

Fokozódik a magyar-román gazdasági együttműködés

BEFEJEZTÉK TANÁCSKOZÁSUKAT A GAZDASÁGI EGYÜTTMŰKÖDÉSI KORMÁNYBIZOTTSÁGOK

Szeptember 26-27-én zajlott le Bukarestben a magyar-román gazdasági együttműködési vegyes kormánybizottság 5. ülészaka. A bizottság megelégedéssel állapította meg, hogy a két ország 1962. évi árucseréfor-galmának volumene mintegy két- és félszerese volt az 1958. évinek.

Ugyanakkor a bizottság tudomásul vette a két ország tervehivatali szerveinek tárgyalásain a távlati tervek egyeztetése terén eddig elért eredményeket.

Az ülészak befejeztével készített jegyzőkönyvet román részről Alexandru Bir-ladeanu, a Román Népköz-társaság Minisztertanácsának alelnöke, magyar részről pedig Apró Antal, a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány elnökhelyettese írta alá.

Az ülészak munkálatai a barátság és a kölcsönös meg-értés légkörében folytak le.

A jegyzőkönyv aláírásakor a két küldöttség vezetője be-szédet mondott. Alexandru

Birladeanu megelégedéssel állapította meg, hogy a két ország árucseréfor-galma az előző ülészak óta eltelt idő-ben is emelkedett, s ugyan-akkor elmélyültek a műszi-tudományos kapcsolatok is.

Apró Antal beszédében a többi között ezeket mondot-ta:

A fő figyelmet most a nép-gazdasági tervek egyeztetésé-re kívánjuk fordítani. Mi úgy látjuk: elérkezett az idő, hogy a közöttünk levő kétold-alú együttműködést szerve-zettebbé tegyük. (MTI)

Kádár János fogadta Louis Saillant-t

Kádár János, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára, a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány elnöke szombaton fogadta az Építő-, Fa- és Építőanyag-ipari Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének 4. kon-ferenciája alkalmából Buda-pesten tartózkodó Louis Sail-lant-t, a Szakszervezeti Világ-szövetség főtitkárát. Részt vett a találkozón Brutyó Já-nos, az MSZMP Politikai Bi-zottságának póttagja, a Szak-szervezetek Országos Taná-csának főtitkára.

A baráti légkörben lezaj-lott találkozón megbeszéltek a nemzetközi munkásmozgá-lom és a békéért folyó harc időszéri kérdéseit. (MTI)

KGST munkaértekezlet Budapesten

A Bolgár Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Kö-zársaság, a Lengyel Népköztársaság, a Magyar Népköztár-saság, a Német Demokratikus Köztársaság és a Szovjetunió állattenyésztési kutató intézeteinek képviselői szeptember 24. és 28. között munkaértekezletet tartottak Budapesten a szarvasmarha ivadékvizsgálat legfontosabb módszertani problémáinak közös vizsgálatáról és egyeztetéséről.

A munkaértekezlet elhatározta: javaslattal fordul a KGST mezőgazdasági állandó bizottságához, hogy az említett té-mában folytassák az együttműködést.

Érik a műszaki fejlesztés gyümölcse

Kijutott a hullámvölgyből a cipőkészítők szövetkezete

Még nem is olyan régen, ha a szegedi cipőkészítők szövetkezetéről esett szó, so-kunk képzeletében a füstös kis műhelyek, a Szikra utcai üzem kezdetleges munkatér-mei, dohos levegőjében görnyedő, szorgoskodó emberek jelentek meg kalapáccsal, fa-szeggel, tüvel és árral ke-zűlkben. De ez a szövetkezet sem a régi már. Az egykori kézműves kisipar, ami a szö-vetkezetekben is megmaradt, gépesített üzemmé fejlődött az utóbbi években. A Cserzy Mihály utcai új üzemházban alapvetően megváltozott a szövetkezeti tagok munkakö-rülmenye, élete, gondolkodá-sa.

