

"Mindig furcsán néznek rám, ha elmondom, hogy nálunk a munkának becsülete van"



Miért nem félnek a Bridgestone-nál attól, hogy a robotok elveszik a munkahelyeket? Hogy lehet, hogy egy cafeteria-guru fél éve elhangzó ötlete Tatabányán évek óta működik? Miért 12 órázikk önszántából évek óta 800 ember, és miért nem veszi magára az abroncsgyár a környezetvédelmi kérdéseket? Ezekről is kérdeztük Topolcsik Melindát, a cég ügyvezető igazgatóját.

Ez év elején a hazai gépipari, autóipari cégeknél és a beszállítóiknál a bérfeszültség jószerevével mindenhol eljutott a sztrájkkal fenyegetésig. Nagyon érdekel, hogy miért nem volt ilyesmiről hír a Bridgestone felől?

- Talán mert fel sem merült ennek a lehetősége. Az üzemi tanáccsal folyamatosan egyeztetünk, áprilisban volt a bértárgyalások aktuális állomása, és minden szereplő tudja, hogy már harmadik éve úgy ülünk le egyeztetni, hogy ismerjük egymás igényeit és a lehetőségeinket is. Ha általánosítva és csak a bérekről beszélünk, akkor elmondhatjuk, hogy a Bridgestone mindig többet tudott fizetni a szektor átlagbéreinél. De az is fontos, hogy nálunk csak a megdolgozott munkáért fizetünk, ám arra különösen figyelünk, hogy a lehetőségeket nem csak beígérjük, hanem be is tartjuk.

Ha most lemegyek az üzembe, és megkérdezem az ott dolgozókat, ők is ezt fogják mondani?



Legyél Te is AHFSZ tag!

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

- Kérdezze meg tőlük! A visszajelzéseik szerint biztosítékot jelent számukra a vállalat hírneve, az, hogy Tatabánya a Bridgestone legfiatalabb európai gyára és a legmodernebb technológiával dolgozik, amit rajtunk kívül a világon még két gyár mondhat el magáról. Az is mellettünk szóló érv, hogy megbízható cég vagyunk, anyavállalatunk pedig a világ legnagyobb gumibroncs és gumitermék gyártó vállalata.

Csakhogya Audinál is, a Hankooknál is sztrájkoltak, ami viszont annak visszajelzése, hogy a "nagy multik vagyunk, modern, világszínvonalú üzemünk van" - féle szólamok önmagukban már nem védik meg a cégeket a belső feszültségektől.

- Anélkül, hogy más cégek belső ügyeit ismerném, saját tapasztalatból mondom: ezek a problémák mindig hosszabb idő alatt mérgesednek el, és egy eredőjük van: az, hogy a cégek vezetésében még mindig kevesen értik, hogy az efféle feszültségeknek nem a fullánkját kell kihúzni, hanem a kialakulásukat kell elkerülni, megelőzni.

A cégen belüli hangulat kezelése nem az elhárításról szól! Meggyőződésem, hogy teljes értékű ember és jó közösség nélkül egy vállalat nem tud hatékonyan működni. Amióta multinacionális cégeknél dolgozom - tehát már bő 20 éve - az egyik célom az, hogy bebizonyítsam a tulajdonosoknak: a magyar ember okos és érdemes ide beruházni. A másik célom viszont az, hogy harcoljunk ki azt, ami a munkatársakat illeti. Mert a dolgozót akkor és csak úgy lehet motiválni, ha nem kell aggódnia a sárga csekkek miatt, ha a munkájához mérten is a piaci átlag felett van megfizetve, és ha nem csak azért jön be az üzembe, hogy a fizetését megkeresse.

(A jogi végzettséget is szerző közgazdász karrierjét pénzügyi területen, kontrollerként kezdte. Több mint tíz éven át dolgozott az amerikai tulajdonú PCC AFT Europe Kft.-nél, ahol a ranglétrát megmászva 2008-tól ügyvezető igazgatóként dolgozott. 2012-től vezette az Alcoa vállalatcsoport egri üzemét, itt találta meg egy angol fejedelmű, aki a tatabányai gyár élére keresett új vezetőt. 2017 óta a cég ügyvezető igazgatója, valamint a vállalatcsoport EMEA régiójának alelnöke.)

