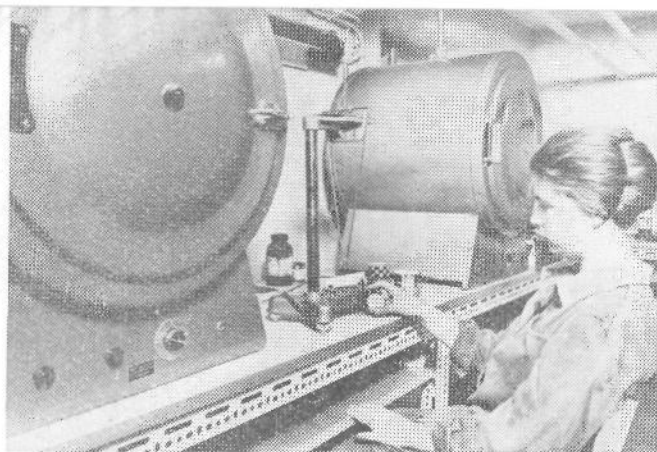


V OBCINI Ljubljana-Siška se je razvila živahna razprava o izvajanju osebnega dela z zasebnimi sredstvi, se pravi o stanju in perspektivi zasebne obrti. Ta razprava je v pravi luči pokazala, da je v zvezi z zasebno obrtjo veliko nejasnosti in vrsta anomalij, o katerih je bil že dalj časa govor, sedaj pa je napočil trenutek, ko je treba postaviti piko na i.

Izvršni odbor občinske konference SZDL je po temeljiti proučitvi problematike obrti organiziral dve javni tribuni: prvo v Dravljah, drugo v Šentvidu. Udeležba na njih in široka izmenjava mnenj sta pokazali kako aktualna je ta tema, saj je 15 odstotkov vseh zaposlenih v občini, to je več kot 3000 občanov vklju-

no oceniti, ali je potreba po večjem številu zaposlenih v posamezni obrti in v nekem času zahteva občanov in izpoljevanje njegovih potreb, ali pa se skriva za večjim številom že manjša industrija, ki diši po »bogatenju«. Podobno je tudi s predlogom, da sme biti površina obrtne delavnice oziroma lokala največ 70 kvadratnih metrov. So namreč obrtne dejavnosti, ki potrebujejo velik prostor, druge samo tolikšnega, kakor je dolga in široka nekoliko večja kuhinja.

Iz teh ugotovitev šiških obrtnikov izhaja, da je napačno reševati ti dve vprašanji z administrativnimi predpisi, ker bi s tem lahko tudi zavrlji mehanizacijo in avtomatizacijo, skratka modernizacijo obrti, ki je danes v



Color, Medvode

vajencem potrebna končana osemletka.

Status dopolnilnega dela v obrti je tudi eno izmed dokaj kočljivih vprašanj. Udeleženci javnih tribun so bili mnenja, naj bi dopolnilno delo omejili na storitveno dejavnost, kakor tudi, da morata tisti, ki je že redno zaposlen v neki delovni organizaciji, pa zaprosi za dopolnilno obrt, dobiti soglasje svoje delovne organizacije. In še to: strožji naj bo kriterij pri izdajanju obrtnih dovoljenj. So namreč primeri, ko dobi obrtno dovoljenje nekdo, ki nima zadovoljive kvalifikacije. Tako se legalizira nekakovostno nudenje storitev oziroma možnost nekaterim, da pod več imeni (žena, sin, hči) opravljajo tako razširjeno obrt, ki je že bolj podobna industrijski dejavnosti.

Osnovno načelo davčne politike mora biti — podpirati razvoj obrtništv, zasebnega in družbenega. Vendar ne samo z izdajanjem zakonodaje, pač pa tudi z boljšo in številnejšo eksekutivo. Le tako se bodo preprečili izkoriščanje, špekulacija, čezmerno bogatenje na račun potrošnika in na račun tujege dela. Vendar mora biti davčna politika enotna za vse občine, vsaj v določeni regiji,

in ne, da je v sklopu treh ali petih sosednjih občin z enakimi karakteristikami do pet različnih davčnih vijakov.

