

## RAZVOJNA POT PODJETJA

Javna tribuna: Ob obletnici ustanovitve podjetja bi želeli našim bralcem predstaviti njegovo »zgodovino«. Zato vas prosimo, da nam o tem nekaj poveste.

**Slavko Jakofčič:** Ko se je po Evropi začel razvijati javni tramvajski prevoz in ko so nekatera večja mesta bivše avstro-ogrske monarhije že imela tak prevoz, so tudi v Ljubljani začeli razmišljati o mehaniziranem prevozu po mestu, saj je takrat Ljubljana štela že okrog 40.000 prebivalcev. Mestna skupščina se je zato odločila za uvedbo javnega cestnega prometa. Deželna vlada za Kranjsko je dne 29. novembra 1897 potrdila idejni projekt o izgradnji električne cestne železnice. Gradnja tramvajskih prog se je začela v letu 1900, prvi tramvaj pa je zapeljal po ljubljanskih ulicah v septembru 1901.

Podjetje je bilo zelo majhno, saj je zaposlovalo 64 ljudi, v svojem sestavu pa je imelo 18 zastarelih vozil. Na teh kapacitetah je ostalo še zelo dolgo. Modernizacija podjetja se je pričela šele v letu 1930, torej trideset let po ustanovitvi.

Podjetje ni moglo s svojo zastarelo tramvajsko mrežo slediti potrebam hitro rastočega mesta. Tako je leta 1953 MLO Ljubljana potrdil program razvoja mestnega prometa, ki je predvideval ukinitvev tramvajskega prevoza in preusmeritev na trolejbus in avtobuse ter razvoj delavnic.

Povsem nove osnove in možnosti razvoja pomeni odločitev samoupravnih organov v letu 1958, da se podjetje postavi na lastno ekonomsko osnovo, da torej postane sposobno ekonomsko živeti brez dotacij. Novemu programu naziv podjetja (ECZ) ni več odgovarjal, zato se je podjetje preimenovalo v Ljubljana Transport.

Javna tribuna: Ko ste iz »Ljubljana transport« postali »Viator«, je bilo več pripomb na ta račun. Prosim po-vejte, zakaj je bilo to potrebno.

**Slavko Jakofčič:** Tak dinamični razvoj, to je povečanje obsega vseh dejavnosti v podjetju, tako prometnih, kakor tudi gostinsko turističnih ter širitev podjetja po vsej Sloveniji je zahteval tudi, da je bilo nujno menjati ime podjetja, saj ni odgovarjalo niti obsegu niti vrsti poslovanja.

## SEDANJI TRENUTEK

Javna tribuna: Ko smo že spoznali preteklost podjetja, bi želeli slišati še o sedanjosti. Prosim za nekaj podatkov o vašem »sedanjem trenutku«.

**Slavko Jakofčič:** Dosedanji rezultati in ocena poslovanja za leto 1972 so za podjetje dokaj ugodni.

Tako bo celotni dohodek podjetja realiziran nad planom in sicer okrog 360 milijonov ali za 25 odstotkov več kot lani. V prvih devetih mesecih letošnjega leta je podjetje ustvarilo že blizu 270 milijonov din realizacije v svojih 11 poslovnih enotah (7 poslovnih enot je v Ljubljani, druge pa so na Jesenicah, v Prevaljah, na Bledu in Črnomlju). Te enote so že v glavnem organizirane po principu TOZD. Za leto 1973 predvideva podjetje že preko 450 milijonov din realizacije.

Po bruto akumulaciji, ki jo je podjetje ustvarilo v osemmesečnem poslovanju letošnjega leta v višini 41 milijonov din, spada med velika slovenska podjetja. Takšna akumulacija predstavlja preko 30 odstotkov več kot v lanskem enakem obdobju. V letošnjem letu bo podjetje ustvarilo že okrog 60 milijonov bruto akumulacije, v letu 1973 pa med 70 do 75 milijonov.

