

# DE

## DELAVSKA ENOTNOST

6. NOVEMBRA 1971 — ŠT. 44 — L. XXVIII

pravi naslov za denarne zadeve  
**Ljubljanska banka**

I. KONFERENCA SINDIKATA DELAVCEV  
LJUBLJANSKE INDUSTRIJE

## ZA VEČJO SOCIALNO VARNOST

Minulo sredo je bila v Festivalni dvorani v Ljubljani I. konferenca sindikata delavcev ljubljanske industrije. Prisostvoval ji je tudi Stjepan Šaubert, predsednik republiškega odbora tega sindikata. Referat na konferenci, ki je bila hkrati tudi volilna konferenca za kongres sindikata delavcev industrije in rudarstva Slovenije, je posredoval Zvone Žagar, tajnik mestnega odbora, in v njem orisal trenutni položaj ljubljanske industrije. Številni razpravljavci pa so v razpravi opozorili še na mnogo perečih problemov, ki ovirajo večji razmah industrijskih podjetij glavnega mesta Slovenije.

### ZAKAJ INDUSTRIJA ZAOSTAJA?

Povzemamo iz referata Zvoneta Žagarja: Industrija Ljubljane je v prvi polovici letos dosegla za 25 odstotkov večji bruto dohodek in za 20 odstotkov večji dohodek kot v enakem obdobju lani. Kljub na videz ugodnemu poslovnemu rezultatu pa ekonomičnost poslovanja ljubljanske industrije ni bila enako uspešna kot gospodarstvo v celoti, ki je v tem času ustvarilo za 34 odstotkov večji bruto dohodek in za 28 odstotkov višji dohodek. Bistveni vzrok zaostajanja industrije za splošnim razvojem gospodarstva je predvsem v počasnejšem naraščanju cen končnih industrijskih izdelkov — le-te so še vedno v večji meri pod družbeno kontrolo — od hitrosti naraščanja cen reprodukcijskega materiala,

energije in storitev. Tako so se cene industrijskih izdelkov v minulem letu povečale za 13 do 14 odstotkov, cene prometnih, obrtnih in deloma tudi trgovskih storitev pa so porasle za 18 do 20 odstotkov. Taki procesi, ki omejujejo poslovno uspešnost industrijske proizvodnje, se nadaljujejo tudi v drugi polovici letos. Počasnejša rast cen končnim izdelkom je seveda vplivala tudi na akumulativnost ljubljanske industrije in povzročila njeno relativno zaostajanje za drugimi gospodarskimi področji. Medtem ko se je povečal dohodek v industriji za 20 odstotkov, je bil

(Nadaljevanje na 3. strani)

RAZGOVOR S TIHOMILOM JAVORŠKOM, PREDSEDNIKOM OBALNEGA SVETA ZVEZE SINDIKATOV PRED I. KONFERENCO

## Uspešno premagane mnoge čeri

Konferenca obalnih sindikatov, ki bo 13. novembra v Kopru, bo pregled dosedanjega dela in delovni dogovor za bodočo dejavnost sindikatov. Ob tej priložnosti smo zaprosili TIHOMILA JAVORŠKA, predsednika obalnega sveta Zveze sindikatov Koper, naj nam odgovori na nekaj vprašanj.

— Kako bi na kratko ocenili dveletno delo obalnih sindikatov pri spremljanju samoupravnih odnosov v delovnih organizacijah koprške, izolske in piranske občine?

„Na začetku mandatne dobe sedanjih organov obalnih sindikatov smo izdelali zajetno študijo, s katero smo želeli ugotovi,

kakšen je sploh nivo samoupravljanja v delovnih organizacijah na slovenski obali. Dobili smo zelo različne in hkrati zanimive rezultate. Seveda smo bili takoj bolj pozorni na tiste delovne organizacije, kjer samoupravni odnosi še niso imeli prave veljave oziroma so imeli samoupravljanje zapisano le na papirju. Ves ta čas smo se trudili, da smo s pomočjo osnovnih sindikalnih organizacij v teh — samoupravno šibkih podjetjih — vztrajno odpravljali najrazličnejše pomanjkljivosti.“

— Kje ste imeli največ dela in kje največ uspeha?

„V koprskem Cestnem podjetju so bili na primer samoupravni odnosi že tako zrahljani, da se skupina vodilnih delavcev sploh ni več zmenila za sklepe samoupravnih organov, kaj šele, da bi jih izvrševala.

Šele ko smo skupaj z izvršilnim odborom sindikalne organizacije in ob podpori celotnega kolektiva na številnih razgovorih v podjetju začeli opozarjati na napake in tudi na vzroke, zakaj do napak prihaja, je kar pet vodilnih delavcev zapustilo podjetje. Od tedaj se je v tem delovnem kolektivu marsikaj spremenilo. Medsebojni odnosi so normalni, podjetje kot celota pa že žanje lepe rezultate gospodarjenja. Nekaj podobnega je bilo tudi v hotelskem podjetju Galeb v Kopru. Vodstvo podjetja smo pravočasno opozorili na njegove napake. Nekaj vodilnih delavcev, ki so bili glavna ovira pri združevanju s koprskim Slavnikom, je zapustilo podjetje. Šele potem je prišlo do združitve in za Galeb je bila to edina rešitev. Med drugimi problemi, ki smo jih še obravnavali

na področju samoupravljanja, naj omenim našo pomoč v piranski Splošni plovi. V tem kolektivu ni prišlo do tako drastičnih ukrepov kot v prej omenjenih primerih. Dosegli smo,

(Nadaljevanje na 9. strani)

## ZAVAROVALNICA SAVA



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



V OKVIRU

## Postopno, toda odločno!

Ob razpravah o odpravljanju nelikvidnosti, ki so te dni potekale v zvezni skupščini, ko je odločala o predlaganih ukrepih ZIS, je bilo slišati veliko podatkov o sedanjem stanju našega gospodarstva. Še posebno pozornost javnosti pa je zbudila izjava podpredsednika ZIS dr. Jakova Sirotkovića, ki je dejal, da sedanje terjatve go-

## PRVA OCENA PREHOJENE POTI

Spoznanja sindikatov ob sprejemanju samoupravnih sporazumov

Polovica vseh predvidenih samoupravnih sporazumov o merilih za delitev dohodka in osebnih dohodkov je že verficiranih. Za sindikate se sedaj pričinja z njihovim uveljavljanjem druga faza samoupravnega sporazumevanja na področju delitve dohodka in osebnih dohodkov, v kateri bo treba delo-

vanje posameznih sporazumov oceniti v praksi, primerjati njihovo vrednost in glede na ugotovljene pomanjkljivosti doseči dopolnitve, popravke in izboljšave. Prav ta čas pa izrabljamo za povzetek iz poročila sindikatov Slovenije, v katerem so strnjena spoznanja ob sprejemanju samoupravnih spo-

razumov. Prvi del ugotovitev smo že objavili v letošnji 41. in 42. številki DE, ki sta izšli 16. in 23. oktobra.

V samoupravnih sporazumih vsebujejo kalkulativni osebni dohodki še dodatek o vrednotenju delovnih razmer pri posameznih vrstah dela. Ob nastan-

(Nadaljevanje na 3. strani)



Delavci Kovaške industrije Zreče so si zgradili novo tovarno. Veliko s prostovoljnim delom. Več o tem podvigu in življenju zreških kovačev sploh na 5 strani DE. Foto: A. Ul.

sodarstva že presegajo polovico njegovih skupnih obratnih sredstev in da je zaradi tega v gospodarstvu čutiti vse več elementov naravnega gospodarjenja. To pa pomeni, da denar izgublja svojo funkcijo v ekonomskih odnosih, kar resno ogroža normalno gospodarjenje. Odtod tudi dramatični toni, ki so večkrat zazveneli v omenjenih razpravah, in odtod podpora predloženim ukrepom ZIS, čeprav jih niso vsi poslanci ocenjevali z enakih izhodišč.

(Nadaljevanje na 4. strani)

**HIGIENSKA PAPIRNA KONFEKCIJA**

**Taloma**

SLADKOGORSTVA

SLADKI Vrh



Konec minulega meseca je bila v Novi Gorici ustanovna konferenca občinskega sindikata delavcev storitvenih dejavnosti. O problematiki in aktualnih nalogah sindikata delavcev storitvenih dejavnosti je uvodoma spregovorila Mira Frolov, tajnik republiškega odbora. Prisotni so opozorili na mnoga prečta vprašanja s tega področja na območju OSS Nova Gorica, zato se ni bati, da bi ostal novi odbor brez dela. Podroben program dela bo izdelal novoizvoljeni odbor, ki se je sestel na prvo sejo takoj po zaključku ustanovne konference (na našem posnetku). — A. UL.

NA LINIJI  
323-554

#### MARIBOR

Pred kratkim so imeli v Mariboru področno posvetovanje vodstev OSS podravske, koroške in pomurske občin. Na posvetovanju so obravnavali predloge resolucije in dveh zakonov s področja stanovanjskega gospodarstva. Razen tega so razpravljali tudi o osnutku skupščinske resolucije, o kadrovske politiki ter spregovorili o aktualnih vprašanjih, ki se porajajo ob uresničevanju samoupravnih sporazumov, o usmerjanju in delitvi dohodka in osebnih dohodkov.

D. P.

#### MURSKA SOBOTA

Na razširjeni seji medobčinskega odbora sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije za Pomurje so razen o nalogah sindikatov v zvezi s samoupravnimi sporazumi razpravljali tudi o pripravah na medobčinsko volilno konferenco za izvolitev delegatov za republiški in zvezni kongres tega sindikata. Na seji so sprejeli tudi sklep, da bodo republiški odboru sindikata predlagali, naj bi bil kongres sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije v Murski Soboti. Svoj predlog so utemeljili s tem, da v Pomurju izrazito kmetijsko področje in da bi bilo zaradi tega prav, da je kongres kmetijcev na kmetijskem področju in ne na asfaltu v Ljubljani.

A. H.

#### CELJE

Minuli četrtek so se sestali člani komisije za ekonomske odnose pri medobčinskem odboru sindikata gradbenih delavcev Celje. Na seji, ki so se jo udeležili tudi nekateri direktorji delovnih organizacij, so razpravljali o nejasnostih in v spornih vprašanjih pri izvajanju samoupravnega sporazuma o delitvi dohodka in osebnih dohodkov.

M. B.

#### KOPER

Pred prvo konferenco Zvez sindikatov koprskih, izolskih in piranske občine so člani plenuma Obalnega sindikalnega sveta na zadnji seji minuli torek obravnavali poročilo o dvehletni dejavnosti in osnutek nalog za prihodnji dve leti. Ob obeh dokumentih se je na seji razvila zelo živahna razprava, ki je nakazala, o čem bo treba spregovoriti na konferenci. Tako bo glavna tema konference prihodnjo soboto nadaljnji razvoj samoupravljanja v tako imenovanih delovnih enotah združenega dela in delovnih enotah, ki imajo sedež matičnega podjetja v drugih občinah. Na konferenci pa bodo razpravljali tudi o dolgoročnih in srednjeročnih programih delovnih organizacij, o integracijskih procesih ter oblikah poslovnega sodelovanja med podjetji.

(mž)

## Kako živijo najslabše plačani

Znano je, da novogoriške delovne organizacije dobro gospodarijo, kljub temu je na tem območju po septembrskih podatkih od blizu 18.000 zaposlenih še vedno več kot 1000 delavcev, ki zaslužijo na mesec manj od tisoč dinarjev.

V želji, da bi zvedeli, kako živijo ti najslabše plačani delavci, kako si pomagajo in kdo so pravzaprav ti ljudje, ki zaslužijo tako malo, se je lotil Občinski sindikalni svet Nova Gorica dokaj obširne analize.

Po doslej zbranih podatkih sklepamo, da problem ni tako zelo pereč, kot se zdi v prvem trenutku. Dejstvo namreč je, da število delavcev s tako nizkimi osebnimi prejemki zelo hitro pada — še pred šestimi meseci jih je bilo na območju OSS Nova Gorica skoraj enkrat več v primerjavi s septembrom — in drugič, da gre v večini primerov le za mlade začetnice brez kakršnihkoli kvalifikacij. K temu naj še dodamo, da so tako rekoč vse te mlade slabo plačane delavke iz družin, kjer je po več članov zaposlenih, in da si poleg tega prav tako v večini primerov pomagajo ali z zemljo ali z drugimi postranskimi dohodki.

Rezultati analize, ki jo pripravlja OSS Nova Gorica, bodo predvidoma dokončno obdelani še ta mesec. Še to: povprečni osebni dohodki v omenjeni občini znašajo že več kot 1700 dinarjev na mesec.

#### KOPER

## Delavci pri zasebnikih organizirani

Te dni sta bila v Kopru in Izoli ustanovna sestanka osnovnih sindikalnih organizacij delavcev, zaposlenih pri zasebnih delodajalcih v koprski in izolski občini. Obeh sestankov se je udeležilo veliko število delavcev, ki so že na ustanovnih občinskih zborih imeli mnogo tehtnih pripomb na odnose med zasebnimi delodajalci in njimi. Navedli so veliko primerov grobega izkoriščanja delavcev, zlasti v gradbeni obrti in v gostinstvu. Nekateri zasebni obrtniki pogosto sprejemajo v delovno razmerje delavce le za nekaj mesecev in jih socialno sploh ne zavarujejo. Tako jim nenehno zamenjujejo, kar jim omogoča, da izigravajo predpise tako glede dajatev kot tudi glede cenzusa o številu zaposlenih. Drug primer zelo pogosto izigravanja delavcev, zaposlenih pri zasebnikih, je odpovedovanje delovnega razmerja tik pred potekom poskusnega roka in najemanje novih delavcev, seveda spet le za dobo poskusnega roka. Tretjo organizacijo sindikata delavcev pri zasebnih delodajalcih bodo v kratkem ustanovili še v piranski občini. Računajo, da bodo v vseh treh osnovnih sindikalnih organizacijah na slovenski obali zajeli blizu 700 delavcev, zaposlenih pri zasebnih delodajalcih.

(mž)

## Priprave na kongres

V Ptujtu je bila prejšnji teden medobčinska volilna konferenca sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije občin Ormož, Ptuj in Slovenska Bistrica

Volilna konferenca medobčinskega odbora sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije občin Ormož, Ptuj in Slovenska Bistrica se je udeležil tudi Julij Planinc, predsednik republiškega odbora tega sindikata. O delu medobčinskega odbora je obširno poročal predsednik Drago Čater; poudaril je številne dosežene uspehe sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije v vseh treh občinah, obenem pa opozoril še na mnoge nerešene probleme. Ko je govoril o nelikvidnosti, je med drugim dejal, da smo doslej odkrili mnoge vzroke, ki povzročajo tovrstne težave, vendar pa smo storili premalo, da bi jih tudi odpravili. Drago Čater je opozoril, da postajajo integracijski procesi ekonomska nujnost, saj je drobljenje žetako šibkih sil eden od vzrokov za zaostajanje teh dejavnosti.

Julij Planinc, predsednik republiškega odbora Sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije Slovenije pa je v razpravi med drugim dejal, da je na področju dejavnosti tega sindikata obilo specifičnih problemov, ki jih predloži natovarjamo na pleča delavcev, predvsem tistim v kmetijstvu in v živilski industriji. Naloga sin-

dikata je, da po svojih močeh blaži to breme in da pritegne k reševanju tudi druge odgovorne dejavnike.

V živahni razpravi je sodelovalo več diskutantov, ki so grajali neurejenost trga s kmetijskimi pridelki, odnose na trgu, prepočasno gradnjo stanovanj za delavce in omenjali še številne druge težave, hkrati pa poudarjali koristnost medobčinskega sodelovanja.

Za kongres sindikata delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije Slovenije je konferenca izvolila 18 delegatov, za zvezni kongres pa je izvolila 3 delegate. Udeleženci volilne konference so soglasno predlagali, da naj Julij Planinc tudi naslednjem mandatno dobo vodi Sindikat delavcev kmetijstva, živilske in tobačne industrije Slovenije.

JOS

## Pravna posvetovalnica DE

#### VPRAŠANJE:

Zaradi kršitve delovne dolžnosti mi je delovna organizacija izdala odločbo o odstranitvi z delovnega mesta, ki pa je nisem hotel sprejeti. Prav tako sem odklonil vročitev odločbe po pošti. Menim namreč, da je bil postopek proti meni neupravičen, saj za enako dejanje drugi delavci niso bili kaznovani. Zanima me, ali je kljub moji odklonitvi odločbe le-ta veljavna, torej ali me upravičeno odstranjujejo z dela. Poleg tega me zanima, kdaj se delavca lahko odstrani z dela in kakšne pravice glede osebnega dohodka ima med suspenzom in po njem.

#### ODGOVOR:

Dejstvo, da ste odklonili sprejem odločbe o odstranitvi z dela, ne vpliva na njeno veljavnost. Delavci pogosto zmotno mislijo, da odločba ne velja, če je nočejo sprejeti oziroma podpisati njenega prejema. V takšnih primerih zaradi zamude rokov izgubijo samo možnost odločbo izpodbijati z ugovorom ali s tožbo pred sodiščem. Vsekakor bi morali odločbo sprejeti, kar pa ne pomeni, da se z njo tudi strinjate, in vložiti nanjo ugovor na pristojni samoupravni organ.

A. L. — LJUBLJANA

# Sindikati in »Svoboda 1971«

Pri RS ZSS bo ustanovljena stalna komisija za splošni ljudski odpor • Predsedstvo je pogojno potrdilo družbeni dogovor o nadomestilih odbornikom, poslancem in voljenim ter imenovanim funkcionarjem

Zadnja seja predsedstva RS ZSS — vodil jo je predsednik slovenskih sindikatov TONE KROPUŠEK — je bila v „belokranjski prestolnici“ — v Črnomlju. V črnomeljskem hotelu „Lahinja“ je predsedstvo v sredo razpravljalo o izkušnjah vključevanja sindikatov v koncept splošnega ljudskega odpora, ki smo si jih pridobili v manevrih „Svoboda 1971“.

Analizo teh izkušenj je predsedstvu posredoval predsednik črnomeljskega ObSS JOŽE KOLENC, ki je izrekel zaslužno priznanje vsemu tistemu, kar se je v sindikalnem delu v „vojnem stanju“ med zadnjimi manevri izkazalo kot dobro, hkrati pa je kritično ocenil nekatere napake in pomanjkljivosti, do katerih je v tem delu prišlo.

JOŽE KOLENC je dejal, da je bilo delo črnomeljskih sindikatov v času manevrov prilagojeno vojnim razmeram oziroma okupaciji in da so zato popolnoma preosnovali svojo organizacijo in način delovanja. Takoj so sprejeli naloge za boj proti sovražniku, vendar vseh niso mogli izpolniti do konca — predvsem zato, ker so v času manevrov za to imeli na voljo pravzaprav samo dva dneva.

Razprava o izkušnjah iz sindikalnega dela v času manevrov „Svoboda 1971“ je poudarila izreden propagandno-politični učinek teh manevrov tako v Jugoslaviji kot v inozemstvu, obenem pa tudi dejstvo, da smo koncept splošnega ljudskega odpora tokrat preizkusili prvič in da je zato tudi razumljivo, da marsikakšno vprašanje še ni dobilo zadovoljivega odgovora. Ude-

leženci te razprave, med katerimi bili tudi predstavniki družbeno-političnih organizacij in občinskih vodstev iz Črnomlja, Metlikovega mesta in Kočevja, ki so se tudi prisostvovali kot gostje, so imeli pomembno predvsem na premajhni koordinaciji delovanja različnih dejavnikov splošnega ljudskega odpora. Pokazalo se je namreč, da sindikati, ZK, mladina in drugi svojih akcij niso dovolj sinhronizirali, da bi bile prave „glave“, ki bi vodila proti „sovražniku“ in da zato tudi učinki tega boja niso bili tolikšni, kot bi lahko bili.

Predsedstvo seveda ni moglo biti na tej seji izreči kompleksne ocenjevanje delovanja sindikatov med manevri, je zato sklenilo, da posebna komisija, na čelu z J. PLANINCEM sestavi tem obširnejšo informacijo, kateri povzete bodo dobili vsi občinski sindikalni sveti. Ta informacija mora predvsem odgovoriti, kolikšna je koncept splošnega ljudskega odpora prodl v prakso, oziroma storiti, da bo to doseženo, in kako zagotoviti enotnost akcij v splošnem ljudskem odporu. Hkrati s tem predsedstvo tudi sklenilo, da se pri RS ZSS ustanovi stalna komisija, na čelu z J. PLANINCEM sestavi tesneje vključi v koncept splošnega ljudskega odpora.

#### BREZ MERIL ZA NAGRAJEVANJE

Do kakor obsežni in polemični razpravi je nato predsedstvo sprejelo družbeni dogovor o nadomestilih odbornikom, poslancem in voljenim ter imenovanim funkcionarjem vendar samo pogojno, do novega leta.

Predsedstvo je ta družbeni dogovor, ki ureja nagrajevanje v 347 delovnih kolektivih, iz mnogih razlogov ocenilo dokaj negativno. Mnogi razpravljavci so poudarili, da so sindikati „rešetali“ samoupravne sporazume drugih dejavnosti in da se morajo zato zavedati, da bo sedaj tudi ta družbeni dogovor — ki ureja tudi nagrajevanje sindikalnih funkcionarjev — na političnem rešetlu javnosti. Zato med drugim tudi niso hoteli pristati na to, da bi najvišji osebni dohodki v okviru tega dogovora bili 7000 din, kot dogovor predvideva, temveč so zahtevali, da se limitirajo na 6000 din, kot so določeni tudi v samoupravnih sporazumih. Pristali pa so na to, da je najvišji funkcijski dodatek (denimo za predsednika skupščine in predsednika izvršnega sveta) lahko do 1500 din, oziroma na to, da ostanejo dosedajni osebni dohodki funkcionarjev. Predvsem pa je predsedstvo kritiziralo dejstvo, da dogovor ne vsebuje nobenih meril za nagrajevanje in so torej osebni dohodki določeni kot plače. Zato je predsedstvo imenovalo posebno komisijo (J. Marolt, H. Gačnik in I. Kramer) za nalogo, da do 15. decembra pripravi predloge meril za nagrajevanje, s katerimi bi ta dogovor lahko izpopolnili za prihodnje leto.

M. P.

KUPON DE — Pravna posvetovalnica

M. LIPUŽIČ

# PRVA OCENA PREHOJENE POTI

(Nadaljevanje s 1. strani)

Samoupravnih sporazumov sindikati niso razpodelili z nobenimi podatki, ki bi omogočali pravilno vrednotenje vpliva delovnih razmer in glede tega odnose med posameznimi panogami. Zato so se opredelili za načelo, po katerem je vpliv delovnih razmer najvišje ovrednoten v rudarstvu, in to 30 % običajna skupno količino ugotovljenih kalkulativnih osebnih dohodkov, v drugih samoupravnih sporazumih pa so skladno z manj težavnimi delovnimi razmerami ti podatki manjši. Seveda bodo prvi odnosi glede tega ovrednoteni šele s samoupravnimi sporazumi in jih bo treba v naslednjem obdobju še nadalje usklajevati med posameznimi sporazumi. Predvsem bo treba na osnovi sintetičnega gradiva, na osnovi analitične ocene delovnih mest, sistemizacija delovnih mest, dosedanje ugotovitve medicine dela, dokumentacija za priznavanje beneficijane delovne dobe, podatki raziskav in drugo, opraviti nadaljnje, bolj strokovne zasnovane uskladitve vpliva delovnih razmer v samoupravnih sporazumih o delitvi dohodka in osebnih dohodkov.

Sindikati pozitivno ocenjujejo tudi prizadevanje skupnih komisij, da se v samoupravnih sporazumih zapišejo originalne rešitve za merjenje in medsebojno primerjanje osnovnih poslovnih rezultatov. Čeprav so ta merila dokaj različna, so nastala po izkušnjah predlagateljev. Prilagojena so ekonomskim in tehnološkim posebnostim delovnih organizacij — podpisnic in pomenijo resno prizadevanje kar najbolj objektivizirati merila o uspešnosti poslovanja in medsebojne odnose pri oblikovanju in delitvi dohodka.

V sedanjem obdobju ocenjevanja družbenoekonomske vrednosti kriterijev v poslovnih uspešnosti so si sindikati prizadevali za uveljavitev kriterijev v tistih dejavnostih, ki poslujejo v ugodnejših razmerah; seveda pa sedaj vseh teh zapisanih meril še ni mogoče kvantitativno in kvalitativno dokončno ovrednotiti. To je skupna naloga vseh nosil-

cev sporazumevanja, v kateri bodo podpisnikom samoupravnih sporazumov znatno pomagala spoznanja gospodarske zbornice SR Slovenije in drugih dejavnikov. Seveda pa bi se vsaj v tej fazi že morala bolj aktivno vključiti v iskanje čim boljših praktičnih rešitev tudi teorija.

Že v dosedanjih ocenah, ki so nujno pavšalne in ne dokončne, je mogoče slišati pripombe, da samoupravni sporazumi ne opredeljujejo odnosa podpisnikov do akumulacije. Takšnim očitkom bi bilo mogoče na prvi pogled celo pritrčiti, saj lahko, denimo, od 22 samoupravnih sporazumov za delovne organizacije industrije in rudarstva le v 12 sporazumih zasledimo načelo, da so podpisnice dolžne zagotoviti določena sredstva za akumulacijo. Toda samo po tem podatku ni mogoče pravilno sklepati o resničnem odnosu do akumulacije, saj drugi sporazumi in kriteriji o poslovnih uspešnosti natančno opredeljujejo delež osebnih dohodkov v dohodku, in to v odvisnosti od delovnih in poslovnih rezultatov. Celotno več! Praviloma je v vseh samoupravnih sporazumih, ko je pokrita masa kalkulativnih osebnih dohodkov, delitev dohodka takšna, da so naložbe za materialno osnovo združenega dela progresivne.

Spričo tega je treba torej številčno opredeljeno obveznost do akumulacije razumeti kot „povprečne spodnje varovalke“ teh naložb. Kvalitativni kriteriji o poslovnih uspešnosti namreč dinamično opredeljujejo delitev dohodka na sredstva za osebno porabo in na akumulacijo, in to pri vsaki višini dohodka in neodvisno od tega, ali je v samoupravnem sporazumu ta dolžnost posebej zapisana ali ne.

Glede najnižjega osebnega dohodka je večina samoupravnih sporazumov sprejela določila iz splošnih družbenih dogovorov. To pomeni, da za normalno delo in normalni učinek najnižji osebni dohodek ne sme biti manjši od 800 dinarjev.

Sindikati so vseskozi tudi vztrajali pri določitvi kriterijev za najvišji osebni dohodek; sodijo, da to področje ni ustrezno

urejeno in da bo treba po končani prvi fazi samoupravnega sporazumevanja marsikaj popraviti celo v družbenih dogovorih.

Za pravilnejše ocenjevanje dosedanjega dela na področju samoupravnega sporazumevanja pa je vendarle treba poudariti, da so bile sindikatom vseskozi in na različne načine vsiljevane ohlapne rešitve, pretiravanja in celo zahteve, naj podpisniki glede višine najvišjih osebnih dohodkov sami odločajo!

Nastajanje samoupravnih sporazumov je bilo svojevrsna oblika usklajevanja interesov med podpisniki sporazumov, deloma pa tudi usklajevanje interesov med samoupravnimi sporazumi. Ker pa so samoupravni sporazumi nastajali v različnih časovnih obdobjih, seveda ni mogoče trditi, da je ta uskladitev že popolna. Čeprav je samoupravno sporazumevanje proces, kaže že sedaj opozoriti, da usklajevanje interesov med podpisniki samoupravnih sporazumov ne bo vedno in v vseh vprašanih brez zapletov in konfliktov. Žato je izredno pomembno določilo v 14. členu zakona, po katerem ima vsaka organizacija združenega dela pravico vložiti javni ugovor na že sklenjeni samoupravni sporazum. V sindikatih prevladuje mnenje, da je to pomemben instrument v rokah podpisnikov samoupravnih sporazumov:

DR  
(KONEC PRIHODNJIČ)

diferencirana  
uporabnost  
baterij

**ZMAJ**

vam omogoča  
optimalno  
izkoriščanje energije



## Za večjo socialno varnost

(Nadaljevanje s 1. strani)

le-ta višji v gradbeništvu za 43 odstotkov, trgovini 30 odstotkov, gostinstvu 42 odstotkov, obrti 27 odstotkov in stanovanjski komunalni dejavnosti 32 odstotkov itd.

### ZA VEČJO SOCIALNO VARNOST

Večina delegatov, ki so sodelovali v razpravi, je nato z vidika svojih delovnih organizacij osvetljevala konkretne probleme, ki jih težijo pri nadaljnjem razvoju, zlasti pa pri doseganju večje akumulativnosti in likvidnosti. Značilno je, da

so domala v vseh industrijskih delovnih organizacijah Ljubljane doslej vložili maksimalne napore v posodabljanje proizvodnje in tehnologije ter organizacije dela, vendar se prav te delovne organizacije srečujejo z nemogočimi sistemskimi rešitvami — zlasti na področju zunanje trgovine — in so prav zaradi njih pritisnjene ob zid. Ob naštevanju omenjenih problemov pa se je skoraj vsak razpravljavec dotaknil tudi socialne varnosti zaposlenih kot enega bistvenih elementov za izboljšanje rezultatov gospodarjenja. Ali je 1.000 dinarjev kot spodnja meja zaslužka še dovolj

za normalno življenje, je bilo na primer eno osnovnih vprašanj na konferenci. Ob sedanjem naravnost vrtoglavem naraščanju življenjskih stroškov namreč 1.000 dinarjev prav gotovo ne pokriva več vseh osnovnih potreb življenja. Drug pereč problem pa so stanovanja. Iz razprave je zato izzvenela zahteva, da bi morali v Ljubljani graditi več najemnih stanovanj, saj bi le tako lahko rešili ta problem tudi tisti zaposleni, ki si ga ob cenah 3.500 in več dinarjev za kvadratni meter stanovanjske površine ne morejo kupiti. Takih delavcev pa je v Ljubljani največ.

Ob navajanju sklepov I. konference sindikata delavcev ljubljanske industrije ne smemo prezreti tudi pobude konference, da naj bi mestni odbor tega sindikata v dogovoru z drugimi sindikalnimi forumi Ljubljane dal pobudo za ustanovitev institucije, ki bi spremljala gospodarska gibanja v Ljubljani. Izdelava srednjeročnega programa razvoja Ljubljane naj bi bila ena osnovnih nalog te institucije.

Na koncu še tole: konferenca je podprla akcijo za uvedbo samoprispevka za gradnjo otroških vrtcev in osnovnih šol v Ljubljani. (mž)

### KAKO UČINKOVITO OBVEŠČATI SAMOUPRAVLJAVCE

## Kdaj in kakšno predavanje

Predavanje je še vedno ena izmed temeljnih metod izobraževanja in obveščanja. Ker omogoča nazorno predstavljati predvideno vsebino z najrazličnejšimi primeri in ponazorili, ker omogoča ponavljati manj razumljive misli in ker še vedno daje priložnost za medsebojno komuniciranje udeležencev ter udeležencev s predavatelji, se odločamo za predavanje, kjerkoli je to mogoče. Seveda pa je uporabnost predavanja v marsičem omejena, podobno kot so omejene vse že navedene oblike in načini neposrednega informiranja zaradi nujnosti, da morajo tisti, ki jim je predavanje namenjeno, posvetiti ustrezen del svojega delovnega ali prostega časa, da morajo predavanju prisostvovati, slediti predavateljem in da morajo za razumevanje posredovane vsebine vložiti tudi določen napor.

Predavanje naj bi se posluževali v informativni dejavnosti, torej za obveščanje članov delovne skupnosti, zlasti pri uresničevanju najrazličnejših množičnih funkcionalnih izobraževalnih akcij. Prednosti uporabe predavanja pri izobraževanju odraslih so zlasti v tem, da pritegnemo v tak proces izobraževanja ali informiranja veliko ljudi in da lahko dokaj neodvisno od udeležencev sistematično obdelamo in vnaprej posredujemo določeno gradivo. Žal pa so navadno udeleženci na predavanju dokaj pasivni, preveč samo „poslušalci“ in „opazovalci“ in le poredko posegajo v predavateljevo razlago, v razgovor o posredovani tematiki; nasploh niso preveč aktivni. Zato se odločamo za predavanje, kadar nameravamo predvidene udeležence predvsem informirati, se pravi seznaniti z določeno tematiko. Če moramo določeno skupino o tematiki podrobneje seznaniti, se pravi ji oblikovati bolj celovit vpogled v bistvo in v vse vzroke ter posledice, potem se raje odločamo za delo v seminarju, dolgotrajnejši obliki predavanja, ki je močno prepletena s kratkičnim delom udeležencev.

Pri predavanju je zelo pomembno tudi to, kako predavatelji posredujejo svoje teme. Ker ne kaže ponavljati že vse povedano o pomembnosti, ki jo je treba posvečati spodbujanju pozornosti ude-

ležencev, razumljivemu podajanju določene tematike, nujenju zanimivosti, ki so skladne s pričakovanji in željami udeležencev, možnostim za navezavo kar se da neposrednega stika z udeleženci, kaže povedati le še nekaj besed o metodi demonstracije, ki je ena izmed glavnih pomožnih metod pri izobraževanju.

Vrednost metode demonstracije je utemeljena že z zakonitostmi spoznavnega procesa. Te pa moramo na vsak način upoštevati. Leninova opredelitev tega procesa „... od živega opazovanja k abstraktnemu mišljenju in od tega k praksi...“ nas opozarja, da je prva stopnja na poti k novim spoznanjem neposredno zaznavanje in oblikovanje predstav. Samo po tej poti lahko z miselno aktivnostjo prodiramo v bistvo stvari in pojavov, z odmišljanjem nebstvenega ali s posploševanjem bistvenih značilnosti pa tvorimo pojme in odkrivamo zakonitosti.<sup>1)</sup>

Nazornost predavanja in predavateljevega podajanja je mogoče povečati prav z demonstracijami. To velja še posebej, če se predavatelj odloči obravnavati nove pojme. S tem si ne samo občutno skrajša čas, ki je potreben udeležencem za sprejemanje in razumevanje novega, ampak tudi zagotovi njihovo pozornost in njihovo zanimanje za predavano snov. S tem pa prav tako tudi poveča trajnost pridobljenega znanja, saj sodeluje pri sprejemanju in dojemanju predavane stvarine več čutil — zlasti vid, ki je po naravi najpomembnejše zaznavno čutilo.

Med najpomembnejšimi pripomočki za demonstracijo so tabla, flanelograf, zidni listi, projekcijski aparati in modeli ter praktično predstavljeni predmeti.

TABLA je prav gotovo temeljno in najbolj dostopno sredstvo za ponazarjanje, zato ne bi smelo biti predavanje brez nje. Na njej

lahko predavatelj z raznobarnimi kredami ponazori najrazličnejše pojme in pojmovne zveze, med svojim razlaganjem zapisuje nove izraze, oporne točke in glavne ugotovitve. S tem povečuje preglednost nad posredovano tematiko in olajšuje pomnjenje.

FLANELOGRAF je bolj zahteven kot tabla, kajti priprava aplikacij ali ponazoril porabi precej časa. Ima pa dosti večjo izrazno moč, saj močneje vpliva na pozornost udeležencev. Na flanelografu je mogoče posamezne elemente — flanelograme dodajati, jih odzvezati in medsebojno različno razporejati. To pomeni, da bo tudi flanelograf zadosti učinkovit, če bo dobro osvetljen in vsakomur viden. Groba flanela temnejše zelene barve naj bo čvrsto napeta na debelejši iverni plošči, ki je podolgovate oblike. Stoji naj nekoliko poševno, torej ne povsem navpično, sicer se posamezne aplikacije — oziroma lističi nalepljenega grobega smirkovega papirja na njihovi hrbtini strani — ne oprijemljejo flanelo dovolj čvrsto, pa padajo na tla. Tega pa si najbrž noben predavatelj ne želi!

ZIDNI LISTI so zlasti primerni za predavanja, pri katerih je treba nazorno predstaviti več novih pojmov, pa bi bilo brisanje table in izmenjavanje aplikacij na flanelografu preveč zamudno. To sredstvo za ponazarjanje je tudi v pomoč predavatelju, saj lahko obdelava vsako temo na svojem listu bodisi slikovno bodisi grafično. Ker so posamezni listi vloženi v posebno spenjalno napravo kot pri kolodarju, se predavatelj med svojim govorjenjem in razlaganjem lahko z obračanjem listov vrača k že povedanim in ponazorjenim mislim.

PROJEKCIJSKE NAPRAVE, kot so diaproskop, episkop, kinoprojektor in magnetofon, so na predavanjih še dokaj redke. Delno zaradi visokih cen in pomanjkanja primernih diafilmov in filmov, delno pa tudi zavoljo pomanjkljive usposobljenosti predavateljev, da bi sami rokovali z njimi. Zato bi kazalo slehernemu delavcu na področju obveščanja priporočiti, naj se nauči uporabljati vse projekcijske pripomočke in naj z njihovo uporabnostjo seznaniti tudi vse predvidene predavatelje.

MODEL in praktično predstavljeni predmeti omogočajo nazorno predstavljanje in zaznavanje vseh treh dimenzij. Seveda pa morajo biti narejeni tako, da se med ogledovanjem in otipavanjem ne pokvarijo.

DUŠAN REBOLJ

PRIHODNJIČ: OSEBNO PISMO

<sup>1)</sup> prof. Jože Valentinčič: Metode pri izobraževanju odraslih, Zveza delavskih univerz Slovenije, Ljubljana 1963

## Komentatorjev stolpec

Ukrepi  
ne učinkujejo,  
kaj ukreniti?

Tri mesece po sprejemu dodatnega paketa stabilizacijskih ukrepov je oktobrsko statistično poročilo o cenah in življenjskih stroških spet pričalo, da se dinar še naprej topi. Dejstvo, da so se cene proizvajalcev oziroma cene na veliko od devalvacije do danes povečale za 7,3 %, da tega vzpona niso ustavili niti novi stabilizacijski ukrepi, nedvoumno govori o nadaljnjem razvrednotenju dinarja, in to precej nad 20 %, s katerim je bil uradno razvrednoten z devalvacijo. Vendar — kar je najbolj zaskrbljujoče — ob takšni inflaciji konjunktura ne narašča, ampak je začela upadati.

Iz podatkov zvezne gospodarske zbornice je razvidno, da naročila v industriji že od aprila dalje upadajo. Medtem ko je imelo lani vsako drugo jugoslovansko industrijsko podjetje za 3 in več mesecev vnaprej razprodane proizvodne zmogljivosti, sedaj naročila zaposlujejo proizvodne zmogljivosti komaj do 3 mesece vnaprej. Druga anketa zvezne gospodarske zbornice, ki je zajela približno 20 % industrijskih podjetij, pa je pokazala, da podjetja nimajo niti dovolj reprodukcijskega materiala v skladiščih, predvsem ne surovin iz uvoza. Iz vsega tega gospodarstveniki sklepajo, da do konca leta lahko dosežemo največ 7 do 8-odstotno povečanje industrijske proizvodnje, namesto dosedanje 10-odstotne. Res je sicer, da tudi 7-odstotno povečanje ni majhno, toda konjunktura upada, v perspektivi se lahko spremeni celo stagnacija, medtem ko inflacija za sedaj ne pojenjuje! V devetih mesecih so se življenjski stroški povečali kar za 14,3 % v primerjavi z lanskim letom. Če bi se sedanja gibanja nadaljevala, nas lahko pripeljejo v pojav, ko gospodarstvo izgublja tempo, inflacija pa raste, kar gotovo ni bil namen stabilizacijskega programa. Zato bi morali v prihodnje stabilizacijo zagotavljati tudi z ustvarjanjem ekonomsko stimulativenega, ne pa samo restriktivnega instrumentarija.

Za radikalnejše ukrepe se je treba odločiti predvsem zato, ker veliko podjetij ne gospodari več rentabilno. Tako je anketa v kakih 45.000 delovnih organizacijah v državi pokazala, da je še vedno 4,1 % podjetij, kjer je povprečen zaslužek 337 dinarjev, v 9,2 % kolektivov so povprečni osebni dohodki 440 dinarjev, v nadaljnjih 16,7 % pa 543 dinarjev. Gotovo je, da takšni osebni dohodki ne zagotavljajo niti eksistenčnega minimuma. Skrajni čas je, da bi kaj ukrenili. Gre predvsem za manjše delovne organizacije, ki poslujejo od danes do jutri, brez programa razvoja, brez širšega sodelovanja. Niso pa povsem same krive za tak položaj. Načelo o samostojnosti delovnih organizacij bi moralo vsaj za te organizacije doživeti resnejše popravke. V večini primerov občinske skupščine, banke, ki so v te organizacije vložile sredstva, in družbenopolitične organizacije zanje niso zainteresirane, čeprav je jasno, da zato ekonomski problemi porajajo — ali pa jih še bodo — mnogo resnejše politične posledice.

Možna rešitev je zelo enostavna toda boleča: likvidiranje vsake proizvodnje, ki ne zagotavlja eksistenčnega minimuma zaposlenim. Jasno je, da se bodo pri tem pojavili mnogi problemi, predvsem vprašanje, kam z ljudmi. Vendar je tudi radikalna ukinitve takšnih organizacij, ki „proizvajajo“ izgubo, mnogo boljše kot životanje v nedogled in večno zanašanje na pomoč sposobnejših.

Te pomoči bo vse manj, saj je tudi sposobne proizvajalce začela dušiti nelikvidnost. V. B.

## VELEBLAGOVNICA



nama

- priporoča potrošnikom hiter, sodoben in cenen nakup vseh potrebščin za sebe, za družino, za dom in za gospodinjstvo
- potrošnikom nudi blago na obročno odplačevanje
- za tuje kupce je v hiši menjalnica

LJUBLJANA

Potrošniki lahko izbirajo blago v poslovalnicah:

TRGOVSKA HIŠA, Ljubljana, Tomšičeva 2  
BLAGOVNICA S STANOVANJSKO  
OPREMO,

Ljubljana, Wolfova 1

KONFEKCIJA ELITA, Ljubljana, Čopova 7  
BLAGOVNICA NAMA, Škofja Loka  
BLAGOVNICA NAMA, Kočevje

OB NOVIH INVESTICIJAH V IZOLSKI MEHANOTEHNIKI

## Kadar se križajo mnenja...

Odkar je tovarna igralec in kovinski izdelki MEHANOTEHNIKA iz Izole pred dvanajstimi leti dogradila sedanje proizvodne prostore, njen kolektiv ni realiziral nobenih drugih večjih investicij. Samorastniki, kot so bili, so namreč dokaj drago plačali prodor na tuji trg otroških igračk, kamor so se morali usmeriti precej prej kot drugi proizvajalci, ki so večino blaga lahko prodali doma, MEHANOTEHNIKA pa tega ni mogla, ker je bila s svojim programom za domači trg vselej prevelika. Predvsem zaradi tega so ustvarjali sorazmerno skromno akumulacijo, ki so jo vlagali v nujno dopolnilno opremo, niso pa mogli občutneje izboljšati delovnih razmer v livarni niti ne zgraditi ustreznih skladišč, še manj pa poskrbeti za urejeno družbeno prehrano in podobno, bolj „človeške“ pravice in tudi zahteve delavcev.

