

DIREKTORJI O OSAMOSVOJITVI SLOVENIJE

O tem, kako bo osamosvojitve Slovenije vplivala na gospodarske tokove, smo povprašali nekaj direktorjev podjetij iz naše občine. Zdi se, da so zmerni optimisti.

Roman Pipan – ONA – ON: Z osamosvojitvijo Slovenije se za nas ne bo zgodilo nič posebnega. Še vedno bomo največja veriga tekstilnih prodajal v Sloveniji, zdaj največja tudi v Jugoslaviji. To je prednost in slabost hkrati. Prednost, ker lahko vplivamo na tržna dogajanja, in slabost, ker nas vsi napadajo. Toda konkurenca je potrebna in zdrava.

Oblačila, ki jih prodajamo v naših prodajalnah, zaradi kakovosti in modnosti kupujemo predvsem na slovenskem trgu. Razvijamo lastno blagovno znamko, torej gre za naročene izdelke. Zato ne moremo kaj prida vplivati na nabavo surovin zanje.

Poseben pa je položaj naše veleprodaje, kjer se na jugoslovanskem trgu pojavljamo v dveh vlogah: kot kupci in kot prodajalci. Smo namreč največji slovenski veleprodajalci talnih in stenskih oblog ter zaščitnih sredstev. Te pa v glavnem izdelujejo v drugih republikah. Do zdaj z njimi nismo imeli večjih težav. Nekaj manjših pa smo uspešno rešili. Tako bo najbrž tudi v bodoče, kajti »vroče glave« se bodo tam hitro ohladile. Pregovor ne pravi zaman: »Voda in trgovina vedno najdeta svojo pot«.

Lojze Deželak – KOLINSKA: Osamosvojitve sicer vsi pozdravljamo, saj mislimo, da je za Slovence pomembna, zlasti na političnem in kulturnem področju. Toda ta trenutek smo v negotovosti. Nobenih oprijemljivih podlag nimamo za načrtovanje poslovanja o tem datumu. Se bomo še lahko držali načela, ki smo ga uveljavili v zadnjem času, da blago prodajamo tistemu, ki nam ga tudi redno plačuje? Torej ne



glede na morebitne nove meje in nove države? ob tem je treba tudi vedeti, da Kolinska že ob nastanku leta 1908 ni računala le na tržišče, ki ga obsega današnja Slovenija, pač pa širše. Kasneje je svoj položaj še utrjevala in širila, ne le proti jugu – tam imamo trenutno kar trinajst svojih skladišč – pač pa tudi proti severu in zahodu, kjer predvsem dobivamo znanje. Smo pač podjetje, ki potrebuje širše zaledje. Dva milijona Slovencev preprosto ne more prežvečiti toliko žvečilnega gumija, kot ga proizvedemo. Poleg tega pa za proizvodnjo potrebujemo moko, sladkor, olje, gobe in še vrsto drugih surovin, ki jih zdaj dobivamo iz drugih republik. Zato bi ob morebitni izgubi tržišč iz političnih razlogov imeli kar precej škode. Najbrž si tudi nova država česa takega ne želi, saj bi škodovala tudi sama sebi.

Zato vsa čast politikom, najbrž vedo, kaj delajo. Toda včasih bi nas le lahko povprašali, kako posledice posameznih ukrepov čutimo v praksi.

Miha Klešnik – TEOL: Po mojem se bo vsaj za krajši čas gospodarska aktivnost zmanjšala, ker vse stvari ne bodo urejene. Gospodarstvo pa ne more čakati, ampak se odvija vsak dan.

Zlasti so pomembno dogovori z drugimi republikami, oziroma novimi državami. Vedeti moramo, da je denimo Iskrina telefonska žica narejena iz bakra, izdelanega v Boru, in plastike iz Pančeva, prodaja pa se v tujini. Veliko našega izvoza ne temelji na blagu slovenskega izvora, v bistvu izvažamo naše znanje, tehnologijo in trženje.

Prav pri izvozu lahko pričakujemo težave, saj tujina priznava le papirje z jugoslovanskim žigom. Ne gre le za birokratsko domisljico, zato bo morala slovenska oblast urediti tudi to in tako omogočiti prehod slovenskega blaga čez meje. Deklarativno je vse mogoče, toda za življenje je pomembna tudi operativna izpeljava.

Prav bi nam prišel tudi izdatnejši kredit iz tujine, saj bi omogočil predah in gospodarstvu omilil težavnost prehodnega obdobja. Tudi pri snovanju slovenskega denarja bi morali prejeti storiti vse za njegovo stabilnost. Le na ta način bi bilo gospodarstvu omogočeno resno načrtovanje poslovanja. Tako pa zdaj negotovost, recimo glede napovedane devalvacije, za katero nihče ne ve, kdaj bo, niti kolikšna bo, preprosto vkalculiramo v ceno. S tem pa inflacijo le še pospešujemo.



Andrej Lasič – VELANA: Mi politično ne stabilnost že nekaj časa čutimo, denimo pri slabšanju plačilne discipline pri naših odjemalcih. Zato smo bili primorani začeti s selekcijo in za nas ni toliko pomembno, ali je kupec z juga ali severa, pomembno je, da plačuje v rokih. Moram pa reči, da politika ni resno ogrozila vezi z našimi tradicionalnimi partnerji. V času



znamenite srbske blokade slovenskega blaga so vedno našli poti in načine, da so ohranili poslovno sodelovanje z nami. Kasneje se je izkazalo, da je zaukazana blokada še najbolj škodila Miloševiću. Zato mislim, da bomo tudi zdaj v takšni ali drugačni obliki še naprej sodelovali, čeprav se bo promet najbrž nekaj zmanjšal.

