

DE

ZAVAROVALNICA SAVA



Centrala: LJUBLJANA, MIKLOŠIČEVA CESTA 19/1
 Poslovne enote: CELJE, ČAKOVEC, JESENICE, KOPER, KOPRIVNICA, KRANJ, KRŠKO, MARIBOR, MENGES, MURSKA SOBOTA, NOVA GORICA, NOVO MESTO, POSTOJNA, TRBOVLJE in LJUBLJANA s poslovalnicama Zagreb in Rijeka

Z RAZŠIRJENE SEJE PREDSEDSTVA RO SINDIKATA DELAVCEV PROMETA IN ZVEZ

Brez dramatiziranja, toda z odgovornostjo

Predsedstvo RO sindikata delavcev prometa in zvez je na svoji zadnji in razširjeni seji razpravljalo o dveh zelo aktualnih zadevah. Najprej o delovnem programu tega sindikata v času do polletja naslednjega leta, ko naj bi bil občni zbor republiškega odbora, ki naj bi mu sledil še občni zbor centralnega odbora sindikata delavcev prometa in zvez, Druga zadeva pa so konfliktna situacije v kolektivih prometa in zvez, ki se v zadnjih mesecih vrstijo malone na tekočem traku.

V zvezi s prvo točko dnevnega reda naj povemo, da se bo v času do občnega zbora RO ukvarjal predvsem z vprašanji, ki so povezana z delovnimi razmerami in skrbjo za človeka. Oboje je v tej panogi trenutno namreč še najbolj problematično. Vsebinsko bo RO ta prizadevanja skušal usmeriti na štiri področja: na nadaljnji razvoj samoupravljanja, na racionalno uveljavljanje delovnih razmer, kot jih terja sedanja razvojna stopnja te dejavnosti; na uveljavljanje socialne varnosti in skrb za delovnega človeka in slednjič še na usposabljanje sindikalnega članstva za učinkovito in racionalno obliko družbeno-političnega delovanja in aktivnosti.

Kot smo lahko slišali v razpravi, delovanje sindikata RO sindikata delavcev prometa in zvez ne bo ostajalo le pri besedah, če bodo bolj konkretno

delovali — vsak na svojem področju — prav vsi sindikalni organi in če bo uresničevanje omenjenega programa podprlo celotno sindikalno članstvo. To pa med drugim pomeni, da bo sindikat pridobil na veljavi, če

bo bolj smel in konkreten pri svojem delu in če bodo tudi višja sindikalna vodstva bolj pomagala osnovnim organizacijam pri premagovanju težav in problemov. Gre za to, da je treba o vseh zadevah spregovoriti odkrito in jih tudi prav poimeno-ovati, obenem pa nuditi vso zaščito tistim sindikalnim delavcem, ki se pri tem izpostavljajo, oziroma neposredno sodelujejo in ukrepanje.

VEDNO ISTI STIRJE KAMNI SPOTIKE

Zaradi neurejenih samoupravnih razmer, slabih odnosov, pomanjkljive informiranosti (Nadaljevanje na 3. strani)



vitka linija - linija zdravja

JOGURT ne redi

LJUBLJANSKI MLEKARNE



PRODAJA POLKNA VRATA OKNA

ribnica NA KREDIT

DELAVSKA ENOTNOST

12. SEPTEMBRA 1970 — ŠT. 36 — L. XXVII

PRED REFERENDUMOM O ZDRUŽITVI MARIBORSKE TOVARNE AVTOMOBILOV IN TOVARNE ŽELEZNIŠKIH VOZIL

Bodo poslej skupaj ustvarjali?

Ob koncu minulega meseca sta se sestala na razširjeno sejo poslovni odbor mariborske TŽV »Boris Kidrič« in upravni odbor tovarne avtomobilov in motorjev. Oba organa sta ob tej priložnosti temeljito proučila elaborat o ekonomski upravičenosti integracije obeh podjetij ter sklenila predlagati delavskima svetoma, da razpišeta referendum o združitvi.

Delavska sveta obeh mariborskih podjetij sta referendum razpisala in 28. septem-

bra letos bodo člani obeh kolektivov odločili o nadaljnji usodi podjetij.

(Nadaljevanje na 5. strani)

NOVO!

