

relații financiar - valutare și comerciale internaționale

ghidul lucrătorului de comerț exterior

Metodologie proprie de prognoză a cursurilor de schimb (II)

Pentru construcția modelului econometric de analiză și prognoză a cursurilor de schimb au fost alese 6 monede: dolarul S.U.A.; lira sterlină; francul elvețian; marca vest-germană; yenul japonez; francul francez. Acestea sînt principalele monede în care se derulează comerțul exterior românesc, ca dealtfel, cea mai mare parte a comerțului și plăților internaționale.

Analiza și prognoza ar putea fi extinsă și la alte monede dar, cel puțin pentru o fază de început, acest lucru nu este necesar din două motive:

— introducerea altor monede în modelul econometric presupune prelucrarea unui număr crescător de informații, deci efectuarea unui volum tot mai mare de muncă care nu se justifică prin importanța marginală a rezultatelor;

— evoluția cursurilor de schimb ale altor monede poate fi dedusă din prognoza celor șase monede (de exemplu, evoluția monedelor din cadrul sistemului monetar vest-european este corelată cu evoluția mărcii vest-germane și francului francez).

Avînd în vedere necesitățile practice ale comerțului exterior, prognozele sînt efectuate, în principal, pe baza **cursurilor în dolari** (raporturile față de dolar ale celorlalte cinci monede). Cursurile „cross” (respectiv dintre marca și francul elvețian, sau dintre yen și lira sterlină etc.) pot fi deduse cu ușurință din raporturile față de dolar.

Cursurile de schimb efective (cursurile de schimb medii ponderate) sînt folosite în model în primul rînd, pentru a evalua cu exactitate performanțele trecute ale unei anumite monede și tendințele de viitor, iar în al doilea rînd, ca instrument de analiză (ele delimitează evoluția proprie a unei monede de evoluția celorlalte; prin cursul de schimb efectiv se determină cît din creșterea cursului lirei s-a datorat scăderii cursului dolarului și cît s-a datorat întăririi ca atare a lirei sterline).

Totuși, în practica de comerț exterior, cursul de schimb efectiv este o noțiune mai puțin utilizată. Deciziile curente

de export-import se iau nu pe baza cursului efectiv, o noțiune complexă, greoaie și mai dificil de apreciat, ci pe baza cursurilor bilaterale, în special a cursurilor în dolari. În plus, s-au întîmpinat unele dificultăți în aducerea la zi a statisticilor privind cursurile efective. De aceea, metodologia propusă prevede „traducerea” cursurilor de schimb efective în cursuri de schimb bilaterale, familiare fiecărui lucrător de comerț exterior.

Factori de influență a cursurilor de schimb utilizați în model. Din multitudinea de factori care influențează cursurile de schimb, în modelul propus s-au ales șase factori fundamentali de influență:

— **inflația și competitivitatea de preț**, măsurată prin evoluția prețurilor cu ridicata sau amănuntul din țara respectivă, comparativ cu cea din țările partenere (din considerente statistice, s-au utilizat pînă la urmă **prețurile cu amănuntul**);

— **inflația și stabilitatea monetară** măsurată prin evoluția masei monetare, în sens restrîns, din țara respectivă, comparativ cu cea din țările partenere;

— **situația plăților externe** rezultată din compararea soldurilor bilanțelor de plăți curente din țările în cauză;

— **performanțele creșterii economice**, măsurate prin evoluția producției industriale din țara respectivă, comparativ cu cea din țările partenere;

— **tendința mișcărilor de capital pe termen scurt**, ilustrată de nivelurile comparate ale dobînzilor pe piețele monetare din țările în cauză;

— **comportamentul piețelor valutare**, sintetizat de cotațiile valutare la termen ale monedelor avute în vedere.

Din considerente de facilitare a modelării matematice au fost considerați factori economici fundamentali nivelul dobînzilor și cotațiile la termen, deși, așa cum s-a arătat, influența acestor factori este de regulă limitată pe timp mai puțin îndelungat, avînd o acțiune întîrziată asupra cursurilor de schimb (întîrzierea avută în vedere este, după caz, de la 1 la 8 trimestre). Ca urmare a influenței întîrziate, datele statistice trecute privind factori economici fundamentali sînt folosite în efectuarea prognozelor de curs pe termen scurt (1—8 trimestre). Totuși, atît în ceea ce privește prognozele pe termen scurt, cît și cele pe termen mai îndelungat, o parte din datele statistice referitoare la evoluția factorilor economici fundamentali reprezintă protecții sau prognoze. Au fost utilizate, fie prognozele O.C.D.E.,

Supliment la

nr. 6 1982

Revista
ECONOMICA

sunt cele ale organismelor de specialitate care s-au dovedit a avea performanțele cele mai bune.

Tendința mișcărilor de capital pe termen scurt și „comportamentul” piețelor valutare sînt doi factori greu de comensurat cu exactitate (indicatorii utilizați — dobînzile și cotațiile la termen — nu pot comensura decît anumite aspecte ai acestor factori). De aceea, în multe lucrări de specialitate acești factori sînt introduși în model separat, ca elemente de abatere de la tendința generală. Pentru început, și pentru simplificare, în modelul propus mișcările de capital și „comportamentul” piețelor valutare sînt considerați factori de influență egală cu ceilalți factori fundamentali.

Sistemul informațional utilizat de model. Metodologia propusă are în vedere trei categorii mari de informații necesare prognozei :

● Seriele statistice privind evoluția factorilor economici fundamentali, în acest scop s-au folosit statisticile O.C.D.E. (O.C.D.E. — Main economic indicators) și statisticile F.M.I. (International Financial Statistics).

● Informațiile curente de pe piețele valutare, pentru a cunoaște evoluția la zi a cursurilor, a sesiza noile tendințe și a revizui în timp util prognozele. Se are în vedere utilizarea unui serviciu de informare operativă asupra situației financiare internaționale (Reuter Monetary Report).

● Prognozele efectuate de instituțiile de specialitate din străinătate (bănci, agenții guvernamentale, institute de cercetare etc.). Informațiile furnizate de acestea sînt folosite la confruntarea și corectarea în mod corespunzător a rezultatelor modelului propus. Se au în vedere, atît lucrările de prognoză elaborate de instituțiile de specialitate, cit și aprecierile unor specialiști în domeniu inserate în publicații sau transmise telegrafic.

Metodologia propusă se bazează pe un model econometric propriu de analiză și prognoză a cursurilor de schimb (MCS—1) adaptat la posibilitățile de informare și calcul disponibile.

Noile condiții create în economia mondială de existența cursurilor de schimb flotante au determinat o extindere a preocupărilor de modelare econometrică, de la fluxurile de export și import de mărfuri și servicii, la fluxurile de capital. Deja, principalele țări membre ale O.C.D.E. dețin modele ale fluxurilor de capital și ale balanțelor de plăți (ex. S.U.A., Japonia, Canada etc.). De asemenea, modele ale comerțului mondial cum este Proiectul LINK condus de Lawrence Klein, tind să treacă de la tratare exogenă a cursurilor de schimb, la una endogenă (de la poziția de factor de influență, la cea de variabilă determinată de un număr de factori)*).

Posibilitatea prognozării cursurilor de schimb pe bază de modele econometrice este studiată în prezent de un număr mare de institute și de firme specializate. Majoritatea dintre acestea se limitează la utilizarea unor funcții econometrice independente, care explică cursurile de schimb în funcție de factorii exogeni. În această categorie poate fi încadrat și modelul econometric pe care îl propunem pentru prognoza cursurilor de schimb (rezultatele modelului trebuie considerate ca o variantă de referință în procesul de prognoză, prognoza obținută cu ajutorul a-

cestuia, urmînd să fie completată cu aspectele calitative care caracterizează piețele valutare.

Specificarea modelului s-a bazat pe corelațiile cursurilor de schimb cu factorii economici fundamentali, precum și pe observarea experienței internaționale în acest domeniu.

Funcția de la care a pornit formalizarea matematică se calculează pe baza următoarelor elemente: cursul de schimb al monedei țării „i” față de dolarul S.U.A., unde: „i” = Japonia, Elveția, R.F.G., Anglia și Franța; soldurile cumulate în perioada considerată, a balanțelor de plăți curente ale țărilor „i”, variabilă întîrziată cu două trimestre; raportul dintre masa monetară a țării „i” și cea a S.U.A., variabilă întîrziată cu 8 și respectiv 4 trimestre; indicele prețurilor de consum din țara „i” raportat la cel din S.U.A., variabilă întîrziată cu 4 trimestre; raportul dintre indicele producției industriale a țării „i” și cea a S.U.A., variabilă întîrziată cu 2 trimestre; raportul dintre nivelul dobînzilor în țara „i” și cel din S.U.A.; cursul la termen a monedei țării „i” față de dolarul S.U.A.

Estimarea modelului s-a făcut pe seriile de date statistice trimestriale corespunzătoare variabilelor prezentate pe perioada I.1973—III.1979.

Metoda utilizată pentru estimare a fost metoda clasică a celor mai mici pătrate, cea mai potrivită pentru astfel de ecuații independente.

După estimarea ecuațiilor de regresie ale modelului, s-a procedat la prognoza cursurilor de schimb. Aceasta a fost posibilă prin introducerea în model a valorilor prognozate ale variabilelor exogene. Acestea din urmă provin, fie din întîrzierea unor variabile, fie din estimări făcute de autori sau de instituții specializate.

Detalii privind construcția și utilizarea modelului pot fi obținute de specialiști la Institutul de economie mondială — București.

Ion ANTON
Mugur ISĂRESCU
I.E.M.

*) Lawrence Klein — Endogenous treatment of exchange rates within the LINK System — lucrare prezentată la Conferința econometrică de la Lodz, Polonia, 5 dec. 1979.

conjunctura pe piețele valutare și de capital

Evoluții valutare-financiare în 1981 și perspective pentru 1982

Spațiul valutar-financiar internațional a fost dominat în 1981 două fenomene: pe de o parte, înăsprirea condițiilor de pe piețele de capital, culminînd cu atingerea unor niveluri record ale ratei dobînzilor; pe de altă parte, fluctuațiile puternice ale cursurilor de schimb, în mod deosebit oscilațiile valorice ale dolarului american suprapuse peste celelalte fenomene negative care au caracterizat relații valutare-financiare internaționale în ultimii ani — dezechilibrele balanțelor de plăți, mișcările de capitaluri speculative, agravarea datoriei externe a țărilor în curs de dezvoltare, nivelul record al dobînzilor — au imprimat anu-

lui 1981 trăsăturile specifice perioadelor de criză financiară profundă.

Creșterea la niveluri record a ratei dobânzilor pe piețele de capital s-a făcut simțită în special, în prima jumătate a anului, fiind strâns legată de politica monetară restrictivă dusă de unele țări occidentale, în mod deosebit de S.U.A. Urmărind punerea sub control a masei monetare, în ciuda necesităților tot mai mari de finanțare ale guvernului federal (pentru acoperirea masivelor cheltuieli de înarmare expuse în programul Administrației), complexul de măsuri de politică economică din S.U.A. au împins nivelul dobânzilor din această țară la recorduri istorice absolute: rata dobânzilor preferențiale a ajuns în vara anului 1981 la aproape 24 la sută.

Ascensiunea rapidă a ratei dobânzilor în S.U.A. a declanșat un adevărat „război al dobânzilor“, celelalte țări occidentale recurând la rîndul lor la majorarea ratei dobânzilor pe piețele naționale de capital pentru a atenua efectele nefavorabile ale creșterii rapide a cursului dolarului, concomitent cu scăderea îngrijorătoare a cursului monedelor naționale, scurgerea capitalurilor din Europa Occidentală spre S.U.A. și scumpirea relativă a importurilor etc. În consecință, s-a înregistrat o cursă ascendentă generalizată a ratei dobânzilor pe piețele naționale de capital occidentale, care s-a transmis și asupra piețelor de capitaluri internaționale (eurovalute).

Față de 1977—1978, nivelul dobânzilor pe piața monetară din S.U.A. și pe piața internațională a eurodolarilor era superioară în 1981 cu 10—12 procente. Creșteri de 6—10 procente s-au înregistrat în aceeași perioadă și pe piețele monetare vest-europene. Spirala ascendentă a ratei dobânzilor s-a transmis din țările occidentale la toate categoriile de credite, inclusiv la cele pe termen lung acordate de instituțiile financiare internaționale. În acest sens, poate fi menționat faptul că în ultimii ani, Banca Mondială — care la rîndul ei atrage resurse de pe piețele occidentale de capital — a majorat substanțial rata dobânzilor percepute, pînă la nivelul de 11,6 la sută în toamna anului 1981 (față de 7—8 la sută în 1976—1978).

Scumpirea considerabilă a creditului internațional a declanșat un întreg angrenaj de efecte negative atît asupra țărilor dezvoltate, cît mai ales asupra țărilor în curs de dezvoltare: desangajarea investițiilor productive, accentuarea decalajelor economice, intensificarea mișcărilor perturbatoare de capital, agravarea datoriei externe. În final, efectele negative s-au semnalat prin încetinirea ritmului de creștere a comerțului internațional și înrăutățirea climatului general din economia mondială. Din aceste considerente politica dobânzilor înalte a generat ample dispute și critici în cercurile occidentale și a fost pusă sub acuzare de țările în curs de dezvoltare.