Pojem samoupravljanja v obrtništvu tudi še ni razčiščen. Ko gre za dokončno odpravo mezdnih odnosov, je potrebno temeljito izoblikovati ne le pravice pri delitvi in organizaciji dela, temveč tudi odgovornost pri prevzemanju rizika pri delu in pri investicijah. Zato se mora uveljaviti načelo po ustreznem načinu nagrajevanja in stimuliranja zaposlenih delavcev — s pogodbo med delavcem in delodajalcem.

Vsekakor obe javni tribuni, v katerih je sodelovalo več kot dve sto obrtnikov, nista mogli iti mimo tega, da bi bilo treba nujno urediti socialno zavarovanje za obrtnike — zasebnike in izboljšati gnotni položaj ostarelih obrtnikov — upokoencev.

Ta kratek zapis o mnenjih občanov, ki so angažirani v zasebni obrti na območju šišenske občine, je sicer pomanjkljiv, vendar dovolj zgovoren dokaz, da je tudi vprašanje osebnega dela z zasebnimi sredstvi konkretno obravnavanje problemov prek tvorne izmenjave mnenj. In to je bil namen obeh javnih tribun v Dravljah in Šentvidu.

Obrtniški način organizacije dela

Vsa naša industrija se je razvila iz obrtniških delavnic. Tudi pri Avtomontaži ni bilo mogoče drugače. Vprašanje je le, kako hiter in uspešen je bil ta razvoj.

Nekoč (še na Kamniški cesti) so v Avtomontaži mojstri z dvema ali tremi delavci na obrtniški način izdelali mesečno največ do 8 avtobusnih karoserij. Leta 1962 so npr. izdelali tako le 95 takih karoserij, lani pa že 348 ali povprečno 29 na mesec.

Nobenega dvoma ni, da je do sedanjega povečanja fizičnega obsega proizvodnje v Avtomontaži prišlo le z načrtnim in odločnim preusmerjanjem prejšnjega mojstrskega sistema dela v sodobno industrijsko organizacijo dela, vendar se je obrtniški način dela v danih pogojih in možnostih še dolgo prepletal z industrijskim, dokler ni z normalnim prehodom izrazito prerasel v industrijskega.

Prepočasno uvajanje sodobne tehnike iz tehnologije?

Sprehod po podjetju in razgovor s člani delovnega kolektiva te kaj hitro prepričajo, da je neutemeljeno kakršno koli mnenje (ki se tu ali tam še pojavlja), da v Avtomontaži še zmeraj sloni delo na mojstrsko obrtniškem načinu, kakor tudi, da vodstvo in samoupravni organi tega kolektiva nimajo dovolj posluha in smisla za uvajanje sodobnih tehničnih in tehnoloških dosežkov.

Danes posvečajo v Avtomontaži prav posebno pozornost procesu modernizacije svoje proizvodnje, in sicer predvsem z znanstveno organizacijo dela ob uvajanju sodobne tehnike in tehnologije, s široko uporabo znanstvenoraziskovalnega dela v državi in z uporabo tujih izkušenj, toda vse le — do določene, pametne in realne meje, ki jo narekuje tržišče.

Proti ozki specializaciji?

Merilo za stopnjo specializacije proizvodnje so potrebe tržišča. Zaradi tega posvečajo raziskovanju tržišča še prav posebno pozornost.

Tu nastajajo pogoste dileme. Sedanje kapacitete Avtomontaže so za povprečno evropsko izkoriščanje prevelike. Ob tem upoštevajo tudi, da v SR Makedoniji vlagajo npr. prav sedaj kar 14 milijard S-din v nove zadevne kapacitete. Jasno je, da bo taka ponudba jugoslovanske proizvodnje karoserij visoko prerasla potrebe tržišča. Kaj stori?

Prav to vodi delovni kolektiv Avtomontaže k nujno potrebnim previdnostim pri uvajanju tehničnih in tehnoloških dosežkov v lastno proizvodnjo.