Na drugi strani pa je res, da je državo, ki je desetletja ustvarjala poslovne in druge vezi, zelo težko kar čez noč nadomestiti z drugo. Izkušnje vemo, da je vse nagle politične spremembe najprej čutilo gospodarstvo, praviloma ne v dobrem. Za samostojnost je treba delati postopoma, odstranjevati napake, tudi lastne, in izboljšati tisto, kar se je izkazalo za uspešno. Modro bi se bilo dogovoriti za določene skupne elemente, denimo za monetarni sistem s podskupini, za skupno vodenje vojske, pri čemer pa ima vsak lahko tudi svojo vojsko, za določene sestavine zunanje politike in podobno. Mislim, da bi kaj takega tudi svet podprl.

J. POGLAJEN



DENAR ZA NOVO ZAPOSLOVANJE!

Skupščina občine Ljubljana Moste-Polje
Izvršni svet
Ljubljana, Proletarska c. 1

objavlja

RAZPIS

ZA VLOŽITEV ZAHTEVKOV ZA SUBVENCIONIRANJE PRISPEVKOV ZA SOCIALNO VARNOST, S KATERIM ŽELIMO SPODBUDITI NOVO ZAPOSLOVANJE

Vsebina in pogoji razpisa:

1. V letu 1991 namenimo za subvencioniranje prispevkov za socialno varnost za novozaposlene delavce sredstva v višini 500.000.00 din. Subvencioniranje bo potekalo do izčrpanja sredstev.
2. Na razpis se lahko javijo obrtniki in podjetja.
3. Sredstva so namenjena vzpodbujanju povečevanja števila zaposlenih v delovnem razmerju za nedoločen čas s polnim delovnim časom v primerjavi s številom zaposlenih na dan 30. 4. 1991.
4. Kot novo zaposlovanje se ne štejejo prezaposlitve delavcev iz ene obratovalnice oz. podjetja v drugo obratovalnico oz. podjetje, katere ustanovitelj je ista oseba, njen zakonec ali sorodnik v prvem kolenu.
5. Mesečni znesek subvencije znaša 100% vseh prispevkov (iz bruto osebnega dohodka delavca in prispevkov v breme delodajalca), vendar le v primeru, ko so ti obračunani za ves mesec.
6. Upravičenost do subvencije za zaposlene pri obrtnikih se ugotavlja na podlagi evidenc upravnega organa, podjetja pa so podatke o povečevanju števila zaposlenih dolžna mesečno pet dni pred izplačilom osebnih dohodkov dostavljati na posebnih obrazcih (obrazce dobite na Sekretariatu za gospodarstvo in družbene dejavnosti občine Ljubljana Moste-Polje).
7. Zahtevke za subvencioniranje prispevkov za socialno varnost je potrebno vložiti na naslov: Skupščina občine Ljubljana Moste-Polje, Sekretariat za gospodarstvo in družbene dejavnosti, Ljubljana, Proletarska c. 1.
8. Dodatne informacije lahko dobite na Sekretariatu za gospodarstvo in družbene dejavnosti (telefon 441-544 int. 243).

PREVOZ TOVORNJAKOV PO ŽELEZNICAH

Leta 1983 so iz Nemčije na postajo Ljubljana Moste prvi tovornjaki prispeli po železnici in se hkrati vračali drugi v nasprotni smeri.

Razvoj tovrstnega prometa je bil v teh letih na zahodu že dokaj razvit iz preprostih razlogov kot so:

- prihranek pri obrabi vozila,
- ekološki učinki,
- hitrost,
- odprava dvojne zasedbe,
- ovire v zimskih razmerah in čakanje na mejnih prehodih,
- pomanjkanje dovolilnic.

Vsi ti razlogi so bili tovornjaki, ki so jih tako prepeljevali pretežno tuji. Do letošnjega leta so se razmere v celoti spremenile. Avtovlak uporabljajo skoraj izključno naša prevoznika podjetja.

Ker ti vlaki prihajajo in odhajajo prav iz naše občine, je prav, da o teh prevozech vemo kaj več. Po statistiki smo v letu 1983 prepeljali 1584 tovornjakov, leta 1990 pa 17.300. Iz teh podatkov lahko izračunamo, koliko manj je bilo ekološke škode, nesreč na cestah in obrabe le-teh. Krajanje naše občine v večini poznajo ta način prevoza, saj ga pogosto vidijo na Postaji Ljubljana do Kontejnerskega terminala. Na terminalu vlak naložijo in razložijo ter opravijo vse carinske formalnosti. Za uvoz ali izvoz potrebuje voznik za vse prevozne in carinske formalnosti dobro uro.

Verjeli ali ne, čas prevoza iz Ljubljane do Münchna, vključno z vsemi deli je točno 12 ur. Ista garnitura voz se obrača v 24 urah.

Med 8-urno vožnjo imajo vozniki za počitek na razpolago spalnik. V organizaciji Kontejnerskega terminala in YU KOMBIJA kot mednarodnega organizatorja pa voznikom za potova-

nje dajemo brezplačno malico (sendvič, sok, sladica ali sadje), časopise in občasno različne turistične prospekte.

Z urednikom je dogovorjeno, da bo tudi naše glasilo vključeno v propagando. Za zdaj je takšen prevoz uveljavljen le v Sloveniji, pripravljajo pa se projekti za razširitev.

AVGUST GRABLJEVEC

