



NOVO MESTO
26. nov. 1986
št. 13

KURIR

časopis kolektiva industrije motornih vozil



Na referendumu 10. 11. 1986 smo se z veliko večino glasov ZA izrekli za naše nove samoupravne akte in s tem v zvezi za organiziranost IMV. Več o tem preberite na 2. strani.



Informirati širšo javnost o našem devetmesečnem poslovanju, izidih referenduma in ciljih reorganizacije, to je bil osnovni namen tiskovne koference, ki jo je sklical predsednik ZKPO DO IMV Marjan Anžur. Na 3. strani.

**Ob DNEVU REPUBLIKE vsem delavcem
Industrije motornih vozil iskreno čestitamo.**

**ZKPO DO IMV,
samoupravni organi in
družbenopolitične organizacije
ter uredništvo**

Ob tragični smrti prvega moža regie RENAULT

Gospoda Georeges-a Besse-a smo delavci IMV poznali v prvi vrsti kot predsednika REGIE RENAULT. Kot prvi človek Renaulta je bil imenovan januarja 1985.

Gospod Georeges Besse, ki je diplomiral na rudarski in politični fakulteti je bil rojen pred osemindesetimi leti v Cleromont Ferrandu. Vse svoje življenje kljub mnogim odgovornim funkcijam ni izgubil svoj smisel za humor.

Uspešno kariero je začel pri firmi Pirrelatte (francoska tovarna za obogatitev urana), nato pri Eurodif, predvsem pa so javnosti poznani njegovi uspehi pri prestrukturiranju francoske industrije v primeru firme Pechiney.

Ti njegovi številni uspehi so ga pripeljali na čelo Regie

Renault in prav zaradi odličnih organizacijskih sposobnosti mu je uspelo ponovno dvigniti to veliko francosko avtomobilsko tovarno.

Bil je na poti k uspehu, k dosegu finančne uravnovešenosti, ki je bila načrtovana ob koncu leta 1986, ko so ga teroristi na najsurovejši način umorili 17. novembra ob 20. uri, ko se je z dela vračal k svoji družini.

Francoske politične stranke, sindikati in industrialci so se složno s spoštovanjem poklonili velikemu možu, kakršen je bil Georeges Besse.

Svojo osuplost, obžalovanje in sočustvovanje njegovih sodelavcev in družine ob njegovi kruti smrti izražamo tudi delavci Industrije motornih vozil.



Ob tragični smrti predsednika REGIE RENAULT Gospoda Georegesa Besse-a je v imenu ZKPO DO IMV in delavcev IMV-ja poslal glavni direkciji Renaulta predsednik ZKPO DO IMV Marjan Anžur naslednji telegram:

»Z bolečim presenečenjem smo zvedeli za smrt vašega predsednika generalnega direktorja g. Besse-a.

Njegov nenadni odhod pomeni veliko izgubo tako za Renault kot za nas vse v IMV-ju. Prosimo, prejmite naše iskreno sožalje.«

Marjan Anžur
Predsednik IMV
Novo mesto

Žalni brzojavki s podobno vsebino je tov. Anžur naslovil tudi direkciji DAI in družini Gospoda Georegesa Besse-a.

Potrditev zaupanja

Čas, ki je potekel od dne, ko smo v IMV na referendumih sprejeli temeljne splošne akte o novi samoupravni organiziranosti delovne organizacije, dopušča urejanje vtisov o tem velikem uspehu iz različnih zornih kotov, o katerih v dinamiki izvajanja referendumov in zbiranja rezultatov neposredno zatem ni bilo moč razmišljati.

Brez namena, da bi se tokrat analitično poglobljaj v resnično prepričljive številke, s katerimi smo zaključili nalogo, moramo podčrtati vsaj nekatere ugotovitve in izkušnje, ne zaradi tistega, kar je že mimo, temveč zaradi bodočih nalog, med katerimi je niz nič manj zahtevnih, kot je bila minula.

Če se še enkrat povrnemo k številkam, ki prekašajo celo najbolj optimistična pričakovanja zlasti v širšem družbenem okolju, lahko ugotovimo, da smo bili zadnje čase v slovenskem merilu poredko priča referendumu, na katerem bi se nad 78 % delavcev izjasnilo »za«. In če pomislimo, da to povprečje velja za vseh pet samoupravnih aktov, o katerih smo odločali, je podlaga za zadovoljstvo ob teh rezultatih še trdnjša.

Omenjeni rezultat zagotovo ne bi imel vseh dimenzij, če ne bi podčrtali tudi udeležbe na glasovališčih, saj je bila takšna, da vsi tisti, ki smo strokovno spremljali potek referendumov, včasih nismo mogli povsem verjeti prvim uradnim podatkom. Naj poudarim, da stoo odstotna udeležba v posameznih tozdih (Razvojni inštitut in Šmarjeta) ni vsakdanji dogodek in da 97,25 % udeležbe v velikem tozdu, kjer so imeli v zadnjem času zaskrbljujoče veliko odsotnost z dela, marsikaj pove.

Številke so sicer nadvse zgovorne in zanimive, vseeno pa ne morejo povedati vsega, kar se je dogajalo na glasovališčih in kar sicer ne sodi v uradna poročila o izidih referendumov. Vendar pa tudi to po svoje govori o pripravljenosti kolektiva, da na strokovnih podlagah in demokratičen način enotno razrešuje zastavljene cilje.

Spomnimo se le vzdušja na glasovališčih! Čeprav ni redno delo niti za hip pojenjalo, je ponekod zazvenela glasba v »živo«.

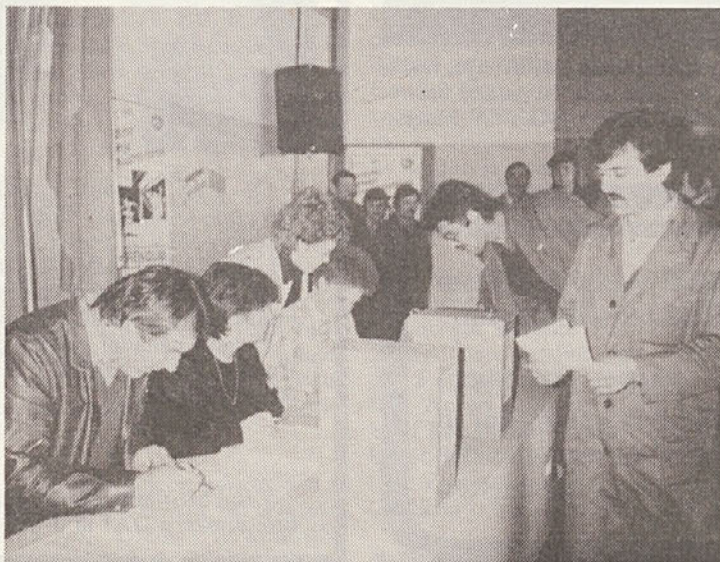
Kako si naj pojasnimo dogodek na glasovališču številka 8 v Tovarni avtomobilov, kamor je delavka prinesla na glasovanje pladenj kolačev, kot da bi šlo za

ljudski praznik! Prijetno je spoznanje, da danes, ko smo že kar zasičeni s papirjem, malce navečani zapletenih postopkov odločanja in urejanja zadev, obremenjeni z vsakdanjimi življenjskimi težavami in problemi, jemljemo referendum za svoj praznik. Zagotovo ne pod starorimskim geslom »kruha in iger«, pač pa kot praznik zmage svobodne volje in pravice odločanja delovnega človeka o najpomembnejših zadevah.

Vse to pa ni nastalo spontano, samo od sebe. Potrebno je bilo tisoče in tisoče ur trdega dela, strokovne, samoupravne in družbenopolitične diskusije do meja vrelišča o sleherni formulaciji, ki je bila vgrajena v predlog aktov, o katerih smo odločali. Zato vsaj toliko kot sami izidi glasovanj Zaslužijo pozornost tudi priprave.



O teh lahko mirno rečemo, da so bile temeljiteše kot katerekoli doslej. V začetni fazi – »nevidno« za širši kolektiv – je bilo težišče dela na razjasnjevanju globalnih dilem v zvezi s konceptom nove organiziranosti vse do faze končnega oblikovanja in izdelave terminskega plana aktivnosti za izdelavo osnutkov aktov, pripravo in izvedbo referendumov. Težko je opredeliti stopnjo angažiranosti posameznih dejavnikov, udeležbenih v tej fazi, vendar je neizogibno poudariti maksimalno angažiranost poslovnih in strokovnih struktur v kolektivu, družbenopolitičnih organizacij in zunanjih sodelavcev in ne



Izvršni svet skupščine občine Novo mesto, ki je bil seznanjen z informacijo o udeležbi in rezultatih glasovanja na referendumu dne 10. 11. 1986, čestita delavcem in vodstvu Industrije motornih vozil Novo mesto za doseženi uspeh z željo, da se tudi v bodoče tvorno in uspešno vključijo v dograjevanje odnosov s samoupravnimi akti, kar bo nedvomno ugodno vplivalo na rezultate vašega gospodarjenja.

**Ivo Longar,
predsednik izvršnega sveta
SOB Novo mesto**

nazadnje začasnega kolegijskega poslovnega organa, ki je bil po sklepu skupščine nosilec naloge.

Na podlagi nekaterih izkušenj iz bližnje preteklosti, ko smo beležili posledice neuglašene delovanja posameznih struktur, smo oblikovali rokovnik, ki je kljub zgoščenosti jasno in nedvoumno opredeljeval naloge, nosilce in odgovornost vseh subjektov, vključenih v priprave. Tako smo dosegli popolno sinhronizacijo akcije na vseh področjih, okrepili komuniciranje med nosilci in vzpostavili sposobnost reagiranja na vse dogodke tako vsebinske kot tudi tehnično organizacijske narave. Zato smo lahko, na primer, brez kakršnihkoli zapletov podaljšali javno razpravo in usklajevanje pripomb do trenutka, ko so bile razlike odpravljene oziroma stališča poenotena.

Z okrepljeno informacijsko dejavnostjo nam je očitno uspelo vzpostaviti nenehen pretok informacij med strokovnimi krogi in kolektivom, kar dokazuje za dosedanje prakso relativno visoko število pripomb na prve osnutke aktov. Tega vseka-

kor ne gre jemati kot dokaz slabosti osnutkov, pač pa predvsem kot doseženo visoko raven zanimanja delavcev za vsebino, čeprav ni šlo »le za plače«, kot včasih radi podcenjevalno rečemo. Upravičeno lahko rečemo, da smo prav zaradi dobrega informiranja uspešno spodbujali in ohranjali visoko vključenost in aktivno zanimanje delovnih ljudi na vseh fazah priprav, kar najlepše potrjujejo sami rezultati referendumov.

