

Delegatsko razmerje

Temeljne celice, preko katerih se delovni ljudje in občani povezujejo v Samoupravni stanovanski skupnosti Ljubljana-Center za uresničevanje svojih interesov na obsežnem, zapletenem in zahtevnem stanovanjskem področju so:

● Temeljne organizacije združenega dela in delovne skupnosti ter druge temeljne samoupravne skupnosti

● zbori stanovalcev v stanovanjskih hišah in na delegatskih načelih oblikovani zbori stanovalcev v krajevnih skupnostih.

V stanovanjski skupnosti pa sodelujejo za uresničevanje svojih družbeno-opravičenih interesov organizacije, ki delujejo na stanovanjskem področju in druge zainteresirane organizacije.

Tem principom ustrezno je sestavljena enodomsna skupščina samoupravne stanovanske skupnosti Ljubljana-Center, ki jo sestavljajo:

● delegati delovnih ljudi v organizacijah združenega dela in v delovnih skupnostih

● delegati občanov stanovalcev

● delegati organizacij, ki delujejo na stanovanjskem področju in drugih zainteresiranih organizacij (ZB, sindikat, itd.).

Za izvajanje svojih nalog na posameznih ožjih področjih dela se je stanovanska skupnost organizirala v štirih odborih, ki jih sestavljajo delegati, izvoljeni na skupščini kot osrednji organ stanovanske samouprave v občini:

Delegati v ustanovno skupščino samopr. stanovanske skupnosti so bili izvoljeni že pred izidom zakona o volitvah delegacij v samoupravne inte-

resne skupnosti. Z ozirom na to so bile določene slabosti v delovanju skupščine.

Da bi vzpostavili resnične delegatske odnose, da bi se preko delegatov dejansko odražala volja delovnih ljudi in občanov in, da bi racionalizirali obveščanje in delovanje delegatskih organizmov, se je stanovanska skupnost v dogovoru z Občinsko konferenco SZDL in z drugimi dejavniki odločila za naslednje sklepe in naloge:

● Z delegacijami združenega dela v samoupravne interesne skupnosti smo se dogovorili, da bodo le-te predstavljale delegatski organizem za delegate v skupščini samoupravne stanovanske skupnosti.

V delo teh delegacij se zaradi kontinuitete vključijo tudi vsi delegati, ki so doslej aktivno sodelovali v skupščini stanovanske skupnosti in v njenih organih.

● V krajevnih skupnostih naj postanejo delegatsko oblikovani zbori stanovalcev v krajevni skupnosti, ki predstavljajo stanovanski del krajevnih samouprave, delegatski organizem, preko katerega občani — stanovalci pošiljajo svoje delegate v skupščino stanovanske skupnosti.

V stanovanski skupnosti nameravamo aktivno sodelovati z organi krajevnih skupnosti in z družbeno-političnimi organizacijami v krajevnih skupnostih pri oblikovanju hišnih svetov in zborov stanovalcev v krajevnih skupnostih, v ta namen smo se prav zdaj ustrezno delovno organizirali.

V prihodnjem obdobju, dokler zbori stanovalcev v krajevnih skupnostih ne zažive, naj bi v sporazumu z organi krajevnih skupnosti, odbori ali ko-

misije, ki jih imajo krajevne skupnosti za stanovanski področje, začasno predstavljali delegatski organizem preko katerega stanovalci pošiljajo svoje delegate v skupščino skupnosti. Pripomniti je treba, da bo kazalo tuđu tukaj vključiti kot delegate tiste občane, ki so se že doslej izkazali s svojim delom na tem področju.

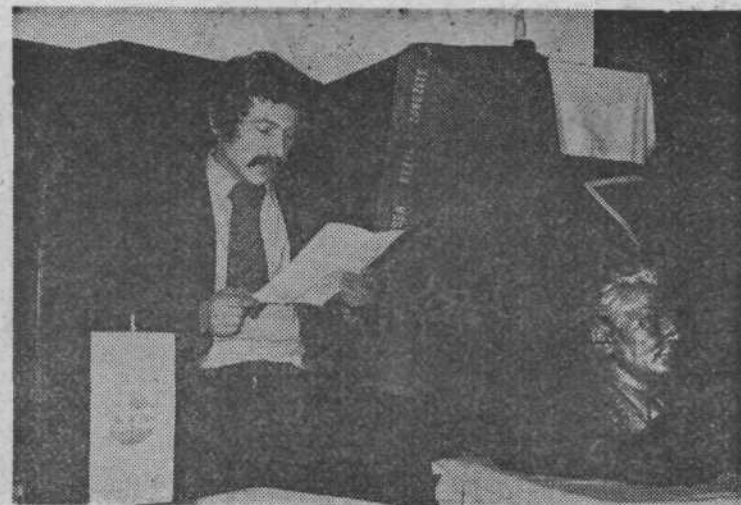
Večstanovanjska hiša, ki čisto šteje več ljudi, kot povprečna slovenska vas, mora v naši viziji postati s svojimi organi, to je z zborom stanovalcev in hišnim svetom celica krajevnih samouprave, celica stanovanske samouprave in tudi baza za politično organiziranost.

