

V to skupino spadajo naslednje organizacije: ŽG TTG Ljubljana, Integral TP Viator TOZD Tovorni promet, Metalka TOZD Skladnja, Slovenija avto Zastava avto TOZD Zastava, Iskra Elektrozeve TOZD Komerciala in inženiring, Kompas TOZD Avtobusni promet, Elektrotehna Jugotehnika TOZD Blagovni promet, Avtomontaža TOZD Zunanja trgovina, PAP TOZD Trženje, Slovenija avto Avtoimpeks, ABC Pomurka Delikatosa TOZD Prodaja na debelo, Iskra Commerce TOZD Zastopanje tujih firm.

Trgovinski delovni organizaciji Koopromet in Slovenija avto Avtomerkur TOZD T. R. G. poslujeta samostojno z različnimi proizvajalnimi OZD, z nobeno pa nimata sklenjenih samoupravnih sporazumov.

Zakon v 15. členu določa, da morajo trgovske organizacije realizirati najmanj 50 % celotnega prihodka iz poslovanja v povezavi s proizvodno organizacijo. Ob tem je še vedno sporno vprašanje, ali je potrebno doseči teh 50 % v poslovanju z eno organizacijo ali z vsemi partnerji, s katerimi je trgovska organizacija sklenila sporazume. To vprašanje bo razrešeno v postopku priprave sprememb in dopolnitev tega zakona, ki so predvidena do konca 1983. leta.

Ugotavljamo, da je v občini Ljubljana-Šiška zelo malo subjektov, ki zapadejo pod določila zakona o obveznem združevanju dela in sredstev organizacij združenega dela, ki bi lahko bili nosilci združevanja. Proizvajalne organizacije v sedanjih pogojih gospodarjenja niso zainteresirane za združevanje, trgovinske organizacije pa so v odvisnem položaju, zato zakonskih določil ne morejo uresničiti.

Ugotovljeno stanje na področju obveznega združevanja dela in sredstev trgovinskih organizacij s proizvajalnimi organizacijami združenega dela je posledica ekonomske računice, ki je v tem primeru močnejša od zakona, subjekti, ki določila zakona ne spoštujejo, pa še vedno vodijo ozko, v okviru TOZD zaprto, politiko čuvanja lastnih interesov. Nobeden od njih se ne zaveda, da je družbeni optimum dosežen tudi takrat, če posameznik nekaj izgubi, družba kot celota pa pridobi.

V nadaljevanju informacije je komite predlagal izvršnemu svetu sklepe, katere je le-ta po obravnavi z dopolnitvami iz razprave tudi sprejel.

**Predsednik komiteja
Peter Hočevar**

Na 76. seji je izvršni svet skupščine občine Ljubljana-Šiška ob obravnavi te problematike sprejel med sklepi, ki potrjujejo ugotovitve komiteja, še:

1. Izvršni svet zavezuje OZD: SOZD Slovenija avto DO Avtomerkur TOZD K. E. G., SOZD Slovenija avto DO Velomotor TOZD Velo in DO Sanitarija, da uskladijo svoje poslovanje s 15. členom zakona o obveznem združevanju dela in sredstev organizacij združenega dela.

2. Izvršni svet zavezuje SOZD Slovenija avto DO Avtomerkur TOZD T. R. G. in DO Koopromet, da skleneta samoupravne sporazume z OZD, s katerimi trajnejše sodelujeta in uskladiata poslovanje z določili zakona o obveznem združevanju dela in sredstev OZD.

Izvršni svet

**SKUPŠČINA OBČINE LJUBLJANA-ŠIŠKA
Izvršni svet**

POROČILO O UPORABI POOBLASTIL ZBORA ZDRUŽENEGA DELA SKUPŠČINE OBČINE LJUBLJANA-ŠIŠKA

Zbor združenega dela občine Ljubljana-Šiška je na 6. seji dne 25. oktobra 1982 pooblastil izvršni svet, da lahko dovoljuje olajšave v skladu z 20. členom zakona o zajamčenem osebnem dohodku in izplačevanju osebnih dohodkov v OZD, ki poslujejo z izgubo (Ur. list SRS, št. 7/82) v skladu z njihovim samoupravnim aktom pod naslednjimi pogoji:

1. da izdela merila za odobritev izplačila osebnih dohodkov, 2. da enkrat letno poroča skupščini.
Na tej osnovi daje izvršni svet občine Ljubljana-Šiška naslednje poročilo:

Izvršni svet je sprejel sklep, s katerim so določena merila in pogoji za olajšave pri izplačilu osebnih dohodkov organizacij, ki poslujejo z izgubo:

Za uveljavitev olajšav v skladu z 20. členom zakona o zajamčenem osebnem dohodku in izplačevanju OD v OZD, ki poslujejo

z izgubo (Ur. list SRS, št. 7/82) izvršni svet predpisuje naslednje pogoje in postopek:

Organizacija mora ob zahtevku predložiti:

1. samoupravno sprejet sanacijski program,
2. poročilo o izvajanju določil sanacijskega programa,
3. podatke o izplačanih in razporejenih sredstvih v primerjavi s podskupino dejavnosti,
4. dokaz o zagotovljenih nepovratnih sredstvih za pokrivanje nadomestila OD.

Kot objektivne vzroke nastalih izgub izvršni svet upošteva:

1. izgubo zaradi neplačane realizacije,
2. izgubo zaradi sezonskega značaja dejavnosti,
3. izgubo zaradi obveznosti, ki izhajajo iz kreditne konstrukcije naložbe, pa je bila le-ta verificirana izven delovne oziroma sestavljene organizacije,
4. izgubo zaradi neurejenih dohodkovnih odnosov znotraj DO oz. SOZD,
5. izgubo dejavnosti posebnega oz. širšega družbenega pomena.

V primeru, da bo odbor udeležencev dogovora o uresničevanju družbene usmeritve razporejanja dohodka določil kriterije, prevzema te kriterije tudi izvršni svet.

Od 25. oktobra 1982 do 30. 9. 1983 je izvršni svet odobril naslednje izjeme:

1. Združeno podjetje elektrogospodarstva Slovenije, Savske elektrarne Ljubljana, TOZD HE Medvode
2. PETROL DO Zemeljski plin
3. DO Energetika TOZD Plinarna
4. ISKRA ELEKTROZEVEZE za DO in za TOZD Telefonski in telegrafski sistemi in Usmerjene zveze
5. Gorenje Tiki
6. Unitas
7. PAP TOZD Trženje
8. Zavod Tivoli

Zaradi specifičnosti delovanja elektrogospodarskega sistema je bilo Savskim elektrarnam TOZD HE Medvode odobreno soglasje v smislu 20. člena zakona o zajamčenem osebnem dohodku in izplačevanju OD, ker so vzroki izgube objektivne narave (izguba v celotni sestavljeni organizaciji).

Izvršni svet je odobril izplačilo osebnih dohodkov, upoštevajoč izgubo dejavnosti posebnega družbenega oz. širšega pomena, ki je nastala tudi zaradi obveznosti, ki izhajajo iz kreditne konstrukcije naložbe, pa je bila le-ta verificirana izven DO oz. SOZD Petrolu DO Zemeljski plin in DO Energetiki TOZD Plinarni.

Zaradi neurejenih dohodkovnih odnosov znotraj DO oz. SOZD ter upoštevajoč izgubo v dejavnostih posebnega oz. širšega družbenega pomena je bilo dano soglasje Iskri Elektrozeveze za delovno organizacijo kot celoto in za TOZD Telefonski in telegrafski sistemi in Usmerjene zveze.

Izvršni svet je podrobno analiziral predložene programe ukrepov DO Gorenje Tiki in Unitasa, koncipirane predloge rešitev in menil, da je izguba v večji meri objektivne narave (razkorak med cenami vhodnih surovin reprodukcijskega materiala in gotovih izdelkov) ter zato dovolil izplačilo osebnih dohodkov v skladu z lastnimi samoupravnimi akti za 3 mesece leta 1983.

PAP TOZD Trženje je koristil olajšavo za mesec oktober 1982, ker je bila izkazana izguba za leto 1981 dejansko izguba iz poslovanja preteklih let.

