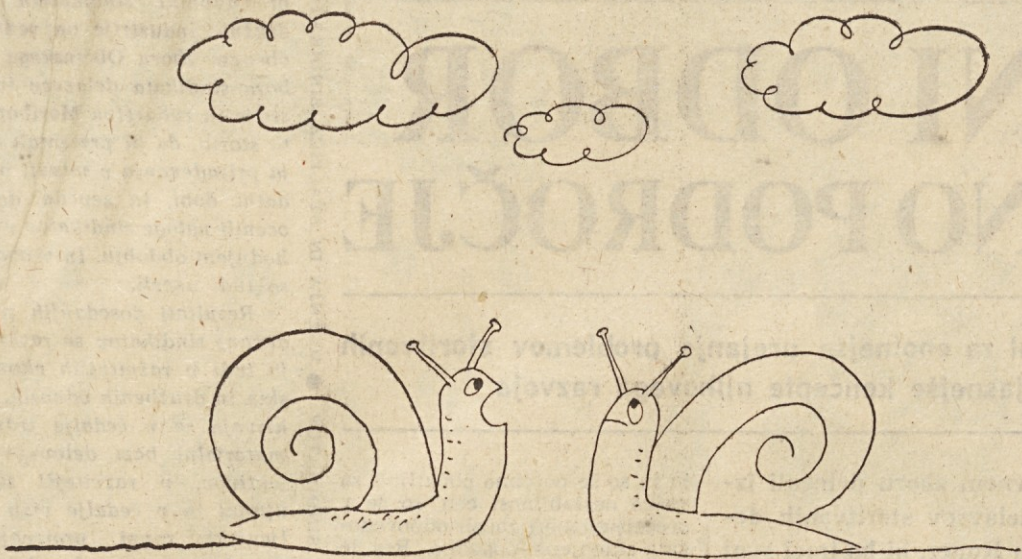




— Saj niso ljudje nič boljši. Samo govorijo o »velikih korakih naprej«, pa nikamor ne pridejo...

Karikatura: ANDREJ NOVAK

OB OBČNEM ZBORU SINDIKATA DELAVCEV INDUSTRIJE IN RUDARSTVA V PTUJU:

DOSLEDNO PO NOVI POTI

Ptujski sindikalni delavci, zlasti iz industrijskih delovnih kolektivov, so po navadi zelo zgovorni. V spominu imam plenarna srečanja na ObSS in neposredne pogovore s sindikalnimi delavci v delovnih organizacijah v minulih dveh letih. Ob teh priložnostih so zelo prizadevno razpravljali o gospodarskem gibanju, o materialni osnovi neposrednega upravljanja, o življenjskih in delovnih pogojih zaposlenih, o medsebojnih odnosih pa tudi o neurejenih vsebinskih vprašanjih in o učinkovitejši metodi dela v svoji organizaciji.

Na minulem občnem zboru sindikata delavcev industrije in rudarstva, ob obračunu bogatega dela v minulih mandatni dobi, pa so delegati povečini molče spremljali potek svojega občnega zбора. Pozneje so svoj molk tudi utemeljevali: veliko tega, kar bi lahko povedali o tem, kar je za njimi, je bilo že rečeno v poročilu, o tem kar trenutno najbolj tare industrijske delov-

ne organizacije, je v tehtni razpravi razložil poslanec zveznega gospodarskega zbora Bruno Ravnikar, o vsebinskih vprašanjih sindikalne organizacije o učinkovitih metodah dela v sindikalnih podružnicah pa smo se temeljito pogovorili pred nedavnim na seminarju za sindikalna vodstva.

Po teh utemeljitvah postaja podoba minulega občnega zbora v Ptuj seveda drugačna. Slabo za tiste sindikalne organizacije, ki skušajo rešiti na občnem zboru vse velike in drobne probleme, ki bi jih morali odpraviti tedaj, ko so najbolj žgoči! Ptujski sindikalni delavci ubirajo zato drugačno pot.

Osrednjo pozornost so na občnem zboru posvetili — tako v poročilu kot v razpravi — gospodarskemu položaju delovnih organizacij. Trenutni položaj osmih ptujskih delovnih organizacij ni najboljši. Primerjalna analiza o gibanju gospodarstva v lanskem in predlanskem letu sicer kaže, da se je celotni dohodek povečal za 30 %, toda hkrati so se povečali stroški poslovanja za 38 %. Gre torej za velike razlike, ki nastajajo med cenami surovin in drugimi nabavnimi stroški in prodajnimi cenami. Delovni kolektivi se zavedajo svojega trenutnega položaja in so zavoljo tega pravočasno in gospodarno razporedili dohodek. Medtem ko je znašalo delitveno razmerje med skladi in osebnimi dohodki predlanskim 70,6:29,4, znaša sedaj 61,1:38,9.

Podobno kot druge tarejo zaloge tudi ptujске delovne kolektive. V osmih podjetjih jih je (Nadaljevanje na 2. strani)

DVOLIČNOST

Verjetno bi delovnim organizacijam v občini Krško storili krivico, če bi to naše razmišljanje omejiteli samo nanje. Ne samo verjetno, skoraj zagotovo bi to storili. Zato naj krška občina služi samo za primer.

Sicer pa bo govora v tem našem razmišljanju o osebnih dohodkih in o produktivnosti dela, pravzaprav o medsebojni odvisnosti na tej relaciji. Pri tem pa se naj kar takoj — in ne prvič — tudi opredelimo: v sindikatih že dolgo zagovarjamo stališče, da naj se povečujejo osebni dohodki skladno s porastom produktivnosti dela.

Ko smo pred nedavnim v sindikatih krške komune razpravljali o letošnjem programu gospodarskega razvoja, o letošnjih načrtih tamkajšnjih delovnih organizacij, je bilo kajpak govora tudi o povečevanju produktivnosti dela. Tourstni izračuni pa izpričujejo, da naj bi letos gospodarstvo krške komune povečalo produktivnost dela za kakih 5 %. Ne ravno izredno veliko, še manj nizko povečanje, predvsem pa, kot zatrjujejo gospodarstveniki v delovnih organizacijah, realno povečanje. Toda ko pa je bilo govora o porastu osebnih dohodkov, so izračuni pokazali, da naj bi se osebni dohodki v gospodarskih organizacijah krške komune v letošnjem letu povečali za kakih 15 %. In spet so gospodarstveniki prisegli na realnost tega povečanja.

A ne glede na stališče sindikatov o vzročni odvisnosti gibanja osebnih dohodkov z gibanjem produktivnosti, se vendarle vsiljuje vprašanje, katero od obeh »realnih« povečanj je tudi v resnici realno, če pa sta že obe povečanja realni, kot to zatrjujejo gospodarstveniki, od kod delovnim organizacijam »pokritje« za razliko?

Pa nič zato, če bo tokrat moralo ostati to vprašanje brez odgovora, saj bomo to naše razmišljanje lahko kljub temu zaključili.

Vse tako kaže, da so si sestavljavci teh planov nadeli plašč dvojne morale. Navzven, do družbe, so bili previdni z obljubami o svojem boljšem gospodarjenju. Za vsak primer, da ne bi kaj spodletelo. Če pa bo na bolje, bo tako vse v najlepšem redu. Navznoter, do kolektiva, so bili veliko bolj »radodarni«. Za 15 % višji osebni dohodki so kajpak nekaj, kar lahko ogreje razpoloženje. Možna pa je seveda tudi drugačna razlaga: predvideni porast osebnih dohodkov pravzaprav pomeni zaželeni porast proračunskih sredstev, ob koncu leta pa bo, kar bo!

Pa v tem trenutku niti to ni važno, katera od razlag je bližje resnici. Važno je nekaj čisto drugega: to, da prisilimo sestavljavce sleči plašč dvojne morale takih planskih obljub in da jim naravnost povemo: figa, pa tako planiranj!

A da se ne bi napak razumeli: sindikati ne nasprotujejo, da bi se osebni dohodki delavcev dvignili za 15 %. Tudi za 30 % in več se naj dvignejo, če bo vsaj za približno toliko porasla produktivnost dela. Če pa ne bo, potem je tolikšno povečanje osebnih dohodkov samo prazna obljuba ali pa precej globok poseg v sklade. Tak poseg pa se zna masčevati že v naslednjem letu: v gospodarjenju, v osebnih dohodkih in v razpoloženju.

Ničkolikokrat je bila že izrečena ta zdavnaj in prav tako ničkolikokrat preizkušena resnica. Zato bi se v resnici veljalo sprijazniti z realnostjo: osebni dohodki se lahko gibljejo le v skladu s produktivnostjo. Ker je pač to edina zares realna realnost. Vse drugo pa velja poimenoovati s pravim imenom: prazne obljube in demagogija.

BOJAN SAMARIN

DELAVSKA ENOTNOST

PROLETARCI VSEH DEZEL — ZDRUŽENI SMO!

SOBOTA, 6. MAJA 1967

Št. 17, leto XXVI



PTIČKI NA VEJI

FOTO SLUŽBA DE

Republiški odbor sindikata delavcev storitvenih dejavnosti Slovenije

sklicuje

II. REDNI OBČNI ZBOR

dne 17. in 18. maja 1967
v Ljubljani

Predlog dnevnega reda:

Otvoritev občnega zbora

Poročila

Referat o bodočih nalogah Sindikata delavcev storitvenih dejavnosti Slovenije

Razprava o referatu in poročilih

Volitve

Zaključek občnega zbora

Začetek občnega zbora dne 17. maja 1967 ob 16. uri v dvorani JLA, Ljubljana Trg OF 13.

OBVESTILO BRALCEM

Današnja številka našega tednika je izšla v nekolikanih skrčenem obsegu. Bralce prosimo, da nam to tudi oprostite, saj se za to odločitev nismo odločili svojevoljno. Prvomajski prazniki so se preveč raztegnili v ta teden in tako smo lahko izbirali samo med dvojim: ali list ta teden sploh ne izide ali pa izide v skrčenem obsegu. Odločili smo se za slednje.

Vendar pa smo tej sicer skrčeni številki dodali posebno izdajo Delavske enotnosti za Republiški odbor sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije, ki ima ta teden svoj redni IV. občni zbor. Gradivo, ki ga priobčujemo, je namenjeno vsem bralcem našega lista, še posebej pa zaposlenim v prometu in zvezah. Zato naj tudi opozorimo sindikalne podružnice tega sindikata, ki bodo tokrat prejele več izvodov Delavske enotnosti, kot pa je stalnih naročnikov, naj list razdele med članstvo, ker je Republiški odbor sindikata delavcev prometa in zvez že poravnal vse stroške.

UREDNIŠTVO DE

INTERVJU Z DIREKTORJEM LITOSTROJA TOV. JOŽETOM KOPINIČEM

Obilo ponudb - premalo dela

Litostroj ima za letos dovolj dela. Samo za 2500 ton ulitkov še ni uspelo dobiti kupcev, ker zagrebški »Rade Končar«, ladjedelnice in drugi stalni odjemalci zmanjšujejo proizvodnjo. V primerjavi z lanskim letom pa so vseeno na boljšem, saj so letos vnaprej prodali 2000 ton več izdelkov. Toda skrbi jih prihodnje leto, za katerega imajo doslej četrtino potrebnih zaključnic, kar je 10 % manj kot v prejšnjih letih. Proizvodni proces traja namreč najmanj leto dni.

Direktor Litostroja Jože Kopinič trdi, da bi imeli na pretek let, če bi težka industrija razpolagala s kapitalom, kakršnega ta panoga mora imeti.

»Domači in tuji investitorji zahtevajo opremo na kredit,« je dejal tov. Kopinič, potem ko je demantiral govorice o 80 % osebnih dohodkih v Litostroju. »Če finančni plan ni izpolnjen, tudi planiranih zaslužkov, ki so vezani na fakturirano realizacijo, ne morejo v celoti izplačevati. Zenica bi naročila 10.000 ton žerjavov, ker si je Litostroj s prejšnjimi pošiljkami pridobil ugled, morali pa bi za pet let kreditirati petnajstmilijardni nakup. Litostroj pa rav-

no tako kot vse tovarne v tej panogi nima dovolj obratnih sredstev niti za redno proizvodnjo, tako da na večletno kreditiranje kupcev ni mogoče niti misliti.«

»Torej bo Zenica uvozila žerjave?«

»Da, iz tujine, čeprav se vodstvo zaveda negospodarnosti tega uvoza. Prvič bodo ti sovjetski žerjavi vsaj za 40 % težji od naših in bo treba zaradi tega okrepiti žerjavne steze — takšno

investicije niso ravno poceni — razen tega pa bi morali tudi rezervne dele uvažati. Toda podobnih gospodarskih nesmislov je ogromno. Dalmatinske cementarne bi odkupile od nas za 14 milijard investicijske opreme, če bi jo kreditirali, kakor to delajo tujci. Iz istega vzroka ne moremo opremiti električne centrale Orlovac, ki bi omogočila vgraditev dveh turbin v splitski hidroelektrarno. S temi naročili bi dobile dovolj dela tudi druge tovarne težke industrije, »Džuro Džaković«, »Rade Končar«, Metalna... Za vse nas ni zaostreno vprašanje dela, ampak vprašanje kapitala.«

»Kolikor vem, za hidroelektrarno v Džerdapu to ne velja.«

»Džerdap je problem zase, ki ga je zvarila direkcija za gradnjo. Najprej bi morala Zvezna skupščina načelno razčistiti, ali sme vodstvo gradbišča odločati o zvezni investiciji in v denarju, ki so ga prispevale vse republike. Dosedanje iz-

govarjanje direkcije, zakaj je vsa dela prepustila sovjetskemu producentu, je zelo nepričljivo. Po meddržavnem protokolu iz leta 1965 naj bi Litostroj izdelal 3 turbine za Džerdap in sodeloval pri projektiranju in sestavi potrebne dokumentacije. V letu dni je bilo zaradi tega šest naših inženirjev vsaj po šest mesecev v Leningradu. Zahtevane ponudbe smo investitorju poslali, ne enkrat, celo štirikrat. Če mu naši pogotji o cenah niso ustrezali, bi morda skupno našli ustrezno rešitev, pripravljeni bi se bili pogajati. Povabili pa nas niso niti v Sovjetsko zvezo, čeprav je bilo dogovorjeno, da se bo tudi Litostroj udeležil tamkajšnjih pogajanj.«

»Morda vam pa niso zaupali tako velikih naročil?«

»Ko smo vse druge izgovore pobili, so se začeli sklicevati na nezaupanje. Ta izgovor nas najbolj žali. Naše turbine za 167

(Nadaljevanje na 3. strani)

Stane Kavčič: Samoupravljanje IV. knjiga

Niso številni tisti vodilni družbeni in politični delavci pri nas, ki so poizkušali ne le teoretično osmisliti svoje in drugih preteklo revolucionarno družbeno izkustvo, marveč tudi smelo opredeliti prihodnja pota našega družbenega razvoja. Mednje sodi prav gotovo Stane Kavčič. Založba Delavska enotnost je te dni izdala že četrto knjigo njegovih esejev, razprav, komentarjev in analiz naše družbene stvarnosti pod skupnim naslovom Samoupravljanje. Naslov ni izbran konvencionalno, marveč bistveno označuje avtorjev intelektualni napor ujeti protislovne tokove našega življenja, jih ovrednotiti in označiti vse tisto, kar pripomore h krčevitemu prodiranju samoupravnih, to je resnično medčloveških odnosov pri nas.

V tem smislu četrta Kavčičeva knjiga, njegove refleksije in analize posegajo v obdobje zadnjih dveh let, obdobje gospodarske in družbene reforme, že del naše zgodovine pa tudi sedanosti. Nihče od naših prihodnjih raziskovalcev naše politične zgodovine pa tudi sociologov in politologov ne bo mogel mimo avtorjevih izvirnih in odkritih označitev dogajanj v letih 1965, 1966, odločilnih ne le zaradi odločnega zloma neke politike, marveč tudi za našo prihodnjo socialistično družbeno skupnost.

Osrednje mesto v knjigi zavzema doslej še neobjavljeni esej »o spremembah v rimskokatoliški cerkvi«. Ne le antidogmatska intonacija, marveč pogumna in odprta sociološka in politološka analiza sprememb v rimskokatoliški cerkvi zadnjih let, je tisto, kar mora pritegniti vsakogar, ki želi videti dejstva takšna, kakršna so, in jih ne želi zastirati s kopreno formalnega sklicevanja na ateizem. Ali kakor pravi avtor: »Taka ateistična drža, čeprav je mno, gim zelo všeč in se jim zdi modra, seveda ni nikakršna marksistična analiza stvarnega stanja, ni ocena družbenih gipak je predvsem in samo pobanji, dialektičnega razvoja, amsebna oblika verske dogme.« Poleg poizkusa analize globljih vzrokov sprememb v rimskoka-

toliški cerkvi, sprememb, ki so prišle do izraza na preteklem drugem vatikanskem koncilu, avtorjeva odprtost poseže tudi v najbolj delikatna teoretična in praktična vprašanja, nanašajo marksizma in marksistov pri nas v odnosu do religije, verujočih ljudi in do cerkve. Zavezma se za dialog med marksisti in kristjani, ki ga natančno opredeli in ugotovi pogoje zanj, ali kakor pravi sam: »... mi komunisti ne samo da verjamemo v dialog, ne od danes ali včeraj, ampak verjamemo in se borimo zanj že dolgo časa. Dialog torej za nas ni taktika. Če bi bil za koga v Vatikanu zgolj taktično politični maneuver, tedaj smo lahko mirni, kajti izigrali bodo sami sebe. Če bi vabilo na dialog komurkoli bilo zgolj nastavljen zanka, je precej verjetno, da se bo on sam ujel vanjo. Dialog je za nas sestavni del boja za napredek človeštva.«

Kavčičevo »Samoupravljanje« predstavlja nedvomno prijetno in spodbudno osvežitev v sodobni politični literaturi in pomeni dobrodošlo pomoč družbenim in političnim delavcem, ki si prizadevajo posodobiti na še politično gibanje in vnesti vanj pravo ustvarjalnost. Hkrati pa njegovo delo dostojno nadaljuje demokratično in ustvarjalno tradicijo slovenskega komunističnega in marksističnega gibanja. ZDENKO ROTER

Dosledno po novi poti

(Nadaljevanje s 1. strani)

bilo lani v vrednosti dobrih 11 milijard S-dinarjev, ali za 20 % več kot leto dni prej. Nad velikimi zalozgami se pritožujejo v Delti, v tovarni avtoopreme, v tovarni volnenih izdelkov v Majšperku pa tudi drugod. Medtem pa v teh delovnih kolektivih ne držijo rok križem, dokler se »sane po sebi« ne bodo uredile trzne razmere.

V Delti niso zadovoljni z domačo trgovino, zato so se zadnje čase uspešno lotili tudi drobne trgovske posla, da bi tako zmanjšali zaloge. Prodaja na drobno pa seveda ne more biti perspektivna rešitev. Zato so pred nedavnim sklenili velike izvozne posle s Sovjetsko zvezo in z Zahodno Nemčijo. Izvozne cene zaenkrat niso kdove kako ugodne, vendar že vedo, da je mogoče boljše trgovati z večjo produktivnostjo in cenejšo proizvodnjo.

V tovarni avtoopreme TAP so, kot je videti, najhujši časi mimo. Bolj kot zunanji gospodarski vplivi jih je privajalo ntranje slabo gospodarjenje. Že nekaj časa pa si prizadeva kolektiv povečati in racionalizirati proizvodnjo, izboljšati tehnologijo, preusmeriti proizvodnjo in vpeljati nove proizvode. Ob lanskim poslovnim uspehih kolektiv ž dviga glavo. Ne bo dolgo, pravijo, in lahko si bodo »privo-

ščili« tudi višje osebne dohodke in se tako umaknili z repa povprečnih osebnih dohodkov v občini.

Največjemu industrijskemu kolektivu TGA Kidričevo je v minulem poslovnem letu grenilo življenje pomanjkanje električne energije in slaba dobava boksirja. Redukcija električne energije je prizadela kolektiv na milijardno škodo. Sicer pa se je znašel ta kolektiv med dvema mlinskima kolesoma, ki mu načenjata gospodarsko moč. Na eni strani podpira TGA slabo produktivne boksirne rudnike in razvoj elektroindustrije, na drugi strani pa pomaga predelovalni industriji uveljaviti konkurenčnost na zahodnoevropskem trgu. Z liberalizacijo prodaje aluminija se oziroma TGA na zahodno tržišče. Tam so za aluminij za 17,5 %, za glinico pa za 37 % ugodnejše cene kot doma.

Se in še bi lahko naštevali gospodarske probleme tpujskih delovnih kolektivov. Poleg splošnih težav, na katere zadevajo ob uveljavljanju gospodarske reforme, pa je vendar veliko možnosti za izboljšanje gospodarskega položaja znotraj delovne organizacije. Najpomembnejše je to, da so kolektivi te možnosti znali poiskati in da mnogi že dokazujejo, da jim zagotavljajo obetajočo prihodnost.

I. V.

Razpisna komisija pri svetu delovne skupnosti republiškega sveta Zveze sindikatov Jugoslavije za Slovenijo, Ljubljana, Dalmatinova 4

razpisuje prosto delovno mesto za

strokovnega sodelavca — pravnika

Kandidati morajo izpolnjevati naslednje pogoje:

- diplomu pravne fakultete,
- petletna praksa v delovnih ali družbenih organizacijah s področja delovnega prava in socialnega zavarovanja.

Prošnje, ki naj vsebujejo življenjske podatke, podatke o šolski izobrazbi, dosedanjem delu in zaposlitvi, naj vložijo zainteresirani v roku 15 dni po objavi tega razpisa pri razpisni komisiji. Kandidati bodo o rezultatu razpisa obveščeni v 10 dneh po zaključku razpisa.