V strokovnih krogih bomo zagotovo dobro preučili še mnoge druge izkušnje, da bi odpravili slabosti, na dobrih pa gradili bodoče akcije. Ne smemo namreč pozabiti, da smo s sprejetjem temeljnih samoupravnih aktov vgradili resda največji, kamen, vendar pa le prvega od kamnov bodoče zgradbe nove organiziranosti poslovnega sistema IMV. Torej so pred nami še mnoge preizkušnje, skoz katere se bomo znova prebijali, zaupajoč drug drugemu.

Ob zaključku bi veljalo nasloviti priznanje predvsem tistim, ki so na svojih plečih prenesli največja bremena referendumov. Naj jim bo to spodbuda za nadaljnja prizadevanja, vsi skupaj pa z zadovoljstvom človeka, ki je opravil dobro delo, obrnimo list v zajetnem seznamu nalog pri snovanju in uresničevanju razvojno sanacijskih nalog in se pripravimo na nove napore za še boljše rezultate.

Poslovna politika ZKPO s predsednikom Marjanom Anžurjem v na čelu je ob tem referendumu doživela ponovno potrditev, da je bila prehojena pot pravilno zastavljena, kakor tudi ostali cilji, ki so pred nami.

Sposobnost, da se spopademo z vsemi problemi in da dosežemo odločilne zmage, smo izkazali 10. novembra!

**Podpredsednik ZKPO IMV
Anton Kuhar**



S tiskovne konference

Informacija o nas

Tiskovne konference ob zaključku devetmesečnega poslovanja so v naši delovni organizaciji postale že pravilo. Nedvomno drži, kar je v uvodu tiskovne konference 14. 11. 1986 dejal predsednik ZKPO DO IMV Marjan Anžur, da so takšna srečanja potrebna in koristna in se jih bomo v bodoče pogosteje posluževali. Sama konferenca ni bila zamišljena kot srečanje z veliko udeležbo, vsaj ne tako, kot smo je vajeni ob drugih vsaj malo senzacionalistično obarvanih dogodkih. Povabljeni novinarji – vodja TANJUGA in predstavniki Delavske enotnosti, Dela, Ljubljanskega dnevnika, Politike in Dolenjskega lista – so se na povabila odzvali.

O rezultatih devetmesečnega poslovanja, o čemer ne bi podrobneje pisali (temu smo v kolektivu posvetili veliko pozornost in tudi informacije so bile izčrpne), sta govorila in poudarila, Marjan Anžur in Franci Borsan, podpredsednik ZKPO, da pomeni leto 1986 za IMV korak naprej in razbremenitev družbe. IMV se namreč ne pojavlja več na seznamih izubarjev, to pa je bila tudi ena od nalog, zastavljenih ZKPO ob njegovem prihodu.

Kot je poudaril tov. Anžur je bila ena od osrednjih nalog ZKPO tudi ustrezna samoupravna organiziranost. Do take organiziranosti smo prišli z veliko večino glasov »ZA« na referendumu 10. 11. 1986, tako da je tudi ta naloga uspešno opravljena. V tem času smo sprejeli srednjeročni razvoj pri-

koliške dejavnosti. Neizpolnjena pa ostaja naloga, ki zadeva dolgoročno programsko usmeritev programa avtomobilske dejavnosti, pa čeprav je bilo v to delo vložena največ truda. Popolnoma jasna in dokončna pa je odločitev, in to je bilo že večkrat poudarjeno, da ostajamo pri programu osebnih vozil. Se pravi pri takšnem programu, da bi vozila lahko izvažali in prodajali doma in ki ohranja odprto devizno bilanco in ustreza kakovostnim zahtevam evropskega in svetovnega trga. Marjan Anžur je poudaril, da je v tem času zaznati napredek, v odnosih Renault – IMV, kar nam zagotavlja program in nadaljevanje sodelovanja, bliže pa smo tudi datumu (konec leta), ko naj bi vsi ti pogovori dobili epilog.

S potekom preoblikovanja IMV je novinarje podrobneje seznanil podpredsednik ZKPO Anton Kuhar. Poudaril je, da je organiziranost razvojno usmerjena in prilagodljiva, saj hočemo zagotoviti optimalni razvoj in doseči razmejitev odgovornosti.

Seveda ni šlo brez vprašanj o cenah. Tovariš Miran Verdel, podpredsednik ZKPO, je novinarjem povedal, da smo po sklepu DS TOZD Tovarna avtomobilov z dne 10. 11. 1986 sprejeli nove prodajne cene programa IMV – Renault in sicer za lastna gospodarska vozila, osebna in gospodarska vozila iz »built up« programa s pripadajočimi opcijami in rezervnimi deli.

Nove cene, ki bodo gotovo zanimalo tudi vas, so:

1. Lastna gospodarska vozila:

1911 kombibus	5,611.000 din
1912 servis	5,238.000 din
1913 turist	5,878.000 din
1930 specialni s PK	5,380.000 din
1929 kamionet	5,254.000 din
1932 servis s PS	5,415.000 din
1918 intervencijski	5,686.000 din
1920 gasilec	5,434.000 din
1976 sanitet	5,924.000 din

2. »Built up« program:

2.1. Osebna vozila

R-5 GL	4,416.000 din
R-5 GTL	4,699.000 din
R-5 GTD	5,309.000 din
R-9 GTD	5,842.000 din
R-11 GTL	5,416.000 din
R-21 TL	6,726.000 din
R-21 GTS	7,462.000 din
R-25 GTS	8,840.000 din
R-25 GTX	10,984.000 din
expres furgon	5,057.000 din
expres tolle 1,4	5,001.000 din

2.2. Gospodarska vozila:

trafic T 313	7,623.000 din
trafic TB 23	8,489.000 din
trafic T 2B3	9,546.000 din
master furgon	12,114.000 din
master minibus	13,611.000 din

3. Dodatna oprema – opcije:

metalik lak za R-5	157.104 din
metalik lak za R-9	167.240 din
metalik lak za R-11	167.240 din
metalik lak za R-21	226.271 din
metalik lak za R-25	301.537 din
klima naprava R-25	1,066.781 din
radio aparat za R-25	795.652 din
tonirana stekla za R-5	114.027 din
tonirana stekla za R-11	136.832 din
tonirana stekla za R-25	159.637 din
gralec »Jugo Webasto« GV	195.957 din
gasilni aparat GV	7.044 din

4. Rezervni deli:

Vse prodajne cene rezervnih delov se ne glede na vir dobave takoj linearno povišajo za 39 %.

Vse navedene prodajne cene v točkah 1, 2, 3 in 4 veljajo fo tovarna Novo mesto, seveda brez transportnih stroškov in brez prometnih dakov.

Navedene nove prodajne cene za lastna gospodarska vozila, za vsa »built up« vozila, njih opcije in rezervne dele se uveljavijo takoj, torej s 14. 11. 1986.

Prodajne cene za vsa vplačana in neizdobavljena vozila so zjamčene.

Povejmo, da ostajajo cne R 4 in R 18 ob tej podrazitvi nespremenjene.

Ob zaključku konference je tov. Anžur poudaril, da bo IMV in še zlasti njegovo vodstvo v prihodnje posvečalo veliko večjo pozornost lastnemu znanju, saj bomo tudi s svojim dolgoročnim partnerjem razvili večjo razvojno integracijo izdelka. To zahteva od nas zelo temeljite priprave, saj se ne sme zgoditi, da bi bile zahteve večje od naših možnosti.

Postavimo se v vlogo kupca!

Kakovost je seveda ob ceni vedno na prvem mestu, ko se pojavljamo kot kupci. Kako pa se obnašamo kot proizvajalci, ustvarjalci kakovosti?

Kot delovna organizacija že nekaj let posvečamo precejšnjo pozornost kakovosti. Vendar pa je vprašanje, če sleherni posameznik, ki vgrajuje v proizvod svoje delo, posveča zadostno skrb temu. O končni kakovosti, ki jo ugotavljajo delavci super kontrole, smo se pogovarjali z vodjo super kontrole tov. Antonom Fabjanom. Njegova specialnost je kakovost, saj je v trinajstih letih delovne dobe vsa ta leta zaposlen v kontroli kakovosti in sodi med pionirje na tem področju pri nas.

Prav iz tega razloga smo ga prosili, da nam pove nekaj več o svojem delu in delu super kontrole.

Uvodni del

»Služba kontrole kakovosti proizvodnje je ena od petih služb v sektorju kontrole kakovosti. Poznana je pod imenom super kontrola, čeprav je to le ena od njenih dejavnosti. Glavna dejavnost je nadzor nad izhodno kakovostjo izdelkov.

Začetki super kontrole segajo v leto 1976, ko je bil eden od pogojev za izvoz vozil tudi organiziranje ocenjevanja gotovih vozil. Tedaj je omenjeno službo predstavljal le en delavec, ki je ocenjeval kakovost vozil R-4. Danes šteje služba že osem ljudi in spremlja kakovost vozil, prikolic in polizdelkov v celotni delovni organizaciji.

Da lahko vzdržujemo, izboljšujemo ali izvajamo potrebne akcije na področju kakovosti, so potrebne hitre in točne informacije o stanju naših izdelkov.

Osnova za ocenjevanje kakovosti vozil je danes tako imenovani AQR sistem, katerega smo povzeli po Renaultu in ga še izpopolnjujemo. Temelji na statistični kontroli z vzorčenjem.

Nalogo naše službe si predstavljamo tako, da dosledno ugotavljamo raven kakovosti in o tem obveščamo vse v delovni organizaciji od delavca na traku do KPO.

Mislim, da večkrat odkrivamo serijske napake pravočasno in preprečimo, da jih ni na vozilih, ki gredo na tržišče. Boj za kakovost in količino nas nenehno povezuje s proizvodnjo. Brez sodelovanja ni

kakovostnega izdelka. Opozorjanje na napake je vsakdanja nujnost. Naš interes je prikazovanje realnega stanja kakovosti izdelkov, to so podatki, ki so potrebni za vodenje proizvodnje in DO.

