

# BIULETYN INFORMACYJNY

## Żeglugi na Odrze

Sierpień 1986  
Nr 5/86

Do użytku służbowego  
Egz. Nr .....

### TREŚĆ

1. Podwyżka wynagrodzenia załóg pływających
2. U progu atestacji stanowisk pracy
3. Gospodarowanie olejem napędowym na statkach
4. O pracy Działu Technologii i Planowania
5. Obsługa wagonów kolejowych w portach
6. Działalność inwestycyjna przedsiębiorstwa

### Podwyżka wynagrodzeń załóg pływających.

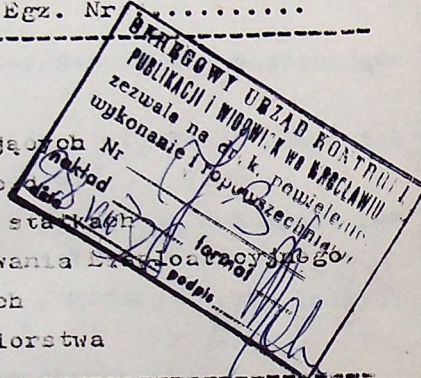
Kierownictwo przedsiębiorstwa w dniu 25 sierpnia br., podjęło decyzję o podwyższeniu z dniem 1.08.1986 r. wynagrodzeń załóg pływających przez :

- przeszeregowanie 452 członków załóg pływających wyróżniających się w pracy zawodowej, o dwa szczeble tabeli płac zasadniczych,
- przeszeregowanie pozostałych członków załóg pływających o jeden szczebel tabeli płac zasadniczych,
- podwyższenie premii za czas jazdy do 20 procent.

W związku z podwyższeniem płac zasadniczych od 1 sierpnia podwyższone zostają stawki wynagrodzeń ryczałtowych za rejs, relatywnie do poziomu dokonanej podwyżki płac w grupie załóg pływających. Przeszeregowaniami nie będą objęci członkowie załóg pływających ukarani w 1986 roku karami dyscyplinarnymi za poważniejsze naruszenia obowiązków pracowniczych.

Procedurę przeszeregowań realizują właściwe służby przedsiębiorstwa w oparciu o opinie komisji powołanych w jednostkach organizacyjnych, uzgodnioną ze związkami zawodowymi.

Pierwsza wypłata podwyższonych wynagrodzeń nastąpi 15 września br. Podjęcie decyzji o podwyżce wynagrodzeń stało się możliwe w związku z pomyślną realizacją zadań przedsiębiorstwa w 1986 r. przy jednoczesnym spadku poziomie zatrudnienia.



U progu atestacji stanowisk pracy d.d.

Kontynuujemy blok informacyjny dotyczący przeglądu i atestacji stanowisk pracy, rozpoczęty w Nr 4/86 biuletynu informacyjnego.

-----

Prace przygotowawcze

Przeгляд i atestacja stanowisk pracy powinny poprzedzać następujące prace :

- powołanie zakładowego zespołu d/s przeglądu i atestacji stanowisk pracy, oraz zespołów wydziałowych i roboczych;
- dokonanie inwentaryzacji wszystkich stanowisk pracy występujących w przedsiębiorstwie, z uwzględnieniem podziału na stanowiska robotnicze i nierobotnicze, występujące w poszczególnych pionach, wydziałach i oddziałach;
- opracowanie planu i harmonogramu przeprowadzenia przeglądu i atestacji stanowisk pracy;
- opracowanie wzorów "Karty /atestu/ stanowiska pracy" dla stanowisk robotniczych i nierobotniczych, dostosowanych do rodzaju i charakteru prac wykonywanych na tych stanowiskach, wraz z instrukcją ich wypełniania;
- odpowiednie przeszkolenie pracowników powołanych w przedsiębiorstwach do zespołów atestacyjnych i roboczych.