PIRANSKI DOGOVOR SINDIKATA DELAVCEV STORITVENIH DEJAVNOSTI:

SKUPNI ODBOR ZA OBALNO PODROČJE

Skupni odbor si bo prizadeval za enotnejše urejanje problemov storitvenih dejavnosti in za jasnejše koncepte njihovega razvoja

Minuli četrtek so na ustanovnem zboru delegati izvolili skupni odbor sindikata delavcev storitvenih dejavnosti za občine Piran, Izolo in Koper, ki bo imel svoj sedež v Piranu. Ta odbor bo imel 21-članski plenum s sedemčlanskim predsedstvom, mimo tega pa še štiri komisije: za trgovino, gostinstvo in turizem, komunalo in obrt. Komisije bodo zbirale in proučevale problematiko svojega področja, nato pa predloge in stališča posredovale svojim sindikalnim podružnicam in seveda plenumu obalnega odbora sindikata storitvenih dejavnosti.

SKUPNI ODBOR SINDIKATA DELAVCEV STORITVENIH DEJAVNOSTI

Ni dvoma, da je z izvolitvijo skupnega odbora sindikata delavcev storitvenih dejavnosti za občine Izola, Koper in Piran storjen pomemben korak pri urejanju številnih problemov s področja dela tega sindikata, saj občinski odbori sindikata storitvenih dejavnosti iz različnih vzrokov teh problemov niso mogli učinkovito razreševati. Naše obalno področje je gospodarsko enotno in zato tudi ni dvoma, da bo skupni odbor sindikata storitvenih dejavnosti te probleme lahko enotneje in učinkoviteje reševal in da bo hkrati lahko v znatni meri prispeval tudi k jasnejšim konceptom razvoja storitvenih dejavnosti na področju Izole, Kopra in Pirana.

TURIZEM NI SAMO STVAR GOSTINCEV

Naše obalno področje se turistično vse bolj razvija, vendar pa še vedno niso izkoriščene številne možnosti, predvsem za razvoj izletniškega in tranzitnega turizma. In čeprav število nočitev inozemskih gostov narašča, pa dolžina njihovega biva-

nja pri nas stagnira, se celo skrajšuje, njihova dnevna potrošnja v primerjavi s to potrošnjo v drugih, razvitih turističnih državah pa je skoraj polovična.

Vzrokov za vse to je dovolj, gostinci pa imajo nedvomno prav, ko poudarjajo, da za razvoj turizma ne morejo skrbeti sami, da mora to biti tudi skrb mnogih drugih dejavnikov. Ali je na primer samo napaka gostincev, če sredi sezone zmanjka mesa in zelenjave če so obale in plaže neurejene, če je čistoča v turističnih mestih dvomljiva, če trgovina nima ustreznih izbi re blaga itd. itd.? Turizem je gospodarska panoga ki lahko uspešno dela samo, če je delo vseh njenih »kooperantov« dobro usklajeno; od tega pa smo pri nas še precej daleč. Na ustanovnem zboru v Piranu so delegati v razpravi poudarjali svojo bojazan, da se to utegne maščevati še posebno hudo prav letos, ko bi v mednarodnem letu turizma morali na tem področju doseči do sedaj največje rezultate. To skrb povečuje dejstvo, da so cene v gostinstvu dvigavjo v predsezoni, kar seveda ni ostalo brez posledic: Nemci ki predstavljajo večji del tujih turistov

in ki so še posebno občutljivi za vsako nestabilnost cen, so že v precejšnji meri začeli odpovedovati sklenjene pogodbe. Res je sicer, da k dvigu cen »prispevajo« svoj delež tudi turistične agencije, ki pri sklepanju pogodb zaračunavajo svoje usluge v precejšnjem odstotku, vendar pa je to vseeno predvsem stvar gostincev, ki se ne zavedajo dovolj, da jim bo navijanje cen prej škodovalo kot koristilo. Ena od številnih nalog obalnega odbora sindikata delavcev storitvenih dejavnosti bo zato tudi ta, da bo gostince skušal prepričati, da so stabilne cene izredno važen pogoj za nadaljnji razvoj turizma — še posebej, ker je mednarodna konkurenca na tem področju vedno ostrejša.

ŠIBKA MATERIALNA OSNOVA

Razprava je poudarila tudi šibkost materialne osnove podjetij vseh storitvenih dejavnosti in togost kreditne politike — pri trgovini predvsem glede obratnih sredstev (trgovina razpolaga samo z 8 % obratnih sredstev, ki jih potrebuje), druge dejavnosti pa se pritožujejo predvsem nad neprožnostjo kreditiranja investicij. Pri tem se seveda zavedajo, da kreditnih sredstev nasploh ni dovolj, poudarjajo pa, da bi se z boljšo politiko kreditiranja vseeno dalo doseči precej več.

Razprava je navrgla še celo kopico problemov, s katerimi se bo moral spoprijeti obalni odbor sindikata storitvenih dejavnosti. Sklepe ustanovnega zbora bo izdelala posebna komisija, ki jih bo posredovala vsem sindikalnim podružnicam na obalnem področju in vsem zainteresiranim organom in organizacijam. MILAN POGACNIK

NA NOVO USTANOVLJEN ODBOR SINDIKATA DELAVCEV PROMETA IN ZVEZ PRI ObSS MARIBOR:

V korak z razvojem

Pred nedavnim so dobili mariborski delavci prometa in zvez na ustanovnem občnem zboru svoj strokovni sindikat. Več kot 4300 članov, ki so včlanjeni v 25 samostojnih sindikalnih podružnicah, je že dlje pogrešalo svoj občinski sindikalni forum, saj so njihovi problemi tako skupni, hkrati pa v primerjavi z delavci v drugih gospodarskih dejavnostih vendar drugačni, da je ustanovitev odbora sindikata delavcev prometa in zvez pri ObSS več kot upravičena.

Nazadovanje nekaterih dejavnosti na področju prometa in zvez — zlasti velja to za cestna in železniška podjetja — postavlja te kolektive v neugoden položaj. Železniška podjetja se že dolgo časa otepajo s tehnično zaostalostjo osnovnih sredstev, cestna podjetja pa je zlasti lani prizadela picla finančna moč naročnikov — družbeno-političnih skupnosti. Zaradi tega so morali lani znižati število zaposlenih na tretjino v primerjavi s prejšnjim letom.

Videti pa je, da so težave delovnih kolektivov prometa in zvez prehodnega značaja. V načrto so precejšnja sredstva za nove investicijske naložbe v vsa področja prometne dejavnosti. V prihodnjih petih letih bodo vložila mariborska podjetja prometa in zvez 256 milijonov S-dinarjev v mehanizacijo in modernizacijo. Od tega zneska bodo največ porabila železniška transportna podjetja, in sicer kar 67 %. Nakupiti nameravajo nove lokomotive, vagona za tovorni in potniški promet, obnovili bodo nekatere odseke prog, varnostno signalne naprave in mnoge druge železniške objekte.

Drugi največji potrošnik investicij bodo podjetja cestnega prometa. Poleg modernih vozil, bo podjetje Spedtrans med drugim zgradilo obratne prostore, garaže in servisno delavnico. Na Taboru avtobusno podjetje že gradi nove delavnice. Poštno podjetje bo nadaljevalo z modernizacijo svojih naprav. Zgra-

dili in opremili bodo glavno avtomatsko telefonsko centralo, več vozelnih in avtomatskih telefonskih central ter visokofrekvenčnih sistemov, razširili bodo sedanje zmogljivosti in zgradili dve novi poštni stavbi.

Najslabši kos od skupne investicijske vsote si bodo odrezala cestna podjetja. Ta kos pa navzlic temu ne bo tako majhen. Predvidevajo nakup strojnih naprav v asfaltni bazi, postavili bodo silose za vzdrževanje enote in zgradili garaže.

Obetajoča gospodarska prihodnost mariborskih podjetij prometa in zvez zagotavlja tem kolektivom izenačenje z drugimi gospodarskimi dejavnostmi. To so v minulem obdobju pogrešali, hkrati pa postavljali kot materialni pogoj za bolj uspešno gospodarjenje in neposredno upravljanje. Poleg osnovnega pogoja — večjih naložb v modernizacijo osnovnih sredstev — pa je še veliko več potrebno storiti za rentabilno poslovanje prometnih podjetij. Delovni kolektivi teh dejavnosti vedo, da sloni »drugi del« rentabilnega poslovanja na samih kolektivih. Morda je trenutno najbolj zavratna notranja gospodarska in samoupravna samostojnost v cestnih podjetjih, vendar lahko z dopolnitvijo temeljnega zakona o javnih cestah pričakujemo ustrežnejše rešitve pri delitvi sredstev za vzdrževanje in rekonstrukcijo cest.

Mariborski sindikat delavcev prometa in zvez pozorno spre-

mlja razvoj celotne prometne dejavnosti, še posebej posameznih delovnih kolektivov. V nagel razvoj, ki se obeta mariborskim kolektivom prometa in zvez, se bodo zato morale dejavno vključiti tudi sindikalne podružnice. Spričo nezadovoljivega gospodarskega razvoja v minulem obdobju, pa je v nekaterih kolektivih zastal nadaljnji razvoj neposrednega upravljanja in se je nekako polenila dejavnost sindikata. Skoraj nikjer nimajo urejenega nagrajevanja po delu, v večini kolektivov pogrešajo boljše informiranost, da bi mogli uspešneje sodelovati pri gospodarjenju in upravljanju. In če ob tem ponovno spomnimo na novo pot gospodarjenja podjetij prometa in zvez, potlej bodo morale sindikalne podružnice svoje delo prilagoditi kvalitetnejši gospodarski in družbeno politični preobrazbi kolektivov. I. V.

DELAJSKA ENOTNOST

Glasilo Republiškega sveta ZSJ za Slovenijo izdaja CZP Delavska enotnost v Ljubljani. List je bil ustanovljen 20. novembra 1942. Urejuje uredniški odbor Glavni in odgovorni urednik

MILAN POGACNIK

Naslov uredništva in uprave: Ljubljana, Dalmatinova ul. 4, poštni predal 313-VI. telefon uredništva 316-672, 316-695, 312-402 in 310-033, uprave 310-033. Račun pri Narodni banki v Ljubljani, št. NB 501-I-991, devizni račun pri Kreditni banki in hranilnici Ljubljana, št. 101-620-7-32000-10-3904-466. Posamezna številka stane 50 N-pai — 50 S-din. — Naročnina je četrtletna 650 N-din — 650 S-din — polletna 13 N-din — 1300 S-din — letna 26 N-din — 2600 S-din — Rokopisov ne vračamo. — Poština plačana v gotovini — Tisk in klisefi CZP »Ljudska pravica«, Ljubljana

Ko so se pred dnevi sestali predstavniki sindikalnih podružnic industrije na rednem občnem zboru Občinskega odbora sindikata delavcev industrije in rudarstva Maribor, so to storili, da bi pretehtali svoja prizadevanja v minuli mandatni dobi, in seveda, da bi ocenili naloge sindikatov v prihodnjem obdobju. In v obojem so tudi uspeli.

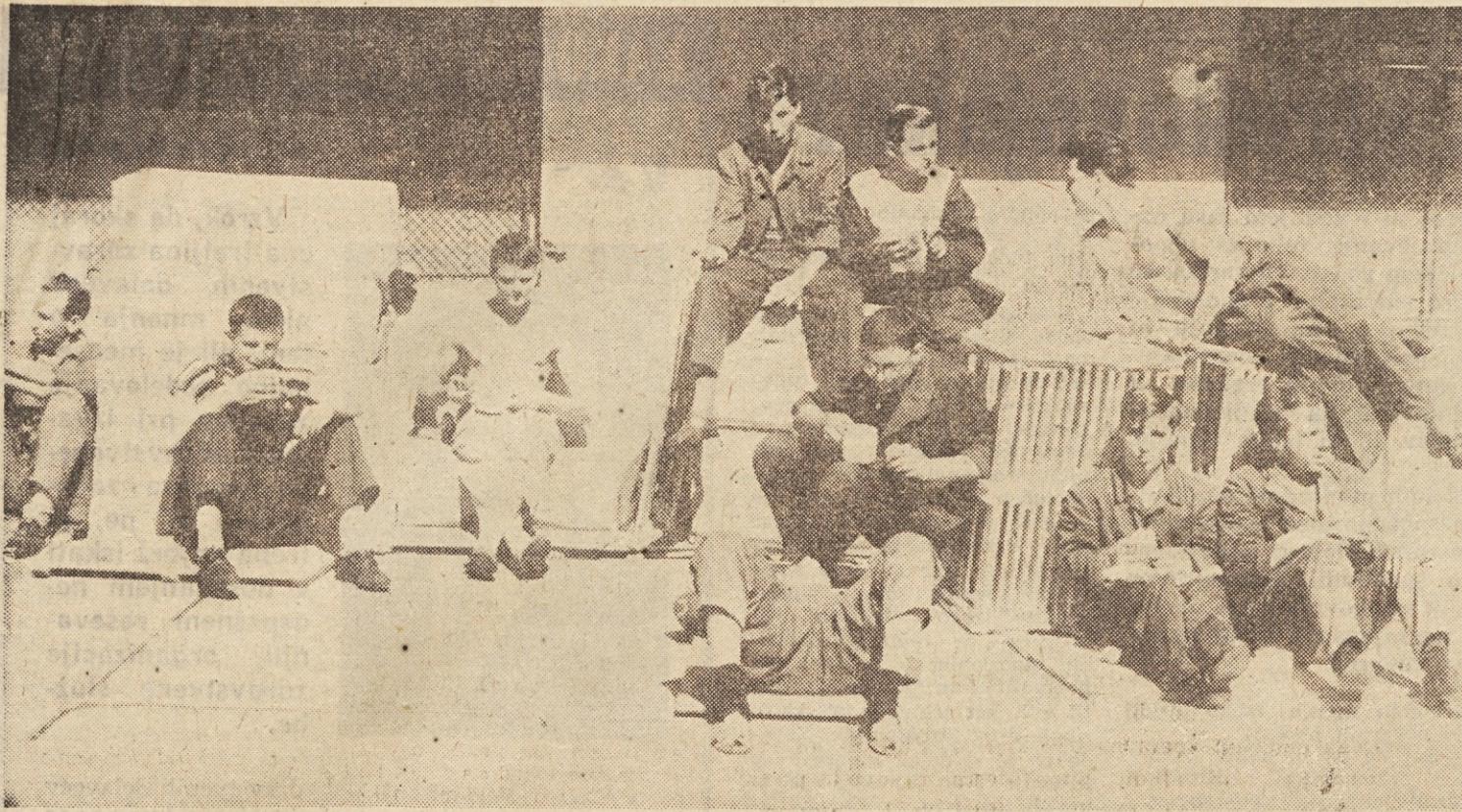
Rezultati dosedanjih prizadevanj sindikatov se razkrivajo tudi v razvitejših ekonomskih in družbenih odnosih, razkrivajo se v čedalje trinejši materialni bazi delovnih kolektivov, v razvitejši samoupravi in v čedalje višji življenjski ravni proizvajalca. Seveda pa s tem še zdaleč ni rečeno, da bi bili vsi problemi in na vseh področjih tudi že razrešeni, da bi ne bilo več protislovij, ki spodbujajo temelje samoupravnosti v delovnih kolektivih in samoupravnega položaja proizvajalca. Protislovja so in bodo in prav zavaljo tega in v tem se razkrivajo nove naloge sindikatov. Te naloge pa spričo razvijajočih se ekonomskih in druž-

Novo težišče družbene akcije

benih odnosov postajajo iz dneva v dan drugačne. Drugačne in veliko bolj zahtevne.

Ko pa so tako opredeljevali svoje bodoče naloge predstavniki sindikalnih podružnic mariborske industrije, so ugotavljali, da se z uveljavljanjem gospodarske reforme čedalje bolj razkrivajo premiki v udeležbi delovnih organizacij v delitvi družbenega proizvoda in narodnega dohodka. A čeprav ti premiki v primarni delitvi še ne pomenijo tega, da dohodek delovnih organizacij sploh ni več »družbeno obremenjen«, ali tega, da so vse nadaljnje »družbene obremenitve dohodka« v celoti potrebne in da so vsi posegi družbe na področje delitve dohodka v delovni organizaciji povsem utemeljeni in vedno smotni, pa se vendarle prav s temi premiki začinja tudi družbena reforma. Družbena reforma zavoljo tega, ker se s premiki v delitvi dohodka med delovno organizacijo in družbo bistveno spreminja odnos proizvajalcev do gospodarjenja in upravljanja z ustvarjenimi dohodki. Sindikati so takole ocenili: delavci čedalje bolj povezujejo svojo usodo z usodo podjetja, v katerem delajo in v katerem živijo.

Zato tudi vsi ti spreminjajoči se odnosi ne morejo mimo prizadevanj sindikatov bodisi v delovni organizaciji bodisi v komuni in če so do reforme sindikati še mogli prepuščati problematiko gospodarjenja samoupravnim organom, strokovnim službam, organom družbenega samoupravljanja, poslej to več ne bo mogoče. Ekonomski problemi so postali prav tako pomembni za družbeni položaj proizvajalca, kot je pomemben ta njegov položaj za razreševanje povsem gospodarskih problemov. Ali s drugimi besedami povedano: treba bo reformirati tudi delo in prizadevanja sindikatov. Namesto pogostih demagoških klincev in zahtev po zaščiti delavca ali oportunističnega izgovarjanja na druge, »bolj pristojne«, namesto molka — pogumen in odločen poseg v vse probleme, ki tarejo proizvajalca, ki ogrožajo njegov materialni in družbeni položaj v delovni ali širši družbeni skupnosti. Torej ne le zaščita v mezdni odnosih, temveč zaščita samoupravnih odnosov. S. B.



MALICA PO VAJENSKO

FOTO SLUŽBA DE

S SEJE CO SINDIKATA DELAVCEV PROMETA IN ZVEZ

BEOGRAJSKI DOPISNIK
POROČA

KAJ IN KAKO DELATI

O poročilu o delu sindikata delavcev prometa in zvez po zadnjem kongresu so bila na seji centralnega odbora tega sindikata, ki je bila minuli teden, deljena mišljenja. Nekateri člani so trdili, da je poročilo preobsežno, drugi pa zopet, da še vedno premalo razčlenjuje posamezne naloge sindikatov, zato so sklenili, da bodo poročilu za kongres priložili tudi vse pripombe, ki jih bodo in ki so jih že dobili, da bi si tako delegati lažje ustvarili lastno mnenje.

Posamezni člani CO so namreč vztrajali pri zahtevi, da se mora sindikat bolj potegovati za beneficiranje delovni staž, za družbeno prehrano in druge »delavske pravice«, ob čemer so poudarjali, da je delo delavcev v prometu najtežje, najbolj škodljivo zdravju in podobno. Takim zahtevam pa so »nasprotovali« drugi člani centralnega odbora, ki so opozorili na dejstvo, da v prometu in zvezah kljub večletnim prizadevanjem — tudi sindikatom! — še vedno niso povsod uspeli uresničiti gospodarskega načrta in ekonomskih principov, zlasti pa še niso uspeli uresničiti obračuna dohodka po delovnih enotah. Zato so želeli, naj bo v poročilu rečeno, kaj vse je sindikat storil in česa mu ni uspelo storiti. Tako poročilo bi moralo dosledno slediti načelom, ki jih je izoblikoval zadnji kongres in bi zato moralo biti tudi samokritično, so poudarili.

Nedvomno je težko biti samokritičen, zlasti ker bi lahko našli kopico »objektivnih« opravil, saj še vedno niso rešena mnoga sistemska vprašanja za te dejavnosti. A vendar so bistveno zahtevno — vključitev v gospodarstvo — te dejavnosti že dosegli. Zato je tudi treba spremeniti njihov odnos do družbe in prenesti težišče boja za dohodkovne odnose v delovne organizacije. Taki argumenti, kot je govorjenje o izredno težkih pogojih dela, namreč niso več tako prepričljivi, kot so bili tedaj, ko delovne organizacije zares niso mogle same vplivati na rentabilnost svojega poslovanja. Pa tudi preveliko pričakovanje, da bodo izboljšali položaj svojih delavcev z beneficijami za pokojninski staž, samo za prehrano in podobnim, prav tako izpričuje stara pojmovanja v delu sindikatov.

Od tod stališče, ki smo ga lahko slišali na zadnji seji CO, da je sicer treba opozarjati na pomanjkljive rešitve, ki jim pravimo »sistemske«, da pa je glavno, da se sindikat še bolj organizira za boj za uveljavitev obračuna dohodka po delovnih enotah. Kolikor namreč delavci prometa in zvez ne bodo vedeli dovolj o rezultatih dela, je težko verjeti, da so tudi nagrajevani po rezultatih dela. To so pokazale mnoge dosedanje reorganizacije na večja in manjša podjetja, ki pa so — prav zaradi poudarjanja oblike, ne pa vsebine dela — čisto bolj škodovali samoupravljanju, kot pa so mu koristile. Nekajletne izkušnje pri uveljavljanju obračuna dohodka po delovnih enotah razkrivajo, da je tako gospodarjenje še vedno slabo razvito, da si pristojnosti v odločanju pridružujejo uprave podjetij in da sindikat preveč deluje na ravni podjetij

in občin, premalo pa med delavci.

Na seji CO so opozarjali na to, da bo mogoče priti do jasnih stališč o beneficijah in drugih

zadevah šele tedaj, ko bodo vsem delavcem znani rezultati gospodarjenja oziroma celoten obračun dohodka. Skozj dohodek je namreč možno najbolje oceniti kolikšna in kakšna je sploh lahko skrb za delavca v teh dejavnostih. Od tod tudi misel, ki je takole izzvenela: ali velja podpirati beneficije ob sedanjih opremljenosti, ali pa modernizacija, ki bo odpravila tako beneficije kot tudi tista delovna mesta, ki jih »povzročajo«? Prav tako kot s skrajšanim stažem za pokojnine, je tudi z družbeno prehrano in drugim. Ekonomski pogoji namreč že omogočajo delovnim organizacijam ukrepe, ki vodijo k višji rentabilnosti in po

težji poti k višjemu standardu delavcev prometa in zvez.