Zavodu Tivoli je izvršni svet dal soglasje za izplačilo osebnih dohodkov v skladu s samoupravnimi splošnimi akti za mesec januar in februar 1983 dne 31. 1. 1983, ker zaključni račun še ni bil izdelan, predvideni rezultati pa naj bi pokrili smotnost takega sklepa.

Izvršni svet

**DO AVTOMONTAŽA
Ljubljana, Celovška c. 180**

INFORMACIJA O DOLGOROČNEM RAZVOJU DO AVTOMONTAŽA

1. UVOD

Čeprav se v sredstvih javnega obveščanja pojavljajo informacije o naši delovni organizaciji in nas ne zaobidejo statistične obdelave, podatki SDK, SISEOT ter analize drugih institucij, ugotavljamo, da smo med delegati skupščine občine Ljubljana-Šiška še vedno premalo poznani. Da bi to vrzel zapolnili, želimo s sedanjo informacijo opozoriti na najbolj pereče probleme, s katerimi se srečujemo pri načrtovanju in uresničevanju razvoja DO. Iz obsežnega gradiva o dolgoročnem razvoju, ki ga v zadnjem času inten-

zavno dopolnjujemo glede na to, da smo nosilci obveznosti dolgoročnega planiranja po sklepu skupščine mesta Ljubljane, povzemamo naslednjo vsebino:

- dosedANJI razvoj DO AVTOMONTAŽA
- razvoj do leta 1990
- razvoj v obdobju 1990—2000
- razvoj po leto 2000
- zaključek

2. DOSEDANJI RAZVOJ DO AVTOMONTAŽA

Avtomontaža je delovna organizacija z nepopolno subsidiarno odgovornostjo, ki ima danes 10 temeljnih organizacij in delovno skupnost skupnih služb. Zaposlenih ima 2.105 delavcev. Na področju občine Ljubljana-Siška je zaposlenih 1.268 delavcev v 6 temeljnih organizacijah in DSSS. Imena teh TOZD so: Tovarna vozil, Tovarna grelnih naprav, Zunanja trgovina, Montaža in servis, Razvoj in Kovinarstvo Maja (od 1. 7. 1983)

Začetek Avtomontaže sega v leto 1936 ter v Kamniško ulico, na lokacijo ob Celovski cesti pa se je delovna organizacija preselila v leto 1962. V letih po preselitvi so si sledile naslednje pripojivke: v letu 1967 karoserijska delavnica SAP, v letu 1973 COSMOS, v letu 1977 KOVINARSKA — Vrhnika in MAROF — Cerknica, v letu 1979 KOVINAR — Hrpolje, v letu 1980 UTENSILIA in v letu 1983 KOVINARSTVO MAJA. Takšna širitev delovne organizacije je omogočala delitev dela ter zaokroževanje proizvodnih programov, čeprav imamo na teh področjih še odprte naloge.

Porast proizvodnje avtobusov in zaposlenih pri tej proizvodnji izkazujemo po petletjih z naslednjimi številkami:

	Proizvedeni avtobusi	Število zaposlenih
— leto 1965	218	590
— leto 1970	556	847
— leto 1975	773	882
— leto 1980	1034	961
— leto 1982	907	1040
— poprečna letna stopnja rasti	9%	3%
— popreč. letni poras produktivnosti		6%

Z najnovejšimi podatki (glavna dejavnost, število zaposlenih, celotni prihodek v letu 1982) predstavljamo temeljne organizacije in DSSS v Avtomontaži:

— TOVARNA VOZIL — proizvodnja gospodarskih cestnih vozil ter vozil posebne namembnosti, proizvodnja šasij in karoserij za gospodarska cestna vozila in posebna vozila — število zaposlenih 627, celotni prihodek 1.805.887.352 din;

— TOVARNA GRELNIH NAPRAV — proizvodnja grelcev, klimatskih naprav, in drugih termičnih aparatov — število zaposlenih 102, celotni prihodek 335.870.990 din;