Pri preveliko raziskanem tržišču, pri zelo nestalnem in hitro se menjajočem interesu in povpraševanju ter pri po-

(Nadaljevanje na 4. strani)

Ob razpravi v obrtništvu

Za - toda ...

čnih v terciarne dejavnosti, in da dela v tej komuni okrog 600 zasebnih obrtnikov. Po drugi strani pa je vedno bolj prisotna potreba občanov po obrtniških storitvah. Zlasti je treba poudariti, da je bila javna obravnavna potrebna tudi zaradi ocene sedanjih izvajanj družbenoekonomskih odnosov in zaradi odstranjevanja idejnopolitičnih nejasnosti. Navajamo povzetke udeležencev javne tribune.

Izhodiščna točka razprav je bila ugotovitev, da v občini terciarne dejavnosti, posebno še obrtništvu, zaostaja za splošnim gospodarskim razvojem, za zahtevami standarda občanov, kakor tudi za potrebami splošne in osebne potrebe. Ker je osebno delo z zasebnimi sredstvi tudi del gospodarstva in s svojo funkcijo dopolnjuje industrijsko in kmetijsko proizvodnjo, ga je potrebno krepiti smotrno in precudarno. Upoštevati je treba načelo, da zasebna obrt ni tuja naši ureditvi, če je pravilno organizirana kot družbeno potrebna dejavnost. Zato pa je nujno uveljaviti takšne ukrepe in predpise, ki bi zasebni in hkrati tudi družbeni obrti omogočili enakopravno sodelovanje pri izvajanju gospodarske reforme, saj sta kooperanta industrije. Delno bi bilo moč pomagati razvoju obrtništv z doslednim izvajanjem sedanje zakonodaje in z njeno dopolnitvijo tako, kot to zahtevajo čas. specifičnost posameznih vej obrtništv, kakor tudi potrebe potrošnikov obrtnih storitev.

Pri tem bi bilo treba odpraviti limit zaposlenih v zasebni obrti. Ta naj bi bil enak za vse stroke, to je pet zaposlenih. So obrti, ki potrebujejo samo dva ali tri delavce vse leto, druge pa morda v določenem trenutku tudi 10 ali več sezonskih delavcev. Zato naj bi veljalo načelo, da je mogoče zaposliti neomejeno število oseb, toda davčni sistem bi moral real-

marsikaterem primeru že zelo zastarela.

Neposredno v zvezi z modernizacijo zasebne obrti se pojavlja potreba po združevanju obrtnikov v strokovno organizacijo, kjer bi se obrtniki dogovorili o skupnih naporih za okrepitev obrti, za njeno razširjeno reprodukcijo, za potegnitev ostre meje med proizvodno in storitveno obrtjo. S tem se poraja zahteva zasebnih obrtnikov po sedežu in občinski in republiški skupščini. Tako bi tudi zasebna obrt dobila pravno sigurnost in močno bi bila zmanjšana možnost mahinacij in pretiravanja, saj bi lastna strokovna organizacija trdneje usmerjala obrtništv v tir izvajanja reforme.

Razen predloga o ustanovitvi združenja je bil dan tudi predlog o ureditvi načinov ter pogojev kreditiranja obrtništv, da bo bolj kakovostno in bodo njegove storitve cenejše. Nekateri predlagajo ustanovitev lastne hranilno-kreditne zadruge ali banke, če ne bo moč vprašanja kreditiranja rešiti v sklopu obstoječega bančnega sistema.

