

BIULETYN INFORMACYJNY

Żeglugi na Odrze

Lipiec 1986

Nr 4/86

Do użytku służbowego

Egz. Nr

T R E Ś Ć

1. Informacja o wykonaniu zadań przedsiębiorstwa za okres I półrocza 1986 r.

2. Posiedzenie Rady Zrzeszenia

3. U progu atestacji stanowisk pracy

4. Warunki podnoszenia kwalifikacji zawodowych członków załóg pływających

5. Reklamacja towarów w przewozach zagranicznych

6. Alkohol i jego skutki

Informacja o wykonaniu zadań przedsiębiorstwa za okres I półrocza 1986 r.

T r e ś ć	Jedn.miary	Plan na I półr.86r.	Wykonanie za I półr. 86 r.
Przewozy ładunków	tys.ton tys.tkm	3.100 478.000	2.763 446.642
w tym: zagranicą	tys.ton tys.tkm	166 77.985	234 87.822
Przewozy pasażerów	tys.osób tys.oskm	105 2.345	93 2.642
Przeładunek	tys.t.fiz. tys.t.op.	1.637 2.025	1.636 2.006
Wartość usług ogółem	tys.zł.	1.795.000	1.871.377
a/ realizacja własna	tys.zł	1.106.067	1.187.183
b/ dotacje	tys.zł	688.933	684.194
Koszty ogółem	tys.zł	1.628.000	1.689.462
Wynik finansowy	tys.zł	+ 167.000	+ 187.050

Realizacja zadań przewozowych i przeładunkowych za I półrocze ukształtowała się nieco poniżej planu. Natomiast w zakresie wartości usług zadania planowe zostały przekroczone.

Niekorzystny wpływ na realizację zadań rzeczowych miały występujące w tym okresie warunki atmosferyczne jakie zaistniały na początku br., które nie pozwoliły na planowe rozpoczęcie sezonu nawigacyjnego, tj. 15 marca. Otwarcie sezonu nawigacyjnego na całej drodze wodnej rzeki Odra nastąpiło dopiero 24 marca.

Wystąpiły również duże trudności z rozruchem floty, co było następstwem wyjątkowo długiego okresu silnych mrozów, utrudniających remonty, prace konserwacyjne, czyszczenie i odpompowanie barek.

W pierwszym półroczu, ze względu na przekroczenie dopuszczalnej siły wiatru nie było przejścia przez Zalew Szczeciński przez 35 dni dla barek motorowych i 41 dni dla zestawów pchanych.

Zamknięcie ruchu na Odrze skanalizowanej, jakie wystąpiło w miesiącu czerwcu, spowodowało zmianę organizacji przewozów i znaczne zmniejszenie zdolności przewozowej w tym okresie.

Liczne awarie pogłębiarek i okresowe braki odkrywki spowodowały zmniejszenie przewozów kruszywa o 252 tys. ton.

W okresie pierwszego półrocza na planowanych 108 dni sezonu nawigacyjnego, statki były eksploatowane na Odrze skanalizowanej przez 91 dni a na Odrze swobodnie płynącej 99 dni.

Natomiast sytuacja finansowa za okres pierwszego półrocza kształtuje się korzystnie. Osiągnięty wynik finansowy jest lepszy niż planowany. Korzystnie kształtuje się również wielkość podatku od ponadnormatywnych wynagrodzeń.

W miesiącu maju br. po raz pierwszy średnia płaca w przedsiębiorstwie przekroczyła 20 tys. zł.

Wykonanie w pierwszym półroczu zadań w zakresie przewozu ładunków poniżej planu, stwarza w drugim półroczu br. konieczność zwiększenia wysiłku całej załogi oraz wykorzystania w maksymalnym zakresie technicznego potencjału przewozowego i przeładunkowego.

Posiedzenie Rady Zrzeszenia

We Wrocławiu w dniach 18 i 19 czerwca br. odbyło się posiedzenie Rady Zrzeszenia Przedsiębiorstw "Polska Żegluga Śródlądowa". Zrzeszenie to skupia większość przedsiębiorstw branży żeglugi śródlądowej w Polsce. PP Żegluga na Odrze ponownie przystąpiła do Zrzeszenia z dn. 28 lutego 1986 r. po okresie przerwy trwającej od czerwca 1984 r. Na posiedzeniu Rady w związku z upływem dwuletniej kadencji oraz zgodnie ze statutem, przewodniczący Rady złożył sprawozdanie z jej działalności a następnie odbyły się wybory.

