



# Kitekintő

Az Audi Hungaria Független Szakszervezet lapszemléje

2021 / IV. évfolyam / 2.szám

## **134 ezer elektromos autót szállított ki a Volkswagen 2020-ban**



A Volkswagen személyautó üzletága 2020-ban több mint 212 ezer legalább részben elektromos hajtásrendszerű, ezen belül csaknem 134 ezer tisztán elektromos (BEV) autót szállított ki világszerte; az előző évi eladásokat dinamikus meghaladó értékesítést a márka vezérigazgatója már fordulópontnak értékeli az elektromos mobilitás felé vezető átalakulás folyamatában.

Ralf Brandstätter az autógyártó közleményében úgy vélte, a Volkswagen jó úton halad célkitűzése megvalósításában, hogy piacvezetővé váljon a tisztán elektromos, akkumulátorhajtású gépkocsik szegmensében. “Minden más vállalatnál jobban képviseljük a vonzó és megfizethető elektromos mobilitást” – jelentette ki. A 2020-ban kialakult nehéz piaci környezetben a Volkswagen – mindenfajta hajtásrendszert tekintetbe véve – mintegy 5,328 millió személyautót szállított ki ügyfeleinek világszerte, ez nagyjából 15 százalékos csökkenés a megelőző évhez viszonyítva. A közleményben kiemelik: a részben elektromos hajtásrendszerű gépkocsi eladása 158 százalékkal, a tisztán elektromosoké pedig 197 százalékkal nőtt tavaly 2019-hez képest.

A Volkswagen személyautók üzletág 2020-ban kilenc új elektromos és hálózatról tölthető hibrid (plug-in hybrid) modellel jelent meg a piacon, a BEV- és a hibridmodellek részesedése



ahfsz.hu

## ***Legyél Te is AHFSZ tag!***

Részletekről érdeklődj az irodákban (G1-1592, G70-8342)  
[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

így már a márka teljes kiszállításainak 12,4 százalékát is elérte Európában, a 2019. évi 2,3 százalék után. A márka legnépszerűbb modellje 56 500 eladott járművel az Év Zöldautója 2021 díjra jelölt ID.3 volt, bár csak szeptemberben érkezett a piacra, ezt mintegy 41 300 darabbal követte az e-Golf, illetve mintegy 24 ezer autóval a Passat GTE.

Az idén további modellekkel bővül az alternatív meghajtású kínálat a márkánál: érkezik a ID.4, amely a márka első teljes mértékben elektromos világautója, valamint új BEV-modellek és plug-in hibridek.

A márka magyarországi importőre, a Porsche Hungaria tájékoztatása szerint tavaly Magyarországon 547 villanyhajtású Volkswagen modell kelt el, ezzel a márka piacvezetővé vált a magyarországi elektromobilitásban, a teljesen elektromos autók piacán részesedése 18 százalék.

A Volkswagen korábban bejelentette, hogy 2022-re minden jelentős járműszegmensben kínál majd a moduláris elektromos platform (MEB) műszaki alapjaira épülő elektromos gépkocsikat, 2025-ig csak Volkswagen márkajelzéssel 20 elektromos modellt vezetnek be, 2025-re pedig éves szinten legalább 1,5 millió elektromos gépkocsi értékesítése szerepel a tervekben.

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2021/02/134-ezer-elektromos-autot-szallitott-ki-volkswagen-2020-ban/>

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

## Már minden ötödik új autó alternatív hajtású Ausztriában



Negyedével kevesebb személygépkocsit helyeztek forgalomba tavaly Ausztriában. A forgalomba helyezett autók ötöde volt alternatív hajtású, ezen belül a dízel-hibrid autók száma 99,4 százalékkal emelkedett.

Az osztrák nemzeti statisztikai hivatal, a Statistik Austria jelentése alapján tavaly 249 ezer személygépkocsit helyeztek forgalomba az országban, 24,5 százalékkal kevesebbet az előző évinél.



[ahfsz.hu](http://ahfsz.hu)

## **Legyél Te is AHFSZ tag!**

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

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

A tavaly forgalomba helyezett személygépkocsik száma 1987 óta a legkevesebb volt Ausztriában, elmaradt egyúttal a 313 ezres húszéves átlagtól is. A 2019-ben forgalomba helyezett 329 ezer személygépkocsi viszont rekord volt.

