



časopis kolektiva industrije motornih vozil

Korakati na mestu ne gre več!

Kako naprej, kakšen naj bi bil jutri Industrije motornih vozil in s tem jutri vseh 5600 zaposlenih delavcev, te odgovorne naj bi dobili z dokončno verifikacijo sanacijskih programov. Nedvomno je veliko tega odvisno od nas samih, dasiravno mnogo stvari pogojuje naše partnerstvo z Renaultom.

Skorajda leto dni smo preživeli v statusu quo, sredina septembra pa naj bi pomenila prelomnico tega obdobja, ko bi naj se v pogovorih s predstavniki Renaulta ta situacija izkristalizirala. V okviru priprav na te pogovore je potekal tudi pogovor 29. 8. 1984 s predsednikom IS SR Slovenije Dušanom Šinigojem.

Po ogledu razstavnega prostora in delovnih prostorov TOZD Proizvodnja avtomobilov, objektov v gradnji IMV 2 in IMV 3 je v uvodu prisotne seznanil s trenutnim položajem SOZD IMV predsednik KPO Janez Rošker. V svojem izvajanju je predstavil proizvodne rezultate, zaostrene pogoje gospodarjenja, ki so v našem kolektivu potencirani do skrajnosti, primanjkljaju 3 milijard obratnih sredstev, težavami vezanimi na pokrivanje izgube, neporavnanimi deviznimi obveznostmi. Kot je dejal tov. Rošker, je IMV-ju storjeno mnogo slabega z nepremišljenimi, prenačljenimi komentarji in izjavami ljudi na raznih nivojih, ki preko sredstev javnega obveščanja ne-

objektivno prerokujejo in napovedujejo nadaljno usodo IMV-ja. Na osnovi tega se ne gre čuditi javnemu mnenju celotne Jugoslavije in seveda prekinjenim ali okrnjenim odnosom z mnogimi partnerji. Ko je tov. Rošker spregovoril o aktivnostih v zvezi s sanacijskimi programi je poudaril, da

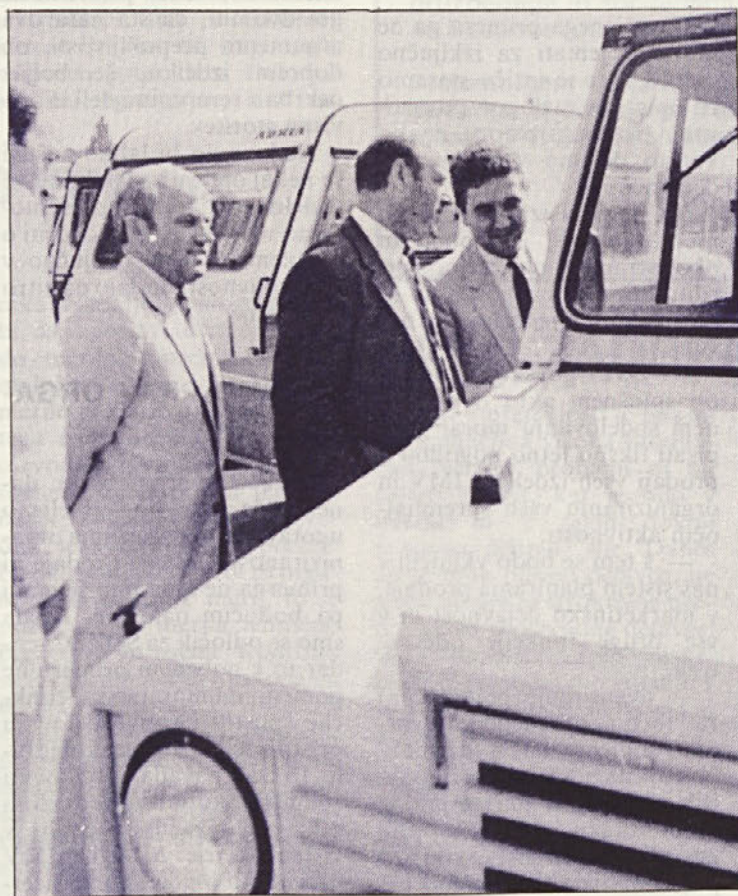
morajo biti le-ti do konca oktobra dokončno dorečeni in poudaril, da le prizadevanja delavcev in KPO SOZD IMV žal niso dovolj za doseg željenih ciljev, pač pa bo potrebno premagati mnogokatero bariero.

Tov. Šinigoj je poudaril, da je IMV nedvomno storil veliko, seveda v okviru možnega ter pokazal sebi in javnosti, da zna in zmore premagovati

težave, ki so se zgrnile nadenj. Pohvalno se je izrazil o delavni vnemi in redu, ki vladata med zaposlenimi, kljub nizkim OD, ki pa so nedvomno velikega pomena za vestno opravljanje dela. Izrazil je maksimalno pripravljenost IS pri reševanju obstoječih težav in poudaril, da pa je večji in temeljni delež tega bremena na naših ramah. Pokrivanje izgube in verifikacija sanacijskih programov sta neizpodbitna osnovna cilja kolektiva, vendar pa se bo pri tem, v kolikor želimo priti do nekih rezultatov potrebno posluževati radikalnejših ukrepov. V razmerah, ki vladajo sedaj je težko pričakovati rentabilnost v avtomobilski industriji, vendar pa je moč mnogo tega sprebrniti s skupno naložbo s francoskim partnerjem, v čigar družino je vključen tudi IMV. Poslovna integracija IMV in Renaulta je nujna vendar pod novimi kvalitnejšimi pogoji. In kot je v nadaljevanju tov. Šinigoj dejal: „Do konca leta moramo stvari definirati dokončno, saj že leto dni korakamo na mestu. Stvari pa nikakor niso brezizhodne!“

V naši delovni organizaciji so že predstavniki Renaulta, ki skrbno preučujejo tržne pogoje ter ekipa tehnologov in programerjev, njihove ugotovitve bodo prav tako služile kot osnova pogovoru 15. septembra med predstavniki Renaulta in SOZD IMV.

Zadeve se premikajo naprej in upajmo, da bodo rezultati ugodni.



Prodaja danes in jutri!

Razvijeni z ugodnimi pogojiprodaje v preteklosti smo v IMV nekoliko pozno spoznali, da se razmere bistveno spreminjajo in da bomo, kot je nedavno bilo rečeno na nekem pomembnem delovnem dogovoru, morali začeti prodajati in ne le distribuirati. Problem prodaje na domačem trgu, na katerem smo se pred nekaj leti „proslavili“ z vse prej kot s korektnimi prijemi, ostajajo nekako vedno v senci problemov oskrbe, proizvodnje, izvoza, sanacije v celoti in še marsičesa, čeprav si prodaja kot dejavnost zasluži veliko več pozornosti spriču velikanskih težav, ki se kopičijo iz dneva v dan. Pri tem seveda mislimo na dejavnike izven nosilcev prodajne dejavnosti. Eden od teh je TOZD Commerce, ki je osrednji nosilec, organizator in kreator prodaje na domačem trgu. Že slabemu poznavalcu je jasno, da je pri njih zavel nov veter in da so že razčistili z nazori iz časov vzvišene vladovine avtomobile. Bunke, ko so nam zrasle po trdnem pristanku na tleh realnosti domačega avtomobilskega trga so zelo boleče, a toliko bolj poučne. Poglejmo, kaj se dogaja, ne da bi pri tem ponavljali že znane ugotovitve poročil o rezultatih prodaje.