Reculul puternic al activității productive în S.U.A. în partea a doua a anului 1981 a determinat o oarecare relaxare a politicii monetar-restrictive promovată de Sistemul Federal de Rezerve. Sub impactul acestei relaxări, precum și ca urmare a atenuării presiunilor inflaționiste în economia americană, rata dobânzilor în S.U.A. a urmat o tendință descendentă în partea a doua a anului 1981.

În ce măsură este de așteptat o reducere simțitoare a ratei dobânzilor în S.U.A. în 1982? Pe de o parte, Sistemul Federal de Rezerve a cedat parțial presiunilor și a

relaxat politica monetară, ceea ce a contribuit, alături de slăbirea cererii de credite ca urmare a recesiunii, la scăderea ratei dobânzilor în primele luni ale anului 1982. Pe de altă parte, autoritățile monetare americane și-au exprimat clar opinia că nu vor permite reluarea unei creșteri rapide a masei monetare și că vor menține un anumit grad de control. În aceste condiții și avînd în vedere perspectiva unei rate înalte a inflației, este improbabilă aducerea ratei dobânzilor la nivelul scăzut al anilor 1976—1978. Mai mult, necesitățile de finanțare ale bugetului internațional a declanșat un întreg angrenaj de efecte negative atît asupra țărilor dezvoltate, cît mai ales asupra țărilor în curs de dezvoltare: descurajarea investițiilor productive, accentuarea recesiunii economice, intensificarea mișcărilor perturbatoare de capital, agravarea datoriei externe. În final, efectele negative s-au semnalat prin încetinirea ritmului de creștere a comerțului internațional și înrăutățirea climatului general din economia mondială. Din aceste considerente, politica dobânzilor înalte a generat ample dispute și critici în cercurile occidentale și a fost pusă sub acuzare de țările în curs de dezvoltare.

Reculul puternic al activității productive în S.U.A. în partea a doua a anului 1981 a determinat o oarecare relaxare a politicii monetare respective promovată de Sistemul Federal de Rezerve. Sub impactul acestei relaxări, precum și ca urmare a atenuării presiunilor inflaționiste în economia americană, rata dobânzilor în S.U.A. a urmat o tendință descendentă în partea a doua a anului 1981.

În ce măsură este de așteptat o reducere simțitoare a ratei dobânzilor în S.U.A. în 1982? Pe de o parte, Sistemul Federal de Rezerve va ceda parțial presiunilor și va relaxa politica monetară, ceea ce va contribui, alături de slăbirea cererii de credite ca urmare a recesiunii, la scăderea modestă a ratei dobânzilor în primele luni ale anului 1982. Pe de altă parte, autoritățile monetare americane și-au exprimat clar opinia că nu vor permite reluarea unei creșteri rapide a masei monetare și că vor menține un anumit grad de control. În aceste condiții și avînd în vedere perspectiva unei rate relativ înalte a inflației, este improbabilă aducerea ratei dobânzilor la nivelul scăzut al anilor 1976—1978. Mai mult, necesitățile de finanțare ale bugetului federal vor absorbi de pe piețele de capital din S.U.A. în anul fiscal 1981—1982 circa 100 miliarde dolari (mai mult de jumătate din economiile bănești ale populației americane), ceea ce va micșora simțitor disponibilitățile de fonduri lichide și va acționa în sensul majorării ratei dobânzilor.

Este de așteptat, deci, ca evoluția ratei dobânzilor în S.U.A. în 1982 să ia forma unei evoluții oscilante, cu o minimă de 10—12% și o maximă de 18—20%, aceasta din urmă mai ales în trimestrul II al anului.

Oscilațiile cursurilor de schimb în 1981 au fost printre cele mai mari din ultimii 10 ani. Cursul de schimb efectiv (mediu ponderat) al dolarului a crescut rapid în ultimele două luni ale anului 1980 și semestrul I 1981, cu peste 17%, dar a scăzut cu 3-4 procente în partea a doua a anului 1981; per global, cursul de schimb efectiv al dolarului a fost în 1981 cu 14% deasupra celui din 1980. Evoluția valorică a monedei americane pe piețele de schimb a urmat, de regulă, evoluția ratei dobânzilor în S.U.A.

Pe de altă parte, monedele participante la sistemul monetar vest-european, lira sterlină și francul elvețian au înregistrat scăderi importante de curs, atât față de dolar, cât și față de monedele terțe. Astfel, cursul de schimb efectiv al mărcii vest-germane a scăzut cu 10-12%, față de dolar cursul mărcii a scăzut cu 27-30%, iar față de yenul japonez a avut evoluția cea mai favorabilă, crescând în medie ponderată cu 22% în perioada decembrie 1981 — iulie 1982.

Calculată pe bază lunară, variabilitatea cursurilor de schimb (respectiv modificările procentuale de la o lună la alta) s-a accentuat considerabil în 1981, ilustrând agravarea instabilității valutei financiare internaționale. Singura zonă de relativă stabilitate a fost constituită de cursurile de schimb dintre monedele participante la sistemul monetar vest-european (marca vest-germană, francul francez, guldenul olandez, francul belgian, francul luxemburghez, lira italiană, coroana daneză, lira irlandeză). A avut loc o singură realiniere de mici proporții a cursurilor de schimb în cadrul sistemului în octombrie 1981.

Pentru anul 1982 este de așteptat ca evoluția cursurilor de schimb să fie dominată în continuare de mișcarea ratei dobânzilor în principalele țări occidentale. În aceste condiții, deși se va înregistra o slăbire a cursului dolarului față de 1981, nivelul mediu al acestuia se va situa în 1982 peste cotele din 1979 și 1980. Totuși, este posibilă o acțiune mai puternică a altor factori, de exemplu a situației comparative a balanțelor de plăți, sau a inflației. Unele cercuri de specialitate apreciază, în acest sens, că dolarul S.U.A. va înregistra scăderi de mal mare am-ploare ca urmare a deteriorării balanței de plăți curente americane.

Mugur ISĂRESCU
I.E.M.

Restructurări în producția și comerțul mondial

Industria automobilelor

Dificultățile întâmpinate de consumatori în aprovizionarea cu combustibili, ca și prețurile ridicate care se vor menține la autoturisme, ca efect al crizei energetice, vor constitui și în următorii ani principalul element care va influența volumul și structura producției în majoritatea țărilor producătoare de autoturisme. Ca urmare a crizei energetice ca și a altor factori de natură tehnico-economică (cum ar fi: creșterea costurilor de producție datorită perfecționărilor de ordin tehnic, necesitatea combaterii măsurilor protecționiste luate de principalele țări impo-rtatoare, lupta împotriva poluării etc.) în producția și comerțul mondial cu autoturisme se vor manifesta în actualul deceniu o serie de tendințe, unele complet diferite de cele din deceniul trecut. De remarcat este în primul rând faptul că se va înregistra o creștere relativ lentă a cererii și ofertei mondiale de autoturisme, cu unele modificări structurale față de deceniul precedent.

Alături de criza energetică, menținerea fenomenelor de recesiune va reprezenta și în actualul deceniu o frână în

calea unei creșteri masive a cererii solvabile, influențând în mod corespunzător situația conjuncturală a pieței mondiale a autoturismelor. Datorită acestui fapt, creșterea nu va depăși ritmurile înregistrate în deceniul precedent. Astfel, conform prognozei concernului japonez „TOYOTA“ cererea mondială de autoturisme se va ridica în 1990 la cca. 41 milioane bucăți, aceasta însemnând o creștere cu numai 30% a volumului pieței comparativ cu ritmul mediu de creștere anual de 45% în perioada 1970—1979. Cele mai ridicate ritmuri de creștere se vor înregistra în Orientul Mijlociu, America Centrală și de Sud și Africa, unde parcurile de autoturisme probabil se vor dubla, în timp ce ratele de creștere pe piața vest-europeană și S.U.A. se vor diminua considerabil.

În deceniul actual se estimează că și oferta mondială va înregistra un ritm de creștere apropiat de cel al cererii, majoritatea furnizorilor fiind constrinși să-și adapteze volumul și structura producției la nivelul solicitărilor pieței. Conform ultimelor aprecieri, ritmul mediu anual de creștere a producției de autoturisme a principalelor țări capitaliste dezvoltate (care reprezintă la această dată cca 90% din producția mondială) va fi în perioada 1981—1990 de cca. 3%, comparativ cu aproape 4% în deceniul precedent. Astfel, potrivit prognozei elaborate de institutul englez „LONDON-BASED ECONOMIC MODELS“ volumul producției de autoturisme a principalelor țări capitaliste industrializate, va crește cu cca. 16% în 1985 față de 1980, atingând următoarele nivele absolute pe țări:

Țara	1980	1985
— Franța	2.939	3.294
— Italia	1.445	1.655
— Japonia	7.038	7.425
— Anglia	924	953
— S.U.A.	6.377	8.626
— R.F.G.	3.521	3.361

În ce privește structura ofertei mondiale de autoturisme, în actualul deceniu principala pondere o vor deține autoturismele mici, cu consum redus de combustibil. În această direcție se îndreaptă, după cum vom vedea în continuare, eforturile tuturor furnizorilor de autoturisme, pe plan mondial.

Aceste mutații în volumul și structura cererii și ofertei vor influența și comerțul mondial cu autoturisme, conducând la modificări față de deceniul precedent, atât la exportul cât și la importul principalelor țări capitaliste dezvoltate.

În legătură cu exportul mondial de autoturisme, într-o declarație făcută de organizația „EUROFINANCE RESEARCH“ se apreciază că în 1985 ar putea exista un surplus de 1 milion autoturisme disponibile pentru export, care să caute o piață corespunzătoare. Principalul exportator mondial va continua și în deceniul următor să rămână Japonia, care va avea un disponibil de export de cca. 5,5 milioane autoturisme, în 1985, comparativ cu 3,1 milioane buc. exportate în 1980, conform aprecierii concernului „FORD EUROPA“. Datorită măsurilor protecționiste luate de țările vest-europene și S.U.A., Japonia va fi nevoită să-și realizeze o parte tot mai mare a

producției pentru export în cadrul filialelor din Europa de Vest și S.U.A.

În ce privește importurile mondiale și în actualul deceniu S.U.A. și țările vest-europene vor continua să dețină prioritatea, deși ponderea lor în totalul importurilor mondiale va scădea. După aprecierile firmei „FORD”, S.U.A. și țările vest-europene vor importa în 1985 numai din Japonia 4,4 milioane autoturisme (din care S.U.A. — 2,5 milioane). Prognoza elaborată de institutul „LONDON-BASED ECONOMIC MODELS”, estimează că în 1982 țările Pieței Comune vor importa, pentru prima dată, mai multe autoturisme decât vor exporta. În 1985 deficitul comunitar în comerțul cu autoturisme va atinge 650.000 buc., tot atâtea cât reprezenta excedentul realizat în 1979.

REORIENTĂRI TEHNICE ÎN ACTIVITATEA PRINCIPALELOR FIRME

Dificultățile menționate mai sus, ca și evoluția conjuncturală a pieței mondiale, au determinat principalele firme mari producătoare de autoturisme să se angajeze în importante programe de redimensionare, modernizare și reutilizarea capacităților de producție.

Obiectivele avute în vedere de principalele firme producătoare de autoturisme pe plan mondial, în actualul context al crizei energetice, sînt concentrate în direcția realizării unor consumuri reduse de combustibil în paralel cu asigurarea unui control strict al poluării, cu introducerea masivă a componentelor electronice în industria auto, cu trecerea la noi forme și soluții constructive ale autoturismelor etc.

Reducerea consumului de combustibil, atât prin realizarea unor noi variante de motoare cât și prin utilizarea unor noi tipuri de carburanți, rămîne în continuare obiectivul cel mai important al constructorilor de autoturisme.

Principalele îmbunătățiri care vor fi aduse motoarelor, în vederea scăderii consumului de combustibil, vor consta în: creșterea raportului de compresie și a turbulenței dirijate în camera de ardere, reglarea punctului de aprindere și pregătirea amestecului prin intermediul calculatorului, întreruperea alimentării cu carburant pînă la un nivel corespunzător numărului de turații la relanți, atunci cînd motorul este antrenat de roți ș.a.m.d.

O activitate intensă de înlocuire a motoarelor cu consum mare de combustibil, cu motoare mici, economice, desfășoară firmele americane. Astfel, în programul de fabricație, al firmei „GENERAL MOTORS” sînt prevăzute pentru 1983—1984 autoturisme mici, destinate transportului în oraș, cu motor în „V” în 4 și 3 cilindri, cu un consum de 2,82 litri la 100 km. Conform estimărilor acestei firme, toate autoturismele pe care le va produce pînă în anul 1985 se vor încadra sub limita de consum impusă de normele elaborate de guvernul S.U.A. pentru 1985 (8,07 litri la 100 km).

Încă din 1981 firma „GENERAL MOTORS” a introdus pe autoturismele sale mari un nou tip de motor cu injecție în „V”, cu un număr de cilindri variabili (care poate funcționa cu 8,6 sau 4 cilindri, în funcție de condițiile de utilizare), care conduce la economie de combustibil.