O vseh teh vprašanjih in različnih pogledih na vsebino dela sindikatov se bo torej moral izreči kongres, ki bo že čez dva meseca. In seveda tudi o tem, kako se v bodoče organizirati za akcijo. Nekateri pri tem menijo, da je treba spodbuditi zlasti delovanje sindikatov po posameznih dejavnostih prometa in zvez. Odbori ali komisije, kakorkoli se pač bodo imenovali, naj bi prevzeli vso skrb za delovanje sindikatov v podružnicah in jim s svojim strokovno analitičnim delom pomagali pri razreševanju njihovih problemov.

VIKTOR ŠIREC

OBILO PONUDB — PREMALO DELA

(Nadaljevanje s 1. strani)

tisoč KS se v splitski hidrocentrali dobro obnesejo, tudi večje za Džerdap ne bi bile za nas neresljive tehnično-tehnološki problem. Po dosedanjih testih, ki so jih dale svetovne organizacije za testiranje motorjev in turbin, smelo trdim, da je naša proizvodnja enakovredna zahodnoevropski. Z Loids registrom in francoskim Biro veritasom se nismo imeli nobenih težav zaradi kakovosti. Na desetine naših turbin je že v Etiopiji, Sudanu, Indiji, naš 460 tonski žerjav že deset let v redu dela v indijski hidrocentrali. Zato dobivamo od tam nove ponudbe. Pa še iz Pakistana in Perzije. Ponovno poudarjam, če del ne prevzamemo in ne dobimo, je po sredi naša finančna nemoč, da bi opremo kreditirali.

»Če tuji investitorji zvedo, da vam džerdapska direkcija ne zarača dela, vam vse vaše prepričevanje o proizvodnji solidnosti in sklicevanje na dosežke niste najbrž ne bo pomagalo.«

»Vprašanje referenc je zares kočljivo. Ko smo se v januarju udeležili licitacije v Kanadi, ki bo zgradila sedem, približno za 20 % manjših hidrocentral kot bo džerdapska, nas je investitor najprej vprašal o referencah v zvezi z Džerdapom. Odgovorili smo jim »na okruglo pa na črta«, da smo za dva 400 tonska žerjava in dva 160 tonska žerjava že podpisali pogodbe, za turbine pa so razgovori še v teku. Naj bi povedali, da direkcija še vmar ni vzela naših ponudb? Toda kakor je žalostno, moram povedati, da nam Sovjeti bolj zaupajo kot džerdapska direkcija. Sovjetska vlada nas je povabila na razgovore o kooperaciji pri gradnji opreme za Džerdap. Huiše klotofe direkcije ne bi mogla dobiti.«

»Prenekateri strokovnjaki menijo, da bi se moral Litostroju proizvedno preusmeriti, ker nima potrebnega obratnega kapi-

tala. Predlagajo celo proizvodnjo različnih deficitarnih izdelkov. Ali se ogrevate za te pobude?«

Litostroj je bil zgrajen za investicijsko opremo, ne za otroške igranke! Vprašanje kapitala ki ga potrebujemo, je sistemsko vprašanje našega gospodarstva. Mislim, da sem dovolj jasno povedal svoje mnenje. Ko sem jeseni leta 1965. leta prevzel dolžnost direktorja v Litostroju, ta že tri leta ni plačal anuitet, letos pa smo prišli na zeleno vejo. Ustvarili smo 800 milijonov



skladov, toda kupci nam še dolgujejo kake 4 in pol milijarde za investicijsko opremo, inozemci pa še posebej milijardo. Normalno pa bi bilo, če nam bi vsi skupaj dolgovali poldrugo milijardo. Toda kaj naj naredimo? Če jih tožimo, bomo ravno tako čakali pol leta ali še dlje na denar. Sicer pa so vsi ti dolžniki resni poslovni ljudje, ki bi nam opremo radi plačali, če bi bili likvidni.«

»Morda vam zaloge reprodukcijskega materiala preveč večejo sredstva? Ta očitek sem na račun Litostroja že slišala.«

»Ob 22 milijardnem bruto dohodku nas tri in pol milijardne zaloge, ki jih trikrat letno obrnemo, ne bodo zadušile. V teh zalogah je namreč za pol milijarde orodij. Če bi imeli dovolj obratnih sredstev in če bi bila trgovina redno založena z reprodukcijskim materialom, bi morda lahko še za pol milijarde zmanjšali zaloge. Toda, kaj je to v primeri s sredstvi, ki bi jih potrebovali za konkurenčnost na mednarodnem trgu oziroma za izenačenje naših prodajnih pogojev s tujimi!«

»Ali so občasni zastoj v Litostroju kriva premajhna obratna sredstva ali pomanjkanje materiala?«

»Železarne nas hitro in solidno zalagajo z materialom. Jeklene odlivke in plemenita jekla, na katere smo večasih čakali šest do devet mesecev, nam ravnenski železarna sedaj dostavi v šestih tednih. Tudi majhne količine dobimo, če jih potrebujemo, kar včasih ni bilo mogoče. Zastoji, ki ste jih omenili, so nastali zaradi tega, ker nismo imeli ni dinarjev ne deviz za uvoz reprodukcijskega materiala. Približno 12 % ga moramo še vedno uvoziti. Dobili smo ga z večmesečno zamudo, ki še je morala odraziti v proizvodnji.«

»Vse probleme vam potemtaka povzročajo nenormalni finančni pogoji. Ali je sploh kakšna možnost, da bi jih sami normalizirali?«

»Ne. To ni v naših močeh. Kakor se zdi nesmiselno med gospodarsko reformo upati na družbeno intervencijo in pomoč, kovinska industrija druge rešitve ne vidi. Kolikor skupno ne sklenemo, da jo ukinemo. Če ta industrija ne dobi večjih kreditov za obratna sredstva, moramo najprej rešiti vprašanje 367 tisoč delavcev, zaposlenih v metalnem kompleksu. Toda govorim o absurdih. Energetike in vseh perspektivnih vrst industrije najbrž ne bomo razvijali z bolj s tujino kovinsko industrijo.«

MARIOLA KOBAL

DELAVSKA ENOTNOST

V AKCIJI

»ZAPOSLOVANJE«

1.

C E L J E

Pobudo za akcijo »ZAPOSLOVANJE« je pravzaprav ne hote dal Stane Polajner, direktor celjskega zavoda za zaposlovanje, ko je v razgovoru mimogrede omenil, da po podatkih, ki z njimi razpolaga, delo pri nas še ni eksistenčna nužnost, kot je to primer v nekaterih zahodnoevropskih deželah. Kajti dejstvo je, da prav na področju celjskega zavoda za zaposlovanje, ki obsega občine Celje, Brežice, Laško, Sevnico, Slovenske Konjice, Sentjur, Šmarje in Zalec, od blizu 1800 prijavljenih brezposelnih delavcev pri zavodu, še zmeraj 20 do 30 % zavrača delo, ki jim ga preskrbi zavod. Ali boljše rečeno: tolikšen odstotek brezposelnih delavcev hoče imeti povsem določeno delo, po navadi celo v določenem podjetju ali ustanovi.

KDO SO BREZPOSELNI?

O tem, kdo so brezposelni delavci na območju celjskega zavoda za zaposlovanje, je podatke iz »prve roke« posredoval Franc Romih, kadrovik pri zavodu:

»Trenutno je na našem območju 1723 brezposelnih delavcev, od tega 737 moških in 986 žensk. Najbolj zaskrbljujoče je, da je med brezposelnimi 86 delavcev s srednjo izobrazbo in kar 224 delavcev z dokončanimi poklicnimi šolami, medtem ko je 1153 brezposelnih delavcev brez popolne šolske izobrazbe. Naj še povem, da je z visoko in višjo šolo trenutno brezposelnih 9 delavcev, kar pa sploh ne skrbi, saj potreb delovnih organizacij po tem kadru sploh ne moremo zadovoljiti...«

IN KDO NE DOBI DELA?

Na vprašanje, kdo od brezposelnih delavcev ne more dobiti dela, pa odgovarja Ema Turk, evidentičarka celjskega zavoda za zaposlovanje:

»Za abituriente gimnazije in za tiste, ki končajo ekonomsko srednjo šolo — teh je trenutno skupaj prijavljenih 38 — najtežje najdemo delo. Pa ne zaradi tega, da ne bi bilo prostih delovnih mest v podjetjih in ustanovah na našem območju, marveč zaradi tega, ker delovne organizacije takšnih delavcev, ki so komaj končali šolanje, zlasti velja to za gimnazijce, nečejo zaposliti, in to z utemeljitvijo, da le-ti nimajo »ustrezne« prakse. Ja, kdaj in kje jo bodo pa dobili, če bodo imeli v podjetjih, kjer marsikje še zmeraj zasedajo delovna mesta upokojeenci, takšen odnos do teh mladih ljudi. Žalostno je tudi, da 10 kmetijskih tehnikov ne more dobiti dela, pa čeprav je naše območje v nekaterih predelih izrazito kmetijsko...«

BREZPOSELNI DELO ODKLANJAJO?

A kot že rečeno, med brezposelnimi delavci, zlasti med tistimi brez šol, je 20 do 30 % delavcev, ki delo zavračajo. O tem pripoveduje Stane Polajner, direktor zavoda za zaposlovanje v Celju:

»Mlada dekleta — in teh ni malo — sploh nečejo, da bi se zaposlila kot gospodinjinske pomočnice; mladi fantje, ki iščejo prvo zaposlitev in so brez šol, pa tudi nečejo na delo v gradbeništvo ali v kmetijstvo. V ilustracijo naj povem primer: pred nedavnim smo razpisali delo pri urejanju hmeljarških nasadov v Savinjski dolini. Sprva se je za to delo prijavilo blizu 200 mladih fantov in deklet, toda ko je bilo treba za delo tudi prijeti, jih od prijavljenih še 30 ni prišlo, pa čeprav bi imeli lepa stanovanja in preskrbljeno prehrano. Ali drug primer: z železnico smo se dogovorili, da bo zaposlila 30 fantov in jih priučila za kmetičarje ali premikače. Toda šele po nekajkratnih objavah razpisov za to delo v dnevnem časopisu in radiu smo jih komaj zbrali 30. Pa še to: med prijavljenimi brezposelnimi delavci pri našem zavodu je tudi mnogo poročenih žena, ki vlečejo našo podporo in čakajo samo na določeno delo v določenem podjetju ali ustanovi. In le 85 brezposelnih delavcev od skupnega števila 1723, med njimi tudi delavcev s srednjo izobrazbo, je izjavilo, da so pripravljeni sprejeti vsako delo...«

DELA DOVOLJ ZA VSE

Toda dela je dovolj za vse, kljub precejšnji brezposelnosti na območju celjskega zavoda za zaposlovanje. Prisluhnimo, kaj o tem pravi Ivana Veršnak, analitik pri zavodu:

»Ko smo zbirali pri delovnih organizacijah na našem območju podatke, koliko delavcev bodo letos lahko zaposlile, smo dobili odgovor, da potrebujejo skupaj 4203 delavce. Od tega delovne organizacije potrebujejo kar 2557 delavcev brez poklica, 1151 delavcev s poklicno šolo, 201 delavca s srednjo in kar 194 delavcev z višjo in visoko izobrazbo...«

BODO VSE POTREBE LAHKO ZADOVOLJILI?

Vsiljuje se vprašanje, ali bo celjski zavod za zaposlovanje letos lahko zadovoljil vse potrebe delovnih organizacij. O tem pravi Ivana Veršnak:

»Ni govora, da bomo lahko na zavodu zadovoljili potrebam delovnih organizacij po tolikšem številu delavcev, ker se je navsezadnje še zmeraj izkazalo, da blizu 80 % vseh potreb, kljub temu, da jih prijavijo naši ustanovi, delovne organizacije zadovoljijo same. Nam pa bodo spet ostali na spisku brezposelni, kot so ostali že vsa leta nazaj. Res pa je, da je od 1723 brezposelnih delavcev 250 invalidov in prav toliko takih delavcev, ki res ne bodo lahko dobili dela. Kajti so po navadi nagnjeni k alkoholu ali pa ne zdržijo dolgo v eni delovni organizaciji. Toda če bi kadrovske službe v podjetjih bolj sodelovale z našim zavodom, bi lahko zaposlili vsaj tistih 1153 brezposelnih delavcev brez poklica. Toda skoraj prepričana sem, da podjetja o njih še slišati ne bodo hotela, kljub temu, da jih potrebujejo.«

MILAN ŽIVKOVIČ

PRIHODNI
TEDEN:

Akcija
»Zaposlovanje«
v Novi Gorici

Bodo zdaj dobili strokovnjake?

»Največ skaljenih odnosov med zaposlenimi v naši tovarni so v zadnjem času nedvomno povzročila predvsem slabo izoblikovana merila nagrajevanja, tako za neposredne proizvajalce še bolj pa za zaposlene v upravno-tehničnem vodstvu tovarne,« so bile uvodne besede Ivana Krušca, tajnika izvršnega odbora sindikalne organizacije v šempetrski Iskri, tovarni avtoelektrike, v pogovoru na temo o nagrajevanju in analitični oceni in sistematizaciji delovnih mest. »Zlasti so spori zavoljo neusklajenih meril nagrajevanja prihajali do izraza na sejah, bodisi samoupravnih organov ali na sejah izvršnega odbora sindikalne organizacije, ko smo ugotavljali, da zaradi slabega nagrajevanja v tovarno ne moremo dobiti dobrih strokovnjakov, ki bi lahko uspešno vodili proizvodnjo,« je še pristavil Ivan Krušec.

Iz njegovega pripovedovanja, v pogovoru pa je sodeloval tudi predsednik sindikalne organizacije Rudi Satler, lahko povzamemo, da so prav nesoglasja med zaposlenimi zavoljo neizoblikovanih meril nagrajevanja in pa razlogi, da zaradi slabega nagrajevanja strokovnjakov teh sploh niso mogli več dobiti v tovarno, spodbudili samoupravne organe in sindikalno organizacijo, da so zahtevali od ustreznih strokovnih služb, naj iz oblikujejo nova merila in izpopolnijo že izoblikovana merila nagrajevanja, zlasti za zaposlene v strokovnih službah in upravno-tehničnemu vodstvu tovarne.

KAJ ME MOTI KOT SINDIKALNEGA DELAVCA?

In čeprav so v šempetrski Iskri že izoblikovali nova merila nagrajevanja, analitično ocenili in ponovno sistematizirali vsa delovna mesta, vse to v praksi še ni zaživel. Zdjaj o analitični oceni in zlasti o sistematizaciji delovnih mest poglabljeno razpravljajo tako na sestankih samoupravnih organov kot na sestankih sindikalne organizacije.

»Zdjaj, ko smo merila nagrajevanja že izoblikovali in analitično ocenili ter sistematizirali delovna mesta ter s tem hoteli doseči, da bo vsak zaposlen nagrajen po delu in za delo, ki ga opravlja, tudi odgovoren, smo ugotovili številna protislovja. Zlasti me kot sindikalnega delavca moti, to mislim tudi povedati na prvem sestanku našega izvršnega odbora sindikalne organizacije, da bomo ob uveljavljanju nove sistematizacije delovnih mest v tovarni morali odpustiti nekatere dobre delavce, pa čeprav bi jih lahko uspešno zaposlili na drugih sorodnih delovnih mestih. Če sem še bolj konkreten, so tisti, tudi zunanji sodelavci, ki so opravili novo sistematizacijo in novo oceno delovnih mest,

loški postopki, kjer se uporabljajo najrazličnejše kemikalije in povsem visoko avtomatizirani stroji ter naprave, zahtevajo vse večjo odgovornost delavcev, ki s temi stroji in napravami upravljajo. Hkrati pa zahtevni tehnološki postopki, zlasti tisti, kjer uporabljamo kemikalije, predstavljajo vse večjo nevarnost, da delavci, ki so z njimi v stiku, zbolijo za različnimi kroničnimi boleznimi. Vidite, zavoljo vsega tega bi nujno potrebovali zdravstveno preventivno službo v tovarni, ki bi sproti spremljala in ugotavljala, predvsem na katerih

delovnih mestih lahko pride do nevarnih obolenj...«.

Saj ne da bi hoteli kakorkoli komentirati Kruščeva razmišljanja, se vseeno ob vsem vsiljuje pomislek, da zlasti nekateri vodilni uslužbeni v Iskri tovarni v Šempetru vse bolj pozabljajo na človeka, kot osnovni pogoj za normalno proizvodnjo in morda vse preveč vidijo le sodobne in visoko avtomatizirane stroje.

NE DELAJO SI UTVAR

Vse, kar je doslej povedal Ivan Krušec, tajnik izvršne-

NA POŠTI DAJEJO PREDNOST PREVENTIVI

LOK JE NAPET

Njihov delavnik so stopnice in kilometri prašnih cest. Včasih jim silijo za vrat še vsiljive kaplje dežja. Toda, ali kdaj, ko odpiramo pismo, pomislimo, koliko ljudi skrbi dan za nočjo tudi na zdravju škodljivih delovnih mestih, da dobimo pismo že z jutranjo pošto? Verjetno nikoli! Ali kdaj odgovesta telegrafska in telefonska centrala? Ne, ker ne smeta! Toda tudi poštarji so ljudje, ljudje, ki lahko zbolijo. Zbolijo pa le poredkoma. To je predvsem zasluga Zdravstvenega doma Center, ki skrbi, da je število izostankov z dela na pošti pod občinskim povprečjem. Lok je do konca napet. Pod občinsko in evropsko povprečje se več ne more spustiti.

Ko je še delal zdravnik v PTT ambulantni honorarno, je mogel skrbeti le za preventivno, za kurativo pa že ni imel časa... Zato je bila na željo podjetja leta 1961 tudi organizirana obratna ambulanta, ki deluje s polnim delovnim časom, od 7. do 13. ure dnevno. Zdravnica dr. Ana Kostevec — Collauti nam je v razgovoru dejala:

»Zaradi povečanja števila zaposlenih, vključevanja dislociranih enot in naraščanja zdravstvene problematike smo organizirali obratno ambulanto. V zdravstveno varstvo ambulantne spadajo delavci in uslužbeni Združenega podjetja za PTT promet SRS, to je: glavna direkcija, podjetje za PTT promet (telegrafska in telefonska centrala ter tehnično vzdrževalna služba), sprejemna, odpravnna, blagajniška in dostavna služba, PTT servis (avtopark in razne servisne delavnice) ter podjetje Tegrad, ki za nas opravlja tehnično in kabelsko monterko službo. Na pošti je bilo leta 1964 skupaj zaposlenih 1744 delavcev, kjer pa ne upoštevamo visokega odstotka fluktuacije sezonskih delavcev pri Tegradu.

V ambulantni, ki so nam jo poštarji res vzorno opremili, delamo zdravnik, z opravljenim dvosemestralskim preventivnim tečajem, višja medicinska sestra za preventivno delo in srednja medicinska sestra za kurativno delo. Sama sem lani opravila 1208 ur kurativnega in 604 ure preventivnega dela, medtem ko sta obe medicinski sestri samo za preventivno delo porabili kar po 2.114 delovnih ur.

V letu 1966 smo skupaj opravili 9706 ambulantnih pregledov, od tega 2749 prvih in 6957 ponovnih pregledov. Nadalje smo izvršili še 1745 posebnih posegov in 1879 ambulantnih storitev. Ali v odstotkih: leta 1965 je prišlo na en prvi pregled 2,74 ponovnega pregleda, leto dni kasneje pa samo še 2,53, odstotek pa še vedno pada. Če primerjamo prve in ponovne preglede v zadnjih dveh letih, opazimo, da skupno število pregledov narašča, vendar na račun ponovnih pregledov. Na to, vsekakor vpliva na novo uvedena evidenca kroničnih bolnikov ter

bolnikov s poškodbami, ki se na kontrolne preglede javljajo sami.

Na prvem mestu so še vedno obolenja dihal, teh je 780, in predstavljajo v odstotkih 23 odstotkov vseh obolenj. To visoko število pogojuje predvsem značaj dela samega, terenska in prometna služba, kjer so delavci izpostavljeni stalnim temperaturnim razlikam in vremenskim spremembam. Njim sledijo obolenja prebavil ter vnetja ledvic. Število obolenj prebavil sicer upada, to pa pripisujemo rednejšemu načinu prehrane v obratnih menzah, ki nudijo delavcem tople obroke že v jutranjih urah. Zabeležili smo znaten porast nevroz in psihoz, ki jih pogojuje stalno delo s strankami, služba v prometu in nočno delo.

STALNO NADZORSTVO NAD DELOVNIMI POGOJI

Že leta 1965 je Zavod za zdravstveno varstvo, oddelek za higieno, določil zdravju nevarna delovna mesta. Nekatere pomanjkljivosti so sicer že odpravljene, še vedno pa je ostalo 60 takšnih delovnih mest. Tako prekorajčuje dovoljeno koncentracijo toksičnih hlapov razredčilo delo v pleskarski in raztopilarski delavnici, v kovačnici je prekoračena maksimalna dovoljena koncentracija ogljikovega monoksida, v avto kleparski delavnici pa je prevelika jakost ropota.

Ko so v špediciji na pošti Ljubljana 1 opazili močno prašenje pri iztresanju pošiljk iz poštinih vreč, zlasti v urah, ko je promet največji, smo zdravstveni delavci priporočili merjenje koncentracije prašnih delcev. Merjenje pa je pokazalo še dopustno mero koncentracije za interni prah v delovni atmosferi. Tudi bakteriološka analiza je pokazala le običajno navzočo bakterije, drugih pa ni bilo najti. Pri vseh merjenjih je vodstvo podjetja pokazalo veliko razumevanje in poslušalo za sanacijo ugotovljenih škodljivosti na delovnih mestih.