Zaradi vsega tega je bila MEHANOTEHNIKA ob dokaj pogostih spremembah pogojev gospodarjenja močno ranljiva. Večje ali manjše krize podjetja so se ponavljale vsakih nekaj let. Zadnjič se je to zgodilo na prelomu iz 1967. v 1968. leto. Takrat je kolektiv zahteval od svojega vodstva, naj končno stori nekaj, kar bi jim zagotovilo bolj umirjeno delo, manjše pretrese in zanesljivejšo prihodnost. Hkrati je sindikalna organizacija zahtevala, naj bi poskrbeli tudi za racionalizacijo poslovanja in za gradnjo centralnega skladišča, s čimer bi samo na transportnih stroških letno prihranili približno 2 milijona dinarjev.

Vse to je bilo seveda lažje reči kot storiti. Vendar pa so se dela lotili z vso resnostjo. Tako so delno z lastnimi sredstvi, delno pa s krediti že zgradili novo livarno, dokončujejo urejanje centralnega skladišča in opremljanje obrata družbene prehrane.

TAKŠNA IN DRUGAČNA  
MIŠLJENJA

Kot je pripovedoval Stane Renner, tajnik osnovne sindikalne organizacije, se bodo stroški za gradnjo centralnega skladišča na tovarniškem dvorišču poplačali v šestih do sed-

mih letih samo s prihranki na transportnih stroških. Skladišča imajo zdaj namreč v vseh dosegljivih „lujah“, kar jih je med Črnim kalom in Bujami. Če pa bi upoštevali še stroške, ki nastajajo zaradi večkratnih evidenc, škodo zaradi vlage in nepotrebnega prekladanja, bo investicija poplačana že prej, najkasneje po štirih letih.

„Nerodno pri vsem tem je, da ljudje, ki ne delajo v našem podjetju, zdaj govorijo, da smo se zainvestirali,“ je povzel besedo predsednik delavskega sveta Marko Kren. „Kakor namreč hvalijo, da smo se le srečali s pametjo in zgradili centralno skladišče ter prepotrebni obrat družbene prehrane, tako kritizirajo novo livarno kot nepotrebno razmetavanje denarja. Drži, da zmogljivosti nove livarne še niso izkoriščene, saj pol zmogljivosti zdaj dejansko stoji. Toda zakaj? Samo zato, ker nimamo dovolj obratnih sredstev, da bi prišli do potrebnih surovin. V naši livarni namreč pretapljam odpadne barvne kovine, predvsem medenino, ki jih potem izvažamo. Tej obliki ustvarjanja deviznega dohodka pa se ne moremo odreči, če hočemo zagotoviti sredstva za normalno preskrbo z uvoženimi surovinami. Razen navedenih, čisto ekonomskih vzrokov pa smo si tudi morali postaviti novo livarno, saj je bila prejšnja v Umagju tehnično že zastarela, razen tega pa so bile v njej nemogoče delovne razmere. Če je sami ne bi zaprli, bi delo v njej ustavila delovna inšpekcija.“

Rekel sem, da nova livarna ni izkoriščena v celoti, ker nimamo dovolj obratnih sredstev. Imeli pa bi jih, če nas ne bi pestila nelikvidnost. Kupci nam dolgujejo nekajkrat več, kot pa smo mi dolžni našim dobaviteljem. Torej naše podjetje ne more biti krivo za lastno nelikvidnost. Če te rakaste boleznii ne bi poznali, bi tudi naša livarna normalno obratovala. Izvozili bi lahko celo več, kot pa so njene zmogljivosti. Smo vedeli, da bo sploh prišlo do razvrednotenja dinarja, da se bo začel divji ples cen, ki jih mi ob našem proizvodnem programu ne moremo dvigovati; da se bo nelikvidnost tako zaostri? Vse to je vzrok, da ne do-

segamo rezultatov, kot bi jih morali, čeprav drži, da zdaj livarna vseeno daje več ob manjšem številu zaposlenih.

Zalostno in najbolj nerodno pa je, da govorice o zainvestiranju begajo tudi naše ljudi. Delavci sicer niso rekli, da moramo zgraditi ravno novo livarno. Njihova zahteva po

izboljšanju gospodarjenja pa je teže k donosnejši dopolnilni proizvodnji. Če se pogoji gospodarjenja ne bi likanji zaostri in spremenili, bi dosegali tisto, kar smo programirali. Smo torej res nespametno vlagali sredstva; smo krivi, če še niso doženi pričakovani rezultati. Menim da — nismo!“

Postopno,  
toda odločno!

(Nadaljevanje s 1. strani)

Ne bo odveč, če se ob teh razpravah spomnimo, kaj je o predlaganih ukrepih ZIS poudarilo zadnje plenarno zasedanje RS ZSS. To veliko bolj, ker je ta plenum vodstva naše organizacije poudaril nekatere resnice, ki jih nikakor ne gre pozabiti, saj niso enodnevnne resnice.

Plenum je poudaril, da ponovna afirmacija ciljev gospodarske reforme pomeni resničen interes delavcev, saj je tesno povezana tudi z afirmacijo samoupravnih odnosov. Samoupravljanje na takšni materialni osnovi, kot jo v sedanjem gospodarskem položaju imajo delovne organizacije — dolžnice na račun delovnih organizacij — upnic, je namreč lažno in izmaljeno.

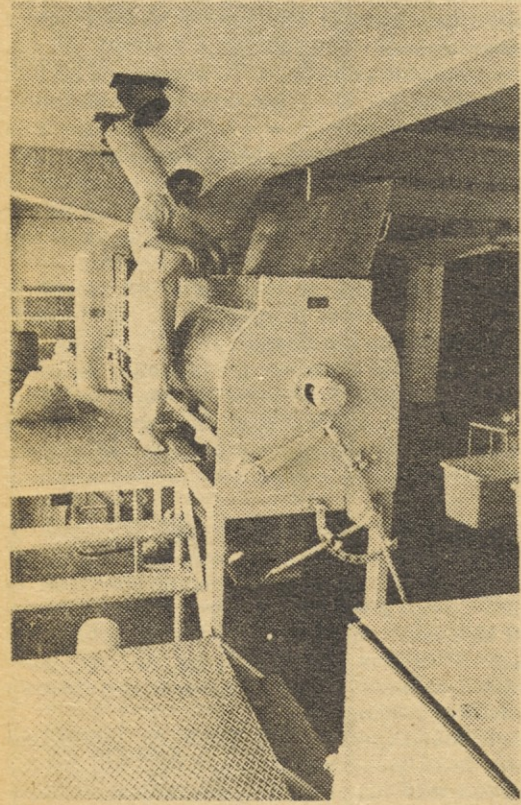
Zato je zadnji plenum RS ZSS tudi tako odločno podprl predložene ukrepe ZIS, ki so usmerjeni k postopnemu odpravljanju neskladij med ponudbo in povpraševanjem oziroma zaviranje pretirane porabe ter zaostrovanje obveznosti družbenopolitičnih skupnosti do gospodarstva, ki ima prav do njih največje terjatve. Res je, da imajo ti ukrepi nadih administriranja, toda plenum

je ocenil, da so v sedanjem trenutku tudi takšni ukrepi mnogo boljše rešitev kot pa čakanje križemrok, ki gospodarstvu ne more koristiti, lahko pa še poveča njegove težave.

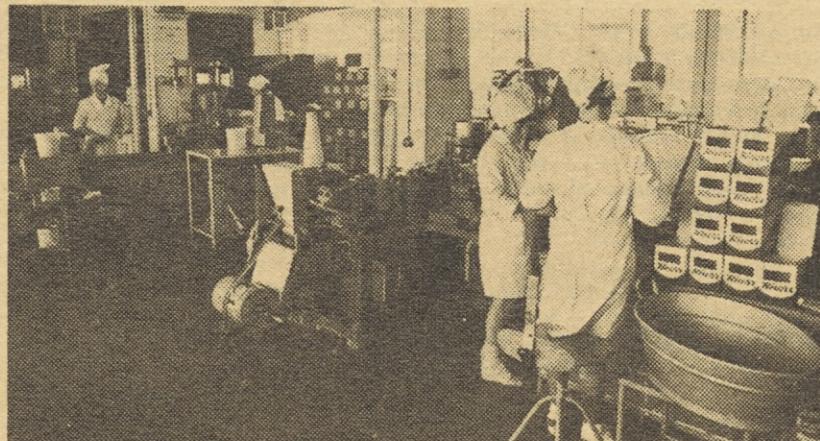
Kot že večkrat doslej pa je bilo tudi na tem plenumu slišati zelo pomembno vprašanje: ali smo politično dovolj trdni in organizirani, da bi se kot družba uspešno uprli pritiskom proti uvajanju tako potrebnega reda v ekonomskih odnosih, ali pa bomo začeli pod temi pritiski — ki jih vsekakor lahko pričakujemo z različnih strani — popuščati tako kot leta 1968, kar je potem postopoma tudi pripeljalo do težav, ki jih imamo danes? Tega vprašanja plenum ni postavljal kot znak nezaupanja v naše moči, temveč kot spodbudo, da kot skupnost trdno vztrajamo pri postopnem, pretehtanem odpravljanju vsega tistega, kar se je negativnega nakopičilo v našem gospodarskem življenju. Sindikati tej usmeritvi gotovo ne bodo odrekli polne podpore, saj se globoko zavedajo, da je ponovna afirmacija ciljev gospodarske reforme v resničnem interesu vseh delovnih ljudi.

MILAN POGAČNIK

## VOBJEKTIVU



Stroj, kjer zmešajo sestavine Vitamovega golaža po določenem receptu in od koder gre golaž, juha ali kaj drugega v polnilnico



Polnjenje vrečk je v Kolinski popolnoma mehanizirano in zato tudi higiensko



V lastnem laboratoriju stalno kontrolirajo kvaliteto posameznih izdelkov. Na sliki: naprava za ugotavljanje gostote majoneze Thomy

## MESO BREZ MESA

Kolinsko tovarno hranil so zgradili s češkim kapitalom že leta 1908 in se tudi imenuje po kraju matičnega podjetja — Kolinu. Na začetku in še dolgo potem je bila proizvodnja ozko specializirana na kavovine in je bila s tem tovarna izpostavljena ostri konkurenci. Po priključitvi k Francku se je proizvodnja razširila. Pravi razvoj pa je tovarna začela po osvoboditvi, še posebno pa v zadnjih desetih letih.

Danes imajo več kot 500 zaposlenih v primerjavi s 40 pred vojno. Skoraj vse obrate so že modernizirali, in to z lastnimi sredstvi. Odprli pa so dva nova obrata in enega še bodo. Od proizvodnje kavovin so napredovali in danes izdelujejo 250 različnih artiklov, od kavnih nadomestkov, pudingov, pecilnih

praškov, sladkornih izdelkov, polgotovih jedi, do najnovejših Knorrovih juh in Thomyjeve gorčice in majoneze.

Zadnji dve leti so strokovnjaki Kolinske pripravljali nov proizvod. Uspel jim je, kar je doslej le redkim v svetu. Na trgu je že Vitam — rastlinsko meso. Vitam označuje skupino izdelkov (golaž, šunka z jajci, polpeti in preliv), ki imajo originalni okus, čeprav so izdelani iz beljakovin rastlinskega izvora. Največje prednosti tega „rastlinskega mesa“ so predvsem v tem, da so znatno cenejši, da ne vsebujejo škodljivih živalskih maščob in da je njihov rok trajanja znatno daljši od originalnih mesnih izdelkov.

Za sedaj so na trgu le štirje že naštetih proizvodi. Kmalu pa bomo lahko poskusili še 20 podobnih izdelkov, predvsem domačih slovenskih jedi.

ŠOŠTANJ:

## ŠE LETOS TE III

V Šoštanju napovedujejo, da bo začela obratovati TE III z močjo 275 MW ob koncu decembra letos.

Dela pri gradnji tega našega največjega termoelektričnega objekta prehajajo v zaključno fazo. Gradbena dela so skorajda že končana. Urejeno je tudi že več drugih naprav, v zaključni fazi pa so tudi montažna dela. Pred dnevi so z uspehom opravili tudi že zadnji tlačni preizkus kotla.

Zdaj proizvedejo v Šoštanju na dan kakih 2,5 milijona kWh električne energije, v prihodnje pa jo bodo približno 8 milijonov kWh.

ŠMARTNO OB PAKI:

## Tudi hladni asfalt

Gradbeno proizvodno podjetje „Oljka“ iz Šmartnega ob Paki je lani postavilo v Podgori ob apnenici naprave za hidriranje apna, letos pa še drobilne naprave. Potrebne naprave in stroje za drobilnico so izdelali v trboveljski Strojni tovarni in v tovarni Djuro Djakovič v Slavonskem Brodu.

Nove drobilne naprave bodo omogočile povečanje proizvodnje žganega kosovnega apna za dobro četrtino, na voljo pa bodo tudi večje količine odpadnega apnenca. Nekaj ga bodo prodali, večina pa ga bodo z dodatkom emulzij porabili za proizvodnjo hladnega asfalta. Ta hladni asfalt bo uporaben za modernizacijo cest 3. in 4. reda. Prve količine hladnega asfalta bodo poslali na tržišče že v kratkem. (vš)

VELENJE:

## Rekordna proizvodnja

V četrtek, 28. oktobra, so dosegli v velenjskih tovarnah Gorenja pomembno delovno zmago — vrednost proizvodnje je prvič v zgodovini te delovne organizacije dosegla milijardo dinarjev. S tem so se velenjske tovarne Gorenja uvrstile med naše največje proizvodne skupnosti.

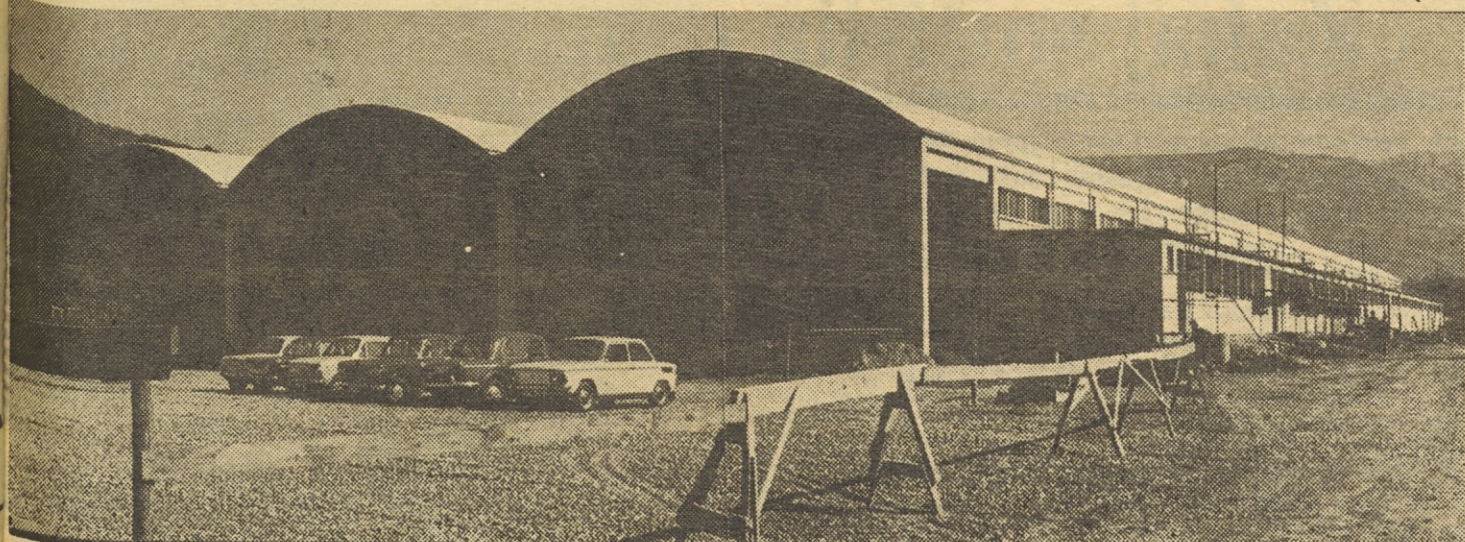
Lani so dosegli v velenjskih tovarnah Gorenja 800 milijonov dinarjev realizacije, letos pa jo bodo predvidoma že milijardo 300 milijonov dinarjev ali za 60% več kot lani. Ob tem je treba še omeniti, da bodo velenjske tovarne Gorenja letos iztržile z izvozom približno 200 milijonov dinarjev.

Iz tekočih trakov v velenjskih tovarnah Gorenja pride zdaj dnevno že več kot 6000 velikih gospodinjstevskih aparatov, letos pa bodo proizvedli več kot 2 milijona gospodinjstevskih aparatov. AN

GORICA:

## Visoko nad povprečjem

Neto produkt na zaposlenega znaša v Vozilih Gorica po zadnjih podatkih že 70.000 dinarjev letno. V preostali motorni industriji pri nas pa je ta številka za več kot polovico manjša, saj znaša letni neto produkt na zaposlenega komaj 30.000 din. Tudi celotni dohodek na zaposlenega je v Vozilih visok — 200.000 din — in je enkrat večji kot v grupaciji, kjer znaša 98.000 din. Delavci pravijo, da so dosegli tako razveseljive rezultate predvsem z intenzivnim kooperacijskim sodelovanjem. A. UL.



## KMALU NOV TAPETNIŠKI OBRAT V NOVOGORIŠKEM MEBLU

Novogoriška tovarna pohištva Meblo gradi nov tapetniški obrat, v katerem naj bi predvi-

doma stekla proizvodnja še letos. Obenem z gradnjo nove tovarne potekajo tudi pripre-

na uvedbo nove tehnologije, saj je ta v starem obratu že precej zastarela. Poleg najsodobnejše

tehnologije bosta v novih prostorih boljše rešena uskladiščenje materiala in transport.

V ZREČAH SO ZGRADILI NOVO TOVARNO

## ŽIVLJENJE JE STEKLO PO NOVIH KOLESNICAH

Kovaška industrija Zreče že danes izvaža blizu 15% svoje proizvodnje, od tega največ v Zahodno Nemčijo • Prihodnje leto bodo svoj izvoz vrednostno povečali za 4-krat

Še pred nekaj leti je bila Kovaška industrija kovanega orodja v Zrečah na robu propada. Od plač se ni več dalo živeti, volje do dela je bilo iz meseca v mesec manj. V Slovenskih Konjicah so občinski možje vse bolj zmaljevali z glavo, saj niso vedeli, kako bi pomagali tej razpadajoči delovni skupnosti.

Slo je za več kot 700 zaposlenih. Na nitki pa je bila tudi usoda vse doline.

„V teh najtežjih trenutkih odločitev ni bila lahka. Videli smo rešitev le v tem, da začnemo znova, da še enkrat visoko zavijamo rokave in se začnemo še enkrat učiti...“, razlagajo danes kovači v Zrečah. „Spoznali smo, da nas bo rešila le veliko kvalitetnejša proizvodnja in nekajkrat večja produktivnost. Naša zapuščina je bila namreč skoraj brezupna. Svetla točka v teh nadvse težkih časih... je bila pravzaprav le velika želja po lepšem življenju in tem, da ostanemo doma, v svoji dolini...“

SMELO ZASTAVLJENA POT

„Pred tremi leti je spominjala naša tovarna še najbolj na veliko obrtno podjetje brez sodobne avtomatizirane proizvodnje, brez plana, brez programa...“, pripoveduje inž. Marjan Osle, direktor Kovaške industrije Zreče na tiskovni konferenci ob dograditvi nove tovarne. „Takrat bi morala zapustiti kovaško industrijo nanjmanj polovica ljudi. Treba je bilo torej poskrbeti za nova delovna mesta, za temeljito rekonstrukcijo tovarne. Ko smo tako kovali načrte za modernizacijo, smo se odločili tudi za gradnjo nove tovarne za proizvodnjo avtomehanskega orodja. Ta načrt je bil v tedanjih časih zares smel, toda za nas je predstavljal tako rekoč edini izhod, edino rešilno bilko...“

Načrti zreških kovačev so obetali veliko: dovolj dela za vse člane kolektiva in, kar je najmanj tako pomembno, prodor v evropski vrh v tej industrijski panogi, s čimer bi bili postavljeni trdni temelji za nadaljnji razvoj tega kraja.

VSE PREKO PLANA

Uresničenje smelo zastavljenih načrtov ni bilo lahko. Vse je bilo potrebno spremeniti, vse reorganizirati, poskrbeti za novo tehnologijo, krepko skrčiti režijski aparat in kdove kaj še vse. Obenem je bilo potrebno vlti zaposlenim novo veselje do dela in jim vlti delovno zavest, ki je že skoraj splahnela.

Rezultati niso izostali. Že leta 1969 je kolektiv znatno prekoračil planirani obseg proizvodnje, še bolj pa leto dni pozneje.

„Po sedanjih ocenah bomo tudi letošnje leto krepko prekoračili planirani obseg proizvodnje. Vse kaže, da kar za 44%...“, zadovoljno razlagajo v Zrečah. „Pri tem se bo, razumljivo, precej povečal tudi dohodek podjetja. Če smo lani preko-

račili plan dohodka podjetja za 64%, ga bomo letos, seveda po predvidevanjih, za dobrih 90%...“

Podatki tako potrjujejo pravilnost sprejetih sanacijskih ukrepov in poslovnih odločitev. Za boljše ponazoritev pa naj vseeno dodamo še nekaj števil:

Pred tremi leti je štela Kovaška industrija Zreče 726 zaposlenih. Letni obseg proizvodnje je znašal 3.032 ton oziroma 4,2 tone na delavca. Letos zaposluje podjetje 46 delavcev manj kot leta 1968, obseg proizvodnje pa bo znašal 6.500 ton oziroma 9,3 tone na zaposlenega! V primerjavi z letom 1967 se je letos povečal obseg proizvodnje za trikrat, v primerjavi z letom 1962 pa skoraj za petkrat.

MANJ PA BOLJŠE!

„Sodobna organizacija dela in tehnološki postopki, ki jih danes uporabljajo v najrazvitejših državah Evrope, sta narekovala tudi prečiščenje proizvodnega programa in povečanje serij, s čimer nam je v precejšnji meri uspelo znižati pro-

izvodne stroške. Obenem z zožitvijo proizvodnega programa in z boljšo kvaliteto proizvodov nam je uspelo znatno povečati tudi prodajo...“, pripoveduje direktor inž. Marjan Osle. „Zavedamo se namreč, da je kvaliteta proizvodov osnovni pogoj za prodor na tržišče, zato smo prav temu vprašanju posvetili vso svojo pozornost. Uvedli smo sodoben sistem statistične medfazne kontrole in opremili oddelek tehnične kontrole z najnovejšimi napravami. S povečano prodajo smo ustvarjali prepotrebna finančna sredstva za investicijska vlaganja, to je za izpolnitev in modernizacijo opreme v dosegednih proizvodnih objektih. Tako smo vložili v minulih treh letih v rekonstrukcijo podjetja skoraj devet milijonov dinarjev, v kar pa niso zajeta sredstva za gradnjo nove tovarne...“

NOVO VESELJE DO DELA

Še pod prisilno upravo, točneje v oktobru 1969. leta se je kolektiv odločil za izgradnjo nove tovarne. Skrb za uresničenje tega veliko-

poteznega načrta so delavci zaupali pobudniku zamisli, sedanjemu direktorju podjetja inž. Marjanu Osletu.

S prostovoljnimi delovnimi akcijami so zgradili temelje velike nove tovarne. Na mestu, kjer je še pred letom dni zeleno sadno drevje, stoji danes sodobna tovarna, v njej pa je že stekla proizvodnja visokokvalitetnega mehanskega orodja Unior-Extra. Najsodobnejši tehnološki proizvodni postopki omogočajo vrhunsko kvaliteto izdelkov in storilnost na najvišji zahodnoevropski ravni.

Nova tovarna in moderna tehnologija vnašata med zreške kovače nov delovni ritem, novo veselje do dela. Boljše delovne razmere in ustrežnejši osebni dohodki, ki bodo v primerjavi z letom 1968 narasli do konca letošnjega leta približno za 100%, vzbujajo pri ljudeh vse večji delovni polet.

Delavci, rojeni in željni življenja v tej dolini, so se znova tesno navezali na tovarno, ki jim pomeni delo, življenje.

A. ULAGA

## KAJ PA, ČE SE GREMO SAMO SLEPE MIŠI...?

Povečanje obrestne mere za izvozne kredite od 3% na 7% so zasavski izvozniki sprejeli z velikim negodovanjem. V številnih delovnih organizacijah se zdaj upravičeno vprašujejo, kaj je še ostalo od znanega primarnega cilja, ki smo ga zapisali v zagovor stabilizacijskim ukrepom in da bomo namreč vsestransko podpirali izvoz in sploh nadaljnje vključevanje naših delovnih organizacij v mednarodno delitev dela? Od tega cilja se že ves čas odmikamo, namesto, da bi se mu postopoma približevali, kot smo to že nešteto zapisali v številnih naših resolucijah, priporočilih in deklaracijah.

V Zasavju se ob tem tudi sprašujejo, kdo daje bankam pravico, da toliko časa zadržujejo denar, ki ga tuji kupci in odjemalci nakazujejo našim podjetjem za poslano blago in izdelke. Nekatera zasavske delovne organizacije morajo na ta plačila čakati celo po dva meseca, kar velja še zlasti za izvoznike, ki prodajajo svoje blago na Vzhod preko beograjskih izvoznih

podjetij, ki imajo svoje račune v tamkajšnjih poslovnih bankah. V izlaški tovarni elektroporcelana pa se pritožujejo, da morajo skorajda na kolenih molelovati v beograjski banki, da jim izplačajo njihov denar od izvoza.

Najbolj resno vprašanje zasavskih izvoznikov pa je, ali resnično nameravamo sprejeti nov zunanjetrgovinski in devizni sistem, ali pa se gremo slepe miši in drug drugega prepričujemo, da se bo to zdaj zdaj zgodilo, čas pa teče in naš pušča na cedilu. Zadnje izjave slovenskih predstavnikov komisije, ki so pripravili osnutke sprememb na teh področjih, so vznemirile zasavske izvoznike. Med njimi se utrjuje in stopnjuje bojazen, da tudi leta 1972 še ne bomo spodbujali izvoza, kar pa bi utegnili marsikatero podjetje v Zasavju odvrniti od tujih tržišč in ga presmeriti na prodajo doma. Nekatera podjetja namreč še vedno zatrjujejo, da so kaznovana zato, ker prodajajo na tuja tržišča, da pa pridobivajo tiste delovne organizacije, ki vse svoje blago prodajo domačim odjemalcem.

-m



Do 15. januarja 1972

## VSAK MESEC 100 NAGRAD

Na notranji strani kronskih zamaškov steklenic vseh vrst piva talis so natisnjene posamezne črke vaše velike sreče, v časnih pa objavljamo nagradne kupone. Zberite po 9 zamaškov s črkami, ki sestavljajo napis talis pils! Obenem z ustreznim številom izpolnjenih kuponov jih pošljite na naslov: talis, Maribor, Meljska 10. Več izpolnjenih nagradnih kuponov in več zbirke napisov talis pils — več možnosti z bobno srečo!

## VSAK DAN pivo talis

EXCORRADO

TONIC WATER

## ... v jugoslovanskih sindikatih

VOJNA NAPOVED  
NEZAKONITOSTIMBOSNA  
IN HERCEGOVINA

Na tretjem občnem zboru sindikata delavcev družbenih dejavnosti Bosne in Hercegovine so delegati opozorili na nujnost stalnega posodabljanja organizacije dela v družbenih dejavnostih, kar bi pripomoglo k hitrejšemu premagovanju zastalosti te republike. Bosna in Hercegovina je namreč v državi na zadnjem mestu, kar zadeva vključevanje novih generacij v osnovno in srednje šolstvo, na predzadnjem mestu pa je po številu študentov na 10.000 prebivalcev. Podobne razmere so značilne tudi za zdravstvo, o čemer priča podatek, da je ta republika na zadnjem mestu v Jugoslaviji po številu bolniških postelj in po številu zdravnikov na 1000 prebivalcev.

Razprava je prav tako opozorila, da v delovnih organizacijah družbenih dejavnosti še vedno niso redki pojavi kršitve zakonitosti in temeljnih norm našega samoupravnega sistema. Zato se je občni zbor zavzel za organiziran boj proti nezakonitemu izdajanju diplom in spričeval, proti pojavom podkupnin in različnim špekulacijam, modrim kuvertam in zlorabljanju položaja v različnih inšpekcijah in organih.

Proti obdavčitvi  
gospodinjstev

Predsedstvo sveta Zveze sindikatov Srbije je razpravljalo o zasnovah novega davčnega sistema, s čimer se je pravzaprav začela javna diskusija o novem načinu obdavčevanja občanov in delovnih organizacij. Poudarili so, da ni sprejemljivo, da bi bilo gospodinjstvo obveznik prispevka na skupni dohodek občanov. Najpomembnejši razlog, ki ga navajajo v predsedstvu proti takšnemu obdavčevanju, je, da bi to destimuliralo zaposlovanje žena. Na vprašanje, ali je dosejanje obdavčevanje prispevkov posameznikov boljše kot obdavčevanje dohodkov gospodinjstev, pa naj bi dokončno odgovorila javna razprava.

## ZAŠČITITI STANDARD

Izvršni svet Srbije ugotavlja, da so se cene in življenjski stroški letos povečali nad vsa pričakovanja. Proizvajalci pa so napovedali celo nove podražitve mesa, mlečnih proizvodov, sadja in zelenjave, zvišale naj bi

se tudi najemnine stanovanj, zato je možno, da se bodo življenjski stroški glede na lansko leto povečali za kakih 21%. Izvršni svet je zato naložil svojim organom, naj pripravijo predloge za uvedbo sistema kom-

penzacije zaradi podražitev nekaterih najpomembnejših proizvodov in stanovanjskih najemnin. V Srbiji naj bi bilo teh kompenzacij deležno kar 52% skupnega števila zaposlenih.

A. Novak



Karikaturistov predlog, če bi odpovedale vse zamisli o rešitvi nelikvidnosti.

## Zakaj so živila draga?

Če bomo hoteli razviti kmetijstvo, bo potrebna izdatnejša pomoč družbe in uveljavitev tržnih odnosov tudi za to dejavnost ● Združenje kmetijskih kombinatov Jugoslavije je pripravilo program potrebnih ukrepov za pospešen razvoj kmetijstva, ki pa je obležal v predalu

Odkar sta konferenci ZK Slovenije in Jugoslavije na posebnih sejah razpravljali o problemih kmetijstva, se je prizadevanje celotne družbe za pospešen razvoj te gospodarske panoge sicer res nekoliko povečalo, vendar tarejo naše kmetijstvo še vedno hude težave. Logično bi zato bilo, da bi se jih prizadevali izkoreniniti z odločno in temeljito gospodarsko akcijo, namesto da se vrtimo okrog obrobni vprašanj, ki nimajo odločilnega vpliva na našo zdravo gospodarsko rast.

Eno takšnih vprašanj je tudi, kolikšna naj bo velikost kmetije, da bi kmet ne ogrozil socialnega značaja naših družbenih odnosov. Polemične razprave o velikosti individualnih kmetijskih posestev so bile pogosto vzrok za zaostvanje stališč o bistvenih vprašanjih razvoja naše družbe, o tržnem ali netržnem značaju gospodarjenja, o zasebnem delu, združevanju dela itd. Škoda, da se ob tem nismo vprašali, kje so vzroki za to, v čem je čudežna moč zasebnega kmetijstva, da ogroža večja in bolje opremljena družbena gospodarstva, oziroma odkod strah pred gospodarsko podjetnostjo kmetov? Kako to, da naš mali zasebni kmet ne le obstaja, ampak predstavlja v naših razmerah zdaj vzor ekonomičnosti, drugič spet nevarnost za naša družbena prizadevanja?

Pojasnilo za to dejstvo je nerazvito kmetijsko tržišče, od nestabilne ponudbe vse do cen, ki so ali določene ali pa se svobodno oblikujejo na trgu. V takšnih razmerah je naše malo zasebno kmetijstvo dovolj vitalno, da celo z majhnimi količinami in s prvovrstno kakovostjo svojih pridelkov presega obvezne setvene plane, obvezne odkupe, nesmotrne administrativno predpisane agrarne minimume in uvaja tržne odnose. Svojega uspeha ne dosega glede na velikost posesti, ampak v tržnih odnosih in s tem razkriva absurdnost merjenja odnosov v kmetijstvu z velikostjo posesti. Mit, da zemljiški maksimum ne zadošča za rentabilno proizvodnjo in je hkrati previsok za neoviran razvoj socialističnih odnosov, torej ni proizvod kmetijskih proizvajalcev, saj se njihova posest zadnje desetletje celo manjša, intenzivira pa se struktura proizvodnje. To dilemo gojijo lokalne trgovinske ali

proizvodne organizacije, ki zavirajo svobodne tržne odnose in ki imajo moč, da oblikujejo vso kmetijsko politiko do individualnega kmetijstva.

Kmetijstvo kot celota bi nedvomno mnogo hitreje napredovalo, če bi bila pomoč družbe tej gospodarski panogi bolj izdatna. Kot je znano, pa so se kmetijski kolektivi zaradi težkih razmer prisiljeni zadolževati celo za financiranje sprotnih poslov, pri tem pa jim leže ogromne vsote denarja za izročeno blago pri kupcih. Trgovina s pridom izkorišča dejstvo, da kombinati, sicer dobro opremljeni za proizvodnjo, nimajo skladišč in da so prisiljeni blago takoj prodati, ter ostaja tako mesece in mesece „nelikvidna“ do kmetijskih partnerjev. Ko na tržišču nastopi pomanjkanje kateregakoli prehranbenega proizvoda, postane to prvorazreden politični problem – kar berimo dnevno časopisje! – ki ga rešujemo vedno tako, da odpravljamo posledice in ne vzrokov. Naša ekonomska politika v takih primerih vedno podpira trgovino na škodo kmetijstvu. Relativno lahko žrtvujemo tudi 100 milijonov sposojenih dolarjev za uvoz živil, škoda pa se nam zdi mnogo manj dinarjev za to, da bi spodbudili domačo proizvodnjo in uredili razmere v njej. Kmetijstvo je brez moči: če bo dolžniku odpovedalo nadaljnjo dobavo, si bo le-ta pomagal z uvozom in uničil domačo proizvodnjo. Po trditvah kmetijskih strokovnjakov trgovina mesece in mesece manipulira z denarjem, ki ga je dolžna kmetijskim organizacijam, vlaga ga celo na daljši rok v banke in vleče visoke obresti! To je verjetno edini primer v gospodarstvu, da prinašajo dolgovi obresti ne upniku, ampak dolžniku!

Edina rešitev za kmetijske organizacije bi torej bila, da bi si same ustanovile svojo prodajno mrežo in svoja trgovska podjetja. Združenje kmetijskih kombinatov Jugoslavije je zato že izdelalo obsežen program za ureditve te zamisli, ki pa leži v predalu, ker je pač za koristno pobudo pomembno predvsem, da je zanjo na voljo dovolj denarja. Kmetijstvo ga nima, nihče pa se tudi še ni javil, da bi mu ga priskrbel.

V. K.

## V zdravstvu kritično

Poslanci dveh zborov zvezne skupščine so po obravnavi 6-mesečnega poslovanja zdravstvenih ustanov in skladov zavarovanja v vsej državi ugotovili, da je zdravstvo v Jugoslaviji v težki krizi. Položaj je kritičen

predvsem zato, ker zdravstvene ustanove veliko dolgujejo svojim poslovnim partnerjem. Vzrok temu pa je po mnenju poslancev zakon o limitu, ki omejuje porabo v zdravstvu na 10,8% povečanje v primerjavi z minulim letom. Poslanci so tudi sodili, da na zdravstvenem področju ne bi smela veljati zakonska obveznost o obveznem depozitu za investicije, saj pomembno investicije v zdravstvu le 1,6% vseh investicij v Jugoslaviji.

KADROVSKI  
PREPIH

Skupščina BiH je pred dvema letoma sprejela zakon o minimalni šolski izobrazbi delavcev v državnih organih, ki določa, da morajo vsi delavci, ki nimajo ustrezne izobrazbe, le-to v dveh letih izpopolniti. Od 760 zaposlenih, ki jih je zadel zakon, jih je le 141 dokončalo zahtevane šole, zato bo približno 600 delavcev moralo zapustiti svoja sedanja delovna mesta.

Makedonci  
niso  
zadovoljni

Makedonski gospodarstveniki sodijo, da predvideni ukrepi zvezne vlade ne dajejo zagotovila, da bomo hitreje obvladali problem nelikvidnosti. Ta tako imenovani „drugi paket ukrepov“, kakor je rečeno na zadnji seji UO gospodarske zbornice Makedonije, daje v glavnem neprimerne in postranske rešitve in ne išče pravih zarišč nelikvidnosti. Makedonski gospodarstveniki še naprej zastopajo stališče, da je potreben splošni, totalni kliring, ki naj izboljša ali vsaj odkrije prava zarišča nelikvidnosti. Od predloženih rešitev podpirajo v Makedoniji samo fiste ukrepe, ki bodo imeli tako imenovani monetarni učinek, saj, kakor poudarjajo, problemov nelikvidnosti ni mogoče razrešiti brez takšnih učinkov. –PIK

## Polemika o davčnem sistemu

Te dni se je v Črni gori začela zelo ostra razprava o predlogu tez za novi davčni sistem. Po izjavi republiškega sekretarja za finance Drecuna bi morali spremeniti pravzaprav ves davčni mehanizem in v precejšnji meri določiti nove elemente davčnega sistema, sicer mnogo problemov ne bo mogoče uspešno rešiti. S pomočjo davčnega sistema naj ne bi dobivali od obveznikov samo sredstva za skupne potrebe – postal naj bi tudi sredstvo usmerjanja ekonomske politike in odstranjevanja velikih socialnih razlik med posameznimi družbenimi strukturami, področji, gospodarski-

mi panogami, do katerih je prišlo mimo načel nagrajevanja po delu. Z njim bi želeli vključiti tudi del rente, ki bi jo usmerili v gradnjo infrastrukturnih in drugih objektov na gospodarsko razvitih področjih. Konkretne stopnje obdavčenja naj bi določale občine in republike, pri čemer bi imela republika odločilno besedo.

Omenjene teze so naletele na oster odpor zlasti velikih občin, kot so Hercegnovi, Kotor, Tivat, Budva, češ da je sicer potrebna solidarnost v republiki, vendar ne izvedena na način, kot ga predvidevajo teze, to je s

TE DNI  
SO REKLI

Predsednik ZIS DJEMALJIJIĆ v govoru v Ljubljani:

Čprav vztrajamo pri hitri sprejemu ukrepov za odpravo nelikvidnosti, to ne pomeni, da tega problema nismo temeljito proučili. O nelikvidnosti razpravljamo še dlje, sedaj predlagamo ne predpise pa so proučevali gospodarske zbornice, sindikati, Socialistična zveza in druga pristojna družbena telesa ter jim dali najširšo podporo. Sedaj je prišel čas, da ukrepamo hitro in učinkovito. Zavedamo se tega, da bodo ti ukrepi prizadeli mnoge dejavnike, vplivali na njihove programe in omejili porabo. Toda skrajni čas je, da pogledamo resnici v oči in da se soočimo z resničnim stanjem, da se namesto k pretirani porabi usmerimo k racionalnemu gospodarjenju na vseh ravneh in povsod. Od tega ne bomo odstopili! Predlaganim ukrepom nekateri dajejo tudi etiketo administrativnih ukrepov vendar menim, da ni potrebno nobenega omahovanja pri sprejemanju takšnih ukrepov, ki naj uvedejo rešitve v odnose na tržišču in v družbi, še posebej pa tistih ukrepov, ki onemogočajo porabo brez kritičnega pogoja za uveljavitev normalnih tržnih odnosov, temveč tudi temeljni pogoj za stabilen in učinkovit družbeni razvoj.

Podpredsednik ZIS dr. Jarkov Sirotković, v intervjuju zagrebski televiziji:

Terjatve jugoslovanskega gospodarstva danes že dosega vsoto, ki je večja od njegovega skupnega družbenega proizvoda v letu 1970. Gospodarstvo ima za približno 27 milijard dinarjev terjatev, kar predstavlja več kot 54% skupnih obratnih sredstev, ki so v prometu. Največji dolžnik gospodarstva so družbenopolitične skupnosti. Smo v položaju, ko v našem gospodarstvu zelo čutimo elemente naturalnega gospodarjenja, zaradi česar je ogrožen celoten proces reprodukcije.

Do konca tega leta bi morali v Jugoslaviji doseči dogovor o nekaterih pomembnih vprašanih razvojne politike v energetiki, prometu in nekaterih drugih dejavnostih pa tudi dogovore na področju zunanjetrgovinskega in deviznega režima ter na področju cen.

Menim, da je v zavesti vseh naših ljudi prevladalo prepričanje, da brez vključevanja Jugoslavije v mednarodno delitev dela ne moremo razrešiti strukturnih problemov našega gospodarstva. Mimo tega so glavne smeri določanja novega zunanjetrgovinskega sistema in deviznega režima dane tako z našimi družbenimi odnosi oziroma z razvojem političnega sistema kakor tudi z nujnostjo spremembe materialne strukture proizvodnje. To pa je izhodišče, iz katerega izhajamo v našem relativnem optimizmu, da bomo te naloge kljub vsemu uspešno opravili v predvidenih rokih.

# »Mi se 'mamo ladi...«



In če ni mamice?



Koliko imaš rada mamico?



Bi rada račko?



Kje pa je danes Primožek?

„Mi se 'mamo ladi, ladi, ladi...“ ponavljajo vsi vprek. In za rokice se držijo in stopicajo bolj na mestu kot v krogu. Očke se jim iskrijo, ko čakajo na pogled „tetic“ in na njeno pohvalo, kako lepo so zapeli. Nuška pa Francika, Tomažek in Jožek in Silvica in Katka in Mihec so to. V sobi je prijetno domače, razmetano z igračami vseh vrst. In „tetica“ je z njimi. Tudi ona poje.

To so najstarejši med najmlajšimi v otroškem vrtcu Stari Vodmat, ali kakor mu uradno pravijo vzgojnyarstveni zavod. Sto pet jih imajo na tem oddelku, starih od 4 mesecev do dveh let. Po dvanajst jih je v sobi. Spijo, jedo, igrajo se...

„Mi se 'mamo ladi...“ Nehote sem se zamislil, ko sem jih gledal sproščene, korajžne in vsele. Takrat, ko sem bil jaz majhen, je bilo drugače. Vsaj zame. Bil sem sam. Do prvih hiš je bil dober kilometer. Imel sem sicer vsega dovolj, bil sem sit, imel sem igrače. Tudi mama in oče sta me imela rada. Samo... Samo družbe vrstnikov nisem imel. Nisem se mogel igrati z njimi in se z njimi pripraviti o „veli-

kih problemih.“ Le psa Murija sem imel za družbo. Rada sva se imela in neločljiva sva postala. In ko sem malo odrasel, se nisem bal še tako hudega psa, pred ljudmi pa me je bilo strah. Ne bom pozabil časov, ko sem začel hoditi v šolo. Raje sem hodil čisto počasi in zamudil pouk, ali pa tekel kilometer naokrog skozi gozd, samo da ne bi dohitel otrok. Bal sem se jih.

„Mi se 'mamo ladi, ladi...“ Ti se imajo najbrž res radi, prav gotovo pa se ne boje eden drugega. In ko bodo odrasli, bodo najbrž prav tako sproščeni in korajžni. Ne bodo se bali tujega človeka. Razumeli ga bodo. In prav gotovo bodo tudi takrat radi zapeli:

„Mi se 'mamo radi, radi, radi...“ Žalostno pa je, da imamo vrtcev še vse premalo. Skoro bi lahko rekli, da so redki, prerediti tisti otroci, ki najdejo svoje igrače, svojo posteljico, svojo „tetic“ v takem vrtcu. Vrtcu, ki je svetel, topel in domač. Pravzaprav pa je vsako leporečje le odveč. In morda celo nesramno, če preberemo tiste prošnje, ki jih imajo še nad 200 v predalu vrtca v

Starem Vodmatu v Ljubljani. ... z možem imava zelo nizke dohodka. Trije smo, četrtega pričakujemo čez nekaj mesecev. Zivimo na devetih kvadratnih metrih. Ko grem v službo, moram največkrat zakleniti otroka...

