

# Pályázat

a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem  
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar  
dékáni megbízatásának elnyerésére

Pályázó

Dr. Mándoki Péter  
egyetemi docens  
gazdasági dékánhelyettes

Budapest,

2019. március 6.

## Tartalomjegyzék

1.	Részletes vezetői önéletrajz .....	3
1.1.	Elérhetőség:.....	3
1.2.	Személyes adatok .....	3
1.3.	Nyelvismeret: .....	3
1.4.	Munkahelyek, beosztások .....	3
1.5.	Szakmai területek .....	4
1.6.	Részletes önéletrajz.....	4
1.7.	Vezetői munka .....	4
1.8.	Tudományos munka .....	5
1.9.	Oktatási tevékenység .....	5
1.10.	Ipari, vállalkozási munka.....	6
2.	Dékáni feladatra való alkalmasság, (pályázati kiírásban: erősségek).....	6
3.	Vezetői feladatokkal kapcsolatos tervek.....	7
3.1.	Pályázat motivációja.....	7
3.2.	Kari stratégia.....	7
3.3.	Oktatás .....	7
3.4.	Tudományos munka .....	8
3.5.	Infrastruktúra .....	8
3.6.	Az egyetem intézményfejlesztési tervéhez való illeszkedés .....	8
3.7.	Együttműködés a rektor vezetői feladatainak ellátásában .....	9
4.	A Kar korábbi működése alapján levonható következtetések, cselekvési terv.....	9
5.	Köszönetnyilvánítás.....	10
6.	Nyilatkozatok.....	11
7.	Publikációs jegyzék.....	12
8.	Pályázati és megbízásos feladatok .....	15
9.	Oktatási tevékenység .....	17
9.1.	BSc (alap) képzésben .....	17
9.2.	MSc (mester) képzésben .....	18
9.3.	PhD (doktori) képzésben .....	18
9.4.	Konzultációs jellegű oktatási tevékenység .....	18
10.	Végzettséget, tudományos fokozatot, nyelvvizsgákat tanúsító okiratok.....	19

## 1. Részletes vezetői önéletrajz

### 1.1. Elérhetőség:

Dr. Mándoki Péter

BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

1111. Bp., Műegyetem rkp. 3.

Tel.: +36 1 463 1917

E-mail: [mandoki.peter@mail.bme.hu](mailto:mandoki.peter@mail.bme.hu)

### 1.2. Személyes adatok

Születési hely, idő: Budapest, 1969. szeptember 23.

Végzettség, tudományos fokozat:

1988: Érettségi bizonyítvány, Piarista Gimnázium, Budapest

1994: Okleveles Mérnök, Budapesti Műszaki Egyetem, Közlekedésmérnöki Kar.

1997: Europäisches Diplom, Technische Universität, Dresden, Deutschland

1998: Közgazdasági szakokleveles mérnök, Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem, Posztgraduális Kar.

2005: PhD, közlekedéstudomány, BME Közlekedésmérnöki Kar.

### 1.3. Nyelvismeret:

Angol nyelv: Középfok

Német nyelv: Középfok

Német nyelv: Felsőfok

### 1.4. Munkahelyek, beosztások

2012-től dékánhelyettes (gazdasági ügyek), Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar

2011-től egyetemi docens, Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék

2002-től adjunktus,

1994-től egyetemi tanársegéd.

## 1.5. Szakmai területek

A közlekedésszervezés területén végzett kutatások. Elsősorban a városi közforgalmú közlekedés minőségi jellemzőinek értékelése. Közlekedés tervezésével-szervezésével kapcsolatos kérdések elemzése. A városi és elővárosi közlekedés kapcsolódási területei. Közlekedési folyamatjellemzők értékelése. Forgalom felmérésével elemzésével kapcsolatos kérdések. A közúti és háztartási forgalomfelvételekkel kapcsolatos kérdések. Kutatási feladatimat közel 30 hazai és külföldi publikációban tettem közzé.

Kutatási témámnak köszönhetően számos ipari megbízásnak voltam a részese. Több mint 40 ipari megbízásos feladatban vettem részt. A megbízók rendkívül széles körből kerültek ki, jellemzően közlekedésszervező és közlekedési vállalatok önkormányzatok voltak. A Fővárosi Önkormányzat, a BKK Zrt., BKV Zrt., Nógrád Volán Zrt., Érd és Százhalombatta városok önkormányzata stb.

Szervezeti tagságok:

2006-tól az MTA Köztestületi tagja

2003-tól a Közlekedéstudományi Egyesület tagja vagyok.

## 1.6. Részletes önéletrajz

Okleveles mérnöki (osztatlan képzés) oklevelemet 1994-ben szereztem meg a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán. Ezt követően azonnal a BME Közlekedésüzemi Tanszékén (melynek jelenlegi elnevezése Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszék) helyezkedtem el oktatóként. Azóta is megszakítás nélkül ezen a tanszéken oktatok 2002-től adjunktusként, majd 2011-től egyetemi docensként.

Az egyetemi diploma megszerzését követően két másik egyetem oktatásában is részt vettem. Az egyik a Drezdai Műszaki Egyetem posztgraduális képzése volt, német nyelven. Itt 1997-ben szereztem diplomát „Europäisches Diplom” megnevezéssel.

