

404 ezer forint a cseh átlagkereset



Csehországban az EU-tagság másfél évtizede alatt emelkedett az életszínvonal, de az árak sokkal gyorsabban közelítenek az uniós átlaghoz, mint a bérek – egyebek között ez derül ki abból a összefoglalóból, amelyet Csehország csatlakozásának 15. évfordulója alkalmából hozott nyilvánosságra az Európai Bizottság prágai képviselője. Míg 2004-es uniós csatlakozáskor a csehországi életszínvonal az uniós átlag 69 százalékának felelt meg,

mára 83 százalékra emelkedett. A statisztikai adatok azt mutatják, hogy az EU 28 tagállama közül Csehországban a legalacsonyabb a szegénységi küszöb alatt élők aránya, mintegy 9 százalék.

Ami a béreket illeti az utóbbi két év gyorsabb növekedése ellenére a csehek továbbra is jóval kevesebbet keresnek, mint nyugat-európai kollégáik és az EU-átlag. A 28-ak évi nettó átlagkeresete 2017-ben már meghaladta a 25 ezer eurót, de Csehországban csak 10 ezer euró körül mozgott. A másik oldalon a csehországi keresetek magasabbak, mint a kelet-európai országok többségében. A csehországi vásárlóerő jelenleg a kimutatás szerint az európai uniós vásárlóerő 60 százalékának felel meg. A legfrissebb adatok szerint Csehországban az átlagkereset rekord szintre, 31 885 koronára, azaz 1244 euróra nőtt, ami átszámítva 404 300 forintnak felel meg. Ez 6,9 százalékkal magasabb, mint 2017-ben.

A bérektől eltérően a csehországi árszínvonal már közelebb került az uniós átlaghoz: 2004-ben a csehországi árszínvonal az uniós átlag 58 százalékának felelt meg, jelenleg már 70



Legyél Te is AHFSZ tag!

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

százaléknál tart. A csehországi élelmiszerárak az uniós átlag 83 százalékának, a ruházati cikkek és a lábbeli árai 93 százalékknak, az energiaárak pedig 87 százalékknak felelnek meg.

A cseh gazdaság az elmúlt másfél évtized alatt megerősödött, s elérte az átlagos uniós GDP 89 százalékát. A CVVM prágai közvélemény-kutató intézet legújabb felmérése szerint a csehek 68 százaléka elégedett az életszínvonalával, 2004-ben ez a mutató 62 százalék volt. Csehország uniós tagságát az Eurobarometer 2019 tavaszi felmérése szerint a csehek 33 százaléka ítéli meg kedvezően, ami a 28-ak között a legalacsonyabb arány. A 2004-es csatlakozáskor ez az arány 41 százalék volt. A Csehország EU-csatlakozásáról megtartott népszavazáson viszont a választók 55,3 százaléka vett részt és 77,3 százalékuk a csatlakozás mellett tette le a voksát. Csehország kilenc további kelet-európai országgal 2004. május 1-jén lett az Európai Unió tagja.

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2019/05/404-ezer-forint-cseh-atlagkereset/>

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

22 millió a Skoda



Április 11-én legyártották a 22 millióodik Škodát. A mérföldkövet jelentő autó, egy bársony vörös Kodiaq GT, a kínai Csangszában, a SAIC Volkswagen üzemében gördült le a gyártósorról.

A Skoda jelenleg kilenc országban összesen 16 telephelyen gyárt autókat. A Skoda Auto az egyik legrégebbi autógyár a világon. A vállalat már 1905-ben megkezdte a

gépkocsik gyártását Mladá Boleslav-ban a cég alapítói, Vaclav Laurin és Vaclav Klement által kifejlesztett Voiturette A-val. Attól kezdve 22 millió Škoda gépkocsit gyártottak a csehországi és a külföldi üzemekben.

Az elmúlt években a cseh gyártó tovább bővítette gyártó kapacitását. Ennek érdekében 1991 óta csak a Cseh Köztársaságban a márka több mint 300 milliárd cseh koronát fektetett be a gyártási folyamatokba és a gyárakba. 2014-ben a Škoda az első alkalommal gyártott több mint egy millió gépkocsit egy naptári éven belül. A nagy múltú cseh márka 20 millióodik gépkocsija 2017 szeptemberében gördült le a Cseh Köztársaságban lévő Kvasiny üzem gyártósoráról.