Ugotovljeno je, da je sedanji zakon o vajencih potreben temeljnih dopolnitev. Gre za ureditev odnosov med delovno organizacijo, šolo in vajencem; nadalje za realen sistem nagrajevanja po delu, za preciziranje odgovornosti vajenca do dela itd. Slišijo se tudi glasovi, da sedanji učni sistem vajenskih šol ni najboljši, ker daje premalo tistega strokovnega znanja, ki ga učenec potrebuje za izpopolnjevanje lastnega praktičnega znanja. Zato bi bilo prav, da bi pri sestavi učnih programov šol sodelovali razen prosvetnih delavcev tudi obrtniki in drugi gospodarski strokovnjaki, saj se mora učni program prilagoditi intencijam gospodarstva in obrtništv še posebej, ne pa obratno. Ob tem velja omeniti predlog, da bi s predpisom določili, za katere obrti ni

Skozi delovne kolektive

Avtomontaža, kje si, kam greš?

PRED KRATKIM sem bil na dveh javnih tribunah o osebnem delu na zasebnih sredstvih. Na obeh teh prireditvah me je presenetilo, ko sem med drugim v razpravi slišal, da ima Avtomontaža še vedno nekak mojstrsko obrtniški sistem dela itd. Zakaj?

Nekajkrat dnevno se vozim s trolejbusom po Celovški cesti mimo lepega poslopja z napisom AVTOMONTAŽA. Pogosto stoje pred njim na parkirnem prostoru dolge vrste ličnih, novih avtobusov ali drugih manjših vozil. Tu in tam sem se spomnil težav, ki jih je pred nekaj leti doživljal ta delovni kolektiv — v prisilni upravi. Končno sem se vprašal:

Kako kolektiv Avtomontaže prilagaja svojo sedanjo poslovno politiko in metode

njenega uresničevanja novim razmeram družbenega, gospodarskega in političnega življenja v obdobju reforme? Kje je na tej poti in kam gre?

Prevladala me je radovednost in spil sem v podjetje.

Prvi vtis je bil — slab. Vrtar me je počasi premeril z očmi in prav tako počasi vprašal, kdo sem, kaj in koga bi rad. Nato je še počasneje vpisal vse to v neko knjigo, si počasi nadel službeno čepico, pristopil k meni in mi začel obširno razlagati, kod in kam naj grem.

Kmalu za tem so se vtisi hitro menjavali, saj sem pokukal sem in tje, govoril s tem in onim ter ... Preveč bi bilo, če bi vse to nadrobno opisoval. Naj zabeležim samo najpomembnejše izjave, mnenja in ugotovitve.

Avtomontaža, kje si, kam greš?

(Nadaljevanje s 3. strani)
dobnih tržnih in drugih neugodnih pogojev sedanega prehodnega obdobja bi nedvomno prenatlačena, preozka specializacija Avtomontaže in usmeritev njene proizvodnje na izdelovanje samo enega tipa karoserij lahko postali usodni.

Ljudem v Avtomontaži je jasno, da njihova prihodnost ni v ozki specializaciji proizvodnje, temveč v uvajanju take organizacije dela in tehničnih ter tehnoloških postopkov kakor tudi strokovne specializacije kadrov, ki jim bodo omogočili veliko elastičnost v sami proizvodnji ter možnost hitre preorientacije njihove proizvodnje na vsakokratne nove potrebe tržišča.

Kaj pravi tržišče?

V središču pozornosti delovnega kolektiva Avtomontaže pri uresničevanju reforme je vsekakor — tržišče. Ljudje se namreč dobro zavedajo, da je nujno potrebno, da začno v vsej industrijski proizvodnji delovati ekonomska merila vrednosti. V zvezi s tem se seveda porajajo razne težave.

Mariborska tovarna avtomobilov TAM že sedaj ne pokriva vseh kapacitet Avtomontaže. Prav tako je treba upoštevati, da postaja proizvodnja turističnih avtobusov vedno bolj sezonskega značaja. Vsako leto je namreč močnejše povpraševanje po teh le v ranih pomladanskih mesecih, torej tik pred glavno turistično sezono.

V Avtomontaži si močno prizadevajo, da bi kapacitete svoje proizvodnje izkoriščali enakomerno skozi vse leto. Zaradi tega so se usmerili na proizvodnjo 6 tipov raznih avtobusov. Med drugim osvajajo tudi proizvodnjo karoserij za moderne mestne, zgibne (zglobne) avtobuse na MAN šasiji in ...

