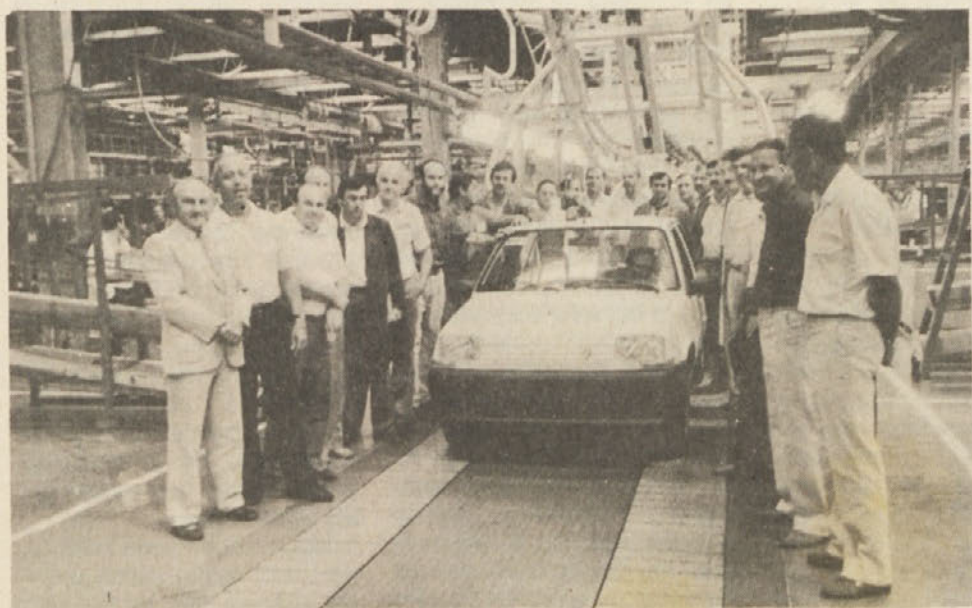


Prva petica s traku IMV REVOZ



Petnajst mesecev po podpisu pogodbe z našim partnerjem RENAULTOM, točneje 15. avgusta, je bila v TOZD Revoz izdelana prva težko pričakovana petica, ki smo ji nazdravili s šampanjcem. V teh dneh pa je v ozračju Revoza prisotna prav posebna atmosfera in delovna vna, saj bo v kratkem stekla redna proizvodnja že težko pričakovanih »domačih« petic.



Dragi sodelavci

Ne! Kurir ni prenehal izhajati, kot ste očitno (sodeč po vaših klicih) zaključili po tem enome-sečnem, resda neobičajnem premoru. Pestile so nas tehnične težave, ki smo jih potem, ko so se vsi vrnili z zaslužnega oddiha, vendarle uspeli rešiti! Zaradi zamude je Kurir obsežnejši in morda manj aktualen, kot bi želeli. Nekateri teksti pa žal niso več aktualni za objavo in zato se avtorjem najiskrenejše opravičujemo.

Z jesenjo, resda kisló in deževno, pa ponovno v uredništvu prihajamo v formo. Peresa so nabrušena, tem dovolj, ponovno bo Kurir štirinajstdnevnik. Vas pa, dragi bralci, vabimo k sodelovanju, da oblikujete vsebino Kurirja in prispevate svoj delež k njegovi ažurnosti in pestrosti!

Uredništvo

V tej številki

- Kje smo in kaj nas čaka
 - Po stopinjah do cilja
 - Prvi R-5 s traku
 - Presentacija prikolic Adria
 - Tako več ne gre
 - Mini karavana
 - Po dopustu
- in redne rubrike

IMV Kurir – časopis kolektiva Industrije motornih vozil Novo mesto št. 13/14, avgust–september

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 Svilar – predsednik, Bruno Gričar, Aleš Fink, Anton Guštin, Radovan Smerdel, Danica Ivanušič, Ivanka Bogolin, Spasenka Lazarov, Anton Repovš, Barbara Krajnc, Marko Rajkovača, Irena Judež, Irena Mislje, Izdajateljski svet: Ines Marolt, Drago Plankar, Vinko Škof, Miloš Jakopec, Jasna Šinkovec. Urednik rubrike: Spasenka Lazarov. Uredništvo in uprava: Novo mesto Zagreška c. 20. Grafična priprava in tisk: TISKARNA NOVO MESTO.

Kje smo in kaj nas čaka?

Čas neusmiljeno beži, leto 1989 koraka že proti zadnji četrtini, mi pa smo se komaj dobro vrnili z dopustov in le nekaj predtem obravnavali rezultate prve polovice leta:

Leto 1989 bo v zgodovini IMV imelo pomembno obeležje, in to iz več vzrokov:

1. **Štart REVOZa kot mešanega podjetja IMV-RNUR na podlagi podpisa pogodbe iz leta 1988.**
2. **Reorganizacija IMV na 4 profitne centre z decentralizacijo vodenja.**
3. **Reforma gospodarskega in političnega sistema z uvajanjem elementov trga in rekordno inflacijo.**

Ob vseh teh pomembnih spremembah je bilo treba seveda še normalno poslovati, zaslužiti vsakdanji kruh in zagotavljati sredstva za realizacijo tekočih in razvojnih planov.

Že v planih za tekoče leto smo se zavedali resnosti zastavljenih ciljev in težav pri njihovem uresničevanju. Stvarnost je vse to le potrdila.

Upoštevanje vse predvidene in tudi nepredvidene težave pa z doseženim ne moremo biti nezadovoljni.

Predvsem je vzpodbuden dober štart REVOZa, tako po doseženih rezultatih kot tudi v realizaciji investicije R 5 kot programske preнове. Čeprav rezultati niso povsem dosegli pričakovanih, pa so v danih pogojih zadovoljivi, saj smo delali v istih prostorih, kot smo izvajali največjo slovensko investicijo. Morali smo zagotavljati vrhunsko kvaliteto proizvedenih vozil in obenem pripravljati vse za novo proizvodnjo. Konkurenca na domačem trgu je medtem postala vse večja in vendar nismo nikoli imeli pomembnih količin neprodanih vozil.

Kvaliteta se je držala planskih predvidevanj, razen v mesecu maju, ko so se posostriili kriteriji in ko se določeno krajše obdobje nismo dovolj hitro prilagodili na te ostrejšje pogoje. Ob dobrem sodelovanju vseh služb je uspelo rešiti tudi ta problem in zagotoviti stabilno kvaliteto, čeprav bo treba tudi v prihodnosti posvečati maksimalno pozornost ukrepom, da se bo kvaliteta lahko tudi obdržala na zahtevni ravni.

Investicija za program R5 zelo dobro napreduje, kar je sproti ugotavljal tudi upravni odbor REVOZa na vsaki od svojih sedmih dosedanjih sejah. Zamud praktično ni, določena premaknitev roka

je nastala predvsem zaradi večje gotovosti, da bomo v začetku oktobra dobili dovoljenje za serijsko proizvodnjo od Direkcije za kvaliteto v RNUR po vseh predhodnih fazah in preizkusih, ki smo jih že uspešno prestali. Uspešno napredovanje tega najpomembnejšega projekta v zgodovini IMV pomeni istovčasno tudi priznanje vodstvu REVOZa, vodji projekta, investicijski grupi, tehnologom, delavcem in vsem izvajalcem za dobro opravljeno delo.

ADRIA je tudi letos poslovnovala z izgubo, čeprav že predvidevanja na začetku leta niso bila rožnata. Večji del izgube ADRIE je »sistemski«, saj gibanje kurza ni bilo v skladu z inflacijo, pomemben del izgube pa je stvar same ADRIJE, saj ni uspela realizirati jasno postavljenih ciljev na industrijskem področju: obvladovanje materialnih tokov in stroškov s ciljem zniževanja zalog, povečanje obrata kapitala itd. Neizpolnjevanje teh nalog resno ogroža nadaljni obstoj in razvoj ADRIJE, kar je še težje sprejemljivo, po izjemno dobrem odzivu trga na novo gamo prikolic sezone 88/89. Situacija je resna in zaradi tega smo tudi na nivoju DO formirali poseben team, ki bo pomagal vodstvu ADRIJE, da hitreje in predvsem učinkoviteje rešuje nakopičene probleme.

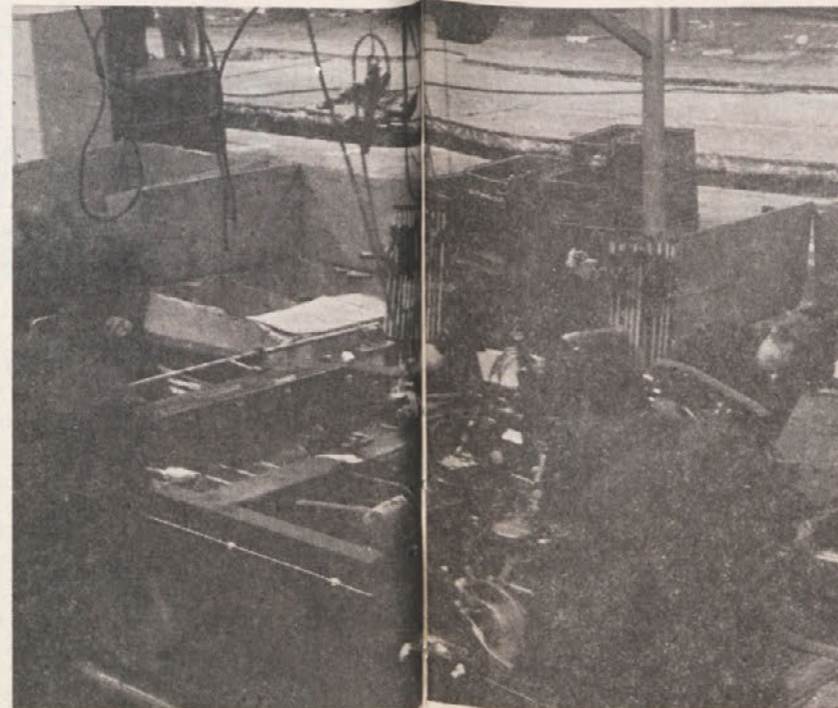
Pripravljen bo rebalans plana za drugo polletje, izdelan program ukrepov in sistem za spremljavo realizacije le-teh. Vsak mesec se bodo rezultati obravnavljali in ocenjevali na nivoju DO IMV.

Za reševanje tega problema moramo združiti vse sile in znanje, ki ga premoremo. Prepričan sem, da v vodstvu ADRIJE volje za vsebinske premike ni manjka, zato naj ta naloga predstavlja izziv vsem kadrom ADRIJE in ostalim, ki bodo vključeni v ta projekt, da se izkažejo s konkretnimi rezultati, ki bodo v končni fazi merilo tudi njihove osebnosti uspešnosti.

Sistemski del izgube seveda ni stvar ADRIJE, čeprav zaenkrat edina nosi njene posledice. Gre za neprestano spreminjanje obračunskega sistema, ki rezultate poslovanja kaže vedno drugače, oz. tako kot si avtorji želijo.

Program, kot je na primer prikolica ADRIA, ki se preko 90% izvažna na konvertibilne trge, je še kako občutljiv na vsako spremembo kurza, obrestno politiko, revalorizacijo na podlagi rasti drobno-prodajnih cen itd. Ker je že celo prvo polletje minilo v precenjeni vrednosti dinarja, hitrejši rasti domačih cen od gibanja tečaja, je izguba na tem področju neizbežna. Država bi jo morala rešiti ali z dodatnimi izvoznimi stimulacijami. O teh težavah vlado sicer obveščamo, vendar ni posebnih izgledov, da bi se ta stvar v kratkem času ugodno zasukala. Velike devizne rezerve, ki jih imamo, ne dajejo dosti upanja na večje spremembe na tem področju.

Posebni programi so v letošnjem letu zadovoljivo štartali, upoštevanje vse težave in predvsem programske nerazčiščeni novo-



meški del. Možnosti so dobre, vendar je pred ekipo, ki te programe vodi, še ogromno dela in izzivov. Definiranje programov in njihova uspešna realizacija bodo kriteriji za ocenjevanje uspešnosti njihovih vodstev.

Reorganizacija IMV na 4 profitne centre z decentraliziranim upravljanjem je povzročila pomembne notranje premike v IMV v pravo smer. Pomeni namreč nadaljnjo realizacijo cilja iz leta 1985, da mora vsak program pokrivati svoje stroške. V tem pogledu smo praktično že prišli do cilja, saj ima vsak program kontrolo nad svojim poslovanjem, odnose med programi pa skušamo definirati na tržnih osnovah. Tu še nismo rekli zadnje besede, vendar smo na najboljši poti, da do konca leta uredimo tudi vse medsebojne odnose. Decentralizacija vodenja je nov izziv vodstvom programov za vodenje optimalne poslovne politike s ciljem ustvariti čimvečji profit, gledano na dolgi rok. Do konca leta bomo morali še skozi eno transformacijo v organizaciji, upam, da zadnjo referendumsko, po kateri se bomo morali prilagoditi novi zakonodaji, ki je skrajšala prvotni triletni na enoletni prilagoditveni rok.

Nova zakonodaja nam bo dala možnosti logične ureditve sistema IMV, ki bo sicer razdeljen na programe tako kot sedaj, vendar kapitalsko povezanih s krovnim podjetjem, ki bo garancija za kontinuiteto IMV-jeve poslovne politike z odločilnim vplivom

na usmerjanje razvoja obstoječih in novih programov. Tako je namreč organiziran ves razviti svet, kateremu se želimo približati.

S prihodom Markoviča in njegove ekipe za krmilo jugoslovanskega gospodarstva so se pojavili novi upi za dogledno ozdravitev močno shiranega in zavoženega gospodarstva. Dobili smo sogovornika, ki ve kaj hoče, se zna z nami pogovarjati in ki skuša vleči voz v pravo smer. Spremembe v zakonodaji, ki so nastale v prvi polovici tega leta, so resnično revolucionarne in pomenijo praktično spremembo ekonomskega sistema ob močno nejasnih smereh sprememb političnega sistema. Obe skupini sprememb sta med seboj usodno in tesno povezani. Zato je uspeh ekonomske reforme, ki je jasen, predvsem odvisen od spremembe političnega sistema, ki še ni jasen in ves zaviti v meglo različnih preračunavanj, obračunavanja, špekulacij itd. Izjemno pomembna je vsaj doseg izražena trdna odločenost predsednika Markoviča nadaljevati z reformami in pri tem identificirati nasprotnike, ki praviloma nimajo argumentov, ampak izrabljajo socialne težave in razpihujejo nacionalna čustva. Te igre so seveda lahko zelo nevarne. Upajmo le, da ne bo prišlo do najhujšega. V kolikor bomo brez večjih socialnih pretresov zvožili letošnje leto, potem so »šanse«, da reforma vendarle

Koliko smo naredili v devetih mesecih

Za nami sta dve tretjini leta, zato je prav, da naredimo kratko rekapitulacijo našega dela. Iz spodnje tabele je razvidna proizvodnja vozil za izvoz, proizvodnja vozil za domače tržišče, število delovnih dni, dnevna kadenca postavljenih vozil in skupaj postavljenih vozil.

Ob proizvodnji vozil R4 smo začeli tudi predserijsko proizvodnjo vozil R5, katerih kadenco planiramo v naslednjih mesecih povečevati.

Menim tudi, da smo naredili precejšnje premike tudi pri zagotavljanju industrijske higiene, saj je velika večina delavcev, ki se

R - 4

TIP VOZILA	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SKUP
	20	19.5	25	20.5	25	22.5	10	26	
R4 - izvoz	3072	2547	2718	3638	2719	3221	1462	3875	23252
Domači trg	995	1333	2167	495	851	1008	240	1295	8384
Skupaj	4067	3880	4885	4133	3570	4229	1702	5170	31636
Dnev. proizvod.	203.35	198.97	195.4	201.60	142.8	187.95	170.2	198.84	

Poudariti moramo, da smo v mesecu maju izredno zaostriili zahteve po kakovosti v vseh obratih, posebno pa v lakirnici, kar je imelo za posledico manjšo proizvodnjo še v mesecu juniju in juliju. Danes lahko ugotavljamo, da je imela akcija pozitivne efekte, vendar moramo z zahtevami po boljši kakovosti še nadaljevati, tako pri R4, posebno pa pri vozilih R5.

Poleg omenjene akcije pa smo imeli ogromno težav z nekvalitetnimi materiali (v lakirnici so bili to laki, na montaži dobavljeni deli kooperantov, v presernici slaba pločevina...), kot tudi s pomanjkanjem materiala. Prav zaradi pomanjkanja materiala smo imeli ogromne težave z nekompletnostjo vozil, ki so v nekaterih trenutkih dosegli številko tudi 1000 in več vozil.

zaveda, da je čistoča tista, ki pogojuje boljše počutje delavcev ter osnovo za boljše kakovost.

Peščica tistih, ki tega nikakor ne želijo sprejeti, pa se bodo slej ko prej morali zavedati, da je takšna sedanja in bodoča usmeritev koncepta podjetja. Drugače pa si bodo morali poiskati delo tam, kjer jim bo takšen odnos omogočen.

Ravno tako še nismo naredili vsega pri izkoriščenosti delovnega časa, kar pa je naloga, ki je že v teku.

Vzporedno z vsemi aktivnostmi smo organizirali tudi izobraževanje delavcev, vse s ciljem boljšega dela, kar naj bi v končni fazi kot rezultat prineslo boljšo kakovost naših vozil, s katerimi se bomo lahko enakovredno primerjali z ostalimi tovarnamiz družine RENAULT. R. A.

Kakšna so predvidenja za drugo polletje 1989

uspe in da se rušilna inflacija začne počasi umirjati.

V globalu smo v IMV dokaj dobro zaščiteni pred inflacijskimi šoki, zahvaljujoč dolgotrajni orientaciji v izvoz in uravnoveženi devizni bilanci. Najtežji udarci bodo padali po domačem tržišču od koder bo šele takrat skušal izvažati, mu to prav gotovo ne bo uspelo. Zato je in bo prav izvoz glavni adut IMV-ja v boju za obstanek v trenutku, ko bomo v Jugoslaviji prišli krizi do dna in ko bodo morala marsikatera podjetja zapreti svoja vrata. V takšni krizi prežive vedno le najboljše. V tej luči je dokončno sanacija ADRIJE strateško pomembna za nadaljnji obstoj in razvoj IMV-ja.

Glede na povedano, prav gotovo ne bo lahko. V REVOZu bo glavni problem prodaja na domačem trgu in če bo ta problem uspešno rešen, potem me razultat konec leta ne skrbi in bo možno realizirati večino postavk iz plana pač v odvisnosti od končnega uspeha.

