

Pénteken sztrájkolni fognak az audisok



Jörg Schlagbauer a múlt szerdai sztrájk közben az Audi-Piazza-n

Az Audinál péntek reggel megáll a gyártás. A régió legnagyobb munkaadójánál lévő IG-Metall a nagyobb nyomásgyakorlás céljából **24 órás sztrájkot hirdetett**. Ahogy azt Jörg Schlagbauer a bizalmi testület vezetője szerdán ismertté tette, meggyőző a támogatás, csekély ellenszavazat és tartózkodás mellett a tagok megszavazták a munkabeszüntetést.

Pontos számadatokat az IG-Metall erről nem közölt.

Az IG-Metall így reagál a múlt szombaton megszakadt bértárgyalásokra. A sztrájkkal – ahol már a beszállítóknál dolgozó

munkatársak is érintettek lesznek – még nagyobb nyomást fognak gyakorolni a munkáltatóra.

„A bejáratoknál valami történni fog!” – közölte Jörg Schlagbauer a megkeresésre.

A sori dolgozókon felül az irodai dolgozók is sztrájkolni fognak, így az irodák is üresek lesznek pénteken.

Kapcsolódó cikk (német nyelven):

<http://www.donaukurier.de/lokales/ingolstadt/Ingolstadt-Warnstreik-IG-Metall-2018-DKmobil-Das-wird-unser-Tag;art599,3669214>

www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu



Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)
www.ahfsz.hu

Sok helyen még nem ismerik a kollektív szerződést

A munkavállalók kevesebb mint harmada, mintegy 900 ezer dolgozó tartozik kollektív szerződés hatálya alá, ebből 650 ezren úgynevezett vállalati, egy munkáltatóval megkötött kollektív szerződés részesei.

Van még mit javítani a kollektív szerződéses lefedettségen Magyarországon. Szabó Imre Szilárd munkajogi szakjogász a Világgazdaságnak azt mondta: a munkavállalók kevesebb mint harmada, mintegy 900 ezer dolgozó tartozik kollektív szerződés hatálya alá, ebből 650 ezren úgynevezett vállalati, egy munkáltatóval megkötött kollektív szerződés részesei, a többiekre több munkáltatóval megkötött, kiterjesztett vagy éppen csekély számú ágazati kollektív szerződés vonatkozik.



A szakjogász hangsúlyozta: az új munka törvénykönyve (Mt.) 2012-es bevezetésének éppen az volt az egyik kiemelt célja, hogy minél több kollektív szerződést kössenek meg a munkáltatók a szakszervezetekkel, ám eddig nem történt érezhető áttörés. Kollektív szerződést az a szakszervezet köthet a munkaadóval, amelynek az adott munkáltatónál több mint 10 százalékos a szervezettsége.

A köztulajdonban működő, közszolgáltatást végző cégek ágazataiban a munkavállalók csaknem 100 százaléka tartozik kollektív szerződés hatálya alá. Ilyen az energiaipar (MVM Magyar Villamos Művek Zrt.), a vízellátás, a szállítás, a közlekedés (Volán, MÁV, BKV), a postai szolgáltatások (Magyar Posta Zrt.) és a távközlés is. Ugyanakkor a versenyszféra egyes ágazataiban, például az építőiparban igen kevesen dolgoznak kollektív szerződés hatálya alatt, a kereskedelemben is gyér a számuk, ahogyan a szálláshely-szolgáltatás területén is. Míg a piaci szférában a kollektív szerződés a munkafeltételek meghatározásának egyik legfontosabb intézménye, addig a közalkalmazottak körében egy túlzottan behatárolt alkufolyamat eredményeként jöhet létre.

Szabó Imre Szilárd szerint nemcsak mennyiségi, de minőségi probléma is van a kollektív szerződésekkel, sokszor feleslegesen másolják, megismétlik a munka törvénykönyve szövegét, máskor érvénytelen, ki nem kényszeríthető megállapodásokat tartalmaznak, vagy nyelvezetük, fogalomhasználatuk hagy kívánnivalót maga után.

Az Mt. számos területen lehetőséget ad arra, hogy a munkáltató és a szakszervezet kollektív szerződésben állapodjon meg egyes munkaügyi kérdésekben, jogokról és kötelezettségekről egyaránt. Így a munkaidő mértékéről, beosztásáról, a pihenőidőről, a szabadságról is egyezséget lehet kötni kollektív szerződésben. A munka díjazásával összefüggésben egyedi bérpótlékrendszert lehet kialakítani, vagy például speciális távolléti díj-számítás vezethető be. A szakszervezet és a munkáltató egyezsége révén tanulmányi szabadság adható a dolgozónak, a kártérítés körében a munkavállalói felelősség jogalapját szűkítheti, jogalapi többletelemeket állapíthat meg, és a mértékét is korlátozhatja.

