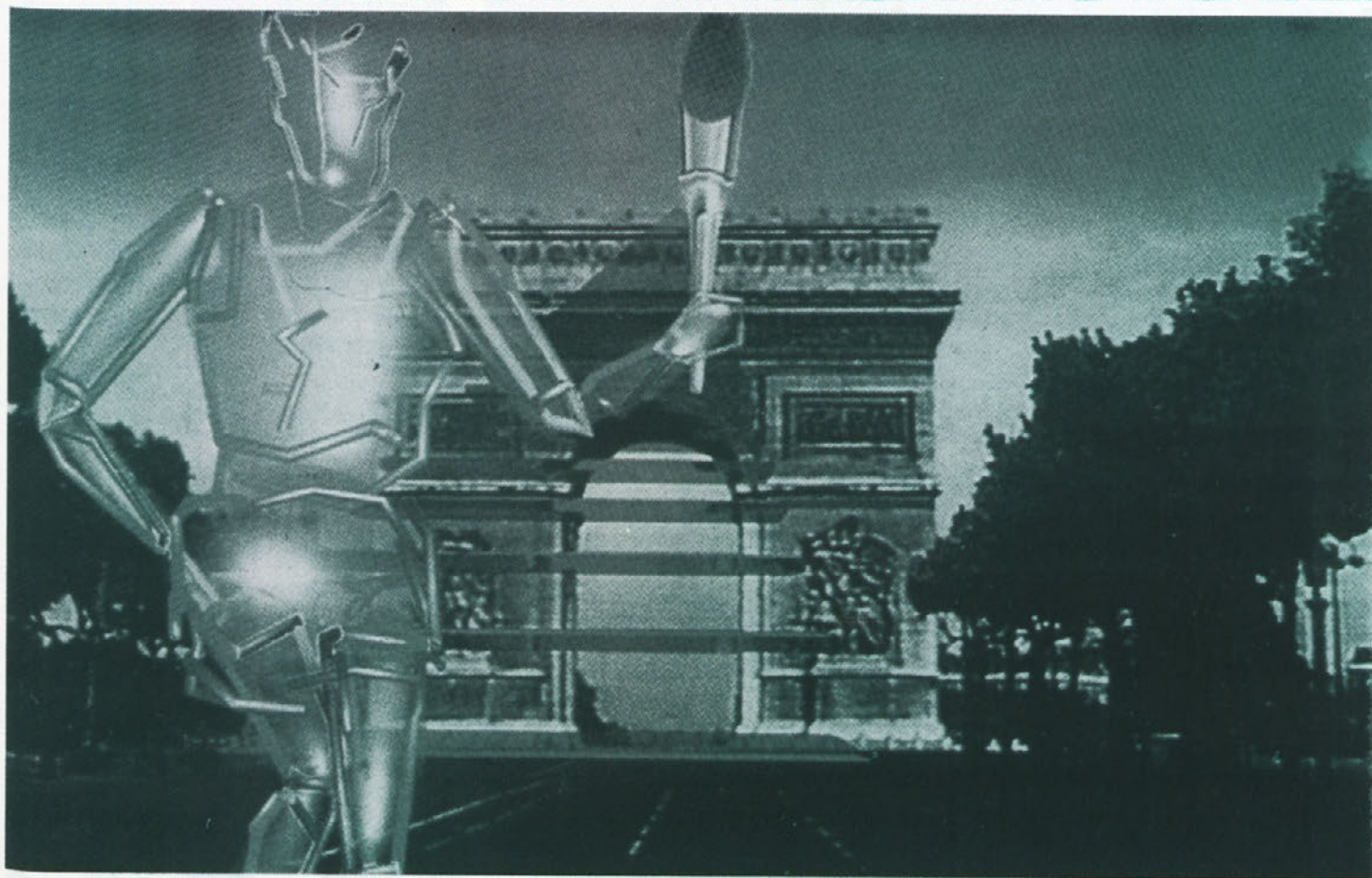
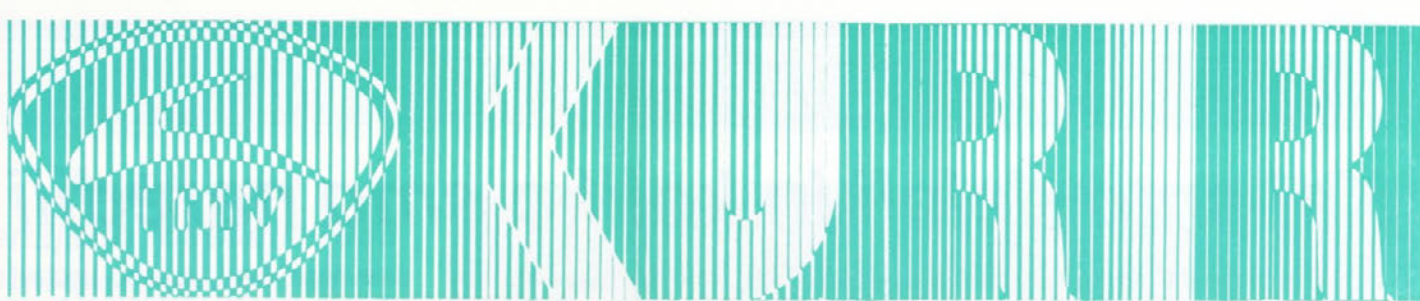




Izkoristimo vse možnosti

Čeprav nas je v zadnjem času politika vse skupaj krepko ujela v past, nas ovila s plaščem strahu, negotovosti in neperspektivnosti, se vendar kljub temu bliža novo leto, ko smo vedno delali obračune za nazaj in upali v boljši jutri.

V IMV nas politika ni nikoli pretirano zanimala, nikdar je nismo mešali z našim delom. Tega ne bomo počeli niti sedaj, niti kdajkoli kasneje. Vedno smo se opirali nase, na svoje delo, znanje, vztrajnost in na teh osnovah gradili svoje načrte.

Naj bo tudi tokrat tako! Imamo perspektivne programe, zagotovljena tržišča in to tako v izvozu kot doma. Naša edina naloga bo, da vse te proizvode izdelamo čim kvalitetneje in čim ceneje.

Zato obstajajo realne možnosti, da bo leto 1990 uspešnejše od letošnjega leta ne glede na vse težave, ki bodo v Jugoslaviji. V tem vzdušju zato proslavimo konec tega leta in pričakujemo novo 1990 in izkoristimo vse možnosti, ki nam jih bo ponudilo!

SREČNO NOVO LETO 1990 želim vsem delavkam in delavcem IMV, njihovim družinam, našim upokojemcem in vsem našim prijateljem.

GENERALNI DIREKTOR IMV
Marjan Anžur, dipl. ing.

IMV Kurir — časopis kolektiva Industrije motornih vozil Novo mesto št. 19, december 1989

IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto. Izhaja štirinajstdnevno v 7000 izvodih. Glavni urednik: Jasna Šinkovec, Odgovorni urednik: Vojko Grobovšek, Oblikovalec in tehnični urednik: Drago Pečenik. Člani uredniškega odbora: Marjana Svilan — predsednik, Bruno Gričar, Aleš Fink, Anton Guštin, Radovan Smerdel, Danica Ivanušić, Ivanka Bogolin, Spasenka Lazarov, Anton Repovš, Barbara Krajnc, Marko Rajkovača, Irena Judež, Irena Mislej, Izdajateljski svet: Ines Marolt, Drago Plankar, Vinko Škof, Miloš Jakopec, Jasna Šinkovec. Urednik rubrike: Spasenka Lazarov. Uredništvo in uprava: Novo mesto Zagrebška c. 20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.

Kaj smo delali in koliko smo naredili?

Za nami je 11 mesecev dela v letošnjem letu in prav je, da naredimo kratek pregled našega dela. Iz spodnje tabele je razvidna proizvodnja vozil za izvoz in za domače tržišče ter skupaj postavljenih vozil za posamezne mesece.

Žal ne moremo mimo ugotovitve, da smo imeli v letošnjem letu velike težave pri zagotavljanju proizvodnje. Z ozirom na program uvedbe vozila R-5 je bilo to tudi pričakovati. V tovarni smo namreč izvajali velika investicijska dela, tako da je danes videz tovarne glede na začetek leta popolnoma spremenjen. Toda akcija, ki smo jo v maju izvedli za zagotavljanje kakovosti v vseh obratih, posebno pa v lakirnici, je imela posledice, vendar kar se tiče kakovosti pozitivne učinke. Z zahtevami za boljšo kakovost moramo še nadaljevati tako pri vozilih R-4 posebno pa pri programu R-5, saj bomo tu osvajali vedno več delovnih operacij, zahteve kupcev pa so vedno večje.

Poleg omenjene problematike smo imeli tudi ogromno težav z nekakovostnimi materiali (laki, deli dobaviteljev, pločevino...), kot tudi manjkajočimi materiali (tu bi bil z naštevanjem vseh spisek predolg), kar vse je povzročalo zastoje v proizvodnji, ki je v nekaterih trenutkih dosegal tudi 1000 in več vozil.

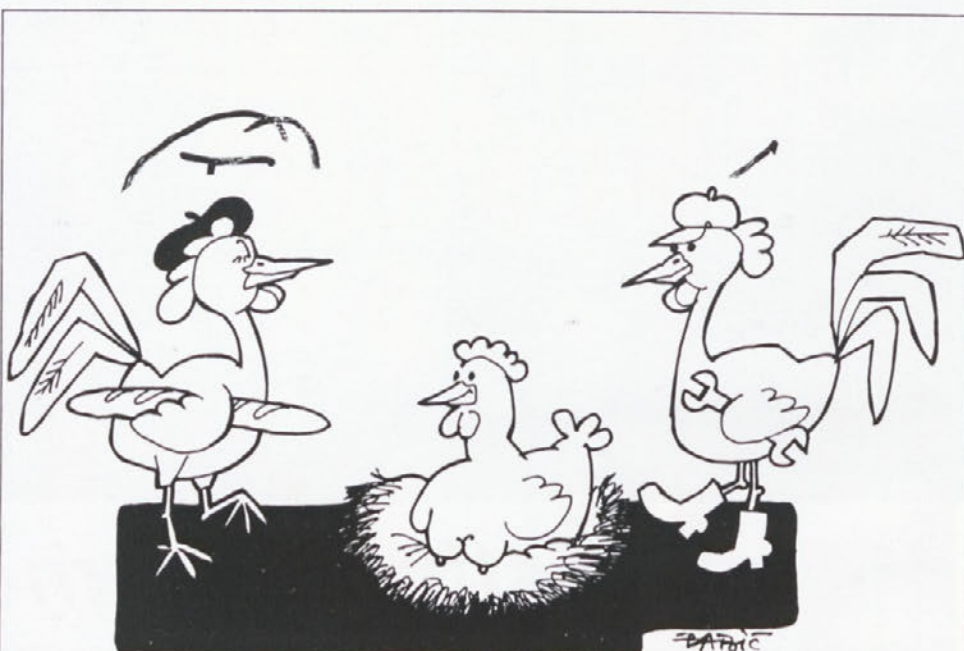
Vendar smo te težave z veliko dobre volje in ogromnim angažiranjem posameznikov v različnih službah uspešno reševali. To je bilo tudi možno, kajti prepuštnost trakov glede na plan je to dovoljevala, vendar moram že sedaj opozoriti, da v letu 1990 to ne bo možno.

