

**A SOFŐRHIÁNYRÓL ÉS ÖNVEZETŐ AUTÓKRÓL IS KÉRDEZTÜK
A MINISZTERT – MITŐL ÖSSZESZERELŐ EGY ORSZÁG?**

Palkovics László: Nem kell félni a robotoktól

A Szegedi Tudományegyetemen tartott előadást Palkovics László, az innovációért és technológiáért felelős miniszter a múlt héten – akkor még jelöltként fogadta el az SZTE felkérését. Az eredetileg autó- és beszállítóiparból érkező politikust az összeszerelő országról és az önvezető kocsikról is kérdeztük.

SZEGED
KOVÁCS ANDRÁS

Sokan osztják a véleményt, hogy összeszerelő ország vagyunk, és százazrek veszítenék el rövid idő alatt a munkájukat, ha mindent robotizálnának Magyarországon, amit ma érdemes. Ez érzékenyen érintené az autógyárakban, alkatrész-beszállítóknál dolgozó-

kat. – Akik azt mondják, hogy összeszerelő ország vagyunk, valószínűleg nem láttak még gyárat, az összeszerelés ugyanis azt jelenti, hogy valamilyen terméket előállítunk – mondja *Palkovics László*, hozzátéve, így van ez az Audi és a Mercedes hazai gyárában is.

Szerinte rossz az a megközelítés, hogy ezeknél a vállalatoknál a termékfejlesztés szerepe kisebb, a hozzáadott

érték kevesebb. Sok cég egészen komoly kutatási-fejlesztési erőforrásokat hoz Magyarországra, és ezeket sikeresen működteti is. – Jó lenne, ha

A jövőkutatók szerint az a gyerek, aki most megy iskolába, és 12–16 év múlva kikerül onnan, olyan munkakörben dolgozik majd, amelynek két-harmadát ma még nem ismerjük.

ezt a képességet, kapacitást meg tudnánk jelentetni a magyar tulajdonú vállalatoknál is – említi a közeli jövő egyik fontos feladatát. **2.»**

A SOFŐRHIÁNYRÓL ÉS ÖNVEZETŐ AUTÓKRÓL IS KÉRDEZTÜK A MINISZTERT – MITŐL ÖSSZESZERELŐ EGY ORSZÁG?

Palkovics László: Nem kell félni a robotoktól

SZEGED
FOLYTATÁS AZ 1. OLDALRÓL

Palkovics László előadásában is hangsúlyozta, a magyar vállalatok hatékonysága elmarad az európaiéktól, 75 százalékuk csupán felét adja a hozzáadott értéknek, míg a multinacionális 25 százalék produkálja a másik felét. Hiába nőtt a kis- és középvállalkozásoknál a létszám, 60 százalékát tudják csak produkálni, mint az átlagos nyugati kollégájuk. Fontos tehát, hogy a magyar tulajdonú vállalatok súlya növekedjen a hozzáadott értékben, és így csökkenjen a kitétségszintünk.

A miniszter úgy véli, nem kell félni a robotizációtól, abban semmiféle problémát nem lát, ha egy robot valamilyen munkát jobb hatékonysággal tud elvégezni, mint az ember, ez a fejlődés. – Nagyobb kérdés az, mi történik a felszabaduló humán kapacitással, és ebben azért megoszlik a vállalatvezetők véleménye – árnyalja a képet a miniszter. Egyik részük azt mondja, ezzel új lehetőség teremődik, és például a Mercedes-gyár szalagja mellől érkező dolgozó energiája, képessége nagyobb hozzáadott értékű munkához jelent forrást, ám ehhez mindenképpen tovább kell képezni őket.



Palkovics László: A hatékonyságban kell javulni. FOTÓ: FRANK YVETTE

(Időben itt még nem tartunk, Kecskeméten 2500 új munkatárs felvételét tervezik a közeli jövőben.)

Palkovics László is találkozott olyan számokkal, hogy mi történik itthon, ha jönnek a robotok, illetve Németországban 600 ezer ember veszíti el a munkáját, ha elektromos autókat kell összeszerelni. – A jövőkutatók szerint az a gyerek, aki most megy iskolába, és 12–16 év múlva kikerül onnan, olyan munkakörben dolgozik majd, amelynek kétharmadát ma még nem ismerjük. Organikus farmert, implant dizájnert olvastam a felsorolásban, és nem biztos, hogy értettem, mit takar pontosan

– beszél a jövő tervezhetőségének nehézségeiről.

Ami a jelen, az például az óriási sofőrhiány, ami Magyarországon és egész Európában nagy gond. Palkovics Lászlótól azt kérdeztük, erre mennyire lehet megoldás az önvezető autók érkezése. Szerinte egyértelmű a kapcsolat, 85 kilométeres óránkénti sebességgel menni az autópálya belső sávjában, miközben csak az előző kamion hátulját látja a sofőr, nem igazán nagy kihívással bíró szakma.

– Azt is értem, sokan miért nem akarják ezt választani, éppen ezért fontos az önvezető funkciók megjelenése. Amikor egymás mögött néhány méterrel, konvojban mehetnek a teherautók, miközben a sofőr mással foglalkozhat – mondja a miniszter. Szerinte ez jó példa arra, hogyan lehet egy unalmas, ugyanakkor veszélyes munkát rábízni egy robotszerű valamire, ami nem fárad el, és valószínűleg nem unatkozik.

KECSKEMÉTTTEL ÉS A BMW-VEL

Szegeden az ELI lézeres központ mellett épülő tudományos parkban lesz járműipari kompetenciaközpont is, a kecskeméti egyetemmel és a BMW-vel van is erre egy sikeres pályázata az SZTE-nek, vagyis a források rendelkezésre állnak. Ez kapcsolódik egyebek között a szegedi elektromos tömegközlekedéshez is.