Ezzel párhuzamosan a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemnek is hallgatója voltam, itt vállalatgazdálkodási szakirányon szereztem közgazdasági végzettséget.

A doktori (PhD) fokozatot 2005-ben szereztem meg közlekedéstudomány területén, summa cum laude minősítéssel.

Angol nyelvből középfokú állami nyelvvizsgálóval rendelkezem. Német nyelvből pedig a középfokú állami nyelvvizsga megszerzése után felsőfokú nyelvvizsgát is szereztem. Ennek jogalapja a külföldön (Németország, Drezda) megszerzett egyetemi oklevél.

Családi állapotom: nős vagyok, feleségemmel négy, nagyjából kamaszkorú fiúgyermeket nevelünk.

## 1.7. Vezetői munka

Több mint hat éve látom el karunk gazdasági dékánhelyettesi feladatait. Ez az időszak rendkívül intenzív volt az egyetem életében gazdasági területen (is). Erre az időszakra esett a Gazdasági és

Műszaki Főigazgató személyének megváltozása, majd a pozíció megszűnése. Szintén ebben az időszakban szűnt meg a gazdasági rektorhelyettesi pozíció is, és jelent meg a kancellári rendszer. Mindez gazdasági szempontból folyamatos változást, és igen intenzív, a kar (és az egyetem) érdekében végzett munkát jelentett. Ebben az időszakban karunk anyagilag is igen rossz helyzetben és lefelé ívelő pályán volt. A kar dékánjával sikerült a bevételcsökkenést megállítani, és kar gazdasági helyzetét stabilizálni. Belső ösztönzők segítségével pedig a tanszékeket is érdekeltté tettük a hatékony gazdálkodásban.

A Kar költségvetési bevételei mellett saját bevételei jelentős mértékben emelkedtek. 2013-ban ennek értéke 963 millió Ft volt, a tavalyi, 2018-as pénzügyi évben pedig 1.542 millió Ft.

## 1.8. Tudományos munka

Elsősorban a városi és elővárosi közlekedés sajátosságaira irányul szakmai érdeklődésem. A városi és belvárosi területek területfelhasználási kérdései, és a gépjárműforgalom folyamatos és töretlen növekedése következtében a város életét egyfolytában feszítő problémák elemzése. Mindez folyamatosan változó társadalmi, politikai és közlekedésszakmai megoldásokat vár el. Mivel a közösségi közlekedésnek nem csak a használata, de jellemzően a finanszírozása is közösségi, ezért eléggé szerteágazó ezen terület, és egyes feladatok elvégzése, még egyértelmű előnyök esetén is hosszasan döntési folyamaton megy keresztül. Ebben az illetékes szakmai közönség meggyőzése után a döntéshozók, esetleg politikai döntéshozók meggyőzése következik, majd pedig széles körű társadalmi egyeztetés után készülhetnek el a kívánt megoldások. Az ilyen jellegű tevékenységek gyakran hasonlítanak az egyetemen belüli döntéshozatalra, illetve a sokparaméterű egyeztetési folyamatokban szerzett tapasztalataim segítségemre lehetnek a kar irányítási folyamataiban.

Ehhez a területhez kötődő témában kutatnak PhD témavezetettjeim is, Bánfi Miklós Gábor, és Lakatos András Rudolf.

## 1.9. Oktatási tevékenység

Közel 25 éve tevékenykedem oktatóként. Az oktatás széles spektrumát átlátom, gyakorlatok vezetésétől kezdve a nagylétszámú teljes évfolyamok kezelésén keresztül a doktori és egyéb posztgraduális képzésekig. Igen nagy munkabírással végzem ezeket a feladatokat, gyakran nagyon magas óraterhelés mellett. Az OHV értékeléseken a hallgatók válaszai alapján bekerültem a száz legjobb BME oktató közé. Jelentős tapasztalatom van a felnőttképzésben is. Számos külső cég, illetve a BME Mérnöktovábbképző Intézet megbízásából tartottam felnőttképzés keretében tanfolyamokat.

A BME Gazdaságtudományi Karán is végzek „beoktatást” a műszaki menedzser képzésben, illetve több posztgraduális képzésben is. Oktatási ismereteim így nem csak egy karra korlátozódnak.

Jelentős mértékben részt vettem oktatás-szervezési tevékenységekben is. Tanszékünkön nagy számban végeznek a hallgatók, illetve a nyári szakmai gyakorlatok lebonyolításában is fontos szerepünk van a karon. Ezeknek koordinálását és szervezését 1998-tól 2013-ig, 15 éven keresztül végeztem.

## 1.10. Ipari, vállalkozási munka

Több mint 40 megbízásos feladatban működtem közre, eddigi egyetemi tevékenységem során. Valamennyi munka eredményesen zárult, a megbízók megelégedésére. Jelentős számú forgalomszámlálási és elemzési feladat mellett önkormányzatok részére történő járatervek készítése. Országosan működő szupermarket autóbusz járatainak optimalizálása. Árufuvarozáshoz kapcsolódó tervezési tevékenységek.

