

BIULETYN INFORMACYJNY

Żeglugi na Odrze

Wrzesień 1986
Nr 6/86

Do użytku służbowego
Egz. Nr

T R E Ś Ć

1. Jak pracowaliśmy przez osiem miesięcy ?
2. U progu atestacji stanowisk pracy c.d.
3. Funkcjonowanie zakładowej kontroli gospodarczej
4. Służba handlowa w działaniu

Jak pracowaliśmy przez osiem miesięcy ?

W bieżącym sezonie nawigacyjnym aura jest łaskawsza dla żeglugi śródlądowej. W porównaniu do lat 1980-1985 utrzymują się korzystniejsze warunki hydrologiczne. Od początku sezonu jedynie w sierpniu wystąpiła dłuższa /12-to dniowa/ przerwa nawigacyjna na Odrze wolnopłynącej.

Opady na przełomie sierpnia i września poprawiły głębokości tranzytowe. W zbiornikach zgromadzono zapas wody zabezpieczający zasilanie drogi wodnej przez okres co najmniej miesiąca. Daje to prognozę utrzymania nawigacji co najmniej do połowy października, nawet gdyby wogóle nie było opadów, co jesienią jest mało prawdopodobne.

W związku z korzystnymi warunkami nawigacyjnymi realizacja zadań przewozowych przebiega pomyślnie. Nadrobiono z nadwyżką zaległości z pierwszego kwartału w pracy przewozowej /tonokilometry/, zaś w ilości przewiezionych ładunków zaległość wynosi zaledwie 85 tysięcy ton. Realizacja przeładunków w portach własnych wyprzedza plan.

Dobre wyniki w przewozach i przeładunkach znalazły odzwierciedlenie w wymiarze ekonomicznym, co wyraża się większymi niż planowane wpływami z realizacji usług.

Podstawowe wskaźniki określające realizację zadań społeczno-gospodarczych przedsiębiorstwa po ośmiu miesiącach kształtują się następująco :

		Plan na 8 m-cy	Wykonanie za 8 m-cy	Wskaźnik wykonania
Przewozy ładunków	tys. ton	4.700	4.615	98,2 %
	tys. tkm	745.000	751.112	100,8 %
Przewozy osób	tys. osób	151	169	111,9 %
	tys. oskm	3.785	5.594	147,8 %
Przeładunki	tys. t. fiz	2.533	2.678	105,7 %
	tys. toop	3.125	3.269	104,6 %
Wartość usług	tys. zł	2.749.664	2.935.904	106,8 %
Realizacja wł.	"	1.694.161	1.820.150	107,4 %
Dotacja	"	1.055.503	1.115.754	105,7 %
Koszty ogółem	"	2.495.824	2.645.904	106,0 %
Wynik finansowy	"	+ 253.840	+ 290.000	114,2 %

Gotowość eksploatacyjna floty w ciągu ośmiu miesięcy kształtowała się następująco :

		Plan	Wykonanie	%
Pohacze	szt	160,7	163,1	101,5
Barki motorowe	szt	98,4	111,0	112,8
Barki pohane	szt	423,3	420,4	99,3
Tonaż wymierzony	t.w.	241.322	248.323	102,9

W związku ze wzrostem wielkości przewozów i wydajności pracy przewozowej następuje systematyczny wzrost średniej płacy w przedsiębiorstwie.

Tendencja wzrostu średniej płacy jest następująca :

po pierwszym kwartale	17.648 zł
po drugim kwartale	18.748 zł
po upływie 7 miesięcy	19.217 zł

W przewozach poszczególnych grup ładunków występują pewne nierównomierności spowodowane m.innymi okresowymi brakami podaży masy.

Wykonanie przewozów w głównych grupach masy towarowej po upływie ośmiu miesięcy jest następujące :

		Plan	Wykonanie	%
węgiel	tys. ton	1.056	981	92,9
ruda	"	302	435	144,0
kruszywo	"	2.976	2.823	94,8
pozostałe	"	366	376	102,7
przewozy zagran.	"	276	340	123,2
węgiel EC Wrocław	"	491	409	83,3

W przewozach kruszywa zadania przewozowe planowe realizowane są na Bielinku i w Raciborzu. Zaległości przewozowe w tej grupie towarów powstały w Głębinowie /wykonanie 66,7 % planu/, Proszkowicach /wykonanie 98,0 % planu/ i w rejonie Wrocławia /wykonanie 76,3 % planu/. Zaległości w przewozach kruszywa związane są z trudnościami wydobywczymi - koniecznością zdejmowania nadkładu dla udostępnienia nowych złóż.