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

A cseh márka már 1936-ban öt értékesítési ügynökséget hozott létre Kínában, és 2007-ben lépett be ismét a kínai piacra. Akkor a Škoda a SAIC Volkswagen révén helyben kezdte gyártani az Octaviát. A kínai közös vállalkozási partnerrel szorosan együttműködve a Škoda Kínát már 2010-re a legfontosabb piacává fejlesztette, és 75 hónappal később pedig már elérték az egy milliomedik leszállított gépkocsit. Ezt követően mindössze 42 hónap kellett ahhoz, hogy értékesítsék a kétmilliomedik gépkocsit.

Az utóbbi három esztendőben a Škoda tovább javította pozícióit, és növelte jelenlétét a kínai piacon. A kínai államfőnek, Xi Jin Ping-nek a Cseh Köztársaságban 2016 márciusában tett hivatalos látogatása során a Volkswagen, a SAIC Motor Corporation Limited és a Škoda egyetértési megállapodást írt alá. Ez a megállapodás 62 milliárd euró nagyságú befektetést irányoz elő egy ötéves periódusra.

A cél az, hogy bővítsék a jelenlegi modell kínálatot, például kiegészítve azt az alternatív hajtási rendszerekkel szerelt gépkocsikkal, és néhány szabadidő autóval (SUV). A Škoda 2016-ban Kínában első alkalommal szállított ki több, mint 300 000 gépkocsit, és legnagyobb piacán kiszállításait 2018-ban 341 000 egységre növelte, és ez 4,9 százalékos emelkedést jelentett a 2017-es 325 000 darabos mennyiséggel összehasonlítva.

A Škoda történetének néhány mérföldköve 1905-től:

- 2019. április 11: elkészült a 22 milliomedik gépkocsi
- 2017. szeptember 10: elkészült a 20 milliomedik gépkocsi
- 2016. december 19: elkészült a 19 milliomedik gépkocsi
- 2016. január 19: elkészült a 18 milliomedik gépkocsi
- 2015. november 24: elkészült a 12 milliomedik gépkocsi a Mladá Boleslav-i üzemben
- 2014. december 10: a Škoda 2014-ben legyártja az 1 milliomedik gépkocsit; a vállalat első alkalommal gyárt több mint 1 millió gépkocsit egy naptári évben
- 2014. március 19: elkészült a 11 milliomedik gépkocsi a Mladá Boleslav-i üzemben
- 2013. augusztus 26: legyártják a 4 milliomedik Octaviát
- 2013. július 9: 2007 óta 1 millió Škoda gépkocsit gyártottak Kínában
- 2013. február 5: elkészült a 15 milliomedik gépkocsi
- 2012. január 30: a 14 milliomedik gépkocsi
- 2011. október 12: elkészült a 10 milliomedik gépkocsi a Mladá Boleslav-i üzemben
- 2009. április 8: elkészült a 12 milliomedik gépkocsi
- 2006. július 13: elkészült a 10 milliomedik Škoda
- 1991: elkészült az 5 milliomedik Skoda

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2019/04/22-millios-skoda/>

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

Negyven felett heti 25 óra lenne az ideális munkaidő



Visszaüthet, ha a vállalatok munkavállalók termelékenységének növelését erőltetik, mivel ez hátrányosan befolyásolhatja a foglalkoztatottak képességeinek kibontakozását, olvasható a newsnow.tasr.sk hírportálon, melyet a novekedes.hu ismertetett.

Egy, a Grafton munkaerő közvetítő vállalat felmérésének megállapításai szerint a nem termelő szektorban dolgozó megkérdezettek 61 százaléka úgy nyilatkozott, hogy lassítaniuk kell munkavégzésük ütemét, ha jobb eredményeket szeretnének elérni.

Az olaszokra például gyakran tesznek gúnyos megjegyzéseket, hogy lógnak, pedig az átlagosan 35,5 órás heti munkaidejük során teljesítményük nem kevesebb, mint 40 százalékkal magasabb, mint a törököké, aki hetente 47,9 órát dolgoznak. A norvégok, akik heti 34 órát dolgoznak, óránként mintegy 22 757 forintnak megfelelő értéket termelnek, az amerikaiak pedig, akik hetente átlagosan 4,6 órával többet töltenek a munkahelyükön, óránként csak 20 126 forintnak megfelelő összeget. Szlovákiában az átlagos heti munkaidő az OECD adatai szerint 38.9 óra. Tíz évvel ezelőtt ez 39,9 óra volt, az évezred fordulóján pedig 41,8 óra. A Grafton szerint a vonatkozó tanulmányok azt mutatják: a napi 11 órát dolgozók esetében 2,5-szeres a klinikai depresszió bekövetkezésének kockázata a csak napi 7-8 órát teljesítőkkel szemben. Svédországban már jó ideje kísérleteznek a hat órás munkanapok alkalmazásával, egy ausztrál tanulmány pedig arra a következtetésre jutott, hogy a 40 év feletti embereknek nem kellene heti 25 óránál többet dolgozniuk.