... sem študentka, otroka imam v reji. Pred kratkim sem ugotovila, da varuška daje otroku alkohol, samo da spi in da ona v miru živa. Druge ne najdem. Pomagajte!

... mati se zdravi kot alkoholik - pravi poročilo socialne delavke - oče ima službo ob različnem dnevnem času. Trenutno sta otroka v reji v Bosni. Nujen primer!

... otroka nimava kam dati. Ali mora žena res pustiti službo? Z eno plačo se ne da živeti.

... Ne zamerite. Sem tri mesece noseča z drugim otrokom. Prosim že sedaj. Morda se bo čez leto dni le našel prostorček tudi zanj. Drugače ne vem, kaj bom.

Se bi lahko naštevali in pripovedovali tudi veliko hujše zgodbe. Pa verjemite, marsikoga bi bilo sram.

Tekst in foto: ANDREJ AGNIČ



## PODOBE NAŠEGA ČASA

Sekretar ustanove za proučevanje splošne družbene inertnosti srebne še zadnji požirek ohlajene kave, odloži časopis in pogleda na uro. - Hudika, saj je že devet, malica! zamrma preseščeno. - Kako čas hiti. Seveda, gretje motorja, otroka v vrtcu, gneča na cesti, jeza zaradi nemogočega odnosa ljudi do dela, časopis - pa sam ne veš, kdaj mine. In tako dan za dnem, a tempo dela vse hujši. Ona, Tončka, pa sedi kot lipov bog za strom in skrivaj lista po modni reviji v predalu. A ko ji človek kaj reče, gleda miho kot angelček. Kar prav, kar naj si zdaj grize nohte in tuhta. Sem res radoveden, kakšen neki bo njen dnevnik dela. Iskreni že ne. Ne bi si upala napisati, da sedi do pol osmih pri frizerju, nato, da

gre gredoč sem še v delikateso na kavo in šele ob osmih v službo in k mizi s pošto. Ob devetih pa spet na malico in tako naprej. A nihče ne pomisli, koliko časa se razgubi takole po nepotrebnem.

Riba smrdi pri glavi, pravi rek. Ne boš, dragica, mene že ne bo nihče lovil, sam bom pometel pred svojim pragom.

- Tončka!  
- Takoj bom dokončala, tovariš sekretar.

- Saj vas ne kličem zaradi dnevnika dela. Dnevnik bom pogledal kasneje. Pisala bova!

- Pa saj je čas za malico, tovariš sekretar?!

- Mudi se, tovarišica! Malica lahko počaka! Dajte no že list v stroj!

- Z glavo?

- Ne, brez glave! Koncept bo oziroma skica za govor na terenu. Veste, nisimo vsi naviti od ure do ure, od sedmih do treh, nato pa v dir na avtobus, pa če se svet podira. Mene na primer doma redko vidijo. Vsak večer je kaj: enkrat aktiv, dru-

gič krajevna skupnost, pa zbor volivcev, pa družabni večer, pa rezervni oficirji. A nekateri še s prstom ne mignejo; le doma čepijo in kritizirajo. Ali ni tako, tovarišica Tončka?

- Kakšen naslov naj na-

ljanje ne uresničuje dovolj kot družbenoekonomski odnos, ali ne, v katerem delavski razred in vsi delovni ljudje na temelju svojega dela ustvarjajo in upravljajo skupni družbeni dohodek, ja, to je pomembno, ter obli-

- Ste vprašali v servis?  
- Ja, jutri lahko pride šofer po vaš avto.  
- Pa glede potovanja v Beograd?  
- Kurir je odšel po karte. Dvignila sem tudi akontacijo.

kratske in druge negativne sile. Pa saj veste, Tončka, kaj se šalite! Saj sva o tem že večkrat pisala. Samo zdaj gre za druge poante, ne za tiste kot zadnjič.

- Aha, zdaj se pa že spomnim, tovariš sekretar.  
- No vidite! Koliko je naneslo?

- Pol tipkane.  
- Nekaj je že. Najtežji je začetek. Naprej bo hitreje steklo, brez skrbi, Tončka. Kaj ko bi se res malo podprla. Tudi jaz sem začutil pajčevino. Bi imeli kaj proti, če vas povabim čez cesto? V bifeju tako ni nobene izbi-re.

- O, hvala, tovariš sekretar!

Ko leze Tončka v svoj plašč, ki ga je bil sekretar vzel z obešalnika, jo obide misel: - Končno je le spet tak kot vsak dan. Saj sem vedela, da ga bo minilo.

Tudi s sekretarja je že spolzela jutranja mora. - Kakšen lep dan! pomisli. - Škoda je čepeti med papirji do treh. Telefonirati moram domov, naj se čimprej pripravijo, bomo kam šli.

VINKO BLATNIK

## DNEVNIK DELA

pišem?  
- Napišite kot navadno TOVARIŠICE IN TOVARIŠI, potem bi pa začela, ne?

- Prosim!

- Pišite: „Kot je znano stojijo pred nami velike naloge, ki se jih moramo energično lotiti“. Saj res, Tončka, da ne pozabim. Prosim, če povprašate, kako je z rezervacijo v Zlatorogu. Da, tri dni soba za tri. Prekrasno vreme, ne? Ne bom obstal na nogah, če ne grem. V glavi me kar naprej tišči. Pišiva! „Tako se samouprav-

kujejo medsebojne samoupravne odnose. In še napišite, da so v odtujanju rezultatov dela oziroma dohodka osnovni vzroki družbenih protislovij“. Razumete, Tončka?  
- Ja, razumem, tovariš sekretar!

- Pišiva naprej! „Zaradi medsebojne pogojenosti pa razvito samoupravljanje obratno vpliva na učinkovito družbeno reprodukcijo in gospodarsko stabilizacijo“. Še nekaj sem se spomnil, Tončka.  
- Prosim?

- Hvala! Pojdiva naprej, pišite! „Zato je potrebno po vsebini odnosov oblikovati takšne temeljne organizacije združenega dela, v katerih bo mogoče doseči spojitev poklicnega dela z upravljalnim delom v nedeljivo celoto samoupravnega položaja delavca“. Bolj jasno tega problema že ni mogoče odpreti, ne? Tega si ne smem privoščiti, bi takoj poskočili!

- Kdo bi poskočil?  
- Ja, tisti, ki so proti?  
- A kdo je proti?  
- Tehnokratsko biro-







## O socialnih razlikah

Na 3. sejo konference ZKS, ki bo pomembno delovno srečanje, se občinske organizacije ZK že intenzivno pripravljajo. Tako so z javno razpravo o socialnih razlikah v slovenski družbi, ki bo glavna tema na seji konference, pričeli že po vsej Sloveniji. Povsod zbirajo podatke o socialnem razlikovanju, na osnovi katerih bi lahko ocenili vzroke različnih družbenih negativnih pojavov in sprejeli ustrezne sklepe. Občinski komiteji ZK pa pri tem ugotavljajo, da je to delo težko, ker so tako v delovnih organizacijah kot v drugih institucijah podatki dokaj pomanjkljivi.

Najbolj boleče občutijo socialne razlike v oddaljenih slovenskih občinah. Zato organizacije ZK v teh občinah terjajo, da se mora ZK odločneje zavzeti za postopno odpravo razlik med razvitimi in manj razvitimi območji Slovenije. Izhod iz sedanjih razmer vidijo v večjih investicijah za razvoj infrastrukture, investicijah v šolstvo, zdravstvo, kulturno-prosvetne namene, sport in rekreacijo kakor tudi v gradnji novih proizvodnih obratov, skratka - v policentričnem razvoju Slovenije.

Tako je tudi komisija za idejne probleme zdravstva in socialnega varstva pri občinski konferenci ZKS Ptuj opozorila na vse večje razlike med razvitimi in manj razvitimi obččinami. Eden glavnih razlogov za to je po njeni oceni odnos družbe do kmečkega prebivalstva. Po podatkih socialnega zavarovanja je v ptujski občini okrog 20% vseh kmečkih zavarovancev starih nad 65 let, podatkov o tem, koliko je ostarelih in pomoči potrebnih ljudi pa sploh ni. Kljub temu so kmetje s pretežno kmetijskih območij mnogo bolj obremenjeni z družbenimi dajatvami, kot v razvitih obččinah. Iz ptujske občine dela v tujini nad 4000 delavcev. Mnoge družine se za stalno izseljujejo. Komisija je opozorila še na vrsto škodljivih pojavov na območju Halož, kjer posamezniki ne gradijo le počitniških hišic, ampak prave viničarije s precejšnjimi vinogradniškimi površinami, za njihovo obdelavo pa izkoriščajo tujo delovno silo, ki ni socialno zavarovana, delavce svojih podjetij ali delavce kmetijskega kombinata. Tem delavcem prodajajo vino ali jih celo plačujejo z vinom in s tem pospešujejo alkoholizem. Ker so med takimi „vikendaši“ tudi člani ZK, leti kritika na celotno ZK. Na seji so se dogovorili, da bodo gradivo o socialnem razlikovanju pred sejo občinske konference dali v razpravo vsem članom. Podprli bodo prizadevanja ZK za pospešen ekonomski in socialni razvoj manj razvitih območij, predvsem pa se zavzemajo za uveljavitev solidarnostnega sistema financiranja šolstva, kar se v ptujski občini delno že uvaja. Podobno pot predvidevajo tudi za zdravstveno varstvo delavcev in kmetov ter za pokojninsko zavarovanje kmetov.

Ob zahtevi, da bi morali hitreje razvijati oddaljena področja Slovenije, si velja zastaviti vprašanje, kdo je za to nalogo najbolj neposredno odgovoren. Kot je znano, je uresničevanje zakona o pospeševanju razvoja manj razvitih zaupano komisiji za manj razvite pri slovenskem izvršnem svetu. Kaže pa, da ima ta komisija precejšnje težave, ker ji je naložena neugodna naloga: razdeljevati bi morala denar, čeprav bi bilo bolje, če bi se temeljitje ukvarjala s proučevanjem razmer na manj razvitih območjih, bila v neposrednem stiku s temi obččinami, delovnimi organizacijami in drugimi zavodi, sooblikovala razvojno politiko, spremljala rezultate novih naložb in podobno. Kriteriji za razdelitev denarja bodo vsekakor morali temeljiti na strokovnih ugotovitvah, če želimo, da ga bomo smotrno porabili.

Slej ko prej pa velja, da je razvoj manj razvitih tesno in življenjsko povezan s prizadevanjem na teh območjih, z aktivnostjo gospodarstva in družbenih dejavnosti. Če si namreč sama območja ne bodo našla mesta v gospodarskem in družbenem življenju Slovenije in Jugoslavije, če si ne bodo prizadevala za uresničevanje svojih nalog, potem jim noben zakon ne bo pomagal iz zaostalosti.

V. B.

## Socialni ukrepi — da ali ne

Na rob razpravam o socialnem ločevanju v naši socialistični družbi ● Zakaj se ne odločimo za socialne ukrepe oziroma za oblike pomoči tistim, ki so je najbolj potrebni? ● Viri socialnega ločevanja niso v načelu »nagrajevanje po delu«, pač pa na številnih drugih področjih

Zadnje mesece precej razpravljamo o socialnem ločevanju, predvsem o izvorih socialnih razlik in pa o konkretnih pojavih socialnega ločevanja v delovnih organizacijah in obččinah.

Razprave na sestankih samoupravnih organov, v osnovnih organizacijah sindikata, pa na zborih delavcev so vse bolj konkretne in tehtne. Iz vseh razprav pa pravzaprav veje ena sama zahteva — čimprej z organizirano družbeno akcijo odpraviti najpomembnejše vzroke socialnega ločevanja v naši družbi.

### ZAČNIMO Z UGOTAVLJANJEM IZVOROV PREMOŽENJA

Delavci, zlasti pa starejši sindikalni aktivisti, vedo povedati, da smo že nekajkrat doslej razpravljali o socialnem ločevanju. Govorili smo o izvorih tega ločevanja in se tudi že dogovorili za akcijo. Vendar pa je ostalo vse samo pri dogovorih ...

Socialne razlike se v naši družbi večajo, in kot ugotavljajo na primer na Ravnah na Koroškem, so zavzele že velik nenadzorovan razmah, tako da že povzročajo politične probleme in škodijo ugledu naše samoupravne socialistične družbe.

Če je že prišlo tako daleč, bi bilo treba nemudoma ukrepati. Mnogi se zavzemajo za to, da bi vendarle moralo priti do ugotavljanja izvorih premoženja, posebej še v tistih primerih, ko premoženje močno presega normalne denarne oz. materialne zmognosti posameznih občanov. In po mnenju udeležencev zadnjih javnih razprav o socialnem ločevanju takih občanov niti ni tako malo!

### ŠTEVILNI IZVORI SOCIALNEGA LOČEVANJA

Zadnje razprave tudi kažejo, da je izvorov socialnega ločevanja v naši družbi kar precej. Gre za davčne utaje, za privilegije, za korupcijo, pa

za izigravanje zakonodaje, za nedoslednosti, za zlorabe položaja itd.

Na sicer „skrite“ in drobne izvire socialnega ločevanja pa mnogi pozabljajo. Gre za neenake možnosti za predšolsko varstvo otrok, za neenake pogoje šolanja otrok (na šolah s kombiniranim poukom), pri čemer je delu otrok onemogočeno nadaljnje šolanje, za neenake možnosti za dodelitev štipendij itd. Socialne razlike se večajo tudi na račun mož-

ločitve, tako v krajevni skupnosti, delovni organizaciji kot občini. Otrokom teh občanov pa je zagotovljen — v primerjavi z drugimi — slabši materialni start v življenje.

Poraja se vprašanje, zakaj se vendar ne odločimo tudi v naši družbi, v kateri sicer zagovarjamo načelo delitve oz. nagrajevanja po delu, da socialne ukrepe. Mnogi se zavzemajo za uveljavitev nekaterih novih kategorij socialnih ukrepov, kot subvencij, regresov in draginskih dodatkov, ki bi bili najdeni tistim občanom, ki so pomoči družbe najbolj potrebni. S tem bi najbolj konkretno in učinkovito pomagali tistim kategorijam naših občanov, ki so gmotno najbolj ogrožene, in nekoliko ublažili tudi socialne razlike. Načela nagrajevanja po delu s tem, kot poudarjajo mnogi, na noben način ne bi razvrednotili!

### ČIMPREJ PREITI OD RAZPRAVLJANJA V AKCijo

Že večkrat doslej je bilo poudarjeno, da bi bilo treba čimprej preiti od razpravljanja o socialnem ločevanju v akcijo z namenom, da začnemo odpravljati izvire teh socialnih ločevanj. Izvori socialnih razlik so v večini primerov že ugotovljeni, prav tako pa tudi konkretni pojavi socialnega ločevanja v vseh sredinah, kjer občani delajo in živijo. Kjer to še niso storili, bi kazalo seveda čimprej.

Verjetno bi bilo prav, ko bi tudi osnovne organizacije sindikata, skupaj z občinskimi sindikalnimi vodstvi, izoblikovale akcijske programe za odpravo socialnega ločevanja oz. socialnih razlik. Pri tem ne gre samo za znano akcijo 1.000 dinarjev, to je za odpravo osebnih dohodkov pod 1.000 dinarjev na mesec, pač pa še za mnoge druge naloge. Gre za večjo socialno varnost zaposlenih in za večji vpliv vseh kategorij zaposlenih na samoupravne odločitve, pa še verjetno za marsikaj drugega!

M. L.



nosti oz. nemožnosti reševanja stanovanjske problematike, itd., itd.

Sicer tudi z nekaterimi sistemskimi rešitvami socialne razlike še bolj poudarjamo. Tako, med drugim, enako regresiramo uporabnike družbenih stanovanj, tako tiste, kjer znaša mesečni dohodek na družinskega člana 150 oz. 200 dinarjev, kot tiste, kjer dosega mesečni dohodek na družinskega člana 2.000 in več dinarjev. Razlike poglabljajo tudi nenehno zviševanje življenjskih stroškov, ki najbolj prizadenejo tiste z najnižjimi dohodki.

### ZAKAJ SE NE ODLOČIMO ZA SOCIALNE UKREPE?

Že nekaj časa je mogoče ugotavljati, da so občani z najnižjimi osebnimi dohodki povzpeli najmanj na družbeni lestevici. Vpliv teh ljudi je majhen tudi na samoupravne od-

## Nerazumljivo čakanje

Le maloštevilne organizacije vključujejo uresničevanje ustavnih dopolnil v svoj tekoči delovni program ● Ali bomo tudi tokrat čakali na resolucije in razlage kot pri XV. amandmaju?

Meseci minevajo od dneva, ko je zvezna skupščina sprejela ustavno dopolnila od XX. do XLI. in ustavni zakon za izvedbo ustavnih amandmajev. Čeprav pomenijo ustavna dopolnila že dalj časa sestavni del našega najvišjega pravnega akta, ni moč opaziti širših prizadevanj za njihovo uveljavitev v združenem delu. Ustavni zakon še posebej poudarja, da se določbe XXI. in XXII. amandmaja, ki se nanašajo na pravico delovnih ljudi do organiziranja temeljnih organizacij združenega dela, do pridobivanja in



delitve dohodka, uporabljajo neposredno. Neposredno se uporabljajo tudi določila, ki zadevajo upravljanje s sredstvi družbene reprodukcije ter pravico temeljnih organizacij združenega dela do njegovega združevanja. Kljub teku časa, znanim in večkrat ugotovljenim vrzelim v samoupravni organiziranosti združenega dela ni vidnejših prizadevanj v tej smeri.

Ustavne amandmaje smo sprejeli, začnimo jih tudi uveljavljati. Ustavni amandmaji niso neki dolgoročni politični program, katerega začetek uresničevanja je mogoče odlagati v nedogled (do nove resolucije, do novih plenarov itd.). Amandmajev, zlasti tistih o združenem delu, nismo sprejeli zaradi jasnejše vizije naše daljne samoupravne prihodnosti. Z njimi težimo poglobljati možnosti za samoupravno aktivnost

delovnih ljudi in onemogočiti tiste, ki so doslej s svojim ravnanjem ponekod spreminjali ustavna določila o samoupravljanju v „papirnat“ deklaracijo. Če je poglobljanje možnosti in odpravljanje ovir za nadaljnji samoupravni razvoj spoznani cilj, potem ni kaj čakati. Nekateri menijo, da je potrebno počakati še sprejetje dopolnil k republiški ustavi. Menijo, da bodo republiška ustavna dopolnila bistveno razširila vsebino XXI. in XXII. ustavnega amandmaja k ustavi SFRJ. Toda to so le izgovori, ne pa upoštevanja vredni argumenti. Dopolnila k republiški ustavi ne morejo biti bistveno širša, saj bi vsako podrobnejše opredeljevanje določil XXI. in XXII. amandmaja pomenilo omejevanje njihove vsebinske širine. To pa je zlasti pomembna okoliščina ob neposredni uporabi teh določil, ki pomeni, da naj jih delavci v združenem delu neposredno uveljavijo v svojem upravljalnem delu.

Uveljavljanje ustavnih dopolnil pomeni uklanjanje v javni razpravi pred njihovim sprejetjem naglašenih centrov finančne in družbene moči, čemur se nosilci teh protiuustavnih položajev upravičeno upirajo s čakanjem in molkom. Ustavna dopolnila so močna pretinja njihovemu monopolu, oblastništvu in privilegiju, ki so ga vsa leta samoupravnega razvoja skrbno varovali in samoupravno „barvali“. Ali je res v tem temeljni razlog zatiski? Kot da smo svoj cilj dosegli že s tem, da smo v ustavo zapisali nekatere samoupravne pravice kot neodtujljive! Kot

da nam ustavna zahteva po rekonstrukciji obstoječih odnosov med organizacijami združenega dela, po decentralizaciji ugotavljanja in delitve dohodka ni razumljiva? Lahko bi našli tudi druge razloge, ki pogojujejo molk, ne nazadnje tudi številne tekoče probleme nelikvidnosti, ki vse bolj razširja svoj negativni vpliv tudi na slovenskem gospodarstvu.

Menim pa, da je pri nas in za nas Slovence, kar zadeva počasnost v uveljavljanju ustavnih dopolnil, najpomembnejši razlog — rok! Rok, ki bi nas obvezoval nekaj dopolniti, dopolniti ali spremeniti. Rok, ki bi sprožil živahno izmenjavo razmišljanj, idej o praktični uveljavitvi ustavnih dopolnil. Rok, ki bi obvezoval vse subjektivne sile, da ustavna dopolnila postanejo čimprej nova vsebina v odnosih znotraj združenega dela. Rok, ki smo ga vajeni kot spremljevalca vsakega dela. Dogovorimo se zanj, da ne bo nepotrebnega čakanja.

Od uresničevanja ustavnih dopolnil prve faze zavisi tudi celotna druga faza ustavnih sprememb. Če delavec ne bo organiziran v temeljni organizaciji združenega dela na način, ki mu bo omogočal neposreden vpliv na odločanje o delitvi dohodka, vpliv na celotno cirkulacijo sredstev družbene reprodukcije itd., potem se zde vsa dosedanja hotenja napraviti skupinski sistem bolj samoupraven, vanj učinkoviteje vgraditi samoupravni interes delovnih ljudi, neuresničljiva. Ustrezna organiziranost, stopnja de-

lavčeve samoupravne participacije, pogojuje tudi njegovo delovanje v širši družbeni skupnosti. Dokler bo delavcu odtujen njegov dohodek v podjetju ali zavodu, dotlej ne bo neposredno zainteresiran za racionalnejše trošenje tistega dela dohodka, s katerim zadovoljuje svoje skupne potrebe in ki ga soustvarja. Dotlej mu bo odtujen celoten proces družbene reprodukcije. Saj je nezainteresiranega najlaže razlastiti njegove pravice, dolžnost pa spremeniti v geslo neke politične zavesti.

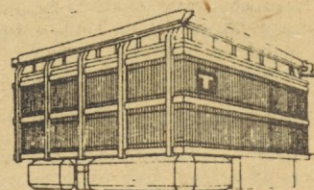
Sprejetje ustavnih dopolnil je zahteva prakse, zahteva delavcev, združenih v delu. Ne čakajmo na rešitve „od zgoraj“, marveč skladno s svojo zahtevo po njihovem sprejetju pristopimo tudi k njihovem uveljavljanju. Le interes in organizirana akcija neposrednih proizvajalcev bo pretgala nerazumljiv molk in nerazumljivo čakanje. Le tako zastavljena akcija bo sprožila politično in strokovno razčlenjanje ustavnih dopolnil in njihovo soočanje s specifičnimi okoliščinami delovanja vsake dislocirane enote, delovne enote s širšim ali ožjim samoupravnim statusom. Tisto, kar smo že večkrat spoznali kot nesamoupravno kot nestimulativno ali kot krivično, imamo možnost neposredno spreminjati, odpravljati. Samoupravljanje in gospodarjenje ne smeta biti več dva ločena pojma. Dohodek, družbeno in osebno materialno blagostanje v veliki meri zavisi od naše akcijske moči združevati gospodarjenje s samoupravljanjem v samoupravno gospodarstvo, v samoupravno družbo,

ki bo vedno znova odkrivala novo moč za hitrejši družbeni in materialni razvoj.

P. T.



NOVA VELEBLAGOVNICA  
V CELJU VAM NUDI BOGATO IZBIRO  
BLAGA ZA ŠIROKO POTROŠNJO.  
OBIŠČITE NAS — ZADOVOLJNI BOSTE!



Veleblagovnica Celje, Gubčeva 2  
TEHNO-MERCATOR

# Invalidi kegljači so nastopili v Slovenj Gradcu

Med ekipami so bili najuspešnejši tekmovalci iz Ljubljane, med posamezniki pa so pobrali največ prvih mest domačini

Na 4-steznem avtomatskem kegljišču v Slovenj Gradcu je bilo jubilejno 20. republiško prvenstvo invalidov v kegljanju. Ob 30-letnici vstaje narodov Jugoslavije in ob 20-letnici začetkov organiziranega športnega udejstvovanja invalidov sta pri-

pravila tekmovalci Zveza za šport in rekreacijo invalidov Slovenije ter Športno društvo Invalid Slovenj Gradec, pokrovitelj tekmovalca pa je bila skupščina občine Slovenj Gradec.

Kegljači – invalidi so se v moštvenem tekmovalstvu pomerili v borbenih partijah, posamezniki pa so metali kroglo 100-krat. Nastopila so moštva invalidov – kegljačev iz Pirana, Kopra, Kranja, Nove Gorice, Ljubljane, Ptuja, Slovenj Gradca, Maribora, Kočevja, Trbovelj, Zagorja ob Savi in Črnomlja.

Med ekipami so imeli največ uspeha invalidi iz Ljubljane, Trbovelj in Kopra, med posamezniki pa so bili najboljši Budaš (Nova Gorica), Bevc (Kranj), Goršek, Flajmiš in Hcrvat (Slovenj Gradec) ter Žnidaršič (Maribor).

(an)

## MARIBOR PRVI V ČARDI

Na kegljišču v Čardi je bil tradicionalni četverboj mestnih sindikalnih reprezentanc Maribora, Lendave, Ptuja in Murske Sobote v kegljanju. Tekmovanje je vsako leto v drugem kraju, kegljači pa tekmujejo v borbenih igrah. Tudi letos je zmagala ekipa OSS Maribor z novim rekordom kegljišča 929 podrtih kegljev. Drugo mesto je presenetljivo osvojila Lendava (855 kegljev) pred Ptujem (755) in domačinom Mursko Sobotno (735 kegljev).

Predstavniki vseh štirih ekip so se dogovorili, da bo naslednji organizator tega četverboja Ptuj.

J. R.



Vedno na zalogi bogata kolekcija damske konfekcije v aktualnih krojih, barvah in materialih. Na voljo so tudi ekskluzivni, visoko modni modeli plaščev, kostimov in oblek v zelo majhnih serijah.

Torej v Modni hiši oblačila za ženo, moža, hčerko in sina!

PRODAJNI SERVIS

## modna hiša

LJUBLJANA – MARIBOR – OSIJEK



Na letošnjih športnih igrah OSS Novo mesto je vladalo izredno veliko zanimanje za srečanje v odbojki. Posamezne tekme so bile celo kvalitetnejše kot v republiški ligi, zato so bila sindikalna srečanja v odbojki zelo dobro obiskana. (Foto: S. D.)

## ŠPORTNE IGRE OBALJE

11. oktobra so se pričele jesenske delavsko-športne igre obale pod pokroviteljstvom Komisije za šport OSS Koper. Tudi sedaj je udeležba velika, saj se je prijavilo kar 42 delovnih organizacij s približno 1000 nastopajočimi člani in članicami obalnih kolektivov. Tekmovanja bodo trajala vse do srede meseca novembra, ko bo podelitev pokalov in diplom najboljše uvrščenim ekipam kakor posameznikom. Do sedaj so bila zaključena tekmovalstva v balinanju, namiznem tenisu ter šahu. Doseženi so naslednji rezultati:

**BALINANJE:** 1. Delamaris Izola, 2. Stavbenik II Koper, 3. Stavbenik I Koper, 4. Splošna plovba Piran, 5. Primorski tisk Koper itd.

**NAMIZNI TENIS:** ekipno – 1. Tomos Koper, 2. Intereuropa

Koper, 3. Mehanoteknika I Izola, 4. Mehanoteknika II Izola, 5. Luka I Koper itd.

**ŠAH:** ekipno – 1. Tomos Koper, 2. Slavnik Koper, 3. Jugospekt Koper, 4. Luka Koper, 5. Delamaris Izola itd.

**TRENTNI VRSTNI RED:**

1. Tomos Koper 15 točk, 2. Slavnik Koper 9 točk, 3.–4. Luka in Stavbenik Koper 7 točk, 5.–6. Jugospekt Koper in Delamaris Izola 6 točk.

(km)



Ekipa Stanovanjskega podjetja Dom iz Ljubljane je osvojila v Radencih prvo mesto

## Prihodnje leto v Ljubljani

Kako so se na prvih športnih igrah delavcev stanovanjskega gospodarstva odrezali predstavniki stanovanjskega podjetja Dom iz Ljubljane

Osnovna sindikalna organizacija Podjetja za stanovanjsko gospodarstvo in poslovne prostore v Murski Soboti je na pobudo izvršilnega odbora Poslovnega združenja stanovanjskih podjetij Slovenije prevzela organizacijo I. športnih iger delavcev na področju stanovanjskega gospodarstva z željo, da se tudi delavci, zaposleni v stanovanjskem gospodarstvu Slovenije srečajo na športnem področju. To srečanje naj bi bilo tudi srečanje tovarišev, prijateljev, starih in novih znancev ter sodelavcev. Športne igre naj bi bile vez za koristno sodelovanje in priložnost za izmenjavo delovnih izkušenj, obenem pa prijetno razvedrilo in rekreacijo.

Vse navedeno je vodilo organizatorja, da realizira tekmo-

vanje v dneh 22. in 23. oktobra 1971 v prelepem kraju Radenci. Mesec dni pred tekmovalcem je Stanovanjsko podjetje DOM Ljubljana v okviru izvršnega odbora sindikalne organizacije obvestilo člane delovnega kolektiva, da so na vidiku I. športne igre med stanovanjskimi podjetji Slovenije. Po programu, ki je obsegal tekmovalstva v kegljanju, namiznem tenisu, streljanju, šahu in malem nogometu, se je za igre prijavilo 46 delavcev. Zavedali smo se, da je čas za trening strogo odmerjen, da je vsak dan prenatrpan z različnimi obveznostmi, da pa moramo na drugi strani opravičiti udeležbo. Dokaj pridno smo trenirali in nekaj dni pred 22. 10. 1971 organizirali izbirno tekmovalstvo, ki je dalo naslednji

rezultat: na I. športnih igrah bo zastopalo Stanovanjsko podjetje DOM 25 moških in 7 žensk (od tega 21 delavcev iz servisa za vzdrževanje zgradb). Skupno se je prijavilo 16 stanovanjskih podjetij in prav zato nam ni bilo vseeno, kako bomo opravičili udeležbo.

Z malo športne treme in veliko dobre volje smo se odpravili v Radence, ki so bili pokrovitelj in gostitelj 163 športnikov stanovanjskih podjetij.

Da bi nam bivanje bilo čim prijetnejše, so poskrbeli organizatorji in delavci hotela Radin. Sprejeli so nas za dva dneva v svoj lepi objekt, ki je bil dograjen v letu 1971 in kakor smo izvedeli komaj pred dobrim mesecem izročeni svojemu namenu.

In kakšni so bili rezultati tekmovalcev?

Pri skupni uvrstitvi je prvo mesto zasedlo Stanovanjsko podjetje DOM, drugo mesto Stanovanjsko podjetje Maribor, tretje Stanovanjsko podjetje Bežigrad-Moste in četrto Stanovanjsko podjetje Murska Sobotna. Največ prvih mest ekipno je osvojilo Stanovanjsko podjetje DOM Ljubljana, ki je prejelo tudi prehodni pokal in pokal v trajno last.

Ob zaključku tekmovalstva je bilo dogovorjeno, da v letu 1972 organizira II. športne igre Stanovanjsko podjetje DOM Ljubljana, ki že danes vabi k sodelovanju še več delavcev na področju stanovanjskega gospodarstva.

SONJA MAKAROVIC

## Uspeh Maribora v Kraljevu

Na četrth športnih igrah Bratstvo-enotnost v Kraljevu, ki so posvečene spominu 6 tisoč ustrujenim talcem v oktobru 1941, je letos nastopilo 16 reprezentanc sindikalnih svetov iz vseh republik. Na tekmovalstvu sta nastopili tudi ekipi Maribora in Ljubljane. Tekmovanja so bila v streljanju, šahu, namiznem tenisu in kegljanju.

Prehodni pokal predsednika sindikatov tov. D. Petroviča Šaneta je letos osvojila ekipa Sarajeva z 38 točkami pred Mariborom (35) in Subotico (34). Ekipa Ljubljane je bila na tekmovalstvu samo z 8 tekmovalci in ni resneje posegla v ekipno borbo za prvo mesto.

Največ uspeha v posameznih panogah so imeli igralci namiznega tenisa iz Maribora, ki so po ogorčeni borbi s Subotico zmagali s 5:3 in osvojili prvo mesto. Tudi kegljači Maribora so dosegli lep uspeh z drugim mestom, medtem ko so šahisti s 5. mestom in strelci s 7. mestom precej razočarali in nosijo vso krivdo, da Maribor ni zmagal v ekipnem plasmaju.

I. R.

## NOČNI RALLY V CELJU

Celjski šoferji Izletnika, Prevoznikstva, Kovintehne, Ceste in kanalizacije ter ostalih podjetij, združeni v Združenju šoferjev in avtomobilstvo, so edini pobudniki in organizatorji vseh prireditev v Celju v avtomobilizmu. Tako bodo tudi letos priredili že tradicionalno tekmovalstvo v nočnem rallyju.

Povabili so najboljšje slovenske tekmovalce, ki se bodo 12. novembra pomerili na 235 kilometrov dolgi progi. Vozili bodo v treh kategorijah, in to do 750 cm, do 1000 cm in nad 1000 cm.

Pričakujejo več kot 150 tekmovalnih parov. Kot uvod pa bodo vsi tekmovalci pokazali 12. novembra svoje spretnosti še v spretnostni vožnji v Celju. Sam start nočnega rallyja je ob 19. uri pri stadionu AD Kladivar. Zmagovalce čakajo lepe nagrade. Pokrovitelj drugega nočnega rallyja je celjski Izletnik.

# Turistični barometer

**Obisk Postojnske jame je iz leta v leto večji, z njim narašča tudi promet • Letos bo dosegel Zavod Postojnska jama blizu 30 milijonov dinarjev realizacije**

Ze poldrugo stoletje občudujejo ljudje svetovno znano Postojnsko jamo. Njeni rovi presegajo dolžino 23 kilometrov.

Kapniške tvorbe najrazličnejših oblik, kakršne zna ustvariti le narava, privabljajo v jamo iz leta v leto več turistov. Na desettisoče domačih in na stotisoče tujih...

Včasih je bil obisk Postojnske jame pravi podvig. Celo malce nevaren. Danes je jama praviljično razsvetljena, turisti se po njej prevažajo z električnim vlakom. V sezoni so možni obiski jame tudi vsake pol ure...

## LETOS DESETMILIJONTI OBISKOVALEC

Leta 1919, to je neposredno po odkritju jame, si je ogledalo to kraško čudo le dobrih sto ljudi. Natančni statistični podatki trde, da je bilo v tem letu 104 obiskovalcev.

Z modernizacijo jame je obisk vrtoglavo naraščal. Hitreje, kot so pričakovali domačini, ki še niso niti slutili, kaj vse jim bo prinesla ta igra narave. Pred tedni so zabeležili v jami že desetmilijontega obiskovalca.

„Letos je bil obisk Postojnske jame nekoliko boljši, kot pa smo pričakovali. Kaj je na to vplivalo? Marsikaj. Od devalvacije dinarja pa tja do kolere v Španiji. Veliko Francozov na primer, ki so namepravali na počitnice v Španijo, se je zaradi kolere premislilo in prišlo na dopust v Jugoslavijo. Takole mimogrede so se ustavili tudi v Postojni. Če pa si že v Postojni, potlej si ogledaš tudi jamo, mar ne...“ mi razlagajo na upravi Postojnske jame.

Zanimivo: domačini trde, da predstavlja obisk gostov v jami nekakšen turistični barometer. Če je začetek sezone dober v jami, potlej je obisk dober tudi drugod. Tako je bilo tudi letos. Že zgodaj poleti so v Postojni vedeli, da letošnja turistična bera ne bo najbolj skromna.

## DOMAČI OBISKOVALCI ŠELE NA DRUGEM MESTU

Postojnska jama beleži iz leta v leto večji obisk predvsem na račun boljše propagande vse večje urejenosti in seveda kvalitetnih vsestranskih uslug. Samo letos je izdala uprava jame pol milijona barvnih prospektov in poleg še 150 tisoč prospektov Predjamskega gradu.

„Letos poleti smo anketirali več kot 10.000 voznikov avtomobilov. Rezultati ankete, ki pa še niso povsem obdelani, so zelo zanimivi. Naj omenimo le nekatere: ob „špic“ so prihajali k jami avtomobili vsakih 7,5 sekunde. V povprečju je bilo v vsakem avtomobilu 3,1 potnika, kar je zelo veliko. To namreč pomeni, da so bili skoraj vsi avtomobili tako rekoč polni. Ko smo anketirance povprašali, kako to, da so se odločili za obisk Postojnske jame, je večina odgovorila, da na priporočilo sorodnikov, prijateljev, znancev... In tega smo bili na moč veseli...“ pripovedujejo v Postojni.

In struktura gostov? Do konca letošnjega oktobra je obiskalo jamo 155 tisoč domačih in 600 tisoč tujih gostov. To je skupno skoraj 74 tisoč obiskovalcev več, kot lani v istem obdobju.

V jamo najraje zahajajo Italijani. Bajje so Italijani tudi tisti, ki si najraje kaj privoščijo in pri tem ne gledajo toliko na liro kot Avstrijci na šiling, Nemci na svojo marko in Angleži na funt. Skratka, Italijani najraje trošijo, zato so tudi v Postojni na moč dobrodošli.

Jugoslovani so po obisku jame šele na drugem mestu. Na tretje se uvrščajo Nemci, na četrto Avstrijci, na peto Angleži, na šesto Nizozemci, na sedmo Francozi itd., itd. Celo Američani radi zahajajo v Postojnsko jamo. Tudi do osem ali devet tisoč si jih na leto ogleda to čudo narave.

## CILJ: ŠE VEČ OBISKOVALCEV!

Letos poleti v mesecu juliju je slavil Zavod Postojnska jama otvoritev novega sodobnega hotela kategorije B, ki stoji v neposredni bližini vhoda v jamo. Hotel ima 162 ležišč in je namenjen predvsem oziroma v prvi vrsti prehodnim gostom. Naj povemo, da je hotel od otvoritve dalje dobro zaseden, da se vložena sredstva že danes lepo obrestujejo.

„Z dograditvijo hotela pa naši načrti še niso zaključeni...“ razlagajo na upravi Zavoda Postojnska jama. „V planu imamo še nadaljnjo ureditev okolice, gradnjo karavan-campa itd., itd. Želimo in delamo namreč na tem, da bi nas prihodnje leto obiskalo vsaj 10% gostov več kot letošnje leto...“ A. ULAGA

## RAHTEL JE ŽE UREJEN

Lansko leto predstavlja prelomnico v razvoju turistične in zimsko-športne dejavnosti v Mislinjski dolini. Gozdno gospodarstvo Slovenj Gradec se je namreč odločilo, da se bo vključilo v razvijanje turističnega gospodarstva v tej koroški občini pa tudi na širšem področju.

V bližini Slovenjegrada Gradca so lani začeli urejati novo zimsko-športno središče Rahtel. Letos, pred začetkom zimske sezone, so Rahtel dokončno uredili. Vlečnici bosta lahko na uro prepeljali 1.500 smučarjev, za smučarje pa je na voljo zdaj 30 ha najsodobneje urejenih smučišč.

V okviru novega zimsko-športnega središča Rahtel pri Slovenjem Gradcu bodo začeli predvidoma prihodnje leto z gradnjo sodobnega gostinskega objekta. Dela bodo veljala okrog 3,5 milijona dinarjev, s tem novim objektom pa bodo pridobili 120 sedežev. (an)



Novi hotel Jama je namenjen predvsem prehodnim gostom. Je B kategorije, šteje 162 ležišč in je že od vsega začetka dobro zaseden (Foto: A. Ul.)

## ZAČETEK GRADNJE JEDRSKE ELEKTRARNE PRIHODNJE LETO

# Z računico v roki

V Krškem, na levi strani Save, že dalj časa pripravljajo skupina slovenskih in hrvaških elektrogospodarskih strokovnjakov gradnjo jedrske (nuklearne) elektrarne. Tovrstne elektrarne v svetu niso več nobena redkost, čeprav bo ta prva takšna elektrarna pri nas in tudi prva v jugovzhodni Evropi.

Za nuklearno elektrarno, ki jo bosta skupaj gradili Slovenija in Hrvaška, predvidevajo, da bodo že naslednje leto položili temeljni kamen. Ležala bo približno tri kilometre vzhodno od Krškega, kjer so terenske raziskave zemljišča zelo ugodne. Razen tega pa je ta lokacija primerna še zaradi dobrega zraččenja (pihajo stalni vzhodni vetrovi), dovolj je vode za hlajenje oziroma za tehnološke potrebe, v bližini pa sta železnica in avtomobilska cesta. Mimo pa bo speljan tudi daljnovod visoke napetosti (380.000 voltov).

Priprave za gradnjo nuklearne elektrarne so sedaj že v fazi proučevanja prispelih tehničnih ponudb. Strokovnjaki pod vodstvom Janeza Dulaja in Danila Feretića se morajo odločiti za opremo, ki jo ponujajo firme Westinghouse in General Electric iz Združenih držav Amerike, ASEA iz Švedske in Kraft Werke Union iz Zahodne Nemčije. Zahodnonemški ponudnik, v katerem sta povezana Siemens in AEG, je poslal kar dve ponudbi. Za reaktor, hlajen z vodnim pritiskom in za vrelovodni tip.

Za dobavitelja se strokovnjaki še niso odločili. Pri izbiri skoraj gotovo ne bodo odločali samo tehnični podatki, temveč

tudi komercialni pogoji. Zahtev za dostavo kreditnih pogojev bodo odposlali že letos. Pogodbo za samo dobavo opreme pa bodo predvidoma podpisali sredi prihodnjega leta.

Stroške gradnje bosta krili skupaj Slovenija in Hrvaška. Po najnovejših izračunih bo veljala elektrarna, ki bo dajala 600 megawatov električne energije, okrog 200 milijonov dolarjev. To pa je seveda precej več, kot je bilo v dogovoru, vendar tudi to še ni dokončna cena. Elektrarno bodo predvidoma gradili do leta 1977 in nihče ne ve, kako se bodo v tem obdobju gibale cene.

Za potrebe jedrske elektrarne nameravajo v Krškem zgraditi okrog 80 novih stanovanj. Občinsko skupščino v Krškem so že zaprosili za lokacijo. V času gradnje bo v Krškem nadzorovalo gradnjo elektrarne okrog 80 strokovnjakov. V času obratovanja bo v elektrarni zaposlenih okrog 110 strokovnjakov, ki se bodo ukvarjali predvsem z nadzorovanjem naprav.

M. BRECL

## Na 10 cicero

### ŠMARJE PRI JELŠAH

Na zadnji seji občinske skupščine Šmarje pri Jelšah so sprejeli sklep, da preidejo „atomske toplice“ v Podčetrtku pod upravo trgovskega podjetja Jelša iz Šmarj. S tem se je strinjalo turistično društvo iz Podčetrtka in trgovsko podjetje „Jelša“. Morajo pa še sestaviti pogodbo in jo podpisati. Tako je problem „atomskih toplic“ rešen in vsaj za sedaj zagotovljen njihov razvoj.

M. B.

## Izšel je priročnik

- Ustava SFRJ po sprejetju ustavnih dopolnil in ustavni zakon za izvedbo ustavnih amandmajev od XX do XLI
- Temeljni zakon o podjetjih
- Temeljni zakon o ugotavljanju in delitvi dohodka v delovnih organizacijah
- Zakon o sredstvih delovnih organizacij
- Temeljni zakon o volitvah delavskih svetov in drugih samoupravnih organov

Obveščamo, da imamo na zalogi še omejeno število izvodov.

