

AHFSZ Kitekintő

Az Audi Hungária Független Szakszervezet tájékoztatója

2022 / IV. évfolyam / 6.szám

Chiphíány? Ugyan már!

Üveghiány jön az autó-, az építő- és az élelmiszeriparban



A termelés a vártnál jobban akadozik: a chiphíány még meg sem oldódott, de újabb hatalmas kihívással néznek szembe a gyártók. Az üveghiány fő oka, hogy az üvegyártás igen energiaigényes, így a növekvő gázárak miatt súlyos gond van az üvegyáraknál.

Számos vállalkozás és magánember vár manapság új autójára: már a 1,5-2 éves várakozási idő sem ritka egyes modelleknél. Az energiaárak és a háborús infláció visszafoghatná a keresletet, de a termelés a vártnál jobban akadozik.

A helyzet pedig nem javul. Így például a chiphíány még meg sem oldódott, de újabb hatalmas kihívással néznek szembe a gyártók: az üvegaruk drágulásával, hiányával.

Az üveghiány fő oka, hogy az üvegyártás igen energiaigényes, így az EU és Oroszország közötti gázellátási nehézségek és az árak megugrása miatt súlyos gond van az üvegyáraknál. A termelés akadozása pedig a nálunk (is) működő főként német autógyártókat és kapcsolódó beszállítói láncot is érinti, de ugyanígy az üvegebe csomagolt élelmiszerek, illetve az építőipari üvegek terén is egyre nagyobb a gond.

Úgy tűnik tehát, hogy a beszállítói láncok járvány alatti és azt követő bizonytalansága, valamint a súlyos chiphíány csak az első nagyobb döccenő volt a járműgyártás terén. Néhány napja a The Wall Street Journal (WSJ) igen alapos írása elemezte az újabb fenyegető helyzetet: e szerint

a német Volkswagen óriáskonzern örült iramban vásárolja fel a szélvédőket és egyéb üvegarukat, hogy fenntartható legyen a gyártás.

A Volkswagen esetében – Magyarországon mindenképpen – rendkívül hosszú egyes modellek várólistája, így nyilván a konzern nem akarja még tovább borzolni a vásárlók kedélyeit, és természetesen minél kevesebbet tudnak termelni, annál drámaibb profit-kilátásokkal kell szembenézniük. Közben a Volkswagen konzernhez tartozó Audi AG stratégiai vezetője, Silja Pieh is megkongatta a vészharangot: ha németországi gázkimaradás lesz, akkor az újabb, hatalmas alkatrészválságot hozhat – derül ki a WJS anyagából.

Még a sörösüvegek ára is közel duplájára nőhet

Ismert ugyanis, hogy a üvegyártáshoz használt óriási kemencék, kohók mind-mind hatalmas gázfogyasztók, így már egy esetleges őszi-téli gázkorlátozás is igen fájdalmasan érintené a teljes üvegyártást, beleértve nem csak a élelmiszer-csomagolási, de az építőipari és autóüveg alágazatot is. Ugyanakkor az autóipar mellett az építőipar és az élelmiszeripar is óriási üvegfelhasználó – így például a német sörgyártó, a Brauerei C.&A. Veltins arra számít, hogy a sörösüveg árak akár 90 százalékkal is emelkedhetnek, ezért jövőre árat kell emelniük.

Ám ez a sörfőzde nem kevesebb mint 50 millió üvegpalackot vett az üveg-válságra készülve, ami egy teljes éves raktárkészletük.

Persze az üvegyártók is próbálkoznak: a gázzal áttérnek az olajra vagy a dízelre. Például a háború kezdete óta egy cég, amelyik az EU-ban a teljes európai termelési kapacitás mintegy 20 százalékát kitevő kemencéket üzemeltet, kohóit átállította olajjal való üzemeltetésre. Ez a cég az O-I Glass Inc., amely az Ohio állambeli Perrysburgban működik, palackokat és üvegeket gyárt, és összesen 34 gyárat üzemeltet. Befektetőknek nyilatkozva Andres Alberto Lopez, az O-I Glass vezérigazgatója elmondta: arra számítanak, hogy az év végére az olajjal fűtött kemencék aránya elérheti az 50 százalékot, és ez nagyon jó védelmet, kellő kapacitást nyújt számukra.