Pri delu smo lani zabeležili 98 nesreč, od tega 24 na poti v službo in domov, kar je za 16 odstotkov manj kot leta 1965. Ob vsaki nesreči smo raziskali

ga odbora sindikalne organizacije, je nedvomno tesno povezano tudi z oblikovanjem novih meril nagrajevanja.

»A glede na vse pomisleke okrog sistematizacije delovnih mest, ki sem jih omenil,« nadaljuje tajnik sindikalne organizacije »so nova merila nagrajevanja, zlasti za zaposlene v strokovnih službah, ko smo njihov osebni dohodek vezali izključno na njihove delovne uspehe, precejšen korak naprej. Precejšen korak naprej zaradi tega, ker se bomo z novo oblikovanimi merili nagrajevanja izognili takšnim neskladjem v osebnih dohodkih zaposlenih, da je pred tem polkvalificiran delavec zaslužil več, kot tehnolog ali katehnik drugi strokovnjak. Seveda pa bi si delali utvare,« zaključuje Ivan Krušec, »če bi mislili, da smo si zdaj že izoblikovali idealna merila nagrajevanja. Sele te dni, ko bodo zaživel v praksi, bomo videli, kje so še pomanjkljivosti. In kar se da hitro bomo tudi te pomanjkljivosti odpravili ter s tem potegnili črto pod skaljenimi odnosi, ki so bili, kot sem že rekel, največkrat posledica prav slabo ali pa sploh neizoblikovanih meril nagrajevanja.«

okoliščine, v katerih je do nesreče prišlo. Ugotovili smo, da je največ, na TT kar 41 odstotkov prometnih poškodb. Hujših nezgod je bilo 15, v glavnem vse prometne. Zato smo tudi organizirali dvoje predavanj o varnosti v prometu in nezgodah, govoril pa je predavatelj z uprave za notranje zadeve. Iz analize je razvidno, da je največ nesreč ob ponedeljskih in sobotnih in sicer 3. in 4. uro po začetku dela, vzroki nesreč pa so neprevidnost in neupoštevanje HTV predpisov.

Na preventivno klimatsko zdravljenje smo poslali 23 zaposlenih, sindikalna podružnica pa je omogočila preventivno zdravljenje še 10 delavcem.

Pri reševanju socialno zdravstvene problematike tesno sodelujemo s kadrovsko in socialno službo, ki naša priporočila v celoti tudi upošteva. Razen tega smo imeli še vrsto posvetovanj s podjetji in oddelkovodji, posredovali pa smo še pri začasnih in stalnih premeštitvi delavcev na druga delovna mesta, gospodarsko organizacijo pa smo sproti obveščali o eventualnih nepravilnostih.

Veliko pozornost smo posvetili zlasti zdravstveni vzgoji zaposlenih. Tako smo priredili za posamezne delovne enote v Ljubljani in okolici več kot 20 predavanj o prvo pomoči, o delu na zdravju škodljivih delovnih mestih, higieni, prehrani, alkoholizmu in vrsto predavanj za žene,« je zaključila dr. Collauti.

PRAVILNIK O NADOMESTILU ZA BOLEZEN

Kako so na pošti sestavili pravilnik o nadomestilu osebne dohodka za prvih 30 dni? Na to vprašanje nam je odgovorila socialna delavka Marga Krečič: »Nadomestilo osebne dohodka se delavcem obračunava po stopnjah od osnov, določenih s temeljnim zakonom o osebnih dohodkih, in sicer: za prvih 7 dni odstotnost z dela plačujejo 80-odstotno nadomestilo osebne dohodka določenega glede na lansko povprečje, za izostanek do 30 dni 90-odstotno nadomestilo, za izostanek z dela zaradi nesreče pri delu ali nesreče, ki se je pripetila pri priходу na delo ali z dela pa 100-odstotno nadomestilo.

Od 1. januarja ima delavka za nosečnost in porod pravico do poročniškega dopusta, ki traja brez posledica 105 dni.

Glede letovanja pa: lani smo na račun letovanja izplačevali delavcem po 14 tisoč S-dinarjev, za dopust, daljši od 14 dni, pa še po 600 S-dinarjev dnevno več. Za vožnjo pa smo vsem izplačali po 12 tisoč S-dinarjev. Ravno sedaj pa še proučujemo dodatne in izpopolnjene oblike regresiranja.«

MATJAZ VIZJAK

KAKO BI KOMENTIRALI VI?

JAVNO MNENJE:



Vzrok, da skoraj ena tretjina zdravstvenih delavcev nima mnenja o tem, ali je medsebojno sodelovanje zavodov pri izvajanju zdravstvenega varstva zadovoljivo ali ne, je treba najbrž iskati v dosedanjem neuspešnem reševanju organizacije zdravstvene službe.

Da precejšen del zdravstvenih delavcev na problem funkcionalne integracije zdravstvene službe ne gleda kot na nujen in neizbežen pogoj za uspešno izvajanje zdravstvenega varstva ob racionalno izkoriščenih sredstvih, povedo odgovori na v uvodu zastavljeno vprašanje. Preseneča namreč visok odstotek odgovorov zdravstvenih delavcev, ki so ob tem vprašanju navedli, da nimajo mnenja, oziroma so odgovorili »ne vem«. Teh je bilo kar 38 %. Da je sodelovanje zdravstvenih zavodov pri izvajanju zdravstvenega varstva zadovoljivo meni 34 % zdravstvenih delavcev, 28 % pa jih sodi da to sodelovanje ni zadovoljivo. Za komentar smo zaprosili dr. Ivana Verdelja, primarija na kirurškem oddelku celjske bolnišnice.

Na popolnoma jasno postavljeno vprašanje vsekakor sodi jasen odgovor: menim, da je medsebojno sodelovanje zdravstvenih zavodov pri izvajanju programa zdravstvenega varstva pomanjkljivo. Kolikor poznam zdravstveno službo, to ni problem samo na našem območju, ampak je problem v vsej republiki, zato bi se tega problema lotil predvsem načelno.

S posebno vneto smo ob prehodu na samoupravljanje razbili zdravstveno službo na vrsto samostojnih organizacij in seveda smo ob tem razbili tudi enotne strokovne koncepte službe. Negiramo enotno strokovno doktrino, taka pot pa prav gotovo iz strokovnih vidikov ni opravičljiva. Dosegli smo popolno strokovno samostojnost enot brez uspešne možnosti kontrole in samorastniško izgradnjo službe brez možnosti strokovne pomoči višje razviti ustanov, zagotovili smo si ponekod predimenzioniranost službe, drugod okrnjen razvoj določene dejavnosti, zagotovili smo dupliranje služb ali dejavnosti, dosegli smo izredno ugodno kadrovske zasedbo na eni in pomanjkljivo na drugi strani. Torej veliko anomalij, ki jih je povzročila dezintegracija v organizaciji, to pa se odraža tudi v strokovnosti. Če bi želel zajeti v razpravi samo strokovnost službe, bi si tako službo predstavljal vsaj za območje republike v enotnem konceptu. Dobra strokovnost zahteva:

1. **Strokovni vrh** — menim, da mora v republiškem merilu biti formirana taka organizacijska enota za splošno in specialistične dejavnosti, enak vrh bi moral zajemati delo tudi v regiji. Če grem v tem še naprej, bi predvideval, da v bdi stroko za republiško območje predstojnik klinike in so predstojniki najmočnejših enot v regiji člani tega strokovno najvišjega organa območja.

2. **Enoten koncept obsega strokovnega dela** — sodim, da je obseg zdravstvenega varstva za določeno dejavnost kompleksen (aktivno in pasivno zdravstveno varstvo, preventiva in kurativa), torej morajo službe v lasten obseg dela zajeti kompleksno zdravstveno varstvo.

3. **Enoten koncept obsega dela v določeni ustanovi** — kategorizacija bolnišnic je na zahodu predvsem odraz ekonomskih možnosti in upošteva razrede, mislim, da bi za naše razmere bilo bolj opravičljivo točno določiti obseg dela na posamezni enoti, ki pa mora biti strokovno enako kvalitetno izvršeno v bolnici kateregakoli »reda« ali v kateremkoli zdravstvenem domu.

4. **Enoten nivo strokovnega dela v katerikoli ustanovi** — ta nivo je sedaj odvisen od strokovne usposobljenosti posameznih zdravnikov in predvsem subjektivne pripravljenosti za prevzem določenega širšega ali v specialnosti subspecialističnega področja, ni pa strokovne koordinacije in enakega nivoja strokovnega dela predvsem zaradi reševanja redne problematike zdravstvenega varstva. Tu je predvsem napaka v specialistični službi, da ta ni zadolžena za zagotovitev potrebnega nivoja in za potrebno izpopolnjevanje na lastnem gravitacijskem območju.

5. **Odgovornost za izvrševanje strokovnega dela** — vsak zdravnik je zadolžen, da strokovno delo v konkretnem primeru najbolje opravi, ni pa odgovornosti za vsa ostala področja, npr: za spremljanje uspešnosti službe, za nalize in reševanje strokovne problematike, upoštevanje enotne doktrine ali dogovorov itd. Odgovornost bi morala biti vezana na določeno odgovorno delovno mesto in, če tega ne bomo dosegli, sodelovanja ne bo, priporočeni integracijski procesi se bodo razvijali v še večjo dezintegracijo.

Seveda je težko ločiti popolnoma strokovne kriterije od kriterijev ostalih organizacijskih vprašanj, vendar nam je prav organizacijski koncept razbil, zmanjšal možnost sodelovanja in omejil operativno sposobnost zdravstvene službe. O teh vprašanjih smo razpravljali zadnjih nekaj let v okviru priprav za novi zakon o organizaciji zdravstvene službe. Načelno smatram, da je novi zakon vsekakor v sedanji situaciji najbolj realen, zagotavlja nam enoten strokovni vrh, enotno strokovno vodstvo in enotno strokovno organizacijsko vodstvo. To je odvisno seveda od tega, če ga bomo res izvajali.

PRIHODNJIČ: Ali imajo ustanove kakšen vpliv na sprejem ukrepov in stališč glede razvoja in usmerjanja zdravstvene službe v Sloveniji?

Kakšne so novosti v Tamovem proizvodnem programu?

Pet novih motornih vozil

Na letošnjem salonu motorjev in motornih vozil v Beogradu je ena največjih tovarnih avtomobilov pri nas TAM iz Maribora razstavila nekaj novih avtomobilov, ki zaslužijo, da o njih nekaj napišemo.

Med tovarnjaki je na razstavi vzbudil veliko pozornost avtomobil TAM 5500. To je popolnoma novo vozilo nosilnost 5000 kp. Na zunaj se to vozilo ne loči dosti od standardnega tovarnjaka TAM 5000. Sprememba se skriva le pod pokrovom motorja. Poznavalci Tamovih vozil bodo takoj ugotovili, da je prostor motorja širši, kamor so v tovarni lahko vgradili nov močnejši motor. Novi tovarnjak ima 6-valjni zračno hlajeni dieselski motor F 6 L 614 z močjo 125 KM pri 2300 min.⁻¹. Nosilnost 5000 kp in 125 KM dajejo temu vozilu izredno specifično moč, da ga lahko prištevamo med najmočnejša vozila v svojem razredu. Vozilo je z rezervno močjo primerno tudi za vleko prikolice in so ga zato v TAM tudi posebej opremiti. To vozilo bo nedvomno v prihodnosti zamenjalo sedanji standardni tovarnjak TAM 5000.

NOV VLAČILEC S POLPRIKOLICO

Druga novost iz programa tovarnjakov na letošnjem sejmu v Beogradu, ki jo je pokazala tovarna avto-

mobilo in motorjev v Mariboru je vlačilec s polprikolico TAM 6500 BVL. Vlačilec ima vgrajen znan Tamov 6-valjni zračno hlajeni dieselski motor F 6 L 614 z močjo 125 KM pri 2300 min.⁻¹. Kabino tega vozila je izdelal Tamov kooperant avtomontaža iz Ljubljane. Kabina je udobna, pregledna ter nudi vozniku tako pri delu kot pri vožnji in počitku precejšnjo udobnost. Polprikolica vozila je izdelana na osnovi predpisov TIR tako, da jo lahko uporabljamo tudi v mednarodnem transportu. Vlačilec TAM 6500 BVL je primeren predvsem za prevoze dolgih bremen, saj je velikost njegovega nakladalnega prostora 18,5 kvadratnega metra. Stranice polprikolice se odpirajo v dveh delih in je manipulacija s tovorom še posebno ugodno rešena.

Tudi na ostalih razstavljenih vozilih na beograjskem salonu motorjev in motornih vozil smo lahko opazili nekaj novosti. Predvsem bi omenili novo konstruirana vrata pri vozilih družine TAM 2000. Vrata se zdaj odpirajo proti vetru in imajo novo pomično okno, ki se lahko potegne v vrata.

RAZVESELJIVO ZA KOMUNALNA PODJETJA

TAM v Mariboru nadaljuje s proizvodno tradicijo modernih konstruk-

cij za specialna vozila, ki jih uporabljajo predvsem komunalna podjetja in gasilske organizacije. Na beograjskem salonu smo namreč lahko videli popolnoma novo vozilo za prevoz smeti TAM 5000 BSM. Kabino za omenjeni smetiščar je izdelal Tamov kooperant Avtomontaža v Ljubljani. Kabina ima 4 vrata in prostora za voznika ter 6 delavcev. Nadgradnjo vozila je izdelal Tamov kooperant TVŽ Boris Kidrič v Mariboru, ki izdeluje karoserije tudi za ostala Tamova specialna vozila. Zbirni boben nadgradnje ima prostornino 7 m³. Vse manipulacije s smetnjaki pa tudi odpiranje in zapiranje zbirnega bobna so avtomatizirane. Zato je v vozilu vgrajen poseben kompresor, ki je popolnoma neodvisen od zavornega sistema vozila. Napravo za dviganje in praznjenje smetnjakov vključuje delavec s pomočjo posebnega razdelilca na zadnji strani vozila. Zbirni boben in napravo za praznjenje le-tega pa lahko vklaplja voznik v kabini.

ZA SE UDOBNEJŠO VOŽNJO

Med naše najbolj udobne avtobuse, s tem menimo avtobuse jugoslovanske proizvodnje, vsekakor lahko štejemo Tamova vozila. Med razstavljenimi avtobusi na letošnjem beograjskem salonu motorjev in motornih vozil smo opazili dve Tamovi vozili, ki ju doslej še nismo videli: na jugoslovanskih cestah. Prvo vozilo je luksuzni potovalni avtobus AS 3500 C deluxe, namenjen za dolga turistična potovanja, izlete, ekskurzije itd., drugi pa je mestni avtobus AS 3500 CM.

V medmestni avtobus AS 3500 C deluxe je vgrajenih 35 udobnih ležalnih sedežev, ki nudijo potniku vse udobje. Motor vozila je vgrajen v zadnjem delu, kar je pri Tamovih avtobusih že tradicionalna rešitev. Zaradi tega je hrup motorja v notranjosti vozila komaj slišati. Motor je 6-valjni zračno hlajeni dieselski motor F 6 L 614 s 125 KM pri 2300 min.⁻¹. Prostor za prtljago je velik in se razteza pod celotnim dnom vozila. Njegova prostornina pa je 3,7 m³. To, kar nas je pri vozilu najbolj razveselilo, je nova ureditev klimatskih naprav. Šofersko mesto in pa vetrobranska stekla segreva posebna grelna naprava, ki je vgrajena pod šoferskim sedežem. Potniški prostor pa ima kombinirano gretje.



Mestni avtobusi AS 3500 z zmogljivostjo prevoza 100 potnikov

AVTOBUS ZA MESTNI PROMET

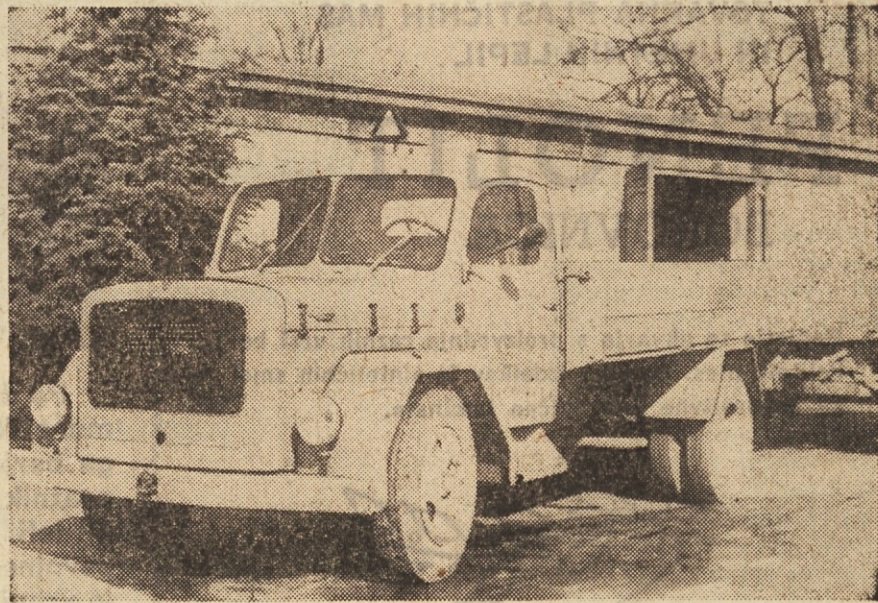
Avtobus za mestni promet AS 3500 CM je tudi popolnoma novo konstruirano vozilo. Pogonja ga 6-valjni zračno hlajeni dieselski motor F 6 L 614 z močjo 125 KM pri vrtilni hitrosti 2300 min.⁻¹. Motor je vgrajen pri zadnjem delu vozila. Tamov karoserist Avtokaroserija Novi Sad, ki izdeluje karoserije za to vozilo, ima načrte za dve varianti. Mestna variant avtobusa ima 28 sedežev in 52 sto-

jišč, primestna varianta pa ima 33 sedežev in 34 stojšč. Potniki vstopajo skozi prednja vrata, ki so tako široka, da omogočajo vstop hkrati dveh oseb. Tudi v tem avtobusu je gretje in zračenje vozila moderno rešeno.

To so bile v glavnem vse novosti, ki jih je predstavila naša največja tovarna cestnih gospodarskih motornih vozil TAM iz Maribora na letošnjem beograjskem salonu motorjev in motornih vozil.



Tovarnjak TAM 6500 BVL — vlačilec s prikolico z nosilnostjo 12.000 kg



Tovarnjak TAM 5500 z nosilnostjo 5000 kg

TRGOVSKO PODJETJE

HUBELJ AJDOVŠČINA

SE PRIPOROČA ZA CENJENI OBISK IN NAKUP

BLAGA V SVOJIH POSLOVALNICAH

5. MAJA 1945

JE BILA V AJDOVŠČINI USTANOVLJENA PRVA SLOVENSKA NARODNA VLADA.

V SPOMIN NA TA VELIKI DAN SLOVENSKEGA NARODA SO OBČANI OBČINE AJDOVŠČINA IZBRALI ZA SVOJ OBČINSKI PRAZNIK.

OB OBČINSKEM PRAZNIKU ČESTITAJO VSEM OBČANOM

SKUPŠČINA OBČINE Z VSEMI DRUŽBENOPOLITIČNIMI ORGANIZACIJAMI IN DELOVNIMI KOLEKTIVI.

KOMBINAT ZA PREDELAVO IN PROMET ŽITARIC

Mlinotest

Ajdovščina

z obrati v Ajdovščini, Ilirski Bistrici, Izoli, Kopru, Piranu, Postojni, Sežani, Tolminu, Slapu ob Idriji, Vrtovinu in Umagu.

OB 100-LETNICI KOMBINATA MLINOTEST ČESTITA KOLEKTIV VSEM OBČANOM IN POSLOVNIM SODELAVCEM

Hotel PLANIKA

Z OBRATI KAVARNA IN BIFEJI

AJDOVŠČINA

Splošno kovinsko podjetje

Ajdovščina

TRGOVSKO PODJETJE

VIPAVA

VIPAVA

Kmetijsko- vinarska zadruga

Vipava

ČESTITA

IN SE ŠE NADALJE PRIPOROČA

ZA SODELOVANJE!



Občinski sindikalni svet

z vsemi

množičnimi organizacijami občine

Ajdovščina

GOZDNO GOSPODARSTVO LJUBLJANA

OBRAT VRHNIKA NA VRHNIKI



ELEKTROTEHNIČNO PODJETJE

ELEKTRON VRHNIKA



TOVARNA PLASTIČNIH MAS
IN UMETNIH LEPIL

FENOLIT BOROVNICA

Podjetje se ukvarja s proizvodnjo raznih vrst bachelitnih mas, finalnih izdelkov in sintetičnih smol za dekorativne in tehnične laminat.



Kolektiv se priporoča in čestita vsem poslovnim prijateljem, delovnim ljudem in občanom za občinski praznik občine Vrhnika!

OBRTNO KOMUNALNO PODJETJE OBRTNI CENTER VRHNIKA



Po dvaindvajsetih letih občani vrhniške komune, ki zajema jugozahodni del Ljubljanskega barja, s ponosom praznujejo svoj občinski praznik na dan, ko je bila pred dvaindvajsetimi leti, 6. maja, Vrhnika osvobodjena. V vsem povojnem obdobju, zlasti pa v zadnjem času, je vrhniška komuna dosegla izreden napredek, tako v gospodarjenju, kot na področju delavskega in družbenega samoupravljanja. Med uspehe v zadnjem času pa lahko prištejemo, da so v vrhniški komuni, zlasti uspeli, mimo tega, da so modernizirali svoje tovarne, razširiti tudi turizem in gostinstvo.

Ob občinskem prazniku čestitajo vsem občanom skupščine občine Vrhnika Občinski sindikalni svet, občinski komite ZK, občinski odbor SZDL in druge množične in gospodarske organizacije.