Priročnik — za ceno 40.— dinarjev naročite pri:

ČZP »Delavska enotnost«, 61001 Ljubljana, Dalmatinova 4/II, p. p. 313/VI.

### NAROČILNICA

Nepreklicno naročam pri ČZP »Delavska enotnost«, Ljubljana ..... izvodov knjige PRIROČNIK — ustava SFRJ in 4 temeljni zakoni po ceni 40,00 dinarjev.

Natančen naslov: .....

Račun bomo poravnali po prejemu knjig.

V ..... dne ..... 1971.

Podpis in žig (za pravne osebe)

# DE

## DELAVSKA ENOTNOST

POSEBNA IZDAJA  
6. NOVEMBRA 1971



### IZ VSEBINE:

- Referat predsednika RO Andreja Grahorja
- Poročilo tajnika RO Jožeta Pečnika
- Iz razprave delegatov in gostov na V. kongresu
- Novi člani republiškega odbora
- Sklepi V. kongresa
- Statut Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije



Republiški odbor Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije je na 12. razširjeni seji, dne 1. aprila 1971 leta, sprejel odlok, da se v letu 1971 skliče kongres Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije in z odlokom opredelil vsebinske, organizacijske in kadrovske priprave za kongres.

Na 14. plenarni seji, dne 14. oktobra 1971 leta, je republiški odbor pozitivno ocenil dosedanje priprave v predkongresni aktivnosti in predlaga da kongres sprejme naslednji

### SKLEP

Kongres Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije je soglasen z odlokom, ki ga je sprejel republiški odbor na 12. seji, s katerim se sklicuje v smislu 32. člena statuta Zveze sindikatov Slovenije namesto občnega zbora V. kongresa Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije.

Kongres sprejema z odlokom opredeljena določila, da se republiški odbor za naslednjo mandatno dobo izvoli že pred kongresom na področnih volilnih konferencah.

Ljubljana, 28. 10. 1971 leta

V. KONGRES SINDIKATA  
DELAVCEV V PROMETU  
IN ZVEZAH SLOVENIJE

# POSLOVNIK

## O DELU V. KONGRESA SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE

### 1. člen

V. kongres Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije (v nadaljnjem besedilu kongres) dela na plenarni seji po dnevnem redu, ki ga določi na začetku kongresa.

### 2. člen

Kongres izvoli svoje organe, in sicer:

- predsedstvo kongresa
- verifikacijsko komisijo
- kandidacijsko komisijo
- volilno komisijo
- statutarno komisijo
- komisijo za sklepe in
- overitelje zapisnika.

Izvolitev članov v te organe opravi kongres z javnim glasovanjem.

### 3. člen

Člani dosedanjega republiškega in nadzornega odbora

imajo status delegata kongresa, ne morejo pa glasovati o poročilu republiškega in nadzornega odbora, razrešnici.

### 4. člen

Kongres veljavno sklepa, če delu prisostvuje najmanj dve tretjini izvoljenih delegatov.

### 5. člen

Kongres sprejema sklepe z javnim glasovanjem. Z javnim glasovanjem verificira tudi na volivnih konferencah izvoljene člane v republiški odbor za naslednjo mandatno dobo.

Volitve nadzornega odbora RO, delegacije za IV. kongres in za zvezni odbor Sindikata delavcev v prometu in zvezah Jugoslavije pa opravi s tajnim glasovanjem.

Sklep je sprejet, če zanj glasuje večina prisotnih delegatov.

### 6. člen

Poročilo o delu republiškega odbora v minuli mandatni dobi, predlog statuta in predlog sklepov kongresa se na kongresu ne berejo, razen sprememb in dopolnitev, ki bi jih predložile pristojne komisije kongresa na lastno pobudo ali na podlagi razprave.

### 7. člen

Gosti kongresa sodelujejo v delu kongresa, nimajo pa glasovalne pravice.

### 8. člen

Razprave posameznih delegatov lahko trajajo praviloma največ deset minut.

Ljubljana, 28. oktobra 1971 leta.

## ORGANI V. KONGRESA

**DELOVNO PREDSEDSTVO:** Janko Kušar, delovni predsednik; člani: Marija Borin, Franc Kulovec, Ivan Bergoč, Franc Humar, Igor Bele, Milan Šemrl.

**VERIFIKACIJSKA KOMISIJA:** Vinko Bambič, Rudi Celar, Leopold Jeras.

**KANDIDACIJSKA KOMISIJA:** Ivo Grauf, Franc Krnel, Franjo Kočar,

**VOLILNA KOMISIJA:** Slavko Šuklje, Andrej Gerenčer, Ivo Sisinger.

**KOMISIJA ZA STATUT:** Jože Pečnik, dr. Boris Kobal, Tatjana Pust, Franc Krivec, Bruno Tutta.

**KOMISIJA ZA SKLEPE:** Andrej Grahor, Ivo Pavlič, Janko Kušar, Stane Predovnik, Julka Žibert.

**Delegacija kongresa, ki je položila venec žrtvam velike stavke železničarjev na Zaloški cesti:** Maks Gale, Vinko Bambič, Jakob Kosec.

Za V. kongres je bilo izvoljenih 182 delegatov, od katerih jih je 150 prisostvovalo kongresu. Kongresa se je udeležilo tudi 40 gostov, predstavnik IS Skupščine SRS, predstavniki Zveze sindikatov Slovenije, centralnega odbora, predstavniki republiških odborov sindikata delavcev v prometu in zvezah BiH, Makedonije in Srbije ter pokrajinskega odbora iz Vojvodine. Kongresa so se udeležili tudi predstavniki republiških odborov drugih posebnih sindikatov Slovenije.

# NE SPREJEMAMO KONCEPTOV, KI BI NAS RADI NAREDILI ZA SAMOUPRAVLJAVCE DRUGEGA REDA ALI PA CELO ZA MEZDNE DELAVCE

REFERAT PREDSEDNIKA REPUBLIŠKEGA ODBORA  
ANDREJA GRAHORJA NA V. KONGRESU SINDIKATA  
DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE

*Tovarišice in tovariši delegati, dragi gosti!*

*Náš današnji, V. kongres sindikata delavcev v prometu in zvezah je osnovni delovni dogovor o delu našega sindikata kot politične organizacije delavcev v naslednjih štirih letih. V tako dolgem obdobju nas gotovo čaka obilo nalog, ki jih danes le delno slutimo in se lahko o njih le delno dogovorimo. Ne morem torej imeti ambicije, da bi odprl vsa vprašanja, o katerih bomo danes razpravljali, niti vsa vprašanja, o katerih govorijo predlogi sklepov, ki ste jih prejeli. Omejil se bom le na nekaj osnovnih vprašanj, na katera naj bi ta kongres našel odgovore.*

*Delavci v prometu in zvezah smo del delavskega razreda Slovenije. Naše bodoče boljše življenje je del boljše prihodnosti našega naroda in celotne Jugoslavije. Zato lahko obravnavamo svoje probleme le v zvezi s problemi drugih delavcev v Sloveniji in Jugoslaviji in le v*

*okviru dolgoročnega razvoja naše domovine, le skupno z njimi lahko iščemo pota naprej. Seveda pa moramo pometati predvsem pred svojim pragom: naše delo je predvsem razvoj dejavnosti prometa in zvez. V tem razvoju iščemo boljšo prihodnost nas in tudi naših družin.*

## PROMETNE POLITIKE NIMAMO, IMAMO PA DVA NASPROTUJOČA SI KONCEPTA RAZVOJA TE DEJAVNOSTI

*V zadnjem času zopet mnogo razpravljamo o prometu in njegovem pomenu. Ob tem se srečujemo z idejo, da je promet „infrastruktura“ drugih gospodarskih dejavnosti. Na to stališče lahko pristanemo le ob enem pogoju: promet v Sloveniji ni le infrastruktura proizvodnje v Sloveniji. Naj bom bolj jasen. Obstaja mnenje, da je promet v Sloveniji namenjen le drugim gospodarskim dejavnostim v Sloveniji, ki naj bi zato odločale o njegovem obsegu, rav-*



*novesju in razvoju. Ta misel gotovo odraža dejstvo, da sedanje stanje prometa pri nas zavira razvoj drugih dejavnosti. Je pa vendarle*

samo del resnice. Promet je gospodarska dejavnost, ki ne more biti le podlaga te ali one proizvodne organizacije ali krajevne skupnosti. Gre za mesto našega prometa v evropskem in tudi svetovnem prometnem sistemu. Za našo lastno proizvodnjo, za naše potrebe potrebujemo predvsem dobro povezavo z drugimi deli Jugoslavije, torej prometni tok proti jugovzhodu. Stiki z zamejstvom so naši proizvodnji potrebni le za našo lastno menjavo, naš izvoz in uvoz. Lega Slovenije pa je taka, da teko preko našega ozemlja pomembni mednarodni prometni tokovi. Ti tokovi teko predvsem od morja v Srednjo Evropo in iz Srednje Evrope k morju. Ti tokovi omogočajo našemu prometu kot gospodarski dejavnosti neposredno udeležbo v mednarodnem gospodarstvu. To vlogo igrajo tako naše teritorialno vezane prometne dejavnosti, torej železnica, cestno gospodarstvo, luke, letališča, PTT, kot tudi teritorialno nevezane dejavnosti, kot so cestni, pomorski, zopet PTT in zračni promet.

V razpravah se pogosto niti ne zavedamo, da izhajamo iz teh dveh nasprotujočih si konceptov prometa pri nas: ali samo „draga, toda nujna“ infrastruktura drugih proizvodnih dejavnosti – ali samostojna gospodarska dejavnost na domačem in na svetovnem trgu, z lastnimi razvojnimi možnostmi in lastnim gospodarskim računom? Prvo politiko, ki dejansko obravnava Slovenijo kot severozahodno slepo črevo Jugoslavije, odraža ideja o odlični cesti

Ljubljana–Zagreb, o elektrificirani progi na isti relaciji, o jugoslovanski osi prometa proti Beogradu kot osnovi prometa v Sloveniji.

Drugi koncept odraža v praksi ideja o slovenskem prometnem križu kot odraza samostojne prometne politike Slovenije v okviru jugoslovanske prometne politike.

Prvi, ožji konceptiji je prilagojena težnja po togo kontroliranih cenah prometnih uslug, po omejeni razvojni možnosti ob kontrolni funkciji zunanjih interesov, še posebno pri investicijah, skratka pot, ki vrača promet h konceptu „javne službe“. Drugi koncept pomeni ob popolnem pokrivanju potreb Slovenije izkoristiti naše mednarodne prometne pogoje za samostojen nastop na trgu svetovnih prometnih uslug: pritegnitev obsežnega tranzita z modernimi luškimi napravami, železniškimi in cestnimi zvezami od juga na sever, severozahod in severovzhod Slovenije; gradnja letališč; poudarjena vloga naših cestnih, pomorskih in letalskih prevoznikov na svetovnem trgu teh uslug, tako pri prevozih po ozemlju Jugoslavije kot tudi drugje.

Vidimo, da se ta dva koncepta pri nas prepletata in premagujeta. Znani so izredni napor sedanjega izvršnega sveta za uveljavitev politike prometnega križa. Vemo za napore ZŽTP Ljubljana in slovenskega cestnega sklada za uresničenje take politike. Vemo pa tudi, da smo še daleč od tega, da bi imeli izdelano politiko razvoja prometa, ki bi jo tudi izvajali. Zgodi se, da

kljub zagotovljeni družbeni intervenciji z beneficiranimi obrestmi ustavimo bistvene investicije, kot je elektrifikacija proge Maribor–Ljubljana, ker pač ni kreditov, za gradnjo različnih, mnogo manj nujnih palač pa denar še vedno najdemo. Zgodi se, da si pod izenačevanjem pogojev gospodarjenja med prometnimi dejavnostmi zlasti nekateri izven prometa predstavljajo poslabšanje pogojev za cestni promet, ne pa ureditev pogojev za železniški promet. Zgodi se, da gledamo pri urejanju cen prometnih storitev le na notranja razmerja cen, mednarodno konkurenčnost pa v celoti pozabljamo, tako da naša železnica, naša pomorska podjetja, sedaj pa tudi cestno transportna podjetja zaradi bistveno večjih bremen, kot pa jih nosijo tuja podjetja, ne morejo enakopravno konkurirati na svetovnem trgu – če pa že konkurirajo, gre to predvsem na račun življenjske ravni in delovnih razmer zaposlenih.

Tudi v prometu samem ne moremo trditi, da smo brez napak. Večkrat odloča podjetniško-konkurenčni pogled o tem, kakšna stališča sprejemamo. Ali je res potrebna sedanja oblika odnosov med cestnimi in železniškimi transporterji in ali ne bi večje sodelovanje tudi v sedanjih razmerah pomenilo za vse večji kos kruha? Ali potrebujemo ravno 28 cestno-transportnih podjetij? Kako je z mislijo o združenem podjetju za ceste? Ali je res vsaka organizacija posebej in gospodarska zbornica kot njihovo združenje na področju sodelovanja do-



segla optimalne rezultate? Tudi ta vprašanja gotovo vplivajo na širša družbena stališča do prometa kot celote, posebej pa še na stališča glede posameznih prometnih dejavnosti. Nesodelovanje bi lahko miniralo prometno politiko celo tedaj, ko bi jo imeli. Bistveno večje sodelovanje med delovnimi organizacijami v prometu pa tudi z nekaterimi drugimi dejavnostmi, ki se denimo turizem, pa gotovo podpira koncept prometa kot uspešne samostojne gospodarske dejavnosti.

Ko ugotavljamo, da nimamo prometne politike, ugotavljamo tudi, da nam manjka znanstvenega dela, ki bi dajalo osnovo za to politiko. Ne preseneča nas, da nekatere znanstvene institucije izven naše republike, ki so v praksi znanstvena osnova jugoslovanskega prometnega načrtovanja, izhajajo tudi v načrtovanju jugoslovanske politike predvsem iz svojih republiških potreb in jih poizkušajo prikazati kot splošno-jugoslovanske potrebe. Sedaj pa jih ne moremo vedno zavrniti z enakovrednimi svojimi znanstvenimi deli, ki bi obenem predstavljala osnovno slovenske prometne politike kot samostojnega dela jugoslovanske prometne politike. In vendar imamo sklad Borisa Kraigherja, namenjen raziskavam v prometu; imamo prometni inštitut, ki opravlja znanstvene raziskave. Obě ustanovi pa naše delovne organizacije še niso dovolj sprejele za svoje, zato tudi nimajo tistega vpliva nanju, ki bi ga želeli imeti, in inštitut tudi še ne opravlja

vseh nalog, ki bi jih promet v Sloveniji potreboval. Menim, da je prav v udeležbi vseh prometnih interesov in tudi slovenske vlade v delu teh dveh ustanov, ob sodelovanju drugih podobnih ustanov pot do znanstvene osnove slovenske prometne politike. Odklanjamo torej tisto pojmovanje prometa kot „dejavnosti širšega družbenega pomena“, ki vidi le naš pomen za industrijo v Sloveniji, zanemarija pa naše možnosti kot tranzitno področje in sploh ne vidi možnosti naših prevoznikov na svetovnem trgu. Zahtevamo tako prometno politiko Slovenije, ki bo popolnoma zadovoljila domače potrebe in maksimalno izkoristila naše možnosti na svetovnem trgu, le tako bomo dosegli optimalni razvoj. To pa je politika „prometnega kriza“ v Sloveniji, to so tisti družbeni ukrepi, ki usklajujejo pogoje poslovanja prometa kot gospodarske dejavnosti in podpirajo naš nastop na svetovnem trgu. Podpiramo investicijsko politiko za tako vlogo prometa, kar seveda zahteva organizirano družbeno udeležbo pri naložbah, ki jih bo izkoriščalo več generacij.

#### SAMOUPRAVLJANJE JE ENO IN ENOTNO

Družbeni dogovori nam nudijo odlično samoupravno pot za tako zaščito družbenih interesov pri usmerjanju razvoja in sredstev, kot jo potrebujemo. Ne sprejemamo pa vulgarizacije misli o družbenem interesu, ki negira samostojno gospodarjenje organizacij družbenega dela v prometu in nas kot nekako „javno službo“ želi

spremeniti v samoupravljavce drugega reda ali celo zopet v mezdne delavce. Samoupravljanje v Sloveniji in Jugoslaviji je eno in enotno. Samoupravljanje je tudi in predvsem ekonomska kategorija, ki z mobilizacijo vseh ustvarjalnih sil delavcev zagotavlja največji razvoj naše družbe. V zadnjih desetih, petnajstih letih smo zato ob razvoju samoupravljanja in zaradi samoupravljanja s pogosto popolnoma nezadostnimi sredstvi uspeli narediti mnogo več, kot je izgledalo objektivno mogoče. Iz poročila ste izvedeli, da danes praktično enako število delavcev v prometu opravlja 160 % prometa iz leta 1967. Vsako odtujevanje gospodarjenja od delavca pa je kaj kmalu povzročilo nezainteresiranost, privedlo do ekstenzivnega zaposlovanja in malomarnega dela.

Ko se zavzemamo za orisana načela slovenske prometne politike kot integralnega dela jugoslovanske prometne politike, se po našem prepričanju zavzemamo za edino možno pot za izboljšanje življenja delavcev v prometu in zvezah, torej za osnovni cilj naše družbenopolitične organizacije in obenem osnovni cilj celotne naše socialistične graditve. Gre torej za našo najpomembnejšo nalogo.

Promet je področje, kjer delujejo največji sistemi, dejansko organsko povezani z enakovrstnimi sistemi sosednjih držav. Medsebojni delovni vplivi so zelo obsežni, pogosto so tudi pogoj za obstoj. Zato organizacija združenega dela od temeljne organizacije dalje zahteva v

prometu in zvezah posebno ustvarjalnost in polno razumevanje za ekonomiko teh sistemov. Potrebovali bomo tako mrežo povezave in sodelovanja, da bo posamezna funkcija ob povečanju vpliva neposrednih proizvajalcev na vseh ravneh vendarle tudi ekonomsko, organizacijsko in tehnološko optimalno opravljena. Razprave in praksa bodo pokazale, po katerih kriterijih bodo formirane TOZD – razpravljamo o tehnologiji, o predmetu dela, o območju, o medsebojni odvisnosti in še o drugih kriterijih. Ne moremo sprejeti take organizacije, ki bi na videz približala samoupravljanje delavcu, dejansko pa bi pomenila povečanje administracije, povečanje stroškov, slabšo tehnološko koordinacijo in slabši ekonomski rezultat. Seveda pa tudi odklanjamo zamenjavo napisnih tabel kot način za ohranitev sedanjih razmer pod novim imenom. Temeljne organizacije združenega dela in njihova medsebojna povezovanja so za nas izraz dejstva, da je samoupravljanje predvsem tudi ekonomska kategorija in da so ustavne novosti naša pot k uresničitvi boljšega, bolj učinkovitega delovanja ob bistveno večji angažiranosti neposrednih proizvajalcev, ki ob enem z uresničevanjem svojih pravic nosijo tudi vse samoupravljalске dolžnosti.

Poudaril sem že velik dvig storilnosti dela v prometu naše republike. Ni mogoče trditi, da je ta dvig v enaki meri vplival na standard delavcev v prometu. Čeprav osebni dohodki v prometu na videz ne zaostajajo za povprečjem gospodarstva,

pa moramo ugotoviti, da so zasluženi z bistveno povečanimi napori, pogosto tudi v bistveno daljšem, nenormalnem delovnem času in ob pretiranem izčrpanju življenjskih moči delavcev; na enoto časa in obseg dela so torej bistveno nižji. Pogoji gospodarjenja so za dejavnosti prometa in zvez dokaj ostro opredeljeni, večinoma s predpisi (o cenah, o nujnem minimumu dela pa tudi o kvalifikacijah in minimalnih številih delavcev), z druge strani pa še skoro ostreje s svetovnimi tržnimi pogoji prometnih storitev, ki vsaj posredno vplivajo tudi na cene na našem trgu. Neskladja teh dveh omejitev se najpogosteje odražajo v nizkih osebnih dohodkih delavcev. Del našega proizvoda se že od povojne obnove preliva v druge panoge gospodarstva. Sklenjeni samoupravni sporazumi ob primerjavi s sporazumi drugih dejavnosti jasno očrtujejo to sliko, pa naj potem primerjamo vrednotenje vpliva delovnih razmer na posameznih delovnih mestih, kot jih ugotavljajo sporazumi, odstopanja sedanjega stanja od minimalnih dogovorov, denimo o plačevanju nadurnega in nočnega dela ali tudi regresov za letni dopust ali pa obseg sredstev za sklade in za osebne dohodke iznad dogovorjene spodnje meje. Ugotavljamo, da se ti pogoji z novimi ukrepi delno še zaostrejejo. Ko v celoti podpiramo stabilizacijo našega gospodarstva, ko pozdravljamo stališče našega izvršnega sveta, izraženo v referatu podpredsednika tov. Toneta Tribušona, ko torej sprejemamo svoj delež tega težkega bre-

mena, nujno obenem zahtevamo enaka bremena za vse. Zlasti ni sprejemljivo, da bi nepokrite investicije drugih, družbeno manj nujnih dejavnosti sedaj pokrivali delavci v prometu in zvezah s svojimi osebnimi dohodki. Racionalizacija investicij, racionalizacija skupne porabe in tudi racionalizacija dela in osebnih dohodkov so nujni ukrepi in bodo zaostriili pogoje gospodarjenja tudi v prometu – ne morejo pa pomeniti manjših osebnih dohodkov ob povečanih naporih tam, kjer so bili osebni dohodki že sedaj pogosto nerealno nizki. Menim, da so tudi ta spoznanja vsebovana v omenjenem referatu.

#### DOGOVARJANJE IN SPORAZUMEVANJE SE JE POKAZALO KOT USPEŠNA SAMOUPRAVNA POT REŠEVANJA PROBLEMOV

Ustavne spremembe pri našajo ureditev področja družbenih dogovorov in samoupravnih sporazumov. Nudijo nam dober instrument usklajevanja mnogih problemov. Na področju velikih prometnih sistemov v Jugoslaviji s tem omogočajo najbolj funkcionalne rešitve vprašanj, ki so vsem republikam skupna. Po tej poti lahko uredimo tudi probleme med prometnimi dejavnostmi kakor tudi med prometom kot celoto in drugimi družbenimi dejavniki. Sindikat bo aktivno in iniciativno spremljal te družbene procese.

V zadnjih mesecih smo najdlje prišli s samoupravnimi sporazumi o delitvi dohodka in osebnih dohodkov. Uspeli smo se dogovoriti o mnogih problemih, o katerih

smo prej predvsem razpravljali. Uspeli smo najti pot k samoupravljanju na ravni celotne dejavnosti. Dobili smo stalne komisije, ki bodo to delo nadaljevale. Dobili smo vseslovenski sporazum o minimalni materialni osnovi za kadrovske politiko, o minimalni osnovi za stanovanjsko politiko, o najnižjih in najvišjih sredstvih za rekreacijo. Prvič v zgodovini imamo sporazum, ki brez zakonske sankcije ureja te minimume enako za celotno Slovenijo. Menim, da se še ne zavedamo dovolj, kako pomemben družbeni korak smo s tem storili. Obenem smo se dogovorili tudi o spodnji ravni osebnih dohodkov, ki jo je še mogoče oceniti kot normalno.

Točno je, da moramo tudi te dohodke šele zaslužiti, zanje šele ustvariti poslovni rezultat. Vendar imamo sedaj tudi družbeno merilo, katera poslovna aktivnost – bodisi zaradi slabe organiziranosti, slabega nastopa na trgu, neustreznega proizvoda ali kvalitete proizvoda bodisi neustreznih pogojev poslovanja – ne ustvarja normalnega poslovnega rezultata. Tudi v tem primeru pomenijo samoupravni sporazumi družbeno pomemben korak naprej. Obenem in ne nazadnje pa so samoupravni sporazumi tudi naše močno orožje proti nezaslужnim dohodkom vsake vrste, s tem pa tudi proti tisti socialni diferenciaciji, ki je ni mogoče sprejemati, ker ni posledica rezultatov dela, temveč privilegijev.

Ko torej danes razpravljamo, kako uresničiti te sporazume v praksi, kako

prilagoditi interne akte podjetij, kako odpraviti napake in neskladja, ki v sporazumih prav gotovo tudi so, in na katera področja bomo še razširili sporazumevanje, moramo obenem ugotoviti, da je za nami uspešno opravljena prva faza samoupravnega sporazumevanja. Za razliko od mnogih administrativnih poizkusov, ki so propadli v preteklosti, nam danes najdena samoupravna pot kaže uspeh.

Posebej želim poudariti, da so sporazumi prinesli tudi javno priznanje dveh ključnih poklicev v prometu: voznika motornega vozila in cestarja. Ta dva poklica se ob razvoju modernih cest in modernega cestnega prometa razvijata in postajata strokovno vedno bolj zahtevna. Po naši oceni je vedno bolj nujno, da ju v celoti družbeno priznamo, obenem pa kot tudi za mnoge druge poklice v prometu in zvezah uređimo javno priznano izobraževanje, ki bo, denimo, vozniku dalo še drugo potrebno strokovno znanje in ne le šoferski izpit ustrezne kategorije.

Ni prav, da za mnoge prometne poklice sploh nimamo šol ali pa so le-te v drugih republikah. Tudi te razmere prispevajo k težavam, ki jih povzročata tako pomanjkanje usposobljenih ljudi kot tudi pomanjkljiva usposobljenost sedanjih delavcev v mnogih prometnih dejavnostih. Ne nazadnje je tudi v tem vir pretiranih delovnih naporov, neskončnih delovnih ur in povečane nevarnosti tako za delavce v prometu kot tudi za druge prometne udeležence.

Znano je, da na mnogih

ključnih delovnih mestih v praksi danes ne moremo govoriti o 42-urnem delovnem tednu. Povprečni delovni mesec železniškega prometnega osebja znatno presega 182 ur. Pomorci delajo sistematično 56 ur tedensko, ker pač tako potekajo tako imenovane „straže“ na ladji. V cestno vzdrževalni službi – zlasti pozimi in ob nujnih delih – ure ne poznamo. Podobno je v PTT podjetjih. V cestnem transportu pa je v navadi, da se delovne ure pri prevozu tovorov niti ne evidentirajo in da se težave podjetja rešujejo s podaljsevanjem ur in s povečanjem števila kilometrov, tja do 15.000 km in 400 delovnih ur na mesec.

Gotovo je ureditev delovnih razmer, zlasti delovnih ur ena prvih nalog našega sindikata – in tudi ena od prvih nalog vseh, ki skrbijo za varnost prometa. Odklanjamo reševanje tega problema z beneficiranjem delovne dobe za pokojnino, saj ne želimo, da bi zgodnja bolezen, starost in smrt bili eni bistvenih normalnih pogojev za delo v prometu. Třeba je doseči ureditev delovnih razmer na vseh delovnih mestih tako, da bomo lahko zdravi, pri polni delovni storilnosti dočakali 40 let delovne dobe. Ne zapiramo pa oči pred dejstvom, da taka ureditev na nekaterih delovnih mestih ni bila možna in da tudi danes še ni možna, čeprav družba tudi ta delovna mesta nujno potrebuje. Zato se zavzemamo, da se z znanstvenimi proučitvami ugotovijo ta delovna mesta in da se ta realnost tako za nazaj kot tudi za danes javno prizna, med dru-

gimi tudi s pravico teh delavcev, da zaradi svoje hitrejšje izčrpanosti prej odidejo v pokoj.

Nadaljevali bomo torej z napani, da se ugotovi, katera delovna mesta v posameznih dejavnostih prometa, na železnici, na cesti, na morju ali v zraku danes onemogočajo normalno delovno dobo, ter zahtevali, da se ta delovna mesta bodisi sanirajo ali pa, kjer to še ni mogoče, prizna beneficirani delovni staž za pokojnino. Precej delovnih mest v prometu zahteva omejitve delovne dobe tudi zaradi varnosti drugih udeležencev v prometu, saj starostne spremembe v fizičnih in psihičnih reakcijah otež-

kočajo delo z modernimi prometnimi sredstvi.

Stroški predčasnega odhoda z dela so precejšnji. Potrebno je, da jih deloma nosijo delovne organizacije same, in to že zato, da bi si ta delovna mesta prizadevale urediti, del tega bremena pa mora nositi rizična skupnost pokojninskega zavarovanja kot izraz družbenega interesa za delo na težkih, toda družbeno nujnih delovnih mestih.

Opozoril sem na nekatere od problemov, ki so gotovo bistvenega pomena za nadaljnje delo naše organizacije. Pred vsemi udeleženci kongresa pa so predlogi sklepov, ki poizkušajo bolj iz-

črpano in bolj celovito opredeliti naše naloge in naša stališča za naslednja štiri leta. Ne gre za predlog nekaj ljudi: ta predlog je odraz razprav v sindikalnih organizacijah, kakor so bile izražene na desetih področnih posvetih v začetku tega meseca ter nato na plenarni seji dosedanjega sklica našega republiškega odbora. Gre torej za kolektivno delo v najboljšem pomenu te besede. Vendar pričakujemo, da bo kongres nekatera stališča predloga sklepov še poudaril, nekatera stališča morda še zaostрил ter tudi kaj dodal. Namen tega uvoda je bil opozoriti le na nekatere temeljne probleme.

# SMO SAMOSTOJNA IN CELOVITA ORGANIZACIJA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH

**POROČILO TAJNIKA REPUBLIŠKEGA ODBORA  
JOŽETA PEČNIKA NA V. KONGRESU SINDIKATA DELAVCEV  
V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE**

Tovarišice intovariši!

Tovarišice in tovariši!

V pripravah na V. kongres Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije in hkrati v pripravah na zvezni kongres prometnih delavcev se je bilo potrebno temeljito vsebinsko, kadrovsko in organizacijsko pripraviti ne samo za to, da bi kongres ocenil dosežene rezultate dela prometnega sindikata in

njegovo aktivnost pri uresničevanju nalog za minulo mandatno dobo, temveč še bolj poglobljeno in odgovorno zato, ker to zahteva dosežena stopnja razvoja samoupravnih odnosov v spremenjeni vlogi in mestu naše širše in ožje družbene skupnosti. S prenesenimi nalogami na republike, ki so povezane z vse večjo odgovornostjo in pravicami, sprejema vse večje obveznosti tudi

sindikat za naš nadaljnji družbeno-politični in gospodarski razvoj republike in ožje organizirane teritorialne skupnosti vse do temeljne organizacije združenega dela in posameznega delovnega človeka v delovni organizaciji.

Izhodišče za priprave na kongres — republiški in zvezni — je bila predvsem aktivna udeležba prometnih delavcev v javni razpravi o do-

polnilih in spremembah ustave SFRJ in o nadaljnjem razvoju naše družbe kot socialistične in samoupravne skupnosti narodov in narodnosti Jugoslavije. Z najboljšo voljo in našimi spoznanji smo prometni delavci sodelovali v teh razpravah in skušali opredeliti tiste skupne interese in naloge, ki naj bi bile osredotočene v federaciji. Ta vprašanja so pomembna, ker se promet v vsej svoji infrastrukturi in povezavi z gospodarstvom vključuje v ožjem in širšem teritorialnem področju v celovit gospodarski sistem in se vključuje tudi v mednarodno področje dela. Ob tej njihovi pomembni vlogi se je v razpravah razkrilo kot osrednje vprašanje, kako naj se strokovni sindikat organizacijsko, vsebinsko in politično pripravi na vlogo in mesto, ki mu gre v tem, za nas vse bolj odgovornem času.

V izhodiščih na našo nadaljnjo organizirano aktivnost in delo smo predvsem usklajevali stališča, ki so bila uveljavljena v dopolnilih ustave, stališča VI. kongresa SZJ in stališča konference slovenskih sindikatov. Republiški odbor se je na XII. plenarni seji odločil za nekatere zelo pomembne odločitve:

— sprejet je bil odlok, da se skliče V. kongres Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije in ne občni zbor, ki naj bi sledil zadnjemu najvišjemu organu, ki je bil sklican leta 1967;

— da se skladno z razvojem našega političnega sistema konstituiramo v Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije kot enotna,

samostojna in prostovoljna družbeno-politična organizacija;

— da se na območju Slovenije organizirajo volilne konference, na katerih naj se izvolijo delegati za V. kongres in člani novega republiškega vodstva za naslednjo mandatno dobo. Kongres na volilnih konferencah izvoljene člane le potrdi, izvoli pa nadzorni odbor republiškega odbora, delegate za zvezni kongres in člane za zvezni odbor. Sindikat delavcev prometa se je odločil za zelo demokratičen način kadrovanja in volitev članov v novo republiško vodstvo;

— da se osnutki kongresnih dokumentov — poročilo o delu republiškega odbora sindikata delavcev v prometu in zvezah za minulo mandatno dobo in predlog statuta našega sindikata — posreduje najmanj dva meseca pred kongresom v javno razpravo osnovnim sindikalnim organizacijam in področnim odborom prometa in zvez.

### ZAČRTANA SO POTA MEDREPUBLIŠKEGA SODELOVANJA

Kongresne dokumente je obravnavalo članstvo že v juniju letos. V tem času so bile izvedene tudi vse volilne konference. Oba dokumenta je članstvo pozitivno ocenilo in sprejelo, pri tem pa zelo tvorno sodelovalo v nastajanju osnutka in predloga statuta Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije. Vsa ta in druga vprašanja smo uskladili tudi z Zvezo sindikatov Slovenije in centralnim odborom sindikata delavcev v prometu in zvezah Jugoslavije. Odnosi med-



sebojnega sporazumevanja in sodelovanja so bili v našem sindikatu vsestransko humano in demokratično urejeni na vseh relacijah, to je, od Zveze sindikatov Slovenije in centralnega odbora do osnovne sindikalne organizacije, ne da bi bila udarjena večja nadrejenost in podrejenost. Ti odnosi so temeljili na skladni koordinaciji dela in na skupnem usklajevanju interesov delovnih ljudi, ki se pojavljajo v sami delovni organizaciji, v dejavnosti ali izven nje. Zavedamo se, da smo del celotnega družbeno-političnega sistema in da življenje in delo v delovni organizaciji še ne predstavlja zaokrožene celote, ker so življenjski in splošni družbeni interesi širšega pomena in morajo biti skladni z razvojem družbe v

določenem času in prostoru. Prav zato, da se konfrotirajo stališča o vseh pomembnih vprašanjih, ki zadevajo dolgoročne in kratkoročne interese delavcev v prometu in zvezah, se v normativnem delu statuta zavzemamo za usklajevanje njihovih interesov na ta način, da se sindikat delavcev v prometu in zvezah povezuje z drugimi strokovnimi sindikati in da skupaj z njimi tvori Zvezo sindikatov Slovenije.

Načela samoupravnega sporazumevanja, dogovarjanja in koordinacije dela so bila oblika dela tudi v odnosih s centralnim odborom sindikata delavcev prometa in zvez Jugoslavije. Tako da je konkretno delo že potrdilo to, kar danes normativno urejamo s statutom. Delovna praksa centralnega odbora se je namreč vseskozi zavzemala — vsaj v tej mandatni dobi — da se spoštujejo načela medsebojnega sodelovanja na podlagi samoupravnega sporazumevanja in dogovarjanja. Centralni odbor je spoštoval avtonomnost republiškega odbora, čeprav je bila dosejanja organizacijska struktura sindikata drugačna. Stališča Zveze sindikatov Slovenije do ustavnih dopolnil in organizacije sindikata, ki jih je podpiral tudi naš republiški odbor, so dobila vso podporo tudi v predkongresnih razpravah in so bila posredovana in predmet razprave ter sprejeta v centralnem odboru.

Že v juniju letos smo se v centralnem odboru dogovorili o vseh pomembnih vprašanjih s področja konstituiranja sindikalnega organa prometa in zvez na ravni Jugoslavije. Dogovorili smo se

o nekaterih pomembnih vprašanjih za nadaljnje med-republiško sodelovanje in sodelovanje na zvezni ravni po načelih enakopravnosti in paritetne zastopanosti. Organi na zvezni ravni naj bi imeli v prihodnje bolj koordinacijsko vlogo in zastopali republiške organizacije pri ustreznih zveznih organih pri skupnih, z republiški odbori dogovorjenih nalogah. Nadalje je bilo dogovorjeno:

— da se bo centralni odbor po svojem kongresu konstituiral v zvezni odbor prometa in zvez Jugoslavije;

— da bo na zveznem kongresu sodelovalo 20 delegatov iz vsake republike, iz pokrajine pa po 10 delegatov. V zveznem odboru bo sodelovalo iz republike po 6 članov, iz pokrajine pa po 3 člani. Sedmega člana pa predvidijo republike za morebitnega predsednika ene izmed komisij, ki bodo delovale v okviru zveznega odbora.

— v načelu so opredeljene osnovne skupne naloge, ki jih prenašajo republiški odbori prometa in zvez na zvezni odbor in

— financiranje zveznega odbora temelji na načelu kotizacije.

Predlog statuta sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije opredeljuje ta vprašanja v 5. a, 28. in 43. členu, ki v bistvu potrjujejo sprejeta načela, ki jih je sprejelo tudi članstvo v predkongresni aktivnosti in v pripravah na republiški kongres.

Osnutek statuta je bil v razpravi v osnovnih sindikalnih organizacijah in na volilnih konferencah do meseca

oktobra letos. Posebej pa smo organizirali razpravo na devetih bazenskih posvetovanjih, ko smo na podlagi dopolnil in sprememb usklajevali predlog statuta, ki ga danes posredujemo kongresu v sprejem. Nekatera dopolnila posredujemo kot posebno prilogo k predlogu statuta in predstavljajo sintezo razprav na 14. plenarni seji, posvečeni obravnavi tega dokumenta in poročila o delu sindikata. Vsa dosejanja aktivnost dokazuje, da se prometni delavci zavedajo dolžnosti in odgovornosti, po drugi strani pa pravic, ki jim jih nalaga ta osnovni dokument in od katerega je do neke meje odvisen nadaljnji razvoj sindikalne aktivnosti, ustvarjalne dejavnosti in uresničevanja sprejetih sklepov samoupravnih sporazumov in dogovorov. Članstvo je sodilo, da se mora sindikat uporno boriti proti vsem ukrepom, s katerimi se prepotentno forsirajo sredstva za delo, človek in njegova osebna reprodukcija pa so pri tem drugotnega pomena. Socialna varnost delovnih ljudi mora biti pomembna prvina delovne produktivnosti in urejenosti notranjih odnosov. Sindikat mora bedeti nad spoštovanjem pravic delovnih ljudi in se upreti slehernemu poskusu njegove zlorabe, izigravanja ali kršenja. Republiški sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije s staturanim dokumentom dopolnjuje in usklajuje svojo organiziranost z vsebino in oblikami dela, ki jih terjajo vedno zahtevnejše potrebe, ki nastajajo v posameznih dejavnostih prometa kot celote.

Ko na eni strani poudarja-

mo, da bo statutarni dokument v marsičem vplival tudi na bolj učinkovito sindikalno aktivnost, po drugi strani pa sprejemamo upravljene zahteve članstva, da mora biti sindikalna organizacija bolj borbena in zavzeta pri uresničevanju sklepov, mislimo, da lahko samo eno in drugo, skladno med seboj povezano, pospešuje uveljavljanje sindikata v delovni organizaciji in v vseh teritorialnih in družbenih skupnostih.

Statutarni dokument je le podlaga, ki daje možnosti, da se tako ali drugače organiziramo in bolj povezano in akcijsko nastopamo. V vsaki organizaciji pa je izredno pomembna gonilna sila sindikalne organizacije in organa ustrežna kadrovska struktura. V sindikatu morajo biti izvoljena taka vodstva, ki so voljna in sposobna reševati probleme in dosledno uresničevati sprejete sklepe. V vseh primerih pa ni vedno tako in tudi v našem sindikatu smo nekje bolj, drugje spet manj učinkoviti.

Na področju prometa deluje v Sloveniji 6 medobčinskih, 1 obalni, 1 občinski in 1 mestni odbor sindikata prometa in zvez, ki s svojo aktivnostjo povezujejo republiko področje; s tem je vzpostavljeno neposredno sodelovanje z osnovnimi sindikalnimi organizacijami v vsej svoji heterogeni tehnologiji dela. Zadnji področni odbor se je formiral v oktobru letos, in to za področje

občinskih sindikalnih svetov Kranj, Radovljica, Škofja Loka in Jesenice.

Štirje pomožni organi republiškega odbora so pododbor za: železnico, pošto, cestni transport in cestno gospodarstvo. Ko so se po sprejemu statuta slovenskih sindikatov organizirale sindikalne konference v delovnih organizacijah, ki imajo v svojem sestavu razvejeno tehnično, tehnološko in poslovno organizacijsko strukturo, se je članstvo v dejavnosti železnice in PTT odločilo organizirati sindikalne konference na ravni podjetij in na ravni združenih podjetij. V tem obdobju se je aktivnost teh dveh pododborov pri republiškem odboru vse bolj zmanjševala, ker so se naloge prenašale na sindikalne konference. V predlogu statuta sta zato v prihodnje predvidena le dva pomožna organa republiškega odbora – pododbor za cestni transport in za cestno gospodarstvo. Dana pa je vsa možnost, da se lahko ustanovijo še drugi podbori in komisije za posamezna vprašanja, ki bi bila zajeta s programom dela republiškega odbora. Bolj kot doslej so v statutu urejena nekatera organizacijska načela, zlasti pa tista vprašanja, ki opredeljujejo vlogo in značaj sindikalnih konferenc v združenih podjetjih in drugih večjih delovnih organizacijah, kjer deluje več osnovnih sindikalnih organizacij in jih povezujejo sindikalne konfe-

rence. Tudi v osnutku statuta ta vprašanja niso bila v celoti izoblikovana. Nejasno so bila oblikovana vprašanja, kakšen in čigav organ je sindikalna konferenca? Ali je sindikalna konferenca samo koordinacijski organ ali pa je organ, ki lahko v imenu osnovnih sindikalnih organizacij sprejema odločitve in stališča ne glede, v čigavi pristojnosti so.

V predlogu statuta izhajamo iz tega, da je osnovna sindikalna organizacija temeljna oblika združevanja članov, da je samostojna in da v njenem imenu ne more noben organ sprejemati odločitev. Sindikalne konference naj bi bile po svojem značaju stalno delovno telo za obravnavanje tistih vprašanj, ki so skupnega interesa, in tistih vprašanj, ki jih osnovne sindikalne organizacije zaradi skupnih interesov odgovorno prenašajo v usklajevanje in v pristojnost sindikalne konference. Pravila osnovnih sindikalnih organizacij in pravila sindikalnih konferenc pa določajo vsebino in obseg prenesenih nalog.

V statutu vgrajeni odnosi zato krepijo odnose v celoviti organizaciji sindikata od osnovne sindikalne organizacije, občinskih, mestnih organov do republiškega odbora in to v mejah svojih pristojnosti in na podlagi demokratičnega sodelovanja na temelju skupnih interesov in enakopravnosti.

# IZ RAZPRAVE NA V. KONGRESU SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE

**IVAN KOČEVAR, Zveza združenj šoferjev in avtomehaničnikov SR Slovenije, Ljubljana:**

Ko pozdravljam ta kongres v imenu Zveze združenj šoferjev in avtomehaničnikov Slovenije, hkrati ugotavljam, da obstoj naše organizacije verjetno pomeni tisti



vzrok, zaradi katerega se sindikat prometa in zvez vse premalo zanima za probleme voznikov in avtomehaničnikov. Priznam, da na republiškem odboru sindikata delavcev prometa in zvez najdemo vedno dovolj razumevanja; dobili smo marsikatero koristno pobudo, kako naj postopamo, da bodo uresničene naše upravičene zahteve. Ker pa so doslej naše predloge in zahteve obravnavali in razreševali le zvezni organi, moram reči, da v centralnem odboru sindikata, žal, nismo bili deležni tiste podpore, ki bi privedla do pozitivnih rezultatov.