V ADRIJI bo še težko, vendar bo treba za vsako ceno ustaviti negativne trende in realizirati rebalans plana. V TPV bo glavna naloga pogodba z AL-KO in programska ureditev novomeškega dela. Z reorganizacijo bomo

utrdili sistem IMV v organsko celoto z jasno definiranimi medsebojnimi odnosi in odgovornostjo. Obetajo se tudi pomembne rešitve na področju nagrajevanja. Dosedanji sistem je bil, kot vemo, povsem neučinkovit in destimulativen. Trg bo moral delovati tudi tu in ločiti dobre od slabih, konec bo javnim licitacijam o plačah in večnemu nezadovoljstvu.

Obstajajo realne možnosti, da se z odkupom rešimo dela starih dolgov, kar bi nam čez čas odprlo nove razvojne perspektive.

Imamo vse pogoje, da polno zasedemo proizvodne kapacitete in povečamo izvoz, kar je izjemna prilika.

Marjan Anžur, dipl. ing.

Po stopnjah do cilja

V vsakem projektu izdelave novega vozila se delo prične najmanj štiri do pet let pred proizvodnjo v tovarni (glej shemo)!

Prvi dve fazi (razvoj, zasnova, stil, statični in aerodinamični preizkusi v razvojnem biroju in izbor industrijskih sredstev za velikoserijsko proizvodnjo) nas ne zadevajo, ker v Evropi proizvajajo R 5 že več kot pet let.

Naloga REVOZ-a je torej, da industrializira že obstoječ proizvod, za kar pride v poštev le 3. faza, prikazana v shemi. Vendar pa smo se tudi mi pred dvema letoma dejansko nahajali v fazi tehnologije (izbor proizvodnih sredstev, prilagojenih našim količinam vozil), ki je pripeljala do industrijskih vprašanj, ki jih danes vidite v tovarni.

Kako smo torej planirali začetek proizvodnje vozila R5 v REVOZ-u (3. faza)?

1. stopnja Izdelava 5 vozil TP (pilotna serija)

Namen izdelave teh vozil, ki so bila proizvedena z zelo majhnim številom bodočih serijskih sredstev, je bil prepričati se o izvedljivosti proizvodnje vozil, izbranim proizvodnim sredstvom odstraniti začetne težave in jih izpopolniti, preveriti ustreznost delov (ali so vsi deli na razpolago) in preveriti tehnološke postopke.

Kot primer: prvi proizvodi, narejeni na sestavljalnih pripravah v karoseriji, so pokazali na določene težave, ki smo jih lahko odpravili.

Istočasno so TP vozila služila za usposabljanje delavcev.

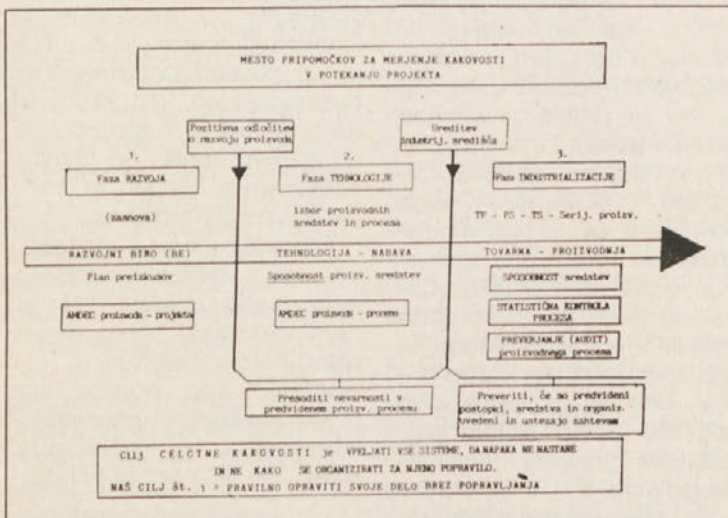
TP vozil nikoli ne prodajamo, ampak jih damo na razpolago tehničnim službam za izvajanje različnih poskusov (npr. preizkus čelnih udarcev v laboratoriju).

2. stopnja Izdelava 25 predserijskih vozil (PS)

Predserijska vozila morajo obvezno biti izdelana v pogojih serijske proizvodnje. Namen njihove izdelave je:

- preizkusiti delovanje proizvodnih naprav (npr. tekočih trakov), sredstev in procesa,
- usposobiti delavce za posamezna delovna mesta,
- izmeriti čas delovnih operacij,
- preveriti nivo kakovosti ter opozoriti na napake in njihove vzroke,
- preučiti vsa ugotovljena odstopanja (statistična študija, pre-CAM = kontrola sposobnosti proizvodnih sredstev,...).

Prvi val petih predserijskih vozil smo namenili preizkusu vzdržljivosti pri 5000 km, dve vozili med njimi pa pri 20.000 km, kajti prepričati se hočemo, če so ta vozila zanesljiva in če lahko načrtujemo njihovo prodajo.



Navadno ta vozila damo na razpolago tehničnim službam za razne preizkuse, ali jih prodamo kot demonstrativna vozila ali pa jih odkupi tovarna za službena vozila.

Njihova kakovost mora biti na nivoju, kakršen je zahtevan za vozila, ki so namenjena za prodajo.

Dovoljenje za proizvodnjo predserijskih vozil nam da lahko le Direkcija za kakovost RENAULT, potem ko se prepriča, da je proizvodni proces operativen in da je bila kakovost TP vozil na sprejemljivem nivoju. To dovoljenje je REVOZ dobil 17. avgusta na sestanku RAP (= pregled napredovanja projekta).

3. stopnja Izdelava 55 vozil nulte serije (TS)

Ko se iz proizvodnega procesa in iz končnih proizvodov že veliko naučimo in ko izdelamo in vpeljemo številne spremembe, je še vedno preveč nevarno spustiti se v serijsko proizvodnjo, ne da bi bili prepričani v pravilnost vseh sprejetih rešitev.

Zato je potrebno izvesti »poskusni galop« in zagotoviti, da bo med serijsko proizvodnjo vse pravilno potekalo.

Ob nadaljevanju usposabljanja delavcev v pravem obsegu na delovnih mestih je potrebno preverjati pravilno obratovanje vseh naprav in jih postopoma pripravljati na serijske količine, potrditi časovne norme, ki jih je predvidela tehnologija, opozoriti na šibke točke v organizaciji, v procesu samem, v delovanju sredstev in pri ljudeh.

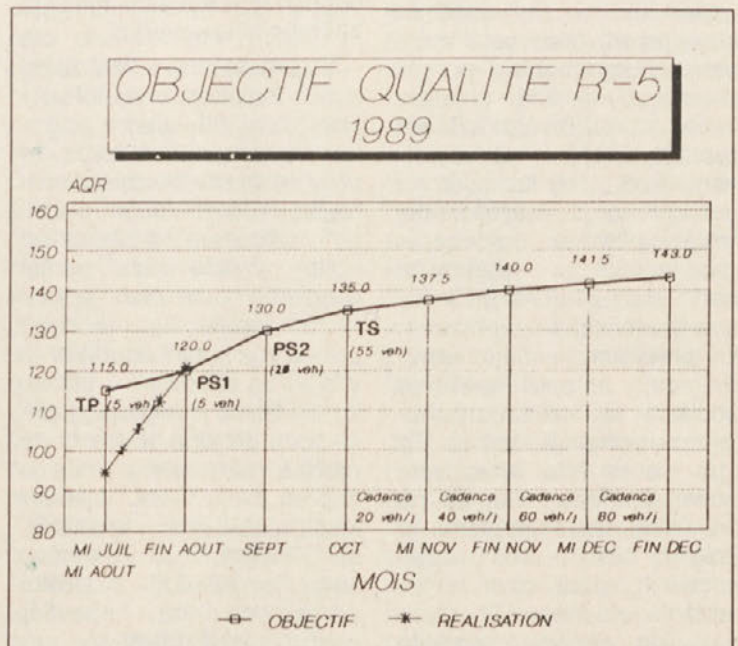
Skratka, nulta serija nam omogoča izboljšati zanesljivost linij, predvsem pa spremeniti, če je to potrebno določena delovna mesta ali zaporedje delovnih operacij.

Vozila nulte serije gredo v prodajno mrežo in morajo zato biti na ustreznem kakovostnem nivoju.

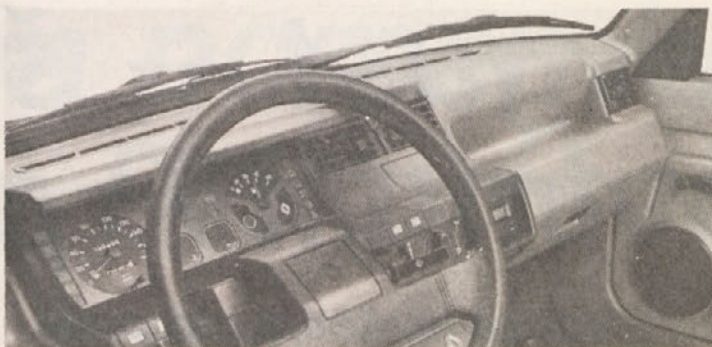
Na tej stopnji direkcija za kakovost RENAULT preveri, če so dosjeji za zagotavljanje kakovosti v proizvodnji (v karoseriji, lakirnici in montaži) operativni in če so rezultati kakovosti predserijskih vozil skladni z zastavljenimi cilji. Soglasje za nulto serijo dobimo preko teleksa, podpisanega od g. JOCOU-ja, direktorja za kakovost RENAULT.

4. stopnja Začetki serijske proizvodnje in postopno povečanje dnevnih količin vozil

Potem ko smo rešili vse težave, ki so se pojavile v nulti seriji in če smo dobili »zeleno luč« za serijsko proizvodnjo, katere začetek je v



IN KONTROLA KAKOVOSTI



REVOZ-u predviden v tednu 39, lahko pričnemo s povečanjem dnevni količin vozil.

Vsaka sprememba, ki je posledica povečanih količin, mora biti odobrena s strani Direkcije za kakovost, ki preveri, če je nivo kakovosti stabiliziran in če ustreza zastavljenim ciljem (Glej shemo, ki podaja okvirne količine z zahtevanimi plani AQR). 3!

Nekaj tednov po začetku serije proizvodnje nam bo Direkcija za kakovost RENAULT, pod pogojem da bo dosežena zahtevana kakovost AQR, dala soglasje za komercializacijo, kar pomeni, da bomo lahko pričeli s prodajo vozil kupcem.

Kot vidite, skozi celoten projekt omenjam AQR kot najosnovnejše sredstvo za merjenje kakovosti vozil in najodločilnejši element pri sprejemanju odločitev.

Kaj torej je AQR?

AQR = ocena proizvedene kakovosti. Gre za to, da se postavimo v vlogo kupca in tako v treh urah kontroliranja vozila (vključno s

d) **Varnostna napaka – napaka, ocenjena z 200 točkami** – to je zelo huda napaka, ki lahko povzroči okvaro ali celo ogrozi varnost potnikov (npr.: preluknjana cev za gorivo, puščanje zavorne tekočine, nepritrjena prednja prema, ...).

Skupno število točk, odkritih na vozilu, da D (= negativne točke).

Formula za izračun AQR v pozitivnih točkah je naslednja:

D = skupno število negativnih točk na vozilu

$$AQR = 162 - \frac{D}{4} \quad \text{ponderiran koeficient}$$

162 = optimalna kakovost
0 napak

Pa vzemimo primer enega vozila R4, ki je po ocenjevanju AQR imelo:

- 12 napak, ocenjenih s 3 točkami 36 točk
- 5 napak, ocenjenih z 10 točkami 50
- 1 zavrnitev, ocenjena s 50 točkami 50 točk

SKUPNO ŠTEVILO NEGATIVNIH TOČK 136

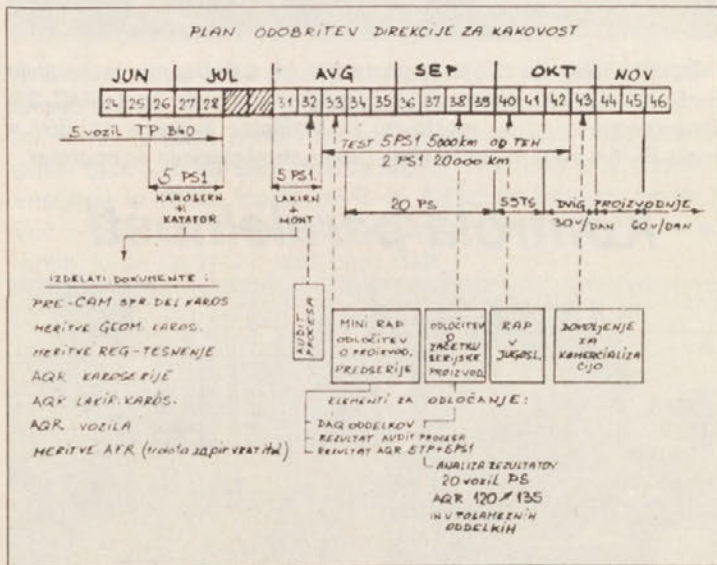
Izračun AQR: $AQR = 162 - \frac{136}{4} = 128$ To je slab rezultat.

Če pa to vozilo ne bi imelo zavrntive, bi bil njegov rezultat:

$AQRE = 162 - \frac{86}{4} = 140,5$ To pa je zelo dober rezultat.

Zato je potrebno AQR razumeti kot toplomer za merjenje kakovosti. Grafična predstavitev vam bo pomagala lažje razumeti podane številke.

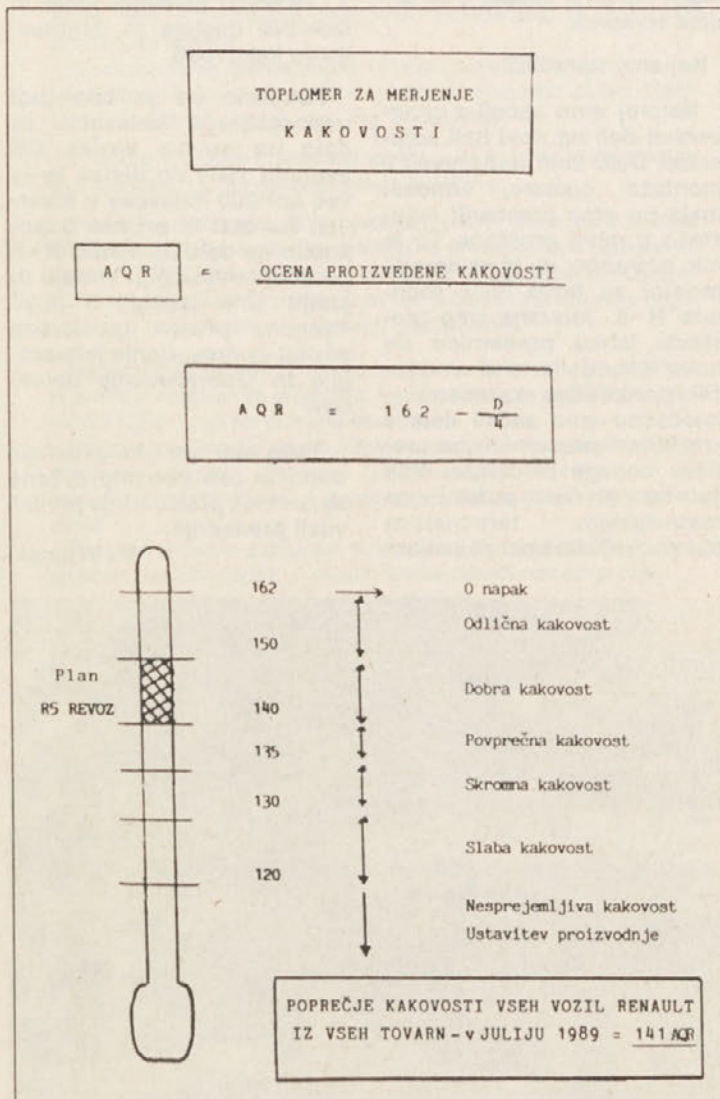
Jacques Danioux



preizkusno vožnjo '50 km) odkrijemo vse pomanjkljivosti, ki bi jih kupec lahko kritiziral.

Pri tem se ocenjevalec opira na standard kakovosti, ki mu pomaga pri razporejanju napak glede na njihovo pomembnost (napake izgleda, delovanja, hrupnosti, tesnenja...):

- a) **Srednje napake, ocenjene s 3 točkami** – to so napake, ki jih nekateri kupci opazijo, vendar jih navadno sprejmejo in le redkokdaj zahtevajo popravilo (npr. drobne posamezne smeti v laku).
- b) **Večje napake, ocenjene z 10 točkami** – to so napake, ki jih velika večina kupcev opazi in za katere zahtevajo takojšnje popravilo ali popravilo ob tehničnem pregledu (npr. neprivit vijak na senčniku ali trdo zapiranje vrat).
- c) **Zavrnitev – napaka, ocenjena s 50 točkami** – to je huda in nesprejemljiva napaka, ki jo kupec opazi takoj in zaradi katere reklamira vozilo (npr.: pokrov motorja ne zapira, pokvarjena ključavnica...). V takšnem primeru je kupec zelo nezadovoljen in lahko celo zamenja znamko vozila, če se napaka ponavlja.



15. avgust – še v zgodovini IMV: pr

Telega dne, ob 11. uri, je bila v prostorih tovarne avtomobilov, oziroma v TOZD REVOZ, izdelana prva »petica«. To je natanko 15 mesecev po podpisu pogodbe o skupnem vlaganju med IMV in Renault.

Takrat so tehnologi razvojnega inštituta IMV-ja in tehnologi direkcije DMAE Renault skupaj določili globalno tehnologijo in definirali opremo za izdelavo vozila »R-5« – five.

Potem se je začela izdelava glavnega projekta in njegova realizacija v sami tovarni. To delo so v glavnem opravili delavci iz sektorja tehnične direkcije tehnologij in vzdrževanje in delavci iz investicijskega sektorja skupaj z zunanjimi izvajalci.

Kaj smo naredili?

Najprej smo začeli z gradbenimi deli na novi hali adjustaže. Delo smo nadaljevali z montažo opreme, koncem maja pa smo prestavili adjustažo v nove prostore. To je bilo potrebno, da bi se naredil prostor za novo linijo montaže R-5. Januarja smo predstavili lahko presernico na novo lokacijo in tako omogočili preureditev karoserije. Istočasno smo začeli dela v »razširjeni presernici« za ureditev novega skladišča. Vsa dela so v glavnem potekala po zastavljenem terminskem planu z velikim prizadevanjem

naših delavcev in zunanjih kooperantov.