Dnevne količine so tako velike, da bo imel vsak zastoj za posledico manjše število vozil. Zato mi naj bo dovoljeno, da že danes apeliram na vse spremljevalne službe, da pripravijo proizvodnjo tako, da bo potekala s čim manj zastoji. Kljub temu, da smo naredili določene premike na področju industrijske higijene, kot tudi pri izkoristku

delovnega časa, vseeno ugotavljamo, da je ostalo še veliko neizkoriščenih možnosti. V prihodnosti moramo posvetiti še veliko časa tem problemom in jih tudi dokončno odpraviti. V letu, ki prihaja, bo poleg stalnega zagotavljanja kakovosti in količin to permanentna naloga.

Z ozirom na to, da se leto 1989 izteka mi dovolite, da vsem sodelavcem zaželim srečno, uspehov in zdravja polno novo leto 1990.

Anton Repovš



Kokoš: »Odločitev je težka — oba se enako petelinita!«

R-4 tip vozila	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Avg	Sep	Okt	Nov	Skupaj
r-4 izvoz	3072	2547	2718	3638	2719	3221	1462	3875	2664	2459	2547	30922
domači trg	995	1333	2167	495	851	1008	240	1295	805	990	1138	11317
skupaj	4067	3880	4885	4133	3570	4229	1702	5170	3469	3449	3685	42239
R-5												
R-5 domači trg								7	3	114	267	391
izvoz								/	20	47	383	450
skupaj								7	23	161	650	841

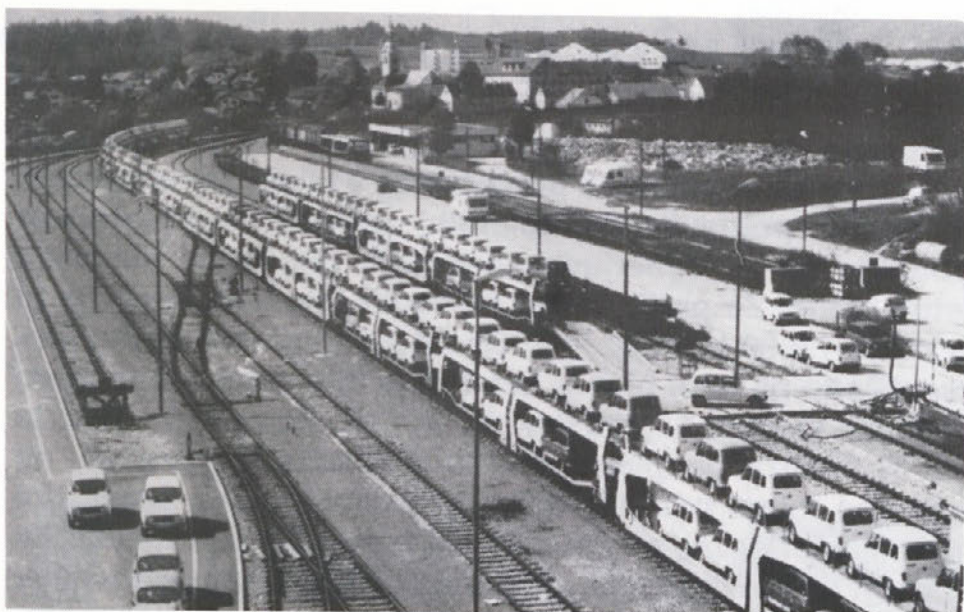
Prodaja vozil v enajstih mesecih 1989

Če primerjamo prodajo vozil Renault na domačem trgu v obdobju enajstih mesecev zadnjih 5 let lahko ugotovimo konstantno rast.

V letošnjem letu pa smo v tem obdobju dosegli rekordno prodajo Renaultovih vozil, kar je svojevrsten paradoks. Gre namreč za obdobje, ko je jugoslovanska ekonomska in družbena kriza dosegla najnižjo točko, in ko je kupna moč na nizki ravni.

Na te rezultate je vplivalo več dejavnikov:

- izredno močna reklama, ki je bila tudi dobro sprejeta med širšo publiko,
- lansiranje Renault 5 iz domače proizvodnje,
- vpliv tečaja tujih valut, ki je v zadnjih treh mesecih dosegel od 25 % – 30 % večjo ceno od uradne in je stimuliral kupce z deviznimi prihranki za nakup avtomobilov, ki so dobrine trajnejše vrednosti.



Pregled fizičnega obsega prodaje (sprejetih vplačil) v obdobju januar–november 1989 ter primerjava z letom 85, 86, 87 in 88

modeli proizvod	Jan–Nov 1985	Jan–Nov 1986	Jan–Nov 1987	Jan–Nov 1988	Jan–Nov 1989	6/2	indeks			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Renault 4	5.947	8.503	9.527	12.494	12.192	205	143	128	98	
R-5 Revoz					2.194					
Renault 5	649	430	1.143	1.924	924	296	215	81	48	
Renault 9/11	520	503	918	1.191	621	119	123	68	52	
Renault 19				167	927				555	
Renault 21		130	269	677	1.041		801	387	154	
Renault 25	302	370	237	249	296	82	80	125	119	
Espace			32	126	129			403	102	
Express		67	103	116	169		173	164	146	
Trafic	593	704	760	535	719	121	102	95	134	
Master	15	51	32	39	45	260	88	141	115	
Skupaj:	8.026	10.758	13.021	17.518	19.257	240	179	148	110	

Pot do uporabnega dovoljenja za proizvodnjo R-5

Tovarna avtomobilov je dobila svoj, recimo mu, rojstni list 16. 12. 1988, ko je po osemnajstih letih dobila uporabno dovoljenje za takratni proizvodni program.

Novemu programu – proizvodnji R-5 – se to ne bo zgodilo, saj so v investicijski službi, ob izgradnji in uvajanju proizvodnje R-5 te aktivnosti organizirali vzporedno. Tehnični pregled za adjustažo in za aneks je bil opravljen 21. 6. 1989 in od 17. 7. 1989 teče šestmesečno poizkusno obratovanje. S tem postopkom so legalizirani novi objekti in bila je dana možnost preselitve nekaterih aktivnosti v adjustažo, kar je bil pravzaprav pogoj za pričetek del za izgradnjo nove linije R-5 in potrebne dograditve in posodobitve večine linij. Te aktivnosti so pripeljali tako daleč, da je bil 14., 15. in 17. oktobra opravljen tehnični pregled. Predmet tehničnega pregleda je bila nova tehnološka linija R-5, s potrebnimi preureditvami obstoječih linij za potrebe R-5, s potrebnimi gradbeno instalacijskimi preureditvami ter dozidava južnega zaključka z izgradnjo TP (transformatorske postaje 6) in preureditve TP 2, TP 3 in TP 4.

Do 15. 12. 1989 bodo strokovne službe izpolnile oz. odpravile nekatere pripombe inšpektorskih služb, ki pogojujejo dobro poizkusno obratovanje, ki bo trajalo naslednjih šest mesecev.

Ko takole nizamo podatke, je morda vse skupaj videti lahko in

enostavno, vendar je uspešnost zagotovila dobra priprava in izvedba vseh predhodnih postopkov, ki so jih izvedli delavci službe investicij v obliki internih tehničnih predpregledov in pregledov.

Na samem tehničnem pregledu sta bili dve vrsti priomb:

- tiste, ki jih je bilo potrebno odpraviti pred poizkusnim obratovanjem (teh je malo);
- in tiste, ki bodo odpravljene v času samega poizkusnega obratovanja.

Po izteku poizkusnega obratovanja bodo izvršeni ponovni tehnični pregledi, s katerimi bodo ugotavljali ali so realizirane vse potrebne aktivnosti iz tehničnih pregledov za poizkusno obratovanje in na tej osnovi bodo izdana uporabna dovoljenja.

Pred nami pa so še trije tehnični pregledi za poizkusno obratovanje in sicer:

- za razširjeno presernico (skladišča na koti 0 in – 6 m, orodjarna in razrez pločevine),
- vmesna deponija odpadkov in
- zunanja ureditev novih objektov.

In po realizaciji vseh naštetih aktivnosti bo celotna investicija projekta R-5 prišla do svojega rojstnega lista – uporabnega dovoljenja.

Adria v enajstih mesecih

Fizično realizacijo kot enega glavnih (ne pa edinega) pokazateljev uspešnosti proizvodnje v tozdu Adria merimo v številu predanih (kompletnih) prikolic v določenem obdobju oz. s primerjavo doseženih rezultatov glede na letne plane. Za prvih enajst mesecev letošnjega leta je ta rezultat 13090 prikolic in 1038 CKD kompletov za avtodome. Glede na letni plan s katerim je bilo predvideno za to obdobje skupno 15.708 prikolic in CKD kompletov, je to le 90 % realizacije plana. Ko analiziramo ta rezultat, ne moremo mimo podatka, da je realizacija plana zopet, kot že nekaj let nazaj, posledica slabih proizvodnih rezultatov v drugi polovici leta. Za primerjavo naj povemo, da je bil v I. polletju plan realiziran 99 % oz., da smo številčno proizvedli celo 7 % več kot lani v enakem obdobju.

V petih mesecih drugega polletja beležimo skupaj 5.044 prikolic in CKD kolekcij kar je 77,6 % petmesečnega plana oz. 21 % več kot v lanskem letu v tem obdobju.

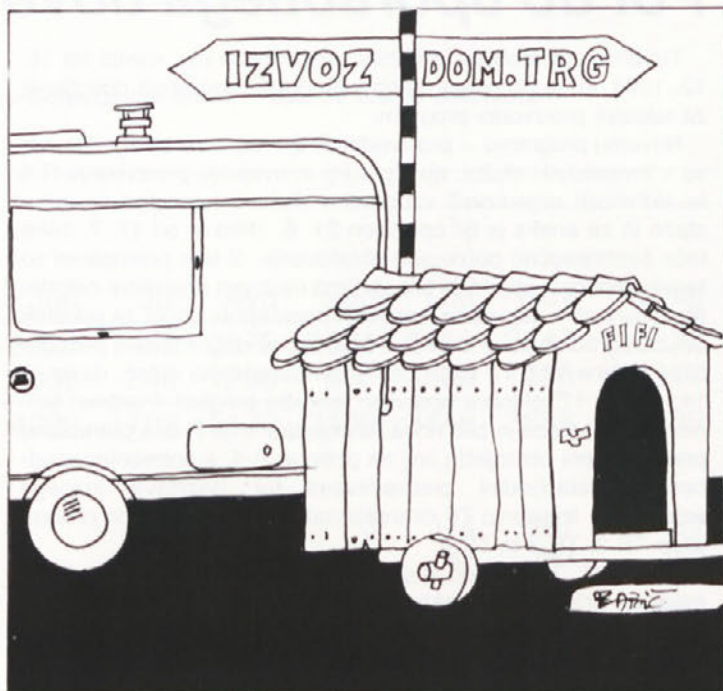
Ne glede na to da so rezultati boljši od lanskega leta je nedoseganje plana v II. polletju povzročilo pri naših kupcih veliko nezadovoljstvo in resno ogroža izboljšanje uspešnosti poslovanja tozda Adria. Na proizvodnem področju smo zaradi tega vzpostavili neke vrste mobilizacijsko

stanje t.j. uvedli smo vrsto aktivnosti za odpravo vzrokov nedoseganja rezultatov. Vzroki niso samo v spremembi sezone (veliko sprememb, prepozne definicije sprememb, nedifinirane spremembe...) s katero velikokrat radi opravičujemo vsakodnevne težave v proizvodnji, temveč imajo le ti svojo osnovo v našem delu, naši organizaciji dela in vodenju.