Naša vozila so kakovostna, lahko pa bi bila še boljše. Znamo narediti kvaliteten avto in to smo tudi večkrat slišali od predstavnikov našega partnerja Renaulta. Za poslabšanje kakovosti je največkrat vzrok slaba delovna in tehnološka disciplina. Sistemskih napak ne poznamo in tudi funkcionalnost je zagotovljena. Če hočemo doseči visoko zastavljene cilje kakovosti, kar nam narekuje tržišče, se moramo zavedati, da smo za dobro kakovost potrebni vsi, za slabo pa je dovolj samo eden.

Kupec je namreč vse bolj zahteven. Za kakovostno vozilo pa je pripravljen tudi več plačati.

In kako poteka ocenjevanje gotovih vozil?

»S prostorom za ocenjevanje vozil se ne moremo pohvaliti, še

vedno ni določena dokončna lokacija. Tako prostora tudi ne moremo primerno urediti. To pa na našo doslednost pri delu ne sme vplivati. Dnevno pregledamo štiri vozila, kar je po sistemu vzorčenja dovolj za oceno celotne dnevne proizvodnje.

Potek informacij o stanju vozil je hiter in neposreden. Zelo dobro sodelujemo s proizvodnjo in kontrolo. Vedno imamo pred sabo skupen cilj: na tržišče odpremiti čimbolj kakovostno vozilo.

S takim sodelovanjem nam uspe pravočasno odkriti in preprečiti sistemske napake, kar sicer dela težave tudi večjim avtomobilskim tovarnam v svetu.»

Zanimivo bi bilo kaj več zvedeti o ocenjevanju kakovosti prem R-4?

»Prema vozila R-4, tako sprednja kot zadnja, pomeni na vozilu cel splet varnostnih elementov.

Oddelek izdelave prem v sestavi P III. je tehnološko na dovolj visoki ravni, enako tudi

sama delovna in tehnološka disciplina.

Tudi v omenjenem oddelku skrbi predstavnik super kontrole za nadzor kakovosti prem. Vsak dan razstavi in prekontrolira po eno sprednjo in eno zadnjo premo.

Na kakovost v tem oddelku največkrat ni večjih pripomb. Zavedajo se, da je prema življenjsko pomemben del.»

Tako smo vas seznanili samo z nekaterimi aktivnostmi, ki jih opravlja služba kontrole kakovosti proizvodnje. Ostale bomo samo našli in jih bomo predstavili v eni naslednjih števil.

- Te aktivnosti so še:
- izpopolnjevanje sistemov kontrole kakovosti v proizvodnjah;
 - sodelovanje pri kooperacijskih poslih, nanašajoče se na kakovost;
 - koordinacija aktivnosti pri izobraževanju kontrolorjev;
 - usklajevanje kriterijev kakovosti s predstavniki RNUR;
 - koordinacija del pri reševanju kritične kakovosti;
 - izdelava pravilnika o avto-kontroli.

Aktivnosti zveznega zavoda za mere in plemenite kovine in Gospodarske zbornice Slovenije

Zvezni zavod za mere in plemenite kovine Beograd, Kontrola meril Ljubljana, Kontrola meril Celje in Gospodarska zbornica Slovenije – oddelek za merilno in precizno tehniko so za odgovorne osebe in delavce v industrijskih laboratorijih ali metroloških službah organizirali seminar o industrijski metrologiji, ki je bil uspešno izveden 28. 10. 1986.

Program seminarja je bil tak. Po uvodu smo udeleženci spregovorili o zakonu o merskih enotah in merilih in nato še o pregledih meril v proizvodnem procesu (59. člen). Te zadeve so:

- pomen pregleda meril v proizvodnji in usklajenost z mednarodnimi predpisi (izvoz, sodelovanje s tujimi partnerji),
- samoupravni splošni akt,
- pravilnik o uporabi in pregledu meril,
- izdelava pravilnika,
- pregledi meril in etalonov,
- nabava meril,

- vloga Zveznega zavoda pri izvajanju 59. člena zakona.

V zvezi z zakonitimi merskimi enotami je treba omeniti:

- pomen rabe merskih enot za gospodarstvo in mednarodno gospodarsko sodelovanje,
- osnovne, izvedene in decimalne merske enote,
- pretvarjanje merskih enot.

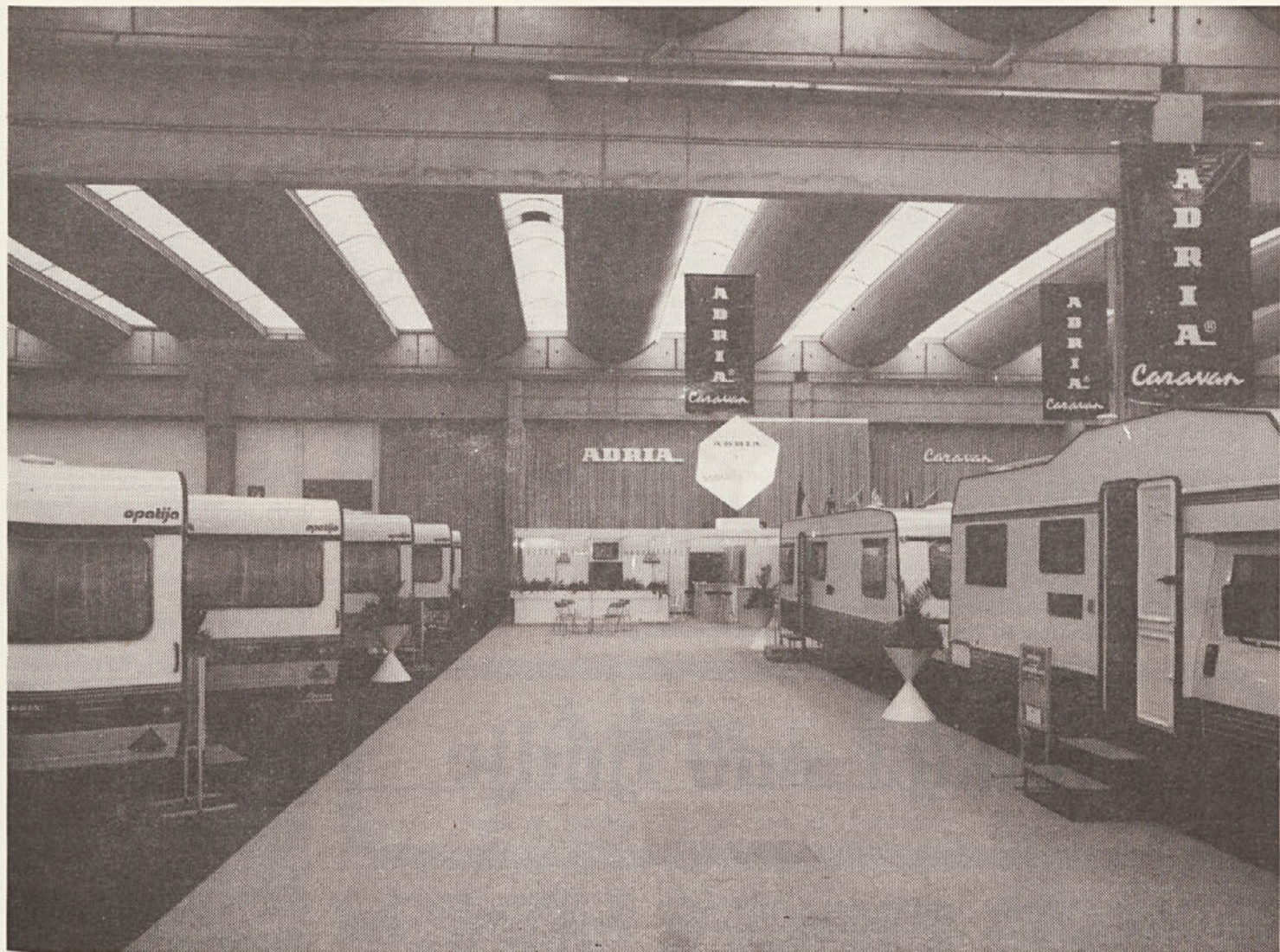
Iz programa seminarja je razvidno, da je osnova vsake dejavnosti v dnevnem življenju, posebno pa še v tehniki merjenja.

Brez merilne tehnike in njenega razvoja ne bi mogli doseči ustrezne ravni kakovosti izdelkov. Merilna tehnika je usposobljena, kadar je osnovni pogoj za kakovostno proizvodnjo, da o raziskovalnem delu, inovacijah, avtomatizaciji in s tem o osvajanju novih tehnologij ne govorimo. Z merjenjem in merilno tehniko ter njunim razvojem se ukvarja metrologija.

Dobro organizirana in razvita metrološka dejavnost je prav gotovo osnovni pogoj in temelj za ustrezen kakovostni nivo izdelkov, pa tudi storitev na področju trženja, zaščite zdravja in premoženja ter varnosti v širšem pomenu. Vse te kategorije so pri nas na splošno in razen v redkih izjemah še na zelo nizki stopnji. To prihaja posebno do izraza ob prizadevanjih in naporih za izvoz naših izdelkov in storitev v razvitejše dežele. Vsi dobro vemo, da je strateška usmeritev našega gospodarstva izvoz.

Problematiko metrološke dejavnosti in organiziranosti te dejavnosti v Sloveniji oz. Jugoslaviji je obravnavala delovna skupina za merilno tehniko in v okviru odbora za napredek gospodarstva pri Gospodarski zbornici Slovenije. Rezultat te obravnave je vrsta aktivnosti, ki

Nadaljevanje na 9. strani



Adria dobro sprejeta

Jubilejni, 25. CARAVAN SALON v Essnu je na 80000 m² razstavne površine letos predstavil izdelke 252 razstavljalcev iz 14 dežel. V primerjavi s prejšnjimi leti se je močno povečal obseg razstavljalcev avtomotov, kar je posledica povečanega zanimanja za to obliko kampiranja in rasti prodaje (za 17,4 % v primerjavi z enakim obdobjem lani). Med proizvajalci prikolic so se s številnimi modeli pojavili vsi nemški in precej tujih (STERCKEMAN, ROLLER, ADRIA). Navzoči so bili tudi vsi večji dobavitelji opreme za prikolice. Specializiranih izvedb prikolic skoraj ni bilo, omenimo naj le manjše število »mobilhomov«, ki pa so v glavnem izdelani po drugi tehnologiji (les).