Vészforgatókönyvvel készülnek

Az ismert Saint-Gobain SA, amely üveget is gyárt az autóipar és az építőipar számára, az év elején közölte, hogy a németországi, lengyelországi és csehországi gyárak visszafogják az energiafelhasználást, és a gázellátás további csökkentése esetén az üvegyártást helyezik előtérbe más termékekkel szemben.

A Schott AG, a német speciális üvegyártó cég pedig vészforgatókönyvet készít arra az esetre, hogy üvegekemencéi továbbra is működhessenek. Bár eddig elég folyékony földgázt kaptak, alternatív üzemanyagként propánt is elkezdtek betárazni, hogy a gázellátás zavarai vagy leállás esetére is tudjanak termelni. Nem mellékes, hogy a Schott 40 millió eurós (16 milliárd forint) beruházást tervez mainzi üzeme bővítésére.

Magyarországon a cégek lehetőségei korlátozottabbak, üvegyiparunk a réginek töredéke. A háttérben több szakértőtől hallottuk, hogy amelyik cég csak teheti, igyekszik raktárait és gáztartályait feltölteni, illetve alternatív energiaforrásokat felkutatni, azaz „előre menekülni”.



Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

Magyar üvegpiacon: bizonytalanság, kvóták, tervezhetetlen projektek

A hazai alumínium nyílászáró piacon meghatározó, a legtöbbször különleges, nagy méretű üvegpneleket tervező és építő középceég – a KAV Hungária Kft. – ügyvezetője, Lovász Károly a Makronóm kérdésére részletesen elemezte a helyzetet.

Szerinte először is külön kell választani a síküveg gyártói és az üvegfeldolgozói kríziskezelési mozgásteret. Előbbiek a nemzetközi versenytársi szereplők miatt a lehető legszűkebb ár és szállítási információval látják el a végfelhasználói (beruházói vagy nyílászáró) piacot, míg a közöttük álló, végfelhasználókat kiszolgáló üvegfeldolgozó (hőszigetelő üvegyártó) vállalatok igyekeznek saját érdekükben transzparensnek mutatkozni a várható ellátási, kapacitási és raktári problémákkal kapcsolatban.

Nincs könnyű helyzetben sem a hazai, sem a külföldi üvegfeldolgozói vállalati kör, mert már nekik is vásárlási kvótáik vannak és nem szabadpiaci lehetőségük.

A beszállítói árak alakulásában az értékesíthető és majd szállítható síküveg típusokról, azok mennyiségéről nincs hónapokkal előre tervezhető biztos információjuk, és ez a végfelhasználói piacra nagyon kedvezőtlenül hat, tervezhetetlenné teszi a projekteket. Az egyébként is megrémült és folyamatos áremelkedést elszenvedő építőipari beruházók vagy kivitelezők jellemzően hiánygazdasággal szembesülnek, sokszor elhangzik „az ebből lehet csak választani, és majd megmondjuk a rendeléskor, hogy mennyibe fog kerülni” effektussal. Szállítani, beépíteni is sokkal drágább, törekeny az egyensúly

Lovász Károly elmondta: „A síküveg gyártásának kiemelkedő villamos- és gázenergia igénye mindenki előtt köztudott, de az üvegyártáshoz szükséges bányászati és nyersanyag szállítási tevékenység, a fajlagosan nehéz és nagy felületű síküveg termékkör szállítása, majd üzemi és építési helyszíni manipulációja is jelentős, mára nagyon drága gázolaj felhasználással párosul. A mi szemüvegünkön keresztül most az látszik, hogy a nagy síküveg gyártók ellátási nehézségeit, valamint versenypiaci titkolózását a regionális üvegfeldolgozó cégek őszinte, de izzadságszagú, raktározási-, szervezési- és szállítási többletköltségekkel terhelt igyekezete kompenzálja a piac felé, ezzel még kezelhető szinten tartva a törekeny ellátási egyensúlyt” – fejtette ki portálunknak a KAV Hungária ügyvezetője.