Bolj ko analiziramo konkretne primere zastojev in dosežemo

nekakovost (le ta je v veliki meri posledica netekoče proizvodnje), bolj spoznavamo naše slabosti na področju priprave proizvodnje (tehnološke in materialne) oz. celotnega dela poslovnega procesa, ki mora zagotoviti možnosti za normalno delo neposredne proizvodnje. Tehnološka ureditev vseh proizvodenj, dvig industrijske higiene, planske discipline, ureditev materialnih tokov znotraj tozda, usposobitev avtomatske obdelave podatkov za pripravo in spremljanje proizvodnje so področja oz. sestavni del aktivnosti, katerih realizacija je predpogoj za normalizacijo proizvodnje. Izbraževanje na vseh nivojih, uporaba sodobnih metod zagotavljanja kakovosti, delovna disciplina, strokovnejše delo, pa so metode dela s katerimi bomo zagotovili kakovostnejšo realizacijo aktivnosti, predvsem pa dolgoročno preprečili, da se ne bodo ponovile vsakoletno pojavljajoče se težave ob spremembah proizvodov.

Janez Dulc



Proizvodnja TPV

Ob ustanovitvi tozda TPV je bila zastavljena globalna razvojna strategija, planske usmeritve za novo ustanovljeni tozd pa smo opredelili v gospodarskem načrtu za letošnje leto. Moramo priznati, da je Tovarna posebnih vozil ob ustanovitvi v programskem smislu bila in je še vedno najbolj nedefiniran del IMV.

Osnovni proizvodni program v obeh proizvodnih obratih na Suhorju in v Brežicah je ostal skoraj nespremenjen. Povečal se je predvsem delež delov za protidobave nemškemu partnerju. Do sedaj smo v proizvodnji na Suhorju proizvedli 15.175 kompletov podvozij za avtomobilске prikolice, kar je 16 % več kot v preteklem letu, ko je bilo narejenih 13.025 kompletov. INO partnerju smo izdobil planirani obseg delov, kar v primerjavi z lanskim letom pomeni 260 % povečanje. Izvoza je bilo v letošnjem letu za 2,4 milijona DEM, v primerjavi z letom 1988, ko smo dosegli 680.000 DEM izvoza.

Za potrebe avtomobilskega programa smo v obratu v Brežicah izdelali 46.300 garnitur zavornih inštalacij za R-4 in vzorčne garniture za proizvodnjo vozil R-5 ter oskrbeli potrebe prikolicaškega programa v okviru planskih obveznosti.

Na lokaciji v Novem mestu se proizvodnja šele uvaja. Dosedaj nismo imeli tehnoloških podlag, še manj pa sredstev za ureditev investicije in postavitev proizvodnje. V preteklem obdobju smo izdelali osnovno tehnološko študijo za izpeljavo zastavljenega programa s strategijo postopnega usvajanja in uvažanja proizvodnje glede na finančne in investicijske zmožnosti. V prototipni delavnici je bilo izdelanih že nekaj specialnih predelav osebnih in dostavnih vozil, ter prototipna serija karoserij



terenskih vozil in terenskih prikolice za znane kupce.

Želimo, da to primitivno in težavno proizvodnjo v naslednjem letu z relativno malimi investicijskimi sredstvi organiziramo kot našo osnovno dejavnost.

Končali smo z aktivnostmi postavitve lakirniške naprave za popravilo karoserij, katero bomo takoj vključili v redno obratovanje, predvsem za potrebe servisiranja oz. popravila poškodovanih vozil, za potrebe servisa Revoza in popravilo prikolice za Adrio.

V preteklem obdobju smo izpeljali tudi dogovorjeno rekonstrukcijo na dveh kadeh, regulacijskem in energijskem delu Dualform I. agregatu za topljenje. Sedaj je v teku predelava tretje kadi in agregata stiskalnice.

Med potekom rekonstrukcije smo odpravili določene projektne in konstrukcijske napake v sistemu in na elementih. S temi predelavami smo v novem sistemu z inovativnimi rešitvami, bistveno zmanjšali energetske izgube na prenosu energije, skratka bistveno tehnološko posodobili celoten sistem Dualform, od katerega pričakujemo usrtezne dohodkovne uspehe. V prihodnjem obdobju bi želeli narediti sanacijo tudi na prešah ZES 1000 T (za pomivalna korita) in BZE 1000 T. V tej fazi aktivnosti nam manjkajo določena prepotrebna sredstva za investicijsko vzdrževanje.

Po sanacijah in predelavah bi lahko bistveno povečali obseg in nivo proizvodnje na želeno stopnjo.

Izdelavo pločevinskih delov bomo zaokrožili, ko nabavimo sodoben obrezovalni center, brez katerega si ne moremo niti zamisliti sodobne proizvodnje.

V obratu na Suhorju si želimo obdržati izdelavo delov za podvozja prikolice v sodelovanju z INO partnerjem, s katerim je mogoče doseči, da je izdelek v vseh pogledih – proizvodnih, kakovostnih in cenovnih – na svetovnem nivoju.

Ne bi si želeli prestrukturiranja proizvodnje, kar bi se grobo odražalo v poslovanju vsega podjetja v prihodnosti. Ne smemo pozabiti, da smo v preteklosti že imeli tako situacijo v tem obratu.

V Brežiškem obratu bi želeli, da končno opredelimo program in omogočimo razvoj po tehnološko-ekonomskih zakonitostih.

Naš tozd je v preteklem obdobju posloval v zelo težkih razmerah. V poslovanju so se v ospredju pojavljali predvsem naslednji problemi:

- slabšanje likvidnosti in naraščanje plačilne nesposobnosti, predvsem v drugem polletju,
- nerazčiščeni komercialni odnosi z Adrio in Revozom,
- zaostanek v razvoju in osvajanju oz. uvažanju proizvodnje v obratu Novo mesto,
- problem pozitivnega salda na c/c od meseca marca 1989,
- problemi vzdrževanja objektov in opreme, v katerih opravljajo dejavnosti drugi tozdi, naš tozd pa nima dovolj finančnih virov,
- zaostajanje v notranji organizaciji,
- rast vseh vrst stroškov čez plansko zastavljene cilje.

Kljub naštetim problemom smo v našem tozdu optimisti in upamo, da bomo z veliko truda postopno izboljšali današnje stanje.

V. d. direktorja TOZD TPV:
Mitja Novak



POVZEMAMO:

DELAJSKI SVET TOZD REVOZ

Popust delavcem

Izveček iz zapisnika 15. redne seje delavskega sveta tozda REVOZ, (22. 11. 1989).

Odgovor na delegatsko vprašanje

Na zadnji seji DS je bilo ponovno postavljeno delegatsko vprašanje v zvezi s popustom delavcem IMV pri nakupu vozila, v višini provizije 3,5 %. Nanj je odgovoril Andrej Dular. Povedal je, da smo prejeli od republiškega komiteja za tržišče in splošne gospodarske zadeve odgovor na naš dopis v zvezi z možnostjo odobravanja popusta delavcem IMV pri nakupu avtomobilov, iz katerega izhaja, da so vse omejitve z razveljavitvijo zakona o temeljih poslovanja organizacij združenega dela na področju blagovnega prometa in storitev v blagovnem prometu ter o sistemu ukrepov, s katerimi se preprečuje spodkopavanje enotnosti jugoslovanskega trga prenehale od 1. 10. 1989 dalje.

Predlagal je, da naj bi delavci IMV lahko enkrat letno kupili avto s popustom, v višini marže, ki je trenutno 3,5 % od 1. 11. 1989 dalje.

Med sejo pa je prispel še predlog komercialne direktije o možnostih odobravanja popusta delavcem IMV ob nakupu vozila, iz katerega izhaja, da je treba to odobritev vnesti v naš Pravilnik o oblikovanju prodajnih cen izdelkov in storitev in določiti pogoje, pod katerimi bomo delavci IMV lahko kupovali vozila.

V razpravi, v kateri je sodelovala večina prisotnih, je bilo sprejeto stališče delegatov, naj se kot pričetek veljavnosti določi o popustu za delavce IMV določi datum od 1. 10. 1989 dalje, ker je od takrat podana zakonska možnost za odobravanje tovrstnih popustov.

Nato je delavski svet soglasno sprejel naslednji

sklep:

delavski svet tozda REVOZ zadolžuje vodstvo tozda REVOZ, da izdela Pravilnik o oblikovanju prodajnih cen izdelkov in storitev, v katerem naj se določijo odobritve popusta za delavce IMV z upoštevanjem stališča o pričetku veljavnosti popusta:

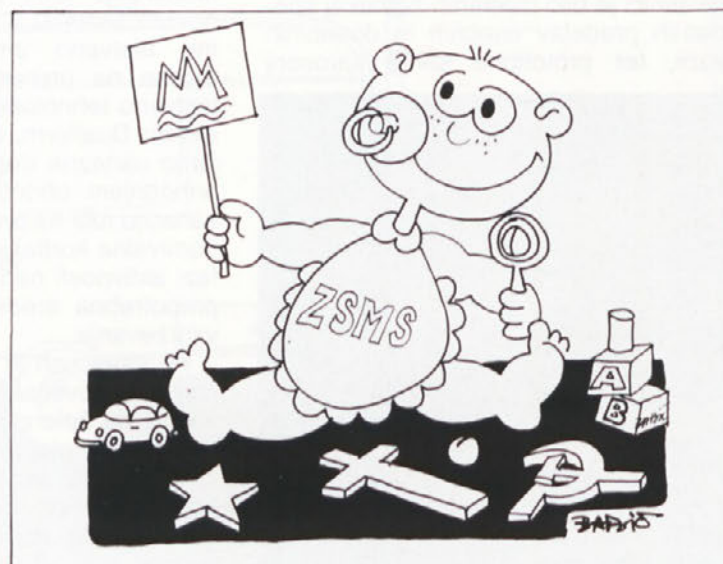
Torej! Počakati bo potrebno še, da se oblikuje pravilnik!



Ce se bo stolček še majal, podloži še s pluralizmom!



V duhu novih sprememb stornirajmo naročilo jonatan in naročimo delišes jabolka



»Ostanite še naprej z nami«

Nekoliko z zamudo — pa vendar iz srca — smo tudi letos podelili priznanja najvestnejšim sodelavcem Kurirja. Seveda nismo pozabili tudi na tiste, ki se Kurirja (kdo ve zakaj) izogibajo!