Zespołom atestacyjnym i roboczym powinny być udostępnione odpowiednie materiały dotyczące zadań i planowanego rozwoju przedsiębiorstwa, sytuacji kadrowej, obowiązujących norm i normatywów, opracowanych i stosowanych typowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych oraz resortowych i branżowych zasad i wzorów atestacji stanowisk pracy.

Atestacja poszczególnych stanowisk pracy następuje w oparciu o wyniki z przeprowadzonych przeglądów i ocen - robotniczych i nierobotniczych stanowisk pracy, dokonywanych w oparciu o metodyczne zasady, o których będziemy informować w kolejnych numerach biuletynu.

Zespoły atestacyjne będą również miały obowiązek uwzględniać odpowiednio kryteria przyjęte w metodzie "wartościowania pracy".

-----

Ogólne zasady wartościowania pracy

Jednym z podstawowych celów polityki płac jest zapewnienie prawidłowego kształtowania się relacji płac zarówno w poszczególnych

zakładach pracy, jak i w przekrojach zawodowych i branżowych. Wymaga to zróżnicowania płac odpowiednio do wkładu i efektu pracy. Stosowanymi w tym celu, coraz powszechniej na świecie metodami umożliwiającymi dokładniejszą niż dotychczas wycenę wymagań pracy, są analityczno-punktpwe metody wartościowania pracy.

Dążąc w naszym kraju do uporządkowania relacji płac i przeciwdziałając dysproporcjom płacowym, opracowano jednolitą i uniwersalną metodę wartościowania pracy. Pozwala ona porównać i wycenić różne rodzaje prac w całej gospodarce narodowej - porównać pracę w różnych branżach, jak też prace robotnicze z nierobotniczymi a w konsekwencji i płace.

Metodą tą jest opracowana przez Instytut Pracy i Spraw Socjalnych w Warszawie - Uniwersalna Metoda Wartościowania Pracy "UMWAP-85". Przyjęto w niej następujące kryteria syntetyczne i elementarne wartościowania pracy :

Złożoność pracy :

- wykształcenie zawodowe,
- doświadczenie zawodowe,
- myślenie twórcze,
- zręczność,
- współdziałanie.

Odpowiedzialność za :

- przebieg i skutki pracy,
- decyzje,
- kierowanie,
- kontakty zewnętrzne,
- środki i przedmioty pracy,
- bezpieczeństwo innych osób.

Uciążliwość pracy :

- wysiłek fizyczny,
- wysiłek psychoneurwowy,
- wysiłek umysłowy,
- monotonia,
- obciążenie psychiczne z tytułu niskiego prestżu pracy.

Utrudnione warunki środowiska pracy

- a/ materialne środowisko pracy,
  - woda, wilgoć, kwasy
  - gazy, pary, ostre zapachy,
  - hałas i wstrząsy,
  - nienormalna temperatura,
  - nienormalne oświetlenie,
  - brud, tłuszcz, olej, kurz,
- b/ niebezpieczeństwo wypadków.

Każde z w/w kryteriów jest określone wartością punktową. Dla każdego kryterium elementarnego sporządzony jest "klucz analityczny" do bezpośredniej wyceny punktpwej danej pracy. Zgodnie z omawianą metodą, postępowanie przy wycenie pracy powinno być przeprowadzone w przekroju kryteriów wartościowania pracy. Wartości punktowe zostaną podane po przyjęciu do stosowania ostatecznej wersji przedstawionej metody.

Przyjmuje się, że wymagania pracy, które podlegają wycenie powinny

gwarantować odpowiedni efekt na poziomie przeciętnej wydajności pracy.

Celem wartościowania pracy jest więc sprowadzenie różnych rodzajów pracy do porównywalności przez wyodrębnienie i wważenie czynników różnicujących prace oraz przeprowadzenie w oparciu o uzyskane wyniki weryfikacji kategorii zaszerzowania prac i stanowisk pracy w powiązaniu ze stawkami wynagrodzenia zasadniczego.