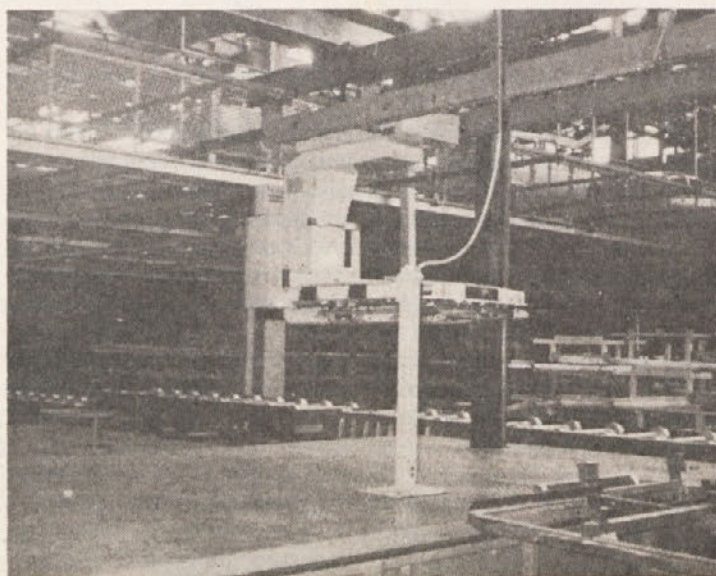
V aprilu se je začelo postavljanje opreme za linijske proizvodnje R-5. V štirih mesecih smo uspeli preurediti karosernico, lakirnico in montažo. Prispelo opremo smo pregledali in postavili na določeno mesto po tehnološkem projektu. Vse to smo delali vzporedno z redno proizvodnjo R-4. Da ne bi prišlo do prekinitve proizvodnje, smo morali izvesti dela za preureditev linije tesnenja v času kolektivnega dopusta. V dveh tednih smo uspeli podreti staro linijo tesnenja in postavili novo. Poleg tega so tehnologi delali pri izdelavi tehnične dokumentacije, ker je začetek predserije bil pogojen z ureditvijo delovnih mest in izdelavo dosjeja za zagotavljanje kakovosti.

Potrebno pa je bilo tudi usposabljanje delavcev za delo na novem vozilu. Od januarja 1989 do danes se je več kot 200 delavcev v tovarnah Renault in pri nas usposobilo za dela na vozilu R-5 po novi tehnologiji. V maju in juniju smo izdelali 5 vozil »tranche pilote« (poskusna vozila) za preverjanje tehnologije in izobraževanje delavcev.

Tako je po kolektivnem dopustu bilo vse pripravljeno za začetek proizvodnje prvih 5 vozil predserije.

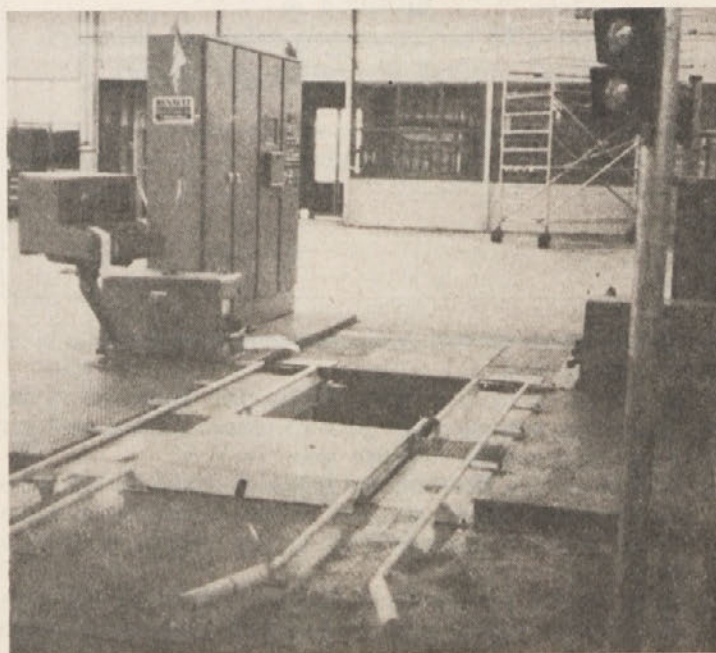
M. Vrtunski

Stroj za lepljenje stropov

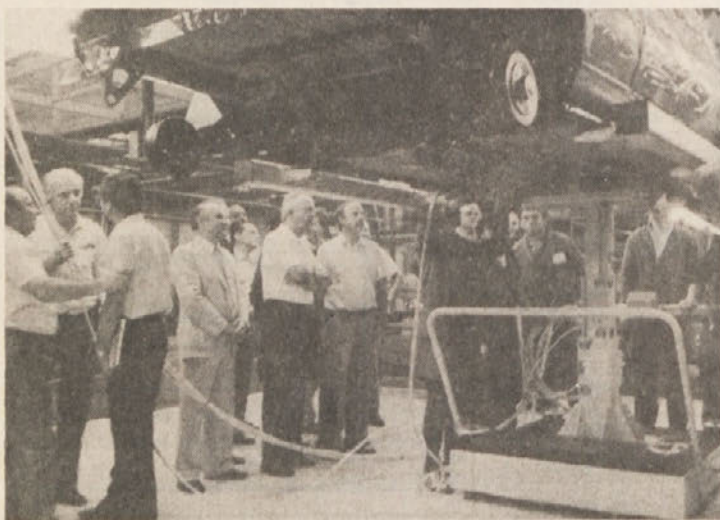


Stroj za lepljenje stropa je postavljen na začetku montažne linije R-5. Krmiljenje njegovih funkcij izvaja računalnik april SMC 35. Stroj omogoča hitro, enostavno in kvalitetno lepljenje stropov v vozila R-5 s tremi in petimi vrati. Delo s strojem izvaja en operater.

Kontrola paralelnosti

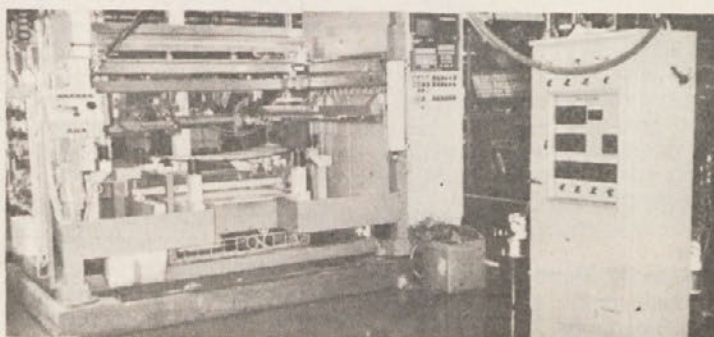
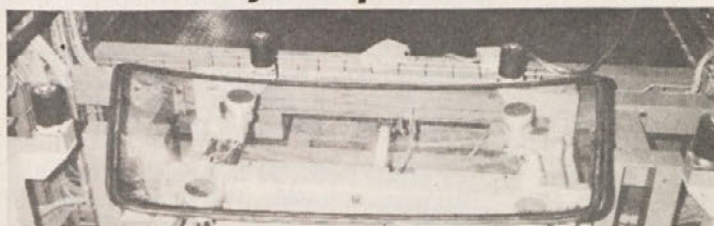


Stroj služi za kontrolo in nastavitve paralelnosti pogonskih koles na vozilu R-5. Njegove funkcije krmili računalnik SMC 600. Računalnik ima v spominu konstante za različne tipe vozil. Operater odtipka kodo vozila in računalnik poda zahteve, na katere operater nastavi vozilo. Na stroju je tudi etalon, ki služi za umirjanje stroja. Stroj omogoča kvalitetno nastavitve paralelnosti.



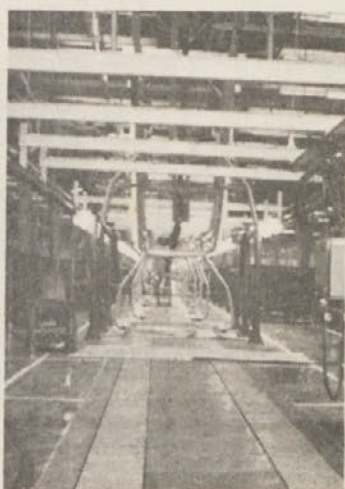
en pomemben dan vi R 5 prišel s traku

Nanašanje lepila na steklo



Stroj služi za natančno nanašanje lepila na rob vetrobranskega stekla. Krmiljen je z računalnikom NUM 800. Računalnik krmili 5 (pet) osno robotsko roko, ki sledi programirani obliki stekla in za sabo pušča lepilo. Trenutno je v spominu vnešena le oblika stekla za R-5, lahko pa imamo vnešenih več oblik. Stroj potrebuje vsakodnevno vzdrževanje zaradi lepila, ki se na zraku zelo hitro suši.

Transporter FKK — talni in viseči



Montažni transporti so krmiljeni z računalnikom telemecanique TSX - 87. Linija montaže je sestavljena iz različnih sistemov transporta od talnega do visečega transporta. Linija montaže R-5 je v IMV TOZD REVOZ prostorsko največji sistem krmiljenja z enim računalnikom.

Vzdrževanje petice bo zahtevnejše

Novi proizvodni program »RENAULT 5«, ki je trenutno v fazi preizkusnega obratovanja v tozdu REVOZ, je prinesel s seboj novosti, ki z vidika upravljanja in vzdrževanja tehnološke opreme zahtevajo višji strokovni nivo, obseg in kakovost znanja vzdrževalcev.

Kakovost znanja vzdrževalcev.

Glavna karakteristika nove opreme je računalniško vodenje in krmiljenje procesa. Zahteve po kvalitetnem vzdrževanju teh naprav so vezane na poznavanje računalništva, programiranja, elektronike, pnevmatike, hidravlike, avtomatizacije in tehnologije. Osnovna znanja za obvladovanje naštetih področij naš izobraževalni sistem obdeluje na višjih in visokih šolah, vendar je potrebno tovrstne strokovnjake še naprej izobraževati in specializirati določena znanja največkrat pri proizvajalcih opreme.

Da bi se kvalitetno pripravili na obvladovanje problematike vzdrževanja, smo v naši službi organizirali izobraževanje pri francoskih dobaviteljih opreme.

Za vzdrževanje opreme Firme TELEMECANIQUE in APRIL sta se usposabljala tehnika Marjan Starič in Marjan Mohorčič, za stroj RAMBURE pa Marjan Gabriel, dipl. ing. elektronike.

Pridobljeno znanje je potrebno vsekakor nujno izpopolnjevati kakor tudi prenašati oz. usposablјati ostale sodelavce.

Funkcija vzdrževanja najzahtevnejše opreme je zaupana oddelku ARM (avtomatika, regulacije, meritve), ki je centralnega pomena za celoten TOZD. Potrebno ga je le kadrovsko in organizacijsko dopolniti. Pri tem bo vsekakor potrebno še več posluha in prave volje odgovornih za razvoj kadrov in ustrezno nagrajevanje.

Računamo lahko samo z visoko strokovnim kadrom, ki bo motiviran in ustrezno nagrajen za svoje delo. V tem primeru mora biti fluktuacija kadrov tujka v pravem pomenu besede.

Poleg izobraževanja visoko strokovnega kadra in specializacije je potrebno realizirati »Program funkcionalnega izobraževanja na področju vzdrževanja«, ki ga je pripravil Zavod za tehnično izobraževanje.

Program je široko zastavljen in temelji na znanstvenih dosežkih s področja terotehnologije, s katerim želimo doseči naslednje cilje:

- zmanjšati zastoje v proizvodnji in stroške,
- izboljšati kakovost izdelkov,
- zagotoviti bolj varno in učinkovito delo,
- povečati stopnjo izkoriščenosti strojev in naprav,
- racionalizirati, izboljšati izkoristek kadrov,
- pospešiti in razširiti obseg uvajanja inovacij.

K temu bi dodal misel iz japonske industrijske filozofije, da je najboljši vzdrževalec — delavec, ki dela na določenem stroju. Ta najbolj ve, kako in kaj se na njem spreminja ter kaj lahko sam naredi, da bo življenjska doba stroja daljša.

Z novimi metodami ugotavljanja, spremljanja in zagotavljanja kakovosti (CAPABILITE, MSP, AUDIT...), smo se začeli učiti in spreminjati naš odnos do dela in delovnih sredstev.

Ta proces je potrebno intenzivno upeljati do slehernega delavca, ga seznaniti, poučiti in usposobiti za kvaliteten odnos do sredstev, s katerimi si zagotavlja svojo eksistenco.

Marko Rajkovača

Ob vseh zastavljenih planskih ciljih, za 2000 vozil povečana količina R-4, uvajanje in proizvodnji novega vozila R-5, s poudarkom na kakovosti, ob lanski proizvodnji 50 000 vozil, letošnji 52 000 vozil in za prihodnje leto načrtovanih 88 000 vozil, nam že sami razponi v količinah zgovorno napovedujejo, kakšne napore bo potrebno vložiti, da bomo načrtovano in željeno tudi dosegli.

Vsi predpogoji morajo biti ustvarjeni! Tako prostorski, tehnološki in kadrovski. Naj bo tokrat na slednjem poudarek, saj niti idealni prostori in najsodobnejša tehnologija ne pomenijo prav dosti, če zataji človeški faktor. Povod za to pisanje je bila okrožnica, ki jo je v.d. generalnega direktorja TOZD Revoz, Pavle Noč, poslal direktorjem direktij, sektorjev in vodjem služb.

V njej opozarja, da kljub vsem prizadevanjem, da bi v skladu z načrtovano dinamiko uresničevali tekoče planske in razvojno programske naloge, ki terjajo vsestranske napore vseh članov kolektiva, se iz dneva v dan soočamo z zaskrbljujucimi subjektivnimi slabostmi. Analize vzrokov pa kažejo predvsem na IZREDNO NIZKO IZKORIŠČENOST DELOVNEGA ČASA, ki velja tako za proizvodne kot neproizvodne delavce, med katerimi je ta pojav še bolj prisoten...

Govorimo pravzaprav o kronični bolezni, ki najeda večino jugoslovanskih podjetij in ustanov, a kar nam ne more biti v tolažbo. Bolezen bomo v tržnem gospodarstvu morali izkoreniniti. Bolnike, ki brez sramu in javno priznavajo, da »hodijo v službo« (ne delat!) in »da jih ne morejo tako slabo in malo plačati, kot oni lahko slabo in malo delajo«, pa bo potrebno »invalidsko upokojiti«, če jim vakcina napovedanih ukrepov ne bo pomagala odpraviti te nadležne bolezni...

V IMV-ju, kjer nam omenjena bolezen žal ni tuja, smo v preteklosti kar nekajkrat poizkušali uvesti red in disciplino. Nazadnje s sprejetjem PRAVILNIKA O HIŠNEM REDU. Prav zanimivo pa bi bilo ugotoviti, koliko zaposlenih ga sploh pozna. Sem in tja so se še pojavljali poizkusi uvajanja poostrenih disciplinskih ukrepov, a žal nikoli niso bili dosledno izvajani...

Najbolj očitna in tudi na zunaj opazna prekrška sta netočen prihod in odhod z dela, predvsem slednji. Krepko pred štirinajsto uro (da o popoldanski izmeni niti ne govorimo) je most, ki vodi na avtobusno postajališče poln odhajajočih, ki se jim mudi na avtobuse, ki ne odpeljejo zato nič prej, a boj za sedeže je neizprosno. Vratarji pa mirno, neprizadeto opazujejo mimoidoče (ne vsi in ne vedno). Na videz morda majhen problem, a z grozljivim učinkom. Neprimerljive so posledice izpada delovnega časa, ki so rezultat naše osebne neodgovornosti, zamujanja na delo, neopravičenega zapuščanja delovnih mest, predčasnega odhajanja domov, opravljanja nedopustnih opravil med delovnim časom, prinašanje alkohola, itd...

Tradicionalno visoke, a še vedno v porastu, so dnevne odsotnosti z dela (npr. v marcu, kar 586 delavcev dnevno) in tudi zato gre razumeti Pavla Noča, ko pravi, da si ne moremo več dovoljevati dolge spiske imen zaposlenih, ki jih ni na delo! Na spiskih naj bodo tisti, ki delajo, z vsem

Tako ne gre več

potrebnim upoštevanjem in razumevanjem resnično bolnih!

In ko naštevamo naše slabosti, naj ne pozabim na tiste, ki se pojavljajo med delom in katerih posledice se odražajo tako na količinah kot kakovosti – uporaba stimulansov, predvsem alkohola. Pred njim smo radi zatiskali oči, tolerirali in oproščali, kar pa dolgoročno povzroča, tako pri posamezniku (koristniku) kot podjetju, več škode kot koristi...

Ste že opazili, da je precej ljudi v času delovnika »težko dosegljivih«, koridorji njihovega gibanja pa neznanka in kar je najbolj zanimivo, nihče jih resnično ne pogreša. Očitno bi dobro vozili tudi brez njih. Na žalost pa največkrat ne obstajajo evidence o gibanju zaposlenih med rednim delovnim časom, kar velja zlasti za neproizvodne strukture.

Navada je železna srajca!

Težko je iz popolne lagodnosti, skoraj anarhičnosti (v nekaterih delih) preiti na dosleden predpisan režim hišnega reda. A tokrat gre zares! V TOZD Revoz so se odločili, da nedisciplini naredijo konec!

V okrožnici je zapisano, da

- vodilni in vodstveni delavci ne vztrajajo pri uresničevanju internih aktov, ki v širšem smislu urejajo delovna razmerja in delovno disciplino,
- tolerirajo vse oblike delovne nediscipline in
- ne sankcionirajo ali celo z lastnim slabim zgledom stimulirajo nedisciplino...

In prav tu se mora začeti s korenitimi spremembami. Sleherni vodstveni, vodilni delavec, ki najprej z lastnim slabim vzorom in neobvladovanjem sebi podrejenih, nediscipliniranih delavcev dodatno prispeva k nedisciplini, bo pač moral spoznati (ali njegov nadrejeni!), da temu delu ni kos ali pa se temeljito spreobrniti... Saj oče, ki svojemu nadobudnemu sinu, s cigareto v roki drži lekcijo o škodljivosti kajenja, gotovo ne bo prepričal sina, da je kajenje škodljivo in ga od tega odvrnil. Vzori pač vlečejo!

Dvojnosti meril v primeru discipline ne more biti!

Po starem več ne bo šlo. Nizko izkoriščenost delovnega časa moramo sami sebi v prid izkoreniniti. Pa naj to ne pomeni le točen prihod in odhod z dela, naj to pomeni tudi 7,5-urno zaposlenost, brez nepotrebne postopanja po tovarni, »sončenja« na balkonu, popivanja po bližnjih bifejih, reševanja križank, itd...

V TOZD Revoz so že sprejeti ukrepi za izboljšanje discipline. Programe so sestavili direktorji direktij s sodelavci. Za vse delavce organizacijskih enot TOZD Revoz (v katerih ni regularne evidence časa z registrskimi urami) je UVELJAVLJEN delovni čas od 06.00 do 14.00 (1. izmena in režija) in od 14.00 do 22.00 ure (2. izmena). Do nadaljnjega je bil ukinjen premakljiv delovni čas v vseh enotah, kjer niso zagotovljeni potrebni pogoji.

