



Naponta mintegy húszezer pár cipőt minősítenek és ellenőriznek minőségileg a Minőségi Cipőgyárban. A meősök a hazai szabvány szerint ellenőrzik a cipőket a futószalag végén, a csomagolás előtt. A külföldi megrendelésre gyártott cipőket a megrendelő által jóváhagyott követelményrendszer szerint minősítik

Ipari szövetkezetek

Szorosabb együttműködés, hatékonyabb gazdálkodás

— Az új esztendőben az ipari szövetkezetek egyik legfontosabb feladata, hogy szorosabban fűzzék egymás közötti, illetve más ágazatok termelőivel fennálló kapcsolatokat és ragadjanak meg minden kínálkozó alkalmat a gazdasági hatékonyság növelése érdekében — mondotta Rév Lajos, az OKISZ elnöke nyilatkozatában.

— A belföldi ellátás javítása, az exportválaszték bővítése, a termékstruktúra korszerűsítése *további erőfeszítéseket követel, s nem nélkülözheti a kooperációkat sem.* Az új évben már nem engedhetők meg párhuzamos fejlesztések, s mégkevésbé az, hogy keresett cikkek gyártásával — mert az nem gazdaságos — a szövetkezet és az állami ipar egyidejűleg leálljon, s a hiányt még gazdaságtalanabb importból kelljen pótolni. Így volt ez pedig az előállításhoz szükséges, illetve a megrendelővel szembeni kötelezettség teljesítéséig. Az ilyen forrásból eredő szövetkezeti termelés korábban évi 10–12 százalékkal nőtt, de a folyamat 1979-ben lelassult, mivel a nagyvállalatok is újrazvizgálták termékössze-

ágak ipari tevékenységét, különös tekintettel a *gyenge adottságú tsz-ekre.* A cél: új termékprofil, új telephely létesítésbe ne kezdjenek bele az ipari szövetkezetek ott, ahol az adott termelési vagy szolgáltatási tevékenységet a tsz-melléküzem már jól megszervezte.

— Szeretnénk hatékonyabbá tenni termelési kapcsolatunkat az állami iparral is. A KGM-mel közösen készített felmérésünk szerint 1976–79 között csupán ebből az ágazatból mintegy 2 milliárd forint értékben vettek át termelési profilt az ipari szövetkezetek, vállalkozva olyan termékek előállítására, amelyek a *nagyvállalatnál már nem, de a szövetkezetben még gazdaságosan gyárthatók.* Az ilyen forrásból eredő szövetkezeti termelés korábban évi 10–12 százalékkal nőtt, de a folyamat 1979-ben lelassult, mivel a nagyvállalatok is újrazvizgálták termékössze-

tételüket. A mintegy 900 ipari szövetkezet jelenleg körülbelül 300 állami vállalatnál végez termelési kiegészítő tevékenységet. Előfordult már olyan furcsa eset is, hogy a tartós együttműködés nyomán az állami vállalat meg akarta venni, illetve megvette a szövetkezetet.

— Az említettek — természetesen — csupán kiragadott példák az ipari szövetkezetek és az OKISZ-t foglalkoztató tervek, gondok sorából. Az 1979-es esztendőben szövetkezeteink körülbelül 72–73 milliárd forint árbevételhez jutottak. 1980-ban — *partnereikkel szoros együttműködésben* — még hatékonyabb gazdálkodásra, jobb, magasabb minőségű termékekre lesz szükség. Ehhez szeretnénk számukra a legsokoldalúbb segítséget nyújtani — fejezte be nyilatkozatát Rév Lajos, az OKISZ elnöke. (MTI)

Magas- és Mélyépítő Vállalat

Hasznos átszervezés

Mit tesz egy olyan közép-vállalat, mint a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat, hogy megállja a helyét? Egyes szakterületeken megpróbál jeleskedni. A vállalat életében ilyen a felvonószerelés. Van egy megfelelően képzett szakembere, aki a vállalatot a megrendelések állandóan biztosítottak — tömegesen épülnek emeletes házak —, ezt a szakterületet a jövőben is fejleszteni kívánják. Annál is inkább, mivel éveikig csak Csongrád megyében végeztek liftszerelést és -karbantartást, tavaly azonban már Békés és Bács-Kiskun megyében is üzembe helyeztek felvonókat; az ilyen jellegű feladatok egyre nagyobbak lesznek.

