

DOKTORI DISSZERTÁCIÓ

A MAGYAR VAGON- ÉS GÉPGYÁR
HÁTTÉRIPARÁRÓL

Készült: A József Attila Tudományegyetem Gazdaság
Földrajzi Tanszékén

Készítette: RÓTH JÓZSEFNÉ

S Z E G E D

1983.

T A R T A L O M J E G Y Z É K

Bevezetés

Általános gazdasági helyzet 2. oldal

A háttérpar jelentősége és helyzete hazánkban

- a háttérpar fogalma 6. "
- a magyarországi háttérpar helyzete és problémái 7. "
- a háttérpar fejlesztési lehetőségei 10. "
- Győr-Sopron megye háttérpara 12. "

A RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár általános bemutatása.

- az MVG története 1896-1945. 14. "
- az MVG története 1946-1972. 19. "
- az MVG története 1972 - napjainkig 27. "
- az MVG gyáregységei 31. "
- 1/ segédüzemcélú gyáregységek 31. "
- 2/ motor gyáregység 32. "
- 3/ futómű gyáregység 34. "
- 4/ jármű- és vasszerkezeti gye.-ség 36. "
- 5/ acél- és vasöntöde gyáregység 36. "
- 6/ kovács és hőkezelő gyáregység 37. "
- 7/ szerszám gyáregység 38. "
- 8/ célgépgyár gyáregység 39. "
- 9/ Mosonmagyaróvári Mezőgazd.Gépgy. 40. "
- 10/ Szombathely 42. "
- 11/ Szentgotthárd 43. "
- 12/ Kőszeg 44. "
- 13/ Pápa 44. "
- 14/ Kapuvár 45. "
- 15/ Sárvár 46. "
- 16/ Vörös Csillag Gépgyár 46. "
- termelési eredmények és azok alakulása 47. "
- munkaerő - munkabér 50. "
- külgazdasági kapcsolatok 53. "
- energiagazdálkodás 56. "
- szociális ellátás helyzete 59. "



A RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár háttéripara.

- a vállalat háttéripari igénye	64.	oldal
- bevásárlás útján beszerzésre kerülő termékek		
a/ hazai beszerzésű termékek	65.	"
b/ dollár elszámolású import	65.	"
- kooperációs kapcsolatok		
a/ hazai kooperációk	68.	"
b/ KGST-n belüli kooperációk	76.	"
c/ kooperációs dollár elszámolású import	76.	"
- saját előállítású termékek	77.	"
- kooperációs problémák		
a/ hazai kooperációs problémák	82.	"
b/ KGST-n belüli kooperációs problémák	88.	"
- készletgazdálkodás	90.	"
- anyaggazdálkodás	93.	"
- TEK vállalatok szerepe	95.	"
- importkiváltás	98.	"
- szállítás és szállítási problémák	101.	"
A háttéripari ellátottságban elért eredmények.	104.	"
Javaslatok a háttéripari ellátottság javítására.	107.	"
Befejezés	112.	"
Irodalomjegyzék	114.	"

B E V E Z E T É S

A disszertáció célja a RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár háttériparán keresztül bemutatni a hazai háttéripar helyzetét, késztermékelőállításban betöltött szerepét, valamint ismertetni a gyengeségeiből, fejletlenségéből adódó vállalati gondokat.

Nem véletlenül esett a választás a RÁBA gyárra.

A Magyar Vagon- és Gépgyár, mint nagyvállalat, összetett termszervezete, tömeggyártása, nagy háttéripari igénye, exportorientált piacpolitikája miatt különösen alkalmas arra, hogy beszerzése tükrében vegyük vizsgálat alá mindazokat a termelést befolyásoló háttéripari tényezőket, amelyek országosan jellemzőknek mondhatók.

Itt szeretnék köszönetet mondani Tóth Bélának, a Magyar Vagon- és Gépgyár beszerzési igazgatójának, aki szakmai segítségével, információival, tanácsaival időt és fáradságot nem sajnálva messzemenően hozzájárult ahhoz, hogy a dolgozat létrejöhessen.

Köszönetemet szeretném még kifejezni Nyúl Vilmosnak a Magyar Vagon- és Gépgyár igazgatási főosztály vezetőjének segítő támogatásáért.

A disszertáció megírásához adott szempontokért és irányító tanácsaiért köszönetet mondok Dr Krajkó Gyula egyetemi tanárnak a J.A.T.E. Gazdaság Földrajzi Tanszék vezetőjének.

ÁLTALÁNOS GAZDASÁGI HELYZET

Az alábbiakban a magyar gazdasági helyzet rövid és általános áttekintésén belül főhangsúlyt kap ipari termelésünk alakulása; gazdaságpolitikánk néhány aktuális, a világgazdasági változásokkal szorosan összefüggő kérdése, valamint népgazdaságunk elért eredményeinek, hiányosságainak és jövőbeni feladatainak ismertetése.

A hazai helyzet konkrét ismertetése előtt vessünk egy pillantást a világgazdaságra, amely a második világháború utáni legsúlyosabb válságát éli. A nyugati világ legtöbb országában az 1929-33-as nagy világválság jelenségei kísértenek. A gazdasági növekedés a világ valamennyi országában lassúbbá vált az 1970-es évek közepe óta.

A világgazdaságban felmerülő érdekkülönbségek egyre szélesebbé teszik a versenyt, amelyben a minőség és a technikai szint szerepe különösen nagy a piacon maradás szempontjából.

Sok ország kényszerült importjának csökkentésére; az exportot növelni viszont - a kereslet- csökkenés és az éles verseny feltételei mellett - nagyon nehéz, vagy szinte lehetetlen. Azok az országok, amelyek a 70-es években jelentős nemzetközi hiteleket vettek fel, most súlyos fizetési gondokkal küzdenek, vagy éppen a fizetéseképtelenség határaitra jutottak. Új hitelek felvétele számos országnak csak igen kedvezőtlen feltételek mellett lehetséges.

A válság Földünk valamennyi országát érinti és a köztük levő intenzív kapcsolatok közvetítésével láncreakciók sorozatát váltja ki a gazdasági élet különböző területein.

A fentebb vázolt világgazdasági jelenségek természetesen érzékenyen érintik hazánk gazdaságát is.

A magyar gazdaság és ipar ma nehéz helyzetben van, növekedése szinte megállt. A világgazdasági helyzet számunkra kedvezőtlen alakulását fokozta, hogy a gazdaságpolitika, a gazdaságirányítás rendszere, az iparvezetés és a vállalati szféra lassan alkalmazkodott a gazdálkodás belső és külső körülményeinek változásához.

A külső egyensúly labilitását sajnos növeli az is, hogy a szocialista forgalomban romlott a szállítási fegyelem, a behozatal biztonsága. Fontos termékekből pedig a szocialista im-

port csökkenése, vagy elmaradása azonnal emeli a dollárelszámolású behozatalt.

Ennek ellenére a szocialista világgazdasághoz való tartozásunk nélkül sokkal nagyobbak lettek volna veszteségeink a külgazdasági változások következményeként.

A gazdaság egészén belül különösen súlyos az ipar helyzete. Emögött olyan okok húzódnak meg, mint az, hogy a magasabb teljesítményeket nem ösztönözzük és ismerjük el kellően; az egyéni, csoport- és szervezeti érdekeket nem tudjuk kellően a társadalmi érdekek szolgálatába állítani. A módosult körülmények és kívánalmak felismerését lassan követik a változások. Máig sem sikerült felszámolni az iparban azt a több évtizedes beidegződést, miszerint: a termelés az elsődleges, a piac, az értékesítés másodlagos.

Sok tekintetben joggal állitható a magyar mezőgazdaság példája az ipar elé. Ez a népgazdasági ág a jó ellátás és az exporttöblet biztosításával kiemelkedő eredményeket mutat fel. A mezőgazdaság piaci érzékenysége, alkalmazkodóképessége, vállalkozói készsége messze felülmúlja az iparét. A fejlett országok iparában a munka termelékenysége 2-3-szorosra a miénknak; fajlagosan 20-30%-kal több anyagot és ennél is több energiát használunk fel mint az iparilag fejlett országok. Technikai felszereltségünk színvonala közepes, körülbelül a jugoszláv és a lengyel ipar szintjén mozog.

Meg kell tehát állapítani; iparunk nehézségei a külső tényezők mellett végsőfokon gazdálkodásunk gyengeségéből fakadnak. Napjainkban tehát a gazdasági rugalmasság és alkalmazkodó képesség fokozása a legfőbb feladat. A gazdaságirányítási rendszer korszerűsítésének döntően a gazdálkodó egységek önállóságát, felelősségét, piaci manőverezőképességét, nemzetközi versenyképességét kell erősítenie. A különböző vállalati funkciók, a termelés, a fejlesztés, az értékesítés egymástól elkülönülten léteznek és hatnak, az egyik vállalat termel a másik csak kereskedik. A termelő cégek rugalmasságát korlátozzák a merev profilkööttségek is.

Hazánkban az ipar részesedése a nemzeti jövedelem termelésben - a nehézségek ellenére is - nőtt a utóbbi 10 évben. A 70-es évek elején még 42,6% volt a részesedése, 1980-ban 48,7 %.

A vegyipar egyes technológiai ágazataiban világszinvonalú a műszaki szint.

A magyar iparban a főbb technológiai folyamatok magas műszaki szintje épült ki, amit azonban nem követett sem a kiegészítő, ill. befejező munkafolyamatok fejlesztése, sem a háttér ipar megfelelő szintje.

Általában elmaradt a befejező munkafolyamatok, a csomagolás, anyagszállítás, az alkatrész- és részegység gyártás, az öntvénygyártás, a forgácsoló technológiák, a szerszámgyártás, stb. fejlesztése.

Gépiparunkon belül jelentős helyet foglal el a közúti járműágazat, amely a gépipar bruttó termelésének 20 %-át teszi ki. A közúti járműgyártás amellett, hogy fő exporthordozó, jelentős szerepet tölt be a belföldi igények kielégítésében is. A hazai járműipar licencek vásárlásával - amiben élen járt az MVG - és a magyar fejlesztési és kutató intézetek tevékenységével, a szakosodás politikáját folytatva érte el -mai színvonalát.

Háttér iparunk színvonala elmaradott, ami leginkább a koncentrált fejlesztésekkel magyarázható. Iparunk gyorsabb ütemű fejlődésének gátjai az egyes elmaradt ágazatok. Ilyen a hazai vaskohászat, ahol a mennyiségi fejlődést nem követte a minőségi fejlesztés.

Az utóbbi időben feladattervek készültek a háttér ipar teljesítményének növelésére; 1983-ban javulás várható a kötőelem gyártásban, a szerszámgyártásban és az olajhidraulikai cikkek gyártásában.

Népgazdaságunk 1982. évi fejlődéséről: A nemzeti jövedelem körülbelül 1 %-kal nőtt. Az állami költségvetés hiánya a tervezettnél kisebb volt. A gazdálkodás hatékonysága főként a takarékosabb anyag- és energiafelhasználás révén javult. A termelésben nőtt az export részeránya, míg az importtermékek mennyisége és aránya csökkent.

Az ipari termelés nem érte el a tervezettet, 2-2,5 % helyett

1-1,5 %-kal növekedett. Lassú az előrehaladás az alacsony-hatékonyságú és gazdaságtalan termelés vissza szorításában; a vállalatok közti együttműködés nem eléggé rugalmas. Mezőgazdaságunk termelése mintegy 4 %-kal nőtt, a foglalkoztatottak száma csökkent.

Az 1982-es év gazdasági fejlődéséről a Központi Bizottság megállapította: a termelés gazdaságossága, versenyképessége nem javult olyan mértékben, hogy a kedvezőtlen világ-gazdasági hatásokat teljes mértékben ellensúlyozni tudta volna. A tartós eredmények elérése még további erőfeszítéseket kíván.

Az 1983. évi népgazdasági terv fő céljai és előirányzatai

A gazdasági munka fő célja 1983-ban a népgazdaság külső egyensúlyi helyzetének javítása. A termelés növekedésének főleg a gazdaságos kivitel bővülését és a behozatal ésszerű helyettesítését kell szolgálnia.

A terv számításba veszi, hogy a vállalatok növelik a versenyképes, gazdaságosan értékesíthető termelést, fokozzák az importot ésszerűen helyettesítő, ezen belül is a háttér-ipari termékek előállítását. A termelés növelését a termelékenység javításával kell megalapozni.

A népgazdaság energiafelhasználása 1983-ban nem, vagy csak kismértékben növekedhet. A gépipari termelés - a kivitelre alapozva - az ipari átlagnál gyorsabban emelkedhet; a vegyipari termékek termelése úgyszintén.

Beruházásokra az 1982. évinél kevesebb fordítható, a beruházások volumene mintegy 10 %-kal csökken. Új nagyberuházás 1983-ban nem kezdődik.

A népgazdasági terv végrehajtását elősegítendő, a gazdasági szabályozórendszer egyes elemei módosulnak.

Az alacsony hatékonyságú vállalatok működésének lényeges javítását kiváltó kényszer erősítése érdekében fokozatosan szigorodó pénzügyi feltételeket teremtenek; az egyensúlyi célok eléréséhez jelentősen hozzájáruló vállalatokat viszont kedvezőbb helyzetbe hozzák.

Simai Mihály akadémikus írja a Kisalföldben 1982 decemberében:

" A mai rendkívül nehéz világgazdasági helyzetben arra kell



törekednünk, hogy a tőlünk függő minőségi szervezeti és más feltételeket úgy alakítsuk, hogy kedvezően hassanak belső és nemzetközi gazdasági helyzetünkre.

Vigyáznunk kell arra, hogy egyre nehezebben biztosítható kivitelünket ne zavarják minőségi problémák, vagy határidős túllépések.

A szocialista országokkal közösen növelnünk kell a KGST keretei közötti együttműködés hatékonyságát.

Keresnünk kell az együttműködést mindazokkal az országokkal, amelyek számunkra elfogadható feltételekkel új kapcsolatok kiépítését ajánlják.

Rugalmasabban, aktívabban kell kezdeményeznünk a nemzetközi együttműködések terén."

A HÁTTÉRIPAR JELENTŐSÉGE ÉS HELYZETE HAZÁNKBAN

A háttéripar fogalma:

A háttéripar termelése megába foglalja mindazokat a nem végző felhasználási szükségleteket kielégítő, hanem más végtermékhez kapcsolódó alkatrészeket, részegységeket, célgyártmányokat, melyeket a végtermékhez rendszeresen felhasználnak. A háttéripar fogalmának azonban még számos meghatározásával találkozhatunk a témával foglalkozó szakirodalomban, ugyanis még nem született egy tudományosan megfogalmazott, mindenki által elfogadott, általános definíció.

Dr Juhász Ádám ipari minisztériumi államtitkár meghatározása szerint: "háttéripari tevékenységnek általában az a kooperációs kapcsolat minősül, amikor egy termelővállalat több termelő felhasználó vállalat részére rendszeresen folytat árútermelést, vagy nyújt szolgáltatást." /Figyelő, 1981. okt.14/. "A háttéripar fogalma lassan kitágult, tulajdonképpen minden olyan termékre és szolgáltatásra, amelyre bármelyik másik iparágtól, vagy vállalatától szüksége van."

/Dr Róth A.; Zádor I. Műszaki élet 1980.jan.25./

Kitágítja a fogalom körülhatárolását az a tény, hogy a végtermékek nagyrésze a társadalmi és ipari termelési folyamatokban további műszaki háttérül szolgál.

Minden vállalatnak van háttéripara, pontosabban ipari háttére, vagyis nincs olyan vállalat és iparág, amelynek ne lenne háttéripara. Az állítás fordítva is igaz: minden vállalat és iparág tényleges szállítója az iparnak, tehát népgazdasági szempontból az egész ipar háttéripar.

Az a világméretű fejlődés, mely az elmúlt időszakban a szakosodás és munkamegosztás terén végbement, tovább szélesítette a háttéripari tevékenységek körét. Így például a RÁBA MVG jellegzetes járműipari" háttérvállalattá"vált.

A fogalom összetettségéből és bonyolultságából adódik, hogy nem lehet élesen szétválasztani az ipari termelést úgynevezett "iparra" és "háttériparra".

A magyarországi háttéripar helyzete és problémái

Háttériparunk főbb jellemzői:

- az előgyártmányok részegységek gyenge minőségben, nagy ráhagyásokkal, pontatlanul készülnek.
- az alkatrész, kötőelem- és részegységgyártó vállalatok az igényeket sem mennyiségben, sem minőségben nem tudják hiánytalanul kielégíteni.
- a szakosított szerszámgyártás az igényeknek csak mintegy 2/3-át képes előállítani és ennek következményeként a tőkés szerszámimportunk 1980-ban elérte a 40 millió dollárt, pedig az importált termékek nagyrésze itthon is legyártható lenne.
- a háttéripari kapacitásunk kihasználásának színvonala meglehetősen alacsony, ami kielégítetlen igényeket és szabad kapacitásokat eredményez.
- a magyar háttériparban alacsony a specializált háttéripari vállalatok száma, és a termelésben való részarányuk sem nagy.

A hazai háttéripar, mely jelentősen elmaradt a felhasználó ipar igényei mögött, nagymértékben korlátozza a végtermék-kibocsátó ipar teljesítményét.

A háttéripar teljesítőkéességét viszont jelentős mértékben befolyásolja az a tény, hogy a magyar ipar - de különösen a

gépipar-termékösszetétele meglehetősen széles, ami miatt sokféle a beépítendő alkatrész, részegység, amit gyakran maga a készterméket előállító vállalat kénytelen gyártani. Az önellátásnak ez a fajtája a termelés elaprózódásához, a kisszériákban való előállításához vezet. A tömeggyártás kihasználtsága a minőség és a műszaki színvonal csökkenését vonja maga után.

A másik problémát a nem megfelelő vállalatszerkezet jelenti. A fejlett ipari országokban az ipari tevékenységre a vállalati struktúra erősen tagolt, piramisszerű kiépítése a jellemző. A piramis csúcsán elhelyezkedő, viszonylag kisszámú nagyvállalat és tröszt tevékenységét a középmezőnyben helyet foglaló, alkatrészek, részegységek, ipari félkésztermékek sokféleségének egy-egy szűk körére specializálódott, nagyszámú kis- és középvállalat szolgálja, miközben az utóbbiak is számtalan kis- és törpevállalat bedolgozó tevékenységére, szolgáltatására támaszkodtak. Ez a termelési szerkezet nagymértékű rugalmasságával, még kisebb szériák esetén is megfelelő gazdaságosságot és jó háttérrel biztosít az ipar termeléséhez.

Sajnos a mi termelési struktúránkra nem jellemző ez a fajta tagoltság és az ebből következő termelési rugalmasság, és ez ugyancsak hátráltatta háttériparunk megfelelő fejlődését.

A fentiekben szó volt arról, hogy a fejlett iparú országokban nélkülözhetetlen szerepe van a kis és középüzemeknek, amelyek az iparon belül a kooperációs kapcsolatok, a háttéripar alapvető bázisai. A hazai iparban ezzel szemben 1960 és 1980 között a minisztériumi felügyelet alá tartozó vállalatok száma 890-ről 546-ra, a tanácsi vállalatoké 478-ról 153-ra, a kisipari szövetkezetek száma 1251-ről 663-ra esett vissza. Tehát lényegesen csökkent azoknak az önálló gazdálkodó egységeknek a száma, melyek háttéripari tevékenységek ellátására képesek. Ehhez járult még, hogy az erősen ösztönzött végtermékgyártó iparágak fejlesztésével párhuzamosan az ezekhez szükséges háttéripari ágazatok fejlesztése nem kapott kellő hangsúlyt és támogatást.

Háttériparunk fejletlensége és hiányosságai arra készítetik a vállalatokat, hogy önmaguk próbálják megoldani alkatrész-, féltermék-, részegységgyártási gondjaikat. A nagyvállalatok

efajta önellátási törekvései mellett azonban elsorvadt, vagy ki sem fejlődött a háttér ipari kis- és középüzemek szervezete.

A háttér ipari gondokon a vállalatok vertikumuk bővítésével igyekeztek segíteni, aminek bővítése érdekében tanácsai vállalatokat, kisebb vidéki gyártelepeket olvasztottak be, amelyek ezután már csak az anyavállalat háttér ipari termékekkel való ellátását tekintették feladatuknak; a régebbi kooperációs partnerekkel kapcsolataikat megszüntették, így azok számára mint háttér ipari termékeket előállítók megszűntek létezni.

A hazai háttér ipar elmaradottságát mutatják az alábbi adatok is: 1980-ban a nem szocialista országokból származó összes behozatal 33 %-át a félkésztermékek 10 %-át az alkatrészek adták, miközben a kivitelünkben a félkésztermékek aránya csak 27, az alkatrészeké 3 %-ot ért el.

A háttér ipar hiányosságai miatt az iparvállalatok anyagbeszerzőinek sok idejét és energiáját emésztí fel egy-egy háttér ipari termék felhajtása, vagy beszerzése - ha ez egyáltalán sikerül.

Háttér iparunk betegségeinek közgazdasági okai is vannak: Az elmúlt évtizedben érvényes gazdasági szabályozók többsége inkább a nagyvállalatok lehetőségeiből, szükségleteiből indult ki; követelményrendszere a kisüzemeket is arra sarkallta, hogy a piacon közvetlenül jelenjenek meg, s ne csak beszállítóként vegyenek részt a termelésben. Eluralkodott a késztermék szemlélet az alkatrész- és részegységgyártás pedig másodrendűnek ítéltetett a belföldi termelésben éppúgy, mint a szocialista külkereskedelmi kapcsolatokban. Mindez az önálló árutermelésben nem pedig a munkamegosztás és szakosítás erősítésében tette érdekeltté a vállalatokat.

A háttér ipar hazai gyengeségét - egyes szakemberek véleménye szerint - elsősorban az autarchiás /önellátó/ termelés okozza. Ezen a téren megoldást jelenthet a nemzetközi munkamegosztásba való intenzívebb bekapcsolódás; vagyis részt kell vennünk az alkatrészek, részegységek, féltermékek nemzetközi forgalmában. Sajnos azonban ipari nagyvállataink

napjainkban is biztonságosabbnak tartják a vállalaton belüli vertikális - minden termelési lépcsőt magában foglaló - fejlesztést, mint a sok bizonytalanságot rejtő külső kooperációkat. A hazai háttérpar fejletlenségéből adódó nehézségeket a végtermék-kibocsátó vállalatok leginkább tőkés exportlehetőségeik korlátozottságában veszik észre. Gyakran hiusulnak meg kedvezőnek ígérkező üzleti lehetőségek amiatt, hogy a belföldi termelők nem megfelelő minőségben, a kívánt határidőn túl szállítják a megrendelt alkatrészeket, vagy részegységeket.

A magyar vállalatok által gyártott háttérpari termékeknek csak igen kis hányadát használják fel tőkés vállalati kooperációkhoz.

Összefoglalva megállapíthatjuk: háttérparunk számos ok ere-
dőjeként jelenleg olyan helyzetben van, hogy nem tudja el-
látni az ipar termelési szükségleteit sem minőségi, sem pe-
dig mennyiségi téren.

A háttérpar fejlesztési lehetőségei.

A következőkben vizsgáljuk meg, milyen lehetőségek és in-
tézke-
dés-
ek vannak a háttérpar helyzetének javítása terén.

"A teljes háttérpar - sokezer fajta termék - fejlesztése nem lehet sem rövid, sem hosszútávú célja a központi irányításnak. Arra azonban van lehetőség, hogy központi intézkedésekkel válasszák ki azokat a súlyponti feladatokat, melyek jelenleg /és a közelebbi jövőben is/ a feldolgozóipar leg-
égetőbb problémáját jelentik, és amelyek megoldása révén hosszabb-rövidebb távon érzékelhető javulás várható."

/Dr Róth András, Zádor Imre, Műszaki élet 1980.jan.25/.

Az Ipari Minisztérium és társszervei egy sor fontos intéz-
kedést hoztak a háttérpar fejlesztésére. A jelenlegi gaz-
dasági helyzetben a háttérpar fejlesztéséhez állami támo-
gatásra nem lesz mód, a pénzügyi szervek a háttérpari válla-
latoknak is csak a hitelpiacon érvényesülő általános ver-
senyfeltételek között tudnak hiteleket adni. A kisvállalko-
zások bekapcsolására is szükség van a háttérpari igények
kielégítése érdekében.

"A háttérpart nem lehet általában és főleg nem lehet első-
sorban felülről szervezni. Az állami szervek gazdaságirányi-

tó és gazdaságszervező munkája akkor szükséges, ha a vállalati tevékenység e tekintetben nem eredményes, például ha olyan jelenséggel találkozunk, mint a vállalati autarchia erősödése és a specializáción alapuló kooperációs termelés arányának csökkenése."

/Dr Juhász Ádám I.M.-i államtitkár; ... Figyelő, 1981. okt. 14/
A háttérpar fejlesztési programjának legfőbb célja a termelési szerkezet gyors, rugalmas és folyamatos átalakítási lehetőségének biztosítása. A távlati cél: kínálati piac létrehozása Magyarországon alkatrészekből, előgyártmányokból és részegységekből. A közelebbi cél: az elsődleges szükségletek kielégítése mennyiség, műszaki színvonal és választék szempontjából.

Fontos követelmény, hogy a hazai gyártmányok műszaki színvonalja legyen egyenrangúvá a tőkés piacon forgalmazottakkal; a szakosított üzemekben olyan szériákban gyártsanak, hogy az gazdaságos legyen és lehetővé tegye a legkorszerűbb technológia alkalmazását; a gyártott alkatrészek és részegységek állandóan hozzáférhetők és vásárolhatók legyenek.

Számos alkatrészt és részegységet a kisebb specializált vállalatok olcsóbban, hatékonyabban tudnának gyártani, mint a nagy rezsivel dolgozó nagyvállalatok. A háttérpar különböző szakmai csoportjaiban feltárt kielégítetlen igények alapján már jelentős kezdeményezés indult a szövetkezeti ipar bevonására, technológia és gépek átadásával.

A háttérpar fejlődését elősegítő fontos változások történtek 1980-1981-ben az árrendszerben és a hitelpolitikában, amelyek elősegítik a kooperációs termékek gyártását, illetve az ilyen jellegű kapcsolatok fejlesztését.

A fejlődés kerékkötője volt, hogy nem rendelkezünk mindeddig egy olyan információs rendszerrel és közvetítő hálózattal, mely a kielégítetlen igényeket közvetítette volna a szabadkapacitások felé, és viszont. A közelmúltban azonban létrejött a Háttérpari Információs Szervezési Iroda /HISZI/ melynek feladata:

- a háttérpar kategóriájába tartozó felhasználói igények felmérése

- tőkés import kiváltási és gazdaságos hazai termelési lehetőségek felkutatása.
 - információs rendszer kialakítása, információk továbbítása
 - hiánycikkekhez potenciális termelők felkutatása
 - szabad kapacitáshoz a megfelelő termék közvetítése
 - a tőkés importból származó háttéripari termékek nyilvántartása
 - a háttéripari termékgyártás technológiájának fejlesztéséhez adaptálásához korszerű eljárások ajánlása
 - termelési kooperációk szervezése
 - vállalatok háttéripari termékeinek propagálása a sajtóban, kiállításokon és egyéb információs eszközökkel.
- A HISZI megoldani látszik azokat a problémákat - remélhetőleg sikerrel - melyek háttériparunk legégetőbb gondjait jelentik.

GYŐR-SOPRON MEGYE HÁTTÉRIPARA

Győr-Sopron megye háttériparára csak vázlatosan térek ki, ugyanis a téma olyan szerteágazó, széles, körültekinthető, vizsgálódást igénylő, hogy egy külön dolgozat témája is lehetne.

Az MTVB. Ipari Osztály felügyelete alá tartozó 6 iparvállalat és 14 szolgáltató vállalat közül egy sincs amely kiemelten háttéripari tevékenységet ellátó vállalat lenne, bár mindegyiknek van háttéripari tevékenysége is. Pl.: a Mosonmagyaróvári Műanyagfeldolgozó és Kefegyártó Vállalat, amely a műanyagtestű kefékből országos ellátást biztosít, fogkefékből pedig az egyedüli gyártó az országban, számtalan műanyag háttéripari terméket termel a MOFÉM, a Videoton, a RÁBA stb. részére.

Győr-Sopron megyében 1979-ben 70 mezőgazdasági termelőszövetkezet működött, ebből 31-ben foglalkoztak melléküzemági tevékenységgel. Az ipari tevékenységet folytató szövetkezetek száma 22 volt. A tevékenység a megyében viszonylag koncentrált, az ipari tevékenység 211 millió forintos árbevételeinek 75 %-át 7 termelőszövetkezet adja, melyek Győr

és Sopron közvetlen vonzáskörzetében található.

A termelési profil teljes egészét háttér ipari termékek gyártása jelenti, alkatrészek, részegységek előállítása állami iparvállalatok számára. A termékek egyrésze exportra kerül, illetve tőkés importot helyettesít, az ütemes szállítás jelentősége nagy. A bér munka-szerződések megoldhatatlannak látszó kapacitás és munkaerőhiányt hidalnak át.

A megyében található melléküzemek közül csak egy üzem értékesíti termékeinek nagyobb részét a nagykereskedelem felé, ami arra mutat, hogy a kereskedelem elsősorban a forgalom nagyságában érdekelt, a kis volumenű hiánycikkek beszerzésében és forgalmazásában az érdekeltsége csekély. Így a termelő vállalatoknak kell gondoskodniuk alkatrész és részegység igényeik legyártásáról és beszerzéséről.

Az Országos Kisipari Termeltető Vállalat össz termelési értéke 1982-ben 1 md Ft volt - 2 év alatt megduplázódott.

Irányítás szempontjából az ország öt egységbe került felbontásra, amelyek közül az É-Dunántúli KTV-nek Győr a központja. Ezen az egységen belül Győr-Sopron megyében gyártják az ipari jellegű kisipari termékek 80-90 %-át, mert itt a legnagyobb arányú az ipari jellegű szakmával rendelkezők száma. A KTV össz árútermelő forgalma 1982-ben 31,7 mFt volt, ebből legnagyobb arányban a vasipar részesedik, 13,9 m Ft-tal, melyből az MVG számára 3-4 m Ft körüli értékben állítanak elő a kisiparosok vasúti jármű alkatrészeket, speciális termékeket, lemezárúkat; végeznek forgácsolási és kovácsmunkákat. Jelentős a KTV importkiváltó tevékenysége, amely keretében, pl. különböző kötőelemek kerülnek kis szériában legyártásra, ami a nagyvállalatok szempontjából nagyon gazdaságos és kapacitás kímélő.

A Győr-Sopron megyei KISZÖV keretében működő Ipari Szövetkezetek közül 25 végez kifejezetten ipari - vasipari tevékenységet. Pl.: a Győri Lakatos- és Fémtömegcikk I.SZ., a Soproni Vas - és Járműipari Szöv., a Téti Autójavító I.SZ., amelyek különféle háttér ipari termékek gyártásával is foglalkoznak., korrozóvédelmi munkákat vállalnak és jelentős az importkiváltó tevékenységük is.

Gondot számukra a magas alapanyagárak és a magas műszaki követelmények okoznak.

Jegyzőkönyv

felhatalított Győrtől 1896 évi december hó 28-án a Magyar
vagon- és gépjármű részvénytársaság alakuló
közgyűléséről.

Jelenlévők:

a következő részvényaláírók és illető részvényesek:

	név	aláírt részvény darab		név	aláírt részvény darab
1.	Seldbacher Rudolf	50		Áthozva	4550
2.	T. Fischer Lándor	50	0.	D. Rapoch Frigyes	50
3.	Lederer Emil	2600	7.	Skarany Gyula	50
4.	Lederer Richard képvisel ve Lederer Emil által	1800	8.	Wöttitz Gusztáv képvis elő Wöttitz Károly által	50
5.	Hiassander Loigmond	50	9.	Wöttitz Károly	300
	Összesen	4550		Összesen	5000

1. Lederer Emil mint alapító az alakuló közgyű
lést a Győrvárosi és megyei takarékpénztár helyisége
ben d. e. 11 órakor megnyitván, előterjeszté, hogy a rész
vényaláírók mindannyian ezen alakuló közgyű
lésre meghívottak és hogy mindannyian részint
személyesen, részint képviselve megjelentek, ennel
fogva tehát tekintettel arra, hogy az aláírók inter
vécéhez képest idejében az alakuló közgyűlés
re meghíva lettek, tekintettel tovább arra hogy a
9 részvényaláíró részint személyesen részint pedig
képviselet van jelen, tehát az egész alapszöveg teljesült.

tiszta nyereség 5% a megállapított 2500 forintot túl
haladva, ezen többlet is az igazgatóság díjazott
kiegészítésével szolgál

A tett indítvány ellenvetés
nélkül egyhangúlag elfo
gadtván az alábbi fe
jében megállapított
a) az igazgatóság részére,
az egyenlőként felosztás
ugyanennek tartatván,
2500 forinttal, hogy abban
az esetben, ha a tiszta nye
reség 5%-a a megállapított
2500 forintot meghaladja,
a mutatkozó többlet is az
igazgatóság díjazott kio
gészítésére fordítandó,
és b) a felügyelő bizottság
részére összesen 600 forint.

Ezzel a közgyűlésnek tárgysorozata kime
ritve lévén és szövege semmi sem jelenke
vén, a közgyűlés az elnök által bekeze
rtetett.

meghíró
képviselet

D. Rapoch Frigyes
Központi jegyző

Alakuló

Győrvárosi
Központi jegyző



A MAGYAR VAGON -ÉS GÉPGYÁR TÖRTÉNETE 1896-1945.

A kiegészítés /1867/ után a vasutépítés fellendülése figyelhető meg Magyarországon is. Az új vasutak a széntermelés, a vas- és gépipar fejlődését eredményezték. Megnövekedett a vasuti gördülőanyag iránti kereslet, ez az igény hívta életre Győrben a Magyar Vagon- és Gépgyárat is.

Amíg az 1880-as években csak a Ganz gyár foglalkozott vagongyártással, 1898-ban a MVG-vel együtt már 5 vagongyár működött az országban.

A 19. sz. végén Győr a Dunántúl északi részének közgazdasági, kereskedelmi központja és vasuti csomópontja volt.

A Vagongyár nem a városban már meglévő gépipari jellegű tevékenységből nőtt ki, hanem tudatos iparvállalat-alapító törekvés eredménye.

1896. márc.27-én egy tőkéscsoport beadványban kérte Győr törvényhatóságának támogatását gép- és vagongyár felállításához.

Az új gyár kedvező feltételeket kapott a versenyképessé váláshoz: 15 évi időtartamra állami kedvezményekben és a városi vám és illeték alóli felmentésben részesült; vasuti szállítási díjkedvezményeket kapott és biztosítékot afelől, hogy a MÁV részéről a vagon megrendelések mindig megütik majd a megfelelő mértéket.

A Magyar Wagon- és Gépgyár Részvénytársaság megkezdte működését.

A város támogatta az új vállalkozás kibontakozását. 1897-ben a gyártelep céljára Győr városa 15 hold 720 négyszögöl területet engedett át 7500 Ft kedvezményes vételárért.

A "gyártelepet" 7 helyiségből állónak tervezték: egy vasmegmunkálási műhely, egy famegmunkálási, egy állványszerelde műhely, egy asztalos- és szekrényszerelési műhely, egy fényezőműhely, egy kovácsműhely és egy raktár.

A vagongyár alapítását követő években az addig kedvező gazdasági konjunktúra csökkenni kezdett. A megrendelők igényeit messzemenően ki kellett elégíteni, állandó műszaki fejlesztésre volt szükség.

Ezen időszak főgyártmánya a vasutikocsi; kezdetben a tehervagon, majd később a személykocsi.

A személykocsi gyártás már 1898-ban az akkori legfejlettebb műszaki követelményeket kielégítő szinten folyt. Ebben az évben a gyár 1200 munkással 8-10 kocsit készített naponta. 1899-ben a gyár erősen az export felé orientálódik /néhány olasz, német és tengerentúli megrendelés elnyerése./

1901-ben az Egyiptomi Vasutak számára készít a vagongyár személykocsikat.

A gyár műszaki eredményeinek elismerését jelentette az 1900-as párizsi világkiállításra való meghívás. A vagongyárban készítettek még városi villamoskocsikat és akkumulátorokat is.

1903-tól számíthatjuk a közúti járműgyártás, pontosabban a tehergépkocsi gyártás megindítását. A Győrött készült első gőzautomobil próbautját 1904 febr. 24.-én tartották; a gyár azonban a gőzautó helyett egy benzinmotor meghajtású közúti haszonjármű gyártását kezdte meg.