Un alt obiectiv avut în vedere de principalii fabricanți de autoturisme pe plan mondial îl constituie înlocuirea

motoarelor pe benzină cu motoare Diesel (este cunoscut faptul că la performanțe identice cu cele ale autovehiculelor cu motor pe benzină, motorul Diesel reduce consumul de carburant cu 25—30%).

O soluție de viitor în acest domeniu o va reprezenta trecerea la motoarele Diesel turbo, mai mici și mai ușoare, dar cu performanțe superioare comparativ cu motoarele Diesel obișnuite.

Pe plan mondial se mai au în vedere și alte soluții de înlocuire a motorului pe benzină: cu motorul electric, cu turbina cu gaz etc. Astfel, firma „GENERAL MOTORS” din S.U.A. intenționează ca în 1983 sau 1984 să lanseze pe piață primul automobil electric de serie.

Aceste noi tipuri de motoare reprezintă însă soluții pentru viitorul mai îndepărtat, întrucît, pentru trecerea lor la producția de serie mai sînt de rezolvat o serie de probleme tehnice.

Alte măsuri vizînd reducerea consumului de combustibil, legat de perfecționarea motoarelor, pe plan mondial, constau în: introducerea sistemelor electronice de injecție — aprindere și control a combustibilului, perfecționarea designului autoturismelor în scopul reducerii rezistenței aerului în mers, trecerea de la tracțiunea pe spate la tracțiunea pe față, micșorarea gabariturii autoturismelor etc.

Astfel, majoritatea firmelor vest-germane constructoare de autoturisme au în program pentru perioada 1981—1985 dotarea tuturor tipurilor de autoturisme fabricate de ele cu sisteme integrate pentru toate metodele de control electronic (al amestecului aer-benzină, de injecție-aprindere a combustibilului, de determinare a direcției de mers și de indicare a rutelor optime, de control a presiunii anvelopelor și a presiunii uleiului etc.).

În Japonia investițiile preconizate pentru perioada 1981—1983 vor fi orientate cu precădere pentru producerea de autoturisme cu tracțiune pe față, care, după opinia constructorilor japonezi, reprezintă la ora actuală modelele cele mai eficiente sub raportul economiei de combustibil.

În domeniul perfecționării designului, firmele americane și vest-germane au ca obiective reducerea greutateii și micșorarea dimensiunilor exterioare ale autoturismelor fără a se afecta spațiul interior, pe baza alegerii optime a materialelor și formei autoturismelor — respectiv prin proiectarea unor tipuri adecvate de caroserii cu o rezistență minimă la aer.

În ce privește utilizarea unor noi tipuri de carburanți, principalele preocupări, pe plan mondial, se concretizează în încercările de substituție totală sau parțială a benzinei, cu alte surse, mai ieftine, de combustibili, dintre care pot fi menționate alcoolul, metanolul și benzina extrase din cărbune, etanolul extras din sfecla de zahăr etc.

Pe lângă reducerea consumului de combustibil, atenția principalelor firme producătoare de autoturisme, pe plan mondial se va îndrepta și în direcția creșterii siguranței și confortului în exploatare, reducerii poluării și perfecționării soluțiilor constructive.

Astfel, se are în vedere introducerea unor noi dispozitive (sisteme noi de frînare, folosirea sacilor cu aer, utilizarea cutiilor de viteze multiple, a senzorilor electro-

nici și a echipamentelor de avertizare etc.) pentru creșterea gradului de siguranță și confort în conducerea autoturismelor.

În R.F.G., firmele „FORD” și „DAIMLER BENZ” își vor continua eforturile în direcția prelungirii duratei de funcționare a autoturismelor — îndeosebi a celor de capacitate cilindrică mare, prin utilizarea unor aliaje din oțel la fabricarea șasiurilor în vederea protejării acestora împotriva coroziunii.

În Anglia firma „FORD EUROPA” împreună cu alte două firme care activează în industria chimică, au pus la punct o rășină rezistentă la căldură, care va putea fi utilizată la producerea anumitor componente ale motoarelor de autoturisme, ca și pentru radiatoare, jenți etc., conducând astfel, implicit la scăderea greutateii autoturismelor. Se estimează că masele plastice termorezistente vor putea fi utilizate în producția de serie a autoturismelor, începând cu anii 1985—1986.

În ce privește preocupările pentru reducerea poluării, se apreciază că în următorii ani se vor generaliza îmbunătățirile tehnice aduse până în prezent la motoarele autoturismelor, cum ar fi: dotarea cu convertizoare catalitice, sisteme de control electronic al alimentării și aprinderii, pompe de injecție a aerului, reactivi termici, sisteme de recirculare a gazelor eșapate etc.

Legislațiile multor state importatoare au început deja să prevadă norme antipoluante severe, care afectează interesele multor exportatori de autoturisme.

Toate aceste măsuri, ca și o serie de altele, luate de principalele firme producătoare de autoturisme pe plan mondial vor avea ca efect o creștere a competitivității firmelor în cauză, fapt care va conduce la o ascuțire a luptei concurențiale la exportul de autoturisme, contribuind la îngustarea piețelor externe, care vor prezenta dificultăți tot mai mari pentru majoritatea exportatorilor cu o putere financiară mai redusă.

A. DOBRESCU

Cooperare Internațională

Societatea „Roliship”

În conformitate cu documentele ce au stat la baza constituirii, Societatea mixtă româno-libiană pentru transporturi maritime ROLISHIP este persoană juridică română, având forma juridică de societate mixtă pe acțiuni, acționarii fiind întreprinderea pentru exploatarea flotei maritime „Navrom” cu sediul în Constanța și Societatea Generală Națională pentru Transporturi Maritime „G.M.T.C.” cu sediul în Tripoli (Libya).

Capitalul social al societății a fost stabilit, conform stipulațiilor din Contractul de asociere și statut, la 21 milioane dolari S.U.A., aportul acționarilor fiind:

— partea română 10,710 milioane dolari S.U.A. reprezentând 51 la sută;

— partea libyană 10,290 milioane dolari S.U.A., reprezentând 49 la sută.

Până în prezent, părțile au virat în contul societății jumătate din capital, urmînd ca restul capitalului să fie de pus de către acționari, la cererea Consiliului de administrație, în funcție de termenele de plată ale navelor ce urmează a se achiziționa.

În înființarea societății partenerii au avut în vedere posibilitatea cumpărării de nave românești cu plata în devalute și realizarea de încasări valutare provenite din aprovizionarea navelor și diferite prestări de servicii efectuate în țară. Partenerul libyan a avut în vedere, obținerea de beneficii din activitatea de transport maritim precum și instruirea și perfecționarea de personal libyan atât la bordul navelor cit și în diferite compartimente funcționale ale sectorului administrativ din societate.

În documentele de fundamentare privind constituirea societății s-a prevăzut achiziționarea din România a 4 nave din care:

— 2 nave cargou de 4 800 tdw.

— 2 nave cargou de 8 700 tdw.

În prezent, societatea funcționează cu 2 nave de 4 800 tdw, achiziționate în 1978, 1979, iar pentru celelalte 2 nave de 8 700 tdw negocierile pentru semnarea contractului de cumpărare sînt în curs de perfectare. Activitatea de transport maritim s-a desfășurat în conformitate cu prevederile Statutului, între porturi românești și libyene sau între porturi românești spre cele de pe relația Continent — Anglia — Scandinavia — Marea Baltică și Marea Mediterană — Orientul Apropiat. Transporturile de mărfuri au fost angajate cu navlositorii în condițiile diferitelor contracte uzitate în practica internațională a transportului maritim. Contractul „time-charter” (chiria navei per timp) s-a dovedit a fi plin în prezent cel mai avantajos pentru Societate, deoarece plata combustibililor și lubrefianților, taxele portuare și tranzitare canal, taxele pentru încărcare-descărcare, comisioane pe navlu și brokeraj, și asigurarea fondului de marfă sînt în contul navlositorilor.

Societatea se aprovizionează și execută reparații la nave în România, prin întreprinderile de comerț exterior cit și prin alte unități socialiste astfel:

— combustibili și lubrefianți	70%
— materiale și obiecte de inventar	75%
— alimente pentru echipaje	75%
— reparații nave	80%

Personalul navigant — 116 și administrativ — 19 este angajat astfel:

— Personalul navigant și administrativ se selecționează și angajează în funcție de studiile și experiența în domeniu pe baza unui examen, în conformitate cu legislația română și cerințele „Regulamentului de angajare a echipajelor” și „Regulamentul de angajare a personalului administrativ” în vigoare la Societate;

— Directorul general și directorul general adjunct sînt numiți prin decizia acționarilor;

— Șefii de serviciu și compartimente sînt propuși de acționari și aprobați de Consiliul de administrație, funcție de rezultatele obținute la concursul de ocuparea postului;

— Restul de personal administrativ este angajat cu aprobarea directorului general, în conformitate cu condițiile impuse de legislație.

Personalul Societății este esalarizat în dolari, la nivelul stabilit de legislație, salariile putând fi modificate periodic de către Consiliul de administrație.

Pentru rezultatele obținute premiul personalului român se face de către Consiliul de administrație cu respectarea legislației române, iar personalul libyan numai prin decizia Consiliului.

Organul suprem de conducere a Societății este Adunarea Generală a acționarilor care se întrunește o dată pe an, la trei luni de la încheierea anului financiar.

Organul suprem de conducere a Societății este Adunarea Generală a acționarilor care se întrunește o dată pe an, la trei luni de la încheierea anului financiar.

Deciziile adunării generale, valabil constituită, sînt obligatorii chiar pentru acționarii care nu iau parte la adunări și nu și-au trimis reprezentanții. Consiliul de administrație este organul executiv de conducere colectivă și se compune din 6 membri (3 români și 3 libyeni) și este condus de directorul general al Societății. Consiliul de administrație se întrunește la sediul Societății ori de cîte ori este necesar, dar cel puțin o dată la 3 luni la convocarea directorului general sau la cererea a o treime din membrii săi. El ia decizii fie cu majoritate simplă, fie cu unanimitate de voturi a membrilor Consiliului. În cazul în care hotărîrile se adoptă cu majoritate de voturi, cînd se ajunge la balotaj, votul directorului general va fi decisiv. Hotărîrile Consiliului de administrație vor fi valabile dacă sînt prezenți cel puțin două treimi din numărul membrilor.

Controlul activității Societății este asigurat de Comisia de cenzori formată din 4 persoane, respectiv 2 români și 2 libyeni.

I. G.

Caracteristici de marketing ale țărilor în curs de dezvoltare (II)

Orientul Mijlociu

Orientul Mijlociu este o zonă cu caracteristici economico-sociale care permit utilizarea unor metode și practici de comercializare proprii țărilor dezvoltate, dar modelînd activitățile de marketing potrivit specificului autohton.

Deși populația țărilor din regiune nu este prea numeroasă, datorită nivelului de trai mai ridicat decît al multor state din Africa și Asia, existenței unor importante resurse materiale, între care petrolul deține primul loc, aducînd venituri mari, ca și preocupările pentru valorificarea bogățiilor și folosirea veniturilor pentru progres economico-social, Orientul Mijlociu constituie o piață cu capacitate de absorbție ridicată. Cererea de import are o structură complexă, începînd cu diverse bunuri de consum, în special alimentare și sfîrșind cu mașini și utilaje diverse, cu precădere pentru înzestrarea ramurilor industriale de vîrf (petrochimie, electronice, etc.). Programele de dezvoltare existente în țările din zonă reclamă importante resurse financiare și materiale, iar, prin realizarea obiectivelor acestora, sporește producția autohtonă

creștînd disponibilitățile pentru export la unele produse industriale (industrie ușoară, îngrășăminte chimice etc.). Acest fenomen are ca efect ascuțirea concurenței și îngustarea piețelor de desfacere, regiunea rămînd însă dependentă de importuri pentru majoritatea mijloacelor de producție, unele materii prime și produse alimentare și în viitor.

Orientările strategice în privința produselor de export pe piața Orientului Mijlociu sînt, în linii generale, aceleași ca pentru alte țări în curs de dezvoltare.

Particularitățile cererii și climatice impun însă adaptarea produselor livrate în regiune.

Una din problemele specifice politicii produselor de export o constituie înlăturarea efectelor condițiilor climatice prin adaptări constructive. De exemplu, Compania engleză „British Leyland” a echipat autobuzele pentru export în Irak cu motoare Diesel rezistente la exploatarea în condiții de temperaturi ridicate și cu cutii de viteze semi-automate, iar firma „Caterpillar-France” a livrat tractoare echipate cu buldozere și cu filtre speciale de aer în Arabia Saudită.

Bunurile de consum fabricate în conformitate cu specificul cererii permit sporirea substanțială a exporturilor. Astfel, Polonia exportă un sortiment de brînză, special preparată după o rețetă arabă, iar Ungaria exportă cantități în creștere de carne de pasăre ca urmare a îmbunătățirii metodelor de selecție, modernizării stațiilor de ambalare, lărgirii gamei sortimentale.