Našploh pa sindikat delavcev prometa in zvez vključuje samo

40 % voznikov motornih vozil, preostali pa so zaposleni v režijskem prometu in so vključeni v drugih sindikatih. Ti delavci v kolektivih predstavljajo veliko manjšino in nimajo možnosti, da bi se tudi po sindikalni liniji, kot pravimo, zavzemali za uveljavljanje svojih upravičenih zahtev.

Način nagrajevanja voznikov tudi sicer ni urejen. Sporno je namreč vprašanje, kako nagraditi delo voznika, ki z neposredno vožnjo, kot jo izkazuje tahograf, nima nič skupnega. Mislim na čas, ki je potreben za nakladanje in razkladanje in za pomoč pri tem delu, čas za iskanje tovorov, obvezno prisotnost v vozilu in podobno. Voznik, ki je tudi član delavskega sveta, je ob zasedanjih samoupravnih organov po navadi na vožnji, torej na delovnem mestu in enostavno ne more spregovoriti o teh problemih. Predstavniki sindikata, ki največkrat prisostvuje seji delavskega sveta, pa si zahtev in predlogov voznikov motornih vozil praviloma tudi ne upa zagovarjati, da se ne bi zameril večinskemu mnenju in da ne bi bilo ogroženo njegovo lastno delovno mesto.

Naša organizacija si razen z drugimi problemi že sedemnajst let brez uspeha prizadeva, da bi voznikom in avtomehaničnikom priznali beneficirano delovno dobo. Pri vseh tovrstnih prizadevanjih smo ostali osamljeni, nas nihče ni podprl. Obenem pa ne moremo razumeti, da je bene-

ficirana delovna doba priznana tistim mornarjem v rečnem in obalnem prometu, ki prevažajo naftne derivate, voznikom motornih vozil v cestnem prometu, ki s cisternami prav tako prevažajo te derivate, pa beneficirana delovna doba ni priznana. Menim, da za tak odnos do voznikov motornih vozil ni nobene pravičnice!

**JOŽE JAGER, predsednik CO sindikata delavcev v prometu in zvezah:**

Dovolite mi, da se oglasim takoj na začetku in da pozdravim kongres in mu zaželim plodno delo, celotni organizaciji Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije pa kar najboljše uspehe.



Predstavniki republiških in pokrajinskih organizacij, ki so tu prisotni, namreč predstavniki republiške organizacije Bosne in Hercegovine, Srbije, Makedonije in AP Vojvodine so me tudi po-



oblastili, da vas pozdravim še v njihovem imenu.

V začetku sem se oglasil tudi zaradi tega, ker bi s tem želel prispevati k temeljitejši opredelitvi organizacije sindikata delavcev v prometu in zvezah, k novemu konceptu samostojne organizacije, torej organizacije, ki je do zvezne organizacije sindikata v takih odnosih, da morajo zvezni organi poslušati, kaj bo rečeno in sklenjeno v republikah, ne pa da ob koncu dajo zaključno besedo in lekcijo, kakor je bilo včasih moderno.

Ne zavzemam se torej za zaključno besedo in lekcijo, ampak za to, da bi si vsi skupaj prizadevali, da bi kongres, vsi njegovi sklepi in vse bodoče delo potekali tako, da bi se v celoti uresničila zamisel o graditvi samostojne organizacije, ki se samostojno vključuje v zvezno organizacijo samo glede tistih vprašanj, za katere meni, da jih bo možno na ta način bolje rešiti, da je pa za vsa vprašanja, za katera misli, da jih bo lahko bolje reševala v republiki, tudi sama pristojna in v celoti odgovorna ter da v takšni konstrukciji zvezne organizacije pomeni samo servis.

Zelo sem zadovoljen, da prisostvujem temu kongresu, ki je po svoji zasnovi tak, kot je bil kongres sindikata delavcev v prometu in zvezah Makedonije. Skupna značilnost obeh je, da samostojno organizirata odnose, da se konstituirata v samostojno organizacijo, popolnoma odgovorno svojemu članstvu. Kot takšna pa bo nova organizacija mnogo temeljiteje in bolj izvirno uresničevale interese, se borile za prave interese članstva in način, kot ga zahteva članstvo, ne pa tako, kot si te stvari zamišlja neki višji forum. V tem smislu bi vsekakor želel, da se zasnovani

sklepi kar najbolj dosledno tudi uresničijo.

Nekaj več bi povedal o vprašanju, ki ga je na določen način obrazložil tovariš Jože Pečnik, da namreč v našem sindikatu menimo, da smo že rešili vsa osnovna vprašanja, zaradi katerih lahko zelo pogumno gremo na zvezni kongres. To omenjam zaradi tega, ker se zadnje čase slišijo glasovi in parole o tem, da bi bilo treba naš kongres in druge kongrese odložiti, češ da stvari niso razjasnjene in razčiščene.

Ne da bi globlje polemiziral s takimi mislimi, naj povem, da gre pri tem za svojevrstne oporunizem. Gre za željo po odlaganju zaradi nekkih interesov, da bi še kar naprej razčiščevali stvari, ki bi morale biti že zdavnaj razčiščene. V tem smislu tudi ta kongres prosim za podporo, da ne pustimo, da bi se razvijale takšne teze o prelaganju kongresa, ker za to ni nobene potrebe. Imejmo naš zvezni kongres tak, kot smo si ga zamislili.

Ker je razpravljavec, ki je govoril pred menoj, vulgarno in popolnoma neresnično okvalificiral funkcijo delovanja centralnega odbora glede beneficiranega delovnega staleža delavcev v prometu in zvezah, mu moram, žal, odgovoriti zaradi velike neresnice, ki jo je izrekel pred tem kongresom.

Zvezni odbor sindikata delavcev v prometu in zvezah je v resnici skupaj z republiškimi in pokrajinskimi organizacijami nosil vse breme pripravljanja gradiva in elaboratov za dokazovanje, katera delovna mesta naj bi bila beneficirana. To smo delali za železnico, za pomorski in luški promet itd. Zvezni odbor stanovske organizacije šoferjev in avtomehnikov pa je sklenil, da bi ta posel, ki ga je sprejel centralni odbor za vse veje, opravil sam, vendar pa se je kasneje iz-

kazalo, da ni ničesar naredil. Šele pred letom, ko je zvezni odbor šoferjev in avtomehnikov ugotovil, da teh stvari sam ni sposoben opraviti, je prosil sindikat, naj le-ta izvede akcijo. Seveda z dvoletno zamudo! Ker so sami krivi za odlašanje, morajo zdaj tudi davek plačati sami!

## SILVA CERJAK, Podjetje za PTT promet, Ljubljana:

Podatki in primerjave o razvojni postojnosti prometa v Jugoslaviji oziroma Sloveniji kažejo, da sedanji obseg poštnega omrežja še ni zadovoljiv, zavoljo česar so nujne nadaljnje razširitve in izboljšanja. Za redno od-



vijanje prometa pa so potrebna tudi znatna investicijska vlaganja: do leta 1975 je na podlagi sedanjih cen za Jugoslavijo kot celoto potrebno najmanj 600 milijonov din, za Slovenijo pa 100 milijonov din investicij.

Ob teh ugotovitvah pa je treba kot poseben problem omeniti dejstvo, da poštni promet je pri sedanji stopnji razvitosti omrežja in kvalitete posluje s precejšnjo izgubo. Po podatkih iz leta 1969 je znašala izguba poštnega prometa v Jugoslaviji kot celoti 134 milijonov din. Tak ekonomski položaj je ugotovila tudi Mednarodna banka za obnovo in razvoj, ki je ob odobritvi kredita za projekt telekomunikacij postavila pogoj, da se izguba v poš-

nem prometu likvidira in je šele kasneje pristala na manjše pokrivanje v breme dohodkov telekomunikacij. Od leta 1969 se je izguba zaradi naraščanja stroškov še povečala (stroški prenosa pošte, osebni dohodki, material) ter bo, letos dosegla približno 200 milijonov din. Če pa bi izboljšali proces prenosa s prepotrebno razširitvijo omrežja in kapacitet, bi izguba za Jugoslavijo kot celoto narasla na najmanj 500 milijonov din.

Podobna ugotovitev kot za Jugoslavijo velja tudi za Slovenijo, saj je v naši republici omrežje še gostejše. Po grobih ocenah predvidevamo, da bo izguba v poštnem prometu leta 1971 v Sloveniji preseгла 40 milijonov din.

Izguba, ki se pojavlja v poštnem prometu, je povsem in izključno posledica objektivnih dejavnikov, torej vplivov izven PTT dejavnosti. Ker naraščajoče izgube v poštnem prometu ne moremo več pokrivati na račun dohodkov telekomunikacij, ker tudi telefonija in telegrafija zaostajata v razvoju, se ob izgubi v poštnem prometu ne zastavlja več samo vprašanje nadaljnega razvoja omrežja in kapacitet, ki je sicer nujen, temveč tudi vprašanje, kako zadržati sedanjo raven kvalitete. To pa praktično pomeni, da bo brez hitre in primerne materialne intervencije družbe v poštnem prometu neizbežno prišlo do ukinitanja poštne enote, do zmanjševanja števila tedenskih dostav, opuščanja dragih, vendar potrebnih in hitrih oblik prevoza poštne pošiljke, kot je nočni letalski prevoz in podobno.

Ker so notranje rezerve izčrpane z dosedanjimi prizadevanji PTT delavcev, korak nazaj pa bi bil izredno dvomljiv, sodimo, da je rešitev nastalega ekonomskega položaja v poštnem prometu le v

povečanju cen poštne storitve, in to predvsem v povečanju cen najmasovnejših asortimentov, kot so navadna pisma in dopisnice v notranjem prometu ter povečanje cen za poštne pošiljke v mednarodnem prometu.

Na nujnost korekcij cen v navadnem pisemskem prometu in za dopisnice v notranjem prometu kaže tudi primerjava cen naših storitev s cenami pisem in dopisnic v sosednjih državah. Medtem ko znaša cena za navadno pismo teže 20 gramov v Jugoslaviji 0,50 din in za dopisnico 0,30 din, znašajo cene za tovrstne storitve, preračunane po tečaju 15 dinarjev za dolar in neupoštevaje zadnje revaloracije valut v državah srednje Evrope za pismo od 1,15 do 1,20 in za dopisnico 0,74 do 0,92 din. So torej 1,8 do 2,5-krat višje kot pri nas.

Podobno je stanje tudi pri mednarodnih poštne pošiljkah, saj znaša sedaj veljavna cena za navadno pismo v mednarodnem prometu teže 20 gramov komaj polovico maksimalne cene, dovoljene s svetovno poštne konvencijo, ki pa se ji približuje večina cen poštne storitve v mednarodnem prometu v drugih državah.

Neugodni ekonomski položaj, ki je nastal v poštnem prometu predvsem kot posledica zadržanih cen od leta 1968 dalje, ter nujnost nadaljnega razvoja poštne omrežja in kapacitet terjata, da čim prej popravimo cene vsaj za najmasovnejše poštne pošiljke, in to za navadno pismo od sedanjih 0,50 din na 1,00 din, za dopisnico od sedanjih 0,30 din na 0,60 din, za poštne pošiljke v mednarodnem prometu pa v okviru dovoljenih razponov vsaj za 40 % do 50 %. Pri slednjem naj poudarim, da se poštne pošiljke v mednarodnem prometu v precejšnjem obsegu poslužujejo

tudi tujci – turisti in jim PTT Jugoslavije pri sedanjih cenah brez potrebe daje ugodnosti, ki jih doma nimajo.

Finančni efekt povečanih cen za omenjene poštne pošiljke bi omogočil, da ohranimo sedanjo stopnjo razvitosti in kvalitete, obenem pa pristopimo tudi k najnujnejšim razširitvam poštne omrežja in drugih PTT kapacitet.

Nujnost korekcije cen za poštne storitve je razvidna že iz dejstva, da z dohodki poštne storitve zdaj komaj pokrivamo osebne dohodke delavcev, ki te storitve opravljajo, medtem ko stroški poslovanja niso kriti, da o razširjeni reprodukciji sploh ne govorim. Jasno je, da naši kolektivi v takih razmerah v bodoče ne bodo več mogli ohraniti sedanje kvalitete poštne storitve in da bodo sledile omejitve, ki bodo neprijetno zadevale naše uporabnike. Po drugi strani pa ni v skladu z ustavnimi amandmaji, da delavci celotne panoge ne morejo gospodariti z rezultati svojega dela in da so v tem smislu prikrajšani za temeljne samoupravne pravice. Ob takih cenah seveda ni možno skrbeti za družbeni standart in ostaja nerešeno stanovanjsko vprašanje.

Družbeni dejavniki bodo morali pokazati razumevanje za upravičene zahteve PTT kolektivov glede korekcije cen zlasti zato, ker je bilo PTT kolektivom pred časom zagotovljeno, da se bodo ta vprašanja postopoma reševala. Brez popravkov cen PTT promet ne bo mogel doseči evropske ravni kvalitete, kar pa naša družba in gospodarstvo zahtevata in za kar smo končno tudi vsi odgovorni.

**ALOJZ RIZMAN, ŽTP Maribor:**

V svoji razpravi bi se rad dotaknil tistega dela osnutka prvega sklepa, ki govori o tem, da

so vse dejavnosti prometa in zvez nujni del razvoja gospodarstva, vsako zaostajanje na tem področju pa ovira ali onemogoča nadaljnji razvoj gospodarstva.

Konkretno mislim pri tem na ustavljena dela pri modernizaciji proge Koper–Šentilj, na gospodarske posledice te ustavitve, na odnos republiške skupščine in prizadetih občinskih skupščin do tega problema in na predloge, kako dalje reševati ta problem. Nesporno je, da je drugi krak železniškega prometnega križa v Sloveniji (Koper–Šentilj) na svojem začetku in koncu prometno zaostalo območje. Finančna konstrukcija financiranja modernizacije te proge je propadla, ker sta kar dva od treh partnerjev odpovedala dogovorjeno udeležbo, kar je bil vzrok za sklep o ustavitvi del. Posledice prekinitev modernizacije so zamrznjena vrednost vgrajenega in ne vgrajenega materiala, pritisk anuitet na stroške poslovanja podjetja, nenormalne delovne razmere za zaposlene, povečana nevarnost prometa, saj je človeški dejavnik v prometu odločilen, negotovost pri nadaljevanju modernizacije in vse druge škodljive posledice za razvoj gospodarstva v Sloveniji.

Problemi železničarjev so tudi slovenski družbeni problemi. Z zadovoljstvom ugotavljamo, da je zbor delovnih skupnosti občinske skupščine Koper na svoji seji v oktobru letos obravnaval ustavitve v del pri modernizaciji te proge, da je podprl prizadevanja železničarjev in predlagal celo najetje mednarodnega posojila za modernizacijo. Preseneča pa me, zakaj tega problema nista obravnavali tudi občinski skupščini Celje in Maribor. Ali se odborniki sploh zavedajo pomembnosti tega vprašanja?

Republiška skupščina je sicer

pokazala določeno razumevanje do problemov železnice s tem, da je podaljšala odplačilne roke za že najete kredite, da nas je oprostila nekaterih prispevkov, vendar sem prepričan, da je republiški sklad gospodarskih rezerv podaljšana roka republiške skupščine. Zato upravičeno terjamo več materialne pomoči, ki nam jo lahko da upravni sklad s



tem, če prispeva objubljeni del sredstev za modernizacijo.

Ne zapostavljam o problemov drugih, neželezniških gospodarskih organizacij, vendar se vprašujemo, kako to, da je UO republiških gospodarskih rezerv odobrila sanacijska sredstva za nekatere delovne organizacije iz celjskega industrijskega bazena ob številčni navzočnosti predstavnikov republiškega političnega in družbenega življenja, da pa teh zastopnikov ni bilo na seji, ko so obravnavali in odklonili sofinanciranje modernizacije železnice.

K temu pa naj rečem le to, da so železniški problemi v zvezi z modernizacijo prav tako važni kot drugi, če ne celo pomembnejši.

Polletno poročilo o poslovanju naših železniških podjetij dokazuje, da poslušamo na meji rentabilnosti. Če bi uvedli funkcionalno amortizacijo osnovnih sredstev, bi bili v izgubi. Spričo takšnih razmer na naših železnicah, ki z depresiranimi cenami

prometnih storitev še vedno omogočajo prelivanje pomembnega dela prometne substance na druga gospodarska področja, želim poudariti še nekatera dejstva, in sicer:

Osnutek amandmaja XXVII. k republiški ustavi ureja odnos med družbo in tistimi delovnimi organizacijami, ki so posebnega družbenega pomena. Prepričan sem, da sodi sem tudi železnica. Odnos je urejen načelno, precizneje pa naj bi ga uredil zakon. Vendar že danes lahko zastavimo naslednje vprašanje: kako daleč naj sega vpliv družbene skupnosti v poslovanje gospodarskih organizacij posebnega družbenega pomena. Mislim, da se družbeni vpliv ne sme odražati samo v tem, da promet ob depresiranih cenah del svojega dohodka preliva v druge dejavnosti, ampak nujno tudi v večji materialni pomoči družbene skupnosti prometni dejavnosti takrat, ko potrebuje sredstva za nove naložbe, za modernizacijo, skratka za razširjeno reprodukcijo. Tu pa, kot vidimo, v praksi nastajajo velike težave, saj je danes železnica prisiljena ustaviti dela pri modernizaciji.

Naj mi strokovnjaki ne zamerijo, če bom povedal kaj narobe. Ob razpravi o XXVII. amandmaju republiške ustave so interpretatorji uporabili nov termin, to je normalna reprodukcija, ki naj bi jo družba zagotovila delovnim organizacijam posebnega družbenega pomena. Marsikomu ta pojem ne pove, ali je s tem zagotovljena enostavna reprodukcija, ki pa ne vodi k napredku, ampak v stagnacijo. Prepričan sem, da ostane še vedno nerešeno vprašanje formiranja sredstev za razširjeno reprodukcijo v dejavnosti prometa in zvez, zlasti pa to velja za železnico, ki ima z vzdrževanjem svojih voznihih poti velike stroške. Amand-

ma XXXI. republiške ustave v svoji 4. točki sicer govori, da je organ družbenopolitične skupnosti, ki določi takšne pogoje poslovanja, ki trajneje in v večjem obsegu zmanjšujejo dohodek delovnih organizacij in onemogočajo „normalno“ re-produkcijo, dolžan določiti in zagotoviti ustrezno nadomestilo.

## Mag. IVO PAVLIČ, „Ljubljana-transport“:

Z uvajanjem tehnične opreme in z uporabo ustreznih organizacijskih metod pri prevozu potnikov in blaga se povečuje produktivnost dela, kar bi moralo vplivati predvsem na skrajšanje de-



lovnega tedna voznikov avtobusov in kamionov. Vendar moram ugotoviti, da so delovni časi in odmori voznikov avtobusov in tovornjakov v naših cestnih transportnih podjetjih zelo neurejeni, neenotni in zato pomenijo zelo akuten problem.

Naša družba je prav gotovo storila pomemben korak naprej, ko je predpisala, da velja tudi za voznike in sprevoznike 42-urni delovnik in da smejo upravljati z vozilom nepretrgoma največ 9 ur dnevno, da morajo imeti 10 ur odmora in da praviloma ne smejo delati skupaj več kot 14 ur dnevno.

Vendar pa nam vsakodnevna praksa dokazuje, da obstaja prav

na tem področju cestno transportnih podjetjih ogromno neskladje med predpisi in dejanskimi razmerami. Razpoložljive informacije izpričujejo, da je v večini naših cestnotransportnih podjetij velik in zaskrbljujoč problem, kako dosledneje uporabljati zgoraj omenjene predpise o delovnem času in odmorih voznikov.

Delovni čas voznika je sestavljen iz vožnje, nato iz časa, ki je potreben za nakladanje in razkladanje vozila in drugega čakanja. Evidenca o delovnem času voznikov kot kriterij za priznanje delovnega časa pa je v različnih podjetjih različna. Dejstvo je, da se večini voznikov prizna v delo manj časa, kot ga je voznik dejansko porabil, kar zelo negativno vpliva na te delavce. Poprečni osebni dohodki se zato prikazujejo večji, kot pa dejansko so. Prav zato se je v zadnjih letih porodil eelo vtis, da je ekonomski in finančni položaj cestnega transporta zelo ugoden in da ga je zato treba obremeniti z novimi dajatvami.

Vzroki za v resnici zelo nezadovoljive razmere v cestnem transportu so različni in številni in jih na tem mestu ne morem podrobneje analizirati. Opozarjam le na to, da so osnovni vzroki, ki jih bo treba čimprej odpraviti, predvsem naslednji:

- pomanjkljiva kontrola delovnega časa in odmorov voznikov;

- različna in neuskkljena stališča delovnih organizacij o tem, kaj in koliko časa je treba všteti v delovni čas voznika motornega vozila;

- neustrezna organizacija in ovrednotenje dela voznikov, ki preperečuje, da bi delali vozniki v okviru zakonskih normativov in prejemale ustrezne osebne dohodke.

Cestno transportna podjetja

bi morala organizirano sprejeti osnove in merila za enoten način določanja delovnega časa voznikov. Na ta način bi lahko podjetje omogočilo, da se popravilo dosedanje napake in pomanjkljivosti in da se uveljavijo pravilnejše in objektivnejše razmere.

Sodim, da je dosledna uporaba javnih predpisov o delovnem času in odmorih voznikov predvsem v interesu cestnih transportnih podjetij. Vsako neupoštevanje teh predpisov je prav gotovo tudi ena izmed oblik nelegalne konkurence.

Proti takšnemu stanju se morajo cestno transportna podjetja sama boriti. Napravili pa bi velik korak naprej, če bi dal naš sindikat pobudo, da se začne omenjeni problem razreševati s pomočjo samoupravnega dogovora med cestno transportnimi podjetji.

## JANEZ ŠUBIC, „LUKA“ Koper:

Bolj kot kdajkoli poprej se v zadnjem času, v času razprave ob sprejemanju ustavnih amandmajev, vedno bolj jasno kaže, da lahko zagotovimo razvoj prometnih organizacij samo v okviru enotne in celovite prometne politike Slovenije in Jugoslavije s posebnim poudarkom na mednarodnem tranzitu. Sodimo, da se morajo v ta koncept vključiti vse samoupravne delovne organizacije prometa in zvez, ki bi jih povezoval ustrezni državni organ. Prav zaradi nujne povezanosti in celovite politike odločno podpiramo idejo o ustanovitvi republiškega sekretariata za promet in zveze.

Danes, ko so visoko razvite države že sprejele sistem integralnega transporta, moramo s primernimi oblikami poslovnega sodelovanja med gospodarskimi organizacijami, zainteresiranimi za razvoj čezmorskega prometa,

zagotoviti učinkovito in enotno nastopanje vseh udeležencev v transportu. Gotovo je, da so za razvoj tega prometa zainteresirane vse prometne organizacije – pristanišča, železnica, pomorski promet, špedicije, cestni promet. To pomeni, da temeljni interesi pristaniškega delavca niso osamljeni, temveč da so enaki interesom večine delavcev v prometu in zvezah in v drugih gospodarskih organizacijah.



Glede na sedanjo problematiko usmerjanja prometa skozi koprsko luko predlagamo luški delavci poleg že navedenega, naslednje nujne ukrepe:

– Da bi se vsaj delno nevtralizirali ugodnejši ekonomski pogoji poslovanja konkurenčnih luk in železnic, ki so posledica državnih subvencij in podpor, naj se nosilec jugoslovskega luškega tranzita povečajo premije za konvertibilni devizni priliv. Poudariti je treba, da v strukturi stroškov luških storitev prevladuje fizično delo in zaradi inflacije lastna cena neposredno vpliva na življenjsko raven.

– Potrebno je, da se Jugoslavija z vsemi silami upre diskriminacijski politiki EGS, ki uporablja carinske preferenciale tudi za preusmerjanje tranzitnih blagovnih tokov iz jugoslovskega luka.

– Nujno je, da na zvezni in

republiški ravni obravnavamo tranzit tako kot druge izvozne panoge. Prizadevanjem „Luka Koper“ naj zagotovijo republiški organi enako podporo, kot jo v mednarodnih razmerah uživajo domače in tuje konkurenčne luke.

– Kot posebna nujnost pa se kaže potreba, da usmerimo slovensko gospodarstvo na slovensko luko, da s koncentracijo več ali manj stalnih prometnih tokov zagotovimo valorizacijo slovenskega prometnega sistema. Podatki nam kažejo, da je Luka Koper močno odvisna od širšega gravitacijskega območja, ki je skupno vsem jugoslovskim lukam. Pri tem pa večina slovenskih podjetij opravlja svoj promet preko drugih pristanišč! Zaradi teženj, ki kažejo na politično poseganje v usmerjanje blagovnih tokov, je naša zaskrbljenost prav gotovo upravičena. Take težnje se uveljavljajo s pomočjo različnih oblik povezovanja republiškega gospodarstva z republiško luko. Luka Koper pa danes posluje dokaj osamljeno in brez vsakih oblik organiziranega povezovanja z drugimi slovenskimi organizacijami. Znano je, da je naše pristanišče v glavnem uvozno in da so kapacitete železnice že preobremenjene, da pa je pri izvozu še vedno na voljo nekaj neizkoriščenih kapacitet drugih udeležencev v prometu.

– Gotovo je, da bo treba nekaj ukreniti na področju gradnje pristaniške infrastrukture. Medtem ko se večina tujih pristanišč razvija ob izdatni podpori državnih sredstev, se naša luka razvija le s krediti. Z zakonom nam je republika omogočila podaljšanje kreditnega odplačevanja na dolgoročno, vendar pa ni sistemsko rešeno napajanje kreditov za potrebe infrastrukture.

V rešitvi navedenih pro-

blemov, čeprav niso edini, luški delavci ne vidimo samo poročstva za nadaljnji razvoj naše luke, ampak tudi bolj zanesljivo rast družbenega in osebnega standarda. Sodimo, da lahko zahtevamo čimprejšnjo rešitev nakananih problemov toliko prej, ker ti problemi niso življenjskega pomena samo za nas, ampak tudi za mnoge druge prometne in gospodarske organizacije.

## SLAVKO ŠUKLJE, Transportno podjetje Ljubljana:

Opozoril bi rad na neusklažene pogoje gospodarjenja med transportnimi dejavnostmi, kar povzroča hude posledice v vsem preostalem gospodarstvu. Gleđano s stališča ravni prevoznih stroškov in njihovega posrednega vpliva na raven proizvodnih cen v gospodarstvu vidimo, da ta neusklaženost neposredno vpliva na raven proizvodnih cen v gospodarstvu. V teku razvoja so si posamezne prometne panoge izborile različno sistemsko obravnavanje in različne pogoje



gospodarjenja. Tak razvoj vpliva na siromašenje materialnih odnosov nekaterih osnovnih panog prometa in omogoča prelivanje dohodka. V gospodarstvu pa povzročajo te razmere nejasnosti in nestabilnost v kalkuliranju transportnih stroškov v ceni proizvodov. Za količinsko in kakovostno zagotavljanje v transportnih

storitvah je potrebna ustrežna tehnična opremljenost. Cestni in zračni promet lahko sledita zahtevam modernega prometa glede tehnične opremljenosti, železnica in pomorski promet pa močno zaostajata za povprečnim tehničnim razvojem. Posledice take politike so očitne. Za razliko od prometnih panog, ki jih je omogočilo normalno gospodarsko poslovanje, se je moral program modernizacije železnice prilagoditi nekaterim nemožnim pogojem. Pri železnici je enostavna reprodukcija ogožena, medtem ko o razširjeni reprodukciji z lastnimi sredstvi sploh ne moremo govoriti. V takih pogojih gospodarjenja pa je železnica predvsem sama dolžna skrbeti za politiko vlaganj v infrastrukturo, preostale prometne panoge pa so dolžne skrbeti zgolj za reprodukcijo prevoznih osnovnih sredstev, ker jim infrastrukturo zagotavlja družba ob delnem sofinanciranju prometnih panog samih. Posledice take politike so očitne že danes. V primerjavi z evropsko strukturo ima Jugoslavija v strukturi cestnih tovornih vozil največ težkih in najmanj lahkih vozil. To pa otežuje uresničevanje politike integralnega prometa, to je racionalnega prometa, pri katerem naj bi se skladno dopolnjevali železniški, cestni, pomorski in zračni promet v korist gospodarstva in standarda delovnih ljudi.

Železničarji želijo biti pobudniki in podpirajo tako politiko, ki bo težila za izpolnjevanjem nalog pri prevozu blaga in potnikov ob najmanjši porabi družbenega dela in sredstev. Zavzemamo se za sistem koordinacije. Obravnavanje prometa kot enotnega kompleksnega problema ne pomeni, da pri taki prometni politiki posamezne prometne dejavnosti in organizacije izgub-

ljajo svojo individualnost. S stališča specifičnih značilnosti posameznih prometnih panog bi s pomočjo integracije interesov in nalog morali vplivati na oblikovanje enotne politike in na njeno uveljavljanje. Iz podatkov o trenutnem stanju in položaju železnice pa je razvidno, da bo potekal nadaljnji razvoj prometa proti negativni skrajnosti, če se ne bomo dogovorili o osnovah in pogojih gospodarjenja, oziroma o enotni prometni politiki za celotno panogo prometa.

Za predkongresne razprave med našim 19.000-članskim kolektivom, ki so se časovno ujemale z razpravo o predvidenih spremembah republiške ustave, je bila značilna zahteva, da je treba obravnavati promet in s tem tudi železnico kot gospodarsko panogo in da je treba izdelati program enotne prometne politike, ki bo v skladu z gospodarskimi razvojnimi koncepti republike, posebej še glede na ustrežno geografsko prometno lego Slovenije v povezovanju morskih poti in luških zmogljivosti z zahodno in vzhodnoevropskimi državami. Zato smo tudi predlagali naslednjo spremembo in dopolnitev 38. ustavnega dopolnila:

„V prometu, z namenom oblikovanja in izvajanja enotne prometne politike, republika v okviru svojih pravic in dolžnosti sprejema zakone in ukrepe, ki zagotavljajo:

– določitev osnov in programa za vodenje enotne prometne politike z vidika enakih pogojev gospodarjenja za vse organizacije združenega dela v prometu, ki se odražajo zlasti v obveznostih do javnosti in komitentov, v sistemu prevoznih cen, v obremenitvi transportnih podjetij s stroški infrastrukture in v zagotovitvi varnosti in urejenosti v prometu;

– družbeno načrtovanje in ukrepe za uresničevanje razvojnih programov v prometu;

– sistemsko oblikovanje dolgoročnih sredstev za investicije v prometu;

– kooperacijo med organizacijami združenega dela v prometu in gospodarstvu z namenom, da bi se izoblikovala integralna transportna veriga in uvedle sodobne metode v transportu;

– združevanje organizacij združenega dela v prometu, zlasti kakor to terja tehnološka enotnost sistema, ker je to pomembno za vso republiko;

– svobodno oblikovanje cen ali pa na načelu konpenzacije zagotovitev polnega nadomestila v primerih odstopanja od take politike cen;

– organizacijo skupnega znanstveno-raziskovalnega dela za potrebe razvoja sodobnega prometa;

– premoženjska in druga materialno-pravna razmera v prometu.“

Menimo, da zahtevajo povečane gospodarske aktivnosti racionalno izkoriščanje zmogljivosti, integralno povezovanje gospodarskih dejavnosti in gospodarskih območij tudi moderen, tehnično razvit, tehnološko dobro organiziran in ekonomsko racionalen transportni sistem. Zato je treba ob ustavnih spremembah in izdelavi srednjeročnega programa SR Slovenije izdelati program enotne prometne politike v republiki, zavoljo vse večje pomembnosti te panoge pa še zlasti koncept tehničnega napredka, pogojev gospodarjenja in usklajenih vlaganj v prometno infrastrukturo.

Z zakonskimi in drugimi sistemskimi ukrepi bi morali zagotoviti tudi to, da bodo osnovni nosilci razširjene reprodukcije s področja prometa gospodarske

organizacije same, da prometne gospodarske organizacije prevzamejo odgovornost za vsa sredstva, naložena v promet. Treba je usklajevati odnose v primarni in sekundarni delitvi dohodka, da bo zagotovljena normalna reprodukcijska sposobnost v prometu in da bodo prometne delovne organizacije v mejah družbenega programa samostojno odločale o svojem razvoju.

Vsaka prometna organizacija mora sama pokrivati vse stroške, ki so povezani z izkoriščanjem infrastrukture. Omeniti moramo, da ima promet poleg gospodarskih še druge funkcije, kot denimo razvoj nerazvitih krajev in področij, pomen za narodno obrambo, razen tega morajo kapitalni infrastrukturni objekti služiti več generacijam itd. Zato mora pri uresničevanju teh nalog sodelovati vsa družbena skupnost z neposredno udeležbo pri investicijskih naložbah. Pri vlaganju finančnih sredstev v promet nastopajo specifičnosti, ki jih označuje višji organski sestav kapitala. Zato bi morali v družbenih planih predvideti tudi določene carinske olajšave, večjo možnost izkoriščanja ustvarjenih deviz, pravico do uvoza opreme, pravico do udeležbe pri delitvi sredstev iz emisije ter poroštvo republike za mednarodne obveznosti v primeru inozemskih vlaganj v razširjeno reprodukcijo.

Razvoj samouprave v prometu, še posebej pa na železnici, je odvisen od sistemskih rešitev prometa kot celote. Pri tem pa moramo upoštevati nekatere splošne naloge in posebne značilnosti prometnih gospodarskih organizacij, ki jim bomo morali prilagoditi tudi njihovo samoupravno strukturo, predvsem pa tudi zanje uveljaviti ustavna določila o temeljni organizaciji združenega dela.

## JULKA ŽIBERT, Mestni odbor sindikata delavcev v prometu in zvezah, Ljubljana:

Ob tem, ko toliko razpravljamo o gospodarskih gibanjih in o nujnosti izoblikovanja celovite prometne politike, ne morem mimo dejstva, da je izredno pomembno tudi to, kaj bo z osebim in družbenim standardom



delavcev, zaposlenih v tej panogi. Menim, da mora tudi politika standarda pomeniti del dolgoročne politike razvoja panoge kot takšne in sleherne delovne organizacije, saj je zaradi posebno težkih delovnih razmer organizirana skrb za standard delovnih ljudi še toliko pomembnejša.

Vrsta podatkov izpričuje, da na teh področjih še nismo prišli do idealnih rešitev. Tako bo pri nas vsak čas kar polovica vseh zaposlenih zahtevala beneficirano delovni staž. To je prava katastrofa! Vzroki pa so v tem, ker vse premalo vlagamo v izboljševanje delovnih razmer. Zato z enkratno akcijo ne bo mogoče rešiti vseh vprašanj na področju skrbi za človeka...

Lani je neka analiza med drugimi pokazala, da odhajajo na dopust le tisti delavci, ki imajo več kot 1200 dinarjev osebnega dohodka, vsi drugi pa dopust izkoristijo za dodatni zaslužek. Zato bi pač morali vložiti več

sredstev v organiziran odih in rekreacijo, po drugi strani pa bolj energično spreminjati sedanje mentaliteto, če pač hočemo spremeniti razmere.

Naslednji, zelo pomemben element izboljševanja delovnih razmer pa je finančno-kadrovske narave. Izboljšanje delovnih razmer namreč včasih zahteva tudi velika investicijska vlaganja, ki se ne odrazijo neposredno v večji produktivnosti, ki skratka niso kratkoročno rentabilna. Njihova rentabilnost pa je dolgoročna: kaže se v daljši delovni sposobnosti delavcev, manjši stopnji invalidnosti itd. To pa zato, ker o naložbah odločajo predvsem tisti, ki ne delajo v težkih delovnih razmerah ter se zato odločajo predvsem za neposredno rentabilne investicije, ne pa tudi za dolgoročneje, ki bi izboljšale delovne razmere, taki pojavi pa so očitni zlasti tedaj, kadar je podjetje tudi sicer v težkem finančnem položaju in se pogosto rešuje tudi na rovaš slabih delovnih razmer.

Za ponazoritev: kaj je bolj smotno – zavzemati se za beneficirani delovni staž ali pa za takšne delovne razmere, da bodo tovrstne zahteve vse manj pogoste? Prav gotovo je z družbenega, socialistično-samoupravnega vidika prednost v drugem. Prav gotovo je bolj humano omogočiti, da bo nekdo lahko delal nekaj let dlje in se upokojil zdrav ter sposoben za nadaljnje življenje, kot pa da bo delovni invalid. Jasno pa je, da bomo za nekatera delovna mesta, denimo za šoferje, vseeno morali doseči beneficirano delovno dobo. Ne glede na to pa predčasne upokojitve pomenijo le kratkotrajno rešitev, h kateri se vse preveč radi zatekamo. Prav področje delovnih razmer je nedvomno eno izmed tistih, kjer bo potrebno stalno prizadevanje sin-

dikata. Zato soglašam s tistim delom sklepov, ki obravnavajo to problematiko, dodajam pa še nekaj predlogov;

## INŽ. IVAN PAUL, Železniška postaja Celje:

Osnovni vzroki, da ni varnost železniškega prometa boljša, so predvsem v tem, da so kljub vsem ukrepom možne povsem subjektivne napake in da zavoljo njih prihaja tudi do napak in slabosti pri delu in pri organizaciji prevozov. Možnost napak je tem večja, kolikor počasneje se uva-



jajo v uporabo tako sodobna prometna sredstva kot tudi sredstva zvez in signalno varnostne naprave. Pri uvajanju vse večjih hitrosti ob sicer zastarelih varnostnih in telekomunikacijskih napravah se nevarnost še povečuje, ker je varnost v takem primeru še vedno v rokah človeka, ki pa v posameznih primerih lahko zataji. Trdim lahko, da je varnost na različnih delih omrežja jugoslovanskih železnic zelo različna; kar pomeni, da je železniški promet bolj varen tam, kjer hitro in usklajeno uvajajo sodobna tehnična sredstva.

Rednost in točnost prometa prav tako pomenita kvalitativni eksploatacijski značilnosti, ki lahko bistveno vplivata na stopnjo varnosti prometa. Rednost in točnost se med seboj dopolnjujeta, ker prvi pojem pomeni,

da vlaki vozijo po ustaljenem voznem redu, medtem ko drugi pojem pomeni, da bi vlaki morali voziti vsak dan in brez zamud.

Družbena skupnost je zelo zainteresirana za izpolnjevanje teh dveh kvalitativnih zahtev, saj to v praksi pomeni, da je poskrbljeno za kar največjo varnost prevoza potnikov in blaga.

Kot sem že omenil, tudi oblika organiziranosti železnice vpliva na varnost prometa. V praksi poznamo dve obliki organiziranosti: centralizirano, ki se je preživela, in decentralizirano, ki se utrjuje. Podrobneje o tem ne bi govoril, ker menda vsi poznamo razlike med obema načini organiziranosti.

Pomemben dejavnik, ki tudi vpliva na varnost prometa, je delovna disciplina zaposlenih, za katero pa v zadnjem obdobju ne bi mogli trditi, da je na zavidljivi višini.

Iz analiz posameznih nezgod je razvidno, da je zanje največkrat krivo pomanjkanje čuta odgovornosti, površnost, malomarnost pri delu in podobno. Zato menim; da ob sedanji ravni delovne discipline ne zadostuje, če delavca, ki je povzročil večjo nezgodo, samo začasno odstranimo z delovnega mesta, temveč bi za tovrstne delikte morali bolj strogo kaznovati. Ostrejšše sankcije bi po mojem prepričanju prav gotovo precej pripomogle k izboljšanju varnosti prometa.

Popolna, bolje rečeno relativno popolna varnost prometa pa je tudi eden izmed dejavnikov, ki vpliva na obseg prevoza potnikov in blaga. Zato menim, da je treba naše železnice čimprej modernizirati, ker bodo le tako lahko zadovoljile potrebe našega gospodarstva. V nasprotnem primeru, če železnice ne bomo modernizirali, bo gospodarska škoda nasploh tolikšna, da bomo za

sanacijo posledic potrebovali več sredstev, kot pa jih je sedaj potrebnih za modernizacijo železnice.

Delegate današnjega kongresa pozivam, naj podprejo akcijo za modernizacijo železnice in prizadevanja, da čimprej izoblikujemo prometno politiko. Samo na ta način bomo lahko delavci vseh dejavnosti prometa in zvez delali z roko v roki, posamezne dejavnosti pa se bodo lahko med seboj dopolnjevale in uporabnikom laže kot zdaj nudile popolne storitve.

– ugotoviti moramo, da so inšpekcijske službe in notranje kontrole v delovnih organizacijah razmeroma tolerantne do urejanja zadev na področju delovnih razmer in varnosti pri delu. Zato tudi pripravljenost delovnih organizacij za urejanje teh zadev ni zadostna in primerna;

– v prometu in zvezah je zelo veliko delavcev, ki se upokojijo invalidsko, saj se pod rednimi pogoji upokoji komaj polovica zaposlenih, zato si bomo morali bolj prizadevati za prekvalifikacijo delavcev in iskati primerno delo za tiste delavce, ki izgubljajo delovno sposobnost (avtomehaniki, strojevodje itd.);

– nameniti bomo morali posebno pozornost tudi izmenškemu delu v prometu. Vprašanje je, koliko so izboljšane delovne razmere, če delavci delajo po 12 in več ur dnevno, prosti pa so 24 ur, pri tem pa imajo v mesecu prost le dan ali dva več kot delavci v drugih dejavnostih;

– proučiti je treba nesreče pri delu. Največ nesreč pri delu je takrat, ko delavci opravljajo nadurno delo, ko so, skratka, že preutrujeni;

– proučiti bi morali vzroke smrtnih nesreč pri delu. V primerjavi z drugimi dejavnostmi je takih nesreč v prometu so-



razmerno sicer manj, vendar pa jih je vseeno toliko, da jim moramo posvetiti posebno pozornost.

Ko govorim o tem, se zavedam, da je v prometnih organizacijah zelo težko urejati delovne razmere in odpravljati pomanjkljivosti, saj nimamo in ne poznamo primera vzorno urejenih delovnih razmer. Zato nam ostaja kot primarna naloga, da postanejo stališča sindikatov o urejanju delovnih razmer tudi stališča samoupravnih organov in strokovnih služb v delovnih organizacijah, sicer razmer ne bomo izboljšali. Tudi samoupravni sporazumi, ki so že bili sprejeti, nas k temu zavezujejo.

### MIRKO PRELEC, „Slavnik“ Koper:

Dnevno časopisje nas sproti obvešča o tej ali drugi prometni nesreči, obvešča nas o številu žrtev, o materialnih škodah, itd. Novinarji napadajo voznike, da ne upoštevajo prometnih predpisov, da vlada na cestah zakon močnejšega, da cestna signalizacija ni urejena in podobno. V tem je, žal, tudi nekaj resnice! Če je res, da je v večini primerov vzrok nesreče subjektivni dejavnik, je naša dolžnost nekaj tudi storiti. Poslužiti se bomo morali najrazličnejših prijemov in metod od preprostih do znanstvenih, da s skupnimi močmi zmanjšamo subjektivne vzroke prometnih nesreč, s tem pa zmanjšamo tudi število nesreč in njihove posledice. Se pravi, da je nujno načrtno izobraževanje voznikov, da je treba načrtno zagotavljati normalen delovni čas voznikov, da moramo poskrbeti za rekreacijo voznikov, urediti delovno dobo, itd. V zvezi s tem naj povem, da so na občnem zboru delavcev prometa in zvež obalnega območja predlagali, naj bi v Kopru ustanovili šolo za pri-

dobitev kvalifikacije voznikov motornih vozil. Ta šola naj bi delovala v okviru Poklicne šole kovinske stroke v Kopru.

