

DÉLMAGYARORSZÁG

76. évfolyam, 208. szám
1986. szeptember 4., csütörtök

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKÁSPÁRT
SZEGED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Havi előfizetési díj: 43 forint
Ára: 1.80 forint

Nem a pillanatnak

Egy, az önállósodás útjára lépett vállalatnál nehéz fontosabb területet elképzelni, mint a gyártmányfejlesztés. Az új konstrukciókat szerkesztő, próbálgató technikusoknak, mérnököknek nagy része van abban, hogy a következő években hogyan alakul a termékek piacképessége, de részük lehet a költségek visszaszorításában is. Pedig már a gyárthatóság megoldása sem mindig egyszerű feladat. Köztudott dolog, hogy az ország még mindig kénytelen igencsak takarékoskodni az importtal. Különböző a kínálgató szerződéses partnerek megbízhatósága: még az is meggondolandó, hogy egy egyszerű csavart kitől rendelnek meg. Az Ikarus szegedi leányvállalatánál még tovább tudják sorolni a „helyi ismeretek” tantárgyból az alapvető tudnivalókat: a karosszéria egyre inkább műanyagokból készül, de ki gyárt ma idehaza jó minőségű műanyag sajtolt és vákuumszívott elemeket?

Úgy látszik, a gyárban tudják a választ a kérdésekre, hiszen az önállóság rövid éveit alatt nem tétlenkedtek a gyártmányfejlesztők. Már a leányvállalatnál való alakulás előtt másfél évvel megszervezték, hogy egyes gyártmánygyártási munkákat Szegeden végezzék el. Egyes részek egy-egyből a piacon a vevők többféle változatot igényeltek. Az új típuscsaládokhoz is korszerűbb alkatrészeket vártak a székesfehérvári és a budapesti szerelőcsarnokokban. Persze, a dokumentációt, a szaványokat és a mintadarabokat a kezdeti lépésekhez megkapták a nagyvállalattól. S ha valamin változtatni, újítani akartak, a kezdetekkor az elképzeléseiket is a gyakorlottabb szakemberekkel egyeztetették.

Aztán lassan önállóvá vált a szegedi gyártmányfejlesztő csoport. Az újdonságok kipróbálására megtalálták a kapcsolatot a Szegedi és a Budapesti Közlekedési Vállalattal. Az autóbuszba épített vezetőülést leválasztó falakat pedig éppen Miskolcon próbálták ki. Már nemcsak arra tudnak ügyelni, hogy az új alkatrész elkészüljön. Figyelnek arra, hogy az egyes elemek súlya csökkenjen. Mindent elkövetnek gyártmányaik élettartamának növeléséért. A gyártás gazdaságosságának vizsgálata sem sokadrangú dolog. Természetesen számolják a termelésbeállítás előtt az elérhető szériamagyságot, a szerszám- és alanyagszükségletet, következtetnek a gyártási idő hosszúságára. De figyelnek arra is, hogy az üzem területén az újdonság gyártóhelyét ott helyezték el, ahol kéznél vannak a „hozzaválók” és a késztermék mozgatóásával kapcsolatos költségek pedig a legkisebbek lesznek.

Folyamatosan korszerűsítik a régebben kialakult technológiát is. Ma már például sok területen a magas hőfokon beégetett festékek helyett a levegőn száruló, energiatakarékos felületkezelő anyagokat használják. Már néhány hónapja folyamatosan készülnek az alkatrészek az Ikarus 200-asokhoz. Úgy mondják, itt még pontosabb méreteket, szebb kivitelű igényel a vásárló anyavállalat. Magasabb színvonalúak az ehhez a munkához készült szerszámok.

Az Ikarus szegedi leányvállalatának gyártmányfejlesztőire még illik a „csikócsapat” kifejezés. A továbbképzéseken a szak tudás, a mindennapi munkában a szakmai rutin gyarapodik. S persze, meghallgatják a műhelyekben dolgozó, nagy tapasztalattal rendelkező munkatársaik véleményét is egy-egy új megoldásuknál.