A Vagongyár 1905 és 1911 között Csonka János tervei szerint postautókat gyártott. A századfordulót követő évtizedben a gyár korszerűsítette gépparkját és új, nagy vagonyszerelő csarnokot építettek.

Ugyanebben az időszakban egyre nagyobb jelentőségre tett szert a hadfelszerelési cikkek gyártása. A Vagongyár is kereste a lehetőséget hadimegrendelések szerzésére. 1907-ben jelentős katonai megrendeléseket kapott tüzérségi felszerelések készítésére.

Az első világháború előtti idők legkedvezőbb konjunkturájú esztendeje az 1912-es év volt; a gyár bőven el volt látva megrendelésekkel. Az automobil osztály licencszerződés alapján elkezdte a Prága márkájú gépkocsik gyártását. A hadfelszerelési osztály egyre több megrendelést kap. A háború alatt a Vagongyár termékei iránt megnőtt a kereslet, 1916-tól kezdve mind súlyosabb szén- és vashiány bénította a termelést, mely 1918 elejére katasztrófálissá vált. 1918 januárjában a Vagongyár szénhiány miatt csaknem 2 hónapra leállt. A háború vége felé erősen csökkentek a hadijármű-megrendelések. 1918 elejének fontos eseménye az ujonnan épült acélöntöde üzembe helyezése.

Az első világháboru végével lezáruló időszak a Vagongyár történetében a korszerűen felszerelt nagyüzem kialakulásának korszakát jelenti.

A Magyar Tanácsköztársaság ideje alatt a Vagongyár vezetését háromtagú direktórium vette át, amely biztosította a termelés folyamatosságát. 1919 aug. 2.-án tartotta utolsó ülését a győri munkástanács; Győrött hivatalosan augusztus 5.-én szűnt meg a Tanácsköztársaság. A Tanácsköztársaság bukása után a Peidl-kormány aug. 7.-i rendeletével a korábban államosított ipari és kereskedelmi üzemek ismét magántulajdonba kerültek vissza. Ennek eredményeként a Vagongyárban visszaállították az 1919 március 21.-e előtt fizetett béreket.

1919-20-ban a gyárat sikerült átállítani a béketermelésre, noha ezt nagymértékben nehezítette a szén és egyéb nyersanyagok hiánya. 1921-ben javultak a termelést befolyásoló külső tényezők. Ismét fellendült a vagonüzlet; rendelésekkel jelentkezett Lengyelország, Bulgária és a Nemzetközi Hálókocsi Társaság is. A Vagongyárban "Prága" licenc alapján tehergépkocsik és Grand személygépkocsik készültek, azonkívül hozzáfogtak saját tervezésű 1,5 tonnás tehergépkocsik gyártásához is.

A következő években egyre nagyobb mértéket öltött az infláció, a gazdasági fejlődés megtorpant.

A vagonmegrendelések lecsökkentek és pangott az autógyártás is. Az inflációs időszak autógyártását az jellemzi, hogy a Vagongyár a már meglévő alaptípusoknak olyan változatait igyekszik kifejleszteni, amelyek a piaci viszonyoknak megfelelnek. A főszűnyt a kisteherkocsik és traktorok gyártására helyezték. A Vagongyár gépkocsigyártásának fontosabb termékei a huszas években: a "RÁBA V" teherkocsi - összesen mintegy 500 db készült; a RÁBA GRAND személyautó, a RÁBA P gépkocsi - postai csomagszállítás céljára. Keresett gyártmányok voltak RÁBA motorek is, amelyek a nagygazdaságok szántógépeiként szolgáltak.

A huszas évek második felében gazdasági fellendülés következett: a magyarországi konjunktúra 1929-ben érte el a csúcspontját. A csúcspont azonban már az újabb hanyatlás kezdetét is jelentette.

A gyár vasutikocsi-gyártó kapacitása nagymértékben kihasználatlan volt, amit még a Vagongyár vagonkartellhez való csatlakozása sem tudott megoldani. /Ennek legtekintélyesebb tagja a Ganz-gyár volt./

1927-ben tovább fejlesztették az autóosztályt, az év végén az esseni Krupp-gyártól gyártási engedélyt szereztek modern tehergépkocsik és autóbuszok gyártására. A 20-as évek második felében a hidosztály is kapott néhány nagyobb megrendelést /révfalui Duna-híd, mosoni Duna-híd/.

A világgazdasági válság első jelei Magyarországon 1929 közepétől voltak érezhetőek. Az iparcikkek árai estek, a belöldi és az exportpiac egyre szűkült.

A Vagongyárban munkahiány lépett fel, egyes részlegeket leállítanak, munkásokat bocsátanak el.

Amíg az ország 1933-ban túljutott a válság mélypontján, a Vagongyár gazdasági helyzete tovább romlott; a gyár meglévő készleteit élte fel. 1935-ben a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. megszerezte a Vagongyár részvénytöbbségét, ezzel a fúzióval gazdasági fellendülés következett be a győri gyár életében. Miután a RIMA átvette a gyárat, új gyártmányok is kerültek Győrbe; nemesacélüzem, edénygyár, csavar- és szerszámgyár települt ide.

A Vagongyár termelő részlegei a RIMA -Vagongyár- fúzió idején a következők voltak; 1./ Öntöde, 2./ Kovácsüzem, 3./Általános géposztály, 4./ Vagonosztály, 5./ Autóosztály, 6./ Kisvasuti és váltóosztály, 7./ Híd- és Vasszerkezeti osztály, 8./ Rezsiműhely/szerszámkészítés, karbantartás./

A RIMA átszervezésnél a következő önálló üzemegységeket építették ki; 1./ Öntöde, 2./ Acélmű, 3./ Préskovácsműhely és Edénygyár, 4./ Csavar- és szerszámgyár, 5./ Általános Gépgyár, 6./ Vagongyár, 7./ Karosszériaüzem, 8./ Autógyár, 9./ Híd- és vasszerkezeti berendezések gyára, váltógyár és kisvasuti osztály, daru- és szállítóberendezések gyára.

Az 1935-ös év folyamán végrehajtott átszervezések megvetették a gyár további fejlődésének alapját.

A második világháború előtti időszakban a Vagongyár a Gömbös-kormány elgondolásaiban mint titkos háborús tartalék szerepelt; ez a tény a gyár egyes profiljainak állami támogatással való fejlesztését vonta maga után. A gyár legdinamikusabban fejlődő két üzeme, az autógyár és az ebben az

időszakban létesített repülőgép-javító, majd - gyártó részleg volt. Ezek fejlődését elősegítette a honvédelmi célú termelés megindulása, majd 1938 után a "győri program" kapcsán a haditermelés fellendülése.

A Vagongyár autógyártó részlegében 1935 után "karosszériagyárat" fejlesztettek ki, amely nemcsak saját gyártmányokhoz, hanem megrendelésre is készített autóbusz-karosszériákat. A gyár vezetői elhatározták, hogy olyan gépkocsi gyártmányokra térnek át, amelyeket egyelőre még külföldön is csak kis sorozatban gyártanak. Ezért tárgyalásokat kezdtek a Diesel-motoros tdk-at gyártó Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg céggel és 1937 folyamán megvásárolták a M.A.N. Diesel-motorok gyártási jogát, melyeket a Vagongyár csak Magyarországon hozhatott forgalomba.

A mezőgazdasági gépek gyártása keretében a Vagongyár elkezdte egy sokcélú traktortípus kifejlesztését. /RÁBA Mindenés/ 1939- kezdve már csak a RÁBA Mindenés traktort gyártották. 1944-ig 250 készült ebből a típusból. A Vagongyár egy újabb gyártmánnyal -RÁBA-Botond katonai terepjáró gépkocsi - egyre inkább bekapcsolódott a katonai megrendelésekbe; a gyárban sisakok, lövedékhüvelyek is készültek. 1939-ben a korábbi repülőgép javításon kívül megindult a repülőtestek, majd 1940-ben a repülőgépmotorok gyártása. /Focke-Wulf licenc, 1942- Messerschmitt-program./

Az 1939-1941 közti időszakban jelentős fejlesztést hajtottak végre több üzemrészben. /Öntöde, Acélmű, Vagongyár és Általános Gépgyár, Autóüzem, Repülőgépgyár, stb./

A hadigazdaságra való áttérés a Vagongyár számára elsősorban a repülőgépgyártás gyors ütemű kifejlesztését jelentette. A Vagongyárban 1939 és 1943 között a gyártelep, üzemek, gépek és berendezések értéke öt és félszeresére nőtt. A háboru előrehaladtával egyre nagyobb lett a hadianyagszükséglet, így még a háboru alatti inflációt figyelembe véve is egyre növekedtek a gyár rendelkezésére bocsátott anyagi eszközök.

1943 második felében szénellátási nehézségek léptek fel, ez az ipari termelésre is bénítólag hatott.

Miután a német csapatok megszállták Magyarországot /1944 márc.19./ megkezdődtek a nagyarányú bombatámadások. A Vagongyárat 1944 folyamán több bombázás érte.

1944 őszétől az ország területén egyre gyorsabban nyomultak előre a szovjet csapatok. A "bénítási és kihurcolási terv" értelmében 1944 nov. 14.-én elrendelték, hogy a Vagongyár autóosztályát a "Cseh-Morva Protektorátus" területén lévő Krumauba telepítsék ki. A kitelepítést 1945 február-márciusban hajtották végre.

A győri gyár dolgozói mindent elkövettek, hogy az utasítások szinlelt és vontatott végrehajtásával csökkentsék a gyárat érő veszteséget. Törekvésük eredménye, hogy a visszatartott gépekkel a felszabadulás után azonnal fel lehetett venni a termelőmunkát.

A MAGYAR VAGON- ÉS GÉPGYÁR TÖRTÉNETE

1946 - 1972.

Győrt 1945 március 28-án szabadították fel a szovjet csapatok. A Vagongyár felszabadulása után azonnal szovjet katonai vezetés alá került, ahol a termelés szinte a harcok másnapján megindult. 1945 áprilisában a gyár termelésének zömét a szovjet hadsereg számára végzett munka tette ki. A termelést az üzem területén rendelkezésre álló készletekkel indították meg.

Az anyag- és szerszámkészletben bombatámadás következtében 50 %, egyéb háborus események következtében 30 % kár keletkezett. Az épületek 80 %-os, a gépek és felszerelések 60 %-os kárt szenvedtek.

Az ország összes háborus káraiból 17 % esett a közlekedésre, és ennek a 2/3-át a vasut szenvedte el. A felszabaduláskor a mozdonyok 10 %-a, a személy- és teherkocsik 4 %-a volt használható állapotban. A közlekedés helyreállítása az ország talpraállításának fontos mozzanatává vált. Ennek érdekében a Vagongyár a háboru után újból elkezdte a MÁV teherkocsik gyártását.

A magyar ipar és a Vagongyár számára további jelentős termelési feladatot jelentettek a jóvátételi megrendelések. A gyár jóvátételi szállítási kötelezettsége 2030 szovjet nyomtáu 60 tonnás teherkocsi és 25 db 45 tonnás darukocsi volt;

a hid- és vasszerkezeti osztálynak 1945-50 között 18, -
- egyenként 540 tonnás vasszerkezeti hidat kellett gyártania. A Vagongyár 1945 április 1-től június 30-ig állt szovjet katonai parancsnokság alatt. A gyárban a fokozott termelés megindulását az üzemek helyreállítása előzte meg, melynek előrehaladását anyaghiány, munkaerőhiány és tőkehiány nehezítette.

1945 nyarán a Vagongyár hid- és vasszerkezeti műhelye a győri Rába-híd, a szolnoki közúti Tisza-híd és a Győr-Hegyeshalom közötti vasutvonal hidjainak készítésén dolgozott.

1946 folyamán a gyárban textilipari gépek gyártását kezdték meg; 1945 és 1950 között különféle orvosi, főleg ortopédiai cikkek is gyártottak.

1946 december 1-től több nehézipari nagyvállalattal együtt - állami kezelésbe vették a győri Magyar Vagon- és Gépgyárat. 1947 elején kidolgozták az első 3 éves tervet. /1947-49./ melynek feladata volt, hogy az ország mind a termelés, mind az életszinvonal területén az utolsó békeév színvonalát elérje. A Vagongyárban a 3 éves terv végrehajtását 1947. augusztus első napjaiban ünnepélyes körülmények közt kezdték meg. Az állami tervekben kiemelt helyet kapott Győr iparának fejlesztése. 1947 augusztus 27.-én a Vagongyárat egyesítették a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyár fióktelepével. /győri MÁVAG/

A 3 éves terv első fontos helyreállítási munkái a hidműhely, a vagonszereldék és a régi acélöntöde újjáépítéséhez kapcsolódtak; az 1949-es év kiemelkedő beruházása volt a jóvátelteli gyártmányokhoz szükséges öntvények gyártására új acélöntöde építése, amelyben 1949 júliusában indult be az üzem. A 3 éves terv fontosabb gyártmányai: különféle vasuti teherkocsik; mezőgazdasági gépek; szerszámok, targoncák, gőzdaruk, teherkocsik, autóbuszok és hidszerkezetek. /a Vagongyár részt vett az Árpád-híd, a vásárosnaményi és a polgári Tisza-híd, a győri Kis-Duna-híd építésében/ A tervidőszakban jelentősen fejlesztett Vagongyár 1949 végén a következő termelőegységekből állt: - vagon- és kisvasutosztály, - autóstály, - hid- és vasszerkezeti osztály, - csavargyár, - daruosztály, - préskovácsüzem, - mezőgép, - háztartás- és szállítógép osz-

tály, - központi gépüzem, - öntöde I., - öntöde II.
A Vagongyár 1948 folyamán először érte el az élüzem címet. Az első ötéves terv célja a szocializmus alapjainak lera-
kása, a szocialista gazdasági rend győzelmének biztosítá-
sa volt. Az ipar átszervezése - amely már 1949 folyamán
megkezdődött, - az összetett gyártási profilu Vagongyárat
is érintette.

1949-50-ben megszüntették a gyárban a tűzhelyek, kályhák
és a mezőgazdasági gépek gyártását; profilátadás követke-
ztében megszűnt a kisvasuti- és váltóosztály is. A Vagon-
gyárat érintő fontos szervezeti változás volt a gyár egyes
üzemrészeinek leválasztása és önálló vállalattá alakítása
1951-ben.

A leválasztott üzemrészből létesített vállalat neve:

Autógyár: 1951. Győri Autógyár
1952-56. Csepel Autógyár Hajtóműgyára
1957-60. Hajtóműgyár

Csavargyár 1951-54. Győri Csavargyár
1955-60. Budapesti Csavarárugyár Telepe

Ipartelepi üzemek: 1951-63. Győri Szerszámgyár

Ipartelepi öntöde: 1951. Győri Szerszámgyár Öntödéje
1952-1963. Öntöde és Kovácsológyár

1950 és 1954 között a Vagongyár 531 személykocsit és 4257
vasuti teherkocsit gyártott. A hid- és acélszerkezetek
gyártása terén - az egyre fokozódó igényeknek megfelelően
- fejlesztették a gyártási kapacitást. 1953-ban világmére-
tekben is jelentős megrendelést kapott a gyár, mikor meg-
bízták a Giurgiu-Rousse közötti Romániát és Bulgáriát ösz-
szekötő Duna-híd egy 360 m hosszú szakaszának elkészítésé-
vel.

1951-től az épülő Dunai Vasmű számára gyártott a Vagongyár
futó- darukat és lemezkéményeket; különleges feladatot je-
lentett a budapesti Földalatti Vasut építéséhez rendelt fű-
rópajzs gyártása.

1950-54-ben különböző típusu targoncákat is készítettek. A
Vagongyár újonnan kialakított gyártmányprofilja számos ex-

portra kerülő gyártmányt is tartalmazott; 1950-től kezdve jelentős exportszállításokat bonyolított le a vagongyártó és a darugyártó részleg. 1954-ben néhány nagyvállalat, köztük az MVG is, megbízást kapott a kormánytól ötéves terve önálló kidolgozására. A Vagongyár tervjavaslata 1960-ra a gyár 1955. évi termelésének háromszorosát irányozta elő, a következő gyártmányösszetétellel: Vagon- hid - és tartályszerkezet, Diesel - motor, Diesel - mozdony, esetleg Diesel-motorkocsi.

A profilváltoztatás terén jelentős változás volt, hogy 1955-ben a gőzdaruk gyártását beszüntették és helyette Diesel - üzemű tolatómozdonyokat kezdtek készíteni. Egy másik új gyártási ág a vasuti és stabil Diesel -motor gyártás volt.

1955-ben a Vagongyár anyagellátási nehézségekkel és alkatrészhiánnyal küzdött, és az ez évi tervét nem tudta teljesíteni. 1956 a második ötéves terv beindításának éve volt; a megfeszített munka eredményeként a Vagongyár teljesítette az 1956. évi első féléves tervét és a felszabadulás óta kilencszer elnyerte az élüzem kitüntetést.

Az ellenforradalom idején a Vagongyárban is sztrájkok voltak, de a zürzavaros időszak nem sokáig tartott. November 4-e után mind a városban, mind a Vagongyárban megindult a népi demokrácia megdöntésére törekvő erők következetes felszámolása, a demokratikus rend helyreállítása. A szocialista konszolidáció a súlyos helyzet ellenére viszonylag gyorsan ment végbe.

A Vagongyár 1957 januárjában exportjogot kapott, és ez ösztönzően hatott a műszaki fejlesztésre is.

1956-ban és 1957-ben a Vagongyár jelentős exportot bonyolított le; Egyiptom számára hidak és vasuti kocsik készültek. 1956-ban kezdték meg a Heluánnál építendő 2200 m hosszú Nilus-híd szerkezeti egységeinek exportját; a két év folyamán 100 vasuti személykocsit szállítottak Győrből a Nilus menti országba / A gyár jelentős vasuti-kocsi megrendeléseket kapott a Szovjetuniótól és Kinától. Az exporttermékek között 47 stabil Diesel-motor is szerepelt 1956-57-ben. A vállalat 1957-ben végzett munkája alapján elnyerte a Minisztertanács és a SZOT Elnöksége Vörös Vándorzászlaját.

Az 1957-ben kidolgozott hároméves terv helyreállítási jellegű volt: fő céljai közé tartozott a reálbérek és az életszínvonal emelése, a fizetési mérleg egyensúlyának biztosítása.

Az 1958-1960 közötti időszakban jelentős gyártmányfejlesztéseket hajtottak végre a gyárban; a Szovjet Vasutak számára különféle típusu személykocsikat kellett gyártani, ezek közül öt teljesen új gyártmány volt. A MÁV nemzetközi forgalomra alkalmas, magasabb igényeket is kielégítő kocsikat rendelt a Vagongyártól. 1958-ban a gyár kiemelt feladatként kapta az országos dieselesítési programban való részvételt.
/Diesel-motorok gyártása/

A hid-gyáregység megkezdte a cukorgyári diffúziós berendezések gyártását. /1958-tól kezdve szovjet megrendelésre is dolgoztak./ A gyáregység másik új gyártmánya a kikötői portáldaru volt. A kiváló minőségű vagongyári portáldarukat 1963-ig folyamatosan szállították Lengyelországnak, de megrendelő volt még India, Görögország és Jugoszlávia is.

1961-ben beindított második ötéves terv célja az iparpolitika terén az ipar szerkezetének átalakítása volt, a fejlesztésre elsősorban kijelölt vegyipar mellett a gépiparnak is fontos szerep jutott. A második ötéves tervidőszak kezdetén a Vagongyárban számos új gyártmányt fejlesztettek ki. /klimaberendezéssel ellátott vasuti személykocsik, 500 LE-s motorkocsik a Lengyel Államvasutak számára, Rába - Balaton vasuti motorkocsik a dieselesítési program keretében/

1961-ben a Vagongyár termelésének több mint 51 %-a exportra készült; 1962-ben a vállalat terve az előző évinél 14%-kal magasabb volt, az exportkötelezettség pedig 27 %-kal emelkedett.

1962-ben a Kohó- és Gépipari Minisztérium döntése alapján megszüntették a Vagongyárban a vasuti teherkocsik gyártását. 1962 második felében a gyár lemaradással küzdött és így az éves tervét sem tudta teljesíteni.

A gépiparunkban történt átszervezés Győr gépipari termelését is érintette, ahol a koncentrációhoz különösen kedvező feltételek voltak. A gépipari termelés koncentrációja Győrről 1961 január 1-vel - a Szerszámgépgyár és a Hajtóműgyár

egyesítésével kezdődött meg.

A Vagongyár 1962. évi kedvezőtlen eredményei hatására, a gyár 1963 márciusában nyugalomba vonult vezérigazgatója helyett a minisztérium a Győri Szerszámgépgyár igazgatóját, Horváth Edét nevezte ki a Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár vezérigazgatójává, aki továbbra is a Szerszámgépgyár igazgatója maradt. Az átszervezés hatásának tudható be, hogy a Vagongyár teljesítette az 1963. évi tervét.

1964. január 1-én a Vagongyár és a Szerszámgépgyár újraegyesítésével létrejött a Wilhelm Pieck Járműipari Művek nevű ipari nagyvállalat.

Az újraegyesítés után a további fejlesztésre vonatkozó döntéseket a termékszerkezet felülvizsgálata előzte meg.

1964-ben a KGM döntése alapján beszüntették a RÁBA - 106 típusu dumper gyártását, a dumper hátsó és mellső futóműveinek gyártását viszont a Vagongyár profiljába sorolták. Elhatározták, hogy 1968 I. negyedév végéig folyamatosan leállítják a lassuégésű Dieselmotorokból és a Diesel-elektromos gépcsoportokból az 50 LE feletti motorok gyártását.

A közuti járműgyártási program megvalósításában fontos szerepet kapott a vállalat, amikor megbízták az autóbuszokhoz és tehergépjárművekhez alkalmas futómű gyártási bázisának létrehozásával és a győri gyárat jelölték ki a korszerű, nagyobb teljesítményű járműmotorok gyártására.

A motorgyártás terén a figyelem ebben az időszakban a közuti Diesel - motorokra összpontosult; a közuti Diesel-motorgyártás bázisa a MVG lett.

A második ötéves terv időszaka alatt a vállalat 42 új gyártmányt fejlesztett ki, de a legerősebben képviselt gyártási ág még a vasuti gördülőanyag -gyártás volt.

1961-65 között a MVG főbb exportértékesítési kapcsolatai a következők voltak:

Szovjetunió: vasuti személykocsik, diffuzor;

Lengyelország: vasuti motorkocsik, portáldaru, futódaru;

Csehszlovákia: vasuti személykocsi, Diesel-mozdony;

Jugoszlávia: vasuti személykocsi, portáldaru, Diesel-motor;

Egyiptom: vasuti személykocsi, vasuti étkezőkocsi;

India: portáldaru, futódaru, hidszerkezet;



Indonézia: vasuti személykocsi, Diesel - aggregát;
NDK és Svédország: futódaru;
Románia és Görögország: portáldaru;
Kína és Korea: Diesel-mozdony.

A harmadik ötéves terv beindításakor a vállalat neve ismét Magyar Vagon- és Gépgyár lett. A közuti járműprogram keretében a gyár új futó^{mi} típus kifejlesztését kezdte meg, amelynek világszinvonalon álló műszaki jellemzői voltak és a külföldi felhasználók igényeit is kielégítette.

A közuti jármű motor gyártást licenc vásárlással oldották meg, amelynek igen alapos piackutatás volt az előzménye. Végül a Renault-Seri -MAN- Ferrostaal cégekből alakult konzorciummal jött létre megállapodás. A licencszerződést 1967 január 6.-án irták alá.

A RÁBA-MAN motorok az autóbuszokba való beépítésen kívül beépíthetők kamionokba, vasuti járművekbe, vízi járművekbe, földmunkagépekbe, mezőgazdasági gépekbe és stabil áramfejlesztő gépcsoportokba is.

A licencszerződésben a MAN vállalta, hogy a motorokra vonatkozó fejlesztési eredményeit a MVG-nek átadja, illetve a MVG-ben kidolgozott fejlesztéseket áttanulmányozza és felülbírálja.

A harmadik ötéves terv időszakában a termelés felfutása miatt számítani kellett a szakmunkások iránti igény növekedésére. Mivel az utánpótlás sem győri sem a bejáró munkaerőkkel sem volt megoldható, az MVG vezetése vidéki telephelyek létesítésével kívánt a munkaerő-gondokon enyhíteni. Az új telephelyek a hozzácsatolás sorrendjében a következők:

- a sárvári gyáregység - 1967 július 1.
- gyáregység Ajkán - 1967 július 1-től 1968 júliusig.
- az Öntöde Vállalat 3. sz. gyáregysége - 1968. január 1.
- a kapuvári telep - 1968. október 1.

A futóművek a licencmotorok gyártásának beindításával reális alap jött létre a nehéz tehergépkocsik hazai gyártásához. Tehergépkocsikat Magyarországon korábban csak a Csepel Autógyár gyártott, az MVG vezetői együttműködési megállapodást kötöttek a csepeliekkel.

A megállapodás értelmében a tehergépkocsikat 10 t. teherbirásig a Csepel Autógyár, az annál nagyobbakat 38 t. össz-súlyig / ami kb. 20 t. teherbirásnak felel meg /a győri MVG gyártja. A Csepel Autógyár az MVG-nek tengelykapcsolókat, kardántengelyeket, szervokormányokat stb. szállít, az MVG viszont Csepel részére szállítja a hátsóhidakat, mellső tengelyeket és bizonyos típusokhoz a MAN Diesel motorokat. 1969-ben a tavaszi BNV-n már megjelentek az MVG RÁBA tehergépkocsijai.

Az MVG 10 éves fejlődésének főbb mutatói: /1960-70/

Év	Teljes termelés mFt	Exporttermelés mFt	Össz.létszám fő
1960	1.732	564	13644
1961	1.778	597	13723
1962	1.994	643	14479
1963	2.305	960	15768
1964	2.624	935	16336
1965	2.764	751	16309
1966	2.889	862	16592
1967	2.896	1081	17206
1968	3.200	1707	17865
1969	3.045	1351	17455
1970	4.123	1821	16586

A harmadik ötéves tervben a termékszerkezet átalakulásánál a gyártott vasuti gördülőanyag mennyiségének csökkentése; a futómű és alkatrész, a közuti jármű és a RÁBA-MAN motor hányadának növelése figyelhető meg.

A belföldi értékesítés terén a legfontosabb megrendelők az IKARUS, a Csepel Autó, a MÁV, a GANZ-MÁVAG voltak. Az exportált termékek nagy része a Szovjetúnióba, Lengyelországba, Csehszlovákiába és Romániába irányul.

Az 1971-75-re szóló negyedik ötéves tervben a gépipar termelésének jelentős hányada továbbra is a közuti járműprogramhoz kapcsolódott. A győri MVG-nek termelése, a gyártmány összetételének alakulása is a közuti járműprogram teljesi-

tésével állt összhangban.

A negyedik ötéves terv nagy beruházásai között szerepelt az MVG motorgyártó és futóműgyártó kapacitásának befejezése.

1972-ben az előző évihez viszonyítva - a belföldi igények maradéktalan kielégítése mellett - csökkent a belföldi értékesítés részaránya, ezzel párhuzamosan nőtt az exportértékesítés.

A Magyar Vagon- és Gépgyár - amely 1971. december 31-én ünnepelte fennállásának 75 éves évfordulóját - 1971-ben elnyerte a MSZMP Kongresszusi Oklevelét, a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját, 1972 áprilisában pedig megkapta a "Kiváló Vállalat" címet.

A MAGYAR VAGON- ÉS GÉPGYÁR TÖRTÉNETE 1972- NAPJAINKIG

Az 1960-as években megkezdett gyártás és műszaki fejlesztés továbbvitelének az időszaka volt az 1972-82 közötti időszak. Tovább korszerűsödött a termékstruktúra, új termelőüzemek léptek be, megalapozódott az iparszerű mezőgazdasági termelés szervezés alapgépegységeit gyártó bázis. A vállalat ilyen a 60-as évek közepén hozott gazdaságpolitikai döntésekhez a IV. és V. ötéves tervben következetesen haladt a gazdasági növekedés útján.

A nagyszabású vertikális fejlesztés egyik lépcsőfoka az új, automatizált 18.000 t. kapacitású acélöntöde létesítése volt, ma is ez az ország egyik legkorszerűbb öntödéje. Átadására 1973-ban került sor. Ennek a beruházásnak a folytatása az 1980 elején befejezett modern kovácsüzem kialakítása is.

Az V. ötéves tervben mintegy 8,5 md Ft-ot fordítottak korszerű termelőberendezések automata, félautomata és programvezérelt gépek beszerzésére ill. modern üzemcsarnokok felépítésére. A tervidőszakban együttevén 120.000 m²-nyi termelőterületet létesített az MVG. 1979-ben adták át az ország legnagyobb üzemcsarnokát /67.000 m²/ és az új kovácsüzemet.

1982-ben került átadásra a szombathelyi 20.000 m²-es csarnok, amely 240 mft-ba került, és határidőre elkészült.

Ujszerű, hogy a takarékosági szempontok figyelembevételével energiatakarékos fűtési rendszert kapott.

Az egyes gyárakon belüli fejlesztéseket, változtatásokat a gyáregységek tárgyalásánál ismertetem.

A XII. kongresszus határozatot fogalmazott meg a gépipar feladatairól. Ezen belül a mezőgazdasági gépgyártásról. A feladatokat az Országgyűlés belefoglalta a VI. ötéves tervbe is. A Minisztertanács a mezőgazdasági gépgyártás jövőbeni szerepére vonatkozóan már évekkel ezelőtt elrendelte egy hosszútávú koncepció megtervezését, amelyen belül kidolgozásra került, hogy a mezőgazdasági gépgyártás, mely területeire helyezik a fő hangsúlyt. Ennek értelmében a nehéztraktorok és munkagépek gyártására a Rába szakosodott a kapacitás bővítéshez, a Mosonmagyaróvári Mezőgépgyárat a Rábához csatolták.

Az állattartás gépei közül a baromfitartó berendezések gyártása tartozik még az MVG profiljába.

1974 az amerikai kooperációk kezdete: a Steiger nagyteljesítményű mezőgazdasági erőgépek gyártása. A traktorkonstrukcióért és néhány speciális tartozékáért cserébe az amerikai vállalkozás évi 2000-3000 futóművet vásárol a Rábától.

A mezőgazdasági gépek területén is nagy szerepe van a licenceknek, hiszen sok esetben ez a leggyorsabb és leghatékonyabb módszer a felzárkózásra és az előnyös együttműködésre. Itt ki kell emelni a RÁBA ezen tevékenységét, amelynek eredményeként hazánk mezőgazdaságában ma már korszerű erő- és munkagépek üzemelhetnek. /ekék, talajlazítók, vetőgépek./ 1977-ben ikerfutóművek szállítására jött létre megállapodás az Internacional Harvester Companyval /IHC/ melynek eredményeképpen 1979-ben már mintegy 8000 pár futóművet és évi 5-6 ezer db üres hidházat szállított a vállalat.

1978-ban hosszú távú megállapodás jött létre az ugyancsak amerikai Eaton céggel, amelyet 1980-ban újabb kooperáció követett: az Eaton és a RÁBA közösen vesz részt a General - Motors /GM/ által kiírt versenytárgyalásokon, amely nagysorozatu, kis tengelynyomású teherautó futóművek fejlesztésére,

gyártására, értékesítésére ad lehetőséget.

1976-tól fokozatosan felfutott a MAN-motorok gyártása, - 1980-ban már több mint 30.000 motor készült Győrött.

Az Autóipari Kutató Intézet által 1977-ben szabadalmazott turbófeltöltéses eljárás alkalmazásával 20 %-kal emelhették a RÁBA - MAN motorok teherbirását.

A RÁBA méreteinél, - technikai- technológiai felkészültségénél és rugalmas üzletpolitikájánál fogva ma már nem "bedolgozó" vagy "alvállalkozó" a tőkés autó piacon, hanem versenytársává nőtte ki magát.

Az utóbbi 10 évben ötször kapta meg a Kiváló Vállalat címét, 1975-ben a Munka Vörös Zászló Érdemrendet, 1976-ban a Minisztertanács és a SZOT Vörös Zászlaját, 1981-ben hatodszor az MSzMP KB. kongresszusi zászlaját.

1981 végén a vállalat rangos nemzetközi elismerésben részesült; Caracasban a Venezuelai Köztársaság fővárosában rendezett XXI. Béke- és Nemzetközi Együttműködési Konferencia alkalmából adták az MVG-nek az Arany Merkur Nemzetközi Díjat, amelyet 1961-ben alapítottak és 1975-ben az egész világon elismert nagyrabecsült kitüntetéssé vált. A Rába azzal érdemelte ki ezt az elismerést, hogy kiemelkedő fejlődést ért el, tevékenységével jelentősen hozzájárult a társadalmi és gazdasági együttműködés szélesítéséhez.

1980 szeptemberében került sor a Rába MVG és a Magyar Nemzeti Bank közötti 2,5 md Ft-os hitelszerződés megkötésére. A VI. ötéves terv időszakában a vállalat tovább akar lépni a profilalakításban, a piaci tevékenységben, a kooperációk kiépítésében, mert a vállalat vezetés úgy ítéli meg, hogy fel kell készülni a várható igények kielégítésére. Cél a technikai szint fejlesztése, a versenyképesség fokozása felkészülve a piacokon várható konjunkturára.

A Központi Statisztikai Hivatal 1981-ben közzétette a magyar ipar 100 legnagyobb vállalatának termelési érték szerinti rangsorát, amelyben a Rába MVG megtartotta az 1980. évi harmadik helyét.

A 100 vállalat között az MVG létszám tekintetében a második, a bruttó állóeszközérték szerint a harmadik helyen áll. Exportértékesítés szempontjából a vállalatok sorában második, a belföldi értékelésben a tizenkilencedik helyet foglalja el.



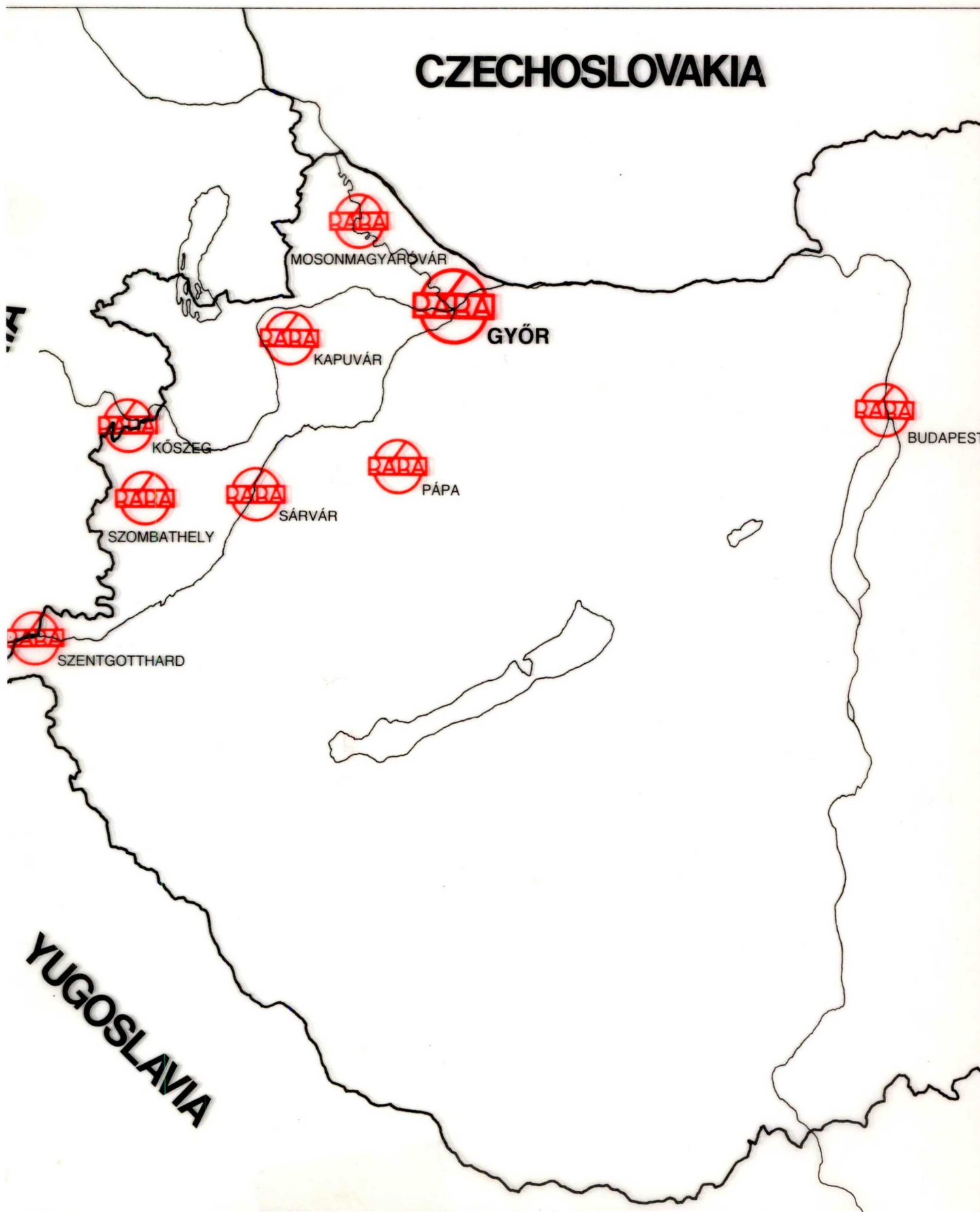
Az Arany Merkur Nemzetközi Díj, amelyet

1981-ben kapott meg a RÁBA

A RÁBA MVG VI. ötéves tervének megállapításai között szerepel, hogy "a feladatok végrehajtásához szükséges anyagok, energiák, és háttéripari termékek alapvetően rendelkezésre állnak, részben a meglevő és fejlesztés alatt álló saját kapacitások, részben a kiépített kooperációs kapcsolatokból adódóan. A vásárolt háttéripari termékek minőségének és mennyiségének javulását irányozták elő. Ezt segíti az a tény, hogy a háttéripar a VI. ötéves tervidőszakban központi támogatásra kijelölt termelési terület".

