

Intézkedések a közületi személygépkocsik számának csökkentésére

Ötezer szolgáltatókocsit, „leállítanak”, ezzel háromszázalékkal csökken a közületi személygépkocsi-állomány, szükségük a nyugati gyártmányú kocsik használatának jogcímét, anyagilag is ösztönzik a magánautók hivatalos célú felhasználását és szigorúbban büntetik a közületi kocsik jogtalan használatát. Ezekben foglalható össze a Minisztertanács múlt évi végi döntése, amely módosította a közületi gépjárművekről szóló korábbi jogszabályt. A közlekedés- és postaügyi miniszter és a munkügyi miniszter ezzel kapcsolatos, rövidesen megjelenő rendeletét ismertette szerdán Tózsér István, a KPM főosztályvezetője.

A Minisztertanács politikai és takarékosági megfontolásból 1972-ben szaoalyozta a közületi szervek személygépkocsi-használatát. Az akkori rendelet elérte célját, hiszen lényegében megszűnt az állomány indokolatlan gyors ütemű növekedése, s a közületi személyautók száma 7700-zal csökkent. Ez másfél milliárd forinttal csökkentette az üzemeltetési költséget. Az intézkedés ezenkívül lehetővé tette több ezer gépkocsivezető átirányítását más területre és megteremtette a feltételeket a magángépkocsik hivatalos célú igénybevételeire.

Az 1972. évi rendelkezések elvei a gyakorlatban bevaltak. A végrehajtásban azonban adódott fejemzetlenségéből és a szabályok megszegéséből eredő hiányosságok. Ezenkívül időközben a feltételekben is végbementek bizonyos változások, így szükségessé vált a korábbi rendelkezések módosítása, újabb követelmények meghatározása.

A módosítás most rendelt teremt a szolgáltató-gépkocsik körében. A jogszabály előírja: hagyományos szolgáltató-gépkocsit a jövőben kizárólag baleseti helyszínelés, egészségügyi, közegészségügyi készenlét, gépjárművezetőképzés és közúti ellenőrzés céljából lehet tartani. Ezekhez a feladatokhoz a jelenlegi 7400 szolgáltatókocsiból 2400-ra lesz szükség. A fennmaradó ötezer hagyományos szolgáltató-személygépkocsiból kétezer a már említett normamódosításra használható fel, illetve miniszteri tartáléként áll rendelkezésre. A rendelkezés szerint három-ezer hagyományos szolgáltató-személygépkocsi hatóság jelzéssel 1979. december 31-ig le kell adni; ezeket az autókat értékesítik.

Minden olyan leadott szolgáltatókocsi helyett, amely a közületi szerv gépkocsi-állományát véglegesen csökkenti, az illetékes miniszter egyse-ri esetben soron kívül két személyautót utalhat ki olyan dolgozóknak, akiknek munkaköre szükségessé teszi a személyi tulajdonú gépkocsi rendszeres használatát. Azoknak a közületeknek, amelyek a lakossági szolgáltatókkal összefüggő feladataikat is döntően magángépkocsik bekapcsolásával tervezik ellátni, az átálláshoz ugyancsak biztosítják dolgozóik részére a szükséges gépkocsikat.

Az eddiginél nagyobb érdekeltiséget teremtnek a személyi tulajdonú gépkocsik nagyobb arányú közületi célra való igénybevételehez. Ennek érdekében az 1972-ben megállapított kilométerenkénti 2 forintból 2,70 forintra emelték a kiküldetésre magángépkocsival utazóknak járó térítés díját. A megváltozott körülményeket figyelembe véve a felülvizsgáló szer-

vek felülvizsgálják az eddigi általánódíjak összegét is, amelyet ugyancsak rendeznek majd. A sok helyen eddig is alkalmazott gyakorlatot — amely szerint a hivatalos kiküldetésre saját kocsival utazó dolgozó vasúti tarifa elszámolására jogosult — most az új rendelkezés is szentesíti, vagyis lehetőség van utazási térítésként a jegy csatolása nélkül a vasúti költség felszámítására. A módosított jogszabályba ugyancsak bekerült: közületi szerv lakásépítkezéshez és költözködéshöz saját dolgozóit rendelkezésére bocsáthat kedvezményesen üzemi tehergépkocsit, azonban — a korábbiaktól eltérően — a feltételeket és a használati díj összegét kollektív szerződésben vagy belső szabályzatban kell meghatározni.

