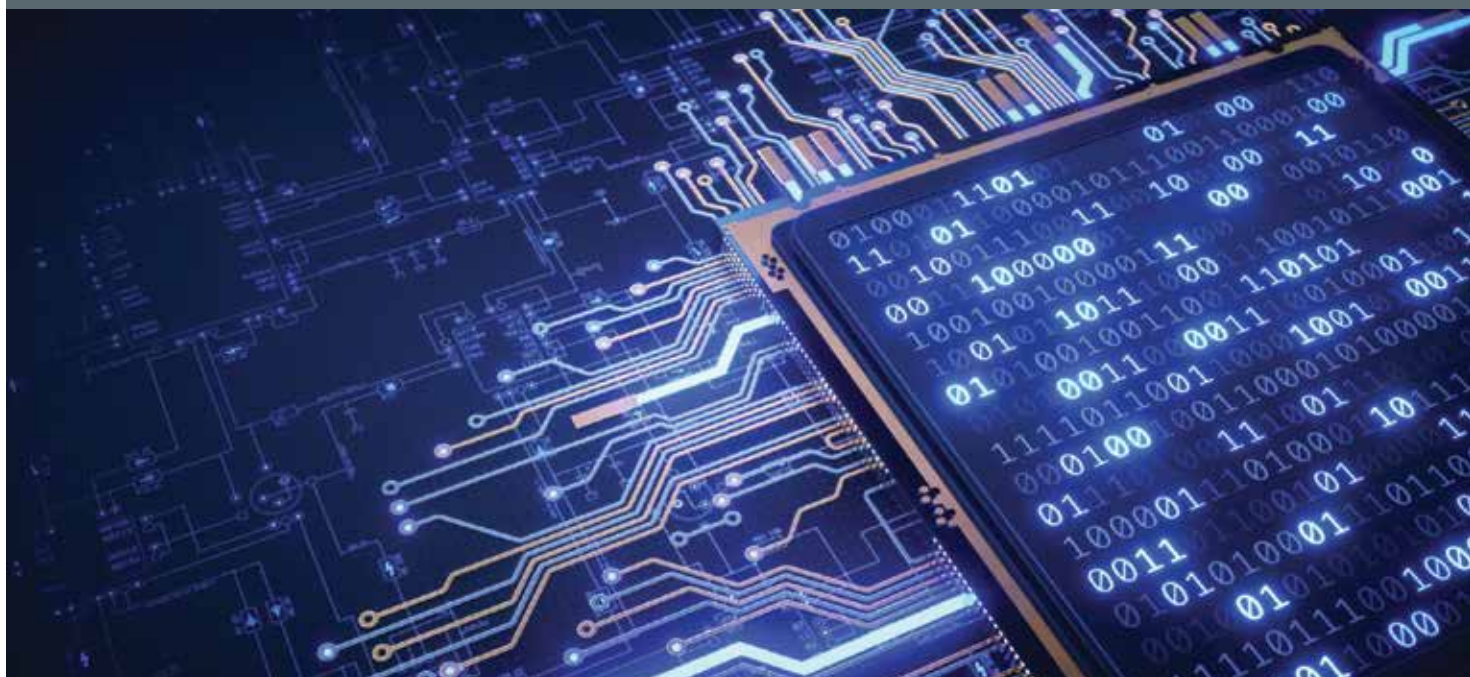


A MESTERSÉGES INTELLIGENCIA INNOVÁLÓ ÉRINTÉSE

Nulla, egy, nulla, egy: bitekbe kódolt jövőkép és az iparágak jövője



KADA ZSOLT, GIRO

FORRÁS: IIB

Mint modern kori polihisztor, a mesterséges intelligencia összes iparág minden létező problémájára kínál megoldást. Legyen szó tökéletesen megkomponált zeneszámról, a vízmintákat precízen elemző képfeldolgozóról vagy épp a vasúti talpfák rögzítőkapcsainak tartósságát monitorozó algoritmusról – az MI-nek nincs lehetetlen. De vajon mit tapasztalnak a CIO-k saját szektorukban, és hol tervezik bevezetni a szóban forgó diszruptív technológiát? Két hazai nagyvállalat CIO-ját faggattuk.



VIDRA ANDRÁS, MÁV

FORRÁS: IMV

Kétségtelen, hogy a mesterséges intelligencia már a kertek alatt van, s míg bizonyos szektorok gőzerővel törekszenek integrálása irányába, addig a konzervatívabb, lassabban mozduló iparágak az óvatosság mezsgyéjén haladva ismerkednek a technológiával. Ám abban konszenzus uralkodik, hogy a technológia elkerülhetetlen lesz már a közeljövőben is.

„Látjuk a külföldi trendeket, a nemzetközi irányokat, nos, nem vagyunk sereghajtók. A hazai lehetőségeket szem előtt tartva haladunk, de mi is alkalmazzuk a mesterséges intelligenciát” – Vidra András

Masinszta kalapban a mesterséges intelligencia

Noha a mesterséges intelligencia alkalmazásában az IT és az autóipar vezet, a vasút is lelkes felhasználója a technológiának. „Látjuk a külföldi trendeket, a nemzetközi irányokat, és azt kell mondjam, hogy nem vagyunk sereghajtók. Noha a vasút egy elég komplex rendszer, ami nehéz és robusztus berendezésekkel dolgozik, mégis igyekszik kihasználni a lehetőségeket, amit az MI nyújt. A hazai lehetőségeket szem előtt tartva kis lépésekben haladunk, de mi is alkalmazzuk a mesterséges intelligenciát”, számolt be róla Vidra András, a MÁV CIO-ja.