Za bolj normalne delovne in življenjske razmere voznikov pa bi bilo nujno tudi uskladiti vozne rede avtobusov ter poskrbeti za začasna prenočišča in prehrano soferjev avtobusov v drugih krajih, kjer je končna postaja avtobusa.

Znano je, da se ZŠAM Slovenije že več časa bori za priznanje beneficirane delovne dobe poklicnih voznikov cestnih motornih vozil z utemeljitvijo, da vozniki nimajo urejenega delovnega časa, da ne morejo vzdržati današnjega tempa dela, ki ga od njih zahtevamo, ker so tudi delovne razmere vsak dan zahtevnejše.

Specifična značilnost voznika je, da je krivulja njegove delovne sposobnosti relativno dolga konstanta – tja do 50 let, nato pa strmo pade. Zato se danes mnoge naše organizacije srečujejo z vprašanjem, kam z voznikom, ko postane nesposoben za delo in nima drugega poklica: kako ga prekvalificirati v 45 ali 50 letu starosti, ker tega predpisi ne dopuščajo, ter kako takega voznika nagrajevati, da ne bo okrnjena njegova eksistenca ter kasnejša pokojnina.

V predvidenih dopolnilih ustave, ki govore o minimalnem delu in o pravicah do dela, moramo poiskati mesto tudi za voznika, ki ga je delo izčrpalo. Menim, da se jim mora iz naslova minulega dela obrestovati vloženo delo oziroma del tistega, v kar so vse življenje vlagali. Ovrednotiti jim moramo tisti del življenjske dobe, ki so ga prebili za volanom. Če povzamem misli iz povedanega, lahko trdim, da je naša skupna naloga uresničevati pravice po delu in iz dela.

### Dr. BORIS KOBAL, Poslovno združenje cestnih podjetij, Ljubljana:

Menim, da se boste strinjali z menoj, ko trdim, da sedanja neskladja v položaju železnice in cestnega prometa izražajo posledico dolgoletnega administrativ-



nega upravljanja na železnici in da teh neskladij, katerih rešitev je nujna v interesu celotnega gospodarstva, ni mogoče razreševati šablonsko in z administrativnimi ukrepi, marveč le tako, da se promet sam ustrezno razmeji, upoštevajoč pri tem pogoje in okoliščine, ki izvirajo iz zakonov ekonomike. Da pa bi zakoni ekonomike lahko prosto in pravilno razmejili promet med cesto in železnico, je treba najprej sprostiti mehanizem ekonomike, ga torej osvoboditi vseh vezi administrativnih ukrepov in administrativnega upravljanja. In da bi to lahko dosegli, mora biti izpolnjen temeljni pogoj, da je promet kot celota obravnavan enako, torej kot gospodarska panoga s povsem enakimi pogoji in z enakim načinom upravljanja.

Tudi javne ceste torej morajo pomeniti neločljiv sestavni del prometa kot gospodarske panoge z vsemi njegovimi značilnostmi, kar seveda pomeni tudi enak način upravljanja oziroma samoupravljanja.

Upravljanje cest v obliki sodelovanja tistih, ki na cestah oprav-

ljajo vzdrževalna dela, in tistih, ki ceste uporabljajo in tako ustvarjajo dohodke, je torej ne- ločljivo povezano s pravilnim de- lovanjem zakonov ekonomike.

Te ugotovitve so v skladu s tistimi amandmaji k zvezni ustavi, ki naš samoupravni si- stem dopolnjujejo in utrjujejo. Edino v tem smislu je mogoče pravilno razlagati in uporabljati tudi določilo 6. točke XXI. amandmaja k zvezni ustavi, ki govori o interesnih skupnostih, in iz tega izvajati razmejitve med temi skupnostmi in dejanskimi samoupravljalci v gospodarstvu. Drugačna razlaga in uporaba ustavnih določil ne bi bila samo v nasprotju z čejanskim stanjem, temveč bi tudi predstavljala po- tencialni vir nevarnosti za nove administrativne posege z vsemi škodljivimi posledicami, ki iz tega izvirajo.

S tem, ko se zavzemam za uveljavitev gospodarskega zna- čaja prometa in zvez kot celote, ne zanikam določenih splošnih družbenih interesov, ki vsekakor obstajajo. Zato je treba na na- čin, ki ne bi škodoval samo- upravnemu in ekonomskemu mehanizmu, zavarovati splošno družbene interese pri obliko- vanju cestne in druge prometne politike ter nadzor nad uveljav- ljanjem te politike.

Kongresu predlagam, da o tem razpravlja in da se, upošte- vaje zaradi splošnih družbenih interesov le objektivno potrebne omejitve, izreče za enotno ob- ravnavanje in enak status celot- nega prometa in zvez, včevši ceste, ob hkratni zagotovitvi pra- vilnega delovanja mehanizma ekonomskih zakonov in popol- nega samoupravljanja ter ob ustreznih odgovornosti dejanskih vzdrževalcev in uporabnikov cest.

## BRUNO TUTTA, tajnik medobčinskega odbora sindikata delavcev v prometu in zvezah, Nova Gorica

Sindikalna aktivnost v letoš- njem letu se najbolj kaže v sno- vanjih na področju družbenega dogovarjanja in samoupravnega sporazumevanja. S tem smo za- čeli proces usklajevanja sistema delitve dohodka in osebnih do- hodkov, ki je bil večkrat deležen ostrih kritik zaradi prevelikih razlik in ekscesov. Ko smo na zadnji seji našega odbora raz- pravljali o poteku sporazu- mevanja in o naši aktivnosti na tem področju, smo razen pozi-



tivnih dejstev ugotovili tudi pre- cej senčnih strani sporazume- vanja in dogovarjanja. Izražajo se zlasti v naslednjem:

1. Medtem ko nam je uspelo ob nastajanju sporazumov pri- tegniti veliko število strokov- njakov, vodilnih ljudi in samo- upravnih organov v delovnih organizacijah, zdaj ugotavljamo, da v vseh kolektivih nismo uspeli pritegniti k razpravam in k tvor- nemu soodlovanju pri obli- kovanju teh pomembnih aktov večine članstva delovnih skup- nosti. Tako je to delo ostalo bolj v rokah vodilnih strokovnjakov in članov samoupravnih orga- nov, kar pomeni, da smo obšli demokratično samoupravno pot. Z druge strani pa ugotavljamo tudi primere, d. s. so vodstva pod-

jetij marsikdaj gluha za uteme- ljene predloge delovnih enot.

Tudi stopnja prizadevnosti osnovnih sindikalnih organizacij v pripravah na sporazumevanje ni bila povsod enaka. Medtem ko so se ponekod osnovne sindi- kalne organizacije zavzeto vklju- čile v ta proces, so se druge za- dovoljile z vlogo opazovalcev in so torej čakale na rešitve od zgo- raj.

Upoštevale te ugotovitve so- dim, da bi vsaj del zamujenega lahko nadomestili s tem, da bi se tvorno vključili v uresničevanje nalog, ki so pred nami, to je v usklajevanje pravilnikov o delitvi osebnega dohodka z določili sa- moupravnih sporazumov. Ob tem naj bi osnovne sindikalne organizacije nastopile kot po- budniki in nosilci razprav.

2. Ob oblikovanju in spre- jemanju samoupravnih spora- zumov za posamezna področja prometa in zvez smo bili priča dokaj različnega vrednotenja vpliva delovnih razmer.

Po mojem mišljenju je v teh primerih šlo za očitno težnjo de- lovni organizacij, da bi v mejah svojih materialnih možnosti za- gotovile čim višjo maso kalku- lativnih osebnih dohodkov. Bolje stoječe delovne organi- zacije so v mnogih primerih ne- utemeljeno zahtevale tudi take dodatke, ki so v bistvu pomenili poskus znatnega zvišanja oseb- nih dohodkov nad raven, do- ločeno s kalkulativnimi oseb- nimi dohodki. Delovne orga- nizacije, ki predvidevajo slabšo realizacijo, pa so bile pri tem bolj previdne ali celo sploh niso upoštevale dodatkov niti za taka delovna mesta, ki bi bila do teh dodatkov upravičena. Orienta- cijska opredelitev sindikatov, ki je limitirala maso osebnih do- hodkov na račun dodatkov, in strožji kriteriji pri dejanju so- glasij k posameznim spo-

razumom po drugi strani so sicer omilili tovrstne apetite, nismo pa uspeli v celoti odpraviti različnega vrednotenja vplivov delovnih razmer v posameznih delovnih organizacijah oziroma po panogah.

3. Ob nastajanju in sprejemanju samoupravnih sporazumov in pri uresničevanju njihovih določil smo se srečevali in se še srečujemo z različnimi ocenami, od katerih pa bi nas dve skrajnosti lahko sčasoma privedli v nezavidljiv položaj.

Prva taka ocena in skrajnost je optimistična in izhaja iz samozadovoljstva, ki temelji na ugotovitvi, da smo sindikati kot pobudniki sporazumevanja s temi samoupravnimi akti dosegli vse ali vsaj pretežni del tistega, kar smo si zastavili kot svojo nalogo na področju usklajevanja delitve dohodka in osebnih dohodkov.

Druga ocena in skrajnost pa je pesimistična in izhaja iz načelnega zanikanja sporazumevanja kot sistemske rešitve in skuša z omalovaževanjem posameznih določil in z napihovanjem dejanskih pomanjkljivosti zmanjšati dejanske rezultate in prevladujoče pozitivne rešitve, do katerih smo prišli.

Sodim, da smo dolžni povsod in vselej zavračati taka stališča ter z objektivno oceno in prikazovanjem rezultatov sporazumevanja jasno povedati, da smo pričeli proces, od katerega ne nameravamo odstopiti in v katerem bomo v naslednjih fazah postopoma odpravljali pomanjkljivosti in ga dograjevali tako, da bo vedno bolj prilagojen naši stvarnosti in hotelnem;

4. S prehodom na sistem samoupravnega sporazumevanja, ko smo kot sindikat postali eden odločilnih dejavnikov pri nastajanju, sprejemanju in izpopolnjevanju sporazumov, se je moč-

no povečal pomen našega delovanja. Obenem pa smo si naložili tudi veliko odgovornost. Zato moramo in bomo morali paziti, da ne bi sprejemali odločitev in kompromisov, ki bi nam politično škodovali in s katerimi bi si lahko zapravili ugled in zaupanje pri članstvu.

## ERNEST ZIDARSKI, „Izletnik“ Celje:

V zadnjem času v našem podjetju vse bolj razmišljamo o izobraževanju voznikov avtobusov. Predvsem želimo, da bi jim omogočili pridobitev visoke kvalifikacije, čeprav priznane samo v okviru našega podjetja. Sedaj je 43 zaposlenih voznikov doseglo tako kvalifikacijo, kar bomo tudi upoštevali pri nagrajevanju z novim pravilnikom o delitvi osebnih dohodkov, ki ga pripravljamo.

Vzgoja, izobraževanje in usposabljanje voznikov profesionalcev je pereč problem. Organizacija ZŠAM je predlagala, da morajo imeti vozniki motornih vozil C in D kategorije ustrezno strokovno izobrazbo. Toda vsak kandidat bi si moral prej pridobiti strokovno znanje, ki ustreza zahtevam delovnega mesta voznika. Vožnja vozila je le del tistega znanja, ki je pogoj za uspešno opravljanje tega poklica. Vsak voznik namreč opravlja še druga opravila, od različnih komercialnih poslov do tega, da nastopa v vlogi turističnega vodnika v širšem pomenu besede. V avtobusnem prometu je predvsem važen odnos do potnikov, iznajdljivost, čut odgovornosti za upoštevanje voznega reda, disciplina itd., skratka, obilo splošnih nepisanih pravil, ki so izpuščena iz sedanjega učnega programa. Ugotavljamo tudi, da kljub enotnemu učnemu programu usposabljanje voznikov ni povsod

enako kvalitetno. Pri izpitih so različni postopki in kriteriji, da o izpitni pristojbini ne govorimo. Kandidati se v večini primerov pripravljajo le za izpit, ne pa za naloge na delovnem mestu voznika! Sistematičnega usposabljanja poklicnih voznikov ni ali pa je zanemarjeno. Naše podjetje je na primer moralo samo organizirati tečaj za voznike D kategorije in si na ta način pridobiti potreben kader, sicer bi bili še zdaj brez njega.

O profilu poklica „voznika motornega vozila“ že dlje razpravlja posebna komisija pri Gospodarski zbornici SRS. Popolnoma se strinjamo z razpravo v „Prometnem vestniku“ št. 7-8/71, kjer je rečeno, da je profil prava poklicna slika, ki zajema zahteve gospodarstva, in predstavlja seštevek zahtev, ki jih terja delo v najnaprednejših delovnih organizacijah. Zaradi tega naj bi bodoči profil obsegal seštevek vseh zahtev, ki zadevajo področje dela, delovna sredstva, delovne razmere in podatke o znanjih, ki vključujejo praktična, strokovno teoretična, matematično napredovna ter družbena znanja, in to v obsegu, kot je za ta poklic potreben.

Drug pereč problem, ki ga rešujemo že več let, pa je skrajšanje delovnega staža poklicno zaposlenih voznikov. Poleg naraščajočega prometa, neprimernih cest itd. vplivajo vsak dan na voznika še različne druge operacije med vožnjo, kot denimo vožnja v megli, slaba cesta, gostota prometa, nočna vožnja, vročina, mraz, klima, prehrana itd. Zavedamo se, da ni edina rešitev v beneficiranem delovnem stažu, ker so delovne razmere in delovni čas bistvenega pomena, saj poleg navedenih težav v veliki meri skozi dneve, mesece in leta vplivajo na fizično in duševno stanje voznika. Boleča je pred-

vsem primerjava z nekaterimi drugimi dejavnostmi, kjer je beneficiran delovni staž priznan.

## IVO SISINGER, Cestno podjetje Maribor:

Pred poldrugim letom smo v Novem Sadu na I. konferenci samoupravljalcev cestnih podjetij Jugoslavije enotno ugotovili, da je razvoj cestnega gospodarstva in prometa na cestah v zadnjih



letih terjal veliko naporov za modernizacijo cestnega omrežja in gradnjo novih sodobnih cestnih povezav. Z enakim in še povečanim tempom bomo morali nadaljevati tudi v prihodnje, če hočemo slediti zahtevam gospodarstva in naraščajočega turističnega prometa. Tem zahtevam smo v cestnih podjetjih v zadnjih letih še kar dobro sledili, saj se nismo omejevali le na enostavno reprodukcijo, temveč smo velika sredstva vložili tudi v razširjeno reprodukcijo in marsikje v celoti zamenjali zastarele vozni park in sredstva za delo.

Na konferenci v Novem Sadu smo tudi poudarili zahtevo – pri kateri ostajamo tudi danes – da mora upravljanje s cestami temeljiti na ekonomski podlagi in odnosih, saj je samo v tem primeru možno še govoriti o resnični samoupravi delovnih ljudi, zaposlenih v cestnih podjetjih. Samo ob navedenih pogojih so končno delovni ljudje, zaposleni

v cestnem gospodarstvu, postavljeni v enak položaj, kot ga imajo glede samoupravnih odnosov kot glede materialnih pristojnosti delavci, zaposleni v drugih vejah gospodarstva.

Na novosadski konferenci smo se odločno zavzeli za krepitev samoupravljanja tudi v organizacijah združenega dela, ki delujejo na področju cestnega gospodarstva. Pri tem smo si bili edini, da se obdobje administrativnega upravljanja s cestami ne sme povrniti po nobeni poti in na noben način. Zato smo že takrat izrazili vso podporo stališčem, da je treba zadeve širšega družbenega pomena urejati po poti družbenega dogovarjanja in samoupravnega sporazumevanja med vsemi zainteresiranimi partnerji, ki naj ne bi le spoštovali, temveč z vso odgovornostjo tudi uresničevali sprejete dogovore, zakone in sporazume. Govoriti o pomenu in vsebini ustavnih amandmajev ali sprejemati resolucije je namreč eno, praksa pa, žal, drugo, marsikdaj nasprotno! To pomeni, da so pred nami zelo odgovorne naloge v zvezi z uresničevanjem XXI. in XXII. dopolnila k zvezni ustavi. Obenem tudi menim, da zlasti teh določil zvezne ustave ne moremo in ne smemo podrežati nekim posebnim republiškim določilom, ki bi zanemarjala tisto, kar je že bilo uzakonjeno z zvezno ustavo in kar moramo z vso doslednostjo tudi izpolnjevati.

Če je v dopolnjeni zvezni ustavi zapisano, da v temeljni organizaciji združenega dela delavci na podlagi svojega dela neposredno in enakopravno urejajo medsebojne odnose, upravljajo s sredstvi družbene reprodukcije, odločajo o dohodku in drugih vprašanih svojega družbeno-ekonomskega položaja, potem to ni zapisano zaradi lepšega, celo zunanjega videza našega samo-

upravljanja, ampak zato, da bi vse to postalo dokončna in resnična stvarnost samoupravnih odnosov delavcev, skratka tistih, ki sredstva tudi ustvarjajo.

Zato menim, da republiški ustavni amandmaji, o katerih je tekla široka razprava, ne morejo zamenjati tega, kar je že bilo sprejeto v zvezno ustavo in je v sedanjem obdobju graditve naše socialistične samoupravne skupnosti došlo tudi najširšo podporo. Če je kaj spornega ali nejasnega, gre le za čas, v katerem bomo sposobni tudi uresničevati vse tisto, kar smo sprejeli. Za to uresničevanje pa smo odgovorni vsi, ne samo sindikati, ampak tudi vsi drugi, vsi, ki smo se ali ki so se v javnosti zavzemali za omenjena stališča in zanje tudi glasovali.

S tega stališča moram reči, da v celoti ni sprejemljiv amandma 27 republiške ustave, ki govori o organizacijah posebnega družbenega pomena; za katere naj bi z zakonom določili načela njihove organizacije in delovanja. Slišati tudi je, da te organizacije sploh ne morajo imeti statusa temeljnih organizacij združenega dela, češ da so monopolisti, da svojega dohodka ne ustvarjajo na tržišču in podobno in zatorej ne morejo in ne smejo samostojno odločati o razširjeni reprodukciji.

Prav sindikati se bomo morali odločno spopasti z vsem tistim, kar želi ohromiti nadaljnji razvoj samoupravljanja v teh delovnih organizacijah, med katere sodijo tudi kolektivi prometa in zvez. Vemo namreč, da poti v preteklost ni! Zato tudi ne bomo dovolili nobenih filozofij, katerih bistvo je omejiti samoupravljanje v tovrstnih delovnih organizacijah, kar naj bi bilo potrebno zaradi „splošnih“ oziroma „širših“ družbenih interesov.

Zato tudi podpiram predloženi osnutek sklepov našega kongresa, posebej pa še II. poglavje sklepov, kjer je jasno poudarjeno, da sindikati zavračajo sleherno omejevanje samouprave v prometnih delovnih organizacijah ter da se bodo odločili postavili v bran z ustavo določenih pravic delovnega človeka, da bodo skratka nasprotovali poskusom in težnjam, naj bi prometne dejavnosti ponovno postale nekakšne javne upravne službe.

### **BORIS VADNJAL, predsednik Komiteja izvršnega sveta za promet:**

Po tako bogati razpravi na vašem kongresu o problemih prometa je težko dodati ali zanikati



misi, ki v svojem bistvu in svojih hotenjih prikazujejo predvsem težnjo, a ne le težnjo, temveč tudi zahtevo po tem, da na področju Slovenije – v slovenskem gospodarstvu in slovenskem življenju – razvijamo prometne panoge, predvsem pa prometno politiko na ravni, ki jo družba na tej stopnji razvoja pričakuje.

Moram reči, da sem osebno prijetno presenečen nad razpravo večine diskutantov, nad njihovo zahtevo in opredelitvijo, da se moramo tudi kot družba organizirati in opredeliti, kako bomo promet kot gospodarsko panogo v Sloveniji nadalje razvijali.

Da smo prišli v Sloveniji do takšnih spoznanj, lahko bi rekli tudi do take spremenjene miselnosti, je najbrž vzrok predvsem v tem, da je podlaga za rast našega gospodarstva naš narodni dohodek, prav tako pa je podlaga tudi za našo celotno ekonomsko politiko in socialno opredeljenost. Dejstvo, da zavzema promet v sedanjem konceptu dolgoročnega razvoja Slovenije pomembno mesto, je samo posledica te ugotovitve. To je posledica spoznanja, da je med prometom in razvojem gospodarstva neposredna vez, vendar ne le političnih, samoupravnih in skupščinskih dejavnikov, ampak našega celotnega gospodarstva, ki meni, da je treba to vez ohraniti in jo razvijati, saj delujeta promet in gospodarstvo praktično v medsebojni odvisnosti.

Promet se je pri nas dolgo razvijal povsem stihijsko. Vsaka izmed prometnih panog je razvijala predvsem svoj koncept.

Kljub temu zadnja leta ugotavljamo težnjo, da bi posamezne programe usklajevali in tako prišli v Sloveniji do enotne prometne politike. Narodni dohodek, ki ga dosegamo v Sloveniji, nam ne dopušča, da bi se naš promet razvijal stihijsko. Nobena, tudi bogatejša družba, kot je naša, tega ne dopušča. Vsaka bogatejša družba spozna, da na področju prometa ne morejo obstajati klasične oblike medsebojne konkurence predvsem zato, ker bi bila takšna konkurenca z vidika družbenih stroškov izredno draga. Da se cestarji, železnice, letalski promet in gospodarstvo ter cestna prevozna podjetja in železnice med seboj dogovarjajo ali vsaj kažejo takšne težnje, je predvsem posledica teh spoznanj, ki smo jih v zadnjem času dosegli pri nas tudi za področje prometa.

Bržčas s tem, kar smo do-

segli, ter s spremenjeno miselnostjo ne moremo biti povsem zadovoljni, ker menim, da je to le temelj za nadaljnje oblikovanje naše prometne politike. Predvsem pa nam to daje vse realne možnosti, da tudi v Sloveniji oblikujemo in sprejmemo programiranje ter usklajeno prometno politiko.

Večje, če ne skoraj vse, prometne panoge v Sloveniji imajo danes že izdelan dolgoročni koncept razvoja ali pa ga pravkar končujejo. Že dolgo ga ima izdelanega tudi železnica, za katero lahko trdim, da je panoga, ki je doslegla v Sloveniji izreden napredek – ne samo pri elektrifikaciji in modernizaciji prog, ampak tudi v miselnosti dela, svojega poslanstva in v opredelitvi o njeni funkciji v okviru celotne slovenske prometne politike.

Izdelan imamo program razvoja cestnega omrežja v Sloveniji do leta 1985 in skupaj z zakonom o javnih cestah, ki je že predložen skupščini, bo to zaokrožena celota naše nadaljnje politike na področju cestnega gospodarstva. Mislim, da moramo tudi nekatere sedanje odnose v cestnem gospodarstvu drugače opredeliti. In prav s tem zakonom jih opredelujemo na podlagi 27. amandmaja k slovenski ustavi. Menimo, da ceste ne morejo biti osnovno sredstvo nikogar drugega kot uporabnikov cest in da jih lahko samo ti uporabljajo preko interesnih, torej samoupravnih skupnosti cestnega gospodarstva.

Odgovarjam tovarišu iz cestnega podjetja: ne mislite niti ne pričakujte, da bi v Sloveniji lahko podpirali stališče o zbiranju sredstev z zakonsko prisilo, ta sredstva pa potem po samoupravni poti v cestnih delovnih organizacijah uporabljali. Najbrž se moramo opredeliti za

širšo družbeno odgovornost do upravljanja s sredstvi, za katera se opredeljuje družba, prispevajo pa jih predvsem uporabniki cest.

Pred seboj imamo še program mreže letališč, letalskega prometa v Sloveniji in program razvoja naše edine luke v Kopru. Menim, da so to temelji, na katerih lahko resnično sinhroniziramo omenjene programe, predvsem pa sinhroniziramo politiko vlaganja sredstev v vse našete panoge. Zato ponovno poudarjam, da smo v prejšnjih letih sklenili, da bomo kot družba sodelovali pri razvoju prometa.

Za področje prometa daje družba približno 10 milijard dinarjev. Republika pokriva tudi izgube na nerentabilnih progah, itd. ter kaže s temi parcialnimi prispevki tudi svoj odnos in svojo družbeno odgovornost za razvoj prometa.

Najbrž bomo morali nadaljevati tudi z izpopolnjevanjem organizacijskih oblik na področju prometa; najpomembnejše pa je, da se bomo skupno dogovarjali in opredeljevali. Predvsem od vas v delovnih organizacijah je namreč odvisno, ali bomo na področju znanstvenega raziskovalnega dela ter spremljanja modernizacije ustanovili institucijo, ki bo oblikovala oziroma pomagala uresničevati prometno politiko.

Zato mislim, da je opredelitev, ki jo zastopa vaš sindikat v predlogu stališč, resnično vredna pozornosti; zato podpiram uresničitev vašega predloga, da bi se v okviru Sklada Borisa Kidriča, ki naj zares postane sklad vseh prometnih organizacij Slovenije, oblikoval inštitut, katerega naloga bi bila medsebojno dogovarjanje ter enoten in skupen nastop pred slovensko družbo, predvsem pa pred slovenskim gospodarstvom.

V Sloveniji se moramo opredeliti do prometa bolj specifično,

no, kot smo se doslej. Predvsem se moramo opredeliti do specifičnosti, kot so se opredelile nekatere druge republike. Najbrž v tem soglašamo. Če so se tovariši v Hrvaški odločili, da se bodo opirali predvsem na morje, se moramo mi v svoji politiki opredeliti predvsem na tranzitno funkcijo našega prometa glede na geopolitični položaj Slovenije. S tem pa ni rečeno, da moramo vlagati sredstva samo za izboljšanje prometne infrastrukture. To bi najbrž pomenilo veliko odrekanje, ne samo sedanje, ampak tudi bodoče generacije sredstvom, ki jih potrebuje tako „draga“ infrastruktura. Zato moramo tisto, kar vlagamo v infrastrukturo, tudi kapitalizirati ter ob razvoju prometne dejavnosti ustvarjati pogoje za razvoj drugih dejavnosti. In, če se struktura slovenskega gospodarstva vse bolj spreminja v korist terciarnega razvoja, je prav infrastruktura tista, ki največ prispeva k temu in teraciarizacijo še bolj pospešuje ter tako še hitreje bogati materialno osnovo slovenske družbe.

Menim, da je osnovna opredelitev za tranzitno funkcijo izrednega pomena, zato jo je treba obdelati; iz nje bi morali rasti vsi cilji in vsi naši koncepti o razvoju naših podjetij in celotne prometne dejavnosti v Sloveniji.

Reči moram, da so sklepi, ki jih predlaga sindikat kongresu, izredno zanimivi ne samo za prometno dejavnost, za člane sindikata te dejavnosti, temveč so le-ti taki, da bodo morali o njih razpravljati tudi tisti organi v republiki, ki so zadolženi za razvoj prometa. Predvsem pa bodo morali obravnavati današnjo razpravo ter zamisli in predloge, ki so bili v njej izraženi.

Tudi v komiteju za promet bomo morali razpravo na tem kongresu posebej obravnavati,

saj se redkokdaj zgodi, da bi lahko na kakšnem zboru slišali toliko pripomb in bogatih misli, na osnovi katerih bi potem lahko oblikovali politiko in se zavzemali za njihovo uresničitev.

Zelim, da bi v prihodnje še hitreje razvijali misel medsebojnega sodelovanja in težnje po integraciji našega prometa, vendar ne le po integraciji v okviru prometne dejavnosti, ampak tudi med prometno dejavnostjo in gospodarstvom v celoti. Prepričan sem namreč, da bomo le tako lahko uresničili osnovne intencije, ki ste jih v današnji razpravi tako nazorno prikazali.

## ANDREJ GERENČER, Podjetje za PTT promet Murska Sobota:

Sedanji zakon o JPTT priznava inkaso dohodek kot edini način pridobivanja dohodka. S tem izključuje ekonomsko zakon-



tost, da dobi vsak za opravljeno delo ustrezno plačilo. Poštni kolektivi, ki poslujejo na manj razvitih področjih, morajo v večini primerov zaradi enovitosti tehnološkega procesa opraviti več dela, saj k njim prihaja več poštne stvarine, kot pa jo z njihovega področja odhaja drugam. Če bi hoteli ti PTT kolektivi organizirati omrežje v smislu prigradarjenih sredstev, bi morali marsikje ukiniti dostavo ali celo pošto. Zamislimo si, kakšen od-

mev bi tak njihov sklep povzročil v javnosti!

Ustvarjeni inkaso na podlagi opravljenih odhodnih storitev torej ni odraz vloženega dela. Pri drugih kolektivih, kjer gre za nasprotni pojav, pa se ustvarjajo znatnejši dohodki, zavoljo česar lahko znatno zmanjšajo izgubo v poštinem prometu, ki nastaja predvsem zaradi sedanjih deficitarnih cen.

V smislu ustavnih dopolnil, s katerimi dobivajo republike veliko samostojnost, je torej nujno, da tudi v PTT Slovenije analizirajo ekonomske odnose in sprejmejo ustrezne ukrepe na podlagi katerih bi vsem zagotovili enako plačilo za enako delo in tako razrešili pereče probleme, ki so za nekatere kolektive odločilnega pomena.

Kot možna oblika odprave neenakomernega razvoja v posameznih dejavnostih v prometu in zvezah se zdi najbolj primerna večja solidarnost in družbena intervencija na manj razvitih območjih. O tem se zadnje čase veliko govori in če ne bo ostalo samo pri razpravah, lahko pričakujemo tudi bistvene premike.

Gre torej za to, da bi v delitev dohodka morali vnesti tudi delitev po načelu solidarnosti oziroma tako družbeno usmerjanje, ki bi v določeni fazi pripomoglo k hitrejšemu razvoju posameznih območij, s tem pa do višjega standarda delavcev in zmanjševanja razlik v osebnih dohodkih v posameznih dejavnostih. Delitev po načelu solidarnosti daje možnost, da ljudje z delavnostjo in znanjem premagujejo razliko, ki so nesporejmljive tako za najbolj razvita kot tudi za šibkejša podjetja in območja. Vedeti namreč moramo, da bodo povsem zastoj moderna in avtomatizirana območja, če bodo znotraj republike obstajala druga, še nerazvita območja.

Možnih je več oblik solidarnosti. Ena bi bila gotovo v tem, da bi pri gradnji zmogljivosti I. nivoja finančne slabše stojača PTT podjetja v tej fazi gradnje nosila manjše obveznosti.

Druga možna oblika reševanja problemov manj razvitih območij in s tem tudi kolektivov je družbena intervencija na manj razvitih območjih. Slovenska skupščina je po daljših razpravah v začetku tega leta sprejela zakon o pospeševanju razvoja manj razvitih območij. Izvršni svet pa je imenoval komisijo za pospeševanje razvoja takih območij in določil namenska sredstva v obliki beneficiranih obresti. Zastavlja pa se vprašanje, ali imajo banke razevirana sredstva, s katerimi bi pomagale pri uresničevanju programov delovnih organizacij z manj razvitih območij.

Za prometne organizacije, ki poslujejo na manj razvitih območjih, pa je po mojem prepričanju navedeni zakon pomemben predvsem zaradi tega, da SR Slovenija sodeluje pri pospešenem razvoju teh območij z graditvijo oziroma sodelovanjem pri graditvi infrastrukturnih objektov, pomembnih za gospodarski in socialni razvoj teh območij. Pod infrastrukturo pa sodijo tudi objekti prometa in zvez. V tem smislu torej pričakujemo pomoč. Žal so sredstva iz tega naslova premajhna, da bi lahko zadostila vsem potrebam na manj razvitih območjih. Počakati pa je treba na izid razpisa za tekoče leto, da bi lahko ugotovili dokončne potrebe po teh sredstvih. Naš sindikat bi se moral zavzeti za to, da bi delovne organizacije prometa in zvez, ki so zaprosile za sredstva iz tega naslova, ob delitvi tudi upoštevali. To je nujno zavoljo že navedenih vzrokov pa tudi spričo dejstva, da promet in zveze predstavljajo pomemben dejavnik

krepitev in utrjevanja narodne in politične zavesti prebivalcev teh območij.

Če bi našete probleme reševali tako, kot smo omenili, bi bili ustvarjeni pogoji, da bi se tudi delovni kolektivi, predvsem pa PTT, na manj razvitih območjih laže prilagodili določilom veljavnega samoupravnega sporazuma o delitvi dohodka in osebnih dohodkov. Razprave v zvezi z verifikacijo samoupravnih sporazumov tudi nakazujejo, da pomenijo le prvo fazo in da moramo nadeljevati s sporazumevanjem še o drugih bistvenih vprašanih in zadevah posameznih dejavnosti. Saj je verjetno naš skupni cilj uresničiti zamisel: za enako delo – enako plačilo.

**FRANCI SEVER**, generalni direktor podjetja Aerodrom Ljubljana-Pula-Brnik

Pozdravljam kongres, pozdravljam originalno in konkretno razpravo, povezano s prakso



in vsakdanjim življenjem prometnih dejavnosti naše republike. Na kratko bi pa rad nekaj več povedal o letalskem prometu Slovenije, o katerem nasploh precej sramežljivo razpravljajo v družbenopolitičnih organih naše republike.

Letalski promet je najmlajši promet, je najmanjša zvrst, ki pa se resno prebija na površje, da bi

dobila svoje mesto v splošnem prometu ne samo v naši družbi, ampak tudi v svetu. Tako se ta mlada zvrst uvršča že na tretje mesto v svetu in na četrto v Jugoslaviji.

Ta zvrst prometa ima zelo malo izkušenj. Železnice so stare že več kot sto let in jim izkušenj ne manjka. Naša zvrst ima strokovno še dokaj neizpopolnjen kader, ker šol ni. Zato se tudi težko uveljavlja. Z druge strani pa koristniki prometnih storitev še niso navajeni na uporabo letalskih uslug in ko jim le-te ponujamo, marsikdaj še vedno menijo, da imajo opravka z zanesenjaki.

Danes se letalski promet uporablja kot moderna, resna zvrst prometa, ki teži k temu, da bi jutri postala najhitrejša in verjetno tudi najbolj množična prometna dejavnost. V promet vnaša hitrost, drugačne relacije in odnose; hitreje se spreminjajo mišljenja, vnaša novo miselnost v gospodarjenje. Ljudje so povsem drugače mislili v času, ko so gradili železnice in ko so še kočije vozile po naših cestah.

Gospodarstvo, ki bi zanemarjalo letalstvo in letalski promet, ne more biti sodobno in se ne more hitro vključevati v svetovni trg. Človek išče hitrost v času in čas je postal zlato.

V Slovenji imamo nedograjeno letališče, ki je pred nekaj leti pomenilo še sramoto, danes pa je, to lahko rečem, naš ponos. Je sicer majhno, vendar zanesljivo raste in bo postalo veliko vozlišče ne samo našega, ampak tudi svetovnega letalskega tranzita. Že zdaj pa smo povezani tako rekoč z vsemi najvažnejšimi evropskimi centri.

Naša družba do danes še ni zavzela stališča, ali bo naša republika, naša družba ostala pri enem letališču, ali bo to letališče lahko pokrivalo področja Šta-

jerske, Primorske in Dolenjske; ali bomo pustili, da bodo ta območja pokrivali sosede, ki se že zelo resno bijejo za naš prostor, za potniški in za tovorni promet. Glede vsega tega se mora naša družba odločiti in mora svoje tudi reči. Sicer bo prepozno in bodo nastali tudi zračni koridorji, ki bodo zanesljivo zaobšli našo republiko.

Na kratko sem povedal, kar sem želel. Predlagal pa bi, da bi v končno besedilo sklepov vnesli kaj več tudi o letalstvu ter da bi sklenili, da je treba tudi letališčem priznati njihovo pravo mesto. V sklepe naj bi končno zapisali tudi zahtevo, naj se družba izreče, kako in kaj naj bo z letalskim prometom v Sloveniji.

### **TONE KROPUŠEK, predsednik RS ZSS:**



Bogastvo tukaj izraženih misli me utesnjuje, da spregovorim samo o enem problemu, brez ambicij, da bi načel stvari, ki jih vi bolje poznate in ki ste jih postavili na svoje mesto tudi na tem kongresu.

Slovenci se včasih tako obnašamo, kot bi nas bilo po tistem sram, ker nas je malo, obenem pa se tolažimo s tem, da živimo na najlepšem koncu Evrope in da smo obkroženi z deželami in narodi, ki so gospodarsko razviti in bogati, katerim bi zelo radi sledili.

Menim, da ostanke kompleksa majhnosti in nerazvitosti lahko premagamo z resničnim povezovanjem Slovencev med seboj, z resničnim in sodobnim povezovanjem Slovencev z Jugoslavijo in Evropo, oziroma svetom. Razvojni koncepti, ki s tem ne bi računali, bi vodili k izolaciji Slovenije in s tem h konzerviranju njene nerazvitosti in majhnosti. Zato se od kompleksov majhnosti, nepomembnosti in neboljnosti lahko poslovimo le, če sprejmemo in odločno izvajamo tak razvojni program, ki bo kot nepogrešljivo komponento vključeval potrebo modernega povezovanja Slovencev v prostor Jugoslavije in Evrope, in to v ekonomskem, socialnem in kulturnem pogledu, s tem pa tudi v političnem pogledu.

Slovenska državna in samoupravna skupnost lahko postane samostojna, suverena in vplivna, če se medsebojno bolj integramo in če se povežemo s svetom. Povezovati pa se moramo na najsodobnejši način in ne po načelu „peš hoje“, kot smo bili vajeni v preteklosti in kot se še danes dogaja.

Ni dovolj, da smo odprli meje, kajti to samo po sebi še ne pomeni mnogo. Potreben je torej korak naprej v tem smislu, da bomo preko teh meja komunicirali hitreje, bolj ekspeditivno in promptno in to po zraku, železnici, sodobnih cestah, morju, po žici pa tudi brez nje. To je pogoj, če se hočemo kot narod in država uveljaviti v svetu, ne le doma. Mi se doma lahko uveljavimo in sebe proglašamo za samozadovoljne Slovence, vendar bomo suveren narod in država predvsem takrat, ko nas bodo priznali tudi drugi v svetu. Drugi pa bodo o nas tako mislili, kadar bomo z drugimi enakopravno povezani; kadar bomo enakopravno menjavali med seboj člo-



veške dobrine, od materialnih dobrin do kulturnih in političnih dosežkov itd. Ta menjava pa ni možna, če med seboj nismo povezani po vseh naj sodobnejših kanalih.

Razvoj in posodabljanje zvez in prometa je tudi eden osnovnih pogojev notranje integracije slovenskega naroda in integracije Slovencev v Jugoslavijo. Zato je posodabljanje prometa in zvez na tej stopnji razvoja materialnih dobrin, kot smo jo dosegli v Sloveniji, ena primarnih nalog dolgoročnega in srednjeročnega razvoja slovenskega gospodarstva, kulture in naroda kot celote.

Ta prioritarna naloga nas sindikate zanima predvsem z naslednjih vidikov:

- z vidika današnjega in jutrišnjega položaja delavca v prometu,

- z vidika policentričnega razvoja Slovenije,

- z vidika vključevanja Slovenije v Jugoslavijo in v Evropo v gospodarskem, socialnem in političnem pomenu,

- z vidika strukture investicij v domačem prostoru.

V telegrafskem slogu želim podrobneje razčleniti teh nekaj vprašanj z vidika interesov sindikata.

Kar zadeva položaj delavca v prometu in zvezah: veliko težav v položaju delavca izhaja iz nizke tehnološke ravni te panoge. Ko si prizadevamo razvijati standard delavca, ugotovljamo, da standard delavca v prometu sloni pretežno na živem delu in manj na sredstvih za delo (na minulem delu), od katerih je prav tako odvisno ustvarjanje novih vrednosti, dohodka in osebnih dohodkov. Nizki osebni dohodki so v takih razmerah bolj posledica nizke tehnične opremljenosti te panoge kot pa slabe organizacije dela.

Urejanje delovnega časa je v

tej panogi mnogo težavnejše kot drugod. Ne le narava dela, temveč tudi relativno nizka tehnološka raven na vseh področjih prometa zaostruje te probleme. Vselej, ko skušamo reševati ta vprašanja, zadevamo na težave, ki izvirajo iz zastarele opremljenosti železnice, cestnega, luškega, pomorskega in zračnega prometa.

Ne mislim, da vsa nerešena vprašanja glede delovnega časa izhajajo iz nizke opremljenosti. Mnogo več moramo storiti že danes, vendar se bodo ti problemi v bodoče vedno bolj zaostrovali, če se ne moderniziramo.

Tudi problemi in težnje po beneficiranem delovnem stažu so posledica nizke tehnološke opremljenosti in neurejenih delovnih razmer na tem področju. Strinjam se s sklepom tega kongresa, da bomo morali v republiki storiti vse, da ustvarimo take razmere za delo, da tudi iz te panoge ne bodo zapuščali delo mladi delovni invalidi, ampak da bodo ljudje ob lažjem delu zdravi dosegli poln delovni staž.

Tudi težnje po beneficiranem delovnem stažu razumem kot posledico takšne opremljenosti in delovnih razmer, ki aktivnemu delavcu na tem področju ne omogočajo, da bi dosegel visoko starost.

Stanovanjski standard in vse, kar sem sodi, je prav tako odvisen od akumulativnosti te panoge. Akumulativnost te panoge pa, kot vemo, ni zavidljiva. Ustvarjamo jo bolj z živim delom, kot na osnovi take opremljenosti, ki bi omogočala višjo akumulativnost.

Drugi sklop problemov, ki argumentirajo zahtevo po hitrejši modernizaciji, višji tehnološki ravni tega področja dejavnosti, je naslednji:

Samoupravni razvoj terja, da

se opredelimo za policentrični razvoj Slovenije. S tem hočemo, da bi dosegli enakomernejši in skladnejši razvoj vsega slovenskega prostora in večjo enakost ljudi, ki živijo na različnih območjih slovenskega ozemlja. Policentrični razvoj lahko pomeni atomizacijo slovenskega prostora in interesov, če ne bomo hkrati dosegli večje povezave in boljših možnosti za komuniciranje med posameznimi deli. Se pravi, da se promet in zveze tudi iz našega čisto notranjega političnega in ekonomskega vidika postavljajo kot ena primarnih nalog, če ne očemo iz Slovenije narediti obilico regij, ki bodo med seboj zaradi različnih interesov izolirane in sprte. Torej tudi koncept policentričnega razvoja terja hitrejšo in sodobno povezavo vseh območij in področij Slovenije v homogeno slovensko nacionalno, državno, samoupravno tvorbo in celoto.

Kar zadeva Slovenijo kot samoupravno skupnost in državo v odnosu do zunanega sveta in Evrope tole:

Kdor ostaja izoliran, je osamljen; tako človek, narod ali skupina ljudi. Osamljenemu pa je sojena majhnost, nebogljenost in relativna revščina. Zato razvojni koncept prometa Slovenije ne more biti uokvirjen ali obremenjen z regionalnimi načeli – mislim na Slovenijo kot regijo. Njegovo osnovno izhodišče morajo biti evropske in svetovne dimenzije. Vsak drugačen generalni pristop k razvojni politiki Slovenije bi pomenil regionalno zapiranje Slovenije in njeno stagnacijo. Širši pristop k razvoju prometa in zvez pa vključuje tako tranzit kot naše notranje razsežnosti.