W obecnej sytuacji można prognozować pomyślne wykonanie zadań rocznych przedsiębiorstwa. Wymagać to będzie pełnej mobilizacji załogi. Mimo pomyślnych warunków nawigacyjnych trzeba liczyć się z jesiennymi utrudnieniami z powodu mgieł i silnych wiatrów.

Jeśli chodzi o podaż masy do przewozu to mogą wystąpić trudności z pozyskaniem ładunków ze Szczecina w górę rzeki na skutek zmniejszenia morskich dostaw rudy krajowej i konkurencji kolei.

O problemach ładunkowych piszemy w innym artykule.

U progu atestacji stanowisk pracy c.d.

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

- - - . . . - - -

Ogólne zasady przeprowadzania przeglądu i oceny robotniczego stanowiska pracy.

Przegląd robotniczego stanowiska pracy powinien obejmować :

- usytuowanie stanowiska pracy w ciągu produkcyjnym lub eksploatacyjnym;
- rodzaj i zakres prac wykonywanych na stanowisku pracy;
- wyposażenie stanowiska pracy w środki pracy oraz ich rozmieszczenie;
- stosowane metody i systemy pracy /indywidualna, zespołowa/;
- organizację pracy;
- obsadę stanowiska pracy;
- warunki wykonywania pracy;
- stan bezpieczeństwa i higieny pracy.

Przegląd stanowiska pracy powinien być połączony z jego oceną pod względem :

- poziomu technicznego;
- poziomu technologicznego;
- poziomu organizacyjnego;

AK

- warunków pracy i zabezpieczenia pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy;
- warunków ekonomicznych /z uwzględnieniem motywacyjnej funkcji wynagrodzenia/;
- porównania stwierdzonego stanu i poziomu z typowymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi, obowiązującymi normami pracy i normatywami oraz wzorcami resortowymi i branżowymi.

Każdy z wymienionych elementów oceny stanowiska pracy jest rozczłonkowany na pozycje szczegółowe wycenione wartością punktową.

Sposoby oceny analitycznej i syntetycznej zostaną podane w kolejnych numerach biuletynu.

Ogólne zasady przeglądu i oceny nierobotniczego stanowiska pracy.

Przegląd nierobotniczego stanowiska pracy powinien być dokonywany analogicznie jak robotniczego stanowiska pracy i powinien obejmować :

- rodzaj prac wykonywanych w danej komórce organizacyjnej;
- rodzaj i zakres prac wykonywanych na stanowisku pracy;
- rodzaje opracowywanych materiałów i dokumentów;
- wyposażenie stanowiska pracy;
- obsadę stanowiska pracy;
- warunki środowiska, w jakich praca jest wykonywana.

Przegląd nierobotniczego stanowiska pracy powinien być połączony z wnikliwą analizą i oceną :

- podziału pracy i wzajemnych powiązań pracy na poszczególnych stanowiskach w danej komórce organizacyjnej;
- sposobu i trybu opracowywania materiałów i dokumentów;
- obiegu informacji i dokumentacji niezbędnej do wykonywania pracy na danym stanowisku;
- stopnia mechanizacji prac oraz nowoczesności wyposażenia stanowiska pracy w środki techniczne;
- liczby pracowników i posiadanych przez nich kwalifikacji zawodowych, włącznie z wymaganymi uprawnieniami, poziomu wykształcenia, w porównaniu z wymaganiami oraz rodzajem wykonywanej pracy;
- podziału i koordynacji pracy między poszczególnymi stanowiskami;
- stopnia wykorzystania czasu pracy przez pracowników;
- systemu kontroli i rozliczania się poszczególnych pracowników oraz komórek organizacyjnych z powierzonych zadań;

- przydatności i celowości funkcji /zespołu czynności/ według następujących przykładowych kryteriów: po co wykonuje się tą pracę; komu, czemu ona służy; czy pracę można zlikwidować - jakie będą tego skutki; czy można ją połączyć z inną funkcją; czy podobne informacje można uzyskać z innych funkcji; czy w analizowanej funkcji występują działania pozorne, zbędne;
- pracochłonność funkcji /metodą szacunkową, np. w dniach w skali roku/ oraz poszczególnych czynności w zbiorze funkcji.

Stanowiska pracy powinny być poddane wycenieniu według kryteriów: złożoności pracy, odpowiedzialności, uciążliwości pracy, utrudnionych warunków środowiska pracy - określonych w metodzie "UMEWAP-85". Materiały dotyczące przeglądu i oceny stanowiska pracy powinny być uzupełnione informacjami i uwagami uzyskanymi od pracowników zatrudnionych na tym stanowisku oraz bezpośrednich ich zwierzchników, dotyczącymi krytycznej oceny stanu technicznego, technologicznego i organizacyjnego, stosowanych form i metod pracy oraz warunków, w jakich praca jest wykonywana.