Kaj kmalu sem zaslutil, da to še ni vse. Še marsikaj se kuha v njihovih glavah. Prenekatera zamisel je pri njih zadeva temeljitega študija in proizvodnih priprav, toda »ne želimo o tem prezgodaj govoriti, saj ne vemo, če bomo uspeli in končno — poslovna tajnost zaradi konkurence in sploh saj, veste...«

No, pomembno je, da se v Avtomontaži zavedajo resnosti položaja, da razmišljajo, študirajo, iščejo izhod in trdnost na tla pod nogami.

Kooperacija, integracija in mednarodna delitev dela

Pomembno je tudi, da v Avtomontaži ne proizvajajo vsega, kar potrebujejo. Kjer nimajo potrebne proizvodne opreme, navežejo kooperacijsko sodelovanje z drugimi proizvajalci. Prav lani so v tem pogledu naredili velik ko-

rak naprej. Kooperanti so vezani s stalno proizvodnjo in pogodbeno dogovorjenimi roki in kvaliteto proizvodov. Glede tega nimajo posebnih težav.

Izvedli so tudi integracijo s SAP karoserijsko delavnico ter s tem dvignili število zaposlenih od 590 na okrog 800.

Zlasti je pomemben kooperacijski dogovor iz sodelovanja z nemško tovarno MAN. To jim bo omogočilo orientacijo na zunanje tržišče. Tako bodo izvažali predvsem mestne zgibne (zglobne) avtobuse v ZR Nemčijo in tudi na druge tuje trge.

Medsebojna zadolževanja in tuja konkurenca

Lani so v Avtomontaži prodajali svoje proizvode za takojšnje plačilo. Letos pa se vse pogosteje pojavljajo razne plačilne težave. Tako so prisiljeni, da prodajajo turističnim in transportnim podjetjem zdaj že na kredit, z vedno daljšimi plačilnimi roki. K temu jih sili tudi tuja konkurenca, saj dajejo inozemska podjetja 3 do 5-letne kredite. Razumljivo je, da zainteresirani kupujejo raje bolj luksuzno opremljene, čeprav dražje, turistične avtobuse, saj se ti sami izplačajo v 3 letih.

V takih tržnih pogojih se kolektiv Avtomontaže težje znajde in uspeva, saj postaja tržišče vedno bolj zahtevno, tako glede luksuzne opreme, kakor tudi glede prodajnih cen in plačilnih pogojev. Avtomontaža svojih prodajnih cen v takih razmerah ne more zviševati, temveč lahko uspeva le z novimi, kvalitetnejšimi proizvodi. Tako v Avtomontaži nenehno raziskujejo potrebe trga in uvajajo nove proizvode z boljšimi prodajnimi cenami ter se vztrajno bore za čim kvalitetnejše izdelke.