Mint a későbbiekben látható ez csak lassan következik be, amit vállalati belső intézkedésekkel kell ellensúlyozni.

CZECHOSLOVAKIA



YUGOSLAVIA

A RÁBA MAGYAR VAGON- ÉS GÉPGYÁR GYÁREGYSÉGEI

TÖRZSGYÁR ÉS GYÁREGYSÉGEI GYŐRÖTT

Motor gyáregység
Futómű gyáregység
Jármű és vasszerkezeti gyáregység
Öntöde gyáregység
Kovács és hőkezelő gyáregység
Szerszám gyáregység
Célgép gyáregység

GYŐRÖN KIVÜLI GYÁRAK

Mosonmagyaróvári Mezőgazdasági Gépgyár
Szombathely
Szentgotthárd
Kőszeg
Pápa
Kapuvár
Sárvár
Vörös Csillag Gépgyár

SEGÉDÜZEMCÉLU GYÁREGYSÉGEK:

1. TMK. /tervszerű megelőző karbantartó gyáregység/:

Központosított, a generáljavítási feladatok ellátása, és decentralizált, a váratlan kis- és középjavítások, meghibásodások szempontjából.

700 - 800 főt foglalkoztat. A vállalat termelési folyamatosságában fontos szerepet tölt be, Felújításhoz alkatrészeket is gyárt. Pl.: az öntöde felújításakor görgőket / 2000 db-ot/ az öntösorhoz, alkatrészeket a konvejorpályához stb. Munkájuk eredménye nem látszik közvetlenül a gyár produktumain,

mégis jelentősen befolyásolják a vállalat terveinek teljesítését.

2. Kivitelező gyáregység:

Kivitelezői feladatkörbe tartoznak az önkezelésben végzett beruházások, gyártelepítések, épületfenntartási munkák ellátása.

A gyáregység 350-400 főt foglalkoztat.

3. Energiaellátó gyáregység:

Feladata az összes energiaellátó helynek az üzemeltetése és üzemben tartása. Folyó és légnemű energiahordozók fogadása és elosztása. Az energia racionalizálása és gazdálkodási feladatok ellátása, valamint a hálózat fenntartása.

Mintegy 200 főt foglalkoztat.

4. Szállítási gyáregység:

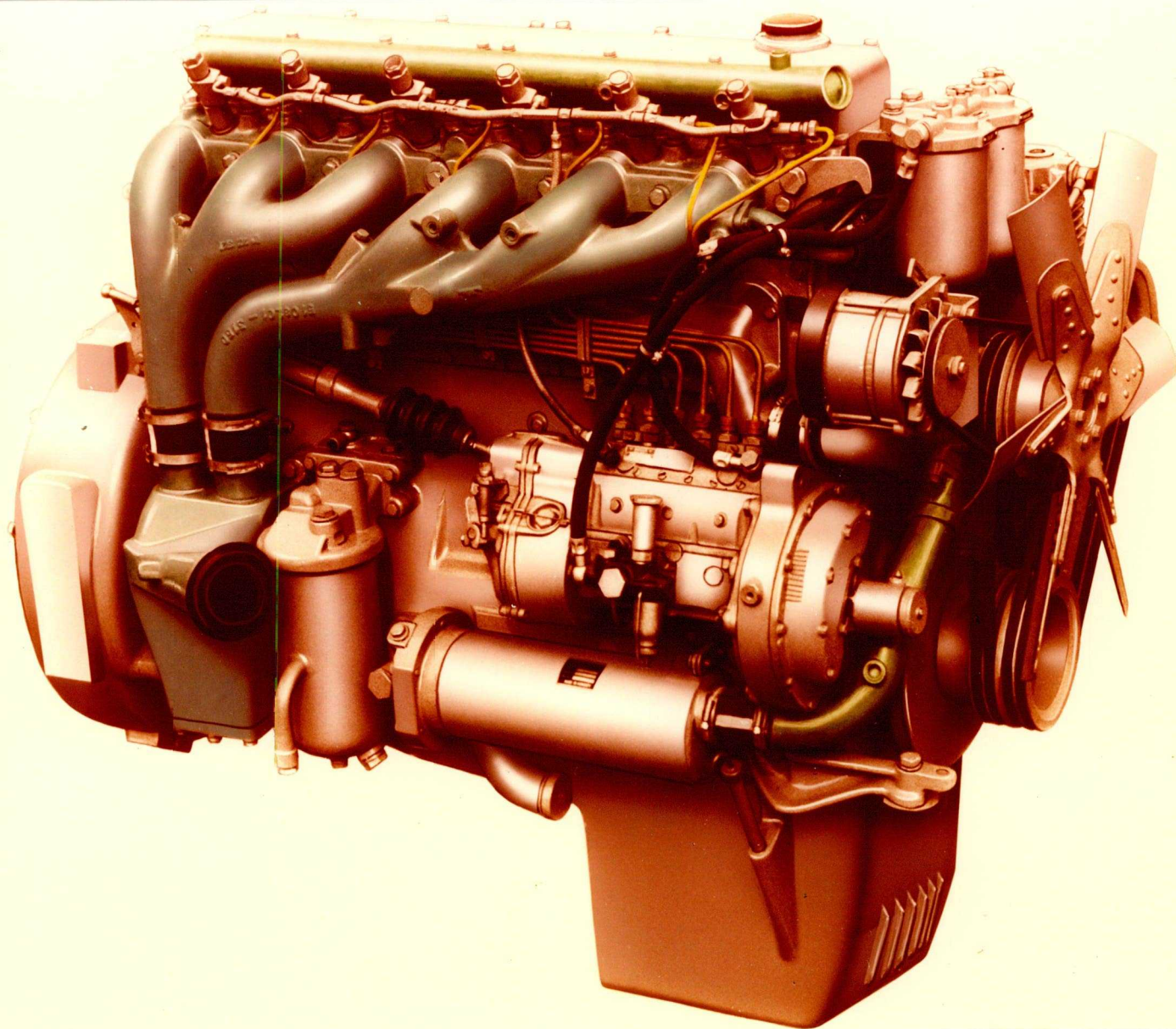
Feladata a vállalaton belüli, a telephelyek közötti teljes áruszállítás lebonyolítása, részben az eladott termékek szállítása, és a vásárolt termékeknél is besegít az áruszállításba. Továbbá a külső szállítókkal végeztetett szállítások szervezése - VOLÁN, MÁV, Hungarocamion stb.

5. Service gyáregység:

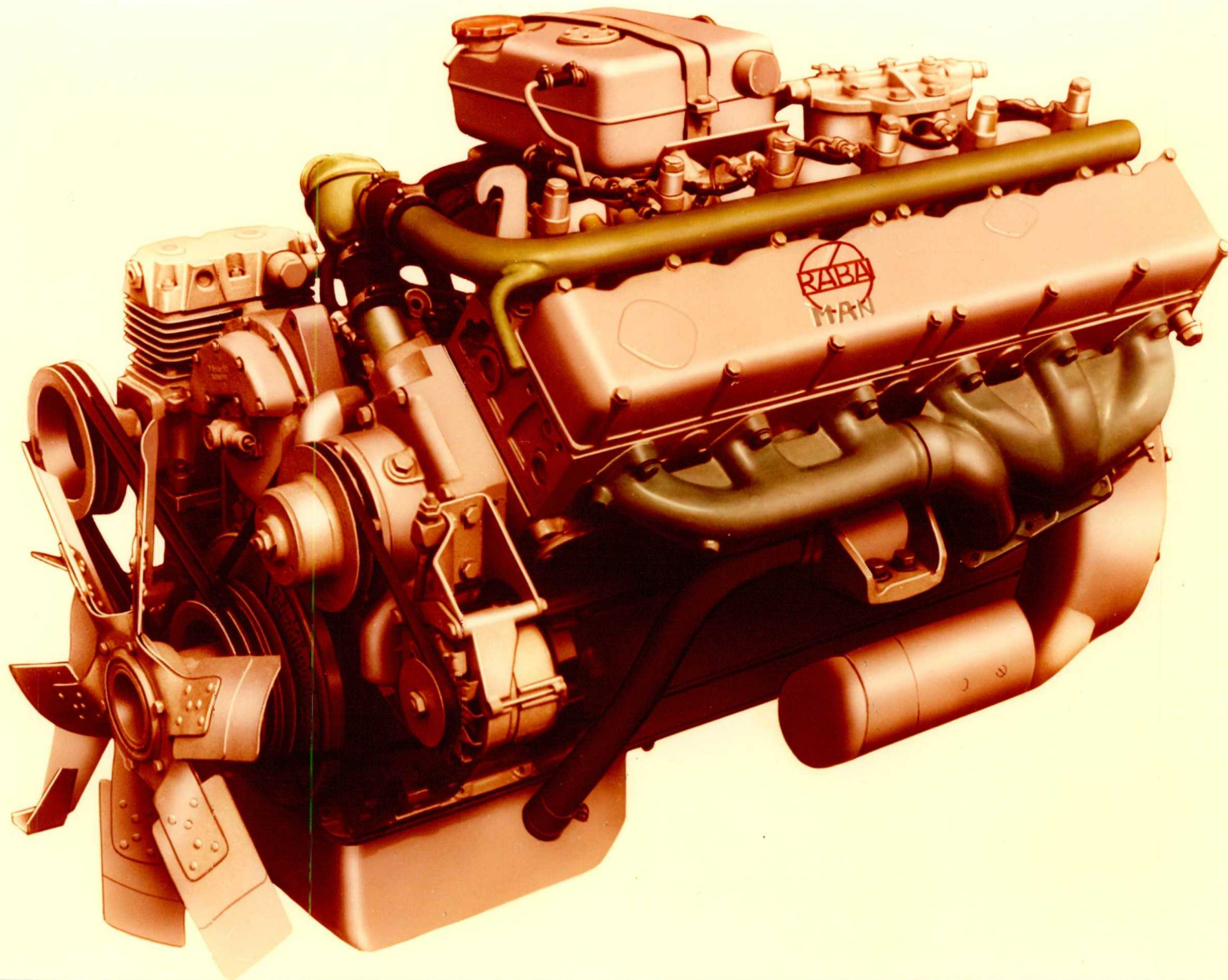
A vevőszolgálatot tölti be az összes piacon részben saját szervezésben, részben úgy, hogy megbíz különböző service üzemeket is, és csak az ellenőrzést végzi. Megfigyeli a piacokon a termékekkel kapcsolatos észrevételeket.

MOTOR GYÁREGYSÉG

A motorgyárat az 1964-ben elfogadott közuti jármű fejlesztési program alapján hozta létre a vállalat. Ezideig Magyarországon a maximum 140 LE-s motorok gyártása folyt. A közuti járműprogram alapvető célkitűzése volt, hogy az autóbuszgyár-



A RÁBA 250 LE-s álló hengerelrendezésű motorja. Alapvető felhasználási területe a traktorgyártás



A RÁBA 230 LE-s ferde hengerelevezésű motorja. Alapvető felhasználási területe
tehergépkocsikba való beépítés

tást a KGST-n belüli gyártmányszakosítás alapján 10-12.000 db-os évi mennyisége fejleszti. A motorteljesítmény érje el a 200 LE-t, az utazási sebesség haladja meg a 80 km/órát és növekedjen az autóbusz befogadó képessége.

Ennek a programnak a megvalósulását segítette a RÁBÁ-nál megkezdett közúti jármű program, aminek keretében a motor és a futómű gyártás Győrben valósult meg, úgy hogy a hazai szükségleten kívül egyben export árúalap is képződjön.

1967-ben jött létre a megállapodás a Renault-Seri-MAN Ferostaal cégekből alakult konzorciummal.

A vállalat fejlesztésére módot adó 1964 évi központi döntés óta folytak az előkészületek és az új motor gyártásához szükséges anyagok, szerelvények, gépek, berendezések KGST piacról való beszerzése. A licenc szerződés aláírására teljesen korszerűsítették a régi motorgyártó csarnókat, így a licenchesítés fél éven belül megtörténhetett.

A tőkés eredetű alkatrészek kiváltása a hazai háttérpar hiányosságai következtében csak részben történt meg. Jelenleg 5-8%-ot képvisel a tőkés import, de ennek teljes kiváltására nem is törekszik a vállalat.

Az eredeti motorfejlesztés évi 13.000 db motor és tartalék alkatrész gyártását tette lehetővé, 1976-tól azonban fokozatosan felfutott a gyártás és 1980-ban már több mint 20.000, jelenleg 22-25.000 motor készül évente.

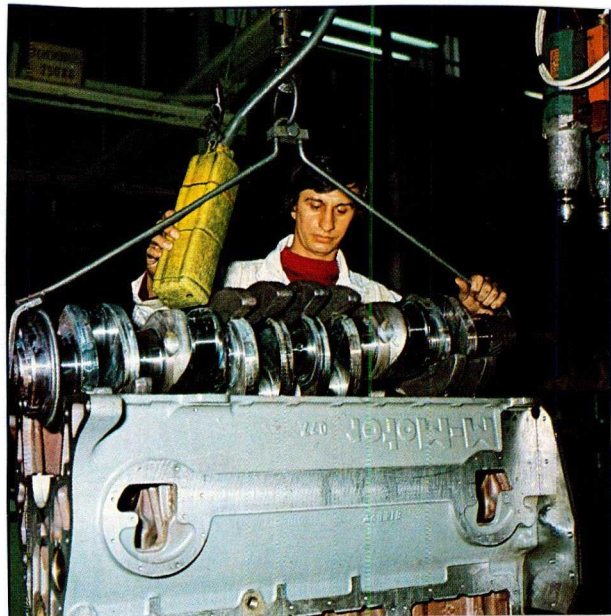
A MAN-nal kötött 10 éves szerződés lejárt, de ezalatt a 10 év alatt a vállalat motorgyártásban is versenytárrsá vált.

1971-ben megvásárolta a RÁBA a MAN-kamion licencét is, amivel egyrészt tőkés importot váltott ki, másrészt § elszámolású piacra is termel - Jugoszláviának, ahonnét gömbgrafitos öntvényt, adagoló szivattyúkat, alumínium öntvényeket kapnak cserébe.

A licencszerződés leglényegesebb része a közös fejlesztés volt, aminek következtében a 180 LE-s motor 230-256-275 LE-s típusai is megjelentek. Jelenleg van kifejlesztés alatt a motornak 320 LE-s tagja, ami különösen a nagy közúti teherszállító járművek és távolsági autóbuszok motorja lesz.

A motorgyár jelenleg 900 fővel dolgozik.

1.



2.



Motorgyáregység. 1. Megmunkálás 2. Dugattyuk

Az alkatrészek mintegy 70%-a központi motorgyár területén készül. Itt van a főtengely-, vezértengely-, forgattyúház-, hengerfej-, fogaskerék-, olajteknő- gyártósor, és az alumínium vegyes gyártósor.

A többi saját előállítású alkatrészt a társgyáregységek adják, pl. dugattyút, szelepvilágítást, hengerperselyt, vízszivattyú alkatrészeket.

Az indítómotorok az AVF-től kooperáció keretében érkeznek. A központban történik az alkatrészekből a motor összeszerelése, próbapadi vizsgálata, végleges minősítése és szállításba adása is.

1982-ben naponta 100 motor került ki a szereldeből. Az előállított tartalékalkatrészek értéke 100-150 mFt havonta.

1981-ben készült el a 200.000. motor.

A vállalat árbevételéből a motorok és motoralkatrészek aránya 25 %-ot képvisel.

FUTÓMŰ GYÁREGYSÉG

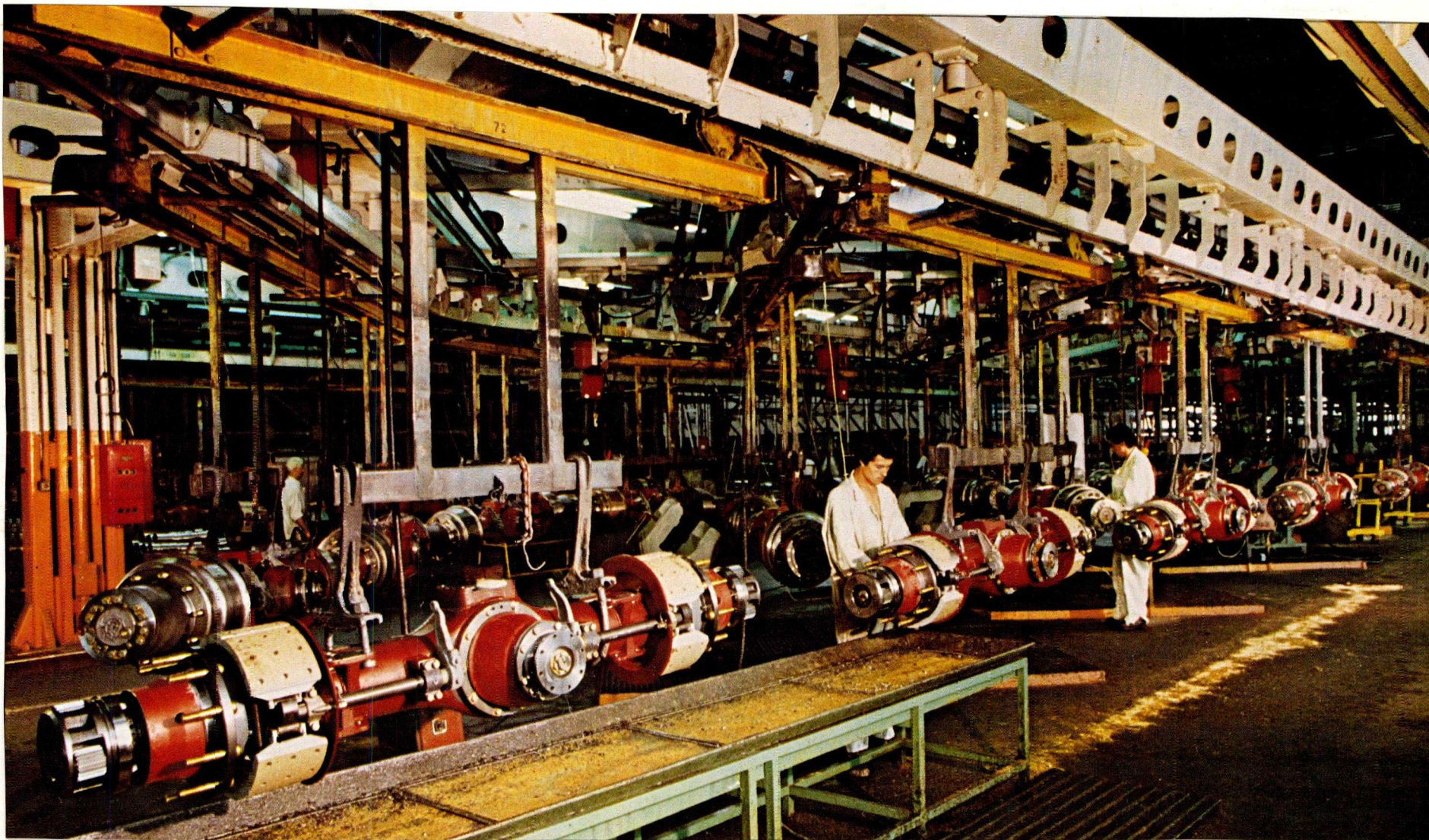
A futóműgyártás saját fejlesztésből került megvalósításra. A futóműgyár mintegy 100.000 m²-nyi üzemcsarnokból áll. Jól elkülöníthető a 3 gyáregység, : 28.000 m²-es és a 67.000m²-es óriáscsarnok, és az 15.000 m²-es hőkezelő és felületkezelő üzem.

A 67.000-esbe költöztették a fogazó gépeket, Diedesheim transzfert és a Klink üregelőt. Itt gyártják a tengelyházakat, a vegyes hidházakat, koszoru tartókat és kerékgatyákat. Itt készülnek a nemesített anyagokból készülő alkatrészek és a gyártósorokba itt be van építve a nemesítő és hőkezelő technológia is.

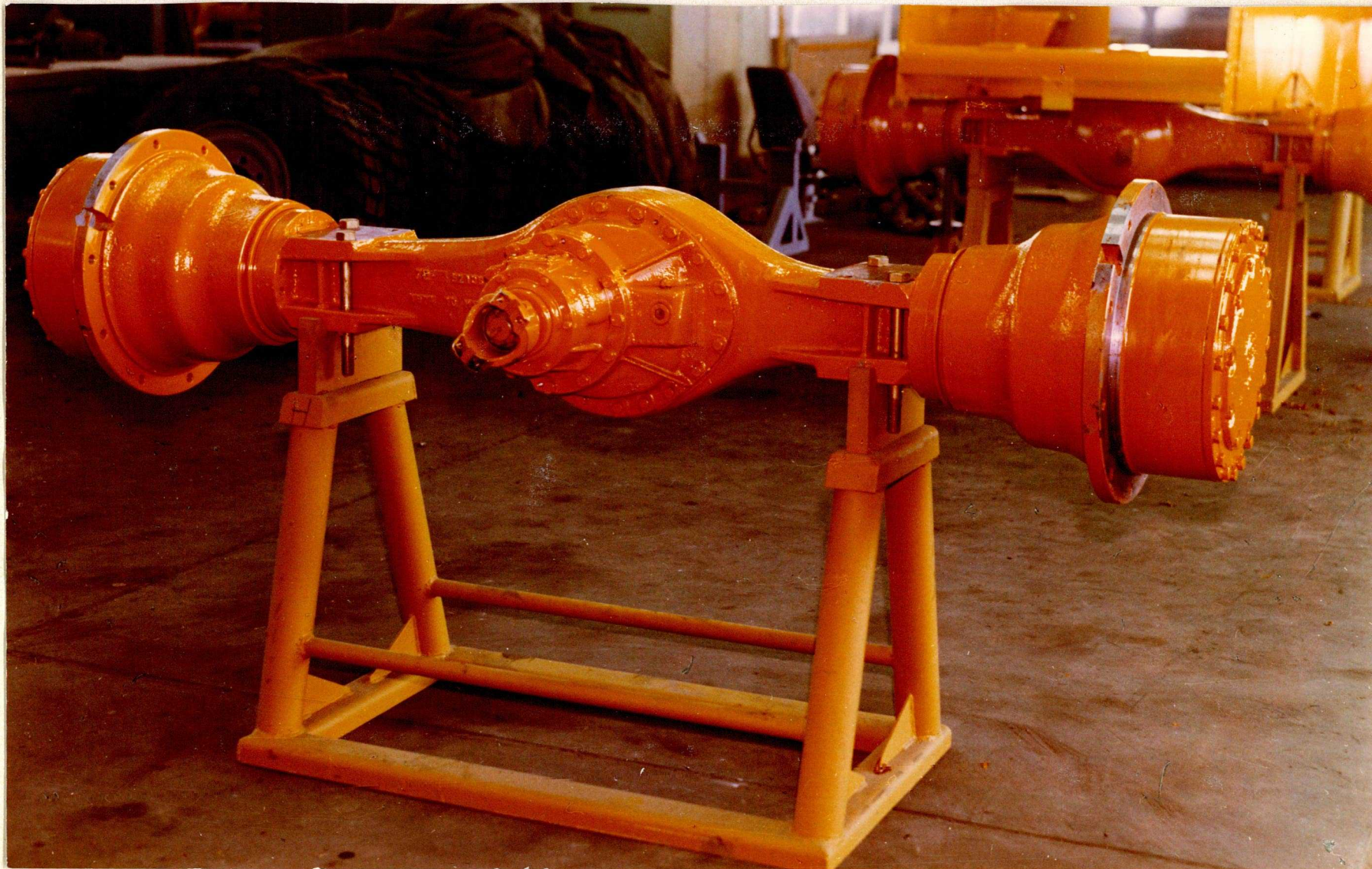
A 28.000-as csarnokban van a Brooke és Kearney transzfert, amelyekkel a hidház megmunkálást végzik. Eaton csőtengelyeket, ADK, futóműveket, készítenek és itt van a kiegyenlítő műház gyártás, Tengelycsónk- és fékdobmegmunkálás folyik itt, valamint ez a helye a vegyestengelycsónk gyártósornak.



A RÁBA új, 67000 m²-es megmunkáló csarnoka és technológiai előkészítő épülete



Futóví szerelő csarnok



Az USA-ba szállításra kerülő traktor futóműve

A futómű gyáregység része a felületkezelő. Vezérigazgatói döntés született, hogy minden alkatrészt védőfelülettel kell ellátni kezdve a kerékanya csavartól a kupkeréken át a hátsóhidig; legyen az horganyzás, festés, vagy krómozás. A 12.000 m²-es csarnokban a gépek zömében automatikusan működnek. A 67.000-esben van a középsorozatu futóműszerelde, de a kissorozatokat is itt szerelik. Itt gyártják a 831-es és a 836-os típusu kamion futóműveket, az IH futóműveket, és itt szerelik készre a Steiger futóműveket - ezek készülnek a legnagyobb sorozatban. Az Eaton gyártmányokból két változat váltogatja egymást. Az egyik végbolygós kivitel, a másik pedig a hattonnás merevtengelyű változat.

A 008-as és a 01-es típusu futóművekből a szerelés a 28.000 m²-es csarnokban folyik. Most 243-245 db nagysorozatu futómű kerül le a sorról naponta. 25.000 db készül belőle a Szovjetúniónak.

1982 végén 14 féle futómű szerepelt a nagysorozatu futószerelők programjában.

A futóműgyár állt rá leginkább az igények diktálta piaci kényszerpályára. Valamennyi megrendelés rendkívüli feladatként jelentkezik, gyakran egyidőben kell gyártani a különböző típusu futóműveket. Ez nagy feladatokat ró a termelésirányításra, akiknek munkáját, a munka megfelelő programozását, számítógép is segíti, de hasonló nehézségi foku az itt dolgozó munkások felelőssége is, hiszen a gyakori átállás megfeszített idegmunkát is követel. A termelési feladatok végrehajtását az emberi hozzáértésen túl Európa egyik legkorszerűbb termelő kapacitása biztosítja, de így sem könnyű a feladatoknak eleget tenni.

A gyár árualapjának közel 50 %-át adja a gyáregység. A választék meghaladja a 40 féle típust.

JÁRMŰ- ÉS VASSZERKEZETI GYÁREGYSÉG

A 800 főt foglalkoztató gyáregység alapvetően a készáruki-bocsátó gyáregységek alkatrész üzeme.

A jármű és vasszerkezeti gyáregység csarnoka néhány évvel ezelőtt még a vasuti kocsik szerelésének adott otthont, jelenleg a RÁBA-Steiger szereldője, amely 1982 júliusában költözött át a VCSG-ből; csak a fülkeszerelés maradt Budapesten. Itt folyik a futóműszerelés, alvázösszehuzás, alvázszerelés, fülkebeépítés, csőszerelés, villanyszerelés és üzembehelyezés. Itt készülnek a RÁBA-Steigerek alvázai, ill. az ezekhez szükséges alkatrészek, részegységek is.

A billenőteknős tehergépkocsik egyik előkészítője a jármű és vasszerkezeti. A 10-15 m³-es tehergépkocsikhoz itt készül a gépes alváz, a billenőteknő, valamint az ehhez tartozó segédalváz, emellett számtalan alkatrészféleséget, forgácsolt alkatrészt, csöveket, idomokat, részegységeket szállít a tehergépkocsikat gyártó gyáregységnek.

Itt folyik a kamion, nyergesvontató, ADK daruskocsi alvázak, Eaton, GM, IH, Sedon típusu futóművek hegesztett hidtestjeinek sajtolása és hegesztése. Az ADK alváz alkatrészeket, egyes futóműtípusok tengelycsonkjait, zárófedeleit, karimáit is a gyáregység gyártja, valamint tehergépkocsikhoz erőgépekhez normál tételeket, közcsavarokat, gömbcséket, gömbcsapokat gyárt. Még a motorgyáregységnek is gyártanak néhány alkatrészt.

Több mint félezer alkatrészféleséget gyártanak kisebb-nagyobb sorozatban.

A gyár épületvasszerkezeteit az elmúlt 15 év nagyberuházásaihoz a gyáregység elődje adta.

ACÉL- ÉS VASÖNTÖDE GYÁREGYSÉG

A törzsgyárnak három öntödéje van- a Wilhelm Pieck uton, a Puskás Tivadar uton és a volt reptéren. A három közül a legrégibb a Wilhelm Pieck uti öntödéje, ahol a nagyformátumu és nagysorozatu darabok gyártása folyik, mint pl.: öntött



A RÁBA új, 14 m³-es, billenőteknős tehergépkocsija



hidtesteké, a nagysorozatu futóművek öltöztető öntvényeié és a mezőgazdasági termékek öntvényeié. Nagyrészt gépesített, de kézi formázók is dolgoznak. Kényes és pontos munkát követelő öntéseket végeznek.

A Puskás Tivadar uti öntöde vasat, acélt és könnyűfémeket önt nagy mennyiségben, de különleges precíziós öntvényt is előállítanak, melyeknél a nagy pontosság miatt a megmunkálási ráhagyás a minimumra csökkenthető. Fő termékei a fékdobok, és motoröntvények. Az alumínium öntvényekből a motorolajtekő-öntvény képviseli a legnagyobb részt.

A reptéri acélöntöde nagy sorozatban gyárt futóműöntvényeket és motor elemeket. Egy-egy tétel darabszáma a 80.000-at is eléri. Itt van a hengerfejöntöde is. A reptéri acélöntöde korszerű kiegészítő berendezése a svéd gyártmányú ASEA LFR 45 CSH típusú csatornás indukciós kemence, amelyben 62 t. folyékony vas tárolható és hőntartható. Üzembehelyezése pozitív változások egész sorát eredményezte, pl.: egységesebb lett a vas és csökkent a melegrepedésre való hajlam stb. Korszerű konverteres acélgyártási eljárást alkalmaznak, a magkészítés és formázás is gépesített. Héjra épített és vizüveg kötésű magkészítési eljárás van.

A létszám állandóan csökken, jelenleg 1050 munkás dolgozik a gyáregységben.

Az öntödék együttes kapacitása 30.000 t. öntvény gyártása. Ezzel a gyár öntvény-szükségletének mintegy 70%-át biztosítja.

KOVÁCS ÉS HŐKEZELŐ GYÁREGYSÉG

Elődje egyike volt a gyár alapításakor épített üzemnek. Már a századfordulón 10.000 t. kovácsolt árut bocsátott ki. Az új kovácsüzemet a gyár az 1970-es években építette és azóta technikai felszereltsége korszerű, a legújabb típusú automatikusan vezérelt gépekkel van felszerelve. A gyár kovácsolt áruszükségletének áruválasztékát képes adni, csak még ma sem rendelkezik olyan kapacitással, amennyit a vállalat feldolgozó üzemai félkésztermékből igényelnek. Pl.: a legutóbbi évben helyezték üzembe a 20 és 40 t-s Lascó gépsort, 2 db 32t-s ellenütő kalapácsot, ezen túl több nagyteljesítményű sajto-

lógéppel, vízszintes kovácsológéppel és légkalapácsokkal rendelkezik.

Mint félkésztermékeket gyártó gyáregységnek fontos szerepe van a társgyáregységek igényeinek megfelelő időben és minőségben való kielégítésében, hiszen mindaz a készáru program végrehajtásához kell. Motor és futómű kovácsdarabokat gyártanak, tengelyeket nemesítenek.

A kovácsüzemben napi:

120 motor

40 mellső tengely

300 hátsótengely

150 pótkocsitengely alkatrész készül.

SZERSZÁM GYÁREGYSÉG

A szerszám gyáregység feladata az egyes termékek gyártásához szükséges szerszámok elkészítése, valamint a TMK-val közösen a felújításokhoz szükséges alkatrészek legyártása. A nagy volumenű munkák mellett jelentős a gyártóeszközgazdálkodás ütemezése szerinti szerszámpótlás. A gyártóeszközgazdálkodás számítógépes feldolgozás alapján kíséri figyelemmel az egyes gyáregységek igényeit.

A nehézsúlyoszték gyártósoron készülnek a nagyméretű kovács-szerszámok.

Az itt kialakított melegalakító gyártósoron adott a magas színvonal, súlyosztékgyártásuk is világszínvonalu.

Aktuális feladata az új motor sorozatszerszámainak legyártása. Innét kapják a csavargyártó gépekhez az összes hidegfolyató szerszámot és a menetmángorló pofákat. Itt készülnek az Eaton-tengelycsonkgyártáshoz szerszámok és a pótkocsik kiegészítő szerszámai. A gyáregység feladata a kerékagy bolygóműves futómű felszerszámozása is.

Az elmúlt években megkezdett importkiváltó tevékenységet is szélesítik.

Közvetett résztvevője a vállalati tervek teljesítésének. Szoros kapcsolatban áll a vállalat összes gyárával, gyáregységével.



Az AGIECUT szikraforgácsoló

A gyáregység 800 fővel dolgozik két műszakban. A kihelyezett részlegek végzik a termelőhelyeken a szerszámok kisjavítását. Közép és nagyjavítás, valamint új szerszámok készítése központi üzemben folyik, ahol a legkorszerűbb automata és félautomata gépek állnak rendelkezésre, a legkorszerűbb mérőberendezésekkel ellátott mérésügyi szolgálattal. Jelenleg a gyár összes szerszámszükségletének-, beleértve a kézi szerszámokat is- mintegy 70 %-át adja, a legbonyolultabb fogazógépektől az egyszerű menetsajtológépekig. 50 t-ás kovácsszerszámoktól az alig 1-2 gr-os keményfémlapkákig szinte minden megtalálható gyártmányválasztékában. Munkájukkal segítik a vállalat gyártási folyamatainak korszerűsítését, megteremtik a magasabb színvonalu technológia és technika feltételeit.

CÉLGÉPGYÁR GYÁREGYSÉG

1976-ban csatolták a célgépgyárat a RÁBÁHOZ. A Célgépgyár mint neve is utal rá, elsősorban célgépeket gyárt, de felújít régi vagy már nagyjavításra szoruló gépeket is. Ha a kapacitás lehetővé teszi, vagy a szükség úgy kívánja a nagyvállalat főgyártmányaihoz is készít alkatrészeket.

Minden itt gyártott gépet az üzem szerelői állítanak üzembe és indítanak be; részt vesznek az első munkadarabok legyártásában.

Az elmúlt időszak kiemelkedő célgépei: az IH és GM hosszvarrat hegesztő célgép, a mellőtengely rugópárna furatmegmunkáló célgép, az új motor főtengelyének olajozó furatait furó célgép és az MMG számára készített eke hossztartó-hegesztő. Régebben készült célgépeken átalakításokat, módosításokat hajtanak végre, így új, ill. több művelet elvégzésére lehet azokat felhasználni, pl. a finomfuró célgépet többféle futómű hajtóműházának furására tették alkalmassá.

Fontos szerepük van a termékváltás következtében beálló gépátállítási, felszerázározási munkákban is, gyorsítva és zökkenőmentessé téve ezzel az újbóli üzembeállítást.

A szerelő és gépműhely munkáját lángvágó, hegesztő, hőkezelő műhelyek segítik. Ki kell emelni a szerelőgárda magas színvonalu munkáját.

Az utóbbi öt évben mintegy 40 millió dollár importmegtakarítást eredményezett munkájuk a gyár beruházásainál.

MOSONMAGYARÓVÁRI MEZŐGAZDASÁGI GÉPGYÁR

1978-ban csatolták a RÁBÁ-hoz a Mosonmagyaróvári Mezőgazdasági Gépgyárat, amelynek életébe jelentős változást hozott az IH licencek megvásárlása. A mezőgazdasági munkagépek döntő többsége ezek alapján készül.

IH licenc alapján gyártott nagy teljesítményű munkagépcsaládok:

- IH - 6200-as gabonavetőgép család
- IH - 490-es tárcsás borona család
- IH - 720-as és 800-as ekecsalád - saját készítésű önélező ekevas
- IH - Cycló vetőgépek
- IH - 490-es és 790-es tárcsás borona család.

Elsősorban a 100 LE feletti gépekhez készítenek munkagépeket. A 300 LE feletti gépekhez is rendelkezésre áll az IH 800-as ekecsalád. A 100 LE alatti gépekhez a RÁBA MMG fejlesztette ki az IH 720-as alapján az IH kisékeket, amit 50-80 LE-s erőgépekhez ajánl. Az IH céggel kötött licenc - megállapodás eredményeként a licenc adó az európai piacon többek között Mosonmagyaróváron gyártott ekéket is értékesít.

Nagy várakozás előzi meg az IH -Conser - till 6000 típusu munkaeszköz gyártását, amely alkalmas a talajfellazításra, a tarló és szármарadványok felapritására és a talajba történő bedolgozásra. Ez a gép előreláthatólag 1984-ben kerül a felhasználókhoz.

1983-ban kezdi gyártani az IH 735 típusu változtatható forgáshélességű ekét, amely 5 ill. 6 ekefejjel lesz ellátva és rugalmasan tud alkalmazkodni a talajviszonyokhoz. Ugyancsak 1983-ban kezdik meg a Cyclo 800 típusu kukoricavetőgép gyártását. Az MMG 1964-től készíti a mélyalmos baromfitartó és tojóházaikat. A baromfitartó berendezések gyártása az 1966-os Kievi Nemzetközi Baromfitenyésztési kiállításon való részvétel eredményeképpen szélesedett ki. Itt a vállalat egy 100.000 férőhelyes komplett huscsibenevelő /HCN/ berendezést állított ki épülettel együtt. A sikeres bemutatkozást több ilyen berendezés megrendelése követte a Szovjetunió részéről.



Dupla szinkron motorral hajtott 500 LE-s Rába - Steiger erőgép és Rába - IH 790 -es tárcsa
a kiállításon

BAROMFITENYÉSZTÉS

Nevelés

Tartás /termelés/

Húscsibenevelés
berendezései

Jércenevelés
berendezései

Árútojástermelés
berendezései

Szülőpártartás
berendezései

MBE

MBE

EKT

MBE

Mélyalmos baromfi-
etető

Mélyalmos baromfi-
etető

Egyszintes ketreces
tojóház

Mélyalmos baromfi-
etető

UB N -35

UBN-35

KKT

UBN-35

Univerzális baromfi-
nevelő

Univerzális baromfi-
nevelő

Kétszintes ketreces
tojóház

Univerzális baromfi-
nevelő

KHN-4

KJN -4

HKT

UBE-35E

Ketreces húscsibene-
velő /4 szintes/

Ketreces jércenevelő
/4 szintes/

Háromszintes ketre-
ces tojóház

Emelhető kivitelű
UBN

KKJ-2

KKT

TGB

Ketreces húscsibenevelő
/2 szintes/

Tömbösített változa-
tok

Tenyésztojásgyűjtő
berendezés

Új fejlesztések

KHN-3

EKJ

FTK

Ketreces húscsibenevelő
/lépcsős elrendezésű,
háromszintes/

Egyszintes jércenevelő

Fordított tojóketrec /3-5 szintes válto-
zatban/
KTK-2 tojóketrec /kaliforniai tip./



Baromfinevelő berendezés. A RÁBA MMG gyártja

1968-69-ben az MMG megbízást kapott egy egyszintes ketreces tojóház /EKT/ kialakítására. Ezt követően a szovjet fél évente 300 db 15-20.000 férőhelyes komplett tojóházi berendezés gyártására és leszállítására kötött szerződést a mosoni gyárral.

A kétszintes ketreces tojóházakból /KTH/ a hazai igények kielégítésén túl a Szovjetunión kívül, Romániába, sőt még Kínába is szállított a vállalat.

Az 1971-től gyártott ketreces baromfitartó berendezések minden szempontból a legkorszerűbbek és legtermelékenyebbek.

1981 végéig mintegy 2600 db ketreces és 3700 db mélyalmos berendezést gyártott le az MMG nagyon jó minőségben.

A baromfitartó berendezések nagy része még piacképes, de folyamatosan kell a piaci lehetőségek bővítését szolgáló új, jobb termékek kifejlesztését szorgalmazni.

Meg kell említeni az új háromszintes broilernevelő ketrecet és a pulyka szülőpártartó berendezést, valamint a komplett baromfitartó farmok tervezését és közeli megvalósítását.

Új piaci lehetőségek között Algériát és Egyiptomot érdemes megemlíteni.

Az árutermelés 90%-a 50-50 %-ban oszlik meg a két főprofil között, de jelentős öntödei kapacitással is rendelkeznek és az országban legnagyobb tüziorganyzó kapacitása van.

Bedolgozik a futómű és motor programokhoz. Kormánytartórudak, fékpofák gyártását végzi és 1981-ben áttelepítették az MMG forgácsolóüzemébe az ékszíjtárcsa és olajszivattyú gyártását, amely termékeivel a motorgyári szereldét látja el.

SZOMBATHELY

A szombathelyi gyáregységet 1976-77-ben három szakaszban kapcsolták az MVG-hez. Az átvétel után gyors ütemben megkezdődött az elavult telephelyek felszámolása és új telephelyen új csarnokok építésére került sor.

A szakmunkásgárda gyorsan felzárkózott az új feladatokhoz.

A 15.000 m²-es csarnokon kívül egy 20.000 m²-es csarnok is épült, amelynek átadására 1982 júliusában került sor, ahova



teljesen új technikai és technológiai berendezések, gyártó-sorok kerültek át a vállalat különböző üzemeiből. Az új csarnokhoz kapcsolódóan több 100 m hosszú forgácselvonót is építettek.

Ez a gyártelep korszerű segédüzemekkel, szociális és egészségügyi létesítményekkel rendelkezik.

A szombathelyiek 1979-ben lehetőséget kaptak egy új profil az Eaton- hidházakhoz fékpofák gyártására.

A futóműgyár feladatai a motor, a futómű, a kamion gyártáshoz, valamint a pótalkatrészekhez kapcsolódnak. Eaton csőtengetelyt, GM. féltengelyt, Eaton mellsőtengelycsuklót, irányzó és nyomtávkart gyártanak az új üzemben.

Itt van a kerékagy és bolygótartó gyártósor, a hajtókar gyártósor, és a kis forgattyustengely gyártósor. Az utóbbi termékei Jugoszláviának készülnek.

1982-ben havi átlagban 1100-1200 db hídtest készült pótkocsi futóművekhez. Ennek 90 %-a exportra került.

Gyártanak még koszorúagyat, bolygóagyat, dugattyút, melyek nagyságrendje 30.000-40.000-ig terjed. Korszerű szériagyártás folyik, a technológiai színvonal az autóipar Közép-Európai szintjén van.

1983-ban lényeges változást jelent a 82-ben idetelepített féltengely gyártósor "nagysorozatúvá" fejlesztése.

SZENTGOTTHÁRD

Korábban a MEZŐGÉPTRÖSZT Mosonmagyaróvári Gépgyárához tartozott a szentgotthárdi gyáregység. 1978-ban a Mosonmagyaróvári Gépgyárral együtt csatolták a RÁBÁ-hoz. /Ezt megelőzően világhírű kaszagyár volt Szentgotthárdon.

1980-ban jelentős részegység gyártás került ide az MVG gyártmányaiból, kovácsoló gyártósort, frikciós gyártósort telepítettek ide. A modern kovácsrészforgató első munkája a bonyolult műveleteket kívánó fékkarok gyártása volt.

A szeráru üzemenként hagyományos termékeket készítenek, : kaszát, sarlót, kapát, ásót, patkósarkot. Itt van egyetlen gyártóhelye Magyarországon a vivótőröknek és kardoknak.

Mosonból kerültek Gotthárdra a tárcsa- és ekeszerelvény - gyártmányok, a baromfitartó berendezésekhez szükséges alkatrészek és szerelvény egységek /etetőláncok, fordító korongok/ vetőgép alkatrészek és szerelvényegységek gyártása. 1981 elejétől készítenek Szentgotthárdon különböző vetőgépvázakat.

Az új profil odavitele technikai színvonalon előrelépést jelentett, de ennek ellenére mind a munkakörülmények, mind a technikai színvonal tekintetében gyorsítani kell a fejlesztést, ezért a gyár teljes technikai rekonstrukciójának végrehajtását tervezik.

Kőszeg

Kőszegen található az MVG talán legkisebb üzeme, amely a törzsgyár motorgyáregysége számára készít motoralkatrészeket. Az üzemben mindössze 160-an dolgoznak. A gyár, fő profilja a csőgyártás, 1977-től készítenek itt motorokhoz befecskehdező csöveket. Havonta átlagosan 3500 db készül belőlük.

Egyéb motorcső tartozékokat is gyártanak Kőszegen: vizcsöveket, olajcsöveket, levegőcsöveket. Ezek teszik ki az üzem kapacitásának mintegy 1/3 részét.

Itt készül a motorgyár részére az indító fogaskoszoru és a szivattyuház is, és jelentős alkatrészgyártási programja van szintén a motorgyáregység számára.

Korszerű technológiával dolgozó üzem.

A kőszegi RÁBA gyár a dolgozók létszámát tekintve kb. a 10. helyen áll a város üzemei, gyárai sorában, termelékenység tekintetében azonban a 2-3. helyen tartják számon.

PÁPA

A RÁBA gyárnak 1978 óta része a pápai gyáregység.

Pápán nagy mennyiségben gyártanak fékpofákat az MVG számára.

1981 első felében új alkatrészféleség gyártását kezdték meg: ez a jugoszláv megrendelésre készülő univerzális gyalugéptengely. A tengelyek kovácsolt előgyártmánya Győrből érkezik Pápára; itt végzik ezek nagyoló forgácsolását, a befejező köszörüs műveleteket azonban Győrben végzik.

A gyár termelésének 50 %-át csatornaöntvények gyártása képezi. Mosonmagyaróvárról került Pápára 1981-ben a különböző mezőgazdasági gépöntvények gyártása is. Ez szükségessé tette a pápai gyár öntödéjének korszerűsítését, igényesebb öntvények előállítására alkalmassá tételét.

1981 júliusában még egy gyártmánnyal gazdagodott a pápai gyár, ide telepítették az Eaton kerékagyak nagyolását.

Eddigi munkája alapján joggal állítják a gyárat példaképül a város üzemei elé.

KAPUVÁR

1965-ben csatolták az MVG-hez a Kapuvári Mezőgépjavitó Üzemet. A kapuvári gyárban ma főleg futómű-alkatrészeket gyártanak nagy sorozatban. 1975-től foglalkoznak futóművekkel. A pótkocsifutóművek gyártása később Szombathelyre települt át, de itt készülnek a tehergépkocsi segédfutóművek, a tehergépkocsik merev mellső tengelyei és ezeknek a futóműveknek a fékszerelvényei, amelyek szabályozása is itt történik. A gyár önálló termékkel is rendelkezik: ez a Carosa futómű, melyből havonta mintegy 300 db kerül ki a szereldeből. 1976-ban kezdődött a Carosa gyártása Kapuváron, amely a csehszlovák Carosa autóbuszok mellső futóművéül szolgál.

Fontos kapuvári termék a hengerpersely és a fékdob. 1982-ben a gyártósor programjában napi 1800 hengerpersely és 535 fékdob szerepelt.

A legmunkaigényesebb gyártmány a tengelycsukló; 54 forgácsolási műveletet kell elvégezni rajta.

Meg kell említeni a féltengelyek és keréktárcsák gyártását is.

SÁRVÁR

1968-ban az MVG átvette a sárvári fémfeldolgozó vállalat elavult üzemét, amely korábban elsősorban drótszöveteket gyártott. Ennek folytatásaként itt épült fel egy teljesen új gyártelep, ami a normálüzemet foglalja magába. Bolygó-csapcszegeket, féltengelyeket, tengelycsomókat, nagyszilárdságu csavarokat termelnek Sárváron. Eaton és IH alkatrészek is készülnek itt. /A csomómegmunkáló gyártósor gépei a kapuvári gyáregységből érkeztek Sárvárra./ A széria mellett nagyon jelentős a pótalkatrész gyártás.

1978-ban az üzem újabb telephellyel bővült, a volt Mezőgép Vállalat telephelyének átvételével egy korszerű könnyű vas-szerkezeti üzem létesült, amely részben hidtest elemek gyártásával foglalkozik, részben pedig a gyári beruházások könnyű épületszerkezeteinek előállítását végzi.

1980 őszén készült el a plazmavágó műhely.

VÖRÖS CSILLG GÉPGYÁR

A VCSG a Hoffer majd Dutra traktorok gyártója volt. A kistepesti MGG jogutódaként 1972-ben a Gazdasági Bizottság határozata nyomán került a RÁBÁ-hoz. A nagy termelési hagyományokkal rendelkező de elavult, veszteséges gyár életképességét csak egy nagyobb szervezethez kapcsolva, a termelés feltételeinek korszerűsítésével lehetett garantálni. A régi gyárból gyakorlatilag csak az öntöde maradt meg, ennek korszerűsítése most van folyamatban. Itt öntik pl: a fékdobokat, kerékagyakat. Lebontották a korszerűtlen csarnokok nagyobbik hányadát. Felújították a gyár teljes infrastruktúráját is.

A VCSG főbb termékei: pótkocsik, önjáró darualvázak és alkatrészek. Az alkatrészgyártó üzemben kerékajtásházak és ezek alkatrészeit, lendkereket, lendkerékházak, Rába erőgép alkatrészeket, motorsátort és más motoralkatrészeket gyártanak. A szerszámok egy része is itt készül el folyamatosan. A traktorgyártás bázisa volt.

A traktorszerelde Budapestről Győrbe telepítését egy helyzetfelmérés előzte meg. Évekig zavartalan volt a termelés, de egyre több alkatrészt kellett a VCSG-be szállítani, úgy hogy ott szinte már csak összeszerelés folyt. Lassan fogyni kezdett azonban a szerelői létszám, és mivel az élőmunkakapacitás a meghatározó, a traktorok ottani szerelése gazdaságtalannak bizonyult, szükségessé vált Győrbe telepítése.

TERMELÉSI EREDMÉN YEK ÉS AZOK ALAKULÁSA

Az MVG termelési eredményeinek bemutatására legmegfelelőbbnek látszik az utóbbi évek adatainak ábrázolásán kívül az ötéves tervek összesített, illetve ezen belül kiemelten a tervidőszakok záróéveinek termelési értékeinek összehasonlítása.

A vállalati gyártmányszerkezet alakulása 1981-ben:

Megnevezés	1981	
	mFt	%
Közúti ágazat	13000,9	80,1
- motor	5061,6	31,2
- futómű	6642,0	40,9
- kamion	1297,3	8,0
Mezőgazdasági		
ágazat	2752,3	17,0
erőgép	396,9	2,4
Munkaeszk.	1090,0	6,7
b.-fitartó		
berendezés	1265,4	7,9
Vasúti ágazat	0,5	0,0
Egyéb	473,0	2,9
Alaptevékenység	16226,7	100,0
összesen		

VÁLLALATI FEJLŐDÉSRE JELLEMZŐ FŐBB MUTATÓSZÁMOK

M e g n e v e z é s	Me.	III. ötéves tervidőszak		IV. ötéves tervidőszak		V. ötéves tervidőszak		VI. ötéves tervidőszak	
		mFt	%	mFt	%	mFt	%	mFt	%
Árbevétel összesen	mFt	17387,0	100,0	36903,9	212,2	79087,8	454,9	99703,7	573,4
ebből: Rbl visz.export	mFt	7656,0	100,0	15412,7	201,3	38667,1	505,1	49647,0	648,5
\$ visz.export	mFt	470,0	100,0	4051,0	861,9	9904,8	2107,4	19340,2	4114,9
Nyereség	mFt	1525,9	100,0	5948,6	389,8	13035,5	854,3	9630,0 [⌘]	631,1
Jövedelmezőség	%	8,8	100,0	16,1	183,0	16,5	187,5	9,7 [⌘]	110,2
Beruházás	mFt	3169,6	100,0	2977,3	93,9	7707,0	243,2	5289,0	166,9

Index % = III. ötéves tervidőszak = 100,0 %

* a közgazdasági szabályozóváltozás hatása.

VÁLLALATI FEJLŐDÉSRE JELLEMZŐ FŐBB MUTATÓSZÁMOK

M e g n e v e z é s	Me.	1965.		1970.		1975.		1980.		1982.	
		Érték	Index %	Érték	Index %	Érték	Index %	Érték	Index %	Érték	Index %
Teljes termelés	mFt	2733,6	100,0	4123,2	150,8	10009,4	366,2	15786,3	577,5	17251,8	631,1
Árbevétel összesen	mFt	2748,6	100,0	4719,9	171,7	10820,0	393,7	17101,5	622,2	18922,1	688,4
ebből: Rbl export	mFt	509,3	100,0	2005,1	393,7	4430,7	879,8	8822,9	1732,4	9124,2	1791,5
§ export	mFt	242,3	100,0	217,1	89,6	1889,1	779,7	2401,1	991,0	3056,8	1261,6
Nyereség	mFt	129,6	100,0	563,8	435,0	2216,1	1710,0	1437,3 [⌘]	1109,0	2138,6	1650,2
Jövedelmezőség	%	4,7	100,0	11,9	253,2	20,5	436,2	8,4	178,7	11,3	240,4
Termelékenység	Ft/fő/nap	554,5	100,0	905,7	163,3	1931,1	348,3	2747,1	495,4	3526,0	635,9
Létszám /munk.+alk./	fő	16005	100,0	16201	101,2	18578	116,1	20523	128,2	18964	118,5
Bérszinvonal	Ft/fő	22162	100,0	25577	115,4	37972	171,3	52304	236,0	60257	271,9
Állóeszközök br.ért. /kronológikus átlag/	mFt	2155,8	100,0	4520,1	209,7	7680,7	356,3	13123,9	608,8	13917,9	645,6

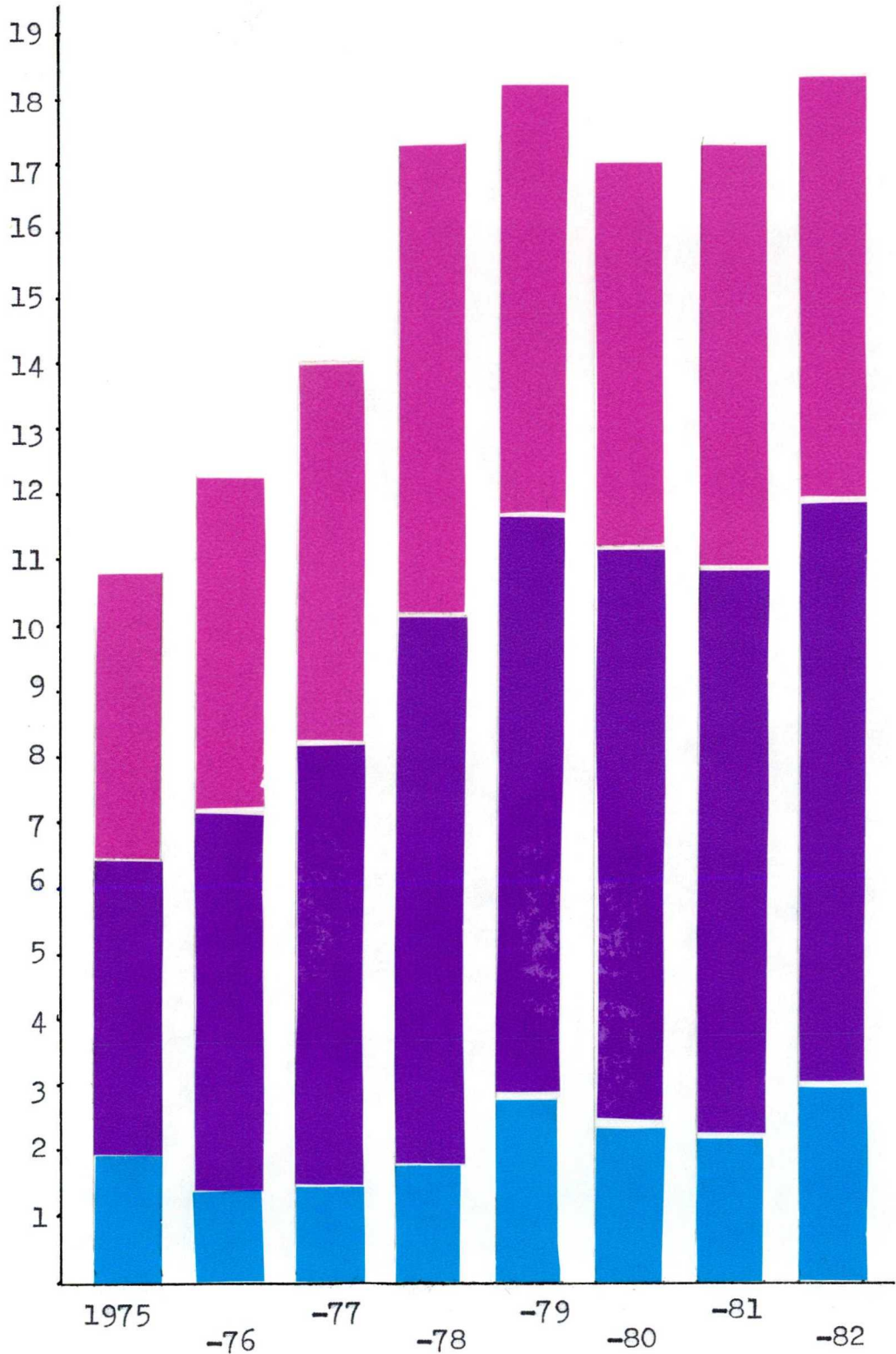
Index % = 1965. év = 100 %

⌘ a közgazdasági szabályozóváltozás hatása.

Összes tevékenység árbevétele

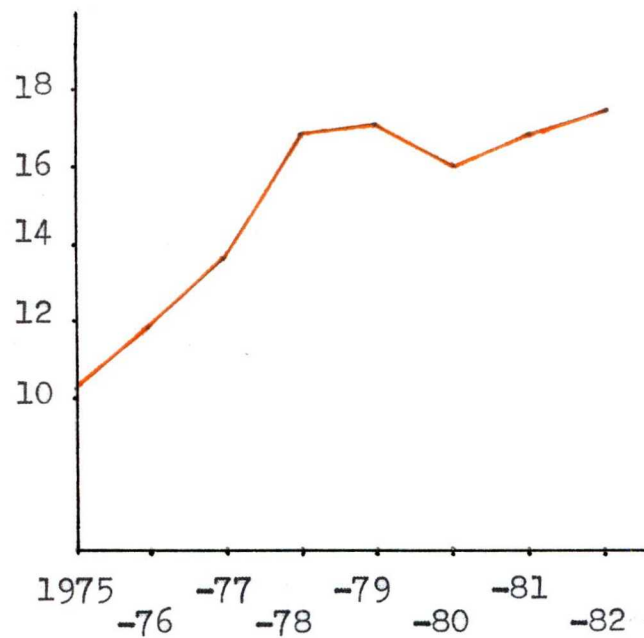
- \$ elszámolásu export
- Rbl. elszámolásu export
- belföldi értékesítés

MdFt.



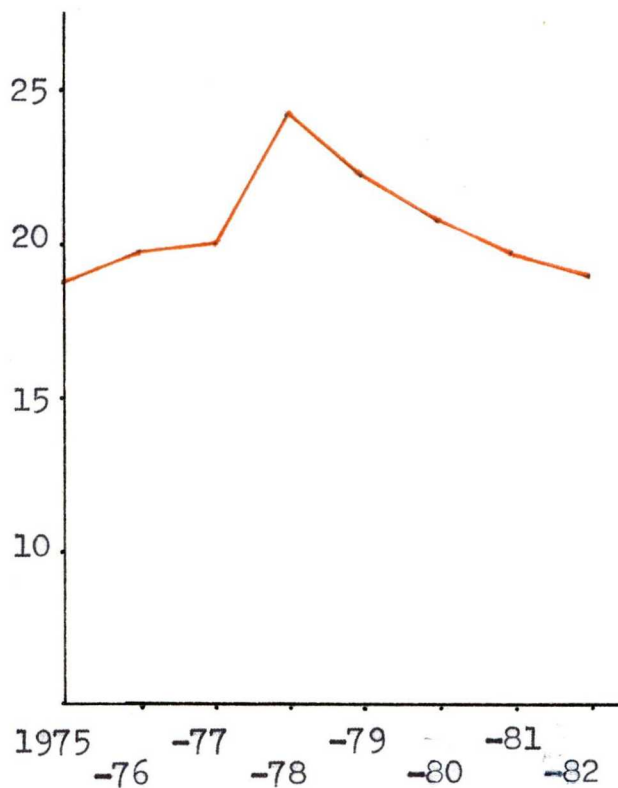
Bruttó termelési érték

MdFt.



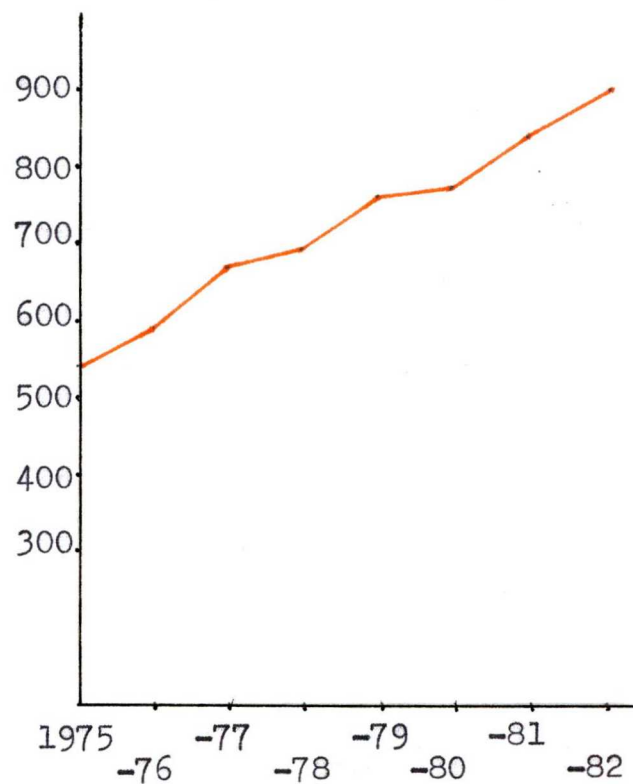
Létszám

ezer
fő.

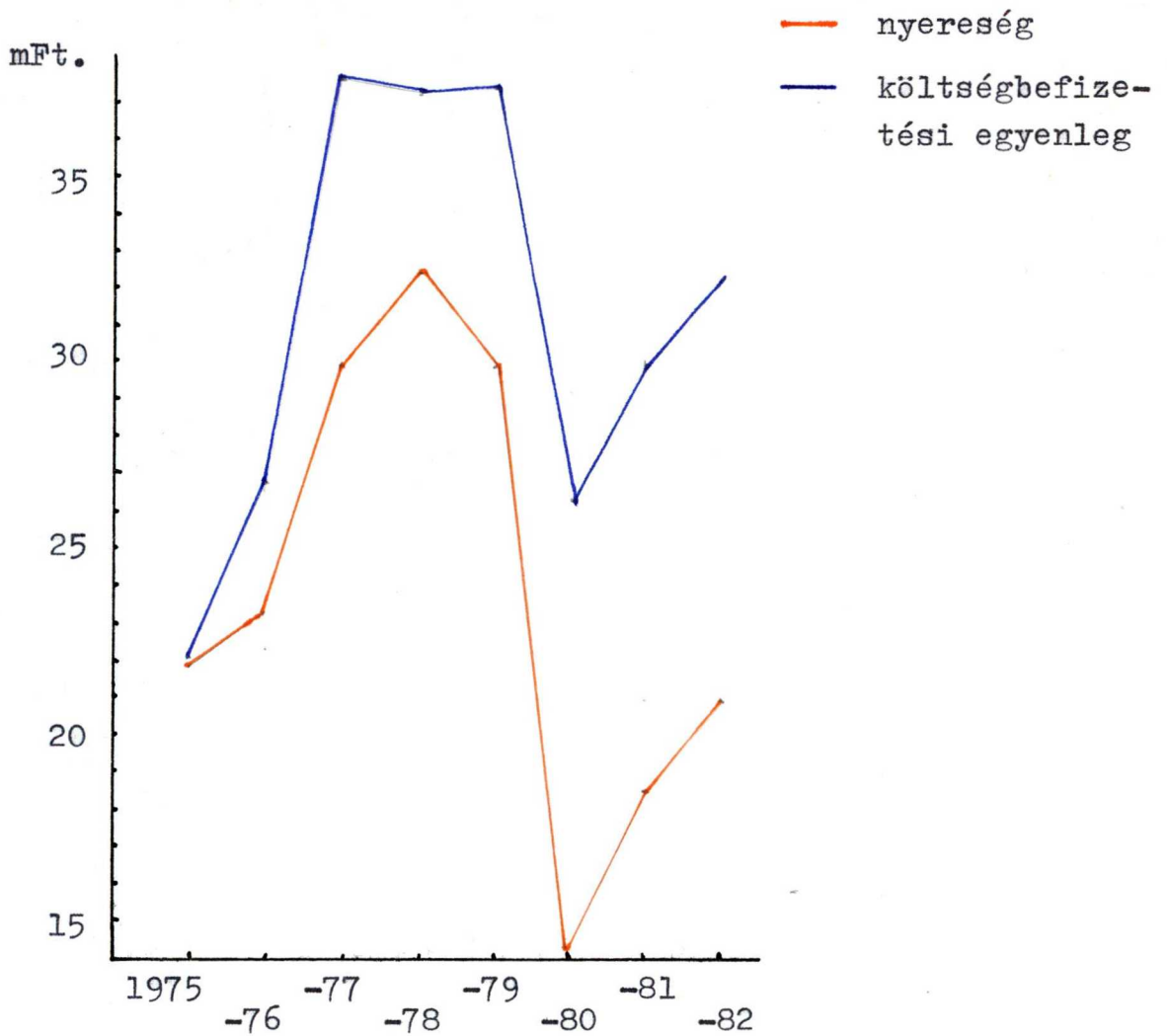


Egy főre jutó termelési érték

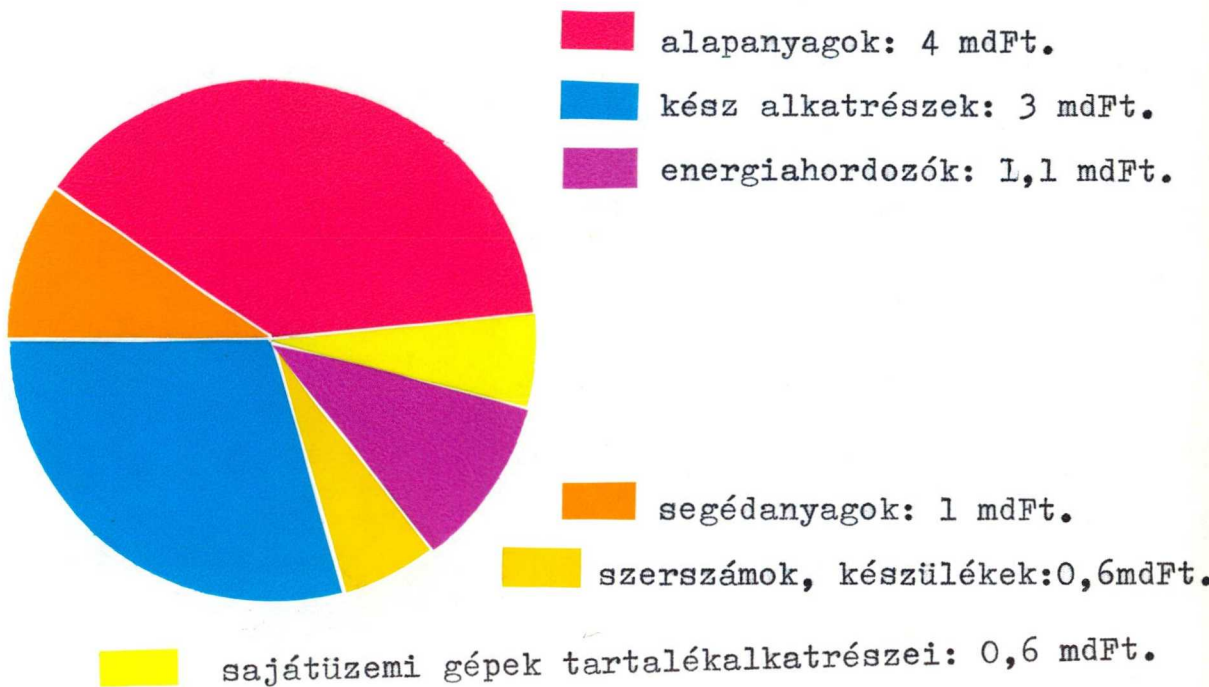
ezer
Ft.



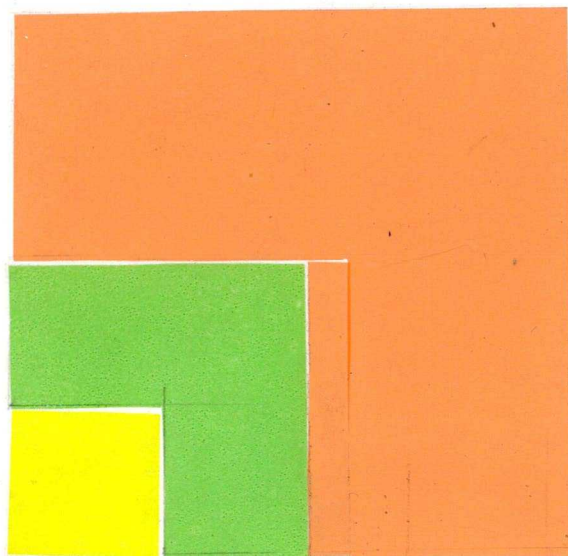
A nyereség és a költségbefizetési egyenleg alakulása



Anyagi ráfordítások megoszlása



Értékesítés - országos összehasonlítás



- Gépipar: 206 mdFt
- Közlekedési - eszköz ipar: 60 mdFt
- RÁBA: 16 mdFt.

A RÁBA termelésének megoszlása értékesítés szerint



- Közvetlen export: 67 %
- Közvetett export: 15 %
- Belföldi értékesítés: 18 %

MUNKAERŐ - MUNKABÉR

Az MVG munkaerő létszáma 1978-tól csökkenő tendenciát mutat, az akkori 24166 főről 19100-ra, miközben a termelés folyamatosan emelkedett.

A vállalatnál a technika fejlődésével átalakult a dolgozó tömegek gondolkodása is. A gépesítésnél sokan féltek attól, hogy csökken az alkotómunka, nem függ sem a munka mennyisége sem minősége a dolgozók képességétől, mint korábban. Változott a munkásokkal szembeni igényesség, a gépek pontosabb szakszerűbb, egyenletesebb munkatempót diktáltak. Ennek egyik következménye, hogy a vállalatnál viszonylag magas volt a fluktuáció a fejlesztés időszakában. Az eltávozók jelentős része nem volt pótolható, tehát a gépesítés gyorsítását kívánta meg viszont a termelésszervezés valamint a technikai színvonal változása egyes helyeken gyáron belül is munkanélküliséget eredményezett.

A racionálisabb létszámgazdálkodás érdekében a vállalat egész területén inproduktív létszámfelülvizsgálatra, átszervezésre és csökkentésre került sor 1979-ben. Mintegy 400 fő vállalaton belül más munkakörbe, elsősorban fizikai munkára kapott átirányítást, 570 főnek a vállalat felmondott.