KJE SMO?

Predlogi sanacijskih programov so naložili takšne obveznosti prodaje na domačem trgu, da smo se morali preusmeriti na novo tehniko in organizirati prodaje, saj TOZD Commerce kot pooblaščen organizacija za prodajo vseh izdelkov na domačem trgu in organiziranje servisne dejavnosti niti v daljni perspektivi ne bi mogla zadostiti zahtevam. Opredelili smo se, da bo temeljna organizacija ohranila in utrdila funkcijo groističnega prodajalca (na debelo oz. na veliko, kot se temu reče v trgovskem žargonu), medtem ko naj bi prodajo na malo po celotnem jugoslovanskem trgu sporazumno prevzele specializirane trgovske organizacije. Več kot jasno je namreč bilo, da IMV nima niti materialnih niti kadrovskih možnosti za nadaljnjo izgradnjo lastne prodajne organizacije, ki bi učinkovito pokrila jugoslovanski prostor, katerega prav v sodelovanju s trgovino pokriva naša konkurenca. Enostavneje rečeno, nimamo denarja za izgradnjo več deset sodobnih prodajnih centrov v

drugih republikah, katerih organiziranje in kadrovske usposabljanje, da ne omejujemo drugih problemov, bi trajalo leta in leta, mi smo pa že sicer v zamudi. Drugo je vprašanje, ali bomo vedno naleteli na korektno sodelovanje trgovskega partnerja, ki bo pripravljen z IMV deliti tudi negativne efekte dela in ne le procenite dohodka. Skeptikom gre na roke spoznanje, da smo že naleteli na slab primer. Zato se v imenu nekaterih vprašajmo, ali je bilo resnično nujno „razprodati“ naše prodajne centre na Hrvaškem, da bi leto dni zatem ugotavljali zaskrbljujoče pojave.

UKREPI

Omenjenega primera pa ne moremo jemati za izključno merilo, zato se spriču moramo že opisanih razlogov povezovali v širšem prostoru, enako kot to delamo v proizvodni dejavnosti.

Na podlagi izkušnje bomo morali še bolj podrobno in obojestransko obvezujoče utrditi odnose s trgovci in to predvsem na naslednjih osnovah:

- vsak trgovski partner bo ob splošnem aktu o poslovnem sodelovanju moral podpisati fiksno letno pogodbo o prodaji vseh izdelkov IMV in organiziranju vseh spremljajočih aktivnosti,

- s tem se bodo vključili v naš sistem planiranja prodaje, v marketinško dejavnost in v vse druge funkcije odelave trga,

- avansiranje (predplačila) za točno opredeljene kvartalne odjeme naših izdelkov bo morala biti ena pomembnejših obveznosti partnerja, saj nam bo tako omogočen priliv na obratna sredstva, ki so potrebna za kontinuirano proizvodnjo, s tem pa bi lahko skorajda v celoti odpravili tradicijo nespoštovanja dobavnih rokov. Ne nazadnje trgovec s predplačili dokazuje lastno pripravljenost, da se bo z vsemi močmi zavzemal za boljšo prodajo, saj bo v nasprotnem tudi sam prikrajšan za dohodek. Torej bo s tem tudi IMV zavarovana pred včasih zelo prisotno prakso (slabih) trgovcev, da si v stiski po filozofiji „s cveta na cvet“ poiščejo drugega partnerja.

- Zavzemati se bomo morali, da bomo navezovali poslovne odnose zlasti na podr-

očjih, kjer nas doslej ni bilo (in teh ni malo) ter tam organizirali celovite prodajne servisne točke. Le s kompletno ponudbo bomo pridobili naklonjenost kupca in parirali konkurenci. Premalo časa in prostora imamo, da bi vsaj površno poudarili pomembnost razvitosti prodaje rezervnih delov in servisne službe, brez česar še tako dober avto ali prikolica ne bosta našla poti do kupca.

- IMV bo morala storiti še več za strokovno usposabljanje lastnega kadra in tudi kadra poslovnih partnerjev, ki se ukvarja s prodajo naših izdelkov, saj le to daje potrebno mero samozvesti pri nastopu pred kupci, zlasti še, če so slednji iz kakršnihkoli razlogov nenaklonjeni IMV ali tradicionalno opredeljeni za konkurenco. Tudi v teh primerih ne gre dvomiti, da sta naša dva argumenta prepričljivosti, ob dobrem izdelku, še boljša oskrba z rezervnimi deli in servisna storitev.

Nedvomno bi lahko naštel še nekaj opornih točk krepitve sodelovanja, v isti sapi pa moramo vsaj nekaj spregovoriti o problemih, ki so izključno v naši vplivnosti, terjajo pa hitro ukrepanje.

ALI SMO PRAV ORGANIZIRANI?

V začetku sramešljivo, danes pa že glasno in utemeljeno ugotavljamo, da sedanja organiziranost funkcije prodaje ni primerna ne sedanjim še manj pa bodočim nalogam. Resda smo se odločili za SOZD? vendar to v nobenem primeru ne pomeni, da moramo vse funkcije spustiti na nivo delovnih organizacij, oziroma, kot je bila to žal navada, oblikovati „papirno skupnost“ več delovnih organizacij, zaprtih v lastne okvirje. Mnogi v IMV ne vidimo logike, da že siceršnji kadrovski vakuum v mnogih službah razbijamo z deljenjem na službe in službice na ravni tozdov in sektorjev, ki so nesposobne v celoti vsaj ohranjati, kaj šele krepiti funkcijo (mimogrede: zato imamo pri šest sto delavcih manj še enkrat večje skupne službe kot pred letom in pol).

Zato se je zlahka pridružiti vsem, ki menijo, da organiziranost predlogu za organizacijsko združevanje celotne dejavnosti prodaje (vsaj) na jugoslovanskem trgu. S tem ne bo nihče prikrajšan v dohodkovnem smislu, odpadla pa

bo, ali se vsaj zmanjšala, pa se bo vrsta problemov. Med temi je prav gotovo kadrovski, ki je takšen, da skorajda ni ljudi za opravljanje operativnih nalog, medtem ko se s kreativnim delom ukvarjata le dva ali trije najodgovornejši delavci.

Tudi to, da v zahtevnejših kontaktih s poslovnim partnerjem velikokrat nastopata predstavnik naših obeh prodajnih služb (TOZD Commerce in Prodajnega sektorja DO Adria) priča zgolj o naši neprimerni organiziranosti in nesmotnosti izkoriščanja kadrovskega materiala.