Teljes cikk:

<https://szakszervezetek.hu/hirek/18211-negyven-felett-heti-25-ora-lenne-az-idealis-munkaido>

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

Szállítási nehézségek teszik tönkre a Teslát



Egy nyereséges félév után az első negyedévben ismét veszteséget volt kénytelen elkönyvelni a Tesla.

A Tesla az év első három hónapját 702 millió dollár veszteséggel zárta. Noha az árbevétel az egy évvel korábbi 3,4 milliárd dollárról 4,54 milliárd dollárra nőtt, a megelőző negyedévhez képest 37 százalékkal csökkent.

A Model 3 értékesítése, amelyhez a társaság nagy reményeket fűz, egyelőre veszteséges volt, és a társaság csak az év közepe felé számít nyereségre. A Tesla azzal magyarázza a veszteséget, hogy a megrendelt gépkocsik kiszállítása a negyedév végén még folyamatban volt, és a bevételt csak a második negyedévben lehet elszámolni. Az első negyedévi kiszállások legalább fele az utolsó tíz napban történt meg. Elon Musk, a társaság vezérigazgatója "az általa eddig megélt legnagyobb logisztikai problémának" nevezte a szállítási nehézségeket. A Tesla egyelőre csak Kaliforniában gyártja a Model 3 típust.

A Tesla az idén 360-400 ezer kocsi értékesítésével számol, és ha ősszel megindul a termelés a kínai gyárban, ez a szám elérheti az 500 ezret. A Tesla márciusban törlesztette 900 millió dollár esedékes adósságát, és készpénzállománya három hónap alatt 3,7 milliárdról 2,2 milliárd dollárra apadt. Musk egy elemzői értekezleten eléggé nyíltan beszélt egy tőkebevonásról, noha mindaddig azt hangoztatta, hogy a cégnek nincs szüksége erre. A következő nagyobb összeg visszafizetése novemberben esedékes, a vállalatnak 500 millió dollárt kell törlesztenie.

A Reuters által megkérdezett amerikai brókercégek szerint a Tesla 1-3 milliárd dollárt kíván szerezni a piacról.

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2019/04/szallitasi-nehezsegek-teszik-tonkre-teslat/>

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

Elektromos robogó-rollereket gyártat a Volkswagen



Elektromos városi roller/robogó gyártásában lép együttműködésre a Volkswagen a kínai NIU vállalattal - jelentette be a Volkswagen szóvivője. Az együttműködés pontosabb részleteit és a gyártani tervezett kétkerekű elektromos jármű műszaki paramétereit a szóvivő nem hozta nyilvánosságra. Nem közölte az elektromos roller/robogó piaci bevezetésének tervezett dátumát sem - írta az MTI a dpa-ra hivatkozva.

Korábban azonban a német Welt lap arról számolt be, hogy a felek a NIU tavalyi Genfi Autószalonon bemutatott "Streetmate" modelljének a közös gyártásában állapodtak meg. A NIU Genfben bemutatott elektromos roller/robogójával ülve és állva is lehet közlekedni, legnagyobb sebessége 45 kilométer óránként, hatótávja pedig 35 kilométer. A Volkswagen szintén a Genfi Autószalonon jelentette be, hogy foglalkozik egy 15 kilométeres hatótávú városi roller/robogó gyártásának a terveivel.

A NIU az elektromos robogóval Kínában tavaly elért értékesítési sikerei után már korábban is jelezte, hogy az európai piacra is be kíván törni gyártmányával. Európa számos nagyvárosában már népszerű közlekedési eszköznek számítanak az elektromos rollerek és robogók. Az elektromos rollerek járdán történő használatával szemben azonban egyre több biztonsági aggály merült fel az utóbbi időkben Németországban. A német Szövetségi Tanács (Bundesrat) május közepén szavaz a kis elektromos járművek használatát szabályozó törvénytervezetről - írta az MTI.

Teljes cikk:

https://www.napi.hu/nemzetkozi_vallalatok/elektromos-robogo-roller-volkswagen.683668.html

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

Hamarosan újabb kiadvánnyal jelentkezünk!



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu