó tervekről és javaslatokról, ahol az első évszám 1387–1437, a tervező (elrendelő) Luxemburgi Zsigmond, őt pedig a következő tételben Hunyadi Mátyás udvari építész követi. A felsorolás utolsó tételének dátuma 1845, a tárgy pedig alagút a Duna alatt.

A kötet rendkívül gazdag, témák szerint tagolt irodalomjegyzéket is tartalmaz.

Dr. Osman Péter

Urbán Lajos (főszerkesztő): Vasúti Nagylexikon 1–2. MÁV Vezérigazgatóság, 2005; ISBN 963 204 121 6

Dr. Debreczeni Katalin (főszerkesztő): Vasúti Környezetvédelmi Lexikon. MÁV Vezérigazgatóság, 2006; ISBN 963 204 125 9

Két igen értékes, hiánypótló lexikont adott ki a MÁV, amelyek segítenek eligazodni a vasút sajátos és szükségképpen öntörvényű világában. Szükségképpen öntörvényű, mert a vasút csak nagyon jól összehangolt rendszerként működhet, és mert a működése rendkívül kifinomult, specializált, összetett háttérre támaszkodik. Ez maradéktalanul érvényes annak

mind műszaki, szervezeti és logisztikai tartalmára és vonatkozásaira. Ennek a rendszernek a maga számára létrehozott fogalmait, szóhasználatát segítenek érteni e lexikonok. Azt pedig, hogy e világ szellemi értelemben is mennyire kiterjedt, jól mutatja a három testes kötet.

A műszaki találmányokból kinövő vasút elsőként fejlődött országokon átnyúló, magas színvonalon egységesített rendszerré – e nélkül nem teljesíthette volna a feladatát. A mai vasút valójában rengeteg, egymással együttműködő alrendszerből, és szinte megszámlálhatatlanul sok építőelemből összetevődő gépezet. A globalizációval, a nemzetközi integrációval, a határokon átnyúló kapcsolatok és mozgások előtérbe kerülésével valóban államok feletti szervezetté vált abban az értelemben, hogy a működtetésében az államhatárok semmilyen, így technikai értelemben sem okozhatnak töréseket. Minden állam a maga része tekintetében felelősséggel tartozik ezért a többinek, és természetesen a vasutat használó egész közönségnek, utazóknak, szállítatóknak, mint ahogy azért is, hogy ne okozzon a fejlesztésben való lemaradással problémákat, feszültségeket.

Nyilvánvalóan a szerves fejlődés hozta az is, hogy a vasútnak saját fogalomkészlete van. Ez voltaképpen szükségszerű, mivel a fizikai eszközöktől és alkatrészeketől a rendszer-technikai és a szervezési megoldásokig nagyon sok olyan építőelemet integrál magába, amelyek kifejezetten a vasút számára készültek vagy ahhoz idomultak, és elnevezésüket is – spontán vagy tudatos módon – annak rendszerében kapták. Szükségszerű emellett az is, hogy ezek előállításához, használatához, a vasút működéséhez és működtetéséhez szintűgy nagyon sok olyan fogalom kapcsolódik, amelyeket inkább csak az azokkal dolgozók ismernek. Ez teszi mindenki számára igen hasznossá ezeket a lexikonokat. Jelentős számban vannak ugyanakkor olyan fogalmak is bennük, amelyek közhasznúak, és a lexikon azt rögzíti, hogy a vasút rendszerében pontosan milyen jelentéstartalommal használják őket. Ahogy tallózunk a hatalmas anyagban – módszeresen kiolvasni igencsak tetemes munka lenne –, látjuk, ahogy a fogalmakban, és még inkább a mögöttük álló tartalomban megmutatkozik a technikai fejlődés, a vasút eszköztárának korszerűsödése. Ennek a fejlődésnek markáns vonala a környezetvédelem előtérbe kerülése is. A vasútról tudjuk, hogy korábban finoman szólva nem állt előkelő helyen az elkövetett környezetterhelések vonatkozásában. Korszerűsödésének/korszerűsítésének egyik kiemelkedően fontos része, hogy egész működését minél inkább környezetbaráttá tegye. Ehhez rengeteg pénz is kell, de meghatározó jelentőségű az ezt előmozdító szemléletmód terjedése. Ez utóbbit segíti és egyben tükrözi az is, hogy a MÁV önálló és impozáns méretű kötetben adta ki a vasúti környezetvédelem lexikonát. Rendeltesége, hogy a maga eszközeivel széles körű tájékoztatást nyújtson a vasúttal összefüggő korszerű, a legfejlettebb nemzetközi követelményeket is kielégítő környezetvédelemmel és környezetgazdálkodással kapcsolatos ismeretekről és fogalmakról. Aki elmélyed benne, a vasúton túlmenően is sokat megtud a környezetvédelem szerepéről és eszköztáráról.

Dr. Osman Péter