



FÉNYSZÖRŐ

A CSEPEL AUTÓGYÁR DOLGOZÓINAK LAPJA

XXXVIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM

ÁRA: 1,50 FORINT

1987. ÁPRILIS 15.

Egy beruházás nyomában

Az egri Csepel Autóban a jövőt építik

Annyit beszélünk manapság a takarékoságról, ha az ember egy 300 millió forintos beruházásról hall, szinte azonnal felkapja a fejét. Mit jelent ez? Mindenekelőtt a jövőt. Biztonságot, meghozza egy olyan iparágban, ami nem kevés vihart kavart nem is olyan régen. Gondoljunk csak a Rába kontra-Rába című televíziós műsorra.

Egerben, a Csepel Autógyár 3. számú gyárában mindenestre a jövőt építik. Erről győződünk meg a helyszínen.

TAKÁCS DÁNIEL főmérnöktől mindenekelőtt azt kérdeztük, hogy csak a laikusoknak tűnik-e soknak a 300 millió forint, amit most beruházásra fordíthatnak?

— Evente 14 milliárd forint a vállalat árbevétele — mondta. — Egy ilyen beruházás, ami itt most megvalósul, az mindenképpen jelentősnek mondható. S nemcsak az egri gyár, hanem az egész vállalat életében.

— Mire költik ezt a pénzt?

— Versenyfegyverként hirdetünk a B üzem csarnokának bővítésére. A legjobb ajánlatot a Heves Megyei Tanácsai Építőipari Vállalattól kaptuk. Munkájukról csak jól mondhatok. Tervezéssel együtt, egy év alatt végeztek a kivitelezéssel. Az építkezés pedig 60 millió forintba került. A többi pedig a forgácsológépek, a mérőeszközök, hőkezelő berendezések ára. Erdemes megemlíteni, hogy ezek egyharmada kerül hozzánk a tőkés országokból, 45 százalék a hazai szerszámgyártás eredménye. A fennmaradó részt pedig a szocialista országokból szerezzük be. A legnagyobb arányban tehát hazai gépeket állítunk üzembe, amelyek korszerűek, pontosak, gyorsak. Elégedettek vagyunk velük, a szervizszolgáltatásuk azonban jócskán hagy kívánnivalót maga után.

— A jövő szempontjából mit takar ez a beruházás?

— Mi úgy látjuk, hogy hosszabb távon is biztosított a munka. A nálunk gyártott sebességváltók többségét az Ikarus használja, de önálló értékesítés is létezik. Ezek főleg tőkés exporttörékvések. A beruházás a kormányozlop gyártását célozza. Ez a termék is perspektivikus. Ugyanis az Ikarus kiszolgálása mellett a Csepel Autógyár saját termékeibe is beépíti, valamint egy spanyol partner is érdeklődik iránta. Biztonsággal mondhatom, hogy a jelenlegi gárdának a VII. ötéves tervben bőven lesz feladata. Kisebb átszervezések ugyan nálunk is elképzelhetők, de leépítésről nem beszélünk. Inkább csekély létszámenelkedés várható.

— Hol tart ma a jelentős fejlesztés megvalósítása?

— A 300 millióból százat már beépítettünk. Minden gépre, berendezésre megkötöttük a szerződést, s az idén befejezzük a munkánkat. Gyakorlatilag most már rajtunk a sor.

S hogy ez mit jelent, arról már a B üzem vezetőjét NOVOTHY LÁSZLÓT kérdeztük.

— Amiről eddig szó volt, az konkrétan azt jelenti, hogy a hatezer négyzetméteres csarnok négyezerral bővült. Két

CNC-esztergagép már itt van, s ezekkel együtt már kilenc ilyen, a kor követelményeinek megfelelő, korszerű berendezés áll a rendelkezésünkre. Az idő szorít bennünket, hiszen a II. negyedévtől az Ikarus kormányozlopainak teljes gyártását mi végezzük. Mindez egyajta elismerést is jelent, számtalan új gondot, problémát vet fel. A jelenlegi időszakban az új termék biztonságát is ad. Persze, mindehhez nem kis felelősség párosul. Mindenesetre ez a kellemesebb, mintha arról kellene gondolkodni, hogy az üzemben dolgozó 221 embernek hol keressünk munkát.

— Ez a létszám változik-e az új termék gyártásának megkezdésével?

— Várhatóan 240-250-en leszünk. Ez pedig már megfelel egy kisebb fajta gyár létszámának.

— Hogyan keresnek az itt dolgozó szakmunkások?

— Ha beindul a kormányozlop gyártása, igaz, többletmunkával, de többet is tudnak keresni. Habár ennek megitélése nem egyértelmű. Ugy tapasztalom, hogyha sok a túlóra, akkor az a baj, ha nincs pluszmunka, akkor pedig az. Mindezzel együtt úgy vélem, hogy akinek szüksége van a pénzre, az szívesen vállalja. Az a törekvésünk ugyanis, hogy mindenki abból keresse meg a szükségleteit, amihez ért. Kisebb-nagyobb összeütöközések nélkül meg tudjuk szervezni. A problémát az jelenti, hogy vannak helyek, ahol többet kell túlórázni, s van, ahol nem nagyon van erre szükség.

— Az üzemlátogatáson azt

láthattuk, hogy azon túl, ami a terület növelését jelentette: tisztább, világosabb lett a csarnok. A munkahelyek kulturáltabbak, magasabb igényeket elégítenek ki az öltözők, és javulnak a szociális körülmények. A legmodernebb technikát képviselő CNC palástköszörű gépen egy tábla hirdeti, több mint 18 millió forintba került. Kezelője, PRIBELSZKI PÁL is értékeli ezt:

— Ez az első munkahelyem — hallhattuk tőle. — egy egyszerű köszörűgépen dolgoztam. Elismerést jelent, hogy ezzel az új géppel véggezhetem másfél éve a feladatomat. Többet keresek itt, mint a régi helyen, mert itt több a túlóram is. Az, hogy beruháznak, minden bizonytalanságot a jövőt jelenti. De néhányunkban felvetődik a kérdés, hogy a törzsgyárból miért kerül ide ez a termék?

A kérdés megválaszolatlan maradt. Mindenesetre, roszszat nem jelenthet, legalábbis ez derült ki a teljesen automatikus tengelygyártó sor láttán. Ez is a legmodernebb technikához tartozik. Kiszolgálására mindössze két személy szükséges. Nem mellékes az sem, hogy szintén hazai berendezés: Győrben gyártották.

Egerben, a Csepel Autógyár 3-es számú gyárában, a jövőt építik. Olyan feladatok megoldása vár az ott dolgozókra, amelyek biztonságot jelenthetnek. Ahogy a főmérnök fogalmazott: most már csak rajtuk a sor... (Megjelent a Heves Megyei Népújságban).

Kis Szabó Ervin