

BIULETYN INFORMACYJNY

Żegluga na Odrze

Maj 1987

Nr 5/87 /14/

Do użytku służbowego

Egzemplarz Nr

T R E Ś Ć

1. Informacja o wykonaniu zadań przedsiębiorstwa za okres czterech miesięcy 1987 r.
2. O podnoszeniu kwalifikacji zawodowych członków załóg pływających i robotników portowych.
3. O Statucie samorządu pracowniczego załogi ŻnO o.d.
4. Z życia organizacji partyjnej ŻnO.
5. Działalność i stan organizacyjny Zakładowego Ośrodka Kształcenia i Informacji.
6. Dzielnicowe zawody sportowe-obronne.
7. Zmiana stawek dodatku pieniężnego za rozłękę w grupie załóg pływających.
8. Informacja o zarządzeniach Dyrektora ŻnO.

Informacja o wykonaniu zadań przedsiębiorstwa za okres czterech miesięcy 1987 r.

Wykonanie zadań przedsiębiorstwa za okres czterech miesięcy 1987 r. w podstawowych wielkościach, przedstawia się następująco :

<u>T r e ś ć</u>	<u>Jedn.miary</u>	<u>Plan na 4 m-ce</u> <u>/I-IV/ 1987 r.</u>	<u>Wykon.za 4 m-ce</u> <u>/I-IV/ 1987 r.</u>	<u>/+-%</u>
Przewozy ładunków	tys.ton	1,100	1,026	- 6,7
	tys.tkm	144,620	121,583	-16,0
Przeładunki	tys.ton fiz.	643	619	- 3,7
	tys.ton op.	791	754	- 4,7
Wartość usług ogółem	tys.zł	780,900	864,461	+10,7
w tym:				
- realizacja własna	tys.zł	554,550	581,685	+ 4,9
- dotacja	tys.zł	226,350	282,776	+25,0
Koszty	tys.zł	744,900	802,690	+ 7,8
Wynik finansowy	tys.zł	+36,000	+60,374	+67,7

BIULETYN INFORMACYJNY

Żeglugi na Odrze

Czerwiec 1987

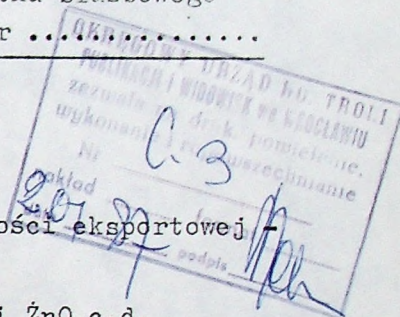
Nr 6/87 /15/

Do użytku służbowego

Egz. nr

T R E Ś Ć

1. Dni Morza 1987r.
2. Oddział w Szczecinie frontem do działalności eksportowej - aktywizacja portów rzeczno - morskich.
3. O statucie samorządu pracowniczego załogi ŻnO c.d.
4. Na co przeznaczamy fundusz socjalny w przedsiębiorstwie.
5. Z życia organizacji partyjnej ŻnO.
6. Informacja o zarządzeniach Dyrektora ŻnO.



Dni Morza - 1987 r

Dni Morza obchodziliśmy uroczystie na całym 500-kilometrowym Wybrzeżu Polski i w innych ośrodkach kraju, w tym również w naszym "wodniackim" mieście - Wrocławiu, centrum żeglugi śródlądowej w Polsce. Stało się tradycją, że podczas uroczystości Dni Morza wspominamy niełatwą przeszłość, trud i ofiarność pierwszej pionierskiej załogi naszego przedsiębiorstwa, wspominamy okresy załamania i wzlotów a przede wszystkim wielki entuzjazm i umiłowanie trudnego acz nie pozbawionego uroku zawodu marynarza "szkodkich wód".

Start naszego przedsiębiorstwa powołanego do życia 11 maja 1946r. był, podobnie zresztą jak wielu innych przedsiębiorstw, w tym okresie niesłychanie ciężki.

Droga wodna, która przez długi okres czasu była jednocześnie linią frontu, przedstawiała wraz z budowlami wodnymi, portami i stoczniami całkowitą ruinę.

Nieliczne barki i holowniki, których nie zdążono ewakuować w głąb Rzeszy Niemieckiej, leżały zatopione w nurcie rzeki lub basenach portowych.

42
Mimo tak olbrzymich zniszczeń powołane do życia przedsiębiorstwo musiało jak najszybciej uruchomić transport z uwagi na krytyczną sytuację gospodarczą kraju.