Občinski sindikalni svet Vrhnika

TRGOVSKO PODJETJE

VRHNIKA NA VRHNIKI

vam vedno nudi v svojih specializiranih in mešanih trgovinah



- na VRHNIKI
- v BOROVNICI
- PODPEČI in
- OKOLICI

prehrambeno blago, tekstilne izdelke in konfekcijo, kurivo, gradbeni material, steklo, porcelan, elektrotehnične izdelke, pohištvo, železnino in drugo potrošno blago

Kovinarska delavnica Vrhnika

Splošno krojaštvo in šiviljstvo

VRHNIKA

- izdeluje vse vrste usnjene konfekcije, znojnice za klobuke
- Usnjeno konfekcijo izdelujemo tudi po meri

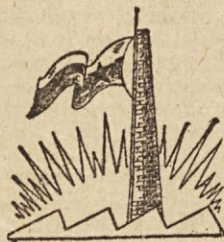


INDUSTRIJA USNJA VRHNIKA

telefon 70-004
teleks 31-375

Izdelujemo:

- svinjsko galanterijsko usnje
- obutvene in oblačilne velurje
- sortiramo ščetine



LESNO INDUSTRIJSKI KOMBINAT

»LIKO« VRHNIKA

s svojima poslovnima enotama Borovnica in Verd

proizvaja

serijsko vse vrste vrat in tipov po JUS za opremo vseh vrst notranjih prostorov, hrastova vhodna vrata v zgradbe, hrastova in jelova garažna vrata, kosovno pohištvo, parkete in razne vrste žaganega lesa.

Svoje kvalitetne izdelke nudimo po dostopnih cenah!

DELAVSKA ENOTNOST

PROLETARCI VSEH DEŽEL - ZDRUŽITE SE!

Posebna izdaja za RO sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije

REFERAT PREDSEDNIKA RO HUMBERTA GAČNIKA

O bodočih nalogah sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije

Gospodarska reforma je tudi v prometu zaostрила pogoje gospodarjenja in usmerila podjetja, da iščejo svoje rezerve v večji storilnosti na zaposlenega, zniževanju stroškov poslovanja, racionalizaciji investicij in modernizaciji opreme. Ker pa so pogoji posameznih prometnih dejavnosti zelo različni, je bil tudi odraz novih pogojev, ki jih je prinesla gospodarska reforma, različen. Niso pa še vse spremembe prišle do polnega učinkovanja, zato je treba v letošnjem letu pričakovati še nadaljnje zaostritve, ki se bodo odražale v podražitvi reprodukcijskega materiala, pomanjkanju sredstev za investicije, zmanjševanju obratnih sredstev in večji konkurenci ob istočasnem zoževanju možnosti za povečanje obsega prometnih storitev.

Podjetja morajo predvidevati tovrstne težave vnaprej in imeti pripravljene ukrepe. Med te ukrepe pa ne more spadati samo predvideno povišanje cen prometnih storitev, ker teh že zaradi razvite konkurence ne bo možno kaj prida povečati, ker bi se zaradi povišanja cen zmanjšal obseg storitev.

Smo v situaciji, ko vprašanje cen ter

zunanjí problemi in vplivi niso med glavnimi vprašanji, ki jih kolektivi postavljajo, razen kolikor se spreminjajo odnosi, ki so bili vzpostavljeni z reformo. Danes v delovnih organizacijah prevladujejo vprašanja, kako zboljšati poslovanje, povečati produktivnost dela, kako bolj ekonomizirati stroške, kako sanirati in eventualno ukiniti nerentabilne proge in linije, kako voditi racionalnejšo politiko investiranja, kako razvijati poslovno sodelovanje, kako modernizirati proge, avtomatizirati PTT dejavnost itd., zavedajoč se, da je od vseh teh elementov, predvsem pa od uspešnejše modernizacije in avtomatizacije odvisen njihov lepši jutrišnji dan.

Modernizacijo in avtomatizacijo prometa in zvez spremlja skrb, kaj bo z odvisno delovno selo. S tem vprašanjem smo se srečali na občnih zborih sindikalnih podružnic na pošti, železnici in cestah. Sindikati odločno podpiramo pot avtomatizacije in modernizacije, gotovo pa je, da take spremembe povzročajo tudi personalne premike; s tem se je treba v kolektivih sprijazniti. Republiški odbor se zaveda teh posledic, zaradi tega je vedno in povsod opozarjal na nujnost pozornega in huma-

nega reševanja tako imenovanega viška delovne sile s prekvalifikacijami, doštudiranjem, prirodnim odlivom delavcev in podobno. Naše stališče do odpušcanja je, da lahko do njega pride samo kot skrajna mera, ko so že vse druge možnosti izčrpane.

Začetek intenzivnega gospodarjenja

Obdobje med obema obecnima zboroma je pravzaprav obdobje začetka procesa intenzivnega gospodarjenja.

Posebne pozornosti je bila deležna delitev dohodka v podjetjih. Delujoč za delitev dohodka v delovnih enotah, v skladu z rezultati dela, so sindikalne organizacije opozarjale na potrebo po dvigu realnih osebnih dohodkov. Republiški odbor je skupaj z Gospodarsko zbornico organiziral posvetovanja za vse veje prometa, razen železnice, po tako imenovanih enotnih pokazateljih gospodarskega uspeha, pogojev poslovanja in delitve. Ta posvetovanja so omogočila podjetjem iste dejavnosti, da vzporejajo svoje pogoje dela, rezultate gospodarjenja, gibanja osebnih dohodkov in fondov s sorodnimi podjetji.

Bistvo sindikalne aktivnosti je bilo v tem, da kolektivi preidejo čimprej z ekstenzivnega na intenzivni način poslovanja. Rezultati, ki so jih kolektivi dosegli, nam govore, da so se poglobili v reformo svojega poslovanja, ki naj jim da večje in boljše rezultate, kar naj se odrazi tudi na višjem življenjskem standardu delovnih ljudi.

V obdobju 1963—1965 so si vse naše sindikalne organizacije skupno s samoupravnimi in upravnimi organi podjetij, z Gospodarsko zbornico ter s Sekretariatom za promet prizadevale, da se podjetja prometa in zvez tretirajo kot gospodarska dejavnost, da se vsem podjetjem omogoči samostojnejše določanje cen svojim uslugam, odvisno od stroškov dela oziroma prevoza, da na ta način formirajo potrebna sredstva za modernizacijo in avtomatizacijo in za hitrejši dvig življenjskega standarda. Znano je, da so bile cene v železniškem prometu dalj časa administrativno določene na principu »advarolen«, kar se je negativno odražalo tako na razvoj železnice kot ostalih vej prometa. Taka politika cen na železnici kot največji prometni veji, je omejila tudi gornjo ceno ostalih transportnih uslug. Dotedanji sistem regresov, dotacij in premij je zamegljeval stvarne ekonomske odnose med posameznimi dejavnostmi prometa, odnose med posameznimi podjetji iste dejavnosti kakor tudi odnose z ostalim gospodarstvom in uporabniki prometnih uslug. Tak sistem pa je dajal tudi

napačno sliko o stopnji racionalnosti in družbene rentabilnosti posameznih prometnih dejavnosti. Delovne organizacije, ki so uživale beneficije, pa niso bile dovolj zainteresirane za racionalnejše poslovanje. Tak sistem pa je ustvarjal tudi videz, da so bile posamezne dejavnosti dotirane od družbe, da so si prisvajale del dohodka, ki ga niso zaslužile. V resnici pa je bilo to le vračanje manjšega dela dohodka v promet, ki se je prelil prek administrativno postavljenih nizkih tarif v ostalo gospodarstvo.

Tarife na principu stroškov dela

Izhajajoč iz zaključkov II. kongresa sindikata prometa in zvez, da se podjetja te dejavnosti tretirajo kot podjetja ostalega gospodarstva, je bilo postavljeno, naj se v odnosih cen izvrši prerazdelitev narodnega dohodka v korist prometne dejavnosti, tako da bi se v novem gospodarskem sistemu zagotovilo, da naša dejavnost sodeluje z dohodki sorazmerno s svojim delom v ustvarjanju narodnega dohodka; da nivo in sistem tarif temeljita na principu stroškov dela oziroma prometa in ne tako kot do sedaj na principu vrednosti posameznih vrst prepeljanega blaga. Nivo tarif naj bi omogočil tudi razširjeno reprodukcijo. Sistem beneficiranja s premijami, regresi in dotacijami naj se ukine. Vprašanje pokrivanja izgube na nerentabilnih linijah in prevozih pa naj se uredi z dogovori med delovnimi organizacijami in zainteresiranimi dejavniki.

Z gospodarsko in družbeno reformo, sprejeto 1965. leta, so bile sprejete te postavljene zahteve. Dejavnost prometa in zvez se od tedaj tretira enako kot ostale gospodarske dejavnosti, odnosi v cenah so se spremenili v korist prometa, ukinjene so dotacije, regresi in premije. Delovnim organizacijam pa je dana možnost svobodnejšega formiranja cen uslug na bazi stroškov dela. Cene uslug delovnih organizacij, ki poslujejo na mednarodnem tržišču, pa se formirajo svobodno, po kriterijih mednarodnega trga. Značilno za neke dejavnosti prometa je, da niso izkoristile po reformi predvidenega povišanja cen, ker jim domače tržišče prometnih uslug to ni dovolilo.

Ob teh ugotovitvah pa se postavlja vprašanje nerentabilnih prog in linij in vprašanje, kako gleda sindikat prometa in zvez na ta problem. Naše stališče je bilo in je naslednje: Vse tiste proge oziroma linije, ki nimajo možnosti, da postanejo v doglednem času rentabilne, postopoma opuščati. Kolikor pa so dejavniki izven prometnih podjetij zainteresirani za nadaljnje obratovanje takih prog ali linij, pa naj pogodbeno uredijo kritje izgube.

Hkrati pa ponovno zahtevamo, da se dosledno uveljavlja sprejeti princip, da se sistem in nivo tarif formirata na bazi stroškov poslovanja in pogojev na transportnem tržišču. Sedanji nivo tarif v železniškem prometu je nižji od nivoja v drugih državah. Konkretno, povprečna cena potniškega kilometra za vse vlake v Jugoslaviji znaša 12,00 din, v Avstriji 20,40 din, Italiji 17,00 din, Franciji 23,40 dinarjev, Zahodni Nemčiji 32,60 din in Belgiji 24,50 din. Skupni dohodek po tonskem kilometru v blagovnem železniškem prometu znaša v Jugoslaviji 14,12 din, Švici 42,80 din, Zahodni Nemčiji 23,50 din, Avstriji 24,10 din in v Franciji 20,30 din. Te cene bazirajo na tečaju en dolar je enak 1.250 S-din.

Sedanje cene prevoza potnikov v železniškem, pomorskem in zračnem prometu ne zagotavljajo niti enostavne reprodukcije dela. Ta se vrši s prelivanjem sredstev iz blagovnega v potniški promet. Srednjeročni plan razvoja pa predvideva formiranje ekonomskih cen v potniškem prometu.

Srečali smo se tudi z vprašanjem carin. Carine so še vedno posebno vprašanje, s katerim se srečujemo v nekaterih podjetjih, predvsem pa v zračnem prometu. Ni prav in tudi ne ekonomsko upravičeno, da se za uvoz posameznih delov in opreme, ki jih ne proizvajamo sami, plača carina.

Sindikat podpira poslovno sodelovanje

Analizirajoč zadnje občne zборе sindikalnih podružnic in sindikalnih odborov, republiški odbor ugotavlja, da naše sindikalne organizacije in člani sprejemajo ukrepe gospodarske reforme in da podvzemajo vse, da se njene zamisli tudi uresničijo. Rezultati, ki so bili prikazani članstvu v večini kolektivov, kažejo, da so se samoupravni organi, strokovni kadri, vodilni ljudje in družbeno-politične organizacije angažirali za uvajanje takih ukrepov, ki naj zagotove racionalnejše in intenzivnejše gospodarjenje. Večina delovnih kolektivov se zaveda, da je višina dohodka odvisna predvsem od njih samih, od odkrivanja notranjih rezerv, od izboljšanja tehnološkega procesa dela, od boljše organizacije poslovanja, od razvijanja poslovno-tehničnega sodelovanja in dosledne delitve dohodka po delu in rezultatih dela.

Zavedajoč se tega, da modernejša proizvodnja zahteva tudi sodobno organizacijo prometa, naj bi bile sindikalne organizacije aktivnejše pri medsebojnem poslovnem povezovanju znotraj ene prometne dejavnosti kakor tudi med različnimi prometnimi dejavnostmi. Pri tem stoji sindikat na stališču, da naj vsaka oblika med-

sebojnega povezovanja temelji na zdravih ekonomskih odnosih in da naj kolektivu kot celoti ob večjih rezultatih omogoči tudi višji dohodek in boljši standard. Vedno bolj prihaja do izraza dejstvo, da lahko usklajen transportni sistem nudi koristnikom najboljše in ekonomsko najsmotnejše prevozne storitve. Nedvomno so pred nami časi, ki vedno bolj terjajo, da se posamezne dejavnosti prometa specializirajo za take prevoze in območja, ki so družbeno najrentabilnejši. Podjetja znotraj iste dejavnosti kakor tudi različnih prometnih dejavnosti pa naj bi z raznimi oblikami sodelovanja izoblikovala skladno delujoč transportni sistem, ki bi v celoti zadovoljeval potrebe gospodarstva. V bodoče je potrebno transportno dejavnost mnogo bolj obravnavati kot celoto, da bi tako prišli do transportnega sistema, ki bo dal najboljše ekonomske rezultate tako prevoznikom kot tudi uporabnikom uslug. Predpogoj za tak način poslovanja in sodelovanja pa so vsekakor enaki pogoji poslovanja za vse prometne dejavnosti.

Formiranje delovnih enot in izpopolnjevanje nagrajevanja po delu

Vprašanjem neposrednega samoupravljanja, organizaciji delovnih enot in delitvi dohodka po delu je republiški odbor v minulem obdobju posvečal vso pozornost. Skupaj s centralnim odborom je organiziral posvetovanja, na katerih smo izmenjali izkušnje posameznih podjetij o vrsti vprašanj iz notranje organizacije samoupravljanja in delitve dohodka. Na teh posvetovanjih je bilo nakazanih več možnosti za formiranje delovnih enot za vse dejavnosti prometa in zvez. Za ta posvetovanja so bili pripravljeni uvodni elaborati, katere so pripravile strokovne komisije. V elaboratih je bilo prikazano, kaj naj bi predstavljalo delovno enoto, kako naj bi bili regulirani medsebojni odnosi v kolektivih, način formiranja dohodka in njegove delitve na nivoju delovne enote itd. Pripravljajoč materiale za ta posvetovanja se je sindikat zavedal, da ti materiali ne morejo predstavljati edino zveličavne in sprejemljive oblike organizacije delovnih enot in njihovega medsebojnega povezovanja, temveč da so lahko le v pomoč delovnim kolektivom pri uvajanju delovnih enot in nadaljnjem dopolnjevanjem sistema delitve po delu. Po obiskih in razgovorih o organizaciji delovnih enot in razvoju samoupravljanja v posameznih delovnih kolektivih so bili izraženi problemi in pomisleki, ki naj bi zavirali proces razvoja socialističnih družbenih odnosov, kot na primer: specifičnost

delovnega procesa v prometu, nevarnost pred drobljenim podjetjem in razbijanjem enotnosti tehnološkega procesa, iskanje najidealnejših rešitev in nerešeni materialni položaj. V letih 1964-66 se je materialni položaj prometa zboljšal, s tem pa so bili dani pogoji za hitrejši razvoj, modernizacijo zmogljivosti in razvoj neposrednega samoupravljanja.

Reforma je delovne organizacije postavila v glavnem v tak položaj, da morajo iskati večji dohodek predvsem v svojih lastnih okvirih, v lastnem boljšem delu in poslovanju. Tega se delavci vedno bolj zavedajo, vidijo pa še marsikje ovire za hitrejšo uresničevanje reforme, predvsem pa v pomanjkanju dobrih strokovnjakov in v premalo vzpodbudnem sistemu delitve. Velik del delavcev odločno terja, da se jim omogoči tak položaj, da bodo z več in boljšim delom lahko tudi več zaslužili. Delavcem gre za delovno — dohodkovno usmeritev, ki ji je treba dati vso politično podporo in zahtevati od organizatorjev proizvodnje, od ekonomskih in tehničnih kadrov, da z boljšo organizacijo dela in ustreznimi sistemi delitve omogočijo uresničenje te njihove zahteve.

V naslednjem obdobju bo nujno, da sindikalne organizacije store vse za mobilizacijo samoupravnih organov in strokovnih služb, da bi v vsakem podjetju, kjer to še niso storili, začeli temeljito proučevati vprašanje organizacije in afirmacije delovnih enot. Tiste organizacije, ki so na tem področju že dosegle določene rezultate, pa naj skrbno prouče prakso tistih, ki so dosegli še večje uspehe. Sindikalne organizacije naj tudi v bodoče kritizirajo tista vodstva podjetij, ki na tem področju niso naredila ničesar, oziroma kjer imajo delovne enote le formalne ali minimalne pristojnosti. Zavedati pa se moramo, da organizacijo po delovnih enotah lahko izdelajo le strokovni delavci in organizatorji proizvodnje, ki morajo sproti reševati številne ekonomske, tehnološke, pravne in sociološke probleme, ki z novo organizacijo in delitvijo nastajajo. Prav ti kadri bi morali spoznati, da gre pri delovnih enotah za proces uveljavljanja boljšega gospodarjenja ter da lahko le s tako organizacijo, kjer bodo jasni kriteriji formiranja in delitve dohodka tako na delovne enote kot na posameznika, premagamo tudi uravnilovske tendence in dosežemo za sposobne strokovnjake tako nagrajevanje, ki ustreza njihovemu delovnemu prispevku. Pa tudi člani kolektiva v delovnih enotah morajo imeti izdelane kriterije in merila, po katerih bodo delili dohodek na posamezne člane. Taka individualna ali skupinska merila za posameznike in manjše skupine v okviru

delovnih enot, ki bodo slehernega stimulirala k produktivnejšemu in kvalitetnejšemu delu, so nujna, ker brez takega dela ni in ne bo visokega dohodka. Vedno znova je treba preverjati in dopoljevati obstoječi sistem delitve osebnih dohodkov ter ga usmerjati v to, da s stimulativnimi delitvenimi merili spodbuja zaposlene k bolj organiziranemu delu in večji odgovornosti.

Problemi kolektivov cestnega prometa in PTT

Zadnji ukrepi glede varnosti na cestah, od omejitve osnega pritiska pa do maksimiranja brzin avtobusnih linij ter omejevanja hitrosti z režimom v avtobusih (sami sedeži ali sedeži plus stojišča), hkrati z drugimi novimi obveznostmi, nedvomno postavljajo pred vse kolektive cestnega prometa nove probleme in nove naloge. Ti kolektivi se zavedajo, da prihaja do določenih premikov v cenah med posameznimi panogami gospodarstva in da v sedanjem času velik del bremen odpade na podjetja cestnega prometa. Do skrajnosti bo treba zaostri vprašanje boljšega izkoriščanja prevoznih in delavniških zmogljivosti. Dejstvo je, da podjetja prehajajo na trdne, to je normalne pogoje gospodarjenja. Pri tem bodo vedno bolj učinkovali tržni pogoji, domača konkurenca, mednarodni trg in likvidnost. S tem pa se bo začela najostrejša borba okoli stroškov poslovanja in dohodka, ki bo terjala od vodilnih kadrov maksimum sposobnosti in odgovornosti pri izvajanju postavljenih zadolžitev, od drugih članov kolektiva pa aktivno in dosledno izvrševanje delovnih nalog.

Cestna prometna podjetja so v zadnjih nekaj letih povečala obseg dela in uvedla vrsto novih medkrajevnih linij, tako da skoraj ni več kraja oz. naselja, ki ne bi imeli povezave z večjim industrijskim ali kulturnim centrom. Pri tako hitri in dinamični rasti pa je v teh prometnih podjetjih bolj ali manj zaostala sistematičnejša in boljša organizacija tehnološkega procesa. V cestnem prometu je še dokaj neurejen delovni čas posebno še zato, ker ni razčiščeno osnovno vprašanje, kaj je »efektivni delovni čas« voznega osebja. Kljub temu, da smo to vprašanje posredovali CO, Zvezni gospodarski zbornici in drugim zveznim organom, še vedno ni rešeno. Temu vprašanju, posebno pa še vprašanju strokovne izobrazbe šoferjev, je Združenje šoferjev in avtomehanikov SRS, s katerim v republiškem merilu dobro sodelujemo, posvetilo največjo pozornost in izpričalo pripravljenost, da se za ta poklic uredi vsa splošna in strokovna izobrazba. RO prometa in zvez je skupaj

z Združenjem sodeloval na več sestankih, posvečenih temu vprašanju. Naloga delovnih organizacij cestnega prometa pa je, da dajo svoja mnenja in zahteve o strokovni usposobljenosti šoferjev in v sodelovanju z Gospodarsko zbornico sprejmejo ustrezne sklepe in nastopajo skupno pri izdelavi profilov in programov za določen poklic.

Pred sindikalnim aktivom v dejavnosti PTT pa je naloga, da skupno s samoupravnimi organi stori vse za dogradnjo avtomatskega telegrafsko-telefonskega omrežja, modernizacijo poštne službe in motorizacijo dostave. Nadalje je potrebno utrjevati samoupravne pravice neposrednih proizvajalcev s formiranjem delovnih enot z ekonomskimi pravicami, dopolnjevati sistem delitve osebnega dohodka ter pripraviti tak način delitve, da bo vsak stimuliran za čimvečji delovni rezultat, s tem da bo dejansko participiral na dohodku od posamezne opravljene PTT storitve. Potrebno je tudi skrbeti za to, da se zboljša struktura zaposlenih glede na šolsko in strokovno izobrazbo — to se pravi, omogočiti delavcem, da si potrebno izobrazbo pridobijo. Vse te naloge naj se čimprej uzakonijo v statutih.