Azt sosem állítanám, hogy a munka nálunk könnyű: az operátorok - de a dolgozóink nagy része is - órabérben, 12 órás műszakokban dolgozik. Túlórának is, és az átlagnál így valamivel magasabb kezdőbérrel számolhatnak. Ezt azonban három év alatt, egy előttük előre láthatóvá tett karrierfejlődési úttal, átlagosan 30 százalékos béremelés elérésének lehetőségével nyomatékosítjuk, mert alapvető fontosságúnak tarjuk, hogy az ember meg legyen fizetve és embernek legyenek tekintve.

Mindig furcsán néznek rám, amikor elmondom, hogy nálunk a munkának becsülete van. Pedig meggyőződésem, hogy saját feladatának teljesítését tekintve ugyanolyan nehéz jó munkát végeznie a takarítónak, mint a sebésznek, és ha hanyag, akkor teljesen mindegy, hogy koszos marad a padló, vagy hogy nem gyógyul meg a páciens, mert a lényeg az, hogy az illető nem végezte el a munkáját. Nem én gyártom az abroncsokat az üzemben, hanem az ott dolgozók. Ha ők nem lelkesek és nem elhivatottak, ki vagy mi biztosítja azt, hogy az autókra kerülő minden egyes abroncsunk azon az alig egy tenyérnyi felületen, amelyen az aszfalttal érintkezik, úgy működik majd, ahogy azt elvárjuk?



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

Akkor és ott feszült a dolgozó, ha valamiért nem komfortos dolgoznia. Nálunk ennek nem látom a jeleit. Igaz, mi deklaráltan nem változtattunk a túlórafizetéseken, és nem változtattunk a munkaidőkereten sem, sőt, amikor megjelent az erről szóló törvénymódosítás, azonnal nyilvánvalóvá tettük azt is, hogy nálunk az új rendelkezések nem hoznak semmiféle változást.

Az a mondás, hogy a multinacionális cégnél a helyi vezető azért van, hogy le tudja fordítani az elvárásokat a helyi nyelvre. Ilyen egyszerű a feladata?

- Nekem könnyebb dolgom volt a tatabányaiakkal, mint a multiknak a magyarokkal. 2017 óta minden egyes döntés, amit ezzel a csapattal meghoztunk, arról szól, hogy ezt az egyensúlyt meg kell teremteni. Ezért indult el a dolgozói karrier program, az egészségbiztosítási program, ami kiemelt egészségügyi ellátás nyújt munkatársainknak, de így született meg a folyamatos műszakban dolgozók új munkarendje, amit az üzemi tanáccsal közösen dolgoztuk ki, munkatársaink igényei és szempontjai alapján, a termelési célok teljesíthetősége érdekében.

Az üzemi tanáccsal (ÜT) engedik ki a gózt a kazánból?

- Nem, ez nem így működik nálunk. Az üt az a dolgozói szerveződés, amely folyamatosan jön azokkal az ötletekkel, hogy miben, hol lehetne a munkafolyamatot fejleszteni. Ők a dolgozókat bevonva nyilvánítanak véleményt, és ha a dolgozót esetleg nem hallgatják meg, akkor feljön ide az irodámba, és ugyanúgy elmondja a problémáját, mert az információáramlás teljesen nyílt.

Az üzemi tanács és a dolgozói érdekek figyelembe vételének része az is, hogy sok, különböző programot támogatunk: több helyi uszodával és konditeremmel vagyunk szerződésben, a környékbeli horgásztavakra ingyenes bérleteink vannak, céges családi napot és focikupát rendezünk, és az üt külön, rendszeres fogadóórát tart, ahol együtt ötletelünk gondolkodunk a dolgozókkal, mire volna még szükségük. Tatabányán és Környén zenei és kulturális fesztiválok fő támogatói vagyunk, de már a Komárom-Komarno futóversenyt se tartják már meg nélkülünk - mivel több dolgozónk is onnan ingázik, fontos, hogy "a mi logónk" ott is látható legyen.

Meglepi, ha azt mondom, hogy mindezekről tavaly decemberben Fata László - az egyik cafeteriaguru - azt mondta egy interjúban, hogy ezután majd ezzel lehet igazán a dolgozói lojalitást és a létszámmegtartó képességet növelni?

-Nálunk ez a munka harmadik éve tart, szerintem meg is van az eredménye.

Ennek ellenére is van fluktuáció. Milyen területeket érint ez leginkább, és hogyan menedzselik e problémát?