Prikolice vodilnih proizvajalcev na nemškem tržišču so si po osnovni zunanji obliki zelo podobne. Spodnji del bočne stene je navadno lomljen ali malo usločen, zadnja stena komaj opazno nagnjena, streha je na sprednjem delu rahlo

pobita in se z blago okrogolino spaja s sprednjo čelno steno, ki

ni več izrazito »aerodinamično« posekana.



Mnogi proizvajalci so aerodinamiko izboljšali z oblikovano sprednjo steno (HOBBY? DETLEFS, KANUS, FENDT, ERIBA), ki večkrat preide v popolnoma integrirani okrov jeklenke (KNAUS, ERIBA).

Prikolice so večinoma izdelane iz »hameršlag« pločevine, med seboj se razlikujejo po barvnih kombinacijah, leponih dodatkih in kvaliteti izdelave. Barva osnovne pločevine je običajno slonokoščena v različnih niansah. Zelo popularna druga barva je siva, sledijo temno rjava in kontrastna barva, ki je ponavadi značilna za proizvajalca (oker - rumena - KNAUS, ERIBA; rdeča - BÜRSTNER; temno rdeča - LMC; modra - WILK itd.). Plastični deli zunaj so zelo pogosti.

Novi modeli ADRIE so bili dobro sprejeti pri trgovcih in potencialnih kupcih. Prodano je bilo tudi 78 prikolic in 13 »motorhomov«, kar je okoli 35 % več kot na sejmu leta 1985.



Motiv z razstavnega prostora RENAULT na 73. pariškem avtomobilskem salonu

Prodaja smo ljudje

Minili so časi distribucije vozil, ko so kupci trkali na naša vrata. Trenutna tržna situacija od nas zahteva, da vsakega kupca obravnavamo kot

»kralja«, zato je potrebna naša hitra prilagodljivost spremenljivim tržnim razmeram. Brez visoko kvalificiranega komercialnega osebja v predprodajnih

in prodajnih aktivnostih ne moremo pričakovati zadovoljivih rezultatov. Zahodni svet je že zdavnaj spoznal učinke rednih dodatnih usposabljanj v obliki komercialnih seminarjev in ekskurzij. Ugotavljamo, da v avtomobilski stroki pri nas nismo prvi, ki so šli po njihovih stopinjah. Tako je ZSZ skupaj s FIATOM že zdavnaj organizirala razne ekskurzije, istočasno z nami pa je CIMOS za svojo prodajno mrežo pripravil obširen komercialni seminar.

Tovrstna izobraževanja so bila v planu usposabljanja zastavljena tudi prejšnja leta, vendar do uresničitve ni prišlo. Zaostreni tržni pogoji so zahtevali aktivnejši odnos do same pro-

daje in kupca, ter sprememb filozofije od distribucije k prodaji, kar je privedlo do vključitve v strokovno izobraževanje.

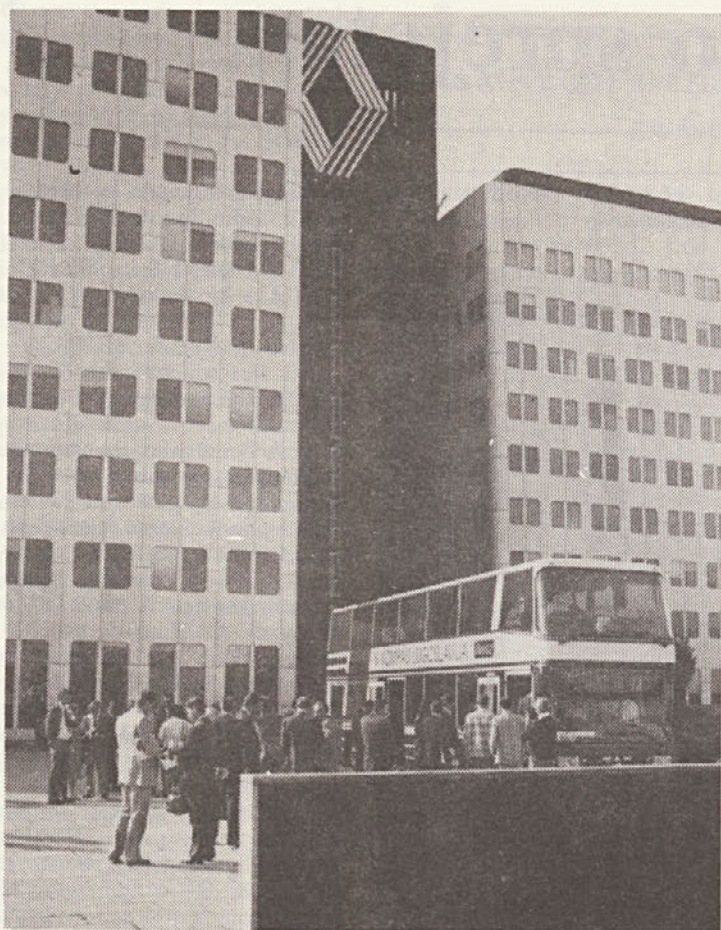
Skupaj z RENAULT-om smo v oktobru organizirali za lastno in za trgovsko prodajno mrežo, komercialni seminar v Franciji, h kateremu smo pritegnili tudi večje in pomembnejše kupce (organizacije Rent-a-car). Seminar je bil organiziran zato, da bi komercialno osebje spoznalo in pridobilo kvalitetnejše in strokovnejše prodajne prijeme, skratka, da bi se naučilo tistega, kar je potrebno za učinkovitejšo prodajo.

Z RENAULT-om smo izdelali potreben program dela, ki naj bi vse udeležence opozoril na način dela posameznega dealerja, agenta, organizacijo dela v francoski tovarni SANDEUVILLE, na dosežke v avtomobilski branži na avtomobilskem salonu in na samo poslovno usmerjenost našega principala RENAULT.

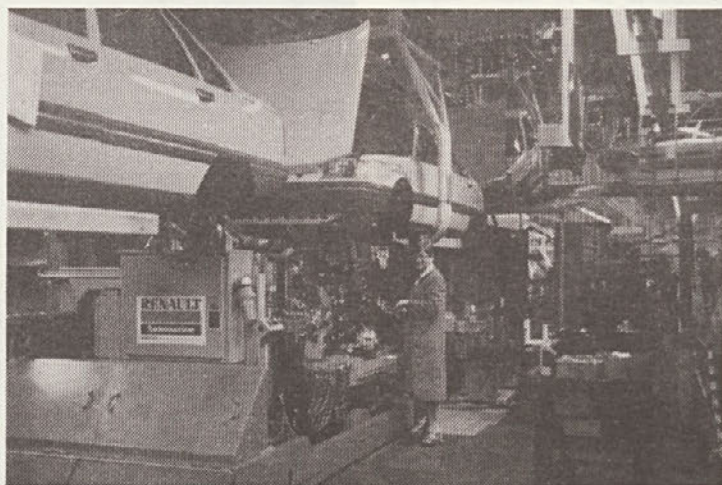
Zelo koristen je bil prvi obisk po dolgem potovanju iz Ljubljane pri večjem dealerju v CHALON-u na komercialnem področju DIJON. Gre za dealerja, ki letno proda 2.000 vozil. Osnovni način dela predstavlja nenehno skrb za obstoječega lastnika vozila RENAULT in perfektna organizacija prodaje (izobrazba prodajnega osebja, stalno dodatno usposabljanje, dekoracija prodajnega salona, pristnost EP) za pridobitev novega. Osnova za delo je kartoteka kupcev, ki daje osnovne podatke in sliko o lastniku vozila. Kartoteka je osnovna za delo pretežnega osebja prodaje ter poprodajne aktivnosti

Ugotovili smo, da prodajna mesta nudijo celotno uslugo (predprodaja, prodaja in tudi poprodaja), kar pomeni, da so vsi napori vseh zaposlenih usmerjeni k zadovoljitvi kupcev vozila RENAULT.

V program izpopolnjevanja je sodil tudi obisk manjšega agenta, pri katerem smo še natančneje spoznali stik prodaj-



Zanimiv in poučen je bil obisk v direkciji RENAULT



V času ekskurzije smo obiskali tudi RENAULT-ovo tovarno v SANDEUVILLEU



Trgovina pri dealerju v CHALON-u

jalec – kupce, kajti ta je predvsem terensko usmerjen.

Med potovanjem smo obiskali tudi RENAULT-ovo tovarno vozil R-25 in R-21 v SAN-DEUVILLE-u. 8.600 zaposlenih letno tu proizvede cca 150.000 vozil. Poudarila bi, da je v Franciji 12 tovarn RENAULT in da je vsaka specializirana za največ dva različna modela. Presenečeni smo bili nad organizacijo proizvodnega dela, saj je dan velik poudarek na avtomatizacijo proizvodnih linij. Precejšnjo skrb posvečajo čistoči delovnih mest in v tovarni je prek oglasov in tabel možno zaznati poizkus združitve vseh naporov za racionalizacijo potrošnje materiala, časa in dvig kakovosti.

Sestavni del izpopolnjevanja je bil tudi obisk 73. pariškega avtomobilskega salona. Sodeč po sejmu in razstavnih eksponatih, ki smo si jih ogledali, ugotavljam, da je obdobje črnogledih napovedi o naftni krizi pozabljeno. Splošen vtis s sejma ponovno priča o močnem rivalstvu med proizvajalci (predvsem francoskimi). Glavni francoski aduti so RENAULT 21 NEVADA, PEUGEOT 309, CITROEN AX. Proizvajalci ponujajo široko paleto vozil, tehnično odlično opremljenih z ogromno elektronike (predvsem Japonci), zlasti pa zelo udobna in ekonomična vozila. RENAULT je s svojim razstavnim prostorom vzbudil največ pozornosti (SLOGAN: »ŽIVETI Z NARAVO«) in ponovno dokazal, da šteje za največjega in najpomembnejšega francoskega ter šestega svetovnega proizvajalca proizvodnja l. 1985: 1.962.000 vozil).

Zanimiv obisk za vse udeležence je bil v direkciji RENAULT, ker so nas seznanili s trenutnimi pozitivnimi prodajnimi premiki in vsemi njihovimi dejavnostmi. Poseben poudarek so dali politiki trženja in nam s kratkim predavanjem posredovali sistem njihove organiziranosti in tržni nastop. Seznanili so nas s pozicijo RENAULT na francoskem tržišču. Tržni delež v Franciji je v letu 1985 l. znašal

29 %, v letu 1986 pa porasel na 31 % (v Evropi je tržni delež 11 %). Na lestvici najbolj prodajanih vozil v Franciji je na prvem mestu R-5 (12 %), na četrtem mestu je R-11 in petem R-21 (na to mesto se je povzpел v zelo kratkem času).