Na przewodniczącego Rady wybrano dr inż. Michała Turka - dyrektora Remontowej Stoczni Rzecznej w Kędzierzynie-Koźlu, natomiast na z-oę przewodniczącego został wybrany mgr Andrzej Szafrński - dyrektor Żeglugi na Odrze.

W dalszym toku obrad Rada rozpatrzyła aktualne problemy społeczno-gospodarcze branży a w szczególności :

- finansowanie środków trwałych w przedsiębiorstwach żeglugi śródlądowej. /temat opracowało Biuro Zrzeszenia/;
- możliwości zaspokojenia potrzeb przedsiębiorstw żeglugowych na budowę i remonty statków przez stocznie rzeczne;
- problemy zaopatrzenia materiałowo-technicznego;
- współpraca gospodarza z zagranicą;
- postęp naukowo-techniczny;
- porozumienie o współpracy z Politechniką Wrocławską.

Szczegółowiej o poszczególnych problemach poinformujemy w następnych numerach biuletynu.

U progu atestacji stanowisk pracy

Z uchwały X Zjazdu PZPR /Rozl. II pkt 6/:

"Zjazd uznaje za konieczne przeprowadzenie powszechnego przeglądu funkcyjowania struktur organizacyjnych w gospodarce i państwie dla unowocześnienia i usprawnienia zarządzania, racjonalizacji poziomu i struktur zatrudnienia oraz ograniczenia zjawisk biurokratycznych".

"Ważnym narzędziem przeglądu powinna być metoda atestacji, przeprowadzona w odniesieniu do funkcji spełnianych przez poszczególne jednostki organizacyjne oraz stanowiska pracy."

Atestacja stanowisk pracy jest metodą organizatorską, polegającą na wszechstronnej, opartej na obiektywnych kryteriach, ocenie funkcyjowania stanowiska roboczego.

Każde stanowisko pracy podlega przy ocenie przeglądowi uwzględniającemu kryteria techniczne, technologiczne, organizacyjne, warunki pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy - z porównaniem stwierdzonego stanu i poziomu z typowymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi, obowiązującymi normami pracy i normatywami oraz wzorami resortowymi i branżowymi.

W postępowaniu atestacyjnym mają być ujawnione miejsca pracy nie odpowiadające określonym wymogom, miejsca mało efektywne, kwalifikujące się do likwidacji. Dotyczy to w równej mierze stanowisk pracy robotniczych i biurowych, występujących w produkcji /usługach/, zapleczu technicznym, ekonomicznym i administracyjnym.

W wyniku przeprowadzonych przeglądów i atestacji stanowisk pracy mają być również określone potrzeby i zasadność modernizacji poszczególnych stanowisk roboczych, bądź ich likwidacji połączonej z przekazywaniem wykonywanych operacji na inne mniej obciążone stanowiska, lub nowe spełniające założone warunki.

Systematyczne, okresowe przeprowadzanie przeglądów i atestacji stanowisk pracy w przedsiębiorstwach jest jednym z podstawowych czynników zwiększania efektywności produkcji /usług/, wydajności pracy, racjonalnej eksploatacji środków trwałych, racjonalnego wykorzystania zasobów pracy, poprawy warunków pracy oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

W przedsiębiorstwach mają być powołane zakładowe i wydziałowe /oddziałowe/ zespoły do spraw przeglądu i atestacji stanowisk pracy, w skład których powinni wejść wysoko kwalifikowani pracownicy odpowiednich służb.

Warunki podnoszenia kwalifikacji zawodowych członków załóg pływających.

Celem szerszego udostępnienia informacji w zakresie podnoszenia kwalifikacji zawodowych przez członków załóg pływających, podajemy warunki i możliwości uzyskania stopni oficerskich i nieoficerskich.