Az alkalmazási területeken minden személyt minősíteni kellett, rátermettség, munkához való viszony, szakmai képzettség tekintetében és többen még a minősítés lebonyolítása előtt kiléptek - 260 fő - tartva attól, hogy nem felelnek meg a követelményeknek és elbocsátás esetén hátrányos helyzetbe kerülnek, bár ettől nem kellett tartani, mert a gyár a város és a megye vezetői egyeztetették elképzeléseiket és gyakorlatilag egy héten belül minden dolgozó új munkahelyén munkába állt. A döntés ellen mindössze 26 fő élt fellebbezéssel, a panaszok 10 esetben adtak helyt, a vállalat ügyükben azonnal intézkedett.

Az utóbbi évek létszámcsökkenése mintegy 4 %-os, amely ma a népgazdaságunk egész iparára jellemző, így megoldása sem tekinthető kimondottan a RÁBA problémájának.

A vállalat munkaerőgondjait befolyásolja, hogy mind a központi gyár, mind a Győrön kívüli gyárak környezete erősen iparosodott, sőt a mezőgazdaság is olyan gépesítettségű színvonalra ért el, hogy ott is nélkülözhetetlenek a jó szakmunkások,

de a szolgáltatás területén az igények növekedése is jelentős elszívó hatással van a gyár munkásaira. Ezt eddig gépesítéssel ösztönző bérrendszerekkel igyekezett a vállalat ellensúlyozni, azonban ma már a gépesítésnek is korlátai jelentkeznek - több millió Ft tőkebefektetést igényel egy munkás kiváltása.

A vállalat létszámösszetétel és munkaerőforgalma 1981-ben a következő volt:

Megnevezés	fő	%
Fizikai	14972	76,1
szakmunkás	8498	43,2
betanított munk.	5488	27,9
segédmunkás	996	5,0
Nem fizikai	4584	23,3
műszaki	2427	12,3
igazgatási	970	4,9
egészségügyi	108	0,5
számviteli	1079	5,5
Fizikai + nem fizikai	19556	99,4
Nyugdíjas	134	0,6
Összes foglalkoztatott	19690 fő	100 %

Tiszta belépők és kilépők száma 1981-ben.

Fizikai - belépők	1526
Fizikai - kilépők	2041
Nem fizikai - belépők	154
Nem fizikai - kilépők	369

Pályakezdők munkába állítása.

Fizikaiba	
szakmunkásképzésből	272 fő
szakközépiskolákból	73 fő
középiskolákból	4 fő

Nem fizikaiba

középfokú képzésből	33 fő
felsőfokú "-	37 "

A vállalat 1981-től lengyel szakmunkásokat is foglalkoztat. Jelenleg a számuk mintegy 400 fő, foglalkoztatásukkal a munkeerőgondokon segít a vállalat. Alkalmazásuk előnye, hogy a vállalat igényeinek megfelelő szakmai képzettségű munkások közvetítésére van lehetőség, olyan munkahelyekre, amelyekre Győrben nem tudnak megfelelő munkakerőt biztosítani.

A dolgozók nem családotól jönnek; a Kun Béla lakótelepen egy tizemeletes épületben számukra berendezett munkásszálláson laknak. Nem tartoznak a vállalat állományába. Foglalkoztatójuk 5500-6000 Ft-ot fizet számukra havonta. Az MVG a foglalkoztatóval költségjelleggel számol el.

A bér -és jövedelempolitikában a munka szerinti elosztás elve és gyakorlata érvényesül, ahol elsősege van a nehéz fizikai munkának és a kedvezőtlenebb körülmények között dolgozók bérnövekedésének.

A szakmunka fokozottabb anyagi megbecsülésére a szakmai képesítés megszerzésére ösztönöz, hogy a futómű és a motorgyártás területén 10 %-os szakmunkáspótlékokat vezettek be. Béremeléseknél, a népgazdasági érdekek megfelelően a darabbéres dolgozók keresete növekszik nagyobb mértékben az órabéresekhez viszonyítva. A darabbéres és időbéres személyi órabér minimumszintje azonban egységesen 13 Ft/óra. Cél, hogy csökkentse a különböző pótlékokat és kiegészítő fizetéseket, s az így felszabaduló béreket az alapkereket jelentőségének növelésére használják fel; pl. a kovácsok 20 %-os prémiumának felét alapbéresítették.

Kezdő dolgozók személyi órabére ill. alapbére a vállalatnál 1982 VII. 1-től

Kezdő szakmunkás	
hidegüzemben	15 Ft/óra
melegüzemben	17 Ft/ "
Egyetemi végzettség	3700 Ft
Főiskolai "-	3600 Ft

Szakközépiskolai végzettség	2600
Ált.gimnáziumi végzettség	2400

Az általános bérszínvonal növekedés és átlagbér alakulása

1980-ban	6,6 %	52.281 Ft/év
1981-ben	8 %	56.000 Ft/év
1982-ben	5 %	60.000 Ft/év

A hatodik ötéves terv időszakára 4-5 %-os bérszínvonal növekedés szerepel a tervezetben.

KÜLGAZDASÁGI KAPCSOLATOK

A RÁBA gyár összes termelésének 67 %-a közvetlen export-orientált és további 15 %-ot tesz ki azon termékek értéke, amelyek a Csepel Autó és az IKARUS vállalatokon keresztül ugyancsak exportra kerülnek.

1980-ban a termelés 52 %-a szocialista export

15 %-a ~~§~~ elszámolású export

33 %-a belföldi értékesítésű volt.

A szocialista exporté a vezető szerep. Partnerei az európai szocialista országok, ahova jól működő több éves kapcsolatok keretében közuti jármű főegységeket, ezek tartalékalkatrészeit illetve autódaru alvázakat és kisállattartó berendezéseket szállítanak.

Legnagyobb partner a Szovjetunió, ahova évi 25-30.000 hátsóhidat, 125 KTH-t, különféle komplett kisállattartó berendezéseket és alkatrészeket szállítanak. Csehszlovákiába autóbusz hátsóhidakat, mellő tengelyeket a Skoda-Liaz teherautókhoz hátsóhidakat; az NDK-nak autódaru alvázakat exportál a vállalat.

Motor - export vonatkozásában a román fél volt a legérdekesebb az elmúlt időszakban, ez azonban a kontingensek és a beszükkült igények miatt visszaesett 8500 db-ról 3500-ra, amely a Csepel Autó és az Ikarusz csökkent igényével együtt az egész motorgyártó kapacitás 20-25 %-át teszi ki. A vállalat

igy nagymértékben fokozni fogja a pótalkatrészgyártást, amely növelésére eddig a kapacitáshiány nem adott lehetőséget.

A baromfitartó berendezések szocialista exportja tartható, illetve a VI. ötéves terv során előre láthatólag mintegy 10 m Rbl-lal növelhető.

A nem rubel elszámolású kivitel három fő területre koncentrálódik: USA, Jugoszlávia és a fejlődő országok.

Jelentős szerepet kapott a RÁBÁ-nál a licenc alapján való gyártás, mely alapvetően az USA-beli vásárlókkal való kapcsolat formája. Ennek előnye, hogy új gyártási eljárásokat, konstrukciós szempontokat tud a vállalat hasznosítani, melyeket saját konstrukcióinál is tud alkalmazni. Technológiai újszerűségek is hasznosításra kerülhetnek és a profiljába tartozó autóipari részegységeknél alkalmazott újszerűségek széles skálájával ismerkedhet meg. A piaci kapcsolatnak ez a formája egyben azt is jelenti, hogy hosszabb távu együttműködést kíván és tartósítja a piacon való belülmáradást, melynek alapvető kritériuma a piachoz való rugalmas alkalmazkodás és a minőségi előírások maradék nélküli betartása. Első helyen áll az Eaton cég részére pótkocsi, mellső és hátsó futóművek szállítása; a GM-nak hidtestek, féltengelyek és differenciálművek, a Steiger Tractor és az IHC részére traktor és tehergépkocsi futóművek szállítása.

Jugoszlávia évek óta a legnagyobb tehergépkocsi vásárlója a RÁBÁ-nak. Az igények - mintegy 800-1000 db/év - nagyságrendben jelentkeznek. 1981-től kezdődően konto-korrent elszámolásban bonyolódik az export Jugoszláviával, ami átmeneti gondok mellett megfelelő lehetőséget nyújt az exportra. 1980-ban jelentős nagyságrendű üzleteket kötöttek fejlődő országokkal, elsősorban Egyiptommal baromfitartó berendezések exportjára; ami 10 m $\%$ nagyságrendű volt.

Libiának S-26-os típusú kamionokat szállítanak. Legnagyobb jelentőségű új piaci megrendelést Szíriától kapta az MVG, ahova 595 nagyteljesítményű billenős tehergépkocsit szállít 24 m $\%$ értékben. Három nagy szíriai városban szerviz-

kirendeltséget is alapít a vállalat, ahol kiválóan képzett szakemberek teljesítenek szolgálatot.

A vállalat lehetőségeinek feltárása alapján úgy látszik, hogy 1985-re a tőkés exportszállítások volumene 4 md Ft-ot tesz ki.

Genfben 1982 decemberében tartott GATT miniszteri értekezlet legfontosabb témája a nemzetközi kereskedelemben sokasodó nehézségek leküzdése volt. Elsősorban a protekcionizmussal, a nemzetközi kereskedelmet akadályozó intézkedések megszüntetésével foglalkozott. Hazánk számára a nemzetközi kereskedelemben a feltétel nélküli egyenlő elbánás a diszkrimináció mentesség nagyon fontos. Számunkra hátrányos, hogy az elmúlt években egy sor nemzetgazdaságban piacvédelmi intézkedésekkel korlátozták az importot; ez a magyar ipari exportnak mintegy 60-65 %-át érinti hátrányosan.

A külgazdasági kapcsolatok a következő oldalon kerültek ábrázolásra, amelyen



Közvetlen értékesítés - RÁBA termékek és résztermékek Ausztrália, Bulgária, Kína, Csehszlovákia, Egyiptom, Franciaország, NDK, Görögország, India, Irak, Irán, Libia, Hollandia, Norvégia, Lengyelország, Románia, Szíria, Spanyolország, Szudán, Tunézia, Törökország, Nagybritannia, USA, Szovjetunió, Jugoszlávia.



Közvetett értékesítés - Rába termékek, amelyek más magyar vagy külföldi gyártók által beépítve kerülnek értékesítésre.

Costarika, Kuba, Dánia, Etiópia, Laosz, Madagaszkár, Mozambik, Koreai Demokratikus Köztársaság; Jemeni Demokratikus Köztársaság, Tanzánia, Venezuela.



E N E R G I A G A Z D Á L K O D Á S

A VI. ötéves terv energiagazdálkodási programja /1055/ /1980. XII. 24.sz. M.T. határozat/ jelentős mértékben foglalkozik az ipar energia helyzetével, mint olyan felhasználási területtel, amely potenciálisan az egyik legnagyobb megtakarítási lehetőséget rejt magába.

A vállalati eredmények nemcsak a termelés bővítésével, hanem a költségek csökkentésével is foglalkozhatnak, amihez az energiatakarékosság jelentős mértékben járulhat hozzá.

Az MVG a hazai ipar átlagos energiamegtakarításához viszonyítva kiemelkedően jó eredményt mutathat fel.

1980-ban 3911 Ft /terrojoule/ energiát használt fel.

1981-ben 3719 " "- "-

Ez azt jelenti, hogy 8 %-os termelésnövekedés mellett 5 %-kal ill. fajlagos energiafelhasználást tekintve az 12 %-kal csökkent. A teljes energiaköltség 1981-ben 707 mFt volt, a megtakarítás értéke elérte a 35 mFt-ot.

Kedvező irányban módosult annak szerkezete is.

A megtakarítás a következőkből adódott:

- karbantartás javítása - körültekintő karbantartási terv készült,
- feleslegesen üzemelő berendezések leállítása - sokrétű feladat - az összefogáson; embereken múlik sikeres megvalósítása,
- a selejt csökkentése, hiszen abban is anyag és energia - vész el - ennek tudatosítása politikai feladat és munka is,
- ösztönzések - premizálással és kártérítésre kötelezéssel, amin belül inkább az előbbire kerül sor,
- műszaki ellenőrzési szervezet erősítése
- csoportos ellenőrzési módszerek kidolgozása
- minőségi körök létrehozása,
- nagyméretű termelőberendezések kapacitásának jobb kihasználása,
- új, nagyobb hatásfokú kazánok üzembehelyezése,
- új technológiák bevezetése - ennek különös jelentősége van a melegüzemekben; ha kevesebb az anyagfelhasználás, kisebb a forgácsolási ráhagyás, kevesebb az energiafelhasználás.

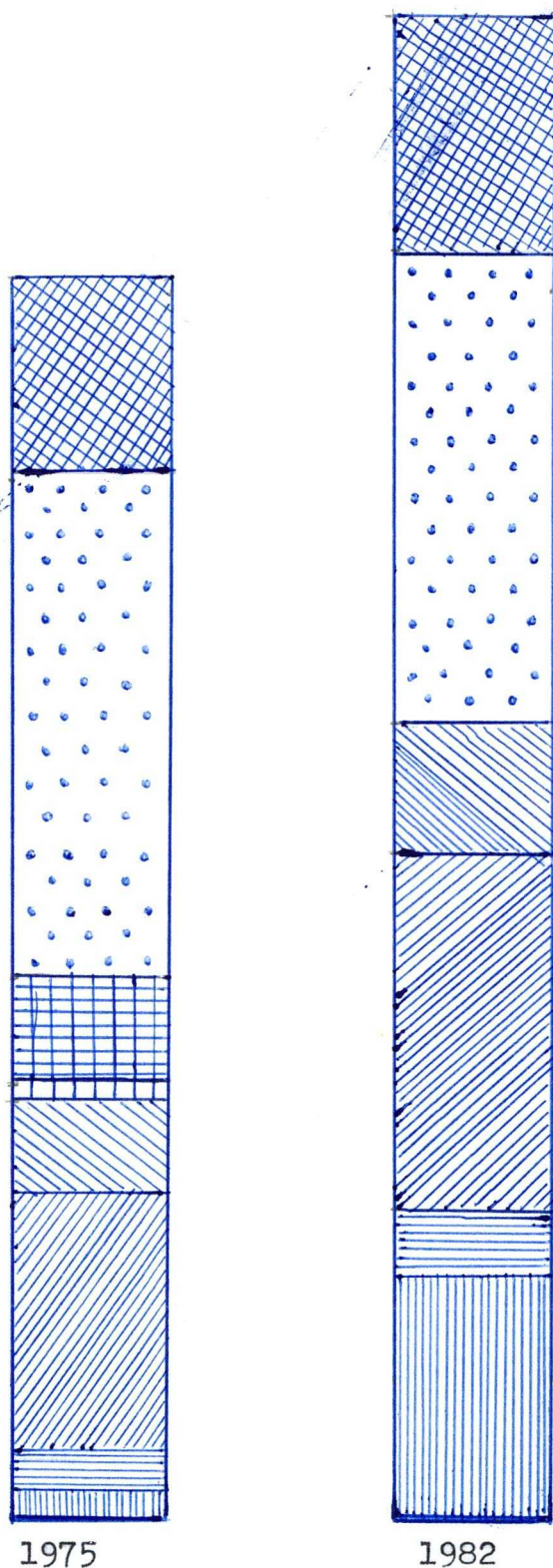
- újitási versenyt is hirdettek 1980-ban ennek érdekében.
- az áru tonnára jutó üzemanyagmennyiség csökkentése; a hatékonyság növelése, a Rába telephelyek közötti forgalomban. A járművek műszaki állapotának állandóan figyelemmel kísérése,
- a gazdaságos gépkocsivezetés, a benzin ill. gázolaj csökkentése az új elszámolási rendszer bevezetésével - a gépkocsivezetők készpénzt kapnak kézhez,
- az olajjal való takarékoskodás céljából a vasuti járműgyár gázszükségletének kielégítésére gőzt vásárol az ÉDÁSZ-tól amelynek 6-II.erőműve széntüzelésű, tehát olcsóbban termel. Ezzel 1380 t. olajat takarított meg a gyár,
- a világításra használt energia mennyisége is csökkent a győri telephelyeken. A nagy csarnokokban már mindenütt automata szabályozza a világítást. Ennek megvalósítása a Győrön kívüli gyárakban is folyamatban van.
- Szombathelyen a csarnokból elszívott meleg levegő szolgál a beáramló hideg levegő felmelegítésére. Ha a kísérlet beválílik más csarnokokban is alkalmazni fogják ezt a megoldást.
- Győrt bekapcsolták az országos földgázhálózatba, így lehetővé vált az olajbázisra épült reptéri gyártelep tüzelőberendezéseinek átalakítása földgázfűtésre. Ez évente 7,1 mFt megtakarítást jelent, megtérülési idő 1,76 év.
A földgázfelhasználásra Mosonmagyaróváron és Sárváron is mód lesz, ha mint várható e két települést is bekapcsolják az országos földgázhálózatba.
- a sárvári gyár csavargyártó csarnokában és vaszerkezeti gyáregységében, valamint Kapuváron a hőtermelő berendezéseket tüzelőolajról fűtőolajra állították át. Mindez több millFt. megtakarítást eredményezett.
- a RÁBA MMG-ben és a szentgotthárdi telephelyen a tüzelőolaj kiváltását fűtőolajjal elkezdték - 1983. dec. 31-ig fejezik be az átalakítást.
- a reptéri gyártelepen 3 kazánt alakítottak át úgy, hogy ne csak a drága pakúrával lehessen őket üzemeltetni, hanem az olcsóbb földgázzal is. Olyan égőfejeket vásároltak egy NSZK cégtől, amelyekkel kombinálni lehet a pakura

tüzelést gáztüzeléssel.

- a pakura beszerzési ára nyáron olcsóbb, így igyekeznek akkor feltölteni a tartályokat.
 - a Duna kondenzedényeket kicserélték a rendkívül egyszerű Gestakondenzválasztókra, amelyek csak a kondenzvizet engedik tovább, a gőz bent marad a rendszerben addig, amíg le nem adja hőjét a fűtőrendszernek. Az elmúlt másfél évben mintegy 5100 db egyszerű, de rendkívül hasznos berendezést építettek be, ezzel 15,5 mFt-ot takarítottak meg.
 - 1985. dec. 31.-ig kivonják a forgalomból az olajkályhákat. A vállalat vezetés sok millió Ft-tal támogatja az energiafelhasználás racionalizását; az ezzel kapcsolatos beruházásokat. A fejlesztési igazgatóságnak az az álláspontja, hogy az energiatakarékos berendezésekért ma beinvestált magasabb költségek hosszú távon gazdaságosabbak.
- Hosszú évek alatt meggyökeresedett az a szemlélet, minél többet dolgozunk, annál többet gyártunk, annál több hasznot hajtunk a népgazdaságnak, a társadalomnak. Nem könnyű változtatni ezen a szemléleten, pedig ma már mások a követelmények előtérbe került a termelés gazdaságossága. A minőségi munkavégzés feltétele a "minőségi szemlélet" kialakítása.
- A takarékoság ma már nem elvárás, hanem alapvető követelmény, de sajnos még sokszor találkozunk közömbösséggel, nemtörődomséggel, pedig a legolcsóbban feltárható tartalék a nagyobb takarékoság és a jobb minőség. A veszteségek csökkentésével meg kell közelíteni az optimális felhasználást.
- Hogy egy alkatrész mennyibe kerül attól függ, hogy mennyi anyag ill. energiafelhasználás áll mögötte, munkaidőben vagy túlórában készül-e el.
- 1982 márciusában megalakult az MVG-ben az energia gyáregységi szakbizottság, amely a gyáregységek energiatakarékosági intézkedéseit kíséri figyelemmel. A szakbizottság rendszeres ellenőrzést tart a gyárak, gyáregységek területén. Munkája rendkívül jelentős, hiszen az MVG energiaköltsége a VI. ötéves terv végére elérheti az 1 md.Ft-ot.



Energiamérleg



3544417 gigajoule

4279757 gigajoule

■ szén
▨ földgáz
benzin
▨ petróleum
gázolaj

▨ tüzelő és fűtőolaj
▨ kokszt
▨ propán-bután gáz

▨ városi gáz
▨ gőz
▨ vill.energ.

A SZOCIÁLIS ELLÁTÁS HELYZETE

A szociális terv szoros egységet alkot a vállalat gazdaságpolitikai célkitűzéseivel, annak szerves részét képezi és a különböző szakterületek tervező munkájának eredménye. A vállalat nagy súlyt helyez arra, hogy fejlesztésével párhuzamosan alakítsa a szociális ellátás színvonalát, az emberről való gondoskodást. A szakszervezet döntően hozzájárul a tervek megvalósításához, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, kulturális ellátottságának folyamatos javításához.

Szociálpolitikai célú felhasználásra az V. ötéves terven közel 1,5 md.-ot fordított a vállalat, ami a IV. ötéves tervhez viszonyítva 2,5-szeres növekedést jelentett. Ennek felét munkavédelemre költötte, a többi felhasználás pedig egyéb jóléti- és szociális intézkedés fedezetéül szolgált.

A munkavédelmi tevékenység a biztonságos munkavégzés alapvető követelményeinek javítására, a baleseti veszélyforrások csökkentésére illetve felszámolására, a dolgozók egészségének, testi épségének megóvására irányul.

A tervidőszak során 837 mft-ot fordítottak munkavédelmi célokra, ebből 131 mft-ot védőfelszerelésekre, 44 mft-ot pedig védőruházatra használtak fel.

Beindították az audiometriás szűrővizsgálatokat és elkészült a vállalat zajtérképe. A zaj és porártalom csökkentésére már eddig is számos intézkedés történt, de végrehajtása átnyúlik még az elkövetkező évekre is.

A VI. ötéves terv során kerülnek általános alkalmazásra az antivibrációs eszközök is, amelyek beszerzése már megtörtént. Nagy súlyt helyeznek az új ismeretekhez kapcsolódó munkavédelmi tudnivalók oktatására.

A nehéz fizikai munka csökkentésére automaták és új anyagmozgató berendezések üzembehelyezését tervezik.

Folyamatos munkaalkalmassági vizsgálatot alkalmaznak az újfelvételes dolgozóknál, valamint biztonságtechnikai vizsgákkal és időszakos felülvizsgálattal segítik a dolgozók folyamatos készségét.

A vállalat külső környezetszennyező hatásainak korlátozására

intézkedési terv határozza meg a fejlesztési feladatokat. A tűzvédelem fejlesztése érdekében motorikus tűzvédelmi eszközök beszerzésére, tűzoltó bázisok építésére és korszerűsítésére kerül sor a VI. ötéves tervben.

Az Üzemegészségügy fejlesztése során új orvosi rendelők létesültek a VCSG-ben és a szombathelyi telephelyen míg a többin elsősorban minőségi fejlesztés történt. Az elmúlt években valamennyi telephelyen korszerűsítették a rendelők felszerelését, javították a műszerezettséget és nőtt a rendelések időtartama. Az alapellátáson kívül szakrendelők állnak a dolgozók rendelkezésére. A dolgozók egészségügyi ellátása elérte az optimális szintet.

Fejlesztteni kívánják a decentralizált elsősegélynyújtó helyek felszerelését és megoldani az elsősegélynyújtók rendszeres képzését. A vállalati rehabilitációs tevékenység szervezeti keretei 1971-ben alakultak ki, a bizottság három tagu. Tevékenységük lényege, hogy a megváltozott munkaképességű dolgozók részére munkaképességüknek megfelelő új munkahelyet biztosítsanak oly módon, hogy az lehetőleg eredeti foglalkozásával azonos munkát biztosítson, lényeges keresetcsökkenés nélkül.

A vállalatnál 1347 fő megváltozott munkaképességű dolgozó dolgozik. Az 1970-ben kiadott vezérigazgatói utasítást a megváltozott körülményekhez alkalmazkodva módosítani kívánják - nagyobb súlyt helyezve a beilleszkedés segítésére és az átképzésre.

Munkahelyi oktatás. A vállalat termékszerkezetében és az alkalmazott technológiai módszerekben bekövetkezett jelentős fejlődés szabja meg a szakmai képzés és továbbképzés közvetlen céljait.

A vállalat igényeihez alkalmazkodó speciális szakmai képzést és továbbképzést saját szervezésű és különböző tudományos szervezetek, továbbképző intézetek által szervezett tanfolyamokon oldják meg. Belső szervezésű tanfolyamon az elmúlt ötéves tervben 16491 fő vett részt.

Kiemelten támogatják a dolgozók esti szakközépiskolájának vállalathoz kihelyezett tagozatát, valamint a szakmunkások szakközépiskoláját.

Társadalmi ösztöndíjak céljaira a VI. ötéves tervben 23 mFt-ot terveztek a részesedési alapból.

Különösen szorgalmazták, hogy a betanított munkások szakmunkás bizonyítványt szerezzenek, ennek érdekében szakmunkás-vizsgára felkészítő tanfolyamokat szerveznek.

A szakemberutánpótlás biztosítására a pályaválasztást segítő agitációs és propaganda tevékenységet fejtenek ki, gondoskodnak a megfelelő információs anyagokról.

Az elmúlt tervidőszakban 28 dolgozó tanult SZET-ÉS ZET rendszerben a különböző felsőoktatási intézményekben, ami a vállalatnak 5 mFt költséget jelentett.

Ünnepélyesen fogadják és megjutalmazták a pályakezdő fiatalokat, gondoskodnak beilleszkedésük zökkenőmentessé tételéről, az önmegvalósítás lehetőségeinek biztosításáról.

Közművelődés. Politikai képzésben évente a vállalat dolgozóinak 33-38 %-a vesz részt. Ebből a jelentősebb hányad a szakszervezeti és pártoktatás, kisebb a KISZ oktatás.

Az ismeretterjesztés célkitűzései között szerepel a világnézeti és politikai nevelés, az általános és szakmai műveltség továbbfejlesztése, a gazdaságpolitikai és közgazdasági szemlélet kialakítása.

Előadássorozatok mellett nagy gondot fordítanak vetélkedők, kiállítások rendezésére, tárlatlátogatások, valamint országjáró kirándulások szervezésére.

A szakszervezeti könyvtáraknak a dolgozók 35 %-a tagja.

Az egy olvasóra jutó kölcsönzés vállalati átlagban 26 kötet. Amatőr együttesei is vannak a vállalatnak, énekkarok, tánc-együttes és fuvós zenekar.

A RÁBA két művelődési háza az üzemi elvárásokon túlmenően területi igényeket is kielégít.

Az V. ötéves tervben a vállalat 19,5 mFt közvetlen pénzbeli támogatással járult hozzá a szakszervezet által szervezett és irányított kulturális tevékenységhez.

A RÁBA ETO által használt sportlétesítmények a vállalat tulajdonában és kezelésében üzemelnek. Folyamatos karbantartásukról a bázisvállalat gondoskodik, jóléti kereteken belül. Az elmúlt ötéves tervidőszakban került átadásra a leg-

kényesebb igényeket is kielégítő, korszerű labdarugó stadion, amely más szakosztályoknak is otthont ad. Felújításra kerültek és korszerűsítésre a vizitelepek, a teniszpálya, a kézilabda stadion és a turistaház.

A bázisvállalat tömegsport tevékenysége a RÁBA ETO keretén belül folyik. 1980-ban a 14568 fő vett részt a tömegsport rendezvényeken. Tömeges rendezvények: természetjárás, turizmus, Munkahelyi Olimpia, sporttalálkozó. Edzett Ifjúságért Mozgalom, Vasas Majális, Ifjúsági Sportnapok, emléktúrák, honvédelmi versenyek.

A kedvezményes üzemi étkeztetéshez való hozzájárulásra a VI. ötéves tervre 38,6 mFt-t tervezett be a vállalat a jóléti és kulturális alapból; ez 40 %-os költségvállalást jelent. A kezdeményes étkeztetést a dolgozók 23 %-a veszi igénybe. Az elmúlt tervidőszakban adtak át Győrben egy 1700 adagos konyhát és 490 férőhelyes éttermet.

A vállalat 1968 óta üzemeltet saját kezelésben étel-, ital-, cigaretta és kávé automatákat a termelő üzemekbe telepítve. A VCSG-ben 72 fő befogadóképességű munkásszállás üzemel. A Győrön kívüli gyárakból Győrbe érkező és itt munkát végző dolgozók elhelyezését a vállalat bérleményben oldja meg.

Munkásszállítás. A vállalat saját autóbuszai a győri telephelyen a városközponttól a repülőtéri gyártelepig naponta 3000 főt szállítanak átlagosan, aminek évi költségigénye meghaladja a 3 m Ft-ot.

A bejáró dolgozók utazási költségeihez a vállalat hozzájárul. A vállalati segélykeretből segítik a nagycsaládosokat, az egyedülállókat és a rossz anyagi körülmények között élőket. A tervezett 6,8 mFt részben a tömegszervezetek szociális-kulturális támogatás-ának forrása. Ebből fedezik a különböző társadalmi és családi ünnepek kiadásait - Nőnap, Anyák napja, Gyermeknap, Télapó ünnepség, kismama találkozók, szocialista névadók. A névadón résztvevő gyermekeknek iskolakezdésük alkalmából felszerelést ajándékoznak.

A lakásproblémák megoldását kamatmentes kölcsönrel segítik, erre a már korábban kiadott kölcsönök visszafizetéséből képződő összeget használják fel. A magánereőből történő lakás-



Mosdó és étkezőhely a gyártócsarnokban.



építést "C" fuvarral és bontott anyagok átadásával segítik.

Gyermekeintézmények. A vállalat a VCSG-ben 125 fős napköziotthonos óvodával és 40 fős bölcsődével, a szentgotthárdi gyárban 42 fős napköziotthonos óvodával rendelkezik.

A Győr megyei Városi Tanács VB-vel kötött megállapodás értelmében óvodaépítési célra 7,9 mFt-ot bocsát a vállalat a tanács rendelkezésére a fejlesztési alapból; ezzel 140 óvoda elhelyezését biztosítja.

A vállalat saját üdülőiben 2190 fő, idegenforgalmi hivatalokon keresztül 1700 fő, a gyermeküdültetés keretében pedig 220 gyermek üdültetését tudják megoldani. Ez a VI. ötéves terv időszaka alatt 20 mFt költséget jelent a vállalatnak.

A VÁLLALAT HÁTTÉRIPARI IGÉNYE

Összességében a RÁBA gyár a háttéripartól alapanyagjelle-
gű áruφέleségeket mintegy 3 md Ft értékben szerez be. Az
alkatrész beszerzése megközelíti a 4 md Ft-ot. Közel 1 md Ft
az energiahordozók és különböző energiákból a fogyasztása,
és közel 3 md Ft az az érték amit importból szerez be gyárt-
mányaihoz, alapvetően olyan termékekből amit a hazai ipar
nem gyárt, pl.: kamionfülkéket, mezőgazdasági erőgép- és
munkagép alkatrészeket, adagolószivattyukat, különböző spe-
ciális, viszonylag kis mennyiségben felhasznált motoralkat-
részeket, különböző szerszámokat, gépek és gépi berendezé-
sek tartalékalkatrészeit.

Hazai piaccal szemben támasztott igénye termékféleségek
szerint:

Motorokhoz: autó villamossági cikkek - generátorok, indi-
tó motorok, gyújtógyertyák, gyújtáskapcsolók,
kábelek, kábelsaruk, csapágyak, dugattyuk, du-
gattyugyűrűk, kovácsolt dugattyuk, különböző
kovácsolt alkatrészek, hajtókarok, szelepek,
öntvényφέleségek- forgattyusszekrények, olaj-
teknők, kipufogócsövek, hengerperselyek stb.

Kamionokhoz: fékberendezések, gumiabroncsok, sebességvál-
tók, kuplungok, különböző kötőelemek.

Hátsó futóművekhez: fékbetétek, rugók, csapágyak, különbö-
ző kötőelemek

Mezőgazdasági gépekhez: különböző tárcsalevelek, kormány-
lemezek, ekevasak, csapágyak, láncok, kerekek,
kerékabroncsok, különböző speciális öntvények,
műanyagáruk

Baromfitartó berendezésekhez: vezérlőegységek, légcserélő
berendezések, lánchajtó-motorok, műanyagáruk,
kábelek, kötőelemek.

Az összeszerelő tevékenység hatékonysága, termelékenysége
és gazdaságossága, döntő mértékben annak korszerű alkatré-
szekkel történő kiszolgálásától függ.

Az alkatrészek és részegységek, a beszerzés forrása szempontjából lehetnek hazai és külföldi eredetűek.

A hazai eredetű alkatrészeket legyárthatja maga a vállalat, megveheti más hazai, vele kooperáló partnertől, vagy kereskedelmi áruként az erre szakosodott vállalatoktól.

A külföldről beszerzett alkatrészeket és részegységeket megkaphatja mint normál importot - vásárlás útján - vagy pedig kooperáció keretében.

BEVÁSÁRLÁS UTJÁN BESZERZÉSRE KERÜLŐ TERMÉKEK

HAZAI BESZERZÉSŰ TERMÉKEK

Bevásárlás útján kerülnek beszerzésre az olyan áruféleségek, amelyek nem egyedi jellegűek, készletezni nem szükséges, heti vagy havi beszerzéssel az ellátás biztosítható.

Pl.: különböző papíráruk

irodafelszerelési cikkek

szappanok

speciális kenőanyagok

kéziszerszámok

egyedi csapágyak

takarítóeszközök és szerek

Beszerzés forrása: nagykereskedelmi vállalatok

egyres esetekben kiskereskedelmi vállalatok, amelyek közületeket is ellátnak, p.:

Ferr/ovill, GSZV.

Értéke mintegy 200 millió Ft.

Vásárlás útján történik a beszerzése a dollár elszámolásu import 70%-t képező berendezéseknek, gépeknek, alkatrészeknek és alkatrészféleségeknek.

DOLLÁR ELSZÁMOLÁSU IMPORT

A hazai háttérpar gyengeségei, a piaci verseny és a megfelelő minőségű hazai előállítás gazdaságtalansága, illetve a partnervállalatok feltételei is arra késztetik a vállalatot, hogy az exportigényeket is kielégítő termékeihez import anyagokat, alkatrészeket használjon fel. 1982-ben a % elszá-

molásu import értéke 70 mill \$ volt.

Ebből: 7 millió \$-t tett ki a beruházásra

5	"	"	"	állóeszközök pótalkatrészeire
4,5	"	"	"	szerszámra
3,5	"	"	"	alapanyagra
50	"	"	"	produktív alkatrészekre fordított összeg.

Az egyes gyártmányfélések importigénye:

30-35 % kamiongyártás

12-15 % mezőgazdasági munkagépek

10-12 % erőgépek

a többi gyártmány alacsony importigényű - 2 - 3 %.

Az importanyagok felhasználása nemcsak az így lehetővé váló tőkés export miatt gazdaságos, hanem figyelembe kell venni azt is, hogy azok jelentős része olyan hazai felhasználásu kamionokba, erőgépekbe, mezőgazdasági munkagépekbe kerül beépítésre, amelyekkel a RÁBA népgazdasági szinten importot vált ki. Ha ezeket az eszközöket importból kellene beszerezni az 40 millió \$ kiadást jelentene évente.

Érthető hát, hogy a nagyvállalat sérelmezte, hogy bár a saját célu tőkés exportjának évi növekedési dinamikája 10 %, az ehhez szükséges importnövekmény 1-2 %, mégis elmarasztalják a magas import miatt. Ezért a főhatóságok ugynevezett devizaszáldós elszámolást engedélyeztek a RÁBA számára. A tőkésimport kiváltásához szükséges dollárkiadásokat 1983 január 1-től kötelező referencia %-ot állapítottak meg a vállalat számára, ami maximálja a tőkés import behozatalt, és a vállalat maga határozza meg, hogy azt milyen termékszerkezet és volumen gyártására használja fel. Hátránya viszont, hogy nem veszi figyelembe a piacra orientált gyártmányválasztékot, és emiatt a vállalat döntésszabadsága korlátozott.

A saját importjog alapján bonyolított import, tőkésimport esetében az össz behozatal mintegy 50 %-át képviseli.

A többi szakosított külkereskedelmi vállalatokon keresztül, megbízási alapon hozza be a vállalat. Főbb külkereskedelmi kapcsolatokat fenntartó vállalatok: MOGÜRT, KEMOLIMPEX, TECHNOIMPEX, METÁLIMPEX.