A közületi gépjárműveztők létszámának további csökkentését szolgálja, hogy a vállalatok havi 1000–1800 forintos gépjárművezetői pótlékot rendszeresítenek azon dolgozóik — nem gépkocsivezetők — részére, akik a vállalati személygépkocsit, autóbust, tehergépkocsit maguk vezetik.

Általános szabályként ismétli meg a rendelkezés azt az előírást, hogy közületi üzemi személygépkocsiként tőkés országokból beszerzett, illetve szocialista országokban reprezentatív célokra gyártott autót nem tarthat üzemben. A jogszabály szerint ilyen gépjárművek használatára csak a Külügyminisztérium, valamint — állományának felére — a Külkereskedelmi Minisztérium jogosult, más minisztériumok, közületi szervek, vállalatok ilyen típusú általános célú gépkocsikat nem tarthatnak. Indokolt esetben egy-egy ilyen „kocsi engedélyezhető olyan, a népgazdasági szinten legkiemelkedőbb állami intézményeknek, trösztöknek, külkereskedelmi joggal rendelkező „A” kategóriájú vállalatoknak, szövetkezeteknek, amelyek tevékenységéhez az feltétlenül szükséges. A Minisztertanács rendelkezése szerint mindazon szervek, amelyek a felsoroltak alapján nem jogosultak nyugati kocsi üzemeltetésére, valamint ha a gépjárműveiknek kora a kilenc évet meghaladja, korszalikat 1980. december 31-ig köelesek leadni. A nyugati gyártmányú kocsik helyett Lada 1500-as és 1600-as típusú autót vásárolhatnak az érintett szervek, vállalatok. Foglalkoznak azzal, hogy a közületi szervek protokolláris személygépkocsi-igényének kielégítésére bérelhető reprezentatív kocsi-parkot hoznak létre.

A közületi személygépkocsi-állomány fenntartási költségeinek csökkentéséhez vezető népgazdasági érdek érvényesítését is több rendelkezés szolgálja. Így például előírták, hogy a nagyobb gépkocsiállományt fenntartó közületi szerveknek a személygépkocsik taxirendszeri üzemeltetését kell megteremtteni. Megvizsgálják azt is, hogy a lakás és a munkahely közötti kocsihasznaulatot milyen módon lehetne üzemi gépkocsikról taxira „átváltani”.

Végül a rendelkezés szerint a közületi személygépkocsik jogtalan használatának az eddiginél szigorúbb, a kilométertől függően fokozatosan emelkedő — 5–15 forint — büntetési díjakkal igyekeznek elejét venni.

A közületi szervek gépjárműveiről szóló módosított jogszabály február 1-én lép hatályba. (MTI)

Németh Károly fogadta Milos Jakest

Németh Károly, a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára szerdán a Központi Bizottság székházában fogadta a hazánkban tartózkodó Milos Jakest, Csehszlovákia Kommunista Pártja Központi Bizottsága elnökségének póttagját, a Központi Bizottság titkárát.

A szívélyes, elvtársi légkörű megbeszélésen részt vett Borbély Sándor, a Központi Bizottság titkára. Jelen volt Stefan Bodnár, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti nagykövetségének ideiglenes ügyvivője. (MTI)

Új kotróhajó

Szerdán befejezték az észak-magyarországi vízügyi igazgatóság tiszalöki hajógyá-igazgatóságában az óránként harminc köbméter iszap kiemelésére alkalmas úszó csatornatoró összeszerelését.

Javult a párttaggá nevelő munka Szegeden

A kommunisták gondja nemcsak az, hogy gazdasági lag évről évre erősödjék az ország, hanem az is, hogy milyen a párttaggá utánpótlása, kiket veszünk föl a munkásszintely élcapatának sorába. Amint a Szeged városi párt-végrehajtóbizottság megállapította, hogy a pártiszervekben 1978-ban javult a párttaggá nevelő munka, nőtt a tagfelvétel színvonala. A Politikai Bizottság 1974 júniusi határozata elsősorban az üzemi pártiszerveket „mozgatta” meg, s ezek főleg a munkások körében értek el figyelemre méltó eredményeket. Annál értékesebbek ezek a tények, mivel a pártba jelentkezők iránt társadalmi fejlődésünknek megfelelő követelményeket támasztottak.