Vino v blokpaku

STRAN 6

DELAVCI INDUSTRIJSKEGA PODJETJA ELEKTROTERMICNIH APARATOV ETA O STALIŠČU SLOVENSkih SINDIKATOV



IVAN PODGORNİK (prvi z leve), delovodja v oddelku za izdelovanje cevnih grelcev; z ženo, ki je zaposlena, skrbita za 2 otroke; mesečno zasluži približno 1000 dinarjev: »Prav je, da se sindikat poteguje za delavce, ampak zavzemati bi se moral za več! 800 din po mojem mnenju pomeni skrajno spodnjo mejo, pod katero v nobenem primeru ne bi smeli iti! Sicer pa mislim, da bi pri nas lahko izboljšali zasluzke predvsem na račun organizacije dela in z boljšimi stroji. Če bi, nasprotno, proizvodnjo poskušali povečevati z zaposlovanjem novih ljudi, bi s tem neposredno vplivali na zmanjšanje zasluzkov.« STANKA RUTAR (druga z leve), zaposlena pri sestavljanju grelnih plošč na tekočem traku; mesečno zasluži približno 800 din; z denarjem gospodari za lastne potrebe: »Nisem še slišala, da bi sindikat zahteval, da mora vsakdo zaslužiti vsaj 800 dinarjev. Mislim pa, da je prav, če se za to poteguje. Samo to je narobe, da pri današnji draginji 800 din izredno malo pomeni. No, kar pa zadeva možnosti za izboljšanje zasluzkov v našem podjetju, bi lahko povedala naslednje: ne vem, zakaj, toda vse preveč je najrazličnejših

zastojev. Sestavni deli ne gredo skupaj in podobne reči se dogajajo. To ni malenkost, kot bi si kdo mislil. Na tekočem traku zaradi takih stvari plačujemo davek v obliki manjšega zasluzka...« DANICA GOLJA (v sredini), zaposlena pri šamotiranju plošč, samska, mesečni zasluzek med 800 in 900 dinarji: »To, kar predlagajo sindikati, omogoča življenje »za silo«. Pri nas bi pa bilo bolje, če bi bilo delo tako organizirano, da se nekateri ne bi mogli sprehajati sem ter tja po tovarni, ampak bi delali. Včasih pa je slab material, ki ga dobimo. Zato se moramo potruditi bolj, da bi nato slabše zaslužili!« JOLANDA FLANDER (druga z desne), zaposlena pri ekscentričnih stiskalnicah; z možem, ki je zaposlen, preživljata dva otroke in staro mater; mesečno zasluži približno 900 dinarjev: »Ce sta v družini zaposlena dva, je najmanjši zasluzek 800 din, kot ga predlagajo sindikati, še primeren, če pa je zaposlen le eden, je denarja odločno premalo. Sicer pa mislim, da bi bilo pri nas bolje, če ne bi imeli tako slabih in zastarelih strojev. Zaradi njih ne moremo doseči tistega, kar bi radi. Niso redki primeri, ko mine pol ure in

več, preden popravijo stroj, ki je odpovedal. Pa preseži normo, če jo moreš; v tem pa je glavna možnost povečanja zasluzka!« ANTON PLATISA, kontrolor v oddelku za izdelovanje grelnih plošč, mesečni zasluzek poprečno 800 din; z ženo, ki je zaposlena, preživljata vsak po enega otroka: »Prav je, da sindikat začneja misliti na to, kako živijo delavci z nizkimi osebnimi dohodki. Ampak, 800 din je pri današnji draginji zelo nizek zasluzek. S tem ne mislim le na življenjske stroške, ampak na cene nasploh. Mnogi delavci gradijo svoje hiše. Prej bi jih spravili pod streho, če ne bi bilo take draginje: manj bi se izčrpavali izven tovarne, da bi si postavili streho nad glavo. Hočem reči, da bi bili v tovarni bolj spočiti in da bi več naredili. Mislim tudi, da prihaja čas, ko bo treba nehati delati z rokami, zato pa bolj s pametjo. Višjih prodajnih cen za naše izdelke si namreč ne ometamo. Lahko pa dosežemo večji dohodek, če bomo nenehno skrbeli za izboljševanje tehnološkega procesa. Za to pa nam manjka ljudi, ki bi jih morali tudi plačati njihovemu delu primerno!«

Za boljše »spodnje« in »zgornje« zasluzke

Med 730 delavci cerkljanskega industrijskega podjetja elektrotermičnih aparatov ETA jih za zdaj kakih 50 še zasluži manj kot 800 dinarjev na mesec ● Problematični niso le »spodnji«, ampak tudi »zgornji« zasluzki, ki za strokovnjake niso vabljeni ● Ob sedanjih pogojih gospodarjenja smejo upati na izboljšanje osebnih dohodkov le ob izboljševanju organizacije dela in tehnologije proizvodnje, za kar pa potrebujejo več in bolj nagrajevanih strokovnjakov (Nadaljevanje na 3. strani)

hojal
 predelava lesa
 ljubljana
 langusova 8

BREST
 POHIŠTVO

ODLOČITE SE ZA IZDELKE ALPSKE MODNE INDUSTRIJE IZ RADOVLJICE



IN ZADOVOLJNI BOSTE!

PODOBE NAŠEGA ČASA

— Ne vem, ali bi se Jezil ali smejal, je rekel. Sonce naju je prijetno grelo po hrbtih.

nama pomahala, sta se jima, če sem prav videl, tresli roki. Kaj vse mora človek dandanes doživeti, ne!?