Ker v naši hiši (še vedno) nimamo ustrezno urejene akte o obveščanju in ravno tako ne pravilnika o honoriranju prispevkov, pač še vedno vztrajamo na tej po mnenju nekaterih — socialno-realistični — zamisli, da podeljujemo najvestnejšim značko, tistim pa, ki najbolj vztrajno ne sodelujejo s Kurirjem pa »bukov svinčnik«. Morda imajo celo prav, a vendar smo v uredništvu menili, da se vsaj enkrat v letu na nek način spomnimo in oddolžimo vsem tistim, ki so dojeli pomen informiranja. Tistih, ki le ne čakajo, da bi bili informirani, pač pa tudi sami informirajo druge. O samem pomenu obveščanja smo v Kurirju pisali, morda celo prevečkrat. Tokrat ne bi izgubljali besed... V uredništvu upamo, da bo z novo evropsko usmerjeno miselnostjo, zavel nov, ugodnejši veter tudi za to področje. Dasiravno nam še ni povsem jasno, kako bomo ob novi organiziranosti, nastalih podjetjih, uredili to področje.

Nismo nestrpni, saj smo vajeni, da ob takšnih pomembnih prelomnicah ostaja reševanje tega področja nekje na repu. A vendar naj opozorimo, da mu gre posvetiti ustrezno pozornost.



Teksti Marije Božič, naše socialne delavke, so gotovo med najbolj brani, saj prinašajo koristne napotke. Objavljajo jih tudi drugi časopisi.

Vrnimo se k skromni slovesnosti podelitve priznanj, ki smo jo pripravili v zelo prijetnem lokalu — Lipov list.

Na predlog uredniškega odbora so delegati DS DO IMV na 3. redni seji (16. 11. 1989) potrdili kandidate za bronasto, srebrno in zlato značko KURIR ter dobitnike bukovega svinčnika. Ni jih bilo veliko. V tem letu je bilo v našem kolektivu 23 takšnih delavcev, ki so si po pravilniku o dodelitvi značke zaslužili to priznanje. Zato pa je med njimi nekaj takšnih, ki so si s svojim vestnim pisanjem že drugič ali tretjič zapored zaslužili najvišje priznanje to so: **Ernest Sečen, Jože Turk, Mira Žonta.**

Zlato značko Kurir pa so si prislužili:

Nebojša Semen, Spasenka Lazarov, Vida Mamilovič.

Srebrno značko Kurir so si prislužili:

Anton Repovš, Božo Kočevar, Marija Božič, Marjan Anžur, Anton Fabjan.

Bronasto značko Kurir so si prislužili:

Radovan Smerdel, Barbara Kranjc, Danica Ivanušič, Vlado Starič, Bojan Tomšič, Vlasta Štangelj, Vojko Grobovšek, Anton Guštin, Janez Zupančič, Jovo Bogovac, Zdravko Slak, Bojan Mikec, Anja Grobovšek, Damjan Krošelj.

Za nesodelovanje pa smo **bukov svinčnik** podelili:

Prikoliški dejavnosti, TPV.

Seveda pa nismo pozabili tudi na profesionalnega in vestnega tehničnega urednika Kurirja **Draga Pečenika**, ki je Kurirju nadel nov zunanji videz!

Žal se srečanja niso udeležili vsi povab-



Naša srečanja, so srečanja sodelavcev, še več, srečanja prijateljev! Vsi v uredništvu pogrešamo prizadevnost in angažiranost bivše predsednice uredniškega odbora Vide Mamilovič, naš odgovorni urednik jo nagovarja, da se ponovno aktivno vključi v uredništvo.

ljeni, nekateri menda zato, ker so zmotno pričakovali bukovega svinčnika. Le tega je za ADRIO sprejel glavni direktor Jože Sagadin in obljubil boljše sodelovanje (ki je že občutno) iz TVP pa ni bilo žal nikogar. Mislili smo, da bomo ob tej priložnosti s skupnimi močmi izdelali načrt kako bomo imvejsko javnost obveščali o dogajanjih v tej novorojeni dejavnosti, ki vse premalo skrbi za populariziranje svojega dela.

Preživeli smo prijeten večer ob kulturnem programu, ki so ga pripravili učenci novomeške glasbene šole, klepetu o Kurirju, informiranju, dobri hrani in prijetni glasbi.

Vsem nagrajencem in gostom smo poklonili knjigo J. Čučka s simboličnim naslovom »OSTANITE ŠE NAPREJ Z NAMI«.

Kajti ob dejstvu, da za tako pomembno, odgovorno in zahtevno področje, kot je informiranje celotnega IMV, skrbi en sam profesionallec, je sodelovanje ostalih članov kolektiva toliko bolj pomembno. Žal pri tem ne sodelujejo v zadostni meri strokovne službe, ki bi z rednim posredovanjem informacij lahko znatno prispevale k boljši obveščenosti.

Naj se še enkrat zahvalimo za požrtvovalno sodelovanje vsem nagrajencem z upanjem, da jih bo vedno več.

J. Š.



Res, da bi bilo morda število dopisnikov Kurirja večje, če bi prispevke honorirali, a vendar ravno mi dokazujemo, da vedno tudi denar ni vse...



Brez zamere! Slabe volje je Jože Sagadin od predsednice uredniškega odbora Marjane Svilar prejel »prehodni pokal« — Bukov svinčnik.

Delo v sektorju razvoja

Sektor razvoja TPV se je formiral iz enega dela Razvojnega inštituta in sicer je v TPV prešel Sektor razvoja izdelkov avtomobilskega programa in Kovinski del Prototipne delavnice. Iz Tovarne avtomobilov pa je v razvoj prešla skupina tehnologov. Tako sestavljajo sedaj sektor razvoja v TPV trije oddelki in sicer Projektiva, Tehnologija in Prototipna delavnica. Naloga sektorja je razvoj izdelkov in tehnologije za potrebe TPV, kot tudi nudenje tovrstnih uslug drugim organizacijskim enotam.

Delo se odvija predvsem na dveh področjih – eno je program, ki v TPV že teče – tu je potrebno predvsem prilagajanje in posodabljanje tehnologije (Brežice, Suhor, Beli Manastir), – drugo področje pa predstavlja delo pri razvoju oz. usvajanju novih izdelkov. Na osnovi tega je tudi razvidno v katero smer je bil posamezen oddelk pretežno orientiran v preteklem obdobju.

Tako je tehnološki oddelk delal za potrebe kovinskega obrata Brežice pri pripravi tehnologije in proizvodnje gorilnika, kakor za izvoz firme AL–KO, ravno tako pa je izdelal tudi tehnološke osnove za izdelavo kalkulacij za posamezne proizvode, katerih naročnik je Revoz.

Za potrebe kovinskega obrata Suhor je bila zaradi koncentracije proizvodnje delov za podvozja prikolic na tej lokaciji pregledana in skupno s tehnologi obrata Suhor izdelana nova dokumentacija za različne elemente kot: noga prikolice in podporno kolo – vse v več variantah. V ta namen so bile pridobljene tudi številne ponudbe za izdelavo orodij za te izdelke. Precej dela tehnološkega oddelka je odpadlo tudi na izdelavo analiz za usvajanje posameznih elementov firme AL–KO.

Za tovarno v Belem Manastiru pa je tehnološki oddelk sodeloval pri pripravi tovarne glede industrijske higiene in uporabnosti za proizvodnjo sedežev za Revoz,

pri pripravi tehnološke podlage za investicijski program tovarne, reševal je tehnološko problematiko vezano na razrez cevi, krivljenje in varjenje sedežev in opravil več analiz o možnosti proizvodnje posameznih avtomobilskih delov za tuje firme. Poleg tega pa je sodeloval tudi pri izobraževanju delavcev tovarne.

Za obrat TPV v Novem mestu pa je tehnološki oddelk pripravil tehnološki program, ki je osnova investicijskega programa TPV, urejal je prenos osnovnih sredstev v TPV in sanacijo le-teh. Izdelal je več analiz o možnosti sodelovanja s tujimi firmami za proizvodnjo posameznih delov. V okviru tega oddelka se rešuje tudi kompletna problematika lakiranja v TPV na lokaciji v Novem mestu. Seveda pa je tehnološki oddelk sodeloval tudi pri vseh izdelkih, ki so nastali v projektivi in se nato realizirali v prototipni delavnici, kakor tudi pri delih na Dualform stiskalnici kot usluge za druge naročnike. Posebno velik pa je bil delež pri spreminjanju konstrukcije karoserije terenskega vozila kot priprava za serijsko proizvodnjo.

Delo Projektive in Prototipne delavnice pa je bilo usmerjeno pretežno v izdelke, ki naj bi se proizvajali v obratu Novo mesto. Tako je bil izdelan prototip gasilskega vozila na barvnem vozilu Trafic 1000. To vozilo je bilo tudi razstavljeno na sejmu civilne zaščite v Kranju. Izdelana je bila terenska

tovarna prikolica za potrebe vojske, ki pa je uporabna tudi za druga terenska vozila. Ta prikolica je bila v sodelovanju s funkcijskim laboratorijem tudi preizkušena, nakar je bila konstrukcija dopolnjena in tako sta bili izdelani dve prototipni prikolic za preizkušanje pri naročniku. Ravno preizkušanje teh prikolic je dalo marsikatero nove izkušnje v zvezi s podvozjem prikolic. V prototipni delavnici gredo h koncu dela na dveh variantah odprtih vozil na bazi R-4 – predvideni kot vozili za prosti čas.

Praktično končana je tudi toaletna prikolica – prevozno stranišče. Narejena je bila sicer za potrebe filmskih ekip, ki snemajo na terenu, uporabna pa je tudi za druge primere. Izdelan je bil prototip servisnega vozila za Gorenje. Oprema tega vozila R-4 je posebej prilagojena željam naročnika. Za potrebe PTT Zagreb je bilo predelano vozilo Trafic, kakor tudi za potrebe gasilcev v JE Krško.

Poleg tega je bilo v prototipni delavnici opravljenih več manjših predelav vozil Trafic – vgradnja predelne stene, grelca in podobno. Izdelani so bili prototipi nekaterih elementov tehnološke opreme za Revoz (segmentni valjni transporter, paletni voziček), kot tudi razni izdelki po direktnem naročilu za Revoz. K temu pa moramo prišteti še precej večjih in manjših uslug za potrebe Adrie in Revoza ter izdelavo modelov za odpreške na Dualfarm stiskalnici. Nekaj teh je šlo tudi v izvoz.

Glavna zaposlitev prototipne delavnice pa je v letošnjem letu prav gotovo izdelava prototipnih karoserij za terensko vozilo. Do sedaj so bile izdelane in predane tri odprte karoserije, tri zaprte pa bodo izročene naročniku še do konca letošnjega leta. To je pravzaprav prototipna partija teh karoserij, ker je bilo treba prvotno konstrukcijo karoserije IMR temeljito spremeniti, da je postala sposobna za serijsko proizvodnjo.

Tako so bili vsi važnejši pločevinski deli že izdelani na Dualform stiskalnici, kar daje karoseriji popolnoma drugačen videz.

Poleg del, ki so že realizirana v prototipni delavnici pa v projektivi nastaja dokumentacija za prikolic za prevoz konj, ravno tako pa se tudi stalno dopolnjuje in prilagaja dokumentacija za posamezne elemente, ki jih dobimo v usvajanje od firme AL–KO.

Na koncu pa preskočimo še na mokro področje. V razvoju TPV je bil izdelan prototip mariniziranega motorja. To je 1600 kubični Renaultov diesel motor, ki je do sedaj poganjal le petice, devetice in enajstice, sedaj pa je prirejen tudi za pogon motornih čolnov in jaht.