Franciaországban és Ausztriában a munkavállalók 98, Belgiumban 96, Finnországban 92 százaléka tartozik kollektív szerződés hatálya alá az OECD 2013-as adatai szerint. E tekintetben a lefedettség



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)

www.ahfsz.hu

mértéke Szlovéniában 60, Csehországban 48, Nagy-Britanniában 30, Lengyelországban 16, az Amerikai Egyesült Államokban pedig 12 százalék.

Teljes cikk:

<https://www.vg.hu/kozelet/sok-helyen-meg-nem-ismerik-kollektiv-szerzodest-2-769681/>

www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu

2030-ra radikálisan megváltozik a gépjárműpiac

A gépkocsik száma az új megosztási módok elterjedése miatt drámaian csökkenhet, miközben a közúti forgalom az eddiginél is nagyobb lesz a PwC tanulmánya szerint.

Az "eascy – The five dimensions of automotive transformation" című tanulmány szerint a gépkocsik száma Európában 280 milliőről 200 millióra, az Egyesült Államokban 270 milliőről 212 millióra csökkenhet, ezzel szemben Kína gépkocsiállománya 2030-ig 180 milliőről 280 millió darabra nő.



A PwC előrejelzése szerint 2030-ra az új gépkocsik 55 százalékát elektromos autók adják, a hagyományos belső égésű motor pedig lassan kihal. Kínában a nyugati világhoz képest gyorsabban fognak elterjedni a megosztott és az önvezető közlekedési módok, ezzel Kína válhat az autóipari átalakulás vezető piacává. Az elektromos járművek egyszerűbb meghajtó rendszerüknek köszönhetően kevésbé hajlamosak a meghibásodásra, ami jelentős előny a megosztott és intenzívebben használt járművek esetében.

A megtett kilométerek száma növekedni fog

Miután egyre többen élnek a közös autóhasználat lehetőségével, 2030-ra valószínűleg sokkal kevesebb autótulajdonos lesz, az egyéni közlekedés mértéke azonban erőteljesen növekszik. Az egyénileg megtett kilométerek száma Európában 2030-ig 23 százalékkal, mintegy 5,88 milliárd kilométerre nőhet, Amerikában hasonló, 24 százalékos, míg Kínában 183 százalékos növekedés várható az előrejelzések szerint. A népességnövekedés mellett ennek az is oka, hogy az önvezető autókat azok is igénybe veszik majd, akik nem tudnak vezetni. Az utak egész biztosan zsúfoltabbak lesznek, káoszra ennek ellenére nem kell számítani, a növekvő összekapcsoltságunk köszönhetően ugyanis az egyéni közlekedés megszervezése sokkal könnyebb feladat lesz a jövőben. Ezek alapján a PwC tanulmánya a negyedik megatrendet – az elektromos járművek, az önvezető autók és a megosztásos közlekedési módok mellett – az összekapcsoltságban látja. A PwC forgatókönyve feltételezi, hogy 2030-ig az évenkénti új forgalomba helyezések száma Európában a harmadával, vagyis több mint 24 millió autóra növekedhet; ez lenne az egyetlen mód a meglévő autók közös gépkocsi használat miatti fokozott igénybevételének ellensúlyozására. Amerikában 2030-ig 20



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)

www.ahfsz.hu

százalékos növekedéssel és az új gépkocsieladások 22 milliós növekedésével, Kínában több mint 30 százalékos növekedéssel számolnak, ami 35 millió eladott gépkocsit jelent évente.

Az innovatív cégek lesznek előnyben

Az autóiipari vállalatcsoportoknak és beszállítóiknak kritikus fontosságú döntéseket kell meghozniuk a következő években – hívja fel a figyelmet Végh Bálint, a PwC Magyarország üzleti tanácsadás üzletágának szakértője. Véleménye szerint a gyártóknak csökkenő árréssel kell számolniuk, másrészt jelentős mértékben növelniük kell az új gyárakkal, az elektromobilitással és más megatrendekkel kapcsolatos beruházásaikat. Ezzel egy időben az új technológiai versenytársak is felfedezik a piacra való benyomulás lehetőségét. A hagyományos szereplők globális iparági profitból való részesedése 2030-ig a jelenlegi 85 százalékról kevesebb, mint 50 százalékra eshet vissza. Végh Bálint szerint ebben az esetben csak azok a vállalatok maradnak fenn hosszú távon, amelyek egyértelmű vezető szerepet töltenek be a termékoldali innovációban, továbbá azok, amelyek felismerik, hogy a mobilitás már nem csupán termék, hanem szolgáltatás, és olyan szolgáltatásokat kínálnak ügyfeleiknek, amelyek kényelmesek, jutányosak és egyszerűen használhatók.