Pa ni bilo hudega! Zemlje ni na carini nihče pretipaval, kaj šele, da bi jih lomil. Kakor sta nam kasneje pravila, so se cariniki do vseh potnikov vedli nad vse spodobno.

V Portorož sta se kljub temu vrnila zaskrbljena in potrta. Brez besed sta potegnili pri s košare za kruh in prestrašeno vprašala: »Kje so zemlje?«

Obrnil se je na hrbet, da bi ga sonce še spredaj ogrelo, in rekel: — Pa glej, da ne boš tega kje napisal. Ne bi rad, da se zve. Sam nisem bil zraven, ampak kaznivo je menda že, če veš, pa ne poveš, ne? Sicer pa se godijo še veliko hujše stvari, ki jih nihče ne obeša na veliki zvon, a tudi do konca se nikoli ne gre! Zakaj bi se šlo le pri meni?!

Tako sem trdno sklenil, da o tej fiktivni transakciji zemlje s pet tisoč lirami na relaciji Portorož—Trst in telegraf-

bolj omajalo moj sklep o mlaku: pravijo, da bomo šli do konca. Kdor je kriv, naj odgovarja! Kriv pa naj ne bo tisti, ki mu ni kaj vzeti, ampak tisti, ki...!

Pa nikar zdaj ne mislite, da sem apriori nastrojen zoper direktorje in druge vodilne, ki se ponavadi ob takih škandalih na vse kriplje otresajo odgovornosti in na vseh koncih in krajih prosijo za pomoč in zaščito.

Kakor vidite, sem se s pripovedjo te zgodbe tudi sam vključil v splošno družbeno akcijo za krepitev odgovornosti in poslovne morale. In naj mi moj slučajni sobesednik s plaže ne zameri: ko bodo za

DOSLEDNO IN DO KONCA

Na valovih so se zibale jadrnice.

— Jaz bi se nikoli ne spuščal v kaj takega, je nadaljeval — pa sta mi pravila: »Kdor danes ne riskira, je fígamož! Če sta že na obali, da gresta tudi v Trst; take prilžnosti ne bosta več zlepa doživela, ko sta kar naprej doma. In sta iz kupa zemelj izbrala najbolj tolsto, potisnila vanjo pet tisoč lir in jo pomešala med druge, ki smo jih zjutraj kupili v portoroški pekariji. Svakinja je rekla, da ima ležanja na mivki in Trsta že čez glavo in da ju ne bo čakala, tati in tašča pa sta zaskrbljeno rekla, da bosta tvegala. Naj bo, kar bo! In sta si zložila malico v torbo ter sedla v avtobus. Pospremil sem ju s pogledom: bila sta bleda in ko sta

»Stefka jih je vzela, kar jih je ostalo,« sem rekel. »Sta lačna?«

»Ne, to ne! Ampak lire! Stefka je vzela tudi lire. V najinih zemljah jih ni bilo: vse sva razcefrala.«

Ubožca! Stekel sem na pošto in poslal v Ljubljano telegram: NE JEJ ZEMELJ! Potem sem ju tolažil, kakor sem vedel in znal. Proti večeru se je pripeljal v počitniški dom pismo- noša na rumenem mopedu. V brzojavki je pisalo: NAJDENO! Spet smo bili vsi srečni in zadovoljni.

ski korespondenci, ki jo je spremljala, ne bom živi duši črnil besede.

Ampak, medtem so se stvari temeljito spremenile. Ko sem namreč prišel z dopusta, me je čakalo napeto branje o uvozu sto in več neocarbinjenih avtomobilov, o cisternah alkohola, ki je bil kdaj pa kdaj tudi voda, o kljukah, ki so se spremenile v tranzistorje, o milijonih lir, ki so izginile kot kafra (kot pred leti hrib boksita ob jadranski obali) in o zabojih cigaret, ki plavajo po morju (kar pa ni nagradna igra Vjesnika u srijedu). A kar je naj-

svoja dela odgovarjali vsi tisti, ki so zakrivali letošnje poletne transakcijske škatle, bom prišel tudi jaz s konkretnimi imeni na dan, ne morem drugače! Če ima tasta in tašča tako v čiših, kot pravi, naj ju lepo pripravi za prihod milijonikov. To je edino, s čimer lahko svojemu sobesedniku s plaže povrnem nepremišljeno zapanje, z nadaljnjim molkom ne, ker mi tega vest ne dovoli.

Kaj hočemo, razmere so se spremenile, zapihal je nov veter, jadra je treba naravnati v drugo smer.

VINKO BLATNIK

V ŠEMPETRSKI TOVARNI AVTOELEKTRIČNIH IZDELKOV ŽE RAZPRAVLJAJO O NOVEM STATUTU

PO POTEH PETNAJSTEGA AMANDMAJA

Tudi za vodilne delavce šempetrške tovarne avtoelektričnih izdelkov je letošnje leto minilo v znamenju razprav o petnajstem amandmaju. Na sestankih in srečanjih so se vedno znova vračali k tisti točki amandmaja, ki govori o razširitvi samoupravnih odnosov na posamezne enote združenega dela. Predstavniki osnovne organizacije ZK, zastopniki mladine, bivših borcev, sindikata in samoupravnih organov podjetja so oblikovali in potrdili resolucijo, na osnovi katere bodo sprejemali nov statut.

