

Nyakunkon a digitalizációs robbanás

2017. 11. 09. 08:17



A Magyar Szakszervezeti Szövetség Közlekedési Tagozata a Friedrich Ebert Stiftung támogatásával konferenciát szervezett a digitalizáció témakörében. A rendezvény 2017. november 6-án került sor számos izgalmas, tartalmas előadással, hazai és nemzetközi tapasztalatok bemutatásával.

Kordás László MASZSZ elnök megnyitójában elmondta, hogy egy olyan konferencia sorozat egyik állomására került sor, amely ágazatonként kívánja megvizsgálni, hogy fel vagyunk-e készülve a digitalizáció kihívásaira. A közlekedés az egyik legjobban érintett ágazat. Ma munkaerőhiány van, de ez hamar megfordulhat és ötszáz ezer munkahelyet veszélyeztethet. Tudjuk, hogy a változás gyorsan fog végbemenni, de feladatunk elérni, hogy a foglalkoztatásban tartás lehetőségét biztosítsuk. El kell érni, hogy annyit kelljen befektetni a társadalomba, amennyit az új technológiákba. A megtermelt profit elosztásában is meg kell egyezni.

Sabine Trier az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) főtitkárhelyettese előadásában megemlítette, hogy Kínában már 36 méter hosszú vezető nélküli buszokkal kísérleteznek, de mini buszok Európában már közlekednek a mindennapokban is. 2030-ra a taxik 95 %-a önvezető lesz. A vasút számára a Shift2Rail program keretében 900 millió euró áll rendelkezésre a munkavállalók kiváltására szolgáló programok finanszírozására. A pesszimista előrejelzések szerint a munkahelyek 40-50 %-a, az optimistább jóslások alapján 8-10 %-a tűnik el az elkövetkező 10-20 évben. Az optimistát talán tudjuk kezelni. Azonban a

megszűnő munkahelyek az alacsony képzettségűeket és az időseket érinthetik leginkább, ami az átképzések esetén jelenthet nagyobb kihívást.

Az új típusú platform gazdaság vállalatai (mint pl. a rossz hírű UBER) nem fizetnek adót, nem fizetnek TB-t. Az ilyen (diszruptív) vállalkozásokban megszűnik a munka és a szabadidő határa, állandó on-line „üzemben” kell rendelkezésre állnia a dolgozónak. A szabályozásukra EU szintű, egyesek szerint nemzeti szintű szabályozásra lenne szükség. Az ETF véleménye szerint Kollektív tárgyalásokat kell kezdeni a vállalkozás megjelenésétől kezdve.

Dér Péter a Volvo Hungária Kft. kereskedelmi igazgatója bemutatta, hogy az automatizáció öt szintje közül természetesen a teljes automatizáció a végső cél, de ettől még messze vagyunk. Mindezek után video beszámolókból megismerhették a résztvevők a svéd autógyártó fejlesztéseit, amelyek szerint vezető nélkül közlekedik egy mélyművelésű bányában a „billences” teherautó, a lakók és a parkoló autók között manőverez a kukásautó, a cukornád betakarításakor az ültetvényen elkerüli a nádtőkék sorait a teherkocsi és konvojban egy vezetővel közlekedik a már a magyar M1-es sztrádán három kamion. A Volvo a termelékenység, a biztonság és az üzemanyag hatékonyság növelését tartja szem előtt azzal a megállapítással, hogy a gép nem fárad el. Az előadó véleménye szerint fejlesztések bevezetését leginkább befolyásoló tényező a társadalmi elfogadottság megszerzése.

Varga Júlia, az MTA KTI tudományos főmunkatársa az oktatás és képzés digitalizáció, robotizációra adott válaszairól tartott előadást. Elhangzott, hogy az új technikák térhódítása egyre növekszik, a rutin és szabálykövető feladatok automatizálhatóak a legkönnyebben. Minderre az oktatási rendszernek reagálnia kell. Kedvező változás volt, hogy a fiatalok érettségi mellett szereztek szakmát, de az utóbbi időben minőségi romlás következett be, amelyet a PISA felmérés eredményei mutatnak. Az közismereti 15-20%-os csökkentésével hiányozni fognak (hiányoznak) a kompetenciák a munkában töltött évek során szükségessé váló átképzésekre.

Kiss Gábor a MÁV Zrt. forgalmi főosztályának vezetője bemutatta, hogy a MÁV Zrt. milyen lépéseket tett és tesz folyamatosan az IT rendszerek megújítása terén, amelyből leszűrhetők a résztvevők, hogy ez a MÁV már nem az a MÁV, hiszen az piacon résztvevő 46 vasútvállalat tevékenységének archiválása nagy kihívás elé állította a Társaságot. Céljuk, hogy fokozatosan egyre jobb rendszereket alkalmazzanak az adminisztratív munka nullára redukálásával. A KÖFI-s munkahelyek átalakításakor szeretnék a képernyőerdőket megszüntetni és végső cél szigetszerű KÖFI-k helyett még koncentráltabb forgalom irányítás kialakítása.

Németh Péter, a CLB biztosítási szakértője a biztosítás jövőjéről és a védelem fontosságáról beszélt a digitalizációs, robotizációs korszakban. Tény, hogy jelenleg még nincsenek új típusú károk, de nem is vagyunk felkészülve arra, hogy a jövőben milyen ma még nem létező biztosítási események lehetnek. Véleménye szerint a felelős kérdése lesz a legproblémásabb. Ki, vagy mi lesz az? Képzelnék csak el egy olyan jármű károkozását, amelyet „nem vezet senki”. A legfontosabb, hogy először magunkat biztosítsuk be, mert csak később alakulnak ki az új típusú felelősségbiztosítások.

Az előadások és az ezt követő pódiumbeszélgetések végeztével így lehet összefoglalni a tanulást: megállítani nem lehet, de lassítani szükséges a digitalizáció folyamatát, annak érdekében, hogy jobban fel lehessen készülni a hatásokra, az új szabályzókat alaposabban sikerüljön elkészíteni, a megfelelő munkahelyek folyamatos biztosítása mellett. A rendezvény

sikeresen mutatta be a ránk váró kihívásokat, és apró lépést jelentett a tisztségviselők felkészítésében.