Rozumieli to dobrze pracownicy naszego przedsiębiorstwa organizując już w maju 1946 r. pierwszy transport węgla 3-barkowym pociągiem holowniczym z Koźła do Szczecina.

Uporczywa praca ludzka przy pełnym poparciu rządu i partii dawała z roku na rok coraz bardziej widoczne efekty.

Pierwsze dostawy inwestycyjne floty w latach 1947-49 w postaci 3 holowników zakupionych we Włoszech i 22 holowników parowych w Holandii, wzmocniły ubogi dotychczas potencjał przewozowy ŻnO. Pozwoliło to na wykonanie w 1950 r. 761 tys. ton w stosunku do 30 tys. ton przewiezionych w 1946 r.

W latach następnych otrzymano jeszcze dostawy 7 holowników i 32 barek budowanych we własnych stoczniach rzecznych i na tym zakończył się właściwie burzliwy dotychczas rozwój przedsiębiorstwa w latach 50-tych.

Lata 1953-1957 są więc w naszych wspomnieniach okresem całkowitej stagnacji, a nawet regresu przewozów odrzańską drogą wodną.

Żegluga znalazła się w cieniu dynamicznie rozwijającej się kolei - środka transportu niezależnego, w porównaniu do żeglugi, od warunków atmosferycznych /niskie i wysokie stany wody, zalodzenie rzeki/.

Okres stagnacji mija pod koniec lat pięćdziesiątych. Przeciążenie kolei, szczególnie na Śląsku stało się przyczyną poszukiwania innych dróg transportu. Zwrócono uwagę na transport samochodowy oraz rzeczny, którego bezsporną zaletą jest duża możliwość przemieszczania ładunków masowych oraz wielkogabarytowych.

W 1958 r. została podjęta decyzja o budowie nowej floty.

We Wrocławskiej Stoczni Rzecznej rozpoczęto budowę pierwszych BM-500.

Już w 1959 r. Żegluga na Odrze otrzymała 13 takich barek, tyleż samo w roku następnym, a w latach kolejnych tempo przyrostu tego typu floty uległo podwojeniu.

W 1962 r. wprowadzono, początkowo tytułem eksperymentu, zestawy pchane typu Tur, a następnie typu Bizon.

Bezsporne zalety tego typu floty spowodowały stopniowe wypieranie floty holowanej, która znikła zupełnie ze szlaku odrzańskiego pod koniec lat sześćdziesiątych.

Wraz z sukcesywną dostawą nowej floty wzrosły również wielkości przewozowe realizowane przez nasze przedsiębiorstwo.

43

I tak przykładowo, w roku 1969 flota ŻnO przewiozła 1,6 mln ton, w 1970 - 5,4 mln ton a w 1980r. wielkość ta wyniosła już 11,5 mln ton.

Posiadana aktualnie przez armatora odrzańskiego flota w ilości ponad 150 barek motorowych, około 250 pchaczy i około 650 barek pchanych przewozi w ciągu doby tyle ładunków co w ciągu całego pierwszego roku istnienia. Od chwili powołania przedsiębiorstwa przewieźliśmy łącznie z 5 miesiącami bieżącego roku - 152,7 mln ton ładunków. Jesteśmy największym armatorem żeglugi śródlądowej w Polsce wykonującym około 60% przewozów branży w tonach i około 75% pracy przewozowej mierzonej w tonokilometrach.

Szczycimy się tymi osiągnięciami. Nie może to jednak przesłaniać faktu, że dziś z uwagi na kurczenie się potencjału przewozowego wynikającego ze starzenia się statków - przypomnijmy : pierwsze BM-ki to rok 1959 - przy braku dostatecznych środków na jego odtworzenie, drastycznych pogłębiających się zaległości remontowych na stoczniach oraz pogarszającego się stanu drogi wodnej, zdolność przewozowa i poziom przewozów ograniczony jest do rzędu 7 - 8 mln. ton rocznie.

To, jak również niedoinwestowanie portów rzecznych, których przestarzałe urządzenia przeładunkowe nie pozwalają na zwiększenie ich zdolności przeładunkowej, brak "statusu" prawno-organizacyjnego floty śródlądowej w portach morskich, co powoduje obsługiwanie w tych portach barek odrzańskich w ostatniej kolejności w przypadku konieczności wyboru pomiędzy taborem kolejowym a pływającym - oto główne przyczyny znikomego 1% udziału żeglugi śródlądowej w ogólnych przewozach krajowych.

Jak więc widać - nawarstwiło się szereg problemów, które w znacznym stopniu limitują dalszy rozwój żeglugi śródlądowej.