Nova usmeritev železničarjev

»Če hočemo sebi zagotoviti v družbi ustrežajoče mesto, moramo spremeniti mišljenje v pogledu gospodarjenja, če hočemo biti enaki drugim, moramo tudi delati enako kot drugi. Za svoje delo moramo imeti tudi svojo ceno, ki naj bo osnova našega nadaljnjega razvoja v gospodarjenju. Spremeniti moramo svojo organizacijo, svoje medsebojne odnose«, je bil akcijski poziv naših železničarjev.

Leto 1965/66 je spremenilo organizacijo na železnici, z druge strani pa se je pričel bolj za spremembo mišljenja vsakega železničarja. Staro mišljenje, da jim vse prihaja od vrha, da mora priti delo samo k njim, se je pričelo umikati novemu mišljenju — mišljenju in tudi stvarnosti, da se je potrebno boriti za vsako tona tovara in za slehernega potnika, skratka za vsak dinar. S tem v zvezi je prišlo do določenih gospodarskih ukrepov, kot je ukinitev nerentabilnih prog, zmanjševanje delovne sile, iskanje notranjih rezerv itd. Da se mišljenje na železnici bistveno spreminja, kažejo že tudi prvi uspehi novega načina gospodarjenja. S prehodom na samostojno poslovanje je pričelo združeno podjetje razvijati komercializacijo poslovanja, ki je nujna za tržno gospodarstvo v pogojih konkurence. Študij stroškov in izdelava tarifnega sistema po relacijah, študij sistema komercialnih popustov in smotrnosti teh popustov, študij sistema obdelave podatkov z modernimi stroji, uvajanje in

organizacija komercialnih služb v podjetjih za pridobivanje blaga in sklepanje aranžmajev za opravljanje prevoznih storitev so mere, ki jih železničarji uvajajo za čimboljše gospodarjenje. Tako iniciativo sindikati pozdravljamo. Izoblikovati pa je treba sistem delitve v okviru delovnih enot, ob upoštevanju vseh doseženih uspehov, vključno uspehov na akviziciji blaga in neposrednega komercialnega delovanja na postajah.

Zakon o javnih cestah

Pred kratkim je bil sprejet Temeljni zakon o javnih cestah, ki prepušča republikam, da s svojimi zakoni urede ta vprašanja na svojih območjih. Dosedanji labilni položaj materialnih sredstev je v mnogočem oviral še uspešnejše delo kolektivov podjetij za ceste, ki so v času svojega obstoja marsikdaj prispevala za stanje cest boljši standard cestarjev. Imperativ teh kolektivov je bil čimprej stabilizirati njihov materialni položaj. Z zadnjimi začasnimi ukrepi se položaj zboljšuje. Zahteva, katero člani sindikata vseh podjetij odločno postavljajo, je, da aktivno sodelujejo s samoupravnimi in upravnimi organi podjetij, z zbornico, sekretariatom za gospodarstvo in skupščinskimi organi v razpravah in pri vsebinskem oblikovanju zakona. Osnovno stališče sindikata v tem pa je, ustvariti take pogoje, da bodo po eni strani ob vse bolj razvijajočem se cestnem prometu ceste dobre in lepo vzdrževane, po drugi strani pa, da bodo kolektivi ob stabilnejšem načinu financiranja ter ob dobrem gospodarjenju lahko držali korak v izboljševanju življenjskega standarda, ter da bodo njihove samoupravne pravice lahko prišle do polnega izraza.

Vso skrb varstvu pri delu in varnosti prometa!

Posebno skrb naj sindikat tudi v bodoče posveča vprašanju socialne zakonodaje, varstva pri delu, vprašanjem delovnega časa, stanovanjske izgradnje, družbene prehrane, strokovnega izobraževanja in toplic, iskrenim medsebojnim odnosom. K ekonomskemu uspehu delovne organizacije prav gotovo pripomore tudi dobro organizirana skrb za delavca, izražena predvsem v dobri organizaciji higiensko-tehničnega varstva, zdravstvene preventive in socialne službe. Razreševanje te problematike še posebno stopa v ospredje danes, ko se spreminja sam sistem socialnega zavarovanja in se skrb za zdravstveno varstvo vse bolj približuje delovnim organizacijam. Tudi z novim temeljnim zakonom o varstvu pri delu so delovni kolektivi zadolženi z večjimi nalogami, kot so bili poprej.

Varstvu pri delu so sindikalne organizacije že do sedaj posvečale veliko pozornost. Predlagale so, da se za HTV izdajajo ustrezna sredstva, vzporedno s povečanim dohodkom, da se ta sredstva racionalno uporabijo in da se nabavljajo nova sredstva, ki bodo ustrezala modernizaciji in avtomatizaciji procesa dela. So pa še primeri, da ponekod niso podvzeli zadostnih zaščitnih ukrepov pri delu, kar se odraža na številu bolovanj in izostankov z dela.

V preteklih letih je bilo več nesreč v železniškem prometu, ki so povzročile človeške žrtve in materialno škodo. Vzroki zanje so bili tako objektivne kot subjektivne narave. Sindikalne organizacije so dolžne, da neprestano opozarjajo organe samoupravljanja in upravljanja, naj se neposredni vršilci in organizatorji prevozov dosledno držijo predpisov varnosti železniškega prometa. Z naglim razvojem domačega cestnega prometa in z vsako leto večjim prihodom tujih motornih vozil se zaostrojuje tudi vprašanje varnosti v cestnem in mestnem prometu. Dnevno smo priče nesrečam v mestih in na cestah, katere povzročajo veliko materialno škodo in tudi skoraj vsakodnevne človeške žrtve. Po številu nesreč spadamo žal med države z relativno največjim številom nesreč. Naš sindikat naj tudi v bodoče podpre vsako družbeno akcijo, ki bo imela za cilj, da prispeva svoj del k večji varnosti prometa.

Skrb za delovne ljudi

Kljub temu, da je že zgrajeno veliko število stanovanj, je v podjetjih še vedno pereče vprašanje, kako zadovoljiti vse potrebe. V prvi vrsti naj bi podjetja skrbela za dodelitev stanovanj tistim, od katerih je odvisna varnost prometa, to pa so v prvi vrsti strojevodje, motorvodje, vozno osebe, šoferji in visokokvalificirani kadri.

Družbena prehrana pa naj bi bila organizirana tako, da bi bila dostopna vsem delavcem, tako tistim v prometu, kot tistim, ki delajo na progi ali cestah in terenu.

Sindikalne organizacije so že do sedaj aktivno sodelovale pri pripravah za prehod na 42-urni teden. Več delovnih organizacij je že prešlo na skrajšani teden. Vsa ostala podjetja pa so v roku izdelala programe za prehod na skrajšani delovni čas. Naša naloga je, da vztrajamo in sodelujemo pri realizaciji sprejetih programov.

Hkrati z zahtevo sindikalnega članstva po strokovnem izobraževanju in pravočasnih dokvalifikacijah in prekvalifikacijah ter usposabljanju za delo na modernjših sredstvih pa je prav, da sindikat podpre sprejem mlajših strokovnih in visokokvalificiranih kadrov, ne pa, da zahteva, da se jim zapro vrata.

V obdobju med tretjim in četrtnim občinskim zborom so sindikalne organizacije proučevale in dajale pripombe na mnoge zakone in predpise s področja pokojninske, delovne, socialne in zdravstvene zakonodaje. Posebna pozornost je bila posvečena spremembam zakona o delovnih razmerjih, zakona o zdravstvenem in socialnem zavarovanju in zakona, ki naj bi reguliral vprašanje beneficiranega delovnega časa. O vseh teh vprašanjih, predvsem pa o vprašanju beneficirane delovne dobe je tako republiški kot centralni odbor sprejel konkretna stališča in z njimi seznanil Zvezno skupščino, Zvezni izvršni svet in Zvezno gospodarsko zbornico. To vprašanje pa še ni rešeno. Tudi novi republiški odbor naj se polno angažira za končno rešitev tega problema.

Mnogo več pozornosti je potrebno posvetiti medsebojnim odnosom v delovnih organizacijah. Zadnje čase smo priča naraščanju pritožb o nehumanosti v nekaterih podjetjih. Ponekod vodijo tako imenovane črne knjige, v katere ne vpišujejo le strokovnih nepravilnosti, temveč tudi čisto osebna vprašanja. Dogaja se, da so vodilni ljudje najprej nekajkrat opozorjeni, šele potem pa kaznovani, medtem ko so ostali takoj v postopku pri disciplinski komisiji. So primeri, da delavci iščejo informacije in pojasnila ter dajejo pripombe na razne odločitve. Kolikor se ne strinjajo s pojasnilom, dobe odgovor, naj pridejo po delovno knjižico in naj zapuste podjetje. Pa tudi zaradi kritike, izrečene na sindikalnih sestankih, ljudi postavljajo pred disciplinsko odgovornost. Izrek »če ti ni prav, pa pojdi«, ni redek v delovnih kolektivih. Reči moramo, da kot sindikat ostro obsojamo take postopke in da je zadnji čas, da se preneha s takimi nehumanimi odnosi do članov kolektiva.

O novih metodah dela sindikata

V želji, da izboljšamo metode in vsebino našega dela, moramo prvenstveno delati na nadaljnjem usposabljanju sindikalnih podružnic in zagotoviti večjo povezanost izvršnih odborov sindikalnih podružnic z republiškim odborom. Izvršni odbori naj bodo iniciatorji razprav s člani sindikata o perečih vprašanjih v delovnih organizacijah. Republiški odbor naj se tudi v bodoče — kot strokovna sindikalna organizacija — ukvarja s konkretnimi problemi posameznih sindikalnih podružnic ter delovnih organizacij. Težišče dela strokovnega sindikata je v podružnici. Najti pa bo treba obliko dela republiškega odbora z mestnimi, občinskimi ter področnimi odbori sindikata. Moč sindikalne aktivnosti naj prihaja od članstva, zato naj bodo tudi sindikalne organizacije v podjetjih tako organizirane, da bodo dostopne vsake-

mu članu. V aktivnost sindikalnih podružnic je nujno vključiti tudi vprašanje poslovanja delovne organizacije. Sindikalna podružnica naj podjetju pomaga pri oblikovanju njegove gospodarske usmerjenosti in utrjevanju medsebojnih samoupravnih odnosov. Sodelovanje sindikalne podružnice s samoupravnimi organi in s političnimi organizacijami v podjetju naj prispeva k izmenjavi mnenj. Sindikalna organizacija pa v nobenem primeru ne sme biti transmisija uprave podjetja, ki slepo izvaja ukrepe vodilnih in nima kritičnega odnosa do sklepov samoupravnih organov, ne glede na to, ali so ti sklepi zakonsko utemeljeni ali neutemeljeni in kolektivu koristni ali nekoristni.

V celotnem družbenem življenju so se dogodile velike spremembe, ki zahtevajo tudi nove metode dela sindikata. Družbeni položaj proizvajalcev v delovnih organizacijah se vse bolj oblikuje in utrjuje prav z delitvijo po delu, to je z načinom pridobivanja sredstev za življenje. Sindikalni odbori podjetij, komisije, sindikalni strokovni odbori pri občinskih ali mestnih sindikalnih svetih bodo morali nuditi več pomoči sindikalnim podružnicam in delovnim kolektivom predvsem pri politiki delitve osebnega dohodka, pri gospodarje-

nju, pri urejanju njihovih notranjih odnosov itd. Izkušnje glede dosedanjih oblik in metod dela republiškega odbora, ki smo jih že med delovanjem dosedanjega odbora dopolnjevali z razširjenimi sejami predsedstva in z raznimi posvetovanji, pa kažejo, da bo potrebno tudi v bodoče v večji meri iti na organizacijo raznih delovnih posvetov in pogovorov bodisi s strokovnjaki, bodisi s predsedniki sindikalnih odborov ali podružnic v okviru določenih panog prometa. Takšni delovni posveti in dogovori bodo v praksi pokazali večjo učinkovitost, ker nudijo možnost za obravnavanje konkretnije problematike.

Tovarišice in tovariši! Poročilo republiškega odbora o dosedanjem delu in referat o bodočih nalogah sindikata bi bila preobširna, če bi govorila o vseh problemih in vprašanjih, s katerimi so se ukvarjale sindikalne organizacije dejavnosti prometa in zvez. To, kar je rečenega pa kaže, da so sindikalne organizacije dale znaten prispevek uspehom teh kolektivov na vseh področjih dejavnosti. Želim, da v razpravi s primeri iz vsakdanje prakse dopolnite in konkretizirate poročili in s tem osvetlite bodoče delo sindikalnim podružnicam, sindikalnim odborom, predvsem pa novoizvoljenemu republiškem odboru.

Iz poročila republiškega odbora sindikata prometa in zvez Slovenije

V času med III. in IV. občnim zborom je republiški odbor uresničeval zaključke zadnjega občnega zbora, zaključke II. kongresa Sindikata delavcev in zvez Jugoslavije ter zaključke občnega zbora republiškega sveta Zveze sindikatov Slovenije. Težišče dela pa je bilo na uveljavljanju novega gospodarskega sistema, uveljavljanju prometa kot gospodarske dejavnosti ter razvijanju in uveljavljanju samoupravljanja.

Gospodarska reforma, ki pomeni pravi revolucionarni poseg v splošno urejanje našega gospodarstva, pa postavlja podjetja prometa in zvez v vse enakopravnejši položaj z drugimi gospodarskimi organizacijami. Reforma predstavlja vsekakor širšo osnovo za nadaljnji razvoj neposrednega delavskega samoupravljanja in socialističnih družbenih odnosov in pomeni trajen proces, s katerim se spreminja način proizvodnje, uvaja nova in sodobnejša tehnologija dela. Z reformo se razvija širše poslovno sodelovanje, delovni kolektivi pa se

neposredno vključujejo v reševanje vseh vprašanj njihovega življenja in dela. Reforma je postavila zahtevo po uskladitvi investicijske in splošne potrošnje. Njen cilj je boljše gospodarjenje ter dvig osebne potrošnje in realnega standarda.

Cisti in osebni dohodek ugotavljajo in dele neposredno delovne organizacije same, upoštevajoč pri tem družbene potrebe po prometnih storitvah, kakor tudi potrebe delovnih kolektivov samih. Pri tem nekatere delovne organizacije ugotavljajo, da z doseženimi rezultati ne morejo ustvariti takega dohodka, ki bi omogočal hiter nadaljnji razvoj in ustrezne osebne dohodke. Zato razmišljajo in proučujejo, kaj je treba pri delu izboljšati, da bi dosegle boljše rezultate. Pri delitvi dohodka in osebnih dohodkov ni podrobnih receptov, ki bi veljali za vse delovne organizacije. Nekatere delovne organizacije imajo pred seboj rekonstrukcije in modernizacije in bodo večji del dohodka namenile temu, druge imajo to obdobje že za seboj in zato bodo dale

več na osebne dohodke. Tiste, ki pa se bodo znašle v slabših razmerah, bodo mogle deliti le tisto, kar jim položaj dopušča, ter urediti nagrajevanje tako, da bodo stimulirali prav tiste, ki lahko več prispevajo k hitrim uspehom. Pri delitvi osebnih dohodkov pa moramo težiti za tem, da se delijo po izdelanem stimulativnem sistemu, ki bo dal tudi boljše rezultate. V prometu so še redke delovne organizacije, ki imajo izdelan in vsestransko dodelan sistem nagrajevanja po delu za vse zaposlene. So primeri, ko so razvrednotili delo v proizvodnji, v operativi, dobro pa nagrajevali delo v administraciji in upravah. Drugod so tudi v upravah vrednotili približno enako inženirje, ekonomiste, pravnike, ki bi s svojim delom pri izpopolnjevanju delovnega procesa, dopolnjevanju sistemov delitve po delu, z dopolnjevanjem internih predpisov podjetij lahko veliko več prispevali k boljšemu uspehu vseh, kot zaposlene na manj odgovornih administrativnih mestih.

V prometu je bilo v zadnjih letih precej govora o integraciji. Bili smo priča nekaterim hitrim, ekonomsko upravičenim ali neupravičenim in neizdelanim združitvam in še hitrejšim dezintegracijam, kar je bilo predvsem značilno za podjetja cestnega prometa. Te integracije pa niso bile plod delitve dela in specializacije na podlagi ekonomskih kriterijev. Jasno je, da v vrsti prometnih organizacij v pogojih delovanja gospodarske reforme dolgo ne bodo zdržali, pa če bodo še tako varčevali, če se ne bodo specializirali, stopili v kooperacijske odnose in v delitev dela z drugimi gospodarskimi organizacijami. Temeljni zakon o podjetjih daje vsestranske možnosti kooperacije in združevanja, upoštevajoč pri tem dosedanj razvoj samoupravljanja, o čemer pričata že dva referendum v dveh izmed največjih dejavnosti v Sloveniji, železnici in pošti, čigar kolektivi so se odločili za združeno železniško in združeno PTT podjetje v Sloveniji.

Osnovne slabosti v dosedanjem procesu integracije so predvsem v tem, da je šlo v večini primerov za fuzije podjetij brez solidnih ekonomskih analiz, da so ob fuzioniranju podjetij premalo gledali na položaj neposrednih proizvajalcev in možnosti njihovega neposrednega sodelovanja v delu samoupravnih organov. V posameznih primerih je prišlo do integracije ob nezadostnem sodelovanju neposrednih proizvajalcev. Vzrok zaostajanju integracijskih procesov med posameznimi panogami prometa se skriva tudi v neenakem ekonomskem položaju posameznih prometnih panog. Zanimarili so tudi oblike poslovno-tehničnega sodelovanja. Ob vseh integracijskih procesih se moramo kot člani sindikata zavedati, da je pred pristopom

k taki ali drugačni obliki sodelovanja nujno potrebno širše proučiti prednosti oblik sodelovanja bodisi z družbeno-političnega, ekonomskega ali organizacijskega vidika.

Sindikati so zagovorniki sodobnega gospodarjenja, boljšega izkoriščanja kapacitet, surovin, uvedbe skrajšanega delovnega časa, nagrajevanja po delu za vse zaposlene ter organizacije resničnih delovnih enot. Pri realizaciji teh nalog pa so sindikati tu in tam naleteli na gluha ušesa strokovnjakov, organizatorjev procesa, čeprav so ravno oni tisti, ki bi morali te stvari strokovno pripraviti.

Posebno vprašanje je vprašanje zaposlovanja in odvečne delovne sile, ki nujno spremlja proces modernizacije, avtomatizacije in boljšee organizacije dela. Ravno sedaj je treba storiti največ za strokovno vzgojo in strokovno izpopolnjevanje kadrov, da bodo kos novim modernejšim strojem in napravam. Vsakršen odpust pa bi moral temeljiti na izdelanih kriterijih in vsestranski proučitvi primera, ne pa na osebnih simpatijah in antipatijah. Nihče nima pravice, da je sam sodnik in da kot tak sam odloča, kdo bo ostal in kdo bo šel. Vse to pa mora biti zapisano in precizirano v statutih ali v pravilnikih delovnih organizacij.

Prek izvršnih odborov sindikalnih podružnic in sindikalnih odborov podjetij je republiški odbor spremljal priprave in razprave o statutih delovnih organizacij. Republiški odbor pa je skupno s centralnim odborom obiskal sindikalne aktivne vseh železniških transportnih podjetij — transportnih organizacij, sindikalni aktiv Zdrženega transportnega podjetja, sindikalni aktiv podjetij PTT Kranj, Koper, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota in Zdrženega PTT podjetja, sindikalni aktiv podjetja za ceste Celje in Skupnosti podjetij za ceste dalje sindikalni aktiv Luke Koper in Splošne plovbe Piran, aktiv aerodroma, Brnik in AA. Obiskali smo tudi sindikalne aktivne Ljubljana transport, SAP, Slavnik, Intereuropa, Avtobusni promet Maribor in Javna skladišča Ljubljana. Na razgovorih so bili pojasnjeni mnogi problemi in nejasnosti v zvezi z izdelavo in dopolnjevanjem statuten. Republiški odbor je sklical tudi ločene sestanke s političnim aktivom posameznih panog prometa, kjer so bila posebno razsvetljena vprašanja vloge in nalog sindikalnih podružnic pri sprejemanju statuten. Vsa podjetja dejavnosti prometa in zvez so sprejela svoje statute, dolžnost kolektivov pa je, da se zavzemajo za to, da bo statut vedno najprogresivnejši samoupravni akt v delovni organizaciji, ki naj obveže vse organe in vse dele delovnega kolektiva, da izpolnijo samoupravni mehanizem v smislu ekonomske demokracije.

Centralni odbor našega sindikata je

skupno z republiškim odbori organiziral posvetovanje o organizaciji delovnih enot in delitvi dohodka v podjetjih železnice, PTT, pomorstva, luk in pristanišč, zračnega prometa, aerodromov cestnega prometa, pretovalne dejavnosti in cestno-zdrževalne službe. Na ta posvetovanja so bili vabljeni predsedniki sindikalnih podružnic, predsedniki delavskih svetov, upravnih odborov, strokovnjaki, ki se ukvarjajo s politiko delitve dohodka, in direktorji podjetij. Problemi in nekatere možne rešitve so bili nakazani, naloga vseh organov pa je, da uresničijo te dogovore in da najdejo tako rešitev, ki bo najbolj ustrezala kolektivom.

Kljub temu, da smo posvetili posebno skrb delu sindikalnih podružnic, z njihovim delom povsod še ne moremo biti zadovoljni. Sindikalna podružnica mora biti nosilec vseh akcij in borec za pravice človeka, za njegovo mesto in vlogo v delovnem procesu, za njegov oseben in družbeni standard, kakor tudi zagovornik vseh teženj za boljše življenje ožje in širše delovne skupnosti. Vso skrb je treba posvetiti tudi izbiri vodstev tako sindikalne podružnice, sindikalnih odborov podjetij, občinskih, medobčinskih in mestnih odborov našega sindikata. Sindikalne podružnice in sindikalni odbori naj se še tesneje povežejo z občinskimi sindikalnimi sveti, udeležujejo naj se raznih tečajev, katere organizirajo občinski sindikalni sveti za vzgojo sindikalnih kadrov.

