

● OB LETALIŠKI CESTI

Prvi suhozemski terminal v Jugoslaviji

● Nov vozni red prilagojen potrebam potnikov

Železničarji so pred dnevi izdali nov vozni red, veljaven od 29. maja letos do 2. junija prihodnje leto. V njem so upoštevane vse spremembe, ki jih je pogojeval premik začetka delovnega časa 27. marca letos. Poleg tega pa so v ŽG Ljubljana prisluhnili potrebam potnikov za čas turistične sezone in prizadevanjem za varčevanje z gorivi. V zvezi s tem prinaša nov vozni red nekaj novosti. Železničarji pričakujejo, da bodo vse organizacije uresničile priporočila in sklepe skupščine SR Slovenije za dokončno ureditev vprašanj o delovnem času in da zato 25. septembra 1983, ko bomo ponovno premakili urne kazalce, ne bo treba spreminjati sedanjega voznega reda...

Bralce Nsk je prav gotovo prijetno presenetila novost v prireditelstvu. Z novim voznim redom namreč ustavljajo na postajališču Litostroja, ob Džakovčevi ulici v Ljubljani vsi potniški vlaki med 6. in 22. uro, medtem ko so doslej na tem postajališču ustavljali le tako imenovani delavski vlaki...

V železniškem gospodarstvu Ljubljana so v okviru možnosti pokazali razumevanje za varčevanje z gorivi, sedaj pa je v veliki meri odvisno od potnikov, ali bodo znali pravočasno, to je vsak mesec dni pred namenanim potovanjem izraziti svoje želje in potrebe in si že v predprodaji kupiti vozne karte.

Za potnike so v ŽG Ljubljana izdelali žepne vozne rede, stenske vozne rede pa so že tudi poslali vsem večjim organizacijam združenega dela. Vsi drugi zainteresirani (krajne skupnosti, šole, turistične poslovalnice itd.) jih lahko dobijo pri četih železniških postaj.

ŽG LJUBLJANA

Maja letos je zaživel terminal za kontejnerski promet ob Letališki cesti, ki je skupna naložba sozda železniško gospodarstvo Ljubljana in sisa za železniški in luški promet. To je prvi tako imenovani suhozemski terminal v Jugoslaviji, saj smo doslej imeli le tri luške terminale (Koper, Bar in Reka), drugod po državi pa so v glavnem le prekladalne postaje. Ljubljanski terminal sicer še ni zgrajen v celoti, končana je le prva od štirih faz, vendar gre v naslednjih fazah le za povečanje obsega dela.

Na trinajstih hektarih površin, ki jih ob Letališki cesti zavzema tozdr Kontejnerski terminal (prej je ta tozdr deloval na petih lokacijah v Ljubljani), je zdaj zgrajen le del skladiščnih površin, postavljen je en sam žerjav, preseljen je kamionski park in zgrajena je začasna stavba za upravo. V naslednjih fazah, pač odvisno od tega, kolikšno bo povpraševanje po kontejnerskem prevozu in seveda od denarja, ki bo na voljo, se bo povečalo število žerjavov, urejene bodo deponije in prostori za vzdrževanje mehanizacije in kontejnerjev, potrebna pa bi bila tudi nova upravna stavba.

V pravem kontejnerskem terminalu, tak kot je ta ob Letališki cesti, morajo za razliko od prekladalne postaje, poleg pretovora kontejnerjev z železnico na cesto in obratno, opravljati še druge storitve; imeti morajo prostor za kratkotrajno skladiščenje praznih ali polnih kontejnerjev, kamione za njihov razvoj, službo za osnovno vzdrževanje kontejnerjev in mehanizacije in seveda oddelek za organizacijo prevozov. Ta oddelek poskrbi za hiter prevoz kontejnerja od dobavitelja do kupca. V njem so takorekč zgoščene vse storitve, ki jih nudi železnica. Tako je tudi mogoče, da je postopek v primerjavi s prevozom po cesti hitrejši in cenejši.

Program gradnje kontejnerskega terminala na področju železniškega gospodarstva Ljubljana je bil sprejet leta 1975. »Žal pa ugotavljamo, da se novi transportni sistemi pri nas razvijajo na pritisk od zunaj, v našem gospodarstvu pa zanje ni kakega posebnega zanimanja. To je najbrž posledica tega, da nihče ne pozna in ne zasleduje transportnih stroškov. Dokler bo tako, kakega bistvenega premika v tej smeri ni pričakovati,« je dejal direktor tozdr Kontejnerski terminal Zvonimir Štrukelj, ko je

govoril o razvitosti kontejnerskega transporta pri nas in v svetu.