Prepričani smo, da organiziranje TOZD Commerce kot tozda skupnega pomena za celotno prodajno dejavnost ne bi bilo nož v hrbet ne samoupravljanju ne dohodkovnemu urejanju odnosov v IMV. Navsezadnje bi olajšali muke našim poslovnim sogovornikom, ki bi vsaj vedeli, s kom naj se pogovarjajo, če želijo kupiti avto, prikolico ali rezervni del in naročiti servisno storitev za naše izdelke.

TEŽAVE, A TUDI PREMIKI

Ob vsem tem so v tozdu Commerce prodali kakih 2000 vozil več kot lani v enakem obdobju. Zelo poglobljeno so po sistemu Renaulta izdelali analizo trga, sočasno pa so krepili kontakte in oblikovali izhodišča za tesnejše poslovno povezovanje s številnimi trgovskimi hišami. V nekaterih primerih se je to zgodilo po večletnem zatišju, ki je nedvomno pustilo slabe posledice.

Trg se, naj to priznamo ali ne, spreminja iz trga proizvajalca v trg kupca. To pomeni, da bo poslej kupec središče vseh dogajanj na trgu in ne več proizvajalec kot le pet ali deset let poprej. Naš kupec pa spriču padca življenjskega standarda ne more spremljati rasti cen, saj mora avto ali prikolico plačati v gotovini, od morebitnih kreditov pa si zaradi visokih obrestnih mer ni veliko obetati. Posledice že krepko čutimo, saj se iz dneva v dan težje prodaja. Tudi naši poslovni partnerji težko prodajo in že beležimo upad avansov za obdobje do konca leta.

Vsiljuje se že uvodoma ugotovljena misel, da bomo morali prodajati veliko drugače kot doslej in da bodo v prodaji lahko delali le ljudje, ki bodo pri delu prodorni, do-

◀ (Nadaljevanje na 7. strani)

Spremembe delovnega koledarja za doseganje planskih nalog

Zaradi zaostankov v proizvodnji avtomobilov je delavski svet tozda Proizvodnja avtomobilov na svoji 12. redni seji 31. julija 1984 sprejel sklep o spremembi delovnega koledarja in o ponovnem solidarnostnem dnevu.

Pobuda je bila podprta, solidarnostno delo pa ocenjeno kot koristno in potrebno tudi na razširjeni seji predsedstva konference OO ZS DO Tovar- na avtomobilov.

O organiziranju dela in spremembi delovnega koledarja smo se pogovarjali z direktorjem tozda Proizvodnja avtomobilov Vladom Bahčem, ki je opozoril, da je po sprejetju sklepa DS tozda Proizvodnja avtomobilov prišlo do težav pri zagotovitvi materiala, zaradi tega so se v vodstvu tozda odločili, da se ti sklepi izvajajo predvsem na kritičnih

mestih proizvodnje in ne za vsako ceno v celotnem tozdu. Sprememba koledarja je nujna, ker so v zaostanku z dobavo vozil Renaultu, da bi dosegli zastavljene planske naloge, so delo že 18. avgusta 1984 organizirali v tistih oddelkih, ki so v zaostanku s svojimi delovnimi obveznostmi. Delali so v proizvodnji I, kjer so zaostanki predvsem zaradi neredne oskrbe s pločevino in dodatnih del v zvezi z osvajanjem proizvodnje šasij za nove prikolice in nekaterih uslug kooperantom. V proizvodnji III beležijo težave pri zagotavljanju načrtovanih količin za protidobave Renaultu. V proizvodnji IV pa so v tem času izvajali vzdrževalna dela lakirniških linij v lakirnici karoserij, da bi zagotovili nemoten potek dela. Delo pa je bilo organizirano tudi na

adjustaži, kjer so kompletirali vozila v obratu na Suhorju, kjer pripravljajo elemente za podvozja novih prikolic.

Seveda pa organizacija takšnega dela terja temeljito

presojo, saj so stroški, vezani na to, precejšnji, da ne govorimo o tem, koliko težav je le s prevozi, prehrano...

Tudi organizaciji prostovoljnega dela bodo v bodoče posvetili v tozdu Proizvodnja avtomobilov več pozornosti, saj je bilo ob prvi tovrstni širši akciji ugotovljenih nekaj pomanjkljivosti, ki pa jih bo moč odpraviti.

OBVESTILO

VSEM PREJEMNIKOM DENARNIH POMOČI — OTROŠKEGA DODATKA

Vsi prejemniki denarnih pomoči oziroma otroškega dodatka, morajo dostaviti šolska potrdila za šolsko leto 1984/85 za tiste otroke, ki so že stari 15 let (torej, ki so v srednjih šolah ali na fakultetah) in to do 30. 9. 1984 leta. Potrdila lahko dostavite v službo družbenega in socialnega standarda (tov. Banič) ali na Skupnost otroškega varstva na Kidričevem trgu 3.

Prejemnikom denarnih pomoči oziroma otroškega dodatka, ki šolskih potrdil ne bodo dostavili, bomo morali s 1. 9. 1984 ustaviti izplačevanje otroškega dodatka.

Služba družbenega in socialnega standarda

Metrologija v DO Tovar- na avtomobilov

V eni izmed predhodnih števil Kurirja smo predstavili sektor kontrole kakovosti v DO Tovar- na avtomobilov. Danes pa nekoliko več o pomenu službe metrologije in kontrole kakovosti delovnih sredstev v tem sektorju. V okviru službe deluje oddelek za metrologijo. Ravno o metrologiji hočemo povedati kaj več, saj so razlage o tem področju različne.

Metrologija je veda, ki se ukvarja z merjenjem, merskimi enotami in merili. Pomen vede je zelo velik za vsako organizirano družbo, saj vemo, da je merjenje osnova vsake proizvodnje, ki je povezana z ustvarjanjem materialnih dobrin. Naloge metrologije so vezane na hiter razvoj znanosti in vedno bolj zapletene tehnike. Ta hiter, sunkovit razvoj pa zahteva točna merjenja, seveda pa tudi nove postopke in načine merjenja. Naloga našega oddelka metrologije je, da spremlja ustrezna zakonska določila in sproti prilagaja vsa razhajanja med zveznim zakonom o merskih enotah in merilih ter našim pravilnikom o uporabi in pregledu meril v sozdu IMV Novo mesto. Os- nutek tega pravilnika je dan na vpogled vsem službam in je postavljen enomesečni rok za morebitne spremembe pravil-

nika. Nadaljnja naloga je tudi ta, da vzpostavi ustrezen odnos do merilne opreme, saj nemalokrat vidimo, da pomožno merilo ni kladivo, čeprav je od tega osnovnega merila v proizvodnji odvisna kakovost in točnost izdelkov, od tega pa izmet, ki ga je v naši proizvodnji še vedno veliko preveč. Nadalje oddelek skrbi za organizacijo kontrole meril, to se pravi, da so merila tehnično brezhibna in točna. Kontrola se izvaja s pomočjo zavoda za mere in plemenite kovine, ki v svojih laboratorijih pregleda merske etalone, katerih ne moremo pregledovati sami, saj nimamo ustreznih instrumentov ne dovoljenja od zavoda.