— ZUNANJA TRGOVINA — izvoz in uvoz v skupini proizvodov cestna motorna vozila, kmetijski stroji in orodja, zastopanje tujih firm, trgovina na debelo in drobno — število zaposlenih 78, celotni prihodek 1.725.616.475 din;

— MONTAŽA IN SERVIS — popravilo, vzdrževanje in remont cestnih motornih vozil, traktorjev, kmetijske mehanizacije — število zaposlenih 70, celotni prihodek 659.267.823 din;

— RAZVOJ — projektiranje in konstruiranje avtobusnih in specialnih šasij, turističnih in mestnih karoserij, druge raziskovalno-razvojne storitve na področju gospodarske dejavnosti — število zaposlenih 92, celotni prihodek 94.197.030 din;

— KOVINARSKA VRHNIKA — proizvodnja puš, matic in podložnic za ležaje, kovinskih izdelkov, tovornjakov, karoserij za tovornjake, prikolic in specialnih vozil — število zaposlenih 203, celotni prihodek 280.723.895 din;

— TOVARNA TRANSPORTNIH NAPRAV CERKNICA — proizvodnja šasij in izdelava karoserij ter transportnih kesonov — palet za tovornjake in posebna vozila, popravila šasij in karoserij za vsa vozila, priklopnike in prikolice — število zaposlenih 97, celotni prihodek 233.780.905 din;

— KOVINAR HRPELJE — proizvodnja žičnikov, kovic, vijakov in drugega žičnega blaga ter aluminijevih proizvodov — število zaposlenih 171, celotni prihodek 173.057.430 din;

— UTENSILIA — proizvodnja utensilij za tekstilno industrijo — število zaposlenih 370, celotni prihodek 343.419.800 din;

— KOVINARSTVO MAJA — proizvodnja litih, kovanih in stiskanih izdelkov — število zaposlenih 55, celotni prihodek 51.523.000 din;

— DELOVNA SKUPNOST SKUPNIH SLUŽB — število zaposlenih 239, celotni prihodek 141.085.785 din.

V matičnem kareju Avtomontaže, kot imenujemo del firme, ki je na področju občine Ljubljana-Siška, ali natančneje — v industrijski coni ŠP 4 se odvijajo naslednje osnovne dejavnosti:

- proizvodnja avtobusnih karoserij na TAM-šasiji;
- proizvodnja avtobusnih šasij in karoserij MAN;
- proizvodnja grelcev, glušnikov in kotlov za centralno ogrevanje;
- servisiranje osebnih in gospodarskih vozil, montaža traktorjev in kamionov;
- razvojne dejavnosti za proizvodne programe TOZD;
- zunanje-trgovinska dejavnost;
- opravljanje strokovno-administrativnih del v skupnih službah.

Najpomembnejši dejavnosti sta navedeni v prvih dveh alineah, kamor spada proizvodnja avtobusov. Ta dejavnost ostaja tudi v bodoče osnovna usmeritev delovne organizacije, s posebnim poudarkom na izvozu.

V zadnjih treh letih je DO Avtomontaža dosegla naslednje poslovne dosežke:

Vrsta podatkov	(v 000 din)			
	1981	1982	1. poll. 1983	Povpr. st. rasti
1. Celotni prihodek od tega:	4.023.575	5.782.906	3.621.418	34,2%
na tujem trgu	737.773	820.129	669.249	34,5%
2. Dohodek	1.097.290	1.567.782	965.568	32,7%
3. Čisti dohodek	725.098	1.020.623	615.365	30,4%
4. Del ČD za OD	455.243	590.309	338.086	22,1%
5. Del ČD za poslovni sklad	185.541	303.193	213.167	51,7%
6. Akumulacija	235.305	370.984	257.196	48,0%
7. Število delavcev	2.001	2.049	2.060	1,5%

Čeprav smo z dosežki v celoti lahko zadovoljni, se pri posameznih vrstah proizvodnje srečujemo z velikimi problemi. Pri proizvodnji avtobusov, ki je najpomembnejša, ne dosegamo s temelji plana načrtovanega fizičnega obsega proizvodnje. Na polovici srednjeročnega obdobja ugotavljamo, da smo dosegli 80% načrtovanega, oziroma od 3.500 planiranih 2.806 proizvedenih vozil. Vzroki za počasnejšo rast proizvodnje od načrtovane so naslednji:

— izredne težave pri oskrbi z repromaterialom, predvsem pri tistih vrstah, ki vsebujejo uvozne komponente; kljub devizni sodelužbi in lastnem uvozu komponent se nismo mogli izogniti zastojem in podaljšanju časov izdelave;

— celoten izpad izvoza TAM avtobusov na Poljsko, kamor smo samo v letih 1976—1980 izvozili 840 avtobusov (170 povprečno letno); hitra preorientacija na druga tržišča v današnjih razmerah ni možna, enak tip avtobusa pa je tudi nemogoče izvoziti drugam;

— drobljenje serijske proizvodnje v maloserijsko in posamično, saj se je število izdelanih tipov avtobusov samo v enem letu povečalo od 15 na 25; zahtevnejše izvedbe so seveda dražje, vendar vplivajo na izdelavni čas, zahtevajo pa tudi izjemne napore delavcev; povečali smo vlaganja v izdelavo modernejše opreme avtobusov, funkcionalnost avtobusov prilagajamo zahtevam kupcev in uvajamo nove konstrukcijske spremembe (klima naprave, posebna notranja oprema);

— zaostreni pogoji gospodarjenja se odražajo tudi pri povpraševanju domačih kupcev, saj predstavlja zanje nakup avtobusa investicijo, tu pa jih pestijo posebne zakonske omejitve.

Za 3% nižje od planiranega je tudi zaposlovanje delavcev v Avtomontaži. Na področju investicij smo sicer v absolutnih številkah dosegli planirano, vendar smo v nove naložbe namesto 25% družbenega proizvoda vložili samo 17%. Kljub temu smo lahko zadovoljni, saj smo v zadnjih treh letih zgradili štiri velike proizvodne objekte, enega pa dokončujemo v tem letu. Tudi posodabljanju opreme in raziskavam oz. inovacijam je v tem srednjeročju posvečena veliko večja skrb kot prej. V preteklem obdobju DO Avtomontaža ni bila kršitelj določil dogovora o uresničevanju družbene usmeritve razporejanja dohodka. S kazalci uspešnosti izkazujemo ugodnejše dosežke kot podskupina dejavnosti.

Izvoz avtobusov, ki predstavlja blizu 40% vse proizvodnje, poteka prek TAM — Maribor in v kooperaciji s firmo M. A. N., München. V zadnjem letu smo vložili mnogo truda v zagotavljanje direktnega izvoza in prav sedaj imamo v proizvodnem traku avtobus SCANIA za Egipt. Kooperacijski izvoz s firmo M. A. N. poteka v razmerju 1:0,8, vendar ne zadošča za pokrivanje naših potreb, zato je zagotavljanje direktnega izvoza pomembna naloga v po-

slovni politiki DO. Iskanje novih tržišč pa zahteva tudi zagotavljanje novih tipov vozil, tako da moramo tudi v bodoče računati na dodatno angažiranje strokovnih delavcev in porast stroškov.

Sedanja proizvodnja avtobusov dosega 1100 vozil, do leta 1990 pa naj bi se podvojila. V industrijski coni ŠP-4 ima danes »Avtomontaža« 96.068 m² površin. V zadnjih treh letih nam je bilo odvzetih 18.233 m² površin, in sicer:

— za izgradnjo II. faze Celovške ceste	3.272 m ²
— za Pot spominov in tovarištva	5.862 m ²
— za severno obvoznico	9.099 m ²

Poleg odvzema zemljišč nas v proizvodnem razvoju ovirata tudi naslednja dva problema, ki ju na kratko imenujemo »cesta 9 in sosedni«. Cesta 9 kot javna cesta razpolavlja naš matični kare in onemogoča normalen tehnološki proces, saj sta motena dovoz šasij in dostava repromaterialov, obstaja pa tudi stalna nevarnost nesreč. Delovni organizaciji »Monter« in »Elektromehanika« sta ostali kot otok sredi neurejenega kareja in nimata tu nobenih razvojnih možnosti, zato smo se tudi že sporazumeli za izselitev, vendar smo še vedno v fazi iskanja primernih zemljišč, brez ustreznih ukrepov in podpore merodajnih občinskih organov pa so taka prizadevanja jalova. Po našem mnenju bi se morala najti zemljišča v coni ŠP-5. Izselitev sosedov je namreč eden bistvenih pogojev za uresničitev razvojnega načrta Avtomontaže do leta 1990.