Persze a vállalat munkáját továbbra is az épületfelújítások szabják meg. Csak hogy ez a fajta tevékenység korántsem olyan kikristályozódott és áttekinthető, mint a liftszerelés. Sok az akadályozó tényező. A vállalati munka eredményessége nemcsak tőlük, más cégektől is függ. Elég a szakszerű, beruházó, kivitelező trió „kedvenc” jótékára, a „mutogatósdira” gondolni. Amikor egymást okolják az elkövetett hibákért, amiknek az építési határidő látja kárát. Ebben a játékban túlságosan is kö-

tött a kivitelezők keze, így érthető, ha a lehetőségekhez képest minél nagyobb önállóságra törekednek.

A Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalatnál is ez a tendencia, létrehoztak egy önálló tervezőcsoportot. A tervezői rutin megszerzése, a valóban alkotó, egységes nyelvet beszélő közösség megerősítése azonban még hosszú időt igényel. S akkor még nem volt szó arról, hogy a vállalatnak is el kell fogadtatni az építőkkel a tervezőcsoportot. Ez utóbbi azért is lényeges, mert közös előnye származik belőle a beruházóknak és a kivitelezőknek. Nemegyszer fordul elő, hogy az építési apróbb munkával akarja megbízni a tervezővállalatot, ám azok csak hosszú határidőre — ez egy, másfél évet is jelenthet — vállalják a rajzok elkészítését, hivatkozván egyéb feladataikra. Ez főként akkor káros, ha olyan jelentősége van a tervnek, amelynek hiánya akadályozza egy már megkezdett építést, berendezés tökéletes működését.

A kivitelező cégnek azért is előnyös egy önálló tervezői gárda, mivel az ő munkájuk segítségével az átlagosnál rugalmasabban alkalmazkodhatnak a megrendelők kívánásaihoz. És nyil-

Beszélgetés az irányelvekről

Növekszik a vasút szerepe

Megkezdődtek és sorra-rendre folytatódnak a pártalapszervezetekben a vezetőségválasztó taggyűléseken az irányelvekről a beszélgetések. Ez történik az MSZMP Szeged vasúti bizottsága területéhez tartozó húsz alapszervezetben is. Hétszázhusz párttag mond véleményt a párt politikájáról. A közlekedés különböző ágainak fejlesztése kapcsán az irányelvekben fontos helye van a vasútnak a távolsági áru- és személyszállítás növekedésében. „Folytatjuk a vasút korszerűsítését, a rakodás gépesítését, a csomópontok és a közutak kiépítését” — olvassuk a párt XII. kongresszusi irányelveiben.

— Mi vonatkozik ebből a MÁV szegedi igazgatósága területére? — kérdeztük Balogh Józseftől, a vasúti pártbizottság titkárától.

— Cselekvési programunk 1980-ra szorosan kötődik az irányelvek megállapításaihoz általában és konkrétan a vasút előtt álló feladatokhoz — mondotta. — A mi területünkön is fokozatosan növekszik majd a kocsipark mind az áru-, mind a személyszállításban. A kultúrát utaztatás feltételeinek javítása érdekében Csehszlovákiától vásárolunk úgynevezett Bz, Diesel vontatású motorkocsikat, amelyek három egységből álló szerelvények. Igazgatóságunk ezekből 53 egységet kap folyamatosan. Két típusuk van. Egyik 160, a másik 260 utast tud szállítani kényelmes, kultúrát feltételek mellett. Ezek a szerelvények mellékvonalainkon, például Szentek, Mezőhegyes, Battonya térségében közlekednek majd, és kiszorulnak a személyforgalomból a gőzvontatású szerelvények.

— A vasút korszerűsítése programjának végrehajtásában máris léptünk előre a Budapest—Kelebia között



elkészült és a forgalomnak tavaly decemberben átadott villamosított vonallal, amelyből a mi területünkre 103 kilométer esik. Jelentős ez a személy- és áruforgalomban, magyar—jugoszláv vonatkozásban pedig a tranzitforgalom lebonyolításában.

— Személy- és áruszállításban mi a MÁV szegedi igazgatósága feladata 1980-ban?

— Tervünkben 20 millió 600 ezer fizető utas és 10 millió 700 ezer tonna áru szállítása szerepel. A MÁV vezérigazgatóság 1980. évi tervjavaslata is hangsúlyozza, hogy a személyszállítási igények alakulására döntő hatással van a közlekedéspolitikai koncepció érvényesítése, a közületi és magán gépjárműpark növekedése, a rövidített munkahét hatása, a turisztika fejlődése, az urbanizáció. Számolnunk kell az energiatakarékossági intézkedések hatásával is. Mindezt figyelembe véve az elmúlt években a személyszállításban tapasztalt utasforgalom csökkenésével szemben 1980-ban az utaslétszám stagnálásával, áruszállításban ugyanakkor a feladatok jelentős növekedésével számolunk. A MÁV-nak az egész országra kiterjedő áruszállítása 1980-ban 137 millió tonna áru, s az átlagos szállítási távolság 183,5 kilométer. E nagy számokban benne vannak azok a hosszú távú közúti fuvarozások is, amelyek visszatérése a vasútra népgazdasági-

lag igen fontos, tekintve a hatékonyabb energiagazdálkodást.