Podjetje zaposluje okrog 2700 ljudi. Glede na dosežene poslovne rezultate, ki se gibljejo v primerjavi z lanskim letom nekje okrog 30 odstotkov višje, so osebni dohodki porasli za 20 odstotkov. Povprečni osebni dohodek na zaposlenega se giblje okrog 2130 din, kar je glede na ostala cestno-transportna pod-

## Od tramvajskega prometa do sodobnega turistično-prometnega podjetja

POGOVOR Z GENERALNIM DIREKTORJEM VIATORJA, ING. SLAVKOM JAKOFCIČEM

*V letošnjem septembru je podjetje Viator praznovalo dvainsedemdesetletnico svojega obstoja. Predhodnik sedanjega velikega prometnega in turistično-gostinskega podjetja je bil mestni promet v Ljubljani. Odločili smo se da ob tej (čeprav že minuli) priložnosti spregovorimo o razvoju podjetja in njegovi sedanji problematiki z generalnim direktorjem podjetja.*

### PREDSTAVLJAMO VAM:

Slavko Jakofčič je bil rojen leta 1925 v vasi Cerkevšče v Beli krajini. V NOB je sodeloval že od leta 1942. Po končani vojni se je kot mladinec udeležil več mladinskih delovnih brigad in bil zgleđen mladinec in mladinski aktivist. Leta 1954 je diplomiral na elektrofakulteti v Ljubljani. Zaposlen je bil na mnogih odgovornih delovnih mestih, med drugim je bil tudi predsednik skupščine občine Ljubljana-Vič-Rudnik.

jetja primerno in v skladu s samoupravnim sporazumom o delitvi dohodka v cestno-transportnih podjetjih. Delavci podjetja pa opravijo precej dela v nadurnem času, kar je zaradi narave dela tako v prometni, kakor tudi gostinsko-turistični dejavnosti normalno.

Tako je bil povprečni osebni dohodek preračunan na zaposlenega po urah 1.776 din. Večji premik v osebnih dohodkih beležimo pri zaposlenih brez kvalifikacij in pri polkvalificiranih delavcih, saj je podjetje sprejelo sklep, da najnižji mesečni osebni dohodek v rednem delovnem času ne more biti nižji kot 1.100 din. Kot drugi važen faktor v dviganju standarda zaposlenih je reševanje stanovanjske izgradnje. Važen korak pri tem je povišanje stanovanjskega prispevka od 4 na 6 odstotkov od bruto osebnih dohodkov. To pomeni, da bo podjetje imelo v letošnjem letu preko 6 milijonov za te namene.

Podjetje se iz leta v leto uspešneje vključuje v mednarodno delitev dela tako na področju prometa kot na področju gostinstva in turizma. Tudi v letošnjem letu beležimo občuten napredek, saj smo v prvih osmih mesecih ustvarili že blizu 31 milijonov din devizne realizacije, kar je za 41 odstotkov več kot v lanskem enakem obdobju. Večina devizne realizacije odpade na konvertibilno področje. Tako realizacija omogoča podjetju, da pokriva vse svoje devizne obveznosti tako za nabavo rezervnih delov, opreme in drugih deviznih izdatkov kot za odplačilo kreditov. Devizni saldo podjetja je pozitiven.

### NAČRTI ZA PRIHODNOST

Javna tribuna: Kot vsako podjetje, imate gotovo tudi vi načrt za prihodnost. Kakšen je ta načrt?

**Slavko Jakofčič:** Naša dolgoročna investicijska politika in investicijska vlaganja temeljijo na naslednjih osnovah:

- pospešeno vlaganje v vse dejavnosti podjetja z upoštevanjem, da se likvidnost ohrani na primerni višini in dosežejo kar se da optimalni rezultati,
- angažiranje denarnih sredstev izven podjetja (bančni in drugi krediti, kar smo v prejšnjih letih zanemarjali),
- investirati samo tam, kjer se pokaže ekonomska upravičenost,
- po svojih možnostih investirati in ustanovljati poslovne enote podjetja tudi na nerazvitih območjih Slovenije.

V okviru te dolgoročne orientacije in razpoložljivih virov realiziramo v letošnjem letu naslednje:

- Investicije v prometni dejavnosti so vsakoletna osnovna naloga podjetja, ker moramo zagotoviti vozila, ki odgovarjajo kultur-

nemu prevozu potnikov in zahtevam koristnikov naših tovornih prevozov. Celotna investicija v vozila znaša po planu blizu 40 milijonov dinarjev. Težave pa se pojavljajo pri nabavi zaradi neustreznega deviznega režima.