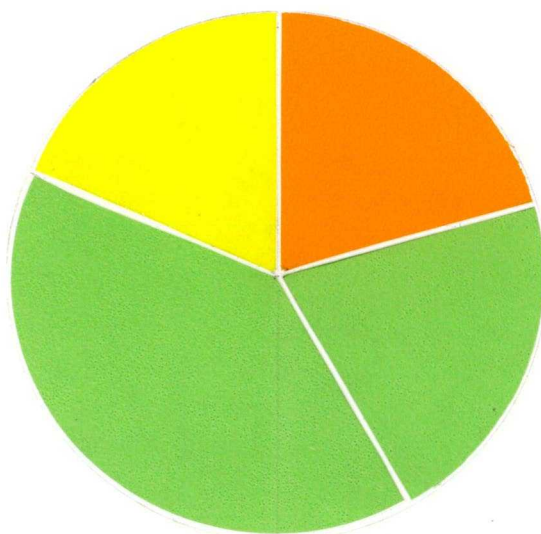
Főbb § elszámolásu importtermékek:

kamionfülkék, műszerrel együtt - Hollandia
nagyteljesítményű sebességváltók és hozzá kuplungok-NSZK
speciális dugattyúk motorokhoz - NSZK, Jugoszlávia
licenc alapján gyártott traktorokhoz speciális alkatrészek - USA
magas nyomású gumiáruk - NSZK, Ausztria
szerszámok - NSZK, Franciaország, Ausztria, Svájc
szerszámacélok - NSZK
hengerperselyek - Jugoszlávia
gömbgrafitos öntvények - Jugoszlávia, Olaszország
csövek - NSZK
csapágyak - Japán
kardántengelyek - NSZK
félalkatrészek - NSZK
fejlesztési programhoz szükséges technológiai felszerelések pl: forgácsológépek, hőkezelő berendezések, kovácsoló, sajtoló gépek és berendezések, valamint ezek pótalkatrészei - NSZK, Japán, Nagy Britannia, USA.

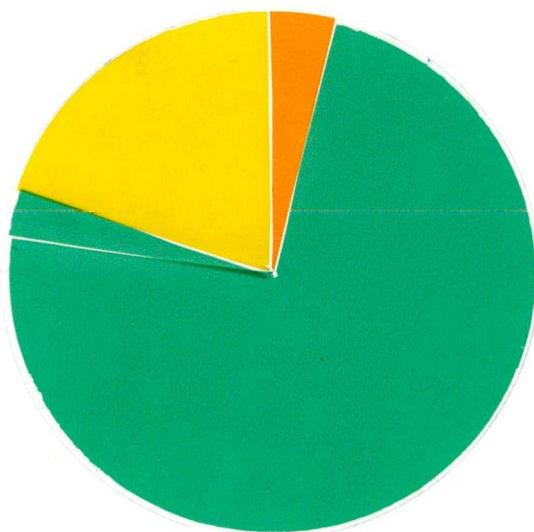
A vállalati pártbizottság kibővített ülésén, 1982. szept.15-én, melyen a RÁBA külgazdasági kapcsolatainak alakulását és fejlesztésének feladatait tárgyalták meg a beszerzési igazgató elmondta, hogy "függetlenül attól, hogy a vállalat nem deviza fogyasztó, hanem devizatermelő elsősorban, ma is lényeges, szükséges bizonyos mennyiségű importtermék beszerzése, elsősorban azoké, amelyek a RÁBA termékek minőségi paramétereinek garantálói. Az importkorlátozásnak tehát vannak ésszerű keretei. Nép gazdasági jelentősége van annak, hogy továbbra is törekedjünk a kiváltásra, mégpedig lehetőség szerint a legmegbízhatóbb utat választva, gyáron belül kell megoldani egyes termékek előállítását".

A tőkésimport részesedése a beszerzés megoszlásában 19,8 %.

Beszerzés megoszlása %-ban, 1981-ben



	alapanyagok	18,7 %
	kereskedelmi áruk	20,9 %
	alapanyagon kívüli kooperációs term.	60,4 %



	tőkés import	19,8 %
	szocialista import	3,9 %
	belföldi beszerzés	76,3 %

KOOPERÁCIÓS KAPCSOLATOK

HAZAI KOOPERÁCIÓK

A vállalat tevékenységi körébe tartozó gyártmányok bonyolultsága indokolja, hogy széleskörű kooperációs kapcsolatok alakultak ki és állnak fenn évtizedek óta a magyar ipar különböző területeivel. Meg kell jegyezni, hogy a kooperáció nem a legjobb szó, mert a kapcsolat az esetek többségében nem kölcsönös, hanem szerződéssel biztosított rész- és félkész termék gyártás a vállalat számára, amelyet akár a kereskedelmen keresztül is le lehetne bonyolítani. A Kooperációs Főosztály a Győrön kívüli gyárak létszámát is figyelembe véve 52 fővel dolgozik. Mintegy 70 %-ra tehető azoknak a száma, akik nagy gyakorlattal, hozzáértéssel, személyes kapcsolatokkal bírnak és önállóan intézik beszerzési feladataikat.

A vállalat, mint nagyvállalat a vonatkozó rendeletek alapján közvetlen alapanyaggyártó művi kiszolgálásban részesül, vagyis a Kohászati Vállalatok negyedévről negyedévre ismétlődő megrendelések alapján, az egyes gyártó művek gyártósori kapacitása szerint fogadják a szükségletnek megfelelő megrendeléseket.

A Kohászati Üzemek illetve Vállalatok a gyárthatósági minimumokra kiállított megrendeléseket fogadják el teljesítésre. Az alapanyagok vonalán - ezeknek megmunkálása a gyártókapacitás legnagyobb részét igényli - csaknem kivétel nélkül monopol helyzetben levő vállalatokat találunk. Az alapanyagok a beszerzésen belül 18,7 %-ot tesznek ki.

Fontosabb alapanyagok rendelésállománya pl.1982.IV.negyedév:

Szállító vállalat szállítandó alapanyag	tétel- szám	mennyiség tonnában	érték e.forintban
<u>Lenin Kohászati Művek</u>			
ötvözetlen négyzetacél	24	1.510	16.015,8
szerszámacélok	123		29.292
ötvözött buga	17	3.080	57.848
süllyesztékacél	50	407,5	16.816,2
huzott,hántolt,csiszolt köracél	112	1.505	80.997

Szállító vállalat szállítandó alapanyag	tétel- szám	mennyiség tonnában	érték e.forintban
ötvözött rudacél	61	1.262	32.883,3
<u>Ferroglobus</u>			
szerszámacél	90		3.993
<u>Borsodnádasi Lemezárugyár</u>			
horganyzott lemezek	22	395	6.575
<u>Dunai Vasmű</u>			
ötvözetlen és ötvözött le- mezek, szalagok, hidegen hengerelt idomacélok	39	2.127	25.441
finomlemezek	77	2.100	21.950,9
durvalemez	29	480	4.912,2
<u>Csepel Művek</u>			
réz, bronz szalag, rud	36	47,1	5.334
acélszalag, huzal	2	4	119,6
hidegen vont acélcső	41	194,9	7.855,5
melegen hengerelt acélcső	28	450,1	10.013
<u>Ózdi Kohászati Üzemek</u>			
ötvözetlen laposacél, abroncsacél, szélesacél	93	705,5	8.466,0
ötvözött rudacél	8	70	1.412,7
ötvözetlen négyzet és köracél	60	1.151	12.148,3
<u>Salgótarjáni Kohászati Üzemek</u>			
acélhuzal	1	1.088,7	14.516,3
<u>December 4 Drótművek</u>			
acélhuzal	1	1.259	22.507,2

Alapanyagféleségeket szállító vállalatok:

Dunai Vasmű	1065 tétel	418,1 mFt
Lenin Kohászati Művek	1328 "	576,1 mFt
Metalimpex	80 "	363,0 mFt
Salgótarjáni Koh.Üz.	350 "	63,5 mFt
Ózdi Kohászati Üzemek	1190 "	122,7 mFt

Alapanyagféleségeket szállító vállalatok:

Ferroglóbus	118 tétel	13,4 mFt
Csepel Művek	783 "	92,8 mFt
Metallóglóbus	18 "	1,7 mFt
Debrecen 4 Drótművek	20 "	26,4 mFt
Könnyűféművek	234 "	5,5 mFt

A kooperációs termékválasztékban legnagyobb tételként szerepelnek a vállalat tevékenységi körén kívül eső termékek, pl: autóvillamossági cikkek, gumiáruk, speciális alkatrészek, hűtők, csőcsatlakozók, rugók stb., melyek a specializálódás kereteiben szakvállalatok körébe tartoznak. Kisebb, vagy nagyobb tömegben gyártják őket, vagy hasonló termékekkel megosztva azonos kapacitáson termelik.

A másik nagy csoportot azok a termékféleségek, vagy féltermékek teszik ki, amelyekre ugyan a gyárban kapacitások kiépültek, vagy léteznek, azonban a teljes szükségletet, teljes választékot nem tudják ezzel biztosítani. Ezek közé tartoznak különféle öntvények, kovácsdarabok, tehát melegüzemi féltermékek és egyes alkatrészféleségek, pl: keréktárcsa, fékpofa, csavarok, kötőelemek stb. Ezek a termékek a beszerzés 60,4%-át teszik ki. Mintegy 10.000 tétel beszerzését eszközlik külső vállalatoktól, aminek értéke 5 md Ft értékre tehető.

Kisebb értékben rendelt kooperációs termékek rendelésállománya 1982. IV. negyedév:

Kötőelemek	Csavaripari Vállalatnál	5.616 eFt értékben
Vegyiaruk	BUDALAKK	10.149,8 eFt értékben
Csapágyak	M GM	72.464,4 eFt értékben
Gumiabroncstömlő, köpeny	Taurus	20.096,4 eFt értékben

Kooperáció-féleségek megoszlása termelési profil és főbb szállító szerint,
20 millió feletti értékig:

<u>Termelési profil:</u>	Motor:	597 tétel	40 szállító
	Tehergépkocsi felépítmény:	136 "	9 "
	Erőgép felépítmény:	68 "	10 "
<u>150 mFt-nál nagyobb</u>	<u>50 mFt-nál nagyobb</u>	<u>30 mFt-nál nagyobb</u>	<u>20-30 mFt közötti</u>
<u>Digép</u> - fogattyustengely, vezértengely	<u>AFIT</u> - olajvezeték termosztát	<u>Qalitál</u> Apc- alumínium öntvények	SINUS Acélip. Szöv.
<u>Autovill.</u> - indítómotor generátor, feszültségszabályozó tartalékalk.	<u>KLIMA</u> - levegőszűrők és tartalékalk.	<u>Ujpesti Gépelem-</u> munkahenger pillangószelep	MIGÉRT
<u>Csepeli Vasöntöde</u> forgattyusház főcsapágyfedél	<u>Magyar Acél</u> - szelepek kis rugók	<u>Soroksár</u> - lendkerék	Mezőgép, Zirc
<u>Kismotor</u> - kompresszor, kenőolaj, hűtőszűrő, tartalékalk.	<u>Armafil KTSZ</u> - tömitések	<u>TAURUS</u> - ékszíj gumicső	Műanyagfeldolgozó
<u>Könnyűfém Székesfehérvár</u> dugattyú perselycső	<u>Csepel Acél</u> - hajtórúd	<u>Ganz-Mávac</u> - olajteknő	Mosonmagyaróvár
<u>Öntödei Vállalat</u> temperöntvény hengerpersely	<u>Csepel Szerszám</u> - öntőszerszámok	<u>Könnyűfém Gyula</u> tengelykapcsoló	Ganz - Műszer
			Villtész.
			Bakony Művek
			Csepel Autó
			Mezőgép, Miskolc
			Óra - Ékszer
			Kisújszállás
			Autófém KTSZ
			Erdőgazdaság Körmend
			MOFÉM Csorna

<u>Termelési profil:</u>	Futómű értékesítésre:	608 tétel	28 szállító
	Tehergépkecsi futómű beépítve:	457 "	44 "
	Erőgép futómű beépítve:	221 "	37 "

<u>150 mFt-nál nagyobb</u>	<u>50 mFt-nál nagyobb</u>	<u>30 mFt-nál nagyobb</u>	<u>20-30 mFt közötti</u>
----------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------

<u>Villamosszigetelő- fékbetétek</u>	<u>Magyar Acél</u> - rugók	<u>Műszéntermelő</u> tömitések	Győri Mezőgép
	<u>Borsodnádasi Lemez- árúgyár</u> - keréktár- csák	<u>AFIT, Sopron</u> tömitések	Graboplast
<u>Ganz-Mávag- kovácsdarabok</u>	<u>Gábor Áron Gépgyár</u> - öntvények	<u>SZIM</u> - fék- szerelvények	Armafilt
	<u>Csepel Autó</u> kovácsdarabok		Mezőgép Miskolc
	<u>Diósgyőri Gépgyár</u> - kovácsdarabok		Hűtőgépgyár
	SKU - kovácsdarabok		Jászárokszállás
			Elekhermax Szöv.
			TAURUS
			Mezőgép Zirc
			Kismotor
			Budamobil

<u>Össz.Kooperációs tartalék:</u>	értékesítési áron:	460 millió Ft
	beszerzési áron:	320 millió Ft

<u>Termelési profil:</u>	Mezőgazdasági munkagép	60 tétel	15 szállító
	Baromfitartó berendezés	40 "	18 "

50 mFt-nál nagyobb

30 mFt-nál nagyobb

20-30 mFt közötti

IMM: szellőzőventillátor
és vezérlései

Április 4 Művek
fűtőberendezés

Ujpesti Gépelem
Kaposvári Mezőgép

Mezőgép Miskolc
gépalatrész

Transvill.
elektromos szerelvények

TÖVÁL Szany

Delta KTSZ

K.T.V. Budapest

DKV Szekszárd

Mezőgép, Csót:

IH eke szerelvény

TÖVÁL Jánossomorja

Mezőgép Kecskemét

SKU: szántóvas

kormánylemez

MGTSZ Kenyéri

DIGÉP

Graboplast

MGTSZ Ráckeve

Fogkefegyár

Dömsödi Öntöde

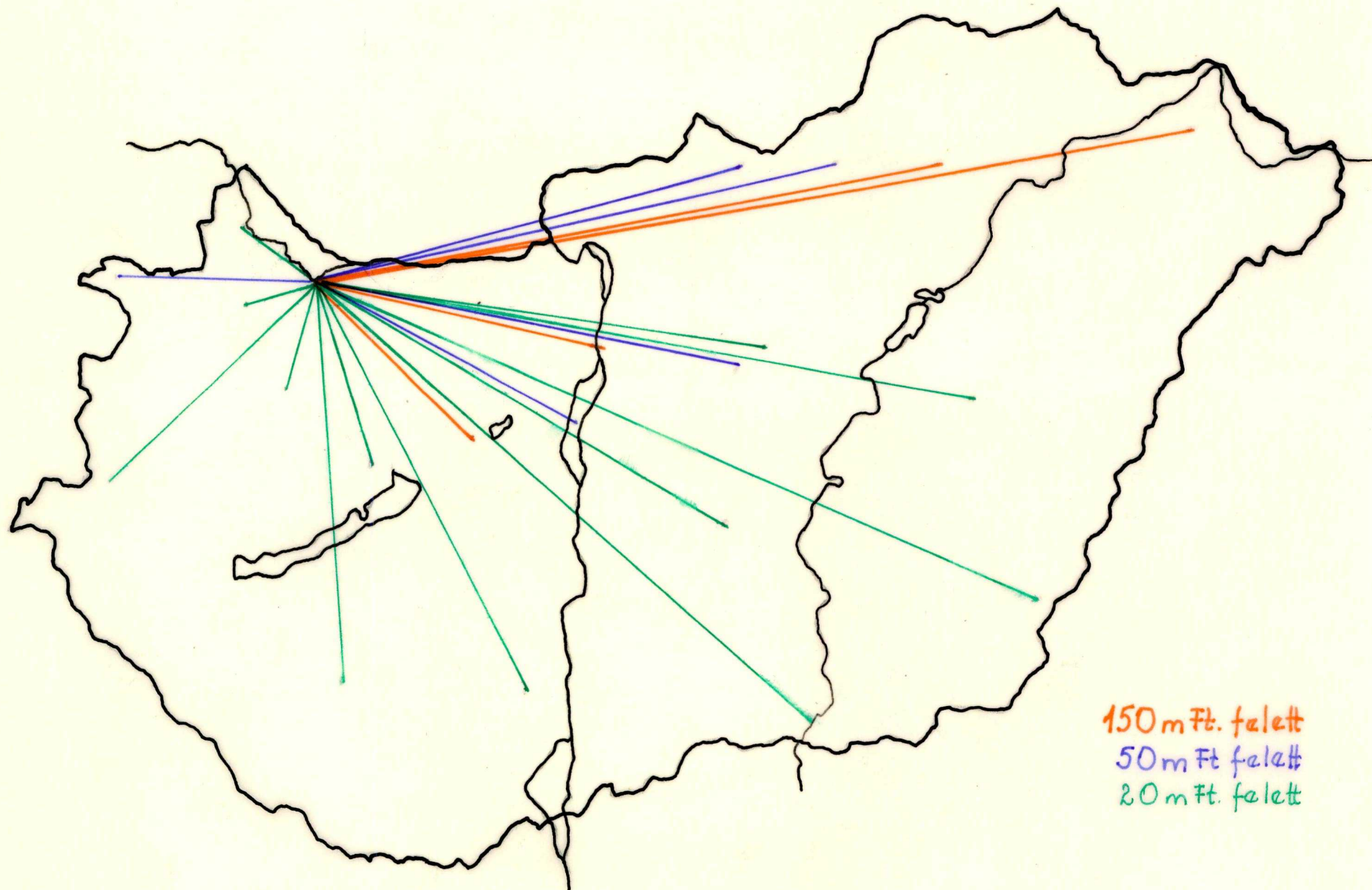
Soproni Öntöde

EMG

TAURUS

TSZ. Sasad

Magyar Acél



150 m Ft. felett
50 m Ft felett
20 m Ft. felett

A szállítók nagyobb hányada, mint a felsorolásból is kitűnt, az állami vállalatok köréből kerül ki. 215 vállalattal van a MVG-nek kapcsolata, de az utóbbi időben nőtt a szállító szövetkezetek száma is, ami megközelíti a 80-t. Igaz, hogy ennek csak 50 %-a tartós kapcsolat, a többi eseti megbízások alapján dolgozik.

Főbb szállító szövetkezetek:

Tömszöv Budapest	tömitők
Győri Műanyagipari Szövetkez.	műanyagcikkék
Szemerei Aranykalás TSz.	gumigyűrűk
Jánossomorjai TÖVÁL közös V.	baromfitartó berendezés elemei
Töltéstavai TSz.	vonórudak, akkumulátor ládák
Esztergomi Szolgáltató KTSZ.	adat és felirati táblák
Kiskunfélegyházi MGTSz	műanyagidomok
Ujerő MGTSz, Magyarkeszi	állványok, műanyagidomok
Váraljai MGTSz, Bakonyszent- király	szállító fatalp betétek
Bakony MGTSz, Bakonyszombath.	- " -
Karcsai MGTSz	szítaszövetek
Vörös Hajnal MGTSz, Csót	munkavédelmi felszerelések
VILLTESZ, Budapest	villamos alkatrészek
Nyerges Szi jártó Szöv. Bp.	kamionfülkébe ágybetétek, táskák
Szervintern Műszaki Ipari Sz. BP.	villamos érintkezők
Fémöntő Szövetkezet Mező- hegyes	fém gégecsövek
Autó Fémipari Szöv. Bp.	olajsztintmérő pálcák, tartály- fedelek
Szerelőipari Szöv., Kisvárd	szerszámládák
Vas- és Fémip. Szöv. Móra	mágnesszelepek
Finomvegyszer Szöv. Bp.	pácolóanyagok, különböző savak
Lakáskarbantartó Szöv. Bp.	rozsdoldók
Újkalász MGTSz, Zala	targoncamotorjavító
Tápióvölgye MGTSz	kerékpántok hegesztése
Armafilit Szöv. Bp.	tömitések és nagyméretű szűrők

Eseti megbízások alapján dolgozó főbb szállító szövetkezetek:

Praktikum Szövetkezet Bp.	gumiharmonika
Budamobil Ipari Szövetkez.	gépjármű szerelvényhez pótkocsi

Eseti megbízások alapján dolgozó főbb szállító szövetkezetek

Óra Műszeripari Szövetkezet Bp.	nyomásmérő
Vasipari Szövetkezet, Miskolc	üzemanyagkannák
BÉPA Építőipari Szöv., Miskolc	magnezit idomok

A széleskörű szállítói számból érezhető, hogy jelentős feladatot képez ezeknél a vállalatoknál és szövetkezeteknél a termelési programok szükségletéhez igazodó ütemezések biztosítása, a minőségi gyártáshoz szükséges dokumentáció ellátás, a minőségi előírások megérttetése, és egyáltalán a szállítói készség tartós biztosítása.

A rajzszámos - speciális - termékek vagy termékféleségek gyártásához az MVG készít elő mindent, pl. a technikai leírásokat is, mintha saját maga készítené, a kooperáló vállalatok, szövetkezetek szinte csak a munkaerőt adják hozzá és az alapanyagot. Ezeket vagy kész alkatrészként szállítják, vagy a vállalat azt még tovább komplettirozza, illetve megmunkálja. A beszerzésnél lényeges a normában előírt készletszint tartása és ezért a legkedvezőbb szállítási határidő és beszerzési ár megvalósítása.

A partnerek jelentős része kisvállalat, vagy nagyobb szervezeti egységek gyáregységeiből kerül ki. Így a műszaki és a technikai ellátottság színvonala igen nagy szóródást mutat a közepes és gyengén ellátottak széles skálájában.

A termelési kooperáció fejlesztésére vannak elképzelései a vállalatnak a jövőre nézve. Olyan szakosodott vállalatokkal, akik megfelelő szakmai, technikai felkészültséggel rendelkeznek különböző autó alkatrészek gyártásában. A vállalatok ajánlatokat tesznek és közös tárgyaláson egyeztetik a végrehajtás műszaki programját, árakat, az anyagbiztosítás feltételeit, és azzal a vállalattal kötik meg a szerződést, amelyik kedvezőbb feltételekkel ajánlja szolgálatait.

Tárgyalások folynak jelenleg a Budamobillal különböző felépítmények, komplett pótkocsik, tehergépkocsi alkatrészek gyártására, autójavító vállalatokkal, pl. a szombathelyivel platók és szerelvények gyártására.

A KGST-n BELÜLI KOOPERÁCIÓK

A hagyományos szerződéstípusok túlnyomó többsége ma is rövid távra szól. Negyedévnél hosszabb időre szóló szerződés túlnyomó részt a rubel elszámolású beszerzéseknél jellemző, ahol a központi szinten történő államközi egyeztetés, vagy döntéshozatal a jellemző.

Szocialista piacról történnek beszerzésre a következő termékek:

lemezek, köracél	Szovjetúnióból
kamionfűlkék és tartozékaik	Romániából
dugattyugyűrűk	Romániából
csapágycsák	Romániából és Lengyelországból
adagoló szivattyúk	Romániából és Lengyelországból
keréktárcsák	Lengyelországból
lámpák, ülések	NDK-ból
horganyzott lemezek	Csehszlovákiából
hidraulikus emelők	Bulgáriából

A szocialista import az MVG beszerzési megoszlásában 3,9 %-t képvisel.

A termékcsoportokra koncentrált áruforgalom egy kicsit kilépett a megszokott kereteiből az utóbbi időben, és a KGST piacokon is a piacorientáltság kezd elterjedni. Az egyeztetések mostmár inkább árucikkekre irányulnak és kontingensen belül is cikkmélységig vannak a lebontások. Az igényelt választékot inkább a szállítási lehetőség határozzák meg, mint a szakágazati kontingens korlátok.

A RÁBA célul tűzte ki, hogy a jövőben a szocialista országokból több olyan félkész termék, jó minőségű alapanyag beszerzését valósítja meg, melyek műszaki paramétereik alapján növelik a késztermékek versenyképességét.

KOOPERÁCIÓS DOLLÁR ELSZÁMOLÁSÚ IMPORT

A dollárelszámolású importon belül is meghatározott importféleségekre közvetlen kötnek szerződéseket. Ezeket a termékeket a szakosított külkereskedelmi vállalatok megbízása alapján forgalmazzák, államközi szerződésben meghatározott kontingensek alapján. Ezek a dollár elszámolású import mintegy 30 %-át teszik ki.

Ilyen importféleségek pl: adagolószivattyúk, öntött futóműalkatrészek, gépjárműülések, olajszivattyúk, hidraulikák -Jugoszláviából.

SAJÁT ELŐÁLLÍTÁSÚ TERMÉKEK

Az MVG-nek a készáru és export mellett belföldön is van háttéripari tevékenysége. Az autóbusz gyártás legfontosabb részegységei a RÁBÁ-nál készülnek, motorok, futóművek, amik az autóbuszok értékének közel 20 %-át képviselik. Ez a termelési volumen a gyártási kapacitást motorgyártás területén mintegy 50 %-ban, a futóműgyártás területén mintegy 15 %-ban terheli. A kapacitás többi része exportárualapra van lefoglalva. Az ugynevezett háttéripari kötelezettség a gyár programjában elsődleges sorolást kap. Minden hónap első felében a belső szállítási kötelezettségek gyártása van ütemezve, ami biztosítja, hogy a továbbfeldolgozás zökkenőmentes és folyamatos legyen.

A RÁBA MVG termékeibe beépített alkatrészféleségek 70%-a saját előállítású. Ezeknek részletesebb felsorolása - a teljesség igénye nélkül - az üzemek, gyáregységek bemutatásánál már megtörtént.

Termékféleségek szerinti saját előállítású alkatrészféleségek tételszáma, és vállalaton belüli gyártási helye:

futóművekhez:	670 tétel,	Győr, Kapuvár, Sárvár, Szombathely, Budapest, Pápa
motorokhoz:	730 - 800 tétel	/tipustól függően/ Győr, Kőszeg, Budapest, Kapuvár
kamionokhoz:	1500-1700 "	/tipustól függően/ Győr, Budapest, Mosonmagyaróvár
erőgépekhez:	800 - 900 "	/felszereltségtől függően/, Győr, Budapest
mellső tengelyekhez:	50-60"	/tipustól függően/, Győr, Kapuvár, Sárvár, Mosonmagyaróvár
mezőgazdasági gépek:	30-300"	/tipustól függően/, Mosonmagyaróvár, Sárvár

Fontos a társüzemek közötti ütemes szállítás, az egyes tételek megfelelő időben és mennyiségben való érkezése, hiszen

egy darabot gyakran több helyen is munkálat alá vesznek. Pl: a Győrben öntött fogaskoszorukat a kőszegi motoralkatrész üzemben munkálják tovább. Annak érdekében, hogy a szállítás kevesebb, az összehangolás egyszerűbb legyen átcsoportosítások is történnek, pl. a sárvári gyár hidház vaszerkezeti üzeme átvette az alkatrészek egy részének gyártását a sárvári normáliától. Így egyenletesebbé vált a termelés, mert közvetlenül további felhasználási helyükön készülnek a hidházhoz szükséges tartófülek, alaplemezek, és terelőlemezek.

A szerelőhelyekre az alkatrész beszállításokat szervezett szállítólánc végzi, szerelési ütemraktárak veszik át az anyagot, ahonnan a napi szerelési ütemtervnek megfelelően adagolják ki a munkahelyekre. A szerelési munkafolyamatok általában szalagszerűek, és napi ütemterv szerint folyamatosan üzemelnek.

A futóműalkatrészt előállító gyáregységtől kikerült alkatrészeket hőkezelőben munkálják tovább, betétedzést, nitrálást, nemesítést végeznek - biztosítják a keménységet, kopásállóságot. Itt hőkezelik a motorgyár számára a dugattyucsapszegeket és az olajszivattyú fogaskerekeit.

A szerelő szalagokhoz közvetlen csatlakozik a festőüzemrész, ahol teljes kikészítés, egyben repasszálás is történik. Az egyes alkatrészféleségek festve kerülnek szerelőszalaghoz - fényes szerelés van pl. a traktorok, kamionok, futóművek és a mezőgazdasági gépek esetében.

Az alkatrészcentríkusán szakosodott gyártásszervezés sok előnnyel jár. Célgépeket széles körben lehet alkalmazni, melyek nagy termelékenységgel dolgoznak. Több fajta hasonló kisebb eltéréssel gyártott alkatrész gyártósoron való gyártásszervezése tömegszerűvé teszi a gyártásfolyamatokat és a gazdasági előnyök jelentősek. Hátrányai is vannak, amelyeknek súlya a gyártásszervezés módszereitől függ és a munkaszervezés és a munkafegyelem függvényében jelentkeznek.

- folyamatosan, ütemszerűen biztosítani az egyes munkahelyek anyag illetve félkésztermék ellátását



- nagy pontossággal kell összehangolni az egyes munkake-
lyek gyártási ütemét és programját, hogy a szerelési
ütemraktárba a szerelési ütemnek megfelelő időben, de
semmi esetre sem késve beérkezzenek a kész alkatrészek
- a nyersanyag beadagolástól a félkésztermék gyártásán
át az egyes forgácsolási, hőkezelési, festési stb. mű-
veletek összehangoltsága magas szintű munkaszervezést
és fegyelmezett végrehajtást kíván, amihez a gépek tel-
jesítőképesége mellett jelentős az emberi tényező.
- a vállalat vezetése a 60-as évek közepétől - innen szá-
mitják a RÁBA gyárban a korszerű technológia és a tö-
megszerű gyártás bevezetését - nagyon határozottan és
következetesen a fejlesztés fokozatos megvalósítását kö-
vetve hajtotta végre az ujnak mondható gyártási rendszer
kialakítását és annak végrehajtását. Ennek ellenére még
ma is kell számolni fegyelmezetlenségből fakadó veszte-
ségekkel mind a selejt, mind a kapacitáskihasználás vo-
natkozásában.
- néha visszaüt az a módszer, hogy párhuzamosan történik
a forgácsolás és a szerelés, és ha hirtelen történik a
termékváltás a forgácsolóban nem áll rendelkezésre az
új termékhez szükséges nyersanyag
- gyakran a szükségesnél "erősebb" anyag érkezik, s ezek-
nek a megmunkálása sokkal több ráfordítást igényel. Tu-
lajdonképpen felesleges munkát végeznek, több lesz a hul-
ladék, és még pótbért is kell biztosítani rá
- a kis szériákkal több a veszteségi idő, az állandó átál-
lás a teljesítmény rovására megy.

A gyári elemzésekből azonban az a következtetés vonható le,
hogy nem több a veszteség, mint hasonló európai üzemekben.
A munkaszervezettség azt is magával vonja, hogy a vezetés
mind a fejlesztés mind a gyártásszervezés és gyártáselőkészi-
tés centralizált központilag meghatározott gyártási utasítá-
sok szabályozzák a gyártás folyamatát és ütemét. Ehhez a köz-
ponti irányítási rendszerhez csatlakozik a TMK, a szerszám
és energiaellátás szakosított tevékenysége.

A vállalatnak általában a háttérpar által szolgáltatott alkatrészek gyártására is be kellett rendezkednie, tehát a gyáron belül kialakultak ugynevezett háttérpari alágazatok, mint pl. a csavargyártás, ami kényszer hatására jött létre. Közel 15 éve kezdték a csavargyártást. A "csavargyárban" van két Hanrez, két Kayser, dkp 20-as felnyomógép és az AAG-20-as sorjázó. Az országban egyedülálló hidegfolyatós eljárással működő, magasszilárdságú csavargyár 160 - 170.000 csavart gyárt naponta. Üzemszerűen termelnek a belga gyártmányú Hanrez típusú csavargyártó automatakat. Mindegyik külön működtethető menetmángorló berendezéssel van ellátva. Az automatakkal különféle méretű magasszilárdságú csavarokat lehet előállítani. Az egyik Hanrez-zel M-10-es mérettől M-12-es méretig gyárthatók a csavarok, a másiktól M-14-es és M-18-as tartományba tartozó csavarok kerülnek ki.

Az öntvények okozta gondok nagy részét minden erőfeszítés ellenére sem tudta megoldani a vállalat. Az MVG mint nagy öntvényfelhasználó, arra kényszerült, hogy legalább részben önellátásra rendezkedjen be. Ilyen okok miatt indította meg 1973-ban a volt repülőtéri öntödéjét, amely kétségek kívül Közép - Európa legkorszerűbb ilyen üzeme. Az öntödében már 1974-ben működött konverteres acélgyártó rendszer - hasonlókat csak nemrég indítottak a Dunai Vasműben. Cél, hogy az öntvény a lehető legkisebb legyen, a lehető legkevesebb forgácsolási veszteség keletkezzék. Gyáron belül, a vállalati programtól függően folyik acél- és vasöntés, valamint precíziós öntés. Az anyag körforgása szervezett. Rendszeresen végzi 20-25 dolgozó a fémhulladék összegyűjtését, s azokat visszajuttatják az öntési folyamatba. A forgácsot két berendezéssel brikettálják, úgy adagolják vissza. Mindezek következtében kb. 50 %-ban önellátó a gyár az ugynevezett betétanyagból./hulladékból/

Egészen bizonyos, hogy saját öntödei kapacitás nélkül ma veszteséges lenne a nagyvállalat tőkés export - import mérlege, hiszen megfelelő minőségű öntvényt alighanem csak a tőkés piacokról tudnának beszerezni.

Ki kell emelni a saját előállítású termékek közül a Vállalat tartalékalkatrész termelését, amely a teljes árbevételeknek 22 %-át képviseli. 15-16.000 féle tételről van szó, amelynek mintegy 46 %-a motoralkatrész, 40 %-a futóműalkatrész és kb. 3 %-a mezőgazdasági erő illetve munkagép alkatrész és egyéb. A motor gyáregységnek pl. 1,5 md Ft értékű volt a tartalékalkatrész előállítása 1982-ben.

Három külkereskedelmi vállalattal és öt belföldi forgalmazóval van üzleti kapcsolatban a vállalat, valamint sajátjogu export és belföldi forgalmazás útján is értékesíti a tartalékalkatrészeket. Legnagyobb forgalmazója a MOGÜRT, de jelentős a MEGÉV, az AUTÓKER szerepe is.

A kis sorozatban is gazdaságosan gyártható, kis tőkét igénylő alkatrészek vagy alkatrészféleségek gyártásának kihelyezése a rugalmasság növelésével megoldható, erre a kisvállalatok megfelelő szakosítása lehetőséget adhat, azonban olyan alkatrészféleségeknél, amelyek naponta felhasználásra kerülnek ez nem látszik célravezetőnek.

Jelenleg úgy látják, hogy számottevően tovább bővíteni a vertikumot nem lehet, de arra törekedni kell, hogy azokat a félkésztermékeket, alkatrészeket és alkatrészféleségeket amik a termelés meghatározói lehetnek, és nem lehet gyorsan szállítót váltani, saját előállításból kell biztosítani.

HAZAI KOOPERÁCIÓS PROBLÉMÁK

A hazai háttérpar gyengeségei leginkább az ugynevezett kooperációs termékek vonalán jelentkeznek. Monopólhelyzet, kapacitáshiány és technológiai elmaradottság, a vállalat által megkivánt minőséghez képest. Ennek következtében rendeléshelyezési, "gyártókésztségi" problémák jelentkeznek az új gyártmányok beindításánál, illetve a kisebb darabszámok esetében.

Amennyiben a rendelést - gyártásra vállalkozó vállalat hiányában - külső kooperációba helyezni nem lehet, vagy a vállalat gyártja le, ha megfelelő feltételekkel - kapacitással, technológiával - rendelkezik, vagy pedig más lehetőség hiányában tőkés importból kell beszerezni, pl.; nehéztárcsák, levelek, műanyagcsövek, gépkocsi elektromos hálózatának elvezetéséhez, műanyag fékcsövek, többretegű vászonbetétes tömlők, nagyméretű levegőszűrők, légrugók, olajellenálló azbeszttömítések stb.

Nagyon sok anyagot azért kell behozni, mert itthon a hazai szabvány minőséget sem tudják tartani.

A technikai felszereltség hiánya mellett a munkafegyelem sem megfelelő. Így egyrészt megint tőkés kényszerimport keletkezik, másrészt pedig a vállalat kénytelen olyan termékek gyártására berendezkedni, melyek tulajdonképpen más vállalatok gyártási profiljába tartoznak. pl; kötőelemek, csavarok gyártása, a félkésztermék gyártás.

Meg kell azonban jegyezni, hogy ennek is van határa, ugyanis a kormány Gazdasági Bizottsága megállapítása szerint a vállalat vertikum foka máris olyan méretű, mely a jövőben a versenyképességet gátolhatja. S szerteágazó gyártásszerkezet azonban a háttérpar elmaradottságának a következménye, amelyet a piaci igényekhez való gyors felzárkózás, a műszaki fejlesztési elképzelések időben történő megvalósítása tett indokolttá.