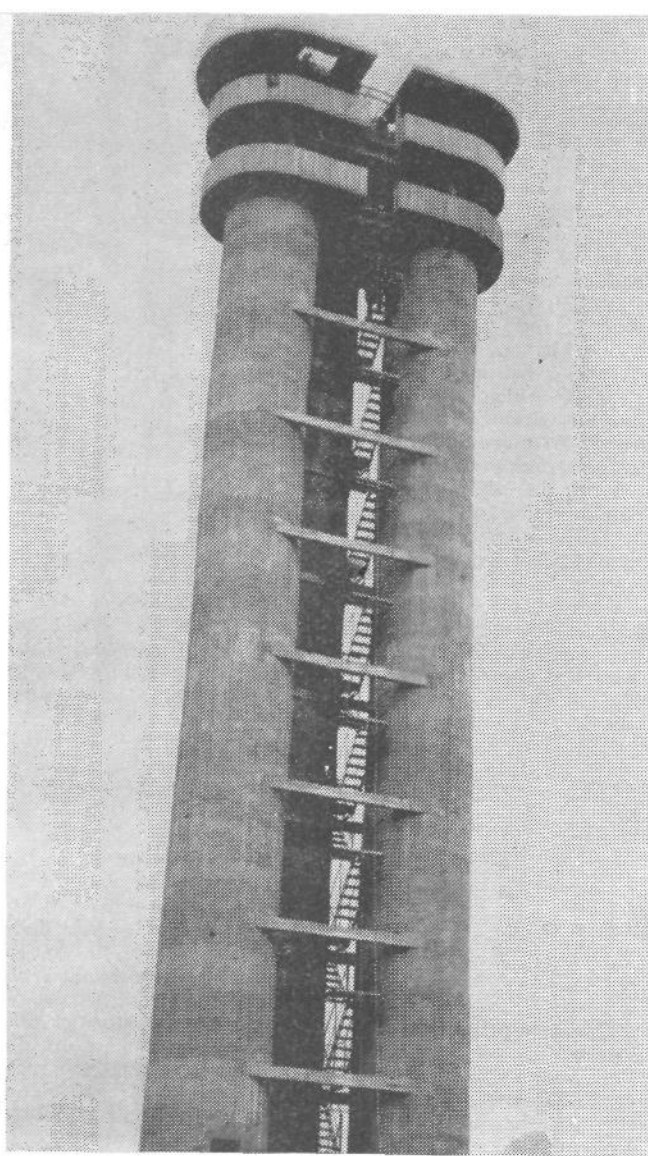
Kaj pa produktivnost dela?

Produktivnost dela je še vedno merilo uspešnosti gospodarjenja, saj je po svoji naravi naravni pokazatelj uspešnosti. Kako je s to zadevo pri Avtomontaži?

Fizični obseg proizvodnje pri Avtomontaži stalno narašča. Če so 1962. leta izdelali le 95 avtobusnih karoserij ali povprečno 8 na mesec, so jih naslednje leto naredili skupno že 164 ali 13,6 povprečno na mesec. Leta 1964 so dvignili proizvodnjo avtobusnih karoserij že na 172 ali povprečno 14,3 na mesec.

Vpliv reforme na proizvodnjo

Vsekakor moramo posebej poudariti, da uvajanje gospodarske reforme ni negativno vplivalo na industrijsko proizvodnjo Avtomontaže, saj ni



Motiv iz Celuloze

prišlo do zastoja ali celo padca proizvodnje ali kakšnega drugega prehodnega, negativnega vpliva na proizvodnost, rentabilnost in ekonomičnost.

Reformni procesi so tudi v Avtomontaži zahtevali precejšnje preusmeritve v miselnosti in v gospodarskem razvoju. Rezultat tega se kaže v nenehnem večanju fizičnega obsega in stopnje proizvodnje, kakor tudi v sami produktivnosti dela. Nazorno nam to prikazuje naslednja statistična tabela:

Rast proizvodnje avtobusnih karoserij v času reforme:

Leto	1965	1966	1967
Letno karoserij	213	278	348
Mesečno	17,7	23,2	29,0
Število zaposlenih	589	566	658
Stopnja rasti	100	130	164

In kako bo letos? Mesečno nameravajo letos izdelati povprečno 37 do 40 avtobusnih karoserij, kar bo že petkrat več kot pred sedmimi leti.

Osnovna proizvodnja Avtomontaže obsega razen avtobusnih karoserij še karoserije za druga manjša vozila, grelce JW itd.

Na enega zaposlenega pride povprečno naslednja proizvodnja:

Leto	1965	1966	1967
Letno avtobusnih karoserij	0,36	0,49	0,54
karoserij manjših vozil	1,23	1,50	1,74
grelcev JW	2,77	3,47	3,81

Lani je bil dosežen 7,8 % dvig proizvodnje na enoto proizvoda.