Rendszerint a pártcsoporthoz, az alapszervezetek, a KISZ-szervezetek, sőt néha a szakiszervezeti bizottságok, a munkások körében kezdődik a tagfelvétel. A fiatal, 30 éven aluli munkások rendszerint tartózkodóbbak, de ha a pártba lépéssel kapcsolatban megkérdezik őket, szívesen fogadják, sokan örülnek, hogy méltónak tartják őket a párttagságra. Az értelmiségiek és az alkalmazottak körében viszont jellemzőbb az egyéni kezdeményezés.

Jobban érzik felelősségüket az ajánlók is, tudják, hogy munkájuk korántsem ér véget a tagfelvétellel. A felvettek nagy többsége igen tevékeny, rendszeres társadalmi munkát végez valamelyik tömegszervezetben, a lakóhelyen, vagy a gyárban. Eltérő módjuk, munkájuk, aktivitásuk példaadó, egész egyéniségükön látszik, hogy kommunisták akarnak lenni. Tavaly Szegeden 626-an léptek be az MSZMP-be, s ez a szám halazza az 1976. és az 1977. évi főlvételeket. Külön öröm, hogy ezúttal is a nagyüzemek voltak a főlvételek fő forrásai: a munkások 58 százaléka itt vették föl a párt sorába. A minőség javulását jól mutatja az, hogy az új párttagok között tovább javult a középiskolások és a diplomások aránya.

A főlvettek többsége a KISZ-ben, a szakiszervezetekben végzi politikai munkáját, de sokan tevékenykednek a szocialista brigádokban is. Sajnos, az új belépők 3,5 százalékának nincs állandó megbízatása, ők azonban

A munkaerő-gazdálkodás egy éve a ruhagyárban

Munkaerő-gazdálkodási akcioprogramot készített 1978-ra a Szegedi Ruhagyár a megyei és a városi pártbizottság állásfoglalása alapján, valamint a helyi sajátosságokat is figyelembe vevő üzemi pártiszervek irányelvei szerint. Alapvető föladatként jelölték meg a meglévő munkaerő megtartását, és hatékony foglalkoztatását, a ki-és belépések mérséklését, a munkahelyi légkör javítását, az anyagi ösztönzők céltudatosabb alkalmazását.

Sikerült-e mindezt megvalósítani?

A program végrehajtását a ruhagyári pártbizottság állandó figyelemmel kísérte, s arról a vállalatvezetőket is beszámoltatta. Az alapszervezetek sokat segítettek a munkaerő-gazdálkodás ellenőrzésében és a dolgozók közérzetének javításában. A központi gyár pártiszervezetei

például fölhívták a figyelmet arra, hogy a jelentős, de helytelenül alkalmazott anyagi ösztönzés rontja a közhangulatot, és a munkások kilépéséhez vezet. A szakiszervezeti bizalmiak hálózata és az üzemi KISZ-bizottság is eredményesen mozgósított a föladatok végrehajtására. Kiemelendő, hogy a ruhagyári dolgozók igen aktívak voltak a különféle fórumokon is, több hasznos javaslatot tettek a folyamatos munka, az egyenlőtlen terhelésű részrtek fölülvizsgálata, a vidékről bejárók munkaidő-kezelvényének újraterelése, a rosszul dolgozók felelősségére vonása végett. E sokrétű tevékenység hatására mérséklődött tavaly a létszámcsökkenés, hatékonyabbá vált tennivalók ismertetésében, a munkaadókkal szembeni követelmények megfogalmazásában. A központi gyár pártiszervezetei

vulás 23,2, az esőkabátoknál 19 százalékos.

Munkanap-fényképezéssel vizsgálták a műszakon belüli veszteséget. Megállapították, hogy a gyártószalagoknál nincs baj, itt közel 100 százalékos volt az időkihasználás. Ellenben a vasalóteremben, a rajzoló szabázkonál, a kellékári dolgozóknál 3,7–5 százalékos idővesztést tapasztaltak, amit új követelmények föllállításával csökkentettek. Elég jelentős az olyan dolgozók száma, akik távozási engedéllyel több órára kiesnek a termelésből. Sajnos, a munkafegyelmegsértését a vezetők — munkaerőhiány miatt — gyakran elnézik, illetve nem vonják felelősségre a mulasztásokat. Tavaly csak hat embert bocsátottak el fegyelmivel a ruhagyárból.