Delovne organizacije se namreč odločajo za kontejnerski prevoz blaga zaradi zahtev tujih poslovnih partnerjev, ne pa zaradi materialnih koristi, ki jih nudi tak način transporta. Celo podjetja, ki imajo industrijske tire, se ne poslužujejo tega

načina prevoza. Dejstvo je, da smo v razvoju kontejnerskih sistemov zaostali in marsičesa, kar je v svetu že ustaljeno in v navadi, pri nas sploh ne poznamo.

V tozdr Kontejnerski terminal, ki v taki obliki obstaja šele štiri leta, so namenjali precej pozornosti izobraževanju delavcev. Od 126 zaposlenih jih je okoli 40 z nadaljnjim šolanjem pridobilo višjo kvalifikacijo ali izobrazbo. Tako so si iz svojih kadrov vzgojili predvsem varnostne, strojne in prometne inženirje ter ekonomiste. Ti prav zdaj, ko se je tozdr preselil na novo lokacijo in povečal obseg dela, končujejo šolanje.

DARJA JUVAN

IZ DELOVNIH KOLEKTIVOV

Za letos poleti napovedujejo prenovitvene posege na ljubljanski potniški postaji. Prenoviti nameravajo potniško čakalnico in informacijski center. Čakalnica in informacijski center bosta zamenjala prostore, novemu informacijskemu centru pa bodo z dozidavo priskrbeli še nekaj dodatnih prostorov. Razdelili ga bodo na enoti za ustne in telefonske informacije, s čimer bodo izboljšali informacijske storitve za vse številnejše potnike. Vrste ob nakupu vozovnic pa bodo v bližnji prihodnosti krajše po zaslugi treh dodatnih blagajn.

V Totri ocenjujejo svoje gospodarjenje v prvih letošnjih mesecih kot dokaj dobro, vendar poslovni rezultati kljub vsemu niso tako ugodni. Kljub pomanjkanju surovin so povečali proizvodnjo in količinsko presegli plan. Tudi celotni prihodek je ob zmanjševanju vseh stroškov znotraj delovne organizacije in povečani produktivnosti večji od planiranega. Dohodek pa precej zaostaja zaradi zmanjšanja povečanja cen osnovnega in pomožnega materiala za proizvodnjo — podražil se je za več kot 50 odstotkov, medtem ko so se cene njihovih izdelkov iz plastičnih mas povečale le za 8 odstotkov. Še zlasti je v stiski njihov tozdr pozameriterskih izdelkov, saj je bilo povišanje njihovih cen zadnji dan odobreno julija lani, surovine zanje pa so se tačas podražile tudi do 80-odstotno.

● DOPUSTNIŠKI IZLET

Po jurčke na Janče

Janče so ena najbolj znanih izletniških točk v naši občini, pa tudi v Ljubljani. Hribovito naselje, ki nosi to ime, se razprostira na kopastem hrbtu Janjskega hriba, na 794 metrih nadmorske višine. Jedro vasi se stiska okoli župne cerkve svetega Miklavža, ki stoji na vrhu. Janče so približno 20 kilometrov oddaljene od Most, odvisno pač od poti, ki si jo izberemo, da pridemo nanje.

Skozi vse leto so Janče primeren kraj za sobotni, nedeljski ali dopustniški izlet, lahko pa tam preživimo tudi več dni. Na Jančah je namreč »Dom II. grupe odredov«, v katerem je 46 ležišč, odprti pa je pozimi in poleti od osme ure zjutraj do desete ure zvečer. V kraju, odmaknjenem od vsakdanjega hrupa, se bomo nadili svežega zraka, sprehodili po bližnji okolici in si ogledali znamenitosti tega kraja. Pred planinskim domom na Jančah je spomniško obeležje II. grupi odredov in Dolenj-

žena jetra, suhe klobase, kisle zelje in druge jedi po naročilu; v teh dneh pa priporočajo zlasti jurčke.

Na Janče je mogoče priti peš ali se pripeljati z avtomobilom. Jekleni konjiček nas pripelje do zaželenega kraja po dveh poteh: prek Sostrega ali skozi Zalog mimo tovarne Arbo. Druga pot je senčna in položna, medtem ko je prva bolj strma, vendar se obe združita v Besnici, kjer sta nam na voljo spet dve možnosti. Odločimo se namreč lahko za vožnjo po širši poti skozi



»Dom II. grupe odredov« na Jančah

skemu odredu« na Tujem grmu, nedaleč od Janč, pa stoji spomenik, ki obuja spomine na boje II. grupe odredov z Nemci maja 1942. leta. Prek Janč pelje evropska peš pot, ki vodi od Baltika do Jadrana. Ogleda je vredna tudi cerkev, ki smo jo omenili že zgoraj. Prijazni domačini pa nam bodo vedeli povedati najbrž še kaj drugega.