Dosedanja praksa republiškega odbora je pokazala, da je delo prek sindikalnih aktivov posameznih dejavnosti prometa in zvez najuspešnejše. Te aktivne so sestavljali predsedniki sindikalnih podružnic oziroma sindikalnih odborov ter člani republiškega odbora iz te dejavnosti. Plenarna zasedanja je republiški odbor skliceval predvsem za obravnavo problemov, ki so bili skupni vsem devetim dejavnostim, ki jih združuje naš sindikat. Menimo pa, da bi bilo koristno v okviru novega republiškega odbora formirati stalne odbore, sekcije ali grupe za železniško, PTT, avto-transportno in cestnozdrževalno dejavnost. S tako organizacijo bo lahko delo RO uspešnejše, mnogo bolj se bo lahko ukvarjal s posameznimi problemi podjetij in nudil konkretno pomoč pri njih reševanju.

Republiški odbor je posvetil vso pozornost problemom in razpravam o vključitvi prometa v gospodarski sistem. V tem je bilo v dejavnostih, ki so bile do nedavna vezane na federacijo, veliko storjenega.

Gospodarski položaj podjetij prometa in zvez ter problematika

Transportna podjetja, združena v Združenem železniškem transportnem podjetju Ljubljana, so se v preteklem obdobju kljub

težavam in nerešenim problemom v novih pogojih krepko spoprijela z nalogami in jih večinoma tudi uspešno obvladala. Izboljšala so kvaliteto dela, organizacijo tehnološkega procesa itd. Pojavljajo pa se težave v tem, da je udeležba železnice v prevozu potnikov in blaga pričela padati tudi na območju Slovenije. Razlog za to leži deloma v ekonomsko utemeljeni preazporeditvi transporta na druge prometne panoge, deloma pa je ta pojav posledica neenakih ekonomskih pogojev poslovanja železniških transportnih podjetij.

Po statističnih podatkih se je število vseh potnikov od leta 1954 do 1965 na območju Slovenije povečalo za trikrat, povečanje števila potnikov na železnici pa znaša v tem času le 22 %. Podobno velja za prepeljano tonažo blaga, ki se je v istem časovnem obdobju povečala za dva in polkrat, medtem ko se je pri železnici dvignila le za 48 %.

Če primerjamo med seboj rezultate leta 1959 in 1966, vidimo, da je bilo v letu 1966 10 % manj naloženega blaga kot v letu 1965, da pa je bilo za 17 % več prejema, tako da je količina prevoza v primerjavi z letom 1965 večja za 1 %. Obseg dela, izražen v neto tonskih km, pa je v letu 1966 dosegel 2483 mio. ntkm, kar je za 2 % več kot v letu 1965.

Izpolnitev planskih nalog za leto 1966 pa je naslednja:

Nakladanje v vozovnih pošiljkah je doseženo z 88,1 %, v kosovnih pa 90,6 %. Posebno je upadlo nakladanje premoga (za 8,3 %). Nakladanje ni bilo doseženo z 10 %, še manj pri rudah, koncentratih, lesu, drveh, gradbenem materialu, gnojilu itd. Plan nakladanja je bil presežen le pri nafti in njenih derivatih in pri cementu. Razkladanje v vozovnih pošiljkah je doseženo v višini 90,8 %, v kosovnih pošiljkah pa v višini 75,3 %; plan je bil presežen pri razkladanju rud, koncentratov, nekovin, izdelkov železarstva itd.

Blagovni prevoz je bil izvršen z 99,4 % in to predvsem zaradi povečanja prejema blaga, ki je bil dosežen s 115,2 %. Neto tonski km so bili doseženi z 98,3 %. K temu rezultatu je mnogo pripomogel mednarodni tranzit, ki je glede na plan presežen za 16,8 %. Stagnacija domačega prometa na železnici opozarja, da lahko tranzitni promet ustvari potreben obseg prevozov, ki bi omogočil železnici poslovati rentabilno v pogojih moderniziranih prog. Poleg tega je treba izdelati nadaljnje analize o ekonomski upravičenosti nekaterih slabo frekventiranih prog. Potniški prevoz je bil po oceni dosežen glede na plan z 91 %, posebno pa je opazen padec potnikov, ki znaša ca. 22 %. Padec števila potnikov se naša predvsem na potnike s popusti, saj je udeležba teh padla od 68 % v letu 1965

na 56 % v letu 1966. Tehnična in polovalna hitrost se je povečala za 5 %.

Struktura vleke se je v zadnjih 10 letih bistveno spremenila. Medtem ko je leta 1954 odpadlo na parno vleko 90,5 %, električno pa 9,4 % in dizelsko 0,1 %, odpade sedaj na parno vleko le še 49,6 %, na električno 30,8 % in na dizelsko 19,6 %. Vse te spremembe kažejo na velike napore delovnih kolektivov za modernizacijo obratovanja. Samo na gorivu je zaradi spremembe vleke prihranjeno 1,600 milijonov starih dinarjev.

Indeksi stopnje izkoriščenosti vlečnih sredstev so v razdobju 1960 do 1966 na splošno narasli, izjema je le parna vleka zaradi njene postopne likvidacije. Indeks izkoriščenosti tovornih voz znaša v letu 1966 v primerjavi z letom 1960 116, indeks izkoriščenosti potniških vozil pa 141.

V osnovna sredstva so transportna podjetja od 1960. do 1966. leta vložila skupno 68.000 milijonov starih din in to pretežno iz sredstev amortizacije in kreditov. Indeks vloženih sredstev se giblje od 100 v letu 1960 na 244 v letu 1966. Med glavnimi transportnimi kapacitetami, v katere so bila vložena navedena finančna sredstva, je omeniti zlasti elektrifikacijo proge Dobova—Jesenice, SV in TK naprave, vozlišča Ljubljana in Zalog, remont proge v dolžini 481,8 km, od tega 373,2 km prog I. reda. Nabavljeno je bilo 16 elektro lokomotiv 22 dizel lokomotiv, 15 električnih lokomotiv, 127 potniških vagonov in 569 tovornih itd. V investicije družbenega standarda je bilo v letih 1960—1966 vloženih skupno 5750 milijonov starih din in to pretežno za izgradnjo stanovanj.

Število zaposlenega osebja se zmanjšuje. Od leta 1960 do 1966 se je obseg delovne sile znižal za 1732 delavcev ali za 10 %. Od tega se je samo v letih 1965 in 1966 število osebja znižalo za 4,5 %. Storitvenost osebja, merjena po neto delu, je od leta 1960 do leta 1963 narasla na indeks 118 in je ta indeks tudi ostal v letu 1966, čeprav se je število osebja znižalo.

Povprečni mesečni osebni dohodek na delavca je znašal v letu 1966 807,69 N-din, ali v primerjavi z letom 1963 je dosegel indeks 251.

Poslovni rezultati, ki so jih dosegla transportna in proizvodno-vzdrževalna podjetja, so zadovoljivi. Izvršen obseg blagovnih prevozov in korektura prevoznih tarif sta že sama po sebi omogočila povečanje celotnega dohodka. Izrazitejše je bilo tudi varčevanje pri vzdrževanju osnovnih sredstev, do veljave pa so prišli tudi postopni učinki modernizacije vleke, delne mehanizacije pri vzdrževalnih delih ter izločitev nerentabilnih prog. Na tej osnovi je bilo mogoče znižati število zaposlenih ter ob povečanju produktivnosti dela v povprečju izenačiti osebne dohodke železničarjev z

osebnimi dohodki zaposlenih na drugih gospodarskih področjih. Celotni dohodek transportnih podjetij je v letu 1966 realiziran glede na plan s 119,4 %, poslovni stroški pa s 106,9 %. Po odbitku vseh obveznosti do lastnih in družbenih skladov ostane transportnim podjetjem še 3389 milijonov starih din. Celotni dohodek proizvodno-vzdrževalnih podjetij je glede na plan izvršen s 118 %, poslovni stroški pa so narasli na 122 %. Ostanek sredstev po odbitku prispevka v rezervni sklad ZZTP je po podjetjih zelo različen in se giblje od 8 do 200 milijonov starih din.

Glavni problem na mreži JŽ so zlasti neustrezni sistem tarif na ostalih delih mreže JŽ (povprečne enotne tarife), neizvajanje Zakona o organizaciji JŽ glede pravic ŽTP pri določanju cen v mednarodnem prometu s strani SJŽ, premajhna prožnost v komercialnem poslovanju ter pomanjkanje sredstev za pravočasno dokončanje del na modernizaciji JŽ po mednarodnem programu.

PTT promet se v zadnjih štirih letih vedno bolj utrjuje kot gospodarska dejavnost. To pa je omogočilo krepitev delavskega samoupravljanja, na drugi strani pa prenos formiranja cen PTT storitev na PTT podjetja. PTT podjetja sedaj postavljajo cene za vse PTT storitve razen za navadna pisma in dopisnice ter mednarodni promet. Vplivi sprememb, ki so nastopile v PTT dejavnosti, se odražajo tudi na doseženih rezultatih poslovanja.

Število PTT storitev se je od 1963. do 1966. leta povečalo za 50 %. Posebno izrazit dvig pa je pri številu telefonskih storitev, in sicer za 140 %, telegrafskih pa celo za 250 %. Velik dvig telegrafsko telefonskih storitev je posledica hitrega razvoja gospodarstva in družbenega standarda, v znatni meri pa tudi prizadevanja delovnih kolektivov za pospešeni razvoj avtomatizacije.

Tudi v PTT mreži in kapacitetah je bistveno večje povečanje v telegrafski in telefonskih kapacitetah kakor pa v poštnih. Med TT kapacitetami se povečujejo zlasti sodobne avtomatske telegrafske in telefonske centrale, visokofrekvenčne naprave, koaksialni kabelski sistemi itd. V izgradnji PTT mreže in kapacitet se skladno z generalnim planom razvoja daje prednost pospešeni avtomatizaciji telegrafsko telefonskega prometa.

Število zaposlenih v PTT prometu se je večalo vse do leta 1965, ko je bil dosežen maksimum. Z ukrepi, sprejetimi v zvezi z gospodarsko reformo ter avtomatizacijo TT prometa, pa se je v letu 1966 število zaposlenih znižalo za 150 delavcev ali za 4 %.

Delavce v PTT podjetjih nagrajujejo po pravilniku o delitvi osebnih dohodkov, ki so jih sprejele delovne oziroma ekonom-

ske enote. Pretežna večina dela v PTT dejavnosti je normirana tako, da so osebni dohodki delavcev neposredno odvisni od izvršenega dela. Povprečni mesečni osebni dohodek delavca je znašal v letu 1966 824 N-din, indeks v primerjavi z letom 1963 pa 251.

Skladno z naraščanjem PTT storitev in avtomatizacijo TT prometa raste tudi celoten dohodek, ki se je od leta 1963 do 1966 povečal za 105 %. Pri tem so se stroški povečali za 96 %, osebni dohodki za 126 %, sredstva za sklade (bruto) pa celo za 500 %. Doseženi rezultati kažejo ne le na hiter razvoj PTT prometa, temveč tudi na jačanje materialne baze za uspešnejše gospodarjenje.

Glavni problem v PTT prometu predstavljajo trenutno nezadostne telegrafске telefonske kapacitete, tako v krajevnem kot v medkrajevnem prometu. Razvoj industrije, trgovine, turizma in v zadnjih letih dvig družbenega standarda povzročajo, da potrebe po PTT storitvah rastejo precej hitreje kot PTT kapacitete. Za normalizacijo razmer ter usklajitev PTT kapacitet s potrebami bi bila nujno potrebna večja finančna sredstva, kot jih imajo podjetja sedaj na razpolago.

Kot naslednji problem velja omeniti še nizke cene za nekatere poštne storitve, kot so na primer pisma in dopisnice, časopisi itd. Cene teh storitev so pod ekonomskimi cenami.

V obdobju zadnjih štirih let so cestno-prometna podjetja dosegla nadaljnji dvig tako potniškega kot tovornega prometa.

V potniškem prometu se je na primer celotno število potnikov povečalo od leta 1964 do 1966 za 13 %, v javnem cestnem prometu pa za 35 %. Podobno razkriva tudi struktura potniških kilometrov, saj znaša porast potniških km od leta 1964 do 1966 v celoti 17 %, v javnem cestnem prometu pa 39 %. Delež, ki odpade na javni cestni promet, znaša 56 % in na železniški promet pa 37,9 %.

Zaradi številnih potniških prog pa se zaostruje tekmovanje prevoznikov za potnika. To tekmovanje povzroča v določeni meri nered v prevozih, neprimerno hitrost vožnje, prehitevanj, prepogosto ustavljanje na cestah itd.

V tovornem prometu se je količina prepeljanega blaga v javnem cestnem prometu povečala od leta 1964 do 1966 za 18 %, ton/km pa za 51 %. Iz primerjave porasta količine prepeljanega blaga in ton/km sledi, da javni cestni promet vedno bolj prevzema tudi tovore na daljše relacije. V tovornem cestnem prometu velja med okolici, ki so vplivale na povečanje prometa, omeniti predvsem prednost cestnega prometa, ki prepelje tovor od vrat do vrat, v nemajhnih meri pa je to tudi rezultat večjega prizadevanja delovnih kolektivov za

boljšo organizacijo oskrbe tovara zlasti v povratnih vožnjah, za povečanje izkoriščanja kapacitet itd.

Kapacitete cestno prometnih podjetij se povečujejo skladno s prometom, vendar imajo pri tem nekatera podjetja težave, ker nimajo dovolj lastnih sredstev, možnosti za namenjanje kreditov pa so bistveno zmanjšane. Kolikor so možnosti za najem kreditov, so povezane z dokaj težkimi pogoji. Zato se investicije v primerjavi s prejšnjimi leti zmanjšujejo.

Izredni porast cestnega prometa in še zlasti prevoza potnikov in blaga v javnem in režijskem prometu kaže na pomanjkanje ustreznega prometnega kadra z visoko in srednjo strokovno izobrazbo. Tudi vozniki kader spriču neprimernega načina vzgoje kvalitetno in kulturno ni vedno dorasel novim pogojem in zahtevam prometa.

Gibanje osebnih dohodkov še odvilja z rastjo produktivnosti in dohodka podjetij. V zadnjih letih so cestno prometna podjetja razvila sistem delitve osebnih dohodkov. V večini podjetij so odločilni faktorji za nagrajevanje opravljeno delo in doseženi rezultati poslovanja v delovnih enotah. Delavce v glavnem nagradjujejo po individualnem učinku, ostale pa po kolektivnem učinku in drugih merilih. Kot merila za nagrajevanje se pojavljajo prevoženi kilometri, ponekod z upoštevanjem dohodkov in stroškov, nato doseženi inkaso od vozovnic, dosežen celoten dohodek na progi, norme, akordi in druga.

Osebni mesečni dohodek na zaposlenega delavca je v cestno prometnih podjetjih leta 1966 znašal 898 N-din, v mestnem prometu pa 108,2 N-din. Indeks za leto 1963 znaša v cestnem prometu 237, v mestnem prometu pa 262. Po posameznih cestno prometnih podjetjih se povprečni neto osebni dohodek delavca različno giblje in znaša na primer pri podjetju SAP 1.057 N-din, indeks na leto 1963 je 215, pri podjetju Intereuropa Koper 971 N-din, indeks na leto 1963 je 231, pri podjetju Ljubljana Transport 1.025 N-din, indeks na leto 1963 je 298 itd.

Poslovni rezultati, ki jih dosegajo cestno prometna podjetja, so v glavnem zadovoljivi. Porast stroškov, kot so dvig cen goriva, storitve drugih, zavarovanje itd., pa povzročajo, da nekatera podjetja ustvarjajo sorazmerno skromna sredstva za sklade oziroma razširjeno reprodukcijo.

Poslovanje podjetij po delovnih enotah se v cestno-prometnih podjetjih prepričljivo uveljavlja. V delovnih kolektivih je prevladalo spoznanje, da je povečanje zainteresiranosti delavcev za racionalno gospodarjenje in razvoj sistema notranje delitve po delu možno uspešno izvajati le v organizaciji podjetja po delovnih enotah. Delovne enote v cestno-prometnih podjetjih so formirane skladno z ekonomskimi in

prometnimi pogoji. Nekatere delovne enote so razdeljene še na obračunske enote.

Med problemi, ki jih imajo cestnoprometna podjetja, velja omeniti še vedno zelo kritično oskrbo z rezervnimi deli iz uvoza, nezadostna prevozna sredstva ob konicah prometa, slabo stanje cest itd.

Poseben problem na področju prevoza blaga predstavljajo privatni prevozniki. Republiški zakon pooblašča občinske skupščine, da izdajo privatnikom dovoljenja za prevoze potnikov in blaga glede na lokalne potrebe. Določila tega zakona se različno izvajajo, nekatere skupščine gredo zaradi finančnih interesov pri izdaji dovoljenja v širino. Leta 1966 je bilo v naši republiki že 1173 privatnih prevoznikov ali 32 % več kot leta 1965. Razen tega je že 1521 zasebnikov, ki imajo vozila sicer za prevoz blaga za lastne potrebe, vendar se pojavljajo tudi kot prevozniki za tretje osebe. Prevozi privatnikov že tudi preraščajo iz lokalnega v širši republiški in celo medrepubliški špedicijski prevoz, kar dokazuje nabava težkih vozil in celo avtovlakov.

V Splošni plovbi Piran si delovni kolektiv v razmerah, ki niso najbolj ugodne, vsestransko prizadeva, da bi izboljšal svoje gospodarjenje in dosegel čimboljše rezultate. Fizični obseg storitev se je od leta 1963 do 1966 gibal v Splošni plovbi Piran takole:

Prepeljane količine	1963	1966	Indeks
M/T	867.267	949.553	109
— izvoz	140.911	155.522	110
— uvoz	527.014	258.017	49
— tranzit	500	38.913	7782
— tuja pristanišča	267.842	407.101	195
— tonske milje	3.769.043	4.568.674	121
Časovni fond	5.750	5.573	97
— plovba	2.814	2.775	99
— luka	2.784	2.552	92
— izven	152	246	161

Število zaposlenega osebja se je znižalo od 971 v letu 1963 na 919 v letu 1966 ali za 5,4 %. Povprečni mesečni osebni dohodek na zaposlenega delavca je znašal v letu 1966 889,95 N-din. Indeks v primerjavi s povprečnim osebnim dohodkom v letu 1963 znaša 235.

Poslovni rezultati, ki jih je dosegla Splošna plovba Piran, so naslednji: celotni dohodek se je od leta 1963 do 1966 povečal za 118 %, stroški poslovanja za 126 %, osebni dohodki za 108 %, ostanek dohodka (skladi) pa za 124 %. Že iz teh podatkov je razvidno, da stroški poslovanja rastejo hitreje kot celotni dohodek.

V letu 1966 se je pričel v pomorskem prometu pojavljati precej velik padec prevoznin. To do sedaj nima večjega vpliva na prevoznine v linijski plovbi, če izvažamo linijo za Zahodno Afriko, kjer pre-

težni del tovora še vedno sestavljajo tramperški tovari, to je hlodi in cement. Tarife za take tovore so podvržene splošnemu nihanju ter so v stalnem upadanju.

Gospodarska reforma je pričela počasi in gotovo delovati na poslovne stroške. Revalorizacija osnovnih sredstev, porast cen materialov in storitev, porast obrestnih mer pri najemanju občasnih premostitvenih kreditov itd. je samo nekaj elementov, ki vedno bolj pritiskajo na poslovne stroške. Padanje prevoznin na eni strani ter dvigavanje stroškov poslovanja na drugi strani pa zmanjšujeta splošni plovbi možnosti uspešnejšega poslovanja v bližnji prihodnosti.

V Splošni plovbi Piran so formirali delovne enote po principu, da morajo biti te organizirane tako, da se realizirajo osnovna načela neposrednega samoupravljanja po neposrednem proizvajalcu. Skladno s tem so poleg centralnih organov upravljanja organizirali delovne enote takole: uprava podjetja kot ena enota, vsaka ladja dolge plovbe kot samostojna delovna enota in tri ladje obalne plovbe kot ena delovna enota.

Med problemi, ki jih ima delovna organizacija, pa velja omeniti zlasti naslednje:

- velika fluktuacija kadra;
- pomanjkanje sredstev za dokončanje že začeti investicij;
- pomanjkanje premostitvenih kreditov za obratna sredstva ter znatna podražitev kreditov;
- zastarelost ladij ter težave pri obnovi ladjevja, ki je popolnoma prepuščeno dragim inozemskim kreditom;
- predpisi, ki regulirajo odplačilo inozemskih kreditov niso ugodni za pomorska podjetja;
- sedanji predpisi, ki ne dovoljujejo uvoza novih ali rabljenih ladij po principu samofinanciranja.

V Luki Koper se je fizični obseg prometa od leta 1963 do leta 1966 gibal po glavnih vrstah takole:

	1963	1966	Indeks
Izvoz	57.197	56.367	99
Uvoz	476.692	447.955	94
Razvoz	29.727	6.182	21
Tranzit	64.930	248.112	382
Skupaj:	628.546	758.616	121

Operativna obala je trenutno dolga 550 metrov ter znaša kapaciteta luke v dveh izmenah 600.000 do 800.000 ton letnega tovora, odvisno od vrste prometa in dinamike. Operativna obala je že vse od leta 1963 nespremenjena in ne zadošča potrebam. Zato se pojavljajo težave zlasti v konicah, ker promet močno niha, deloma zaradi specializacije luke (sezonski značaj prometa) deloma pa zaradi tega, ker luka še nima železnice in ne manipulira razsutih

tovorov, ki predstavljajo konstantnejšo postavko.