Kevesen hitték

Már közismert Szege-den, hogy a szövetkezet üzemháza nemcsak kívülről szép, ha-nem belülről is. Világos munkatérrel, amelyeket megirigyelhetnek a cipőgyári munkások is, a követelményeknek mindenben megfe-lelő szociális berendezéseivel jobb feltételeket biztosít ma már, mint a szegedi cipőgyár. Röviddel azután, hogy elfog-lalták szép és új birodalmu-kat, arról irtunk, hogy az új üzemház új tartalmat köve-tel. Ebben a riportban vá-zoltuk a fejlődés lehetőségeit, amelyek a szövetkezet előtt álltak. Ebben akkor csak Krajčík András elnök és né-hányan hitték, akiknek gon-dolata már akkor messze elől járt. A má, a szalagszerű gyártást tervezték és szer-vezték is.

Akkor többen még az új üzemházat is tehernek tar-tották, a gépektől pedig fél-tették a régi normákat. Ez-zel együtt természetesen a keresetet is. Azt hitték, új munkakörülmények között, új gépekkel, korszerűbb tech-nológiával csökken majd a keresetük. Nem hitték a mű-szaki fejlesztésben és féltek tőle. Ezek az emberek egy része el sem tudta képzelni a cipőgyártás lábszij és ár nélküli. Amikor pedig való-ban normatrendezésre került a sor, mert alkalmazni kez-dték a gépeket, ki is mondták: íme, szűkítik a keresetet. Csak ezt látták a fejlődésből, semmi többet.

A második helyen

Voltak, akik a vezetéség okfejtését, hogy előbbre kell lépni, ezzel fogadták: mi az, talán sokallják keresetün-ket? Ugyanis ekkor nem csináltak titkot abból, hogy a szövetkezetben egy cipő el-készítésére 40 forint munka-bért fordítanak. S elmondot-

ták azt is, hogy ezt szeretnék legalább 27-28 forintra csökkenteni.

Nem a keresetet akar-juk csökkenteni, hanem a termelékenységét növelni — felelték a vezetők. Szép ter-veket dolgoztak ki, de a ter-vek sokáig csak papíron ma-radtak. Gyenge volt a mű-szaki előkészítés és fékként tapadt a fejlődésre a régi, a kisipari gondolkodásmód. Aztán teltek a hetek, hóna-pok, s a modern cipőipari gé-peket, a korszerű eljárásokat nemcsak megszokták, megis-merték, hanem meg is szer-tették az emberek. Állandó-an javult a termelés és nőtt a kereset is. Ma már napo-nra 300-320 pár cipőt tud-nak gyártani a szövetkezet munkasalaján. Nem vélet-len dolog, hanem természe-tes velejárója a termelé-kenység növelésének, hogy csökken az egy pár cipőre fordított munkabér. A sza-lagszerű termelés bevezeté-se előtt 40 forintból 27 fo-rintra csökkent a munka-költség. Ezzel a szövetkezet a második helyen áll, csak a budapesti Vörös Hajnal Kisz előzi meg 1 forinttal.

Jól jártak

Javultak a keresetek is. Ezt számok bizonyítják, hi-szen 9,2 százalékkal több az átlagkereset mint a szala-gszerű termelés bevezetése előtt. Benkő Józsefné pél-dául januárban 1087 forintot keresett. Júliusban, amikor a legnagyobb volt a kereset a szövetkezetben, 1966 forin-tot. A fiatalabbak közül Gombos Gizella és Csizsár Erzsébet keresetének ala-kulása érdemel figyelmet. Keresetük 700 forinttal nőtt. Nem panaszkodhatnak az exportcipő gyártó szövetke-zeti tagok sem. Ők is jól jártak. Tegyük hozzá, a nép-gazdaság is.

Nagy szerepe volt a fejlő-désben annak, hogy nőtt a műszaki vezetés színvona-la, s a munka szervezette-sége, s ez nagymértékben nö-velte a dolgozók munkaked-vét is. Eddig 5 ezer pár ex-portcipő helyett mindig 5500-at készítettek, hogy az át-adásnál kikerülő hibás ci-pőket pótolni tudják. Leg-utóbb már csak 300 párral készítették többet, de ennyi-re sem volt szükség. Az idén készítették cipőt a ba-ráti országok és néhány nyu-gati állam vállalatának megrendelésére. A szövetke-zet készítményeinek híre azozban messze földre is eljutottak. Előreláthatóan jövőre már afrikai államok

része is gyártanak cipőt, ezek mintapéldányait most készítik.