Temeljni akt podjetja bo usmerjal svoj delovni kolektiv na pot rasti in napredka, mu odpiral neslutene perspektive, ga podpiral v težnji po nenehnem izboljševanju delovnih rezultatov, mu zagotovil pomembno mesto med domačimi proizvajalci tovrstnih izdelkov, ter ga vzpodbujal takrat, ko bodo

njegovi proizvodi konkurirali na tujem tržišču.

Vodilni možje tovarne in zastopniki družbeno-političnih organizacij so statut že temeljito preresetali, upravni odbor pa ga bo v kratkem v kopijah razdelil tudi med ostale člane delovnega kolektiva. Sledila bo javna razprava po oddelkih. Tako bo vsak posameznik seznanjen z vsebino statuta, še preden bo le-ta dokončno sprejet. Statut mu bo pojasnil, kakšne pravice in dolžnosti mu pripadajo kot delovnemu človeku in samoupravljavcu, posamezni člani ga bodo seznanili o tistih stvareh, o katerih odloča tovarna, drugi spet mu bodo povedali, kje ima glavno besedo Združeno podjetje Iskra. Vsak zaposleni bo lahko jasno in glasno povedal svoje mnenje, pomisleke, pripombe, z argumenti bo pobijal tista stališča, za katera bo prepričan, da ne koristijo celoti, preprosto

zato, ker branijo osebne interese, na drugi strani pa bo lahko vsak zagovarjal tiste ideje, ki bodo v prvi vrsti upoštevale dobro vseh. Brez kakršnihkoli posrednikov bo lahko vsak zaposleni odločil o tem, kaj je koristno in kaj lahko škodi. In vsakdo, ki se bo v tem, ali podobnih trenutkih skliceval na predstavnika telesa, češ, »kaj bom jaz govoril, saj so za to drugi poklicani«, se mora krepko zavedati, da se s tem odreka ne le svojim pravicam, temveč tudi dolžnostim. Mnenje, ki ostane neizrečeno iz tega ali onega razloga, je lahko še kako pomembno.

Tovarna avtoelektričnih izdelkov iz Šempetra ima status samostojne organizacije znotraj Združenega podjetja Iskra in je pravna oseba. Odnosi med njima so tipični pogodbeni, pravzaprav gre v tem primeru za integracijo dveh poslovnih part-

nerjev, ki ju družijo skupni ekonomski interesi. Posamezne organizacije znotraj Združenega podjetja Iskra prevzemajo nase vedno večji delež odgovornosti. To nam tudi daje odgovor na vprašanje, zakaj se v šempetrski Iskri s tolikšno vnemo zavzemajo za tisto točko ustavnega amandmaja, ki predvideva razširitev samoupravljanja na individualne enote. Tudi pripombe na predlog statuta, ki ga je dalo Združeno podjetje Iskra v razpravo svojim organizacijam, so v Tovarni avtoelektričnih izdelkov oblikovali v duhu ustavnih sprememb.

V. KOGEJ

PO SEJI MEDOBČINSKEGA ODBORA SINDIKATA GRADBENIH DELAVCEV ZA CELJSKO PODROČJE

Iskanje novih metod za uspešnejše delo

Splošno gradbeno podjetje iz Rogaške Slatine je bilo že četrto podjetje, ki je organiziralo sestanek medobčinskega odbora sindikata gradbenih delavcev celjskega območja. Sestanek se je poleg članov medobčinskega odbora udeležil še tajnik republiškega odbora gradbinčev, Stefan Horvat, ter direktorji in računovodje gradbenih podjetij celjskega območja.

Največji poudarek na sestanku so udeleženci namenili primerjalni analizi po periodičnih obračunih za prvo polletje 1970 celjskih gradbenih podjetij. V analizi so bili obdelani podatki o poslovnih rezultatih, kapacitetah in ekspanziji gradbene operative. Tovrstna analiza je bila prvi polizkus v Sloveniji, da se na področju medobčinskega odbora analizira dejavnost gradbene operative. Namen, kontrolirati izvajanje samoupravnih sporazumov v gradbeništvu, je bil dosežen. Prvi polizkus analiziranja in primerjav je bil nadvse uspešen. Vsi sodelujoči so

izrazili željo, da se takšna analiza pripravi tudi ob tričetrtletju in ob koncu leta. Prav tako so formirali tudi komisijo, ki bo vse podatke o delu gradbene operative v sodelovanju s Službo družbenega knjigovodstva preanalizirala in pripravila za bodočo razpravo.