Razstavn salon pri agentu

Osnovno spoznanje je, da gre za trg kupca. Kupec, potrošnik je tisti dejavnik, ki je v ospredju vsega poslovnega razmišljanja in njemu moramo podrediti vse poslovanje. Pomen take zasnove je v sistematičnem in kontinuiranem spremljanju tržišča (po-

trošnikov), v velikih vlaganjih v predprodajne aktivnosti (zlasti EP), brezhibni organizaciji prodaje, distribucije in poprodaje.

BOGDAN KASTELIC
ZDENKA VUKMANOVIČ

Adria v Parizu

Sejem v Parizu je osrednji dogodek te vrste v Franciji. Čeprav je bil obisk za okoli 30 % manjši kot prejšnja leta (zaradi terorizma), ne bi mogli reči, da je bilo malo obiskovalcev.

Predstavili so se vsi proizvajalci prikolic, avtomotov, »mobilhomov« in dodatnih programov, ki prodajajo na francoskem trgu.

Adria je imela po mnenju obiskovalcev in razstavljalcev na 1.100 m² najlepši razstavni prostor. Predstavili smo 22 modelov, od katerih je bilo 14 povsem novih. Glede na to, da na sejmu naši konkurenti niso predstavili kakšnih novitet, je Adria s svojim delno spremenjenim zunan-

jim designom in z notranjostjo vzbudila večje zanimanje. O tem govore tudi podatki o prodaji na sejmu (141 kom).

Seveda pa nas to ne sme uspavati. Ker je Adria s cenami zelo blizu konkurenci, bo potrebno še marsikaj narediti pri malenkostih (kvaliteta zaves in tekstila, stiki pohištva s stropom, vratna zapirala itd.), da bomo lahko opravičili in še izboljšali svojo pozicijo na tem trgu.

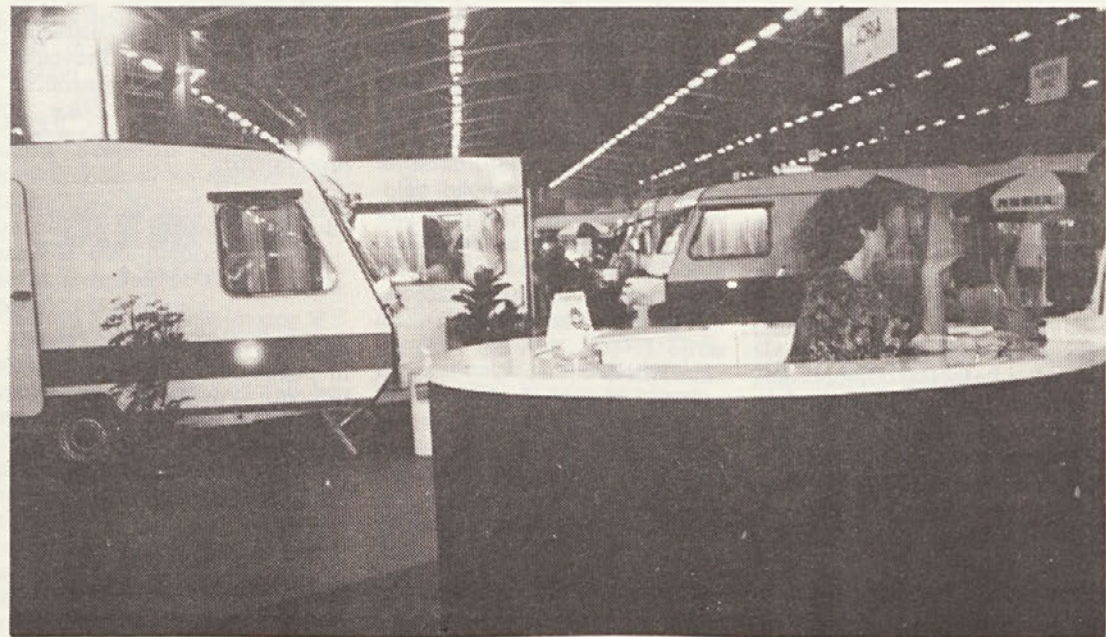
Ker prodaja prikolic stagnira, prodaja avtomotov pa raste, so vsi večji proizvajalci prikolic dopolnili svoj program z avtomotom v več variantah. In čeprav je bil ADRIATIK dobro sprejet, bomo morali dopolniti še nekaj stvari (večji hladilnik,

izrez strehe na kabini, udobnejši toaletni prostor itd.).

Lahko rečemo, da nas je Burstner na tem področju prehitel, predstavil je kar 4 različice (od 550 do 620), ki so zelo premišljeno dodelane.

Zanimivi so tudi MOBILHOMI, ki so izdelani v različnih dimenzijah od 6 do 11 m in v različnih izvedbah. Čeprav poskuša nekaj domačih proizvajalcev prodreti na ta trg (Caravelair, Burstner), se še vedno pretežni del uvaža iz Anglije in Holandije. Glede na to, da je ostalo pri nas le pri izdelavi prototipov, bi bilo nujno iti korak naprej in si pridobiti delež tudi na tem tržišču.

B. M.





Torino 1986 – začetek nove prodajne sezone

Kot že mnogokrat doslej je mednarodna razstava prikolic »Caravan Evropa« vseh pomembnejših evropskih proizvajalcev v Torinu tudi letos sprožila vrsto za IMV zelo pomembnih komercialnih dogodkov.

Lepo vreme in nekoliko oživljeno zanimanje za »proizvode prostega časa«, kot radi imenujemo sklop izdelkov, kot so npr. vse vrste prikolic, avtodomi, šotori, dodatna oprema itd., sta privabila v devetih dneh (13. – 21. 9. 1986) veliko število obiskovalcev. Pravih kupcev sicer malo, saj sejem ni prodajnega značaja, pač pa je to v prvi vrsti razstava, ki omogoča primerjavo med proizvodi in ocenjevanje splošnega položaja na trgu.

Prvi vtisi so za ADRIO kar ugodni. Ker žal povpraševanje tudi v Italiji nekoliko upada nas je zanimanje za ADRIO tem prijetneje vzpodbudilo. Proizvodi sezone 86/87 (serije PRIMA, OPTIMA, SUPRA in MAXIMA) ljudem na prvi pogled ugajajo, to pa je zelo pomembno pri morebitnem kasnejšem odločanju pri nakupu. Cenovno smo konkurenčni, kar pomeni, da nam je uspelo tudi s te strani ostati tržno zanimiv, čeprav moramo dobro vedeti, da je tudi v Italiji (tako kot pri nas) prikolica še vedno bolj luksuzno-investicijski proizvod. Konkurenca je tudi letos velika (čeprav je precej manjših proizvajalcev medtem propadlo), vsi se borijo za svoj del trga. Sicer pa je do julija oz. do konca sezone še zelo daleč.

Precej pripomb je bilo tudi tokrat na kvaliteto izdelka. Na

tiste drobne pomanjkljivosti oz. »šlamparije« v finišu, kot so odrgnine na pohištvo, slaba raba furnirja, netočni spoji vezanih plošč itd. Skoraj vsaka prikolica ima nekaj takih napak, ki jih najboljši pač nimajo. Ne gre za pomembne usodne napake, pač pa, ponavljam, za hitro odpravljive slabosti. Pri tem mora

pomagati vsak delavec v IMV, od tistega v razvoju do nakladalca na vagoni. Zavedati se moramo, da prav s kakovostjo dobivamo ali izgublamo bitko za prihodnost.

Paziti moramo tudi na absolutnost, uresničitev načrtovanih rokov dobave, saj smo dokončno ugotovili, da prikolica

Sejem v Jonkopingu je bil zelo dobro organiziran in sodi med največje prireditve v tej panogi v Skandinaviji. Razen proizvajalcev počitniških prikolic so se sejma udeležili v velikem številu tudi proizvajalci »motorhomov«, dodatnih programov in opreme in tudi turistične agencije. Lahko smo ugotavljali, da si je sejem vsak dan ogledalo zelo veliko obiskovalcev, še posebno ob koncu tedna. Švedsko tržišče absorbira letno od 6.000 do 7.000 prikolic višjega razreda. Mi pa smo razstavili prikolicе serije C (C4, C9, in C13) in »motorhom«.

Dejstvo je, da se prodajajo na švedskem bogate in drage prikolicе. Zato je tudi ADRIA razstavljala samo modele C; podobno so storili tudi naši konkurentje (kontinentalni): HOBBY v glavnem serijo »Prestige«, serije »De-luxe« je imel samo en model; BÜRSTNER

postaja vse bolj sezonski proizvod: prodaja se vedno bolj in v točno določljivih, ožjih časovnih okvirih (september, maj–junij). Če torej blaga takrat ni, gre vlak prodaje mimo nas oziroma tja, kjer je blago.

Na koncu še nekaj o AVTODOMIH oz. o našem ADRIATIKU. Izkazalo se je (sicer po pričakovanjih), da je to naš velik adut tako za samo prodajo, kot tudi za povečanje ugleda ADRIE v Italiji. Doslej smo prodali vse, kar smo jih dobili, lahko bi jih tudi več. Žal proizvodnja še ni utečena, težave so z nabavo podvozij in kot kaže, tudi z dobavami CKD iz Novega mesta še ni vse v redu. Glede na pomembnost proizvodnje in glede na to, da zaenkrat kupci iščejo nas in ne mi njih (kako lepo se to sliši!), mislim, da je potrebno hitro ukrepati in uskladiti vse naše aktivnosti. Za leto 1987 moramo načrtovati resno proizvodnjo in s tem resno prodajo, kajti v tem primeru gre za kupce, ki so mnogo bolj občutljivi za vse nepravilnosti, kot pa kupci prikolic.

Na koncu pa še tole. Možnosti za prodajo obstajajo, povpraševanje in kupna moč upadata. Ali bomo te možnosti izkoristili ali ne, pa je odvisno od številnih vsakdanjih izpopolnjevanj delovnih nalog. Mislim, da ni potrebno premikati gora, pač pa le sproti odstranjevati drobne kamenčke, ki so se nam vrinili v čevlje.

DANILO PLESNIČAR

Skandinavci ljubijo udobje tudi v prikolicah

serijo »Cyty« in »Luxe« (ni imel »CLUBA«).