Hozzátette: a regionális üvegfeldolgozó cégek érthetetlen mértékű többletköltségét a nyílászáró gyártó, majd a beruházó, végül az épület lakója fizeti meg. Izgalmas helyzetet fog teremteni a jelentős mennyiségű, már előkészített külföldi és belföldi lakossági, valamint kommunális projekt költségplafon miatti elhalasztása, mert ez – a kereslet-kínálat elve szerint – az üveghiány a gyártás és szállítás drágulása, a megrendelések leszállítási idejében és áraiban is nagy változást hozhat – fejté ki Lovász Károly.

Teljes cikk:

https://makronom.mandiner.hu/cikk/20220910_chiphiany_uevghiany_autoipar_epitoipar_el_elmiszeripar

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

Megalakult a Győri Tudástranszfer Központ



Sajtótájékoztató keretében írta alá a Győri Tudástranszfer Központ megalakulásáról szóló megállapodást a győri Széchenyi István Egyetem képviselőjében Knáb Erzsébet, a Széchenyi István Egyetemért Alapítvány kuratóriumi elnöke és Kovács Zsolt kancellár, a Győri Szakképzési Centrum képviselőjében Gede Eszter kancellár és Hartyándiné Frey

Aranka főigazgató, valamint Németh Kinga, az Audi Hungaria Zrt. személyügyért és szervezetért felelős igazgatósági tagja és Szigeti Éva, az Audi Akademie Hungaria vezetője Pölöskei Gáborné szakképzésért felelős helyettes államtitkár jelenlétében. A központ célja a szakképzésen alapuló életpályamodell vonzóbbá tétele, valamint az átjárhatóság megteremtése a szakképzés és a felsőoktatás között gyakorlatorientált, a munkaerőpiac igényeihez igazodó oktatás biztosításával.

„Vállalatunk jövője szempontjából kulcsfontosságú a magasan képzett munkaerő-utánpótlás biztosítása, amelyért nap mint nap teszünk duális szakképzési és duális felsőfokú képzéseinkkel. Örülök, hogy a Széchenyi István Egyetemmel és a Győri Szakképzési Központtal való intézményesített együttműködésünk eredményeként a szakemberképzés és az utánpótlásnevelés e két meghatározó pillére a jövőben még közelebb kerül egymáshoz. A Győri Tudástranszfer Központ működésével egy, a munkaerőpiac igényeihez még inkább igazodó közép és felsőfokú képzést valósítunk meg közösen, amely tovább erősíti vállalatunk, a régió és Magyarország versenyképességét”, mondta Németh Kinga, az Audi Hungaria személyügyért és szervezetért felelős igazgatósági tagja.

A Győri Tudástranszfer Központ lehetőséget teremt a nagyvállalati szféra, valamint a kis- és középvállalkozások oktatás területén történő együttműködésére, továbbá a diákok számára új lehetőségeket és a piaci igényekhez igazodó oktatást kínál. Az együttműködés által lehetővé válik a duális felsőoktatás és szakképzés vonzerejének növelése és a partnerek közötti szinergiák és erőforrások hatékony és optimális kihasználása.

„A Széchenyi István Egyetem térségben betöltött meghatározó szerepét mutatja, valamint a Győri Szakképzési Centrum és az Audi Hungariával hosszú idő óta tartó gyümölcsöző együttműködését fémjelzi a mai napon aláírt megállapodás”, értékelt Knáb Erzsébet, a Széchenyi István Egyetemért Alapítvány elnöke. „Elkötelezettek vagyunk az oktatás színvonalának folyamatos emelésében, innovatív programok bevezetésében és az

egyetemünkön megtalálható tudásbázis társadalmi hasznosításában. A Széchenyi István Egyetem versenyképességének fokmérője és egyben alappillére a kibocsátott diplomák munkaerőpiaci értéke, amelyet meghatároznak az ehhez hasonló együttműködések. Büszkék vagyunk rá, hogy a nálunk tanulók erős vállalati partnerkapcsolataink révén minőségi, gyakorlatorientált oktatásban vehetnek részt, s olyan értékes diplomát szerezhetnek, amely valódi előnyt jelent számukra az elhelyezkedésnél”, hangsúlyozta Knáb Erzsébet.