Unele firme practice cu succes îmbogățirea ofertei de export prin extinderea gamei sortimentale a produselor și serviciilor, inclusiv recurgerea la diversificarea laterală ca urmare a extinderii activității la domenii complementare. Renault, deși profilată pe realizarea de autovehicule a inclus în programele sale de producție echipamente agricole (tractoare între 30—145 CP). Mai mult, unele firme se orientează spre adoptarea formulei „recoltă la cheie” asemănătoare cu „livrarea la cheie a obiectivelor industriale”, ea asigurînd toate operațiile: elaborarea studiilor de fezabilitate, alegerea solului, a varietăților de cultură, mecanizarea lucrărilor, instruirea personalului etc., pînă la obținerea produsului agricol respectiv.

O asemenea tendință se regăsește și în domeniul industrial unde se practică formula „produs în mină”, ceea ce înseamnă asistență pînă la obținerea produselor în obiectivul construit.

Distribuția se efectuează în principal prin utilizarea rețelelor existente și prin acțiuni de cooperare, deși construirea de rețele de desfacere ale exportatorilor nu este exclusă.

Ca un aspect specific al modalităților concrete de comercializare poate fi reținută existența cvasi-totală a agenților autohtoni, care joacă un rol important în structura canalelor de distribuție. Conform uzanțelor în țările arabe, exportatorul trebuie să aibă un agent local deși, în unele cazuri, formalitățile pentru obținerea autorizației necesare pentru folosirea acestuia sînt complicate. Dificultățile merg pînă acolo încît nu este posibilă folosirea unui intermediar din altă țară a regiunii pe motivul scumpirii produselor prin plata unui comision suplimentar.

(Utilizarea intermediarilor lungeste canalele de distribuție, fapt ce are influență asupra prețurilor de export).

Datorită dificultăților întâmpinate în distribuția pe piețele Orientului Mijlociu, firmele care nu sînt implantate în zonă încearcă să pătrundă prin formule inedite. Unele dintre ele folosesc relațiile altor firme bine introduse în țările din regiune relații stabilite pentru a vinde direct produsele proprii. De o asemenea manieră a procedat, de exemplu, firma franceză „Antircuille“ vînzîndu-și produsele sale de decapare și vopsele industriale prin firma „Construction Méta-liquies de Provence“ care prin intermediul „Elf-Erap“ este foarte activă în unele țări. O variantă cu largi perspective este cooperarea în construirea rețelelor de distribuție, ea fiind facilitată de politica de deschidere față de investițiile străine.

Zona Orientului Mijlociu constituie o piață unde poate fi utilizată, în bune condiții, o gamă largă de metode și tehnici promoționale. Reclama, târgurile internaționale din regiune și, în special, contactele personale, constituie modalități uzitate pentru promovarea schimburilor comerciale. Acestora li se adaugă formule noi care derivă, atît din eforturile concurențelor de a-și consolida pozițiile sau de a câștiga altele noi pe aceste piețe, cît și, mai ales, din statutul statelor din zonă de țări în curs de dezvoltare.

Una din căile folosite în acest scop este deschiderea în țările din zonă a unor filiale sau birouri de reprezentare de către întreprinderi industriale și comerciale, bănci în scopul analizei operative a condițiilor pieței, a planurilor de dezvoltare, asigurării asistenței tehnice și financiare etc. În acest mod au procedat firme japoneze, nord-americane, engleze ș.a., iar 13 bănci iugoslave au înființat o agenție în Abu Dhabi, avînd o rază de acțiune pentru mai multe țări din zonă.

Serviciile reprezintă o necesitate resimțită din plin și în Orientul Mijlociu. Facilitățile oferite de competitorii străini se orientează spre o gamă cît mai variată a serviciilor și spre îmbunătățirea condițiilor în care ele sînt asigurate.

Exemple concludente pentru asemenea strategii sînt marile firme exportatoare de autovehicule care îmbunătățesc permanent condițiile de garanție ale produselor lor. Astfel, firma japoneză „Mazda“ asigură controlul și asistență tehnică gratuită pentru toate produsele sale la 1 000 și 10 000 de kilometri parcurși și apoi la fiecare 10.000 km. De asemenea, firma vest-germană „Daimler-Benz“ a hotărît extinderea garanției acordate pentru vehiculele utilitare de la 6 luni sau 10.000 km parcurși la 12 luni sau 50.000 km. La rîndul său B.M.W. a prelungit perioada de garanție, astfel încît se asigură, practic, garanție nelimitată. La acestea se adaugă participarea sporită la specializare a cadrelor locale din diverse domenii ș.a.

Acțiunile de cooperare au, la rîndul lor, puternice efecte asupra relațiilor economice cu țările din zonă, acoperînd o arie largă de activități cum sînt, prospecțiunile geologice, valorificarea resurselor, amenajări hidro, construirea de obiective industriale, asistență tehnică etc.

O modalitate interesantă de cooperare o constituie acțiunile tripartite întîlnite atît ca o componentă a strategiei japoneze pentru contracararea concurenței, scop în care se asociază cu firme mari, care ar putea stînjiți pătrunderea produselor japoneze, cît și cu participarea unor state cu orînduiri sociale diferite. Unele țări cu interese în regiune

prevăd în legislațiile proprii facilități pentru stimularea extinderii societăților mixte. R. P. Ungară a prevăzut înlesniri pentru obținerea de credite și în domeniul impunerii fiscale, iar guvernul australian pentru stimularea investițiilor de capital în Asia, asigurînd prefinanțarea studiilor de fezabilitate și asigurarea investițiilor pe 15 ani. Participarea la capitalul băncilor din zonă poate, de asemenea, să faciliteze schimburile economice, țările străine adjudecîndu-și astfel contracte cu valori superioare capitalului investit (cazul Austriei care a încheiat contracte pentru 27 milioane dolari, deși participarea sa la capitalul unei bănci era de 15 milioane dolari). Sînt cunoscute și participări ale unor țări socialiste (Polonia, Iugoslavia, România) la bănci bilaterale în țările regiunii.

Reuniunile internaționale joacă un anumit rol în promovarea schimburilor cu țările din zonă, cu cele în curs de dezvoltare în general, ele abordînd probleme cu care sînt confruntate aceste state. Franța a găzduit seminarii franco-arabe cu privire la formarea profesională, în R.P. Polonă a fost organizat — din inițiativa UNCTAD — un seminar consacrat problemelor comerțului țărilor socialiste cu țările în curs de dezvoltare, etc.

Se poate aprecia că dezvoltarea unui cadru instituțional specializat în vederea extinderii cooperării și promovării schimburilor comerciale cu aceste țări contribuie la mai buna orientare a activității țărilor exportatoare. El îmbracă forme diverse, de la institute private, grupări de firme specializate, la instituții guvernamentale. De exemplu, Australia a înființat Overseas Trading Corporation pentru operațiuni de export-import cu țările în curs de dezvoltare și socialiste, în Iugoslavia a fost creat un centru pentru agricultură și industria alimentară destinat relațiilor cu țările în curs de dezvoltare.

În sfîrșit, intensificarea importului de produse industriale de pe aceste piețe, ca și îmbunătățirea asistenței financiare constituie factori favorizanți ai schimburilor comerciale reciproce cu țările din Orientul Mijlociu, ele răs-punzînd doleanțelor acestor state care încearcă să-și sporească și să-și diversifice exporturile.

V. DANCIU

Informații

Promovarea comerțului exterior

În cadrul secției economice a ambasadei Republicii Federale Germania din București, funcționează un Oficiu pentru promovarea comerțului. Scopul central al acestuia este intensificarea comerțului bilateral în vederea realizării unei balanțe comerciale echilibrate în schimburile reciproce. Oficiul pentru promovarea comerțului consideră drept o sarcină importantă sprijinirea exporturilor din Republica Socialistă România în Republica Federală Germania, întărind astfel efectul unor măsuri corespunzătoare luate de partea română. Totodată, Oficiul sprijină întreprinderile din Republica Federală Germania ce activează pe piața română, în principal întreprinderi mici și

mijlocii, care nu sînt reprezentate la București. Cu reprezentanțele întreprinderilor din R. F. Germania acreditate la București are loc un schimb de experiență permanent.

Oficiul pentru promovarea comerțului oferă următoarele servicii :

Pentru exporturile din România în R. F. Germania :

— Informarea importatorilor germani privind îmbogățirea paletei produselor de export românești, programul de producție al industriei românești, calitatea mărfurilor, condițiile de livrare și plată etc. ;

— Depistarea unor importatori potențiali germani în cazul unor oferte române concrete de export ; stabilirea de contacte ;

— Sprijin acordat întreprinderilor de stat pentru comerț exterior, centralelor industriale și întreprinderilor românești pentru participarea la târgurile și expozițiile din R. F. Germania ;

— Consilierea părții române în probleme de marketing (modul de prezentare a produselor, publicitate în R. F. Germania) ;

— Procurarea de material informativ (statistici, rapoarte conjuncturale, situații privind diferite ramuri) asupra economiei R. F. Germania.

Pentru exporturile din R. F. Germania în România :

— Procurarea de adrese ale producătorilor germani și a materialului informativ asupra programelor de fabricație ;

— Inițierea de contacte și tratative la București sau în R. F. Germania ;

Răsfoind prin dosare

Pe cînd „marca de calitate“ ?

Recitind Legea nr. 7/1977 privind calitatea produselor și serviciilor mi-a atras atenția art. 50, care prevede că „pentru stimularea fabricării de produse de calitate superioară, cu un grad înalt de competitivitate, se instituie **marca de calitate**“. În continuare textul menționat face precizarea, potrivit căreia „marca de calitate este un simbol care se aplică pe produse, prin care se atestă de producător că acestea au caracteristici la nivelul celor mai bune performanțe realizate în țară și pe plan mondial“. Legea amintită stabilește, de asemenea, condițiile în care poate fi acordat unei întreprinderi dreptul ca, alături de propria marcă de fabrică, să aplice pe produsele ei și marca română de calitate. Din modul de redactare al textelor de lege rezultă exigența deosebită a legiuitorului, care a statuat că acordarea acestui drept este limitată numai la acele produse a căror calitate **răspunde performanțelor realizate pe plan mondial, calitate ce trebuie în prealabil atestată de organele specializate ale administrației de stat.**

Marca de calitate, așa cum a fost instituționalizată la noi nu este unică. În alte țări, încă cu decenii în urmă au fost instituite, și funcționează cu

rezultate bune, **mărci naționale de calitate**. Astfel, bunăoară, în Franța, așa cum se semnalează în literatura de specialitate^{*)}, încă din 1946 a fost instituită **marca națională de calitate**, folosirea căreia se atribuie, după o anumită procedură riguroasă, numai acelor întreprinderi ale căror produse „sînt de clasă internațională“. Ca urmare a faptului că aplicarea pe un anumit produs a **mărcii naționale de calitate dă garanții materiale cumpărătorului**, din partea asociației producătorilor francezi, cu privire la eventualele vicii de calitate, astfel de produse devin mult mai competitive. O altă marcă națională care poate fi dată ca exemplu, fiind instituționalizată de dreptul elvețian, este marca S.P.E.S. pentru exportul de produse de ceasornicărie și care este administrată de „Syndicat pour l'exportation suisse“. Menționăm, de asemenea, că marca națională de calitate este legiferată și în Anglia, Belgia, Elveția, Italia, Republica Populară Polonă, Republica Socialistă Federativă Iugoslavia, Republica Democrată Germană, Republica Populară Ungară, Statele Unite ale Americii etc.

Așadar, utilitatea folosirii mărcii naționale de calitate, în special în

— Punerea la dispoziție a unei liste de furnizori potențiali germani, în cazul unui necesar definit de importuri românești ;

— Transmiterea publicațiilor de licitație și dorințelor de livrări românești către uniuni și organizații de comerț exterior în R. F. Germania ;

— Mijlocirea participării la vizite în întreprinderi, seminarii și simpozioane pentru experți români în R. F. Germania ;

— Depistarea unor titulari de brevete și a unor parteneri de cooperare germani potențiali pentru proiecte în România.

Alte servicii :

— Conciliere în cazuri de diferențe privind derularea contractelor ;

— Sprijin la încasarea unor creanțe cu scadență depășită ;

— Transmiterea unor reclamații cu privire la dificultăți ale comerțului necunoscute pînă în prezent către forurile competente respective din cele două țări.

În rezolvarea acestor sarcini Oficiul pentru promovarea comerțului dorește o colaborare strînsă cu ministerele, întreprinderile de comerț exterior și Camera de comerț și Industrie a Republicii Socialiste România și organizațiile acesteia în scopul realizării unui schimb util în toate problemele ce privesc comerțul bilateral.

Redactor coordonator : **dr. Ioan GEORGESCU**

comerțul internațional este verificată în practică, avantajele fiind evidente. Este de necontestat că acel producător român care va obține dreptul de folosire a viitoarei mărci de calitate, va dispune de un element suplimentar, extrem de eficace, pentru promovarea exporturilor sale. La târguri și expoziții internaționale, în publicitatea efectuată prin reviste, cataloage, pliante etc., reliefația abilă a faptului că **nivelul calității produselor în cauză este atestat și prin marca națională, ar contribui, în mod cert, la sporirea competitivității acestora.**

Deși Legea calității a intrat în vigoare din 1977 marca de calitate încă nu a intrat în „exploatare“. Motivele acestei întârzieri și stadiul „Dosarului“ în cauză, vechi de cinci ani, nu îl cunoaștem și nici nu l-am răsfoit. De aceea, punem întrebarea : **Pe cînd marca românească de calitate ?**

Un dicton latin — **audiat et altera pars** — ne învață să nu formulăm judecăți definitive decît după ascultarea și a celeilalte părți. Ca urmare, așteptăm răspunsul la întrebarea de mai sus, de la organele în drept.