A vasúttársaságnál nem megszokott eszközökkel történő megoldást a MÁV két fronton használja. Mindkét esetben sikeresen lezajlott a pilot, és csak finanszírozási kérdés, hogy mikortól kerül sor a tényleges alkalmazásra. Egyik projekt esetében a vasúti infrastruktúra felmérése történik mesterséges intelligenciával, ami kiváltja a sok munkaórát igénybe vevő humán pályabejárást.

„Nagy felbontású kamerával felvesszük a vasúti pályát, és a vezető szemszögéből is rögzítjük az utat. Ez viszonylag egyszerű, hiszen felvételtől van szó, viszont amihez már szükség van mesterséges intelligenciára, az a felvétel elemzése. Nyilván egy ember is végig tudná nézni azt, viszont lehet, hogy átsiklana a figyelme olyan dolgokon, amelyek a későbbiekben fontosak lehetnek, nem beszélve az idő- és energiaigényes folyamatról. Ez a fajta képelemzés és hibadetektálás igényli az MI-t”, mondta a pilotprojektről Vidra András. A másik, szintén diagnosztikai projekt, az ún. mérővonat, jóval bonyolultabb megoldás. Lézerszkennel pásztázza a síneket, felsővezeték-felmérésre is alkalmas, képes megmondani, ha a betonlaj meg van repedve, vagy épp a rögzítőkapocs nem megfelelő. „Ezt összedolgozva a kompatibilis síndiagnosztikai rendszerekkel, olyan komplex elemzéseket lehet csinálni, amelyet ember már nem tudna elvégezni. Ebből trendeket lehet azonosítani, jóslásokat lehet tenni akár a tengelyterhelésre, akár a jövőben bekövetkezendő hibákra, alkatrész meghibásodásokra stb.”, mondta a MÁV CIO-ja. „Egyébként dróntechnológiát is használunk, amelyhez egy 3D-s pontfelhő-szoftver tartozik. Ezzel mindenféle elemzést, felmérést, mérést

„Két belépési pontot látok az MI számára a pénzügyi infrastruktúrába: az egyik a hibadetektálás, előrejelzés, a másik pedig a performancia skálázás területe” – Kada Zsolt

el tudunk végezni.” Ami a külföldi technológiát illeti, hasonló elvek mentén építkeznek, mint a hazai.

Redundáns szektor bitekkel kirakott új köntösben

Ellenben a pénzügyi infrastruktúra területén nem jellemző nemzetközileg sem, hogy vezetőszeretpét töltenének be a mesterséges intelligencia használatában. Ez főként annak tudható be, hogy a szektor robusztus, redundáns, zárt rendszerekre épül. „Sosem az volt a cél, hogy adatokat elemezzünk, hanem az, hogy biztonsággal fogadjuk és célba juttassuk ezeket. Ezt eddig a zárttsággal, a »konzervatív« szemléletmóddal és a többszörös redundancia használatával értük el”, mondta Kada Zsolt, a GIRO CIO-ja.

Annak ellenére, hogy a szektorra nem jellemző az MI használat, Kada Zsolt szerint mégis „egy digitalizációs forradalom zajlik.” A pénzügyi szektor mindig is a digitalizáció élén járt, ám a megoldásokat csak azután alkalmazta, miután megbizonyosodott róla, hogy az teljességgel biztonságos.

„A pénzügyi infrastruktúra tekintetében két belépési pontot látok, ahol az MI érvényesülhet és integrálódhat. Az egyik a hibadetektálás, megelőzés, a másik pedig a performancia területe. Egy esetleges meghibásodást az infrastruktúra és a központi szoftverek már most is automatikusan lekezelnek, de az azonnali fizetés márciusi indulásával új dimenzióba léptünk, és a jövőben, középtávon, olyan sebességre számítunk, ahol ez már nem lesz elegendő. Nem lehet csak a redundanciára és az infrastruktúrára támaszkodni. A sebesség mellett a terhelés is növekedni fog, a jövőben a hibaelkerüléshez, hibadetektáláshoz elengedhetetlen lesz a mesterséges intelligencia használata”, fejtette ki Kada Zsolt.

A mesterséges intelligencia bevezetésével szemben egyébként azért extra óvatosságot a szegmens, mert egyetlen apró hiba a központi infrastruktúrában, amely egyszerre lélegzik a bankokkal, leblokkolhatja az egész szektort.

„Azt gondolom lassan fog megjelenni, és először inkább csak monitoring jelleggel, egyfajta elemző háttérként. A második fázis során már a döntéselőkészítésben fog segíteni, a harmadik pedig az lesz, amikor már annyira bízunk ezekben a rendszerekben, hogy átadjuk nekik az irányítást”, tette hozzá Kada Zsolt.

Mi hoz a jövő az MI-nak?

Hazai tekintetben a MÁV jelenleg IoT-szenzorok telepítésével foglalkozik, az azokból származó adatokból pedig a prediktív analitikára épülő elemzéseket tervezi fejleszteni, kialakítani. Ezen felül hat évre visszamenőleg is rendelkezésre állnak a járművekkel kapcsolatos adatok. Ezekből az adott vonalon történő menetrendi eltérések, vagy akár a mozdonyvezető vezetési stílusából fakadó plusz üzemanyag-költség és áramfelvétel is kikövetkeztethető. A GIRO egyelőre nem tervez konkrétan MI megoldás bevezetését. De ha egy gyártó továbbfejlesztésként MI-t épít egy megoldásba, nem állnak ellent.

Kiss Franciska