- Po več letih vršimo kompletno modernizacijo in novogradnjo delavniških obratov. Za te namene bomo porabili preko 20 milijonov din (Ljubljana, Kamnik, Jesenice, Slovenj Gradec, Maribor, Črnomelj).

- Na področju gostinsko turistične izgradnje smo do I. polletja pripravili obsežno razdobje 3—5 let. Program obsega naslednje investicije:

- Hotel Malograjski dvor v Kamniku s 56 ležišči v gradnji,
- prva etapa izgradnje žičniških naprav in smučišč ter rekreacijskega centra Velika planina z zmogljivostjo 4000 oseb na uro — v gradnji,
- gostinski objekt Grad Črnomelj v pripravi,
- adaptacija pensiona Spik v Gozdu Martuljku — v gradnji,
- adaptacija dveh manjših gostinskih obratov na Slovenskem Koroškem pa je bila že realizirana.

Izdelani so investicijski programi za Novi Park hotel na Bledu, hotel v Kamniški Bistrici, v pripravi pa je dokumentacija za hotel in sistem žicnic v Gozdu Martuljku, hotel in izkoriščanje mineralne vode v Kotljah na Koroškem (v letošnjem letu smo že opravili potrebna vrtnanja in raziskave vode). Vse to bomo pričeli realizirati takoj, ko dobimo potrebne kredite. Trenutno pogoji za pridobitev turističnih kreditov niso preveč ugodni.

## SAMOUPRAVNI ODNOSI

Javna tribuna: Zanima nas še, kako so urejeni odnosi med vašimi posameznimi organizacijami združenega dela in kako je z razvojem samoupravnih odnosov v vašem kolektivu?

**Slavko Jakofčič:** Če pogledamo našo vsakdanjo prakso v samoupravljanju moremo ugotoviti, da smo uresničili sorazmerno visoko stopnjo delavskega samoupravljanja. S tem pa seveda ni rečeno, da smo z doseženo razvojno stopnjo samoupravljanja tudi povsem zadovoljni.

O tem ne razpravljamo in razmišljamo samo zato, ker tako zahtevajo ustavna dopolnila, temveč v prvi vrsti zato, ker ta vprašanja izhajajo iz našega vsakodnevnega poslovnega življenja ter iz potreb nadaljnega razvoja.

Odpriost in princip decentraliziranega vodenja in upravljanja sta sestavna dela naše poslovne politike.

Na podlagi določil 15. ustavnega dopolnila smo že pred dvema letoma organizirali naše podjetje tako, da vsebinsko v bistvu že ustreza tudi novim družbeno-ekonomskim odnosom, ki izhajajo iz zadnjih delavskih ustavnih dopolnil. Zavedamo se, da je potrebno notranje odnose stalno prilagajati potrebam časa in razvoja. Prav zato smo že pred skoraj letom dni začeli intenzivno proučevati ta vprašanja. Danes imamo izdelane osnutke samoupravnega sporazuma o združevanju temeljnih organizacij združenega dela v podjetju ter osnutek statuta TOZD. Prepričani smo, da bo javna razprava naših delavcev še marsikaj dopolnila ali spremenila v teh osnutkih. Razen tega pa bomo morali pri dokončnem sprejemanju omenjenih dokumentov upoštevati tudi spremembe, ki jih predvideva druga faza ustavnih sprememb.

Sodimo, da bi kakršnakoli naglica pri urejanju naših notranjih odnosov prej ali slej škodovala resničnemu uveljavljanju neposrednih samoupravnih odnosov. Koristno je tudi, po naši oceni, da praksa prehitveva notranje zakonodajo, oziroma da postaja ta zakonodaja odraz doseženih medsebojnih odnosov. V praksi je že danes življenje v našem delovnem kolektivu urejeno na medsebojnem dogovarjanju in soglasnosti vseh poslovnih enot. Vloga centralnih organov, tako samoupravnih kot upravnih, je le usmerjevalna in koordinacijska in mesto kjer se usklajujejo medsebojni skupni interesi.

(Nadaljevanje na 14. strani)