Hazai körülmények között a fejlesztési döntések vállalati hatáskörben vannak. Általában elvárt, hogy minden vállalat a saját profiljának megfelelő fejlesztési koncepciókat önmagából, vagy legfeljebb hitel igénybevételével valósítsa meg. Ezeket a célkitűzéseket erősíti az árszabályozás és

jövedelemelosztás szabályozása is.

Sajnos problémát jelent, hogy a háttéripari tevékenységet folytató vállalatoknál a profil választéka nagyon széles skálán mozog, és a fejlesztési célokra rendelkezésre álló pénzüsszegek elaprózódnak, és így részben, vagy egyáltalán nem valósul meg az a célkitűzés, amit a vevők elvárnának, pl.; a csavaripari rekonstrukció, aminek keretében a Csavaripari Vállalat csak részfeladatokat tudott megoldani. Ma is jelentős a konvertibilis import behozatal, és a kényszerhelyzet, hogy a vállalatok kötőelemeket, csavarokat széles körben gyártanak. Így sem a műszaki színvonal, sem a különböző piacokon elvárt minőség nem érhető el. A probléma még tovább gyűrűzik azzal, hogy a hazai kohászat a csavaripari alapanyagok gyártására nem készült fel, nem is gyártja, sőt a KGST keretében is igen kis mértékű a gyártás és az áruforgalom is elenyésző.

A kisebb szériájú, viszonylag egyszerű alkatrészek pl; tárcsalevelek, keréktárcsák stb. gyártására a szövetkezetek és termelőszövetkezetek melléküzemágai is vállalkozhatnának, azonban úgy látszik, hogy a magyar háttériparnak ez a viszonylag széles rétegeket foglalkoztató üzemága a korszerűtlen technológiák konzerválója.

Az iparból kiselejtezett, vagy korszerűtlen technikai felszereltség áramlik át ezekbe az üzemekbe és sok esetben válogatás nélkül nem is azt a gépet vásárolják és használják, ami a technológiának leginkább megfelelné. Ezzel polarizálódik a munkaerő, a minőségi követelményeket nem lehet növelni, és a vállalat az exportképesség szintentartása, vagy növelése érdekében - megint ide jutunk - kénytelen a háttér-
ipar területére tartozó alkatrészféleségek gyártását megszervezni. Pl.: a gumiárukból az ugynevezett hűtőviztömlők gyártása hosszú éveken keresztül zavarmentes volt. A Gumiipari Vállalat kihelyezte egy TSz. melléküzemágba a gyártást. Ezt követően mintegy 50 %-át a beszállított tömlőknek cserélni kellett, mert nem elégítették ki az átvételi feltételekre vonatkozó előírásokat. A gyártató vállalat reklamációk sorozatát követően foglalkozott csak alaposabban a gyártási feladatokhoz alkalmazkodó recepturák, a gyártást ellenőrző feltételek felülvizsgálatával.

Az export növelésére alapvetően saját erőre kell támaszkodnia a vállalatnak, mert a volumen növelése a kooperációs partnerek mintegy 40%-nál csak lassan követi az igényeket, vagy csak új partnerek bekapcsolásával valósítható meg. Pl.: meg kellett osztani a fékalkatrész gyártást Székesfehérvár és a Kis Motor és Gépgyár között, vagy a hengerperselygyártást az Öntöde Vállalat és a Jugoszláv Ujvidéki Gépgyár között.

Tehát a rugalmasság hiánya érződik minden területen, mind a növekvő minőségi követelmények, mind a mennyiségi szükségletek kielégítésében. A kulcspozíciót betöltő partnereknél viszonylag kedvezőbb a helyzet, ide tartozik a motorgyártás és a nagysorozatu futóműgyártás tételeinek biztosításában résztvevők köre.

Lényegesen nehezebb megoldani a problémát a tehergépkocsi, a mezőgazdasági gépalkatrészek és a kifuttatott termékek alkatrészellátásának területén.

A vállalat a szállító belföldi piacra szánt termékeinél is megköveteli az export színvonalat, ezt a szerződések elő is írják. Ez vagy megfelel a magyar szabványnak, vagy attól eltérő minőséget kíván meg. A szabványok szerinti minőségnek való megfeleltetés sem garantált, az attól eltérő minőséget pedig jelentős felárral lehet csak kihelyezni. Sajnos sok esetben hosszú reklamációs eljárások útján lehet csak érvényt szerezni a tartós minőségnek.

A szállítói érdekeltség nem minden esetben találkozik a vevői érdekeltséggel, mivel a gyártóknak választási lehetőségei vannak. A beruházások visszafogása sem változtatott azon a helyzeten, hogy nagyobb a kereslet, mint a kínálat. A tartós kapcsolat fenntartása nem szállítói érdek, és e miatt gyakran vetődik fel konfliktus elsősorban minőségi követelmények, másodsorban a szállítási határidők tekintetében a meghatározott elvárások teljesítése körül. Sajnos a szállítók megválasztásában kevés a választék, így versenyzetetről nem lehet beszélni, inkább a rábeszélés, vagy a személyes kapcsolatok azok amiken keresztül eredményt lehet elérni.

Alapvető törekvése a gyárnak, hogy mind több vállalatnál

a tartós kapcsolat alapján hosszabb lejáratu szerződéssel és ütemes szállításra ösztönzéssel fordítson a helyzeten. Sajnos az eredmény és előrehaladás lassu. Ennek alapvető két okát abban látják, hogy nincs kellő diferenciálás az érdekeltségben a jól, vagy kevésbé jól dolgozó vállalatok között. Sem a jövedelmezőség, sem a fejlesztési lehetőségek nem hatnak eléggé a személyi és kollektív érdekeltségre. Van emelett egy olyan jelenség is az utóbbi időben, mely az alapanyagellátásban keresendő, ahol a minőségi színvonal jelentősen elmarad a fejlett országok iparától, és ez tovább gyűrűzik a feldolgozó iparba.

A RÁBA gyár rendkívül sok kohászati terméket használ fel, ezért nagy problémát okoz a kohászat fejletlensége. A kohászat sem mennyiségileg sem minőségben nem fejlődött úgy, ahogy a feldolgozó ipar piacképességének minőségi kritériumai azt megkívánják. Példa erre, hogy a vállalat anyagellátásában is a kohászati alapanyagellátás minőségi és mennyiségi biztosítása napjainkban a legnagyobb probléma. Ez az elmúlt év áprilisában komoly fennakadást jelentett a kovácsüzem munkájában, hogy a LKM 3000t-ból 1000t feldolgozásra alkalmatlan hengerelt anyagot küldött.

Nemcsak a piac által megkövetelt, külföldön már szokványos anyagként kezelt egyedi minőségi előírásokat nem tudják megfelelően teljesíteni, hanem a hazai szabvány szerinti anyagminőségnek biztosítását is hiányosan, nagy nehézségek árán tudják elérni.

Van eset, amikor a vásárolt kohászati anyagok fele repedt, ami általában csak forgácsolás után derül ki. A minőségi hibák gyakran a piacon maradást is veszélyeztetik, szük a minőségi választék, ezért nagyobb ráhagyásokkal és anyag-többlettel kell a kritériumokat kielégíteni, amiből fakad a másik gond, hogy túl nagy a ráfordítás, a gépipari be-
rendezések súlya és ez a többlet ráfizetését jelenti.

A hazai kohászati vállalatok sok esetben nem tudják tartani az általuk közzétett hengerlési naptárban szereplő határidőket, ezért negyedévenként általában 2-4 ezer tonna szállítási lemaradás jelentkezik, melynek "kivédésére" kénytelen a vállalat az optimálisnál magasabb készletszint tartására, illetve helyettesítő anyag beépítésére, ami az



esetek többségében többletráfordítást igényel.

Az egyetlen hazai csőgyárnál is ugyanez a helyzet. A melegen hengerelt acélcsöveket a Csepeli Vasmű gyártja. Az Ipari Minisztérium megállapítása szerint; a berendezések mind termelékenységüket, mind gépesítettségüket, mind minőségellátó képességüket tekintve korszerűtlenek. A Csepeli Vasmű éveken keresztül nem törekedett a minden piaci viszonyok között biztonságos és korszerűen gyártható acél-alapanyag ellátására. A jelenlegi cső minőségi problémák jelentős része is az acélalapanyag nem megfelelő minőségére vezethető vissza. Pl.; nem egyenletes az acél összetétele, nincs ötvöztet alapanyag stb.

A hidegen vont acélcsövek termelése is a Csepeli Vasműben történik ahol elavult huzógépeken és kikészítő berendezéseken gyártanak, nem elégti ki a követelményeket a vizsgáló és a csomagoló berendezés sem. Mindezek és a még ehhez járuló kapacitáshiány akadályozza a tőkés import kíváncsús és szorgalmazott kiváltását, ugyanis a fentiek miatt az MVG kényszerimport beszerzésére kényszerül ezen a területen is.

A RÁBA öntödei a vállalati öntvényfelhasználás felét képesek produkálni, így változatlanul megvan az az ellentmondás, ami az öntödei vásárolt anyagok minősége és a RÁBA ennél magasabb követelményszintje között van.

A Csepeli Öntöde forgattyusház öntvényei pl. komoly gondot okoznak az MVG-nek. A beszerzési norma szerint 2-3% normál selejt van kialakítva. A gyártó felelős a minőségért. A selejtet köteles visszaállítani, illetve jóval pótolni, ez azonban magas selejtszám esetében időben nem biztos, hogy lebonyolítható anélkül, hogy a készárukiszállítást ne akadályozná.

Már 1981 tavaszán keresték azokat a módszereket, melyek közös együttműködéssel a minőség javításához vezetnek. Ekkor született a gondolat, hogy a kapcsolat mélyítése, egymás munkájának jobb megismerése talán segítséget adhat a célkitűzések megvalósításához. Így került sor a két vállalat által kötött szocialista együttműködési szerződésre, amelynek keretében szakemberekből, minőségi kört alakított-

tak. A kör feladatait, tevékenységét alapos, részletes feladattervben rögzítették, melynek leglényegesebb része, hogy az 1980. év tapasztalatait figyelembe véve a kimagasló selejtszázalékot okozó hibákra összpontosítanak elsősorban, de menetközben vizsgálják az apróbb hibák okait is. A minőség azonban nem javult számottevően.

1982 tavaszán ismét kemény hangvételi levelezés, üzemi szemlék következtek, ami után az öntöde szakemberei ugrásszerűen megjavították a forgattyusház öntvények felületi minőségét, 6-8 %-os lett a selejtveszteség. Augusztus végétől azonban megint riasztó a helyzet, a gyártósor képtelen teljesíteni kiemelt feladatát. Egy hét alatt 560 forgattyusház öntvényből 132 volt selejt, s ez a nyers állapotban kiszűrtekkel együtt 27,7% selejtet jelentett.

A vizsgálatok szerint a legtöbb öntvény lyukacsosság miatt vált használhatatlanná, de tekintélyes arányt képvisel a helytelen bázisolás miatt hibássá vált öntvények száma is, továbbá a belső üregek homokossága és felületi hiálái még napjainkban is veszélyeztetik a motorok üzemképességét és eddig elért élettartam tartását.

Két éve Pápán két dolgozó a fékpofagyártás technológiájának ésszerűsítésével újítást dolgozott ki, ami évi 9 millió Ft megtakarítást jelentene. A kooperáló partner - a Borsodnádasi Lemezárugyár, aki szintén fékpofákat gyárt az MVG számára - új technológiára való átállását hátráltatta, hogy az ehhez szükséges fűzőkészülékek legyártását a debreceni és békéscsabai Mezőgép, valamint a Prizma szövetkezet is visszautasította. A Csepel Autó visszaigazolta, de 3 hónap múlva visszautasította a rendelést. Végül nyolc hónap múlva sikerült gyártót találni, az egri Finomszerelvénygyár elvállalta és félévvel későbbre visszaigazolta a legyártást. A fűzőkészülékek biztosítása tehát több mint egy évet vett igénybe. Szintén egy évvel későbbre igazolta vissza a Metalimpex a gyártáshoz szükséges frikciós sajtólót.

Alapvető probléma, hogy a vállalkozókésztségénél nem az árak és értékviszonyok megítélése, hanem a kisebb kockázatvállalás dönti el, hogy a keresletből minek a gyártását vállalják esetenként szabad kapacitásokra. Ez a nézet sajnos nagyon

elterjedt és a külpiaci kapcsolatokra tervezett vállalatoknak pontosan ez a nézet okoz gondot, ennek a felszámolása a legnehezebb probléma ahhoz, hogy a kapcsolatok az eddiginél jobb irányba és gyorsabban fejlődjenek. Különösen csökken a vállalkozókésztség olyan alkatrész féleségekre, amelyek nagyobb minőségi kritériummal bírnak.

Mind több vállalkozónál merül fel az igény közbenső szolgáltatások /anyag, alkatrész, importáru, szerszám/ biztosítására, amit sajnos mind szélesebb körben vállalni kell..

A másutt leírtakra visszavezethető, hogy a háttérpar technikai és műszaki színvonala nem éri el az exportálható termékek által megkívánt szintet. Általában a háttérpar nem érzi a piac hatásait, nem törekszik a fővállalkozó helyzetét megkönnyíteni.

A beszerzési szakemberek utánpótlása is gondot okoz az utóbbi időben, azért, mert ma a beszerzések nem a rendelők ajánlatain alapszanak, hanem az utánjárás, a szállítóknál a helyi sürgetések, a közbenső szolgáltatások és anyagok biztosítása a feladat, és mindez kiutazással és nagy időleköttiséggel jár.

KGST-N BELÜLI KOOPERÁCIÓS PROBLÉMÁK

Gondot okoz az utóbbi időben az import ellátás problémája. A bürokratikussá lett beszerzési formák bizonytalanná teszik a vállalatot, mind minőség, mind mennyiség tekintetében.

A KGST-n belül a tervegyeztetések nem a megfelelő módon és mélységben történtek, sok párhuzamos fejlesztés jött létre, és az áruválaszték nem felel meg a közös céloknak. A gyártás megalapozatlansága természetesen a hatékonyságot is csökkenti, ami megmutatkozik sok esetben a minőségben, szállítási határidők elmulasztásában, az árualap szűkös voltában stb.

A hatékony együttműködés korlátozó tényezői:

- a kooperációs tradíciók hiánya
- a döntési mechanizmus lassúsága
- nem tud rugalmasan alkalmazkodni a piachoz
- a gazdasági nacionalizmus
- a hasonló áruk
- a nem megfelelő szállítási fegyelem
- a valuta szűkös volta

A KGST együttműködések szélesítését szűkíti az egyes tagországok gazdasági teljesítményeinek romlása. Fejlesztésében számításba kell venni, hogy több tagország egyensúlyi problémákkal küzd és ezek megoldását helyezi gazdaságpolitikájának középpontjába.

A gazdasági reformok bevezetésének időigényessége miatt feltételezhető, hogy a 80-as évek elejére kialakult problémák felszámolása az évtized során még nem várható, Valószínűsíthető, hogy lassan bővülnek, fennmaradnak, sőt esetenként erősödnek, a beszerzési korlátok és kedvezőtlenül alakulnak az árarányok.

Nem valószínű, hogy az elkövetkező évtized során Magyarország évi átlagban 1-2 %-nál nagyobb mértékben bővitse a KGST országokkal folytatott kereskedelmének volumenét. /Figyelő 1982. november 4; szept. 30./

K É S Z L E T G A Z D Á L K O D Á S

A racionális gazdálkodás elengedhetetlen része a megfelelő készletgazdálkodás. A magyar népgazdaság 580-600 md Ft értékű készletállománya nemzetközi összehasonlításban magas. A készletnövekmény minden évben az indokoltnál nagyobb részét köti le a nemzeti jövedelem növekményének. A készletforgási idő még mindig túl magas.

Kedvezőtlen, hogy a készletek csaknem háromnegyed része a felhasználóknál helyezkedik el. A szállítóknál levő készletek alacsonyak, ez korlátozza azok szállítókésztségét és rugalmasságát.

Az Ipari Minisztérium Anyaggazdálkodás racionalizálásának programja / Bp. 1981 aug. / szerint a fő okot az jelenti, hogy " az adott termék piacát tekintve decentralizáltan helyezkedik el - ugyanaz az összkereslet pedig csak lényegesen nagyobb készletekkel elégíthető ki azonos megbízhatósággal, mintha a készletek koncentrálnak."

A felhasználó vállalatok néha túlbecsülik a bizonytalansági tényezőket, és az indokoltnál is nagyobb készletet halmoznak fel. Tény, hogy a termékforgalmazási kapcsolaton belül a szállító diktálja a feltételeket, saját érdekeinek megfelelően rangsorolja a megrendeléseket, hosszú szállítási határidőket szab, esetleg ütemtelenül szállít, és ezáltal következképpen népgazdasági szinten veszteséget okoz.

/Figyelő, 1982. nov.18./

A készletezés többletgondjait a vevők szívesen vállalják olyan esetben, amikor a háttérpari szolgáltatás a szériamagyság miatt nem lehet folyamatos, hanem szakaszos, de a szakaszosság egyben azt is jelenti, hogy megfelelő minőségben az első felhasználás határidejére pontosan és tartós tárolásra kikészített alkatrészt kap. A központi szabályozás egyik fontos eleme, hogy a vállalatok készleteiket saját forrásaikból finanszírozzák, saját forgó alap feltöltési kötelezettség van előírva. Hitelt csak átmeneti és indokolt készletnövelésre kaphat. Sok esetben nagyobb a kényszerítő erő a készletnövelésre, mint a gazdasági megfontoltság. A készletcsökkentési terv a vállalati éves tervek része. A RÁBA MVG. készletmennyisége 5,6 md Ft értékű.

Ebből: produktív anyag	2,4 md Ft.
segédanyagok /energiahordozók, kenőanyagok, öntödei	
segédanyagok, falazóanyagok stb/	0,6 md Ft.
szerszámok	0,3 md Ft.
TMK tartalék alkatrészek	0,2 md Ft.
munkahelyi fogyóeszközök és	
egyéb készletek	0,4 md Ft.
befejezetlen és félkész ter-	
mékek	0,9 md Ft.
késztermékkészlet	0,8 md Ft.

A készletek gyárakban, szakosított raktárakban vannak elhelyezve, ahol azok állagmegóvása, szakszerű kezelése biztosított, és a kiadási sorrend is biztonságosan megvalósítható.

A készletmennyiséget leghelyesebb forgási mutatóval kifejezni.

A vállalati készletek átlagos forgási sebessége 117 nap, tehát alig haladja meg a háromszori forgást évente.

Alapanyagoknál 90-150 nap

importalkatrészeknél 120-130 nap

termék kooperációnál 70-90 nap

a kooperációk 20 %-ánál folyamatos a szállítás,
a készletek 10-15 nap biztonsági készletszinten
vannak.

A készletek jelentős részét képezik azok, amelyek a választék biztosítása miatt vannak a vállalatnál. Ennek jelentős része a szállítók vagy TEK vállalatok készletét kellene, hogy képezze, pl. a hengerlési naptár miatti készletezést helytelenül a vevőnek kell vállalnia. A gyárásszakosításból adódó legkisebb sorozatgyártás mennyiségéből származó készletezés szintén a vállalat gondja. Az ide vonatkozó központi rendelkezéseknek megfelelő ütemes szállítást a szállítók kis hányada vállalja csak, így a vállalat kénytelen biztonsági készletekkel dolgozni.

Jelenleg a felhasználói, vállalati készleteket a szállítói érdekeltség növelésével 20-30 %-kal lehetne csökkenteni. Ha a készletek a termelők, a kereskedelmi vállalatok és a

vevők között ésszerűen megosztva helyezkednének el, akkor népgazdasági szinten ez további jelentős készletcsökkenést eredményezne a vevőnél.

A készletgazdálkodás szerves része az inkurrens készletek folyamatos feltárása és hasznosítása. Ez három csatornán történik. Az egyik az eredetitől eltérő felhasználás, a másik az értékesítés, a harmadik a selejtezés. A selejtezésnél még további megfontolások alapján osztályozásra kerül az anyag aszerint, hogy hasznosítható vagy nem hasznosítható. Az előbbiek a különböző TEK vállalatokon keresztül kerülnek hasznosításra, a nem hasznosíthatók pedig hulladékként kerülnek kohászati, vegyipari, papíripari stb. feldolgozásra.

Az inkurrens készlet 0,5-0,6 %-t tesz ki, a selejtezésre kerülő készlet a vállalati áruforgalomban 0,2 % értéket képvisel.

A Közgazdasági Társaságnak van egy szakosztálya ami a készletgazdálkodással foglalkozik, és próbálja azt az Anyag- és Árhivatalal együttműködve nemzetközi szinten is összehangolni. Ennek keretében került sor 1982 nov. 3-4.-én Győrben egy osztrák-magyar közgazdász találkozóra, ahol 20 nagyvállalat vezérigazgatója, ill. gazdasági és kereskedelmi igazgatója cserélte ki tapasztalatait a készletgazdálkodásról, az anyagellátásról és beszerzésről. A közvetlen kapcsolatteremtés és tanácsadás különösen hasznos számunkra, ill. a vállalat számára.

Nem véletlen, hogy éppen hazánk kezdeményezte a 70-es évek végén a nemzetközi készletgazdálkodási konferencia rendszerezését, ami 1980 óta folyamatos, s 1982 aug. 24-én 24 ország 160 szakemberének részvételével ismét megrendezésre került Budapesten. Mindkét társadalmi rendszerben elengedhetetlen, hogy a gazdálkodás egészével összhangban alakítsák a készleteket.

Ha kiépül a nemzetközi együttműködés, ha közösen igyekeznek megoldani az alapvető problémákat, s kicserélik tapasztalataikat jobb módszereket lehet kidolgozni és nagyobb sikereket lehet elérni.

Hazánkban az Ipari Minisztérium az elmúlt években foglalkozott az anyaggazdálkodás helyzetével és javítási lehetőségei-

vel, ezen belül a készletgazdálkodási politika cél és eszközszerével. A vizsgálatok eredményeként megállapította, hogy "a népgazdasági készlethelyzet javítása csakis a gazdaság egészének hatékonyabbá tételével párhuzamosan érhető el." /Anyaggazdálkodás racionalizálása IM.Bp.1981.aug./

ANYAGGAZDÁLKODÁS

Országunk gazdaságföldrajzi adottságaiból következik, hogy nyersanyagban szegények vagyunk, így rendkívül fontos számunkra, hogy a külföldről vásárolt anyagokat értékes késztermékké megmunkálva adjuk el. Ha értünk is már el némi eredményt az anyagfelhasználás csökkentésében, valójában a hasznosítható lehetőségeknek még csak kezdeténél tartunk. 1982 júliusában a Minisztertanács jóváhagyta az anyagtakarékossági és technológia korszerűsítési programot, amelynek végső célja, hogy az egyes ágazatokon belül az egységni végtermékhez felhasznált anyagok mennyiségét a legszükségesebbre csökkentsük.

Az I.M. "Az anyaggazdálkodás racionalizálásának programja" a gyakorlati szervezési megoldások tárgyalásánál az MVG példáját hozza fel mint pozitív megoldást. Ebből idézek: "A vállalatnál a beszerzési szükségletek megállapítása az anyagnormák és a negyedéves aktuális hóprogramok alapján számítógéppel történik.

A számítógépes anyagnormák a gyártandó gyártmánytipusokra a műszaki szervek által megállapított fajlagos bruttó anyagszükségletet tartalmazzák méret és minőség szerinti bontásban. Az anyagonkénti beszerzések, felhasználások és zárókészletek állandó figyelésére havonként számítógépes anyagforgalmi tábló készül mennyiségben és értékben, melyet minden beszerzéssel és gazdálkodással foglalkozó dolgozó névreszólóan megkap, és ebből figyelemmel kíséri, ellenőrzi a beszerzések a felhasználások és a készletek alakulását. Ezáltal az egy személyi felelősség minden vonatkozásban biztosítva van. Ez a tábló osztályszinten is készül és a vezető - többek között - ebből ellenőrizni tudja



az egyes dolgozók anyagellátási tevékenységét.

Az anyagfelhasználások hőközi alakulására és a készletmozgás figyelésére a számítógépes anyagkivételezési bárcák "szűrése" szolgál. A bárcaszűréskor csak a meglévő készletből lehet az anyagot kiadni, ezért, ha valamilyen oknál fogva a szükségesnél kevesebb az anyag, vagy nincs, a felelős beszerző a szükséges intézkedéseket megteszi, az osztályvezető pedig az okot és a felelősséget megállapítja, melyet közvetlen felettesének jelent.

Megemlítendő még a "Hiánylistának" nevezett negyedéves anyagkimutatás, mely a főtermelésre készül és a fő program szerinti gyártmányok tételes és "időzített" anyagszükségleteit tartalmazza. Minden egyes tételhez a beszerzők beírják a beérkezés dátumát, melynek megtörténtéért feygyelmileg felelősek a vállalatvezetésnek. A vállalatnál a fő termelés és a segédtermelés anyagszükségletének biztosítása a Beszerzési Igazgatóság feladata.

Az anyaggazdálkodási folyamat kezdődik a vállalati főprogramban szereplő gyártmányokkal majd folytatódik az ezekhez kapcsolódó számítógépes gyártmánynormákban a műszaki szervek által megadott fajlagos anyagszükségletekkel a vállalati szinten összevontan jelentkező számítógépes specifikált beszerzési szükségletekkel, számítógépes, havi anyagforgalmi tablókkal, rendelkezéskiírásokkal, beérkezésekkel, tételes készletfigyelésekkel és befejeződik az anyagkivételezésekkel.

Ezekben belül állandóan figyelik az összes rendelés állományának alakulását /negyedéves beszerzési keretszámhoz viszonyítva/ és az összes készlet állományának alakulását /tervezett készletszinthez viszonyítva/

Az anyaggazdálkodás folyamán munkakapcsolat tartása a programozó, technológiai, raktározási / 4 győri és 7 vidéki gyártelepen/ szállítási, pénzügyi stb. szervekkel és a gyártó üzemekkel. Mindezek együttesen bizonyítják az anyaggazdálkodással összefüggő kapcsolatok komplexitását."

A TERMELŐESZKÖZ KERESKEDELMI VÁLLALATOK SZEREPE

A beszerzésen belül mintegy 770.0 millió Ft értéket kifejezetten Termelőeszköz Kereskedelmi Vállalatoktól / TEK/ biztosít a vállalat. Ezeknek a vállalatoknak alapvető funkciója, hogy országosan összegyűjtsék a kisebb igényeket és nagybani beszerzéssel biztosítsák a termelők folyamatos kiszolgálását. Az értékesítési árrés kedvező a fogyasztóknak, mert rövidül a finanszírozási idő, de biztosítja a TEK vállalatnak is a feltételeket a forgalmazás lebonyolításához. Főbb TEK vállalatok a MÚÁRT, FERROGLÓBUS, VEGY - TEK, GÉP - TEK, CSIV, /Csavaripari Vállalat/ MGM /Magyar Gördülőcsapágy Művek/, amelyekkel hosszabb lejáratu kereskedelmi szerződésekkel tartják a kapcsolatot, ahol az általános irányelveket határozzák meg, és ennek alapján bonyolítják a beszerzők az operatív forgalmat, beszerzéseket. Van egy általános szerződés és erre épülnek az eseti szerződések. Saját számlára forgalmaznak árucikkeket, általában kis mennyiségben. A hosszú kohászati gyártási átfutási idők és esetenként a felhasználás igényéhez képest magas művi súlyhatár miatt lenne szerepe a Ferroglóbus Vállalatnak a súlyhatárt el nem érő tételek kiszolgálására. A vállalat 1981 év folyamán 88,9 mFt értékben, 1982-ben 92,5 mFt értékben vásárolt anyagokat a Ferroglóbus Vállalatnál.

Országos statisztikai adatok alapján az összes belföldi felhasználás 16 %-t forgalmazta a Ferroglóbus, ez azonban az MVG vonatkozásában nem áll fenn, mert a vállalat zömmel autóipari termékeket állít elő, amik gyártásához nemesíthető és betétben jól edzhető kovács alapanyagokra, továbbá jól élhajlító lemez alapanyagokra, valamint nagyszilárdságú kötőelem alapanyagokra és csövekre van szükség, ezen anyagoknál azonban a vállalat a művi kiszolgálást helyezi előtérbe, mert egy adagból nagyobb mennyiséget tud vásárolni, így a minőség egyenletesebb, és az ellátásnál is a megfelelő ütemet a nagy mennyiség miatt is biztosítani tudja.

A Csavaripari Vállalattal, mint TEK Vállalattal, megállapodás született, miszerint a MVG mintegy 800 t / 1,2 millió dollár értékű / nagysorozatokban igényelt nagyszilárdságú

csavar gyártását vállalja a CSIV számára a vertikumba beépült, de korábban sok apró belső tétellel leterhelt csavargyártó kapacitás árutermelésbe való bekapcsolásával, és ennek ellenében a CSIV, TEK-funkciójánál fogva sokféle kisebb darabszámú csavarból az MVG igényét kistermelőktől illetve importból elégíti ki. /Figyelő 1982. júl.22./

A Magyar Gördülőcsapágy Művek és a Taurus Gumiipari Vállalat nagyon fontos szerepet tölt be a vállalat igényeinek kielégítésében. Az MGM-nél alapvető előny, hogy az ország összes csapágyigényét biztosítja. A gazdaságos sorozatgyártásokat saját üzemében tudja gyártani és ezt célszerűen tudja egészíteni export árualapra történő gyártással. Az egyedi és speciális csapágyakat nagyobbbrészt árucserre kerekei között importból biztosítja.

Ez kedvező a felhasználók szempontjából, és célirányos tőkésimport megtakarítást eredményez.

Hasonlóan működik a Taurus Gumiipari Vállalat, mint TEK Vállalat, azzal kibővítvé, hogy saját kapacitásán felül az országban működő gumiipari üzemeket bevonja a választék és igény kielégítésébe. Sajnos a minőségi követelményeket ezek a kisüzemek nem mindig tudják kielégíteni.

A TEK vállalatok tevékenységének milyensége a vállalat beszerzési és gazdálkodási tevékenységében számottevő helyet foglal el, és befolyásolja a munka eredményességét. A TEK vállalatoktól funkciójuknak megfelelően azt várná a vállalat, hogy rugalmasan kövesse a felhasználói igények kielégítését. A rendelési megbízásokat a szállítási feltételeknek megfelelően szerződések kövessék, és a szerződések az elvárásoknak megfelelően teljesüljenek. Mint TEK-vállalatok az ehhez szükséges szintű készletezéssel biztosítsák a felhasználók prompt igényeinek soron kívüli kielégítését.

Általában elmondható, hogy a TEK vállalatok feladataiknak, célkitűzéseiknek megfelelően az anyagellátásban, ezen belül a háttérpári termékek biztosításában lényeges funkciót töltenek be, de még sokat kell ahhoz fejlődni, hogy a termelők és a felhasználók közötti rugalmas áruforgalom lebonyolítását a lehetőségek mértékéig megvalósítsák.

A fentiek megvalósítását akadályozza, hogy a kohászati üze-

meknél a gazdaságos termelés meghatározója a műszakilag szükséges hengercserék alapján összeállított hengerlési naptár, nem pedig az igények nagysága és gyakorisága.

Az utóbbi szempontok szerinti termelésnél a hengercserék miatt a kapacitás 16 %-kal csökkenne / Az Ózdi Kohászati Üzemek termékeinek mintegy 70 %-át évente négy alkalommal, 10 %-át nyolc alkalommal és mindössze 5 %-át havonta gyártja. / A TEK vállalat viszont nem tud olyan árat ajánlani, ami ellensúlyozná a gyártó számára gazdaságtalanabb megoldást.

A FERROGLÓBUST például zavarja feladatai ellátásában, hogy egyes kohászati vállalatok specifikált rendeléseit csak fél-éves teljesítéssel igazolták vissza, vagyis még egy közismerten exportálási nehézségekkel küzdő iparág belföldre való szállító készsége sem megfelelő. / Figyelő, 1982 nov.18./ Így ír a TEK vállalatok szerepéről az Ipari Minisztérium Anyaggazdálkodás racionalizálása c. kiadványa 1981 júliusában: "A TEK vállalatok ma is a készletek kisebb hányadával rendelkeznek csak, melyből a felhasználók biztonságos ellátása nem fedezhető. Behatárolt eszközeink nem teszik lehetővé raktárhálózatuk bővítését, anyagmozgatásuk megfelelő gépesítését és készleteik jelentős növelését. Az évekig elmaradt fejlesztés pótlása központi juttatásból meghaladja gazdaságunk lehetőségeit és csak fokozatosan, hosszabb idő alatt történhet meg. A különféle ösztönzők, szabályozók sem fejtik ki hatásukat minden irányban pozitívan. Az anyagellátási szakemberek úgy vélik, hogy elkülönült szabályozókra lenne szükség az értékesítő TEK vállalatok és ismét másokra a felhasználó vállalatok tevékenységének ösztönzésére".

IMPORTKIVÁLTÁS

"A 80-as évtizedben előttünk álló rekonstrukciós és modernizálási feladatok megoldása során alapvető érdekeink fűződnek ahhoz, hogy a növekvő importigényességet csökkentsük, és az így felszabaduló importlehetőségeket olyan szférákban hasznosítsuk ahol a nemzetközi munkamegosztásba való ésszerű bekapcsolódás számunkra egyértelműen előnyösebb." /Fodor László: Lépéskényszerben a magyar ipar. 162. old./

Az MVG 1981-ben 5 millió \$ értékű import tételt váltott ki, 1982-ben pedig 6,5 millió \$-t. Ez a produktív importnak több mint 10 %-a.

Az utóbbi évek legkiemelkedőbb importkiváltásai:

1. Traktor alkatrészek közül: ablaktörlők, légkondicionáló berendezések levegőszűrői, munkalámpák, fékrudazatok, osztóművek.
2. Vetőgép alkatrészek közül: meghajtó láncok, csoroszlyák, magtakaró kerekek, magvezető csövek, szállító kerekek, magkihordó tárcsakerekek, szállító és vetőkerekek, stb.
3. Motor alkatrészek közül: tömitések, csapágyak, adagolószivattyúk, olajhűtők, vízszivattyú tömitések stb.
4. Eke alkatrészek közül: kormánylemezek, orrlemezek, tárcsás kerekek, munkahengerek.
5. Kamion alkatrészek közül: magas nyomású víz és levegő vezető tömlők, villamos vezető kábelek, kormányoszlopok, sebességváltók bizonyos típusokhoz, kuplungok és vezetőfülkék.

A motorgyár és futóműgyár sok tőkés importból származó szerszámot használt fel és ez a termelési költségnek nem csekély



részét tette ki. A célgépekhez, ha erre van mód a vállalati szerszámgyáregység állít elő szerszámokat, de ennek a gyáregységnek is véges a kapacitása. Ha erre mód van más hazai vállalattal próbálják elkészíttetni az import szerszámokat, pl: a Csepeli Szerszámgyár vállalta a speciális rajzszámos motorszerszámok gyártását.

A szerszámgyáregység forgácsoló II. üzeme élenjár az importkiváltásban. Gyártmányaik mérethűsége felveszi a versenyt a nyugati szerszámgyártókéval. Üregelő tuskék, fogazó gépek szerszámai, idomszerek, hidegfolyató szerszámok, menetmángorló pofák, forgácsoló kések, másolóesztergáhozdugattyu, rudvég gömbbenyomó honosítását is ők végezték. Probléma csak az anyagminőséggel van néha, de ez legtöbbször a kohászat hibája. Az üregelő szerszámokkal 8 mill.Ft, az import váltólapkák és marók kiváltásával 4 mill Ft értékű devizát takarított meg a gyár.

A saját előállítású szemcseverő lapátok az importlapátoknál olcsóbbak és hosszabb élettartamuak.

A Mükorundgyárral kooperálva 300.000 Ft értékű importot lehetett megszüntetni.

A nagyvállalatok 2-3 mill. \$-ért importálnak nyugatról olyan gyémántszerszámokat, amelyek a szoc.piacról is beszerezhetők volnának. Az I.M.-hoz tartozó K.G. Imformatik foglalkozik a szovjet gyémántszerszámok hazai értékesítésével, amellyel a RÁBA több mint 10 éve tart fenn kapcsolatot. A vállalatnál így a szerszámoknak csak 3-4 %-a származik nyugatról, a többit a SzU.-ból vásárolják, ill. a Finomkerámiaipari Művek Gránit Csiszolókorong és Kőedénygyára szállítja. Jelentős összegeket takarít meg a vállalat azzal, hogy a szerszámokat fordítják, a gyémántkést újraélezi, vagyis a lehetőség határáig használják és folyamatos a kisselejtezett szerszámok szervezett begyűjtése. Kiszerezlik a gyémántot és újrafelhasználásra visszaküldik a Gránitnak. A szerszám hazai piacról történő szállítását is sikerült megoldani.