Különösen a két műszakos műhelyekben nehéz „megállítani” a munkaerőt. A gyerekről visszajövő asszonyok közül sokan csak egy műszakot vállalnak — ilyenek 144-en vannak jelenleg. A megtartás érdekében a gyár 200 forint albréletdíj-hozzájárulást ad vidéki dolgozók részére. A gyártó megszakitó két műszakos női dolgozók havi 600 forint anyagi támogatásban részesülnek, s kisgyermekük elhelyezésének gondja is megoldott a vállalati bölcsődében. Szorgalmazzák a nyugdíjasok foglalkoztatását is, jelenleg negyven 60 évnél idősebb ember dolgozik a gyárban.

Az 1979–80-as esztendő feladatai megkövetelik, hogy a Szegedi Ruhagyár gazdaság-szervező és politikai munkájának középpontjában továbbra is a gazdaságos termékteljesítés kialakítása, az export dinamikus növekedése álljon. A hosszú évek óta tartó munkaruhagyártás megszűnik, a felszabaduló kapacitással értékesebb, nagyobb arányú szakmunkát igénylő exportterméket kell gyártani. Ennek érdekében igyekeznek minél több szakmunkást foglalkoztatni, illetve képezni. Tavaly nyáron már 28-an tettek sikeres szak-

munkásvizsgát, ebben a tanévben pedig 66 férfiszabó és öt mechanikai műszerész folytatja tanulmányait. A ruhaipari szakközépiskolában az elmúlt két évben 57-en tanultak, vagy fejezik be tanulmányaikat.

Az 1977. évi központi intézkedések jelentős bővítészt tettek lehetővé a fizikai munkakörökben. Bevezették a műszakpótlékot, ennek azonban elmaradt munkaerő-megtartó hatása. A női dolgozók — elsősorban családi gondok miatt — vis-szologynak a két műszakos munkarendtől, inkább vállalják a kevesebb keresettel járó egy műszakot. Ennélfogva elég jelentős a gyáron belüli fluktuációs igény is, ezért az úgynevezett létszám-szerkezeti arányok inkább csak adminisztratív módszerrel biztosíthatók.

A helyzet javítása érdekében szükséges, hogy a párt-és társadalmi szervezetek tovább segítsék a gazdaságvezetéség céljainak elérését. Tovább kell javítani a munkakörülményeket, a szalgamunka szervezését, a vidéki gyáregységeknél a nagyobb arányú szakmunkásképzést, az üzemioroda-bővítést. Nem nélkülözhető a vezetők munkájának értékelésekor az akcióprogram végrehajtásának ellenőrzése sem.

Közös pályaudvar rekonstrukciója

A felvételi épület rekonstrukciójával megkezdődött a murakeresztúri vasútállomás korszerűsítése. Magyar–jugoszláv államközi megállapodás alapján Murakeresztúron alakítják ki a két ország legújabb közös vasúti határ-állomását. Célja a földközi-tengeri kikötők felé irányuló és az onnan érkező vasúti rakományok továbbításának meggyorsítása, a szállítási veszteségek csökkentése.

A MÁV jelentős ráfordítással korszerű biztosítóberendezésekkel felszerelt, nagy befogadóképességű rendező-pályaudvart épít Murakeresztúron, amely akár 20 vonat-párt is fogadhat. A közös határállomás kialakítása jelentősen enyhíti a nagykanizsai pályaudvar zsúfoltságát, mert ezután a tranzitvontaknak ott kell megállniuk.

Trolivezetők az oktatóteremben



A Szegedi Közvetleni Vállalat Külső Pult utcai oktatóteremben január elején kezdődött meg az április 20-án újra induló trolis vezetők tanfolyama. Elméleti ismereteket szerzők a BKV szakemberei is hozzájárulnak, de már van szegedi oktatójuk is: Combos Mária maga is megtanult trolit vezetni, hogy taníthasson. Leendő trolivezetők, forgatómesterek ülnek a padokban — néhány hét múlva pedig Budapesten, a BKV kocsijainak volánja mögött. Gyakorlati tanfolyamukat ugyanis a társvállalatnál rendezik meg, s ott tesznek majd forgalmi vizsgát is.