Kakovost in delavni učinek v naši proizvodnji nista zadovoljna. Zaostajamo za razviti- mi deželami, kar se odraža v nezadostni udeležbi v mednarodni menjavi in delitvi dela. Od tod izhaja, da moramo skrbeti za boljšo, popolnejšo in sodobno merilno opremo in da si prizadevamo za boljšo metrološko organiziranost.

Služba metrologije in kontrole kakovosti delovnih sredstev



FRANC KIRAR

KAKO ZADRŽATI DELAVCE?

Tudi v preteklosti je bila za IMV značilna visoka fluktuacija, vendar problem ni bil toliko izrazit, ker je bilo v občini in v regiji dovolj rezervne delovne sile. Danes pa je vsak odhod delavca, ne glede ali gre za strokovne profile ali za proizvodne delavce, velik problem. Zelo zaskrbljujoči so podatki o gibanju v 1. polletju. Oglejmo si nekaj najbolj zanimivih:

V začetku leta smo imeli 6044 delavcev, 30. junija pa le 5769. V tem času je odšlo iz kolektiva kar 649, prišlo pa 374 delavcev. Iz delovne organizacije Tovar- na avtomobilov je odšlo 419 delavcev, prišlo pa 241 delavcev. Podobno so razmerje velja tudi za delovno organizacijo Adria (prišlo 75, odšlo 188), medtem ko se v EDO Razvojni inštitut stanje ni spremenilo, ker jih je sicer 14 odšlo iz kolektiva, a jih je prav tolikšno število tudi sklenilo delovno razmerje.

Temeljni vzrok visoke fluktuacije so nizki osebni dohodki, saj je med tistimi, ki odhajajo, največ delavcev nižje stopnje kvalifikacije. Mnogi delavci so zaskrbljeni za soci-

alno varnost in se zlahka odl- očajajo za odhod, zlasti še, če je tudi drugi zakonec v IMV. Strokovnjaki so povečini nezadovoljni z osebnimi dohodki, ki so obenem največja zavora pri pridobivanju kadrov.

Problem je iz dneva v dan hujši, kaže pa, da smo dokaj nemočni, saj nimamo možnosti resnejših sprememb na področju nagrajevanja, pa tudi marsikaj drugega bi morali urediti. Čedalje bolj je na primer slišati glasno mnenje, da tudi celovita funkcija kadrovske politike od tozda do sestavljene organizacije ni najboljše organizacijsko zasnovana. Koliko je v tem resnice, naj bi povedala strokovna analiza, na dlan pa je, da nekaj ne „štima“, saj delavci odhajajo. To, da z delavci iz proizvodenj, ki trenutno nimajo dela, kr- pamo luknje v proizvodnji avtomobilov, je rešitev le za skrajno silo.

Zaključimo razmišljanje nezlonamerno z trditvijo: delav- ka iz mirenške šivalnice ne so- di na avtomobilski proizvodni trak vsaj toliko, kolikor ne va- rilec iz iste proizvodnje v šival- nico tozda na Mirni. Torej časa ni več!

Vedno bolj, ko se približuje jesen, zaznavamo ponovno „oživitev“ aktivnosti družbenopolitičnih organizacij. V drugi polovici avgusta so se sestali člani konference OO ZS DO Tovarna avtomobilov. Seje, ki je prvotno obsegala osem točk dnevnega reda in je skrajšana trajala kar štiri ure, so se udeležili tudi Janko Goleš, predsednik občinskega sindikalnega sveta, Janez Sever, sekretar občinskega sindikalnega sveta, v. d. generalnega direktorja DO Tovarna avtomobilov Ciril Pevec, v. d. direktorja tozda Proizvodnja avtomobilov tov. Vlado Bahč in nekateri direktorji.

Seveda je bil največji del razprave namenjen sanacijskima programoma IMV I in IMV II. Informacijo v zvezi z aktivnostmi okrog sanacijskih programov je podal Ciril Pevec. Ob znani zahtevi skupščine SR Slovenije po ponovni preverbi sanacijskega programa je povsem jasno tudi dejstvo, da ob vrsti novih okoliščin vztrajanje na lani pripravljenem sanacijskem programu ni možno. Prav v zvezi s sanacijskim programom IMV I je bilo veliko razprav na raznih nivojih in rezultat le-teh so različna mnenja, žal pa čas ne dela za nas.

Prisotne je tov. Pevec seznanil tudi s potekom pogovorov 1. avgusta s francoskim partnerjem, ki pa se bodo v septembru nadaljevali. Oblikovanih je pet skupnih strokovnih ekip, ki bodo do 15. septembra podrobneje proučile več področij. Izdelali naj bi novo tržno analizo za področje osebnih in gospodarskih vozil. Posebna ekipa tehnologov in programerjev bo proučila višino investicijskih sredstev, potrebnih za izvedbo programa na osnovi predvidenih sprememb.

Ob tem naj bi bili postavljeni na drugačni osnovi tudi naši kooperantski odnosi z Renaultom, ki še danes temeljijo na pogodbi, sklenjeni 1969 med Renaultom in Litostrojem, ki seveda sloni na takratnih razmerah, te pa so seveda danes povsem drugačne, prav gotovo tudi to delno botruje današnji izgubi. Tako je povsem razumljivo in logično, da nov sanacijski program mora vsebovati tudi spremembo teh odnosov (npr. cenovna, reklamacijska itd.), da bi dosegel svoj namen.

Ena naših osnovnih zahtev je, da sta tako kooperacijska proizvodnja za domači trg kot izvoz pozitivna in ne, da v izvozu dosežemo izgubo skušamo izravnati na domačem tržišču.

Doseči to pa pomeni tudi vrsto sprememb znotraj IMV, ki naj bi bil organiziran racionalneje, kalkulacije naj zajemajo dejanske učinkovite stroške proizvodnje in še eno od

zamer francoskega partnerja, ki nam očita, da se vodstvo sooča menjava vsako leto ...

In kot je v rezimeju svojega poročila dejal tov. Pevec, ima IMV I vse možnosti da bo uresničen, saj je izrazito izvozno usmerjen, prav tako pa je sedaj ugodnejša tudi investicijska ocena.

Ob sanacijskem programu IMV II pa lahko pripomnimo le to, kar ponavljamo že dolgo, da IMV II sam pomeni sredstvo za realizacijo IMV I.

V tesni povezavi s sanacijskimi programi pa so tudi kadrovske težave, s katerimi se srečujemo tako na nivoju posameznih delovnih organizacij kot sozdu. Udeleženci seje so izrazili skrb v zvezi s kadrovskimi težavami v KPO ob znanem dejstvu, da odziva na razpis, objavljen v Delu, ni. In povsem spontano in logično je vprašanje, postavljeno na seji ali so težave v IMV resljive v letu dni, kolikor so dolgi mandati članov KPO. Vodstvo odhaja, težave ostajajo, novih ljudi pa ni. Ob vsej pomoči in razumevanju občinskih struktur pa so prisotni ocenili, da bi v tej smeri moralo konkretnije, odločneje in dolgoročneje ukrepati republiško vodstvo.