Gospodarowanie olejem napędowym na statkach

Realizując program oszczędności paliw w oparciu o zgromadzone materiały statystyczne i pomiarowe, wprowadzone w przedsiębiorstwie znowelizowane normy zużycia oleju napędowego dla wszystkich statków z własnym napędem na okres sezonu nawigacyjnego 1986 r. i I kwartał 1987 r.

W ramach nowelizacji urealniono normy kursowe w relacjach krajowych oraz wprowadzono tymczasowe normy kursowe dla relacji zagranicznych. Stosowanie właściwych norm jest elementem porządkującym zużycie paliwa, wpływającym pośrednio na jego oszczędzanie.

Natomiast bezpośrednim działaniem w zakresie oszczędzania paliw jest ciągle utrzymywanie urządzeń napędowych statku w dobrym stanie technicznym - uwzględniając odpowiednią regulację urządzeń energochłonnych oraz zachowanie odpowiednich warunków jazdy statków.

Jednostki nieekonomiczne, wykazujące nadmierne zużycie oleju napędowego powinny być niezwłocznie wycofane z eksploatacji do przeglądu technicznego i regulacji urządzeń.

W czasie jazdy statku należy :

- unikać gwałtownych manewrów silnikami i sterami;
- w miarę możliwości sterowność kursową utrzymywać przez regulacje obrotów zespołów napędowych;
- zwracać uwagę na nierównomierne załadowanie barek - przy występowaniu różnicy zanurzeń, więcej zanurzona barka w zestawie powinna być spięta jako pierwsza;
- przy jeździe w dół rzeki maksymalnie wykorzystywać nurt rzeki,
- w miarę zaistnienia odpowiednich warunków, wykorzystywać możliwość wyłączenia silników napędowych przed śluzami i w trakcie śluzowania;
- przy niskich stanach wody w przypadku występowania przyssawiania rufy statku do dna, należy zmniejszać obroty;
- jazda do portu docelowego jak i powrót powinny odbywać się najkrótszym przejezdny szlakiem wodnym, unikając odcinków jazdy w górę rzeki.

Przedstawione wymogi mają decydujący wpływ na prawidłowe kształtowanie się gospodarki paliwowej na statkach.

Dążąc do przestrzegania w maksymalnym stopniu warunków oszczędnego gospodarowania olejem napędowym, tak załogi statków jak i służby energetyczne przyczynią się do poprawy wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa, zaoszczędzą paliwo dla kraju, jak też osiągną indywidualnie wymierne premie za uzyskane oszczędności paliw.

#### O pracy Działu Technologii i Planowania Eksploatacyjnego

Z początkiem br. w ramach Zarządu Przewozów, zaczęła swoją działalność nowa komórka organizacyjna - Dział Technologii i Planowania Eksploatacyjnego. Zadaniem tej służby jest jej działalność na rzecz przygotowania, planowania i organizacji produkcji przy współpracy z odpowiednimi służbami przedsiębiorstwa.

Podstawowy zakres działania służby obejmuje :

- dokonywanie opracowań technologicznych dotyczących tworzenia nowych zasad pracy statków, nowych relacji przewozowych, zastosowania nowych typów statków lub zestawów itp.;
- udział w pracach dotyczących planów przedsiębiorstwa w aspekcie określania możliwości przewozowych, zasad pracy statków itp.;
- dokonywanie opracowań technologicznych dotyczących punktów zdawczo-odbiorczych barek pchanych i kontrola ich relacji;
- prowadzenie prac związanych z normowaniem przewozów;
- bieżące planowanie eksploatacyjne tj. ustalanie ilości statków i zasad ich pracy w zależności od zmieniających się warunków eksploatacyjnych;
- bieżące ewidencjonowanie i analizowanie wykonawstwa zadań rzeczowych we wszystkich relacjach przewozowych;
- prowadzenie prac typu statystycznego, kontrolnego, rozliczającego a także innych prac wynikających z bieżących potrzeb Zarządu Przewozów.