Če obiščemo Janče v teh dneh, to je konec junija, smo čestne, ki jih je v tem kraju res veliko, že zamudili; zato pa se v gozdovih redčijo gozdne jagode in tudi prve borovnice so že zrele; veliko je tudi grob, zlasti jurčkov in lisčev. V jeseni pa je tam obilo kostanja. Na svoj račun pridejo tudi nabiralcu zdravilnih zelišč.

Dolgočasili pa se ne bomo tudi pozimi. Kadar sneg pobeli pobočja, je mogoče smučati na Trebeljevem, to je kraju, nedaleč od Janč.

Da ne bomo lačni in žejni, bodo poskrbeli v »Domu II. grupe odredov«. Vedno so nam na voljo pečnice, krvavice, pra-

Trebeljevo in Prežganje na Tuji grm in Janče ali pa krenemo z glavne ceste levo strmo v hrib. Ta pot je ožja in moramo voziti zelo previdno, ker se dva avtomobila ne moreta srečati na kateremkoli mestu. Vendar smo za trud poplačani tako, da smo kar precej prej na Jančah, kot če bi jo ubrali po daljši cesti. Obe poti sta res dobro vzdrževani in spluženi tudi pozimi.

Ljubitelji hoje pa se lahko podajo na Janče kar peš. Mogoče jo je seveda ubrati prek Sostrega, zaznamovana planinska pot pa vodi iz Laz in Jevnice. Od tam je do vrha približno uro in pol hoda. Do Jevnice pa je najbolje, da se pripeljemo z vlakom. Zagreti kolesarji pa tudi na Janče lahko preskusijo svoje sposobnosti.

Naj še povemo, da ima »Dom II. grupe odredov« na Jančah še nekaj časa tudi telefon. Če zavrtimo številko 49-129, nam bodo na drugi strani žice pojasnili vse, kar nas zanima glede prenočišč, hrane in še kaj drugega.

Besedilo in slika: DARJA JUVAN



Delavke pri zavijalnem stroju v Šumiju pripravljajo bonbone za izvoz. (Slika IC)

Vloga zunanjetrgovinskega sektorja

Zapis iz pogovora z direktorjem sektorja v ŽK Žito Blažem VBrom

Začetki vključevanja ŽK Žito v mednarodno poslovanje segajo v leto 1969, ko je bilo doseženo sodelovanje s firmo Böhlinger iz ZRN. Ob reorganizaciji ŽK Žita leta 1973, ko so nastajali tozdr, pa se je ta zunanjetrgovinska služba razvila v sektor. Od leta 1978 spada zunanjetrgovinski sektor v tozdr Blaževni promet.

Naloge z zunanjetrgovinskega področja so danes razdeljene in organizirane v treh oddelkih: uvoznem, izvoznem in deviznem. Ker pa je zdaj vse bolj poudarjen izvoz, se pripravljajo reorganizacija zunanjetrgovinskega sektorja, s katero bi naj bile predvsem okrepljene aktivnosti za dosego večjega izvoza. Uresničenje tega pa ne zavisijo samo od organizacije zunanjetrgovinskega sektorja, marveč od celotne Žitove aktivnosti, s katero naj svoj proizvodni program podredi zahtevam izvoza.

Medtem ko sta se mlinsko-predelovalna industrija in pekarstvo od nastanka do danes razvijala z namenom, da bi zadovoljevala potrebe ožjega domačega in le delno jugoslovanskega tržišča, se je tudi konditorstvo razvijalo izključno za potrebe jugoslovanskega tržišča — vse do l. 1978, ko se je za to dejavnost že pokazala večja potreba po izvozu.

Iz tako zasnovane usmerjenosti je v DO Žito izhajal v preteklem desetletju tudi odnos do izvoza, z edino izjemo tozdr Imperial iz Krškega, ki je uvidel to nujnost že v začetku 70-ih let.

Izvažati pa so pričeli tudi drugi Žitovi tozdr: Šumi, Mlini in delovna enota Pekatete v okviru tozdr Pekarne Ljubljana. Vendar so bili to le posamični poskusi.

