

Posluh za potrebe trga

Poleg Partizana iz Subotice in sarajevskega Unisa je ljubljanski Rog tretja tovarna dvokoles v državi, po proizvodnji pa prednjači, saj bo letos njen delež na tržišču okoli 60 odstotkov. Ustanovljen je bil leta 1949 in naj bi proizvajal v končni fazi 50.000 koles letno. Zdaj jih dela dnevno po 1700.

Po planu bi lahko naredili po 2000 koles na dan, žal pa so ovire pri dobaviteljih repromateriala. Primanjkuje hladno valjnih trakov za izdelavo cevskih okvirov, ni dovolj pnevmatik, žarometov in še marsičesa. Sporazumi s kooperanti so marsikdaj težko uredni, čeprav jih v Rogu strogo spoštujemo. Vprašanje je, kako bodo še nadalje sodelovali s Tomosom, ki se že nekaj let srečuje z velikimi poslovnimi problemi. Od kranjske Save ne dobe gum, čeprav so do njih izpolnili po sporazumu vse obveznosti, tudi devizne, in je bil pravzaprav Rog tisti, ki je Savi odprl pot na tuje tržišče.

Dogaja se, da dobavitelji marsikdaj vsiljujejo svoje sporazume in na vse možne legalne in ilegalne načine pritiskajo na končne proizvajalce. K tem težavam naj dodamo še nadzorovane cene, ki jih je bilo zelo težko spremeniti, čeprav so na več primerih dokazovali zveznemu zavodu za cene upravičenost njihovih sprememb.

Rog bi zelo rad proizvajal po 2500 koles na dan, kolikor jih je naše tržišče pripravljeno kupiti v sedanji konjunkturi in ki naj bi po predvidevanju Rogovih gospodarstvenikov trajale še nekaj let. Vendar ni vse črno. Pri Rogu so optimisti.

»Še nikoli ni bilo tržišče ugodnejše za nas,« pravi generalni direktor Vladimir Smrekar. Žal so jih lani pri ostanju dohodka, ki so ga načrtovali v višini 45 milijonov, močno prikrajšale vmesne podražitve reprodukcijskega materiala. Ob zaključnem računu jim je ostalo samo 5 milijonov, kar jim kot pridnim in dobrim gospodarjem malce nagaja, zlasti pri kriterijih za najemanje posojil. Kredite potrebujejo za

dokončanje nove tovarne v Mostah. Ko bo zgrajena, bo imela zmogljivost 800.000 koles letno. Poleg nje imajo pripravljeno še eno zemljišče za morebitno razširitev. Naročila namreč zdaj kar dežujejo, predvsem iz tujine, ne morejo pa jim ustreči. Za kolesa se močno zanimajo v angleško govorečih pa tudi v nekaterih neuvrščenih afriških deželah.

Sicer pa tovarni v začetku ni bilo poslano z ročicami. Težišče razvoja je bilo namenjeno avtomobilski industriji, na kolesarstvo pa smo gledali kot na nekaj, kar izumira. Naftna kriza na eni strani, na drugi pa potreba delovnih ljudi po rekreaciji, predvsem pa sprememba miselnosti, ki jo je to dvoje prineslo, je dalo kolesarstvu nov polet.

V treh tozdih: v Trzinu, v Mostah in na Trubarjevi je skupaj zaposlenih 1170 ljudi, od katerih so mnogi živeli, kot je živela njihova delovna organizacija. Živeli so z njenimi problemi in pripravljani so se bili odrekati, ko je bilo potrebno. Tak je tudi njihov direktor, ki je v tovarni vse od ustanovitve.

Delal je vse od vajenca naprej. »Človek mora živeti s tovarno, da spozna njene probleme, tako tehnološke kot človeške, in ljudi, ki so tam zaposleni,« pravi Vladimir Smrekar.

V Rogu pridno izvažajo. Na zahodu nastopajo preko predstavnika Intervolo iz Švice. Z njo imajo utečeno kooperacijo že šestnajst let. Kooperant jim dobavlja predvsem okvirje za kolesa in nekatere druge polizdelke. Lani pa se je začelo tudi dolgoročno sodelovanje, povezano s tehnično in tehnološko menjavo s češkoslovaškim partnerjem, od katere si veliko obetajo.