Valamennyi feladat szorosan kapcsolódott a kutatási tevékenységemhez. Az eredmények jó részét az oktatásban közvetlenül is hasznosítottam.

*(A publikációs jegyzék, a pályázati és megbízásos munkák jegyzéke, valamint az oktatott tárgyak felsorolása a 7., 8., 9. fejezetekben található meg.)*

## 2. Dékáni feladatra való alkalmasság, (pályázati kiírásban: erősségek)

Az előbbieken felsorolt pontok bemutatták azokat az erősségeket, amelyek vélhetően alkalmassá tesznek majd dékáni feladatom ellátásában:

- Hat év vezető helyettesi tapasztalat gazdasági területen. A kar gazdasági folyamatainak megalkotása, stabil gazdasági háttér biztosítása. Tanszékekkel való folyamatos és szoros együttműködés.
- Tudományos munkában való részvétel. PhD hallgatók témavezetése. Felkészülés a habilitációra.
- Oktatási tevékenység. 25 évre visszanyúló szerteágazó oktatási tevékenység. Első éves hallgatók oktatásától egészen a felnőttképzésig. Pozitív hallgatói visszajelzések, eredményes oktatói munka. Oktató kollégákkal való együttműködés. Más karon történő oktatás. Oktatás külső cégeknek.
- Külső megbízásos tevékenységek. Nagyszámú projektben történő együttműködés, kölcsönös elégedettséggel.

A fentiek alapján úgy érzem, hogy ismerem az egyetemi „lét” minden formáját. Konfliktusmentesen és hatékonyan vagyok képes a problémák megoldására. Bízom benne, hogy ezek a tulajdonságaim segítenek a pályázat elnyerésében, illetve ha lesz rá alkalmam, a vezetői tevékenységemben.

### 3. Vezetői feladatokkal kapcsolatos tervek

#### 3.1. Pályázat motivációja

Jelen pályázatom célja, hogy a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem honlapján (<http://www.bme.hu/allaspalyazatok>) 2019. február 5-én megjelent, a Rektori Kabinet által meghirdetett, a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar dékáni megbízatásának három évre történő elnyerése.

Jelenlegi főállású munkahelyem a BME Közlekedésüzemi és Közlekedésgazdasági Tanszéke. Itt közel 25 éve, 1994 óta oktatom, tanársegédként, adjunktusként, majd 2011 óta egyetemi docensként. Emellett 2012. augusztus 1-je óta ellátom a Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar gazdasági dékánhelyettesi pozícióját is.

#### 3.2. Kari stratégia

Az elmúlt években a Karon generációs változás következett be az oktatói struktúrában, a kar szerkezete is megváltozott. Kevesebb tanszékkal hatékonyabban látjuk el oktatási-kutatási feladatainkat. Járműmérnöki területen az autógyárak folyamatosan történő Magyarországra településével, és az általuk kialakított egyetemi kapcsolatokkal jelentős konkurenciát kapott a kar. Infrastrukturális területen nehezen tudjuk velük tartani a lépést, azonban tudományos teljesítményünk és humán erőforrásunk minősége miatt meg tudtuk őrizni vezető pozícióinkat. Céлом, hogy a jelenlegi dékán által megkezdett folyamatokat folytatva erősítsük elsőségünket, és továbbra is Európa élvonalába tartozzon képzésünk.

Logisztikai területen a képzéseink mind graduális, mind posztgraduális szinten népszerűek. Ezeknek támogatása továbbfejlesztése szükséges.

Közlekedésmérnöki képzésünk is, minőségét tekintve első Magyarországon. Azonban vannak olyan területek, amelyeket más felsőoktatási intézmények jobban lefednek (pl. MSc levelező képzés). Ezen a területen továbbfejlődést látok szükségesnek.

#### 3.3. Oktatás

Jelenlegi képzési struktúránk alapvetően megfelelő. Az elmúlt években megfelelő marketing struktúrát dolgozott ki a Kar, így valamennyi képzésünk megfelelően ismert. 2018 szeptembertől elindult angol nyelven az autonóm járműirányítási mérnöki MSc szak, amely iránt jelentős érdeklődés mutatkozik. Előkészítés alatt van a B-prof képzésünk is, ennek elindításával is piaci rést fogunk betölteni. Az oktatási területen jelenleg a problémát az oktatói személyi állomány biztosítása jelenti. Ahogy más területeken is, nehéz motivált, ambiciózus fiatal munkatársakat találni, és őket az oktatásba bevonni. Mivel munkaerő hiány lépett fel az elmúlt években mérnöki területeken is, ezért az ipari bérezés kontra egyetemi bérezés területén egyenlőre hátrányban vagyunk. Dékáni munkám egyik sarokpontja lesz a megfelelő finanszírozási struktúra kialakítása. Erre vannak már jó példák: két tanszékünkön is működik a Grade rendszer, ennek segítségével az oktatók egy részének megfelelő szintű bérezését sikerült biztosítani. Jó lenne, ha a rendszer több területen is bevezethető lenne.

Jelenleg a karra jelentkezők létszáma örvendetesen magas, azonban a végzetek számát célszerű lenne növelni. Erre két féle megoldási lehetőséget látok: az egyik a belépő hallgatók erőteljesebb szűrése. Jelenleg ez a finanszírozásunkban is szerepet játszik, ezért ezt a megoldást dékáni tevékenységem alatt kevésbé támogatnám. A másik az első évfolyamokon történő felzárkóztató/kiegészítő kurzusok tartása, amelyen az esetlegesen hiányzó tudást át lehet adni a hallgatóságoknak.

A BSc szakjaink után az MSc szakjainkon is szükséges a hallgatói létszám növelése.

### 3.4. Tudományos munka

Dékáni ciklusom kiemelt feladata lesz a tudományos munka támogatása. Karunknak nagy szüksége van habilitált oktatókra, valamint MTA doktora fokozattal rendelkező oktatókra. A kar jelenlegi dékánja elindította a Michelber Pál ösztöndíjprogramot, melynek keretében az impakt faktoros folyóiratokba történő publikálást támogatja a kar. Ez rendkívül sikeresnek bizonyult, félévente 5-10 jó minőségű, színvonalas folyóiratcikk született ennek hatására. Ezt a programot mindenképpen folytatni szeretném a későbbiekben.

A Periodika Politechnica Transportation Engineering folyóirat impakt faktorának kiszámítása folyamatban van. A folyóirat impakt faktorossá tételét a továbbiakban is támogatni szeretném.

Fontos feladat még a fiatal oktatók támogatása a PhD fokozat megszerzése érdekében. Ennek érdekében akár a Sabbatical szabályzatban megfogalmazott lehetőségekkel igyekszem élni. Mivel a fiatal oktatók kutatók felé irányuló elvárások igen magasak (számítunk tevékenységükre az oktatásban, valamint minél több tanszéki projektbe bevonjuk őket, hogy fizetésük igazodjon az ipari szférához), igen nehéz az alkotói szabadságot biztosítani számukra. Azonban egy-két féléves keretben célszerű őket kevesebb feladattal ellátni, megfelelő anyagi támogatással, hogy a tudományos fokozatot megszerezzék.

### 3.5. Infrastruktúra

A kari infrastruktúra jelenlegi helyzete megfelelő. Mindössze egyetlen tanszékünk, az Anyagmozgatási és Logisztikai Rendszerek Tanszék elhelyezése hagy kívánni valót maga után. Az „L” épület infrastruktúrája elavult, a tantermek, oktatói szobák és a csarnok laboratórium is felújításra szorul. Amennyiben a felújítás nem oldható meg gazdaságosan, a tanszék máshol történő elhelyezéséről kell gondoskodni. Emellett az St. épületben a megkezdett klímatisztálás továbbfolytatása látszik célszerűnek.

### 3.6. Az egyetem intézményfejlesztési tervéhez való illeszkedés

A BME küldetésével és a „Fokozatváltás a Felsőoktatásban” dokumentumában meghatározott tényezőkkel a Kar és annak pályázó dékánja is teljes mértékben egyetért, azok céljait támogatja: mind az oktatási területen, mind a tudományos terület stratégiai céljait, mind pedig az intézmény stratégiai céljait. Ezek közül is kiemelném a hallgatói létszám és minőség megtartását valamint a lemorzsolódás csökkentését. A képzések nemzetköziesítése az autonóm jármű MSc képzés megindításával, illetve a Stipendium Hungaricum ösztöndíjprogramjával már most megvalósulni látszik. De ezt a programot is folytatni kívánjuk.



A kutatói, oktatói életpálya modell kialakítására már fentebb utaltam, ennek pontos kidolgozása is céljaim között szerepel. Ugyancsak fontosnak látom az iparral való kapcsolat működtetését, illetve tovább építését is, amelyben karunk eddig is jól szerepelt.

Az intézményi stratégiai célok megvalósításánál az oktatási és kutatási tevékenység során a környezetvédelmi szempontokat igyekszünk előtérbe helyezni, jelenleg is részt vesz a kar olyan projektben amelynek a munkahelyi mobilitási tervek elkészítése a feladata. A projekt célja az, hogy a munkavállalók környezetkímélő módon közelítsék meg a munkahelyüket. Ezzel egyrészt a környezetüket védik, másrészt saját egészségük megóvása érdekében is tevékenykednek. Ezzel egyúttal kapcsolódnak az egészségesebb Műegyetemisták projekthez.

### 3.7. Együttműködés a rektor vezetői feladatainak ellátásában

Mivel a vezetés alapvetően csapatmunka, így nem csak a karon belüli együttműködést szorgalmazom leendő dékánhelyetteseimmel, illetve a dékáni hivatal munkatársaival; hanem – természetesen – az egyetem vezetőivel azon belül is elsősorban a Rektor úrral történő együttműködést is kiemelkedően fontosnak tartom (ez egyébként a mindenkor dékán kötelessége is).