Ob tem pa je prav tako zaskrbljujoče dejstvo, da mesečno zapusti DO Tovarna avtomobilov 70 do 80 delavcev, seveda največ kvalificiranih. Tako je v DO Tovarna avtomobilov odšlo od 1. januarja do 1. julija 1984 kar 230 delavcev. Ob nizkih osebnih dohodkih je pogosto razlog ravno negotovost med ljudmi.

Aktivisti sindikata se sprašujejo kaj pravzaprav lahko sami naredijo proti temu, ko nimajo niti osnovnih informacij. O odločanju, kot je dejal predsednik sindikata tozda Proizvodnja avtomobilov Andrej Gerbec raje sploh ne govorimo, dokler mnogo tega, kar je v zvezi z dogajanjem v kolektivu, zvemo iz dnevnih sredstev javnega obveščanja.

Kljub temu pa volja po spremembah na bolje med ljudmi v kolektivu živi. Jasno je bila izražena tudi v „solidarnostnem“ delu režijcev v proizvodnji, ki bo ponovljeno, saj se je izkazalo kot koristno in potrebno, a ga ne imenujemo solidarnostno, saj delamo sami zase in izključno z enotnim ciljem: doseči načrtovane planske naloge.

Zadnji čas, ko so menili prisotni, je, da zaživi močnejše tudi inventivna dejavnost, ki je v našem kolektivu vse pre malo spodbujana, in prvi korak k temu je gotovo vsaj sprejem, pravilnika, ki je še vedno v javni razpravi.

Dnevni red po štirih urah živahnih diskusij še ni bil izčrpan in tako bomo o nadaljevanju te seje poročali prihodnjič!

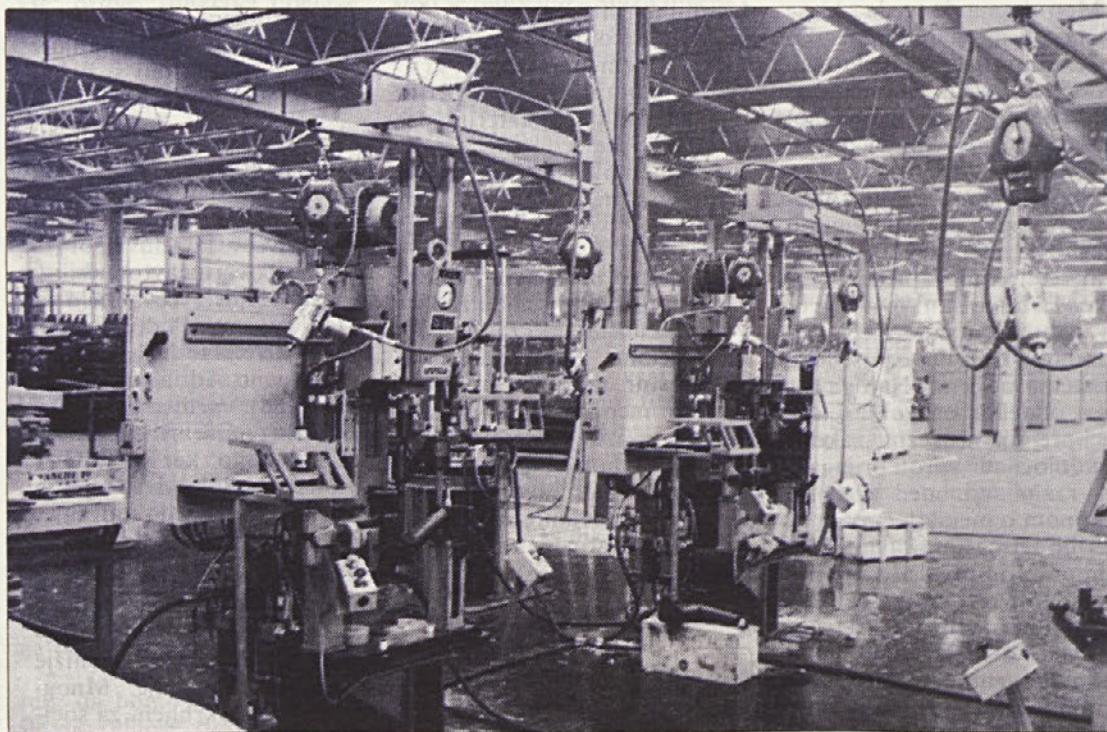
Mandat KPO sozda IMV podaljšan

V 13. številki Kurirja (9. avgusta 1984) je v poročilu s 6. redne seje delavskega sveta sozda IMV, ki je bila 1. avgusta 1984, ob montaži časopisa pomotoma izpadlo poročilo o podaljšanju mandata članov KPO sozda IMV.

Delegatstvo sprejeli sklep, da se mandat predsednika, namestnika, podpredsednika in članov KPO sozda IMV podaljša do uspešnega zaključka razpisnega postopka, največ za šest mesecev.

Imenovani so bili:

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------|
| — Janez Rošker, dipl. pravnik | za predsednika |
| — Franci Borsan, dipl. oec. | za namestnika predsednika |
| — Ciril Pevec, mag. posl. org. znan. | za podpredsednika |
| — Marjan Simič, dipl. oec. | za podpredsednika |
| — Božo Kočevkar, dipl. inž. stoj. | za člana |
| — Josip Škoberne, dipl. prav. | za člana |
| — Čedo Jakovljevič, dipl. elekt. inž. | za člana |



Vodovod in elektrika pri Miklavžu

Dom pri Miklavžu je brez dvoma priljubljena izletniška točka, ne le mnogih IMV-jevcev, pač pa Dolenjcev na sploh. V septembru pa se bo okrog našega doma po pričakovanju zbralo na svojem zboru desettisoč planincev Slovenije in Hrvaške.

Žal pa vemo, da bi bilo bivanje v domu še prijetnejše, če bi bil le-ta oskrbljen z elektriko in vodo. In možnost se je ponudila sedaj.

Vezano na to srečanje potekajo dela na objektih na Gorjancih, in v akcijo so se vključile vse večje delovne or-

ganizacije. Tako je bila z združenimi močmi postavljena trafo postaja, na katero smo se priključili tudi mi. S Kurirjem informatorjem smo vas obvestili o akciji, ki je bila organizirana 25. 8. 1984, na kateri je bil skopan jarek globok 110 cm in 80 cm širok ter s tem pripravljeno vse za polaganje vodovodne cevi.

Žal odziv ni bil tolikšen kot je bilo pričakovati, saj je nagnalo tudi vreme. Vendar pa je bilo delo kljub temu opravljeno s pomočjo vestnih in marljivih vojakov kasarne „Milan Majcen“.



Manj delavcev pod zjamčenimi OD

Iz poročila strokovnih služb je razvidno, da se je v juliju (izplačilo 15. avgusta) zmanjšalo število delavcev, ki so prejeli razliko do zjamčenega osebnega dohodka. Razlog je v spremembi vrednosti točke pri obračunu za mesec julij. Največ, skupaj 177, je bilo takšnih delavcev v DO Adria, v DO Tovarna avtomobilov 109, v DO Storitve 14, v EDO

Razvojni inštitut 1 in v DSSD sozda 3 delavci.