Tovarna ima težave pri nabavi novih strojev. Ti so navadno ozko specializirani in jih veliko izdelajo kar v domači orodjarni. Kljub temu pa dosejajo na svetovnem trgu ugodne cene.

Pridni kolektiv je pripravljen več in še bolje delati, če bo le dovolj surovin. Upajo, da bodo dokončali novo tovarno ter si končno nehali odtrgovati od ust akumulacijo, saj imajo kar za 19 odstotkov nižje osebne dohodke od ljubljanskega povprečja. Upajmo, da bo širša javnost končno povsem dou-

mela pomen kolesa za prenapolnjena mestna središča, za zmanjšanje onesnaževanje s plini in hrupom, ter za varčevanje z dragocenim gorivom. Gorivo pri kolesu ne stane nič pa še zdravje se je malce razgibati. Potrebno je le še prepričati gradbenike in komunalce, da so kolesarji tudi ljudje in da jim bilo treba zagotoviti varne kolesarske steze, saj se marsikdo ne upa na kolo, ker se boji, da ga bodo v gneči mimogrede povozili.

VITKO KOMAC

Kreditni za obrtnike

Razvoj drobnega gospodarstva postaja vse bolj prednostna naloga našega gospodarstva. Ker so za to potrebna znatna finančna sredstva, je povsem na mestu odločitev Ljubljanske banke – Združene banke, da v naslednjem srednjeročnem obdobju (1981–1985) z ustreznim pravilnikom pospeši, še bolj kot doslej, kreditiranje tega nujno potrebnega maloserijskega dela za našo industrijo.

V predlogu pravilnika o kratkoročnih posojilih obrtnikom za obratna sredstva so znane spremembe, ki zadevajo podrobno opredelitev dajanja posojil, zakonske osnove in družbeni dogovor, ki zavezuje Ljubljansko banko – Združeno banko, da kreditira obratna sredstva in s tem prispeva svoj delež k nadaljnjemu razvoju obrtne dejavnosti. Predlog sprememb Pravilnika o kratkoročnih posojilih obrtnikom je dan v javno razpravo vsem temeljnim bankam.

FRANC CAPUDER

TRIDESET LET AGROTEHNIKE-GRUDE

Zametki sodobnega kmetijstva

Na pobudo takratnih organizatorjev kmetijskega združenstva, kot so bili Viktor Avbelj, Jože Ingolič in Zoran Žagar, je pred tridesetimi leti, točneje 5. maja 1951 slovenska vlada zaradi vse večjih potreb po oskrbovanju kmetijstva, zlasti zadružnikov z mehanizacijo, gnojili in zaščitnimi sredstvi ustanovila delovno organizacijo Agrotehniko. To je bilo takrat podjetje kmečkih obdelovalnih zadrug. Krmilo podjetje je prevzel Anton Turk, tedanji načelnik za združništvo pri ministrstvu za kmetijstvo, ki ga je uspešno vodil vse do ponovne združitve z Grudo. Kot pravi sam, »je bilo treba tedaj uresničiti program mehanizacije kmetijstva, saj je bilo jasno, da se produktivnosti ne da povečati z motiko in vilami.«

Na začetku je bilo samo 10 ljudi, danes pa jih kolektiv šteje kar 1100. Začeli so z ustanavljanjem agroservisov na podeželju, kjer naj bi se zadruga lahko oskrbovale z rezervnimi deli in gorivom, na voljo bi jim bile storitve serviserjev in še kaj.

Mnogi od teh servisov so bili pravzaprav zametki nove industrije in storitev, ki so v mnogočem presegali prvotni pomen in imajo za našo republiko izjemno vrednost. Tako je iz Ljutomerskega servisa nastala tovarna kmetijskih strojev Tehnostroj, iz Sempetske tovarne mehanizacije za spravilo krme SIP, iz kranjske tovarne kmetijskih strojev Creina, iz novogoriškega Vozila Gorica, v Ivančni gorici je to zdaj livarna IMP, iz novomeškega pa se je razvil nič manj kot IMV.