DALEX

^{*)} Stelian Marinescu, Al. Deteșan — „Regimul juridic al mărcilor de fabrică“, 1965, p. 40 ; Yolanda Eminescu — „Mărcile de fabrică, de comerț și de serviciu“, 1974, p. 91.

OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE ● OFERTE

**INTREPRINDEREA „ASCENSORUL”
BUCUREȘTI**

Calea Rahovei nr. 54
Sector 4 Tel. 16.25.96
Telex 011117 GIL-R

- Rulmenți 1203 buc. 2
- Idem 1205 buc. 1
- Idem 1309 buc. 2
- Idem 3209 buc. 8
- Idem 3307 buc. 7
- Idem 3309 buc. 5
- Idem 6001 buc. 50
- Idem 6012 buc. 10
- Idem 6015 buc. 69
- Idem 6209 buc. 50
- Idem 6210 buc. 8
- Idem 6302 buc. 100
- Idem 6302 ZZ buc. 20
- Idem 6312 buc. 2
- Idem 7205 buc. 20
- Idem 7209 buc. 30
- Idem 7212 B buc. 5
- Idem 7306 buc. 10
- Idem 7307 B buc. 2
- Idem 7308 buc. 20
- Idem 16020 buc. 1
- Idem 22205 buc. 2
- Idem 30203 buc. 20
- Idem 30209 buc. 15
- Idem 30217 A buc. 1
- Idem 30219 A buc. 10
- Idem 30304 buc. 20
- Idem 32211 buc. 4
- Idem 32219 buc. 14
- Idem 32304 buc. 129
- Idem 32309 buc. 11
- Idem 51103 buc. 5
- Idem 51209 buc. 60
- Idem 51307 buc. 4
- Idem 52209 buc. 96
- Idem 52305 buc. 10
- Idem 52306 buc. 10
- Idem 52308 buc. 146
- Idem RNA 308424/942/30 buc. 16
- Idem 495506 buc. 6
- Idem 807813 buc. 2
- Idem 977909 buc. 1

SCULE

- Alezoare Ø 34 STAS 33456 buc. 2
- Idem Ø 38 STAS 1263 buc. 4
- Idem Ø 48 STAS 1263 buc. 2
- Idem Ø 47 STAS 1263 buc. 5

- Idem Ø 50 STAS 1263 buc. 5
- Idem Ø 48 STAS 1263 buc. 1
- Alezoare Ø 46 STAS 1263 buc. 3
- Idem Ø 45 STAS 1263 buc. 5
- Idem Ø 44 STAS 1263 buc. 4
- Ciocane 2 kg buc. 10
- Idem 5 kg buc. 6
- Idem tinichigerie buc. 10
- Chei combinate 32×32 buc. 24
- Idem tubulare 17 mm buc. 30
- Idem inelare cotit buc. 7
- Clești virf rotund buc. 10
- Idem buc. 5
- Daiță față 125 buc. 141
- Dălți de lemn diferite buc. 21
- Dispozitiv pt. strîns vîcălii tobă buc. 3
- Fierăstrău buc. 1
- Filteră 12 buc. 50
- Freză Ø 14 STAS 1680 buc. 25
- Idem 1,25 buc. 2
- Idem 63×60 STAS 3541 buc. 3
- Idem modul 4 STAS 3092 buc. 1
- Idem M 125 STAS 3093 buc. 2
- Idem 63×8 STAS 2215 buc. 15
- Idem 63×10 STAS 2215 buc. 10
- Idem pentru lemn buc. 160
- Idem 80×8 STAS 2215 buc. 10
- Idem 180×4 STAS 1150 buc. 2
- Micrometre 25-50 buc. 3
- Idem 0-25 buc. 7
- Idem 0-25 buc. 7
- Idem 25-50 buc. 1
- Idem 0-25 buc. 1
- Manometre tip „U” buc. 3
- Bac filetat 7 mm buc. 5
- Idem 5 mm buc. 60
- Șuruburi lemn STAS 1452 3×7 buc. 9800
- Idem 3×12 buc. 10902
- Idem 10×120 buc. 5340
- Idem cap hex. Stas 4272 8×100 buc. 2460
- Idem 12×120 buc. 958
- Idem 12×150 buc. 336
- Idem 4845 17×16 buc. 1900
- Idem 10×20 buc. 495
- Idem 10×25 buc. 773
- Idem 14×40 buc. 1097
- Idem 14×45 buc. 1921
- Idem 14×8 buc. 3432
- Idem cap torbant 925 12×70 buc. 3374
- Idem 12×150 buc. 1304
- Idem cap. hex. 6219 10×25 buc. 1800
- Idem 6220 18×55 buc. 220

APARATAJ ELECTRIC

- BRT. TS A10A—1,8A buc. 400
- Idem TSA 10A—2,4 A buc. 140
- Idem TSA 10A—4,3A buc. 1300
- Idem TSA 10A—4,5 A buc. 120
- Idem TSA 10A—6 A buc. 200
- Contactori 380 V/3,3 A cod 3207 buc. 1200
- Idem 2,4 A cod 3207 buc. 300
- Idem 4,5 A cod. 3207 buc. 300
- Idem 24V/2,4 A cod 3207 buc. 83
- Idem comandă 24V—4+4 buc. 126
- Idem 24V—6+2 buc. 217
- Idem 24 V—7+1 buc. 76
- Buton comandă R.G. buc. 71
- Idem cu lampă buc. 48
- Idem c-dă cu lampă buc. 133
- Lampă semnalizare LSMT buc. 75
- Indicator semnalizare buc. 76
- Prize CF 11 buc. 217
- Ampermetru M 52-150 A buc. 2
- Idem M 52-250 A buc. 1
- Idem M 53—100 A buc. 1
- Voltmetru M 8-40 V C.A. buc. 4
- Elementi Sig. L.S. 63 A buc. 300
- Cond. W.A.Y. ml. 700
- Cond. AFY 16 mm ml. 812
- Cond. MYYM 4ă0,75 mc 1000
- Cablu MCM 3×1,5 ml. 800

OȚELURI

- Oțel Ø 220—OL. 60 kg. 1430
- Idem Ø 25—OLC 45 kg. 2456
- Idem Ø 70—OL. 50 kg. 9120
- Idem 50×50 — OL. 52 kg. 335
- Idem 50×50 — OLC 15 kg. 1135
- Idem lat. 60ă10 — OL. 37 buc. 1500
- Idem lat. 70×10 — OL. 37 kg. 2500
- Idem lat. 80×10 — OL. 37 kg. 1500
- Idem lat. 120×20 — OL. 37 kg. 1000
- Idem lat. 140×10 — OL. 37 kg. 1000
- Bare trase Ø 5 — OL. 37 kg. 600
- Idem Ø 6 — OL. 37 kg. 400
- Idem Ø 8,5 — AUT. 12 kg. 115
- Idem Ø 18 — OLC 45 kg. 1000
- Idem Ø 20 — OL. 42 kg. 1000
- Idem Ø 28 — OLC 45 kg. 1000
- Idem Ø 30 — OL. 37 kg. 1000
- Idem Ø 60 — OLC 45 kg. 500
- Idem Ø 65 — OL. 60 kg. 500
- Idem Ø 700 L. 25 — OL. 50 kg. 735
- Oțel hex. 27 — OL. 25 kg. 200
- Idem 32 — OL. 44 kg. 400
- Idem 41 — OL. 37 kg. 250
- Idem 55 — OL. 60 kg. 349

TABLE

- Tablă neagră 30 m mkg. 1063
- Idem 35 mm kg. 1000
- Idem 40 mm kg. 2500
- Idem 25 mm kg. 785
- Idem 14 mm kg. 2260
- Idem 28 mm kg. 779

NEFEROASE

- Bare alamă hex. 22 kg. 200
- Tablă alamă 6 mm kg. 60
- Tablă alamă 5 mm kg. 40
- Idem 10 mm kg. 136
- Bare cupru \varnothing 25 kg. 276
- Idem \varnothing 5 kg. 50
- Țeavă cupru 22x1 kg. 600

DIVERSE

- Bare aluminiu \varnothing 6 kg. 198
- Tablă Bz 8 T — 0,5 mm kg. 80
- Idem Bz. 9 T — 4 mm kg. 101
- Idem Bz. 9 T — 2 mm kg. 160
- Idem Al. 4,5 mm kg. 15
- Idem 5 mm kg. 13
- Idem 4 mm kg. 116
- Tablă perforată de Al. 1,5 mm mp 25
- Idem 4 mm mp 18
- Tablă inox W 4571 4x1000x2000 kg. 433
- Tablă alpaca 8 kg. 39
- Idem plumb 2 mm kg. 138
- Țeavă plumb 34x2 kg. 116
- Țeavă construcții 70x6 — OLT 35 ml 6
- Oțel inox \varnothing 26 kg. 400

MOTOARE ELECTRICE

- Motor ASI trifazat 3 kw/1500 buc. 33
- Idem ASI 0,37 kw/3000 T.m buc. 1
- Idem AEX 3 kw/1500 T.m buc. 1
- Idem ATMF 4,5 kw/1000 buc. 1
- Idem 5,5 kw/1500/Tm/3380V buc. 1

PIESE SCHIMB PT. UTILAJ
COMERCIAL

- Agitator MIC pt. maș. curățat cartofi buc. 6
- Idem mare pt. maș. curățat cartofi buc. 6
- Bucșe (butuc) reductor malaxor buc. 20
- Idem față DH RDG buc. 166
- Idem lagăr malaxor buc. 15
- Bucșe segmenti AFV 8000 (Brut) buc. 21
- Capac fund carter AFV 2000 buc. 19
- Idem TF 850 buc. 52
- Idem chiulasă (CIL.) AFV 2000 buc. 11

- Cuțit tăiat mezeluri RSC buc. 2
- Idem buc. 20
- Idem cilindru pt. pline buc. 12
- Capac cazane expresou buc. 40
- Idem cilindru expresou buc. 41
- Cilindru presat și amestecat buc. 14
- Capac (cap) fierbător expresou buc. 18
- Cășetă pt. sodomat (fără scur-gere) buc. 5
- Dispozitiv tăiat cuburi buc. 2
- Economizor apă 621 buc. 148
- Flanșe Pailer 1000 buc. 7
- Idem 500 buc. 7
- Idem 500 buc. 5
- Idem 2000 buc. 337
- Garnitură bazin pt. sodomat buc. 18
- Idem cauciuc maș. Ing. buc. 1528
- Inel etanșare pt. sodomat buc. 14
- Grup comandă pt. spal buc. 1
- Manometru \varnothing 60 10 At buc. 4
- Manovacumetru \varnothing 160 1+3 buc. 4
- Palete tablat fondate buc. 421
- Profil plastic tip III kg. 15
- Presostat DH (Diferențial) buc. 2
- Idem joasă preslune buc. 20
- Rezistența 220/600 W buc. 144
- Suport eazan H 2: buc. 14
- Idem H 22 buc. 4
- Presostat 1875-25 buc. 63
- Termostat 875-91 (camera) buc. 438
- Presostat 876-19 (joasă) buc. 47
- Idem 875-58 (înaltă) buc. 41

**INTREPRINDEREA
JUDEȚEANĂ DE GOSPODĂRIE
COMUNALĂ ȘI LOCATIVĂ
BUZĂU**

str. Unirii nr. 137
Telefon 33708—33758

RULMENȚI

- F 20 buc. 1
- NU 208 NA buc. 4
- 304 buc. 20
- 309 buc. 9
- N1 310 NA buc. 1
- 1217 buc. 10
- 1316 buc. 4
- 2205 buc. 10
- 2118 buc. 3
- 2220 buc. 7
- 2303 buc. 10
- 2305 buc. 12
- 2306 buc. 8
- 2312 buc. 2
- 2312 NA buc. 3
- 3208 buc. 7
- 4912 buc. 1
- 6001 buc. 17
- 6002 buc. 20
- 6012 buc. 5
- 6017 buc. 4
- 6022 buc. 1
- 6024 buc. 1
- 6200 buc. 47
- 6201 buc. 62
- 6209 buc. 8
- 6210 buc. 37
- 6212 buc. 5
- 6213 buc. 5
- 6221 buc. 2
- 6311 buc. 2
- 6312 buc. 10
- 6313 buc. 10
- 6314 buc. 10
- 6315 buc. 20
- 6316 buc. 20
- 6404 buc. 1
- 6407 buc. 10
- 6408 buc. 49
- 6746 buc.
- 6202 buc. 5
- 6206 buc. 10
- 7209 buc. 20
- 7211 buc. 3
- 7212 buc. 9
- 46214 buc. 6
- 7214 buc. 2
- 7215 buc. 7
- 32216 buc. 1
- 7220 buc. 4
- 7304 buc. 8
- 7305 buc. 14
- 7306 buc. 9
- 7311 buc. 20
- 7312 buc. 2
- 7318 buc. 6
- 7714 buc. 6
- 7815 buc. 13
- 8804 buc. 1
- 22218 buc. 5
- 22326 buc. 2
- 26807 buc. 25
- 26903 buc. 25
- 26805 buc. 23
- 26906 buc. 20
- 30208 buc. 16
- 30210 buc. 18
- 30212 buc. 20
- 30213 buc. 9
- 30214 buc. 6
- 30215 buc. 8
- 30216 buc. 47
- 30220 buc. 5
- 30304 buc. 10
- 30308 buc. 4
- 30312 buc. 1
- 30315 buc. 6
- 32211 buc. 10
- 32212 buc. 38
- 32213 buc. 19
- 32215 buc. 12
- 32305 buc. 12
- 32306 buc. 1
- 32308 buc. 13
- 32309 buc. 15
- 32313 buc. 9
- 32317 buc. 1
- 32612 buc. 1
- 36207 buc. 1
- 50311 buc. 1
- 50407 buc. 6
- 51101 buc. 2
- 51102 buc. 2
- 51118 buc. 1
- 51201 buc. 14
- 51203 buc. 1
- 51204 buc. 5
- 51207 buc. 1
- 51208 buc. 28

- 57707 buc. 8
- 60206 buc. 2
- 62307 buc. 2
- 62042 buc. 1
- 64706 buc. 16
- 64905 buc. 6
- 96369 buc. 1
- 102306 buc. 3
- 108804 buc. 6
- 226905 buc. 11
- 326704 buc. 11
- 390311 buc. 2
- 588911 buc. 1
- 704904 buc. 22
- 804701 buc. 2
- 804705 buc. 12
- 836906 buc. 4
- 840304 buc. 5
- 940905 buc. 5
- 864911 buc. 11
- 977908 buc.