„A Győri Szakképzési Centrum fő célkitűzése, hogy minél több diákot és tanulni vágyó felnőttet juttasson piacépes szakmához és szakképesítéshez, és ezen keresztül vonzó életpályát biztosítson a szakképzést választók számára. A Győri Tudástranszfer Központ keretében megvalósuló együttműködés a duális okleveles technikus képzés szakmai és módszertani megalapozásán túl kiterjed a mérnök-tanár képzés, valamint a felnőttek képzése és oktatása területén való közös gondolkodásra is. A kooperáció eredményeiből a közvetlenül érintett Lukács- és PÁGISZ-iskoláinkon kívül a további 17 intézményünk tanulói és duális partnereink is profitálhatnak. A Győri Tudástranszfer Központ lehetőséget nyújt a szakképzésben tanulók és oktatók számára, hogy közvetlen bepillantást nyerjenek a Széchenyi István Egyetem és az Audi Hungaria életébe”, emelte ki Gede Eszter, a Győri Szakképzési Centrum kancellárja.

Teljes cikk:

<https://jarmuipar.hu/2022/09/megalakult-gyori-tudastranszfer-kozpont/>

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

Kiáll a szintetikus üzemanyagok mellett a Volkswagen



A Volkswagen csoport leendő vezérigazgatója Oliver Blume ismét a szintetikus üzemanyagok alkalmazása mellett foglalt állást az Automobilwoche című lapnak adott interjújában.

A lapban kifejtette, hogy a párizsi klímaegyezmény céljait nem lehet elérni pusztán az elektromos mobilitásra hagyatkozva. A szintetikus, más néven e-üzemanyagok az elektromobilitás ésszerű kiegészítői – mondta Blume, aki jelenleg a Porsche vezérigazgatói posztját tölti be a Volkswagen konzernnél.



Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu

Meggyőződése szerint az elkövetkező évtizedekben nem tűnnek el az utakról a belsőégésű motorral hajtott járművek, amelyek szintetikus üzemanyagokkal szintén hozzá tudnak majd járulni a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez.

Blume a szintetikus üzemanyagokkal kapcsolatban ellentétes álláspontot képvisel, mint elődje a Volkswagen élén, Herbert Diess, aki kategorikusan elutasította az e-üzemanyagokat állítólagos alacsony hatékonyságuk miatt, előállításuk magas villamosenergia-igényét bírálva.

Az e-üzemanyagok olyan szintetikus üzemanyagok a benzin- vagy dízelmotorok számára, amelyek a hagyományos üzemanyagokhoz képest kevesebb környezetre káros égéstermék bocsátanak ki. A szintetikus üzemanyagok ellenzői azzal érvelnek, hogy előállításuk rendkívül energiaigényes, ezért nagyon drágák és nem hatékonyak.

Teljes cikk:

<https://jarmuipar.hu/2022/09/kiall-szintetikus-uzemanyagok-mellett-volkswagen/>

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

Hivatalba lépett a Volkswagen Csoport új fejese



Oliver Blume mind a Porsche, mind a Volkswagen Csoport vezérigazgatója szeptember 1-jétől kezdődően. Blume rögtön a vezetőség kisebb visszavágásával nyitott, de egyébként is új irányt vehet a konzern.

Ahogy arról az autopro.hu is beszámolt korábban, Herbert Diess némileg váratlan módon távozott a Volkswagen Csoport éléről helyét szeptember 1-jétől (a mai naptól) Oliver Blume vette át, aki egyben a Porsche vezérigazgatója is maradt.

Blume egyből a vezetőség megnyirbálásával nyitott: lapunk is hírt adott róla, hogy Hildegard Wortmann (értékesítés) és Murat Aksel (beszerzés) távozik a Volkswagen Csoport felügyelőbizottságából - a Volkswagen már megerősítette a hírt. A két vezető marad a Volkswagennél az eddigi szerepkörében, csak a bizottságból kerül ki.

Szoftverek felé fordulás

Az új vezérigazgató, Oliver Blume a stratégiára, a minőségre, a dizájnról és a Cariad szoftverleányvállalatra összpontosít majd munkája során – a Cariad irányításával kapcsolatos vita volt az egyik oka a csoport élén történt változásnak.