V prihodnje se bo marsikje pokazala potreba, da se dvojje ali več manjših hiš z manjšim številom stanovanj poveže v večjo enoto, ki bi bila tako kadrovska kot glede sredstev sposobna opravljati številne in zahtevne predstoječe naloge.

Zbori stanovalcev v krajevnih skupnostih naj bodo delegatsko oblikovani iz delegatov večjih hiš ali iz delegatov enot, sestavljenih iz več hiš, ki pa se povežejo v enem zboru stanovalcev z enim hišnim svetom, ali iz delegatov raznih oblik povezovanja hišnih svetov (koordinacijski odbori itd.) ali na drug ustrezen način oblikovane delegatske baze. Kot ena od možnosti je tudi, da se območje zbora volilcev poveže kot delegatska baza, ki voli 4 ali 5 delegatov v zbor stanovalcev v krajevni skupnosti. Pri oblikovanju območja, ki pošilja delegate v zbor stanovalcev v krajevni skupnosti, je treba dati poudarek zahtevi, da ima to območje elemente sociološke skupnosti (npr. območje bodočih terenskih odborov SZDL).

Upamo, da bo na tako osnovno postavljena stanovanska samouprava resnično odražala zahteve, težnje in interese delovnih ljudi in stanovalcev.

JANEZ SKULJ



Predsednik OO ZSMS in predsednik samoupravne delavske kontrole Rado Jenič ob podpisovanju sporazuma o združitvi podaja svo referat

Koristno združevanje

Te dni so predstavniki podpisali sporazum o združitvi gostinskega podjetja Slavija s trgovsko organizacijo združenega dela ABC. Tako je bil vzidan še en kamen v našo socialistično samoupravno zgradbo, saj so prav integracijska gibanja pomembna postavka v vseh naših srednjeročnih in daljnjih planih razvoja. In kar je še bolj pomembno, to ni le navadna horizontalna povezava enakih organizacij, temveč so tako gostinsko podjetje povezuje, sicer ne ravno s proizvajalcem dobrin, ki jih ta nudi potrošnikom, vendar pa vsaj s posrednikom na tej poti, s trgovino.

Po besedah govornikov ob priliki podpisovanja sporazuma o združitvi bo ta povezava koristna za obe podjetji. Trgovsko podjetje ABC ima tako za del svojega blaga garantiran odkup. Gostinsko podjetje Slavija se je namreč ob podpisu zavezalo, da bo nabavljalo pri ABC vse, kar ta lahko nudi s tem pa si je tudi zagoto-

vilo nižje nabavne cene. To pa bo verjetno vplivalo, vsaj posredno, tudi na končne cene storitve.

Kot je v svojem referatu dejal eden od govornikov, član kolektiva Slavija, predsednik samoupravne delavske kontrole in predsednik osnovne organizacije Zveze socialistične mladine v omenjenem podjetju Rado Jenič, pa ta združitev ni pomembna le po gospodarski plati. S tem se bo povečala tudi družbenopolitična pa tudi družbena aktivnost, predvsem še mladih, ki so v teh podjetjih zaposleni, in ki predstavljajo kar pomembno število vseh zaposlenih.

Kot že rečeno, bo ta povezava v bodočnosti prav gotovo pokazala pravilnost poti, ki so jo člani obeh kolektivov ubrali, da bi kar najbolj uspešno gospodarili, predvsem pa upoštevali tudi napore celotne družbe za doseg ciljev, ki smo si jih zastavili, in ki so, konec koncev, zapisani tudi v našem temeljnem dokumentu — ustavi. —mj

Povečati izvoz

Ena izmed najpomembnejših nalog našega gospodarstva v letošnjem letu je povečanje izvoza. Da bi dosegli zastavljeni cilj, je potrebno marsikaj spremeniti v dosedanjih organizacijah našega zunanjetrgovinskega poslovanja. Pokazalo se je namreč, da so poslovne enote v tujini po večini drobne, podjetniško izolirane in nesposobne večjih skupnih nastopov na tujem tržišču; rezultat vsega tega je, da kljub številnim predstavnostim v tujini ne dosegamo takih rezultatov, kot bi želeli. Naslednja napaka vseh predstavnostev je tudi v tem, da je orientacija predvsem na uvoz v Jugoslavijo in v znatno manjši meri v izvozu, pri čemer pa so predstavnostv tudi zelo slabo razporejena, saj jih je večina v Zahodni Evropi in ZDA (60,4 odstotkov), medtem ko je v deželah v razvoju le 17 odstotkov vseh predstavnostev.