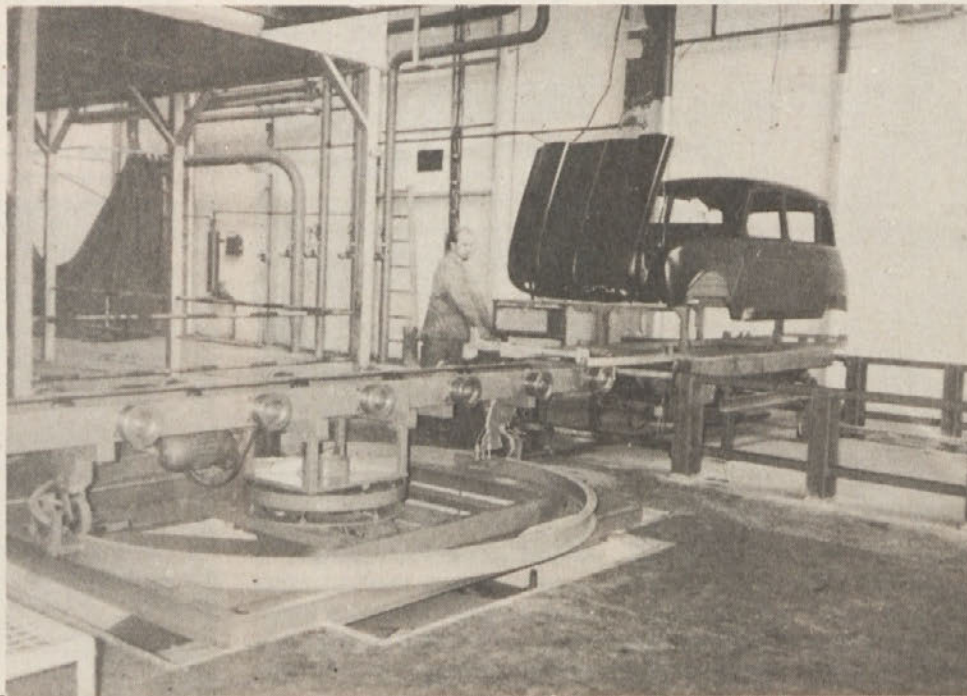
V tajništvih direktij in dislociranih nižjih organizacijskih enotah so nastavljene »knjige evidence odsotnosti« in še nekaj ukrepov, ki naj bi prispevali k izboljšanju discipline, seveda tudi s predvidenimi sankcijami za tiste, ki bi želeli ohraniti nered!

Do željenih ciljev pa nas bo pripeljala le brezpogojna doslednost in upoštevanje sprejetih pravilnikov in ukrepov ter seveda strogo kaznovanje tistih, ki jim ni do tega, da bi v naši hiši zavladal red.

Najenostavneje pa bi težave odpravili s samodisciplino, kar bi bilo najmanj boleče.

Razmislite o tem in se poskušajte sami spreobrniti!

J. Š.



Nov veter v lakirnici

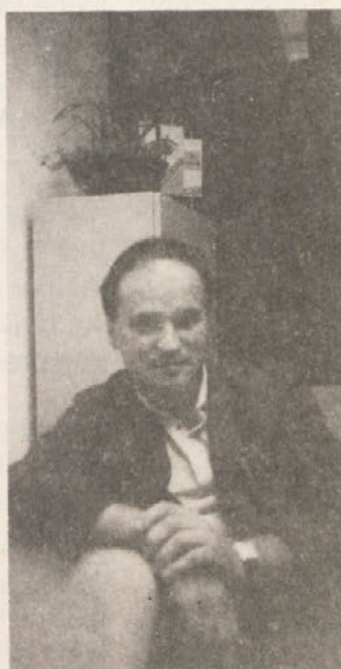
Težava na težavo so se kopičile v lakirnici tozda Revoz vrsto let. Poskusi razrešiti gordijski vozal pa so bili več ali manj neuspešni. Ob tehnoloških težavah je mnogim botroval človeški faktor.

Kampanjska akcija reševanja nenehnih zastojev ni vodila nikamor, žal pa lakirnici ni bila posvečena vsa potrebna pozornost in pomoč pri reševanju nadlog. Novo vodstvo tozda pa se je le zavedlo pomena lakirnice in kakovosti dela v njej in k težavam pristopilo z odločnim namenom, da jih odpravijo. Imenovan je novi vodja lakirnice Boris Gazvoda, ki je prvi odgovoren, da stvari postavi na pravo mesto in tako odpravi ozko grlo proizvodnje. Nova metla vedno dobro da in tudi v tem primeru se je izkazala! V tem času je veliko storjenega, odprava slabih delovnih pogojev, urejeno je dobro odvajanje plinov, uporaba predpisanih zaščitnih sredstev je brezpogojna, kabine so vedno vzdrževane. Delavcem, ki delajo v težkih pogojih, so namenili prostor, ki bo namenjen počitku brizgalcev.

Pri osebnem dohodku imajo brizgalci (deficitarni poklic), poslej poseben dodatek!

Skratka, delo v lakirnici naj bi dobilo pomen, ki mu gre v vseh avtomobilskih proizvodnjah in naj bi se zne bilo oznake »kazenskega bataljona«! Ravno ta oznaka je izdatno prispevala k specifičnim medčloveškim odnosom, ki so vladali tu, obarvani z veliko mero medsebojnega nezaupanja in nediscipline. Z omenjenimi ukrepi se ti odnosi iz dneva v dan izboljšujejo, kar se nazorno odraža na delovni storilnosti, ki je v nenehnem porastu!

Prizadevanja vodstva lakirnice in strokovnih služb pa so usmerjena tudi k odpravi nekvalitete materiala, ki ni prilagojen naši tehnologiji (SPLM). Uvedeni so



Boris Gazvoda novi vodja lakirnice.

preventivni pregledi naprav in s tem so preprečene možnosti zastoja proizvodnje. Še vedno pa je problematična kadrovska zasedba. V lakirnici so zaposleni 304 delavci, 219 v proizvodnji, od tega je le 22 KV avtoličarjev, 17 pa jih je trenutno na usposabljanju. Močnejšo kadrovsko injekcijo pričakujejo čez dve leti, ko bosta šolanje končali dve generaciji avtoličarjev.

Lakirnica je, kot pravijo delavci, ki so zaposleni v njej, deset let spala. Ni sledu razvoja, danes pa se trudijo ujeti zamujeno, saj vse zahtevnejši pogoji kakovosti silijo v to. V obdobju maj–september 1989 je bilo v lakirnici storjenih že veliko pozitivnih premikov, akcije pa so še v teku. Tako bo v kratkem asfaltirana cesta ob lakirnici, kar bo preprečilo vstop prahu v sesalne filtre.

Zgrajena bo pregradna stena med lakirnico in ostalo proizvodnjo, saj sedaj ves prah in umazanijo vleče v lakirnico.

V vodstvu pa bodo vse potrebne naprave usmerili še v dodatno izboljšanje pogojev za zaposlene.

Kje ste inovatorji?

Ker je sedaj med najnujnejšimi nalogami prestrukturiranje proizvodnje, ki naj se kvalitetno izboljša, dvigne produktivnost dela, obrne k tržišču,... je pot k takemu prestrukturiranju tudi v inovativnem obnašanju in ustvarjalnem delu vseh zaposlenih, še posebno pa strokovnih in vodilnih delavcev.

Z vso resnostjo lahko ugotovimo, da v IMV ne moremo govoriti o organizirani in množični inventivni dejavnosti, ter da na posamičnih predlogih ni mogoče graditi celotne strategije inventivne dejavnosti, čeprav jo še tako spodbujamo.

Zato POZIVAMO VSE KREATIVNE IN RAZMIŠLJAJOČE DELAVCE, DA PREBUDIJO SVOJ INOVACIJSKI UTRIP. KDOR MISLI, TA DOBIVA. TUDI VI VESTE IN ZNATE. KAR PA VI NE VESTE, VE VAŠ SODELAVEC. SPODBUDITE GA IN PRIJAVITE SVOJE IDEJE. GOTOVO STE IMELI ALI IMATE PREDLOG. VSAK PREDLOG JE LAHKO KORISTEN IN VSAKO IDEJO BOMO URESNIČILI. INOVACIJSKI DINAR JE VAŠ IN NAŠ DENAR.

Vse predloge prijavite na naslov: Oddelek za stan. in homolog. Razvojni biro (BE) TOZD REVOZ

Robert Kastelic

Odgovor na članek »Kje ste inovatorji?«

Tukaj smo

Sem strokovni delavec in se skušam inovativno obnašati in ustvarjalno delati. Tudi sam sem prebudil svoj inovacijski utrip. Mislim sem, a nisem dobival. Pa šalo na stran. Tukaj so moje izkušnje pri uveljavljanju inovacije.

Zataknilo se je že pri samem postopku. Predlog sem prijavil 12. 9. 1988, mnenje odbora za inovacije pa sem dobil šele 22. 2. 1989 (več kot 5 mesecev!!!) in bi ga še kasneje, če ne bi vmes večkrat interveniral. Pri tem moram pohvaliti strokovno komisijo, ki je bila pri delu korektna. Moj predlog je ocenila kot tehnično izboljšavo in pri tem upoštevala idejo, algoritem rešitve in računalniški program. Mnenje komisije je bilo, da je izboljšava uporabna takoj in da bi lahko odpravila ozka grla v proizvodnji. Tudi odbitek na delež delovne dolžnosti ni bilo.

Čeprav je bil predlog ocenjen zelo dobro, pa je bilo iz Pravidnika o inventivni dejavnosti mogoče »izvleči« samo 3 (tri) lanskoletne povprečne OD. Zamislite si, koliko bi to znašalo pri naši inflaciji!

No, pa tudi iz tega ni bilo nič. Inovativni odbor je ocenil, da je predlog sicer izviren in uporaben, vendar avtor ne more dobiti nagrade, dokler se izboljšava ne prične uporabljati v praksi (kar pa ni odvisno od avtorja). Torej samo ustvarjanje novega znanja ni inovacija!

Kljub vsemu nisem izgubil upanja. Ponovno nameravam prijaviti predlog. Če je vse, kar piše v pozivu inovatorjem, tudi dejansko uresničljivo, potem ne bo problemov. Sprejemam izziv!

Radovan Smerdel

Proizvodnja pa je še naprej motena

Sredi julija, teden pred začetkom kolektivnega dopusta, je občinska sindikalna organizacija na zahtevo skupine delavcev brežiškega obrata tovarne prikolic sklicala sestanek, na katerem naj bi delavci in vodstvo skušali rešiti določene probleme, ki že dalj časa tarejo brežiški kolektiv.

Razen pobudnikov za sklic sestanka so bili prisotni še: izvršni odbor OOS obrata Brežice s predsednikom Rudijem Dolenškom, predsednik in sekretar OK ZSS Jože Tomc in Vlado Rožič, podpredsednik PO IMV Zdravko Slak, vodja proizvodnje ADRIA Jože Zadel, sekretar republiškega sindikata kovinarjev, predsednica izvršnega sveta občine Brežice Barličeva ter še približno 50 delavcev obrata.

Glavni vzrok za sklic sestanka je bil zaradi neredne proizvodnje, pogostih zastojev, velikega števila nadur ter prevelikega števila režijskih delavcev. Delavci so smatrali, da je glavni krivec za težave vodja proizvodnje, zato so zahtevali njegovo zamenjavo.

V razpravi je bilo poudarjeno, da niso bile izpolnjene zahteve z lanske prekinitve dela. Proizvodnjo še naprej ovirajo pogoste prekinitve zaradi pomanjkanja materiala iz ostalih obratov znotraj IMV, prikolic zapuščajo proizvodne prostore nekompletne, za kompletiranje in odpravo zastojev pa se odreja nadurno delo.

In tako iz leta v leto.

Obtožba je letela tudi na račun osnovne organizacije sindikata, nakar je njen predsednik Dolenšek podal svoj odstop.

Po razpravi, ki je bila dokaj dolga in v katero se je vključilo več razpravljalcev, ni bilo nobenega konkretnega sklepa niti obljube o izboljšanju stanja.

Očitno to zadnje ni bilo mogoče, kajti težave prikoliške dejavnosti niso od danes, pa tudi rešene ne bodo kar jutri.

S tako pogostimi menjavami programa in kadrov kot v zadnjem času prav gotovo ne!

Ernest Sečen

Nova hala v Črnomlju

V Črnomlju smo pričeli v aprilu letos s pripravljalnimi deli za izgradnjo nove proizvodne hale.

Lokacija nove hale je v kompleksu tovarne in bo z obstoječimi objekti tvorila zaokroženo tehnološko celoto.

Pokrite površine novega objekta znašajo z aneksom in nadstrešnico 4872 m², od tega delovnih površin 3670 m².

Za proizvodnjo, skladiščenje in pomožne dejavnosti bodo poleg novega objekta koriščeni tudi vsi obstoječi objekti na tej lokaciji.

Uporabili bomo že obstoječo tehnološko opremo, ob tej pa bo nabavljena tudi nova – potrebna za novo tehnologijo optimiranja in dolžinskega spajanja žaganega lesa, potrebnega za izdelavo letev. Z realizacijo tega projekta bo skoncentrirana izdelava letev za prikoliško dejavnost na eni lokaciji. Poleg tega bo tudi proizvodnja pohištenih elementov združena iz dveh na eno lokacijo.

Po dograditvi nove hale bo opuščen in odprodan star mizarski obrat, ki je lokacijsko oddaljen približno 1 km.

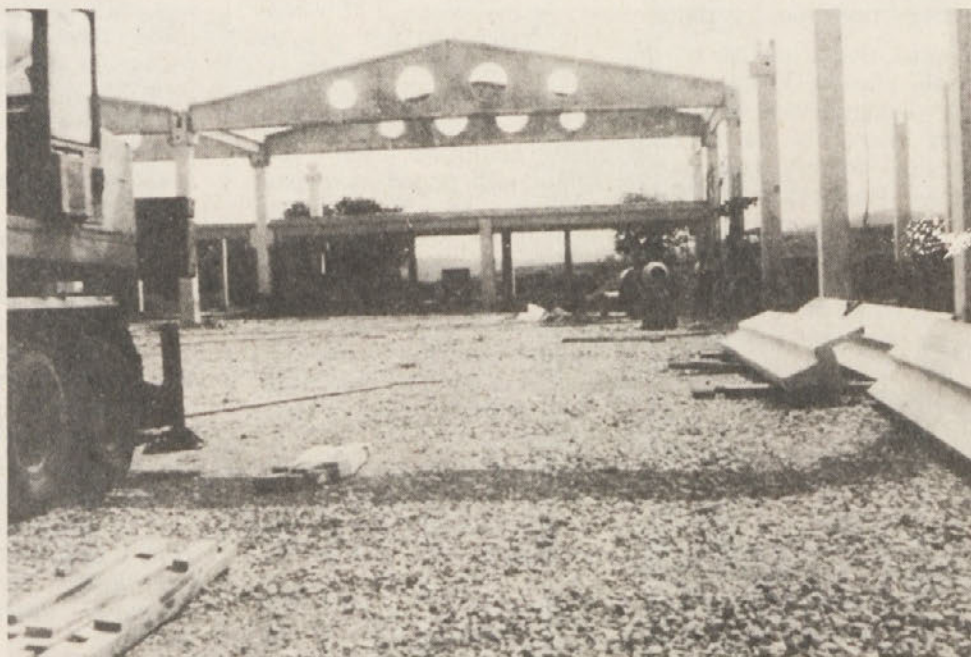
Glavni cilj, ki ga bomo dosegli s to investicijo, je koncentracija izdelave letev na eno lokacijo in eno tovarno, uvedba nove tehnologije računalniškega optimiranja in izločanja napak iz desk in dolžinsko spajanje desk, s čimer naj bi prihranili minimalno 10 % lesne mase.

Poleg proizvodne hale se gradi tudi II. faza energetskega objekta, kjer bodo tudi novi prostori za vzdrževanje, trafo postajo in kompresorsko postajo.

Vsa gradbena dela izvaja GIP Pionir Novo mesto, dobavo in montažo armiranih betonskih elementov za halo pa opravlja TOGEL Krško. Nadzor nad gradbenimi deli izvajajo naši sodelavci iz investicijskega sektorja s koordinatorjem del Rudijem Mrazom na čelu.

O nadaljnjem poteku gradbenih del in pričetku montaže instalacij in opreme bomo poročali v naslednjih številkah Kurirja.

Vodja TPD:
Ing. Ivan Lakner



Začetki naše težko pričakovane investicije

Nova serija Renault 5

3 nove inačice in še bolj bogata oprema

Ob koncu meseca julija je serija RENAULT 5 pridobila na opremljenosti vsakega modela ob še vedno privlačnem odnosu cena/usluga.

Nova serija se deli na naslednji način:

- 27 inačic v Franciji (13 s 3 vrati, 10 s 5 vrati in 4 inačice societe)
- 3 nove inačice opremljene z motorjem diesel 1595 cm³: modeli FIVE 3 vrata, FIVE D 5 vrat et FIVE D societe
- 2 tipov karoserije:
 - 3 vrata (cela serija)
 - 5 vrat (cela serija razen baccava, GT turbo in societe)
 - 6 različnih motorjev
 - 6 nivojev opremljenosti (ukinitev inačic SL in SD).

Motorji	Nivo opremljenosti		
1108 cm ³ bencin 34 kW, 47 KM pri 5250 obr/min 79 Nm, 8,2 mkg pri 2500 societe obr/min	FIVE	TL	
	3/5	3/5	
	vrat	vrat	
1237 cm ³ bencin 40 kW, 55 KM pri 5250 obr/min 88 Nm 9,2 mkg pri 3000 obr/min	TR	GTR	
	3/5	3/5	
	vrat	vrat	
	societe		
1397 cm ³ bencin 49 kW, 68 KM pri 5250 obr/min 104 Nm 10,8 mkg pri 3000 obr/min	TR	GTR	
	3/5	3/5	
	vrat	vrat	
	societe		
1397 cm ³ bencin 49 kW, 68 KM pri 5250 obr/min 104 Nm 10,8 mkg pri 3000 obr/min	GTS		bacara
	in		automatic
	automatic		3 vrata
	3/5 vrat		
1397 cm ³ bencin 88,5 kW, 120 KM pri 5750 obr/min 165 Nm, 16,8 mkg pri 3750 obr/min	GT		
	turbo		
	3 vrata		
1721 cm ³ bencin 65 kW, 90 KM pri 5500 obr/min 135 Nm, 14,1 mkg pri 3500 obr/min	GTX		baccara
	3/5 vrat		3 vrata
1595 cm ³ Diesel 40 kW, 55 KM pri 4800 obr/min 100 Nm, 10,4 mkg pri 2250 obr/min	FIVE D	TD	GTD
	3/5	3/5	3/5
	vrat +	vrat +	vrat
	societe	societe	

Nova serija se imenuje »SAGA«. Oznaka je napisana na sprednjih vratih in na vratih prtljažnika.