— A vasúti személy- és áruszállítás javítása függvénye sok más intézkedésnek, fejlesztésnek, tervnek, követelménynek betartásának, amelyek, ha azt vesszük, nem újak. Benne szerepelnek az MSZMP KB 1978–79-ben hozott, a gazdálkodásra vonatkozó határozataiban is.

— Ezek a határozatok — hangsúlyozta a MÁV pártbizottságának titkára — változatlanul érvényesek ránk is és éreztetik hatásukat a minőségi követelmények fokozásában, az üzemviteli munka jobb megszervezésében, a vasút eszközeinek és berendezéseinek hatékonyabb kihasználásában, az anyagok, az energiával való észszerű takarékoságban, a

munkaerő célszerű foglalkoztatásában, a beruházási valamint az állóeszköz-fenntartási tevékenység színvonalának emelésében. Mindezekben közös érdek vezérli a vasúti párt- és gazdasági vezetőket gazdasági és politikai vonatkozásban egyaránt.

— A vasúti feladatok végrehajtásának sorában nem esett szó eddig a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról, a MÁV partnereiről az építő munkában, a szállításban, a jelentősebb beruházásokról. Az irányelvek erre is kitérnek. Szólna erről is?

— Jogos és helyénvaló a kérdés, hiszen ne szerénykedjünk lehetőségeinkkel. A Szeged állomás szomszédságában, munkásszállásunk folytatásaként a VI. ötéves tervben akarunk megépíttetni egy üzemi- és szociális épületet, amellyel sok száz dolgozónk régi problémája oldódik meg. Korszerű fűtőberendezés beszerelésével befejezzük a békéscsabai kocsijavító műhelyünket. Szeged és Hódmezővásárhely között véglegesen üzembe helyezzük a megépített biztosító berendezéseket. Soros ütemben tovább folytatjuk a szegedi vontatási telep, a rendező pályaudvar rekonstrukcióját. Beruházásaink között továbbra is szerepel vágányok korszerűsítése, fél- és fényrompók megépítése. Mindezekre 1980-ban 400 millió forint áll igazgatóságunk rendelkezésére.

— Építőipari jellegű beruházásaink gazdaságosan sikeres megkezdésének és befejezésének az a biztosítéka, hogy több építőipari vállalat párt- és gazdasági vezetőivel megújítottuk az eddig is kamatozó együttműködési szocialista szerződést. E partnerek közé tartozik a DÉLÉP, a Békés-, valamint a Bács-Kiskun megyei építőipari vállalat. Gondoskodunk a területek időbeni átadásáról, az anyagszállításról, vasúti gépekkel való kiegészítéssel. A másik fél pedig garantálja az építés befejezését a tervezett határidőre. Ugyanilyen gyümölcsöző a MÁV és a Volán 10. számú Vállalat komplex szocialista brigádjainak együttműködése a pályaudvarokon az áruk fel- és elfuvarozásában, kocsifordulók, a rakodás megszervezésében Szegeden, Szentesen, Makón, Hódmezővásárhelyen. Úgy gondolom, a fegyelmezett munkáról nemcsak beszélünk, cselekedtünk is érte, kezdve az alsóbb pártszervektől a magassabb testületekig. Hogy eredményeink növekedjenek és stabilabbá váljanak, ez marad a feladatunk a jövőben is.

Lódi Ferenc

A könnyűipari miniszter-helyettes Szegeden

Tegnap, pénteken Szegedre látogatott dr. Szabó Imre könnyűipari miniszter-helyettes. A Kenderfőnyő és Szövőipari Vállalat központjában tartott megbeszélésen részt vett Berta István, a városi pártbizottság titkára és dr. Gyórfy László, a megyei pártbizottság osztályvezető-helyettese is. A KSZV vezetői tájékoztatták

a miniszterhelyettest a gyárban folyó munkákról. Ezután a miniszter-helyettes megtekintette a Szegedi Kenderfőnyőgyárban az új szintetrikát feldolgozó üzemszert, majd a Szegedi Ruhagyárban párttaggyűlést vezetett. Az esti órákban dr. Szabó Imre visszatért Budapestre.

Horváth István