In čisto nazadnje: Slovenci v zadnjem času ne investiramo malo. Ugotovljamo celo, da nam investicije rastejo preko realnih

ekonomskih možnosti. Gradimo nekatere kapacitete – kar je seveda prav – ki presejajo potrebe Slovencev in ki so dimenzionirane za evropske potrebe, da tako rečem. Ali ni jasno, da ne bomo mogli realizirati teh kapacitet na evropskem tržišču, če ne bomo z njim povezani? Se pravi, če te investicije hkrati ne računajo z možnostjo plasmaja v Evropi, kar je možno samo preko prometa in zvez, je to enostransko in nam lahko povzroči velike težave, konflikte in materialno škodo.

Zato mislim, da bomo morali najmanj vzporedno, če ne forsirano začrtati politiko modernizacije prometa in zvez, če se hočemo ekonomsko in v vseh drugih pogledih vključiti v sodobno Evropo in sodoben svet.

Naj sklenem: strinjam se s tistimi, ki so zelo odločno in argumentirano poudarjali potrebo po enotni sinhronizirani prometni politiki in razvojnih konceptih, po tesnejši povezanosti vseh panog prometa v enotno gospodarsko panogo Slovenije in po najtesnejši povezavi prometa z drugim gospodarstvom. V tem smislu podpiram stališča v predloženem osnutku sklepov vašega kongresa ter želim nam vsem skupaj, ne samo vam, da bi hitreje napredovali v dobro delavcev v prometu in zvezah in v korist vseh Slovencev.

### MILAN ŠEMRL, „Splošna plovba“ Piran:

Več je odgovorov na vprašanje, zakaj se naša trgovska mornarica ne razvija in krepi obenem z razvojem mornarice v svetu. Najvažnejši in bistveni je pač ta, da še nismo izoblikovali koncepta razvoja prometne politike in da zaradi tega ne znamo izkoriščati možnosti, ki jih imamo tudi zaradi našega morja in zaradi naše obale. Najhujša



posledica vsega tega je, da se naša mornarica razvija dokaj samorastniško. K temu v veliki meri prispevajo že dolgo časa kritizirane „sistemske rešitve“, zaradi katerih v domovini ni mogoče dobiti kreditov za gradnjo ladij za domače potrebe, so pa krediti za ladje, ki jih naše ladjedelnice gradijo za izvoz. Sedanja delitev dohodka v škodo gospodarstva povzroča, da je reprodukcijska moč naše mornarice nizka, oziroma da se mornarica ob diktiranih domačih tarifah in ob ostreni konkurenci svetovnega tržišča enostavno ne more več normalno razvijati.

V takih razmerah posluje tudi „Splošna plovba“, naše edino slovensko pomorsko podjetje, ki je skupaj z drugo pomorsko dejavnostjo in prometnimi dejavnostmi na obalnem območju prav gotovo močan in pomemben gospodarski dejavnik. Zato je še vedno utemeljena zahteva in potreba, da bi v dokumente, s katerimi v Sloveniji opredeljujemo tako imenovane prednostne in perspektivne dejavnosti, vključili vse tiste, ki to že po naravi so. Med njimi pa je prav gotovo promet in pomorska dejavnost, da ne omenjam turizma, ki tudi terja prometno razvitost in sposobnost. Vse to je dano in določeno že z lego naše republike. Temu ustrezi pa bi morali biti tudi načrtovanje, financiranje in splošni družbeni inte-

res, da se take dejavnosti stalno krepijo in da se jim omogoča normalno poslovanje ob vsakokratnih gospodarskih pogojih, kot jih diktirata domači ali tuji trg.

Tako veleva zdrava pamet. Zdi se nam razumljivo, če najrazvitejše države krepijo in podpirajo svoje pomorsko gospodarstvo – od trgovske mornarice do vseh oblik kopenskega transporta, ki so z njim povezane. Interes za vlaganje praviloma ni vedno v goli finančni rentabilnosti. Rentabilnost tovrstnih vlaganj namreč ni nikoli dvomljiva, ker se pač razkriva v različnih oblikah, ki so s širših družbenih in gospodarskih vidikov za posamezno državno skupnost pomenbejše od rentabilnosti naložb kot takšnih.

Delovanje svetovnega trga najbolj občuti tisti, „ki v njem živijo“, ki se s konkurenco pogosto bije na življenje in smrt, kot temu pravimo. Na tem trgu ni mogoče dvigati cen tako, kot jih lahko tisti, ki prodajajo samo doma. Če pa tudi v takih razmerah pomorski prevozniki ustvarjajo devizni dohodek, je prav, da bi bila skupnost bolj pozorna na delo, življenje in boj ter obstoj take dejavnosti oziroma kolektiva.

### SERGEJ KOGLLOT, Medobčinski odbor sindikata delavcev prometa in zvez Nova Gorica

Čeprav naša družba s težavo priznava prekinitve dela kot eno izmed oblik uveljavljanja zahtev delavcev, ne moremo mimo dejstva, da je ta oblika značilna tudi za našo samoupravno družbo. Nikakor ne moremo podpirati prekinitve dela kot edino možno obliko reševanja zahtev delovnega človeka, vsi pa se zavedamo, da z aktivnim delom sindikalne organizacije v pod-

jetju redkeje pride do takih pojavov. Tako ugotavljamo, da so temeljni vzroki za konfliktno situacijo v delovnih organizacijah nepravilna delitev osebnih dohodkov, nezadostna razvitost samouprave, neurejeni notranji odnosi, pomanjkljivo informiranje in neustrezna kadrovska struktura. V podjetjih cestnega prevoza pa pogojujejo konfliktno situacijo še razcepljenost in nelojalna konkurenca.

Zaradi teh slabosti ugotavljamo:

1. Da se delavci zaradi premajhnega znanja ne vključujejo dovolj v delo samoupravnih organov ter da se jim večkrat zdi reševanje njihovih zahtev preko teh organov prepočasno ali neučinkovito. Zato se raje poslužujejo hitrejšega in v večini primerov učinkovitejšega ukrepa – prekinitve dela.

2. Da so osnovne sindikalne organizacije premalo angažirane pri reševanju posameznih vprašanj delavcev, ki predstavljajo žarišča konfliktnih situacij. Pasivnost sindikata do teh vprašanj zmanjšuje tudi moč in vlogo sindikata v očeh delavcev.

3. V načelu zavračamo metodo pritiska ob konfliktnih situacijah, vendar nastopajo tudi primeri, ko je metoda pritiska najhitrejša in najučinkovitejša pot za razrešitev določenega problema.

Na splošno lahko ugotovimo, da je premalo opredeljena vloga osnovne sindikalne organizacije v primeru konfliktnih situacij. V večini primerov konfliktnih situacij stoji sindikat ob strani oziroma da pobudo za razreševanje šele tedaj, ko konfliktna situacija nastane. Vodstvo sindikata je v takih primerih v dilemi, ali naj sodeluje v konfliktni situaciji in se postavi na stran delavca, ki zahteva določene pravice, ali pa naj podpira stališča uprave pod-

jetja. Skratka, ugotavljamo, da je sindikat v teh primerih premalo učinkovit tudi zaradi premalo opredeljene vloge sindikata, ko nastopijo konfliktno situacije.

Najbrž ne bomo odpravili tako hitro vseh vzrokov konfliktnih situacij, zato bi bilo nujno, da se tudi statutarno opredeli vloga sindikata v konfliktnih situacijah, in to ne samo v statutih delovnih organizacij, temveč tudi v statutih sindikatov.

Pri tem gre tudi za vprašanje, ali lahko vodstvo osnovne sindikalne organizacije v podjetju, ko je izčrpa vse možne oblike samoupravnega reševanja sporov v delovni organizaciji in so znani vzroki sporov, uporabi kot skrajno možnost za reševanje spora prekinitev dela kot protest proti počasnemu ali nepravilnemu reševanju določenih problemov v podjetju ali kot protest proti nesposobnosti vodstva oziroma samoupravnih organov.

Dokler nimamo jasno opredeljene vloge sindikata v konfliktnih situacijah, mora biti vloga osnovne sindikalne organizacije v podjetju in tem, da nenehno spremlja dogajanja in da tvorno sodeluje pri reševanju zlasti tistih vprašanj, ki predstavljajo žarišča konfliktnih situacij.

## STANE PREDOVNIK, Pošta Ptuj:

Ko smo se še pripravljali na sprejem dokumenta o političnih nalogah in ciljnih slovenskih sindikatov, je bila v vseh razpravah izražena polna podpora predlaganim stališčem in ciljem. Vse te razprave pa je spremljala tudi misel, kako te cilje v celoti uresničiti tudi na manj razvitih področjih naše republike, kako zagotoviti, da bodo tudi prometne organizacije lahko dohajale splošni razvoj našega gospodarstva.

Sodim, da so nujno potrebni enakopravni pogoji razvoja in gospodarjenja prometnih organizacij tudi na prometno nerazvitih področjih. Z usklajeno družbeno akcijo je treba odstraniti sedanje neskladnosti in posvetiti posebno pozornost razvoju prometa. Doseči moramo zadovoljivo raven PTT prometa, cest, železnice, cestnega transporta in podobno.

Zavedamo se tudi, da gre za proces, ki je že doslej in ki bo tudi v bodoče terjal še veliko truda, prizadevanj in vlaganj za skladnejši razvoj prometne panoge v okviru razvoja celotnega gospodarstva.

Specifični pogoji gospodarjenja prometnih organizacij se kaže v visoki stopnji amortiziranosti osnovnih sredstev, v zastajanju v tehnični opremljenosti in še zlasti v neustreznih tarifah železniških in PTT storitev. Kolektivi prometnih organizacij zato svoj razvoj v znatni meri financirajo iz že skromnega dohodka, z najemanjem pretežno kratkoročnih in dragih kreditov, kar seveda negativno vpliva na urejanje ravni osebnih dohodkov in na reševanje problematike družbenega standarda.

Strinjamo se s tem, naj bo ta razvoj usklajen in da morajo biti pri tem v celoti zavarovani interesi celotnega družbenega razvoja. Vemo tudi, da pomoč razvitih področij manj razvitim ne bi smela zaviralno vplivati na nadaljnji razvoj razvitih in da je z druge strani potrebno na manj razvitih področjih aktivirati vse dejavnike, ki lahko pripomorejo do najučinkovitejšega gospodarskega napredka.

V teh prizadevanjih moramo biti tudi sindikati konkretni, vztrajnejši in doslednejši, saj tudi na manj razvitih področjih živi in deluje naše članstvo, ki ima polno pravico, da prav tako kot

delovni ljudje na razvitejših področjih, torej pod enakimi pogoji ustvarja in potem tudi uživa plodove svojega dela. Na kratko rečeno: za enako delo – enako plačilo!

Smo proti uveljavitvi nekaterih ustavnih dopolnil ustave SR Slovenije, ki dajejo možnost vmešavanja v naše samoupravne pravice, odločno zavračamo poskuse omejevat samoupravljanje, kjerkoli se že pojavljajo. Smo tudi proti vsem težnjam, da bi prometna dejavnost postala javna služba.

Dosedanji uspehi v prometnih organizacijah so poročstvo, da so delavci v prometu in zvezah sposobni dobro gospodariti z upanimi sredstvi v prid vsake posamezne delovne organizacije kot tudi v prid celotne družbe.

V imenu tistih, ki jih tukaj zastopam, sem s to razpravo želel opozoriti le na to, da bomo sklepe in naloge, ki jih danes sprejemamo, lahko enotno in skladno uresničevali le tedaj, ko bomo uskladili razvoj našega celotnega gospodarskega prostora.

## STANKO ROŠKAR, „Špedtrans“ Maribor:

Podatki povedo, da je zelo nizek odstotek voznikov z daljšim stažem, ki se – kot pravimo – normalno upokojijo. Težke delovne razmere namreč iz mnogih voznikov naredijo delovne invalide. Nekateri vozniki so prisiljeni veliko pred upokojitvijo zamenjati vozniška delovna mesta za druga, nižje ovrednotena, kar potem vpliva na nižjo pokojninsko osnovo. Je pa tudi določen odstotek voznikov, ki sploh ne dočakajo „normalne“ ali pa tudi „nenormalne“ upokojitve. Zaradi znanih vzrokov namreč nekateri vozniki vztrajajo na delovnih mestih tudi še potem, ko je bilo ugotovljeno, da njihove delovne sposobnosti ne ustrezajo



več zahtevam. Zato pa neredokdaj prometna nesreča s tragičnim izidom „za vselej razreši“ problem beneficiranega staža“ takšnega delavca. Vse, kar smo doslej storili ob takšnih primerih, so poslovljni govori, simbolični met krmila v odprti grob in sem ter tja še finančna pomoč družini, ki pa v nobenem primeru – naj bo še tako visoka – ne more nadomestiti tragične izgube, ki je doletela družino.

Vem, da z uresničitvijo beneficirane delovne dobe vseh takih primerov ne bomo odpravili. Zanesljivo pa bi jih vsaj močno omejili. Menim, da je v zvezi s tem in nasploh odveč govoriti o vrednosti človeškega življenja.

Vem tudi to, da je za nekatere poklice beneficirana delovna doba že urejena. Odklanjam dvoumne razprave o tem, ali je ta doba povsod, kjer je priznana, tudi v resnici utemeljena. Sodim, da je beneficirani delovni staž potreben povsod, kjer so delovne in druge razmere težke in neusmiljene, in da je treba to vprašanje urejati povsod, kjer je potrebno. Strinjam pa se s tem, da je treba težke delovne razmere odpravljati predvsem z investicijami v različne priprave in pripomočke, ki izboljšujejo delovne razmere. Toda če težkih delovnih razmer na nekaterih delovnih mestih ni mogoče odpraviti ali pa bi bilo na to treba dolgo čakati, je take probleme treba

razrešiti s priznanjem beneficirane delovnega staža, ne pa z vedno istimi frazami: „Izboljšajte delovne razmere!“

Zavedam se tudi, da je treba beneficirani staž dodatno finansirati. V delovnih organizacijah s tem soglašamo, saj vemo, da delavci na takšnih delovnih mestih več prispevajo ali pa vsaj v težjih razmerah prispevajo k skupnim rezultatom kot delavci na drugih delovnih mestih.

Če že ne moremo bistveno izboljšati delovnih razmer voznikov, potem je najmanj, kar zanje lahko storimo in moramo storiti, to, da čimprej uveljavimo beneficirani delovni staž tudi zanje.

Znano je, da v načelu nihče ne oporeka nujnosti beneficirane staža za voznike. Žal pa se pri razreševanju tega problema že ves čas „gremo“ nekakšen ping-pong. V delovnih organizacijah govorimo, naj to uredijo „oni zgoraj“, ti pa spet pravijo, naj bi mi v delovnih organizacijah pripravili ustrezne analize. Ta ping-pong ni klasičen, preko ene mrežice. Tu je cela vrsta mrež in veliko igralcev: delovna organizacija, združenje šoferjev in avtomehaničev, gospodarska zbornica, poslovna združenja, sindikat, različne znanstvene institucije in kdove kdo še vse. Klasični ping-pong se konča s tremi dobljenimi seti, naš pa traja v nedogled.

Menim, da bi moral današnji kongres določiti glavnega igralca, ki naj zadevo z legalnimi sredstvi pripelje do konca. Zato predlagam, da bi kongres zadolžil novi republiški odbor, naj kot pobudnik premakne zadevo z mrtvega tira. S tem ne mislim, da bi se moral republiški odbor angažirati kot izdelovalec potrebnih analiz, zbiralec podatkov in oblikovalec dokončnih predlogov. Zadostovalo bi že to, če bi republiški odbor opravil svojo

pobudniško funkcijo in nase prevzel odgovornost, da bi ta problem le razrešili.

Za to, kar sem pravkar predlagal, pa se zavzemam, ker vprašanja beneficiranega delovnega staža za voznike doslej nismo uspešno razreševali. Ker gre za slovenski in celo jugoslovanski problem, ga po mojem globokem prepričanju mora razrešiti naš sindikat, če nam zadeva odpoveduje na vseh drugih frontah; poveže pa naj se z drugimi republikimi in s centralnim odborom, mi mu pa dajmo vsa potrebna pooblastila in podporo.

Še nekaj: za tako ogromno delo, ki nas še čaka, bi morali silę strniti, ne pa da se sindikat in zveza šoferjev in avtomehaničkov razhajata v mnenjih, kaj bo ali kaj naj bi kdo izmed njiju storil. Zaradi takih nesoglasij „na vrhu“ je namreč najbolj oškodovan voznik, tisti član našega sindikata, za katerega pravice se borimo . . .

## FRANC KRIVEC, Podjetje za PTT promet Maribor:

Že takoj na začetku moram povedati, da obstaja med PTT podjetji v Sloveniji dokajšnja ekonomska neenakost. Obstajajo namreč ekonomsko močnejša in ekonomsko šibkejša podjetja, kar v precejšnji meri povzroča neenakomeren razvoj PTT prometa. Neenakost je vzrok tudi mnogim drugim težavam, ki tarajo PTT delavce, kot denimo višina osebnega dohodka, različna nadomestila, možnost za rekreacijo itd.

PTT delavci radi govorimo o velikem napredku in modernizaciji naše dejavnosti. Napredka dejansko ni mogoče zanikati. Toda hkrati ugotavljamo, da smo v primerjavi z drugimi gospodarskimi dejavnostmi še vedno zaostali; da družbi in gospodarstvu ne dajemo tistega, kar

od nas pričakuje: dovolj hitrih in kvalitetnih zvez. Včasih pa celo menim, da oviramo hitrejši razvoj gospodarstva.

V zadnji treh letih se je zaposlenost v PTT podjetjih povečala za 3 %, medtem ko se je fizični obseg opravljenih PTT storitev povečal za 45 %. Menim, da ta podatek zgovorno dokazuje naša prizadevanja pri iskanju notranjih rezerv, s čimer prispevamo k stabilizaciji. Po drugi strani pa to dokazuje, da skušamo zagotoviti čim več lastnih sredstev za nadaljnjo modernizacijo in avtomatizacijo naše službe.

Če bi iskali mesto PTT med Drugimi dejavnostmi prometa in zvez bi ugotovili, da smo po celotnem dohodku na četrtem mestu, po bruto osebnih dohodkih na tretjem in po bruto akumulaciji na šestem mestu med devetimi dejavnostmi. Podatki torej dejansko kažejo, da PTT promet zaostaja v svojem razvoju že znotraj dejavnosti prometa in zvez, medtem ko je zaostanjanje za razvojem preostalega dela gospodarstva še večje.

Z velikimi investicijskimi naložbami v zadnjih letih smo sicer dosegli velik napredek pri razvoju telekomunikacijskih zvez in pri urejevanju še vedno klasičnega poštnega prometa. V zadnjih štirih letih je bilo v PTT naprave vloženih kakih 230 milijonov dinarjev, od tega 40 % lastnih sredstev. Zato pa smo se PTT delavci morali odpovedati boljšim osebnim dohodkom in višjemu standardu. Lahko celo trdimo, da smo začeli izvajati reformo že pred letom 1965.

Z navedenimi vlaganji je bila do leta 1970 dosežena popolna avtomatizacija telefonskega prometa. Avtomatizirano je bilo 90 % telefonskega prometa. Skoraj povsod, kjer je bilo mogoče,

smo motorizirali dostavo pošte, tako da je štiri petine prebivalcev Slovenije zajetih v dnevno dostavo poštnih pošilk.

PTT podjetja imajo tudi izdelane programe razvoja do leta 1975. Programi predvidevajo nadaljnjo razširitev dnevne dostave in hitrejši prenos poštnih pošilk, mehanizacijo različnih opravil na večjih poštah, razširitev končnih vozelnih in glavnih telefonskih in telegrafskih central, bistveno povečanje medsebojnih telefonskih zvez, zgraditev nove tranzitne in mednarodne telefonske centrale v Ljubljani ter povečanje mednarodnih telefonskih zvez. Za uresničitev teh programov bodo PTT podjetja potrebovala kakih 600 milijonov dinarjev. Ob sedanjih družbeno priznanih cenah storitev bomo ta sredstva težko zbrali celo v višini, ki je potrebna za najetje bančnih kreditov.

PTT delovne organizacije so tiste, glede katerih družba meni, da predstavljajo organizacije posebnega družbenega pomena in če je temu tako, je tudi družba dolžna zagotoviti sredstva za nadaljnji razvoj. S tem mislim na pravilno družbeno vrednotenje našega dela tudi skozi dinar. Cene naših storitev so pod kontrolo zveznih organov. Cene tistih storitev, ki jih mi najbolj potrebujemo pri razširjeni reprodukciji, pa se v večini primerov prosto oblikujejo in tudi dokaj hitro naraščajo, kar seveda negativno vpliva na naš nadaljnji in hitrejši razvoj.

Zaradi vseh teh vzrokov si upam trditi, da PTT kolektivi niso v enakem položaju kot tiste delovne organizacije, ki lahko prosto oblikujejo cene svojih storitev in proizvodov. PTT kolektivi smo za stabilizacijo gospodarstva, vendar ne pod pogoji: zamrznjenih cen, medtem ko se drugim delovnim organi-

zacijam cene postopoma sproščajo. Taka politika cen po našem prepričanju pomeni nadaljnje zaostajanje PTT za preostalim gospodarstvom. Zavaljo takih razmer naši programi ne bodo mogli biti uresničeni v predvidenem roku, to je do leta 1975.

Kljub opisanim razmeram pa PTT kolektivi niso pozabili na svoje ljudi, na standard PTT delavca in na njegove delovne razmere. Tudi v to področje smo doslej vložili precej sredstev. Seveda vsako podjetje po svojih močeh, glede na stopnjo razvitenosti in ekonomske moči.

Dokajšnjo skrb za PTT delavce in za njihov družbeni standard dokazuje tudi dejstvo, da delavski sveti posameznih podjetij prav v letošnjem letu, ko podjetja slavijo desetletnico obstoja, sprejemajo posebne sklepe o nadaljnjem razvoju standarda PTT delavcev.

### **GVIDO GRILANC, Sekcija za vleko Nova Gorica:**

Življenje ob najbolj odprti jugoslovanski-italijanski meji nam daje posebne možnosti za sodelovanje na vseh področjih in na različnih ravneh. Tudi na Goriškem smo imeli zadnja leta precej organiziranih in tudi spontanosti stikov s sindikalnimi organizacijami delavcev prometa in zvez v Furlaniji - Julijski krajini. Vsakodnevni stiki delavcev prometa in zvez na delovnem mestu in tovariških srečanjih pa narekujejo tudi sodelovanje na sindikalnem področju.

S tem smo začeli že pred leti, vendar sodelovanje ni preraslo oblik, kot so, denimo, udeležba na naših občnih zborih, občasni stiki med posameznimi sindikalnimi delavci ter sodelovanje na področju rekreacije in športa.

V zadnjih dveh letih pa smo napravili bistven korak naprej, in

to s programiranim sodelovanjem, vsebinskimi razpravami in z decentralizacijo, to je z razvojem stikov na ravni osnovnih sindikalnih organizacij.

Sprva so bile težave predvsem v tem, ker področje Medobčinskega odbora delavcev v



prometu in zvezah Nova Gorica meji s tremi provincami, kar pomeni, da imamo tri provincijska vodstva. Poleg tega pa so železničarji vključeni v tri sindikalne organizacije. Tako naj bi praktično naš medobčinski odbor sodeloval z devetimi sindikalnimi organizacijami. Zato smo se dogovorili za posamezne konkurentne oblike sodelovanja med posameznimi našimi osnovnimi sindikalnimi organizacijami in posameznimi sindikalnimi organizacijami onstran meje. V teh stikih ugotavljamo precejšen napredek in razvoj, saj se sodelovanje razvija po programu, ki ga je sprejel medobčinski odbor prometa in zvez v okviru mednarodnega sodelovanja za leto 1971.

V mesecu juniju nas je obiskala delegacija iz videmske kurilnice. Gosti so se zanimali za izkušnje na področju samoupravljanja ter za organizacijo in delovanje sindikata. Danes se ne zadovoljujejo več s tem, da jim razložimo samoupravljanje z idealno-političnega vidika, temveč hočejo spoznavati kon-

kretno naloge, uspehe in težave pri našem delu, ugotavljanju in delitvi dohodka, itd.

V septembru je delegacija Sekcije za vleko Nova Gorica vrnila obisk. Razgovor med sindikalnimi in upravnimi predstavniki obeh delovnih organizacij je potekal v tovariškem vzdušju. Seznanili so nas z dosežki njihovih prizadevanj za izboljšanje delovnih razmer, večje varnosti pri delu in drugem. Posebej so nam orisali delovanje sindikata v kurilnici in procesu združevanja italijanskih sindikatov.

Do konca leta pa sta v programu še dva stika. Tako bo prihodnji mesec prišla na obisk v „Avtopromet“ Gorica delegacija provincijskega vodstva sindikata CGIL - Autoferrotramvieri iz Vidma, pred koncem leta pa naj bi navezali stike med PTT Nova Gorica in provincijskimi vodstvi sindikatov poštarjev iz Gorice.

Nadaljujemo tudi s tradicionalnimi športnimi srečanji v okviru proslav „15. aprila“, s katerimi se je pravzaprav začelo sodelovanje med železničarji obeh Goric.

Ker smo na meji med dvema pokrajinama, smo bili in smo posredovalci stikov med regionalnim vodstvom sindikata italijanskih železničarjev SFI - CGIL za pokrajino Furlanija-Julijska Benečija in republičkim odborom Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije. Kljub vsestranskim prizadevanjem pa se stiki med sindikatoma dalj časa niso posebno intenzivno razvijali. Lani pa smo naše stike tudi vsebinsko poglobili, do česar je prišlo, ko so bila pritegnjena s sodelovanju še deželna vodstva iz Benetk in Verone. Kakih 40 italijanskih delavcev je tako lani prišlo na petdnevni študijski obisk k nam, da bi se seznanili z našim druž-

benim sistemom, posebno pa s samoupravljanjem na železnici in z delovanjem sindikatov v samoupravnih odnosih. Ob tej priložnosti so nas seznanili tudi z njihovim bojem za reforme in za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer železničarjev. Do ponovnega srečanja je prišlo pred nedavnim tudi v Novi Gorici, ko smo razen o aktualnih nalogah razpravljali tudi o vprašanih, ki nas težijo predvsem zaradi povečanja tranzitnega prometa na goriški progi in odprtja goriškega železniškega mejnega prehoda za tranzitni mednarodni promet.

### **FRANC RODICA, zastopnik JŽ Opčine – Sežana:**

Naše enote in kolektivi se zavedajo, da bodo uresničevali zastavljene cilje predvsem s povečanim obsegom in z boljšo kvaliteto dela, kar so že dokazali v minulem poslovnem letu. Zato tudi ocenjujemo leto 1970 kot leto, v katerem je bil dosežen največji obseg dela, odkar obstajajo železnice pri nas, kar pa je velika zasluga in uspeh naših delovnih ljudi. Na doseženi uspeh so vplivala tudi določena prizadevanja za ugodnejši in hitrejši prevoz potnikov in blaga ter prizadevanja za zniževanje stroškov poslovanja. Pri tem pa ne smemo pozabiti, da so bili uspehi doseženi ob znatno težjih delovnih razmerah, premajhnih zmogljivostih in ob velikem številu ozkih grl. Prav zato menimo, da so bili uspehi dejansko mnogo večji. Ob vseh naporih so delavci v železniškem prometu še vedno pripravljani izpolnjevati vse zastavljene naloge, vendar pa bo njihov trud zaman, če ne bodo rešeni mnogi odprti problemi transportnih dejavnosti in drugih vej gospodarstva, ki so odvisne od transporta.

Predvsem čutimo precejšnjo zaostalost glede tehnične ravni

in razvoja vseh sredstev, kar gotovo vpliva na varnost, rednost prometa, na storilnost in ne nazadnje tudi na urejenost naših prog. Zato tembolj občutimo zaostajanje na področju turističnega in tranzitnega prometa, ki sta lahko ob pravilno zastavljenem ter ekonomsko in racionalno organiziranem prometu zelo donosna tako za železnico kakor tudi za gospodarstvo kot celoto.

Zato moramo transport vedno obravnavati kot specifično in gospodarsko nenadomestljivo družbeno koristno dejavnost, ki je v nobenem primeru ne gre zanemarjati in podcenjevati, ali pa ji z različnimi ukrepi otežkočati njen položaj. Pri tem mislim predvsem na problem, ki ga že občutimo in ki bi lahko, če ne bodo uveljavljeni potrebni ukrepi, veliko škodoval ne samo železnici, temveč celotnemu gospodarstvu; gre za to, da se naša severna pristanišča pripravljajo na to, da bi delovni teden skrajšala od 6 na 5 dni. Deloma je tako že storilo reško pristanišče.

Taki ukrepi in odločitve naših pristanišč so po mnenju železničarjev nevzdržni, ker omejujejo že tako premajhne zmogljivosti luških naprav in opreme železniških prog, tirnih kapacitet in razpoložljivih voz. Veliko akvizijsko sposobnost naših luk v primerjavi z drugimi konkurenčnimi lukami ob Jadranu in drugod je možno pripisati predvsem kontinuiranemu delu, torej delu brez zastojev. Zato menim, da bodo omenjene odločitve – poleg nakazanih problemov – povzročile tudi povečane stroške, kar bi lahko resno ogrozilo naš luški promet.

Slovenski železničarji zaradi vsega tega opozarjamo odgovorne organe naših pristanišč na ta problem, obenem pa menimo, da se v okviru našega sindikata

lahko med seboj sporazumemo na način, ki bo našemu gospodarstvu najbolj ustrežal. Seveda ne bi bilo prav, če bi sindikat enostransko podpiral odločitve, ki bi zaradi uveljavljanja interesov določene dejavnosti povzročale nepopravljivo škodo in ekonomske težave drugemu udeležencu istega delovnega procesa. Že iz tega primera torej jasno sledi potreba po večjem in trdnejšem dolgoročnem sodelovanju na področju transporta. Menim, da bi se morali v Sloveniji resno zavzeti za dolgoročne sistemske rešitve, ki bi nam omogočile izkoristiti prednosti, ki jih imamo glede na ugodno geografsko lego. Samo to pa ne bi bilo dovolj! Velike spremembe v sodobnem transportu, kakršne pomenijo kontejnerske in druge oblike suhozemnega in pomorskega prometa, pogosto zanemarjajo določene suhozemne poti, kar pa v slovenskem merilu lahko pomeni veliko oddaljitve sicer predvidenih prevoznih substratov. Zaradi tega nastaja velika nevarnost, da bi se znašli osamljeni, prometno izolirani. Temu se bomo izognili, če bomo izoblikovali in tudi uresničevali koncept dolgoročne prometne politike. Morali bi torej podpreti proces integracije v transportu – s čim trdnejšimi in konkretnimi oblikami sodelovanja in smotrnega vlaganja investicijskih sredstev. Predvsem pa je treba usklajati te cilje v dolgoročno zasnovo prometne politike. Zato mislim, da je prav zdaj, ko se pripravljamo na spremembe naše republiške ustave, primeren čas, ko bi lahko dejansko opredelili pojem in vlogo prometa v našem gospodarstvu in v zvezi s tem podprli stališča, ki jih glede bodočega položaja prometa že dolgo časa zagovarjajo železnica, Luka Koper in Splošna plovba Piran.

# ČLANI REPUBLIŠKEGA ODBORA SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE

## LJUBLJANA, 29. 6. 1971. LETA

1. Alojz BARBORIČ, SAP Tovorni promet, Savska 2, Ljubljana;
2. Franc FORTUNA, ZŽTP Ljubljana;
3. Maks GALE, Sekcija za vleko, Ljubljana;
4. Zvone HRIBAR, PTT Ljubljana;
5. Leopold JERAS, Javna skladišča Ljubljana;
6. Janko KUŠAR, ZŽTP – podjetje za transport, turizem in gostinstvo, Ljubljana;
7. Marija KOLSEK, Podjetje za obnovo prog Ljubljana;
8. dr. Boris KOBAL, Poslovno združenje cestnih podjetij Ljubljana;
9. mr. Ivo PAVLIČ, Ljubljana transport, Ljubljana;
10. Jože PEČNIK, Tajnik RO;
11. Jure PODOBNIK, Inex Adri-aviopromet Ljubljana;
12. Martin REMIH, SAP Ljubljana;
13. Slavko ŠUKLJE, Transportno podjetje Ljubljana;
14. Silvo TOMC, Pošta Ljubljana;
15. Julka ŽIBERT, MOS Ljubljana

## MARIBOR, 30. 6. 1971. LETA

1. Jakob KOSEC, Sekcija za vleko Maribor;
2. Vili PETEK, Avtobusni promet Maribor;
3. Alojz RIZMAN, Transportno podjetje Maribor.
4. Stanko ROŠKAR, Špedtrans Maribor;
5. Ivo SISINGER, Cestno podjetje Maribor;
6. Avgust SLAPAR, PTT Maribor

## PTUJ, 18. 6. 1971. LETA

1. Stane PREDOVNIK, Pošta Ptuj;
2. Ivan ŠIC, Podjetje za popravilo voz in strojev Ptuj

## MURSKA SOBOTA, 22. 6. 1971. LETA

1. Andrej GERENČER, Podjetje za PTT promet Murska Sobota;

## KOPER, 17. 6. 1971. LETA

1. Andrej GRAHOR, Predsednik RO;
2. Franc KOPAČ, Intereuropa Koper;
3. Mirko PRELEC, Slavnik Koper;
4. Milan ŠEMRL, Splošna plovba Piran;
5. Janez ŠUBIC, Luka Koper;

## GORENJSKA, 29. 6. 1971. LETA

1. Stane DENŠAR, Transturist, enota Bled;
2. Anton KOPTAR, Sekcija za vleko Jesenice;
3. Jože PERME, Aerodrom Ljubljana–Pula;
4. Anton ROPRET, Cestno podjetje Kranj;

## DOLENJSKA, 17. 6. 1971. LETA

1. Stane LAJKOVIČ, PTT Novo mesto;
2. Janez MERHAR, Avto Kočevje;
3. Janez ROLIH, Sekcija za vzdrževanje prog Novo mesto;



## **POSTOJNA, 9. 7. 1971**

1. Ivan BERGOČ, Pošta Ilirska Bistrica;
2. Jože KOROŠEC, Transportno podjetje Postojna;
3. ing. Mirko PRUNK, Transport Ilirska Bistrica;
4. Franc RODICA, Zastopnik JŽ Opčine—Sežana

## **CELJE, 16. 7. 1971. LETA**

1. Igor BELE, Prevoznništvo Celje;
2. Janko BUH, Podjetje za PTT promet Celje;
3. dipl. inž. Ludvik DOUGAN, Sekcija za vzdrževanje prog Celje;
4. Franjo KOČAR, Cestno podjetje Celje;
5. Ivan ZELENŠEK, Železniška postaja Celje;

## **NOVA GORICA, 18. 6. 1971. LETA**

1. Cveto GABRIJELČIČ, Cestno podjetje Nova Gorica;
2. Franc HUMAR, Podjetje za popravilo voz in strojev Nova Gorica;
3. Bruno TUTTA, Občinski svet Zveze sindikatov Nova Gorica;
4. Davorin UKMAR, Avtopromet Nova Gorica

## **ČLANI PREDSEDSTVA REPUBLIŠKEGA ODBORA SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE**

Tako po zaključku kongresa se je novi republiški odbor sindikata delavcev v prometu in zvezah sestel na prvi, konstitutivni seji in za predsednika izvolil tovariša ANDREJA GRAHORJA, za podpredsednika tovariša JANKA KUŠARJA, za tajnika pa tovariša JOŽETA PEČNIKA.

Člani RO sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije pa so še IVAN BERGOČ, SLAVKO ŠUKLJE, IVO SISINGER, JOŽE PERME, MILAN ŠEMRL, IVAN ŠUBIC, ALOJZ RIZMAN, mag. IVO PAVLIČ, LEOPOLD JERAS, BRUNO TUTTA, SILVO TOMC in JULKA ŽIBERT.

## **IZVOLJENI V ZVEZNI ODBOR SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH JUGOSLAVIJE**

1. Igor BELE, Prevoznništvo Celje;
2. Ivan BERGOČ, Pošta Ilirska Bistrica;
3. Andrej GRAHOR, Predsednik RO;
4. Franc KRNEL, Luka Koper;
5. Janko KUŠAR, ZŽTP – podjetje za turizem, transport in gostinstvo Ljubljana;
6. Jože PEČNIK, Tajnik RO;
7. Ivo SISINGER, Cestno podjetje Maribor

## **IZVOLJENI ZA ČLANE PREDSEDSTVA ZA ZVEZNI ODBOR SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH JUGOSLAVIJE**

1. Andrej GRAHOR, Predsednik RO;
2. Janko KUŠAR, ZŽTP – podjetje za turizem, transport in gostinstvo Ljubljana

## **ČLANI NADZORNEGA ODBORA REPUBLIŠKEGA ODBORA SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE**

1. Franc KRIVEC, Podjetje za PTT promet Maribor;
2. Vladimir MIKUŠ, Podjetje za obnovo tirnega materiala Ljubljana;
3. Anton PEKLAJ, SAP, PE Avtošpedicija Ljubljana

# SKLEPI V. KONGRESA

## I.

Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije izrecno pozdravlja in podpira ustavne spremembe v Jugoslaviji in v Sloveniji ter izraža svojo pripravljenost in svoj interes, da se angažira v naslednji fazi organizacije naše družbe.

Posebno poudarjamo pomen dosledne dogovorno in skupno sprejete slovenske in jugoslovanske prometne politike kot osnove in pogoja za načrt in usklajen razvoj celotnega gospodarstva. Ta politika mora priti do izraza v srednjeročnih in dolgoročnih razvojnih načrtih naše skupnosti.

Promet je samostojna gospodarska dejavnost, zato mora slovenska družba oblikovati enotno in celovito prometno politiko, ki bo omogočila zagotovitev enakih pogojev gospodarjenja za vse delovne organizacije v prometu in sistemsko formiranje dolgoročnih sredstev za investicije v prometu. Zaradi tega spoznanja lahko temelji slovenska prometna politika le na tako imenovanem slovenskem prometnem križu, ki omogoča tako promet v okviru Jugoslavije kot tudi mednarodni, zlasti tudi tranzitni promet ljudi in blaga. Menimo da je za sprejem in za dosledno izvajanje ter urejanje slovenske prometne politike potrebna tako ustrezna samoupravna organiziranost delovnih organizacij kakor tudi pristojnih državnih organov, zato predlagamo, da se v SR Sloveniji ustanovi sekretariat za promet in zveze.

Poudarjamo mednarodno soodvisnost prometnih tokov kakor tudi nujnost, da je Jugoslavija eno tržišče tudi na področju prometa in zvez, ki mora biti kot celota sposobna, da se ob upoštevanju vseh posameznih interesov republik in posameznih dejavnosti vključuje v mednarodni razvoj. Obsojamo pojave razbijanja enotnosti prometa Jugoslavije z nelojalnimi nastopi v tujini, ki zaradi ozkih časovnih interesov neke delovne organizacije ali ožje skupnosti bistveno otežkočajo poslovanje celotnega jugoslovanskega prometa in zmanjšujejo rezultate jugoslovanskega prometa, obenem pa ovirajo urejene prometne tokove blaga in potnikov.

Različne prometne dejavnosti opravljajo eno, skupno družbeno funkcijo, zato se za

vezemamo za njihov usklajen, družbeno najkoristnejši razvoj. Ne gre prezreti spoznanj, ki v svetu opredeljujejo vlogo železniškega, vloga cestnega, pomorskega in letalskega prometa ter jih optimalno usklajujejo.

Nujni so enakopravni pogoji gospodarjenja v vseh delovnih organizacijah v pogledu njihovih enakih obveznosti do gospodarstva in družbe, pri oblikovanju prevoznih cen na podlagi stroškov na relacijah in obremenitev s stroški-infrastrukture. Odklanjamo tudi pojave, ki z večanjem naših bremen v primerjavi z drugimi delovnimi organizacijami istih dejavnosti v Jugoslaviji zmanjšujejo našo konkurenčnost na trgu in zahtevamo tudi pri tem spoštovanje enakih pogojev poslovanja na vsem jugoslovanskem tržišču.

Vse dejavnosti prometa in zvez so nujni del razvoja gospodarstva. Njihovo doseganje zaostajanje je oviralo in celo onemogočalo nadaljnji razvoj gospodarstva, zlasti na prometno nerazvitih področjih. Zato poudarjamo pomen usklajenega razvoja prometa kot pogoj in osnovo za policentrični razvoj Slovenije. Z usklajeno družbeno akcijo je treba odstraniti doseganje neskladnosti in posvetiti posebno pozornost razvoju prometa. Megistralne proge, ceste in PTT zveze morajo doseči normalno evropsko raven, kar zadeva osne pritiske, hitrost in kvaliteto storitev. Poudarjamo pomen razvoja letalskega prometa kot moderne, hitre oblike prometa in s tem povezano mrežo letališč kot osnove za domači in mednarodni letalski promet.

Osnovni pogoj razvoja slovenskega prometa in zvez so sposobni ljudje. Šole in fakultete morajo prilagoditi svoje programe potrebam prometa, proučiti pa moremo tudi potrebe in možnosti, da ustanovimo v Sloveniji lastne šole za ključne prometne poklice.

Podpiramo doseganje dejavnost Prometnega instituta v Ljubljani in pozivamo vse delovne organizacije v prometu in zvezah, da se včlanijo v Sklad Borisa Kraigherja ter s tem razširijo tako materialno osnovo poslovanja instituta kot tudi s svojim članstvom v upravnem odboru sklada obseg vplivov in delokrog, širino in globino poslovanja tega instituta. Predlagamo Skupščini SR Slovenije, da temu institutu še bolj javen zna-

čaj tudi s tem, da mu izrecno naroči in po-  
veri nalogo za delo na srednjeročnih in dol-  
goročnih načrtih razvoja prometa in zvez,  
pri katerih sedaj zaostajamo.

Dosledno uresničenje teh načel bo pove-  
čalo pomen prometa in zvez v našem gospo-  
darstvu, obenem pa z neblagovnim prilivom  
deviz tudi bistveno prispevalo k bolj uravno-  
vešeni devizni bilanci. Vsi organi sindikata  
delavcev v prometu in zvezah so dolžni, da s  
svojimi načelnimi in konkretnimi akcijami  
uresničujejo te načelne sklepe ter tako pri-  
spevajo k razvoju naše dejavnosti, s tem pa  
tudi k boljšemu življenju vseh delavcev v  
prometu in zvezah kakor tudi celotnega slo-  
venskega naroda.

## II.

Kongres sindikata delavcev v prometu in  
zvezah Slovenije ugotavlja velik razvoj samo-  
upravljanja v naši družbi v času od zadnjega  
kongresa do danes. S tem razvojem pa mo-  
ramo še pospešeno nadaljevati, pri čemer te-  
žimo za cilj, da bo res vsak delavec v ce-  
loti izkoristil svojo pravico, da bo enak med  
enakimi soodločal o delu in življenju v svoji  
delovni organizaciji. Ob tem pa ugotavljamo,  
da so nestabilnosti v gospodarstvu, inflacija  
in nelikvidnost zmanjševale samostojnost  
delovnih organizacij in zavirale razmah mož-  
nosti za razvoj neposrednega samoupravl-  
ljanja. Rešitev teh problemov pa ni v kon-  
centraciji pooblastil v rokah tehokratov,  
temveč v povečani pristojnosti samo-  
upravljavcev.