Wyrazić należy nadzieję, że w najbliższych latach problemy te zostaną pozytywnie rozwiązane, w ramach realizacji II etapu reformy gospodarczej.

Mamy już podstawy, żeby jaśniej myśleć o rozwoju naszego przedsiębiorstwa. Ujęcie bowiem ŻnO w grupie przedsiębiorstw dysponujących 100% z odpisów amortyzacji pozwoli nam na zakup 17 - 20 barek pchanych rocznie.

Ponadto parę dni temu zakończono II etap modernizacji Portu Miejskiego a majątek naszego przedsiębiorstwa powiększył uniwersalny żuraw o udźwigu 16-20 ton i zdolności przeładunkowej 600-700 tys. ton rocznie.

Znacznie zaawansowane są inwestycje portowe w Gliwicach i Kędzierzynie - Koźlu.

44

Kończymy także modernizację bazy remontowej na Osobowicach. Załoga PP Żegluga na Odrze niejednokrotnie już w przeszłości dawała wyraz swego głębokiego umiłowania zawodu wodniackiego i ofiarności, które to cechy umożliwią niewątpliwie przezwyciężenie nawarstwionych trudności.

Z okazji tegorocznych obchodów Dni Morza, w imieniu kierownictwa gospodarczego i społeczno - politycznego przedsiębiorstwa, składamy podziękowania marynarzom, portowcom, pracownikom baz remontowych i administracji za ich rzetelny trud i zaangażowanie w realizacji codziennych zadań.

Oddział w Szczecinie frontem do działalności eksportowej-
aktywizacja portów rzeczno - morskich

W ramach programu "Aktywizacja małych portów basenu Zalewu Szczecińskiego", w 1978r. Oddział Szczecin przejął do eksploatacji zaniedbany basen Kolejowy w Stepnicy. Niewielkimi nakładami inwestycyjnymi i dużym wysiłkiem pracowników Oddziału Szczecin, zostały uruchomione w Stepnicy przeładunki różnych towarów.

Stepnica stała się dodatkowym portem rzeczno-morskim Żeglugi na Odrze.

W roku 1985 uruchomiono nową produkcję w naszym przedsiębiorstwie tj. załadunek zrębków i kory na morskie statki bandery RFN wchodzące do Stepnicy.

Przy współpracy z firmami zachodniemieckimi - FEHRING, KUCO -

oposażono port w taśmociąg, młyn do mielenia kory, ładowarkę. Dla składowania zrębków i kory utwardzono płytami betonowymi place, ustawiono 3 dźwigi typu DIER -65 do rozładunku wagonów, załadunku barek i statków morskich.

W Stepnicy jest zatrudnionych 12 pracowników. W roku 1985 przeładowano w tym porcie 3.139 ton zrębków za 43.407 DM i 1.482 dol. US. tj. 2.757 tys. zł.

Natomiast w roku 1986 przeładowano 25.255 ton zrębków i kory za 127.408 DM i 2.706 dol. US tj. 11.217.964 zł. W roku bieżącym załadowano już w Stepnicy 10.095 ton zrębków za 5.955.714 zł.

W ostatniej fazie są prace związane z uzyskaniem zezwolenia na zwiększenie zanurzenia wchodzących statków do Stepnicy do 3,30m. Dotychczas mogą wchodzić statki o zanurzeniu 2,90 m. W bieżącym roku jest uruchamiana podobna działalność w porcie Trzebież.

Próbnie załadowano tam 2 statki tj. 1.940 ton za 8.048 DM tj. 1.098.854 zł.

Nie są to jedyne nowe, niespotykane dotychczas w P.P. Żegluga na Odrze - usługi świadczone przez Oddział Szczecin.

W 1987 roku pięciu pracowników Oddziału Szczecin zdało egzamin i uzyskało uprawnienia pilota na statki śródlądowe na wodach morskich. Za godzinę pilotowania barki NRD-wskiej nasze przedsiębiorstwo otrzymuje 18 Rb.

Jak z powyższego wynika Oddział Szczecin w ostatnim czasie uruchomił świadczenie całkowicie nowych usług w zakresie działalności przedsiębiorstwa.

Przy niewielkich nakładach przedsiębiorstwo otrzymuje znaczne zyski i to za działalność eksportową.

O Statucie samorządu pracowniczego załogi ŻnO c.d.