Prototip je svoj mokri krst uspešno prestal v letošnjem poletju ob zahodni istrski obali, tako da ga je potrebno le še pripraviti za serijsko proizvodnjo.

Tako, na kratko smo pregledali aktivnosti razvoja TPV v letošnjem letu, saj nam mnogi člani kolektiva upravičeno očitajo, da jih nič ne seznanjamo z dogajanjem pri nas. V prihodnjih številkah Kurirja pa bomo podrobneje predstavili nekatere naše izdelke.



Renault 5 »Blue Jeans«

Omejena serija, mlada, dinamična, za RENAULT 5 Five

Od sredine novembra bo Renault v Franciji komercializiral omejeno serijo na osnovi RENAULT 5 Five s 3 in 5 vrati in 1108 cm³ bencinskim motorjem, ki razvija 34 KW (47 KM).

Renault 5 »Blue Jeans« ima vse značilnosti Renault 5 Five (ekonomičnost, dobro prileganje vozišču, udobje...). Inačica »Blue Jeans« je opremljena za mlade in vsebuje naslednje elemente:

ZUNANJOST:

- Izbira 3 barv karoserije: bela, rdeča, svetlo modra, metalik,
- zatemnjena stekla,
- beli okrasni obroči,
- samolepilni trakovi z nazivom »Blue Jeans«.

NOTRANJOST:

- blago »blue jeans«,
- vzglavniki oblečeni v skladu z notranjo opremo,
- radio-kasetar FM stereo Philips DC 361 s 4 zvočniki.

Konec septembra 1989 je RENAULT 5 prevzela 1. mesto na fran-

coskem tržišču in sicer 10,2 %. Proizvodnja je dosegla že 2.600.000 vozil od lansiranja oktobra 1984.

izvleček zapisala: Renault Presse Barbara Krajnc



FRANC OGRINC

»Zadovoljen sem s svojim delom«

Naš tokratni sogovornik je 35 letni avtomehaničar, ki ga zaposleni v tozdu REVOZ dobro poznajo, ostalim pa se priložnost, da ga spoznajo, ponuja tokrat.

Za sogovornika ga nismo izbrali naključno, pač pa na predlog mnogih njegovih sodelavcev, po mnenju katerih je Franci vzoren in požrtvovalen delavec, iskren prijatelj in predan avtomobilizmu.

Kot je že navada naj tudi vas najprej vprašamo kako vas je zaneslo v IMV?

»Po končani avtomehanični šoli sem se takoj zaposlil in v IMV sem že sedemnajst let. Dobro se spominjam, da smo takrat montirali austina in že navdušeno pričakovali kdaj bomo začeli proizvajati Renaulte. V IMV sem začel na montaži vozil, potem sem delal tu kot predde-

lavec, bil sem preizkusni voznik, izmenovodja in danes sem izmenski obratovodja.«

Vaši prijatelji pravijo, da so avtomobili vaša obsesija, ali to drži?

»Priznam. Že od mladih let sem se vedno vrtel okrog avtomobilov, vse v zvezi z njimi me je zanimalo.

Ko sem se odločil za poklic, je bil med mojimi vrstniki modni poklic — avtomehaničar. In tem modnim trendom sem tudi sam sledil in ni mi bilo še nikoli žal. Spominjam se, da smo še kot fantje cele dneve »šraufali« avtomobile, da smo se zvečer odpeljali na veselico in nazaj grede smo običajno karambolirali ali ostali v okvari... Dela nam ni nikoli zmanjkalo in bilo nam je v veselje.«

Gotovo ste kmalu imeli avto?

»Seveda! Ko sem prišel do prvega denarja sem si kupil fičota, a ne za dolgo. Zelo veliko avtomobilov, raznih znamk sem zamenjal.«

In kaj vozite danes?

»Ker sem voznik in veliko potujem tudi sicer, sem kupil 'dizelaša'; kar nerodno mi je povedati — golfa.

Ampak — pa ne jemljite to kot opravičilo — čakam našo petico diesel, saj sem ob toliko zamenjanih vozilih spoznal, da so Renaultova vozila gotovo med najboljšimi.«

Pa pustiva avtomobile za nekaj časa in nam povejte še kaj o sebi.

»O sebi je najtežje govoriti. Moja prva preokupacija je moje delo, ki ga resnično opravljam z velikim zadovoljstvom. Rad sem v tovarni, toliko tega je potrebno storiti, seveda pa se skušam čimbolj posvečati družini — predvsem hčerki, ki hodi v osmi razred in sanja o študiju jezikov.

Ravno ona me je spodbudila k temu, da sem se začel učiti francoščine.«

Kaj pa hobiji? Imate, kot večina, tudi vi vinograd — zidanico?

»Ne vinograda (še) nimam. Zahteva veliko časa, ki pa ga sedaj nimam. Niti hobijev ne. Poleti se na morju rad potapljam, pozimi pa smučam.«

Kaj pa bi počeli, če bi imeli več časa?

»Ha, začel bi se ukvarjati s kakšnim donosnim hobijem — popoldansko obrtjo.«

Avtomehaniko?

»Ne, to pa že ne!«

Pravite, da ste s svojim delom zadovoljni, aktivni pa ste tudi v kroških kakovosti.

»Delo v krožku me veseli, saj omogoča in spodbuja kreativnost.

Ravno z njimi lahko izdatno pripomoremo k izboljšanju pogojev dela, reda, saj spodbujajo inovativnost.

Vendar bi morali delovanje krožkov še bolj spodbujati in k delu v njih vključiti več ljudi.«

Kaj je tisto, kar vas najbolj veže na IMV? In kaj vam v IMV ni všeč, kaj bi spremenili?

»Zadovoljen sem z medsebojnimi odnosi, delam delo, ki me veseli in v katerem vidim dobro perspektivo, še posebno ob tem novem programu.

Ko pa govorimo o osebnih dohodkih je zadovoljstvo manjše.

Kaj bi spremenil v IMV? Zaostri bi odgovornost, brez popuščanja in izjem, od prvega do zadnjega. Zaostri disciplino, in ko bi bili rezultati vidni — izboljšal OD. In seveda še nekaj stvari, ki nas vse spravljajo v slabo voljo npr. družbeno prehrano! In morda še to — omogočil bi delavcem IMV ugodnejši nakup naših proizvodov.«

Bili ste na usposabljanju v Franciji. Ste opazili kakšne bistvene razlike med našo in njihovo proizvodnjo?

»Sem in ta je precejšnja predvsem v tem, da je tam vsak zadolžen in odgovoren za točno določeno delo in ga tudi naredi. Pri nas pa vsi vse delamo in vse prevečkrat nobeden nič ne naredi, ne da bi za to odgovarjal. Mnoge razlike pa pogojuje že sam sistem. Morda jih bomo sedaj, ko postajamo podjetje in se vse bolj ravnamo po Evropi, lahko dosegli tudi sami.«

Pred nami je novo leto in naj vas za konec vprašam, kakšne so vaše želje?

»Predvsem miru in naši državi si želim, in da bi nam res uspelo izvesti zastavljene spremembe in se vključiti v Evropo. Če nam to uspe sem prepričan, da bomo tudi osebno lahko bolj uspešni in zadovoljni.

Hvala za pogovor.

J. Š.

Kakovost – naš cilj

Prehodili smo eno veliko pot: uspeli smo lansirati super 5, dobili smo soglasje za proizvodnjo, komercializacijo (prodajo) in za dvig kadenca zahvaljujoč spoštovanju ciljev kakovosti. Danes se moramo boriti, da bi zadržali naš AQR nad 140 točk (glej grafikon spodaj), vendar pri ukrepu celotne kakovosti, samo rezultati kakovosti ne zadostujejo.

Dnevno moramo realizirati kakovost in pri obvladnem pretoku sta izraza kakovost in količina neločljiva. Ko je proizvodnja tekoča, neprekinjena, brez neorganiziranosti pretoka (zastavitve linij, manjka delov, itd...) je kakovost pogosto optimalna in na ta način tudi pridobljena z najmanjšimi stroški (manj kontrole, popravil, transporta, nadur, itd.).

Celotna kakovost ima samo v taki vsebini celoten pomen, tako glede učinkovitosti in konkurenčnosti, ker vsa njena vsebina teži k:

- pridobivanju kakovosti – prvič brez popravila,
- realizaciji kakovosti v roku in torej pridobivanju optimalne lastne cene proizvodnje.

organizacijah, našega vedenja v letu 1989. Gre seveda za obdržanje našega potenciala, za izobraževanje na visokem nivoju, da bi se lahko v popolnosti okoristili z orodji predvidevanja in obvladovanja procesa, ki so AMDEC, sposobnost sredstev, MSP (statistično obvladovanje procesa) in ocenjevanje procesa, vendar tudi odločno nadaljevanje s obvladovanjem kakovosti s prvim poizkusom z razvojem proti kontroli – popravljanju, ocenjevanju in avtokontroli.

**Pri celotni kakovosti je napredek bistveni vektor ob izvozu
STRANKA – DOBAVITELJ**

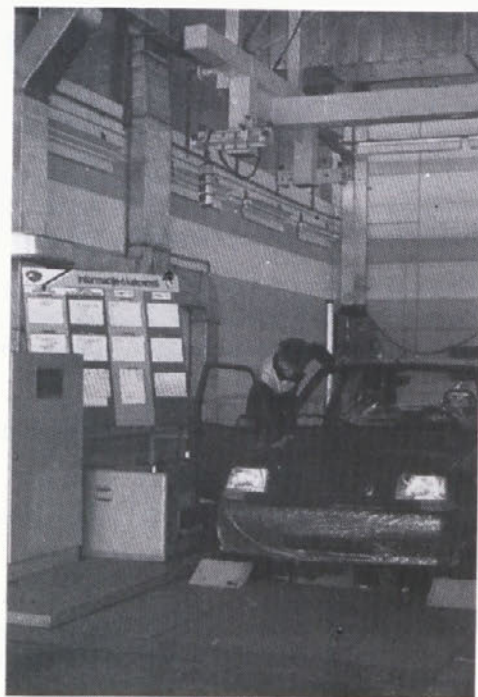
To zadeva vse nas, uporablja se lahko v Revozu v vseh njegovih obratih, z vso delovno silo, od delavca do direktorja.

Konkurenčnost Revoza je odvisen od treh faktorjev:

1. KAKOVOST
2. KOLIČINA – ROK
3. CENA

Danes mora Revoz kot dobavitelj zadovoljiti svoje stranke, realizirati mora torej program z vzdrževanjem naše kakovosti nad 140 točk, to je izziv Revozu za tedne, ki prihajajo in temu moramo žrtvovati vso svojo energijo. Obdržati moramo tudi doseženo učinkovitost tako pri vključitvi raznolikosti in domačega osvajanja (desni volan, razstavljenost karoserije, presernica, mehanska obdelava, itd. in še deli dobaviteljev).

To bo druga etapa za katero se moramo dobro pripraviti še danes z nadaljevanjem in poudarjanjem ciljev sprememb v naših



Vsi smo obenem stranka in dobavitelj nekoga, vsi imamo iz tega naslova tako pravice kot obveznosti.