A népgazdaság hasznára

Másfél évvel ezelőtt azt mondták a szövetkezet veze-tői, hogy az új üzemház után legfontosabb felada-tuk új tartalommal meg-tölteni az épületet, és szá-mukra ez nemcsak a gépek beszerzését jelentette, hanem az emberek nevelését is. E-ben is szép sikereket értek el. Egymás után alakultak a szocialista címért küzdő munkáskollektívák. Azzal, hogy az emberek a politikai fejlődésben is előrelépnek és jobban össze tudják kap-csolni a szövetkezeti, a nép-gazdasági és egyéni érde-keket, új fejezetet nyitnak a szövetkezet történetében. Tavaly még csak 17 ezer pár lábbelit gyártott a ci-pőszéreg, az idén már 25 ezer párat, jövőre pedig még ennél is többet — a maguk javára, a népgazdaság hasz-nára.

N. P.

Magas jutalmak a vetésben élen járó gazdaságoknak

Az ország különböző vidé-kein mozgalmat indítottak a termelőszövetkezetek a ke-nyérgabona időben és jó mi-nőségben történő elvetése érdekében. Ugyancsak szá-mos termelőüzem csatlako-zott a tiszaföldvári Lenin Termelőszövetkezetnek a mezőgazdasági üzemekhez inté-zett termelési felhívásához. A versenymozgalom, vala-mint a gondos munkaszerve-zés eredményeképpen

már több termelőszövet-kezet befejezte a kenyér-gabonafélék vetését.

A Földművelésügyi Minisz-terium nagyobb összegű pénztutalmat biztosított ezek-nek a kezdeményezéseknek anyagi ösztönzésére. Pénztu-talomban részesülhet minden olyan mezőgazdasági termelő-üzem, amely a kenyérgabo-naféléket

határidő előtt, jól előké-sztett talajba, elegendő ve-tőmaggal, szakszerű mű-trágya-felszalaszálással a tervezettnél 5 százalékkal nagyobb területen elveti. Jutalomban részesülnek mind-

HASZNOS VÁLLALKOZÁS — nemzetközi méretekben

Néhány hónappal ez-előtt esett szó először arról, hogy a Kölcsönös Gazdasági Segítség Taná-csában együttműködő orszá-gok közös vagonparkot szer-veznek, s ezzel megteremtik annak a lehetőséget, hogy a vasúti szállításban is érve-nyesüljön a rendelkezésre ál-ló erők és eszközök jobb ki-használása. Hogyan teszi ezt lehetővé a közös vagonpark? — A kérdésre csak úgy le-het választ adni, ha röviden is, de áttekintjük a vasúti áruszállításnál jelenleg érve-nyes előírásokat, illetve egy pillantást vetünk arra, hogy az említett előírások hogyan hatnak a gyakorlatban.

A vasút közútdománusán nemzetközi tevékenységet fejt ki, mind az áruszállítás-ban, mind a személyforga-lomban. A fejlődés termé-szetszerű velejárója volt an-nak idején a vasúti szállítá-sban annak az igénynek a felmerülése, hogy a kocsik az országhatárokon túl is közlekedjenek. Az áruszállí-tásban az az igény első pillanattól kezdve mint gazdasá-gi tényező merült fel, mert az áru átrakása nemcsak költséges művelet, hanem mindenkor magában rejti a rakomány sérülésének a ve-szélyét is. Az áruforgalomban a gazdasági, a személyi forgalomban a kényelmi szempontok alakították ki a jelenlegi gyakorlatot, ami-kor naponta vasúti kocsik tö-mege lépi át az országhatá-rokat. Az utasok átszállás, a rakományok átrakás nél-kül teszik meg az utat nem-csak az országok között, ha-nem napjainkban már földrészek között is. A Föld néhány pontján speciális komphajók egész vasúti sze-relvényeket szállítanak át tengerszorosokon, vagy pél-dául a La-Manche-csatornán is. Az országok, illetve föld-részek közötti vasúti forga-lom kifejlődésével egy idő-ben alakultak ki azok az elő-írások is, amelyek elősegítik, illetve korlátozzák a kocsik nemzetközi forgalomban tör-téző felhasználását.