Problem je torej največji v DO Adria, saj je v tej delovni organizaciji kar 10% takih, ki zaostajajo za zjamčenimi OD. To je sicer neprimerno manj kot v preteklem obdobju tega leta, toda pri tem je treba upoštevati, da večina delavcev prejema OD na ravni oz. le nekoliko višje od zjamčenih.

Francija

Manjša proizvodnja avtomobilov

Junija se je proizvodnja avtomobilov v Franciji zmanjšala za 22,7 odstotka v primerjavi z enakim mesecem lani, ali od 286.020 na 221.156 vozil. V prvih šestih mesecih pa je proizvodnja nižja za 10,6 odstotka, ali od 1.615.169 na 1.443.801 vozil. Francoski tovarnarji vozil so tudi manj izvažali, junija za 13 odstotkov, v prvi polovici leta pa za 3,7 odstotka, je objavilo njihovo združenje, ki pa ne ugotavlja, zakaj je tako padla proizvodnja. (Gospodarski vestnik 17. 8. 1984)

Mladinci o problemih

Na seji predsedstva konference mladih IMV, ki je bila 21. junija 1984 v Novem mestu, so mladinci ob tekoči problematiki razpravljali tudi o razmerah v IMV. Pozorno so prisluhnili informaciji o najbolj aktualnih problemih v zvezi s sanacijsko-razvojnem programom in tekočimi problemi poslovanja. Iz razprave je bilo moč spoznati, da so mladi ljudje zelo zainteresirani za vse, kar se v kolektivu dogaja, posebej pa si želijo več informacij in povezanosti z drugimi nosilci poslovnega, samoupravnega in družbenopolitičnega življenja. Obenem niso skrivali skrbi zaradi slabega delovanja mladih v nekaterih organizacijskih enotah, saj se ponekod sestankov in drugih delovnih oblik dogovarjanja udeležuje le skromno število mladincev.



MODRI TELEPRINTER

Dražji kurir

Z avgustom je ponovno poskočila cena Kurirja. Tokrat gre za storitve DITC, tozda Grafika, ki so se podražile za 21%. Centralni delavski svet DITC je sprejel tudi sklep o uvedbi 42% zamudnih obresti pri menicah.

Delavci DSSD sozda znova v proizvodnjo

Delegati delavskega sveta DSSD sozda os na 10. redni seji 9. avgusta 1984 sprejeli sklep, da se bodo vsi delavci znova udeležili dela v neposredni proizvodnji.

Zadolžili so vodstva DSSD, da v sodelovanju z vodstvom tozda Proizvodnja avtomobilov pripravi točen program vključevanja in zagotovijo potrebne pogoje za varno delo, kar prejšnjikrat ni bilo urejeno.

OPRAVIČILO

V prejšnji številki Kurirja sta gotovo opazili napako v tabeli osebnih dohodkov, ki je nastala pri montaži časopisa. „Tiskarski škrat je tabelo zamaknil.“

Tekst, objavljen na zadnji strani, ta ista številka o referendumu pa bi moral biti objavljen v sklepu poročila iz delavskega sveta SOZD IMV.

Za neljubi napaki se bralcem opravičujemo!



NAŠ VRT

Letos spomladi smo se učenci naše šole sprehodili po Grmu in si ogledali sadovnjak in vrt pri grmskem gradu. Tovarišice so nam povedale, da bomo za grede in ostali del vrta odslej skrbeli mi.

Precej velik del nekdanje vrtnarije so zorali in dodelili vsakemu oddelku eno gredo. Ko smo za 25. maj prišli s tovarišico na vrt, smo takoj našli gredo s tablico 5. b. Vedeli smo, kje se moramo lotiti dela. Še prej pa smo se ozrli po ostalih gredah in videli, da so učenci nižjih razredov posejali in posadili zgodnjo zelenjavo in so čebu-

la, solata, pesa... že lepo rastle. Ob prostem času po kosilu prihajajo na vrt in skrbijo za svojo gredo. Ena skupina mojih sošolcev je našo gredo prekopala, druga jo je poravnala, ostali so posadili zeljne sadike in nekateri smo posajeno zelje zalili. Ostali čas smo porabili še za ogled sadovnjaka in videli, da hruške, ribez in ostalo sadje lepo raste. Zdaj vsak dan dežurni učenci obiskujejo „naš vrt“, opazujejo, kako zelje raste in skrbijo za zalivanje.

Veseli smo, da nam je tovarna IMV, ki je pokroviteljica naše šole, omogočila, da se ob delu na vrtu učimo in seznanjamo s praktičnim delom.

Veselim se že vrtnarskega in čebelarkega krožka, v katerega, upamo, da se bomo v jeseni lahko vključili. Komaj še čakamo jesen tudi zato, ker bomo takrat pridelek pobrali in ga prodali naši šolski kuhinji.

IGOR ŠTIIH, 5. b
OŠ 15. divizije Grm
Novo mesto



Kadrovsko splošna služba
DO TOVARNA AVTOMOBILOV

OBJAVLJA
prosta dela in naloge:

1. vodenje tehnološke skupine za sestavo in varjenje
2. vodenje tehnološke skupine za površinsko zaščito
3. vodenje tehnološke skupine za montažo
4. vodenje tehnološke skupine za transport in skladiščenje

5. glavni organizator študija dela
6. vodenje službe upravljanja proizvodnje

Za opravljanje del in nalog pod 1. in 3. mora kandidat poleg splošnih pogojev izpolnjevati še naslednje:

- da je dipl. inž. strojništva in
- da ima najmanj dve leti delovnih izkušenj, oziroma

- da je inž. strojništva in
- da ima najmanj štiri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 2. mora kandidat poleg splošnih pogojev izpolnjevati še naslednje:

- da je dipl. inž. kemije in
- da ima najmanj dve leti delovnih izkušenj, oziroma

- da je inž. kemije in
- da ima najmanj štiri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 4. mora kandidat poleg splošnih pogojev izpolnjevati še naslednje:

- da je dipl. inž. strojništva ali dipl. prometni inž. in

- da ima najmanj dve leti delovnih izkušenj, oziroma

- da je inž. strojništva ali prometni inž. in
- da ima najmanj štiri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 5. mora kandidat poleg splošnih pogojev izpolnjevati še naslednje:

- da je inž. organizacije dela in
- da ima najmanj tri leta delovnih izkušenj.

Za opravljanje del in nalog pod 6. mora kandidat poleg splošnih pogojev izpolnjevati še naslednje:

- da je dipl. inž. strojništva,
- da obvlada francoski jezik in
- da ima najmanj tri leta delovnih izkušenj.

Pismene prijave z dokazili naj kandidati pošljejo na KSS Tovarna avtomobilov v 30 dneh po objavi v glasilu Kurir. O izbiri bodo kandidati obveščeni v 15 dneh po končanem izbirnem postopku.

Dopisujte v vaše in naše
glasilo!

Kurir

Če nas je kaj v hlačah!