- A progresszív előmenetel lehetősége a tapasztalataink szerint fluktuációs kérdésekre is jó válasz. Az elvándorlást megszüntetni nem lehet, de az, hogy nálunk a legtöbben az újonnan érkezők, (operátorok, néha mérnökök) közül távoznak, és leginkább azért, mert nem tudtak beilleszkedni, elfogadható veszteség. 2017-ben ugyanakkor jelentősen javultak a számaink az



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

egy évvel korábbihoz képest, és bár tavaly kicsit ismét nőtt a fluktuáció, még így is sokkal alacsonyabb szinten, mint a környékbeli gyárakban. A régebb óta itt dolgozók ritkábban adják fel a megszerzett megbecsülést.

Az európai abroncsgyártás jelentős mennyiségű túltermeléstől szenved. A Bridgestone Tatabánya viszont radikális tempóban növeli a termelést. Nincs ebben ellentmondás?

- Nincs. A túlkínálati piacon mi prémium kategóriás abroncsokat gyártunk, és bár termékportfóliónk több mint 230 különböző méretből áll, ezek többségét SUV-okra és prémium kategóriás autókra gyártjuk. Vagyis: termékeinket nagy sebességre, alacsony zajszintre, kis gördülési ellenállásra paraméterezünk elsősorban. Éppen arra, amerre a piac ma növekszik. Már Magyarországon is az újautó-eladások 38 százalékát SUV-ok jelentik, és az elterjedésük összefüggésben van azzal is, hogy az elmúlt években Európában 15-ről 17 colosra, Magyarországon pedig 14-ről 16 colra nőtt a jellemző abroncsátmérő.

A szén-dioxid-kibocsátási szabályok miatt az autóiparban olyan változások zajlanak (nagyobb kerékméret, kisebb gördülési ellenállás és egyebek), amikre mi időben reagálni tudunk, így a piac felszívja a növekvő kapacitásunkat is. Amerre megy a piac, arra megy Tatabánya is. De az sem hátrány, hogy a Mercedes SUV-okra például már a gyártósoron Bridgestone abroncsok kerülhetnek.

Tatabánya 2018-ig csak a másodlagos, vagyis az "abroncscsere piacra" gyártott, most már azonban az autógyárak közvetlen beszállítók is vagyunk. A termelésünkben egyre jelentősebb arányt képvisel ez az úgynevezett OEM piac is. Nem csupán arról van szó, hogy egy-egy autómodellre nagy szériában gyártunk abroncsokat, hanem arról is, hogy ezek az abroncsok maguk is adjanak újdonságot a vevőnek. Az ADAC a legjobb nyári gumiabroncsnak minősítette márciusban azt a Turanza T005-öst, amit a szériagyártásba kerülése előtt 25 ezer autósvezetési tapasztalatai alapján fejlesztettünk ki. De 15 ezres mintán tökéletesedett a DriveGuard abroncsunk, és hasonlóan alapos előkészítés után kezdődhetett meg a Weather Controll négyévszakos gumik piacra kerülése is.

Amikor a Daimler, az Audi, a BMW és a Volkswagen gyári beszállítójává váltunk, az nem csupán annyi változást jelentett, hogy bizonyos modellek a rájuk fejlesztett "papuccsal" jönnek ki a szalonból, hanem azt is, hogy a vevők legtöbbször később is azt a bizonyos abroncsot keresi a piacon - és őket is ki kell tudni szolgálni. A cél 2020-ra az, hogy a kapacitásunk 40 százalékát a gyári beszállítások fedjék le. Ha ehhez hozzáteszük, hogy a tavalyi, 4,9 milliós darabos kibocsátásunk akkorra a terveink szerint 7,2 millió abroncsra nő, érezhető, hogy erre a lépésre nem csupán kereskedelmi szempontból kell felkészülni.

Szerencsés csillagállás vagy más, de tény, hogy Magyarországon éppen most a prémiummárkás autógyártás a gépipar húzóágazata, így a tatabányai gyártás is egyre jobban felértékelődik. Mennyi ráhatása van önnek ezekre a döntésekre?

- A sales stratégiák nem lokális szinten dőlnek el, így az OEM piaci szerződések közvetlenül nem az én személyes sikereim. Mi azt akartuk elérni és bebizonyítani, hogy a gyárunk alkalmas erre a feladatra is. A Bridgestone-nak pedig az volt az érdeke, hogy lehetőleg helyben, egy régió belül ki tudja szolgálni az autógyárak igényeit. De ezek a kérdések Brüsszelben dőlnek el.



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

Egyik oldalról az igen derék, hogy a cég árbevétele a 2016-os 36 milliárd forinthez képest gyakorlatilag megduplázódott, másik oldalról nézve, onnan, hogy az abroncsgyártás nem éppen környezetkímélő technológia, van bennem némi félsz. A Bridgestone Tatabányán mivel könnyít a lelkén?