Messzemenően támogatom a „Kiválóság – Nemzetköziesítés – Innovációs” mottót is, célom ennek karon belül történő megvalósítása is. Az egyetem, a karok önállósága mellett mégiscsak egy intézmény, amelynek a Rektor a vezetője a vele való jó munkakapcsolat nem lehet kérdés. Rektor úrhoz hasonlóan igen fontosnak tartom az együttműködést mindenkivel, aki az egyetem és a kar érdekében cselekszik. Természetesen a rektorhelyettesekkel, illetve a rektori kabinet vezetőjével és munkatársaival is kiváló munkakapcsolatra törekszem, hiszen ez a kar alapvető érdeke is.

## 4. A Kar korábbi működése alapján levonható következtetések, cselekvési terv

A Kar 2016-18 időszakban történő működése alapján az alábbi következtetések vonhatók le

- A kari kockázatelemzést is figyelembe véve, jelenleg a kar működtetése nincs veszélyben. Jelen pillanatban és az elmúlt két évben veszély elhárítására nem volt szükség, és a későbbiekre vonatkozóan sem látszanak ennek jelei. A kar minden paraméterében stabil működés jellemzi. Az oktatás, kutatás, külső megbízások hármasa mind megfelelő módon és megfelelő arányban van jelen. Ilyen téren várhatóan nem lesz teendő az elkövetkezendő 3-5 éves időperiódusban.
- A kar által elért gazdasági stabilitást a későbbiekben is fent kívánom tartani. Ugyanakkor a kart egy kismértékű, de fenntartható növekedési pályára szeretném állítani.
- A kari humán erőforrások fejlesztése viszont elodázhatatlan feladat. A karon a közeljövőben több MTA doktori védés, és habilitáció is várható. Az ebben résztvevő kollégákat kiemelkedően kívánom támogatni. Ezen kívül a PhD fokozattal rendelkezők arányát lenne szükséges növelni, az doktoráló kollégák támogatásáról sem feledkezni meg.
- Támogatni és elősegíteni szeretném, hogy az MTA doktori fokozat elnyerése után a pályázó kollégák minél előbb egyetemi tanárokká válhassanak.

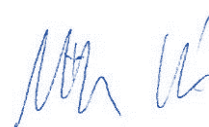
- Tovább kívánom folytatni a megkezdett publikációt ösztönző támogatásokat, hogy minél több olyan tudományos cikk szülessen, ami a későbbi tudományos előmenetelt támogatja.

Dékáni megbízatás elnyerése esetén az Egyetemet és a Kart a legjobb tudásom szerint kívánom munkámmal szolgálni és támogatni. A fent leírt elvek mentén a kar munkatársaival és az egyetemi vezetéssel szoros együttműködésben.

## 5. Köszönetnyilvánítás

Ezúton szeretném megköszönni karunk jelenlegi dékánjának és tanszékvezetőinek, helyetteseiknek, és mindenkinek, aki támogatott, bátorított a pályázatom benyújtásában; valamint tanácsaival, javaslataival segítette annak elkészítését.

Budapest, 2019. március 6.



Dr. Mándoki Péter  
egyetemi docens

## 6. Nyilatkozatok

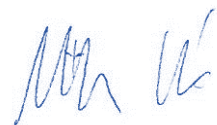
Alulírott Dr. Mándoki Péter nyilatkozom, hogy

- hozzájárulok, hogy a Rektor úr, vagy az ő megbízottja(i) személyesen meghallgathat/meghallgathatnak.
- hozzájárulok ahhoz, hogy a pályázati anyagomat, személyes adatait a vonatkozó jogszabályok és az Egyetem szabályzatai szerint erre jogosult testület megismerheti, ill. hozzájárulok hogy a pályázati anyagában foglalt személyes adataimnak a pályázati eljárással összefüggésben szükséges kezeléséhez.
- hozzájárulok, hogy pályázati anyagomat, személyes adataimat – az egyetemi intranet útján – az Egyetem polgárai harmadik személyként megismerhessék.
- pályázat elnyerése esetén a magasabb vezetői megbízással járó vagyonynyilatkozat tételi kötelezettségének – a megbízás kiadása előtt – eleget teszek.

Továbbá kijelentem, hogy

- a vonatkozó jogszabályokban és az Egyetem Humánpolitikai Szabályzatában foglalt összeférhetlenségi ok nem áll fenn a pályázat tárgyában.

Budapest, 2019. március 6.



Dr. Mándoki Péter  
egyetemi docens

## 7. Publikációs jegyzék

Lakatos A., Mándoki P.:

A magyarországi regionális vasúti és autóbuzos személyszállítás párhuzamosságának többszemponútú vizsgálat alapján történő összehasonlítása.

XII. IFFK 2018 Konferencia, Paper 26. ISBN Online: 978-963-88875-3-5, CD: ISBN 978-963-88875-2-8

Lakatos A., Mándoki Péter:

Autóbusz-üzemtan.

Akadémiai Kiadó, 2018. ISBN: 978-963-454-297-1;

Péter, Mándoki ; Lakatos, András

Quality evaluation of the long-distance bus and train transportation in Hungary

TRANSPORTATION RESEARCH PROCEDIA 27 pp. 365-372. , 8 p. (2017)

Péter, Tamás ; Csiszár, Csaba ; Mándoki, Péter

Különböző felszíni közlekedési hálózatok forgalmának együttes modellezése és komplex analízise

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 67 : 1 pp. 16-34. , 19 p. (2017)

Mándoki, Péter ; Lakatos, András

A magyarországi vasúti és távolsági autóbuzos személyszállítás párhuzamosságának kérdései az utazási paraméterek szempontjából

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 67 : 3 pp. 63-76. (2017)

Lakatos, András ; Mándoki, Péter

A magyarországi párhuzamos távolsági autóbuzos és vasúti közlekedés összehasonlítása felhasználói oldalon jelentkező minőségi elvárások alapján pp. 249-254. , 6 p.

In: Peter, T (szerk.) Innováció és Fenntartható Felszíni Közlekedés - IFFK-2017

Budapest, Magyarország : Magyar Mérnökakadémia (MMA), (2017) p. 271

Tamás, Mátrai ; Péter, Mándoki ; János, Tóth

Benchmark tool for bike sharing systems pp. 550-558.

In: Prof., Dr. Olja Čokorilo (szerk.) International Conference on Traffic and Transport Engineering

Belgrád, Szerbia : City Net Scientific Research Center, (2016) p. 1174

Baranyai, Dávid ; Mándoki, Péter ; Kővári, Botond ; Török, Ádám  
Magyarországi gyalogos és kerékpáros balesetek elemzéseinek módszerfejlődése  
In: Péter, T (szerk.) Innováció és fenntartható felszíni közlekedés, IFFK 2016

Budapest, Magyarország : Magyar Mérnökakadémia (MMA), (2016) Paper: 44 , 4 p.

Mohammad Maghrour Zefreh, Adam Torok, Peter Mandoki, Janos Toth:  
Maneuvers analysis of shared taxi and their effects on flow characteristics.  
In: Esztergár-Kiss Domokos, Válóczy Dénes, Tóth János, Varga István (szerk.) 4th International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS)  
Budapest, Magyarország, BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar, 2015. pp. 328-331., 4 p.  
(ISBN:978-9-6331-3140-4; 978-963-313-142-8)

Mándoki, Péter ; Válóczy, Dénes  
Közlekedési üzemtan  
Budapest, Magyarország : Digitális Tankönyvtár (2015) , 90 p.

Mándoki, Péter  
A közlekedés rövid történe pp. 8-26.  
In: Kövesné, Gilicze Éva; Debreczeni, Gábor; Havas, Péter; Mészáros, Péter; Mándoki, Péter -  
Közlekedés és társadalom  
Budapest, Magyarország : [s. n.], (2010) p. 153

Juhász, János ; Mándoki, Péter  
A személygépjármű-vezetők mobiltelefon-használata gyakoriságának vizsgálata Budapesten  
VÁROSI KÖZLEKEDÉS XLIX : 4 pp. 221-224. (2009)

Denke Zsolt - Kövesné Gilicze Éva – Lengyel Vilmos – Mándoki Péter – Tóth János - Schvanner  
Norbert:  
BKSZ utazási szokásjellemzők Budapest területén.  
Városi Közlekedés XLVII: 6. pp. 332-341. (2007)

Mándoki, Péter:  
Közlekedési rendszerek értékelésének egységesítési kérdései.  
Magyarország az ezredfordulón – Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián –  
Közlekedés és Globalizáció. 23 pp. 191-214 (2005)

Mándoki, Péter

Személyközlekedési rendszerek értékelési lehetőségei a városi és térségi közlekedésben 106 p.

Baross Gábor Közlekedéstudományok Doktori Iskola, Kövesné Gilicze Éva (Kövesné Gilicze Éva Közlekedéstervezés, forgalomtechnika) Disszertáció benyújtásának éve: 2005, Védés éve: 2005

Megjelenés/Fokozatszerzés éve: 2005

Mándoki, Péter

Közlekedési rendszerek értékelése pp. 169-197.

In: Kövesné, Gilicze Éva; Havas, Péter; Debreczeni, Gábor; Mészáros, Péter; Tóth, János; Mándoki, Péter - Közlekedési rendszerek

Budapest, Magyarország : BME Közlekedésmérnöki Kar, (2004)

Mándoki, Péter

A közforgalmú közlekedési rendszereket értékelő módszerek

VÁROSI KÖZLEKEDÉS XLIII : 4 pp. 189-194. , 6 p. (2003)

Kövesné, Gilicze Éva ; Tarnai, Júlia ; Debreczeni, Gábor ; Mészáros, Péter ; Tóth, János ; Mándoki, Péter

A fenntartható városi mobilitás feltételrendszere

Budapest, Magyarország : BME Közlekedésmérnöki Kar (2001)

Mándoki, Péter

A térségi személyközlekedés fejlesztésének infrastrukturális hatásai pp. 37-56.

In: Magyar, István; Monigl, János; Mándoki, Péter; Kövesné, Gilicze Éva; Holló, Péter; Köves, Gábor - Glatz, Ferenc (szerk.) Városi és térségi közlekedés

Budapest, Magyarország : Magyar Tudományos Akadémia, (2000) p. 135

Kelemen, Zsolt ; Mándoki, Péter

Forgalomszimulációs modell alárendelt csomópontra

VÁROSI KÖZLEKEDÉS XXXVII : 2 pp. 94-96. , 3 p. (1997)

Mándoki, Péter (szerk.)

Qualität im Verkehrswesen besonders im ÖPNV

Dresden, Németország : Technische Universität Dresden, EIPOS (1997) , 45 p.

Kövesné, Gilicze Éva ; Havas, Péter ; Debreczeni, Gábor ; Tóth, János ; Mándoki, Péter

Költséghímélő számítógépes utasforgalmi adatfelvételek

VÁROSI KÖZLEKEDÉS XXXVII : 1 pp. 21-25. , 5 p. (1997)

Tóth, J ; Mándoki, P

Transportation data in database system pp. 81-88.

In: Samo, Izlakar (szerk.) Computeranwendungen für Strassenentwurf und Verkehrsplanung (1995)

Mándoki, Péter

Tömegközlekedési alágazatok összehasonlító vizsgálata a fővárosi agglomeráció térségében  
VÁROSI KÖZLEKEDÉS XXXV : 5 pp. 285-289. (1995)

## 8. Pályázati és megbízásos feladatok

A Budapesti Közlekedési Szövetség térbeni-időbeni forgalmi modellparamétereinek meghatározása. (1996 április)

Szolgáltatási minőségfogalmak elméleti alapjai és összefüggései a személyszállítási szolgáltatások példáján. (1996 szeptember)

Szokásjellemezők vizsgálata a város közforgalmú közlekedési eszközein (1996 szeptember)

A BKV járművein jogtalanul jegy nélkül utazók vizsgálati résztanulmánya elkészítésében való közreműködés (1996 december)

Veszélyes anyagok szállítása biztonsági menedzsmentjének informatikai támogatása. (1997 október, november)

A vasúti balesetek alakulása a veszélyes anyagok szállítása közben. (1997 október)

A jegyhasználati szokásjellemezők fővárosi tömegközlekedésre vonatkozó térbeli-időbeli számítógépi modellek kidolgozása c. tanulmányhoz jegyhasználati szokásokra statisztikai megbízhatósági vizsgálat részanyag készítés (1997 május)

Matematikai prognosztizálási módszerek feltárása (1997 december)

A MÁV áruszállítási teljesítményének eszköz- és szolgáltatási feltételrendszerének koncepciója az árunem részletességű prognózis alapján (1997 december)

Az MÁV áruszállítási teljesítményének eszköz- és szolgáltatási feltételrendszerének koncepciója az árunem részletességű prognózis alapján (1998, 1999)

A Tisza Volán tankolási rendszerének auditálása (1999 június)

Záhony Port tankolási rendszer rendszertervének elkészítése (1999 augusztus)

Pécs állomás területén épült új üzemanyag töltő állomásnál az üzemanyag kiadások és befejtések elektronikus regisztrációja rendszertervének elkészítése (1999 szeptember)

Az áru fuvarozási üzletági stratégiát megalapozó teljesítmény és eszköz prognózis módszerének kialakítása és verifikációja. (1999 november)

Tanácsadás Az ANT Kft részére a Közlekedési Főfelügyelet informatikai rendszerének kidolgozására, 2000 október

Városszerkezet fejlesztés és a közlekedési rendszer, illetve a városi közlekedéspolitikai integrációja, összehangolása a „Fenntartható városi mobilitás feltételrendszere” című pályázathoz. 2001 november.

A GPS vasúti felhasználásának lehetőségei (áruszállítás), (2003)

Haszonjármű forgalom irányítása fedélzeti és távinformáció felhasználásával c. tanulmányhoz “A szállításirányítás során alkalmazott korszerű informatikai és távadatátviteli berendezések. (2001 november )

Intelligens közúti közlekedési és járműrendszerek modern, rendszer- és irányításelméleti kutatásai: Globális hálózat szintű közlekedési folyamatirányítás és egyéni optimális útvonalstratégiák. c. pályázaton belül: forgalomirányítási információ-szolgáltatások hatásanalízise (2003. szeptember)

Intelligens közúti közlekedési és járműrendszerek modern rendszer- és irányításelméleti kutatásai c. tanulmányhoz “A forgalomirányítási információ-szolgáltatások hatásanalízise. (2003 augusztus.)

A budapesti közúti vasúti közlekedés jelenlegi szolgáltatási színvonalának vizsgálata és javaslat az EU csatlakozás utáni tömegközlekedési szolgáltatási színvonalra. (2004. január.)

A MÁV és Volán forgalomszámlálás Budapesten című anyaghoz a statisztikai adatkiértékelési modell (változtatható paraméterek segítségével) kidolgozása a paraméterek változásának hatásanalízisével. (2004. június; 2005. november.)