A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsában együttműködő orszá-gok kapcsolatainak másfél évtizedes fejlődésében (1949-ben alakult meg a KGST) a sokirányú kölcsönhatás egyik természetesen követ-kezménye és velejárója az egymás közötti áru- és nyersanyag forgalom növe-

kedése. Már a jelenlegi — és a jövőben előrelátható-lag várható — forgalom le-bonyolításának is akadályát képezik, az öröklött és csak kisebb-nagyobb mértékben módosított szabályzatok. Az érvényben levő nemzetközi egyezmények értelmében minden országnak a tartóz-kodási idővel arányosan nö-vekedő bért kell fizetni a területén közlekedő idegen vasúti kocsikért, akkor is, ha azokat nem használja fel áruszállításra, hanem üresen küldi vissza a tulajdonos or-szág vasútvonalára. Ez a szabályzat egyrészt lehetővé teszi az idegen kocsik fel-használását, másrészt kor-látozza a felhasználási le-hetőségeket. Ezért például ha az adott pillanatban nem áll rendelkezésre olyan áru, amelyet a kocsitulajdonos or-szágba kell szállítani, rend-szerint üresen küldik visz-sza a vasúti kocsikat, hogy minél kevesebb legyen az érte fizetendő bérleti díj. Ha csupán a díjtételt vesszük figyelembe — és eltekintünk a különböző egyéb kötelezettségek-től, amelyeket az egyes vas-utak érvényesítenek, ami-kor például kimondják, hogy kocsikat csak olyan áruk szállítására lehet felhasz-nálni, amely a tulajdonos országba irányul — akkor is logikus következmény, hogy minden ország törek-szik arra, minél rövidebb ideig tartózkodjanak vona-lain az idegen országok tu-lajdonát képező vasúti ko-csik. Az előbb elmondottak-ból viszont következik az, hogy naponta üres vasúti kocsik százai futnak például a magyar vonalakon is. A mi viszonyaink között, ahol a távolságok viszonylag nem is nagyok, az üres fu-tás évente körülbelül 80 mil-lió kocsi-kilométer. Ha a Kö-lcsönös Gazdasági Segítség Tanácsában együttműködő országokra vetjük ki ezt a számot, akkor körülbelül egy és negyed milliárd kocsi-kilo-méterrel számolhatunk. Ez meddő teljesítmény mind-egyik ország vasútvonalain. Íme az érvényben levő elő-írások így hatnak a gyakor-latban és válnak akadályo-zóivá annak az ésszerű tö-rekvésnek, hogy minél ke-vevesb legyen egy-egy vas-út forgalmában a gazdaság-talan üresjárat.

S a nemzetközi forga-lomban érvényes elő-írásokról elmondottak közel sem adnak teljes ké-pet arról a sokféle megkö-töttségről, amely létezik. De úgy vélem, hogy ez a kevés is érzékelteti: az elavult elő-írások módosítása, vagy a régi-hez hasonló elveken fel-épülő új szabályzat kidolgo-zása sem elégheti ki a KGST-ben együttműködő or-szágok között állandóan nö-vekvő áruforgalom követel-ményeit. Az együttműködés politikai alapjai, eddigi gaz-dasági eredményei teremtet-tek meg a feltételeit annak, hogy napirendre kerüljön a vasúti kocsipark országon-kénti és nemzetközi mére-tekben is kedvezőbb kihasz-nálásának megoldása. Ezt a célt szolgálja a közös koci-park, amelynek létrehozása úgy történik, hogy minden ország a közösség rendelke-zésére bocsátja saját koci-siparkjának egy részét. En-nek a résznek a nagyságát természetesen meghatá-rozzák az egyes országok adottságai, lehetőségei. A kö-zös kocsipark céljaira fel-ajánlott vagonok tulajdon-jogát természetesen nem érinti a megállapodás.