Najpilniejszą potrzebą leżącą w kompetencjach służby E-V okazała się konieczność opracowania technologii pracy punktów zdawczo-odbiorczych barek pchanych. Ten obszerny w swojej treści materiał wymagający wielu przygotowań, konsultacji, opinii, wyjazdów itp. został opracowany i wprowadzony do użytku służbowego Zarządzeniem Dyrektora.

Zagadnieniem, które również wymagało uregulowania była praca na rzecz Oddziału Szezećin a mianowicie uporządkowanie zasad pracy jednostek w rejonie portowym Szezećin-Swinoujście.

W tym celu został opracowany dokument /technologia/ ustalający ramowe zasady pracy statków, występujące relacje przewozowe, normatywy czasowe, ilości statków, obowiązki służb Oddziału itp. Powyższe opracowanie zostało wprowadzone Zarządzeniem Dyrektora Zarządu Przewozów i jest aktualnie obowiązujące. Kontynuowane są dalsze prace zmierzające do unowocześnienia i doskonalenia technologii przewozów.

Obsługa wagonów kolejowych w portach

W podstawowej działalności przedsiębiorstwa, jak i stanowią przewozy towarów drogą wodną, śródlądowe porty handlowe są bardzo ważnym uzupełniającym ogniwem.

Obsługa ładunków w portach jest ściśle związana z obsługą środków transportu, wśród których bardzo ważną rolę odgrywa transport kolejowy.

Dostawy ładunków w wagonach kolejowych, a ściślej mówiąc ilość tych dostaw w ciągu doby, są miernikiem natężenia pracy portów. Tysiące przetaczanych wagonów po bocznicach portowych w ciągu roku Polskie Koleje Państwowe powierzyły nam do fachowej i szybkiej obsługi. Tylko taka obsługa gwarantuje, że w terminie dotrą z ładunkiem do hut, elektrowni i wszędzie tam gdzie są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki narodowej.

W nawale pracy portowej, w pośpiechu, w pogoni za wyższymi zarobkami często nie zdając sobie sprawy z naszych poczynań, mimowolnie stajemy się sprawcami uszkodzenia wagonów. A przecież ten wagon stanowi część majątku narodowego, który jest również naszym majątkiem. Brak troski o wspólne dobro mści się w dwójnasób; doprowadza do zubożenia stanu posiadania i pustoszy kasę przedsiębiorstwa czyli naszą kieszeń.

Za każdy uszkodzony wagon PKP pobiera należności bezakceptowo, a należności te w ciągu roku rosną w miliony złotych.

Posługując się Załącznikiem Nr 2 do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 29.11.1985 r. /Dz. P. T. ZK Nr 14 poz. 102/, podajemy przykładowo kilka pozycji opłat za uszkodzenia wagonów towarowych i przyborów ładunkowych :

- resor piórowy - 143.200 zł
- zderzak z amortyzatorami pierścieniowymi - 259.680 zł
- ściana czołowa metalowa węglarki - 259.680 zł
- podłoga metalowa / za 1 m<sup>2</sup>/ - 57.290 zł
- ściana czołowa drewniana węglarki - 82.870 zł
- obwodzina podłogi /za 1 mb/ - 5.690 zł

Pracownicy związani z obsługą wagonów, w szczególności: maszyniści lokomotyw, operatorzy dźwigni portowych, trymerzy i wszyscy pozostali, od których zależy terminowa i sprawna obsługa wagonów! - Dołożymy wszelkich starań, by wagony wychodziły z portów w taki stan, nie w jakim do nich weszły, nie marnotrawmy tego co posiadamy, dbajmy o interes ogólnospołeczny i swój własny, odrzućmy mylne pojęcie, że szybko, to może być byle jak.

#### Działalność inwestycyjna przedsiębiorstwa

Skromne środki finansowe, jakie może przeznaczyć przedsiębiorstwo na działalność inwestycyjną nie zabezpieczają podstawowych potrzeb w zakresie inwestycji.