SIMERING :

- 42x25 buc. 50
- 46x24 buc. 48
- 52x35 buc. 15
- 53x35 buc. 100
- 55x35 buc. 42
- 68x42 buc. 69
- 70x50 buc. 8
- 72x42 buc. 54

PIESE SCHIMB AUTO „POBEDA“

- Membrană pompă benzină buc. 248
- Pompă apă buc. 1
- Pastile pompă buc. 105
- Releu claxon buc. 4

PIESE SCHIMB AUTO „MOSKVICI 408“

- Ax planetar buc. 1
- Carburator buc. 2
- Electromot parbriz buc. 1
- Element far buc. 1
- Far Moskvici 407 buc. 1
- Filtru rezervor benzină buc. 2
- Rotor dinam buc. 5

DIVERSE ACCESORII

- Simering 80x55 buc. 15
- idem 80x60 buc. 15
- 93x68 buc. 40
- 110x85 buc. 8
- 115x80 buc. 20
- 115x84 buc. 9
- 120x90 buc. 46
- 125x90 buc. 8
- 128x90 buc. 12
- 130x90 buc. 19
- 130x95 buc. 1
- 135x90 buc. 42
- 150x125 buc. 199
- 200x160 buc. 87
- Tub frină aer buc. 58
- Voltmetru buc. 1
- Lanț simplu 1/2" (gall) ml. 6,27

PIESE SCHIMB AUTOTURISM „VOLGA“

- Ax bloc pinioane buc. 1
- Arcuri placă presiune ambriaj buc. 7

- Arbore acționare pompă ulei buc. 1
- Arbore pompă apă buc. 1
- Ax came delcou buc. 2
- Bulon roată buc. 20
- Bușii bară transv. buc. 7
- Bușii bolț piston buc. 2
- Bușii casetă direcție buc. 2
- Braț ștergător parbriz buc. 2
- Bobină stator electromotor set 4
- Cărbune electromotor buc. 24
- Cărbuni dinam buc. 6
- Cuzineți bielă set. 1
- Cuzineți palier set 7
- Carcasă pompă apă buc. 1
- Casetă direcție simplă buc. 1
- Elementi filtru ulei buc. 42
- Electromotor încălzire buc. 1
- Flanșă cu nut ax cardan buc. 1
- Fullie ventilator buc. 1
- Fullie dinam buc. 1
- Garnituri pompă apă buc. 10
- Garnitură fibră pompă apă buc. 1
- Garnitură colect. buc. 3
- Geam stop buc. 1
- Jigler carburator buc. 1
- Jigler mers în gol buc. 1
- Jigler principal buc. 2
- Mele acționare buc. 3
- Placă pres. ambriaj buc. 1
- Pinion acționare vitezometru buc. 3
- Pinion viteză II buc. 1
- Pluțitor carburator buc. 5
- Pinion kilometraj buc. 10
- Pirghie pompă benzină buc. 1
- Rotor ventilator buc. 1
- Rotor dinam buc. 2
- Rotor electromotor buc. 1
- Sondă termometrică buc. 1
- Schimbător faze picior buc. 1
- Tampon motor buc. 1
- Termostat buc. 1
- Tub ungere rulment buc. 2
- Tub flexibil pompă benzină buc. 1
- Tub ieșire filtru ulei buc. 2
- Turbină pompă apă buc. 2

PIESE SCHIMB VARSZAWA

- Arcuri supape motor buc. 40
- Amortizor telescop față buc. 9
- Arcuri sincron buc. 12
- Arcuri placă presiune ambriaj buc. 3
- Arcuri cărbune electromotor buc. 4
- Arbore cu came buc. 3
- Arbore pompă ulei buc. 1
- Ax comandă distribuitor buc. 5
- Ax distribuitor buc. 4
- Ax rolă direcție buc. 1
- Arcuri pastile cap bară buc. 21
- Arbore cordon spate buc. 1
- Bară protecție buc. 1
- Bord stabilizatoare buc. 3
- Bară direcție transv. buc. 2
- Bușii arbore came set. 1
- Broaște uși buc. 5
- Braț ștergător parbriz. buc. 2
- Bobină stator electrom. buc. 4
- Bușii cauciuc elastic buc. 4
- Bușii cuplare pinion electrom. buc. 12
- Bușii arc comandă sup. buc. 8
- Bulon roate buc. 80
- Butuc roată față buc. 1

- Bloc siguranță casetă buc. 2
- Bușii cu ghivent bulon buc. 40
- Bușii elastic pirghie tendon buc. 30
- Bușii cilindru motor buc. 3
- Bușii pinion viteză II buc. 4
- Cărbuni distribuitor buc. 2
- Cărbuni dinam buc. 12
- Carburator buc. 1
- Capac carburator buc. 1
- Contact cu chei buc. 7
- Chiuvetă interioară buc. 1 buc. 8
- Chiuvetă superioară cap bară
- Cuzineți bielă buc. 54
- Cuzineți palier buc. 1
- Chlulasă motor buc. 1
- Carter super. ambriaj buc. 2
- Coroană dințată buc. 3
- Casetă sateliți buc. 5
- Colector admisie buc. 1
- Culbutori buc. 8
- Distribuitor aprindere buc. 5
- Difuzor carburator buc. 1
- Disc ambriaj plăci buc. 4
- Element filtru brut buc. 1
- Electromotor ștergător parbriz buc. 1
- Flanșă cutie viteză buc. 1
- Filtru pompă benzină buc. 5
- Flanșă cruce cardanică buc. 7
- Furcă ambriaj buc. 1
- Furcă glisată arbore cordon buc. 4
- Furcă schimb. viteză I și mers înapoi buc. 2
- Furcă schimb. viteze II—III buc. 2
- Garnitură pompă apă set. 1
- Garnitură metal pompă apă buc. 50
- Garnitură cauciuc geam spate buc. 3
- Garnitură cauciuc cap. bară buc. 14
- Geam lampă semnalizator buc. 3
- Geam lampă combinat buc. 3
- Inel cauciuc supape buc. 8
- Indicator presiune ulei buc. 5
- Indicator nivel combust. buc. 2
- Indicator curent buc. 7
- Inel sincron buc. 5
- Jigler buc. 12
- Jigler principal buc. 2
- Jigler economizator buc. 21
- Jigler pulverizator buc. 25
- Jigler pulverizator aer buc. 5
- Lampă semnalizare buc. 1
- Lampă spate combinată buc. 1
- Lampă plafonică spate buc. 1
- Membrană pompă benzină buc. 6
- Miner uși interior buc. 3
- Manșon cauciuc cardan buc. 7
- Inele direcție buc. 2
- Membrană buc. 1
- Pastile cap bară buc. 12
- Pompă ulei buc. 1
- Pivotal fuzete buc. 2
- Pirghie cuplare furcă vit. 1—2—3 buc. 6
- Pirghie frină mină buc. 1
- Pirghie pompă benzină buc. 4
- Placă suport platinat buc. 5
- Placă contact claxon buc. 29
- Piston motor buc. 2
- Pirghie sector direcție buc. 3
- Pirghie debrare buc. 1
- Pirghie fuzetă stg. buc. 7

- Pinion mers înapoi buc. 3
- Pinion distrib. arbore came buc. 1
- idem cotit buc. 1
- Pinion comandă pompă ulei buc. 1
- Pinion arbore sec. VII buc. 2
- idem sec. VI buc. 2
- Pinion kilometraj buc. 4
- Ramă far buc. 2
- Rampă lampă combinată buc. 2
- Racord din psate sub frină buc. 3
- Racord cauciuc radiator buc. 1
- Rotor distribuitor buc. 19
- Supapă admisie buc. 6
- Supapă pompă benzină buc. 26
- Supapă cilindru princip. buc. 9
- Siguranță pastile cap bară buc. 34
- Siguranță cap bară buc. 2
- Siguranță bolți piston buc. 16
- Scaune supapă buc. 22
- Scaune supapă evacuare buc. 1
- Șelbi manșon sincron buc. 1
- Șelbi spate buc. 2
- Tub flexib. pompă benzină buc. 5
- Șelbi reglaj arbore sec. buc. 10
- Segmente motor buc. 72
- Tampon cauciuc buc. 2
- Tampon inferior articulată buc. 23
- Tampon artic. pirghie fuzetă buc. 24
- Tampon bară protecție buc. 4
- Tampon motor buc. 5
- Taler arc supape buc. 14
- Teu legătură frină mină buc. 2
- Turbină pompă apă buc. 1
- Trombă diferențial sig. buc. 1
- Tub ungere rulm. pres. ambriaj buc. 1

PIESE SCHIMB „FIAT 125“

- Alternator fără fulie buc. 1
- Bucși buc. 3
- Capac delco buc. 1
- Disc ambriaj cu ferodou buc. 1
- Garnituri bale ulei buc.
- Rotor delco buc. 1
- Rulment pompă apă buc. 1
- Rotor brut pompă aer buc. 2

PIESE SCHIMB AUTOINCARCATOR „FADROMA“

- Element filtru aer buc. 4
- Pinion convertizor buc. 4
- Ax 310.001 buc. 1
- Ax 310.003 buc. 1
- Butuc buc. 1
- Cuplă dințată 310.009 buc. 1
- Roată dințată 310.014 buc. 1
- Roată dințată 311.002 buc. 1
- Coloană dințată 312.002 buc. 1
- Roată dințată 312005 buc. 1
- Saboși 314101 buc. 10

DIVERSE MATERIALE

- Bride stâlpi beton buc. 30
- Butoni ciupercă buc. 49
- Borne tablou 63 A buc. 1400
- Cufii terminale fontă buc. 33
- Dispozitiv DTF buc. 1
- Doze antiexplozive buc. 45
- Doze pantzer Ø 29 buc. 300
- Furci siguranță 350 A buc. 111
- Kilovatmetru buc. 1
- Indicator electric buc. 2
- Izolatori ancoră buc. 10