Novost v orodjarnah

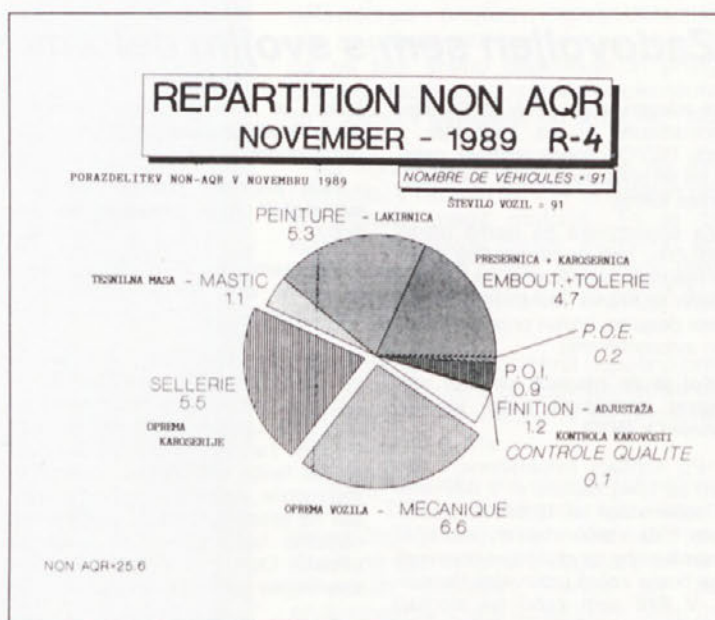
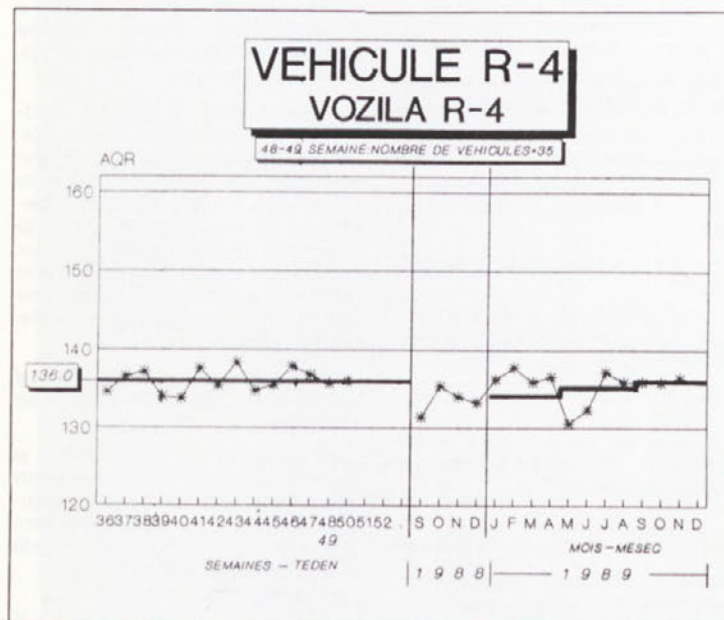
Sredi tega meseca sta Odbor za orodjarstvo splošnega združenja kovinske industrije Slovenije in Fakulteta za strojništvo, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, pod pokroviteljstvom IMV organizirala peto posvetovanje na temo: Novosti v orodjarnah.

Posvetovanje, ki se ga je udeležilo preko dvesto udeležencev, je bilo namenjeno vsem tehničnim in vodilnim delavcem v orodjarni, v obratu, kjer izdelujejo

ali vzdržujejo orodja, konstrukterjem orodij in izdelkov ter delavcem služb za načrtovanje in tehnologijo.

V dveh dneh, kolikor je trajalo posvetovanje, so spregovorili o CNC in avtomatizaciji v orodjarstvu, o kakovosti, standardizaciji in tipizaciji ter novostih v tehnologijah.

Organizirali so tudi dve okrogli mizi in si ogledali proizvodnjo REVOZ.



Rad bi predstavil nekaj konkretnih primerov, da podkrepijo moje gledanje!

Vzemimo primer karosernice R-5

Njena naloga je nenehno zadovoljevanje stranke, v širokem smislu gre seveda za

obrat lakirnice in montaže, ki potrebujeta dobro kakovost in končno obdelavo karosernice, da bi lahko izvršili svoje operacije. Vendar gre tudi za končno stranko (kupca vozila), ki bo ali ne zadovoljen z videzom, kar zadeva predvsem nastavitve vrat, pokrova motorja, prtljažnika. Ta karosernica, da bi lahko realizirala svojo nalogo, ima tudi dobavitelje s katerimi mora biti zahtevna.

Najprej morajo biti deli redno dobavljeni (naloga SCP) in kakovost zagotovljena (naloga direktije kakovosti) v okviru AQP, (zagotavljanje kakovosti proizvoda). Potem je veliko drugih služb kot tehnologija (sredstva, orodja, časi, tehnološki postopki, itd.), vzdrževanje, kadrovska služba izobraževanja.

Ta tehnika se lahko uporablja kjerkoli v podjetju, vključno z vsemi delavci, ki so v **poziciji stranke** za orodja, okolje, delovna mesta, organizacije, tehnološke postopke, operacijske liste katere morajo spoštovati, vendar jasno v **poziciji dobavitelja z izvajanjem svojega dela**, ki bo zadovoljila ali ne stranko, ki bo kupila vozila v naslednjem obratu. Naslednji obrat je stranka, ki jo je potrebno zadovoljiti.

Menim, da bomo naredili **velik napredek v odnosu stranka - dobavitelj**, ker bo stanje zavesti v Revozu tako, da vodja lakirnice na primer ne bo čakal, da se mu vodja montaže pritoži, da ne more montirati dele, ker je tesnilna masa v luknjah, na primer.

Nasprotno, logično bi bilo, da bi on (vodja lakirnice) šel pogledat, če njegova stranka (vodja montaže) nima problemov, in da gre preko njegovih želja, **da naredi vse, da bi ga zadovoljil**.

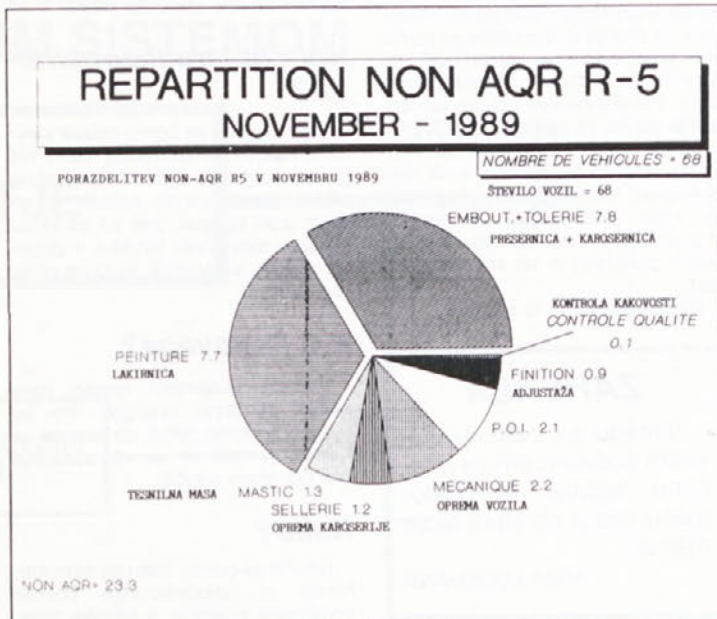
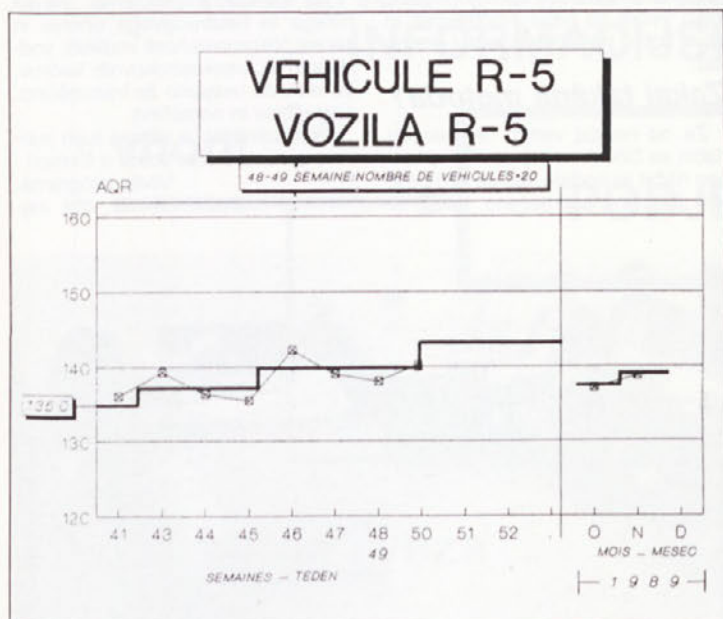
Sestanki kakovosti, ki jih organiziramo na terenu in sektorsko, nam morajo omogočiti napredovanje v tej smeri. Zato smo predvsem zaradi boljšega pretoka informacij pri obdelavi in zaradi nujnih problemov ustanovili stojnice kakovosti.

Ob koncu leta, ki nam obeta zelo veliko obremenitev, če želimo delati bolje, bolj učinkovito z razmišljanjem o našem ravnanju, tako individualnem kot kolektivnem **ob zdravih in konstruktivnih odnosih med strankami in dobavitelji, ker so vsi oboje**.

Vsa ekipa Revoza od delavca do direktorja se je borila v letu 1989. Direktija za kakovost si čestita za dosežene rezultate in bo nadaljevala z izpolnjevanjem svojega poslanstva, da bi mi vsi še bolj napredovali.

Dovolite mi, da se zahvalim vsemu osebju Revoza za to, kar je bilo realizirano v kakovosti in da vam zaželim vsem srečno novo leto.

Jacques Danioux





OBRAČUN NADUR

Na to, kako se obračunava plačilo dela v podaljšanem delovnem času oz. nadure, smo odgovor dobili v računovodstvu OD pri Mileni Butara.

Plačilo dela v podaljšanem delovnem času (nadure) ureja 29. člen SoS o skupnih osnovah in merilih za delitev sredstev na osebne dohodke in skupno porabo v skladu z družbenim dogovorom.

To pomeni, da se na nadurno delo vedno obračunava 50 % dodatek, na delo opravljeno na dan nedelje ali praznika še dodatno dodatek v višini 50 % na nočno delo pa 35 %.

Spremembe in višine prispevnih stopenj **ne vplivajo** na neto izplačilo.

Izplačila kolektivnega zavarovanja

Zakaj izplačila kolektivnega zavarovanja ne sledijo inflacijam?

Na to vprašanje smo poiskali odgovor pri Željku Ivekoviču, ki skrbi za kolektivna zavarovanja pri nas.

Izplačila kolektivnega zavarovanja se usklajujejo na osnovi veljavnih pogodb, ki jih imajo delavci v času poškodb, in so pač taka, kot jih določa pogodba.

Obračun poročila bolniške

Kako so se obračunavali poročila bolniške?

Na to vprašanje je odgovor v Kurirju št. 15/89 na strani 7. V celoti je objavljen sklep delavskega sveta DO o izplačevanju nagrad pri odhodu v pokoj, povračilu stroškov za prehrano ter nadomestila bolezni.