EU tagállamok városi közlekedéspolitikai eredmények alkalmazási lehetőségei Magyarországon. (2004. július)

Többkritériumú értékelő rendszer felépítése, az adatbázis felhasználása, multikritériumos elemzés konkrét példákon való bemutatása, clusteranalízis végzése a hazai vasúthálózatra. (2004. október)

Helymeghatározó rendszerek szolgáltatott adatok felhasználási körének rögzítése a tömegközlekedési üzemirányítás minőségének javítása érdekében. Adatbázis tartalmának meghatározása a helyhez kötött és mobil utasinformációs rendszer működtetése céljából. (2004 október)

Rendszerértékelés módszerei, példák az EU-ból, A piaci kereslet - és kereslet rugalmasság (elaszticitás), Az EQUOIP modell, az egyes értékelési eljárások használata a közlekedésben. „Az EU csatlakozást elősegítő közlekedési egyetemi szakirodalmi művek” c. anyaghoz. (2004 május)

MÁV 2005. évi utasforgalmi felvétel előkészítő munkálataiban történő részvétel, melynek keretében mérési menetrend tervezése. (2005. szept.)

A Csepeli Szabadkikötő Ro-Ro terminál korszerűsítési engedélyezési terveihez Közlekedési vizsgálatok készítése. (2006. február)

A Gellérthegyi sikló megépítésének környezetvédelmi hatástanulmányához kapcsolódó adat-, illetve közlekedési elemzések elkészítése. (2006. június)

Érd megyei jogú város helyi közlekedési hálózatának térbeni-időbeni elemzése c. munkához Statisztikai adatkiértékelési modell kidolgozása a változtatható paraméterek beépítésével és paraméterek változásának hatásanalízisével. 2007 február-március

Új szolgáltatási kritériumrendszer elméleti megalapozása a BKV Zrt. paraméterkönyvének megújításához című alkotáshoz „Többkritériumú értékelő rendszer felépítése, az adatbázis



felhasználása, multikritériumos elemzés konkrét példákon való bemutatása” megnevezésű részfeladat kidolgozása. 2007. november – 2008. január

Érd MJV közúthálózatának és közforgalmú közlekedési rendszerének vizsgálata a kedvező forgalomlebonnyolódás érdekében c. alkotáshoz „Módosítási javaslatok kidolgozása a közúthálózat egyes elemein. Az alternatívák modellezése.” megnevezésű feladat kidolgozása. 2008. március-május

Százhalombatta város helyi tömegközlekedésének felülvizsgálata c. tanulmányhoz a hálózat változatok finanszírozási igénye – gazdasági mutatók alapján. A helyi közösségi közlekedés fejlesztési alternatívák és a finanszírozási modell kidolgozása. 2008. február – április.

Budapesten belüli MÁV és Volán forgalomszámlálás adatainak feldolgozása c. alkotáshoz Sztocasztikus mintanagyság meghatározása 95%-os megbízhatósági szinten. Adatkiértékelési modell változtatható paraméterek beépítésével és a paraméterek változásának hatásanalízise. 2009 március

A városi közforgalmú közlekedés szolgáltatási színvonalának minőségi aspektusai c. alkotás A szolgáltatási színvonal jellemzői, a belső kapcsolatrendszer feltárásával című részének elkészítése. 2009. április – június.

A Nógrád Volán Zrt. jármű-karbantartási rendszerének korszerűsítése c. anyaghoz korszerű karbantartási stratégiák alkalmazásának lehetőségei elnevezésű részfeladat kidolgozása. 2010 január-február

A vasúti közlekedés társadalmi, gazdasági helyzetének és szerepének elemzése, a fejlesztés fő irányainak behatárolása, 2011

Szakértői tanulmány a Gazdasági Versenyhivatal mint alperes és a Rail Cargo Hungaria Zrt., illetve a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. mint felperesek közötti peres eljárás szakmai megalapozásához. 2013

Vásárlói autóbusz járatok optimalizálása Tesco-Global áruházak részére 2011-2014

TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0002, BME Kutatóegyetemi Program. (JKL alprojekt) 2010-2012

MoveCit Project (Interreg) - Engaging employers from public bodies in establishing sustainable mobility and mobility planning. 2016-2019.

## 9. Oktatási tevékenység

### 9.1. BSc (alap) képzésben

Közlekedési technológia 2007-

Gépjármű üzemtan 2008-

Vasúti üzemtan 2009-

JKL rendszerek 2017-

Közlekedési rendszerek és folyamatok 2011-

Közlekedéstudományi ismeretek 2014-

Közlekedés és múzeum 2017-

Közlekedési rendszerek 2007-2015

Közlekedési információs rendszerek II. 2009-2016

Közlekedés és társadalom 2010-2015

9.2. MSc (mester) képzésben

Közlekedési üzemtan 2009-

Közlekedési rendszerek és technológiák 2013-

9.3. PhD (doktori) képzésben

Közlekedési rendszertervezés 2011-

Transportation Technology 2014-

9.4. Konzultációs jellegű oktatási tevékenység

PhD témavezetés

diplomatervek témavezetése

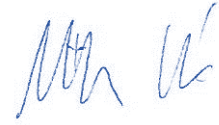
szakdolgozatok témavezetése

Tudományos Diákköri dolgozatok témavezetése

Egyetem-polgári ismeretek oktatása

10. Végzettséget, tudományos fokozatot, nyelvizsgákat tanúsító okiratok.

Ezen okiratok az egyetemhez már korábban benyújtásra kerültek, a KJK Dékáni Hivatalában fellelhetőek és megtekinthetőek.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several stylized, overlapping letters and lines, located in the upper right quadrant of the page.