Kontynuujemy publikację ważniejszych postanowień "Statutu samorządu pracowniczego załogi P.P. Żegluga na Odrze", rozpoczętą w Nr 2/87 biuletynu informacyjnego:

§ 16

1. Rada Pracownicza ma prawo występowania z inicjatywami, wnioskami i uwagami we wszystkich sprawach dotyczących przedsiębiorstwa.
2. Rada pracownicza ma prawo zwracania się do dyrektora z zapytaniem w sprawach stanu przedsiębiorstwa lub działalności jego organów.
3. Dyrektor ma obowiązek powiadomić radę pracowniczą o zajętym stanowisku w sprawie przedstawionej inicjatywy lub zgłoszonego wniosku oraz udzielić odpowiedzi na pytanie niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 14 dni.

§ 17

1. Rada pracownicza ma prawo kontroli całokształtu działalności przedsiębiorstwa ze szczególnym uwzględnieniem dbałości o racjonalną gospodarkę mieniem.
2. Kontrola obejmuje w szczególności :
 - 1/ zbadanie i ocenę wykonania zadań planowych,
 - 2/ realizację zawartych umów i porozumień,
 - 3/ analizę sprawozdania rocznego i bilansu,
 - 4/ analizę i ocenę okresowych i doraźnych sprawozdań dyrektora,
 - 5/ kontrolę wykonania uchwał zebrania delegatów i rady pracowniczey przez dyrektora przedsiębiorstwa,
 - 6/ kontrolę właściwego wykorzystania zasobów pracy,
 - 7/ kontrolę prawidłowości gospodarki materiałowej,
 - 8/ kontrolę prawidłowości gospodarki finansowej,
 - 9/ kontrolę przestrzegania przez kierownictwo przedsiębiorstwa obowiązujących przepisów o ochronie środowiska naturalnego

człowieka i kontroli działań podejmowanych na rzecz ochrony tego środowiska,

M

10/w porozumieniu ze wszystkimi związkami zawodowymi działającymi w przedsiębiorstwie - kontrolę przestrzegania norm pracy oraz dyscypliny pracy i płac;

3. Dyrektor zobowiązany jest udostępniać dokumenty i materiały niezbędne do przeprowadzania kontroli.

§ 18

Rada pracownicza działa w sposób systematyczny zgodnie z określonymi przez siebie zasadami pracy.

§ 19

1. Rada pracownicza odbywa posiedzenia raz na kwartał.

2. Na pisemny wniosek 1/5 członków rady pracowniczej, prezydium rady pracowniczej ma obowiązek zwołać posiedzenie rady w trybie nadzwyczajnym, poza harmonogramem posiedzeń w terminie do 7 dni.

3. W przypadkach, gdy rada pracownicza ma obowiązek wyrażania opinii, prezydium zwołuje posiedzenie rady w terminie do trzech dni od daty otrzymania zapytania.

§ 20

1. Członków rady pracowniczej w PP Żegluga na Odrze wybierają pracownicy przedsiębiorstwa w wyborach powszechnych, bezpośrednich i równych w głosowaniu tajnym, zgodnie z ordynacją wyborczą.

2. Rada pracownicza przedsiębiorstwa składa się z 14 członków.

§ 21

1. Rada pracownicza wybiera ze swego grona, na okres kadencji, prezydium w składzie: przewodniczący, trzech zastępców, sekretarz.

§ 22

1. Prezydium rady pracowniczej jest wewnętrznym organem rady pracowniczej.

2. Do kompetencji prezydium rady pracowniczej należy:

- 1/ zwoływanie posiedzeń rady,
- 2/ ustalanie porządku obrad,
- 3/ opracowywanie planu pracy i harmonogramu posiedzeń rady,
- 4/ składanie radzie informacji o stanie wykonania jej uchwał,
- 5/ przygotowanie projektów uchwał rady,
- 6/ inne zadania określone przez radę pracowniczą oraz niniejszy statut.

3. Rada pracownicza nie może upoważnić prezydium do występowania w jej imieniu w sprawach należących do jej kompetencji.

§ 23

W razie zmniejszenia się o 1/2 składu rady pracowniczej zarządza się wybory uzupełniające na zasadach ogólnych określonych w ordynacji wyborczej.

§ 24

1. Rada pracownicza przedsiębiorstwa może powoływać komisje i zespoły jako wyspecjalizowane wewnętrzne organy opiniodawczo-doradcze rady.
2. Komisje o których mowa w ust. 1 mogą mieć charakter stały lub doraźny.

c.d.n.

Na co przeznaczamy fundusz socjalny w przedsiębiorstwie

W biuletynach informacyjnych Nr 3/87 i 4/87 zamieściliśmy informacje o zabezpieczeniu bazy wczasowej, kolonijnej i obozowej na rok 1987. Obecnie podajemy informacje o realizacji innych usług i świadczeń socjalnych oraz modernizacji i rozbudowie bazy socjalnej.