- A mosogatás sem környezetkímélő, ahogyan sok minden más, hétköznapi dolog, eszköz működtetése sem az. Nem akarom elbagatellizálni a kérdést, de nem hiszek abban, hogy "könnyíteni kell a lelkünkön". Amíg az autók nem repülnek az úttest felett, addig abroncsokra szükség van és lesz is. Az iparágon belül a legtöbbet nálunk költik kutatás-fejlesztésre (k+f), a célkeresztben az abroncsok súlycsökkentése és újrahasznosíthatóságának növelése áll. Ráadásul a tatabányai gyár adottságai szerencsés helyzetet is teremtenek azzal, hogy a környezetterhelés csökkentése érdekében folyamatosan csökkenthetjük a gyártás során felhasznált víz és a kibocsátott szén-dioxid mennyiségét. A Smart Factory projekt arról szól, hogy a digitális technológiák alkalmazásával kevesebb energiát, vizet és alapanyagot fogyasszunk úgy, hogy közben termékminőséget is fejlesztjük. A Bridgestone víziója az, hogy 2050-re képes lesz 100 százalékban megújuló anyagokból gyártani az abroncsait.

Az innováció és a termékfejlesztés a Bridgestone önös érdeke is, de van-e ilyen projekt Tatabányán?

- A k+f nálunk az alapanyagról szól. Arról, hogy a római technikai központban készülő termékfejlesztési koncepciókban az alapanyag fejlesztés központi szereplői vagyunk. Mi gyártjuk le a kísérleti abroncsok első szériáját; itt próbáljuk ki, hogy azt a receptúrát, amit kicsiben, kis tételben, Rómában kikísérletezték, ipari méretben is el készíthető-e. Új anyagokat tesztelünk és keverünk, ezekből prototípusokat gyártunk, melyeket aztán a római tesztpályán nyúznak és vizsgálnak a tesztek során.

Az elmúlt 5 évben az autógyártás és az európai autóipar alapvetően megváltozott, hiszen már a Porsche is gyárt villanyautókat, miközben az ABB a Formula-E versenyszériában gyakorlatilag folyamatos éles tesztelést végez akkumulátor töltési-kisütési ciklusokkal. Milyen kihívásokat támaszt mindez az abroncsgyártók elé?

- Jelenleg az autók fogyasztásának 15-20 százaléka az abroncsok gördülési ellenállásának leküzdése miatt képződik. Az EU irányelveinek megfelelően 2021-re a gépkocsik egységnyi útra jutó szén-dioxid kibocsátását 95 grammra kell leszorítani. Ez azt jelenti, hogy egy benzines autó fogyasztását például 4 liter/100 kilométerre kell csökkenteni, ráadásul, ezt az értéket az EU a közelmúltban 2030-ig további 37,5 százalékkal szigorította. Ez önmagában óriási kihívás az abroncsgyártók számára, amire a válaszok az egyre nagyobb átmérőjű, egyre keskenyebb ezért egyre kisebb gördülési ellenállású és egyre halkabb abroncsokban kereshetők. Mindeközben az enyhe telek miatt Európa több mint 40 százalékán már ma is életszerű lenne a négyévszakos gumik használata, ami egy olyan új piaci terület, ami a teljes abroncspiacunknak akár a harmadát is elérheti. Ez mind-mind új anyagok és anyagmixek megjelenését jelenti, ami pedig a tatabányai gyár fontosságát erősíti tovább.

Ha egy picit távolabbra is nézünk: a Bridgestone már most elkezdte a felkészülést egy olyan közeljövőre, ahol autonóm járművek közlekednek az utakon, és ahol a közösségi flottaszolgáltatás is jelentőssé válik. A szállítmányozásban már terjed, hamarosan a



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

személyautók abroncsaira is igaz lesz, hogy a gumiabroncsok szenzoroknak köszönhetően kommunikálnak a járművel, és egy közösségi rendszerben ez szolgáltatássá áll majd össze. Ezért vettük meg majdnem egymilliárd euróért a TomTom telematikai részlegét, amivel a régió piacvezető mobilitási- megoldás szállítójává válhatunk.

Az abroncsgyártás az automatizáció és robotizáció felé halad, hiszen a kívánt minőséget, mennyiséget és precizitást egyszerre és egyre inkább csak gépek vezérelte gépek képesek produkálni. Itt a gyárban ma 144 ezer négyzetméteren egy időben mindössze 200 operátor dolgozik - ami azt jelenti, hogy ennyien visznek el egy-egy műszakot. Hogy kezelik ilyen környezetben a "robotok elveszik a munkánkat" hangulatot?