Teljes cikk:

http://gyartastrend.hu/autoipar/cikk/2030_ra_radikalisan_megvaltozik_a_gepjarmupiac

www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu

Megalakult a Zalai Önvezető Jármű Klaszter



Informatikai, elektronikai és járműipari cégek részvételével megalakult a Zalai Önvezető Jármű Klaszter, amelynek célja az intelligens közlekedési rendszerek kutatás-fejlesztési és innovációs kapacitásainak összekapcsolása – közölte az egyik kezdeményező, a T-Systems Magyarország Zrt.

A Zalai Önvezető Jármű Klaszter alapítója az AVL Autókut Mérnöki Kft., az innogy Hungária Kft. – amelyet az ELMŰ Nyrt. képvisel -, a Cisco Systems Magyarország Kft., az

Ericsson Magyarország Kft., a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. és a T-Systems Magyarország Zrt. A klaszter alapító ülésén Kaszás Zoltánt, a T-Systems Magyarország vezérigazgatóját választották elnöknek.

A közlemény szerint a klaszter zalaegerszegi járműipari tesztpálya fejlesztéséhez kíván hozzájárulni, innovációs együttműködési keretet nyújt a szükséges termékek kifejlesztéséhez.

Az Európában is egyedülálló, önvezető járművek vizsgálatára is alkalmas zalaegerszegi járműipari tesztpálya 42 milliárd forintos állami beruházással, 250 hektáros területen épül Zalaegerszegen.

A város környékén kialakítandó 5G-s informatikai hálózattal is összehangolva készülő tesztpálya közvetve és közvetlenül mintegy 350 új mérnöki álláshelyet teremt.



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)

www.ahfsz.hu

A Nemzetgazdasági Minisztérium korábbi közlése szerint a beruházás első ütemében egyebek közt a fékteszteket lehetővé tévő zóna és a járművek kezelhetőségi pályája épül meg, illetve az autonóm járművek vizsgálatát lehetővé tévő zóna. Mindezek mellett kiépül a szükséges kommunikációs technológia és a kiszolgáló létesítmények egy része. A második fázisban, 2018-tól megépül a nagy sebességű viszonyokra alkalmas ovális pálya, tovább fejlesztik a járműdinamikai tesztelemekeket és újabb kiszolgáló épületeket hoznak létre. A teljes beruházás a tervek szerint 2019 végére készülhet el.

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2018/01/megalakult-zalai-onvezeto-jarmu-klaszter/>

www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu

Elindult az autós Bubi Budapesten



Elindult a Mol autómegosztó szolgáltatása, a Mol Limo csütörtökön. Budapesten 200 benzines és 100 elektromos járművel indult a szolgáltatás, a cég elektromos töltőhálózatot is épít. A Mol Limo 60 négyzetkilométeren a főváros 10 kerületére – a belváros mellett a forgalmasabb külső kerületekre – terjed ki, az autók parkolásáért a felhasználóknak nem kell fizetniük. A 300 automata váltós járművel induló flotta 2020-ra a duplájára nő, és a főváros egész területén igénybe lehet venni, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér már jövőre elérheti.

Néhány éven belül kivezetik a Mol Limóból a benzines autókat. Az elektromos járműveket a Mol állomásain gyorsan és kényelmesen fel lehet majd tölteni. A vállalat az egész régióban fejleszti a hálózatot, három éven belül a Fekete-tengerig és az Adriáig 252 új töltőállomással biztosítja az átjárhatóságot az elektromos járművek számára.

A szolgáltatás webes, vagy mobilalkalmazással történő regisztráció után – 5900 forintos egyszeri díj megfizetését követően – percenként 66 forintért vehető majd igénybe a rendszeres felhasználók számára, 990 forintos havidíj mellett.

Alkalmi felhasználók esetében nem lesz havidíj, viszont ők percenként 77 forintért autózhatnak majd. Emellett percenként 15 forintos várakozási díjat is felszámítanak, például, ha valaki megáll bevásárolni és nem akarja, hogy elvigyék az igénybe vett autót.

A 2018 február 25-ig tartó bevezető időszakban azonban a felhasználók percenként 33 forintért használhatják a járműveket, miközben a regisztrációs díjat és a havidíjat a Mol elengedi.