Tovarišu Malomeščanu, ki nam je anonimno poslal izreza iz Kurirja 9/84 in 13/84, ter vsem njegovim istomišljenikom uradno sporočamo, da uredništvo ne bo objavljalo niti komentiralo nepodpisanih prispevkov.

Tega nas ne obvezuje niti črka zakonodaje, še manj pa osebna morala. Slednja je verjetno bolj problematičen del značaja anonimnih „bojevnikov“, saj bi stavili, da gre bolj za vprašanje, ali si takšen avtor iz strahu pred vsebino

lastnega prispevka le tega ne upa podpisati. In če že nekdo ustreli kozla, naj bo vsaj tokoliko korajžen, da se bo podpisal — če ga je sploh kaj v hlačah.

Mimogrede, nekaj o objavljanju v Kurirju je zapisano v delovnem osnutku pravilnika o izdajanju in uvajanju glasila sozd IMV, ki je bil objavljen v Kurirju 13/14 — člen 34.

Uredništvo

Grad in okolica propadata!

Grmski grad in njegova okolica vidno propadata. Več let pred preselitvijo na novo lokacijo je pojenjala skrb kmetijskega šolskega centra, mi pa kljub večkratnim pobudam še nismo določili nikogar, ki bi se resno pobrigal za vzdrževanje objekta in okolice z vrtom in sadovnjakom. Resda bodo nekateri prostori malenkostno adaptirani za potrebe tozda Commerce, a je to premalo.

Nepopravljiva škoda nastaja zlasti na vrtu in sadovnjaku,

V juliju 52 delavcev manj

Ponovno smo zabeležili padec števila zaposlenih v IMV, saj je iz kolektiva odšlo 76 delavcev, prišlo pa 24. Torej nas je 52 manj kot v preteklem mesecu. Seveda sta zopet najbolj prizadeti delovni organizaciji Tovarna avtomobilov in Adria, v katerih je sedaj 27 oziroma 22 delavcev manj. Večino odšlih tvorijo proizvodni delavci.

(Nadaljevanje s 3. strani)

miselni, strokovni, občutljivi za vsa dogajanja na trgu in obenem predvsem kar najbolj korektni v poslovnih odnosih.

IMV si je pred časom nakopala slab glas, ki se ga sedaj le stežka otresemo, čeprav se zelo trudimo, da bi z dejanji prepričali kupce, da je vse to že pretekli čas.



KURIR

Dopisujte v naše skupno glasilo — to je boljše od jeze, češ da o vaši TOZD nič ne berete!



ki sta prepuščena na milost in nemilost tatinskim mimoidočim, ki brez zadržkov ruvajo okrasno grmičevje in drevesca, kradejo sadje, lomijo veje in še kaj. Malopridneži nosijo tudi modre halje, da o drugih ne govorimo. Brezsrčno se lotevajo tudi plodov dela drobnih ročic osnovnošolcev z Grma, ki so si v okviru dopolnilnega pouka uredili del vrta.

To je tudi edini urejeni kos zemlje, čeprav je treba povedati, da ga malčki obdelujejo ob soglasju vodstva DSSD sozda, medtem ko uradni predlog sodelovanja IMV z osnovno šolo Grm že dolgo čaka na formalno verifikacijo pristojnega organa sozda. Pa tako malo bi bilo treba narediti: imenovati gospodarja, popraviti ograje in morda še kaj.

Prihaja jesen, veje sadnega drevja pa se bodo povijale pod težo plodov in lastnikov modrih halj. Bajda jih je največ iz temeljnih organizacij, ki slovijo po rekordnem obsegu nadurnega dela. Sprehodili se bomo s kamero in jih skušali ovekoveti, zato bo tokrat naš „objektiv“ brez fotografije.

K splošnemu nezaupanju javnosti do nas so v zadnjem času prispevala poluradno, včasih pa kar diletantsko glasna razmišljanja v javnih občilih o mračni usodi IMV. Ne bi jih posebej omenjali, ker jih je bilo v zadnjem času kar precej, vendar ne moremo mimo tega, da nas zaradi tega poleg kupcev drugače gledajo tudi dobavitelji in drugi upniki. Mera je polna, zato se v TOZD Commerce zelo in upravičeno zavzemajo za sklic tiskovne konference v najbližji prihodnosti, na kateri bi javnosti nalili čistega vina o vseh problemih.

Nismo imeli ambicij, da bi v tem članku razgrnili podrobnejšo sliko razmer na področju prodaje, vendar upamo, da smo vsaj nekoga pridali k razmišljanju o pomembnosti zagotavljanja vseh pogojev za oblikovanje in izpolnjevanje prodajne organizacije, ki bo v celoti zadostila vsem smotrom in ciljem današnjega in jutrišnjega časa.

Zadnja novica

Tik pred začetkom tiskanja tega Kurirja smo prejeli zapisnik delavskega sveta tozda Proizvodnja avtomobilov, iz katerega se da razbrati, da se Grmskemu gradu obetajo boljši časi. Delavski svet je namreč sprejel sklep o aktiviranju gradu, katerega bo na podlagi samoupravnega sporazuma prenesel na tozda Commerce za opravljanje njegove dejavnosti. Sporazum bi moral biti sprejet do konca septembra.

Upati je, da bo sporazum opredelil tudi način reševanja problema izselitve sedmih stanovanj v gradu, katerih stanovalce smo „pojrbali“ po kmetijskem šolskem centru. Omenjena stanovanja s stanovalci vred ne sodijo v kompleks poslovnega centra tozda Commerce, kam jih bomo izselili, pa nihče ne ve, saj stanovanj ni. Komu gre zahvala za to „darilo“?

Prostih stanovanj ni!

Breme večletne izgube je presahnilo vire financiranja skladov splošne in skupne porabe. Tega so vsekakor deležni tudi stanovanjski skladi, v katere v zadnjih letih ni pricurjal niti dinar. Tudi sklad združenih sredstev je povsem izčrpan, vse sklade pa krasijo rdeče številke neplačanih obveznosti. V odgovor na uradna in poluradna vprašanja oddelka družbenega in socialnega standarda KSS DSSD sozda izjavlja, da ne razpolagamo z nobenim prostim stanovanjem.

Nekaj kadrovskih stanovanj dejansko še ni zasedenih (EDO RI in DSSD DO TA po eno garsonjero, tozda Commerce pa garsonjero in dvosobno stanovanje), ker še trajajo postopki sklepanja delovnih razmerij z bodočimi stanovalci.

Strokovne službe pripravljajo podrobno poročilo o problematiki in usmeritvah stanovanjske politike v IMV v sanacijskem obdobju, o čemer bomo poročali.