Z uveljavitvijo novega zakona o deviznem poslovanju in decentralizaciji deviznega poslovanja pa se je začel tudi odnos do izvoza postopoma spreminjati.

Vsakotne potrebe po uvozu narekujejo tudi določen izvoz, ki ga seveda naenkrat ni mogoče uresničiti tako iz proizvodnega — za zadovoljevanje potreb na tujih tržiščih — kot tudi z dohodkov-

nega vidika.

Kratkoročno je ta proces zelo zahteven in celo boleč, ker sprva prinaša iz znanih razlogov velike izgube pri dohodku, dolgoročno pa lahko rodi pozitivne rezultate, kajti proizvodi živilsko-predelovalne industrije postajajo za svetovno tržišče vse bolj iskani in zanimivi. Zato pa mora Žito zahtevam prilagajati tudi svojo proizvodnjo.

Zahteve tujih tržišč so zelo različne in podvržene specifičnim predpisom glede vsebine posameznega izdelka, konzervansov, barve, izgleda, velikosti, deklaracije in embalaže. Zaradi vsega tega je zelo težko artikel, ki je izdelan za domače tržišče neposredno prodati na tuje. Poleg tega ima večina tržišč posebno zaščito pri uvozu kmetijskih in živilskih izdelkov, kar se dodatno obremenjuje donosnost izvoza.

Kljub vsem tem omejitvam je Žito dosedaj uspelo prodreti s svojimi izdelki na nekatera pomembna tuja tržišča. Tako izvažajo posredno ali neposredno na tržišča EGS, Anglije, ZDA in v arabske države, občasno pa tudi na klirniško področje. Posebej je treba poudariti, da sloni večina izvoza na trajnejšem sodelovanju s tujimi partnerji in da se enkratni posli le izjeme.

Osnovna tendenca Žita pri izvozu je postopno osvajanje posameznih tržišč, da bi si dolgoročno pridobilo potrošnike svojih izdelkov, ki so lahko edini porok za bodoči izvoz. Iz dosedanjih izkušenj je mogoče ugotoviti, da so izdelki iz žvečilnega gumija in bonboni že našli svoje potrošnike in da v vrsti izdelkov, v katero se uvrščajo, že uživajo ugled kvalitetnih izdelkov. Žito postaja na mednarodnem tržišču s svojim izvoznim asortimentom, ki vključuje že več kot 50 izdelkov, znano kot soliden proizvajalec in dobavitelj, ki se bo z nadaljnjim prilagajanjem proizvodnje zahtevam tega tržišča lahko razvil v pomembnega in trajnega dobavitelja v razne dežele sveta.

IVAN CIMERMAN

Povežejo naj se vsi OZDI

(Nadaljevanje s 1. strani)

Kot doslej, se bo razvojna gospodarska skupnost tudi letos vključevala v pripravo dolgoročnih planskih dokumentov Ljubljana 2000; pomagala in svetovala bo tistim ozdom, ki morajo pripraviti načrte za ta dokument. To so zlasti ozdi s področja gradbeništva in prometa, pa tudi tisti, ki se vključujejo v prenovno industrijskih con. Ker se zaradi zaostrenih gospodarskih razmer povečuje število ozdov, ki poslujejo na meji rentabilnosti, je razvojno gospodarska skupnost v letošnji delovni načrt uvrstila tudi pomoč tem ozdom pri načrtovanju njihovih dolgoročnih usmeritev in

pri morebitnem prestrukturiranju proizvodnje.

Koordinacijski odbor za usklajevanje razvoja v industrijskih conah (ustanovljen je bil v okviru skupnosti leta 1977) bo ponovno pregledal naložbene načrte v industrijski coni MP-3; prednost bodo seveda imele izvozne usmerjene naložbe, ki jih bo razvojno gospodarska skupnost spodbujala tudi s kreditiranjem iz združenih sredstev. Prav tako bo skupnost z dajanjem posojil še naprej podpirala razvoj storitvenih obrti, preskrbe, gostinstva in turizma. Zavzemala se bo za to, da se bodo v izvoz vključili tudi obrtniki-kooperanti.