A forgalomba helyezett benzinüzemű személygépkocsik száma 39,0 százalékkal, a dízelüzemű személygépkocsiké pedig 28,0 százalékkal csökkent, részarányuk a piacon 43,3 és 36,5 százalék lett. Az alternatív hajtású (elektromos, gázüzemű, benzin- és dízel-hibrid) autók forgalomba helyezése 90,0 százalékkal 50 ezerre nőtt tavaly az előző évihez képest. Az alternatív hajtású autók részaránya a 2020-as forgalomba helyezésekben 20,1 százalékra nőtt a 2019-es 8,0 százalékról és a 2018-as 4,9 százalékról.

A benzin-elektromos személygépkocsik forgalomba helyezése 105,5 százalékkal 25,4 ezerre nőtt tavaly, részarányuk pedig az összes forgalomba helyezésekben 10,2 százalék lett. A forgalomba helyezett teljesen elektromos autók száma 72,8 százalékkal nőtt, részarányuk 6,4 százalék lett, a dízel-hibrid autók száma pedig 99,4 százalékkal emelkedett, s ezzel 3,3 százalékos részarányt értek el.

Az alternatív hajtású járművek között a teljesen elektromos autók részaránya 31,5 százalék volt tavaly, kisebb a 2019-es 35,1 százaléknál és a 2018-as 40,2 százaléknál. A dízel-elektromos hibridek részaránya viszont a 2018-as 6,2 százalékról 2019-ben 15,8 százalékra, 2020-ban pedig 16,6 százalékra emelkedett az alternatív hajtású kategórián belül.

Az újonnan forgalomba helyezett személygépkocsik 15,4 százaléka VW márka volt, 9,5 százaléka Skoda, a Seat és a BMW pedig egyaránt 6,4 százalékkal osztozott a harmadik helyen. A tíz legnagyobb forgalmú márka mindegyike kétszámjegyű forgalomcsökkenést szenvedett el tavaly. A legnagyobbat az Opel márka, 43,7 százalékos. A Ford márka forgalomba helyezése 27,6 százalékkal csökkent, a VW 27,3, a Renault 24,0, a Hyundai 22,6, a Seat 19,7, a BMW 17,4, a Mercedes 14,8, a Skoda 13,5, az Audi márka forgalomba helyezése pedig 12,8 százalékkal esett vissza tavaly Ausztriában.

A tavaly december végi állás szerint Ausztriában első alkalommal lépte át 1,5 százalékos növekedéssel a 7 milliós küszöböt a forgalomban lévő gépjármű állomány. A gépjárművek 71,7 százaléka személygépkocsi, 5,1 millió, 1,0 százalékkal több mint az előző évben.

Teljes cikk:

<http://jarmuipar.hu/2021/02/mar-minden-otodik-uj-auto-alternativ-hajtus/>

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](http://www.ahfsz.hu)



## A nikkelihiány tehet keresztbe az elektromobilitásnak Európában



Egy, az Európai Bizottság közös kutatóközpontja által nemrégiben publikált kutatás az EU elektromos autók akkumulátorai által generált nikkeligényét vettette össze az unió saját nikkelforrásaival és a globális kereslettel a 2040-ig terjedő időszakra vonatkozóan. A kutatásban megállapították, hogy jelentős kapacitásbővítés hiányában a jövőben komoly hiánnyal kell szembenéznie Európának.

A Roskill nyersanyagpiaci elemző vállalat által jegyzett kutatás szerint több kihívást is tartogat a hosszú távú ellátásbiztonság garantálása.

Az elemzés készítésében a cég nikkelpiaci, autóiipari és lítium-ion akkumulátorok ellátási láncának szakértői működtek együtt, akik vizsgálat alá vetették az unió azon képességét, hogy saját forrásból fedezze nikkeligényét, valamint az akkumulátorokban használt nikkelt újrahasznosítás során visszanyerésére irányuló stratégiáját.

A kutatás konklúziója szerint a rendelkezésre álló nyersanyag alacsony mennyisége, mintsem a feldolgozó-kapacitás a legnagyobb probléma a nikkel(II)-szulfát ellátási láncában. A hiány miatt 2027-et követően hiány alakulhat ki az európai piacon, aminek a legbiztosabb megelőzési módja a Roskill szerzői szerint a külső és a belső források kombinálása.

A többek között az elektromos autók telepeiben is használt nikkel(II)-szulfát fő primer forrásai a szulfátok és a laterit, míg a másodlagosak az életciklusuk végére ért, újrahasznosításra ítélt akkumulátorok.