3. RAZVOJ DO LETA 1990

Kot smo že omenili, načrtujemo do leta 1990 podvojitev sedanje proizvodnje avtobusov. S pripojitvijo Kovinarstva Maja so dani vsi pogoji za pričetek nove proizvodnje avtobusnih šasij za zračno vzmetene avtobuse s TAM-agregati. Zagotovili bomo tudi proizvodno karoserij na različnih šasijah ter delitev dela med proizvodnimi temeljnimi organizacijami, ki bo po principu skupnega proizvoda zagotavljala racionalizacijo proizvodnega postopka.

Osnovno razvojno usmeritev v srednjeročnem obdobju 1986 do 1990 ponazarjamo z naslednjimi pokazatelji:

— porast fizičnega obsega proizvodnje	9% letno
— porast zaposlenosti	2,5% letno
— porast izvoza na konvertibilno področje	11% letno
— porast uvoza s konvertibilnega področja	9% letno
— delež investicij v družbenem proizvodstvu	20% letno

Pri konkretnem oblikovanju srednjeročnega plana bomo tako kot do sedaj upoštevali izhodišča občine ter osnovne usmeritve in naloge družbenoekonomskega razvoja Slovenije. Pri tem nismo edini, ki ugotavljamo, da je načrtovanje razvoja v današnjih razmerah zelo otežkočeno.

Če se iz osnovne razvojne usmeritve povrnemo na prostorski razvoj delovne organizacije, naletimo tudi tu na probleme. V zadnjih mesecih tega leta se izseli iz glavne proizvodne hale ob Celovski cesti naša TOZD Tovarna grelnih naprav v novozgrajeno tovarno na Vrhovcih, s tem pa se bodo povečali proizvodni prostori za zaključno montažo avtobusov v TOZD Tovarna vozil. Z rekonstrukcijo lakirnic in vpeljavo druge izmene v njej ter s podaljšanjem glavne proizvodne hale proti gorenski progi in proti Celovski cesti bodo dani prostorski pogoji za podvojitev sedanje karoserijske proizvodnje. Ob tako povečani proizvodnji pa bodo primanjkovali skladiščni prostori. Za rešitev tega problema načrtujemo najem (varianta: sosednji prostori Jugotehnike) ter izgradnjo novega objekta za servisne dejavnosti, ki bi z gradnjo v treh nivojih tlorisne velikosti 6.000 m² zagotavljal tudi skladiščne prostore. Za uresničitev našega razvojnega programa do leta 1990 je nujna novelacija zazidalnega načrta zgornjega dela ŠP-4 oz. interesnega kareja Avtomontaže z zaokrožitvijo in zaprtjem. Kolikor bodo družbenoekonomski oz. tržni pogoji omogočali porast proizvodnje prek načrtovanih količin, bo imela Avtomontaža stalno odprta vrata za integracijske procese z drugimi OZD.

4. RAZVOJ V OBDOBJU 1990—2000

V tem desetletju predvidevamo po samoupravno verificiranem predlogu dolgoročnega razvojnega programa povečanje proizvodnje gospodarskih vozil prek 3.000. Kljub visoki številki pa načrtujemo za obdobje 1990—2000 bolj umirjeno rast proizvodnje (4,5% letno) in nižjo stopnjo zaposlovanja (1,8% letno). V tem obdobju bomo radikalno menjali tehnološki koncept v korist integralne gradnje vozil. S fazno gradnjo nameravamo postaviti proizvodno-skladiščni objekt (60 × 150 m), ki bo 3-nivojski. V dveh kletnih etažah bomo zagotovili ustrezne parkirne prostore za nedodelana vozila in šasije, v nivoju pa bo tekla zaključna montaža

avtobusov oz. vozil novega programa. V istem obdobju bomo za 60 metrov podaljšali proizvodno halo »Maja« in izgradili samostojni objekt novih lakirnic (7.000 m²), ki se bo navezoval na glavno proizvodno halo. To pa je tudi skrajna možnost pozidave kareja, ki omejuje zunanji manipulativni prostor in parkirišča na minimum.