Težko bi bilo oceniti pravi prispevek ustanoviteljev – Agrotehniko za razvoj naše industrije in za zaposlovanje na vasi, kakor tudi za dvig produktivnosti v kmetijstvu, kjer je manj rok z mehanizacijo naredilo več kot prej.

Seveda na samem začetku ni šlo tako gladko. Obilo truda je bilo potrebnega, da smo lahko sploh prišli do strojev, ki jih je bilo seveda treba uvoziti. Menjava je bila naravno blagovna. Za en traktor iz Italije je bilo potrebno izvoziti 40 m³ smrekovih desk. (Mimogrede: hitra in približna ocena pove, da se razmerje skorajda ni spremenilo). Devize za uvoz je poleg lesa zagotavljal tudi izvoz živine. V letu 1955 je prišlo do reorganizacije podjetij, ki so se specializirala. Tako je nastala iz Agrotehniko Kooperativa, ki se je ukvarjala v glavnem z izvozom lesa in je bila tedaj med največjimi slovenskimi izvozniki lesa, pa Gruda, ki je v glavnem izvažala živino.

Čas je tekel, Agrotehniko je širila svojo dejavnost in opravljala v pospeševanju in posodabljanju kmetijstva pionirsko vlogo. Začela je tudi z dobavami opreme za potrebe prehranske industrije, zlasti mlekarn, pivovarn, hladilnic in klavnic. S svojimi sredstvi (predvsem na račun skromne akumulacije, čeprav je bilo poslovanje vedno pozitivno) je razširjala mrežo poslovalnic in obratov. Danes je v Agrotehniko-Grudi (obe delovni organizaciji sta se lani ponovno združili, da bi skupaj zagotovili bolj vsestranski razvoj kmetijske proizvodnje) devet temeljnih organizacij, ki se ukvarjajo z vzrejo živine, notranjo trgovino, zunanjo trgovino, kmetijsko oskrbo, maloobsejnim prometom, servisiranjem, proizvodnjo kmetijske mehanizacije, vzrejo živine, prodajo lovske in športne opreme, poleg tega pa so tu še skupne službe.

Agrotehniko-Gruda še zdaleč ni samo občinska, niti samo slovenska delovna organizacija, temveč je že zdavnaj prerasla tudi republiške okvire in je dejavnost razširila v Istro, okolico Zagreba in Bjelovarja, pa v Vojvodino itd. Zastopa okoli 50 tujih proizvajalcev iz svoje dejavnosti, v izvozu pa je lani iztržila čez 50 milijonov dolarjev. Ne izvažajo več samo kmetijskih proizvodov, temveč tudi proizvode nekaterih drugih jugoslovanskih proizvajalcev, na primer Agrostroja (namakalne naprave), subotškega Severja (elektromotorje) in zagrebškega Rade Končarja (elektromotorje) Uvoz, vsaj lanskoletni, bi težje ovrednotili, ker je šel del deviz, pridobljenih z izvozom, za intervencijski uvoz živil.

Čeprav je delovna organizacija teritorialno precej raztresena, pa samoupravna aktivnost nemoteno teče. Poleg centralnega delavskega sveta imajo delavske svete vsi tozdi, pa tudi vse poslovalnice. Enako je s sindikalnimi organizacijami. Vsi tozdi tudi žele še naprej ostati v Agrotehniko-Grudi, čeprav so se nedavno pokazale v mariborskem manjše lokalistične težnje, kar pa je kolektiv samoupravno preprečil. Agrotehniko-Gruda si ne more dovoliti zapiranja v republiške, še manj pa v občinske okvire. Kljub temu se žele povezovati s podjetji v agroživilskem kompleksu. »Pripravljeni smo na vsako povezovanje, ki bi dolgoročno dalo pozitivne rezultate, toda brez teritorialnega zapiranja,« pravi direktor Anton Turk.

VITKO KOMAC