Nova opremljenost se pozna predvsem pri integraciji opreme, ki ni bila serijska in z razvijanjem novih notranjih oblog ter z vključitvijo motorja Diesel v nekatere inačice, ki so bile do sedaj samo bencinske.

Serija RS sestoji iz:

- Renault 5 FIVE in FIVED
- Renault 5 saga TL, TR, TD
- Renault 5 saga GTR, GTS, GTD automatic
- Renault 5 saga GTX
- Renault 5 GT turbo
- Renault 5 baccara in baccara automatic

* Societe - serviser - op. prev.

Iz Renault Presse napisala izvleček
Barbara Kranjc

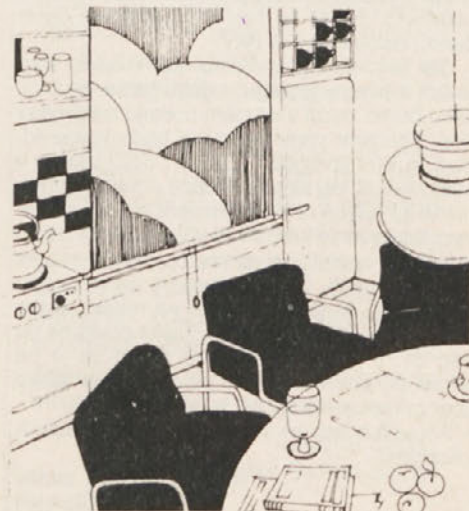
RAZPIS za solidarnostna stanovanja

Obveščamo vas, da bo v eni od naslednjih številčk Dolenjskega lista, predvidoma 21. 9. 1989, objavljen razpis za solidarnostna stanovanja pri samoupravni stanovanjski skupnosti občine Novo mesto.

Poleg dosedanjih kategorij upravičencev do solidarnostnih stanovanj je s pravilnikom o dodeljevanju stanovanj in posojil pri samoupravni stanovanjski skupnosti občine Novo mesto (pravilnik je sprejel zbor uporabnikov pri skupščini stanovanjske skupnosti dne 21. 6. 1989) določena tudi nova kategorija upravičencev, in sicer »mladi strokovnjaki«. Kategorija mladih strokovnjakov je bila uvedena zaradi spremembe zakona o stanovanjskem gospodarstvu, vanjo pa spadajo delavci, ki nimajo rešenega stanovanjskega vprašanja, stari največ 35 let, praviloma s VII. stopnjo strokovne izobrazbe.

Pogoji, način in rok za oddajo vloge za dodelitev solidarnostnega stanovanja bodo določeni v razpisu, zato si ga natančno preberite!

Dodatne informacije boste lahko dobili v strokovni službi samoupravne stanovanjske skupnosti ali v IMV na int. telefon št. 233 pri Vlasti Štangelj.



Posojila so mimo

V času, ko obravnavamo rezultate polletnega poslovanja v naši delovni organizaciji, ugotavljamo, da bi poročilo o delu na stanovanjskem področju lahko strnili v nekaj stavkov. Vendar to ne pomeni, da aktivnosti niso potekale, oziroma č'a je na tem področju vladalo zatišje! Rezultati res niso spodbudni, čemur botrujejo številni razlogi, na katere pa nimamo neposrednega vpliva.

Tako v prvem polletju nismo dobili nobenega stanovanja, razen nadomestnih stanovanj delavcem, ki so stanovali v samskih sobah na Kotarjevi 5, ki smo jih morali preseliti zaradi prenove tega objekta. Planirali smo sicer, da bomo letos prenovili vse tri preostale stolpiče na Kotarjevi cesti (enega smo prenovili lani), vendar se je izkazalo, da finančno tega ne moremo realizirati. Tako je v fazi prenove le objekt Kotarjeva 5.

Prav tako še vedno nismo pristopili k spremembam pravilnika o reševanju stanovanjskih vprašanj, ki so sedaj zares že nujne – to bo naša glavna naloga v naslednjem obdobju.

Bolj kot pri ostalih aktivnostih nam je uspelo realizirati plan sklada skupne porabe – stanovanjski del za letošnje leto, ki je osnova za naše delo pri dodeljevanju stanovanjskih posojil delavcem.

Stanovanjske komisije so obravnavale kar 391 vlog za dodelitev stanovanjskih posojil, ki so prispеле na razpis v mesecu aprilu. Po izvršenem preverjanju vlog, ogledih in sestavi prednostnih list so bila posojila dodeljena 329 delavcem, zavrženih je bilo 54 vlog, nekaj delavcev pa je od vloge odstopilo. Pri določanju višine posojil posameznim delavcem so komisije upoštevale določbe plana sklada skupne porabe za leto 1989, kjer je bil kot najvišji znesek posojila določen 30.000.000 din, najnižji znesek pa 10.000.000 din. Tako so bila delavcem dodeljena posojila v višini od 10.000.000 din do 30.000.000 din; nižji znesek posojila je bil dodeljen le delavcem, ki so bili upravičeni do razlike med že prejetimi posojili in za letos določenim najvišjim zneskom posojila.

Kljub številnim predlogom in pobudam, da bi zneske posojil zaradi inflacije med letom povišali, to ni bilo možno. Sredstva sklada skupne porabe – stanovanjski del za leto 1989, so bila namreč planirana na osnovi bruto osebnih dohodkov, pri čemer je že bila upoštevana predvidena stopnja inflacije. Plan je bil izdelan tudi ob predpostavki, da bodo vse TOZD in DSSD redno izločale sredstva v sklad skupne porabe, kar pa ni bilo realizirano, saj TOZD Adria in TOZD TVP zaradi neugodnih rezultatov poslovanja nista izločala sredstev mesečno, kot je bilo predvideno. Tako smo lahko razdelili delavcem v obliki posojil le toliko sredstev, kolikor je bilo že v začetku leta planirano, pa še to šele po polletnem obratnem poslovanju DO IMV.

Ob tem, ko ugotavljamo, kaj in kako smo delali v prvem polletju, ugotavljamo že tudi, kako bomo delali v drugem polletju letošnjega leta. Zaenkrat vemo le to, da bodo vsa sredstva, kolikor jih bodo TOZD in DSSD izločile v stanovanjski del sklada skupne porabe, namenjena za nakup novih stanovanj. Koliko stanovanj bomo za ta sredstva lahko kupili, je zaenkrat težko oceniti, saj ne vemo, koliko sredstev bo oblikovanih. Cene stanovanj pa se redno povečujejo, in to kar dvakrat na mesec! Tako je bila cena za 1 m² stanovanjske površine na dan 31. 8. letos 16.260.000 din in se je od takrat že povišala, novo povišanje pa lahko spet pričakujemo že s 15. 9. 1989!

Kaj več o tem pa v eni od prihodnjih številok »Kurirja«!

Organiz. stanov. zadev
Vlasta Štangelj

V STIKU S KUPCI



Nove cene

Na podlagi Pravilnika o oblikovanju prodajnih cen izdelkov in storitev iz proizvodnega programa TOZD TA REVOZ je sprejel DS TOZD REVOZ spremembo cen vozil iz lastnega in built up programa ter njim pripadajočih opcij in rezervnih delov, in sicer:

1. LASTNI PROGRAM

TIP	Sedanja prod. cena	Nova prod. cena	% povišanja
R-4 GTLJ	112.555.000	135.000.000	20

2. BUILT UP PROGRAM

R-5 CAMPUS	211.049.000	274.000.000	30
R-5 GTS	271.137.000	352.000.000	30
R-5 AVTO-ŠOLA	289.836.000	377.000.000	30
R-5 TD	287.066.000	373.000.000	30
R-5 GT turbo	373.866.000	486.000.000	30
R-9 EXCLUSIVE	257.318.000	335.000.000	30
R-9 GTL	247.184.000	321.000.000	30
R-9 GTD	275.290.000	358.000.000	30
R-11 GTL	300.120.000	390.000.000	30
R-11 GTD	318.726.000	414.000.000	30
R-11 DIESEL SPRING	307.591.000	400.000.000	30
R-19 TS	322.866.000	420.000.000	30
R-19 GTS	337.118.000	438.000.000	30
R-19 GTS (Sej. exponati)	343.551.000	447.000.000	30
R-19 GTX (Sej. exponati)	367.060.000	477.000.000	30
R-19 GTD (Sej. exponati)	377.661.000	491.000.000	30
R-19 TDE (Sej. exponati)	406.772.000	529.000.000	30
R-21 TL 1,4 l	341.789.000	444.000.000	30
R-21 GTX	433.682.000	564.000.000	30
NEVADA GTS 5 s.	398.303.000	518.000.000	30
NEVADA GTD 7 s.	407.652.000	530.000.000	30
NEVADA GTX 7 s.	465.826.000	606.000.000	30
R-25 TX	514.186.000	668.000.000	30
R-25 BACARA (sej. exp.)	939.606.000	1.221.000.000	30
R-25 V6 Injection	819.300.000	1.065.000.000	30
SPACE GTS	589.667.000	767.000.000	30
EXPRESS TOLE 1,4	272.479.000	354.000.000	30
EXPRESS DIESEL	297.090.000	386.000.000	30
EXPRESS KOMBI 1,4	293.352.000	381.000.000	30
TRAFIC T313 Furgon	439.433.000	571.000.000	30
TRAFIC TB23 Fur. s p.s.	491.151.000	638.000.000	30
TRAFIC T2B3 Kombibus	518.016.000	673.000.000	30
MASTER RJ 26	678.050.000	881.000.000	30
MASTER R8D4 Minibus	830.786.000	1.080.000.000	30
R-21 TURBO	678.673.000	882.000.000	30

Nova računalniška oprema

V zadnjih treh letih smo imeli precejšnje težave z računalniško obdelavo podatkov ravno zaradi pomanjkanja računalniške opreme. Zaradi tega so bili nezadovoljni tako uporabniki računalnika kot programerji. Odziv računalnika za zahteve operaterja je bil zelo počasen. Razvoj novih računalniških programov in polnjenje novih podatkov v računalniško bazo je bil praktično onemogočen.

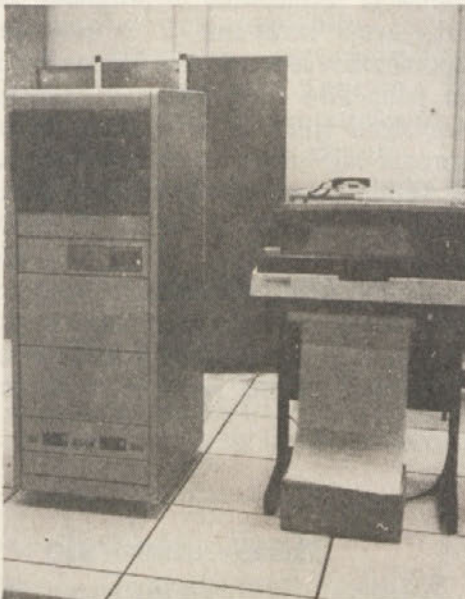
V septembru 1988 je bila na seji PO IMV obravnavana računalniška problematika. Ugotovljeno je bilo, da obstoječa računalniška oprema ne zadošča za potrebe IMV. Na tej osnovi smo potem začeli z akcijo za nabavo dodatne računalniške opreme. Rezultat tega je pogodba o računalniški opremi, ki jo je podpisal TOZD ADRIA 29. 5. 1989. Na ta način se bodo trenutne računalniške kapacitete skoraj podvojile. Kratak opis opreme: procesor microvax III, diskovni spomin 2 Gb 30 video terminalov in 30 osebnih računalnikov. V tem trenutku je od navedene opreme v računskem centru instaliran že procesor z diskovnim spominom. Vsa ostala oprema bo instalirana do 7. 8. 1989.

Za TOZD REVOZ smo se v dogovoru z Renaultom odločili za računalniško opremo tipa IBM. Tudi tu je že podpisana pogodba za opremo potrebno za komuniciranje 13 ekranskih terminalov z bazo podatkov v Renault-Pariz. Oprema bo instalirana do konca avgusta 1989. Ostala oprema (računalnik AS 400-B30 z 10 terminali) pa bo instalirana do septembra 1989. Ta oprema

je namenjena predvsem za šolanje programerjev. Oprema za redno delo (računalnik AS 400-B50 s 100 terminali) pa bo instalirana v začetku leta 1990.

Nova računalniška oprema bo omogočala veliko hitrejši odziv na zahteve operaterja in s tem tudi ažurnejše stanje baze podatkov. Po dolgem času bomo tako imeli solidno računalniško osnovo za dopolnjevanje starih in izgradnjo novih informacijskih sistemov.

Vlado Starič



INFORMATO R

gorenje

GOSPODINJSKI APARATI, NOTRANJA OPREMA, PROCESNA OPREMA, ELEKTRONIKA, ŠIROKA POTROŠNJA, COMMERCE, SERVIS, RAZISKAVE IN RAZVOJ, INTERNA BANKA, MALI GOSPODINJSKI APARATI, ELEKTROKOVINARSKA OPREMA, NARAVNO ZDRAVILIŠČE, DSSS, SOZD

Transport na liniji tesnenja



V petek, 25. avgusta 1989, je prišla na ogled Gorenja skupina delavcev novomeške industrije motornih vozil REVOZ, s katero Gorenje sodeluje že dalj časa na področju preoblikovanja in zaščite pločevine.

V novomeški tovarni so nazadnje za

Gorenje Gospodinjski aparati izdelovali polizdelke za štedilnike in dvojne pečice.

Zato so sedanji obisk izkoristili za pogo-vore o možnostih sodelovanja v bodoče. Seveda bo sodelovanje odvisno od potreb Gorenja in zmogljivosti v tovarni v Novem mestu.

H. J.

Z več znanja hitreje in lažje do uspeha

Pomen znanja narašča pri razvoju tako družbe kot celote kot določena gospodarske panoge in posamezne OZD. Za doseganje uspešnosti pri delu so pogoj dobro usposobljeni in izkoriščeni kadri. V preteklosti pa je bil človeški potencial najmanj razvit in uporabljen.

Tudi v naši DO se srečujemo s problemi, ki so posledica nizke industrijske kulture, pomanjkljivega znanja in usposobljenosti delavcev.

V okviru programa »Izobraževanje in kadrovska prenova« smo dali glavni poudarek izobraževalni dejavnosti, da bi na ta način lahko ustrezno afirmirali znanje kot ključni dejavnik razvoja.

Tokrat bi vas želeli seznaniti z aktivnostmi, ki še potekajo v zvezi z izborom in izobraževanjem delavcev za nov proizvodni program R-5. Potek in metodologijo za izbor smo pripravili strokovni sodelavci v kadrovski službi.

Najprej smo izbrali skupino 30 bodočih inštruktorjev, ki naj bi bili nosilci nadaljnega izobraževanja za program R-5. Delavci so bili z različnih področij v proizvodnji: karoserije, lakirnice in montaže, iz vrst predelavcev, vodij skupin in perspektivnega kadra za vodenje proizvodnje.

Pri izboru smo upoštevali ustrezno strokovno usposobljenost, psihofizične lastnosti, oceno uspešnosti pri delu in delavčevo motiviranost za izobraževanje in delo na R-5.

Na podoben način smo izbrali tudi skupino specialistov za specifične delovne operacije v proizvodnji. Vsi ti delavci so se izobraževali v začetku leta v Franciji in na Portugalskem in trenutno vodijo praktično izobraževanje proizvodnih delavcev. Delavce za proizvodnjo R-5 smo izbrali predvsem na osnovi osebnih ocen uspešnosti pri delu.

Poudariti pa moramo, da smo upoštevali dejstvo, da bo vzporedno s proizvodnjo R-5 tekla tudi proizvodnja R-4 in da sta oba programa enakovredna glede zagotavljanja pogojev za doseganje ustrezne količine in kvalitete proizvodnje. Zato je bilo potrebno zagotoviti optimalno kadrovsko strukturo za oba programa.

Judita Ledič,
Damjana Smrke-Bohte

RAČUNALNIK IN MI

Izboljšanje poslovne informatike v IMV

Z množičnim uvajanjem osebnih računalnikov v IMV se je znatno povečala tudi produktivnost nekaterih strokovnih služb. PC računalniki so skrajšali čas izdelave raznih planov, analiz in poročil. Vendar se je istočasno še bolj jasno pokazal problem hiperprodukcije informacij.

Zanemarjamo kvaliteto informacij

Za vodstvo je poleg točnosti in ažurnosti informacij pomembna tudi njihova preglednost in jasnost. Vodilni in vodstveni delavci potrebujejo količinsko gledano čim manjše število informacij, ki pa morajo čim bolj popolno in enostavno prikazati stanje na njihovem področju. Dolgovezna poročila, polna tabel, številčnih podatkov, ali velikega števila nepreglednih diagramov, hitro zakrijejo bistvo problema. Tudi po mnenju več uporabnikov iz raznih strokovnih služb se daje prevelik poudarek na količino informacij, zanemarljiva pa se njihova kvaliteta. Uporabniki so preobremenjeni s časovnimi termini za izdelavo poročil, nimajo pa časa niti podpore nadrejenih, da bi se posvetili samim postopkom izdelave poročil, smislu in učinkovitosti podatkov, ki jih producirajo ter novim metodam pri izdelavi analiz. S takim načinom dela se zavira in onemogoča vsaka kreativnost in samoiniciativnost ambicioznejših uporabnikov, da o stroških zaradi neizkoriščenosti strokovnjakov sploh ne govorimo.

Ali sedanji način uporabe računalnikov res izboljšuje kvaliteto informacij?