Precejšnjega poudarka pa je bila deležna tudi razprava o pripravah na občne zbornice osnovnih organizacij sindikata. Odločili so se za enoten pristop in izvedbo občnih zborov. Tako bodo občne zbornice izvedli od 15. oktobra do 30. novembra. Izjema je le Žalec, kjer se še niso odločili, ali bodo imeli občne zbornice v letošnjem ali prihodnjem letu. Vsi pa so si bili enotni, da je treba največ pozornosti posvetiti kadrovskim vprašanjem.

Za mnoge udeležence pa je bil zelo zanimiv tudi podatek, da je medobčinski odbor že pripravil osnutek akta, ki bo urejeval povračilo škode, ki jo povzročijo delavci, ki svoje delo samovoljno zapustijo.

Na naslednji seji, ki bo predvidoma ob koncu septembra in jo bo organiziralo gradbeno podjetje GRADNJA iz Zalca, bodo razpravljali o politiki terenskega dodatka in o poteku priprav na občne zbornice.

Milan Brecl

Ali veste...

... da so revne občine v severovzhodni Sloveniji prispevale k modernizaciji republiških cest 34 % svojega denarja, bogatejše slovenske občine pa le 25 %, iz česar sledi, da je velika razlika med načelno politiko cestnega sklada in uresničevanjem te politike. Morali bi radikalno spremeniti sistem financiranja cest in upoštevati nauk sodobnih motoriziranih držav, kjer usmerjajo vsa sredstva, pridobljena s prodajo goriva, za graditev in modernizacijo cest;



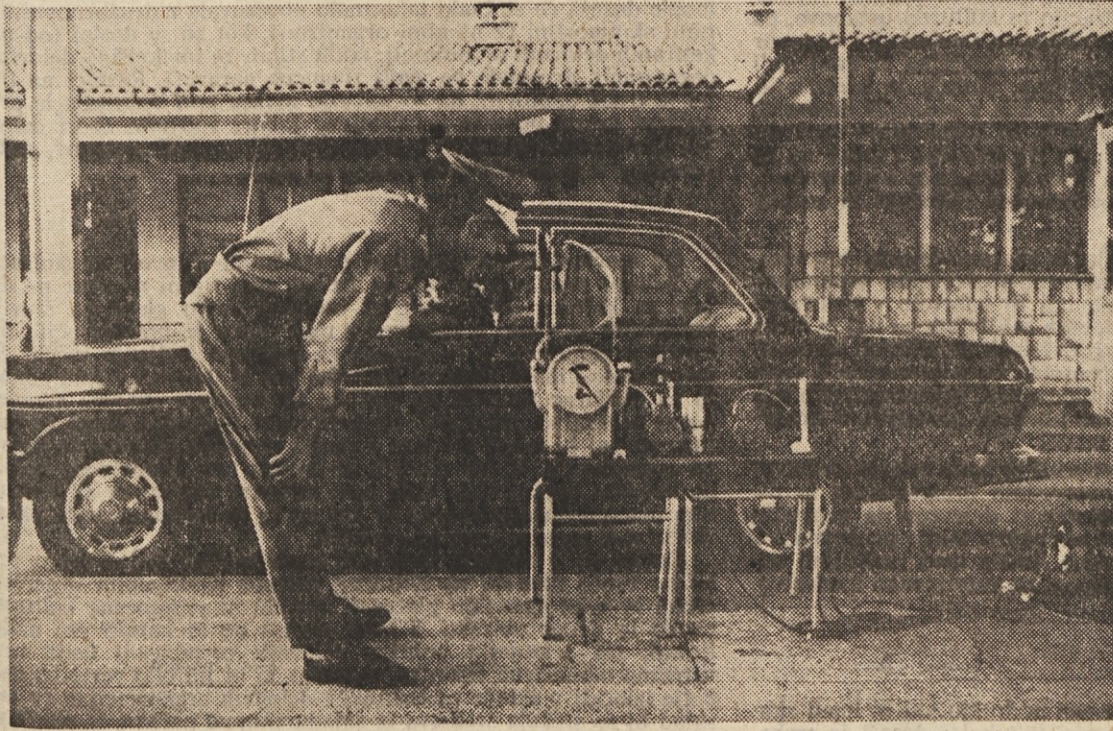
Med nebom in zemljo

pohištvo in oprema za vaš dom

↓

lesnina

centrala ljubljana titova 51



Delo obmejnih miličnikov in carinikov na mejnih prehodih je zelo naporno. Razen tega, da so kar naprej izpostavljeni različnemu vremenu, so tu še izpušni plini iz tisočev osebnih in tovornih avtomobilov, ki vsak dan potujejo čez ta ali oni mejni prehod. Prav zaradi tega, da bi ugotovili, kolikšna je škodljivost izpušnih plinov za delavce, ki delajo na mejnem prehodu v Rožni dolini vli, kolikšna je škodljivost izpušnih plinov za delavce, ki delajo na mejnem prehodu v Rožni dolini vli, pri Novi Gorici, so te dni opravili specialne meritve. Toda merilci onesnaženega zraka so si izbrali kaj neroden dan. Prav tega dne — bilo je minuli četrtek — je potovalo čez ta mejni prehod minimalno število motornih vozil. Sicer pa je znano, da čez ta prehod ob »spicah« potuje tudi vedno deset tisoč najrazličnejših motornih vozil. — Foto: M. Z.