Bruto produkt v milijonih S-din pa je bil naslednji:

leta 1963	2,340
leta 1964	2,887
leta 1965	3,030
leta 1966	4,418
leta 1967	5,700

Konflikt med ročnimi in umskimi delavci

Pred leti je bila v Avtomontaži močno prisotna napetost med ročnimi in umskimi delavci, med tako imenovanimi proizvajalci in potrošniki. Pogosti so bili očitki, da je preveč tistih, ki sede po pisarnah in »odžirajo« zasluzek neposrednim proizvajalcem, ki v potu svojega obraza »garajo za vse«.

Pred leti so namreč delavci v neposredni proizvodnji merili vrednost svojega dela vse preveč le po količini vložnih fizičnih naporov, ne pa po dejanskih učinkih in rezultatih. Pogosto so trdili, da je inženirskega kadra v podjetju preveč. Upirali so se uvajanju produktivnejših sredstev, ker so se bali, da bodo postali odveč in nepotrebnosti.

Postopno se je krepila zavest, da dobri rezultati dela niso odvisni predvsem od vložnih fizičnih naporov, pač pa mnogo bolj od temeljite in skrbne priprave dela in da se ob ustreznih sodobnih orodjih z manj fizičnega truda da narediti mnogo več in kvalitetnejše. Mnoge take nove miselnosti so prinesle v delovni kolektiv zlasti tisti, ki jih je Avtomontaža poslala

na delovno prakso v nemške tovarne. (Trenutno jih je tam 40).

Prej so npr. vrata za avtobuse izdelovali ročno na obrtniški način. Tu je nastajalo ozko grlo. Sodobno orodje je omogočilo večjo specializacijo, večjo produktivnost in večji zaslužek. Odpor proti novim investicijam in uvajanju tehničnih in tehnoloških dosežkov je bil vedno manjši.

Senčna stran investicij

V delovnem kolektivu Avtomontaže mnogo razpravljajo o nadaljnjih investicijah, saj jih pri uvajanju sodobne tehnologije resno ovira pomanjkanje ustreznega prostora itd. Nujna je preureditev razporeda strojev, nabava najmodernejših varilnih aparatov itd.

Ozko grlo v lakirnici bodo zmanjšali z odpravo nepotrebnih notranjih transportov, z nabavo mostu za premik vozil itd.

Lani so vložili v modernizacijo proizvodnje 25 milijonov S-din lastnih sredstev, vendar so običajni na pol poti, ker jim je zmanjkalo denarja.

Letos bodo nadaljevali z investicijami, vendar bo struktura teh investicij slabša, saj bodo vlagali predvsem v razširitev prostorov, v nove gradnje, ne pa v opremo. Tako nameravajo zagotoviti pogoje dela za naslednjih deset let.

Hkrati se že pripravljajo na uvedbo večizmenskega dela, za temeljitejšo izkoriščanje obstoječih kapacitet. To je njihov osnovni koncept.

Preveč zaposlenih?

Zgodnji pomladanski meseci so najugodnejši za proizvodnjo turističnih avtobusov. Tega se v Avtomontaži dobro zavedajo in se na to skrbno pripravljajo. Zaradi tega imajo sedaj res nekaj ljudi preveč, ki jih priučujejo, da jih bodo v prihodnjih mesecih lahko pravočasno vpeljali v delo itd.

Slab start v novo leto

Vsakoletne spremembe gospodarskih predpisov, zlasti še predpisov zunanjetrgovinskega poslovanja, povzročajo tudi Avtomontaži vedno nove težave. Letos so bili razen tega zvezni devizni predpisi objavljeni tri mesece po preteku zakonitega roka in brez predhodne konzultacije s podjetji. V slovenskem Uradnem listu so bile objavljene teden dni pozneje. Izvajanje teh predpisov zahteva še dodatne predpise zveznega izvršnega sveta in dolgotrajne postopek, da bi lahko prišla Avtomontaža do potrebnih dokumentov za uvoz potrebnega reprodukcijskega materiala.

Avtomontaža je zaradi tega morala za tri dni prekiniti proizvodnjo, izguba proizvodnega časa je mnogo večja in nenadomestljiva, čeprav bodo delavci žrtvovali za to tudi svoj prosti čas.

— Ie — Ia