Glede na mednarodni politični položaj in usmeritev Jugoslavije moramo prav deželam v razvoju in gospodarskemu sodelovanju z njimi posvetiti največjo pozornost, pri čemer je treba doseči boljše organiziranost nastopanja našega gospodarstva v teh deželah. Predpogoji za organiziran nastop v tujini pa je samoupravna organiziranost samega gospodarstva v Jugoslaviji, ki bi se sporazumelo in oblikovalo poslovne skupnosti. Te skupnosti bi bile osnova za ustanovitev skupnih poslovnih enot v tujini, ki bi omogočale širšo in koncentrirano ponudbo blaga. Istočasno pa bi odpirale tudi možnosti za višje oblike gospodarskega sodelovanja, od skupnih vlaganj v industrializacijo dežel v razvoju, do urejanja dolgoročnejših povezav za direktno preskrbo naše industrije s surovinami iz teh dežel.

Takšno povezovanje bi omogočilo močnejše in učinkovitejše vključevanje v skupne

akcije jugoslovanskega gospodarstva, bodisi pri realizaciji meddržavnih gospodarskih sporazumov ali drugih oblik gospodarskega sodelovanja s tujino. Delovne organizacije bi v taki organizacijski obliki lažje nosile breme stroškov, ki s tem v zvezi nastajajo, obenem pa bi tudi pri nastopu v tujini imele večjo težo. Poslovne skupnosti, ki bi se oblikovale, bodo odprte za vse delovne organizacije jugoslovanskega gospodarstva, ki bi se oblikovale, bodo odprte za vse delovne organizacije neokrnjeno poslovale na zunanjem tržišču tudi s svojimi dosedanjimi poslovnimi povezavami, ki so jih že ustvarile.

Do sedaj smo ugotavljali, da naše gospodarsko sodelovanje z deželami v razvoju ne dohiteva ostalih odnosov s temi državami, in zato ne bi smeli in ne moremo čakati, da bi še nadalje izgubljali dragoceni čas. Svetovni gospodarski položaj sili tako razvite države, kot tudi dežele v razvoju v vedno večje povezovanje in iskanje skupnih rešitev, pri čemer tistemu, ki zamuja priložnosti ne bo ostalo veliko. Če želimo utrditi gospodarske odnose z državami v razvoju moramo tako pristopiti k oblikovanju poslovnih skupnosti za posamezna tržišča in vsaj na ta način nadoknaditi zamujeno.

Verjetno je odveč omenjati, kako široke možnosti gospodarskega sodelovanja se odpirajo prav na tem področju in prav tako bi bilo odveč omenjati, da si razvite industrijske dežele prizadevajo te možnosti čim boljše izkoristiti. Samo s hitro akcijo lahko preprečimo, da ne bomo čez nekaj let ugotovili, da smo gospodarsko nekako "izolirani", saj bo krivda za takšno ugotovitev le naša, saj bomo ugotovili, da se nismo znali pravočasno odločiti in pravilno organizirati

P. B.

Transportni problemi

Slovenijo že dolgo časa tare problem transporta, že dolgo časa vemo, da na tem področju zaostajamo za razvojem sosednih držav. Vse prevečkrat pa pod transportom razume samo železnico (ker pač moramo pokrivati izgubo) in ceste, ker se vozimo z avtomobili po preobremenjenih cestnih magistralah; le redkokdaj gledamo na transport kompleksno, torej kot premikanje blaga oz. dobrin skozi prostor in čas.

Kljub temu, da izguba železnice ni pogojena le z enim dejavnikom, vzrokov je veliko, bi morda železničarji morali pomisliti prav na celovitost transporta, pri čemer igra prav čas pomembno vlogo.