Vzemimo za primer oddelek, ki je računaje s kalkulatorjem in ročno

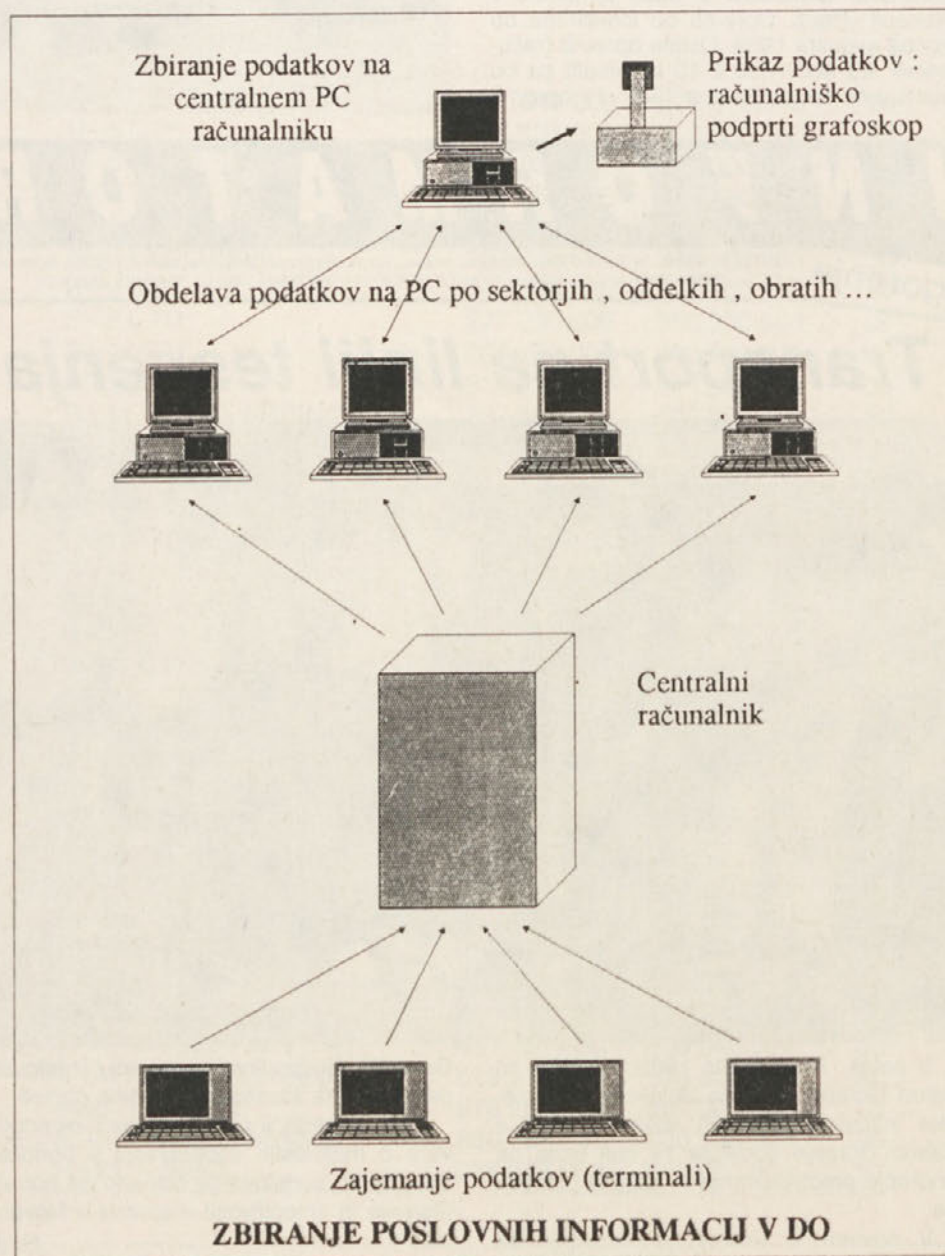
risanje diagramov zamenjal z uporabo osebnega računalnika in programa za tabelarne izračune. S stališča uporabnikov se je delo zelo poenostavilo in pospešilo, saj lahko z enakim številom ljudi in v enakem času sproducirajo veliko več poročil. Ker pa še vedno uporabljajo v glavnem stare metode, čeprav so zamenjali stara delovna sredstva, pride do hiperprodukcije informacij. Vodstvo dobi še več nepreglednega potiskanega papirja in je tako objektivno gledano še na slabšem kot prej, ko se je vse delalo „peš“.

Kupili smo računalnik, število dejansko zaposlenih pa se je s tem še povečalo!

Razviti svet uvaja računalnike predvsem iz dveh namenov:

- a) da bi zmanjšali število zaposlenih
- b) da bi izboljšali kvaliteto dela

Obe možnosti posredno in neposredno zmanjšujeta stroške



poslovanja in s tem povečujeta dobiček . Pri nas realno gledano zaenkrat še ni možno izvajati predloga a) . Ravno nasprotno - uvajanje računalništva celo povečuje število zaposlenih . Zaradi slabe organizacije dela ter zaviranja kreativnosti in inovativnosti končni uporabniki nimajo ustreznega znanja s področja računalništva in nasploh iz modernih računalniško podprtih metod vodenja in upravljanja . Zato pač zaposlujejo še profesionalce , ki v glavnem delajo tisto , kar bi morali znati uporabniki , nimajo pa podpore , da bi razvijali informatiko in aplikacije , kar bi morala biti njihova glavna naloga .

Iz vsega naštetega sledi , da bi se pri nas pač morali posvetiti predvsem izboljšanju kvalitete dela . V primeru poslovne informatike to pomeni , da bi producirali čim kvalitetnejše informacije , ki bi omogočale vodstvu

b) Uporaba novih pristopov pri prikazu informacij : diagrami , ki bodo pregledni , a hkrati vsebovali čim več važnih informacij .

c) Uporaba novih sredstev za prikaz rezultatov : računalniško podprti grafoskop pri predstavitvah in laserski tiskalnik pri izdelavi dokumentacije .

d) Uporaba računalniško podprtih metod analize in planiranja : metode optimiranja , operacijske raziskave , računalniško podprto odločanje in podobno .

3.) Pospešiti ažurnost poročil :

Kot je prikazano na sliki , bi iz centralne banke podatkov na velikem računalniku posamezni oddelki zajemali ustrezne informacije in jih še dodatno

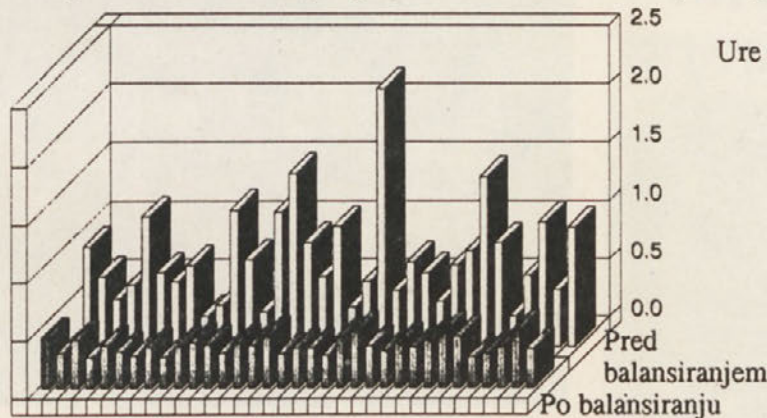
Uporabiti tako imenovane generatorje poročil . Za to sta zelo primerna programska paketa ORACLE in SUPERCALC . S tem bi minimizirali delo pri pripravi poročil in s tem še dodatno povečali ažurnost informacij .

5.) Poenostaviti komunikacijo z informacijskim sistemom :

Poenostaviti komunikacijo do te mere , da bo mogoč dostop do podatkov „samo s pritiskom na tipko.“ PC računalnika , brez posebnega poznavanja računalništva . S tem bi do minimuma zmanjšali število ljudi , ki „filtrirajo.“ informacije , vodstvu pa omogočili hiter in neposreden dostop do strateških informacij . Ta faza bi bila dejansko že korak bliže k uvajanju ekspertnih sistemov kot pomoč za uspešnejše upravljanje celotne DO .

Balansiranje proizvodne linije

Primerjava časov dela po posameznih delovnih postajah



Primer diagrama , ki skuša prikazati veliko število podatkov v pregledni obliki .

boljše odločanje in s tem boljše poslovne rezultate .

Kako izboljšati kvaliteto informacij ?

1.)Ponovno preveriti natančnost in ažurnost vseh virov podatkov in informacij

2.) Izboljšanje kvalitete poročil :
a) Analiza dosedanjih poročil : izbrati samo najvažnejše in najbolj demonstrativne informacije .

obdelovali . Za vodstvo so pomembni predvsem trendi in gibanja , ne pa detalji . Tako obdelane informacije bi se zbirale na centralnem PC računalniku vodstva , kjer bi bile na voljo v vsakem trenutku . Zasilna rešitev prenosa podatkov med posameznimi PC računalniki bi bile diskete , ustrezno sredstvo pa le mreža osebnih računalnikov . V tem primeru bi imelo vodstvo dostop do posameznih informacij v trenutku ko bi se ta informacija znašla v računalniku posameznega oddelka .

4.) Avtomatizirati izdelavo poročil :

Ta bilten je bil v celoti izdelan na osebem računalniku PC/AT s pomočjo programa za namizno založništvo VENTURA in tiskan na laserskem tiskalniku . Ilustraciji sta bili narejeni s programoma GEM Draw in GEM Graph.

Zamiseln in grafično oblikovanje :
Radovan Smerdel , dipl. ing.

Mini karavana v Črni gori

Počasi, a vztrajno minevajo časi, ko so se vozila kar sama prodajala, ko so se kupci gnetli pred prodajalnami vozil. Tega se v naši prodaji zavedajo, zato skušajo z različnimi akcijami približati naš proizvodni program vedno bolj izbirčnim in zahtevnim kupcem. Nekateri se morda še spominjate uspešnih komercialnih akcij IMV – Renault v letih 1986–1987, ko smo s karavano vozil obšli vsa večja mesta v domovini.

Poleti, ko nas je večina odšla na oddih, v prodaji niso mirovali! Z namenom, da prebivalcem Črne gore predstavijo naš proizvodni program so se Mišo Podkonjak, vodja območja za BiH, Makedonijo in Črno goro ter predstavniki DO Oprema iz Titograda odločili organizirati mini karavano po tej naši republiki. Odločitev je bila toliko lažja, ker v tej republiki njeni prebivalci lahko kakršnokoli vozilo kupijo le v glavnem mestu, v drugih večjih krajih namreč ni prodajnih mest. Ideja o tej akciji je obstajala že od obiska karavane v Titogradu, kjer je bilo zanimanje za akcijo že tedaj izjemno. Titogradu, kjer je bilo zanimanje za akcijo že tedaj izjemno. Vso stvar so le neko-

liko poenostavili in v skladu z akcijami varčevanja pocenili. Deset vozil so prevažali iz kraja v kraj z lično urejenim vlačilcem, ki je v slehernem kraju, kjer pač takšna vozila niso vsakdanja stvar, vzbujal izjemno pozornost.

Tako so v Nikšiču, Titogradu, Cetinju, Kotorju, Baru in Ulcinju, prebivalcem predstavili različne tipe vozil R-5, R-4, R-21, R-19, R-25, R-9, trafic in ekspres. Udeleženci karavane so v šestih dneh obiskali šest krajev in prevozili 600 km. Kljub temu, da jim vreme ni bilo ves čas naklonjeno, je bil obisk precejšen. Obiskovalce pa je najbolj navduševal R-5 in bili so presenečeni, ko so jih seznanili, da bo petica kmalu prišla iz naših proizvodnih trakov. Seveda pa še vedno navdušuje R-4 in R-21. Kako premalo se predstavljamo v naših južnih republikah, naj ilustrira izjava starejšega obiskovalca, ki je fante spraševal, kako so potovali iz Kragujevca, in dejal, da tako dobrih Zastavinih avtov še ni videl.

S takšnimi in podobnimi akcijami pa bomo to vrzel gotovo nadomestili.



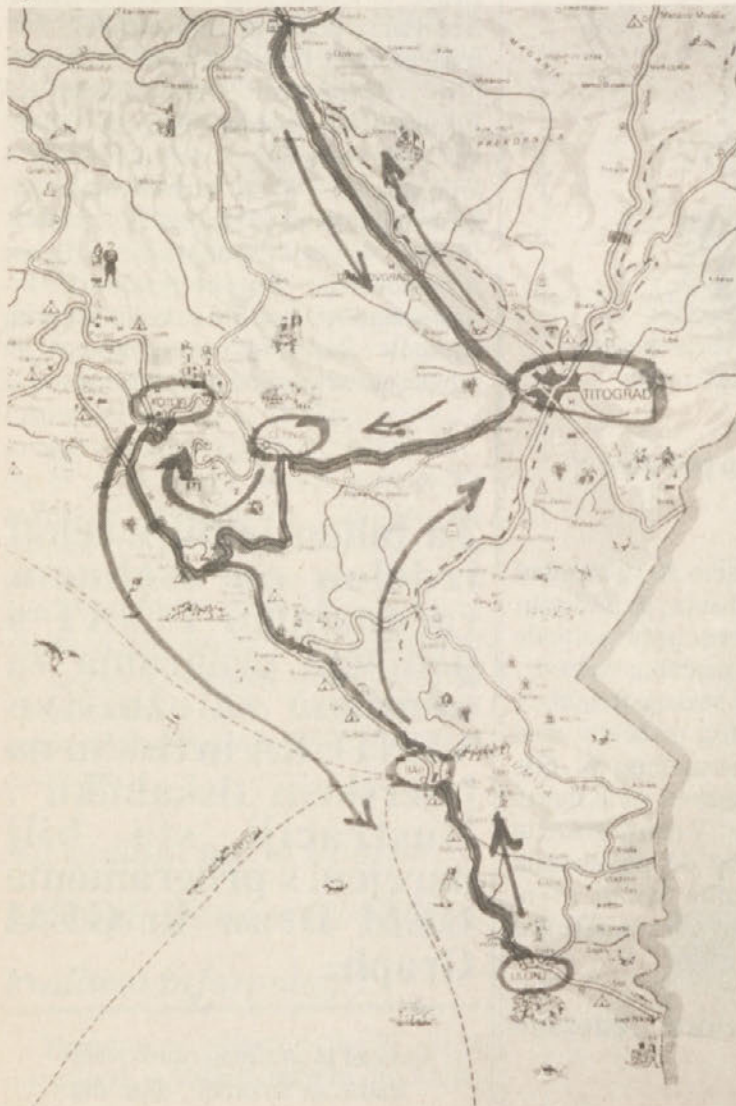
Nikšič



Cetinje



Kotor





Ulcinj



Bar



Titograd



Da je mini karavana uspeła gre zahvala (od leve proti desni) Duško Kneževiću (Oprema), Mišu Potkonjaku (IMV), Petru Roganoviću (Oprema), Bogdanu Kastelicu (IMV) in Dragu Ilinčiču (Oprema, žal pa ni na sliki neumornega »šleperista« Vukomirja Radovanovića (IMV) in Miladina Ilinčiča (Oprema).

REVOZ in prodajna mreža na formuli 1 na Madžarskem



»Uniformirani v značilno rumenih majicah smo na Madžarskem zastopali barve RENAULT-a navijači REVOZ-a in prodajne mreže. Tudi utrujenost od dolge poti nas ni odvrnila od upanja za zmago. Posnetek je iz prečudovitega trga v Budimpešti, tik pred odhodom na prizorišče formule 1.



In še delček dirkalne steze. Res, da je zmagal Mansell, vendar je bila vodilna voznja celih 53 krogov odličnega Patresa (Renault) nepozabna. Dokazal je svojo kvaliteto in izkušnost. Pa tudi Boutsen je bil izvrsten. 3. mesto je bilo zanj in za Renault dobra uvrstitev. Tudi mi smo bili zadovoljni. Nismo slavili, bili pa smo ponosni na dosežke in zmožnosti voznikov Renault.

Na poletje in počitnice smo v tem kislem jesenskem vremenu že kar pozabili. Pa kaj ko tistih nekaj dni, ki se jih odločimo lenobno preživeti ob morju, tako hitro mine! Zato pa nam je toliko bolj pomembno, da jih preživimo čim prijetneje tam, kjer nam je všeč. To slednje je ob vratolomnih cenah vse teže in ravno tanke denarnice povzročajo, da je povpraševanje po sindikalnih počitni-

PO DO

Privlaka

V samem kraju in kampu se v primerjavi z lanskim letom pravzaprav ni spremenilo nič, kar bi opazili prvi hip. Pa vendar; urejen je tuš na plaži in tudi sama plaža je bolj urejena, prikolicice so več ali manj dobro ohranjene (oskrbovane z vsem potrebnim, le tla pred vsemi prikolicami bi morala biti urejena. Janez Gregorčič in Tone Kramar sta se na moč trudila ustreči vsem letovalcem, da bi se v kampu dobro počutili in da bi v prikolicah vse čimbolj brezhibno delovalo.

In če je bilo lani ogromno številno pritožb na kakovost in količino hrane, bi letos gotovo večina letovalcev Franciju Krncu in dekletom v kuhinji, ki so skrbeli za naše želodce, dodelili najvišjo oceno. Hrana je bila odlična in za isti denar, za katerega si v Zadru kupil hamburger in coca-colo, si v našem domu dobil okusno kosilo z obvezno sladico! V šali je bilo slišati, da je hrana tako dobra, da kar ne

moreš verjeti, da kuhajo isti kuharji, kot kuhajo našo malico... Zato upamo, da bomo tudi naslednje leto to raven prehrane zadržali!

Pohvalimo lahko tudi majhno, a dobro založeno trgovino v kampu in prijazne trgovce, prizadevne čistilke sanitarij, ki so vsako jutro odstranjevale grozljive sledove, ki so jih puščali za seboj obiskovalci diskoteke. Žal so (baje) le-ti tudi onesposobili nekaj sanitarij, za katere upamo, da bodo do naslednjega leta vendarle usposobljene.

Žal pa uprava kampa ni uspela namestiti toplih tušev. En sam topel tuš za cel kamp je odločno premalo. Tako so mamice svoje malčke umivale v koritih za pranje perila, kjer je bilo edino moč ujeti toplo vodo. Morda bi lahko za naš del kampa le usposobili vsaj dva tuša s toplo vodo, ključ pa bi bil dosegljiv v naši recepciji. Menda to ni nemogoče, zadovoljili pa bi

vse naše obiskovalce. Nekateri tudi pogrešajo družabno, organizirano, rekreativno razgibavanje, zabavo in izlete, saj se še vedno nostalgичno spominjajo prijetnih dni v Pakoštanah.

Dva pedolina, ki sta bila nenehno v rabi, sta odločno premalo. In še to morda! Letos je bil zaliv preplavljen z različnimi čolni,

ki so vozili med kopalci, in prav bi bilo, da bi jim v upravi kampa namenili določen prostor in tako kopalcem zagotovili varnost!

Sicer pa je v Privlaci gotovo najbolj všeč malim nadobudnežem, ki bi se gotovo razveselili še kakšnega igrala, morda vodnega tobogana.

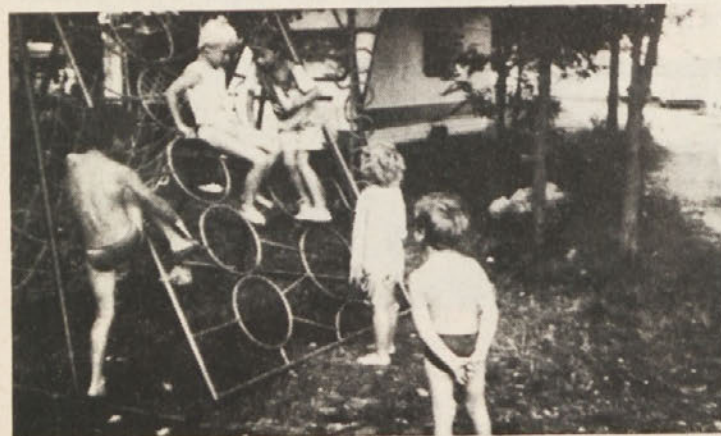
j.