Do uzyskania stopnia porucznika żeglugi śródlądowej wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- ukończenie Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej szkoły uznanej za równorzędną przez Ministra Komunikacji;
 - posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach, w tym 3 miesiące na stanowisku asystenta;
 - złożenie egzaminu praktycznego;
- oraz dla osób nie posiadających dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej, lub innej równorzędnej szkoły:
- posiadanie 36-miesięcznej praktyki pływania na statkach, w tym 18-miesięcy jako bosman lub sternik;
 - złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

Do uzyskania stopnia kapitana żeglugi śródlądowej II klasy wymagane jest spełnienie następujących warunków;

- posiadanie stopnia porucznika żeglugi śródlądowej;
- odbycie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika statku lub jego zastępcy;
- złożenie egzaminu teoretycznego w przypadku nie posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej, lub innej równorzędnej szkoły.

Do uzyskania stopnia kapitana żeglugi śródlądowej I klasy wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie stopnia kapitana żeglugi śródlądowej II klasy;
- odbycie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika statku II kategorii;
- złożenie egzaminu praktycznego w przypadku posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły,
- złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego w przypadku nie posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły.

Do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej III klasy wymagane jest spełnienie następujących warunków :

- ukończenie Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;
 - posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach;
 - posiadanie 3-miesięcznej praktyki remontowej w warsztatach, stoczniach, lub przy samoremontach silników;
 - złożenie egzaminu praktycznego;
- oraz dla osób nie posiadających dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły:
- posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach;
 - posiadanie 6-miesięcznej praktyki remontowej w warsztatach, stoczniach lub przy samoremontach silników;
 - złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego.

Do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej II klasy wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie stopnia mechanika III klasy;
- odbycia dodatkowej 9-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika maszyn;
- złożenie egzaminu teoretycznego w przypadku nie posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej, lub innej równorzędnej szkoły;

Do uzyskania stopnia mechanika żeglugi śródlądowej I klasy wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie stopnia mechanika II klasy;
- odbycie dodatkowej 18-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku kierownika maszyn statku II kategorii;
- złożenie egzaminu praktycznego w przypadku posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;

- złożenie egzaminu teoretycznego i praktycznego w przypadku nie posiadania dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły.

Komisja Egzaminacyjna na stopnie oficerskie j/w działa przy Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Sesje egzaminacyjne odbywają się raz na kwartał w miesiącach: lutym, maju, wrześniu, listopadzie.

Dział Kadr i Szkolenia Zawodowego Dyrekcji Żeglugi na Odrze we Wrocławiu udziela w wymienionym zakresie szczegółowych informacji oraz przyjmuje dokumenty na Komisję Egzaminacyjną w terminie co najmniej 14 dni przed egzaminem.

Do uzyskania stopnia bosmana żeglugi śródlądowej wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie 9-miesięcznej praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej dla osób posiadających dyplom ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;
- posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej i zdanie egzaminu teoretycznego dla osób nie posiadających dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły.

Do uzyskania stopnia sternika żeglugi śródlądowej wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie stopnia bosmana żeglugi śródlądowej;
- odbycie dodatkowej 6-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku bosmana dla osób posiadających dyplom ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;
- odbycie dodatkowej 9-miesięcznej praktyki pływania na stanowisku bosmana dla osób nie posiadających dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły,
- złożenie egzaminu teoretycznego.

Do uzyskania stopnia motorzysty żeglugi śródlądowej wymagane jest spełnienie następujących warunków:

- posiadanie 9-miesięcznej praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej dla osób posiadających dyplom ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;
- posiadanie 18-miesięcznej praktyki pływania na statkach żeglugi śródlądowej dla osób nie posiadających dyplomu ukończenia Technikum Żeglugi Śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły;
- złożenie egzaminu teoretycznego.

Komisja Egzaminacyjna na stopnie^{nio} oficerskie jw. działa przy PP Żegluga na Odrze we Wrocławiu oraz przy Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Egzaminy na stopnie nieoficerskie odbywają się w miarę zgłoszeń kandydatów.

Dział Kadr i Szkolenia Zawodowego Dyrekcji Żegluga na Odrze we Wrocławiu udziela w wymienionym zakresie szczegółowych informacji oraz przyjmuje dokumenty na Komisję Egzaminacyjną w terminie co najmniej 14 dni przed egzaminami.

Reklamacja towarów w przewozach zagranicznych.