Končno potrebna pomoč v sili

Luka Koper je vse doslej rasla povsem samostojno, brez pomoči drugih, kar je edinstven primer v izgradnji luk v naši državi

Z dograditvijo prve etape železniške proge Koper-Prešnica, se je začelo ob koncu leta 1967 tretje, izredno pomembno obdobje v razvoju Luke Koper.

Odprle so se nove možnosti za povečanje prometa. Če je leta znašal v koprski luki leta 1959 komaj 61.000 ton, je narasel v letu 1968 že na 1.104.000 ton.

Plan za letošnje leto predvideva promet generalnega blaga v višini 1.200.000 ton. Če pa upoštevamo tudi nafto, bo narasel promet v letu 1970 v Luki Koper že na 2.000.000 ton.

Podatki so torej nedvomno na moč zgovorni.

ZAOSTAJANJE INFRASTRUKTUR

Ze leta 1963 je bila proglašena luka Koper za prosto carinsko cono. S tem so bile dane poleg carinskih olajšav domačemu in tujemu prometu tudi široke možnosti za tesnejše sodelovanje domačih in tujih firm. Inozemska podjetja so že pokazala interes za takšno sodelovanje, ki je za luko Koper zelo

izredno visoke izkoriščenosti obale, ki je glede na dolžinski meter več kot enkrat večja v primerjavi z evropskim optimumom.

Razumljivo je, da je k tolikšni izkoriščenosti pripomogla tudi uporaba sodobne mehanizacije ter delo v dveh ali celo treh izmenah.

RAZVOJ BREZ TUJE POMOČI

Za razliko od drugih novih jugoslovanskih luk, ki smo jih gradili z zveznimi sredstvi, brez obveznosti vračanja oziroma z dolgoročnimi krediti iz splošnega investicijskega sklada, se je Luka Koper vseskozi razvijala na komercialni osnovi, z lastnimi sredstvi in bančnimi krediti ter z udeležbo in sofinanciranjem koristnikov luke.

Vrednost vseh sredstev, ki so bila do konca leta 1968 vložena v koprsko luko, znaša blizu 220 milijonov dinarjev. Približno 70 milijonov dinarjev znašajo naložbe v infrastrukturo (plovni kanali, teritorij, operativne oba-

lektiv v želji, da bi pospešil promet že pridobljenih tokov blaga in ekonomsko upravičil gradnjo proge, najel kratkoročne in srednjeročne kredite tudi za gradnjo infrastrukture.

Pri gradnji posameznih objektov in opreme kreditirajo koprsko luko dobavitelji in izvajalci del s plačilnimi roki do 5 let in osem in tudi večodstotno obrestno mero. Pod enakimi pogoji je bil prisiljen kolektiv najemati kredite tudi v minulem letu. Zato so bile obveznosti na osnovi kreditov in drugih pogodb v letu 1969 kar za 9 milijonov dinarjev večje od planiranih sredstev za plačilo anuitet.

Poleg tega so stroški poslovanja hitro rasti tudi na račun penalov za ladijske in vagonске stojnine. V sezoni pa je bila Luka Koper celo prisiljena preusmeriti promet v druge luke, kar vsekakor ni najbolj ugodno vplivalo na njen nadaljnji razvoj.

POTREBNA JE DRUGA POT

Iz navedenih razlogov se ekonomski položaj Luke Koper tudi

Nadaljnje naložbe v predvideni razvoj Luke Koper so namreč tolikšne, da je iluzorna vsaka misel na to, da bi kolektiv koprške luke še vnaprej nosil vsa bremena na svojih ramenih.

NALOŽBE — POGOJ ZA NADALJNI OBSTOJ

Za boljše razumevanje ekonomskega položaja Luke Koper naj le na kratko naštejemo tri osnovne skupine prepotrebni naložb v prihodnjem obdobju:

● Investicije v infrastrukturo, ki zajemajo poglobitev morskega dna do — 18 metrov, gradnjo operativnih obal, utrjevanje nabrežij, pridobivanje in ureditev teritorija ter gradnjo osnovnih komunikacij in komunalnih naprav. Specifičnost teh investicij zahteva posebne pogoje financiranja. Luka ne more financirati izgradnje infrastrukture s krediti, najetimi v konkurenci z ostalim gospodarstvom. Vlaganja v infrastrukturo bodo po programu razvoja luke v obdobju 1969 do 1975 znašala 130 milijonov dinarjev, od tega kar 44 milijonov v minulem in letošnjem letu. Pri takšnih vlaganjih seveda ni pričakovati soudeležbe komitentov.