Obseg delovne sile se je v Lukji Koper dvignil od leta 1963 do leta 1966 za 239 delavcev ali za 26 %. Povprečni osebni dohodek na delavca znaša mesečno 935 N-din in je indeks na leto 1963 223. Delavce nagrajujejo deloma po učinku, deloma po drugih merilih. V letu 1966 je bilo obračunanih po učinku 47,2 % osebnih dohodkov, po drugih merilih pa 52,8 %.

Osnovni rezultati ki jih dosega Luka Koper, so ugodni. Celotni dohodek se je od leta 1963 do leta 1966 povečal za 153 %, stroški poslovanja za 146 %, osebni dohodki za 160 %, ostanek dohodka pa za 173 %. Ekonomski pogoji poslovanja so se ob reformi leta 1965 zaradi novih tarif in paritet dokaj izboljšali in je bil zato finančni rezultat v drugi polovici leta 1965 zelo ugoden. Povečanje stroškov poslovanja in osebnih dohodkov, ki je prišlo do večjega izraza v letu 1966, pa postopoma te ugodnosti zmanjšuje in kompenzira. Ker so cene luških storitev pod kontrolo, povečanja cen pa tudi ne dopušča konkurenca, je nujno, da si podjetje vsestransko prizadeva za racionalizacijo poslovanja in znižanje stroškov, če hoče zagotoviti rentabilnost poslovanja.

V organizacijskem pogledu je podjetje Luka Koper organizirano po sektorjih in delovnih enotah. Trenutno imajo 6 delovnih enot in to: pretovorna operativa, lesno skladišče, pretovor na Kozini, vzdrževanje, skupne službe in luški dom (obrat družbene prehrane in samski dom).

Podjetje za letalski charter Adria-aviopromet je bilo ustanovljeno leta 1961 ter je do 30. junija 1963 poslovalo kot podjetje v izgradnji. Od 1. julija 1963 dalje pa posluje kot gospodarska organizacija po splošnih predpisih. Obseg prometa in njegovo dinamiko v letih 1963 do 1966 ponazarjajo naslednji podatki:

	1963	1966	Indeks
Število letov	962	2.149	223
Štev. prepeljanih potnikov	41.034	121.826	297
Prepeljano blago v kg	175.668	156.267	89
Štev. ur letenja	3.045	8.145	267
Število avio/km	1.162.416	3.221.900	227
Št. potniških km	58.037.513	200.005.421	344
Št. tonskih km	291.975	366.065	125

Za opravljanje svojih nalog ima podjetje 4 letala DC-6B. Njihova sposobnost je bila v vseh letih popolna. V letošnjem letu, kakor tudi v prihodnje pa nastajajo težave pri prodaji le-teh, ker so na tržišču komercialno zastarela zaradi prodora hitrejših in modernejših letal. Zaradi tega je podjetje v velikih težavah, saj mora skrbeti za nove kapacitete, ki bodo ustrezale

povpraševanju na tržišču, s čimer bi si podjetje tudi v prihodnje zagotovilo pozitivne finančne rezultate.

Obseg delovne sile se v podjetju dokaj spreminja, ker je podjetje sezonskega značaja in zaposluje določeno število delavcev le v času sezone. Delavce nagrajujejo deloma po učinku, deloma pa po drugih merilih. Povprečni mesečni osebni dohodek na delavca je znašal v letu 1966 1.581 N-din, indeks pa je v primerjavi z letom 1965 159.

Poslovni rezultati podjetja so naslednji: celotni dohodek se je od leta 1964 do leta 1966 povečal za 84 %, stroški poslovanja za 112 %, osebni dohodki za 68 %, ostanek dohodka za sklade pa se je znižal za več kot 50 %. Iz navedenih podatkov sledi, da podjetje kljub večjemu obsegu prometa dosega slabši rezultat in da so vedno manjša sredstva za razširjeno reprodukcijo. Ker pa mora podjetje odplačevati komercialni kredit za sedanje kapacitete, za razširjeno reprodukcijo ni akumuliralo sredstev.

Na nižjo akumulacijo sredstev za sklade in razširjeno reprodukcijo vplivajo tudi višje cene blaga in storitev, zlasti še visoke cene aerodromskih uslug, cene za bencin, itd.

Med problemi, ki jih ima podjetje, je najvažnejše vprašanje obnova letal in visoka carina za uvožene rezervne dele, kar slabi njeno konkurenčno sposobnost na tujem trgu.

Podjetje Javna skladišča opravlja kot uslužnostna dejavnost vse vrste skladiščnih storitev, pretovor storitve železniškega prometa, storitve lastnega kamionskega prometa, servisne storitve lastnih delavnic itd.

Za opravljanje svoje glavne naloge, to je skladiščnih storitev, razpolaga podjetje z 12. skladiščnimi objekti, v letu 1966 pa so pričeli graditi še en sodobno opremljen skladiščni objekt. Podjetje ima tudi svoj kamionski park za prevoz blaga, lastne delavnice itd. Funkcionalnost proizvodnih sredstev kot celote je zelo dobra, saj znaša ekonomska izrabljenost le 10 odstotkov.

V letu 1966 je bilo v podjetju zaposlenih skupno 225 delavcev, kar je 20 delavcev manj kot leta 1963 in to kljub znatno povečanemu obsegu storitev. Znižanje števila zaposlenih je posledica uvajanja mehanizacije, paletizacije ter izpopolnjevanja tehnike skladiščenja. V znatni meri je na to vplivalo tudi izboljšanje kvalifikacijske strukture delovne sile.

Povprečni mesečni osebni dohodki na delavca mesečno znašajo v letu 1966 1.130 N-din — indeks na leto 1963 je 261.

Poslovni rezultati, ki jih dosega podjetje, so zadovoljivi. Celotni dohodek se je od leta 1963 do leta 1966 povečal za 58 odstotkov, poslovni stroški za 7 %, osebni dohodki za 110 % in sredstva za sklade za

110 %. Že iz navedenih podatkov je razvidno, da si podjetje vsestransko prizadeva za povečanje celotnega dohodka in zniževanje stroškov, kar ugodno vpliva na doseženi dohodek in s tem na krepitev materialne baze podjetja.

Podjetje Javna skladišča je v organizacijskem pogledu razdeljeno na šest delovnih enot. Vsaka delovna enota samostojno vodi svojo politiko gospodarjenja, ugotavlja celotni dohodek in dohodek ter ga deli na osebne dohodke in sklade. V posameznih ekonomskih enotah so še obračunske enote. S tako notranjo organizacijo je podjetju uspelo, da je v samoupravljanju vključeno 43 % članov delovne skupnosti, obenem pa so uspeli zainteresirati slehernega delavca za čimvečjo prizadevnost pri delu.

Kot glavni problem podjetja Javnih skladišč je pomanjkanje investicijskih sredstev, zaradi česar vključbo zadovoljivim rezultatom ne more tako hitro graditi skladiščnih kapacitet, kot to zahteva tržišče ter blagovni tok. Zato večkrat pride do tega, da se blago, ki bi sicer moralo biti v skladiščeno v zaprtih prostorih v skladišču zasilno na prostem, zaradi česar nastopa velik riziko kvara in propadanja.

Podjetje Aerodrom Ljubljana je pričelo redno poslovati 24. 12. 1963. leta, ko je bilo odprto letališče Ljubljana—Brnik. Od začetnih težav, ki so nastopile ob pričetku poslovanja, je podjetje utrdilo svoje gospodarjenje, kar se odraža tako v obsegu storitev, kakor tudi v doseženih rezultatih gospodarjenja.

Obseg aerodromskih storitev se je v razdobju 1964 do 1966 povečal predvsem pri mednarodnem prometu, medtem ko je v notranjem prometu dinamika storitev nekoliko nižja. Gibanje opravljenih storitev po glavnih vrstah je razvidno iz naslednje tabele:

	1964	1966	Indeks
Letala — domači			
promet	1.446	1.740	120,4
mednarodni promet	897	2.359	262,9
Potniki — domači			
promet	28.547	23.155	81,1
mednarodni			
promet	47.884	95.739	199,9
Tovor — domači			
promet kg	82.662	121.761	147,2
mednarodni			
promet kg	4.600	50.123	1087,2

Obseg zaposlene delovne sile se je pri redno zaposlenih povečal za 11,5 %, pri sezonsko zaposlenih pa za 68,9 %. Nagrajevanje delavcev je zasnovano na točkovanju delovnih mest. Neto povprečni osebni dohodek na delavca je znašal v letu 1966 1.153 N-din mesečno, indeks na leto 1963 je 269.

Rezultati gospodarjenja, ki jih je podjetje doseglo v času svojega poslovanja so

naslednji. Celotni dohodek se je od leta 1964 do leta 1966 povečal za 250 %, stroški poslovanja pa 166 %, dohodek za 393 % in osebni dohodki za 193 %. Sredstev za sklade v letu 1964 podjetje še ni ustvarilo. leta 1966 pa jih ima že 693.000 N-din, kar predstavlja ca 26 % doseženega dohodka.

Z reorganizacijo celotne vzdrževalne službe cest se je v letu 1962 formiralo iz prejšnjih uprav za ceste in tehničnih sekcij osem cestnih podjetij.

Spremenjena oblika vzdrževanja cest ter prehod na gospodarske odnose in poslovanje sta zahtevala že takoj od delovnih kolektivov rešitev številnih problemov, ki so se pojavili v novih pogojih poslovanja. Delovni kolektivi so uspeli izvesti pomembne ukrepe tako za ureditev svojega gospodarjenja, kakor tudi na področju organizacije dela, nagrajevanja in samoupravljanja. Še vedno pa je ostalo več osnovnih vprašanj nerešenih in to predvsem z ekonomskega področja, zaradi česar cestna podjetja niso mogla gospodarsko polno zaživeti. Te probleme je rešil Zakon o spremembah in dopolnitvah temeljnega zakona o javnih cestah. Kolektive cestnih podjetij pa čakajo še velike naloge, saj je v Sloveniji le 300 km cest grajenih za sodobni hitri promet. V letu 1966 so cestna podjetja izvršila naslednji obseg obseg del na modernizaciji, izgradnji in okrepitvi cestnega omrežja v Sloveniji:

Modernizirane	I.-II. red	III. red	IV. red	Skupaj
gramozne				
ceste — m	65.698	103.495	22.264	191.557
Ojačane				
modernizirane				
ceste — m	127.296	25.017	—	152.313
Skupaj	193.094	128.512	22.264	343.870

Za ceste je bilo v letu 1966 porabljenno skupno 121.661.000 N-din in to za tekoče vzdrževanje 49.473.000 N-din, za investicijsko vzdrževanje 37.976.000 N-din in za investicije 34.212.000 N-din. Od skupnih sredstev je bilo porabljenno za ceste I. in II. reda 75.223.000 N-din, za ceste III. reda 43.341.000 N-din in za ceste IV. reda 3.097. tisoč N-din.

V letu 1966 se je problem vzdrževanja in modernizacije cestnega omrežja še zaostрил. Naraščale so težave zaradi previsokih specifičnih obremenitev cestnišč in zaradi gostote prometa.

Nagrajevanje delavcev v cestnih podjetjih je zasnovano deloma po učinku deloma po drugih merilih. Povprečni mesečni osebni neto dohodek na delavca se v letu 1966 giblje po podjetjih od 750 do 900 novih dinarjev.

Med problemi, ki jih imajo cestna podjetja, je ometi zlasti pomanjkljivo opremljenost z mehanizacijo in pomanjkanje strokovnih kadrov.

Osnutek priporočil sindikalnim organizacijam

Iz poročila o delu v minulem obdobju ter referata o bodočih nalogah sindikata delavcev prometa in zvez izhajajo z v bodoče predvsem naslednje naloge:

Izvajanje gospodarske reforme in prizadevanja za boljše gospodarske rezultate so najvažnejše naloge delovnih kolektivov tudi v prihodnje. Pri iskanju poti in načinov za izboljšanje gospodarjenja je treba aktivirati celoten delovni kolektiv. Pri tem moramo dati poudarek povečanju celotnega dohodka in dohodka podjetij, znižanju poslovnih stroškov, zbolšanju kakovosti dela, izpopolnitvi tehnoloških procesov, optimalnemu izkoriščanju proizvodnih zmogljivosti, uvajanju mehanizacije in avtomatizacije procesa dela, uvajanju tehnoloških dosežkov drugih panog gospodarstva ter dosežkov inozemskih prometnih panog.

V prizadevanju za boljše in večje gospodarske rezultate naj podjetja prometa in zvez iščejo različne oblike medsebojnega poslovnega sodelovanja. Pri tem naj sprejemajo le take rešitve, ki so tehnično in ekonomsko utemeljene in proučene. O medsebojnem poslovnem sodelovanju je nujno, da odločajo delovni kolektivi, zlasti še, kadar gre za višje oblike poslovnega sodelovanja, ali pa celo združitve v poslovna združenja, združena podjetja in podobno.

Mnogo bolj naj bodo sindikati aktivni in prizadevni, kadar gre za uporabo naprednejših ukrepov v gospodarjenju. Ukrepi, ki jih moramo zlasti sindikati odločno podpreti, so predvsem:

- prizadevanje kolektivov Združenega železniškega transportnega podjetja, da se uredi vprašanje tarifnega sistema po progah, kar naj bi bistveno vplivalo na razvoj železniškega prometa v Jugoslaviji;

- pospešiti modernizacijo (elektrifikacijo, dizelacijo) železniškega prometa kot edino možno poti hitrejšega zboljšanja položaja železnic;

- razvijati čimvečjo poslovnost in komercializacijo železnic zlasti še s sklepanjem prevoznih pogodb za daljša obdobja s čimvečjim številom uporabnikov, s formiranjem zbirnih centrov itd.;

- prizadevanja za sprotitev politike dosedanjega železniškega tranzita skozi Jugoslavijo in za prožnejšo politiko v pogledu prilagajanja tranzita pogojem mednarodne delitve dela ter notranjim pogojem na posameznih področjih;

- vprašanje ekonomizacije v potniškem železniškem prometu;

- v PTT prometu je treba rešiti vprašanje normalnega razvoja PTT mreže in zmogljivosti ter njihove uskladitve s potrebami. PTT mreža in zmogljivosti kljub znatnim vlaganjem še vedno zaostajajo za potrebami, kar negativno vpliva tako na kvaliteto kakor tudi na obseg zadovoljevanja potreb uporabnikov. Posebno vprašanje pa predstavljajo neekonomske cene za pisma in dopisnice kakor tudi za časnike in časopise;

- v cestnem prometu je potrebno upoštevati čimvečje medsebojno sodelovanje ne samo med posameznimi cestno-transportnimi podjetji, temveč tudi med cestnimi podjetji in železnico;

- v kolektivih cestnega prometa je treba skrbeti za čimbolj smotrni razvoj transportnih zmogljivosti, upošteva vplive gospodarske reforme, znižanja potenciala prometa in manjšega obsega prevoza zaradi skrajševanja poti med surovin-skimi bazami in uporabniki surovin. Ob tem moramo skrbeti za čimbolj ekonomično izrabo vozil zlasti še z organiziranjem zbiralnih centrov ter zagotavljanjem tovara v povratnih voznjah;

- v podjetjih za ceste je treba prvenstveno rešiti vprašanje zagotovitve rednega dotoka sredstev za vzdrževanje cest in za njihovo poslovanje. Prizadevati si moramo za redno vzdrževanje in obnovo cest kot enega izmed glavnih pogojev za razvoj turizma;

- pri Adria-avioprometu je potrebno kot osnovno vprašanje rešiti problem obnove letal.

Delavsko samoupravljanje kot eno izmed temeljnih osnov naše socialistične ureditve moramo še naprej izpopolnjevati in poglobljati. Kolektivi naj se pri tem v večji meri poslužujejo priporočil posvetovanj o samoupravljanju in delovnih enotah, ki sta jih pripravila za vse dejavnosti prometa in zvez centralni odbor našega sindikata in zvezna gospodarska zbornica. V odločanje o najvažnejših zadevah je treba pritegniti najširši krog proizvajalcev. Ko bo ustvarjalec sklepov celoten kolektiv, ne bo težko pridobiti delavcev za izpolnjevanje sprejetih nalog, prav tako pa bo vedno manj problemov zaradi neobveščenosti članov kolektiva.

Potrebna so še nadaljnja prizadevanja za poglobitev in večjo uveljavitev notra-

njih samoupravnih organizmov v delovnih enotah, obratih, sekcijah itd.

Večjo pozornost moramo posvetiti naslednji uveljavitvi načel delitve po delu v delovnih organizacijah. Dosedanji samoupravni predpisi o delitvi čistega dohodka in osebnih dohodkov v glavnem vsebujejo pravilno postavljena načela o delitvi, vendar pa jih je potrebno v nekaterih podjetjih prometa in zvez še bolj konkretizirati. Delitev dohodka naj dobi povsod tisto družbeno in ekonomsko funkcijo, ki ji gre po našem ekonomskem sistemu.

Sindikalne podružnice in njihovi odbori naj sami odkrivajo probleme in na podlagi lastnega študija sprejemajo stališča. Politika sindikata pa naj bo usklajena s splošnimi družbeno-političnimi prizadevanji. Sindikat naj bo pobudnik enotnosti akcij v delovni organizaciji, ker bodo le tako doseženi najboljši gospodarski rezultati. S takim delom bodo sindikati aktiven politični činitelj v razpravljanju, usmerjanju in urejanju vsega dogajanja v podjetjih.

Modernizacija in avtomatizacija v prometu in zvezah vedno bolj zahtevata tudi ustrezen dvig strokovnosti kadrov. Pri tem si moramo prizadevati, da se struktura obstoječih kadrov prilagaja izboljšanju tehnologije dela ter da se kadri prilagajajo modernizaciji in avtomatizaciji procesa proizvodnje. Sindikati se morajo po samoupravni poti zavzemati za organizacijo različnih oblik izobraževanja in usposabljanja delavcev, zlasti v primerih prekvalifikacij, ob uvajanju sodobnejših oblik procesa dela.

Izobraževalna dejavnost v delovnih organizacijah mora sloneti na jasno izoblikovani in perspektivni kadrovske politiki. Zato je potrebno proučiti izobrazbeno strukturo zaposlenih in izdelati plane kadrov, ki morajo biti usklajeni s proizvodnimi programi, in na tej osnovi načrtovati tudi izobraževalno politiko, ustrezne službe pa naj izdelajo dolgoročne plane izobraževanja. Osnovna usmeritev pri zaposlovanju, napredovanju, pravicah in dolžnostih delavcev ter izobraževalnih prizadevanjih delovnih organizacij mora dobiti jasno in določeno mesto v statutih in drugih normativnih aktih. Zavzemati se moramo za tako kadrovske politiko, ki bo zagotavljala, da bodo na delovna mesta prihajali najsposobnejši in najustreznejši kadri. Temu primerno je treba prilagoditi kriterije in sistem reelekcije, ki mora postati stalna metoda preverjanja sposobnosti in stimulacija za nenehno izpopolnjevanje. Obenem je hitrejša in redno zaposlovanje mladih izšolanih kadrov nujnost, ki jo moramo sindikati podpreti.

Za izvajanje te politike in nalog so delovnim organizacijam potrebne dobre

kadrovske službe, neposredno povezane z njimi, ali bolje njihov sestavni del, pa naj že bodo izobraževalne službe oziroma izobraževalni centri. Statuti morajo zelo precizno določati položaj izobraževalnih centrov oziroma služb v delovnih organizacijah in tako tem službam zagotoviti možnost za čimpopolnejšo in enakovredno vključenost v celotno delovanje delovnih organizacij. Nujno je, da se v vseh podjetjih prometa in zvez ustvari jasnost v tem, da investicije niso samo vlaganja, nove in moderne zmogljivosti, temveč da je za uspešno poslovanje podjetij prav tako ali pa še bolj važno vlaganje v dvig strokovnosti ljudi, ki naj poslušajo z novimi sodobnimi napravami.

Vprašanjem delovnih pogojev, stanovanj, bivalnic, družbene prehrane, rekreacije, medsebojnih delovnih odnosov moramo posvečati nenehno skrb. Predvsem je pereče vprašanje prehrane sezonskih delavcev in delavcev na terenu. Glede na precejšnje število delavcev, ki še nimajo stanovanj, naj si sindikati prek samoupravnih organov prizadevajo, da podjetja nadaljujejo z vlaganjem lastnih sredstev in z dajanjem posojil na stanovanjsko izgradnjo, obenem pa rešujejo vprašanja samskih domov in bivalnic.

Glede na visoko število nezgod je nujno treba povečati skrb za izvajanje predpisov s področja varnosti prometa in varstva pri delu. Seznanjanju delavcev z delovnimi pogoji se ne posveča povsod dovolj pozornosti, to velja predvsem za delavce, ki se prvič zaposlijo. Sindikat naj bodo pobudniki, da bodo vse delovne organizacije do delovnih enot in posameznikov kar najdosledneje izvajali sklepe samoupravnih organov, ki se nanašajo na varnost in urejenost prometa.

Podjetja, ki se ukvarjajo z javnim prevozom, naj skrbijo za tehnično brezhibnost in pravilno opremljenost vozil kakor tudi za strokovno izpopolnjevanje voznega in spremljajočega kadra, kar je v marsikaterem primeru bistvenega pomena za varen prevoz.

Sindikati naj aktivno spremljajo izvajanje in dopolnjevanje statuten podjetij.

Še nerešeno vprašanje beneficiranega delovnega časa za nekatera delovna mesta nekaterih prometnih dejavnosti zahteva tudi v bodoče polno angažiranje sindikata.

Naloge, ki so pred sindikalnimi organizacijami, so velike. Od prizadevnosti in aktivnosti sindikata pa je odvisno, kako bodo naloge izpolnjene. Za izpolnitev zastavljenih nalog je potrebno tako v sindikalnih organizacijah kot v upravnih organih čimveč medsebojnega razumevanja, toplih tovariških odnosov in spoštovanja slehernega člana kolektiva.