Razstavljenih prikolic ne bi mogli razdeliti v serije, gre le za eno luksuzno serijo. Bistvenih novosti na zunaj ni. Prevladujejo sodobne aerodinamične oblike, standardne oblike in standardne barve za posamezne proizvajalce.

ADRIA®
Caravan

V notranjosti prikolic prevladujejo svetle barve sten, stropa in pohištva. Spoji so prekriti s trakom. Površinska obdelava pohištva je s PVC folijo ali mikrofolijo. Omarice so zračne (še posebej velja to za švedske proizvajalce). Blazine so v večini primerov vatrane z gumbi. Prevlade so iz pliša. Ogrevanje je toplozračno s pečjo PRIMUS ali toplovodno z OPTIMUS ALDE. Novost je talno ogre-

vanje (KABE). Zanimivo je, da je toaletni prostor pri večini proizvajalcev opremljen skromnejše kot pri ADRIJI.

Avtodomi in specialne izvedbe prikolic

Največji izbor avtodomov je predstavil PILOTE na podvozjih različnih proizvajalcev (RENAULTA, PEUGEOTA, CITROENA).

Frankia je predstavila dva modela (570 TME in 570 TR) na vozilu FIAT DUCATO. ADRIATIK 610 je še najbolj podoben FRANKIJI – varianta 570 TME, vendar je notranjost nekoliko skromnejša.

Poleg avtodomov so bile razstavljene tudi nekatere specialne izvedbe prikolic (CARTO, prodajalna, delavnica) in tovarne prikolicе ter podvozja za vleko čolnov proizvajalca FAGELSTA.

Inovatorji so med nami

Ob slavnostni podelitvi diplom in nagrad za dosežke na področju inovacijske in raziskovalne dejavnosti v občini Novo mesto za leto 1986, in sicer ob praznovanju občinskega praznika, tudi naši inovatorji niso bili pozabljeni, čerpav se to v naši hiši sicer rado zgodi.

Vsem nagrajencem iskreno čestitamo in jim želimo pri njihovem delu še veliko uspeha, predvsem pa občutnejšo podporo samega kolektiva.

Naj jih predstavimo!



JOŽE PAVLOVIČ – strojni tehnik,

rojen: 3. 7. 1949,
zaposlen: v Razvojnem inštitutu kot samostojni konstruktor I.

Naslovi in število inventivnih predlogov:

- Rekonstrukcija vhodnih vrat na IMV prikolicah
- Mazanje drsnih površin na naletni napravi
- Montaža aluminijaste strehe na počitniških prikolicah.

Tovariš Pavlovič dela na področju programa kamp prikolic in se ukvarja predvsem s konstrukcijskimi in estetskimi izboljšavami na prikolicah. Izkazal se je že z vrsto uspešnih inventivnih prispevkov, ki so bili vpeljeni v redno proizvodnjo.

Gospodarske koristi načrtne in usmerjenega razvojnega dela na programu kamp prikolic se kažejo v stalni prisotnosti in konkurenčnosti na zapadnoevropskih trgih.

Neprekinjen razvoj in sezonske spremembe, kot npr. sprememba zunanje oblike, notranja oprema in dizajna, spremembe materialov in nove rešitve na podvozzju so pogoj, da je izdelek, kot je kamp prikolica, še vedno zanimiv.



MIHA LUCKMAN – dipl. inž. strojništva,

rojen: 27. 9. 1937,
zaposlen: v Razvojnem inštitutu kot dir. sektorja razvoja

novih proizvodov in konstrukcije

Tovariš Miha Luckman je glavni projektant na področju avtomobilskega programa. Zadnja leta je delal na konceptualnih in konstruktorskih rešitvah terenskega vozila.

Skupaj z inž. Severjem sta prišla do novih rešitev glavnih sestavnih sklopov in delov na terenskem vozilu, tako da je vozilo zastavljeno na najmodernejših rešitvah na področju funkcionalnosti kot dostopnosti do vseh elementov. Vozilo je v fazi preizkušanja. Prvi rezultati so zelo pozitivni predvsem s konceptualnega stališča. Največ zaslug za te rešitve ima Miha Luckman, dipl. inž. Zato menimo, da zasluži nagrado inovator 86 občine Novo mesto.



JANEZ MEDIC – strojni tehnik,

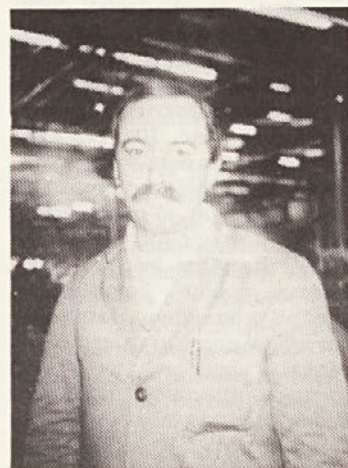
rojen: 1. 11. 1962,
zaposlen: v TOZD Tovarna avtomobilov kot orodjar specialista.

Inventivni predlog za obračalno napravo za kolesni obroč.

Delavec je na liniji kolesnih obrčev samoinciativno, na podlagi lastnega znanja, skonstruiral in izdelal obračalno napravo za obračanje kolesnih obročev.

Stroški izdelave so bili neznamni, saj je delavec uporabil odpadne materiale.

Gospodarska korist se kaže v zmanjšanju števila zaposlenih ter lažjem in varnejšem delu zaposlenih.



DRAGO KLINAR – električar,

rojen: 5. 6. 1948,
zaposlen: v TOZD Tovarna avtomobilov, izmenovodja na liniji kolesnih obročev

Delavec je na liniji kolesnih obročev skonstruiral in po lastni zamisli izdelal avtomatsko podajalno napravo.

Prednost nove podajalne naprave je v skrajšanju časa operacije, enostavnejšem in varnejšem delu zaposlenih ter v zmanjšanju števila izvajalcev.

Nadaljevanje s 4. strani

naj prispevajo k boljši organiziranosti metrološke dejavnosti pri nas.

Temeljni smoter te organiziranosti je ureditev, povezava, in usklajeno delovanje vseh metroloških zmogljivosti ob upoštevanju zakonskih določil in ob navezavi nanje.

Zvezni zakon za mere in plemenite kovine namreč ne samo omogoča, ampak tudi predpisuje določene oblike metrološke organiziranosti. Izpolnjevanje ustreznih zakonskih določil bi vsem organizacijam združenega dela zagotovilo vključevanje v metrologijo.

Žal pa so zakonska določila manj upoštevana in se na splošno zelo slabo izvajajo, ker

je to večinoma odvisno od aktivnosti in strokovnosti vodilnih struktur v delovnih organizacijah. Neizvajanje zakonskih določil se kajpak pokaže pri slabši kakovosti izdelkov, in konkurenčnosti na domačem in tujem trgu. Nemen seminarja je bil prav zato ta, da bi spoznali vsa zakonska določila in pospeševanje metrološke dejavnosti in pomoč pri izvajanju.

Najbrž je malo delovnih organizacij, ki imajo evidenco nad svojimi merili, bdijo nad njihovo brezhibnostjo (točnostjo) in zato skrbijo za redne preglede. Vemo pa, da je od tega odvisna kakovostna raven proizvodnje in storitev.

Organizatorji in izvajalci seminarja so ugotovili, da še vedno ni povsod uveljavljena raba zakonitih merskih enot, ali

pa se enote še marsikje napačno uporabljajo, zaradi česar so izkoristili priložnost in pripravili pregled teh enot s podatki za pretvarjanje starih enot v nove in obratno.

Ta del seminarja je namenjen bolj razčiščenju nejasnosti in morebitnih problemov pri rabi enot: raba je sicer že dolgo časa predpisana, neupoštevanje tega pa je celo kaznivo. Uvajanje pregleda meril v proizvodnem procesu daljši proces za delovne organizacije, ki tega še nimajo, in zahteva napor in primerne organizacijske prijeme.

Organizatorji in izvajalci seminarja so dejali, da so pripravljene pomagati in bodo v tistih delovnih organizacijah, ki bodo to želele, organizirali obisk in pogovor o organizaciji metrološke službe.

Naši delovni organizaciji primanjkuje ustrezen prostor in nekaj dodatne merilne opreme, da bi izpolnili vse pogoje za ustanovitev centralne metrološke službe za kontrolo meril, ki bi pokrivala dolenjsko regijo.

Merilnica se nahaja v neustreznem prostoru, škodljivem tako za zdravje zaposlenih kot tudi za samo merilno opremo, kar tudi slabo vpliva na rezultate meritev.

Delavci sektorja kontrole kakovosti oz. službe metrologije in kontrole kakovosti delovnih sredstev smo prepričani, da bo ZKPO uspešno rešil tudi to težavo v čim krajšem času, saj ima bogate izkušnje v reševanju bolj zapletenih problemov.

Služba metrologije in kontrole kakovosti delovnih sredstev
Risto Majstorivč

Delegati delavskega sveta DO IMV so odločili

Zadnja (4. redna) seja delavskega sveta DO IMV, ki je bila 12. novembra 1986, je bila kljub trinajstim točkam dnevnega reda razmeroma kratka. Razprav ni bilo dosti, le ob deseti točki dnevnega reda so se nekateri delegati zadržali malo dlje.

Po uvodnih formalnostih je sledila ugotovitev o izidu referenduma z dne 10. 11. 1986 glede glasovanja o SaS o združitvi v DO IMV, o statutu DO IMV in o SaS o razporeditvi sredstev, pravic in obveznosti TOZD Razvojni inštitut. Predsednica volilne komisije za izvedbo referenduma Jasna Šinkovec je v poročilu delegate seznanila s potekom in izidom izjemno uspešnega referenduma, kar kaže tabela.

Ob stoo odstotni udeležbi na voliščih v TOZD Razvojni inštitut in TOZD TOKG Šmarjeta in 78% odločitvi za akte je bila delegatom posredovana čestitka predsednika IS SOB Novo mesto, Iva Longarja, ki je objavljena v tem Kurirju.

Tovariš Marjan Potrč, direktor KPS sektorja, je zatem delegate seznanil s pripravami na razpise KPO DO IMV in direktorjev sektorjev. Delegati so potrdili pogoje razpisa, slednji pa bo objavljen v osrednjem dnevniku Delo. Obenem je bila imenovana komisija za imenovanje KPO, njeni člani pa so: Mirko Miščevič, Dušan Rešetič, Alojz Sodja in Štefan Poredoš kot predsednik komisije.