● Drugo grupo predstavljajo investicije v osnovna sredstva luškega podjetja kot organizacije, ki se ukvarja s pretovorom in skladiščenjem blaga. Predvidoma bodo te investicije znašale 145 milijonov dinarjev, od tega 65 milijonov do leta 1970. Pri vlaganjih v te objekte si bo luka prizadevala zagotoviti udeležbo poslovnih partnerjev in računa, da bo ta znašala blizu 70 milijonov dinarjev. Ostala sredstva bo morala pridobiti luka s pomočjo kreditov.

● Investicije v objekte, namenjene dopolnilnim storitvam, blagu ter industrijski predelavi. Te investicije bodo praviloma financirale ustrezne gospodarske organizacije same ali pa v sodelovanju z luko. Te dejavnosti bodo predstavljale temelj bodočega razvoja Luke Koper. Investicije v infrastrukturo in pretovorno skladiščno dejavnost pa so prvi pogoj za razvoj dopolnilnih ter industrijsko-predelovalnih dejavnosti.

IZHOD: POMOČ DRUŽBE

Zaradi vrste nerešenih sistemskih vprašanj, ki zadevajo poslovanje in pogoje razvoja luk, kar je privedlo jugoslovanske luke nasploh v težak ekonomski položaj, Luka Koper ne bo mogla uspešno zastaviti in izvajati svojega programa, če bodo ostala omenjena vprašanja še nadalje odprta.

Poglejmo, kaj je bilo doslej v tej smeri že storjenega:

● Skupščina občine Koper je v mejah svojih pristojnosti sprejela vrsto smernic in ukrepov, ki naj pripomorejo k hitrejšemu in uspešnejšemu razvo-

ju celotnega luško-industrijskega kompleksa. Tako je med drugim prevzela skrb za skladen razvoj komunalno infrastrukturnih objektov (voda, kanalizacija, ceste) izven meje luško-industrijskega kompleksa, določila pogoje prenosa in obdavčitve zemljišča na luško-industrijskem kompleksu, ki zelo stimulirajo naselitev industrije, nadalje se je izrekla za enotno upravljanje luško-industrijskega kompleksa, sprejela je določene obveznosti za pospešitev in pocenitev gradnje stanovanj za luške delavce itd., itd.

● S strani republiških predstavniških organov pričakuje kolektiv Luke Koper, da prouči program razvoja luško-industrijskega kompleksa s stališča interesov regionalnega in nacionalnega gospodarstva ter rešijo glavni problem, ki sedaj najbolj zavira in otežuje poslovanje, to je financiranje infrastrukture.

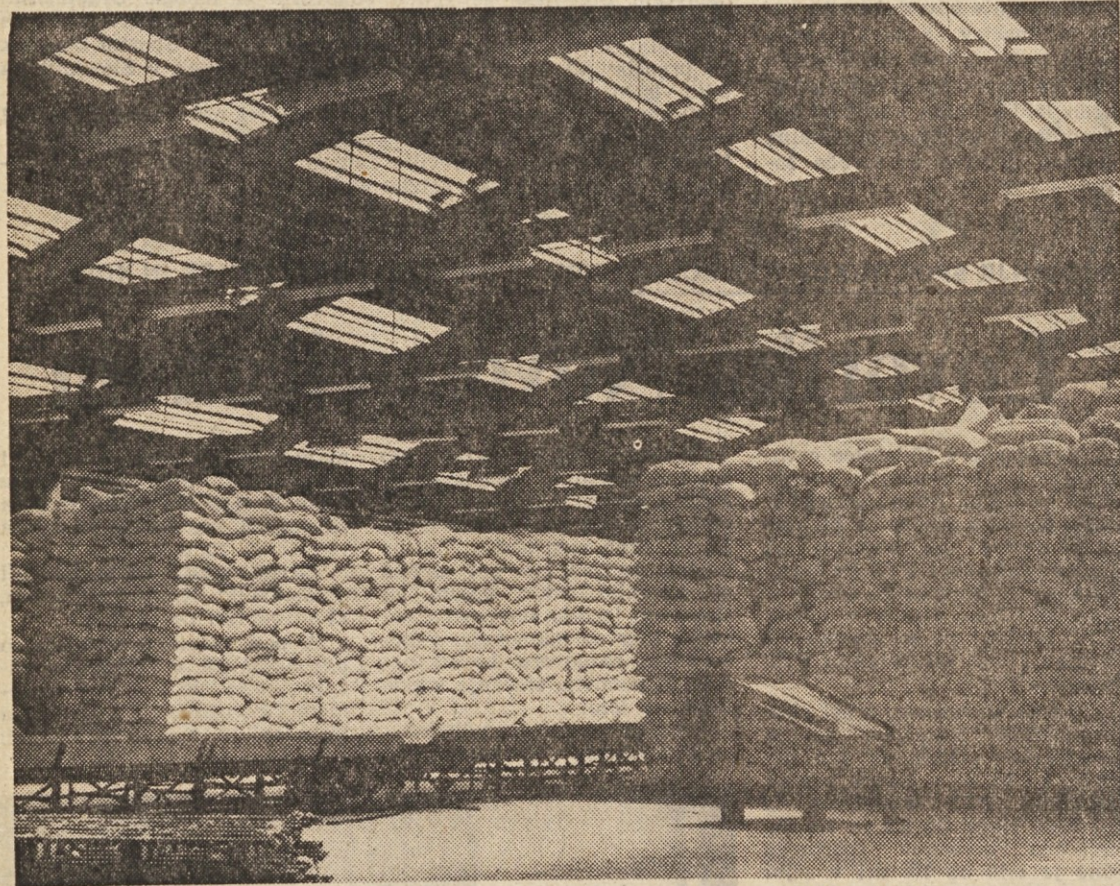
Ob tem naj poudarimo, da je odbor za finance gospodarskega zbora Skupščine socialistične republike Slovenije že obravnaval informacijo o položaju in razvoju luško-industrijskega kompleksa v Kopru ter predlog Republiškega sekretariata za gospodarstvo za družbene ukrepe v zvezi z Luko Koper, kakor tudi mnenje Izvršnega sveta Skupščine SR Slovenije. Odbor je soglašal s tem, da je vprašanje financiranja infrastrukturnih objektov Luke Koper, kakor tudi infrastrukture na ostalih območjih republike, tako pomembno vprašanje,