- Izolatori amperaj buc. 14
- Izolatori susținere buc. 26
- Limitator curent 25 A buc. 1
- Limitator curent 6 A buc. 1
- Lampadare buc. 4,
- Minere siguranță buc. 16
- Placă marmoră buc. 23
- Placă marmoră mp. 8,78
- Suport ST 200 A buc. 9
- idem cu scoabe buc. 29
- Suport UT buc. 85
- Suport U buc. 120
- Tablou FGT 13 circuite buc. 1
- Tablou distribuție buc. 1
- Cufii hidrant buc. 10
- Manometre mecanice 0—10 atm. buc. 5
- Idem 0—6 atm. buc. 1
- Mufe reduse — 1—1/2 buc. 204
- Piese hidrant buc. 52
- Red. fontă 125×125—90° buc. 3
- idem — mufă buc. 2
- idem Ø 100 buc. 2
- Ventil cadă bale preaplin buc. 334
- Grafit coloidal kg. 19
- Holdșuruburi 10×4 buc. 4000
- Naftalină kg. 54
- Sticle instinator buc. 65
- Acvadedur kg. 2000
- Bandă transportoare kg. 62
- Căramidă placaj buc. 2820
- Curea textilă ml. 26,5
- Curbe la cald buc. 34
- Ferestre lemn mp. 26,44
- Ferestre lemn mp. 35,90
- idem mp. 19,80
- Geam securit mp. 5,10
- Geam emailat securit mp. 54
- Marmoră spartă kg. 12585
- idem kg. 6975
- Mufe azbociment buc. 138
- Manșoane cauciuc buc. 40
- Plăci azbociment 50×50 mp. 78
- Plăci beton traf. mp. 55
- Reducții buc. 11
- Tub fontă presiune buc. 5
- Tuburi ovoidale 700×1000 buc. 7
- Tub țevă Ø 100 ml. 7
- Tevi refulare buc. 31
- Uși interioare mp. 49
- Uși demol. 10% uz. mp. 10,45
- Vopsea ducă intermed. kg. 40
- Tablă alama kg. 5
- Fir bachelită kg. 4
- Cuie forjate buc. 180
- Amestecător linii buc. 1
- Armături rez. WC buc. 29
- Adăpător porcine buc. 100
- Coturi Ø 4 buc. 6
- Cot fontă Ø 70—45,0 buc. 253
- Cot fontă Ø 125 buc. 15
- Cot hidrant Ø 100 buc. 8
- idem Ø 60 buc. 8
- Etajere sticlă buc. 2
- Holendere 4 buc. 7
- Hidranți gură lebedă buc. 8
- Manometru de la 0—10 D buc. 5
- Mufe pvc Ø 50 buc. 26
- idem buc. 100
- Cale condens buc. 1
- Piese șamot buc. 35
- Pedestal (p. faianță) buc. 2
- Piese hidrant buc. 2
- Piese f. curăț. Ø 200 buc. 2
- idem Ø 70 buc. 10
- idem Ø 125 buc. 40
- Racord bronz buc. 65

- Reducție fontă presiune Ø 125/125—90 buc. 3
- Reducție mufă fontă buc. 2
- Reducție buc. 2
- Ramificație fontă p. 250/250 buc. 3
- idem buc. 1
- Ramif. fontă 70/70 buc. 20
- Robinet corp plat (vană) Ø 30 buc. 3
- Racord buc. 146
- Radiator gaze buc. 2
- Reducție fontă 70—50 buc. 39
- Redusuri fontă 50—70 buc. 28
- Teuri 4" buc. 11
- Teuri 2 1/2" buc. 47
- Teuri red. 2/1" buc. 18
- Teuri 3" buc. 46
- Teuri red. 1 1/4—1/2" buc. 289
- Teuri red. 1 1/4—1/2" buc. 342
- Tub fontă legătură buc. 64
- Tub fontă scurgere Ø 50×250 buc. 107
- idem Ø 50×500 buc. 17
- Țevă cupru Ø 6 buc. 19
- Ventil electromagnetic buc. 3
- Armături cu braț buc. 84
- Apărători lampă buc. 49
- Fr. sticlă beton buc. 39
- Borne tablou 63 Ap. buc. 1132
- Cufii terminale fontă buc. 33
- Coturi panșer Ø 36 buc. 124
- Coturi panșer Ø 21 buc. 670
- Comutatori stea triunghi 32 Ap. buc. 48
- idem 63 Ap. buc. 5
- idem buc. 9
- idem 32 Ap. buc. 5
- idem 160 Ap. buc. 15
- Cleme racordare buc. 106
- Conductor OFY Ø 120 buc. 261
- idem ATY Ø 80 buc. 338
- idem AFY Ø 35 buc. 95
- idem AFY Ø 25 buc. 70
- Diapozitiv DFP buc. 1
- Doze panșer Ø 29 buc. 399
- Doze antiexplozive buc. 45
- Doze panșer Ø 21 buc. 93
- Elementi L.S. 63 Ap. buc. 859
- idem L.S. 100 Ap. buc. 597
- Furci siguranță 350 Ap. buc. 105
- Indicator electric buc. 2
- Izolatori cameră buc. 10
- Izolatori amperaj buc. 14
- Izolatori metalici 25 Ap. buc. 35
- Izolatori paco 25 Ap. metri buc. 26
- Izolatori paco 25 Ap. buc. 5
- Kilovatmetru buc. 1
- Lampadare buc. 4
- Limitator tensiune 25 Ap. buc. 1
- Limitator tensiune 4481/6 Ap. buc. 1
- Lămpi monobloc buc. 7
- Minere siguranță buc. 10
- Papuci aluminiu Ø 50 buc. 480
- Suport S.T.L. buc. 9
- Suport cu scoabe buc. 18
- Suport U.T. buc. 85
- Suport U.T. buc. 329
- Separator tensiune buc. 1
- Tub berman buc. 36
- Tablou distribuție buc. 1
- Transformator 220 Volți buc. 10
- idem sonerie buc. 15
- Virfare SE 4 buc. 12
- idem SE 11 buc. 33
- idem buc. 9
- Ață albă buc. 127

- Ață cusut neagră buc. 287
- Brățări burlane buc. 6
- Bare alamă buc. 78,5
- Capace metalice buc. 1
- Cremoane ferestre buc. 45
- Cuptor tablă neagră buc. 1
- Blastie buc. 180
- Fir bachelită buc. 4
- Grafită coloidală buc. 19
- idem buc. 26
- Hîrtie calc buc. 126
- idem buc. 100
- Mină curent PVC buc. 49
- Naftalină buc. 54
- Plăci marmură buc. 19

INTREPRINDEREA DE AGREMENT ȘI PRODUCȚIE INDUSTRIALA PENTRU TURISM BUCUREȘTI

Str. Luterană nr. 9
Telefon : 14 96 08, 13 78 60
Telex 10093

- Profil Omega OL37 50×20 kg. 13200
- Coroană rep. 3198 kg. 5
- Folie aluminiu buc. 100
- Inele bronz sinterizare buc. 893
- dem buc. 8572
- Idem buc. 500
- Mașini pas mic buc. 10
- Mașini pas mare buc. 4
- Sirmă cromenar kg. 73
- Idem kg. 322
- Cutili miez buc. 2
- Bandaje cauciuc buc. 35
- Balamale UFA buc. 20
- Coloane plastic buc. 3
- Casetă vacuumată buc. 14
- Cilindru sticlă buc. 74
- Tesătură sirmă zinc kg. 137
- Volanți biciclete buc. 26
- Furtun pinză ml. 30
- Elemente amortizor buc. 92
- Nacele vacuumate buc. 19
- Furtun extracție Ø 18 ml. 59
- Rame cap pat buc. 255
- Idem tapisate buc. 110
- Saltele semifinite buc. 75
- Idem buc. 28
- Ampermetru auto Dacia 1300 buc. 4
- Angrenaj intermediar Dacia buc. 1
- Bec LVF buc. 20
- Bec 220×1000 buc. 13
- Bec 220×300 buc. 110
- Bucșă grafit buc. 8
- Bec 12 V × 2 A buc. 585
- Bec 12 V × 3 W buc. 922
- Bec 12 V × 5 W buc. 261
- Bec 12 V × 15 W buc. 35
- Bec 6 V × 6 W buc. 1573
- Bec 8 V × 0,2 A buc. 1506
- Bec 8 V × 0,2 A buc. 179
- Bec 8 V × 6,2 A buc. 1283
- Bec 12 V × 2 W buc. 375
- Bec 12 V × 0,2 W buc. 226
- Bec 12 V × 0,2 W buc. 518
- Bec 12 V × 2 W buc. 182
- Bec 6 V × 15 W buc. 180
- Bec 6 V × 1 W buc. 170
- Bec 6 V × 1 W buc. 8772
- Bec 24 V × 3 V buc. 910
- Bec 24 V × 3 W buc. 250
- Bec 12 V × 60 W buc. 990
- Bec 24 V × 100 W buc. 95

- Bucșă arc ARO buc. 9
- Bec sofit 12 V × 21 W buc. 20
- Contor abonat buc. 160
- Contactar AR 63A3808110 buc. 55
- Cui ponto estafet buc. 4
- Condensatorauto ARO buc. 60
- Ceas kilometraj MOBRA buc. 19
- Dispozitiv galerie ml 235
- Electromotor ST. parbriz Dacia 1300 buc. 73
- Planșă cordon SR buc. 2
- Garnitură presată buc. 112
- Intrerupător pt. cumpănă IMS buc. 100
- Intrerupător pentru basculantă IMS buc. 228
- Intrerupător pentru semnalizare IMS buc. 4
- Intrerup. semnalizare IMS buc. 2
- Inele siguranță buc. 100
- Jigler oscilant buc. 7
- Motor electric I.C.P.C. buc. 1
- Idem I.C.P.E. buc. 1
- Membrană pompă benzină ARO 240 buc. 18
- Perie colectoare buc. 980
- Idem buc. 575
- Idem buc. 960
- Idem B.G. 98×8 buc. 1121
- IPcior dejunctor buc. 830
- Perie colectoare buc. 64
- Pinlon viteză ARO 240 buc. 1
- Robinet trecere 211 buc. 5
- Idem cana gaze buc. 373
- Rezistență DR 1300 W×380 buc. 92
- Releu semnalizare 6V×18W buc. 50
- Ampermetru MOBRA buc. 15
- Baie ulei IMS buc. 1
- Braș inferior ARO 240 buc. 1
- Butuc roată ARO 240 buc. 4
- Bielă Dacia 1300 buc. 4
- Bolț arc buc. 20
- Braș inferior Dacia 1300 buc. 3
- Cruce cardan Dacia 1300 buc. 1
- Casetă satelit buc. 1
- Colector evacuare buc. 1
- Cruce satelit ARO 240 buc. 10
- Chiuloasă MOBRA buc. 31
- Capac motor MOBRA buc. 4
- Disc ambreaj IMS buc. 3
- Disc ambreaj ARO 240 buc. 3
- Filtru motorină ARO 240 buc. 4
- Filtru aer ARO 240 buc. 2
- Filtru aer ARO 240 buc. 1
- Flanșă carb. MOBRA buc. 19
- Simering ARO 240 buc. 53
- Garnitură chiloasă tractor buc. 4
- Lampă nr. spate buc. 4
- Lampă semnalizare ARO 240 buc. 4
- Lanț distr. MOBRA buc. 2
- Macara ușă ARO 240 buc. 2
- Macara geam ARO 240 buc. 3
- Ornament ptr. Dacia 1300 buc. 2
- Idem Dacia 1300 stînga buc. 2
- Pompă ulei Dacia 1300 buc. 3
- Ide mbenzină Dacia 1300 buc. 1
- Pinlon planetar Dacia 1300 buc. 4
- Placă presiune Buceag buc. 1
- Idem Dacia 1300 buc. 1
- Idem ARO 240 buc. 1
- Pompă injecție Dacia 1300 buc. 1
- Placă presiune Dacia 1300 buc. 1
- Pinlon planetar Dacia 1300 buc. 4
- Idem V II-A buc. 4
- Pompă ulei ARO buc. 3

- Pinlon AT. lanț buc. 22
- Releu electromotor ARO 240 buc. 4
- Idem pompă ulei ARO 240 buc. 3
- Radiator SR buc. 1
- Releu electromotor Dacia 1300 buc. 1
- Roată dințată buc. 12
- Sabot roată Buceag buc. 2
- Idem buc. 2
- Idem SR 113 buc. 10
- Idem față SR 113 buc. 4
- Sincron viteză 3-4 ARO 240 buc. 2
- Tamburi TV buc. 6
- Tobă eșapament T.V. buc. 1
- Transmisie cardan ax T.V. buc. 2
- Tesătură Vucova ml 2221
- Pinză captușală ml 100
- Pled monton buc. 5
- Perdea terilenă ml 21
- Bluze ospătar buc. 176
- Fețe pernă buc. 10
- Față masă buc. 3
- Huse saltea Dril buc. 2
- Dos saltea o persoană buc. 6
- Cuverturi cu volonaj buc. 113
- Lîină albă kg. 3,35
- Lîină blomarîn 2 kg. 2,75

INTREPRINDEREA ACE DE TRICOTAT BUCUREȘTI

Str. Unității 79—91
Telefon 21.68.71

RULMENȚI

- 1757 N 306 buc. 2
- 1758 NU 311 Na buc. 3
- 1763 NU 305 Na buc. 2
- 1765—1 NF 310 buc. 3
- 1798—1 Bucege H 207 buc. 30
- 1799—1 Bucege H 209 buc. 15
- 1800 Bucege H 305 buc. 10
- 1819 Rulmenți 1211 K buc. 2
- 1874 2305 K buc. 20
- 1887 NN 3011 buc. 2
- 1880 2310 K buc. 3
- 1893—1 3211 buc. 10
- 1896 3306 buc. 2
- 1954 6208 buc. 2
- 2014 30202 buc. 20
- 2018—1 7205 buc. 8
- 2029 30215 buc. 10
- 2036 30220 A buc. 1
- 2056 32205 buc. 3
- 2081 32210 buc. 8
- 2065 32214 conici buc. 2
- 2073 32303 buc. 5
- 2072 32304 buc. 10
- 2075 32305 buc. 20
- 2079 32309 buc. 2
- 2087 51106 buc. 2
- 2089 51108 buc. 5
- 2090 51109 buc. 5
- 2039 51114 buc. 30
- 2099 51201 buc. 7
- 2099—1 51202 buc. 5
- 2100 51203 buc. 4
- 2114 51305 buc. 15
- 2119—10 51407 buc. 14
- 2119—11 52202 buc. 15
- 2119—15 52305 buc. 15
- 2119—20 52405 buc. 12