Posebaj poudarjamo pomen organizacije  
TOZD v prometu in zvezah, zlasti še v veli-  
kih sistemih. Za nas je samoupravljanje eko-  
nomska kategorija: dosledna in pravilna je  
tista izvedba samoupravne organizacije,  
ki pomeni zaradi povečanega interesa in dolo-  
čanja delavcev na najprimernejših ravneh  
tudi najprimernejšo poslovno organizacijo in  
največje poslovne rezultate. Tega cilja pa  
marsikje še nismo dosegli. Zato zahtevamo  
od organov samoupravljanja, da preučijo  
sedanje stanje, da natančno dopolnjujejo sa-  
moupravno in proizvodno organizacijo ter  
da določijo rok za izvedbo posameznih ukre-  
pov na podlagi ustavnih kriterijev.

Odklanjamo omejevanje samouprave kjer-  
koli se pojavlja v delovnih organizacijah ali  
družbi z oživljanjem teženj, da bi bile pro-  
metne dejavnosti javna služba, ali z izgovo-

rom, da tako zahtevajo „višji“ in „nižji“ in-  
teresi. Delavci v prometu in zvezah so spo-  
sobni gospodariti s svojimi delovnimi orga-  
nizacijami in razvijati zaupana sredstva v  
korist vsake posamezne delovne organizacije  
pa tudi celotne družbe. Vse morebitne težave  
in nasprotja pa je možno rešiti na samo-  
upraven način, brez omejevanja ustavnih  
pravic delavca. S svojim dosedanjim delom  
smo pokazali, da smo vedno imeli pred očmi  
tudi širše družbene interese, ne pa le svojih  
ozkih, podjetniških interesov. Primerjave  
tempa razvoja v posameznih letih in v posa-  
meznih dejavnostih jasno kažejo, da je bil  
razvoj hitrejši, bolj usklajen in družbenim  
potrebam bližji tam in takrat, ko je imelo  
samoupravljanje večji obseg in večje pravice  
— vsako, zlasti dolgoročneje omejevanje  
samoupravnih pravic, čeprav na primer le z  
določanjem neprimernih cen, pa je imelo za  
posledico stagnacijo in družbeno škodo.  
Zahtevamo da teksti ustavnih dopolnil usta-  
ve SR Slovenije v skladu z določili zvezne  
ustave javno omejijo možnosti vmeševanje v  
naše samoupravne pravice.

Pozdravljamo družbene dogovore in samo-  
upravne sporazume kot obliko, s katero se  
samoupravljanje na vseh področjih družbe-  
nih aktivnosti v skladu z ustavnimi dopolnili  
dviga iz posameznih delovnih organizacij in  
krajevnih skupnosti na širše ravni. Poudar-  
jamo, da pomenijo doseženi samoupravni  
sporazumi o delitvi dohodka in osebnih do-  
hodkov nov korak k izpolnitvi načela „za  
enako delo enako plačilo“. Njihovo izpo-  
polnjevanje in nadaljnji razvoj, njihovo  
usklajevanje med dejavnostmi in s tem pove-  
zane zahteve za izenačevanje pogojev poslo-  
vanja pa ostajajo ena prvih nalog vse naše  
družbe. Samoupravni sporazumi morajo za-  
jeti tudi dogovor o delovnih razmerah in ure-  
ditvi delovnega časa, kjer sedaj le-ta ni ure-  
jen, torej še posebno v cestnem transportu.  
Zajemajo naj tudi dogovor o minulem delu  
kot kriteriju delitve dohodka in osebnih  
dohodkov. Kongres naroča organom sindi-  
kata, da se v ta proces vsestransko aktivno  
vključujejo. Obenem se bodo vse osnovne  
organizacije zavzemale, da se enaka načela  
uevjavijo tudi v samoupravnih aktih vsake  
delovne organizacije.

Izražamo svojo pripravljenost, da sodelu-  
jemo tudi pri urejanju drugih, novih pod-  
ročij dela s samoupravnimi sporazumi ali

družbenimi dogovori. Prepričani smo, da je ta pot boljša od izključno zakonske poti, čeprav ne odklanjamo zakonske ureditve tistih vprašanj, kjer je družbena in državna prisila še potrebna.

Zahtevamo informiranost vseh članov delovnih skupnosti o samoupravnem in poslovnem delovanju TOZD, podjetij in širših organizacij združenega dela. Informiranost je pogoj za pravilno samoupravno odločanje. Obseg informiranosti je neposredno merilo stopnje razvitosti samoupravljanja v posamezni delovni organizaciji. To stališče nalaga dolžnosti tudi tistim, ki razpolagajo z informacijami in sredstvi informiranja v delovni organizaciji in izven nje, kot tudi nam vsem, ker s tem ponovno ugotavljamo in zagotavljamo svojo dolžnost, da se z informacijami seznanimo in jih uporabljamo.

Nadaljnji razvoj samoupravljanja nujno zahteva, da ponovno poudarimo tudi osebno odgovornost vsakogar za svoje delo in svoje odločitve; ta odgovornost mora biti povezana tudi s posledicami, vstevši z razrešitvijo.

### III.

Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije poudarja, da je stabilizacija gospodarstva in s tem v zvezi prenehanje naraščanja cen prvi pogoj za zagotovitev primerne standarda delovnih ljudi. Ugotavljamo, da je za to treba odstraniti vse vire inflacije, torej tako nepokrite investicije in nepokrito družbeno porabo kot tudi izplačevanje nezaslужenih osebnih dohodkov.

Družbeni in osebni standard je pogoj ekonomske, socialne in politične stabilnosti družbe. Politika standarda mora biti del dolgoročne politike vsake delovne organizacije. Organizirana skrb za standard delovnih ljudi je zaradi posebno težkih delovnih razmer še posebno pomembna.

Ob tem osnovnem pogoju kongres potrebuje akcijo za primerne najnižje osebne dohodke, znano kot „akcija 1.000“, in naroča republiškem odboru, da tudi v bodoče vodi enako ekonomsko-politično akcijo za zagotovitev realnih osebnih dohodkov. Pri tem poudarjamo, da je osnovni pogoj za izboljševanje standarda delavcev večja produktivnost dela; to pa je možno doseči z boljšo delovno usposobljenostjo, boljšo opremljenostjo in z boljšo organizacijo dela. Ni mogoče povečati osebnih dohodkov ob znižanja

nju produktivnosti in v škodo opremljenosti dela, saj bi v tem primeru škodovali svoji delovni organizaciji, s tem pa tudi svojim delovnim mestom in generaciji, ki bo v bodoče zasedla taka delovna mesta.

S samoupravnimi sporazumi o delitvi dohodka in osebnih dohodkov smo dosegli bolj usklajeno formiranje sredstev za izobraževanje in za kadrovsko politiko, za stanovanjsko gradnjo, za regres za letni oddih in za nekatere socialne dajatve, zlasti v primeru bolezn. Zahtevamo, da se usklajuje tudi poraba teh sredstev. Potrebujemo stanovanja za delavce, torej stanovanja s tako ceno, da bodo dostopna tudi neposrednim proizvajalcem z nižjimi osebnimi dohodki. Sprejemamo tudi individualno gradnjo kot pot, ki omogoča veliko angažiranja osebne iniciative in pridnosti delavcev ter reševanje več problemov z istimi sredstvi. Ne smemo pa dovoliti, da bi se na račun družbenih sredstev gradila razkošna stanovanja. Razvijati moramo rekreacijo delovnega človeka med njegovim dnevnim, tedenskim in letnim počitkom. Izboljšati in povečati je treba zmogljivosti počitniških domov in omogočiti vsakemu delavcu primeren letni oddih.

Zavzemamo se za izenačevanje življenjskih razmer in možnosti izobraževanja bodoče generacije. Otroški vrtci, dnevni domovi in počitniške kolonije morajo biti na razpolago za vse otroke, ki jih potrebujejo. Šola mora biti zastoj in dostopna vsakomur, višjo izobrazbo pa moremo zagotoviti vsem, ki so jo sposobni doseči. Mladi generaciji smo dolžni omogočiti, da najde primerno delo v domovini: tudi zato bomo gospodarili kot dobri gospodarji in razširjali dejavnost naših organizacij združenega dela.

Republiški odbor naj nadaljuje z dejavnostjo za uresničenje teh ciljev in za razširitev samoupravnih sporazumov tudi na druga področja življenjskega standarda. Osnovne organizacije pa si bodo prizadevale za organizacijo kadrovske službe, v katerih bodo delovale tudi posebne službe za področje družbenega standarda v delovnih organizacijah in tako tudi organizacijsko olajševale napredek na tem področju.

### IV.

Kongres sindikata delavcev v prometu in zvezah se z žalostjo in ponosom spominja sodelavcev, ki so vztrajali na svojih delovnih

mestih in opravljali svojo dolžnost do zadnjega trenutka.

Skrb za človeška življenja in družbeno premoženje nam nalaga, da se zavzamemo:

– za modernizacijo prog, cest in drugih prometnih poti:

– za moderna in druga delovna sredstva, ki bodo omogočala varno delo ob sodobnem tempu in sodobni produktivnosti dela;

– za popolno in obvezno strokovno usposobljenost vseh delavcev v prometu in zvezah, kajti pomanjkljivo usposobljeni delavec ogroža tako sebe kot druge;

– za uvedbo potrebnih šol in drugih oblik izobraževanja za tiste prometne poklice, za katere izobraževanje še ni dovolj družbeno organizirano, kot so denimo šoferji in cestarji;

– za strogo nadzorstvo nad predpisi o varnosti prometa, všteti s predpisi o usposobljenosti, o bremenjenosti in zlasti o delovnem času, in za dosledne disciplinske in druge ukrepe, ko neodgovorni posamezniki ali delovne organizacije s kršenjem predpisov ogrožajo varnost prometa;

– za takšno zakonsko ureditev delovnih ur in delovnega tedna posameznih poklicev, da bo varnost njih in drugim zagotovljena; pri tem zahtevamo izredno doslednost pri izpolnjevanju že označenih omejitev, zaostreno nadzorstvo nad izvajanjem teh predpisov in dosledno kaznovanje vseh, ki s kršitvijo teh predpisov ogrožajo naša življenja ter življenja vseh udeležencev v prometu;

– za takšno zakonsko ureditev delovne dobe posameznih poklicev, da bo tudi s tem zagotovljena varnost prometa, opozarjamo na spoznanja v svetu, da najtežji poklici v prometu in zvezah zahtevajo krajšo delovno dobo, kot je to pri nas tudi že ugotovila zvezna skupščina za nekatera delovna mesta na železnici. Odklanjamo pa neproučene zahteve za beneficiranje delovne dobe, ki jih nekateri uporabljajo za izgovor, da ne uredijo delovnih razmer na delovnih mestih, na katerih bi se dalo urediti in zagotoviti normalno delovno in življenjsko dobo delavcev.

Ko poudarjamo izredni pomen opreme delovnih mest za varnost pri delu, obenem poudarjamo, da je za primerno varnost prav tako pomembna tudi zmožnost oddiha, ki naj bo dobro organiziran (bivališča, družbena prehrana in topli obroki itd.), kakor tudi možnost tedenskega počitka, letnega dopusta in ne nazadnje tudi odnosi med ljudmi, ki lahko s svojo urejenostjo, usklajenostjo in tovarištvom bistveno povečajo delovno zmožnost, zbranost in uspeh posameznika.

Organi upravljanja posameznih delovnih organizacij, njihova strokovna vodstva pa tudi širši družbeni organi naj se posvetijo kompleksnemu izboljševanju vseh pogojev za varnost v prometu. Družbene akcije so zlasti pomembne tam, kjer potrebni ukrepi ne morejo biti v pristojnosti delovnih organizacij samih. Sindikalne organizacije sindikata delavcev v prometu in zvezah bodo te akcije vsestransko in organizirano podpirale.



Razpravljavcem so delegati na splošno pritrdili z aplavzom

# STATUT SINDIKATA DELAVCEV V PROMETU IN ZVEZAH SLOVENIJE

## I. VLOGA IN NALOGE

### 1. člen

Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije (v nadaljnjem besedilu sindikat) je enotna, prstovoljna in samostojna družbenopolitična organizacija prometnih delavcev in deluje na območju SR Slovenije.

### 2. člen

Izhodišča za programsko usmeritev in politično delovanje sindikata so:

- statut sindikata,
- statut Zveze sindikatov Slovenije.

Sindikata izhaja v svojem idejno-političnem delovanju iz programskih načel Zveze komunistov Slovenije.

### 3. člen

Sindikata organizira delovne ljudi, da bi uskladil in zadovoljil njihove politične, ekonomske, socialne, kulturne interese. Sredstva, s katerimi sindikat uresničuje svoje naloge, njegova vloga in značaj so pogojeni z družbeno lastnino proizvajalnih sredstev, z uveljavljenostjo samoupravnih odnosov in s cilji ter interesi socialistične družbe.

### 4. člen

Ustvarjalna dejavnost sindikata se mora izražati in uresničevati zlasti:

– v stalnih težnjah, da postane samoupravljanje osnovni in učinkovit družbeno-ekonomski odnos, ki bo dosegal na vsa, za življenje in delo delovnega človeka pomembna področja, da bo samoupravljanje dobilo takšno politično moč, s katero bo v celoti izpodrinilo interese tehokratskih in birokratskih struktur, ki niso združljivi z interesi večine delovnih ljudi.

– V boju za to je perspektiva samoupravljanja v večji ekonomski učinkovitosti delovnih organizacij, v večji produktivnosti, v uvajanju in razvijanju tehničnih in tehnoloških izumov, inovacij ter izboljšav, v političnem spoznanju, da teh procesov ne bo možno optimalno integrirati brez popolnejše splošne, strokovne, družbenopolitične in družbeno-ekonomske izobrazbe njenih nosilcev in brez

javnosti predvsem v pogledu materialne učinkovitosti.

– Zaradi tega se aktivnost sindikata izraža v podpiranju in sodelovanju pri vseh oblikah družbeno koristnega izobraževanja, pri bogatenju kulturne in duhovne ravni delovnih ljudi, kar bo zagotavljalo razumevanje družbenih tokov, dogajanj in razvojnih smeri ter seveda njihovo aktivno sodelovanje v teh procesih. Zaščititi delovnih ljudi in zastopanju njihovih moralnih in materialnih interesov.

Aktivnost sindikata se mora izražati tudi:

– V razvijanju samoupravnih odnosov, s tem da spodbuja in usposablja delovne ljudi za enakopravne in kvalificirane subjekte v odločanju o družbeno-ekonomskem položaju članov organizacije združenega dela.

– V vključevanju strokovnih in znanstvenih dosežkov in spoznanj v svoje politično delovanje in obravnavanje posameznih družbenih vprašanj.

– V stalnem boju za izpopolnjevanje načel in postopkov nagrajevanja, ki so lahko le rezultat prispevka posameznika k združenemu delu in uspeha celotnega delovnega kolektiva.

– V prizadevanju, da se sprejmejo in spoštujejo dogovori, s katerimi se urejajo pomembna ekonomska in socialna vprašanja delovnih ljudi. Zlasti pri delitvi dohodka in osebnih dohodkov naj sporazumi nadomestijo državno regulativo in prispevajo k odpravljanju anomalij in ekscesov.

– V boju proti ukrepom, s katerimi se družbeni standard delovnih ljudi stalno zmanjšuje. Zlasti rekreaciji in stanovanjskemu standardu je treba nameniti več skrbi in sredstev.

– Socialna varnost delovnih ljudi je pomembna prvina delovne produktivnosti in urejenosti notranjih odnosov. Sindikat bo bedel nad spoštovanjem samoupravnih pravic delovnih ljudi in se upri vsakemu poskusu njihove zlorabe, izigravanja ali kršitve.

– V skrbi za zdravstveno varstvo, delovne razmere in delovni staž.

– V organizacijskem in kadrovskem izpopolnjevanju sindikalnih organov na različnih ravneh in v izgradnji takšne sindikalne organizacije, ki bo uspešno uresničevala svoj program.

– V zavzemanju stališč in razvijanju aktivnosti do vseh številnih vprašanj, ki se porajajo v ekonomsko, socialno in politično pospešeno se razvijajoči slovenski družbi.

Sindikata je sestavni del družbenopolitičnega sistema in kot takšen sodeluje pri reševanju družbenih vprašanj z drugimi družbenimi in političnimi subjekti, z organizacijami, predstavniki telesi in samoupravnimi organi.

Vsak organ sindikata razčleni namen in cilje svojega delovanja s konkretnim letnim programom nalog, v katerem opredeli poleg nalog tudi njihove nosilce, način izpolnjevanja, roke in ostale podrobnosti.

#### 5. člen

Zaradi usklajevanja interesov delovnih ljudi se sindikat povezuje s sindikati delavcev ostalih dejavnosti in skupaj z njimi tvori Zvezo sindikatov Slovenije. V Zvezi sindikatov posamezni sindikati konfrontirajo in usklajujejo svoja stališča o vseh pomembnejših vprašanjih, ki zadevajo dolgoročni in tudi trenutni interes naše družbe in vseh delovnih ljudi in vplivajo na položaj delavcev posameznih dejavnosti.

#### 6. člen

Zaradi usklajevanja skupnih ciljev in interesov delavcev v prometu in zvezah Jugoslavije se Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije povezuje s sindikati prometa in zvez po republikah in pokrajinah v Sindikat delavcev v prometu in zvezah Jugoslavije. Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije po paritetnem načelu izvoli na kongresu svoje predstavnike v zvezne organe Sindikata delavcev v prometu in zvezah Jugoslavije.

### II.

## JAVNOST IN ODGOVORNOST

#### 7. člen

Sindikata upošteva in uresničuje načelo javnosti na vseh ravneh svoje organiziranosti. Pri tem se poslužuje sodobnih oblik obveščanja z namenom, da bi bilo članstvo in javnost seznanjena s stališči, predlogi in akcijami vsakega organa sindikata in da bi članstvo lahko sproti ocenilo njegovo delovanje ter vplivajo na njegovo delo.

Vsak organ sindikata (od vodstev osnovnih organizacij, občinskih in področnih odborov do republiškega odbora in njegovih organov) je dolžan obvestiti članstvo, v pomembnejših zadevah pa tudi širšo javnost, če druga politična ali družbena organizacija (ali organ) ni obravnavala ali ni sprejela predloga, pobude ali stališča organa sindikata in takega ravnanja ni obrazložila.

#### 8. člen

Vsak organ je za svoje delo kolektivno odgovoren organu, ki ga je izvolil. Člani organov pa so

za svoje delo osebno odgovorni organu, katerega člani so.

#### 9. člen

Da se zagotovi enotnost programa in enotnost njegovega uresničevanja, je treba čim širšemu krogu članstva omogočiti vpliv na njegovo oblikovanje. Sprejeti program predstavlja obveznost ne samo za organ, ki ga je sprejel, temveč, če je narava in vsebina programa takšna, da zahteva sodelovanje tudi nižjih organov, tudi za le-te.

#### 10. člen

Vsak višji organ je dolžan obravnavati predloge nižjih organov in jih o svojih stališčih obvestiti.

### III.

## PRIPADNOST

#### 11. člen

Sindikata organizira delavce, zaposlene v delovnih organizacijah s področja:

- železniškega prometa,
- ptt prometa,
- pomorskega prometa,
- pretovarjanja in ostalih storitev v pristaniščih in na postajah,

- letalskega prometa (v podjetjih za prevoz potnikov in blaga ter v podjetjih za aerodromske storitve),

- cestnega prometa (v podjetjih za prevoz potnikov in blaga, špedicijah),

- cestnih podjetij (v podjetjih za ceste in v Skupnosti podjetij za ceste),

- mestnega prometa,
- v delovnih in družbenopolitičnih organizacijah kakor tudi v poslovnih in drugih združenjih, ki delajo v okviru prometa in zvez.

V sindikat delavcev prometa in zvez se lahko včlanijo tudi delavci, zaposleni v strokovnih in drugih združenjih in organizacijah, ki opravljajo zadeve s področja prometa in zvez.

### IV.

## ČLANSTVO V SINDIKATU

#### 12. člen

Članstvo v sindikatu je prostovoljno. Član lahko postane vsakdo, ki je v delovnem razmerju z delovno organizacijo prometa in zvez, ki soglaša s statutom in programom sindikata in ki je pripravljen izpolnjevati svoje dolžnosti in pravice. Ob vpisu v članstvo sindikata osnovna organizacija seznanj delavca s temeljnimi članskimi pravicami in dolžnostmi.

#### 13. člen

Članstvo v sindikatu preneha:  
– z izstopom člana iz osnovne organizacije na lastno željo,

- s 6-mesečnim izostankom v plačevanju članarine,
- z zaposlitvijo v drugi gospodarski panogi,
- z izključitvijo,
- s smrtjo člana.

#### 14. člen

Člana, ki 3 mesece ne plača članarine, opomni odbor osnovne sindikalne organizacije o izostanku. Če v 6 mesecih ne poravna svojih obveznosti, se črta iz seznama članstva.

#### 15. člen

Izključitev pride v poštev, kadar član:

- ne spoštuje statuta sindikata ali zavestno onemogoča izpolnjevanje programa sindikata,
- če grobo krši načela socialistične morale, če deluje proti socialistični družbeni ureditvi ali če namenoma zavira razvoj samoupravnih odnosov v družbi,
- če s svojimi postopki namerno ogroža delo in razvoj delovne organizacije.

Izključitev je najtežja kazen. Zato je treba krivdo člana vestno preveriti in dokazati.

O črtanju ali izključitvi iz članstva odloči izvršni odbor osnovne sindikalne organizacije z dvotretjinsko večino glasov vseh članov odbora ali občni zbor, če je to v skladu z njegovimi pravili.

#### 16. člen

Izključeni član je lahko znova sprejet v članstvo sindikata na predlog izvršnega odbora osnovne organizacije sindikata, posameznih članov ali na lastno željo. Sklep o ponovnem sprejemu v članstvo sprejme izvršni odbor osnovne organizacije sindikata z dvotretjinsko večino članov odbora.

### V.

## PRAVICE IN DOLŽNOSTI ČLANA SINDIKATA

#### 17. člen

Član sindikata ima naslednje pravice in dolžnosti:

- Da sodeluje in prispeva pri razvijanju samoupravnih odnosov na vseh ravneh, da opozarja in se bori proti pojavom, ki so nasprotni duhu socialistične samoupravne družbe, da razvija in se sam ravna po moralnih in etičnih vrednotah te družbe.
- Da si prizadeva za takšno nagrajevanje, ki bo upoštevalo samo delovne rezultate, sposobnosti, znanje in prizadevanje posameznika in izključevalo kriterije, ki s tem niso povezani.
- Da se seznanja z delom sindikata, da zavzema stališča do posameznih vprašanj in se o njih izreka, da daje predloge o metodah in vsebini dela sindikata, da zahteva, da sindikalni organi obravnavajo njegove predloge in ga o tem obveščajo.
- Da kritično spremlja delo sindikalnih orga-

nov in da si prizadeva izboljševati njihovo delo, da lahko zahteva obrazložitev kateregakoli stališča ali sklepa sindikalnih organov.

- Da svoje odnose z ostalimi člani gradi na medsebojnem spoštovanju in sodelovanju.
- Da se zavzema za uveljavljanje načel solidarnosti in humanosti.
- Da spoštuje statut in druge dokumentne sindikata.
- Da redno plačuje članarino.

– Da se zaradi varstva samoupravnih pravic in pravic, ki izvirajo iz dela, obrača na specializirane ustanove sindikata in Zveze sindikatov, ki so dolžne pomagati in zaščititi člana. Prav tako lahko zahteva druge oblike pomoči, če se mu odrekajo samoupravne pravice in jih ni mogoče uspešno štiriti s pravnimi sredstvi. V takih primerih je sindikat dolžan dati članu družbeno in politično zaščito.

– Da v primeru začasne nezaposlenosti prejema denarno pomoč.

– Da se zavzema za uresničevanje stališč in sklepov organov sindikata in da pomaga pri njihovem izpolnjevanju.

– Da voli\*organe sindikata in da je vanje izvoljen.

– Član sindikata ima pravico do pritožbe, ki zadeva njegovo članstvo in delo v sindikatu, na vse organe sindikata. Organ sindikata, ki prejme pritožbo, mora obvestiti člana o svojem stališču najpozneje v enem mesecu.

– Da predlaga in od organov sindikata zahteva, da članom sindikata omogočijo pridobitev tistih posebnih in splošnih znanj, ki so pogoj za uspešno delovanje v samoupravnih organih in v vsakdanji družbenopolitični praksi, in sicer z organiziranjem seminarjev, tečajev in predavanj v organizacijah sindikata ali v posebnih izobraževalnih zavodih.

– Da se zavzema za uresničevanje vseh sklepov, ki prispevajo k razvoju našega gospodarstva in svoje delovne organizacije, da se bori proti vsem negativnim pojavom v delovni organizaciji in odpravlja slabosti.

### VI.

## ORGANIZACIJSKA NAČELA

#### 18. člen

Temeljna oblika združevanja članov sindikata je osnovna organizacija sindikata v delovni organizaciji ali v organizacijski enoti. Osnovna organizacija sindikata se praviloma oblikuje po načelu: ena delovna organizacija ali ena organizacijska enota – ena osnovna organizacija sindikata, če ta šteje več kot 15 zaposlenih.

#### 19. člen

V velikih delovnih organizacijah z razvejano tehnično-tehnološko ali poslovno organizacijsko strukturo se lahko ustanovi več osnovnih organi-



zacij. V takem primeru morajo osnovne organizacije ustanoviti skupni organ (konferenco, sindikalni odbor in podobno).

Eno osnovno organizacijo sindikata je mogoče ustanoviti tudi za več manjših delovnih organizacij. O tem odloča članstvo na svoji konferenci v soglasju z neposrednim višjim vodstvom sindikata in zveze sindikatov.

#### 20. člen

Najvišji organ osnovne organizacije sindikata je občni zbor, ki se sestaja na dve leti. Občni zbor oceni dejavnost organizacije, njeno finančno poslovanje, sprejme programsko usmeritev za delo v prihodnje in s tajnim glasovanjem izvoli ter razreši izvršni organ osnovne organizacije (izvršni odbor, predsedstvo ipd.) in nadzorni odbor. Dan in dnevni red občnega zbora v delovni organizaciji mora biti objavljen najmanj 15 dni pred občnim zborom.

#### 21. člen

Temeljne naloge osnovne organizacije sindikata so:

- Da v delovnem kolektivu razvija socialistične družbene odnose.

- Da pospešuje delavsko samoupravljanje v delovnih organizacijah v duhu izpopolnjevanja sistema neposrednega odločanja o vseh najvažnejših vprašanjih življenja in dela delavcev ter prosperitete delovne organizacije nasploh.

- Da razvija pobudo delavcev za povečanje proizvodnje, produktivnosti dela, rentabilnosti in ekonomičnosti poslovanja hkrati z nenehnim izpopolnjevanjem organizacije dela in razvijanjem pravičnega odnosa do dela.

- Da skrbi za pravilno uporabo družbenih sredstev, ki jih upravlja delovni kolektiv.

- Da aktivno prispeva k odkrivanju najboljšega sistema oblikovanja in delitve dohodka po delu, prizadevajoč si, da se med deli delovnega kolektiva vzpostavljajo ekonomski odnosi kot temelj sistema dosledne delitve po rezultatih dela.

- Da se zavzema za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer članov kolektiva in za izboljšanje varnosti pri delu v skladu s povečanjem proizvodnje in produktivnosti dela.

- Da zagotavlja članom pomoč in zaščito pri uveljavljanju njihovih zakonitih pravic.

- Da dviga socialistično zavest in splošno ekonomsko in strokovno izobrazbo članov kolektiva.

- Da vzgaja člane tako, da svoje interese povezujejo in usklajujejo z interesi širših družbenih skupnosti in da se bojuje proti zaostalosti, birokratizmu, lokalizmu in drugim škodljivim pojavom.

- Da se zavzema za humane odnose med ljudmi in za krepitev enotnosti delovnega kolektiva.

- Da razvija družbeno-zabavno življenje, kulturno-prosvetno delo in organizira počitek, razvedrilo in šport.

- Da spodbuja in podpira sodelovanje članov v družbeno-političnem življenju delovne organizacije in komune.

- Da se vztrajno zavzema za odpravljanje vseh vzrokov, ki omogočajo pojave birokratizma in samovolje, dušenja konstruktivne kritike in vse druge pojave kršenja pravic delavcev. V primerih kršenja pravic štiti sindikat člane (ali skupine), s katerimi se ni pravilno postopalo.

- Da se bori v svoji vsakodnevni aktivnosti za utrjevanje bratstva in enotnosti proti kakršnimkoli poskusom vnašanja lokalističnih, nacionalističnih, egoističnih, verskih ali drugih predsodkov in mržnje v vrste delavskega razreda, označujoč jih kot tuje socialistični ureditvi in delavskemu razredu.

- Da organizacijsko izgrajuje sindikat v okviru delovne organizacije, politično-teritorialne skupnosti in veje.

- Da vzgaja delavce v duhu mednarodne delavske solidarnosti.

- Da pridobiva za članstvo delavce, ki še niso zajeti v sindikat.

- Osnovna organizacija sindikata sprejme pravila, s katerimi podrobneje določi notranjo organizacijo, pristojnosti ter način delovanja.

#### 22. člen

V večjih delovnih organizacijah, združenih podjetjih in drugih delovnih organizacijah, kjer deluje več osnovnih organizacij sindikata, se lahko ustanovijo sindikalne konference (odbori). Konferenca je po svojem značaju stalno delovno telo za obravnavanje vprašanj skupnega pomena celotne delovne organizacije in za usklajevanje dela osnovnih organizacij.

Člane konference izvolijo po dogovorjenem ključu osnovne organizacije na občnih zbora.

Sklepi konference zavezujejo organe konference in osnovne organizacije, ki so konferenco ustanovile, če ni s pravili drugače določeno.

#### 23. člen

Konferenca izvoli stalno predsedstvo in predsednika. Stalno predsedstvo izvaja politiko konference med zasedanji. Na zasedanjih poroča konferenci o svojem delu in predlaga potrditev svojih stališč in ukrepov. Konferenca izvoli nadzorni odbor.

Konferenca sprejme na plenarni seji pravila, s katerimi določi svojo organizacijo, pristojnosti in način dela, sprejme letni program nalog, finančni načrt in zaključni račun. Konferenca ima samostojni vir dohodkov z udeležbo pri članarini, določi pa ga sporazumno z osnovnimi organizacijami v okviru kvote, s katero razpolagajo osnovne organizacije sindikata.

#### 24. člen

Pravila osnovnih organizacij sindikata in pravila konference določajo obseg prenesenih nalog kon-

ference, način volitev članov konference ter ostale pristojnosti konference.

#### 25. člen

Delavci, včlanjeni v osnovni organizaciji, se organizirajo v občini tako, da ustanove občinsko organizacijo, v več občinah pa lahko medobčinsko ali mestno organizacijo sindikata. Sklep o tem sprejme večina osnovnih organizacij na določenem območju.

Najvišji organ občinske, medobčinske ali mestne organizacije sindikata je občni zbor, ki zaseda na 4 leta, skliče ga občinski, medobčinski ali mestni odbor. Delegate za občni zbor izvolijo osnovne organizacije sindikata. Vsaka osnovna organizacija izvoli v občni zbor najmanj enega delegata, skupno število vseh izvoljenih delegatov pa ne sme biti manjše od 50. Občni zbor je sklepčen, če sta navzoči najmanj 2/3 delegatov.

Občni zbor obravnava in sprejme poročila in oceno o delu občinskih, medobčinskih oziroma mestnih organov sindikata in o njihovem finančnem poslovanju, programsko usmeritev za delo v prihodnje ter s tajnim glasovanjem izvoli in razreši občinski, medobčinski oziroma mestni odbor ter nadzorni odbor.

Občni zbor sprejme pravila občinske, medobčinske oziroma mestne organizacije sindikata, v katerih podrobneje določi notranjo organizacijo, pristojnosti in način delovanja.

#### 26. člen

Med dvema občinama zboroma lahko občinski, medobčinski ali mestni odbor sindikata skliče občinsko, medobčinsko ali mestno konferenco na lastno pobudo ali na pobudo 1/4 osnovnih organizacij. Dnevni red in način konstituiranja konference določi občinski, medobčinski oziroma mestni odbor sindikata obenem s sklepom o sklicu konference.

#### 27. člen

Delovanje občinske, medobčinske ali mestne organizacije sindikata med dvema občinama zboroma vodi občinski, medobčinski ali mestni odbor, ki ima najmanj 9 članov. Občinski, medobčinski oziroma mestni odbor določi svojo notranjo organizacijo v skladu s pravili iz 25. člena tega statuta. Občinski, medobčinski oziroma mestni odbor sindikata deluje skladno s statutom in programom sindikata, napotki občnega zbora in konference. Občinski, medobčinski oziroma mestni odbor sprejema stališča, daje predloge in se povezuje z osnovnimi organizacijami sindikata, z republiškim odborom sindikata in z drugimi organi ter organizacijami.

#### 28. člen

Nadzorni odbor občinske, medobčinske oziroma mestne organizacije sindikata nadzira uprav-

ljanje s premoženjem ter finančno in materialno poslovanje občinskega, medobčinskega oziroma mestnega odbora. Spodbuja in usklajuje tudi delo nadzornih odborov osnovnih organizacij sindikata. Občinski, medobčinski oziroma mestni odbor sindikata mora obravnavati ugotovitve in predloge nadzornega odbora, o njih sprejeti stališče in določiti potrebne ukrepe.

### VII.

## KONGRES SINDIKATA

#### 29. člen

Najvišji organ Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije je kongres sindikata, ki se sestane vsake 4 leta in ga skliče republiški odbor sindikata.

Kongres sestavljajo delegati, ki so bili izvoljeni na občinski, medobčinski ali mestni volilni konferenci, in člani republiškega ter nadzornega odbora sindikata. Volilno konferenco organizira občinski, medobčinski oziroma mestni odbor po navodilih republiškega odbora sindikata. Kongres je sklepčen, če sta navzoči najmanj 2/3 delegatov.

Kongres:

- obravnava poročila o delu in finančnem poslovanju ter o njiju odloča;

- sprejema sklepe in določa bodoče naloge;

- voli nadzorni odbor republiškega odbora sindikata in verifikira na volilnih konferencah po regijah izvoljene člane republiškega odbora;

- sklepa o prošnjah in pritožbah, ki jih je sprejel;

- voli delegate in delegacijo za kongres Sindikata delavcev prometa in zvez Jugoslavije.

Kongres sprejema statut sindikata in sklepa o njegovih spremembah.

Odlok o sklicu kongresa sprejme republiški odbor na svojem plenarnem zasedanju.

#### 30. člen

Med dvema kongresoma lahko republiški odbor sindikata skliče republiško konferenco. Konferenco skliče na lastno pobudo ali na zahtevo 1/4 občinskih ali področnih odborov sindikata. Dnevni red in način konstituiranja konference določi republiški odbor sindikata obenem s sklepom o sklicu konference.

Konferenca lahko odloči, da se politika sindikata, ki jo je sprejel kongres, spremeni, če to zahtevajo nove okoliščine.

#### 31. člen

Dan in dnevni red občnega zbora, konference ali kongresa občinskega, področnega in republiškega odbora mora biti objavljen najmanj en mesec pred njihovim zasedanjem.

#### 32. člen

Sklepi in stališča konference in kongresa sindikata so obvezni za vse organizacije in organe sindikata.

Sklepi, stališča, predlogi in drugi akti vseh organizacij in organov sindikata morajo biti skladni s statutom sindikata in s sklepi iz 1. odstavka tega člena.

### 33. člen

Med dvema kongresoma vodi delovanje Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije republiški odbor, ki ga izvolijo občinski, medobčinski oziroma mestni odbori na volilnih konferencah s tajnim glasovanjem.

Za uresničevanje politike, ki je bila določena na kongresu, sprejema republiški odbor potrebne akte (sklepe, priporočila, predloge, resolucije, spomene, stališča, odloke, pravilnike itd.), jih posreduje organom sindikata in drugim pristojnim in zainteresiranim organom in organizacijam, določa pa tudi druge potrebne ukrepe.

Republiški odbor sprejme vsako leto program nalog, finančni načrt in sklepni račun.

### 34. člen

Izvršilni organ republiškega odbora je predsedstvo. Pomožni organi pa so pododbori za posamezna področja:

- pododbor za cestno gospodarstvo;
- pododbor za cestni transport.

Po potrebi se lahko ustanove še drugi pododbori in komisije za posamezna vprašanja, če tako terja program republiškega odbora sindikata. Republiški odbor lahko za uresničevanje svojih nalog angažira strokovne, znanstvene in druge institucije ter posamezne strokovnjake.

### 35. člen

Nadzorni odbor sindikata, ki ga izvoli kongres s tajnim glasovanjem, nadzira upravljanje s premoženjem ter finančno in materialno poslovanje republiškega odbora sindikata.

Nadzorni odbor sindikata usklajuje in spodbuja tudi delo nadzornih odborov občinskih, medobčinskih in mestnih ter osnovnih organizacij sindikata.

Ugotovitve in predloge nadzornega odbora mora obravnavati republiški odbor sindikata, o njih sprejeti stališče in določiti ustrezne ukrepe.

### 36. člen

Člani republiškega odbora in pododborov se praviloma volijo za eno volilno obdobje, to je za 4 leta. Način volitev članov republiškega odbora se podrobneje določi z odlokom o sklicu kongresa. Član odbora ne more biti izvoljen praviloma več kot dvakrat zaporedoma v isti organ.

### 37. člen

Osnovne organizacije sindikata, občinski, medobčinski oziroma mestni in republiški odbor so pravne osebe in zato v skladu s statutom samostojni nosilci pravic in obveznosti.

### 38. člen

V primeru ostavke, razrešitve dolžnosti ali smrti katerega od članov republiškega odbora in nadzornega odbora sindikata lahko omenjena organa na izpraznjeno mesto izvolita novega člana. Na tak način je mogoče zamenjati največ četrtino članov.

Določba 1. odstavka tega člena se primerno uporablja tudi za občinske, medobčinske in mestne odbore in za izvršilne organe osnovnih organizacij sindikata.

## VIII.

### SAMOUPRAVLJANJE V DELOVNIH SKUPNOSTIH ORGANOV SINDIKATA

#### 39. člen

Delovno skupnost sestavljajo voljeni člani, ki so na stalnem delu v republiškem odboru sindikata ter strokovni, administrativni in tehnični delavci, ki so z republiškim odborom sklenili delovno razmerje.

Delovni ljudje na stalnem delu v forumih sindikata delavcev prometa in zvez ustanavljajo svoje delovne skupnosti ali pa se združujejo z drugimi delovnimi skupnostmi.

#### 40. člen

Samoupravljanje v delovnih skupnostih organov sindikata temelji na splošnih načelih samoupravljanja ter oblikovanja in delitve dohodka po delu, predpisih o samoupravljanju in predpisih o volitvah organov upravljanja v delovnih organizacijah.

#### 41. člen

Delovna skupnost dobiva delovna sredstva od organa sindikata na temelju programa dela, uresničevanja delovnih nalog in doseženih rezultatov dela.

Delovna sredstva delovne skupnosti se določajo s finančnim planom dohodkov in izdatkov, ki ga sprejme ustrezní organ sindikata, vodijo pa se ločeno od sredstev organa.

#### 42. člen

Delovna skupnost sprejme splošni akt o samoupravljanju, s katerim se urejajo notranji odnosi in odnosi med organom in delovno skupnostjo.

#### 43. člen

Delovna skupnost republiškega odbora sprejme naslednje akte:

- o sistemizaciji delovnih mest;
- analitično oceno delovnih mest;
- pravilnik o delitvi dohodka in osebnih dohodkov;
- pravilnik o delovnih razmerjih;

- pravilnik o stanovanjskih posojilih in o oddajanju stanovanj;
- po potrebi tudi druge pravilnike in sklepe.

Vsi akti morajo biti skladni z določbami tega statuta in sprejeti v soglasju s starešino delovne skupnosti. Starešina delovne skupnosti je praviloma tajnik republiškega odbora. Delo delovne skupnosti republiškega odbora organizira tajnik republiškega odbora, ki je tudi disciplinski starešina in odredbodajalec za izpolnjevanje finančnega načrta.

## IX.

### MATERIALNA SREDSTVA

#### 44. člen

Materialna podlaga dejavnosti vseh organov sindikata so članarine, dohodki od premoženja in drugi dohodki.

Člani sindikata plačujejo enotno članarino, ki je namenjena za financiranje dejavnosti vseh organov sindikata in zveze sindikatov.

Organizacije sindikata in zveze sindikatov delijo članarino po medsebojnem dogovoru na temelju enakopravnosti in skladno z obsegom in zahtevnostjo nalog. Višino članarine določijo sporazumno republiški odbori sindikata in republiški svet Zveze sindikatov Slovenije. Organ sindikata vsako leto določi svoji delovni skupnosti sredstva za delo in druga sredstva za financiranje njenih potreb, članom delovne skupnosti pa zagotavlja materialne pravice, ki izvirajo iz njihovega dela in skladno z veljavnimi predpisi.

Republiški odbor odstopa del sredstev zveznemu odboru prometa in zvez za kritje stroškov programa dela zveznega odbora po dogovoru z drugimi republiškimi odbori prometa in zvez.

#### 45. člen

Strokovne in administrativno-tehnične naloge osnovne organizacije in občinske, medobčinske in mestne organizacije sindikata opravljajo delavci, ki jih določi pristojni organ sindikatov.

V večjih organizacijah iz prejšnjega odstavka tega člena lahko opravlja tudi predsedniške oziroma tajniške posle delavec v stalnem delovnem razmerju s polnim ali nepolnim delovnim časom.

## X.

### ZUNANJA OBELEŽJA

#### 46. člen

Sedež republiškega odbora Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije je v Ljubljani.

#### 47. člen

Vsaka organizacija sindikata ima pečat okrogle oblike, z napisom v notranjem krogu in s sindikalnim emblemom v sredini.

Besedilo pečata osnovne organizacije sindikata se glasi: osnovna organizacija Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije; sledi naslov delovne organizacije, v kateri deluje.

Besedilo pečata občinske, medobčinske oziroma mestne organizacije sindikata se glasi: Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije, občinski, medobčinski, mestni odbor ... (in ime kraja, v katerem je sedež odbora).

Besedilo pečata republiškega odbora se glasi: Sindikat delavcev v prometu in zvezah Slovenije, republiški odbor.

## XI.

### KONČNE DOLOČBE

#### 48. člen

Ta statut zagotavlja enotnost organiziranja sindikata in je podlaga za pravila in druge splošne akte, ki jih lahko sprejmejo sindilani organi.

#### 49. člen

Ta statut je sprejel V. kongres sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije dne 28. oktobra 1971. leta. Statut razlaga republiški odbor sindikata.

#### 50. člen

Vse organizacije in organi Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije morajo uskladiti s tem statutom svojo organiziranost, delovanje in splošne akte, in to najpozneje v enem letu od uveljavitve tega statuta.

#### 51. člen

Ta statut velja od dneva sprejema na V. kongresu Sindikata delavcev v prometu in zvezah Slovenije, to je od 28. oktobra 1971. leta.

DELAVSKA ENOTNOST – Glasilo Zveze sindikatov Slovenije, izdaja ČZP DELAVSKA ENOTNOST v Ljubljani. Glavni in odgovorni urednik MILAN POGAČNIK. Naslov uredništva in uprave: Ljubljana, Dalmatinova 4, poštni predal 313/VI, telefon uredništva 316-672, 323-554. Rokopisov ne vračamo – Tisk ČZP Ljudska pravica, Ljubljana. Posebno izdajo pripravila MILAN GOVEKAR in BOJAN SAMARIN