Vso pohvalo pa ob Janezu Gregorčiču in Tonetu Kramarju zasluži ekipa iz kuhinje: Franci Krnc, Nevenka Tobanovič in učenke gostinske srednje šole.



Gumijasti čolni so letos preplavili zaliv v Privlaci. Mnogi pa se radi rekreirajo s perdalini in sandolini.



V Privlaci je najbolj všeč malčkom, ki jim tu ni dolgčas, seveda pa si želijo še več zabave.

Kaštel stari

Kar delam v IMV, sem dopust preživljala v Pakoštanah, Privlaci in letos prvič v Kaštel Starem. Domov smo se vrnili navdušeni in če bi ocenjevala te tri kampe, bi najvišjo oceno dodelila Kaštelu. V majhnem kampu, ki ga vodijo ustrezljivi oskrbniki, je osem imvejskih prikolic, ki so vse solidno vzdrževane. Kraj je zanimiv, ponuja različne možnosti rekreacije, zabave za vse starosti, oskrbe trgovin so zadovoljive. Predvsem pa je v tem kampu ustvarjeno prijetno tovariško vzdušje imvejcev, ki smo se tam spoznali in postali prijatelji. Zato odslej letujem le v Kaštelu!

V. L.

V Rabcu — grozljivka

Ko že pišemo o naših vtisih z dopusta, naj omenimo tudi naše tri (štiri!) prikolicice, ki so postavljene v prijetnem kampu Oliva v Rabcu.

Ne moremo si kaj, da ne opozorimo na katastrofalno stanje treh prikolic, ki nam prav gotovo niso v ponos! Z velikim pričakovanjem, da bomo prijetno preživeli oddih, odidem na dopust. Ko smo prišli v sicer urejen kamp, smo našli prikolicice v visoki travi. Skoraj vse, kar si prijel v roke, je bilo pokvarjeno, polomljeno, luknje v podu, strop je zamakal, manjkala je posoda, hladilnik ni deloval, pokvarjena je bila plinska napeljava. Posoda za vodo (brez pokrova) je bila kar zunaj prikolicice.

Po naši pritožbi so prišli fantje iz

IMV in skušali popraviti, kar se je pač dalo. Lahko si predstavljate, kako zadovoljen si, ko prideš z majhnimi otroki v takšno udobje. Nekateri se niso mogli sprizniti, da bi v takšnih pogojih preživeli dopust in smo se še tisti dan vrnili domov.

Sprašujemo pa se, komu je bila v tem času, ko smo mi letovali, namenjena nova, lepa prikolica, postavljena v senci, vendar prazna. Ključa le-te pa v recepciji kampa ni bilo, da bi se iz starih razpadajočih in neuporabnih prikolic preselili pač v to.

Upamo, da bodo naslednje leto v tem sicer prijetnem kraju tudi naše prikolicice uglednejše.

Š. Z., R. M. in J. Z.

ških kapacitetah čedalje večje. Temu je sledila tudi ponudba naše službe družbenega standarda, ki nam je ob izjemno nizkih cenah ponudila pestrejšo izbiro krajev. Nekaj delavcev, ki so letovali v ponujenih krajih, smo prosili, da zapišejo o svojih vtisih. Seveda vsakdo doživlja kraj in njegovo ponudbo po svoje, merila so različna. Skušali pa smo pridobiti mnenja, ki so prevladujoča.

Stinica brez burje

Letos je bilo delavcem IMV preko službe družbenega standarda prvič omogočeno letovanje v Stinici pri Jablancu. IMV je imel v najemu dva apartmaja (enega s petimi in enega s tremi ležišči). Tako sva se s sodelavko odločili, da bova letovali v Stinici.

Nekateri so nama letovanje v tem kraju odsvetovali, češ da tam domuje senjska burja. Le-ta pa je v našem 10-dnevnem bivanju le enkrat močnejše privršala tam skozi.

Takoj ob prihodu smo bili zelo navdušeni nad izgradnjo naselja, ki ga gradi PIONIR iz Novega mesta; še posebej pa nad opremljenostjo in urejenostjo novozgrajenega 5-posteljnega apartmaja, ki je bil v drugem nadstropju ulice SCORPIO. Opremljen je bil tudi s potrebnimi gospodinjskimi pripomočki, kar je omogočalo pripravo hrane ravno tako dobro in hitro kot doma.

Kmalu smo se razgledali naokoli in ugotovili tudi nekaj pomanjkljivosti. Pogled na morje je bil iz apartmaja onemogočen zaradi postavitve hiš, zato smo lahko opazovali le

pobočja Velebita. Pri prvem kopanju smo ugotovili, da je voda precej globoka in mrzla, ker Stinica leži nad zalivom in se v morje izteka sladka, mrzla voda. Kopanje za majhne otroke tako ni preveč primerno.

Zaradi tega smo naslednje dni hodili peš v malo oddaljeni kamp, kjer je bila voda nekoliko toplejša in ob obali bolj plitva. Tu smo preživeli nekaj toplih počitniških dni, z veliko veselja predvsem otrok, saj je bila

taka plaža primerna predvsem njim.

V tem kampu stojita pomanjkljivo opremljeni in založeni trgovina ter restavracija. Nekoliko bolje je bila urejena in založena trgovina v samem naselju, medtem ko mesnica sploh ni bila odprta. Še dobro da smo meso pripeljali s seboj, sicer bi morali ponj v sosednje kraje, ki pa niso ravno blizu.

V času letovanja je bil vsak večer nastop domačega ansambla, predzadnji dan našega letovanja pa je nastopala pevka Đurdica Barlovič. Izbirali so tudi »mistra Stinice«.

Na teh večernih zabavah je bilo veliko obiskovalcev, predvsem mladine.

V Stinici je zgrajeno tudi manjše otroško igrišče z lesenimi igrali, kjer so se ob večerih igrali številni otroci.

Na drugi strani naselja sta zgrajeni teniški igrišči.

Obiskali smo tudi prijatelje v Karlobagu in pokopališče koncentracijskega taborišča v Kampurju na otoku Rabu.

In kot bi rekel Trontelj: »Vreme je bilo lepo in sončno...«, z obilo dobre volje pa smo bili kljub pomanjkljivosti (ki nam pretirano niso povzročale težav, drugim so jih precej bolj) z letovanjem v Stinici zelo zadovoljni, posebej še z apartmajem, kjer smo se odlično počutili.

Ker nismo bili prezahtevni dopustniki, smo bili ob dobri družbi sorodnikov in znancev v Stinici zelo zadovoljni, zato se bomo tja še vračali, saj ima Stinica ob nadaljnji izgradnji, še večji urejenosti in še boljši ponudbi, lepo prihodnost. Zato predlagava, da IMV v bodoče še zagotovi možnost letovanja za naše delavce v tem naselju.

M. K.

M. G. in J. L.

Šobec – mir in red

Če si na dopustu želite počivati v miru, hoditi na izlete in uživati v brezhibno urejenem kampu, se brez oklevanja odločite za Šobec. Kamp je čudovito urejen, ponudba zadovoljiva, morda bi nekoliko več izvirnosti bilo pričakovati v ponudbi privatnih restavracij, ki večinoma nudijo le jedi na žaru. V kampu uživajo otroci, saj je igral v obliki, le voda je nekoliko mrzla, a čista.

Morda bi za naslednje leto skušali najti le nekoliko boljšo lokacijo naših prikolic, ki so postavljene ob recepciji, kjer je gneča običajno največja!

Če ni meduz in če ne cveti morje

Naj vam zaupam, da sem v bistvu precej srečen človek. Vedno imam nekaj, česar drugi nimajo. Tako, na primer, imam sedaj že tri očete, štiri babice, ne vem, koliko dedkov, enega brata, pa še dva brata, pa še dve sestrici, da o številu sestričen in bratrancev, tet in stricev sploh ne govorim.

No, v tej silni poplavi velespoštovanega sorodstva se je pojavila neka teta, bi rekel, mrzla teta (pa ne mrtva) s svojo hčerjo, to se pravi, nekakšno sestrično v drugem kolenu in nas velikodušno povabila s seboj na dopust. Naj dodam, da smo bili z njo na dopustu že prejšnje leto in smo se imeli super. Seveda je bila moja oseba zaradi tega povabila zelo vznemirjena in je določeni datum komaj pričakala.

O, kriza!

Zataknilo se je že pri pakiranju. Moja mati (prava) je pri tem opravilu ekspert. Torej, šlo je v stilu: ti teci tjakaj, ti teci tjakaj... Strumno je poveljevala, med izvrševanjem ukazov smo se najmanj stopetdesetkrat spri, ker je le preveč težila. Kljub vsemu pa je bila uboga, zarjavela stoenka kmalu obložena znotraj in zunaj, da se je moja malenkost že ustrašila, da ne bo imela kje sedeti. Saj sem vedel, pa tako je mati zatrjevala, da »letos pa res ne bo toliko vlekla s seboj kot prejšnja leta«. Končno smo svoja telesa posadili med ropotijo v avtomobilu, mati številka ena, oče številka tri in brat številka dve ter seveda jaz, zgarani nesrečnik, ki sem moral v naročju držati fritezo, da se ne bi v prtjažniku zmečkala.

Kmalu smo prispeli do najljubše tetke, ki je še vsa mrzlična hitela po stanovanju, da je bila predsoba kmalu polna potovalk, zavitkov in vrečk. Ko smo vse to utovorili v naš, že skoraj tovorni avto, je za dve osebi zmanjkalo prostora. Odločeno je bilo, da greva midva s sestrično na avtobus. Bravo! Vsaj nekaj ur čistega zraka!

Vožnja je bila prijetna, že po poti sva naletela na prav prijetne tipe.

Prva poteza, ki sva jo naredila po izkrcavanju, je bila obhod plaže. Skoraj tako kot prejšnja leta, b.p., bi se reklo.

A vendar, nekaj je manjkalo. Tiste dolgonoge, svetlolase Avstrijke ni bilo. Tudi sestrična je ugotovila, da njen »tabletkar« manjka. Poparjena sva se vrnila k prikolici. V tem času so prišibali starci in spet se je ponovilo nekaj podobnega kakor doma, vendar je bila moja tetka malenkost uvidevnejša in naju je spet poslala na plažo, da ne bova v napoto.

In tako se je začelo.

Morje toplo, čisto, sonce žgoče, vsak dan isti ritual. Zajtrk, plaža,

kosilo, plaža, večerja in nato vdihavanje čistega zraka na obali, ob desetih pa se je okrog naše prikolice že silovito bliskalo, kajti najini materi sta streljali z očmi po kampu, da bi naju to privedlo domov. Saj je zaleglo prve tri dni. A četrti dan sem opazil črnolasa bitje s precej upadljivim telesom, pa se je večerno vdihavanje zraka zavleklo. Seveda mi je sestrična »držala štango«.

Domov sva začela prihajati ob polnoči. Seveda sta naju obe materi čakali in nama dopovedovali, naj vendar hodiva prej domov, ker je baje strašno nevarno takole ponoči kolovratiti okrog. Prekipelo je osmi dan, ko je minila ena ura zjutraj, midva pa sva se prav potihno priplazila do prikolice.

O, kriza!

Obe sta v temi sedeli pred njo in na naju se je vsul pravcati plaz jeznih besed, nasvetov, pogojnikov in ostalih besednih zvez.

Urgalo se jima je! sem pomislil in naskrivaj dregnil sestrično, ki je zamrmrala nekaj o »odštekanosti« in brez besed sva se zavlekla na svoja ležišča.

Naslednji dan je bila napovedana hora legalis ob desetih.

Približevala sva se prikolici točno ob desetih, naredil sem sceno, gobezdal sem nekaj o tem, da mi hočejo uničiti življenje in sem ušel na zmenek, nakar se je moja mati le ustrašila in poslala sestrično za menoj ter nama dovolila ostati do polnoči, obe s teto pa sta pojedli pol škatle pomirjeval in seveda spet stražarili pred prikolico do najine vrtnice.

Groza, skoraj bi zasovražil morje, dopust, ljubezen in obe »odštekani« ženski, ki nama nista zaupali.

Naslednji dan je moja črnolasa vila odpotovala, mati si je oddahnila, vendar pa se je spremenilo vreme. Predznak za to je bil prepir med mojo materjo in mojim očetom številka tri, vzrok je bil baje moj brat številka dve, teta je seveda to bistro ugotovila in šla občudovat pusto obalo.

In glej, ulil se je dež, vsi smo bili nervozni, hodili smo drug po drugem, se grdo gledali, nihče več ničesar ni naredil dovolj dobro, prikolica je postala premajhna, dopust predlog in hvala bogu, napočil je tudi dan, ko smo zmetali svojo kramo spet v avto in se (spet ločeno) odpeljali proti domu. Upam, da mi takega mučenja več ne bo treba prestajati v naslednjem letu...

Sedaj sem zopet v šoli, pri slovenščini pišemo prosti spis o mojih počitnicah.

VIKI

Prezentacija prikolic za sezono 1990/91

Poleti smo na ploščadi pred tovarno prikolic organizirali predstavitev novih modelov prikolic za sezono 1990/91. Prikolice so si ogledali praktično vsi evropski trgovci, razen francoskih, za katere je bila predstavitev organizirana v Parizu.

Predstavljeno je bilo 10 novih modelov prikolic ter 3 modeli avtomobov, in sicer:

A serija: A 3

B serija: B 30, B 28, B 29, B 11/1

C serija: C 5/1, C 28, C 29

D serija: D 1, D 4

ADRIATIK: M 4, M 8, M 7

Plod lanskih prizadevanj je letošnja nova serija LINEA, to so prikolice B serije v svetlejši izvedbi (belo pohištvo, peč, svetlejši pod). V lanskem letu se je v Evropi pojavil modni trend za svetlim pohištvom.

V prikolicah A in B serije se je zamenjal videz pohištva (svetlejši), novi tekstil, svetila, praktično je notranjost dobila novo podobo. B serija je dobila nov moderen kuhinjski blok z večjim 75-litrskim hladilnikom. FORMA je v lanskem letu



Jože Sagadin, v.d. generalnega direktorja Adria, s holandskimi trgovci

doživljala velike uspehe na vseh evropskih trgih, zato praktično nismo spreminjali nič velikega, dodali smo le nekaj »šminke« tako pri notranjem kot zunanjem videzu.

Praktično je bilo letos največ truda posvečeno ADRIATIKU, štirje novi modeli (od 5,20–6,50 m), ki

bodo dopolnili izbor, da bo za vsakega kupca nekaj.

Naši poslovni partnerji so bili navdušeni. Upajo, da bodo prikolice tudi pravočasno dobili.

Naša sprotna naloga pa ostaja še vedno kvaliteta in spoštovanje delovnih rokov.

M. B.



Razstavni prostor je pripravljen in čaka na prve obiskovalce

Iščemo dobrega gospodarja

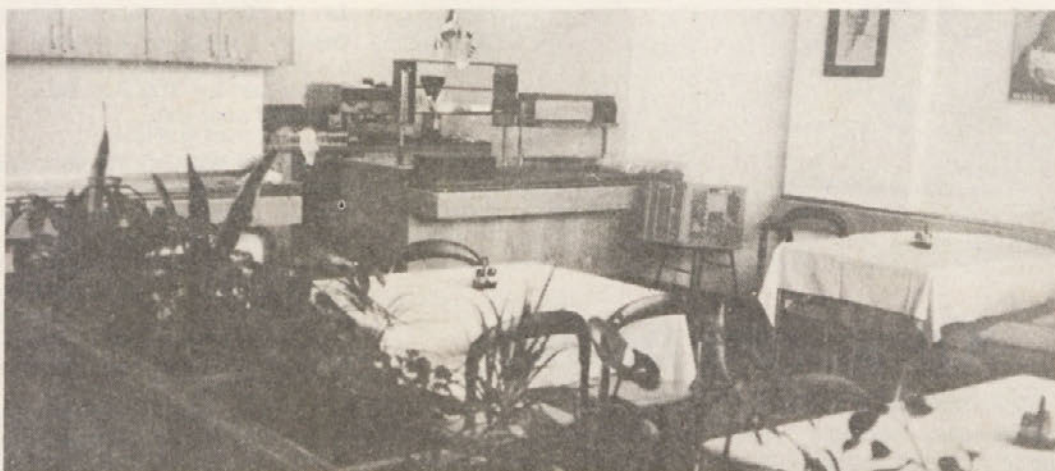


FOTO ŽEBLJIČKI

Takšna je podoba pred našo upravno stavbo in vzdolž Zagrebske ceste, vse do Hadlove vile. Okrasno grmičevje zarašča pločnike in nekontrolirano divja v višino. Janez in Herman, ki sta včasih skrbela za zunanjo podobo naše hiše, sta odšla v zaslužen pokoj, za njima pa je ostala praz-

nina, oziroma neurejena okolica. Da pa je lahko drugače, so dokazali v službi poprodajnih aktivnosti v TOZD Revoz... Tako je, ko je na enem dvorišču preveč »gospodarjev«, sicer pa bi lahko tudi pri nas nekatere objekte in dvorišča vključili v akcijo »Iščemo dobrega gospodarja«...

Nova jedilnica

V sami upravni stavbi je končno predan namenu za nekaj časa adaptiran prostor, ki so se ga razveselili predvsem delavci, zaposleni v tej stavbi, saj se lahko pohvalijo, da imajo najlepšo jedilnico v celotnem IMV. Celo hrana jim bolje tekne, saj je ves prostor prijetno urejen. Pa ne le to, tudi malica, predvsem hladna, je domiselno ponujena. Čeprav je salama enaka kot v vseh jedilnicah, je tu okusnejša, tanko narezana, dekorirana z zelenjavo, maslom in sirom. Na voljo pa so po ugodnih cenah tudi topli napitki. Še en dokaz, da se da, če se hoče. Ne bi moglo biti v vseh jedilnicah vsaj približno tako?!