Kragujevac

Pogodba o kooperaciji z Nemci

Tovarna avtomobilov Crvena zastava in kombinat IFA iz DR Nemčije sta podpisala tedni pogodbo o dolgoročni kooperaciji pri proizvodnji avtomobilov. Zastava si bo s to pogodbo zagotovila dolgoletno in kontinuirano preskrbo s homokinetičnimi zglobi za svoja vozila. Pogodba o kooperaciji je sklenjena za pet let. Po preteku tega časa naj bi partnerja sodelovanje razširila. Letos bo kot je predvideno, obseg izmenjave v obe smeri znašal 2,34 milijona dolarjev, medtem ko bo v prihodnjih letih porastel na 10,4 milijona dolarjev letno, v petih letih pa na skupaj 45 milijonov dolarjev. Crvena zastava bo partnerju iz DR Nemčije dobavljala osebne avtomobile, rezervne dele za avtomobile, standardno orodje, kovaško orodje ter avtomobilske hladilnike in grelce.

(Gospodarski vestnik 17. 8. 1984)

OPOZORILO

Opozarjamo vse delavce, ki bodo na kakršenkoli način povzročali škodo na objektu Grmskega gradu, na vrtu, v sadovnjaku in drugih pripadajočih površinah, da bomo zoper njih disciplinsko ukrepali.

To velja tudi za odtujevanje družbene lastnine in neupravičeno okoriščenje s košnjo trave ter obiranjem sadja in povrtnin.

IMV
DSSD SOZD
Pravni sektor



Prodajni salon v imevejevem predstavništvu v Stockholmu je dobro založen z vsemi tipi prikolic. Kupci si lahko vsak model ogledajo od zunaj in od znotraj, zvedo za vse podatke, tako odločitev res ni težka.

Predstavništva IMV v tujini

Vsak dan posebej sva se med dolgo vožnjo po skandinavskih cestah prepričala, da so Skandinavci veliki ljubitelji popotovanj in da pogosto za to izberejo večjo ali manjšo prikolico. Opaziti pa je tudi, da se vse bolj pogosto na cestah pojavljajo avtodomi. Če izvzameva Mercedesove avtodome, ki so najbolj izdelani, in kot kaže, jih že izdelujejo v večjih serijah, potem se je nama kazala zelo pestra izbira teh vozil, na katero bi človek brez daljšega premisleka lahko nalepil etiketo „home made“ (doma narejeno). Med njimi sva videla stare predelane avtobuse, nadgrajene kombije, preurejena dostavna vozila in kot wle6Ekprikolico Adria.

Nič nenavadnega torej, če je novomeški prototip avtodoma zbujal precej pozornosti. Že na trajektu, s katerim sva se z Danske pripeljala na Švedsko, se kapitan kar ni mogel ločiti od njega. Z zanimanjem naju je spraševal, kje ga delajo, koliko stane, kdaj ga bo

mogoče kupiti. Povedala sva okvirno ceno, kot so jo nama omenili v IMV, nakar je kapitan, sicer velik ljubitelj kampinga s prikolicami, dejal, da se mu ne zdi zadeva draga.

Tudi ostalim Švedom, najinim prijateljem in priložnostnim znancem se je avtodom dopadel. Švedi pač niso Nemci, da bi dajali veliko pomena zgolj zunanjemu videzu, za njih je važnejša funkcionalnost. Slednja pa je nedvomno odlika novomeškega avtodoma. Sploh pa je avtodom bil Švedom nekako domač pojav. Navajeni so na prikolice Adria, ki so bile prejšnja leta celo v samem vrhu prodaje počitniških prikolic, na avtodomu pa se je na veliko bohotil napis Adriatic.

Tudi na predstavništvu IMV v Stockholmu so potrdili najine domneve, da je v Skandinaviji zadnje čase precej zanimanja za počitniške prikolice in avtodome.

Gospod Karlson, nekdanji lastnik firme Scandinavian

Caravan Center, (s 1. januarjem je prešla v last IMV), in Erih Katnik, tedanji v. d. direktorja, sta v kratkem orisu razgrnila problematiko sedanjega prodaje.

Adria je bila kot pojem čvrsto zasidrana na Švedskem tržišču. Ko pa so se začele težave v proizvodnji prikolic, in so bile dobave vse bolj neredne, kvaliteta pa je namesto da bi se izboljšala, celo padla, se še erodaja občutno zmanjšala, stari kupci so se Adriji odpovedali in segli po drugih modelih, ki jih je konkurenca znala hitro ponuditi. Tako sta leto ali dve slabega poslovanja uničili dolgoletni trud, ki je bil vložen v vzpostavitev in učinkovito poslovanje prodajne mreže.

Gospod Karlson, star maček za prodajo prikolic, pravi takole: „Po vsem tem okrepiti in še razširiti prodajno mrežo bo težko. Konkurenca je strahovita, povrh vsega so na Švedskem sprejeli nove zakone, ki omejujejo težo prikolic za določene vrste vozil, za težje prikolice pa bo potrebno

opraviti celo posebni izpit. Za težje prikolice mora imeti lastnik močnejše vozilo, teh pa se tudi tukaj ne more privoščiti vsakdo.“

„Res je,“ je v pogovoru potrdil Katnik. „Teža imevejevih prikolic je poglavitni razlog, da ne moremo konkurirati. Razvojne usmeritve naših konkurentov so izdelati čim lažje prikolice z udobnejšo, vendar le najnujnejšo opremo. In pa seveda, dobro servisiranih. Brez tega ne bo šlo, pa če se še tako trudimo z različnimi akcijami. Denimo, uvedli smo Adria dneve, enotno reklamo v časopisih, v trgovinah, kjer prodajajo prikolice, visijo zastave Adrie, po vsej deželi smo uvedli enotno ceno, v vseh telefonskih imenikih po hotelih je v reklamnem ovitku tudi znak Adria. Vse to so drobne poteze, ki pa lahko precej pripomorejo k prodaji in popularnosti, seveda če so bistvene stvari v redu. To pa so: dober izdelek, redna dostava, zagotovljen servis in konkurenčna cena.“

Kar sva se pogovarjala z vodilnima na predstavništvu, so zvečer na novinarski konferenci v drobcih, vendar dovolj konkretno potrdili tudi tuji novinarji, ki se ukvarjajo s pisanjem za avtomobilске in turistične revije. Navediva le enega sioega: kako je mogoče, da se na vse pripombe o neokusni notranji dekoraciji, ki spominja bolj na pogrebno opremo kot na običajne zavese in čedom nikakor ni všeč, nihče ne zgane in zadeve ne spremeni.

Na to vprašanje midva nisva imela odgovora. Zanesljivo pa ga nekdo v IMV mora imeti.

**TONE JAKŠE
MILAN MARKELJ**



Prikolice, ki pridejo iz Brežic, so tako nekvalitetno narejene za švedske standarde, da so potrebne dodatne štiri ure dela, predno jih lahko izronično kupcu. V času najinega obiska sta v servisu delala tudi Bojan Kolar in Janez Kranjc iz Brežic.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto — Izhaja vsakih 14 dni v 5500 izvodih — Ureja uredniški odbor: Zvonka Rangus, Zvone Gavrič, Simo Gogič, Milka Bevc, Ernest Sečen, Jasna Šinkovec, Tomaž Vovk in Jože Zadel — Glavni in odgovorni urednik Simo Gogič — Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška c. 18/20 — Grafična priprava: DITC Novo mesto, TOZD Grafika tisk: Tiskarna Novo mesto.