W związku ze zgłaszanymi przez odbiorców zagranicznych reklamacjami dotyczącymi jakości towaru i szkód na towarze, Dział Przewozów Zagranicznych apeluje do kierowników jednostek pływających zatrudnionych w przewozach zagranicznych o zwracanie szczególnej uwagi na obsługę towarów drobnicowych takich jak cement w jednostkach ładunkowych /na paletach i w slingach/.

Przy obsłudze tego ładunku dochodzi często do rozerwania slingów lub worków papierowych. Takiego ładunku kierownik jednostki pływającej nie powinien przyjąć do przewozu.

W przypadku załadunku uszkodzonego towaru kierownik jednostki nadzorujący załadunek barki ma obowiązek zgłoszenia tego faktu załadowcy, wnosząc o wymianę partii uszkodzonego towaru lub naniesienia uwag w konosamencie, określając wielkość uszkodzonego ładunku.

Takie postępowanie zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za dostarczenie odbiorcy uszkodzonego towaru, a także zwalnia kierownika jednostki pływającej z winy wobec pracodawcy.

Przyjęcie do przewozu towaru uszkodzonego lub z widocznymi cechami świadczącymi o złej jakości towaru, jest dowodem braku znajomości podstawowych obowiązków kierowników jednostek pływających, bądź braku dostatecznego nadzoru w czasie załadunku.

Przekazując powyższą informację przypominamy o tych obowiązkach, których nie wypełnianie może nieść za sobą skutki finansowe w postaci obciążenia kierownika jednostki pływającej powstałą szkodą.

Zapewniając właściwą obsługę przewożonych ładunków, dbamy tym samym o dobre imię przewoźnika.

Alkohol i jego skutki

Zestaw pchany "Bizon-139" z dwoma barkami załadowanymi węglem do Szczecina wypłynął w dniu 21 maja br. rano z dolnego kanału śluzowego

stopnia wodnego w Rędzinie w dół rzeki Odry.

Załoga statku składała się z trzech osób tj. kierownika statku, kierownika maszyn i sternika. Ponadto na statku byli zamustrowani dwaj praktykanci.

Po dopłynięciu do Głogowa ok. godz. 18,30 zestaw pohany został zakotwiczony na postój nocny. Załoga statku, pozostawiając praktykantów na pokładzie, udała się łodzią towarzyszącą na ląd a następnie do miasta.

Według zeznań przebywali w kawiarni. Około godz. 22,00 kierownik maszyn powrócił na statek, skąd po upływie ok. 2-oh godzin został zaproszony przez swoich kolegów na dancing do lokalu "Saloma". Na dancingu tym załoga "Bizona-139" wraz z towarzysstwem wypila według zeznań 1 litr wódki i 3 butelki wina. Kierownik statku i kierownik maszyn oświadczyli jednak, że wogóle nie pili żadnego alkoholu. Przyjmując więc podaną ilość alkoholu za zgodną z prawdą jak i pełną abstynencję kapitana statku i kierownika maszyn, dla poszkodowanego pozostała znaczna "porcja".

Finałem tej zabawy było zabranie przez karetkę pogotowia lekarskiego ok. godz. 3,40 sternika Janusza Cichowskiego, potrąconego przez lokomotywę na torach kolejowych w pobliżu rozjazdów dworca głównego w Głogowie. Zespół Opieki Zdrowotnej na oddziale ortopedyczno-urazowym rozpoznał:

- wstrząs mózgu,
- ranę tłuczoną głowy,
- złamanie kręgosłupa piersiowego bez porażen,
- konieczność amputacji przedstopia prawej nogi.

W czasie dochodzeń nie uzyskano wyczerpujących informacji - dlatego dwóch kolegów zupełnie trzeźwych według ich zeznań, nie zaopiekowało się kolegą będącym pod wpływem alkoholu.

Kierownik statku został ukarany karą regulaminową za pozostawienie statku bez dyżuru /praktykanci nie mogą pełnić samodzielnie dyżurów/; dochodzenie równolegle prowadziła Milioja Obywatelska.

Natomiast nasz kolega Janusz Cichowski jest inwalidą i pozostaje nadal na zwolnieniu lekarskim.

Zawinił alkohol, czy brak wyobraźni i poczucia odpowiedzialności ?

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 Furmantowicz i Zbigniew Andrzejewski. Nakład 200 egz. form. A-4. Druk ZnO.