Teljes cikk:

<https://www.vezess.hu/hirek/2018/01/25/elindult-az-autos-bubi-budapesten/>

www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu www.ahfsz.hu



ahfsz.hu

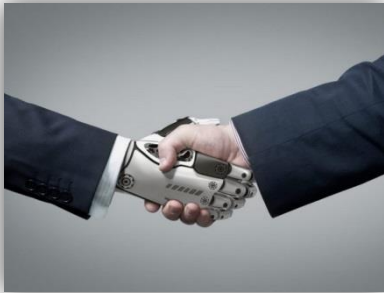
Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)

www.ahfsz.hu

Ezért fontos az ember-gép kommunikáció

A Mittel új tanulmánya szerint az IT-öntéshozók nagy többsége egyetért abban, hogy az ember-gép együttműködés értékes. Nem csak a fogyasztói visszajelzések bizonyítják ezt, hanem a még



hatékonyabbá váló munkafolyamatok is.

A Mittel tanulmánya szerint a számítástechnikai döntéshozók több mint 75 százaléka mondta, hogy két éven belül tervezi fejleszteni és alkalmazni a fejlődő technológiákat valamint kommunikációs és együttműködési lehetőségeket, hogy lehetővé tegyék a robot-ember interakciókat. Tízből négyen bevétel növekedést várnak ennek köszönhetően.

A fenti megállapítás egy 2500 észak-amerikai, angol, francia, német és ausztrál szenior IT-szakembert felölelő kutatás eredménye.

A válaszadók a legalább 250, legfeljebb tízezer főt foglalkoztató vállalatok szakemberei közül kerültek ki az ipar széles skálájáról, beleértve a gyártó, a pénzügyi, vendéglátó, szakszolgáltató, kormányzó, oktatási és kereskedelmi tevékenységűeket is.

– Az ügyfelek tapasztalata egy aktív, stratégiai párbeszéd tárgyát képezi az iparágak és a szervezetek között, melynek célja, hogy kiaknázza az új technológiákat, melyek a dolgok internete, a mesterséges intelligencia és a gépi tanulás által vannak összekötve – mondta el Wes Durow, a Mittel szakembere.

– Az ember-gép együttműködés, ezen belül főleg a kommunikáció erősítése kiemelten fontos feladat, hiszen ahogy a kapcsolat a vállalkozások és a fogyasztók között sokkal inkább tapasztalatközpontúvá válik, a fogyasztói tapasztalat éppen olyan fontossá lesz, mint a termék, vagy a szolgáltatás, amit a vállalat biztosít.

Tízből hét megkérdezett szerint azok az interakciók, amelyekben az eszközök és gépek direkt módon lépnek kapcsolatba a személyzettel, nagy segítséget jelentenek az ügyfél igényeire adott minél gyorsabb reakciók létrejöttében.

A fogyasztói visszajelzések alapján a vállalatoknak célszerű a felhőalapú informatikai megoldások felé mozdulniuk, így tartva lépést az ügyfelek növekvő elvárásaival, illetve kombinálva a kapcsolatközpontú alkalmazásokat az olyan fejlődő technológiákkal, mint a chatbotok, a dolgok internete és az omni-csatornás kommunikáció.

A válaszadók 95 százaléka szerint a hatékonyabb, gyorsabb munkafolyamatok elkerülhetetlenek a jobb ügyféltapasztalatokhoz. A sebesség növelése a pénzügyi szektorban és a kereskedelemben a legfontosabb. A szervezeteknek ezekben, illetve a hasonlóan erős versenyfeltételeket támasztó iparágakban az automatizált üzleti folyamatokra kellene fókuszálniuk, a kommunikációs késlekedések csökkentése érdekében pedig növelni az (ember-gép) együttműködést és hatékonyságot. Ez lehetővé teheti számukra, hogy jobban irányíthassák a munkafolyamatokat, ráadásul teljesen különböző ügyféltapasztalatokat nyújthassanak valós időben.

Az észak-amerikai cégek tisztán vezetnek a technológiában, így jobban szolgálják ügyfeleiket.

Az üzleti és az IT-egyensúlytalanság lett a digitális átalakulás során a legfőbb probléma. Az örökölt infrastruktúra és a rendszerek a második leggyakoribb akadály, jelezve, hogy a rendszereknél az áttörésre, és a létező infrastruktúra modernizálására meg kell találni az utat.

Teljes cikk:

<https://autopro.hu/gyartosor/Ezert-fontos-az-ember-gep-kommunikacio/23971/>

Hamarosan újabb kiadvánnyal jelentkezünk!



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)

www.ahfsz.hu