D. J.

VSEBINSKE PRIPRAVE

(Nadaljevanje s 1. strani)

Še nadalje mora biti naša osnovna skrb usmerjena v uresničevanje razvojnih ciljev in ekonomske stabilizacije, saj se je gospodarski položaj v zadnjem obdobju zelo zaostрил. Planske dokumente smo spreminjali in jih prilagajali razmeram, vendar ponekod še vedno obstajajo odpori in neuresničevanje dogovorjenega. Mnogi dogovori, sklenjeni samoupravni sporazumi in druge obveznosti se iz različnih vzrokov ne izpolnjujejo, premalo pa smo pri iskanju poti iz sedanjih težav upoštevali tudi samoupravne poti

dogovarjanja in sporazumevanja. Poseben poudarek je potrebno sedaj dajati družbenoekonomskim odnosom v kmetijstvu in gozdarstvu ter zagotavljanju večje pridelave hrane, krepitvi socialne varnosti kmetov, predvsem na osnovi združevanja dela in zemlje.

Še so področja, katerim bo potrebno posvetiti pri našem delu vso pozornost, življenje samo pa bo naravalo in od nas zahtevalo uresničevanje specifičnih nalog, ki bodo vezane na takraten družbeni trenutek.

JOŽE PETEK

Pogled v jutrišnji dan

(Nadaljevanje s 1. strani)

Brez odmeva je namreč mimo delegatov na seji zbora združenega dela zdrsnil podatek, da v zadnjih dveh letih naše organizacije združenega dela skoraj niso uvozile nobene opreme. To je sicer ta trenutek, ko posledic tega ravnanja še ne občutimo, pohvalno; toda morda že jutri, še bolj pa po jutrišnjem, se nam bo prav to maščevalo. Vzrok za tako ravnanje je seveda v tem, da nam ostaja vse manj sredstev za razširjeno reprodukcijo, ogrožena je celo enostavna reprodukcija. Zaskrbeti bi nas morala številka, da kar 45 ozdov iz naše občine izkazuje

nižjo stopnjo akumulacije, kot je povprečje posameznega področja.

Bolje delati in čimveč izvažati sta najpomembnejši nalogi vsega slovenskega in torej tudi našega občinskega gospodarstva. Oboje pa ne bomo mogli izpolnjevati, če bodo naši stroji iztrošeni, zastareli. Zato bo seveda še naprej treba zmanjševati vse vrste porabe in kar največ vlagati v proizvodnjo. Načrti so nam torej še kako potrebni; a biti morajo življenjski, uresničljivi v praksi. Hkrati pa se ne sme vsa naša pripravljenost začeti in končati z njimi.

DARJA JUVAN

USPEŠNIH 25 LET

Delovna organizacija Vektor je nastala iz Poslovnega združenja za cestni promet, ki je bilo ustanovljeno pred 25 leti. Od takrat pa do danes je prišlo do več organizacijskih sprememb; leta 1982 se je Vektor združil z delovno organizacijo Avtoprevoz Domžale, še isto leto pa se je priključil sozdr Integral.

V delovni organizaciji Vektor, ki jo sestavljata dva tozdr in delovna skupnost skupnih služb, opravljajo celotni inženiring transporta in nudijo vse oblike prevozov. V njej je zaposlenih okoli 300 delavcev, od tega le 10 odstotkov takih, ki delajo v administraciji in režiji.

Načrtov za prihodnost imajo veliko; v tozdr Organizacija transporta nameravajo ustanoviti poslovalnice in izpostave na tistih področjih v državi, kjer jih sedaj nimajo; oblikovali naj bi poseben tozdr za izvajanje inženiringa za nizke gradnje, v carinski

coni luke Koper bodo dogradili parkirno-skladišni terminal in se povežali z vsemi blagovno-skladišnimi terminali v državi; z izrednimi prevozi se bodo vključevali v mednarodno delitev dela in tako pomagali pri stabilizaciji našega gospodarstva.

V Jugoslaviji ima Vektor zdaj 49 organizacijskih enot, prevozne zmogljivosti pa dosega nosilnost 580 ton. Do leta 1985 nameravajo povečati število organizacijskih enot na 68, prevozne zmogljivosti na 1100 ton, število zaposlenih pa na 450.

D. J.

● Stare tržnice ni več

Na fotografiji, ki je nastala konec prve tretjine meseca junija, stara odslužena tržnica v centru Most, še stoji, vendar ji je bilo od strani in z vrha že mogoče videti v notranjost. Delavci so namreč že odkrili skoraj polovico strehe. Prostor, na katerem je stala nekdanja tržnica, bo do nadaljnjega ostal prazen, saj v letošnjem planu občinske komunalne skupnosti ni predvidenega denarja za njegovo ureditev. Po sedaj veljavnem urbanističnem načrtu naj bi tu postavili cvetličarno in uredili okoli 20 parkirnih prostorov, avtobusno postajališče pa bo umaknjeno s ceste.

(Besedilo in slika: DARJA JUVAN)