A vállalatnál fejlesztették ki a digitális fázisszögmérőt, ami a vasöntödék indukciós kemencéinél helyettesíti az importbeszerzést.

A szerszámgyáregységnek a váltólapkás forgácsolókések gyártására már nem volt megfelelő kapacitása, de az ipari tanulóknál jó feltételeket találtak a hasznosításra. Ez elősegíti egyben a tanulók jobb felkészítését is a majdani beilleszkedésre, és a magasabb szintű szakmai képzést.

A fékperem hegesztésekhez használt import hegesztőgépek helyét a hazai gyártmányú BHKV 600-as nagyteljesítményű hegesztő berendezések váltották fel, /tirisztoros vezérlésű huzal-előtolású CO_2 védőgázos hegesztőgépek/ amelyeket összekapcsolják a Luttenberger féle paraméter választókkal és a különböző automata és félautomata hegesztő célgépekkel. A korszerű technika kidolgozása vállalati ujítás, a kivitelezés a célgépgyárban történik.

Régebbi, de nagy jelentőségű előrelépés volt az import szántóvasak kiváltása. Az MMG által kidolgozott eljárás eredményeképpen speciális élfelrakó ciklust hoztak létre, ahol a Salgótarjáni Kohászati Üzemektől kapott nyers szántóvasakon automatákkal végzik a keményfémél - felrakását. Az így készült szántóvasak önélezők, több szempontból jobbak mint az IH szántóvasak és tartósabbak.

Az AGIECUT huzalelektrodás szikraforgácsolót 15,5 mill.Ft értékű valutáért vette a vállalat a fékpofa gerinc kinomkivágó szerszámok gyártásához. Az eltelt két év alatt a műszaki gárda a gépben rejlő lehetőségek megismerése eredményeképpen, megfelelő hozzáértéssel és programok kidolgozásával azt drága importalkatrészek kiváltására is felhasználják, pl: meghonosították rajta a bolygókerék simitó üregelő tárcsáinak és egyes fogaskerekeknek a gyártását. Így a drága gép a vállalat számára megtérülő beruházássá vált.

A legfontosabb szempont az importkiváltásoknál, hogy a hazai előállítású alkatrész vagy berendezés ill. szerszám legalább úgy megfeleljen a kívánalmaknak mint az import. Adódik azonban itt is probléma, pl: az egyik vállalat évekkel ezelőtt vállalkozott arra, hogy hidraulikus munkahengerek gyártására rendezkedik be, és az addig tőkés importból beszerzett alkatrészeket hazai gyártmányból biztosítja. Időközben a kapacitás beszűkült, a keresletnövekedés miatt, és jelenleg azt a gyakorlatot folytatja, hogy egy féléves késéssel vállalja csak a szállításokat.

A maximális megfeleltetés mellett tehát még a tartós, folyamatos szállítás biztosítása is szükséges a gazdaságos importhelyettesítéshez.

SZÁLLÍTÁS ÉS SZÁLLÍTÁSI PROBLÉMÁK

Jelenleg a vásárlási beszerzési árak úgy kerültek kialakításra - ez belföldre vonatkozik - hogy a szállítási költség a vevőt terheli. Ettől tulajdonképpen el lehetne térni, de nem szoktak.

A háttérpar területi elhelyezkedése nem a legkedvezőbb, mivel a háttérpar többnyire vidékre települt, így a beszerzésben a szállítási költségek is meghatározók.

Az MVG-ben a szállítás megoszlása:

80 %	MÁV
15 %	VOLÁN
5 %	saját - 10 kamionnal rendelkezik a vállalat

Egyes Volán vállalatokkal olyan szerződése van az MVG-nek, hogy 24^h-s előjelzéssel is vállalják a szállítást.

A beszerzési igazgatóság, fontos feladatának tekinti a szállítási utak megválasztását, ami összefügg részben a szállító megválasztásával, de döntően befolyásolja a gyártási program végrehajtási ütemének kellő időben való behatárolása. Hosszabb távon kell előre látni a hónapon belüli programok végrehajtási ütemét, hogy csökkenteni tudják az azonnali szállítási igényeket, ami sok esetben vállalati szállítóeszközzel nem bonyolítható le, hanem külső szállítót kell igénybe venni, ennek pedig a költségkihatása jelentős. Gyakori, hogy a rugalmas intézkedések ellenére sem bírja el a gyártási ütemhez szükséges anyag biztosítása az 5-6 napos vasuti szállítási időt. Egy példa az ellátás és szállítószervezésre: alig 10 évvel ezelőtt még helyben, karbidból fejlesztették a vágáshoz, hegesztéshez szükséges gázt a VCSG-ben és ma is sokak véleménye szerint ez nem korszerűtlen módszer. Egy helyen fejlesztették a gázt, s innen az egész gyárat behálózó vezetéken keresztül jutott el min-

den egyes munkahelyre. Néhány évvel ezelőtt lebontották a vezetékhálózatot, helyette palackos gázt használnak, amivel az utóbbi időben egyre több a gond.

1982 szeptemberében 50 órát állt az üzem gázhiány miatt, ilyenkor az embereknek csak 10 %-t tudják foglalkoztatni; 4-5^h-s kiesés már komolyan érződik a beraktározás mennyiségében. A gázt az Oxigén és Dissous Gázgyár szállítja. A gyár napi szükséglete 30 palack, ehelyett átlagosan 15 érkezik. A gáz hiánya kihat az egész alkatrészgyártó üzem munkájára. Másik gond, hogy hivatalosan 18-20 légkörnek kellene lenni a nyomásnak, de általában 14 légkör is van 6-8 légkörös, sőt félig töltött és üres palack is.

A harmadik probléma, hogy a szállítást reggel 6^h-tól várhatják, de előfordul, hogy csak délután 5^h-ra érkeznek meg a palackok. A szállítást a Volán végzi. A vevőoldali szállításoknál sokkal összetettebb a belső szállítási feladatok elvégzése.

A termelésben egyik legfontosabb tényező, hogy vállalaton belül az egyes alkatrészeket minél kevesebbet kelljen utaztatni, s lehetőleg az összes megmunkálási technológia közel legyen egymáshoz egy-egy gyártmánynál. Egy ilyen nagy, területileg is megosztott vállalatnál, mint a Rába, természetesen ennek teljes megvalósítása kivihetetlen, így csak ésszerű csökkentéséről lehet szó. Ennek az utóbbi időben ösztönzői a megnövekedett energiaárak és ebből adódóan a magasabb szállítási költségek.

A vállalat teherszállító járművei

Megnevezés	Index % 1982/1975	1975	1982
Tehergépkocsi	209,2 %	87 db	182 db
Traktor	159,5 "	42 "	67 "
Pótkocsi	159,5 "	71 "	113 "



A belső szállítás akadozásának egyik előidézői a gyakran meghibásodó targoncák. Javíttatásuk nem megoldott és a szükséges alkatrészek sem beszerezhetők.

A probléma gyökere régebbre nyúlik vissza.

A szocialista országokban magasra nőtt az alkatrészfelhasználás, ami inokolatlanak látszott. Emiatt az exportált árucikkekhez megszüntették a tartalékalkatrész adását, hogy a felhasználókat esetleges meghibásodás esetén az alkatrészcsere helyett annak megjavítására kényszerítsék rá.

Oka volt az is, hogy a tartalékalkatrész ellátás költség-többlettel jár. A gépek használati ideje letelik, a kereskedelem alkatrészstoppot rendel el, emiatt hosszabb a finanszírozási idejük és jelentős tárolóhelyeket foglalnak el. Hamarosan azonban a mezőgazdaság és a közeli szállítás területén kritikussá vált a helyzet, be kellett látni, hogy valóban vagy javítani kell, vagy gyártani.

A korábban importált targoncákhoz kényszerhelyzetben termeltek alkatrészeket maradék kapacitáson, de ez elég költséges - több a ráfordítás mert nincsenek meg a technikai feltételek.

Az utóbbi időben jelentős előrelépés történt. Egyrészt alkatrészjavító bázisok jöttek létre, másrészt a gyárakat jobban érdekeltté tették az alkatrészárak rendezésével abban, hogy saját termékeikhez a piac által keresett mennyiséget legyártsák.

HÁTTÉRIPARI ELLÁTÁSBAN ELÉRT EREDMÉNYEK

Kapott háttéripari szolgáltatásoknál

Az Országos Anyag- és Árhivatal az utóbbi két évben a vállalatközi kapcsolatok javítása érdekében több intézkedést hozott. Ebben az időszakban bontakozott ki az ütemes szállításokra ösztönző szerződéses felárak, illetve engedmények rendszere, egy 1978-ban hatályba lépett rendelet alapján. Ennek lényege az, hogy ha egy vállalat gyors szállítást, illetve adott ütem szerinti /pl. 5 vagy 10 naponként automatikus/ szállítást kér, akkor a vevőtől a szállító méltányos felárat kérhet. Így a szállítóknak megéri, hogy egy-egy rendelésre különös gonddal ügyeljenek. Viszont, ha eltér az ütemtől, vagy késik, akkor árengedményt köteles adni, kárpótolva a vevőt a temelésben keletkezett esetleges zavarért. Ez az új szerződési rendszer egyelőre azokon a területeken éreztette hatását, ahol a szállítók monopolhelyzete megszűnt. Az ilyen, a vevő és a szállító érdekeit egyaránt szemelőtt tartó szerződéskötési gyakorlat általánossá válására azonban még bizonyosan várni kell, hiszen ennek feltétele az is, hogy a piaci kínálat minden területen összhangba kerüljön a kereslettel.

Jelenleg a kooperációs árszínvonal megfelel annak a követelménynek, hogy a gyártási költségek ne haladják meg az értékesítési árban realizálható értéket. Az utóbbi években jelentős változás ezen a területen nem volt. Megfelelnek az import árviszonyoknak is és termékeik gazdaságosságát nem rontják a kooperáció bővitések.

Javulást eredményezett az, hogy a szerződéskötéseknél kevesebb a kötelezően előírt szabály, többet biz a szerződő felekre így lehetőség van a kölcsönös előnyök alapján megkötni a szerződést, pl.: teljesítés helyét, a minimum kritériumát, a szállítási határnapot, a szállítás ütemezését és ütemét stb. Mióta a háttéripar mindjobban megnehezíti a vállalkozók közvetlen piaci kapcsolatainak helyzetét, azóta történtek intézkedések, amelyek lehetővé teszik a vevők határozottabb fellépését a szállítók felé. Pl: a szabványok folyamatos felülvizsgálata, speciális minőségi előírások kikötése, csomagolási előírások, késedelem, vagy minőségi hiba esetén

kártárités stb.

Megfelelő szakemberek hathatós közreműködésével rendezték meg a III. Gépipari Szabványosítási Tanácskozást. A Magyar Szabványügyi Hivatal főosztályvezetője tájékoztatója szerint a háttéripar fejlesztése és az alkatrészellátás gyorsítása érdekében felújítják a kéziszerszámok, a forgácsnélküli alakítóeszközök és a csővezetékek szerelvények szabványait is. Egyebek között ismertette a legújabb KGST szabványok alkotási elveit is.

Vannak biztató jelenségek is egyes vállalatoknál a minőség javítására való törekvésben. Pl. a Soproni AFIT - az egyetlen autóalkatrészt gyártó vállalat - /1983. jan. 1-től közvetlenül a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumhoz tartozik, neve: Autófelszerelési Vállalat Sopron/ licenc vásárlásával megjavította a tömitőgyűrűk minőségét és első lépésben kiváltatta a tőkés eredetű tömitőgyűrűk 80 %-át. Emellett exportlehetőséget is biztosított magának a licenc alapján.

Jó példa - el kellene, hogy terjedjen.

Az AVG szintén korszerűsítési autóvillamossági cikkeit, a SZIM Köszörűgépgyárba a fékgyártás korszerűsítését tervezi, azonban ez nem általános és ezek a fejlesztések jelenleg hittel nem támogattak, csak akkor, ha ugyanebből a termékből vagy alkatrészből konvertibilis exportot is ígér a vállalat. Javult a kapcsolat a munka előkészítését illetően a partner vállalatok között. A vevői műszaki segítségnyújtás erre jó alapot ad. A követelmények és feltételek összekapcsolására ösztönzi a szállítót, és helytállásra.

Adott háttéripari szolgáltatásoknál

1982. jan. 1. hatállyal kormányzati döntés alapján átszervezték a belföldi mezőgazdasági gép- és alkatrészforgalmazás készletező kereskedelmi hálózatot. Cél a szocialista mezőgazdaság ipari háttérének eszközforgalmazásának magasabbrendű hozzájárulása a biztonságos és gazdaságos termeléshez, hiszen a háttériparnak jelentős szerepe van az alkatrészellátásban. A gyár úgy oldotta meg, hogy saját keretében szervezte meg a tartalék alkatrész bázist, állandó felügyeletet tart mind a gyártók és beszállítók, mind a kiszállítók szükségleteiről.

A kettő összhangját erre a célra biztosított apparátus tartja egyensúlyban.

Eddig a mezőgazdasági gép és eszközkereskedelem piacán kb. negyven kisebb-nagyobb állami és szövetkezeti vállalat folytatott belkereskedelmi tevékenységet. Ugyanakkor a RÁBA termékeinek 4/5-t az öt termelési rendszerben dolgozó állami gazdaságok és szövetkezetek használják, sőt ezek az eszközök alkotják a rendszertechnikai alapját.

1982 júniusban került sor a Rába gyárban a nagyjelentőségű szerződés aláírására, amelynek értelmében a gyár az 5 rendszergazdánál kihelyezett központi raktárat létesít, amelyekben az alkatrészek volumene és félesége mindenkor az igényekhez igazodik. Azokat a gazdaságokat, amelyek nem tagjai a termelési rendszernek ezek a raktárak szintén kiszolgálják, illetve a 293 Tsz-nek és 43 állami gazdaságnak a Rába felajánlotta, hogy közvetlen kiszolgálásban részesülnek.

1983. januártól megnyitlak a konszignációs raktárak. A KITE raktára Nádudvaron; a GITR-é; Szajolban; a BKR-é Baján; a KSZE-é Szekszárdon és Győrött; az IKR-é Nagyigmádon.

Januárban került átadásra a közuti járműgyárban a raktáráruházzal, amellyel a Rába még külön is hozzá kíván járulni berendezéseinek alkatrészellátásához. A raktár 700 m^2 alapterületű és folyik egy 500 m^2 alapterületű raktárhelyiség kialakítása is. 300 mFt értékű erő- és munkagép alkatrész várja a megrendelőket és nincs olyan alkatrész, csavar amit ne lehetne megkapni. A reprezentációs alaphól még meg is vendégeslik a vásárlókat.

A termelő vállalati szállítások gyártását ütemessé tették, hó elejei gyártásra sorolják, hogy kedvező gyártási feltételt biztosítsanak a vevőknek.

A tartalékalkatrész készleteket előre biztosítják, hogy a kiszállítás folyamatos legyen belföldre és exportra is.

Új minőség ellenőrző szervezetet hoztak létre. A minőségi munkafeltételek biztosításának ellenőrzését is bekapcsolták a folyamat ellenőrzéseibe, így a termékek minősége jó és elismert.

A Japán minőségi körök példájának megfelelően a RÁBA MVG-ben is megindult a mozgalom gyakorlati kipróbálása. Személyi a felelősség; ellenőrizhető, hogy ki felelős a minőségért, hiszen mindenkinek be kell ütnie jelét az általa készített munkadarabba. Az eredményes munka feltétele a magas fokú szervezettség, az észrevételek meghallgatása, a jó minőségű anyag biztosítása. A módszer jó, csak az "embereket kell ahhoz igazítani" szervezetileg, szemléletben, lelkiismeretességben minden vonalon és szinten.

A szocialista munkaversenyben részt vevő kollektívákat a szerint vizsgálják felül, hogy:

- alkotóan bekapcsolódnak-e a minőségellenőrző körök munkájába
- fokozott felelősség a saját és környezeti munkavégzés minőségének biztosításáért,
- az önellenőrzés fokozása a munkavégzésben
- az energia-gazdálkodás területén kimutatható javulást érnék el
- a normatív szerszámköltséget csökkentik azok előírászerű felhasználásával
- a munkavégzéssel kapcsolatos szakmai képzést, továbbképzést eredménnyel végzik
- javul az üzemi demokrácia színvonala, a jó munkahelyi légkör
- csökken a nemkívánatos munkaerőmozgás.

Ezek a célkitűzések - a vállalati érdekekkel megegyezően - a hatékonyság, termelékenység javulását szolgálják.

JAVASLATOK A HÁTTÉRIPARI ELLÁTOTTSÁG JAVÍTÁSÁRA

Az alkatrész szállítók általában monopol helyzetben vannak, nincs mód versenyeztetésre, ami sem a minőségben sem a szállítási készség tekintetében nem hoz előrelépést. Ameddig nagyobb a kereslet, mint a kínálat, indokolt lenne bizonyos importkereteket ilyen célra biztosítani a TEK vállalatok vagy



szakosított külkereskedelmi vállalatok részére, hogy ezeket a hiányokat, minőségrontásból származó hátrányokat, szállítási, vállalkozási problémákat át lehessen hidalni. Ez megélénkítené a kínálatot, ami magával hozná a minőség javulását egy egészséges verseny keretei között /Pl. Metalimpex - - Ferroglobus - kohászat/

Jelenleg is, mint eddig is alapvető törekvése volt a vállalatnak, hogy biztosítsa a háttéripari kapacitásokat azokra a termékekre és alkatrészekre, amelyek nem tartoznak szigorúan a vállalat profiljába és szélesíteni kívánja a kooperáló partnerek körét az egyszerűbb alkatrészek ellátásában. Ez alapvető követelmény továbbra is, hiszen gazdaságosság tekintetében lényeges szempont, hogy a rendelkezésre álló munkaerőt szakosított magasabb technológiai és technikai szintet jelentő kapacitások kihasználására állítsák rá, ami meghatározó a hatékonyság növelésében és ez a jövőben is elsőrendű feladatot jelent.

A vállalati szerződések teljesítésében való érdekeltség alacsony, a kötbér értéke még adózottan is elenyésző ahhoz a késztermék értékhez képest, ami a szállítás elmaradása miatt - a fővállalkozónál hosszabb időre bent marad. Ennek a finanszírozási többlet költségét közel sem fedezi az a kötbér összeg, amit a szállító késedelmes szállításért fizetni tartozik. Az esetek többségében az áru teljes értékének többszöröse a késztermék többletköltsége. Pl.: egy motor értéke 2500Ft, egy gyújtógyertya értéke 50 Ft. Ha a gyújtógyertya hiánya miatt egy motor kiszállítása egy hónapot késik 2500Ft a finanszírozási többletköltség az 50Ft-os gyertya miatt.

Még súlyosabb a helyzet, ha a késedelmes szállítás miatt a készterméket vevő érdektelenné válik és a szállítás meghiúsul. Ez a probléma csak akkor szűnik meg, ha nagyobb lesz a kínálat és a vásárló válogatni tud a szállító, a jó és a jobb szállító vállalatok között.

A háttéripari gondokon segítene az alkatrész felújító tevékenység szorgalmazása, amely sem hazánkban sem szocialista partnereinknél nincs megnyugtatóan megoldva. Az alkatrészek 70 %-át fel lehetne újítani, de a meghibásodottakat

eldobják, újakra cserélik. A gumifutozó gépeknek is pl csak 50 %-os a kihasználtsága. Célszerű lenne gépfelújító, alkatrészfelújító vállalatokat létrehozni, és a szerszámgyártókat is kötelezni felújításra; országos szinten szakosítani a gépipari vállalatokat a berendezések felújítására.

TEK VÁLLALATOK

A TEK vállalatoknál szükséges, hogy a vevők bizalmát megnyerjék, ehhez pedig tartósan az ellátás jobb szervezésére van szükség, mert az ellátási hiányosságok miatti kockázat túl nagy.

A TEK vállalatok kisebb szerepet kapjanak az ügynöki feladatok végzésében /pl. inkurrens anyagok közvetítése/ és helyette inkább a valóságos árumozgással, árúalappal álljanak a fogyasztók rendelkezésére. Ehhez természetesen biztosítani kell a megfelelő forgóalapot; áru és műszaki ismeretekkel rendelkező kereskedelmi apparátust.

A TEK vállalatoknál nagyobb aktivitással kell foglalkozni a termelés kérdésével. Nagyon széles azoknak az alkatrészeknek vagy alkatrészféleségeknek a száma, amit a TEK Vállalatok összevontan, megfelelően szakosítva gyártathatnának. Ez előnyös lenne mint vállalati, mint népgazdasági szinten. Pl.: különböző fogaskerekék tartalékalkatrészek különböző profilu kötőelemek stb. Csökkenne a forgalmazási költség is nagyobb forgalomnál.

KÉSZLETEZÉS

Célszerű lenne, ha az alapanyaggyártó vállalatokat érdekeltté tennék abban, hogy egyes anyagféleségekből megfelelő készlettel rendelkezzenek, mert a mai piaci viszonyok között a feldolgozóiparnak a piachoz való alkalmazkodását meghatározza az alapanyagipar rugalmassága.

Megfelelő készlettartást a kisfogyasztóknál a TEK vállalatok hivatottak megoldani, azonban a művi kiszolgálásban részesülők vagy saját készlettel oldják fel a feszültséget, vagy csak olyan hosszú szállítási határidőt tudnak vállalni, amit a vevő nem vár ki - emiatt üzletek hiúsulnak meg, vagy kényszerből minőségrontást eredményező helyettesítő anyagot kény-

telen felhasználni a vállalat.

IMPORT: IMPORTKIVÁLTÁS

Az import alkatrész csökkentésben jelentős előrelépést hozna ha a fogadó hazai vállalat mind beruházási, mind bér preferencia tekintetében az exporttal egyenlő elbírálásban részesülne, ugyanis érdekelttség nélkül a vállalkozási készség csekély.

A háttériparban tevékenykedő vállalatok szabadon választhatják meg termékeik választékát. Nincs meghatározva, hogy pl.: a gyártmányok hány százalékát kell tőkés import kiváltására fordítani, pedig ennek népgazdasági haszna áttételesen nagyobb lehet, mint ha közvetlen az export növelésére törekszenek. A vállalatok nem törekszenek, illetve nem eléggé ösztönözöttek a háttéripari termékek előállítására, a belföldi igények még indokolt kielégítésére sem.

Célszerű lenne tehát a háttéripari szférában mérsékelni a közvetlen exportérdekeltiséget, és a rekonstrukciók során ösztönözni és biztosítani, hogy a felszabaduló kapacitások ésszerű átcsoportosításával az olyan belföldi piacigények kielégítésére rendezkedjenek be, amelyeket eddig a vállalatok dollárelszámolású forgalomból szereztek be. Ehhez természetesen a minőség gyors fejlesztése is szükséges.

KGST

Ha a magyar irányítási rendszer terjedne el a KGST országokban, akkor a vállalati kapcsolatokon alapuló integráció gyorsabban fejlődne, mert nem áttételeken keresztül kellene a kapcsolatokat kiépíteni és ez gyorsítaná a fejlődést az alapanyaggyártó iparban, de a feldolgozó iparban különösen. Növekedhetne nagyon sok iparágban a tömegszerűség, a háttéripari ellátottság javulna azzal, hogy különböző apró alkatrészeknek a gyártását jobban össze lehetne vonni, ezáltal szélesebbé válna az ellátásban a választék, és mindenképpen a termelés gyors növekedéséhez vezetne.

EGYÉB TERÜLETEN

Egy új munkaközösség, a kis vállalkozás, Tsz melléküzemág, kisipar kiválására a szakminisztérium csak akkor adjon engedélyt, ha biztosítotttnak látja, hogy az általuk létrehozott termékek magasabb feldolgozottsági fokúak és versenyképesek. Gyakori ugyanis, hogy a gyártáshoz régi, rossz gépeket használnak fel, amelyekkel eleve kizárt, hogy olyan beépítésre, felhasználásra kerülő terméket tudnak előállítani, ami a világpiaci követelményeknek megfelelni kívánó késztermékhez szükséges. Történjen, tehát ezek engedélyezése szervezeten, a tanácsi szervek is különös gondot fordítsanak rá.

A gyárak kapacitását nem lehet kihasználni, mert elvándorol a munkaerő - főleg a szolgáltató iparba -, ez ma már az alapanyagbázist is elérte. A munkaerő elpolarizálódása olyan területekre, amelyek nem növelik a nemzeti jövedelmet komoly, a jövőben még fokozódni látszó gondokat vet fel. Jó lenne tehát orientálni a szolgáltató ipar további feltöltődését a hatékonyság növelésére központilag.

Általában a kis mennyiségek gyártása a háttér ipar területén gondot jelent. Ha nem gyárthatja le egyszerre akkor többbe kerül. A termelői készleteket meg lehetne növelni, hogy egy szériában le lehessen gyártani.

Magyarországon taktikai vásárlásra és taktikai gyártásra csak saját pénzforrásból van lehetőség, amire viszont a vállalatok többségének nincs fedezete. /Erre az MN B hitelt nem ad/. Meg kellene találni a módját a probléma megoldásának.

B E F E J Z É S

Befejezésül egy összefoglalót kellene adni, de a RÁBA sokrétű tevékenysége, a vállalatok közötti kapcsolatok széles volta, a nemzetközi piacon való jelenléte és annak nehézségei nagyon sokrétű elemzést kívánna meg, amelyre e dolgozat keretei között nincs lehetőségem.

Értékelésül megállapítható, hogy a gyárban a háttér-ipari problémák ellenére jó a munkahelyi légkör, biznak a munkások a vezetőkben, a vállalat törekvéseiben a kollektív szellem érvényesül. Ezeket legjobban tükrözik a megítélését szolgáló nyilatkozatok, megállapítások, amelyekből alábbiakban adok szemelvényeket.

Horváth Edének a RÁBA Magyar Vagon- és Gépgyár vezérigazgatójának, 1982. júl. 9-én megtartott, gazdasági aktivaülésén elhangzott programadó beszédéből idézek:

"Ha meg akarunk élni, dolgozni kell! Mégpedig úgy dolgozni, ahogyan ezt a mai körülmények megkövetelik. E tekintetben nem lehetnek illúziók, hiszen ki vagyunk téve a világgazdaság változásainak. Ez a valóság, ezt fejezik ki a gazdasági szabályozók, ezt a valóságot kell elfogadnunk valamennyiünknek.

Profilváltásunk sikeres volt és gondolkozunk azon is, hogy újabb profilokkal bővítjük a termékszerkezetet. Munkánk azonban nem hiba nélküli, nem használjuk ki igazán jól a lehetőségeinket. A munkafegyelem lazaságára vezethető vissza, hogy rendre későbbben fejezzük be például a beruházásainkat, mint a megadott határidők. A minőség kérdésében számos tennivalónk van, de a legelső, hogy a minőséggel kapcsolatos szemléletet megváltoztassuk. Ez létkérdés a vállalat számára, Mint ahogyan az is, hogy mindenki a maga munkáját végezze el tisztességesen, becsülettel, legyen fizikai dolgozó vagy vezető az illető".

1982. szeptemberében a vállalati pártbizottság kibővített ülésén Hány Béla a megyei pártbizottság első titkára hozzászólásában elismerően nyilatkozott a vállalatról:

" A megyei pártbizottság hosszú idő óta büszke volt, és büszke ma is a Rába a gyárra, ahol a Központi Bizottság és a kormány irányelveivel összhangban a népgazdaságot erősítő export-termékek gyártásában foglalkoztatják a dolgozókat. Ez politikai jelentőségű pozitív tény. A gyár vállalta az igényes piacon való helytállást, vállalta az ezzel járó magas minőségi követelmények teljesítését.

Ha a mi gazdaságunk a világ sok országát megrengető válság közepette is szilárdan áll a lábán, akkor ez elsősorban az olyan iparvállalatoknak köszönhető, mint amilyen a Rába gyár. Erre mi joggal büszkék lehetünk."

Kádár János az MSZMP. KB. első titkára 1980. októberében a Rába gyárban tett látogatása során, a munkásgyűlésen a következőket mondta: "A Központi Bizottság a jövőben is támogatni fogja az önök követésre méltó kezdeményezéseit. A gazdasági helyzet javításáért az elmúlt esztendőben nem keveset tettek. Ésszerűen újítottak, bátran kezdeményeztek. A párt és a kormány mindig azok mellett áll, akik vállalják a kockázatot."

A kormány Gazdasági Bizottsága 1981. novemberében tárgyalta az Ipari Minisztérium előterjesztésében a Rába gyár tevékenységét. Befejezésül a Gazdasági Bizottság megállapításából idézek:

" A Magyar Vagon- és Gépgyár magas műszaki színvonalon dolgozó, jól szervezett és vezetett üzem, műszaki és gazdasági eredményei népgazdasági szempontból számottevőek. A vállalat pénzügyi helyzete kiegyensúlyozott, hosszabb távon is stabilnak tekinthető. A vállalat műszaki és gazdasági eredményei alapján - nemcsak a termékeinek korszerűségét tekintve, hanem önmagában is - referencia üzem.

A Rába fejlődése, fejlesztési és üzletpolitikája a vállalatvezetés szervezettsége - minden ellentmondása mellett - alapvetően pozitív, példamutató valamennyi magyar iparvállalat számára. Különösen fontos, hogy a vállalatvezetés nagyfokú vállalkozói készséget tanusít és a legnehezebb körülmények között is határozottan és gyorsan dönt: keresi a pozitív megoldási módokat".

IRODALOMJEGYZÉK

1. Fodor László: Lépéskényszerben a magyar ipar./Kossuth
könyvkiadó 1982./
2. Bossányi Katalin - Kovács Mihály - Varga András: Vállala-
lataink életéből./ Kossuth könyvk.1980./
3. Tabiczky Zoltánné: A Magyar Vagon-és Gépgyár történe-
te I. II./ Vállalati kiadvány, 1977./
4. Wilhelm Pieck Vagon -és Gépgyár Győr. / Vállalati ki-
advány, 1958./
5. Nyul Vilmos: Vállalatunk innovációs rendszere. / Szak-
dolgozat, 1982./
6. Dr. Pálfalvi József: Termékváltás linciaszerződések
segítségével a Magyar Vagon -és Gépgyár
gyakorlatában. / Tanulmány./
7. Magyar Vagon-és Gépgyár, Győr, Hungary. / A vállalat
angol nyelvű kiadványa, 1982./
8. Az anyaggazdálkodás racionalizálásának programja. Henge-
relt és huzott acélok termelése és fel-
használása./Munkaközi anyag.I.M.Bp.1981./
9. Anyaggazdálkodás racionalizálásának programja. Csőgyárt-
mányok felhasználása. Táblázatok.
/ I.M. Bp. 1981. aug./
10. Az anyaggazdálkodás racionalizálásának programja. Csőgyárt-
mányok felhasználása. / Tervezet; I.M.
Bp. 1981.aug./
11. Anyaggazdálkodás racionalizálásának programja. Hengerelt
és huzott acélok termelése és felhasználá-
sa./ Összefoglalás. I.M. Bp. 1981.okt./
12. Akcióprogram a gazdaságos anyagfelhasználásnak és a
technológiák korszerűsítésének program-
jához. / Országos Tervhivatal, Ip.Min.,
Országos Anyag és Árhivatal.1793/X./1982./
Bp. 1982. július.
13. Iparstatisztikai Évkönyv,1981. / KSH. Bp. 1982./

14. Statisztikai Évkönyv, 1981. / KSH. Bp. 1982./
15. Névjegyzék I.II. / Statisztikai Kiadó Vállalat, Bp.1976./
16. Háttéripari Információs Szervezési Iroda bemutatkozó tájékoztatója. / Orbán Antal igazgató. /
17. Népgazdaság kiegészítő kisipar. / KIOSZ, Bp. 1981./
18. Ipari Szövetkezetek Győr - Sopron megyei Szövetségének mérlegbeszámoló jelentése 1982-ről.
19. Jelentés a kisipari szolgáltatás és az árutermelés alakulásáról, a KTV és a KIOSZ együttműködéséről. / KTV. Győr, 1982./
20. Szabó Károly: Az ipari melléküzemági tevékenység helyzete Győr - Sopron megyében. / Szövetkezeti Kutató Intézet kiadványa. 1981./

Folyóiratok:

21. Heti Világgazdaság. III.évf. 43.sz. 1981. okt.24.
Háttéripar. Részegység-frontok./Kristóf Imre./
22. Gazdaság. 1980.3.sz. A "háttéripar"fejlesztése./Laki M./
23. Műszaki Élet. 1980.jan.25. Az ipari háttér és a gép-
ipar háttéripara./Dr.Róth András, Zádor Imre /
24. Anyaggazdálkodás.Raktárgazdálkodás. XX.évf.5.sz.Bp.1982.
aug. Gépipari nagyvállalatok szerszámellátásá-
nak biztosítása és a háttéripar fejlettségének
összefüggése. / Fekete László - GANZ - MÁVAG /
25. Közgazdasági Szemle. 1982/7-8. A KGST - országok gazda-
sági közössége és a nyolcvanas évek kihívása.
/ Bogomolov /
26. Pártélet. 1982/7. Külgazdasági kapcsolataink fejleszté-
sének feladatai. / Havasi Ferenc - részletek a
KB 1982.jun.23-i ülésen elhangzott beszédből./
27. Pártélet. 1982/11. A vállalati tervezés, gazdálkodás.
/ Dr. Cseh József/
28. Pártélet. 1982/11. A gazdasági fejlődésünket meghatározó
tényezők. / Németh Miklós /



29. Pártélet. 1982/11. Ipari vállalatok anyag és energiagazdálkodása. / Berecz Frigyes /
30. Figyelő. 1981.okt.14. Háttérpar. Korai az elégedettség.
31. Figyelő.1978. máj.10. A"csináld magad" sokba kerül.
/ Dr. Róth András /
32. Figyelő. 1979.márc 7. Előtérbe a háttéripart!/Pető Márton/
33. Figyelő. 1979. jun.20. Előtérben a háttérpar. / Bossányi Katalin /
34. Figyelő. 1982.márc.17. Rába: jövőre új motorokkal.
35. Figyelő.1982.szept.23. A Százak Klubja.
36. Figyelő.1982.szept.30. Tervezés a realitások talaján.
37. Figyelő.1982.szept.30. A versenyképesség kérdőjelei.
/ Szatmári István /
38. Figyelő.1982.szept.16. Mit tegyünk az egyensúlyért?
/ Havasi Ferenc /
39. Figyelő.1982.szept.23. A tervezés mai követelményei.
/ Lázár György /
40. Figyelő.1982.nov.4. Szerződéses kapcsolatok. Nem fegyelmi kérdés. / Vörös Imre. /
41. Figyelő.1982.nov.4. Külgazdasági feltételek.Merre tart a világgazdaság? / Kádár Béla /
42. Figyelő.1982.nov.18. Kerekasztal a készletekről. Kezdődik a fogyókúra?
43. Figyelő 1982 dec.16. Költségvetés, 1983. / Pongrácz A. /
44. Kisalföld. 1982.dec.24. Világgazdaság '82. Gondok és remények. / Simai Mihály akadémikus /
45. Rába. Az MVG. Pártbizottsága hetilapjának 1980 - 1981 - 1982. évfolyama.

A dolgozatban kiemelt cikkek:

1980.okt.17. Kádár János: " A RÁBA gyár törekvései széleskörű elismerést váltottak ki."

- 1981.máj.8. Beszámoló a vállalat V. ötéves gazdasági és szociálpolitikai tervének végrehajtásáról.
- 1981.máj.8. Az 1981 - 85. évi Kollektív Szerződés célkitűzései.
1981. jun.5. A Rába Magyar Vagon- és Gépgyár VI. ötéves gazdasági terve. A VI. ötéves terv szociális terve.
- 1982.márc.12. Beszámoló a Kollektív Szerződés 1981. évi végrehajtásáról.
- 1982.ápr.9. A Gazdasági Bizottság pozitívnak értékelte a Rába tevékenységét.
1982. ápr.26. A beszerzési igazgatóság 1982 évi fontosabb feladatai. / Tóth Bála besz. ig. /
- 1982.jun.18. Prognózis 1985-re. Gazdálkodni az energiával elsőrangú kérdés.
1982. jul.2. Szerződés a négy legnagyobb rendszer-gazdával.
1982. jul.9. Gazdasági aktivaülés a győri törzsgyárban.