Povrnitev potnih stroškov

Kdo ima pravico do povrnitve potnih stroškov za prevoz na delo oz. z dela in v katerih primerih?

Odgovor smo dobili v oddelku za kadrovske zadeve pri Dragici Ferbežar.

Ta vprašanja ureja pravilnik o povračilih določenih stroškov, ki jih imajo delavci pri delu in v zvezi z delom (maj 1987) po členu 45, 46 in 47. Podrobnejša navodila daje sklep DS DO na 16. redni seji 13. 11. 1987 in sklep oziroma dopolnila z dnem 21. 3. 1988.

V konkretnem primeru, ko gre za vprašanje delavca, ki se vozi s svojim avtomobilom iz Dolnjih Kamenc je odgovor naslednji:

Povračilo stroškov v tem primeru ne pripada, ker je na tej relaciji organiziran prevoz z avtobusom smer: Mokronog–Novo mesto, postaja Dolnje Kamence ob 5.35 uri, razen, če delavec ne spada v kategorijo izjem, ki so opredeljene v zgoraj navedenem pravilniku in sklepih.

IZOBRAŽEVANJE

Brez znanja tujih jezikov ni dobrega poslovanja

V naši delovni organizaciji smo do tega spoznanja prišli sicer pozno, vendar ne prepozno!

Zato smo organizirali izobraževanje tujih jezikov pri nas že 1987. leta. V teh dveh letih smo organizirali učenje francoskega, angleškega in nemškega jezika.

Do sedaj je tečaj francoskega jezika obiskalo že okrog 60 ljudi, v glavnem iz Revoza. Uspešnost je seveda nekoliko manjša, vendar bomo kljub temu nadaljevali. Pridobivanje znanja iz francoskega jezika je organizirano vsak dan od šeste do sedme ure in tudi v popoldanskem času. Poteka pa tudi učenje slovenskega jezika za partnerje iz RNUR.

Glede na to, da vodilni in vodstveni delavci ne morejo vsak dan obiskovati tečajev, smo se dogovorili za hitro pridobivanje znanja po sugostopredvidni metodi, in sicer ob petkih popoldan in ob sobotah (ves dan).

Naj predstavimo to metodo:

ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujem vsem sodelavcem za izrečeno sožalje in poklonjeno cvetje ob smrti moje mame.

MIHA LUCKMANN

Način poučevanja

Ni tradicionalen, ni povsem alternativen.

S pomočjo sproščanja, ki nam bo koristilo tudi pri opravljanju nalog in v vsakdanjem življenju, nam omogoči, da se na najlažji, naj učinkovitejši in zabaven način naučimo jezika.

Kaj je tradicionalnega?

Kljub vsemu se bomo naučili slovnice, vendar na neutrudljiv način. Ne gre za dolgočasno ponavljanje slovnice, zaradi katerih bi po prvih urah obupali; pač pa za vključevanje slovnice v pogovorni jezik, v živ jezik, in to na prijeten način.

Kaj je novega?

Sedanji življenjski tempo nam jemlje ogromno energije. Po tej metodi jo bomo dobili, ob tem pa se bomo sprostili in se navsezadnje tudi ogromno naučili.

Kako?

Naučili se bomo, kako se nam najhitreje in najučinkoviteje povrne porabljen energija; s tehniko diha-

nja in sproščanja telesa. Ne gre za magijo ali nekaj nadnaravnega. Gre le za kulturo telesa in duha na malce drugačen način. Tehnike bomo začeli uporabljati tudi doma in ugotovili bomo, da naenkrat nismo več tako razdražljivi in sitni, da imamo več moči, volje, razumevanja in potrpežljivosti. Čez čas bomo spoznali, kako velike so naše zmogljivosti in za to bomo potrebovali le pol ure na dan.

Zakaj takšna metoda?

Že od nekdaj vemo; na kakršen način se človek nekaj nauči, na takšen način to podaja. Ali: če se bomo učili togo in nesproščeno, bomo to

tudi tako podajali. Manjkalo nam bo samozvesti in odprtosti.

Omejeni bomo na tistih nekaj slovnice, ki ste si jih pridobili skozi »dril«. Ne mislimo pa, da bomo pri njih udobno zaspali. Nasprotno! Morali bomo misliti, vendar na način, ki nam bo prijeten.

To metodo vpeljujemo zaradi hitrega in neutrudljivega učenja in zaradi prezaposlenosti vodilnih, vodstvenih in visokostrokovnih kadrov. To metodo uvajamo za francoščino, angleščino in nemščino.

Vključujemo se v učenje tujih jezikov, le na ta način bomo v Evropi!

Vodja programa:

Božo Kočevar, dipl. ing.



RAČUNALNIK IN MI

Koncept aktivnega dejstvovanja informatike

S postopnim prehajanjem iz industrijskega v informacijski tip družbe postajata namesto kapitála strateška vira znanje oziroma informacija. Posledica tega pa je tudi vedno večji pomen informatike. Klasični AOP ne more več zadoščati potrebam, ki jih ima management pri upravljanju podjetja.

Značilnost sedanjega obdobja je prezasičenost z informacijami, kar še posebno občuti vodstvo. To je posledica nezmožnosti AOP, da rešuje probleme, ki jih zahteva sodobno poslovanje, saj za tak način dela tudi ni bil zasnovan.

Direktor si namreč pri svojih odločitvah ne more veliko pomagati s kilogramskimi svežnji računalniških izpisov.

Če si predstavljamo sodobno podjetje kot živ organizem, potem predstavlja informacijski sistem njegovo živčevje. Podjetje brez dobro razvitega in uporabljanega informacijskega sistema je podobno dinozavru, ki se ne more zadovoljivo prilagajati hitrim spremembam v svojem okolju (na trgu). Nasprotnik (konkurent) mu lahko zada smrtni udarec, ki pa ga ne bo registriral, dokler ne bo zanj že prepozno.

Dober informacijski sistem nas mora informirati predvsem o sledečem:

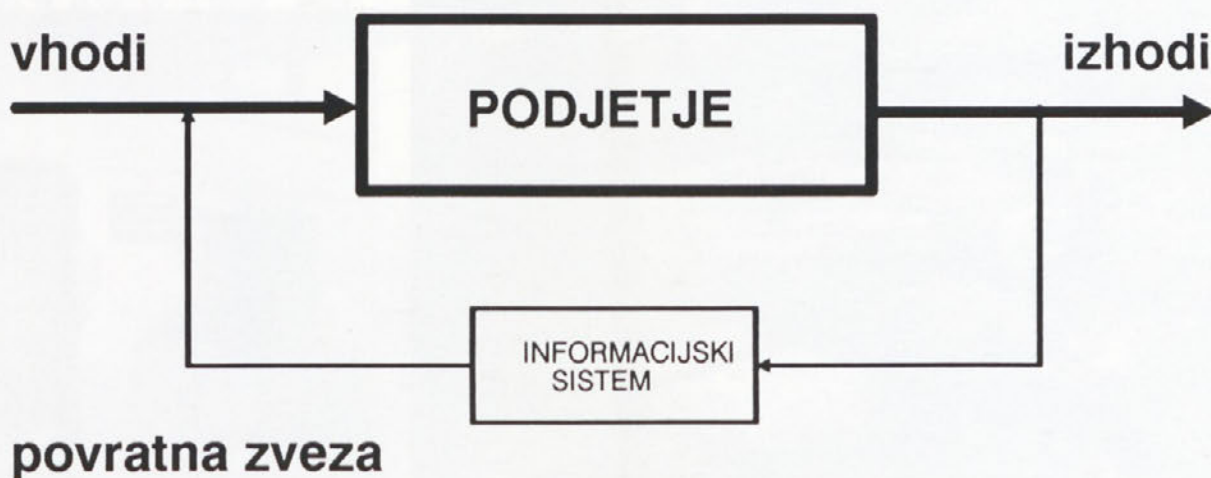
A) Kateri vzroki (akcije) so povzročili opaženo posledico (reakcijo) pri poslovanju?

B) Kakšne posledice (reakcija) so nastale zaradi naše poslovne odločitve (akcije)?

Ta cilj je mogoče doseči s krmiljenjem sistema s povratno zvezo, kot je prikazano na sliki. Ugotovitve morajo biti prikazane v „koncentrirani“ obliki, pregledno in enostavno. To omogočajo diagrami (statični model) in grafične simulacije (dinamični model). Za razvoj aplikacij na tem področju so najprimernejši osebni računalniki v povezavi z bazami na centralnem računalniku.

Radovan Smerdel

VODENJE (UPRAVLJANJE) PODJETJA Z INFORMACIJSKIM SISTEMOM



Earl's Court fair 1989 – Velika Britanija

Londonski sejem prikolic, avtodomov, mobilhomov, šotorov, je največji britanski sejem, hkrati pa različni proizvajalci razstavljajo in prodajajo vso standardno in dodatno opremo za prikolice, na njem pa tudi turistične agencije prodajajo svoje aranžmaje.

Letos si je sejem ogledalo približno 105.000 obiskovalcev, kar je za 5 % manj kot lani. Kljub temu je bila tudi letos na okusno in izredno lepo aranžiranem razstavnem prostoru Adrie gneča.

Adria je največji uvoznik v Veliki Britaniji. Poleg Adrie so od evropskih proizvajalcev v Londonu razstavljala le še LMC in Tabbert. Zanimivo je, da letos svojih prikolic po dolgem času ni razstavljala vodilni evropski proizvajalec Bürstner.

Tudi letos so britanski proizvajalci predstavili vrsto drobnih novosti. Zunanost prikolic je še vedno zelo svetla, prevladujejo pastelni zeleni, sivi in beige toni.

Oblika je tipično angleška s tremi manjšimi izstavljalnimi okni na čelni steni, pokrov okrova jeklenke pa je tudi pri tipih nižjega ranga integriran.

Novost je integriran spojler

na strehi zadaj. Vse bolj pa je prisotna tudi težnja, da so ranžirni ročaji in zadnje luči integrirane. Notranja oprema je zelo razkošna, britanski stil je precej različen od evropskega, zato je Adria s svojim stilom prava osvežitev na britanskem trgu. Razstavni prostor Adrie je bil v centralnem delu hale. Adria je letos na sejmu razstavljala 8 modelov, avtodomov pa zaradi izrednih problemov pri nabavi šasij nismo. Vsako leto poteka v času sejma tudi ocenjevanje prikolic za naziv Prikolice leta. Letos je Adria, s svojo prikolic Optima 400 B osvojila drugo mesto v svoji skupini.