### **Fokozni kell az újrahasznosítást**

A kitermelhető európai uniós lelőhelyek elégtelensége miatt a primer forrásból származó nikkelt a jövőben valószínűleg külső forrásból kell biztosítani a tagállamoknak. Az igényeket azonban a külső primer forrásokból sem lehet majd teljes mértékben fedezni, ezért bővíteni szükséges az akkumulátor-újrahasznosítási kapacitásokat. Hogy az EU elkerülhesse a nikkelihiányt, 2030-ig 4,4 milliárd eurónyi, 2040-ig pedig 7,5 milliárd euró befektetésre van szükség a kitermelésben és az újrahasznosításban.

A kutatás szerzői továbbá megállapítják, hogy az elektromos gépkocsik fognak leginkább hozzájárulni a nikkelt iránti kereslet növekedéséhez a következő húsz évben. A 2020-as 92 ezer tonnáról 2040-re 2,6 millió tonnára fog emelkedni a nikkelt iránti globális kereslet. A legalacsonyabb elképzelhető növekedési ütem mellett az EU 27 tagállamában a tavalyi 17 ezer tonnáról 560 ezer tonnára fog nőni.



ahfsz.hu

## **Legyél Te is AHFSZ tag!**

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

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

A Roskill szerint 2030-at követően már csak kevesebb olyan beruházás fog megvalósulni, ami a nikkel(II)-szulfát előállításához megfelelő nyersanyagot fog szolgáltatni. Ekkorra nagy szerep fog jutni az akkumulátorok újrahasznosításának – olvasható a Green Car Congress összefoglalójában.

Teljes cikk:

<https://autopro.hu/elemlzesek/a-nikkelhiany-tehet-keresztbe-az-elektromobilitasnak-europaban/468587>

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

## **2024-re egymillió töltőállomást követelnek az autógyártók**



Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA), a Transport & Environment környezetbarát közlekedést támogató NGO és az Európai Fogyasztók Szövetsége (BEUC) nemrég közösen szólították fel az Európai Uniót hogy 2024-re egymillió nyilvános elektromos töltőpont elérhetővé tételét szabja célul a tagállamoknak.

A szervezetek szerint a még 2014-ben elfogadott, de mára elavult alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID)

idén esedékes felülvizsgálata során olyan kötelező jellegű töltőhálózati célértékeket kell megszabni a tagállamoknak, hogy 2024-re egymillió, 2029-re pedig hárommillió mindenki által használható elektromos töltőpont legyen elérhető az unióban, amit akkorra körülbelül ezer hidrogéntöltőnek kell kiegészítenie.

Az ambiciózus célértékek növelnék a fogyasztók villanyautók iránti bizalmát, egyúttal segítenék az autógyártókat és az elektromos hálózatok üzemeltetőit a tervezésben.

A BMW vezérigazgatója, Oliver Zipse, aki jelenleg egyúttal az ACEA elnöki tisztségét is betölti, úgy látja, hogy kötelező célértékek nélkül megkérdőjeleződik az EU klímavédelmet szolgáló kibocsátás-csökkentési terveinek megvalósíthatósága.

Tavaly a koronavírus-járvány okozta gazdasági nehézségek ellenére jelentősen nőtt az elektromos autók részaránya az EU-s újautó-értékesítésekben. A töltőhálózat fejlesztése azonban lassan halad, a töltők használatát pedig nehezíti, hogy azok üzemeltetői eltérő fizetési követelményeket szabnak. A Reuters szerint 2020-ban összesen 224.538 nyilvános töltőállomás működött az EU-ban.



[ahfsz.hu](http://ahfsz.hu)

## **Legyél Te is AHFSZ tag!**

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

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

## Direktíva helyett szabályozás

A három szervezet arra is kérte az Európai Bizottságot, hogy a direktívát egy kötelező érvényű szabályozással helyettesítse, mivel az segítené a töltési sztenderdek, a fizetési módok és egyéb területek harmonizálását. A szabályozás ezenfelül gyorsítaná a hálózatfejlesztést, a direktívát ugyanis először a tagállamoknak a saját törvényrendszerükbe kell ültetniük, ami évekbe telhet.