V Sloveniji se je v zadnjem času močno razvil tako imenovani režijski transport, tj. transport, ki ga opravljajo delovne organizacije s svojimi prometnimi sredstvi, medtem ko promet na železnici upada. Vprašanje ni samo cena transporta in dejstvo, da skoraj nobena delovna organizacija ne spremlja stroškov transporta, temveč tudi to, da železnica ne more zagotoviti časovno točne dostave blaga. Kako zelo postaja čas pomemben vedno tiste delovne organizacije, ki so morale plačati drage penale zaradi zamude dostave blaga.

Kljub temu, da je vozni park železnic in celotna infrastruktura zastarela, bi se verjetno našel marsikateri tovor, ki bi ga železnice lahko prevzele rentabilno in hitro, pri čemer bi razbremenili preobremenjene ceste. Tak primer je prav gotovo prevoz tovornjakov z železnice, ki ga v zahodnih deželah že dobro poznajo, za Jugoslavijo pa je še posebej zanimiv, saj nudi po-

vezavo s srednjim Vzhodom. Primerov, kako bi se dalo bolje in racionalneje poslovati v železniškem transportu je še veliko, vendar verjetno manj, kot vzrokov, zakaj železnice poslujejo z izgubo.

Pri takih ugotovitvah pa se postavlja vprašanje (ne kako bomo pokrili izgubo, čeprav bo tudi to težko), kaj moramo letos spremeniti, da ne bomo ob koncu ponovno govorili »o izpadu planiranega dohodka«. Jasno je, da železnica sama problemov ne bo mogla rešiti in da bodo zato potrebna širša družbena prizadevanja, vendar pa bi železničarji lahko točno in odkrito povedali, kateri pogoji so ti, ki so vzrok izpadlemu dohodku. Težko si je namreč predstavljati, da je prav omejitev povišanja transportnih tarif na železnici tisto, kar je edino botrovalo k primanjkljaju v letošnjem letu. Če bi namreč resnično dosegli zahtevano povišico cen prevoznine, bi se verjetno še večji del tovara preselil z železnice na ceste.

Pri tem pa se srečamo tudi z drugim problemom, ko se moramo vprašati, ali so težki tovornjaki, ki skoraj 200 krat bolj uničujejo ceste kot osebni avtomobili, resnično primerne obdavčeni. Ker družba financira gradnjo cest, je prevoz težkih tovorov po njih relativno poceni, saj avtovozniki družbi ne vplučujejo enakega deleža za gradnjo in vzdrževanje cest, kot ga, s škodo, ki jo povzročijo na cestah, dejansko dolgujejo.

Vsi problemi, ki smo se jih dotaknili so pravzaprav le del problematike transporta, ki se začne pri embalaranju proizvodov, skladiščenju in internem transportu, nadaljuje pa pre-

ko racionalnih povezav z obstoječimi transportnimi sistemi, ki so v Jugoslaviji, na žalost, še vedno zastareli. Prav zaradi tega je pobuda za sklenitev samoupravnega sporazuma o pospešitvi racionalizacije in modernizacije transporta nuja, ki ne more čakati jutrišnjega dne. O tem, kako pomembna je modernizacija transporta govori podatek, da v nekaterih razvitih državah odpade kar 62 odstotkov stroškov na transport, anketa pri nas pa je pokazala, da transportni stroški predstavljajo od 10—80 odst. cene proizvodov. Z realizacijo modernizacije transporta, ki jo predvideva samoupravni sporazum nāj bi se stroški transporta v Sloveniji zmanjšali za okoli 30 odst., kar bi omogočilo za 8—12 odst. večji ostanek dohodka delovnim organizacijam, oz. tolikšen prihranek.

V modernizacijo transporta pa nas ne silijo le podatki o večji ekonomiki, temveč tudi dejstvo, da sodi Slovenija s svojim geopolitičnim položajem med pomembnejša evropska prometna središča. Toda, če bomo zaostajali za zahtevami sodobnega transporta, nam geografski položaj ne bo kaj prida pomagal, saj nas bodo prometni tokovi obšli, ker bo pač ceneje prepeljati blago 200 km dlje, kot pa ga prekladati in prevažati z zastarelimi metodami. Danes gre preko Slovenije okoli 90 odst. vsega tujkega turizma v Jugoslavijo, okoli 75 odst. kontinentalne trgovine z Jugoslavijo in okoli 65 odst. tranzita. Kaj lahko predstavlja za nas izguba vsega tega prometa, ni potreba še posebej omenjati, pomembno pri tem pa je, da se edinole sami odločamo za modernizacijo naših transportnih sistemov pa čeprav bo ta odločitev morda težja, ker bo pač treba tudi za to prispevati sredstva. BOGO POGAČNIK