Urednik Caravan Business Magazine je ob osvojenem drugem mestu Adrie izjavil: »Ta prikolica je navdušila ocenjevalce še zlasti z razkošnostjo in kakovostjo notranje opreme. Odločitev za nakup te prikolic je res



prava odločitev. Poudariti pa želimo, da naša odločitev ni bila lahka.«

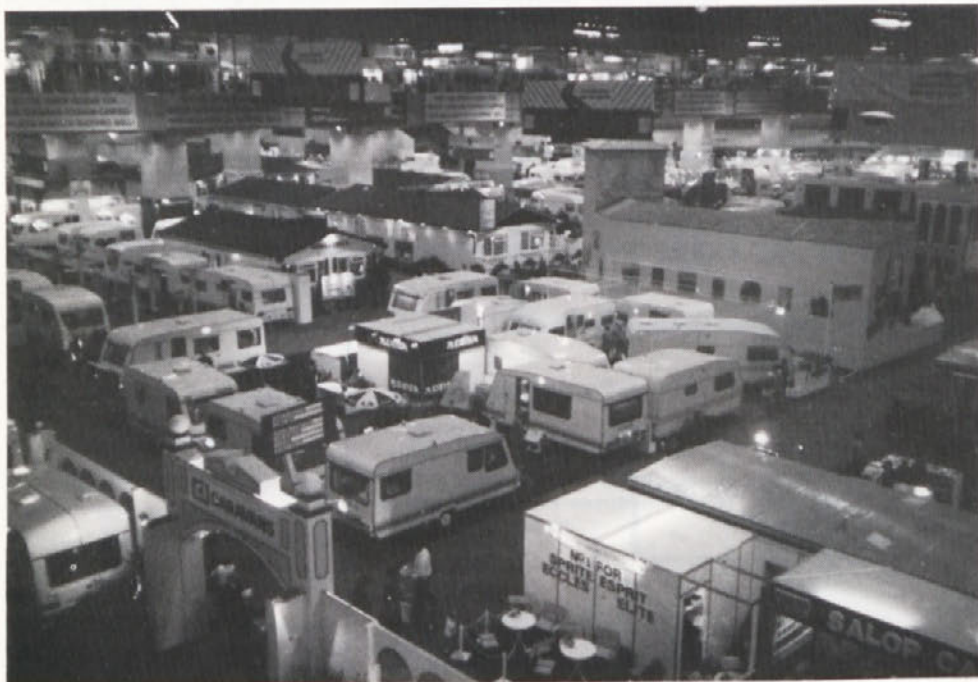
In še komentar našega PVT-ja: »Če ne bi bili uvozniki, bi gotovo zasedli prvo mesto. Ker so pač Britanci veliki patrioti, je zaradi tega neznatna prednost na strani domačih proizvajalcev in ta je letos odločila.«

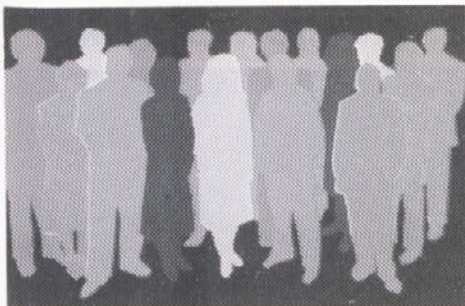
Kljub nekoliko slabšemu obisku na sejmu, pa pri Adrii dobri rezultati prodaje na sejmu niso izostali, saj je bilo prodanih kar 140 prikolic. Z gotovostjo lahko trdimo, da bi bili rezultati še ugodnejši, če se ne bi vedno znova pojav-

ljale že znane težave z zamudami v dobavah, ki so poznane že britanskim kupcem. Vendar pa je uspešnost sezone '90 na britanskem trgu še vedno v naših rokah.

Že močno zakasnele dobave, še nadaljnje zmanjševanje količin in slab finiš nika- kor niso elementi, ki bi nas lahko navdajali z optimizmom. Potrebno je takoj reagirati, da ne izgubimo vsega, kar smo v močni britanski konkurenci že dosegli v preteklih letih. To pa je tudi glavni izziv Adriini tehnologiji, proizvodnji in seveda kakovosti.

Alenka Plavec





PREDSTAVLJAMO
VAM:



Laboratorijska varilna celica za točkovno varjenje vrat in srednjega stebrička R-4, ki je za enkrat locirana še v Inštitutu Jozef Stefan. To je rezultat leto in pol trajajoče specializacije Zlatka Kataleniča. Varilna celica je bila predstavljena javnosti leta 1988 na sejmu elektronike v Ljubljani.

Zlatko Katalenič

ROBOT – INVESTICIJA ZA BODOČNOST

Ko govorimo o robotih v proizvodnji, gotovo najprej pomislimo kako nam bi lahko olajšali delo. Robotizacija pomeni višjo stopnjo razvoja in z roboti si podjetje ustvarja videz in se povzpenja v višji cenovni razred. V naših proizvodnih procesih (širše gledano) so roboti prej redkost in izjema, kot običajen pojav, vse prevečkrat pa se sliši razlog, opravičilo, češ kaj bi z njimi, ko pa je naša prednost cenena delovna sila. V našo hišo počasi, a vztrajno prodira miselnost in spoznanje, da moramo tem trendom slediti.

Zlatko Katalenič, triinšestdeset letni dipl. ing. strojništva je bil leto in pol redni potnik na zelenem vlaku za Ljubljano. V tem času je specializiral v okviru projekta »2000 raziskovalcev« katerega pokrovitelj je bila Raziskovalna skupnost Slovenije, samo izobraževanje pa je bilo organizirano na inštitutu Jozef Stefan – odsek za



avtomatiko, kibernetiko in robotiko. Samo nalogo, s katero se je Zlatko Katalenič ukvarjal, smo v Kurirju že predstavili med tem pa je temo predstavil tudi na jugoslovanskem posvetovanju za robotizacijo (JUROB '89) v Opatiji, kjer je njegov referat naletel na ugoden odziv.

Izobraževanje je za vami in v eni od številč Gospodarskega vestnika smo

lahko prebrali, da bo ena prvih naložb v Revozu nakup robotov v lakirnici.

Trije roboti od skupno osmih že delajo in pričakovali bi, da vas bomo našli v Revozu, vi pa ste zaposleni v TPV – v razvoju kot projektant.

»Točno, vendar naj poudarim, da v TPV delam na tem področju in morda imam tu še bolj proste roke saj smo na začetku, ko definiramo programe in tehnologijo. Pod pogojem, da bodo zastavljeni programi tudi realizirani, vidim perspektivo za avtomatizacijo in robotizacijo.«

Kateri so po vašem mnenju osnovni razlogi, ki govore v prid robotizaciji?

»Brez dvoma sta to humanizacija dela in doseganje višje in enakomerne kakovosti. Pri tem je logično vprašanje, ki sledi, kaj pa ekonomičnost. Menim, da ti učinki niso občutni v prvi fazi pač pa omenjena razloga, ki

govorita robotizaciji v prid, slej ko prej pripeljeta tudi do ekonomskih učinkov. Robotizacija pomeni investicijo za bodočnost.«

Pri nas, pa ne mislim le na IMV, je robotizacija še v povojih...

»Res je, Vse prevečkrat vidimo našo komparativno prednost v poceni delovni sili; to pa več ne drži, ker konkurenčna robotizirana proizvodnja (konkurence) to našo prednost izniči. Uvajanje robotov zahteva sicer relativno veliko začetno investicijo, ampak z doseganjem večje produktivnosti in kakovosti ta strošek hitro povrne mo.

Robotizacija ne pomeni dobesedno zamenjavo človeka z robotom, ampak zahteva spremembo tehnologije, organizacije dela, miselnosti, višjo kvalifikacijsko strukturo itd... V robotizacijo gredo vedno bolj izvozno usmerjene firme, ki jih v to prisiljujejo zahteve po konstantni kakovosti. Naša jugoslovanska avtomobilska industrija v tem pogledu zaostaja.

Pri nas je morda razlog v sorazmerno majhnih serijah in pojavlja se dilema robotizacije celotne linije ali posamezne delovne operacije.

Sam menim, da je pravilna odločitev, da se roboti najprej uvedejo v lakirnico – ravno zaradi humanizacije dela.«

J. Š.



Na kratko

- po nekaterih predlogih naj bi bilo v bodoče ukinjeno delovanje DPO v DO... Na tem področju v IMV prednjačimo, saj delovanja le-teh že lep čas ni čutiti...

- sicer pa, se bomo vsaj izognili absurdnim situacijam, kot npr.: ko so na sejah OÖZK člani (v večini oddelkovodje, izmenovodje, skratka šefi) razpravljali aktivno in odločno o proizvodnih težavah in kako jim je potrebno narediti konec... Na delu pa so težave ostajale, saj jih z besedičenjem še nihče ni odpravil...

- iz zaupnih virov smo zvedeli, da med zaposlenimi – predvsem šefi – vlada veliko zanimanje za izobraževanje v Franciji, tudi v primerih, ko so izobraževanja »pod njihovim nivojem«... kdo ve zakaj...

- po prodaji petic je naša nova sodobna in sploh in oh super telefonska centrala popolnoma zablokirala. Izgubljali so živce kupci in mi, pa očitno to nikogar nič ne gane, saj šok kar traja in traja...

- čas silvestrovanj je – tudi v naši hiši, organizirajo se tozdi, obrati, delavnice, pisarne, posamezniki, (brez pomoči strokovne službe za organizacijo) in vsi dokazujejo, da še znajo samoorganizirati...

- celo bivši. Tako npr. bivši Razvojni inštitut silvestruje skupaj z DSSD, ki bodo v kratkem tudi bivše...

- upamo, da bo zadnji delovni dan spet organizirana boljša malica, saj nam ob takšnih in podobnih slovesnostih naše kuharice dokažejo, da če imajo 'material' lahko tudi kaj boljšega skuhamo...

Nagradno vprašanje: Kaj je na sliki?



NAGRADNO VPRAŠANJE: Kaj je na fotografiji?

NAGRADA: Najnovejši barvni kodakov film Kodak Gold 200–135–36

NAGRADO PRISPEVA: REKLAM STUDIO MARKO KLINC, NOVO MESTO



ŠPORT
IN REKREACIJA

Mali nogomet: IMV zmagovalec

Nogometni klub Križe je bil organizator letošnjega malonogometnega turnirja ob dnevu republike.

Dvodnevnega tekmovanja v športni dvorani Marof se je udeležilo 20 ekip iz Novega mesta in širše okolice pa tudi iz Bele krajine.

IMV-jevci, ki letos solidno organizirani redno nastopajo tudi v občinski ligi, so pokazali dovolj znanja in iznajdljivosti in tudi sreča jim je bila naklonjena.

Premagali so vse nasprotnike po vrsti in zasluženo, čeprav za marsikoga presenetljivo, osvojili pokal in prvo mesto.

Pohvaliti velja vse igralce za borbenost in požrtvovalnost, enako pa tudi animatorja in vodjo ekipe Vinka Parancina.

Rezultati:

1. kolo: IMV – Stopiče 2:1, 2. kolo: IMV – KGB (Brusnice) 4:1, polfinale: IMV – Metroturs (Črnomelj) 2:2 – zmaga po streljanju sedemmetrovk in finale: IMV – Regrča vas 2:2 in zmaga po streljanju sedemmetrovk.

Čestitamo!

Jože Turk

Nagradna igra: vaši napisi na vratih:

1. Prodaja R-5 Campus
2. Exit IMV 13.34
3. Ambulanta Dr. Kvasić po 14. uri
4. Malica
5. Pisarna tov. Marinča

6. V–3 – menjalnica (DM, \$)
 7. Blagajna vzajemne pomoči
- Knjižno nagrado dobi:
Jožica Golobič – Šentjošt 12,
Novo mesto



Novoletno voščilo, primerno za naš čas:

SREČNO SMO PREŽIVELI STARO LETO

Ž. Petan