Teljes cikk:

<https://autopro.hu/gazdasag/2024-re-egymillio-toltoallomast-kovetelnek-az-autogyartok/470117>

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu) [www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)

## Ki érti ezt: miért nem kellenek a magyar munkaerőpiacon az 50-esek?



2020. októberében majdnem 31 ezerrel több volt a munkanélküliek száma Magyarországon, mint egy évvel korábban. És habár láthatóan nincsenek túl nagy különbségek a korcsoportok között, az tudható, hogy nem egyforma eséllyel indulnak neki az álláskeresőnek a különböző generációk tagjai.

Ha valaki elmúlt már 50 éves, annak nem csak munka-, de élettapasztalata is jelentős, arról nem is beszélve, hogy feltehetően jobban tűri a stresszt, és könnyebben megbirkózik bizonyos bonyolult helyzetekkel. Miért nem kellenek mégsem a cégeknek? Szirtes Hajnalka szervezetpszichológus segít megérteni a folyamatokat.

A koronavírus-járvány nyomán bekövetkező lezárások és bizonytalanságok megingatták a gazdaságokat, és ezáltal munkaerőpiacokat is. Vannak azonban akik könnyebben veszik az akadályokat, mint mások, és nem a képességeik, csupán a koruk jelentette előnyök miatt- írja a Pénzcentrum.

A KSH szerint a munkanélküliek becsült száma 2020 októberében 199,2 ezer fő volt, ami 30,5 ezerrel volt több, mint egy évvel korábban. A Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat adatai szerint ekkor 306,1 ezer fő volt regisztrált munkanélküli, ami 66 ezres bővülést jelentett egy év alatt.



[ahfsz.hu](http://ahfsz.hu)

## **Legyél Te is AHFSZ tag!**

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

[www.ahfsz.hu](http://www.ahfsz.hu)



Ez a szám a valóságban még nagyobb lehetett, figyelembe véve, hogy nem minden állásvesztő regisztrál a szolgálatnál.

Azonban ezek a folyamatok nem egyformán sújtanak minden korosztály. Őrületos nagy különbségek nem mutatkoznak, ha korosztályonként vizsgáljuk a munkanélküliek számát, ám az újbóli elhelyezkedést illetően nagyon nem egyenlők az esélyek.

És minél tovább állástalan valaki, annál kisebb az esélye, hogy visszataláljon a munka világába, nem csak külső tényezők, de belső motivációk hiánya miatt is. A kutatások eredményei alapján az idősebb álláskeresőknek átlagosan kétszer-háromszor annyi állásjelentkezést szükséges beadniuk ahhoz, hogy pozitív választ kapjanak, mint a fiatalabb jelentkezőknek. Az előítéletek mögött gyakran az áll, hogy a munkáltatók úgy gondolják: az idősebb munkavállalók kevésbé hatékonyan dolgoznak, mint a fiatalabbak, emiatt kevésbé éri meg őket foglalkoztatniuk. Ennek igazságtartalmát a kutatások többsége nem támasztja alá egyértelműen, bár az eredmények némileg ellentmondásosak.

A tartós munkanélküli helyzetben ragadás legfőbb jellemzői:

- az alacsonyabb iskolai végzettség,
- a korábbi hosszabb álláskeresési időszakok,
- a foglalkoztatást helyettesítő támogatásban (FHT-ban) való részesülés;
- az idősebb életkor (különösen: 55 év feletti);
- megváltozott munkaképesség;
- kevés munkatapasztalat.
- A tartós munkanélküliséget nagymértékben befolyásolja az is hogy az álláskereső milyen járásban és településen él, az 1000 fő alatti településen és a fejlesztendő vagy komplex programmal fejlesztendő járásban élők számára jóval nagyobb a tartós munkanélkülivé válás esélye.

Szemben a KSH adataival a HÉTFA egy korábbi kutatása szerint az idősebbek körében magasabb az inaktivitás. Sokaknak elavult vagy alacsony szintű a képzettsége, állásvesztés esetén pedig nehezebben váltanak. Előfordul, hogy a tapasztalatuk miatt magasabbak az elvárásaik, amit a munkaerőpiac nem minden esetben értékel. Emellett komoly korlátozó tényezőt jelenthetnek a magasabb életkorral gyakran együtt járó egészségi problémák is: bizonyos statisztikai mutatók arra utalnak, hogy a hazai idősebb munkavállalók egészségi állapota más fejlett országokhoz képest is súlyosabban akadályozza az elhelyezkedést.

Teljes cikk:

<https://www.hellovidek.hu/gazdasag/2021/02/11/ki-erti-ezt-miert-nem-kellenek-a-magyar-munkaeropiacon-az-50-esek>

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