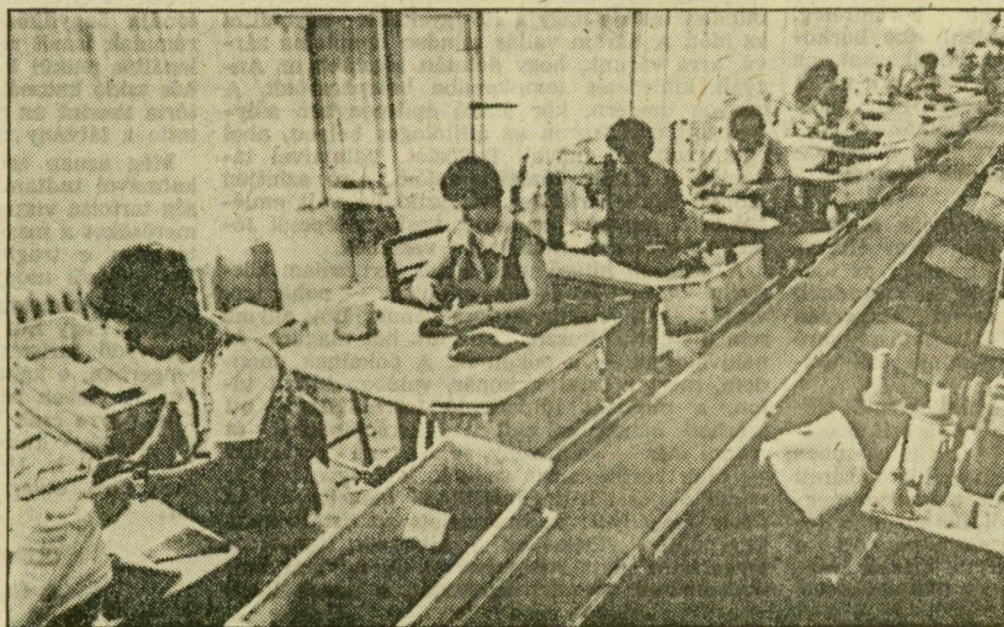
Telihay László igazgató szerint: — Nem elég, ha a gyártmányfejlesztők csak a pillanatnyi helyzetnek megfelelő megoldásokat szállítják. A várható, kiszámítható vevői igényeknek elebe kell menni...

B. I.

Külföldre gyártják

A Szegedi Április 4. Cipőipari Szövetkezet az idén 92 millió forint értékű cipőt készített, többségében férfiakkal. A hazai ellátás segítségével együtt szocialista országokban, főleg a Szovjetunióban is küldik termékeit, a Tanimpex külkereskedelmi vállalat útján. Többször országokba is gyártanak cipőket. Az idén például a Német Szövetségi Köztársaságba 60 ezer pár férfi félcipőt és bokacsizmát készítenek, bér-munkában. Képeink erről készültek. A szalagon az NSZK-ba készülnek a cipők: belőlük egy pár, mutatóban. A nyugatnémet Obermann cég elégedett a szegediek munkájával. Ennek alapján újabb és további megrendelésük várható.

Nagy László felvétele



Megalakult a szanáló szervezet

Az állami szanálásról szóló minisztertanácsi rendelet végrehajtásaként szeptember 1-jével megalakult a szanáló szervezet. Az intézmény a Pénzügyminisztérium felügyelete alatt önállóan működő költségvetési szerv.

A szanáló szervezet folytatja le a jövőben egységes rend szerint az állami szanálást az állami vállalatoknál, a trösztöknél, egyéb gazdálkodó szervezeteknél, az ipari szövetkezeteknél, a fogyasztási, értékesítő és beszerző szövetkezeteknél, az állami gazdaságoknál és az erdőgazdaságoknál, valamint 1988. január 1-jétől a mezőgazdasági szakszövetkezeteknél, a mezőgazdasági termelőszövetkezeteknél és a halászati termelőszövetkezeteknél is.

Főbb feladatai a szanálási eljárás elrendelésére vonatkozó döntés előkészítése, a szanálási eljárás lefolytatása, a szanálást lezáró — a szanáló szervezet és a szanált vállalat közötti — megállapodás összeállítása.

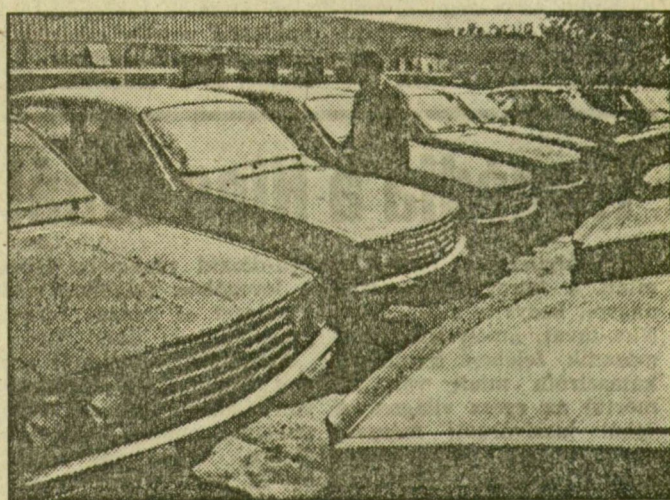
Merkur—Autófer megállapodás

Daciáért, Zastaváért a Sárosi utcába kell menni...