5. RAZVOJ PO LETU 2000

Proučevanje zadnjega dela dolgoročnega razvojnega programa Avtomontaže daje slutiti nekatere prostorske slabosti, ki se bodo pojavljale zaradi zaprtosti kareja Avtomontaže, nedorečena pa so nekatera področja, ki tudi sodijo v našo dejavnost. Ocenjujemo, da bo kljub boljšemu izkoriščanju zemljišč z večnivojskimi proizvodno-skladiščnimi objekti primanjkovalo parkirno-skladiščnih prostorov.

Blizina premočrtno južne meje z Integralovim kompleksom bo povzročala požarno-varnostne, transportne in druge probleme. Novozgrajeni objekt lakirnic bi bil lahko večnamenski. Tu mislimo predvsem na generalna popravila mestnih vozil. Sama po sebi se vsiljuje rešitev, ki bi bila tudi gospodarna, da bi se proizvodnja avtobusov dopolnila z opravljanjem generalnih popravil, s tem pa bi se proizvodni kare razširil tudi na južno lokacijo in zavzel celotno industrijsko cono ŠP-4. Ob tem poudarjamo, da nas dolgoročno gledano ne sme obremenjevati tradicionalno ime ene ali druge organizacije združenega dela, ker gre za iskanje in zaokroževanje več industrijskih dejavnosti v celoto, ki se na večjem kompleksu smotrno dopolnjuje.

6. ZAKLJUČEK

DO Avtomontaža je s svojim dolgoročnim razvojnim programom usmerjena v integralno gradnjo vozil s posebnim poudarkom na izvozu. Poleg širitve programa TAM in M. A. N. bomo osvajali proizvodno karoserij na drugih šasijah, izdelovali pa bomo tudi lastne kompletne avtobuse (šasija + karoserija). Tem ciljem bodo podrejena naša investicijska vlaganja, pospeševanje inovacij in zaposlovanje. S stališča prostorske širitve so pred nami naslednji problemi:

- zagotovitev nadomestnih zemljišč za DO Monter in DO Elektromehanika;
- zaprtje kareja »Avtomontaže« z ukinitvijo javne ceste 9 in ustrezno spremembo zazidalnega načrta;
- zaokrožitev proizvodnih površin in dejavnosti v industrijski coni ŠP-4.

Sami teh problemov ne moremo rešiti, zato pričakujemo večjo angažiranost in odločnost občinskih organov, predvsem komiteja za urejanje prostora ter samoupravne komunalne skupnosti. Enotni si moramo namreč biti o tem, kaj spada v industrijsko cono in kaj ne, drugače se sedanji razdrobljenosti in nesmotnim naložbam ne bomo mogli nikoli izogniti.

Generalni direktor
France Borštnik, dipl. polit.

Osnutek

Na podlagi 16. in 23. člena zakona o financiranju splošnih družbenih potreb v družbenopolitičnih skupnostih (Uradni list SRS, št. 39/74 in 4/78) in 190. člena statuta občine Ljubljana-Šiška (Uradni list SRS, št. 2/78, 31/81 in 8/82) je skupščina občine Ljubljana-Šiška na seji zбора združenega dela in seji zбора krajevni skupnosti dne sprejela

ODLOK o proračunu občine Ljubljana-Šiška za leto 1984

1. člen

S proračunom skupščine občine Ljubljana-Šiška (v nadaljnjem besedilu: občinski proračun) se zagotavljajo sredstva za financiranje splošnih družbenih potreb v občini Ljubljana-Šiška.

2. člen

Skupni prihodki občinskega proračuna	din
za leto 1984 zašajajo	648.365.000
in se razporedijo:	
— za razporeditev po posebnem delu proračuna	383.174.000
— za razporeditev v tekočo proračunsko rezervo in obveznosti iz preteklih let	3.500.000