- 1797 634 buc. 50
- 1830 1303 buc. 10
- 1854—1 2307 K buc. 5
- 1890—10 3200 buc. 5
- 1915—1 6006 2 RSA buc. 5^o
- 1918 6010 buc. 3
- 1944 6203 buc. 50
- 1984 6308 buc. 20
- 1986 6310 buc. 20
- 2122—2 941/10 buc. 30

OȚEL RAPID

- 2338/4 W 3344 120×30 kg. 250
- 2237/4 W 3344 120×25 kg. 300
- 2326/4 W 3344 90×15 kg. 250

PROFILE GRELE

- 514 UNP Ø 260 mm kg. 129
- 513 UNP Ø 240 mm kg. 74

SIRMĂ CU REZ. PESTE 50 kgf/mm²

- 514 Sirmă OSC 9 Ø 0,91 mm kg. 1100
- 536—1 Sirmă OSC 8 Ø 1,58 mm kg. 3965

BENZI OȚEL ALIAT CARBON

- ‰ 1,20
- 719 23×0,14 mm kg. 35
 - 720 22×0,15 mm kg. 130
 - 721 22×0,16 mm kg. 85
 - 723 22×0,18 mm kg. 46
 - 725 22×0,20 mm kg. 42
 - 743 25×0,35 mm kg. 167
 - 747 25×0,40 mm kg. 150

CURELE TRAPEZOIDALE

- 2164 10×8×900 buc. 10
- 2208/1 13×8×1417 buc. 20
- 2224 17×11×850 buc. 4
- 2223 17×11×1800 buc. 15
- 2260—1 22×14×2240 buc. 3
- 265 Curele răsucite Ø 10—12 kg. 25

MATERIALE ELECTRICE

- 806 Chel comandă cu placă buc. 6
- 820 Cond. Fy 10 mm m. 1800
- 861—1 Contactori CA 43 s.1 5 A buc. 10
- 870 Corp iluminat FIRA 1×40 buc. 15
- 887—1 Coloană RS 7510 B 50×50 buc. 3
- 887—5 Redresor RS 7510 H 40×40 buc. 3
- 887—5 idem RS 705093 40×40 buc. 5
- 887—7 idem 50507 B 40×40 buc. 3
- 887—8 idem RS 7134—1 A 40×40 buc. 6
- 1030—4 Microîntrerupător buc. 4
- 1030—5 idem GW 73 2K 13 B buc. 4
- idem GW F.B. 13 B buc. 5
- 1030—7 idem GW F.3 2 B 13 B buc. 10
- 1097—1 Bloc releu TSA 10 A—0,4 A buc. 40
- 1100 idem TSA 10 A—1,3 A buc. 80
- 11101—1 idem TSA 32 A—1,8 A buc. 20
- 1103 idem TSA 10 10 A—2,4 A buc. 15
- 1105 idem TSA 10 A—3,3 A buc. 35
- 1107 idem TSA 10 A—4,5 A buc. 30
- 1110 idem TSA 10 A—11 A buc. 10
- 1113 idem TSA 32 A—15 A buc. 3
- 1115—1 Releu 2 RN 30 buc. 10
- 116 Reductor automat 0,63×1500 2 GA buc. 1

- 1119 R.T. pa. 7 220 V buc. 2
- 884 Condensatori ceramici B 3000 3000 TGL 68—109 buc. 24

DIVERSE

- 2750—13 Electrozi arămiși crăituire Ø 10 mm buc. 900
- 40004—2 Freze icupercă Ø 8×1, 20×3 NR Z 25 65 buc. 238

PIESE AUTO

- 1356 Contract platinat TV M 461 per. 8
- 1376 Diafragme pompă benzină 892 buc. 27
- 1407 Filtru ulei Dacia buc. 3
- 1348 Capac delco TV M 461 buc. 2
- 1568—1 Site pompă benzină M 461 buc. 28
- 1490 Brate ștergător cu lame pt. IMS buc. 2

MOTOARE ELECTRICE PROVENITE DIN CASARE ÎN STARE DE FUNCȚIONARE

- 50205 0,8×1410 gab. 90 663788 buc. 1
- 50206 0,250×1400 gab. 90 3571 buc. 1
- 50206 0,250×1400 gab. 90 3572 buc. 1
- 50207 1,1×940 gab. 90 62245 buc. 1
- 50207 1,1×940 gab. 108 706420 buc. 1
- 50208 1,7×930 gab. 140 499125 buc. 1
- 50203 3×1410 gab. 140 5518181 buc. 1
- 50209 4,5×900 gab. 140
- 50119—2 0,15×2820 gab. 63 buc. 1

ÎNTEPRINDEREA DE APARATE DE MĂSURĂ ȘI CONTROL — VASLUI

EXECUTĂ ȘI LIVREAZĂ

- manometru cu separator de mediu Ø 160
- manometru cu contact electric Ø 160
- manometre Ø 160 pentru fluide corosive, înaltă presiune
- termometre manometrice cu contacte electrice Ø 160
- termometre manometrice indicatoare Ø 160

Pentru închirierea contractelor, comenzile vor fi remise pe adresa: ÎNTEPRINDEREA DE APARATE DE MĂSURĂ ȘI CONTROL VASLUI, str. METALURGIEI nr. 2, cod. 6500

FABRICA „METALURGICA“ SIBIU

Str. Abatorului nr. 2, Telefon: 16966, Telex: 69278

Execută și livrează imediat:

- Foarfecă manuală cu pîrghie pentru bancuri de lucru tip I, II, III la prețurile de: 347, 553, 644 lei/buc.;
- Containere metalice pentru manipularea produselor solide, cu dimensiunile:
 - CT1 — 300×200×200 — lei 61
 - CT2 — 400×300×200 — lei 80
 - CT4 — 600×400×200 — lei 110
 - Pliabil — 800×1200×985 — lei 2363
- Container fix — 800×1200×690 — lei 1498
- Mașini frecat mozaic — lei 4080
- Pompă ierbicidare „I 300“ — lei 3490
- Benzii zincate pentru împămîntare
- Arcuri înfășurate la rece de la 0,8—6 mm. (cantități de la 10.000 buc.)
- Roți pivotante Ø 80 pentru industria textilă
- Bidoane aluminiu 25 l — lei 302

Întrebări și răspunsuri

● **MIHAI ARBANAȘ, Rm. Vilcea** — Din copiile actelor alăturate scrisorii dv. rezultă că, la vremea respectivă, ați semnat contractul de muncă prin care ați fost încadrat. Conform prevederilor Legii nr. 1/1971, precum și ale Codului muncii, contractul individual de muncă reprezintă convenția supremă între părți. În prezent, față de existența contractului susmenționat, nu puteți solicita modificarea unilaterală a prevederilor sale.

● **VALERIU PETRE, Făgăraș** — La pensionarea dv., în anul 1982, având peste 15 ani de contribuție pentru pensia suplimentară, veți avea dreptul la această pensie în proporție de 10% din retribuiția tarifară care se va lua în considerare la stabilirea pensiei. Faptul că ați contribuit timp de zece luni cu 4% din retribuiție (în loc de 2%) nu modifică procentul de 10% susmenționat. Contribuția nu se restituie, pensia suplimentară bazându-se pe principiul mutualității, între persoanele încadrate în muncă.

● **EUGEN HANCA, Suceava** — Potrivit Legii nr. 57/1974, astfel cum a fost completată prin Legea nr. 4/1978, în cursul unui an pot fi trecuți în gradații superioare de retribuție o dată pe an cel mult 30% din totalul personalului încadrat pe gradații, exclusiv maeștrii, din care cel mult 10% din numărul rezultat prin aplicarea procentului de până la 30% în gradațiile 5, 6 și 7. Trecerea în gradația ultimă se face în mod excepțional cu confirmarea organului ierarhic al unității. Potrivit alin. 3 art. 33 al legii susmenționate, numărul personalului încadrat la ultima gradație nu poate depăși 5—8% din totalul personalului încadrat pe gradații.

● **ASOCIAȚIA ECONOMICĂ INDUSTRIALA, Vitomirești, Olt** — Potrivit reglementării în vigoare puteți încadra pensionarii pentru limită de vîrstă, dacă îndeplinesc condițiile de studii și vechime în specialitate prevăzute de lege pentru posturile în care urmează să fie încadrați și dacă nu se găsesc alte cadre corespunzătoare, plata pensiei fiind însă suspendată.

● **ION TANASE, București** — Din scrisoarea dv. rezultă că nici în regulamentul de organizare și funcționare și nici în statutul de funcții nu se prevede că șeful serviciului financiar și de contabilitate este înlocuitorul de drept al contabilului șef. În această situație vă sînt aplicabile prevederile art. 74 din Legea nr. 57/1974, potrivit cărora personalul numit temporar într-un post de conducere vacant sau în locul unei persoane cu funcție de conducere (cazul dv.), are dreptul să primească retribuiția prevăzută pentru funcția pe care temporar o îndeplinește. Diferența de retribuție se acordă pe întreaga perioadă de înlocuire, dacă această perioadă depășește 30 de zile calendaristice. Prevederea din fișa postului, cît timp regulamentul de organizare și funcționare n-a fost modificat corespunzător, nu poate determina pierderea dreptului stabilit prin lege.

● **PETRE MICLEA, Buzău** — La poziția 66 din tabelul anexă nr. 2 la Legea nr. 12/1971 se prevede posibilitatea ocupării funcției de tehnician principal de către muncitorii încadrați în categoria cea mai mare de calificare din rețeaua meseriei (ramurii) care sînt și absolvenții ai liceelor de specialitate cu profil tehnic, al școlilor de specializare postliceală cu profil tehnic, al liceelor de cultură generală (cu vechime de 15 ani ca muncitori calificați), precum și cei care sînt absolvenții ai școlilor de maeștri (lit. b).

● **CAROL PRAINER, Blaj** — Din scrisoarea dv. rezultă că v-ați încadrat în muncă la 1 noiembrie 1961 și că de la această dată lucrați fără a avea o întrerupere de natură să determine pierderea vechimii neîntrerupte în aceeași unitate. În aceste condiții ați împlinit 20 ani de vechime neîntreruptă la 31 octombrie 1981, astfel că de la 1 noiembrie 1981 aveți dreptul la sporul de vechime de 10%.

● **NICOLIȚA STANE, Tg. Jiu** — Perioada cît — fiind elevă — ați fost practicantă la atelierul Școlii tehnice profesionale nu se consideră vechime în muncă, deoarece în această perioadă n-ați lucrat pe baza unui contract de muncă. Sumele primite în perioada respectivă n-au avut caracterul unei retribuții tarifare de încadrare.

● **TRAIAN EVGHENIE, București** — Pînă la modificarea Legii nr. 57/1974 prin Legea nr. 4/1978, funcția de șef birou în unitățile industriale era retribuită pe șase nivele (nivelul de bază și cinci gradații), indiferent dacă biroul era tehnic, tehnic-economic sau economic. Prin Legea nr. 4/1978 s-a mai adăugat o gradație, astfel că la această funcție (indiferent de natura biroului) sînt prevăzute numai șase gradații, și nu șapte, cum din eroare ați fost informat dv.

● **MELEACA BĂNICĂ, Brașov** — În art. 16 (1) din Decretul nr. 246/1977 se arată că drepturile la alocația de stat pentru copii se acordă numai de la data stabilirii lor. În același timp la art. 7 din decret se precizează că alocația se acordă începînd cu luna următoare celei în care sînt îndeplinite condițiile prevăzute de lege. Față de aceste prevederi cererea dv. de acordare a alocației fiind făcută în luna iulie, cînd a fost stabilit și dreptul solicitat, plata alocației se face cu începere din luna august.

● **CONSTANTIN MANOLICĂ, Piatra Neamț** — La transferul dv. de la grupul de șantier București la secția de proiectare era posibil să vi se mențină clasa 21 de retribuție. Această posibilitate nu constituia însă o obligație pentru unitate care, încadrîndu-vă la clasa 20 de retribuție, v-a menținut — în fapt — retribuția anterioară transferării. Fiind vorba de o posibilitate și nu de o obligație, nu este posibilă revenirea, asupra măsurii luate la 1 iunie 1979.

● **EUGEN ZÓLYANI, Tg. Mureș** — Așa cum arătați și dv. absolvenții învățămîntului postliceal cu profil tehnic nu pot ocupa funcția de maeștru, fără a absolvi cursurile școlii de maeștri.

● **MIRCEA DINCĂ, Calafat** — Din cele relatate de dv. rezultă că absolventul la care vă referiți a solicitat — deci a avut inițiativa — să i se ceară transferul. În fapt, transferarea a avut caracterul unui transfer la cerere și nu în interesul serviciului. Deși absolventul în cauză a solicitat să i se ceară transferul, totuși, folosind prevederile art. 75 din Legea nr. 57/1974, solicită drepturile cuvenite personalului transferat în interesul serviciului. Prevederile art. 75 sus-menționate au în vedere acoperirea cheltuielilor personalului transferat din inițiativa și ordinul unității. Plata acestor drepturi, în cazul relatat, nu apare deci justificată.