Jó hírrel szolgálhatunk azoknak az olvasóknak, akik Daciára vagy Zastavára fizettek be a Merkurnál, s a sorsszámuk „előrehaladott állapotban” van. Szeptember 10-től, szerdától nem kell a baráti beszélgetést, családi eszmecserezt azzal kezdeniük: „Debrecentbe kéne menni, de hogyan...?” Nem kell előző este vonatra szállniuk, hajnali buszra ülniük, odafuvarozó autós társat keresniük, s útközben rettegni, hátha hiába az idő és pénz... Nem kell, mert szerdától csak az Északi városrészbéli autószervert kell felkeresniük, s ott vehetik át új gépkocsijukat.

Jó hírünk lényegében ennyi. De talán érdemes az előzményekre, a hír hátterére, s egy kicsit a jövőbe is tekinteni.

Az autósok érdekvédelmi szervezete, az autókлуб, s más, a járműközlekedéshez



így vagy úgy kapcsolódó intézmények, testületek különféle fórumain már régóta hallani a Dél-Alföld (és a Dél-Dunántúl) autósainak zsörtölődését, amiért földrajzilag aránytalanul koncentrált a hazai gépjárműértékesítés. A konkrét tárgyalások néhány hónapja kezdődtek meg a Merkur és a — leányvállalata révén jó szervizadottságokkal rendelkező — Autófer Autójavító és Fémipari Vállalat között. Azok után persze, hogy a közlekedési tárca és Csongrád megye vezetői támogatásukról, egyetértésükről biztosították a leendő partnereket.

Hogy a választás (legalábbis egyelőre) a Daciákra és a Zastavákra esett, az Szeged és a két küldő ország földrajzi közelségével, azaz a szállítási gazdaságosságával magyarázható. S hogy miért épp az Autófer lett a partner, azt meg a leányvállalat, vagyis a Sárosi utcai szerviz adottságai tették lehetővé. A javítóbazis még főlállalhatta évente 4-6 ezer személygépkocsi fogadását, úgynevezett nullszervizét, s a kocsik átadását. Sőt, eddigi szolgáltatásai bővítését, hiszen eddig Daciák garanciális és függővé, hogy kiket értesít későbbi javításával nem foglalkoztak. Am most, hogy célszerszám- és diagnosztikai-műszer-parkjukat bővítették, alkatrésztártaikat Dacia-tartozékokkal is feltöltötték, fogadják a román autóipar termékét is. (A Zastavákra már korábban szakosodtak.) Új ügyfélvárót is kialakítottak, s a MAV-val közösen megteremtették az emeletes tehervonatokon érkező kocsik fogadási, ki-rakodási feltételeit a közeli rókusi állomáson. Onnan egyébként „lábon” gurulnak

tovább az új autók, az első itthoni átvizsgálás műhelycsarnokába.

A tervek között szerepel egyébként egy új, szegedi átadótelep építése is, ahol évente körülbelül 25 ezer személygépkocsi találna első gazdájára. Erről is tárgyalt tegnap, szerdán, szegedi látogatása alkalmával Decsi István, a Merkur gazdasági igazgatója, akit fogadott Szabó Sándor, a megyei pártbizottság első titkára. A délelőtti órákban Bartha Lászlónak, a megyei pártbizottság titkárnak, Szabó Jánosnének, a megyei és Csonka Istvánnak, a városi tanács elnökhelyettesének jelenlétében írták alá az évente 4-6 ezer gépkocsi átadásáról szóló szerződést.

Mint Balogh Artúrtól, az Autófer igazgatójától megtudtuk, a leányvállalat csak a műszaki vizsgálatot és a kocsik átadását vette át a Merkurtól, a megrendeléstől a vevő értesítéséig terjedő minden más mozzanatnak továbbra is a Merkur lesz a gazdája. Márka- és típusmódosítással sem foglalkoznak tehát! Egyelőre egyébként nem húztak mérev földrajzi határokat, a lehetséges vevők számától teszik függővé, hogy kiket értesít a Merkur kocsijuk szegedi átvételéről. Ha például Szeged közvetlen környékéről lesz annyi Zastavára váró, mint ahány kocsit a szerviz fel tud készíteni, akkor lehet, hogy a Bács-Kiskun megyeieket más átadótelepekre irányítják. De az is előfordulhat, hogy Ceglédre Szegedre járnak majd Daciáért, ha itt éppen nagyon tele volna már a szerviz udvara, mint ahogy az most — Somogyi Károlyné felvételén — látható.

P. K.

Hazánkba érkezik a lengyel kormányfő

Lázár Györgynek, a Minisztertanács elnökének meghívására szeptember 4-én, csütörtökön hivatalos, baráti látogatásra hazánkba érkezik Zbigniew Messner, a Lengyel Népköztársaság Minisztertanácsának elnöke. (MTI)