

# ÖSSZEÁLLTAK

PÁRATLAN OLDAL - LXIV. évfolyam, 39. szám, 2020. szeptember 25.

Elkészült Magyarország mesterségesintelligencia-stratégiája (*vg.hu*, 2020. szeptember 9.). A terv magas szakmai színvonalát, a tervezők alapos munkáját jelzi a stratégia második és harmadik kiemelt célja: növeljük Magyarország GDP-jét a mesterséges intelligencia segítségével, a kis- és közepes méretű vállalkozások (kkv-k) termelékenységét pedig 26 százalékkal. A GDP-növekedés ütemét nem irányozza elő a stratégia, de a jövőbe látó szakemberek azt pontosan ki tudták számolni, hogy nem 25, nem 27, hanem éppen 26 százalékkal nő a kkv-k termelékenysége.

Az igaz magyar kebleket viszont nyilván egy további cél dagasztja a legjobban. Éppen ezért teljességgel érthetetlen, hogy ez nem került be a kiemelt célok közé: Magyarország váljon az autonóm járművek fejlesztésének és tesztelésének első számú központjává. Most álltak össze a Nagy Terv részletei mindenki számára érthetően és meggyőzően: azért kell felújítani a Belgrád-Budapest vasútvonalat (az eredeti 400 helyett 750 milliárd forintba kerülő, a hivatásos fanyalgók szerint jó esetben több száz év alatt megtérülő beruházással, Kínának „kedvezményes” hitelből, Mészáros Lőrinc közreműködésével, ami nyilván a magas minőséget garantálja), hogy a kínai járműgyárak környezetkímélő módon hozhassák a tesztautókat a ZalaZone pályára (ahol eddig 52 milliárd forintért kaptunk utakat és épületeket a 2×1,5 km-es területen, döntő mértékben Mészáros Lőrinc és Szíjj László cégeitől, de újabb 11,4 milliárdért tovább építi a jachtját is szívesen kölcsönadó nagyvonalú vállalkozó).

A gondos tervezők nyilván arra is gondoltak, hogy a kínai gyárakon túl a GM, a Ford, a Honda, a Hyundai-Kia, a Nissan-Mitsubishi, a Toyota és a Tesla is vasúton küldhesse az autóit a zalai tesztpályára, és a sorban már ott tolongó nyugat-európai modellek mellett ezek tesztelése is zökkenőmentes lehessen. A felvirágzás után már csak rossz álomnak tűnik majd a ZalaZone 2019-ben elért 211 milliós üzemi vesztesége.