O poslovanju v minulih devetih mesecih tega leta smo imeli organiziranih veliko razprav na vseh ravneh, tako da je delegatom centralnega delavskega sveta ostal le še sprejem ugovitvenega sklepa, to je, da sprejema poročila o poslovanju DO IMV v obdobju januar-september 1986.

Pod sedmo točko dnevnega reda je bil obravnavan predlog spremembe nekaterih določil samoupravnega sporazuma o skupnih osnovah in merilih za razporejanje čistega dohodka in delitvi sredstev za osebne dohodke in za skupo porabo. Gre predvsem za usklajevanje določil o osnovah za nadomestilo osebnih dohodkov, za čas odsotnosti z dela zaradi bolezni

ali nesreče pri delu z določili samoupravnega sporazuma o uresničevanju zdravstvenega varstva (Ur. l. SRS 29/85).

Delegati delavskega sveta v skladu s pristojnostmi so sprejeli sklep o spremembah 48. člena našega sporazuma, ki razčlenjuje lestvico višine nadomestil glede na čas trajanja odsotnosti in vrsto bolezni. Doslej se je nadomestilo obračunavalo v višini najmanj 90 % od osnove, in sicer glede na vrsto in čas trajanja bolezni, v prihodnje pa se spodnja meja zniža pod določenimi pogoji celo na 75 % od osnove. (Glej citat spremenjenega 48. člena - v okvirju!)



Izidi glasovanja na referendumu

1	2	UDELEŽBA NA GLASOV.			GLASovalo »ZA«					OPOMBE
		Štev. del. po imeniku	Glasovalo	% udel.	SaS o združitvi v DO IMV	STATUT TOZD - DSSD	SaS o združitvi v DO IMV	STATUT DO IMV	SaS o razporeditvi TOZD RI	
3	4	5	6	7	8	9	10			
1	TOZD Tovarna avtomobilov	2609	2267	88,89	1939 74,31%	1917 73,47%	1947 74,62%	1941 74,39%	1903 72,93%	Pri izračunih rezultatov za akta v kolonah 8 in 9 je potrebno odšteti 274 delavcev DSSD, ki o njih niso odločali!
2	TOZD TSO B. Manastir	353	331	93,76	327 92,63%	327 92,63%	324 91,78%	324 91,78%	324 91,78%	
3	TOZD Tov. prikolic NM	550	490	89,09	424 77,09%	414 75,27%	426 77,45%	425 77,27%	423 76,90%	
4	TOZD TAP Brežice	226	211	93,36	159 70,35%	150 66,37%	146 64,60%	148 65,48%	138 61,06%	
5	TOZD Tov. opreme Mirna	364	354	97,25	316 86,81%	308 84,61%	303 83,24%	306 84,06%	299 82,14%	
6	TOZD tov. opreme Črnomelj	300	288	96,00	240 80,00%	239 79,66%	232 77,33%	231 77,00%	236 78,66%	
7	TOZD TOKG Šmarjeta	66	66	100	62 93,93%	61 92,42%	59 89,39%	59 89,39%	59 89,39%	
8	TOZD »Podgorje« Šentjernej	140	137	97,85	131 93,57%	128 91,42%	124 88,57%	125 89,28%	125 89,28%	
9	TOZD Razvojni inštitut	134	134	100	123 91,79%	124 92,54%	116 86,57%	116 86,57%	118 88,06%	
10	TOZD Commerce	397	366	92,19	330 83,12%	328 82,16%	343 86,39%	340 85,64%	339 85,39%	
11	DSSD	274	263	95,98	205 74,81%	235 85,76%	-	-	237 84,49%	
	SKUPAJ:	5413	4907	90,65	4256 78,62%	4231 78,16%	4020 78,22%	4015 78,12%	4201 77,60%	Za vse akte je glasovalo z »ZA« cca 78% delavcev IMV.

Na osnovi določil 28. in 32. člena zakona o knjigovodstvu (Ur. l. SFRJ 25/81) ter pravilnika o inventuri sredstev in virov (Ur. l. SFRJ št. 40/81) so delegati imenovali komisijo za popis sredstev in virov po stanju na dan 31. 12. 1985.

V komisijo za popis sredstev skupne porabe (osnovnih sredstev in drobnega inventarja) ter terjatev in obveznosti iz skupne porabe so imenovani:

predsednik: Milan Lahne, TOZD TA;
član: Drago Pernišek, TOZD TA;
član: Vladimir Pobežin, TOZD TP.

Delavski svet TOZD Razvojni inštitut je naslovil na delavski svet DO IMV pobudo, da sprejme ustrezne sklepe za aktiviranje investicijske opreme, ki ni v redni proizvodnji. Ker gre za strokovno vprašanje, ki zahteva dosledno delo, so delegati delavskega sveta DO posredovali pobudo ZKPO, ki naj pripravi ustrezen strokovni predlog za določitev (samoupravno ali poslovodno).

V deseti točki dnevnega reda naj bi delegati delavskega sveta sprejeli poročilo uredniškega odbora »KURIR« ter imenovali izdajateljski svet in uredniški odbor. Po poročilu o delu uredniškega odbora, ki ga je podala Jasna Šinkovec, in prebranih predlogih za imenovanje novih članov je bila razprava, katere rezultat pa je neimenovanje novega uredniškega odbora. Sprejeto je bilo poročilo in predlagani sklepi uredniškega odbora, ki jih povzemamo:

1. člani ZKPO naj informacije o svojem delu redno posredujejo kolektivu – naj bo prek običajnih oblik informiranja ali v Kurirju, oziroma kakšni drugi obliki;

2. poslovodni organi TOZD in sektorjev se obvezujejo, da redno posredujejo informacije o dogajanjih v TOZD, sektorjih, uredništvu ali članom, uredniškega odbora ali profesionalnim osebam;

3. samoupravni organi in DPO na vseh ravneh naj redno pošiljajo vabila in zapisnike svojih sej v uredništvo Kurirja;

4. delegati DS DO IMV naj dajo pobudo DPO v DO, in strokovnim službam, da pripravijo okroglo mizo o temi, kako izboljšati informiranje: sklepe in zaključke bi obravnaval in nato sprejel delavski svet;

5. delegati delavskega sveta naj v svojih sredinah zberejo ocene in predloge o oblikah in vsebinah načina informiranja kolektiva.

Potrditev je doživel izdajateljski svet, katerega dva člana sta delegirana iz uredniškega odbora. Delegat DS DO IMV iz TOZD Commerce, Vinko Mirtič je menil, da razprava ni bila vodena dovolj široko. Opozoril je, da je v njegovem delovnem okolju izoblikovan nov predlog, in predlagal, da se imenovanje preloži. Njegovo razpravo sta podprla Marjan Potrč in Anton Kuhar. Delegatom je bil pojasnjen postopek evidentiranja predlogov za nove člane uredniškega odbora, ki je potekal od 2. 9. 1986, ko so predsedniki DPO na ravni DO in predstavniki vseh OOS v DO dobili pismo, s katerim so bili seznanjeni s postopkom evidentiranja. Kot je bilo povedano, na seji, je bil odziv slab. Po več urgencah so bili le zbrani vsi predlogi za člane novega uredniškega odbora. Sicer pa to malodušje prav nič ne preseneča, saj smo nemalokrat takšni tudi na pomembnejših razpravah. To pa je še en dokaz, da radi čakamo na zadnji trenutek, ali pa vse skupaj zanamirimo, kot nepomembno.

Staremu uredniškemu odboru je mandat potekel konec septembra 1986. Delegati so mu ga podaljšali do naslednje seje, ko naj bi se v posameznih okoljih vendarle poenotili in pripravili predloge.

Delegatsko vprašanje pa je ponovno dregnilo v našo družbeno prehrano. Tokrat se je obregnilo ob razdeljevanju malice.

V zadnji točki so delegati sprejeli sklep o zunanjetrgovinski dejavnosti, ki ga povzemamo tako:

V letu 1984 je bilo proizvedenih 39393 avtomobilov, od te količine je bilo izvoženih 21598, kar predstavlja 54,8 %, oziroma vrednost 61.000.025 dolarjev.

V letu 1984 je bilo proizvedenih 9369 prikolic; od tega jih je bilo izvoženih 6781, kar predstavlja 68 % in vrednost 14.656.270 dolarjev.

V letu 1985 je bilo proizvedenih 41853 avtomobilov, od tega izvoženih 28895, kar znaša 69 % in 76.767.975 dolarjev.

V letu 1985 je bilo proizvedenih 13638 prikolic, izvoženih pa 12627, kar znaša 92 % in v vrednosti 23.292.186 dolarjev.

V devetih mesecih leta 1986 je IMV od proizvedenih 28564 avtomobilov, izvozil 22386, kar znaša 78,4 %.

V istem obdobju je IMV proizvedla 10191 prikolic, jih izvozila 8249, kar znaša 80,9 %. Vrednost izvoženih avtomobilov je znašala 64,5 mio. dolarjev in prikolic 17,4 mio. dolarjev.

Vse vrednosti v dolarjih so preračunane po statističnem tečaju, kot ga določa ZIS.

Delavski svet tudi ugotavlja, da proizvaja in izvažava avtomobile na podlagi dolgoročne pogodbe, ki jo je sklenil s firmo Renault.

Delavski svet tudi ugotavlja, da je IMV pretežni izvoznik proizvedenih prikolic in da je ustanovilo podjetje v tujini.

Ker je IMV že vsa leta pretežno izvozno usmerjena, bo tako usmerjenost obdržala tudi v prihodnje. To je tudi predvideno s srednjeročnim planom, taka pa je tudi dolgoročna usmeritev proizvodnje obeh programa

avtomobilskega in prikoliškega proizvodnega programa.

Delavski svet je sklenil, da DO nadaljuje z opravljanjem poslovanja zunanjetrgovinskega prometa, kot je to registrirano in določeno v SaS o združitvi v DO, in to po carinskih tarifah, kot je razvrščeno blago iz poslovanja TOZD in DO.

Delegati so sprejeli še sklep o nadaljnjem opravljanju poslov zunanjetrgovinskega prometa v DO IMV. Gre za formalnost, ki je sestavina naše vloge za izdajo podaljšane soglasja s strani zveznega sekretariata za zunanjo trgovino.