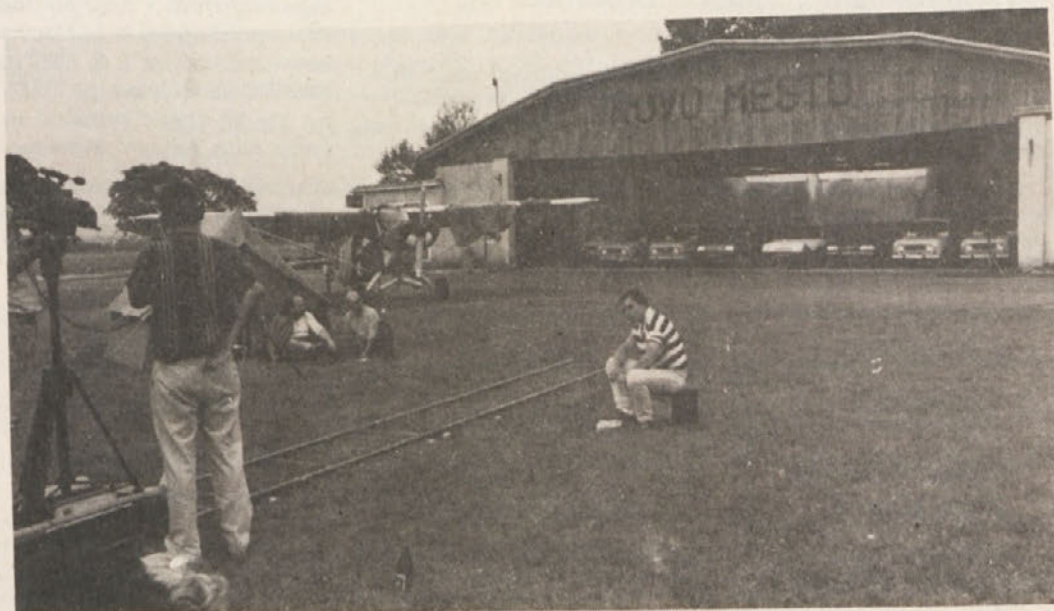


Na vašarju

Da izkoristimo sleherno priložnost in potencialnim kupcem predstavimo naša vozila, dokazuje naša tretja predstavitev na 139. DERVENSKEM VAŠARJU, kjer smo se predstavili z desetimi vozili v sodelovanju z RO Tehnoservis Bosanski Brod.

V začetku septembra pa smo bili prvič na 21. mednarodnem sejmu slive v Gradačcu. Takšne in podobne aktivnosti so nenehno v teku, saj le na ta način lahko potencialnim kupcem približamo naša vozila.

Super 3x3



Na televiziji so Renaultove reklame gotovo med najboljšimi, večinoma jih dobimo od našega partnerja. Za akcijo SUPER 3x3 pa smo TV spot posneli na letališču v Prečni v sodelovanju s TV Ljubljana in Loterijo Slovenije.



VI
sprrašujete
MI
odgovarjamo

Ko si res bolan

Kako preživeti z lanskoletnim povprečjem OD pri sedanjih cenah v času odsotnosti z dela, kadar te bolezen prisili v bolniški stalež za daljše obdobje? Želela bi, da mi pomagata najti odgovor na nekaj vprašanj.

1. Zakaj IMV ni uskladila v samoupravnih splošnih aktih pravilnika o nadomestilu OD za čas odsotnosti z dela zaradi bolniškega staleža (Ur. l. št. 47, z dne 18. 12. 1987)?
2. Ali je res potrebno skrb za bolnega človeka potisniti v ozadje in ga ceniti samo dokler lahko z delom koristi družbi, ko pa ga nesreča doleti, mogoče še celo na delovnem mestu, potem pa pozabimo nanj in ga spravimo na beraško palico z lanskoletnim povprečjem plače?
3. Kako naj s takšnim nadomestilom OD bolnik plačuje tako visoke participacije pri zdravniških pregledih, zdravljenih in bolnišnicah. Če je potrebno še zdravljenje v zdravilišču, od kod naj plača bivanje v hotelu, kar zahteva nov zakon zdravstvene skupnosti Slovenije?
4. Zakaj so druge DO (KRKA, NOVOTEKS, LABOD itd.) lahko uskladile svoj pravilnik o socialni varnosti v zvezi z zdravstvenim varstvom, pri IMV-ju pa spimo in čakamo, da nas bodo drugi uradi predramili in prisilili, da gremo tudi mi po tej plati v korak s časom in inflacijo, katere se na žalost ne moremo izogniti?

Dajmo tudi bolnemu človeku tisto, kar mu pripada in si je pridobil s svojim dolgoletnim delom ter prispevki!!!

Ivanka

Za odgovor smo prosili vodjo službe za samoupravljanje Simona Drobniča:

»Služba za samoupravljanje lahko da odgovor na 2. in 5. tč. vprašanj po priloženi kopiji rokopisa, ki pa sta vsebinsko enaki in smo nanje že odgovorili ustno, tako avtorici kot urednici glasila.

Same samoupravne splošne akte je IMV namreč uskladila s predpisi, ki urejajo nadomestila osebnih dohodkov za čas odsotnosti z dela zaradi bolezni (boleznine), kot so to storile v vprašanih navedene »druge DO«, vse z določili v čl.: 36,

37 in 38 novega »Samoupravnega sporazuma o skupnih osnovah in merilih za delitev sredstev za osebne dohodke in skupno porabo v DO IMV (SaS OD, sprejet na referendumu 12. 10. 1987). Po teh členih se boleznine »obračunavajo (navedeno smiselno) v skladu s samoupravnim sporazumom oz. po predpisih ustrezne (zdravstvene) SIS, njihovo enotno višino (za vse TOZD in DSSD v sestavi DO IMV) pa ugotovi delavski svet DO«.

SaS OD določa torej neposredno uporabo predpisa SIS, ki je zato njegov sestavni del, vendar pri tem pooblašča in nalaga delavskemu svetu DO IMV, da pred neposrednim izvajanjem s sklepom uredi morebitna podrobnejša vprašanja, zlasti pa razlike med posameznimi SIS. Tako ureditev so nujno narekemale zlasti praktične potrebe, ker se SAS in vse njegove spremembe oz. dopolnitve sprejemajo z referendumom in bi morali enako odločati tudi o morebitnih poznejših spremembah meril za boleznine.

»SAS oz. prepis ustrezne SIS« je Samoupravni sporazum o uresničevanju zdravstvenega varstva (Ur. l. SRS, št. 48/87), ki ureja vprašanja bolezni zlasti v členih 26 in 32 in se sicer »uporablja od 1. 1. 1988 (69. člen), vendar začne veljati obračunavanje nadomestil osebnih dohodkov po njegovih določilih z dnem, ko ga OZD uveljavijo v svojih samoupravnih splošnih aktih... (66. člen).

Ker samoupravni sporazum o uresničevanju zdravstvenega varstva torej ne določa roka uveljavitve novih meril, ker je bil sprejet po sprejetju SAS OD, in ker le dopušča, oz. narekuje ustrezno prilagoditev bolezni posebnostim gospodarskih razmer OZD, bi le-te (boleznine), v skladu z že navedenim drugim odstavkom 37. člena SAS OD, predhodno moral določiti delavski svet DO IMV in tako zagotoviti neposredno izvajanje predpisa SIS. To velja še posebno, ker smo v prehodnem obdobju za uveljavitev samoupravnega sporazuma o uresničevanju zdravstvenega varstva v IMV intenzivno uvajali novi sistem osebnih dohodkov, v septembru 1988 pa (po predhodnih pripravah) prešli tudi na nov sistem ugotavljanja in obračunavanja uspešnosti, ki je ena od pomembnih podlag bolezninam.

Iz vsega izhaja, da gre ob poprejšnji že navedeni normalni usklajenosti samoupravnih splošnih aktov IMV, kar je v mejah svojih zadolžitev naša služba zagotovila, za vsebinsko izvajanje predpisa SIS. To pa je zaradi obvezne in nujne poprejšnje ugotovitve in zagotovitve potrebnih sredstev ob uvajanju novega sistema osebnih dohodkov dovolj zahtevno in problematično vprašanje glede katerega naša služba v skladu s svojimi pristojnostmi nima pregleda, gotovo pa nove boleznine niso mogle biti uveljavljene pred celoto novega sistema osebnih dohodkov.

Predmetna vprašanja bodo le urejena, saj je v času sestave tega odgovora v teku postopek pred delavskim svetom DO IMV s predlogom za usklajitev. Po tem naj se nove boleznine obračunavajo od 1. 9. 1989 dalje delavcem, ki so bili odsotni zaradi bolezni (v breme TOZD – DSSD), od 1. 1. do 31. 8. 1989 pa naj se opravi poračun in izplačajo razlike po vrednosti enote dela, veljavni za mesec, v katerem bo poračun izplačan.

O končno sprejeti odločitvi bomo še obveščeni, s poračunom na podlagi vrednosti enote na dan izplačila (ne v času odsotnosti), ki je ugodnejši, pa naj se prepreči prikrajšanje delavcev.«

ZAHVALA

Ob izgubi moje drage žene

Zlate Mance

se iskreno zahvaljujem OOS TOZD REVOZ in sodelavcem IMV za poklonjeno cvetje, izražena sožalja in spremljanje na njeni zadnji poti.

ZAHVALA

Ob nenadni smrti dragega očeta

Janeza Nosana

se prisrčno zahvaljujem sodelavcem avtoparka – tovarni promet za izrečena sožalja, denarno pomoč in spremstvo na njegovi zadnji poti. Hvala OOS TOZD TPV za podarjeno cvetje.
sin Franc Nosan

ZAHVALA

Ob nenadni smrti dragega očeta

Jožeta Srebernika

se najlepše zahvaljujem OOS in sodelavcem proizvodnje V TOZD REVOZ za podarjeno cvetje, izrečena sožalja in denarno pomoč. Vsem še enkrat iskrena hvala.
hčerka Jožica Srebernik

ZAHVALA

Ob izgubi dragega očeta se iskreno zahvaljujem sindikatu TOZD REVOZ in oddelku DPK za podarjeno cvetje in izrečena sožalja.



GRAD Anton
Francosko-slovenski slovar/Anton Grad,
Ljubljana, DZS, 1984, XVI, 1402 str., 21 cm.

GRAD Anton
Špansko-slovenski slovar/Anton Grad,
Ljubljana, DZS, 1984, 1005 str., 17 cm.

JEREB Janez
Strokovno izobraževanje in razvoj kadrov/
Janez Jereb, Kranj, Moderna organizacija,
1989, 198 str., 24 cm.

JOVIČIĆ Milenko M.
Priručnik za konstruiranje alata za obradu
deformacijom: alati za obradu lima/Milenko
M. Jovičić, Ljiljana Z. Dimitrijević-
Marković, 4 izd., Beograd: Mašinski fakultet,
1984, VIII, 371 str., 24 cm.

JUG Jurij
Tehnike pisanja in beleženja/Jurij Jug,
Kranj: Moderna organizacija, 1986, 102 str.,
23 cm.

JURANČIĆ Ilja
Spodbujanje in usmerjanje ustvarjalnosti
pri delu/Ilja Jurančić, Ljubljana: Gospodarski
vestnik, 1988, 126 str., 20 cm.

KATALOG jugoslovanskih standardov 1989:
Dodatek h katalogu JUS-1988, Savezni
zavod za standardizacijo, Zveza inženirjev in
tehnikov Slovenije, Ljubljana: Zveza inženir-
jev in tehnikov Slovenije, (1989), loč. pag.,
29 cm.

KOŽELJ Bogomir
Razvojno in raziskovalno delo/Bogomir
Koželj, 2 dop. izd., Kranj: Moderna organiza-
cija, 1986, 133 str., 24 cm.

KRAUT Bojan
Strojniški priručnik/Bojan Kraut, 8 slov.
izd., Zagreb: Tehnička knjiga, 1987, XVI, 685
str., 15 cm.

MERHAR Viljem
Osnove politične ekonomije: priručnik/
Viljem Merhar, (3. natis), Ljubljana: Državna
založba Slovenije, 1988, 99 str., 24 cm.

RANT Marko
Vodenje proizvodnih procesov/Marko
Rant, Kranj: Moderna organizacija, 1988, 83
str., 23 cm.

SIMPSON Alan
Focus on Symphony Detabases/Alan
Simpson, Donna M. Mosich, Berkeley:
Sybex, 1986, XV, 398 str., 23 cm.

ŠČEK Janez
Pot do učinkovite delovne organizacije:
Priručnik za analizo poslovnih problemov in
snovanja uspehov za izboljšanje poslovanja
delovne organizacije/Janez Šček, Ljubljana:
Gospodarski vestnik, 1987, 343 str., 20 cm.

ANDREJČIČ Radovan
Organizacijsko svetovanje in prenos zna-
nja/Radovan Andrejčič, Kranj: Moderna
organizacija, 1986, 140 str., 23 cm

ARAH Janko
Družba z omejenim jamstvom: po jugoslo-
vanskem in avstrijskem pravu – Die Gesell-
schaft mit beschränkter Haftung: nach jugo-
slawischem und österreichischem Recht/
Janko Arah, 2. dop. izd. Ljubljana: (Intercon-
sulting), 1989, 288 str., 20 cm.

ARAH Janko
Pravna ureditev družb: Zasebna in
mešana podjetja po jugoslovanskem pravu/
Janko Arah, Ljubljana, samozaložba, 1989,
282 str., 20 cm.

COLANGELO Vito J.
Analysis of metallurgical failures/V. J.
Colangelo, F. A. Heiser. – 2. ed., New York:
John Wiley & Sons, 1987, VI, 360 str., 24 cm.

**DVS – Merklblätter Widerstandsschweis-
stechnik:**
Taschenbuch/Hrsg. vom Technischen
Ausschuss des Deutschen Verbandes für
Schweißtechnik e. V. – 3., überarb. und
erw. Aufl. – Düsseldorf: DVS, 1988, 316 str.,
24 cm.

**EVROPA 1992: Razprave, eseji, dokumenti/
Uredil Iztok Simoniti, Ljubljana, Gospodar-
ski vestnik, 1989, 426 str., 20 cm.**

EWING David Paul
1–2–3 Macro library/David Paul Ewing.
– 2 nd ed. – Carmel: Que Corporation,
1986, XVIII, 372 str., 24 cm.

Novo mesto, 10. 7. 89

DŠI '89 – drugo in peto mesto

S tekmovanjem v balinanju in plavanju se je pričel jesenski del delavskih športnih iger 89, kjer so nastopili tudi naši tekmovalci.

V balinanju, ki je bilo po daljšem premoru ponovno uvrščeno v sklop DŠI, so se predstavniki IMV dobro izkazali. Premagali so v četrtfinalu ekipo Novoteksa z 12 : 8, v polfinalu ekipo KRKE I. s 13 : 6, v finalu pa so bili upokojenci boljši od IMV-ejcev z 10 : 5. Končni frstni red: 1. Društvo upokojencev, 2. KRKA I., 3. IMV.

Za tekmovanje v plavanju smo objavili razpis v informatorju. Štelo naj bi tudi za prvenstvo IMV. Žal je bila udeležba tako skromna, da smo imeli komaj kompletno ekipo, ki je bila potrebna za nastop na DŠI, temu ustrezno pa tudi rezultati niso bili na taki ravni kot prejšnja leta. Žensk pa sploh ni bilo.

Rezultati naših tekmovalcev: 50 m prosto: 7. mesto VOHAR, 13. mesto PLAVEC, 17. mesto GOLTES; 50 m prsno: 11. mesto PERME, 15. mesto GOLTES.

Ekipno je zmagala KRKA, pred PIONIRJEM, UNZ, NOVOLESOM, IMV itd.

J. T.

ZAHVALA

Povodom smrti moga spruga, oca i deda

Jovana Živanovića-Čiče

zahvaljujemo se njegovim kolegama i saradnicima na ukazanoj pažnji i izjavama saučešća telegramima.

Radmila Živanović sa porodicom

ZAHVALA

Ob boleči izgubi moje drage mame

Jele Gorenc

se iskreno zahvaljujem OOS TOZD REVOZ ter sodelavcem P-V za denarno pomoč in izrečena sožalja. Posebno se zahvaljujem tov. Zorčevi in tov. Barbiču in Piltaverju za obisk na domu.

Sin Janko

ZAHVALA

Ob smrti mojega dragega očeta se iskreno zahvaljujem OOS TOZD ADRIA, obrat Novo mesto za cvetje in šodelavcem za denarno pomoč.

Janez Jerman,
TOZD ADRIA,
Obrat Novo mesto

ZAHVALA

Ob izgubi mojega brata

Darka Kovačiča

se iskreno zahvaljujem sodelavcem računovodstva, za podarjeno cvetje in izrečena sožalja.

Slavica Fajfar,
računovodstvo



ŠPORT IN REKREACIJA

TENIS

Jože Turk – tretjič zapored

Na prvenstvu IMV v tenisu, ki je bilo letos že tretje, je nagajalo nestalno vreme, saj je bilo enkrat preloženo, drugič pa prekinjeno. Udeležba je bila letos slabša kot lansko leto iz objektivnih in subjektivnih vzrokov, vendar vseeno ni manjkalo zanimivih in borbenih dvobojev. V borbi za pokal in prvo mesto je v družinskem obračunu po kvalitetni igri oče Jože ugnal sina Sebastijana in si tako priigral prehodni pokal v trajno last. V tekmi za 3. mesto pa je Mlinar po ogorčeni borbi premagal Avsca.

Rezultati:

Četrtnfinale – Turk J.: Štupar 9 : 1, Mlinar : Dujmov 9 : 2, Turk S. : Narat 9 : 3, Avsec V. : Šefman 9 : 4, **polfinale** – Turk J. : Mlinar 6 : 0, 6 : 1, Turk S. : Avsec 6 : 1, 6 : 1, **finale** – Turk J. : Turk S. 6 : 4, 6 : 3, za **3. mesto** MLINAR : AVSEC 7 : 5, 4 : 6, 6 : 2.



Uspeh Kranjčeve v Celju



Na republiškem prvenstvu v streljanju s serijsko MK puško je v trojnem položaju 3 x 20 članica strelske družine IMV Brežice Karmen Kranjc, osvojila peto mesto pri članicah in tako dosegla svoj največji uspeh.

Robert Kranjc je bil pri članih petindvajseti.

E. S.

Končano je letošnje prvenstvo obrata Brežice v tenisu. Sodelovalo je devet zaposlenih, v razburljivem finalnem obračunu pa je Radanovič z 9 : 7 premagal Vesiča.

Tretje mesto je presenetljivo osvojila Lopatičeva.

Jošk Podgurski

Tine: Kaj se pa tako kislo držiš, Jošk?

Jošk: Kaj se ne bi, ko me pa šef sekira!

Tine: Kako? Zakaj?

Jošk: Do včeraj mu je bilo dost', da sem hodu na šiht, zdej 'če pa, da še delam!

Tine: Pa kaj! Sa ti ne zdi, da je taku prav?

Jošk: Menda je že!? Ampak naj tuđ' zan'ga to vela!

Na maratonu



Udeleženca na Maratonu FRANJA sta bila tudi delavca IMV ADRIA – obrat Šentjernej, Franci Šolar in Miro Črtalič, ki sta s ponosom nosila dresa Adria, tam pa so bili še nekateri IMV-jevci, a žal brez razpoznavnega znaka firme.