- - - . . . - - -

Zarządzeniem Nr 22/86 Dyrektora PP Żegluga na Odrze z dnia 1 września 1986 r. w sprawie przeprowadzenia przeglądu i atestacji stanowisk pracy, został powołany Zakładowy Zespół do spraw przeglądu i atestacji stanowisk pracy w przedsiębiorstwie, którego przewodniczącym jest Dyrektor Zarządu Technicznego mgr inż. Tadeusz Lisiewicz. Jednocześnie został powołany Wydziałowy Zespół do spraw przeglądu i atestacji stanowisk nierobotniczych w całym przedsiębiorstwie, którego przewodniczącym jest kierownik Działu Handlowego mgr Tomasz Borek. W/w zarządzeniem zostali również powołani przewodniczący Wydziałowych Zespołów do spraw przeglądu i atestacji stanowisk robotniczych w jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa:

- Jan Kowalcze w Zespole Portów Odry Górnej
- Jan Zielenkiewicz w Wydziale Floty Kędzierzyn-Koźle
- Jerzy Korzeniowski w Wydziale Floty Wrocław
- Eugeniusz Ekiert w Zespole Portów Odry Środkowej
- Ryszard Janicki w Oddziale Szczecin.

Przewodniczący Zespołów jw. zostali zobowiązani do ustalenia składu poszczególnych zespołów do 20 września 1986 r.

lh
M

Funkcjonowanie zakładowej kontroli gospodarczej

Grupa Kontrolna Departamentu Kontroli Ministerstwa Komunikacji w dniach 5 - 27 sierpnia br. badała organizację i funkcjonowanie kontroli wewnętrznej w przedsiębiorstwie.

Czynnościami kontrolnymi objęto działalność Działu Zakładowej Kontroli Gospodarczej, oraz kontrolę funkcjonalną wykonywaną przez poszczególne służby przedsiębiorstwa.

Zbadano m.in. kompletność i prawidłowość regulaminu organizacyjnego przedsiębiorstwa w części dotyczącej zasad trybu funkcjonowania kontroli wewnętrznej, a także rozkład obowiązków kontrolnych kierownictwa i innych pracowników, ujętych w instrukcjach czynnościowych.

Oceniając kontrolę instytucjonalną badano wykonanie nałożonych w latach 1985/86 na Dział Zakładowej Kontroli Gospodarczej zadań kontrolnych a w szczególności ilość i jakość przeprowadzonych kontroli, zasadność problematyki ujętej w planach pracy, nadzór nad wykonaniem zaleceń kontroli wewnętrznej i zewnętrznej, a ponadto kwalifikacje i przydatność zawodową pracowników tej służby - z wynikiem pozytywnym. W toku kontroli zwrócono szczególną uwagę na :

- powoływanie osób na stanowiska kierownicze i odpowiedzialne materialnie przy zachowaniu odpowiednich kryteriów;
- powierzanie w sposób formalny wszystkich składników majątkowych osobom materialnie odpowiedzialnym;
- rozliczanie osób materialnie odpowiedzialnych;
- uregulowanie zasad i trybu wystawiania, obiegu i kontroli dokumentów operacji gospodarczych;
- warunków odpowiedniego techniczno-organizacyjnego zabezpieczenia mienia państwowego.

Kontrolujący dokonali również wizji lokalnej nabrzeży portowych, magazynów zaopatrzenia materiałowo-technicznego oraz Bazy Remontowej Osobowice we Wrocławiu. Sprawdzili też obecność pracowników w Bazie Remontowej Osobowice i załóg na jednostkach pływających, które były zgłoszone jako gotowe do wyjścia z portu.

Po zakończeniu kontroli przedstawiciele Departamentu Kontroli Ministerstwa Komunikacji zapoznali kierownictwo gospodarcze i społeczno-polityczne przedsiębiorstwa z jej wynikami.

Kontrolujący ogólnie oceniając kierownictwo przedsiębiorstwa w zakresie zapobiegania przestępczości gospodarczej, marnotrawstwu i niegospodarności, stwierdzili że :

- przedsiębiorstwo ma właściwie zorganizowany system kontroli wewnętrznej;
- terminowo i rzetelnie reaguje na zarządzenia pokontrolne;
- kierownictwo przedsiębiorstwa podjęło działania dotyczące postanowień Uchwały Kolegium Ministerstwa Komunikacji w zakresie dalszego usprawnienia systemu kontroli nakierowanego na systematyczne zwiększanie efektywności jego działania.