A Volkswagen most (szükségből) elvetette azt a célt, amelyet maga a Blume elődje, Herbert Diess tűzött ki, hogy az autók operációs rendszeréhez szükséges szoftverek legalább 60 százalékát önállóan fejleszti – jegyzi meg az electrive.com.

Teljes cikk:

<https://autopro.hu/hr/hivatalba-lepett-a-volkswagen-csoport-uj-fejese/759513>

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

Vennél villanyautót, ha nem számítana a pénz?



Két és fél év alatt négyszeresére nőtt a tisztán elektromos gépkocsik - autók, furgonok, teherautók, buszok - száma Magyarországon, a zöld rendszámoké pedig a háromszorosára. Ezzel együtt továbbra is marginális szerepük van a teljes autóflojtában. Ráadásul a magyarok mindössze ötöde venne villanyautót, ha szabadon választhatna - villanyautós körkép.

Lassan emelkedik a villanyautók száma

30 472 darab - ennyi tisztán elektromos gépkocsit tartottak nyilván Magyarországon augusztus végén a belügyminisztériumi adatok szerint, vagyis a villanyflotta átlépte a 30 ezres szintet. Ez egyben azt is jelenti, hogy 2020 januárjához képest 294 százalékkal, azaz négyszeresére nőtt a számuk. Egyébként 2021 végéhez képest 41 százalékos a növekedés.

A tisztán elektromosok mellett a többi zöld rendszámú gépkocsiból is sokkal több lett, ezek idén májusban léptek szintet, akkor hagyták el az 50 ezres határt, augusztus végén pedig 56 666 darabnál tartottak. Utóbbi 2020 elejéhez képest 226 százalékos pluszt jelent, 2021 végéhez viszonyítva pedig 33 százalékos a többlet. (A statisztikában nem szerepelnek külön az autók, furgonok, teherautók és buszok, de az egyszerűség kedvéért autókkal számolunk, a nagyságrendek így is jól láthatóak.) A teljes, 57 ezres "zöldflottán" belül folyamatosan növekedett a kizárólag villanyos kocsik részesedése: két és fél év alatt 44 százalékról 54

százalékra nőtt. A látványos növekedés ellenére csak apró szelet jut a tisztán elektromosoknak. A magyarországi személyautó-állományhoz mérve 2020 elején 0,7, egy évvel később 1, idén pedig 1,4 százalékos volt a részesedésük.

Hátráltató tényezők

Bár a növekedés látványos mind a zöld rendszámúknál, mind a tisztán elektromosoknál, ugyanakkor fontos látni, hogy a 2020 eleje óta eltelt időszak rendkívüli volt, torzítják a statisztikát a koronavírus-járványhoz és az Oroszország Ukrajna ellen indított háborújához köthető - sokat emlegetett - hatások: gyárleállások, chip-, alapanyag- és nyersanyaghiány, valamint ezek drágulása, ezzel összefüggésben pedig felborult a kereslet és a kínálat a piacon. Így nehéz megmondani, hogy mi vár a hagyományos és az elektromos autókra.

Teljes cikk:

<https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2022/09/14/atleptek-egy-hatart-a-magyar-villanyautok/>

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

A fiatalok nem gondolnak a nyugdíjukra, még más gondjuk van



A mai fiatalok semmilyen nyugdíjpénztárba nem lépnek be, mert semmiféle ösztönzést nem éreznek erre sem a munkaadótól sem az államtól – mondta a Reggeli gyorsban Farkas András nyugdíszakértő, a NyugdíjGuru News online portál alapító-főszerkesztője. "Egyik évben sem csökkent akkorát a 16-29 évesek önkéntes pénztári taglétszáma, mint tavaly az MNB friss számai szerint. Ezzel a közel 1,1 millió önkéntes tagból mindössze 43 ezer főt tesznek ki a fiatalok, ami nem sok jó vetít előre a nyugdíjrendszert tekintve.