- A Bridgestone számára Tatabányán az Ipar 4.0 nem egy majdani terv, hanem nélkülözhetetlen tényezője a versenyképesség megőrzésének. Amit a gyártás során automatizálni lehet, azt már automatizáltuk, illetve jelenleg automatizáljuk. Ez az oka, hogy eleve kevesebb alkalmazottal dolgozunk, mint más abroncsgyárak. Éppen ezért a robotizáció nem félelmet kelt, hanem inkább kihívást jelent. A Smart Factory kifejezés nálunk arra is utal, hogy miközben egyre újabb hatékonyságnövelő megoldások épülnek a rendszerbe, a növekvő termelékenységet deklaráltan a jelenlegi létszám megtartásával kívánjuk biztosítani. Nekünk az a dolgunk, hogy megtaláljuk és kiképezzük az új technológiához értő munkavállalókat. Ez egy verseny, amiben azok a cégek kerülnek a mezőny elejére, ahol a megfelelő anyagi megbecsülés mellett tiszta, technológiaközpontú, egyéni szakmai fejlődést biztosító munkakörnyezetet teremtenek a meglévő - és kínálnak a megszerzendő, leendő - munkatársaknak. Ennek a kihívásnak mi azzal indulunk neki, hogy márciusban Employer Branding Award-ot nyerve, hivatalosan is bekerültünk a legmenőbb hazai munkáltatók közé.

Teljes cikk:

https://www.napi.hu/magyar_vallalatok/bridgestone-tatabanya-gumigyar-sztrajk-robotok-munkahelyvedelem.685103.html

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

Az elektromos autók károsabbak a környezetre, mint a dízelek?



Az elektromos autók a hagyományos hajtásúakkal szemben kevésbé ártalmasak a környezetre. A müncheni Ifo-intézet ezt azonban megcáfolja. Az e-kocsik akár 28%-kal több kárt okoznak a környezetnek, mint a dízeles társaik. A közelmúltban nyilvánosságra hozott jelentés összehasonlítja egy Tesla Model 3 és egy hasonló méretekkel rendelkező, dízelmotorral ellátott Mercedes C 220d gyártásának és üzemeltetésének szén-dioxid-kibocsátását, és arra az eredményre jutott, hogy a hagyományos meghajtás kevesebb üvegházhatású gázt bocsát ki.



ahfsz.hu

Legyél Te is AHFSZ tag!

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

A Hans-Werner Sinn közgazdász által vezetett szakértői csoport a Mercedes közlekedésből származó károsanyag-kibocsátásának együttes emisszió értékét 141 gramm per kilométer mennyiségre mérte. Az elektromos Tesla ezzel szemben 156-181 grammal jelentősen több szén-dioxidot bocsát ki kilométerenként, figyelembe véve a 75 kWh-s akkuk gyártásánál és az elektromos áram előállításánál fellépő emissziót is.

A tudósok ebből kifolyólag tévedésnek nevezték, hogy az elektromos autók károsanyag-kibocsátás mentesek lennének. Az akkumulátor által hajtott autók az elkövetkező néhány évben nehezen kerülhetnek olyan helyzetbe, hogy hozzájáruljanak a németek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentéséhez. Ehelyett a szakértők szerint a földgázzal, és bio-metánnal hajtott járművek lesznek a jó alternatívák.

Az Ifo-tanulmány az elektromobilitás károságáról szóló, részben indulatos párbeszédnél tovább mutat, ez azonban nem könnyen befejezhető. Az efféle hajtást javaslókat szinte lehetetlen meggyőzni, így fennáll a kérdés, hogy más összehasonlítható párok kiválasztásakor nem billenne-e el a mérleg az e-autók javára. Vagyis, ha egy meghajtásában és fogyasztásában is erősebb dízel, a C-osztály a Teslával szemben is nyert, lehet, hogy a kisebb, kompakt autóknál más lehet a helyzet. A jelenlegi eredmény azonban az, hogy a Model 3-as Tesla nem környezetkímélő, így a tanulmány szerint nem kell feltétlenül bedőlni az elektromobilitást pártolóknak.

Teljes cikk:

<https://autopro.hu/elemezsek/Az-elektromos-autok-karosabbak-a-kornyezetre-mint-a-dizelek/30165/>

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