Przy ogólnie pozytywnej ocenie funkcjonowania systemu kontroli wewnętrznej w przedsiębiorstwie kontrolujący dopatrzyli się pewnych niedociągnięć i niedostatków. Celem ich usunięcia kierownictwo zostało zobowiązane do :

- wprowadzenia szczegółowego regulaminu funkcjonowania kontroli wewnętrznej oraz uściślenia w niektórych zakresach czynności kadry kierowniczej, odpowiedzialności za pełnione funkcje kontrolne;
- znowelizowania instrukcji obiegu dokumentów finansowo-księgowych w przedsiębiorstwie;
- zaktualizowania wykazu osób upoważnionych do podpisywania dokumentów finansowo-księgowych;
- złożenia wyjaśnienia w zakresie problemu kasacji taboru pływającego w przedsiębiorstwie;
- zwiększenia skuteczności działań podejmowanych w przedsiębiorstwie w celu rozliczania przepałów na statkach;
- zwiększenia kontroli w Bazie Remontowej Osobowice pod kątem dyscypliny i efektywności pracy;
- zwiększania skuteczności kontroli funkcjonalnych.

W związku z przeprowadzoną kontrolą, należy zwrócić uwagę na fakt, że w drugim etapie realizacji reformy gospodarczej - zakładającej wzrost efektywności gospodarowania - należy liczyć się z poważnym nasileniem działań kontrolnych, dokonywanych przez organy założycielskie. Wzrośnie też rola zakładowej kontroli gospodarczej, a zakres zadań kontrolnych tej służby powinien się zwiększyć.

Służba handlowa w działaniu

Podstawowym obowiązkiem służby handlowej przedsiębiorstwa jest akwizycja masy towarowej do przewozu wodnego, w oparciu o zawierane z gestormi ładunków umowy i uzgodnienia przewozowe.

W miesiącu sierpniu, z uwagi na niską podaż ładunków w portach morskich Szczecin-Świnoujście i dużą konkurencję ze strony transportu kolejowego, wystąpiły znaczne trudności w pozyskaniu masy towarowej do przewozu zwłaszcza w górę rzeki.

AK

Mimo tych trudności, a także 12-to dniowego zamknięcia szlaku od Szczecina do Wrocławia, od 14 do 31 sierpnia załadowano w portach morskich 144 barek trasowych, z tego 44-rudą importową, 51-rudą CSRS, 16-rudą austrijacką, 31 - surowcami fosforowymi i 2-koksikiem. Dostawy węgla na barki trasowe zabezpieczane były w tym okresie w stopniu wystarczającym, pomimo utrzymujących się trudności wagonowych ze strony PKP. Załadowano 132 barki na trasę długą oraz 201 barek dla Elektrociepłowni Wrocław. Załadowano również 66 barek tłuczniem kamiennym z Wrocławia do Gliwic.

W pierwszej połowie sierpnia br. przeprowadzona została akcja przyjmowania na barki zboża z tegorocznych zbiorów, na zlecenie Państwowych Zakładów Zbożowych. Załadowano ogółem 39 barek jako magazyny zboża.

Należy z uznaniem podkreślić wysoką sprawność tej akcji, dzięki operatywnej współpracy służb ruchowo-handlowych i technicznych przedsiębiorstwa.

Z tytułu magazynowania zboża na barkach, miesięczne wpływy dla przedsiębiorstwa wynoszą ok. 11 mln. zł.

We wrześniu sytuacja podaży ładunków w portach morskich do przewozu barkami w górę rzeki zapowiada się korzystnie. Do przewozu potwierdzono ok. 50 tys. ton rudy CSRS, 30 tys. ton rudy importowej i 20 tys. ton rudy austriackiej.

Bezpośredni przeładunek rudy ze statków morskich powoduje konieczność grupowania odpowiedniej ilości barek w rejonie Szczecin-Świnoujście. Przykładowo, na dzień 6 września musieliśmy zgromadzić 70 barek aby zapewnić odbiór około 30 tys. ton rudy tranzytowej, ze statku "Trineo II". Na wysokim poziomie kształtują się wrześniowe zadania w przewozach węgla, zwłaszcza iż w stosunku do niektórych odbiorców, jak Elektrociepłownia Wrocław, istnieje konieczność nadrobienia zaległości w dostawach.

Istnieją zatem na miesiąc wrzesień br. wszelkie przesłanki do realizacji planowych zadań przewozowych. Należy dążyć do maksymalnego ich przekroczenia, ponieważ sytuacja w zakresie podaży ładunków w czwartym kwartale br. w portach morskich nie jest jeszcze sprecyzowana a prognozy gestorów ładunków są mało obiecujące.

=====

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 Zn0.

OK