A közösségi kocsikat minden ország felhasz-nálhatja saját céljaira mindaddig, amíg nem tudja áruval megrakva visszakül-den a tulajdonos országnak.

Ugyanis az együttműködés-ben résztvevő országok az általuk a közösség rendelkezésére bocsátott mennyiség-nek megfelelő darabszámú idegen kocsit, használati díj fizetése nélkül, országon be-lüli fuvarozásra is igénybe vehetik. De felhasználhat-ják az egyezményben részt-vevő országok közötti vasúti szállításra, sőt olyan orszá-gokkal lebonyolított nemzet-közi forgalomban is, ame-lyek nem tagjai a közös koci-siparknak. Kocsishasználati díjat csak abban az esetben kell fizetni az egyes orszá-goknak, ha az általa a kö-zösség rendelkezésére bocsá-tott darabszámot meghaladó mennyiségű vasúti kocsit vesz igénybe. Vagyis —, ahogy szaknyelven mondják —, ha számítási részét meg-haladja az általa igénybe-vett kocsimennyiség, akkor használati díjat fizet, vi-szont, ha az említett arány-nál kevesebb kocsit vesz igénybe, használati bért kap azoktól a vasutaktól, ame-lyek — ismét a szaknyelv kifejezésével élve — állag-tűlépésben vannak.

A közös kocsipark haszná-latát biztosító előzetes meg-állapodások természetesen tisztáznak sok egyéb rész-letkérdést is. Ezekre nem té-rünk ki, s csupán a legfon-tosabbat említettük, azt, amely lehetővé teszi, hogy mind az egyes országokban, mind az egyezményben részt-vevő országok összességében csökkenjen az üresen vonta-tott vasúti kocsik száma, le-hetővé váljék a rendelkezé-sre álló kocsipark gazdasá-gosabb kihasználása. A kö-zös összefogás lehetővé teszi, hogy mindegyik ország tu-lajdonképpen külön befek-tetés nélkül, összehangolt szervezési intézkedésekkel növelje szállítási kapacitá-sát.

A működés gyakorlata — ahogyan azt az előbbieken vázlatosan ismertettük — természetesen megkívánja, hogy legyen valamiféle szer-vezet, amely irányítja az együttműködés munkáját. A legfőbb irányítószerv a Tanács, amelynek munkájában minden tagország meghatal-mazott képviselője vesz részt. A Tanács — egyszerű-sített értelmezéssel élve — az együttműködés legfonto-sabb elvi és gyakorlati kér-déseivel foglalkozik és ellátja a legfőbb felügyeletet. A Ta-nácsnak alárendelt, de állandó jelleggel tevéke-lykedő szervezet az Iroda, amely el-látja a közös vagonpark nyilvántartási, elszámolási, tehát adminisztratív felada-tait. A felmerülő igényeknek megfelelően intézkedik az egyes országokban jelentke-ző kocsi-fölösleg — vagy hi-ány kiegyenlítéséről és így operatív tevékenységével is hozzájárul a közös cél, a rendelkezésre álló kocsipark minél gazdaságosabb kihasz-nálásához.

Egy cikk keretei termé-szetesen szűkek ah-hoz, hogy minden vo-natkozásban és teljes széles-ségében bemutassuk az együttműködés elvi alapjait és gyakorlati formáit. A tel-jességre törekvés nélkül, csu-pán vázlatos áttekintést ad-tunk, de úgy gondoljuk, hogy az elmondottak is bi-zonyítják: a közös vagon-park létrehozása olyan gyá-korlati lépés, amelynek köz-vetlen gazdasági eredményei előnyösek mind az egyes résztvevők, mind az ösz-szesség szempontjából. Olyan új forma ez, amely rugal-mas és hatékony együttmü-ködési lehetőségeket kihasz-nálására teremti meg a szükséges kereteket. A janu-ár elsejével megvalósuló közös vagonpark újabb te-rületre terjeszti ki az álla-mok közötti együttműködést és érvényesíti a KGST leg-fontosabb alapelvét, hogy a szocializmus építése érdeké-ben mind teljesebbé váljék a munka nemzetközi megszer-vezése.

KONNER JÁNOS