7. točka dnevnega reda:

Spremembe Samoupravnega sporazuma o skupnih osnovah in merilih za razporejanje čistega dohodka in delitvi sredstev za osebne dohodke in skupno porabo

Delavski svet je sprejel sklep o spremembi določil 48. člena, ki se posebej glasi (citati):

»Višina nadomestila za čas odsotnosti zaradi bolezni ali nesreče pri delu se obračunava od osnove, določene v prejšnjem členu, po naslednji lestvici:

- za poklicno bolezen, po ugotovitvi zdravstvene organizacije 100 %
- za nesrečo pri delu 100 %
- za čas bolniškega staleža v ostalih primerih 75 % do 3 dni odsotnosti za nego obolelih družinskih članov, 85 % od 4 do 15 dni odsotnosti, 90 % od 16 dni dalje«.

Predlogi prednostnih list so končno izdelani

Aprila in maja 1986 so delavski sveti TOZD in DSSD objavili razpise za zbiranje vlog prosilcev za dodelitev družbenih stanovanj in stanovanjskih posojil. Kljub našemu predlogu, da bi vse TOZD in DSSD razpise objavile istočasno, nekatere TOZD, zlasti tiste s sedežem izven Novega mesta, tega niso

zaravstvo pravic oziroma pritožbah delavcev zaradi uvrstitve na prednostne liste. V TOZD Razvojni inštitut je prednostna lista že pravnomočna, saj ni bilo nobene zahteve za varstvo pravic.

Stanovanjske komisije TOZD in DSSD so obravnavale vse vloge, ki so prispele v razpisnem roku, na prednostne liste pa je uvrščenih tako število delavcev:



storile. Tako so stanovanjske komisije TOZD in DSSD, ki so razpise objavile, že izdelale predloge prednostnih list, ki pa še niso dokončni, ker delavski sveti še niso odločili o zahtevah

TOZD/DSSD	Št. prošenj za stanovanja	Št. prošenj za posojila	SKUPAJ
TA	52	80	132
TP	6	12	18
Commerce	18	15	33
THS	12	21	33
RI	5	8	13
DSSD	18	29	47
Črnomelj	5	17	22
SKUPAJ:	116	182	298

Še tako močno voljo premaga bolezen

V našem časopisu smo doslej predstavili že več delavcev, ki so ali odšli v pokoj ali pa je bila njihova življenjska pot sicer zanimiva.

Danes pišemo o Pečaverjevi Jožici, delavki v TOZD Tovarna prikolic. Njena življenjska zgodba je še posebej zanimiva, a obenem tudi žalostna.

Jožica se je rodila pred štirin- tridesetimi leti v Oplotnici pri Slovenskih Konjicah. Izhaja iz kmečke družine. Doma jih je bilo veliko. V družini se je rodilo šest otrok. Jožica je bila najstarejša. Starši so morali trdo delati. Po končani osnovni šoli ni imela možnosti, da bi nadaljevala šolanje. Želela se je čimprej zaposliti. Žal v domačem kraju ni bilo te možnosti. Znanec iz Bele krajine, ki je delal na zavodu za zaposlovanje v njihovem kraju, ji je povedal, kje bi se lahko zaposlila. Ta služba je bila daleč od doma, vseeno pa je bila Jožica presrečna ob misli, da

gradnjo lastnega doma. V hišo sta se vselila pred trinajstimi leti. Vse od vselitve pa do danes stanujejo pod ploščo. Prostori, namenjeni za garažo, so vlažni, hladni in niso primerni za stanovanje. Žal jima zaradi finančne stiske ni uspelo nadlajevati gradnje, tako da sta hišo šele pred dvema letoma spravila pod streho. V hiši sta se jima rodila še dva otroka.

V TOZD Tovarni prikolic se je Jožica zaposlila pred enajstimi leti. Njen mož Ivan je že prej delal pri nas. V svojem delovnem okolju je poznana kot vestna, prizadevna in zanesljiva delavka. Tudi v domačem okolju so jo vaščani sprejeli za svojo.

Ob vseh težavah in skrbeh je življenje teklo dalje. Nenadoma je Jožica pozimi začela bolehati.

Pozneje so ugotovili, da gre za neozdravljivo bolezen. Maja smo jo obiskali na domu skupaj s predstavniki sindikata. Takrat je bila polna načrtov. Dejala je, da bi rada čimprej ozdravela in prišla zopet med svoje v tovarno. Toda Jožica je morala vse pogosteje na zdravljenje v Ljubljano.

Junija, na njen štirin- trideseti rojstni dan, smo jo ponovno obiskali doma. Našli smo jo sedeti pred hišo. Nabirala je sončne žarke in vdihavala svež zrak, ki ga je tako močno potrebovala, saj jo je pogosto napadal kašelj in jo je dušilo pri dihanju. Ob obisku smo ji povedali, da je zdravnik predlagal postopek za ocenitev na invalidski komisiji. Hrabrili smo jo, da bo zopet prišla na delo ko bo ozdravela. V tem upanju je živela tudi sama. Verjemite, da tudi nam ni bilo lahko, ker smo že takrat

Zadnjič, ko je odhajala od doma, se je poslovila od otrok in jim naročala: »Bodite pridni, ubogajte očeta, učite se, da se boste izučili poklica in si odrezali večji kos kruha, kot sem si ga rezala sama.«

Starejši sin Ivan obiskuje prvi letnik lesne šole v Škofji Loki, hčerka Francka obiskuje 6. razred osnovne šole, najmlajši Jožek pa hodi v 4. razred. Ivan si je izbral poklic in je štipendist naše tovarne. Francka bi bila rada šivilja, Jožek pa bi želel postati miličnik.

ADRIA®

Caravan

vedeli, da verjetno ne bo več zmožna za delo.

V petek, 7. novembra, je Jožico bolezen do konca strla. Njena tako močna volja do življenja, otrok, moža, dela, hiše, za katero je veliko prispevala, je bila v trenutku premagana.

Možu ostaja veliko skrbi: trije odraščajoči otroci in nedograjena hiša. Vse to bo težko zmo- gel sam. Zato je moralna obvez- nost našega kolektiva, da mu pomagamo. Naša skrb naj še zlasti velja otrokom, da bodo prišli do poklica.

Marija Božič



bo začela sama služiti. O tej skrivnosti ni staršem niti komu od domačih ničesar pravila. Naskrivaj si je pripravila obleko in jo stlačila kar v vrečko, saj je veliko tako in tako ni imela, vrečko pa je skrila v omaro.

Vrečko pa je našel oče in vprašal: »Jožica, kaj pa je v vrečki?« »Oh, nič posebnega, le nekaj stvari sem vanjo spravila.« Tako je Jožica z vrečko in v spremstvu znanca pred sedem- najstimi leti prišla na Suhor v Belo krajino. Zaposlila se je v gostilni. Tu je kmalu spoznala Ivana, bodočega moža, in po nekaj mesecih sta se poročila. Ker je bila Jožica še mladoletna, je moral oče podpisati soglasje za poroko. Z možem sta nekaj časa stanovala v podnajemniški sobici. Tu se jima je rodil prvi otrok. Kmalu pa sta pričela z

Razvojni inštitut prvak 86

Prvenstvo IMV za leto 1986, ki je bilo zaradi slabega vremena predstavljeno v športno dvorano Marof v Novem mestu, je po mnenju večine udeležencev uspelo. Od 8. ure zjutraj, ko sta otvoritveno tekmo odigrali ekipi TOZD RI in TOZD Tovarna avtomobilov – Kontrola kakovosti, pa do štirih popoldne, ko sta tekmovanje zaključili ekipi TOZD Tovarna avtomobilov – Proizvodnja II. in Proizvodnja IV., so se ekipe menjavala v dvorani. Prikazan je bil kvaliteten nogomet, pravi športni boji brez grobosti in tudi brez poškodb.

Najboljšo igro so pokazali fantje iz Razvojnega inštituta, ki so ostali neporaženi in osvojili prvo mesto pred Tovarno avtomobilov – Proizvodnja II. in Proizvodnja IV. Prve tri ekipe so prejele pokale in priznanja. Škoda je, da je udeležbo v zadnjem trenutku odpovedala ekipa TAP Brežice, tako da je namesto njih vskočila ekipa Tovarne avtomobilov – Materialni oddelek, ki pa je imela malo časa za sestavo prave postave.

Naj omenimo še, da je bila za vse sodelujoče na razpolago malica in da načrtujemo podobna srečanja tudi v drugih športnih panogah.

Rezultati: **1. skupina:** RI: TA-KK 2:0, TA-KK : TA – Mat. odd. 3:1, RI : TA – mat. odd. 11 : 0.

Vrstni red: 1. RI, 2. TA-KK, 3. TA-Mat. odd.

2. skupina: TA-P II.: Comm. 4:0, Podgorje : Comm. 4:2, TA-P II.: Podgorje 3:2. Vrstni red: 1. TA-P II., 2. Podgorje, 3. Commerce.

3. skupina: TA-P IV.: Tov. prik. 3:3., Tov. prik. : TA-P

III. 3:2, TA-T IV. : TA-P III. 4:0.

Vrstni red: 1. TA-P IV. (razlika 7:3), 2. Tov. prikolic (razlika 6:5), 3. TA-P III.

Finalna skupina: RI : TA-P II. 3:1, RI : TA-P IV. 3:1, TA-P I. : TA-P IV. 7:1.

Končni vrstni red: 1. RI, 2. TA-P II., 3. TA-P IV., 4. TA-KK, 5. Podgorje, 6. Tov. prikolic, 7. TA-Mat. odd., 8. Commerce, 9. TA-P III.

Za zmagovalno ekipo Razvojnega inštituta so igrali: Perhaj, Pirh, Turk, Blatnik, Žohar, Lenart, Bobnar, Klobučar pod vodstvom Draga Bona.

IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Naklada 5500 izvodov. Glavni urednik Jasna Šinkovec. Odgovorni urednik: Čedo Negovanovič. Tehnični urednik: Mira Žonta. Člani uredniškega odbora: Zvone Pavlin (predsednik), Brigita Redek-Jeriček, Spasenka Lazarov, Danica Mezič, Rudi Dolenšek, Anton Longar, Anton Luzar in Ljubo Skupek. Izdajateljski svet: Marko Rajkovača, Vida Rifelj, Vojko Grobovšek, Jasna Šinkovec Miloš Jakopc in Spasenka Lazarov (predsednik). Lektor: Ivan Zoran. Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 18/20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.