W br. w ramach działalności rekreacyjnej są postawione do dyspozycji pracowników i ich rodzin: Stanica Wodna - Proszkowice, jacht "Makelot" na Zalewie Szczecińskim oraz wypożyczalnię sprzętu turystycznego. Jako nowum, Dział Socjalno - Bytowy zorganizował w br. kurs teoretyczny i praktyczny na stopnie żeglarza i sternika jachtowego. Z kursu skorzystało 60 pracowników i członków ich rodzin /głównie z załóg pływających/ uzyskując 21 patentów sternika jachtowego i 30 żeglarza. Pozwoli to na bardziej efektywne wykorzystanie posiadanego przez przedsiębiorstwo sprzętu wodnego, jak również na organizację wczasów żeglarskich w przyszłym roku.

Poza powyższym organizowane będą wycieczki wędkarskie, na grzybobranie, żeglarskie, krajoznawcze i narciarskie, jak też kontynuowana będzie działalność kulturalno - oświatowa.

Utrzymuje się również wzorem lat ubiegłych świadczenia socjalne w formie zapomóg finansowych, dofinansowania miejsc w żłobkach i przedszkolach, zwroty pieniężne za powrotne bilety kolejowe z wczasów oraz działalność patronacką nad podopiecznymi szkołami, przedszkolami, żłobkami i klubami sportowymi.

Dodatkowo informujemy, że w oparciu o uchwałę Zarządu Związków Zawodowych Pracowników ŻnO i Rady Pracowniczej, w br. ustalono dodatkową dopłatę z funduszu socjalnego w wysokości 2.000zł do każdego skierowania wczasowego /poza wczasami turystycznymi/ i kolonijnego, co pomniejsza o tą kwotę odpłatność pracownika za każde uzyskane skierowanie.

W dniu 15 czerwca 1987r. został uruchomiony OWK "Żeglarz" w Sosnowcu, który był poddany remontowi i modernizacji. Zmienił się w bardzo znacznym stopniu jego wystrój wnętrza i wyposażenie - można powiedzieć, że ośrodek jest prawie komfortowy. Pozostaje do remontu część zewnętrzna budynku gospodarczego, kotłownia oraz w nowym ujęciu zagospodarowanie terenu.

Kształtują się też perspektywy zakupu domu na ośrodek wczasowy w Ustce oraz budowy ośrodka wypoczynku świątecznego w Pławnowicach /rejon WF K.Koźle i ZPOG-Gliwice/. Przewiduje się również przeniesienie w najbliższych latach Stacji Wodnej z Proszkovic do Mietkowa.

Kontynuacja zamierzeń w zakresie modernizacji i rozbudowy bazy socjalnej staje się możliwa, dzięki gromadzeniu w ostatnich latach środków finansowych z odpisów dodatkowych na fundusz socjalny z wypracowanego zysku przedsiębiorstwa.

Z życia organizacji partyjnej ŻnO

W dniu 10 czerwca 1987r. we Wrocławiu odbyło się posiedzenie Egzekutywy POP Nr.3.

Porządek posiedzenia obejmował sprawy związane z działalnością Zakładowego Ośrodka Kształcenia i Informacji oraz sprawy organizacyjne.

Omawiając działalność ZOKiI, rozpatrzono obowiązki jakie wynikają z nowych zaleceń Sekretariatu KC PZPR w sprawie działalności ideowo-wychowawczej w środowisku zakładów pracy oraz rozwoju zakładowych ośrodków kształcenia i informacji.

Informacja o zarządzeniach Dyrektora ŻnO

Zarządzeniem Nr 8/87 Dyrektora P.P. Żegluga na Odrze z dnia 20 maja 1987r. zostały ustalone z dniem 1 stycznia 1987r nowe wysokości ryczałtów dewizowych dla załóg pływających, obowiązujących w czasie rejsów na wodach śródlądowych poza granicami kraju. Wymienione zarządzenie określa również zasady obliczania wysokości należności za odbycie rejsu poza granicami kraju, w odniesieniu do objętego zarządzeniem "Wykazu ryczałtów dewizowych obowiązujących od 1 stycznia 1987 roku".

Wydawca: PP Żegluga na Odrze - Zakładowy Ośrodek Kształcenia i Informacji, Wrocław, ul. Kleczkowska 50, tel. 212-621 w. 178.
Redakcja: Zespół pracowniczy Zakładowego Ośrodka Kształcenia i Informacji - odp. Bogusław Furmantowicz.