Nie pozwalają nawet na reprodukcję prostą, czyli uzupełnienie tonażu floty wynikającego z sukcesywnego wyeksploatowania statków, jak też utrzymanie w odpowiednim stanie urządzeń portowych.

Przedsiębiorstwo czyni starania o sfinansowanie zakupu statków ze środków budżetowych, jednak obecnie może liczyć tylko na własne środki i ewentualne współdziałanie w tym zakresie ze zleceniodawcami przewozu ładunków.

W roku 1986 przedsiębiorstwo zawarło umowę z Remontową Stocznią Rzeczną we Wrocławiu na wykonanie 5 szt. specjalistycznych barek typu BPS-500 do przewozu kruszywa na zbiorniku wodnym w Miotkowie z terminem dostawy w latach 1986-1988. Koszt każdej z tych barek ma wynosić ok. 50 mln zł.

Zawarto również umowę wstępną z Tczewską Stocznią Rzeczną na wykonanie 5 szt. barek typu ODP-500 z terminem dostaw w latach 1986-1988.

Koszt każdej z tych barek ma wynosić 15 mln zł.

Czynione są na bieżąco starania o ulokowanie zamówień na dostawę dalszych statków ze stoczni - wstępnie potwierdzono dostawę w latach 1987 - 1990, 100 barek ODP-500.

Ze względu na ograniczone środki, przedsiębiorstwo w roku 1986 nie uruchomiło nowego przedsięwzięcia obejmującego roboty budowlano-montażowe.

Przy utrzymującej się tendencji uzyskiwania środków, również w roku 1987 nie przewiduje się rozpoczęcia poważniejszych inwestycji budowlanych. Aktualnie kontynuowane są zadania inwestycyjne w zakresie robót budowlano-montażowych, rozpoczętych w ubiegłych latach z których ważniejszymi są :

- 40
- "Modernizacja nabrzeża pod żuraw Q-10 T w Porcie Koźle".  
Część budowlana została zakończona. Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego "Odra-1" rozpoczęło montaż żurawia.
  - "Składowisko węgla w Porcie Gliwice"  
Część produkcyjna została zakończona. Przewleka się zakończenie budynku socjalno-warsztatowego. Podstawowe trudności w zakończeniu wynikają z braków materiałowych i trudności w pozyskaniu wykonawców. Poszczególne prace budowlane wykonywane są poprzez rzemiosło.
  - Modernizacja Bazy Remontowej Osobowice"  
Przebudowa hal warsztatowych przebiega zgodnie z aktualnie zawartymi umowami. Występują duże trudności materiałowe. Roboty wykonywane są poprzez rzemiosło. Przewiduje się zakończenie całości zadania inwestycyjnego w 1988 roku.
  - "Modernizacja Portu Miejskiego we Wrocławiu"  
Do zakończenia kolejnego etapu modernizacji portu pozostaje wymiana przegubów przy suwnicy Q-12,5 tony i jej uruchomienie, przewidywane na początek IV kwartału br. oraz montaż dźwigu typu "Soker" w I półroczu 1987 r. po dostarczeniu jego konstrukcji z Niemieckiej Republiki Demokratycznej.  
Przesunięcie terminu uruchomienia suwnicy nastąpiło na skutek decyzji projektantów z DETRANS - Bytom o konieczności zmian konstrukcyjnych.
  - "Międzyzakładowe osiedle mieszkaniowe Kędzierzyn-Koźle"  
Zakończono i odebrano wszystkie planowane budynki mieszkalne. Do zakończenia pozostają : pawilon handlowy, przedszkole i infrastruktura.  
Działalność inwestorska prowadzona jest przez inwestora zastępczego : Wojewódzką Dyrekcję Inwestycji w Opolu - Oddział w Kędzierzynie-Koźlu.

Realizowane są również drobne zakupy inwestycyjne, w miarę potrzeb poszczególnych służb przedsiębiorstwa.

---

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: Zygmunt Wach /kierownik/ Bogusław Formantowicz i Zbigniew Andrzejowski. Nakład 200 egz. Form. A-4. Druk 140.