Mindeközben tovább halmozták idej vesztéseiket az önkéntes és magánnyugdíjpénztárak is, a piaci feszültségek, az infláció, az energiaválság és a recesszió szele a nyugdíjpénztári hozamszerzési lehetőségeket is erősen korlátozza" – írja a Portfolio.hu

"Nyugdíjcélú előtakarékoság nélkül a fiatalok nyugdíja rendkívüli veszélyben van, hiszen az előregedő társadalomban a munkaerő piacot szabályozó speciális folyamatok következtében hosszabb távon – kb. 2040-től – rendkívüli mértékben megnehezedhet a mai nyugdíjrendszer finanszírozása" – mondta Farkas András nyugdíszakértő. Kifejtette azt is, hogy ennek az egyik lehetséges megoldása, ha a nyugdíjrendszer öngondoskodási lába megerősödik, aminek a

legfontosabb összetevője az önkéntes nyugdíjpénztári tagság lehet. Eloszlatva a tévhiteket a szakember hozzátette, hogy az elmúlt évtizedekben a pénztári tagság rendkívül szép hozamokat termelt, amire persze – a többi hozamhoz hasonlóan – az elmúlt év világgazdasági folyamatai nagyon negatívan hatnak, emiatt ezeknek a vonzereje is csökkent.

"Magyarországon a legnagyobb probléma, ami miatt legkevésbé nő a nyugdíjpénztárak tagsága – különösen a fiatalok körében –, hogy a munkáltatók ösztönzése néhány éve egyszerűen megszűnt. A korábbi cafeteria rendszerekben – még négy évvel ezelőtt is – a munkáltató ha megtámogatta a dolgozójának a nyugdíjpénztári tagságát, akkor emiatt egy jóval kedvezőbb adózást választhatott (nem annyiba került neki, mintha munkabért fizetett volna a munkavállalójának, hanem jóval olcsóbb volt), így a támogatás is sokkal könnyebben jött a munkáltatótól, ami ösztönözte a dolgozókat is, hogy belépjenek. A mai fiatalok semmilyen nyugdíjpénztárba nem lépnek be, mert semmiféle ösztönzést nem éreznek sem a munkaadótól sem az államtól. Nem véletlen, hogy 'elveszett nemzedéknek' nevezi a Magyar Nemzeti Bank is ezt a harminc év alatti korosztályt" – mondta a NyugdíjGuru főszerkesztője.

Farkas András szerint ennek a nemzedéknek nem az az elsődleges gondja, hogy mi lesz a nyugdíjával, hanem hogyan lesz lakása, hogyan tud önálló életet kezdeni és hogyan tud családot alapítani, gyermeket nevelni. Ráadásul a kormány családtámogatási rendszere is arra ösztönzi a fiatalokat, hogy ne hosszú távon gondolkozzanak, hanem a gyermekvállalásban és az első lakás megszerzésében, ezért aztán semmiféle gazdasági és/vagy politikai ösztönzés nincs arra vonatkozóan, hogy egy harminc év körüli ember a nyugdíjával foglalkozzon.

A nyugdíjszakértő szerint erre a problémára jó megoldás lenne (lengyel vagy brit mintára), ha bevezetnék a foglalkoztatói nyugdíjpillért, aminek a lényege, hogy a munkáltató, az állam és az egyén felelőssége egyenrangú együttműködésével tudnák a nyugdíjrendszer jövőjét biztosítani. Szerinte nem érdemes az "ártérre építkezők" filozófiáját magunkévá tenni, azaz hogy majd az állam megment minket, ha eljön a nyugdíjaskor és nagyon alacsony lenne a nyugdíjunk.

"Most a legszorítóbb probléma a nyugdíjak emelési rendszerének módosítása. Amíg ezt nem oldják meg, addig nem látok arra való szándékot a kormány részéről, hogy a hosszú távú problémák megoldására is koncentráljanak" – mondta a Reggeli gyorsban Farkas András nyugdíjszakértő, a NyugdíjGuru News online portál alapító-főszerkesztője.

Teljes cikk:

<https://www.napi.hu/magyar-gazdasag/nyugdijas-13-havi-nyugdij-budzse-kisnyugdij.755684.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!



Legyél Te is AHFSZ tag!

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

www.ahfsz.hu