da ga je potrebno rešiti v čim krajšem času. Odbor se je nadalje povsem strinjal s tem, da je Luka Koper sami nemogoče še vnaprej izgrajevati svojo infrastrukturo le z lastnimi sredstvi, kar je edini primer v izgradnji luk v naši državi.

V zvezi s tem je odbor za finance tudi predlagal Izvršnemu svetu Skupščine SR Slovenije, da konkretizira vse že doslej nakazane sugestije in tako reši problem prepotrebne nadaljnje izgradnje infrastrukturnih objektov v Luki Koper.

»NOČEMO BITI LE PRETOVORNA ORGANIZACIJA!«

«Delovni kolektiv Luke Koper pričakuje, da bo ustrezen zakon v najkrajšem času sprejet in s tem naš nadaljnji razvoj zagotovljen...» nam je dejal EGON PRINČIČ, generalni direktor koprške luke. »Izgradnja luške superstrukture bo seveda tudi vnaprej v celoti slonela na naših ramenih. Prizadevali si bomo, da bomo imeli čim prej na voljo vso potrebno horizontalno in vertikalno mehanizacijo in vse potrebne možnosti za strojno obdelavo blaga. Stremimo namreč za tem, da naša luka ne bi bila le pretovorna organizacija, ampak da bi lahko nudila tudi vse potrebne usluge, ki so danes značilne za sodobno luko. Gre predvsem za modernno skladiščenje, za vse vrste predelave blaga, embalaranje itd...«



Luške »kapelice«, to pot od znotraj

dobrodošlo. Zagotavlja namreč stalnejše prometne tokove, domače delovne organizacije pa se vključujejo v mednarodno menjavo in s tem povečujejo potencialne luke v splošno korist domačega gospodarstva.

Proces dela v luki je sodoben, vendar je za razvoj kapacitet značilno, da so bile sicer grajene v okviru splošnega koncepta in programa razvoja luke, vendar ne kompleksno. To se sedaj odraža predvsem v zaostajanju infrastrukture za razvojem ostalih luških kapacitet. To je razvidno med drugim tudi

le, manipulativne površine, komunikacije, komunalni objekti, 150 milijonov pa v superstrukture (skladišča, cisterne, oprema itd.) in ostala osnovna sredstva. Od tega zneska znašajo naložbe zunanjih investitorjev oz. koristnikov luke le 80 milijonov dinarjev.

VISOKE OBVEZNOSTI IN PENALI

Na račun tako rekoč edinstvenega, z drugimi besedami povedano: neurejenega sistema financiranja Luke Koper, je ko-

v minulem letu ni izboljšal. Kolektivu je sicer uspelo močno povečati celotni dohodek, vendar so se v istem času povečale samo obresti od kreditov ter penali za ladijske in vagonске stojnine za 4,8 milijona dinarjev oziroma za 5-krat.

Izguba je bila torej skoraj tolikšna, kolikor je znašal učinek zelo povečanega prometa in boljše koriščenja kapacitet. Strokovnjaki v luki ob tem trdijo, da bo zašel kolektiv v prihodnjih letih še v večje težave, če ne bo moč normalizirati pogojev poslovanja.



Čim več privezanih in čim manj zasidranih ladij sredi zaliva — nenehna želja delavcev koprške luke